

INTRODUCTION

L'automobilisation galopante de ce demi-siècle a engendré des effets non seulement sur l'environnement mais aussi sur le cadre de vie. La mobilité est devenue quasiment un droit fondamental, qui a eu des répercussions sur l'organisation de l'espace, engendrant entre autres le développement des périphéries des villes. Les déplacements et la mobilité des biens et des personnes représentent un enjeu capital dans l'organisation de nos sociétés modernes, par les choix sociaux, environnementaux et économiques qu'ils impliquent. C'est donc dans ce contexte de gestion intégrant à la fois les espaces publics, la mobilité et les réseaux de déplacements que le rôle de la sécurité routière est à interroger.

La circulation routière repose sur un système complexe à trois pendants : le conducteur, l'environnement et le véhicule. L'étude du comportement des conducteurs et la recherche sur l'amélioration de la sûreté des automobiles doivent, par conséquent, s'accompagner d'un travail approfondi sur les infrastructures. Leur configuration, les défauts de visibilité ou de lisibilité (des panneaux de signalisation, par exemple) influencent la conduite des usagers. Certains aménagements auront ainsi tendance à induire une augmentation des vitesses, d'autres auront un effet de surprise suscitant une réaction inadaptée. La question des infrastructures constitue donc un pan primordial à traiter dans la gestion de la sécurité routière.

L'étude présentée ici aborde le sujet de la sécurité routière et de l'urbanisme. Elle a été réalisée pour le compte de Lille Métropole Communauté Urbaine et du PREDIT, en partenariat avec l'INRETS. Son objectif est de mettre en avant des préconisations qui soient à la fois garantes de la sécurité routière et de l'intégration urbaine de la voirie, en vue de l'élaboration d'une méthode pour l'aménagement des voies à 50 km/h subissant un fort trafic, tout en conservant leur fonction de voie d'accès à la ville.

1. Définition du sujet

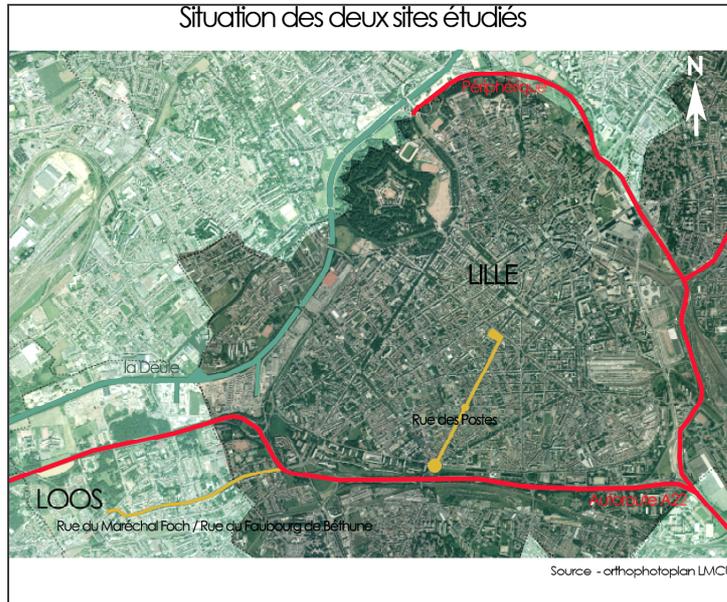
Afin d'atteindre le but fixé, un terrain d'étude a été délimité en concertation avec les différents partenaires. Celui-ci est composé de deux axes sur le territoire de la communauté urbaine de Lille : la rue des Postes (à Lille) et l'axe composé des rues Foch (à Loos) et Faubourg de Béthune (à Lille).

