



HAL
open science

La rénovation urbaine, vecteur de justice spatiale face à l'insécurité des déplacements ?

Sylvie Godillon

► **To cite this version:**

Sylvie Godillon. La rénovation urbaine, vecteur de justice spatiale face à l'insécurité des déplacements?. *Justice spatiale = Spatial justice*, 2011, *Pratiques de sécurité en ville*, 4, <http://www.jssj.org/article/la-renovation-urbaine-vecteur-de-justice-spatiale-face-a-linsecurite-des-deplacements/>. halshs-01518828

HAL Id: halshs-01518828

<https://shs.hal.science/halshs-01518828>

Submitted on 5 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La rénovation urbaine, vecteur de justice spatiale face à l'insécurité des déplacements ?

Sylvanie GODILLON

Résumé

La sécurité des déplacements est l'ensemble des actions, de la sensibilisation aux aménagements, visant à réduire les accidents. Dans un contexte méconnu d'inégalités face à l'insécurité des déplacements, les aménagements urbains réalisés dans le cadre du Programme National de Rénovation urbaine sont-ils le vecteur d'un accroissement de la justice spatiale ?

Les objectifs de l'article sont de démontrer qu'il existe des inégalités socio-spatiales face au risque d'accident et de s'interroger sur la réduction de ces injustices lors des projets de rénovation urbaine. À travers une analyse des lois, des projets et des discours des responsables, la prise en compte des enjeux de sécurité dans les programmes de rénovation urbaine est analysée.

Si la sécurité est intégrée implicitement lors des aménagements urbains, l'accroissement de la justice spatiale en terme de sécurité n'est pas maximisé. En effet, les acteurs n'ont pas connaissance de la combinaison de facteurs territoriaux en jeu et appréhendent l'insécurité par la délinquance et le comportement. L'absence d'analyse précise de l'accidentologie lors des projets de rénovation urbaine et d'acteurs portant ces enjeux ne permettent pas de maximiser l'accroissement de la justice spatiale.

Mots-clés :

Sécurité des déplacements – Justice spatiale – Rénovation urbaine – Délinquance

Introduction

Discours alarmistes, dossiers spéciaux et reportages spectaculaires : beaucoup d'encre coule sur la sécurité dans les quartiers défavorisés¹. Le débat médiatique et politique se situe dans le créneau de la sécurité des personnes et des biens dans un contexte « d'explosion » de l'insécurité dans les banlieues françaises. L'abondance de ces discours ne prend acte que d'un seul type d'insécurité : la délinquance. Cette profusion occulte d'autres types d'insécurité, telle que l'insécurité des déplacements, alors que plusieurs recherches montrent des liens étroits entre inégalités et accidents.

Si l'insécurité des déplacements est souvent considérée comme le résultat de comportements délinquants, des recherches montrent que les personnes pauvres ont 20 à 40% plus d'accidents (Hasselberg *et al.*, 2001) et que les habitants des quartiers pauvres ont près de 40% plus d'accidents (Fleury *et al.*, 2009). Les habitants des quartiers défavorisés seraient donc à la fois les « agresseurs » et les premières « victimes ». Toutefois, la position adoptée dans cet article évite cette dichotomie agresseur/agressé au profit d'une compréhension de l'accident comme le résultat d'un processus complexe mettant en relation des personnes, des modes de transports et l'environnement lors de l'accident.

Pour lutter contre les inégalités socio-spatiales, le Programme National de Rénovation Urbaine² finance depuis 2003 des opérations pour améliorer la qualité des quartiers défavorisés et aider au développement économique et social. Des objectifs en termes de santé et de qualité de vie sont affichés. Dans ce contexte, les inégalités socio-spatiales face à l'insécurité des déplacements sont-elles traitées ? Ce programme est une opportunité de financements de plusieurs types d'actions. À l'échelle de la rue, la rénovation urbaine permet de financer des projets d'aménagements sur les

¹ Un quartier défavorisé est défini comme un espace concentrant une forte part de ses habitants connaissant des difficultés économiques. Les indicateurs proposés par l'Observatoire des Inégalités en France sont le chômage, la part d'emplois précaires, le taux d'échec scolaire...

² Loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine n° 2003-710 du 1er août 2003.

espaces publics : des actions correctrices de l'insécurité routière peuvent être effectuées. De plus, ces programmes incitent à des approches globales et des partenariats entre les acteurs lors de la définition des projets urbains. Les acteurs portant les enjeux de la sécurité des déplacements sont donc théoriquement associés et peuvent s'exprimer concernant les besoins en termes de sécurité des déplacements.

La sécurité des déplacements est définie comme l'ensemble des actions ayant pour but de protéger les personnes, autrement dit de réduire le nombre d'accidents, définis comme des chocs entre différents usagers des espaces publics qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes. Ces actions vont de la sensibilisation des usagers à des aménagements urbains (zones 30, mise en place de passages piétons, chicanes pour réduire les vitesses). Les gestionnaires des réseaux sont en mesure de réduire l'insécurité routière par les aménagements (Fleury, 1998). Des inégalités socio-spatiales existent face au risque d'avoir un accident : les aménagements urbains réalisés lors des projets de rénovation urbaine sont-ils le vecteur d'un accroissement de la justice spatiale ?

