

# **Sécurité des déplacements en ville**

## **Une nouvelle campagne de la Sécurité routière**

**Avril 2002**

---

### **Sommaire du dossier de presse**

---

#### **1<sup>ère</sup> partie : la ville, un enjeu majeur de sécurité routière**

- I - La sécurité des déplacements en ville : une des priorités de la politique actuelle de la Sécurité routière** **p. 4**
- II - Les accidents en ville : une réalité sous-estimée**  
**p. 5**
- III - Solutions et expériences pour gagner des vies**  
**p. 7**
- IV - La mobilisation des acteurs de la ville, le moteur pour réussir**  
**p. 9**

## **2<sup>e</sup> partie : une campagne d'information pour interpeller tous les usagers de la ville**

**- I - Une campagne d'affichage au cœur des villes  
p. 12**

**- II - Une exposition et un dessin animé pour sensibiliser les plus petits  
p. 15**

**Annexe  
Fiche technique de la campagne  
Bibliographie du Certu**

## **1<sup>ère</sup> partie**

### **La ville, un enjeu majeur de sécurité routière**

---

**– | –**

**La sécurité des déplacements en ville :**

## une des priorités de la politique actuelle de la Sécurité routière

---

***Faire en sorte que les déplacements en ville soient plus sûrs pour l'ensemble des usagers constitue une des priorités de l'Etat car 2/3 des accidents corporels ont lieu en ville.***

En 1970, on dénombrait 235 109 accidents corporels provoquant 15 087 tués et 329 659 blessés. Si en 30 ans le nombre de victimes a été divisé par deux, l'évolution de l'accidentologie en milieu urbain a été beaucoup plus faible dans notre pays que dans certains pays européens comme l'Allemagne.

Or, dans une société où **le développement de mégapoles** concentre près de 80 % de la population accordant une place privilégiée aux transports individuels (automobile, deux-roues...), dans une société où poids lourds, transports collectifs, automobiles, deux-roues et piétons très nombreux **doivent partager le même espace urbain**, dans une société où tout va très vite, où performance, rapidité et individualisme sont de rigueur, et **ne riment pas toujours avec civisme et convivialité**, la sécurité des déplacements en ville est un enjeu de sécurité routière.

**Car, loin de générer uniquement des froissements de tête, la ville concentre à elle seule 2/3 des accidents corporels, 1/3 des tués et 2/3 des blessés.**

Aujourd'hui, le cadre législatif renforcé avec la mise en application de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) et son volet sur les plans de déplacements urbains donne une nouvelle opportunité pour mettre en place une politique de déplacements sûrs.

Seul un partage de l'espace rationnel et sécurisé permettra de diminuer le nombre de victimes en milieu urbain. Donner aux usagers les clés pour parvenir à ce résultat est un enjeu de la Sécurité routière.

---

– II –

### Les accidents en ville : une réalité sous-estimée

---

***La ville concentre 2/3 des accidents corporels, 1/3 des tués et 2/3 des blessés. En effet, les accidents les plus nombreux se produisent près du domicile, sur des trajets connus, car quotidiens. Les Français sous-estiment alors les risques qu'ils prennent en circulant. Or l'habitude n'est pas gage de confort, ni de sécurité.***

Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), le milieu urbain correspond à l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération. Le code de la route définit ce type de réseau comme la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

Territoire complexe, car non homogène avec une forte densité de bureaux, commerces, écoles et habitations, la ville est un véritable « puzzle » d'espaces différenciés, concentrant une multitude de déplacements et conjuguant tous les moyens de circulation possibles et imaginables. Chaque jour, à tout moment, poids lourds, autobus,

camionnettes, automobiles, motos, cyclomoteurs, vélos, piétons, rollers et patinettes se rencontrent, se croisent, cohabitent ou s'ignorent...

