

Plan de Déplacements Urbains



Compte rendu d'Atelier Thématique de Concertation Sécurité Routière

ATELIER DU 29 NOVEMBRE 2005

Cette réunion était consacrée au diagnostic du PDU pour :

- évaluer les principaux dysfonctionnements,
- mettre en évidence les actions qui sont déjà menées,
- soulever les principaux enjeux que devra traiter le PDU.

La première partie de l'atelier a été consacrée à une présentation synthétique d'AgglopoLe Provence (territoire, missions...) et du «PDU, Mode d'emploi» (cadre juridique, orientations...) par Aurélien Trescazes, Assistant de Patrick Canillade, Directeur du Projet PDU d'AgglopoLe Provence.

M. Philippe Di Scala, du Bureau d'études Rete/Horizon Conseils/Chiappero/Stratis, en charge de la concertation, a ensuite présenté la démarche spécifique du PDU d'AgglopoLe Provence (élaboration, processus de décision, démarche de concertation, communication).

L'objectif de ces présentations était de mettre tous les participants de l'atelier au même niveau de connaissance sur les objectifs du projet.

La deuxième partie de l'atelier était consacrée au débat et aux échanges entre les participants.

Le guide de réunion, envoyé à chaque intervenant au préalable, a servi de cadre au débat sur :

- Les orientations générales du PDU,
- les thématiques spécifiques à la sécurité routière

NB : ce compte-rendu intègre également les remarques formulées sur les guides de réunion, remis aux organisateurs en fin d'atelier, par les participants qui le souhaitaient.

REFLEXIONS GENERALES SUR LE PDU

> Le cadre et la qualité de vie :

Les déplacements ont un impact très fort sur notre cadre et notre qualité de vie : «stress, perte de temps, pollution, bruit, incivisme, insécurité routière...».

La multiplication des moyens de transport « contribue aussi à la dégradation de nos paysages ». Ils ont également un impact économique avec un coût important pour les collectivités : «entretien, usure des équipements publics...»

Le coût de l'immobilier force les gens à habiter loin des centres et donc induit des déplacements.

Un cercle vicieux : est-ce l'aménagement du territoire qui a généré cet usage excessif de la voiture, ou bien les facilités offertes par la voiture ont-elles provoqué cette périurbanisation, les habitants ne souhaitant plus habiter dans les centres-villes ?

Cette évolution de notre territoire («périurbanisation») implique des temps de déplacements allongés, notamment pour les trajets travail-domicile : «le temps perdu sur des axes et voies saturées participe à l'état de stress.»

Enjeux :

> Faire revenir les habitants dans les centres-villes et villages

> La voiture et son usage :

Trop de place pour la voiture

Depuis près de 40 ans, en matière d'infrastructures et d'aménagement du territoire, tout a été fait pour la voiture : «on a créé des aspirateurs à voiture».

L'usage de la voiture est ainsi fortement lié... «à la force de l'habitude.»

Aujourd'hui, «trop de déplacements se réalisent en voiture», notamment pour des trajets de courte distance : «75% des trajets réalisés en voiture font moins de 2 kilomètres.»

De plus la voiture représente pour beaucoup un «symbole de liberté et d'indépendance», un élément d'élévation sociale («on n' imagine pas un Directeur se déplaçant en transports en commun»)... renforçant l'individualisme».

Cette individualisme doit se comprendre aussi à une autre échelle : «tout le monde est d'accord pour enlever les voitures, mais celles des autres...». Il provoque aussi des paradoxes en matière d'insécurité routière : «On prend sa voiture car c'est dangereux d'y aller à pied, et ainsi on contribue à augmenter le danger ambiant pour les piétons».

Lutter contre l'habitude de la voiture

Dans ce contexte, «le changement des comportements, notamment des habitudes d'usage de la voiture» ne passera que par des mesures contraignantes fortes en termes d'aménagement (« par exemple limiter les parkings en centre-ville») et d'autres alternatives en termes de transport. «Pour limiter l'usage de la voiture, il est nécessaire de développer d'autres moyens de déplacement.»