La justice spatiale est un concept débattu depuis les années 1970 qui reprend les analyses de Rawls (Gervais-Lambony et Dufaux, 2009). Le géographe Reynaud indique que les disparités « sont ressenties et vécues comme autant d'injustices par tous ceux qui en sont, à des degrés divers, les victimes » (Reynaud, 1981 : 10). Le sentiment d'injustice n'existe que si les inégalités sont connues. La justice socio-spatiale consiste alors à « savoir comment peut s'opérer un rééquilibrage au profit des aires marginales » (Reynaud, 1981 : 10). La sécurité des déplacements est donc juste si elle permet de réduire les accidents dans les espaces les plus défavorisés tout en permettant à chacun des habitants de ces espaces d'accéder à des déplacements sécurisés.

Les objectifs de l'article sont de montrer qu'il existe des inégalités sociales, spatiales et socio-spatiales face au risque d'accident à travers une revue de littérature (1), de s'interroger sur la réduction de ces injustices lors des projets de rénovation urbaine (2) et sur l'influence de la méconnaissance de cet enjeu sur l'absence d'une politique spécifique de sécurité des déplacements (3). L'analyse de la place et du fonctionnement de la sécurité dans les projets de rénovation est effectuée à travers une analyse qualitative du texte de loi du Programme National de Rénovation Urbaine et d'une analyse des processus de décision lors de cinq projets urbains³ dans l'agglomération de Lille (France). Cette analyse des processus de décision se base sur les conventions financières signées entre les partenaires locaux (collectivités, bailleurs...) et l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine, ainsi que sur les discours des techniciens en charge des projets urbain et de l'analyse des accidents⁴.

1/ L'insécurité des déplacements comme marqueur d'injustice

Chaque citoyen n'est pas égal face au risque d'avoir un accident de la circulation, en tant que conducteur d'un véhicule (automobile, moto, cyclomoteur, bicyclette) ou en tant que piéton. Des recherches montrent des inégalités socio-spatiales face à l'insécurité des déplacements (1.1). Ceci s'explique en partie par des comportements associés à la délinquance (1.2), mais l'influence du territoire n'est pas négligeable et permet de comprendre d'autres processus en jeu (1.3). L'objectif est donc de déterminer s'il existe un effet de quartier pour le risque des habitants, autrement dit

³ Il s'agit des projets de Lille-Sud (Lille), de Roubaix Est (Roubaix), des Hauts Champs (Roubaix-Hem), du Nouveau Mons (Mons-en-Baroeul), de la Bourgogne (Tourcoing) et de Beaulieu (Wattrelos).

⁴ Une série d'entretiens a été réalisée en avril/mai 2010. Ces entretiens ont été réalisés auprès de douze personnes en charge des projets urbains (cinq responsables), des aménagements de voiries (trois à l'échelle communale et deux à l'échelle communautaire) et d'analyse de l'insécurité (deux responsables à l'échelle communautaire).

d'analyser les « effets de la concentration de la pauvreté sur les habitants des quartiers "pauvres" » (Bacqué et Fol, 2007 : 181).

1.1/ Des inégalités face aux accidents

Depuis les années 1980 des recherches ont été menées sur les différences socio-économiques en termes de santé et plus spécifiquement sur les disparités face à l'insécurité routière. La plupart des travaux ciblent des publics spécifiques (enfants, piétons, motards...) et les résultats montrent des inégalités importantes en termes d'insécurité des déplacements. Les épidémiologistes ou les géographes de la santé traitent cette question principalement par des analyses statistiques. Les liens entre les inégalités socio-économiques et la sécurité des déplacements ont été montrés suivant trois entrées : les pauvres ont plus d'accidents, les quartiers défavorisés concentrent plus d'accidents, les personnes qui habitent des quartiers défavorisés sont plus impliquées dans les accidents.

Plusieurs travaux montrent que les bas niveaux socio-économiques sont associés à de plus fort taux d'accidents (Wise *et al.*, 1985 ; Van Beeck *et al.*, 1991 ; Laflamme et Engstrom, 2002 ; Zambon et Hasselberg, 2006). Le risque d'accident est 20 à 40% supérieur pour les enfants de familles d'ouvriers que pour les enfants de classe intermédiaires (Hasselberg *et al.*, 2001). Les facteurs sociaux et économiques sont plus significatifs que l'âge, le sexe ou le comportement pour expliquer les accidents d'enfants (Christie, 1995).

D'autres résultats montrent que les quartiers défavorisés sont le lieu privilégié des accidents de la circulation (Roberts *et al.*, 1992 ; Bagley, 1992 ; Aguero-Valverde et Jovanis, 2006). Les taux d'accidents d'enfants sont deux fois supérieurs dans les quartiers pauvres. Il ne s'agit plus du risque encouru pour certaines populations, mais bien de la fréquence d'occurrence d'accidents dans un quartier donné.

Enfin, le niveau de pauvreté d'un quartier est mis en relation avec l'accidentologie de ses habitants. Les résultats montrent qu'il existe des corrélations positives entre ces deux variables (Durkin *et al.*, 1994 ; Abdalla *et al.*, 1997 ; Reimers et Laflamme, 2005). Les habitants de quartiers défavorisés ont 36% de risque supplémentaire par rapport à des habitants de quartiers plus aisés (Fleury *et al.*, 2009). Des recherches récentes nuancent toutefois ces liens en montrant que l'influence de l'environnement lors de l'accident (Hewson, 2004) ou les variables individuelles (Borrell *et al.*, 2002) sont plus explicatives que le niveau de pauvreté du quartier de résidence. Habiter dans un quartier pauvre n'influence pas directement le risque individuel, mais y contribue positivement.

Comment comprendre les différenciations socio-spatiales face à la sécurité des déplacements ? Un cadre interprétatif souvent mobilisé est celui relevant d'hypothèses comportementales.