L'insécurité semble apparaître comme conséquence de trop hautes vitesses pratiquées en milieu urbain, comme en périurbain. L'analyse des circonstances des accidents ainsi que l'observation des comportements permettent donc de comprendre quels sont les mécanismes entre les aménagements de voirie et leurs usages par les différents modes de déplacement. **Le cadre urbain a-t-il un effet sur l'accidentologie ? Les accidents ont-ils pour cause des aménagements inadaptés ? Quels aménagements seraient les plus à même de générer le moins d'insécurité pour les usagers ?**

Une recherche bibliographique a permis de s'approprier les différents thèmes liés à la problématique : l'aménagement, la sécurité, les comportements, le cadre physique et les interactions des éléments entre eux. Ce sont ces interactions qui rendent la compréhension des dysfonctionnements délicate à priori, et c'est pourquoi les différents éléments constituant les particularités de chaque site doivent être définis clairement. Ainsi, l'appréciation des situations insécuritaires pourra se faire a posteriori et sur des bases scientifiques. Pour cette évaluation, la mise en place d'une **méthodologie** est nécessaire, elle est basée sur la collecte de données dans les différentes lectures et sur le terrain. **L'étude se fonde alors sur les résultats des analyses de terrain, des accidents et des usages.**

2. Diagnostic : rue des Postes et rue du Faubourg de Béthune

Le premier site englobe la **totalité de la rue des Postes**, du théâtre Sébastopol à la Place Barthélemy Dorez. Il est situé sur la commune de Lille et plus précisément dans Lille intra muros (délimité par le périphérique). Cette rue est une des voies d'accès principales aux activités du centre ville lillois puisque les boulevards de Strasbourg et de Metz ainsi que le périphérique



déversent leur flux quotidien de véhicules par la Porte des Postes (Place Barthélemy Dorez).

Le second site, la rue Foch / Béthune, recouvre l'ensemble de la rue du Faubourg de Béthune et de la rue du Maréchal Foch ; il débute à la sortie du périphérique et se termine à la place Thiers. Le site est à cheval sur la ville de Lille et celle de Loos : c'est une liaison intercommunale qui traverse Loos et relie Lille à sa banlieue sud-ouest. Mais surtout, c'est une sortie du périphérique (A25), elle supporte donc des flux importants de l'ordre de 16 000 véhicules par jour créant, comme dans la rue des Postes, une congestion aux heures de pointes.

Les deux rues sont le support de nombreuses activités urbaines, elles sont caractérisées par une voirie large à double sens, longue de stationnement parallèle de part et d'autre de la voie.

Les informations fournies par la grille de lecture (constituée par les indicateurs issus de la recherche bibliographique), l'observation de terrain des formes urbaines, de la voirie et de ses abords (commerces, habitat, stationnement), ainsi que le ressenti des lieux a permis de proposer un premier **séquençage**, ajusté ensuite par l'analyse des fiches accidents. Le séquençage des deux sites permet ainsi de les diagnostiquer plus facilement en facilitant **l'analyse du lien entre sécurité et urbanisme** et en identifiant des zones présentant des caractéristiques similaires.

L'analyse des données accidents révèle qu'environ **2/3 des accidents se situent en carrefour** sur les deux sites, et le début de semaine comptabilise davantage d'accidents. Les scénarios d'accidents récurrents sont également caractéristiques de séquences particulières et illustrent bien les spécificités de chacune. La part des victimes vulnérables est plus importante rue des Postes, témoignant d'une plus forte pratique piétonne et deux-roues. Le stationnement latéral des voies peut également poser des problèmes de sécurité routière, que ce soit en créant des masques à la visibilité entre les différents usagers ou par les manœuvres qu'il requiert dans des contextes de précipitation ou d'attention affaiblie sur le reste de l'environnement. Ainsi, on note que **22% des accidents** de la rue Foch / Béthune **et 47% des accidents** de la rue des Postes sont **liés au stationnement**.

