

---

# Chapitre 4

## Conclusion générale

Cette recherche a été menée en cherchant à appréhender la place accordée à la sécurité routière et à la sécurité des déplacements, dans trois agglomérations (le Pays d'Aix-en-Provence, le Pays d'Aubagne et la Métropole Grenobloise). Dans les documents techniques tels que les Plans de Déplacements Urbains, la sécurité routière apparaît au sein de projets d'organisation de la circulation. Dès lors, que recouvrent, de fait, les actions dites de « sécurité routière » ?

Compte tenu du caractère inédit du volet sécurité routière dans les PDU, les objectifs du chapitre 2 étaient de cerner les acteurs porteurs de la sécurité routière, de faire le point sur le contenu du volet sécurité routière inscrit dans le PDU, pour finalement être à même de définir les caractéristiques majeures des politiques locales de sécurité routière sur chacun des terrains. Si les trois terrains reflètent des prises en charge locale de la sécurité routière fortement différenciées, force est de constater que les acteurs qui se veulent porteurs de la sécurité routière mettent en place des projets, en terme d'organisation institutionnelle, pour surmonter des difficultés d'ordre technique. Ces difficultés techniques sont réelles du recueil des Bulletins d'Analyse Corporels des Accidents (fichiers BAAC), à l'évaluation des gains de sécurité obtenus après un aménagement. Il manque souvent aux techniciens de la sécurité routière d'avoir la « preuve tangible » du gain de sécurité qu'ils peuvent obtenir pour peser, institutionnellement, face à l'omniprésence des inconfortables embouteillages, et face à la non moins omniprésente dénonciation des nuisances environnementales attribuées à l'automobile. Alors que l'omniprésence des premiers se traduit par la réalisation de nouvelles infrastructures routières, l'omniprésence des secondes aboutit à préserver les centres-villes de l'automobile. Dans chacun des cas de figure, on bouleverse les flux, les modes ou encore l'organisation globale de la circulation. Les acteurs en charge du volet « sécurité routière » des PDU ont conscience que tout ceci n'est pas sans incidence sur les niveaux de sécurité des réseaux et les types d'accidents. Cependant, le plus souvent, ils ne disposent pas des ressources nécessaires pour se positionner à ce niveau de prise en charge du problème.

Aussi, nous nous sommes penchés, dans le chapitre 3, sur cette approche spatialisée de l'organisation de la circulation. Ce chapitre a montré que, dans la planification de la circulation et des déplacements, des logiques autres que le niveau de sécurité prévalent, mieux défendues et représentées sur les scènes locales. Ainsi, les logiques de flux et de mobilité, associées à celle d'attractivité et de développement économique, restent déterminantes. Dans ce cas de figure le vocable « sécurité routière » est associé aux notions de confort de conduite ou de niveau de service de l'infrastructure et renvoie, dans les faits, à des projets dont l'objectif premier est souvent d'éviter la congestion dans les agglomérations. A l'autre extrémité spatiale du modèle d'organisation de la circulation, c'est une logique forte de protection vis-à-vis de l'automobile et de développements des modes « doux » qui est mise en avant. Cette dernière est souvent plus ou moins automatiquement associée à l'idée de sécurité des déplacements.

En croisant l'identification des mesures étiquetées sécurité routière du PDU (chapitre 2) et la connaissance sur les modèles d'organisation de la circulation à l'œuvre sur chacun des terrains (chapitre 3), on constate que les projets prioritaires dans la réalisation du modèle sont associés à des actions dites de sécurisation. Dès lors, comment interpréter ce résultat ? Cela signifierait-il que la rhétorique de la sécurité n'est mobilisée que pour légitimer, sans fondement technique solide, des projets considérés comme prioritaires ? Si pareille posture existe (Koltzow, 1993), cette recherche ne fait pas la démonstration du machiavélisme d'acteurs locaux rationnels et calculateurs qui mobiliseraient l'argument de la sécurité au gré des rapports de force s'établissant autour des projets d'aménagement.

Afin de clarifier la place de l'argument « sécurité routière », cette recherche s'est donnée les moyens méthodologiques d'investir très concrètement le contenu des projets, tant du point institutionnel que spatial, associés à des mesures « dites » de sécurisation. Il convient désormais de faire le point, de manière synthétique, sur cette question en précisant les contours de la prise en charge locale de la sécurité routière dans les PDU-SRU.

En premier lieu, si les PDU-SRU ne sont pas une solution miracle pour la sécurité routière, ils sont intéressants dans la mesure où ils donnent l'occasion aux acteurs territoriaux d'explicitier leur représentation des réseaux et de leur usage (4.1).

En second lieu, la sécurité routière apparaît localement comme un enjeu secondaire spatialisé à deux visages. Deux problématiques structurent, en amont, l'enjeu « sécurité routière », déterminantes en termes d'acteurs et d'outils (4.2).

Enfin, il est des lieux, des « entre-deux », des nœuds, où deux représentations du réseau s'affrontent, apparemment inconciliables et où la sécurité routière surgit alors comme enjeu de premier plan (4.3).

## **4.1. Le PDU permet d'explicitier une représentation des réseaux et de l'évolution de leur usage. Premiers pas vers la sécurité routière ?**

### **4.1.1 La « cohérence » n'existe pas. Petit refrain sur la rationalité limitée de l'action publique**

Contrairement à ce que préconisent les guides normatifs relatifs à la conception des PDU, les acteurs qui ont la charge de cette conception ne partent pas d'un travail d'analyse fin et expert des dysfonctionnements qui aboutirait à la définition d'objectifs traduits en action par l'intermédiaire de solutions techniques.

En réalité, les acteurs puisent dans un stock de solutions déjà connues. Ces solutions sont combinées et rendues interdépendantes pour former un projet d'ensemble qui donne lieu à la formalisation d'objectifs et à la reconstruction, *a posteriori*, d'un discours sur les dysfonctionnements qui colle avec les objectifs énoncés et légitime les solutions proposées.

Bref, dans un PDU, il ne s'agit pas tant d'identifier les dysfonctionnements réels d'un territoire, mais de reconstruire une vision des dysfonctionnements qui légitime la représentation qu'ont les représentants locaux de ce territoire et, en conséquence, les actions futures envisagées.

Dès lors, au sein de cette démarche, il n'y a pas plus de place pour un diagnostic de l'évolution des trajets domicile-travail, par exemple, que pour un diagnostic de l'accidentologie. Aussi, interpréter cette seule situation comme la marque d'un désintérêt pour la sécurité routière nous paraît hâtif, voire erroné. Ainsi, par exemple, la seule lecture du PDU d'Aubagne pourrait amener à conclure au désintérêt collectif vis-à-vis de la sécurité routière. Or, il n'en est rien. La connaissance de l'accidentologie locale existe bel et bien. Elle s'est constituée dans d'autres lieux et selon d'autres temporalités que celles de l'élaboration du PDU.

### **4.1.2 Le PDU : une construction, *a posteriori*, d'une représentation de la ville et de son rapport ambivalent à l'automobile**

Le PDU, en ce qu'il concrétise la légitimité du local à prendre en main, de manière globale et systémique, la question de la planification des déplacements est une tribune donnée aux communes et aux groupements de communes pour exprimer leur vision de l'organisation des déplacements en général et leur vision de l'utilisation du réseau autoroutier et des réseaux routiers nationaux et départementaux en particulier.

En la matière, une représentation domine, quel que soit le terrain étudié. Nous l'avons explicitée spatialement grâce au concept de modèle technique d'organisation de la circulation. Ce modèle permet aux agglomérations de concilier ce qui apparaît comme leur double priorité. D'une part, il garantit une protection graduée de l'automobile à mesure que l'on pénètre l'hyper-centre historique. D'autre part, il permet l'accessibilité automobile, fluide et rapide, nécessaire à la vie économique du territoire. Des rocadés successives ou anneaux de contournement, remplissent les fonctions jadis dévolues aux remparts de la ville historique et fondent ce modèle concentrique en permettant tout à la fois de circuler et de protéger.

Cette représentation de la ville n'est que partiellement explicitée dans le document PDU. En effet, dans celui-ci, les projets présentés comme des alternatives à la circulation automobile sont mis en avant. Ainsi, le PDU fait ses gros titres sur la mise en place d'un tramway, sur le développement des pistes cyclables ou encore sur la « reconquête du centre-ville ». En revanche, l'aspect circulation et les nouvelles infrastructures routières, sont en arrière-plan dans les PDU. Quand ils sont mentionnés, ils ne le sont que secondairement, en tant qu'actions devenues indispensables pour que fonctionnent les projets relevant de la thématique de l'écomobilité.

Ceci peut s'expliquer par le fait que les lois successives, LOTI, LAURE puis SRU, fixant le cadre législatif des Plans de Déplacements Urbains, inscrivent ces documents de planification dans une rhétorique de la durabilité. De plus, il peut apparaître légitime que les Autorités Organisatrices des Transports Urbains aient une vision de leur territoire structurée à partir de la ville historique.