1.2/ Le comportement en question

Une hypothèse possible est que « les accidents résultent d'actes délictueux commis par des groupes asociaux. La sécurité passe alors par des actions sur l'homme, que ce soit la formation, l'information, le contrôle, la répression » (Fleury *et al.*, 2009 : 145). Pourtant, un accident arrive à un conducteur normal, conduisant une voiture normale, sur une route normale (Baker, 1960). En effet, la violation délibérée de règles n'intervient que dans 5% des cas. Les défaillances des conducteurs relèvent davantage de l'erreur que de la transgression des règles de conduite (Van Elslande *et al.*, 1997).

Les habitants des quartiers défavorisés sont plus impliqués dans les accidents en raison d'une plus grande présence démographique d'habitants enregistrant des risques supplémentaires. En effet, les

quartiers défavorisés sont fortement peuplés par des jeunes. La part des moins de 20 ans représente 32% de la population des Zones Urbaines Sensibles, cible prioritaire de la politique de la ville depuis 1996, alors qu'elle n'est que de 25% en France métropolitaine selon le recensement général de population (INSEE, 1999). Or les jeunes, et particulièrement les jeunes hommes, ont des niveaux de risque plus élevés (Factor et al., 2008 ; ONISR, 2009). Une explication avancée est une attitude des jeunes davantage orientée vers la prise de risque (Hatfiel et Fernandes, 2008).

Les infractions et les comportements délictueux sont présents lorsque sont analysées les conditions d'accidents des habitants de quartiers défavorisés. 10,3% des usagers sont en infraction parmi les habitants d'un quartier défavorisé ayant eu un accident, alors qu'ils ne sont que 7,5% lorsqu'ils habitent dans un quartier aisé. Le pourcentage des infractions commises par les habitants des quartiers défavorisés est plus important que celui des habitants des quartiers favorisés, ceci quelle que soit la nature de l'infraction, sauf pour l'alcoolémie illégale. Mais la seule hypothèse des comportements délinquants ne suffit pas à expliquer le sur-risque des habitants des quartiers défavorisés puisque « beaucoup d'accidents restent très semblables dans leur déroulement – ou du moins dans les comportements qu'ils impliquent – à ceux [qui impliquent les habitants de quartiers aisés] » (Fleury et al., 2009 : 146).

Les hypothèses comportementales ne sont pas spatialisées. Elles peuvent l'être dans la mesure où les pairs influencent la prise de risque. Dans les actions, ces hypothèses comportementales renvoient à des campagnes de sensibilisation ou à des renforcement des contrôles et de la répression. Ces actions sont a-spatiales au sens où elles ne concernent pas un espace particulier.

1.3/ La dimension socio-spatiale du risque

Les inégalités face à l'insécurité des déplacements peuvent s'expliquer par des facteurs sociaux, qui font écho aux facteurs individuels : utilisation du véhicule, entretien du véhicule, usage d'équipement de sécurité, ou adoption d'un comportement plus à risque (alcool, drogue) de la part des catégories sociales les moins favorisées (Zambon et Hasselberg, 2006).

Des caractéristiques liées au quartier jouent un rôle important. Ainsi, habiter dans un logement suroccupé (Rivara et Barber, 1985 ; Pless *et al.*, 1989) ou habiter dans un immeuble (Mueller et al., 1990) influence positivement le risque d'accidents pour les enfants. Ces auteurs l'expliquent par la plus grande propension des enfants à passer du temps en dehors de leur logement. Ces résultats font écho à une recherche datant du début des années 1970 qui montre que les zones les plus accidentogènes ont une forte concentration de l'habitat avec de petits jardins, peu d'espace de jeux pour les enfants, et la présence de trafic de transit dans le quartier (Preston, 1972). Les niveaux de trafic dans le quartier entrent également dans l'explication de l'accidentologie piétonne (Mueller et al., 1990 ; Joly et al., 1991). Les caractéristiques des quartiers de résidence, ajoutées aux caractéristiques sociales des habitants, participent donc aux processus explicatifs des inégalités face à l'insécurité. Il s'agit donc moins d'effet de quartier que d'effet de milieu : la concentration de la pauvreté n'est pas le seul facteur explicatif de plus fort risque d'accident puisque s'ajoutent des facteurs morphologiques.

La mobilité, déterminée en partie par le profil socio-économique et le quartier de résidence, est également influente. Erskine montre que les ménages les moins motorisés sont disproportionnellement tués dans les accidents de la route (Erskine, 1996). Abdalla explique ce phénomène par des expositions au risque différentes selon les modes de déplacements. Les enfants scolarisés des quartiers riches sont véhiculés en voiture pour leurs déplacements : ils sont ainsi plus exposés aux accidents non piétons que les enfants des quartiers défavorisés, ces derniers étant davantage exposés au risque d'accident en tant que piéton (Abdalla, 1997).

Des inégalités existent face au risque d'être impliqué dans un accident. Elles s'expliquent en partie par des comportements délinquants, mais aussi par des aspects sociaux, des caractéristiques du quartier d'habitation et par la mobilité. Pour réduire ces inégalités, le Programme National de Rénovation Urbaine ayant des dimensions sociales et urbaines est une opportunité pour accroître la justice spatiale.

2/ Une prise en compte implicite par les projets de rénovation urbaine

La rénovation urbaine comporte plusieurs volets dans lesquels la sécurité des déplacements est abordée implicitement. Cette prise en compte implicite signifie que la sécurité est un résultat collatéral d'autres objectifs, mais n'est pas un objectif affiché en tant que tel.

