

Ce document décrit un ensemble d'aménagements urbains réalisés dans le cadre du programme « ville plus sûre, quartiers sans accidents » animé par le CERTU jusqu'en 1993. Il présente en détail une quarantaine de réalisations, dont certaines débordent la cadre de ce programme.

L'objectif principal était de combiner sécurité routière et qualité de vie dans l'aménagement urbain, en réponse à la croissance envahissante de la « civilisation de l'automobile » dans les années 1980. Les projets sont donc centrés sur la coexistence des différents usagers (voitures, piétons, deux roues), sur la modification des comportements liée à la lecture de l'aménagement par les automobilistes, et sur une sensibilisation locale aux objectifs et à leur traduction en termes d'aménagement.

L'échelle de ces projets est celle des quartiers (autour d'un axe majeur) ou des traversées d'agglomération. Un suivi a été réalisé sur le long terme. Le pilotage des opérations est resté local, dans les mains des élus, réunis dans des groupes de travail avec l'ensemble des acteurs locaux concernés (techniciens, administration, associations). L'appropriation des projets par les habitants était un objectif majeur, avec l'objectif qu'ils se « réapproprient l'espace de la route ». Parallèlement à l'impact des aménagements eux-même, cette approche permet de sensibiliser les habitants à la sécurité routière, et de mieux prendre en compte les usages. Autant que possible, le groupe de travail était pluri-disciplinaire (urbanisme, architecture, sécurité routière, circulation, sociologie.).

La démarche adoptée a consisté à considérer l'espace public le plus large possible comme espace à aménager, sans se limiter à la chaussée. Elle commence par un « diagnostic » global du fonctionnement de l'espace public, dans toutes ses dimensions : pratiques et motivations des déplacements, accidentologie, perception visuelle, perception de l'insécurité routière. Les projets eux-même se sont concentrés sur une amélioration de la lisibilité des sites aménagés. Le suivi des projets a été systématique. Il a concerné le fonctionnement en termes de déplacements (vitesse, accidentologie, temps d'attente des piétons, etc.) et de perception (insécurité routière, lisibilité et signification de l'espace public). Le document fait un bilan synthétique sur trois plans : la sécurité et les conditions de circulation, l'impact sur la vie locale, et le fonctionnement du système d'acteurs dans les prises de décision.

La sécurité routière objective (nombre d'accidents et gravité) a augmenté significativement suite aux interventions. Parallèlement, les vitesses pratiquées diminuent, et surtout les vitesses excessives tendent à disparaître. Cette diminution des vitesses ne s'est pas faite au détriment du débit ni des temps de parcours moyens. Le « sentiment d'insécurité » n'a pas toujours diminué, notamment en cas de circulation de poids lourds. Des questions subsistent sur d'éventuels reports d'accidents et sur la lisibilité des aménagements « d'entrée ».

L'appropriation de l'espace par les piétons a été spectaculaire. Elle est sans doute liée à l'amélioration du « confort » et de la « qualité » de l'espace public. L'impact socio-économique semble également positif, mais des données quantitatives précises sont difficiles à obtenir.

Le statut « exceptionnel » de cette opération, par l'implication humaine et financière des pouvoirs publics, a eu un impact fort sur l'implication des élus et des collectivités locales dans les projets. La présence de représentants de l'Etat a permis de résoudre des conflits entre collectivités et services déconcentrés, et de rassurer les élus sur les risques éventuels associées aux projets, notamment sur le choix d'aménagement s'écartant de « la norme », pour lesquels des « inhibitions » ont dû être levées. A plus long terme, ces projets ont modifié les points de vue des acteurs de l'aménagement, et notamment des techniciens de

manière durable, ce qui s'observe dans leur pratique ultérieure. Concernant le développement des projets eux-même, on constate qu'ils n'ont abouti de manière satisfaisante que dans la mesure où ils étaient « portés », d'une part par un « chef de projet » moteur, d'autre part par un élu.

On peut noter enfin la perception très positive que portent, *a posteriori*, les acteurs impliqués dans ces opérations, des élus aux techniciens en passant par les DDE. Le rôle de l'Etat comme déclencheur semble très positif, à la fois vis-à-vis des acteurs impliqués et vis-à-vis des acteurs qui n'étaient pas impliqués, ce qui se traduit par de nombreuses visites d'élus et de techniciens d'autres communes, attirés par la publicité donnée à ces projets.