**Pour autant, l'intérêt, pour les représentants des agglomérations, d'une telle construction, d'une telle mise en avant de cette représentation de la ville et des réseaux de transport qu'elle accueille, réside, à nos yeux, dans le fait qu'elles permettent d'accuser les gestionnaires du réseau autoroutier à l'évolution urbaine de l'usage de ce réseau.** Or, concernant les voiries nouvelles telles que le réseau autoroutier, il est admis que leur niveau de sécurité dépend fortement de l'adéquation entre les normes qui ont présidé à leur conception et la réalité de leur usage (Fleury, 1998). En conséquence, cette représentation de l'usage des réseaux véhiculée à travers les PDU peut être lue comme un premier pas nécessaire pour bâtir une politique de sécurité routière.

Dès lors, le travail de terrain nous a permis d'appréhender deux problématiques distinctes qui structurent la prise en charge locale de la sécurité en termes d'acteurs et d'outils.

## 4.2 La sécurité routière : un enjeu spatialisé, secondaire, qui revêt deux visages

Dans le premier cas, la rhétorique de la sécurité apparaît autour d'actions qui visent à limiter la pénétration de l'automobile au profit d'autres modes de déplacements urbains (4.2.1).

Dans le second cas, elle apparaît autour d'actions dont l'objectif est de garantir un bon niveau de service sur les grandes infrastructures routières en terme de confort et de vitesse (4.2.2).

### 4.2.1 Sécurité versus protection vis-à-vis de l'automobile

Partout, les projets de requalification des centres-villes et des traversées de villages sont associés à la mise en place de « zone 30 » et de « plan de modération de la vitesse », visant une sécurisation des déplacements.

A Aubagne, dans le PDU, la volonté de limiter le trafic de transit est immédiatement associée à l'idée de sécurité. De même, l'amélioration de la qualité de vie dans les noyaux villageois et l'amélioration de la sécurité vont de pair et sont rarement distinguées. Les outils techniques de la sécurité routière sont alors mobilisés pour apaiser les routes à l'approche des centres et dans les traversées de villages : traitement des traversées de villages en « zone 30 », « plateaux traversant », « modération de la vitesse ». Cette ambivalence entre la sécurisation des lieux accidentogènes et la transformation des routes en voie urbaine à l'approche des zones agglomérées, se dévoile dans les attentes des municipalités sur les actions à engager par la DDE ou le Conseil Général. Là où la DDE

estime qu'une action ponctuelle est suffisante, la Ville d'Aubagne demande un traitement continu de la voie sur la totalité du Périmètre des Transports Urbains (PTU).

A Grenoble, on retrouve l'interpénétration des objectifs de sécurité et de développement des modes alternatifs à la voiture. Cela se manifeste par la priorité donnée à la réduction de l'accidentologie des modes doux (piétons et cycles), pour l'attribution d'une aide financière dans le cadre de volet « sécurité des déplacements » du Contrat de déplacement 2004 mis en place par la METRO. Cette priorité est avant tout un choix politique qui mérite d'être explicité. Il est certainement à mettre en relation avec le fait que la loi SRU accorde une attention particulière aux « usagers vulnérables », mais du point de vue de la sécurité, le développement de l'écomobilité ne peut pas être automatiquement associé à la réduction de l'insécurité routière.

A Aix en Provence, l'objectif « sécuriser les accès aux établissements scolaires » est fortement imbriqué à un objectif de promotion de l'usage du vélo et de la marche à pied, et ce, à travers les projets de Pédibus et de Vélobus. Ces actions sont inscrites dans le cadre du programme *Marchons vers l'école*, porté par l'ADEME et un technicien militant des modes doux au CETE.

Les actions visant la promotion de l'écomobilité et la limitation de la place de la voiture en ville sont donc très souvent automatiquement associées à des actions bénéfiques pour la sécurité routière. Cette confusion entre l'idée de sécurité, la limitation de la place de l'automobile et le développement des modes doux provient de l'utilisation de solutions techniques (zone 30, partage de la voirie...) elles-mêmes ambivalentes. D'une part, l'utilisation de solutions techniques issues de la boîte à outil « sécurité routière » pour développer les modes doux « donne l'impression » de faire de la sécurité routière. D'autre part, une partie de la boîte à outil « sécurité routière » est construite sur un double discours, celui de la sécurité routière et celui du développement de la vie locale. D'un point de vue technique, des connaissances existent sur le « bon » maniement de ces outils pour obtenir des gains de sécurité (Cf. Guides CERTU et CETUR).

#### **4.2.2 Sécurité versus fluidité du trafic automobile**

Le second visage de la sécurité routière repéré dans les PDU-SRU renvoie à des projets d'aménagement visant une circulation facilitée. L'argumentaire est le suivant : là où la hiérarchisation du réseau n'est pas complète, un trafic de transit se répand dans des voies non adaptées à ces flux, provoquant congestion et conflits avec la vie locale, sources d'insécurité.

Ainsi, sur les 3 terrains analysés, sécurité et fluidité sont très souvent associées dans les argumentaires en faveur des projets qui constituent les maillons manquants du modèle. Et ce, particulièrement, dans les actions qui concourent à permettre l'utilisation des réseaux autoroutiers par le trafic local.

A Aubagne, les projets de sécurisation des échangeurs autoroutiers prennent place dans une action intitulée « sécurisation et fluidification des accès autoroutiers aux Solans et aux Paluds ». La sécurisation des échangeurs y est ainsi toujours associée à une volonté de fluidité et d'accessibilité. Ces deux échangeurs autoroutiers sont particulièrement accidentogènes mais aussi très congestionnés aux heures de pointe. L'échangeur des Solans présente un problème probablement dû à la présence d'un carrefour en « T ». Quant à l'échangeur des Paluds, il intègre un « tourne à gauche » qui engendre des embouteillages conséquents en heures de pointe dans la zone d'activités des Paluds. Sur l'Atlas des accidents de la commune d'Aubagne, on constate effectivement une accumulation d'accidents sur ces deux sites, mais on en compte autant sur un autre échangeur (A50/A501). L'argument de la sécurisation des échangeurs intervient au niveau des principaux franchissements nécessaires au bon fonctionnement de la ville. Il est difficile de trancher entre objectif de sécurité routière ou de développement urbain. En effet, il s'agit d'échangeurs situés à des points d'entrée stratégique de la commune.

A Grenoble, le bouclage de la rocade urbaine est présenté comme un projet qui va permettre de rendre la rocade plus performante, d'améliorer l'accessibilité des vallées et par conséquent de retirer

du trafic dans les centres et les traversées de localités, ce qui apportera « plus de sécurité, plus de fluidité et moins de nuisances »<sup>44</sup>.

A Aix-en-Provence, les projets inscrits sous l'action intitulée « 5 grands chantiers routiers-sécurité »<sup>45</sup>, renvoient à des modifications d'échangeurs qui visent tout autant l'amélioration de la sécurité que le traitement de la congestion, et ce, prioritairement aux endroits névralgiques qui appellent une nouvelle hiérarchisation du réseau (Aix Ouest / La Barque / Vitrolles / Plan de Campagne / RD9-Les Milles). Dans le cas du secteur des Milles, c'est d'ailleurs plus la congestion que l'insécurité qui justifie l'action.