Les actions implicites de sécurité routière s'observent dans deux domaines principaux : par la prévention et la répression des comportements délinquants (2.1) et par l'amélioration de la qualité du cadre de vie (2.2). Toutefois, cette amélioration implicite s'effectue dans le cadre d'une ouverture des quartiers préconisée pour lutter contre l'exclusion. Les objectifs d'ouverture sont-ils en contradiction avec les objectifs de sécurité des déplacements (2.3) ?

2.1/ Prévention et répression des comportements délinquants

Dans un contexte d'explication des situations d'insécurité par le comportement déviant des individus, les interprétations des inégalités face à la sécurité des déplacements sont trouvées : les habitants des quartiers défavorisés sont plus impliqués dans les accidents en raison de leur comportement.

Une analyse des conventions financières des cinq projets de rénovation urbaine dans l'agglomération lilloise permet d'analyser la place de la sécurité routière dans les projets et dans les processus de décision. Quand les projets de rénovation urbaine abordent les questions de sécurité routière, celles-ci sont traitées par les Contrats Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD) ou les contrats de Gestion Urbaine de Proximité (GUP). Les premiers représentent le volet prévention et sécurité de la politique de la ville. Les actions sont principalement tournées vers la sensibilisation ou la répression. Les secondes visent l'amélioration de la qualité de vie des habitants, dont un des aspects est la sécurité routière. La signature d'une telle convention est obligatoire dans les quartiers en rénovation urbaine. Dans les deux cas, les orientations visent la sensibilisation des conducteurs, la prévention des comportements pouvant générer des conflits et la répression des usagers ne respectant pas les règles. Ainsi, le contrat local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD) de Lille de 2009 comporte des actions qui visent principalement à sensibiliser les jeunes face à la sécurité routière ou réduire le nombre d'accidents par des contrôles de police (Contrat Local de Sécurité, 2009, Lille). Le volet « Gestion Urbaine de Proximité » dans le grand projet de rénovation urbaine de la ville de Lille de 2006 traite sans distinction des questions de délinquance et de sécurité routière (Grand Projet de Rénovation Urbaine de la Ville de Lille, 2006, Lille).

Le discours des responsables des projets de rénovation urbaine interrogés montre cette proximité entre délinquance et accident. Par rapport à l'insécurité dans ces quartiers, les principales raisons évoquées sont liées à l'incivilité des jeunes (« C'est sûr il y a des jeunes qui roulent comme des fous »⁵) ou des usagers de deux roues motorisés (« Avec les beaux jours, les motos sans casques, les

⁵ Extrait de l'entretien mené auprès du responsable d'un des cinq projets urbains analysés (les Hauts Champs).

quads circulent beaucoup dans le quartier. Cela conduit à des phénomènes d'incivilité qui peuvent créer des conditions d'insécurité »⁶). Les actions préventives et répressives des comportements délinquants sont explicitement citées comme un moyen de réduire l'insécurité, dont l'insécurité routière.

Lors du réaménagement des espaces publics, les acteurs techniques tiennent compte de ces incivilités : « dans les quartiers difficiles, forcément, il y a des rodéos, On pense toujours à ça quand on libère l'espace public ». En effet, d'autres actions ont un impact sur la sécurité des déplacements, comme les opérations d'aménagement urbain.

2.2/ Une prise en compte implicite de la sécurité dans les aménagements urbains

L'article 6 de la loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine propose stipule que le programme « comprend des opérations d'aménagement urbain, la réhabilitation, la résidentialisation, la démolition et la production de logements, la création, la réhabilitation et la démolition d'équipements publics ou collectifs, la réorganisation d'espaces d'activité économique et commerciale, ou tout autre investissement concourant à la rénovation urbaine⁷ ». Parmi les opérations d'aménagements urbains, des requalifications de voiries sont menées. Ces requalifications s'accompagnent d'une réflexion sur l'organisation des déplacements, la place accordée aux différents modes de transports, les vitesses autorisées, le stationnement... Ces choix influencent les niveaux de sécurité comme le montre Marine Millot dans sa thèse : « Si l'aspect "réseau" des espaces urbains a effectivement une influence forte sur les problèmes de sécurité, ce que montrait la littérature, il n'est pas le seul. D'autres propriétés sont à prendre en compte comme le traitement de l'espace public, l'environnement dans lequel évoluent les usagers, ... Et les interactions entre ces différents éléments sont également importantes » (Millot, 2003 : 362). Les requalifications des voies ont donc une influence implicite sur la sécurité.

Si la sécurité n'est pas un objectif explicitement affiché, elle est intrinsèque aux aménagements urbains. La prise en compte des enjeux de sécurité des déplacements au sein d'objectifs plus larges concernant la qualité de vie s'incarne dans le discours de la responsable du projet de rénovation urbaine à Lille Sud : « il n'y a pas de diagnostic de sécurité précis mais on pense à la sécurité routière. Sauf que ce n'est pas seulement pour la sécurité routière ! C'est pour la qualité de vie en ville, la convivialité, de cadre de vie, d'usages, plus que pour la sécurité routière ». Les responsables des projets de rénovation urbaine n'abordent pas la question de la sécurité lorsqu'ils sont interrogés sur les déplacements ou la qualité de vie en ville en général. Lorsque les enjeux d'insécurité routière sont abordés, leur prise en compte implicite est garantie : « la question de la sécurité n'est pas forcément évoquée clairement mais elle est prise en compte dès qu'on travaille sur la voirie, les places de parkings, les stations de transports en commun. On ne peut pas passer à côté de ces questions »⁸. Comme monsieur Jourdain, les projets de rénovation urbaine amélioreraient-ils la sécurité des déplacements sans le savoir ?