3. Urbanisme et sécurité routière

L'observation des usages sur nos sites d'étude révèle que les pratiques sont très variées selon les séquences. La rue Foch/Béthune se caractérise par un fort trafic, à toutes les heures de la journée, se transformant en embouteillages aux heures de pointe. La vie locale est surtout présente dans ce que nous nommerons le centre de Loos, près de la mairie. La rue des Postes, quant à elle, brasse peu de fonctions urbaines : seuls le commerce de proximité et l'habitat y cohabitent. Elle n'en est pas moins vivante, notamment vers la Porte des Postes, qui se caractérise par une forte vie locale particulièrement le soir. La cohabitation des modes est difficile, dans la mesure où les accidents révèlent l'importance du nombre de chocs entre différents modes de déplacement. Le recueil des impressions des usagers vient illustrer le **sentiment d'oppression et d'insécurité, essentiellement chez les piétons, cyclistes** ou motards. Les automobilistes ou commerçants ressentent moins de gêne à circuler sur ces voies. Le problème du stationnement est également soulevé, comme cause d'accidents.

Cela nous amène à faire une première remarque sur la **dangerosité des carrefours**, particulièrement les **manœuvres de « tourne à gauche »**, totalisant 46% des cas d'accidents. De plus, la quasi totalité de ces accidents impliquant des piétons se produit lors de la **traversée de la chaussée**, la moitié d'entre eux sur le passage piéton ou à proximité. Il existe donc un réel **problème de cohabitation des modes de déplacement**. Rajoutons que l'aménagement de l'espace public peut devenir source de problèmes, en terme de sécurité routière, lorsque celui-ci vient modifier la perception, la visibilité des usagers lors de leur progression. C'est le cas particulier du mobilier urbain et du stationnement. On relève en effet nombre d'**incohérences quant au positionnement des panneaux publicitaires**, et l'**omniprésence du stationnement, même en proximité de carrefour**.



Trafic et stationnement Rue Foch



Traversée hors passage piétons Rue des Postes

4. Quelques préconisations

- **La diminution de la vitesse de circulation**

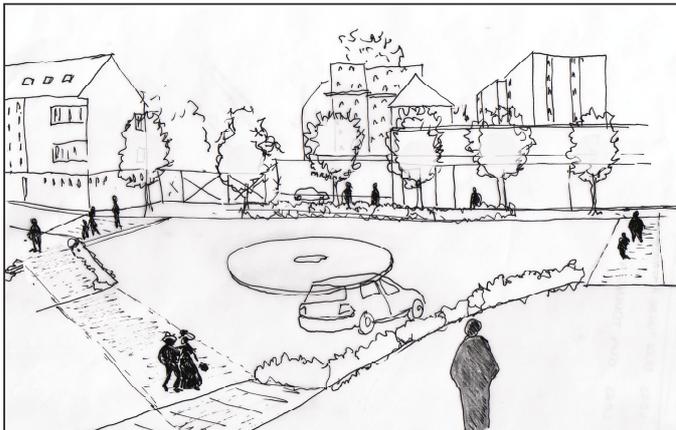
La maîtrise de la vitesse constitue un des leviers majeurs pour améliorer la sécurité des déplacements. En effet, en cherchant à éliminer les vitesses les plus élevées et à obtenir un respect effectif des limitations prescrites, elle contribue à réduire le nombre et la gravité des accidents. Elle rend aussi l'usage de l'automobile compatible avec d'autres usages urbains et participe à l'amélioration de la qualité urbaine en diminuant le bruit et la pollution liés au trafic. Cette diminution passe par la réduction de l'emprise de la chaussée, qui n'est pas incompatible avec le bon écoulement du trafic : cette mesure pourrait être prise sur la rue Foch où subsiste une portion à 2x2 voies. Dans certains secteurs, notamment dans les zones où la vie locale est intense (près de la Porte des Postes), la vitesse de 50 km/h semble inadaptée et source d'accident : la mise en place d'une « zone 30 » pourrait être envisagée, permettant ainsi la cohabitation entre les automobiles et les nombreux piétons. Dans l'optique de modérer la vitesse, la diminution de la rectilignité par la mise en place d'écluses et de stationnement alterné droite-gauche sur la voie mais aussi sur les voies transversales peut s'avérer efficace. Concernant les carrefours, qui sont très accidentogènes, la mise en place de mini-giratoires ou encore de priorités à droite permettrait de clarifier les régimes de priorité et de casser la monotonie de la voie.