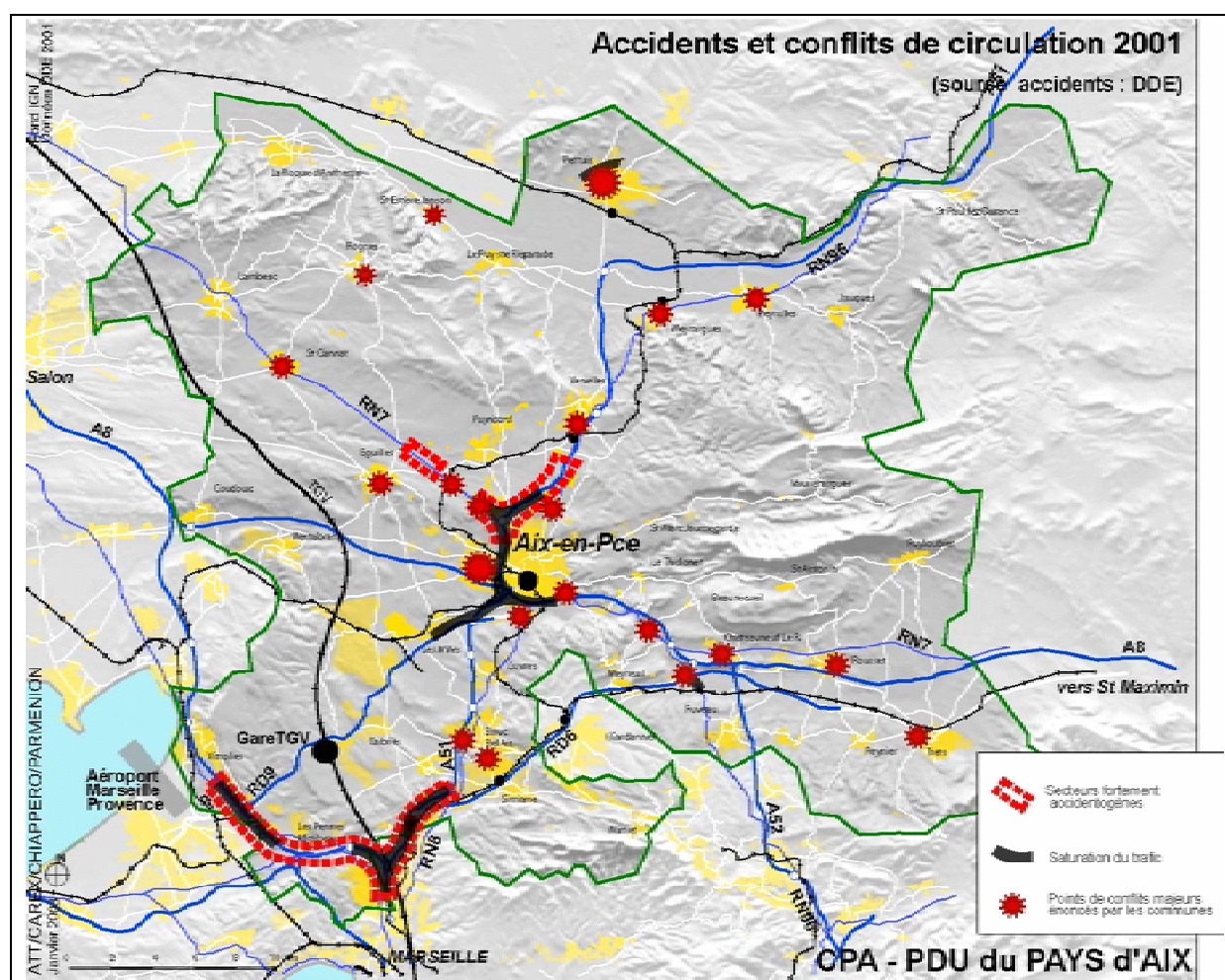


Figure 27. Carte Accidents et conflits de circulation 2001, CPA-PDU du Pays d'Aix

Ainsi, sur les 3 terrains, on observe une volonté, émanant des représentants des agglomérations, de déhiérarchiser le réseau national pour y rabattre le trafic d'agglomération. De plus, les communes et les groupements de communes, pour réaliser leurs projets de contournement routier alternatif (alternatif à la réalisation de rocade autoroutières, alternatif à la création de nouveaux échangeurs), doivent intervenir sur le réseau routier communal, départemental et national. Or, l'Etat, gestionnaire jusqu'alors, du réseau national s'oppose à cette déhiérarchisation. Ce dernier traite le réseau national de façon à accueillir, avec un « bon niveau de service », le trafic de transit de longue distance. Cette notion de « bon niveau de service » renvoie, de fait, à un niveau de vitesse élevé et à la fluidité du réseau. Aussi, toute nouvelle connexion du réseau local au réseau national représente une atteinte à ce « bon niveau de service ».

<sup>44</sup> « La circulation automobile » in le Metroscope N° 9, octobre 1998.

<sup>45</sup> CPA, « Plan de déplacements urbains, phase scénarios, concertation-mars 2003 », document remis aux participants des Ateliers-concertation, le 6 mars 2003.

C'est pourquoi, les débats les plus vifs concernent les infrastructures dont la gestion du réseau est confiée à l'Etat car soulevant des enjeux de transport à l'échelle interrégionale, nationale et/ou internationale mais dont certains segments sont devenus « urbains » en raison de l'étalement urbain. Alors, deux représentations du réseau s'affrontent, apparemment inconciliables. Alors que l'Etat, via les DDE, traite ce réseau de façon à ce qu'il demeure dédié au trafic de transit de longue distance, à un bon niveau de vitesse, les villes et les agglomérations développent des stratégies, sur les parties du réseau où elles sont compétentes, qui favorisent, de fait, l'utilisation de ce réseau de type autoroutier comme une rocade urbaine. L'argument de la sécurité routière apparaît alors au premier plan dans ce type de conflit.

### **4.3 Le problème des « zones intermédiaires » : l'urbain qui n'est pas la ville, un enjeu pour la sécurité routière.**

De fait, l'argument de la « sécurité routière » apparaît fortement dès lors qu'il concerne des projets spatialement situés dans des points du réseau caractérisés par un décalage fort entre les caractéristiques routières de la voie (RN ou autoroutes) et les usages mixtes, liés à une activité urbaine, de cette même voie.

A Aubagne, la DDE et les élus d'Aubagne sont en conflit sur un projet de sécurisation d'une traversée villageoise par une route nationale très fréquentée, la traversée de Napollon. Ce conflit illustre bien les différences de point de vue entre l'Etat et la ville concernant la représentation des fonctions du réseau. La nationale en question, la RN96, très fréquentée, traverse plusieurs noyaux villageois, puis pénètre dans le centre-ville d'Aubagne. Le problème majeur sur cet axe est la vitesse du trafic inadaptée aux traversées piétonnes, notamment, à la hauteur de la zone d'activités de Napollon. La Ville d'Aubagne tente d'inscrire le projet de traitement de sécurité de la traversée de Napollon dans le cadre du volet « infrastructure » du PDASR 2000-2004, sur un programme de financement ASIL (programme d'Aménagement de Sécurité d'Initiative Locale). La demande a été poussée par les habitants qui avaient un sentiment d'insécurité. Les services de la DDE ont effectué des comptages, analysé l'étude de trafic du CETE et proposé des aménagements en concertation avec les habitants<sup>46</sup>. Le principe de la réalisation d'aménagement est validé. Très concrètement, pour le traitement de la RN96, la DDE (alors gestionnaire du réseau) a réalisé, contrairement au projet initialement présenté à la population, une ligne de peinture rouge de 50 cm de large au milieu de la voie, une réfection de chaussée et la mise en place d'une zone 30 à la hauteur de la traversée de Napollon. Le projet initial prévoyait des îlots centraux de 1,50 m de large, une place traversante, un rétrécissement de chaussée, et un calibrage de la traversée de type voirie urbaine, limité à 50 km/h. Ce premier projet satisfaisait à la fois les habitants et les élus locaux. Il a néanmoins été abandonné par la DDE. L'aménagement mis en place par la DDE permet à la RN96 de rester attractive pour le transit local, c'est-à-dire de rester une alternative relativement efficace à l'utilisation de l'autoroute. A l'inverse, l'aménagement plus conséquent souhaité par l' élu aubagnais s'inscrit dans une logique de report d'une partie du trafic sur l'autoroute, d'utilisation de la rocade par les riverains et d'une régulation progressive de l'accès au centre-ville par l'automobile. Pour justifier l'abandon du projet initial, la DDE insiste sur l'étroitesse de la voie qui empêche l'aménagement de véritables protections piétonnes. La DDE affirme que les aménagements finalement mis en place ont permis de réduire la vitesse des automobilistes. La peinture au sol fait un effet de paroi pour le conducteur<sup>47</sup>. Ceci dit, tous les experts en sécurité routière ne sont pas persuadés des gains de sécurité que peut apporter cet aménagement<sup>48</sup>. L' élu local, très investi sur les questions de sécurité routière, continue de se mobiliser pour obtenir de la DDE la réalisation du projet initial, qui, lui, s'inscrit dans une logique d'efficacité réelle en matière de sécurité. En mobilisant des données concrètes et son expertise personnelle en matière d'accidentologie, il contraint l'Etat à reconnaître le bien fondé des argumentaires et à céder sur les projets.

---

<sup>46</sup> D'après l'Atlas des Accidents de la Ville d'Aubagne, on constate une accumulation des accidents au niveau du Carrefour des Solans et au niveau du carrefour en « T » mais ces constats sont à relativiser en proportion avec le trafic journalier : une quinzaine d'accidents pour 16 000 passages par jour sur la zone d'étude (PDU-SRU du SITCA, Diagnostic, janvier 2003).

<sup>47</sup> Entretien avec M. Porquier, chargé d'études à la Direction des Routes du Conseil Général 13, le 14/10/2004.

<sup>48</sup> Entretien avec T. Brenac, chargé de recherche à l'INRETS-MA, novembre 2004.

A Grenoble, les techniciens de la METRO sont conscients de devoir faire des compromis, et pas seulement avec l'Etat, parfois non exempts de contradictions.

*« On se heurte à plein de questions. Il faut rechercher le bon équilibre. Il y a l'objectif de développement économique, il y a la question de l'équilibre social et la notion environnementale. Les élus sont face à ça. Ils ont des choix à faire. Ce sont des compromis permanents. A vitesse zéro, il n'y a plus d'accidents de la circulation... mais ce n'est pas un équilibre satisfaisant pour la vie urbaine. »*

Entretien auprès de Stéphane Gasmérol, Direction des politiques de déplacement, METRO-SMTC Grenoble, le 29/09/2004.

Néanmoins à l'échelle de la METRO, le fait même d'avoir conscience de ces compromis et de ces contradictions inhérents à l'activité urbaine peut être perçu comme un élément nécessaire, bien qu'insuffisant, à l'intégration progressive de la sécurité à moyen terme. Parmi ces contradictions soulevées par les acteurs eux-mêmes, soulignons :

- le financement de 1 500 places de stationnement et de 2 bretelles d'accès pour la zone commerciale périphérique de Comboise, au nom du développement économique. Alors que simultanément, au nom du développement durable, les commerçants du centre-ville doivent accepter la généralisation du stationnement payant ;
- l'implantation d'un magasin IKEA sur la rocade de contournement, nécessitant, selon le Service économie de la METRO, une grosse desserte pour les voitures particulières, alors que le souci du pôle « Planification et gestion tous modes » est d'éviter le trafic induit par le bouclage de la rocade.