Parce qu'ils connaissent souvent très bien les trajets et jugent possible de n'appliquer qu'une partie des règles du code de la route sur un parcours habituel... parce que les déplacements en ville s'effectuent bien souvent sur une courte distance... parce que les vitesses pratiquées, moins élevées qu'en rase campagne, paraissent sécurisantes... les Français sous-estiment les risques qu'ils peuvent prendre en circulant en ville. Or, les chiffres de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière le montrent, l'amélioration de la sécurité routière en ville est un enjeu majeur qui concerne tous les acteurs de la ville, usagers « caméléons », piétons un jour, automobilistes ou motards un autre jour...

### **Des chiffres éloquents**

2 accidents sur 3 surviennent en milieu urbain. Ces mêmes accidents provoquent un peu plus du tiers des tués et 2/3 du nombre des blessés.

	Accidents corporels	Tués	Blessés
Milieu urbain.	80 729	2 137	101 209
Rase campagne....	40 494	5 506	60 908
Ensemble du réseau.	121 223	7 643	162 117

Source ONISR, 2000

### **Une concentration d'usagers plus vulnérables**

Alors que les automobilistes constituent plus des trois quarts des tués et 79 % des blessés en rase campagne, ils représentent 41 % des tués et 45 % des blessés en agglomération. Parce qu'ils ne sont pas installés dans un véhicule qui les protège telle qu'une voiture, les piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motards sont des usagers plus exposés, plus vulnérables.

#### **Les piétons**

Près de 2 piétons tués sur trois recensés par les forces de l'ordre, le sont en milieu urbain. Ils représentent près de 25 % des tués et 17 % des blessés en agglomération.

Parmi ces usagers vulnérables, les **personnes âgées** sont les premières victimes en ville. Si les 65 ans et plus représentent 16 % de la population française, ils représentent plus de 40 % de l'ensemble des piétons tués (21,1 % de l'ensemble des piétons blessés) et plus de 50 % des piétons tués en milieu urbain (21,5 % des piétons blessés en milieu urbain).

Les **enfants** de moins de 15 ans (18,8 % de la population) représentent 12,4 % des tués et 25,8 % des blessés en milieu urbain. Si, sur l'ensemble des enfants tués, un sur deux l'est en tant que passager de voiture de tourisme, un piéton tué sur 10 est un enfant et un cycliste tué sur 8 est également un enfant.

#### **Les cyclistes**

Leur vulnérabilité est indéniable : 5 051 cyclistes ont été recensés par les forces de l'ordre comme victimes d'accidents en ville en 2000, 112 ont trouvé la mort.

Aussi, avec le regain de la pratique constaté au cours des dernières années dans la plupart de nos agglomérations, cette catégorie d'usagers doit être de plus en plus prise en compte dans les aménagements urbains.

- **Les motocyclistes et les cyclomotoristes**

Ils représentent près de 27,4 % de tués et 31 % de blessés en ville recensés par les forces de l'ordre. L'usage de deux-roues motorisés est le seul mode de déplacement qui voit le nombre de ses victimes en hausse.

***Des accidents plus graves dans les petites villes***

Si l'on recense le plus grand nombre d'accidents corporels dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, c'est dans les villes de moins de 5 000 habitants qu'ils sont les plus graves.

Les villes de taille moyenne, voire petites, connaissent un trafic plus fluide, plus rapide. La quasi-absence de congestion aux heures de pointe et la pratique d'une vitesse inadaptée expliquent, en partie au moins, ces différences.

---

– III –

**Solutions et expériences pour gagner des vies**

---

***L'approche de la Sécurité routière en ville évolue, les solutions aussi. Une constante demeure cependant : un partage de l'espace plus complexe. Parce que toutes les catégories d'usagers cohabitent, l'enjeu consiste en effet à rendre l'espace bien lisible par chacun. Des solutions existent en matière d'équipement, d'aménagement de l'espace. Mais il est certain que les comportements des usagers sont décisifs, notamment le respect des autres usagers, l'adaptation de sa vitesse. Actions de communication, missions des forces de l'ordre sont aussi là pour faire évoluer les comportements.***

***Rendre l'espace lisible pour chaque usager***

La notion de partage de l'espace en milieu urbain commence à s'inscrire réellement dans la problématique « sécurité routière » de notre pays. La lisibilité de l'espace est devenue le principe central des aménagements pour la sécurité de la circulation.