Il semble ainsi primordial désormais de «mieux partager la voirie entre tous les modes de transport» : «chaque mode doit trouver sa place».

«Partager la route et respecter l'autre est avant tout une affaire de culture». La voiture est reine, et un effort est à faire «pour prendre en compte aussi les besoins des autres modes que la voiture».

Enjeux :

> **Changer les habitudes d'usage de la voiture par des mesures contraignantes**

> **Prendre en compte les autres modes de déplacements dans les aménagements**

> Les Transports en commun

Voiture ou transports en commun ?

Pour de nombreux habitants, le principal frein à l'usage des transports en commun réside dans la question : «A quoi ça sert de prendre le bus quand on a une voiture ?»

L'offre actuelle n'est pas jugée compétitive face à la voiture. Ainsi, malgré l'offre de transports en commun, le mécanisme de transfert de la voiture vers le bus n'est pas évident.

Des mesures contraignantes telles que «la restriction de la voiture dans les centres très denses avec des parcs relais en périphérie» pourraient permettre ce basculement de comportement. A l'image d'autres agglomérations (Strasbourg par exemple), «le ticket de parking peut inclure le déplacement en transport en commun pour l'ensemble des passagers de la voiture.»

Le temps gagné ou perdu

La notion de temps des transports semble essentielle : «Le temps est de plus en plus précieux. Pour que les transports en commun soient compétitifs par rapport à la voiture, il faut des cadences élevées pour ne pas perdre de temps : on attend le bus, alors qu'on n'attend pas sa voiture, on la prend quand on en a besoin.»

Pour la même distance, «on peut mettre 3h en bus aller/retour, alors qu'en voiture on mettra 2h, soit 1h perdue par jour !».

Une couverture du territoire à améliorer

Il existe dans l'agglomération des zones captives de la voiture... faute d'offre en transports en commun.» Même s'il paraît essentiel de bien différencier l'action en milieu urbain et en milieu interurbain, la solution idéale serait de «favoriser les transports en commun pour les trajets domicile/travail.»

Une vocation sociale des transports en commun

Se déplacer, et notamment travailler, lorsque l'on n'a pas de voiture dans l'agglomération, semble perçu comme un réel handicap.

Les personnes âgées, étudiants, chômeurs et personnes aux revenus trop modestes pour avoir une voiture ont besoin du bus, et ils sont une part croissante de la population : «Leurs besoins doivent être pris en compte».

Enjeux :

> **Améliorer les services proposés par les transports en commun pour les rendre concurrentiels**

> Le vélo et la marche à pied dans Agglopoie Provence

Le vélo est perçu comme «un mode de déplacement à promouvoir». Même si en agglomération, «sa vitesse est identique à celle des voitures, il n'a pas encore sa place dans nos villes.». Cela se traduit par un manque d'infrastructures : «voies réservées, parcs de stationnement, priorité aux ronds-points et intersections...». Pourtant, «il permet des déplacements non polluants.»

Les gens ont aussi «perdu l'habitude de marcher, pourtant en agglomération aux heures de pointe, la vitesse de déplacement est à peu près identique à la voiture».

C'est un réel problème d'éducation : «les enfants sont habitués à être déposés en voiture devant l'école» : comment peut-on les inciter ensuite à devenir des adeptes du vélo, de la marche ou des transports en commun ?

Enjeux :

> **Inciter le report de la voiture vers des solutions plus douces (vélo, marche...), notamment dans les zones urbanisées**

ENRICHISSEMENTS DE L'ATELIER SUR LA THEMATIQUE SECURITE ROUTIERE

En matière de sécurité routière, «la perception du risque par la population est souvent éloignée de la réalité des statistiques, pourtant c'est elle qui le vit au quotidien».

> Les points noirs sur Agglopoie Provence

Des zones à risques

On peut préciser que «les 2/3 des accidents ont lieu en milieu urbain», mais la majorité des accidents mortels se situent en zones interurbaines.