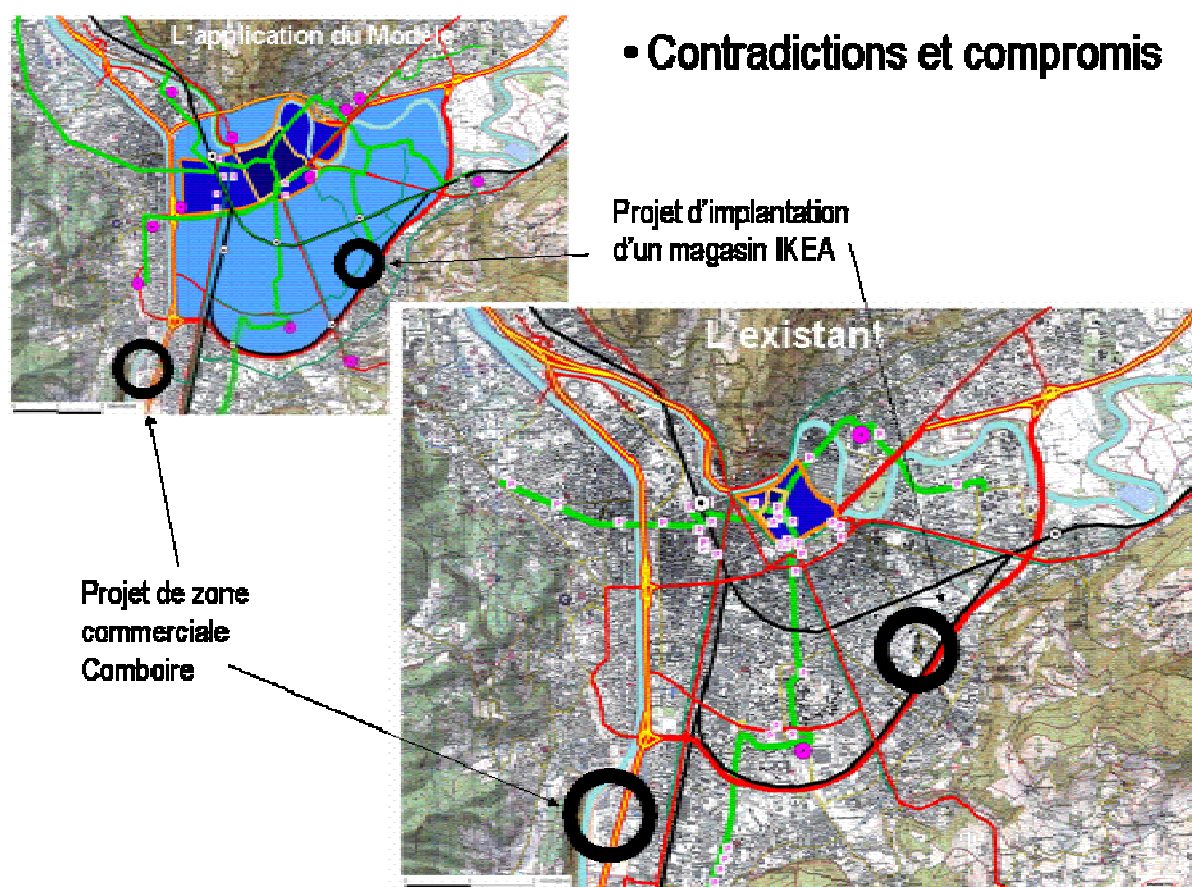
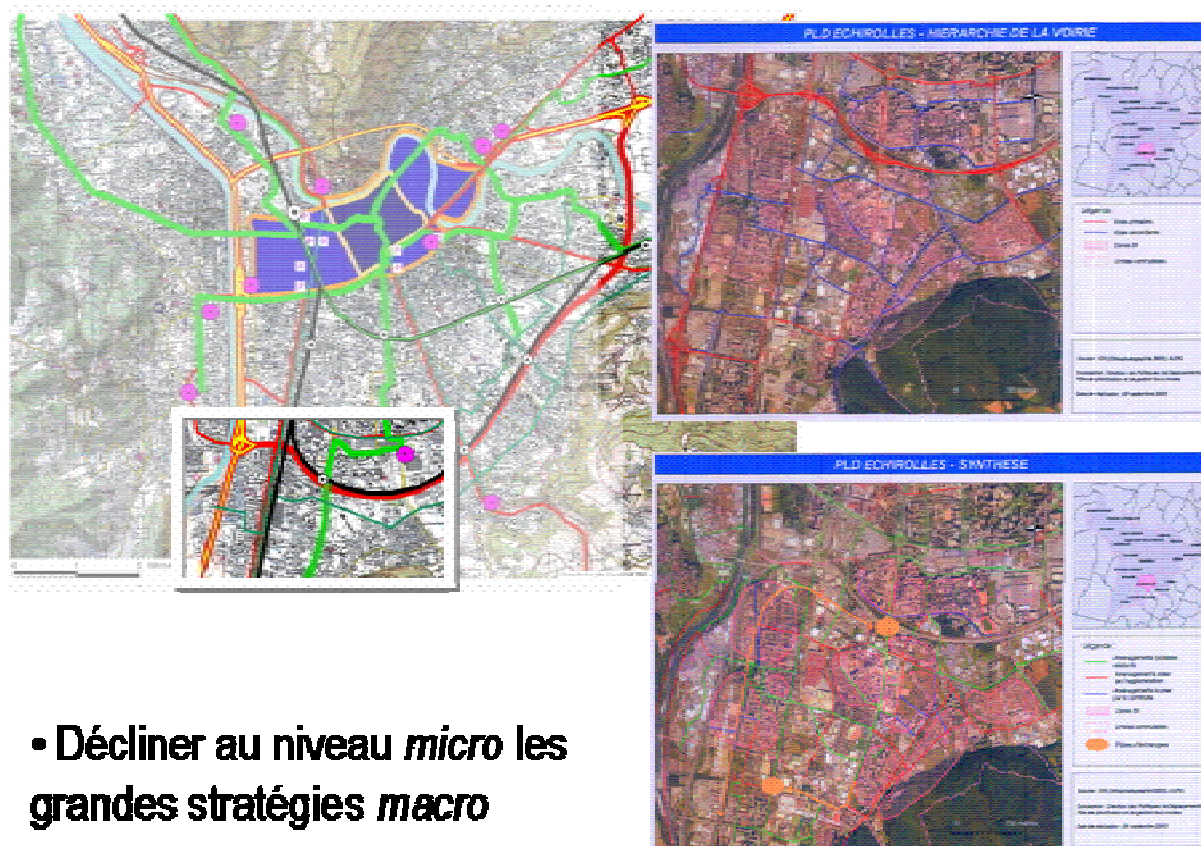


Figure 28. La spatialisation des contradictions et des compromis à Grenoble

A l'échelle de la communauté d'agglomération grenobloise, les acteurs porteurs du volet « sécurité routière » ont conscience que l'action de sécurité exige une réflexion au regard des enjeux locaux en termes d'organisation des déplacements. Cependant, ils n'ont, à ce jour, pas les moyens d'être présents dans les arbitrages qui se jouent à ce niveau du problème.

Dans ce contexte, pour défendre et asseoir leurs points de vue, les techniciens du pôle « Planification et gestion des modes doux » sont en train de développer de nouveaux supports pour mieux utiliser et rendre utilisables leurs connaissances des enjeux des territoires de l'agglomération. Ainsi, les « Plans Locaux de Déplacements » (PLD) ont pour objectif d'aider à évaluer l'intérêt des projets proposés par les communes. Ces PLD sont des cartes qui déclinent à l'échelle communale les stratégies envisagées à l'échelle de la communauté d'agglomération (stratégie de hiérarchisation de la voirie, d'organisation des transports collectifs...). Cette méthode est une manière d'articuler la vision globale du développement de l'agglomération et l'action sur la sécurité routière.

Il manque un maillon à ce dispositif pour atteindre la performance observée sur Aubagne : une connaissance fine de l'accidentologie. Nous avons vu que cela faisait précisément l'objet d'une action engagée par la METRO dans le volet sécurité routière du PDU.



• **Décliner au niveau *micro* les grandes stratégies *macro***

Figure 29. Les PLD, ou comment décliner localement les grandes stratégies macro

A Aix, l'usage urbain de voies autoroutières d'une part, et la présence d'un trafic de transit dans la ville d'autre part, sont tels que la hiérarchisation des flux locaux et du transit est une priorité pour la DDE comme pour la ville. Autrement dit, le Pays d'Aix est moins avancé que Grenoble et Aubagne dans le modèle d'organisation de la circulation. Il y a tant à faire que les conflits apparaissent comme moins aigus qu'à Aubagne ou à Grenoble car ils ne se cristallisent pas sur quelques points résiduels du réseau.