Selon ce principe, chaque usager doit comprendre clairement dans quel milieu il se trouve (zone de transit, grand boulevard, rue commerçante, sortie d'école...) ce que l'on attend de lui et à quel comportement il peut s'attendre de la part des autres. Cette préoccupation est valable pour tout type d'usager. L'erreur dans la perception de l'environnement peut en effet conduire à des comportements inappropriés, facteurs d'accident.

***Quels aménagements en ville ?***

Si la notion de partage de l'espace a surtout émergé au début des années 1990, des aménagements étaient déjà conseillés qui visaient à rendre l'espace plus lisible et notamment à pousser les usagers à réduire leur vitesse. C'est ainsi que les premières voies piétonnes et les voies de bus ont vu le jour au début des années 1980, avec la mise en place progressive d'actions pour réduire la vitesse en agglomération.

Les aménagements comme les ralentisseurs, les « zones 30 », ou les giratoires... se sont développés pour contraindre les usagers motorisés à réduire leur vitesse car l'on sait que le simple respect des limitations de vitesse éliminerait en ville la majorité des tués et blessés graves.

### ***Des expériences encourageantes***

Au cours des quinze dernières années, la limitation de vitesse en milieu urbain est passée dans de nombreux pays d'Europe, de 60 à 50 km/h. Cette réduction s'est systématiquement accompagnée d'une diminution du nombre des accidents et des victimes :

- 9 % d'accidents et - 24 % de tués au Danemark
- 14 % d'accidents et - 15 % de tués en France

Quant aux « zones 30 », expérimentées dans les années 1970 aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, elles ont donné des résultats très positifs qui encouragent les pouvoirs publics à développer toujours plus ces aménagements dans leurs villes. Outre-Manche, on a en effet constaté une baisse de 70 % de la fréquence des accidents à l'intérieur de ces nouvelles « zones 30 ».

En France, des villes qui ont mis en place des politiques d'aménagement de leur voirie en faveur de la sécurité routière pendant une longue période, ont pu également enregistrer des résultats positifs. À titre d'exemple, Chambéry a vu le nombre de ses victimes (tués et blessés graves) divisé par 4 sur 20 ans.

### ***Sanction et information pour agir sur les comportements***

Les actions de contrôles, de formation et d'information sont des actions qui prévalent également pour modérer le comportement du conducteur motorisé et éduquer **tous** les usagers sur le respect des règles en ville pour mieux cohabiter ensemble : respect des priorités, respect des limitations de vitesse, des feux, des passages piétons, des interdictions de stationner... sur le respect des règles de vie tout simplement qui s'apprend dès le plus jeune âge.

Des collectivités locales ont acquis du matériel permettant le meilleur contrôle des règles de circulation par les forces de l'ordre.

---

## **– IV –**

# **La mobilisation des acteurs de la ville, le moteur pour réussir**

---

***Les élus, et leurs services techniques, les gestionnaires de voies, les forces de l'ordre, les secours, la justice, l'éducation, les associations, les commerçants et l'ensemble des usagers sont les nombreux acteurs impliqués dans la sécurité des déplacements urbains. Les résultats obtenus sont le fruit de leur collaboration, de leur implication, de leur capacité à partager et élaborer des plans d'actions communs pour agir dans la durée.***

### ***Le rôle des élus et des collectivités locales***

Les élus, qui disposent de moyens d'actions directs auprès de leurs citoyens sont les mieux habilités pour impulser une dynamique « sécurité routière » dans l'agglomération dont ils ont la responsabilité.

Mais ils ne peuvent agir seuls, l'État est à leurs côtés pour les soutenir et les aider à mettre en place des programmes de prévention.

### ***Le rôle de l'État***

De l'élaboration de la réglementation à la diffusion des connaissances, de la formation à la surveillance sans oublier l'information, l'État met en œuvre des moyens pour aider les collectivités locales à agir et sensibiliser plus largement les usagers.