Lorsque la sécurité des déplacements est considérée comme un élément de la qualité de vie, sa prise en compte ne s'accompagne pas d'analyse chiffrée de l'insécurité. La réduction de la sécurité à une simple variable de la qualité de vie et sa dilution parmi d'autres nuisances sont deux obstacles pour comprendre les ressorts de cette insécurité spécifique et y répondre par des actions ciblées.

⁶ Extrait de l'entretien mené auprès du responsable d'un des cinq projets urbains analysés (le Nouveau-Mons).

⁷ Extrait de la loi n° 2003-710 du 1er août 2003.

⁸ Extrait de l'entretien mené auprès du responsable des services techniques de la commune du Nouveau Mons.

2.3/ Prévention situationnelle et sécurité des déplacements : des objectifs similaires ?

La loi régissant le Programme National de Rénovation Urbaine stipule qu'une des orientations de la politique de la ville est de lutter contre l'exclusion. Ce terme d'exclusion apparaît deux fois dans le texte de loi. La lutte contre l'exclusion est tout d'abord citée comme l'un des moyens pour réduire les problèmes d'insécurité. Ensuite, la lutte contre l'exclusion justifie le développement des transports publics. Dans cette partie du texte de loi, le développement des transports en commun est un outil pour lutter contre l'exclusion, et ainsi lutter contre la délinquance. L'exclusion sociale et spatiale serait donc un facteur contribuant au développement de la délinquance et la lutte contre l'exclusion est un moyen de réduire la délinquance. Des aménagements de prévention situationnelle sont ainsi réalisés. L'idée sous-jacente est qu'une meilleure conception de l'environnement permettrait de prévenir la criminalité (Newman, 1972). Deux stratégies sont développées par la rénovation urbaine : le désenclavement physique des quartiers et une clarification des espaces publics grâce à des opérations de résidentialisation.

Afin de limiter le cloisonnement des quartiers et de le relier à l'espace urbain, les projets consistent à les ouvrir par la création de nouvelles « infrastructures routières "connectant" le quartier ANRU » (Louvet et Jemelin, 2007 : 14). Ainsi à Roubaix dans le quartier des Trois Ponts, le projet de rénovation urbaine prévoit d'améliorer l'accessibilité du quartier en créant un « ensemble de pénétrantes automobiles et piétonnes qui incitent à y accéder ou à le traverser ». Ces créations de voies ne s'accompagnent pas d'une réflexion précise par des données chiffrées et une analyse de l'accidentologie, alors qu'elles ont des impacts sur les trafics qui traversent le quartier. Sans analyse précise de l'insécurité, la stratégie d'ouverture des quartiers risquerait de créer de nouvelles conditions de conflits. Sans évaluation de l'évolution de l'insécurité suite à ces ouvertures, le conditionnel est de mise.

La résidentialisation est une opération d'urbanisme qui « pourrait littéralement se définir comme l'action de transformer un ensemble de logements sociaux en "résidence". La pratique d'aménagement ainsi désignée consiste au minimum à clarifier les statuts des espaces extérieurs et à délimiter, par une clôture, l'espace privé de la résidence de l'espace public de la ville. Les dispositifs spatiaux varient à la fois selon les intentions des bailleurs et des architectes et les marges de manœuvre laissées par la configuration des espaces. Ils vont de la simple fermeture pour éviter les passages, rassemblements et trafics à la constitution d'unités résidentielles offrant aux résidents des espaces à s'approprier » (Lelevrier et Guigou, 2005 : 51). En formant des rues traditionnelles, ces opérations réduisent les espaces intermédiaires peu lisibles pour l'usager en déplacements. En ce sens, les résidentialisations peuvent réduire les situations d'insécurité, mais aucune évaluation de ce type d'opération sur les accidents n'est effectuée.

Les aménagements urbains réalisés incorporent implicitement les enjeux de sécurité routière et explicitement les enjeux de sécurité civile, mais les situations d'insécurité ne sont pas précisément analysées. La rénovation urbaine est une opportunité d'amélioration de la justice spatiale, mais cette opportunité n'est pas maximisée. Ceci s'explique par une méconnaissance des injustices face à la sécurité des déplacements, tant sur les faits qu'au sujet des processus explicatifs.

3/ Une méconnaissance des situations d'inégalités

À l'échelle des projets de rénovation urbaine comme à l'échelle des voiries réaménagées, il n'existe pas de diagnostic des situations d'insécurité (3.1). Au cours du processus de décision, l'analyse montre une absence de porteur de projet : les services qui analysent la sécurité ne sont pas présents lors des définitions des projets de voiries (3.2). Cette absence de portage technique n'est pas relayée

par un portage associatif ou politique, malgré un fort sentiment d'insécurité routière chez les habitants des quartiers défavorisés (3.3). L'absence de prise en compte explicite des enjeux de sécurité routière s'explique par une méconnaissance de ces situations.

3.1/ Une méconnaissance des inégalités face à l'insécurité

Lors des projets de rénovation urbaine, les quartiers ne font pas l'objet d'un diagnostic précis concernant les situations d'insécurité dans le quartier : « il n'y a pas de bulletin d'alerte sur les accidents de la circulation. Donc je ne sais pas s'il y a une fréquence particulière dans le quartier par rapport au reste de la ville »⁹. À l'échelle métropolitaine, les acteurs n'ont pas connaissance des inégalités en raison d'une absence d'études montrant les liens entre les accidents et les situations sociales des quartiers.