• Le partage de l'espace public entre tous les modes

Les risques liés à la circulation routière touchent en premier lieu les personnes rendues vulnérables par leur mode de transport : piétons et cyclistes. « Cette insécurité *sélective* de certaines catégories d'usagers limite la pratique des modes doux, notamment le vélo. En fait, le véritable enjeu de la sécurité en ville est lié à la nécessité aujourd'hui de faire cohabiter différents modes de déplacements dans un même espace public »¹. Le partage de la voirie est donc un objectif clairement établi aujourd'hui au sein des collectivités, repris dans les plans de déplacements urbains. Pour exemple, l'exposition des piétons serait limitée en installant des refuges en milieu de traversée, en limitant la largeur de la chaussée et en améliorant la visibilité en dotant les passages piétons « d'oreilles », espaces dégagés de stationnement et améliorant la visibilité. Pour assurer une parfaite sécurité des usagers des transports en commun, il conviendrait de revoir la localisation de certains arrêts de bus que l'on retrouve en carrefour. Développer le réseau cyclable semblerait également nécessaire afin de réduire les discontinuités, sources de danger et vécues comme des freins à l'usage du vélo. Enfin, le stationnement étant responsable dans de nombreux cas d'une mauvaise visibilité des piétons, des espaces doivent être dégagés à proximité des carrefours et des passages piétons.

• La valorisation de l'ambiance urbaine des voies

Plusieurs actions se conjuguent pour aller dans ce sens. Nous pouvons travailler sur l'influence que peuvent avoir l'environnement et l'ambiance urbaine sur les conducteurs, à travers des aménagements concrets, mis en avant par un travail sur les séquences paysagères, le mobilier urbain et l'espace public. Ainsi, les éléments patrimoniaux remarquables pourraient être mis en valeur tel que la place de la mairie sur la rue Foch, élément symbolique et structurant le centre bourg, qui nécessite une requalification de ses pourtours, favorisant ainsi l'affirmation de sa centralité. Un mobilier urbain adapté pourrait aussi avoir un effet de cassure sur la monotonie de la rue, qui n'en sera que plus vivante en améliorant la qualité visuelle.



Carrefour Rues Foch / République

Modification du carrefour en giratoire

Réduction de l'emprise de la chaussée

Traitement paysager

Création de passages piétons

CONCLUSION

L'analyse de l'accident met souvent en cause un manque de cohérence entre le développement de l'urbanisation, celui des infrastructures et le traitement des voies. On peut donc admettre que ce manque de cohérence dans le traitement de l'environnement urbain du conducteur et du piéton est générateur d'insécurité. C'est ainsi que certains environnements urbains favorisent la prise de vitesse, la prise de risque, la diminution du niveau d'attention et par conséquent, engendrent de nombreux accidents. L'aménagement doit donc recourir à des conceptions dont la lecture est non ambiguë de manière à ne pas surprendre les usagers et à les maintenir « en éveil ».

La responsabilité de l'individu dans l'accident n'est pas systématique et il convient de rappeler celle des concepteurs des systèmes viaires. En effet, la politique publique, qui a tendance à focaliser son action sur le comportement de l'utilisateur, ne doit pas se détourner des interventions propres à améliorer la sécurité.

Aujourd'hui, la question est de savoir si la « judiciarisation » de la sécurité réglerait le problème de l'insécurité routière. En effet, responsabiliser les concepteurs et décideurs des aménagements urbains, notamment viaires, ne pousserait-il pas ceux-ci à mieux traiter l'espace en fonction des différents usages?

¹ CERTU, *La sécurité routière dans les plans de déplacements urbains : approche et méthode*, Lyon, 2004