- La réglementation :

Les PDU (plan de déplacements urbains) constituent une pièce maîtresse de la réglementation. Votée en 1996, la loi sur l'air assignait notamment aux PDU l'objectif de diminuer la circulation automobile, facteur de pollution. Aujourd'hui, la plupart des PDU qui se mettent en place ont pour objectif de maîtriser l'étalement urbain et de favoriser à la fois la sécurité de tous les déplacements et le partage équilibré de l'espace public pour tous les usagers.

La loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) vient renforcer le rôle des PDU et devrait contribuer à faire reculer le « tout-automobile ». Votée le 13 décembre 2000, cette loi a pour objectif de rénover la politique urbaine en alliant les questions d'urbanisme, d'habitat et de déplacements dans la ville.

- Élaborer des connaissances et des outils

La remontée d'expériences sur une vaste échelle, la diffusion de connaissances scientifiques avec notamment l'appui d'organismes de recherche comme l'Inrets (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) est une mission de l'État. Les connaissances techniques élaborées par le Certu (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) et le Setra (service d'études techniques des routes et autoroutes) sont des bases de données essentielles mises à la disposition des collectivités.

L'État conçoit également des outils pour obtenir des données précises sur l'accidentologie. Parmi eux figure « Concerto », outil d'analyse qui permet aux collectivités locales de mettre en évidence les enjeux et de définir des priorités.

### ***Une coordination des acteurs de la ville***

En ville, beaucoup de difficultés interviennent sur les voies principales où le trafic « rapide » (poids lourds, automobiles, deux-roues motorisés...) rencontre le flux ralenti (piétons, vélos...). Si ces voies représentent 10 % du réseau, elles concentrent plus de 50 % des accidents et des tués. La solution ne passe pas seulement par l'établissement de règles ou la mise en place d'aménagements, mais également par une sensibilisation, une coordination de leurs actions et une appropriation de cette problématique par tous les acteurs concernés : associations de commerçants, associations de parents d'élèves, associations de quartiers, entreprises, établissements scolaires et plus largement tous les usagers sont concernés.

Il s'agit donc aujourd'hui de créer une dynamique, un comportement citoyen de tous ces acteurs. Faire accepter l'idée de compromis, de coexistence, de respect des règles pour améliorer la sécurité de tous les déplacements urbains.

Cette « démocratie locale » passe par la réflexion collective et l'échange d'expériences de tous les acteurs de la ville (une approche assez répandue dans les pays anglo-saxons qui commence à se développer sur notre territoire sous différentes formes). Un séminaire en cinq volets « Déplacements et mobilité en ville : qualité de vie et sécurité des personnes », a été organisé par l'Institut de l'économie urbaine en 2000 et 2001. Il a permis de réunir un groupe de travail composé de différentes entreprises, de collectivités locales, de chercheurs, d'associations et de représentants de l'État, partenaires au même titre que les autres participants.

Penser la ville autrement est un travail de longue haleine car il s'agit de « bousculer » les

habitudes et les mentalités des usagers. Il s'agit de dépasser la notion philosophique de « partager l'espace commun », pour la concrétiser et la mettre en pratique. Une minirévolution en quelque sorte pour le bien vivre et le bien être de tous les citoyens !

## 2e partie

### Une campagne d'information pour interpellier tous les usagers de la ville

---

– | –

#### Une campagne d'affichage au cœur des villes

---

*Afin de sensibiliser les usagers aux dangers propres à la circulation en ville, la Sécurité routière lance une campagne d'affichage qui prendra les automobilistes à témoin du 9 au 16 avril.*

#### ***Une campagne émotionnelle pour responsabiliser les usagers***

En ville, chaque automobiliste risque beaucoup plus que d'endommager sa voiture. Il risque de se blesser, de se tuer, mais risque aussi de tuer ou blesser un autre usager (piétons, deux-roues). Tous les usagers sont susceptibles de créer des accidents en ne respectant pas les règles de la conduite en ville. Et les conséquences pour chacun peuvent être très lourdes.