Les études de sécurité sont menées sur des axes par le service « Espaces Publics et Voiries » de Lille Métropole Communauté Urbaine à la demande des communes. Les voies réaménagées dans les projets de rénovation urbaine ne font pas l'objet d'une analyse particulière, alors qu'il existe un risque supplémentaire d'insécurité. L'aménagement de voirie ne fait pas l'objet d'un diagnostic de sécurité et la création de nouvelles voiries ne fait pas non plus l'objet d'une étude d'impacts concernant la potentielle création de nouvelles situations d'insécurité.

Dans ce contexte de méconnaissance, est-ce que les services en charge de l'analyse de l'insécurité sont présents lors des processus de décision des projets de rénovation urbaine ?

3.2/ Une absence des spécialistes de l'insécurité dans les processus de décision

L'organisation institutionnelle de l'agglomération lilloise éclate les acteurs spécialistes de l'analyse des accidents, de ceux qui aménagent les espaces publics et de ceux qui sont en charge du projet de rénovation urbaine. Les analyses de l'insécurité sont réalisées au sein du service « Espaces Publics et Voiries », alors que les aménagements sur les voiries sont réalisés par les services techniques des Unités Territoriales correspondant au quartier. En outre, les services communautaires n'effectuent pas d'aménagement sans l'accord communal dans la mesure où les communes ont des compétences sur la voirie (éclairage, stationnement...). Cet éclatement n'est pas pallié par une consultation des spécialistes de l'insécurité lors du processus de décision du projet urbain comme le montre le schéma.

⁹ Extrait de l'entretien mené auprès du responsable d'un des cinq projets urbains analysés (le Nouveau-Mons).

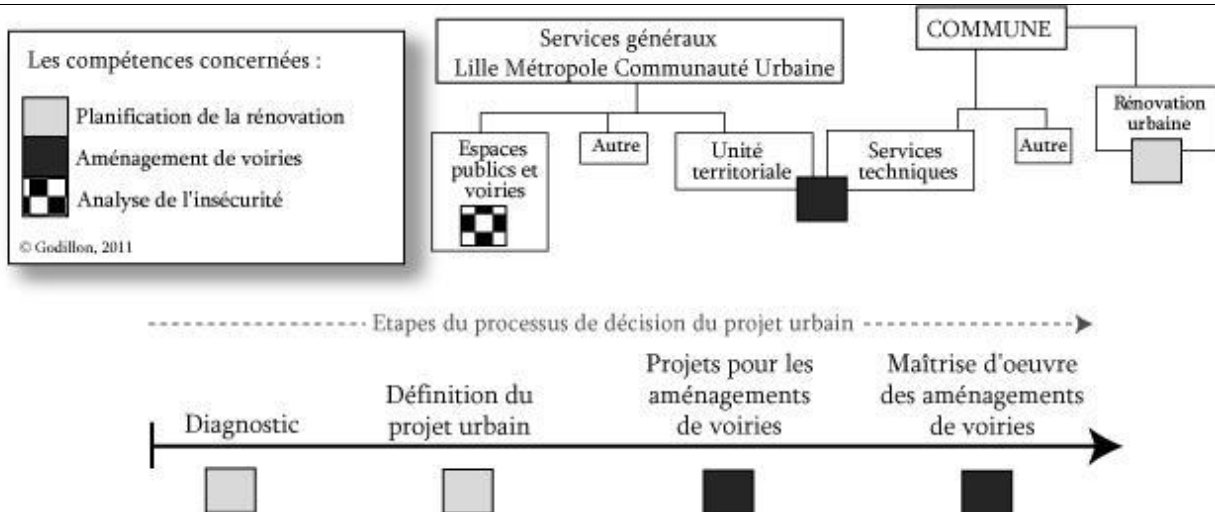


Figure 1 : Des spécialistes de l'insécurité absents des processus de décision de la rénovation urbaine

La difficulté majeure à Lille Métropole Communauté Urbaine est donc l'éclatement des compétence entre les communes et l'agglomération dans la gestion du réseau viaire, de la circulation, de l'aménagement des espaces publics et du cadre de vie : « L'éclatement des compétences relatives à la gestion de l'espace public entre la communauté urbaine (gestion de la voirie communales et communautaire) et les communes (pouvoir de police, éclairage public, espaces verts) tend à isoler la sécurité routière dans le champs de l'ingénierie routière développées par les services communautaires » (Désiré *et al.*, 2001 : 9).

La sécurité des déplacements n'est pas un objectif affiché et ne fait pas l'objet d'une attention particulière lors des projets de rénovation urbaine. Cette absence de porteur de projet au niveau institutionnel se manifeste également du côté des habitants.

3.3/ Un fort sentiment d'insécurité sans mobilisation des habitants

Les habitants des quartiers défavorisés sont plus préoccupés par les risques d'accidents dans leur quartier de résidence que les habitants d'autres espaces urbains. Depuis 2005, l'enquête Cadre de vie et sécurité de l'INSEE intègre des questions relatives à l'insécurité dans les quartiers de résidence. Cette enquête permet de mesurer l'incidence de certaines atteintes aux biens et aux personnes, mais également les opinions de l'ensemble de la population en matière de cadre de vie et de sécurité. L'échantillon est d'environ 25 500 ménages et décompose les communes selon plusieurs types avec une extension nationale pour les Zones Urbaines Sensibles. 67 % des habitants des ZUS trouvent que leur quartier est agréable à vivre (contre 91% pour les habitants d'autres types de communes). La première critique concerne l'insécurité civile puisque 60% des habitants des ZUS sont préoccupés par la délinquance et les incivilités (contre 29%) et 49% sont préoccupés par les dangers de la circulation (contre 44%).