Dans l'agglomération, «la majorité des points noirs sécuritaires sont quasiment résorbés». Les intersections, passage à niveau ou autres sites fortement accidentogènes ont été le plus souvent aménagés. Ainsi, la notion de points noirs doit plutôt être remplacée par celle de «zones à risques».

Ce sont «des axes routiers, où le danger existe, mais pas localisé précisément à un endroit» et notamment :

- La RN 113 du sud de Salon jusqu'à Marseille, notamment vers Rognac.
- La RN 538, zone Lamanon / Mallemort,
- La RN 7 et certaines routes départementales.

En zone urbaine, l'avenue Jean Moulin à Salon et la traversée de La Fare les Oliviers, où le besoin d'une déviation semble évident, sont des points sensibles en la matière.

«Le travail de recherche effectué par l'INRETS sur la commune de Salon-de-Provence doit permettre d'identifier des lieux à risque sur la base de critères précis.»

> Les causes et les victimes de l'insécurité routière

L'environnement et les aménagements des voies interurbaines

Il existe globalement 2 modèles de voies : les voies interurbaines de types autoroutières, larges et exclusives à la voiture et les voies urbaines, plus contraignantes, où le besoin de vigilance est grand. Ainsi, «entre une 2 voies et une 4 voies, le comportement des conducteurs change complètement».

«Quand les gens ne font pas la différence entre autoroute et voie de ville, naît l'insécurité». C'est particulièrement vrai sur les nationales et les départementales. Ainsi, la RN113 se positionne sur de nombreux tronçons entre les deux, créant des situations à risques : «sur les portions en 3 voies, le conducteur se sent sécurisé, mais il y a de nombreux accès (particuliers, entreprises...), ce qui génère beaucoup d'accidents». De la même façon, les allées de Craponne à Pelissanne ressemblent à une route nationale.

Cela pose le problème de la difficulté de concevoir et d'aménager une voie en interurbain : «La perception de la rue (et de ses dangers) par le conducteur est importante.»

Des actions sont déjà menées : par exemple dans l'accès de Salon, «à Guynemer, les abords ont été resserrés avec des bacs à fleur, le conducteur sent qu'il rentre en ville et ralentit».

Le traitement des entrées de ville est une bonne mesure pour réduire le risque d'accident, mais des précautions sont à prendre.

Les entrées de villes

Les entrées de villes et villages sont des liens essentiels entre un environnement interurbain et une zone urbaine : «l'entrée de ville est la porte d'entrée dans un réseau urbain, un espace qui est partagé entre tous les modes, où l'auto n'est plus qu'un mode parmi d'autres.»

«Il est indispensable que chaque projet d'entrée de ville soit étudié par des spécialistes de l'aménagement urbain, qui ne sont pas les mêmes que ceux qui étudient les aménagements routiers.

Les victimes à protéger : les modes doux et les 2 roues motorisés

Les principales victimes de l'insécurité routière sont sans aucun doute les cyclistes, les piétons et les 2 roues motorisés (motos, scooters...), insuffisamment protégés par rapport à la voiture. «Dans les 3/4 des accidents entre voitures et motos, c'est la voiture qui est responsable.»

Dans les centres-villes, et notamment pour les enfants, le trafic excessif, notamment de poids lourds, comme à La Fare les Oliviers renforce le sentiment d'insécurité des piétons.

D'une manière générale, «toutes les mesures visant à réduire la vitesse (feux tricolore, ronds points, ralentisseurs) sont nécessaires car les piétons sont particulièrement vulnérables».

Certains passages piétons semblent également mal situés à Salon.

Les vélos et motos sont souvent perçus comme des gêneurs pour les automobilistes : «25% des victimes de la route seraient des 2 roues.»

Une catégorie de la population est particulièrement touchée : les jeunes («13% de la population mais 26% des tués»).

Les principales causes d'insécurité

80% des accidents sont liés au «comportement des conducteurs et des autres usagers».