Faire ressentir combien la règle est faite pour protéger des vies est un premier objectif. Les usagers doivent comprendre le bien fondé de la règle et y adhérer. Pour ce faire, la

campagne prend le parti de l'émotion : pour parler à la raison des usagers, il faut les toucher au plus profond de leur être.

L'accident dramatique en ville est montré sans détour, la vulnérabilité de l'individu est au cœur de la campagne (vulnérabilité corporelle du conducteur, et plus encore, du piéton).

D'autre part, même si l'usager n'est pas lui-même meurtri dans sa chair lors d'un accident, il peut être meurtri dans son âme pour avoir gravement blessé autrui.

La campagne entend donc aussi responsabiliser les usagers :

- sur le risque qu'il fait courir aux autres
- sur la notion de respect mutuel en ville

### ***La rue, lieu du danger, lieu d'interpellation***

Pour répondre à une logique d'impact maximal, la Sécurité routière a choisi d'interpeller les usagers alors même qu'ils circulent en ville. Dans ce dessein, la campagne prend la forme d'affiches qui seront disposées sur les arrières de bus et le réseau Dauphin dans toutes les villes de plus de 100 000 habitants.

Au total, et jusqu'au 16 avril, ce seront environ 8 000 affiches qui seront apposées sur les arrières de bus (réseaux Métrobus et France Bus) ainsi que 3 000 affiches sur des panneaux du réseau Dauphin. Mais la campagne se veut pérenne. Dans un deuxième temps, les communes ou départements qui voudront apposer ces affiches dans leurs panneaux d'information se les verront adressées sur demande.

### ***Les déplacements en ville : quels risques ?***

Circuler en ville représente de nombreux risques.

Pour montrer que certains comportements banalisés engendrent des conséquences sous-estimées, la Sécurité routière a décidé de mettre l'accent sur trois d'entre eux.

#### **▪ Le non-port de la ceinture :**

Un jeune homme au regard absent montre son crâne très abîmé, pour ne pas dire dangereusement cabossé ; telle est l'illustration du résultat que peut avoir le non-port de la ceinture. Il est facile d'imaginer l'histoire de cet accidenté : pour ne pas s'être attaché alors qu'il conduisait, il a heurté violemment le pare-brise de sa voiture en freinant brusquement. Cette blessure laisse présager la suite : une grave blessure à la tête peut signifier un traumatisme important ou le décès de la victime dans le pire des cas.

Or la réalité statistique est là pour donner la mesure des risques encourus :

**« Dès 20 km/h, un choc sans ceinture peut être mortel »**

#### **▪ La non-utilisation du clignotant**

Beaucoup d'usagers n'utilisent pas leur clignotant, déboîtent de manière intempestive sans recourir à l'outil qui leur permet d'indiquer leur changement de direction. L'affiche illustrant le non-respect de cette règle en donne la preuve : **« L'oubli du clignotant fait chaque jour 27 nouvelles victimes »**.

La victime est une femme cette fois-ci, son genou est lacéré, sa jambe est en piteux état. Sa blessure n'est certes pas mortelle, mais pourra-t-elle encore marcher ? Sa jambe sera-t-elle amputée ?

Là encore, le scénario de l'accident se conçoit facilement : elle circulait en vélo quand la voiture qui roulait à côtés d'elle a déboîté sans prévenir, sans mettre son clignotant...

#### **▪ Le non-respect des feux**

Le non-respect des feux est également un des risques d'accident les plus fréquents en ville.