Finalement, sur le terrain aixois, aucun des prérequis pouvant faciliter la prise en charge de la sécurité routière ne sont posés. Alors qu'à Grenoble, un savoir-faire en matière de politiques de transport s'est historiquement constitué, le PDU-SRU est le premier PDU approuvé sur le territoire



aixois. Alors qu'à Aubagne une connaissance de l'accidentologie locale s'est agrégée au fil des ans, on ne trouve pas trace à Aix d'un service, d'un technicien, d'un lieu ayant centralisé et traité l'information relative à l'accidentologie locale. Ce flou sur l'accidentologie autorise alors une « rhétorique » de la sécurité, incontestable faute de données, dont sont parés les projets prioritaires.

Cette recherche a montré qu'une représentation de la ville « attractive » imprègne la gestion des réseaux de transport dans les Plans de Déplacements Urbains. La ville attractive et compétitive, est à la fois accessible grâce à des infrastructures lourdes, notamment routières, en même temps que protégée de l'automobile.

Pour autant, des conflits, les contradictions et les compromis que donnent à voir la planification locale des déplacements urbains peuvent être envisagés comme les signes d'une contestation, par les agglomérations, d'une conception que l'on qualifiera de « dominante » de la conception des réseaux routiers.

Un « idéal routier » a présidé à leur réalisation et imprègnent toujours leur gestion, portés par le Ministère de l'Équipement et le corps des Ponts et Chaussées en situation de monopole technique : hors du « beau ruban routier », point de salut. La sécurité est envisagée, dans cette perspective, sous l'angle de la sécurité de conception de l'ouvrage : rayon de courbure ou adhérence du revêtement ; bon niveau de service synonyme de bon niveau de vitesse ; bon niveau de service en long, c'est-à-dire pour le seul automobiliste et non pour les autres usagers.

L'absorption du réseau routier et autoroutier par l'urbain, problématique fortement présente bien qu'en creux dans les PDU, pose la question de l'évolution des fonctions et en conséquence du traitement de ces voiries. Inconfort et insécurité sont associés, localement, pour pointer des dysfonctionnements dont le point commun est d'être générés par un décalage entre l'environnement et l'usage urbains de voiries et leur fonctionnement, notamment en termes de vitesse, trop routier.

Alors, pour les collectivités locales, disposer de connaissances concernant leur accidentologie est une arme de taille pour obtenir la reconnaissance du caractère urbain de voiries dont elles ne sont pas gestionnaires. Ce faisant, elles peuvent utiliser ces voiries pour concrétiser leur projet urbain. Le Ministère de l'Équipement, en transférant la majeure partie du réseau aux Conseils Généraux, prend d'une certaine manière acte de cette situation.

Reste que les enjeux de sécurité routière, forts dans ces configurations où la conception de la voirie n'est pas en phase avec la réalité de son usage, ne sont pas résolus pour autant. Pour ce faire, il ne reste rien de moins aux services des Conseils Généraux qu'à accomplir une révolution culturelle dans la conception des réseaux routiers, où la vitesse ne serait plus un objectif prioritaire associé à la notion de « bon niveau de service », où le calibrage des voies ne se ferait plus prioritairement en fonction des flux mais tiendrait compte de l'environnement urbain et des activités environnantes la voie. Cette vaste révolution des cultures techniques des métiers de la route sonnerait le glas des plus performantes technologies automatisées de radars, remisés, pour le coup, dans le rayon des souvenirs de la répression.





## **Annexe**

### **Récapitulatif des entretiens et participation à des réunions diverses**

**TERRAIN DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION GARLABAN HUVEAUNE STE BAUME**

**Tableau récapitulatif des entretiens menés sur le terrain du Pays d'Aubagne de janvier à novembre 2004**

DATE	INTERLOCUTEUR	POSTE FONCTIONS	LIEN PDU	APPORTS THEMES ABORDES
13/01/2004	Mario FABRE	Chargé de mission aux transports à la Communauté d'Agglomération GHB	Chef de projet PDU-SRU	– Présentation dans le Canton d'Aubagne : de l'AOTU du PDU-SRU, le contexte historique des PDU, enjeux territoriaux, les principaux projets et point de vue sur la Sécurité Routière dans les PDU.
20/01/2004	André SINET	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Adjoint au maire délégué à la circulation, à la sécurité civile et routière</li> <li>– Conseiller communautaire d'Aubagne</li> <li>– Président de la Commission Sécurité Routière de l'Union des Maires des Bouches-du-Rhône (depuis 1995)</li> <li>– Ex Président du site « le Pilote » sur la division Marseille et Aubagne. (depuis juin 2004)</li> <li>– Acteur dans le cadre du DGO</li> </ul>	Vice Président du SITCA Siège au comité de pilotage, à la Commission Transports et au Conseil Communautaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Le dispositif de sécurité routière et les projets du service sécurité routière d'Aubagne</li> <li>– Avis sur la prise en compte de la sécurité routière dans le PDU-SRU du Canton d'Aubagne</li> </ul>
02/02/2004	Laurent BOUDES	Coreponsable du Bureau d'Etudes ECLAT		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Présentation du Bureau d'Etudes, de sa mission auprès du Service Sécurité Routière d'Aubagne, leurs partenaires</li> <li>– Avis sur la sécurité routière dans le PDU-SRU du Pays d'Aubagne</li> </ul>
16/02/2004	Mario FABRE			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les liens entre le projet urbain d'Aubagne et le PDU-SRU du Canton Aubagnais</li> <li>– Détails des actions labellisées sécurité routière dans le PDU-SRU</li> <li>– Renseignements sur les réunions à venir concernant le PDU-SRU</li> </ul>
08/03/2004	André SINET  Réunion interne au service de la Sécurité Routière de la Ville d'Aubagne			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Immersion dans le quotidien du service : leurs préoccupations, leurs partenaires, leur organisation</li> <li>– Renseignements sur le projet urbain de la Ville d'Aubagne et le rôle du Service Sécurité routière de la Ville dans l'élaboration du PDU.</li> <li>– Détail sur les Atlas des accidents et leur exploitation</li> </ul>
17/03/2004	Christian SERVAIS			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Description du déroulement de l'étape charnière entre PDU-LAURE et PDU-SRU du Pays d'Aubagne (Manifestation des commerçants et concertation)</li> <li>– Information sur le Projet Urbain et le Plan de Circulation de la Ville d'Aubagne</li> </ul>
20/04/2004	Une Responsable	Service développement économique GHB		– Posture de ce service sur la question du 2 <sup>nd</sup> Pôle d'Echanges.

DATE	INTERLOCUTEUR	POSTE FONCTIONS	LIEN PDU	APPORTS THEMES ABORDES
27/04/2004	Joëlle LABORIER	Ex responsable du Service Voirie de la Ville d'Aubagne (mars 2004)  Exerce aujourd'hui à la Communauté d'Agglomération GHB	Comité Technique	– Définition du tracé de la ceinture de contournement et de l'anneau de protection de la ville d'Aubagne
10/05/2004	Sandrine SOUILLEUX	Responsable du Service Départemental de Coordination de la Sécurité Routière à la Préfecture de police	Invitée au Comité de pilotage du PDU-SRU du Canton d'Aubagne	– Présentation du DGO et du PDASR des Bouches-du-Rhône – Présentation de la mission des Coordinateurs Départementaux de la Sécurité Routière, leurs partenaires, leurs missions
19/07/2004	Marc DI BENEDETO	Ex chargé d'études au Bureau d'Etudes ATT	Chargé de l'élaboration du PDU-SRU du Canton d'Aubagne	– Le mode de prise en compte de la sécurité routière dans l'élaboration du PDU-SRU de la CA-GHB (compétences et données)
28/07/2004	Pierre LEMOT	Direction Départementale de l'Equipement des Bouches-du-Rhône Chef du Service Territorial Sud-Est (regroupe la SITCA et la CUM)	Siège au Comité Technique et au Comité de Pilotage du PDU-SRU du Canton d'Aubagne	– Réaction par rapport au modèle de ville d'Aubagne et au plan de circulation avec réaction concernant la pratique de l'autoroute comme périphérique – Opinion concernant les actions proposées dans le projet de PDU sur les échangeurs – Réaction au sujet : des traitements de sécurité routière sur la RN96, propositions de déviations des centres villageois, l'échangeur de Belcodène, la gratuité de l'autoroute, covoiturage sur l'A50, le Pôle d'échanges Est – Opinion sur prise en compte de la sécurité routière et le PDU-SRU du Canton d'Aubagne
06/08/2004	Christian SERVAIS			– Confirmation de l'opinion de la Ville par rapport au déclassement des routes nationales – Objectifs propres à la Ville d'Aubagne à propos de l'élaboration du PDU communal et du PDU-LAURE
06/08/2004	Mario FABRE			– Le point sur l'intégration de Gardanne à la CA-GHB – Titre et rôle d'A. Sinet dans le PDU – Le point sur la sécurité routière à la CA-GHB – Réaction face au modèle de ville représenté sur Aubagne
02/09/2004	Pierre MINGAUD	Maire de la Commune de la Penne sur Huveaune		– Le point sur l'engagement de la commune dans l'élargissement du dispositif de sécurité routière de la Ville d'Aubagne – L'utilisation des compétences locales en matière de sécurité routière dans l'élaboration du PDU-SRU du Canton d'Aubagne