«Tout ce qui va à l'encontre de la concentration des conducteurs est cause d'accidentologie : vitesse (1 accident sur deux), alcool, drogue, non port des équipements, non respect des règles...»

On peut également citer une cause récente d'accidentologie : «l'usage du téléphone portable, faisant perdre la concentration et qui augmenterait le risque d'accident de 4 à 6 fois.»

«Si l'évolution positive de la sécurité routière depuis les dernières années est principalement la conséquence de changements de comportements individuels, cette approche individualiste n'est pas constructive : l'accident est toujours un phénomène collectif et l'accidenté doit toujours être considéré comme une victime, même s'il peut être qualifié de "coupable" au sens du code de la route ou aux yeux de l'opinion publique.

C'est le système global de déplacement qui est générateur d'insécurité routière, car le système élémentaire homme-véhicule-environnement n'est pas isolé : il reçoit des déterminations plus générales venues de son propre environnement, dont les aspects sont multiples : l'organisation de la circulation, son contrôle, la gestion des réseaux routiers, l'aménagement de l'espace, le contexte économique, social et culturel...»

Enjeux :

- > **Aménager les zones à risques et leur environnement sur les voies interurbaines**
- > **Traiter les entrées de villes pour réduire les risques d'accident**
- > **Sécuriser les traversées de villes et villages**
- > **Protéger les usagers les plus vulnérables (enfants, piétons, vélos, 2 roues motorisées...)**

> Information/prévention et/ou contrôle/répression

En matière d'actions de sécurité routière, «la politique d'information/prévention et la politique de contrôle/répression sont indissociables.» Ce n'est pas l'une ou l'autre, mais les 2 qui sont à mener de front. «La question qui se pose en fait est : comment s'articulent prévention, information, contrôle et répression ?» Ces 4 leviers doivent être «complémentaires et particulièrement ciblés sur les populations à risque, et selon les types d'usagers».

Répression et contrôle

La répression peut paraître «plus efficace mais sur du très court terme, car elle demande de maintenir la pression et on atteint vite les limites techniques du matériel et du personnel.»

Ainsi, «on n'est pas sanctionné à chaque fois qu'on fait la faute.»

Des contrôles ciblés sont déjà mis en œuvre (à Salon notamment) : «sortie des boîtes de nuit pour l'alcool, horaire des apéros prolongés...»

Prévention et information

Des actions de prévention sont menées. Le plus souvent, elles sont du ressort de l'Etat. D'autres mesures plus locales doivent les accompagner, en concertation avec tous les acteurs concernés.

Cette action préventive doit être réalisée au moyen d'actions de communication/information et de contraintes physiques d'aménagement.

Une structure dédiée à la sécurité routière «Maison de la Sécurité routière» existe déjà à Pelissanne, animée par l'association TMS.

L'effort de prévention est à faire, également sur les entreprises («65% des accidents mortels du travail sont des accidents de la route»).

Enjeux :

> Mener de front des actions de prévention/information et de contrôle/répression

> La sensibilisation des enfants

La sécurité au programme scolaire

Dans les établissements scolaires du primaire, «les programmes scolaires intègrent un volet sécurité routière.»

Elle se prolonge dans les collèges, avec des programmes réguliers, menant à l'obtention d'une attestation (ASSR) pour les 2 roues motorisés, puis ASSR2 pour préparer à terme le permis voiture. Elle est désormais demandée pour passer le permis.

Toutefois, 2 axes restent à développer

- la formation des enseignants ;
- le prolongement du programme sur la sécurité routière dans les lycées.

Des actions complémentaires dans les écoles

La sensibilisation dans les écoles a plus d'impact quand elle est faite par des personnes en uniformes.

Par exemple, à Rognac des actions d'information se sont déroulées avec les CP et les 5^{ème}, avec un résultat très positif.

L'éducation des enfants passe aussi par celle des parents, qui sont déjà fortement «habités à la voiture» «La sécurité routière commence au berceau, devant l'école, c'est trop tard.» Dans cette optique, «les actions Marchons vers l'école, initiées dans certaines communes de l'agglomération sont très pédagogiques pour les familles sur leurs trajets quotidiens.»