L'affiche dévoile le torse d'un jeune homme terriblement mutilé. Le flan droit de son buste porte les traces du choc qu'il a dû subir. Sans doute traversait-il tranquillement la

rue quand une voiture, ne respectant pas le feu rouge, a surgi pour le faucher. En France, ce type d'accident demeure trop fréquent :

**« Chaque jour, 15 personnes sont victimes du non-respect des feux ».**

Ainsi, pour illustrer l'intolérable réalité des chiffres, chaque affiche met en scène un corps humain sur lequel a été intégrée - incarcérée - de la tôle froissée. Montrer qu'en ville il peut y avoir beaucoup plus grave que des véhicules abîmés, tel est l'un des objectifs de cette campagne signée : **« En ville, il n'y a pas que des voitures accidentées ».**

**« La rue, un espace qui se partage »**

La Sécurité routière n'a de cesse de rappeler cette règle fondamentale qui permettra de sauver des vies : les usagers doivent apprendre à partager l'espace. C'est ainsi qu'elle a lancé une campagne d'affichage « La rue, un espace qui se partage » en octobre dernier, lors de la Semaine de la sécurité sur la route. Toutes les collectivités ont été invitées à disposer dans leur réseau d'affichage municipal, des affiches mettant en scène des usagers qui cohabitent et partagent l'espace qu'ils investissent ensemble. Au total, ce sont plus de 5 000 affiches qui ont été commandées.

Avec une nouvelle campagne, la Sécurité routière poursuit son combat en interpellant les usagers alors même qu'ils sont susceptibles de commettre une infraction. Parce qu'elles seront visibles sur les arrières de bus, les nouvelles affiches mobiliseront les automobilistes, mais aussi les deux-roues, les piétons... tous les usagers qui les verront, alors même qu'ils se déplaceront. L'interpellation sera d'autant plus forte qu'elle s'effectuera « en situation ».

---

- II -

## **Une exposition et un dessin animé pour sensibiliser les enfants aux dangers de la ville**

---

**À Paris, l'exposition « la rue de tous les dangers ou comment les apprivoiser » réalisée par le Musée en herbe à la demande de la Sécurité routière sera installée, du 22 au 28 avril, sur le parvis de la gare Montparnasse. L'exposition permettra de sensibiliser les enfants de 4 à 10 ans aux risques liés aux déplacements en ville. Les enfants découvriront également l'épisode « La rue des monstres », produit par le Musée en herbe pour la Sécurité routière en partenariat avec M6, le CNC, la Fondation RATP et les éditions Hatier.**

**« la rue de tous les dangers ou comment les apprivoiser »**

Du 22 au 28 avril 2002, la Sécurité routière et le Musée en herbe mettent en place l'exposition « la rue de tous les dangers ou comment les apprivoiser » sur le parvis de la gare Montparnasse, à Paris.

L'exposition est conçue pour apprendre les dangers de la rue aux enfants de 4 à 10 ans. Sur un mode interactif, les jeunes visiteurs viennent découvrir tous ces pièges de la rue qu'il leur faut éviter. Au sein de l'exposition, les enfants empruntent un chemin qui les confronte à tous les dangers de la rue. Au fur et à mesure qu'ils avancent, ils s'aguerrissent via des ateliers explicatifs, apprivoisent ces « monstres mobiles » que sont

les voitures.

***Une exposition interactive pour permettre aux enfants de 4 à 12 ans d'appivoiser la rue et ses dangers.***

Afin de pouvoir revenir sur ce qu'ils auront appréhendé au cours de l'exposition, les enfants pourront également se procurer le livre de l'exposition, édité par Hatier.

L'année 2000, au cours de laquelle la sécurité routière était promue « grande cause nationale », a vu l'émergence du projet. L'exposition a en effet été présentée de novembre 2000 à mai 2001 au Musée en herbe (Jardin d'acclimatation) à Paris. Son succès parisien a conduit l'exposition dans d'autres villes de France comme Laon, Bourges...

Au vu du succès rencontré (environ 30 000 enfants ont visité l'exposition en 2000), la Sécurité routière et le Musée en herbe ont décidé de renouveler l'opération afin de permettre à d'autres enfants de découvrir, de manière ludique et pédagogique, les pièges de la rue.

Cette exposition est l'une des illustrations des objectifs visés par la Sécurité routière en matière d'éducation et de formation à la sécurité routière dès le plus jeune âge. Rappelons que l'accident de la route est la première cause de mortalité (262 tués de moins de 13 ans et 1 625 gravement blessés en 2000, selon les sources de l'ONISR).