DATE	INTERLOCUTEUR	POSTE FONCTIONS	LIEN PDU	APPORTS THEMES ABORDES
01/10/2004	André SINET			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Détail sur le projet de sécurité routière sur la traversée de Napollon, sur le déclassement des RN8 et RN96, les projets de mixité modale sur la RD44 et la RD2, la collaboration de la Ville avec les services de la DDE et du Conseil Général</li> <li>– Réaction face aux schémas de modèle de ville sur le terrain d'Aubagne et le lien avec le plan de circulation de la Ville</li> <li>– Posture d'A. Sinet à propos de la prise en compte de la sécurité routière à l'échelle de l'agglomération, hors PDU-SRU</li> <li>– Posture d'A. Sinet par rapport aux projets de développement des transports en commun du PDU-SRU.</li> </ul>
14/10/2004	M. GAILLAC	Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône Chargé d'études du Service Territorial Sud-Est		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Détails techniques du projet de la traversée de Napollon (financement ASIL)</li> <li>– Avis de l'Etat sur le carrefour des Solans, évocation du projet sur la RD43</li> <li>– Les interventions de la DDE dans les projets liés au plan de circulation d'Aubagne et le PDU-SRU de la CA-GHB</li> </ul>
14/10/2004	M. PORQUIER	Conseil Général des Bouches-du-Rhône Direction des routes		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Détail sur : l'Etude de faisabilité de la contre-allée en projet le long de l'A501.</li> <li>– Perspective du Conseil Général pour les RN (surtout RN96)</li> <li>– Avis sur le tronçon Solans-D2 en projet pour le bouclage de la ceinture de contournement</li> </ul>
28/10/2004	Karine POCHAT	Adjointe de sécurité au service Sécurité Routière de la Ville d'Aubagne		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Détail sur le CLS de la Ville.</li> </ul>
25/11/2004	Christian SERVAIS			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Demande de renseignements techniques sur les projets entre la D2 et la D44 et le carrefour des Solans.</li> </ul>

## TERRAIN DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE GRENOBLE ALPES METROPOLE

Tableau récapitulatif des entretiens menés sur le terrain grenoblois de janvier à décembre 2004

DATE	INTERLOCUTEUR	POSTE FONCTIONS	LIEN PDU	APPORTS THEMES ABORDES
30/01/2004	Huber TREVE	Chargé d'études service « Sécurité des déplacements et usagers » Département « Sécurité, Voirie, Espace public » CERTU	Participe au volet sécurité routière du PDU SRU de Grenoble et Lyon en tant qu'expert de sécurité routière. Pilote l'élaboration du guide méthodologique d'intégration de la sécurité routière dans les PDU.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation de la révision du PDU à Lyon</li> <li>- Outils techniques mis en avant par le CERTU : les zones 30</li> <li>- Contacts intéressants</li> <li>- Comparaison du savoir faire Lyon et Grenoble</li> <li>- Problème du portage politique de la sécurité routière à Grenoble</li> <li>- Intérêt que porte le CERTU à intervenir à Grenoble</li> </ul>
12/02/2004	Hans VAN EIBERGEN	Dirige la « Direction des Politiques de Déplacements » METRO-SMTC.	Chef de projet PDU LAURE, il est aujourd'hui responsable de la mise en conformité du PDU LAURE avec la législation SRU.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en conformité du PDU avec la loi SRU est une procédure d'approfondissement du PDU LAURE.</li> <li>- L'objectif « Démarche sécurité routière » : sensibiliser élus et techniciens et institutionnaliser des méthodes pour une action pérenne</li> <li>- La Métro suit les recommandations du CERTU</li> <li>- Il y a un problème de portage politique de la sécurité routière, mais les élus commencent à se saisir de la question</li> </ul>
	Stéphanie GUSMEROLI	Chargée d'études déplacement Chef du pôle « Planification et Gestion tous modes », Direction des Politiques de Déplacements, METRO-SMTC	Assistant du chef de projet PDU LAURE, il est chargé de la mise en conformité du PDU LAURE avec la législation SRU, sur le volet sécurité routière.	
19/04/2004	René BARD	Technicien Sécurité Routière Service déplacement et accessibilité Direction aménagement urbain Ville de Grenoble IDSR	Il participe à l'étude des enjeux de sécurité routière du volet PDU-SRU	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il y a à Grenoble des enjeux de sécurité routière spécifiquement urbain. D'où l'intérêt d'élaborer un « DGO maison », plus centré sur l'urbain</li> </ul>
19/04/2004	Jean-Pierre COFFIN	Chef du service Urbanisme et Environnement Mairie de La Tronche	Il élabore un Plan Local de Déplacement, déclinaison du PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet PDE CHU</li> <li>- Projet de requalification autour du projet de la Rocade Nord et du projet de déclassement de l'A41</li> <li>- Important outil de sécurité routière : les zones 30</li> </ul>
19/04/2004	Mr GUILLET-REVOL	Adjoint aux déplacements Mairie de St Martin le Vinoux.	Il est le représentant de la commune dans les réunions de travail sur la sécurité routière du PDU-SRU	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Importance du projet Rocade Nord, dans leurs projets communaux de requalification urbaine</li> <li>- L'évolution des contrats de déplacements, financement plus limités de la Métro pour des aménagements morcelés.</li> </ul>
01/06/2004	Christian FAVRE	Chef du service « Déplacements et accessibilité » Ville de Grenoble.	Intervient dans les réunions de travail sur la sécurité routière du PDU-SRU	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Pont provisoire, sur les quais de l'Isère pourrait être un projet définitif</li> <li>- Les projets de requalification de l'entrée de ville de Grenoble, avec le stade de l'agglomération.</li> </ul>

*La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils.  
Quelle place pour la sécurité routière dans les PDU-SRU ?*

<b>DATE</b>	<b>INTERLOCUTEUR</b>	<b>POSTE FONCTIONS</b>	<b>LIEN PDU</b>	<b>APPORTS THEMES ABORDES</b>
15/06/2004	René BARD	Technicien sécurité routière Service déplacement et accessibilité Direction aménagement urbain Ville de Grenoble IDSR	Participe à l'étude des enjeux de sécurité routière du volet PDU-SRU	–Précisions à propos du « DGO maison » et du « PCASR » –Autre manière de calculer l'indice de gravité en sécurité routière
29/09/2004	Stéphanie GUSMEROLI	Chargée d'études déplacement Chef du pôle « Planification et Gestion tous modes », Direction des Politiques de Déplacements, METRO-SMTC.	Assistante du chef de projet PDU LAURE, chargée de la mise en conformité du PDU LAURE avec la législation SRU, sur le volet sécurité routière.	–Recueil des réactions sur les cartes projetant spatialement les projets d'infrastructure –Point sur l'avancement de la « démarche SR » –Point sur l'avancement des contrats des déplacements –Recueil des délibérations du conseil de communauté concernant la politique de sécurité des déplacements
	Lionel FAURE	Chargé d'études « développement des mobilités alternatives » Direction des politiques de déplacements METRO-SMTC	Suit les dossiers de financement des zones 30 et assure le suivi qualitatif des contrats de déplacements.	
25/11/2004	Thierry VEYRAT	CDES DDE de l'Isère	Technicien en sécurité routière Associé au comité de pilotage et au groupe thématique sécurité routière du PDU	Recueil des études de sécurité sur des voiries concernant l'agglomération grenobloise Le point sur l'implication de la DDE dans le volet SR du PDU
25/11/2004	René BARD	Technicien sécurité routière Service déplacement et accessibilité Direction aménagement urbain Ville de Grenoble IDSR	Participe à l'étude des enjeux de sécurité routière du volet PDU-SRU	L'apport du PDU SRU pour la SR
07/12/2004	Marie-Pierre FLECHON	Directrice adjointe Direction des Routes Conseil Général de l'Isère	En charge de la politique de SR du Conseil Général	Les actions de SR du Conseil Général Son éventuelle intervention sur le périmètre du PDU