Enjeux :

> Prolonger la sensibilisation dans les lycées et vers les parents

> Mettre en œuvre avec les partenaires des actions régulières dans les écoles

> Le stationnement illicite

Dans les centres-villes et centres-villages, le stationnement illicite génère de nombreuses nuisances pour les autres usagers : «Les trottoirs, les passages piétons ou les emplacements réservés aux handicapés font beaucoup trop souvent office de places de parking sauvage».

Le stationnement sur trottoir est parfois permis dans certaines communes : «l'exemple de Marseille n'est peut-être pas à suivre»... «Si on le permet quelque part, comment peut-on l'interdire ailleurs ?»

Le stationnement en double file et le stationnement «anarchique» aux heures de rentrées/sorties des écoles ont des répercussions importantes sur la circulation.

«Dans les centres-villes et villages d'Agglopoie Provence, comme partout, le stationnement illicite interdit de fait la mise en œuvre d'une politique de transport. Ne pas supprimer le stationnement illicite, c'est tout simplement accepter de poursuivre la politique du tout-automobile».

En dehors des centres-villes, aux abords des résidences (à Salon notamment), les habitants demandent également le respect des trottoirs, encombrés par le stationnement automobile.

Enjeux :

> Lutter contre le stationnement illicite et ses nuisances pour les autres usagers

> Supprimer le stationnement sur trottoir (licite et illicite) sur l'ensemble du territoire

> La concertation des acteurs de la sécurité routière

En matière de sécurité routière, de nombreux acteurs œuvrent sur le territoire d'Agglopoie Provence (DDE, CG13, INRETS, police nationale, gendarmerie, polices municipales, associations...).

Toutefois, on constate une absence de coordination de ces acteurs et un «manque d'échanges d'informations, notamment en matière d'accidentologie» sur le territoire d'Agglopoie Provence.

Le besoin d'un référent au niveau d'Agglopoie Provence se fait sentir. A l'échelon du département la préfecture de Police coordonne les actions et établit le Document Général d'Orientations en matière de

sécurité ainsi que le Plan Départemental de Sécurité Routière qui identifient les enjeux principaux sur 5 années. Les actions du PDU d'Agglopoie Provence en matière de sécurité routière s'inscriront dans ce plan.

Les journées de la sécurité routière sont également des actions à coordonner.

Enjeux :

- > **Coordonner l'ensemble des acteurs du territoire : un référent sécurité routière à Agglopoie Provence**
- > **Partager les informations entre tous les acteurs.**

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE PDU

- > **Faire revenir les habitants dans les centres-villes et villages**
- > **Changer les habitudes d'usage de la voiture par des mesures contraignantes**
- > **Prendre en compte les autres modes de déplacements dans les aménagements**
- > **Améliorer les services proposés par les transports en commun pour les rendre concurrentiels**
- > **Inciter le report de la voiture vers des solutions plus douces (vélo, marche...), notamment dans les zones urbanisées**

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LA SECURITE ROUTIERE

- > **Aménager les zones à risques et leur environnement sur les voies interurbaines**
- > **Traiter les entrées de villes pour réduire les risques d'accident**
- > **Sécuriser les traversées de villes et villages**
- > **Protéger les usagers les plus vulnérables (enfants, piétons, vélos, 2 roues motorisées...)**

- > **Mener de front des actions de prévention/information et de contrôle/répression**

- > **Prolonger la sensibilisation dans les lycées et vers les parents**
- > **Mettre en œuvre avec les partenaires des actions régulières dans les écoles**

- > **Lutter contre le stationnement illicite et ses nuisances pour les autres usagers**
- > **Supprimer le stationnement sur trottoir (licite et illicite) sur l'ensemble du territoire**

- > **Coordonner l'ensemble des acteurs du territoire : un référent sécurité routière à Agglopoie Provence**
- > **Partager les informations entre tous les acteurs**