***« La rue des monstres », le premier épisode d'une série de dessins animés pour sensibiliser les plus petits.***

Pour sensibiliser toujours plus d'enfants, le Musée en herbe a produit, pour la Sécurité routière, en partenariat avec M6, le CNC, la Fondation RATP et les éditions Hatier, une série de cinq dessins animés. Inspirés de l'exposition « La rue de tous les dangers » ils seront diffusés sur M6.

Le premier épisode, « La rue des monstres », sera diffusé le mercredi 10 avril dans M6 Kid. Traverser une rue est difficile et dangereux. Les voitures et les piétons doivent faire attention les uns aux autres, c'est ce que les « monstres mobiles » et les habitants de Piétonville vont découvrir. Ce dessin animé s'inscrit ainsi dans la campagne nationale de sensibilisation pour la sécurité des déplacements en ville, lancée du 9 au 16 avril.

L'intégralité de la série, c'est-à-dire les cinq épisodes, sera diffusée pendant la Semaine nationale de la sécurité sur la route 2002.

**Annexe**

---

## **Fiche technique**

### **campagne sécurité des déplacements en ville**

---

Agence : LOWE ALICE / STRATEUS

Annonceur : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR)

Support : Affichage national

Formats : Cul de Bus avec déclinaison 4x3 et 320x240

Date de lancement : mardi 9 avril 2002 sur 1 semaine

Directeurs de la création : Claire Ravut, Stéphane Renaudat

Directeur artistique : Laurent Chehere

Concepteur / Rédacteur : Céline Lescure

Photographe : Laurent Seroussi

Responsable Annonceur : Stéphanie Dupont

Responsable Agence : Eric Zajdermann, Sylvie Bouvet, Domitille De Saint Maurice et Stéphanie Lhermitte

Achat d'espace : Elizabeth Collomb (Optimédia)

## **Annexe Bibliographie du Certu**

Cette bibliographie présente les publications du Certu en matière de sécurité de la circulation en agglomération. Des éléments complémentaires sur le même sujet peuvent être trouvés auprès de Inrets (voir site [www.inrets.fr](http://www.inrets.fr)) et de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière qui publie notamment un bilan annuel comportant des statistiques et commentaires sur les résultats de l'année écoulée.

### **1. Connaissance des accidents, des usagers et de leurs besoins**

*Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 1996 avec Cete Nord-Picardie - 1998.*

*Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 1999 avec Cete de l'Est - 2000*

*Sécurité des routes et des rues. coédition Cetur-Setra - 1992*

*Accidents en milieu urbain : sorties de chaussée et chocs contre obstacles latéraux. Certu - 2001*

*Confort et sécurité nocturne du piéton en milieu urbain. Cetur - 1991*

*Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt. Coédition avec l'ANATEEP*

*Les rollers, mode... de déplacement. Rapport d'études - 1997*

*Recommandations pour des aménagements cyclables - 2000*

*Les politiques cyclables en Europe : tour d'horizon des politiques nationales. Rapport d'études - 2001*

*Le roller, un mode de déplacement doux : état des lieux et perspectives de développement avec le Ministère de la jeunesse et des sports - 2001*

*Une voirie pour tous. Fiche - 2000*

*Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous. Guide - 2001*

*La prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures. Coédition Setra-Certu - 2000*

*Analyse des 24 cas d'enfants piétons ou cyclistes tués sur le chemin de l'école en 1997. 1997. Rapport d'études - 1999*

*Recherche des situations d'accidents mortels de piétons en milieu urbain en traversée de chaussée. Rapport d'études - 1999*

*L'insécurité routière des personnes âgées à travers le système mobilité-urbanisme-réseau. Rapport d'études - 2000*

## **2. Outils pour définir et mettre en œuvre des politiques locales de sécurité de la circulation**

*Concerto* : outil de connaissance de l'accidentologie basé sur un système d'information géographique

*Aurore*

*Lispactol* : logiciel permettant aux services des villes de lire les procès verbaux d'accidents rendus anonymes par les forces de l'ordre.