Malgré un sentiment relativement plus fort qu'ailleurs concernant les dangers de la circulation, aucune mobilisation d'habitants n'est recensée à ce sujet dans les quartiers défavorisés. Dans la métropole lilloise, l'association « 59, rue de l'Avenir » est une des rares associations dont la sécurité routière constitue le centre d'intérêt initial (Désiré *et al.*, 2001). Dans les quartiers, aucune association n'a été recensée lors du travail de terrain. Or, une mobilisation locale serait un vecteur de prise en compte des enjeux de sécurité lors des projets de rénovation urbaine. Revenant sur la construction du courant de justice environnementale, Sylvie Fol et Géraldine Pflieger montrent à

travers l'exemple des transports à San Fransisco qu'une égale répartition entre les populations des bénéfiques et des inconvénients liés aux transports apparaît comme un objectif et un critère d'évaluation pour les politiques de transports (Fol et Pflieger, 2010). En devenant une catégorie d'action collective, la lutte pour une répartition plus juste des nuisances liées à l'automobile est susceptible de devenir une catégorie de l'action publique.

Conclusion

Alors qu'il existe des inégalités socio-spatiales face au risque d'accident, ces enjeux ne sont pas explicitement traités dans le cadre des projets de rénovation urbaine. Cette action publique territorialisée est pourtant un cadre établi pour améliorer la justice spatiale face aux nuisances des transports. L'explication de cette absence de prise en compte est la méconnaissance de ces inégalités. Peu de recherches appréhendent la question des inégalités face à l'insécurité des déplacements et les quelques résultats sont peu diffusés. De plus, le discours dominant insiste sur les aspects comportementaux pour expliquer l'insécurité. Alors que les inégalités résultent d'une combinaison de facteurs territoriaux, les services en charge de l'accidentologie ne sont pas présents lors de la définition des projets urbains. L'absence de portage technique des enjeux de sécurité n'est pas comblée par un portable associatif ou politique de la part des habitants.

Il suffirait de peu de moyens pour améliorer la justice spatiale face à l'insécurité des déplacements : rendre obligatoire une analyse des accidents, effectuer des études d'impacts des projets d'aménagement urbain sur les déplacements internes au quartier et l'insécurité, intégrer les services en charge des questions de sécurité routière lors de la définition des projets de rénovation urbaine sont des voies pour prendre en considération la sécurité des déplacements dans la rénovation urbaine. De tels changements ne se réaliseront qu'avec une meilleure connaissance des processus et des enjeux des inégalités face à l'insécurité.

A propos de l'auteur : Sylvanie GODILLON, Equipe CRIA, UMR Géographie-cités, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, et Département Mécanismes d'Accidents, IFSTTAR

Pour citer cet article : Sylvanie GODILLON, « La Rénovation urbaine : vecteur de justice spatiale face à l'insécurité des déplacements ? » ["Urban renewal: a vehicle for spatial justice in the face of traffic safety problems?", traduction : Sureeta Narula, Vandana Kawlra, FITI PVT. LTD]

justice spatiale | spatial justice | n° 04 décembre | december 2011 | <http://www.jssj.org>

Bibliographie

ABDALLA Ibrahim M., *Statistical investigation and modelling of the relationships between road accidents and social characteristics*, Edinburgh: Napier University, 1997.

ABDALLA Ibrahim M., RAESIDE Robert, BARKER Derek, MCGUIGAN David R.D., "An investigation into the relationships between area social characteristics and road accident casualties", *Accident Analysis and Prevention*, 29, 5, 583-593, 1997.

AGUERO-VALVERDE Jonathan, JOVANIS, Paul, "Spatial analysis of fatal and injury crashes in Pennsylvania", *Accident Analysis and Prevention*, 38, 618-625, 2006.

BACQUE Marie-Hélène, Fol Sylvie, « Effets de quartier : enjeux scientifiques et politiques de l'importation d'une controverse », dans AUTHIER Jean-Yves, BACQUE Marie-Hélène, GUERIN-PACE France, *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris: La Découverte, 2007.

BAGLEY Christopher, "The urban setting of juvenile pedestrian injuries: a study of behavioural ecology and social disadvantage", *Accident Analysis and Prevention*, 24, 6, 673-678, 1992.

BAKER Joseph S., *Experimental case studies of traffic accidents. A general discussion of procedures and conclusions*, Evanston: The Northwestern University Traffic Institute, 1960.

BORRELL Carme, RODRÍGUEZ Maïca, FERRANDO Josep, BRUGAL M.Teresa, PASARÍN M.Isabel, MARTÍNEZ Vincenç, PLASÈNCIA Antoni, "Role of individual and contextual effects in injury mortality: new evidence for a small area analysis", *Injury Prevention*, 8, 297-302, 2002.

CHRISTIE Nicola, *The high risk child pedestrian: socio-economic and environmental factors in their accidents*, Crowthorne: Transport Research Laboratory, 1995.

DESIRE Jean-Charles, FLEURY Dominique, MONTEL Marie-Claude, *Gestion de la ville et sécurité routière. Le cas de la métropole lilloise*, Arcueil: Rapport de l'INRETS n°238, 2001.

DURKIN Maureen S., DAVIDSON Leslie L., KUHN Louise, O'CONNOR Peter, BARLOW Barbara, "Low-income neighborhoods and the risk of severe pediatric injury: a small-area analysis in northern Manhattan", *American Journal of Public Health*, 84, 4, 587-592, 1994.

ERSKINE Angus, "The Burden of Risk: Who Dies Because of Cars?", *Social Policy and Administration*, 30, 2, 143-157, 1996.

FACTOR Roni, MAHALEL David, YAIR Gad, Inter-group differences in road-traffic crash involvement, *Accident Analysis and Prevention*, 40, 6, 2000-2007, 2008.

FLEURY Dominique, *Sécurité et urbanisme. La prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement*, Paris: Presse de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1998.

FLEURY Dominique, PEYTAVIN Jean-François, ALAM Thomas, GODILLON Sylvanie, SAINT-GERAND Thierry, MEDJKANE Mohand, BLONDEL Christophe, BENSALIM Karim, MILLOT Marine, *Disparité des Espaces du Risque Routier*, rapport de recherche INRETS/DRI, 2009.

FOL Sylvie, PFLIEGER Géraldine, « La justice environnementale aux Etats-Unis : construction et usages d'une catégorie d'analyse et d'une catégorie d'action », *Justice spatiale / spatial justice*, 2, 2010.

GERVAIS-LAMBONY Philippe, DUFAUX Frédéric, « Justice... spatiale ! », *Annales de géographie*, 2009/1 n° 665-666, p. 3-15, 2009.

HASSELBERG Marie, LAFLAMME Lucie, RINGBACK WEITOFBT Gunilla, "Socioeconomic differences in road traffic injuries during childhood and youth: a closer look at different kinds of road user", *Journal of Epidemiology and Community Health*, 55, 858-862, 2001.

HATFIELD Julie, FERNANDES Ralston, "The role of risk-propensity in the risky driving of younger drivers", *Accident Analysis & Prevention*, 41,1, 25-35, 2008.

HEWSON Paul, "Deprived children or deprived neighbourhoods? A public health approach to the investigation of links between deprivation and injury risk with reference to child road safety in Devon County", UK, *BMC Public Health*, 4, 15, 2004.

JOLY Marie-France, FOGGIN Peter, PLESS I. Barry, « Les déterminants socio-écologiques du risque d'accident du jeune piéton », *Revue d'Epidémiologie et de Santé Publique*, 39, 4, 345-351, 1991.

LAFLAMME Lucie, ENGSTROM Karin, Socioeconomic differences in Swedish children and adolescents injured in road traffic incidents: cross sectional study, *BMJ*, 324, 396-397, 2002.

LELEVRIER Christine, GUIGOU Brigitte, « Les incertitudes de la résidentialisation. Transformation des espaces et régulation des usages », dans HAUMONT Bernard, MOREL Alain, (sous la direction de), *La société des voisins*, Paris: Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, pp. 51-69, 2005.

LOUVET Nicolas, JEMELIN Christophe, *La mobilité au service des projets ANRU. Un enjeu de cohésion et d'insertion social*, Paris : 6T, 2007.

MILLOT Marine, *Développement urbain et insécurité routière : l'influence complexe des formes urbaines*, Paris: Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.

MUELLER Beth A., RIVARA Frederick P., LII Shyh-Mine, "Environmental factors and the risk for childhood pedestrian-motor vehicle collision occurrence", *Am J Epidemiol*, 132, 550-560, 1990.

NEWMAN Oscar, *Defensible space*, New York: Mac Millan, 1972.

Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2007*, Paris: La Documentation Française, 2009.

PLESS I.Barry, PECKHAM Catherine S., POWER Christine, "Predicting traffic injuries in childhood: a cohort analysis", *Journal of Pediatrics*, 15, 932-938, 1989.

PRESTON Barbara, "Statistical analysis of child pedestrian accidents in Manchester and Salford", *Accident Analysis and Prevention*, 4, 323-332, 1972.

REIMERS Anne, LAFLAMME Lucie, "Neighbourhood social and socio-economic composition and injury risks", *Acta Paediatrica*, 94, 1488-1494, 2005.

REYNAUD Alain, *Société, Espace et Justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*, Paris: Presses Universitaires de France, 1981.

RIVARA Frederick, BARBER Melvin, "Demographic analysis of childhood pedestrian injuries", *Paediatrics*, 76, 3, 375-381, 1985.

ROBERTS Ian, MARSHALL Roger, NORTON Robyn, BORMAN Barry, "An area analysis of child injury morbidity in Auckland", *Paediatrics and Child Health*, 28, 6, 438-441, 1992.

VAN BEECK Eduard, MACKENBACH Johan P., LOOMAN Caspar W.N., "Determinants of traffic accident mortality in the Netherlands: a geographical analysis", *International Journal of Epidemiology*, 20, 698-706, 1991.

VAN ELSLANDE Pierre, ALBERTON Lydie, NACHTERGAELE Claudine, BLANCHER Gaëlle, *Scénarios-types de production de "l'erreur humaine" dans l'accident de la route*, Salon-de-Provence: INRETS, 1997.

WISE Paul H., KOTELCHUCK Milton, WILSON Mark L., "Racial and socioeconomic disparities in childhood mortality in Boston", *The New England Journal of Medicine*, 313, 360-366, 1985.

ZAMBON Francesco, HASSELBERG Marie, "Socioeconomic differences and motorcycle injuries: age at risk and injury severity among young drivers. A Swedish nationwide cohort study", *Accident Analysis and Prevention*, 38, 1183-1189, 2006.