## TERRAIN DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS D'AIX

Tableau récapitulatif des entretiens menés sur le terrain du Pays d'Aix

DATE	INTERLOCUTEUR/ Réunion	POSTE FONCTIONS/LIEU	LIEN PDU	APPORTS THEMES ABORDES
9/04/2001	Emmanuel PERREAU	Directeur des Etudes à l'AUPA (Agence d'Urbanisme)	L'AUPA a une mission d'aide à la maîtrise d'ouvrage pour le PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>– L'enquête réalisée auprès des 34 communes de la CPA révèle que le bruit et la sécurité routière sont les 2 préoccupations principales.</li> <li>– Stratégie de l'AUPA pour que des experts (y.c Sécurité Routière) vulgarise leurs résultats auprès des élus</li> </ul>
25/06/2001	Emmanuel PERREAU	Directeur des Etudes à l'AUPA (Agence d'Urbanisme)	L'AUPA a une mission d'aide à la maîtrise d'ouvrage pour le PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Discours de E. Perreau sur le PDU et la SRU</li> <li>– Discours de E. Perreau sur le rôle d'une Agence d'Urbanisme</li> <li>– Stratégie de l'AUPA pour que les acteurs se rencontrent dans le cadre de l'élaboration du SCOT</li> </ul>
21/10/2002	Atelier de concertation du PDU Thème Sécurité routière	Direction de la prospective et Aménagement de l'espace, Aix-en-Provence.	Elaboration du PDU / Concertation pour la phase diagnostic du PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Présentation des acteurs participant à l'élaboration du PDU.</li> <li>– Présentation de la démarche PDU et des ses enjeux.</li> <li>– Cette réunion a permis de voir ce que les participants mettaient derrière la notion de sécurité routière et ce qu'ils attendaient du PDU en la matière.</li> </ul>
4/11/2002	Atelier de concertation "sécurité routière"	Caserne des sapeurs pompiers à Aix-en-Provence	Elaboration du PDU / Concertation pour la phase diagnostic du PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Interrogation sur la capacité du PDU à améliorer le PDU</li> <li>– Identification, par les membres de l'Atelier, des freins à la sécurité routière (question des données).</li> </ul>
5/11/2002	Rencontre entre Marie BURDY et Dominique FLEURY	Département Mécanismes d'Accidents (MA) de l'INRETS / Salon-de-Provence	Stagiaire chargée du PLMV à l'AUPA	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Définition d'un PLMV, à partir de l'étude réalisée à Rennes par D. Fleury.</li> <li>– Méthode pour élaborer un PLMV et pour intégrer la sécurité routière dans la gestion urbaine</li> </ul>
20/11/2002	Réunion de travail entre la chef de projet PDU, le bureau d'études ATT, M. Burdy et les "experts SR" de l'Atelier de concertation	Direction de la prospective et de l'aménagement de l'espace, Aix-en-Provence.	Elaboration du PDU / Concertation pour la phase diagnostic du PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Il s'agissait de fournir au bureau d'Etudes des Eléments de diagnostic sur la sécurité routière à intégrer au Diagnostic du PDU.</li> <li>– Cette réunion nous a permis de comprendre ce qui était attendu des Ateliers thématiques de concertation, d'une part, et ce qui était attendu des « experts sécurité routière » d'autre part.</li> </ul>
21/11/2002	Présentation du travail des groupes thématiques devant le comité de pilotage	Le carré d'Aix / ZA des Milles	Elaboration du PDU / Concertation pour la phase diagnostic du PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Présentation des réflexions conduites par les 10 groupes thématiques des Ateliers de concertation.</li> <li>– Cette réunion a permis d'observer les leaderships politiques et associatifs.</li> </ul>

*La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils.  
Quelle place pour la sécurité routière dans les PDU-SRU ?*

DATE	INTERLOCUTEUR/ REUNION	POSTE FONCTIONS/ LIEU	LIEN PDU	APPORTS THEMES ABORDES
6/03/2003	Réunion de l'Atelier "Urbanisation et préservation de l'environnement"	Direction de la Prospective et Aménagement de l'espace, Aix-en-Provence.	Elaboration du PDU / Concertation pour la phase scénarios du PDU	–Les membres de l'Atelier participent à la rédaction de fiches-actions (propositions) qui seront présentées ultérieurement aux élus.
10/03/2003	Réunion de l'Atelier "Citoyenneté et Mobilité"	Direction de la Prospective et Aménagement de l'espace, Aix-en-Provence.	Elaboration du PDU / Concertation pour la phase scénarios	–Les membres de l'Atelier participent à la rédaction de fiches-actions (propositions) qui seront présentées ultérieurement aux élus.
13/04/2003	Journée PDU organisée par le CETE	Bâtiments du CETE Méditerranée / Les Milles		–Présentation de l'opération Marchons vers l'Ecole par le CETE –Présentation de la doctrine du CETE sur le PDU et sur la place des modes doux.
27/03/2003	Forum PDU	Aix-en-Provence	Clôture de la phase de concertation.	–Présentation magistrale des scénarios du PDU et réactions du public. On y découvre les 5 « chantiers-sécurité ».
18/09/2003	Colloque Plan de Déplacements Urbains	Centre des congrès à Aix-en-Provence.	Clôture de l'élaboration du PDU et lancement de l'Enquête Publique	–Présentation vidéo du PDU du Pays d'Aix –Discours politique des 3 AOTU CUMPM/CPA/GHB sur la nécessité d'une action coordonnée sur les transports.
17/11/2004	Entretien avec Franck MONTY	Chargé d'études au service aménagement urbain, sécurité éclairage, du CETE-Méditerrané	Lien avec le PLMV (outil inscrit au PDU)	–L'origine du projet de PLMV sur Aix –La rupture entre la Ville d'Aix et le CETE –La réactualisation du PLMV dans le cadre du PDU –Les études et actions du CETE en matière de sécurité routière sur le périmètre du Pays d'Aix.

---

## Bibliographie

- BRENAC T. (1992), *Sécurité des routes et des rues*, SETRA-CETUR.
- BRENAC T. (1997), *L'analyse séquentielle de l'accident de la route. Comment les mettre pratique dans les diagnostics de sécurité routière*, Collection Outils et Méthodes, n° 3, Mars, INRETS.
- BRENAC T. et MILLOT M. (2002). Incidences des choix de planification urbaine sur l'insécurité routière, revue critique de quelques résultats. In : D. Fleury (éd.), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement, actes des séminaires du projet SEGUR, 2001-2002*, Actes INRETS, n° 86, pp. 41-52.
- CETUR (1990). *Ville plus sûre, quartier sans accidents, savoir-faire et techniques*, CETUR, Paris, 315 p.
- CERTU (1994). *Ville plus sûre, quartier sans accident, réalisations, évaluations*. CETUR, Paris, 253 p.
- CERTU, ADEME, DTT, GART (2002), *Bilan des PDU de 1996 à 2001*. Coédition CERTU, ADEME, 369 p.
- DESIRE, JC., FLEURY D. et MONTEL MC. (2001). *Gestion de la ville et sécurité routière, le cas de la métropole lilloise*. Rapport n°238, Les collections de l'INRETS. 159 p.
- FLEURY D. (1998). *Sécurité et urbanisme, la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain*. Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, Paris, 299p.
- FLEURY D., (dir.), (2002), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement, Actes des séminaires du projet SEGUR*. INRETS, Actes N°86, Les collections de l'INRETS, 221 p.
- GRENIER A., VENTURA V. (2000), "De la planification urbaine des déplacements à la mise en œuvre d'un modèle technique de ville. Pratiques françaises et italiennes", *RTS (Recherche Transports, Sécurité)* n° 69, octobre-décembre, pp. 67-81.
- HERNANDEZ F. (2002), « Définition d'une méthode de modélisation graphique des réunions de travail du PDU », in FLEURY D. (dir.), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement, Actes des séminaires du projet SEGUR 2001-2002*, Actes INRETS n° 86, Arcueil, pp. 81-101.
- HERNANDEZ F. (2003a), "Le tramway, Cheval de Troie du PDU : la construction d'un modèle de ville par les projets techniques ", in YERPEZ J. (dir.), *Le plan de déplacements urbains, un processus sous le regard des chercheurs*, Actes du colloque des 12 et 13 juin 2003 Aix-en-Provence, n° 95, 2004, pp. 37-52.
- HERNANDEZ F., (2003b), *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme soutenue à l'Université d'Aix-Marseille III (Institut d'Aménagement Régional), le 8 décembre 2003.
- KOLTZOW K., (1993), "Road safety rhetoric versus road safety politics", *Accident analysis and prevention*, vol 25, n°6, pp 647-657.
- NOVARINA G. (Dir.), (2003), *Plan et Projet, l'urbanisme en France et en Italie*. Paris : Editions Economica, collection Villes.
- OFFNER J.M. (2001), « Raisons politiques et grands projets », *Annales des ponts et chaussées*, n° 99, juillet-septembre, pp. 55-59.
- PINSON D., THOMANN S. (2001), Familles et maisons en périurbain, tensions des territoires périurbains et élasticité de l'hyperterritoire métropolitain.
- MULLER P. (1994), *Les politiques publiques*, PUF.
- REIGNER H. (2002a), *Les DDE et le politique. Quelle co-administration des territoires ?*, Paris, L'Harmattan.
- REIGNER H., (2002b). « Existe-t-il une politique de sécurité routière ? Que peut apporter l'analyse des politiques publiques à la question de la sous-mise en œuvre de la sécurité routière », in FLEURY D. (dir.), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement, Actes des séminaires du projet SEGUR 2001-2002*, Actes INRETS n° 86, Arcueil, pp. 199-215.
- REIGNER H. (2004), « La territorialisation de l'enjeu sécurité routière vers un basculement de référentiel », in *Espaces et sociétés n° 118, octobre*.
- YERPEZ, J. (2001), *La prise en compte de la sécurité routière dans les plans de déplacements urbains, Les cas d'Aix-en-Provence et de Marseille*. Rapport de convention INRETS/DSCR 99-70-013 Etude n° 13, 76 p.