*Diagnostic local de sécurité* : outils et méthodes. Setra - 1991

## **3. Sécurité et aménagement des voies**

*Ville plus sûre, quartiers sans accidents* : savoir-faire et techniques - 1990

*Ville plus sûre, quartier sans accidents* : réalisations-évaluations -1994

*Petits aménagements de sécurité* : fiches de cas. 1995,1997,2000. Coédition Setra/Certu.

*Guide zone 30* : méthodologie et recommandations -1992

*Mallette pédagogique zone 30* - 1996

*Zones 30. Des quartiers à vivre. Le point de vue des acteurs.* Film - 1996

*Sections 70 en agglomération : guide de conception et de recommandations* - 1996

*Conception des carrefours à sens giratoire implantés en milieu urbain.* Cetur - 1988

*Les minigiratoires* : textes et recommandations - 1997

*Giratoires en ville* : mode d'emploi - 2000

*Carrefours urbains* : guide - 1999

*Guide d'aménagement de voirie pour les transports collectifs* - 2000

*Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal* - 1994

*Guide des coussins et plateaux* - 2000

*Chambéry : 20 ans de modération du trafic et de mixité des modes de déplacement.* Vidéo - 2001

## **4. La sécurité et l'exploitation de la circulation, les nouvelles technologies**

*Carrefours à feux* : guide. Cetur - 1988

*Carrefours à feux* : fiches - 1999

*Onde V* : calcul et dessin d'ondes vertes. Logiciel -1999

*Mise en conformité des carrefours à feux* : aide au diagnostic des installations - 1999

*Éclairage public et visibilité nocturne.* Fiche. Cetur - 1994

*Régulation des vitesses sur les voies rapides urbaines. Une synthèse des expérimentations.* Rapport d'études - 1999

*Télématique et sécurité routière* : les dispositifs d'appel et d'alerte. Rapport d'études -

1997

*Solutions techniques pour la vidéosurveillance du trafic routier. Rapport d'études - 1999*

*Étude des systèmes automatiques de contrôle sanction des infrastructures routières : rapport sur les pratiques internationales. Coauteurs Inrets/Certu - 2001*

*Détection des franchissements de rouge sur 13 entrées de 5 carrefours de la ZELT. Rapport d'études - 2001*

*Vers une répression automatisée des infractions au code de la route : spécifications fonctionnelles communes pour les systèmes de contrôle-sanction fondés sur l'imagerie numérique. Rapport d'études - 2000*

## **5. La sécurité routière dans les domaines de l'aménagement et des déplacements**

*Dossiers de voirie d'agglomération, Sécurité routière, Projet d'agglomération et schéma de voirie - 1997*

### **Pour en savoir plus :**

Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, *Bilan annuel : statistiques et commentaires* (paraît chaque année)

La revue RTS de l'Inrets

Sur Internet, les sites de l'Inrets et du TRB contiennent des listes de liens vers un grand nombre de sites pertinents en matière de transports et de sécurité :

[www.inrets.fr](http://www.inrets.fr) ;

[www.setra.fr](http://www.setra.fr) ;

[www.certu.fr](http://www.certu.fr) ;

[www.national-academies.org/trb](http://www.national-academies.org/trb) : Transportation Research Board (USA) ;

[www.inserm.fr](http://www.inserm.fr) ;

[www.who.org](http://www.who.org) : Organisation Mondiale de la Santé

[www.bast.de/irtad](http://www.bast.de/irtad) : sur le site du Bundesanstalt für Straßen se trouve la base de données internationales sur la circulation et les accidents routiers de l'OCDE ; [www.vtt.fi/yki/yki6](http://www.vtt.fi/yki/yki6) : site de l'organisme finlandais de recherche sur lequel on trouve notamment le rapport du programme Master sur l'incidence des vitesses sur la sécurité

[www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr)