

---

## *Approche territoriale et socio économique du risque routier (ATSERR)*

---

**Responsable(s) scientifique(s) : coordinateur :** FLEURY Dominique

**Organisme :** IFSTTAR - MA

**Equipe :** IFSTTAR – MA ; GEOSYSCOM - UMR 6266 CNRS, Université de Caen ; LIVE - ERL 7230, Université de Strasbourg ; BETA. UMR 7522, Université de Strasbourg ; CETE Méditerranée

**Partenaires :** LMCU

**Date de début des travaux :** Novembre 2009

**Coût de la recherche:** 458 985,81€ TTC. **Subvention :** 121 796,81€ TTC

### **Problématique et objet de la recherche**

Le projet ATSERR traite de l'influence de disparités socio-spatiales sur les risques routiers encourus. Les questions qui ont plus spécifiquement intéressé ce projet sont : Comment le risque d'accident varie-t-il en fonction des caractéristiques socio-économiques et territoriales des habitants ? La connaissance de tels risques peut-elle modifier la gouvernance des territoires? Qu'en est-il hors de France ?

### **Méthodologie**

Une équipe pluridisciplinaire a été constituée de géographes, économistes et spécialistes de sécurité. Neuf Zones Urbaines Sensibles ont été choisies, constituant un échantillon de ZUS traditionnelles et de ZUS de grands ensembles. Des zones de contrôle ont été associées, contiguës et aux caractéristiques socio-économiques plus favorables. L'échantillon étudié est constitué de 2 779 impliqués dans 2 255 accidents. L'analyse économique étudie l'attractivité de la structure de l'ensemble de LMCU sur ces zones en termes de mobilité. Les rapports entre types de mobilité et insécurité sont également analysés.

Une dernière partie s'intéresse à la gestion des inégalités socio-spatiales identifiées précédemment et la compare avec celle pratiquée en Grande Bretagne dans la mesure où il existe un fonds dédié spécifiquement à la réduction du nombre de tués et de blessés dans les quartiers défavorisés. L'objectif est d'analyser la prise en compte des enjeux de sécurité routière à plusieurs échelles et selon plusieurs acteurs afin d'identifier les processus de décision.

### **Principaux résultats (intermédiaires le cas échéant)**

Le risque relatif ajusté encouru par les habitants des Zones Urbaines Sensibles, étudiées dans le projet ATSERR, rapporté à celui des habitants de zones de contrôle (ZC) est estimé à 1,306, compris dans l'intervalle [1,208 ; 1,413]. La valeur de ce sur-risque est significativement différente de 1, avec un risque d'erreur de moins de 1%.

Le découpage de l'échantillon selon des variables socioéconomiques met en évidence des sur-risques d'accident pour les hommes et pour des personnes jeunes (20 – 29 ans), une sur-implication des enfants. La part des impliqués actifs occupés (au sens de l'INSEE) représente 45,8 % dans les ZUS alors qu'elle s'élève à 55,9 % dans les zones de contrôle. Ainsi, les caractéristiques socioculturelles des ZUS – le niveau d'étude, le niveau d'emploi, la structure familiale etc. – peuvent expliquer le sur-risque global d'accidents observé, en lien avec les pratiques et les attitudes vis-à-vis de la conduite. Mais l'analyse montre que, quel que soit le découpage statistique, il existe toujours des sur-risques des habitants des ZUS, même s'ils peuvent être à des niveaux différents. Cela est aussi vrai pour les cadres et les personnes âgées, que pour les ouvriers et les enfants.

L'analyse comparative de l'insécurité entre les « ZUS traditionnelles » et les « ZUS de grands ensembles » fait apparaître des différences : les piétons sont davantage impliqués dans les ZUS traditionnelles que dans les grands ensembles ; les impliqués de moins de 10 ans dans les ZUS traditionnelles sont surreprésentés alors que dans les grands ensembles il existe une part plus élevée d'accidents impliquant des adultes de 30 à 50 ans ; les scénarios d'accidents sont également différents.

Les analyses statistiques montrent une forte hétérogénéité des quartiers de grands ensembles (à la fois dans leurs formes et leurs réseaux). Les observations semblent montrer que les ZUS de grands ensembles isolées du trafic ont un bon niveau de sécurité ; quand le quartier est hétérogène du point de vue des formes urbaines et lorsqu'il est ouvert à la circulation, le niveau de sécurité se détériore au-delà de ce qui peut être observé pour les ZUS traditionnelles.

Les déplacements domicile – travail des habitants des zones d'étude ont été analysés et comparés au regard de la répartition spatiale des emplois.

La structure de l'ensemble des déplacements des habitants des zones étudiées dans ATSERR, est mise en relation avec le risque d'accidents routiers. Pour cela, une analyse factorielle, suivie d'une classification hiérarchique ascendante permet de montrer la cohérence entre nature des déplacements et l'insécurité observée.

La spatialisation du sur-risque routier pourrait être une opportunité pour que la sécurité routière soit davantage intégrée à la gestion urbaine. Une comparaison avec le cas britannique, où une démarche partenariale et innovante, à travers un fonds dédié spécifiquement à la prise en compte de la sécurité routière - la Neighbourhood Road Safety Initiative -, montre qu'en France cette intégration pourrait être mieux réalisée. Dans les deux pays, les aménagements réalisés se ressemblent avec une forte incitation à réduire les vitesses dans les quartiers pauvres, mais en Grande Bretagne, une démarche partenariale innovante permet d'améliorer les niveaux de sécurité.