## ***Documents relatifs au terrain du Pays d'Aubagne***

- AGAM, CPA, Atlas des métropolitains, CD-ROM.
- AMEDEO A., Ville d'Aubagne (2003), *Aubagne- Etude et projet Centre Ville : Entrées de ville et places publiques*, Document de synthèse, Janvier-Septembre, 24 p.
- ATT-CAREX ENVIRONNEMENT, Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne, (2003), *Plan de Déplacements Urbains – Rapport Diagnostique, Scénarii & Rapport provisoire du Projet*.
- Communauté d'Agglomération Garlaban Huveaune Sainte Baume (1998-2004), Documents intermédiaires, Délibérations, Porter à connaissance de l'Etat, Comptes-rendus des Réunions des PDU, Notes de service internes concernant le PDU-SRU ; Documents Annexes du PDU-LAURE (version 2000).
- Direction Départementale de l'Équipement Bouches-du-Rhône / Cellule Ingénierie Urbaine (2001), *N. 96 principes d'aménagements : Hameau de Napollon – Commune d'Aubagne*, Communication de réunion, 25 janvier, 11 p.
- ECLAT bureau d'études, Ville d'Aubagne / Service circulation, sécurité civile et routière, (2001 et 2002), *Atlas des accidents sur l'Agglomération d'Aubagne*, 62 p.
- ECLAT bureau d'études, Ville d'Aubagne / Service circulation, sécurité civile et routière, (2001), Relevé des interventions des sapeurs pompiers d'Aubagne sur les accidents corporels de la circulation.
- EURECA-ORGEKO-SMM-BERIM Groupement d'études, Communauté de Villes Garlaban Huveaune Sainte Baume, (1998), *Elaboration du Plan de Déplacements urbains communautaire, Rapport final*, Document préparatoire à la réunion du Comité Technique du PDU-LAURE du 05/02/98, janvier, 75 p.
- EURECA-TERSUD-OTH Méditerranée Groupement, Ville d'Aubagne / Direction Générale des Services Techniques (1994), *Etude du plan de déplacements : volume 1 Les déplacements à Aubagne ; volume 2 Un plan de déplacements pour Aubagne*, mai, 83 p., 74 p.
- M.G consultants, Département des Bouches du Rhône/ Direction des Routes, des Transports et des Equipements, (1998), *RD43 de la RN96 à la RN396 : plan d'action sécurité routière étude de sécurité d'itinéraire*, février, 55 p.
- PLANISTAT, Conseil Général des Bouches-du-Rhône (1998), *Les déplacements de l'Aire Métropolitaine Marseille-Aubagne-Aix-Etang de Berre*, Enquête ménages, mars, 154 p.
- SAEMPA - Le Creuset Méditerranée, Ville d'Aubagne et Communauté de villes GHB (1998), Requalification de l'axe RN8 en CV : aménagement de la Place des XV, du Cours Barthélémy, de la Place Sicard et de l'Avenue Loulou Delfieu, Novembre-Complément Avril 1999, 63 p.
- Ville d'Aubagne / Services Techniques, (1996), Plan de déplacements urbains : propositions d'aménagements - 1<sup>ère</sup> phase, 26 mars, 13 p.
- Ville d'Aubagne / Services Techniques, (2001), *Plan Local d'Urbanisme*, Projet, Délibérations, Annexes.
- Ville d'Aubagne / Service circulation, sécurité civile et routière, (2001), *L'Histoire des actions et campagnes de la SR menées par la ville d'Aubagne – 1989/2001*, Décembre, 73 p.
- Ville d'Aubagne (2003), l'Officiel Aubagne, Conseil Municipal (07/07/2003 et 02/10/2003), Etat civil, Recueil, 79 p.

## **Documents relatifs au terrain de la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole**

- CERTU (1984). *Les PDU. Etat des démarches d'élaboration dans les agglomérations d'Annecy, de Bourges, de Grenoble, de Lorient, de Montpellier et de Nantes à la fin de 1984*, Lyon, 87p.
- CERTU, SMTC (1994). *Une politique pour les déplacements urbains, Grenoble*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Lyon, 56 p.
- CERTU, CETE de Lyon, CETE Nord Picardie, (2004). *Panorama des villes à TCSP (Hors Ile-de-France). Situation 2001*, Lyon, 55 p.
- MADRE J.-L., GIRARD C., GALLET C., BUSSIERE Y. (1996). *Motorisation et mobilité dans la région urbaine de Grenoble à l'horizon 2010*, Rapport de convention, Arcueil, 162 p.
- La METRO (2000), *Généralités et recommandations sur les choix techniques en matière d'aménagements cyclables*, Grenoble, 27 p.
- La METRO (février 2004), « 3<sup>ème</sup> ligne : le tram avance », in *Le Métroscope n° 28*, Grenoble, pp. 20-29.
- La METRO (mars 2004), « L'entrée Nord-Est de l'agglomération », in *Le Métroscope n° 29*, Grenoble, pp. 34-41.
- La METRO (mars 2004), « Le nouveau pôle d'échanges multimodal. Le train a rendez-vous avec le tram à Echirrolles », in *Le Métroscope n° 29*, Grenoble, pp. 15.
- La METRO (avril 2004), « Rocade nord et tunnel sous la Bastille : La porte Nord-Est », in *Le Métroscope n° 30*, Grenoble, pp. 12-17.
- PARENT J.-F. (2002), *30 ans d'intercommunalité. Histoire de la coopération intercommunale dans l'agglomération grenobloise*, La Pensée Sauvage, Aubenas, 271 p.
- SMTC (2000), « Le Plan de déplacements urbains de l'Agglomération Grenobloise 2000-2010 ». Document final, mai, 176 p.
- SMTC-METRO, Comptes-rendus des réunions au SMTC du groupe technique et thématique sur la Sécurité routière se rapportant à la mise en conformité du PDU de Grenoble, de janvier 2002 à février 2003.
- VAN EIBERGEN H. (1999), « La prise en compte des transports ferroviaires dans le PDU de l'agglomération grenobloise », In *Le développement du transport ferroviaire et les plans de déplacements urbains*, Journées d'étude Paris, 11-12 mars 1999, pp. 103-131.
- VERSTRAETE C. (1999). *Politiques locales de transports en commun et effort de participation : les exemples de Lille et de Grenoble*, sous la direction de WARIN Philippe, Tutorat « Politique de la ville et développement local », Université Pierre Mendès France, Institut d'Etudes Politiques de Grenoble, 123 p.
- VILLE DE GRENOBLE, Département Vie urbaine, Service prospective urbaine, (10 juillet 2003), *Plan d'Occupation des Sols*, Cd-rom, Grenoble.
- VILLE DE LA TRONCHE (novembre 2003), *Révision du PLU*, Cd-rom, La Tronche.

## ***Documents relatifs au terrain du Pays d'Aix***

- AGAM, CPA, *Atlas des métropolitains*, CD-ROM.
- Atelier Sécurité routière, *Compte rendu de la réunion du 21 octobre 2002*, (document interne), 24 p.
- AUPA (2001), *Au cœur d'un contexte territorial et législatif renouvelé, une Agence d'Urbanisme en Pays d'Aix, un outil d'aide à la décision*, 4 p.
- AUPA (2002), *La lettre de l'AUPA, L'essentiel sur les PDU*, janvier 2002, 8 p.
- CETUR, CETE Méditerranée (1993), *Aix-en-Provence, Plan Local de Modération de la Vitesse*, 63 p.
- CETE Méditerranée, Communes du Pays d'Aix 1997-2001, *Accidents impliquant au moins un trajet Domicile Travail, synthèse pas commune* (document cartographique).
- CPA, *PDU, Un diagnostic pour comprendre, des enjeux pour agir*, CR-ROM.
- CPA, *PDU, repensons nos déplacements, préservons notre Pays d'Aix !* (Plaquette de communication, 16 p.).
- CPA, *PDU, Déplacements repensés, Pays d'Aix préservé !*, Projet arrêté par le Conseil Communautaire du 24 octobre 2003.
- CPA Direction de la Prospective et de l'Aménagement (2003), *PDU, Phase scénarios, concertation-mars 2003* (document remis dans le cadre des Ateliers de concertation) 13 p.
- CPA Direction de la Prospective et de l'Aménagement (2003), *PDU, Agir ensemble, vivre ensemble* (document remis dans le cadre des Ateliers de concertation) 33 p.
- CPA Direction de la Prospective et de l'Aménagement (2003), *PDU des Jeunes, Une démarche citoyenne à l'échelle communautaire*.
- CPA Direction de la Prospective et de l'Aménagement (2003), *Les cahiers du Plan de déplacements Urbains, N° 1 février 2003* (lettre d'information interne).
- CPA Direction de la Prospective et de l'Aménagement (2003), *Les cahiers du Plan de déplacements Urbains, N° 2 juillet 2003* (lettre d'information interne).
- CPA (2003), *Communauté du Pays d'Aix, Un territoire d'avenir*, 16 p.
- CURNIER J.P. (1998), *Sécurité routière, remarques et réflexions à propos d'une anomalie inexplicée* (document interne AUPA).
- DDE des Bouches-du-Rhône (1998), *Dossier de Voirie d'Agglomération de l'Aire métropolitaine Marseillaise*.
- PLANISTAT, Conseil Général des Bouches-du-Rhône (1998), *Les déplacements de l'Aire Métropolitaine Marseille-Aubagne-Aix-Etang de Berre*, Enquête ménage, mars, 154 p.
- SEMEVA, VILLE d'AIX-EN-PROVENCE, *Opération Sextius-Mirabeau, Aix suit son Cours* (Dépliant).
- VILLE d'AIX-EN-PROVENCE, ATT-BETURE Conseil (2000), *Plan de déplacements Urbains (Le Projet)*, 112 p.