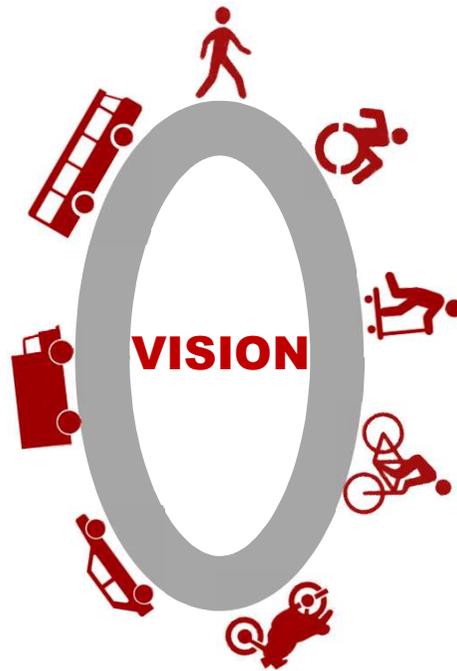


Démarche Vision Zéro tué et blessé grave Métropole de Lyon

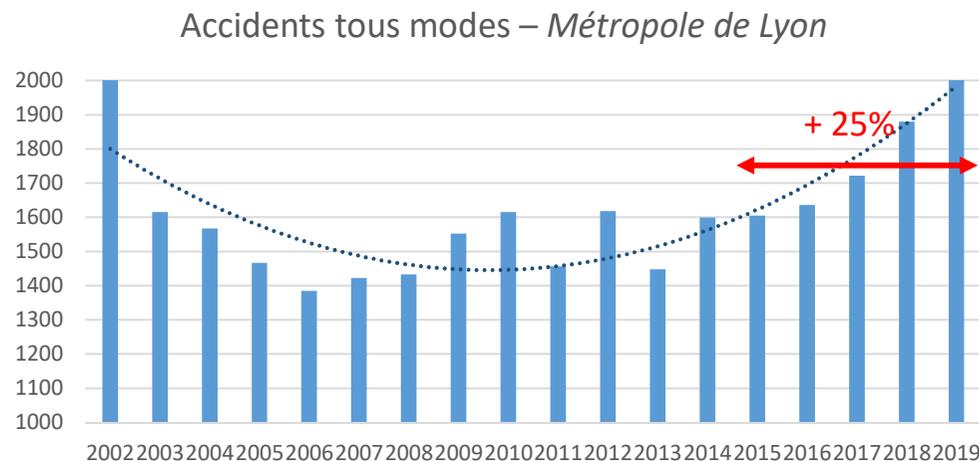


Benchmark – Diagnostic – Enjeux – Propositions d'actions

Préambule

Pourquoi se lancer dans une démarche vision zéro tué et blessé grave ?

- Le PDU de l'agglomération lyonnaise adopté en décembre 2017 vise une réduction de moitié du nombre de tués et blessés graves d'ici 2030,
- On observe cependant une hausse des accidents de la route depuis plusieurs années
- Une volonté d'aller vers une ville plus apaisée et plus humaine,
- Personne ne devrait mourir ni même être gravement blessé lors d'un déplacement.



Source : Données sécurité publique et Gendarmerie Nationale

Comment ?

Benchmark des expériences menées par d'autres villes

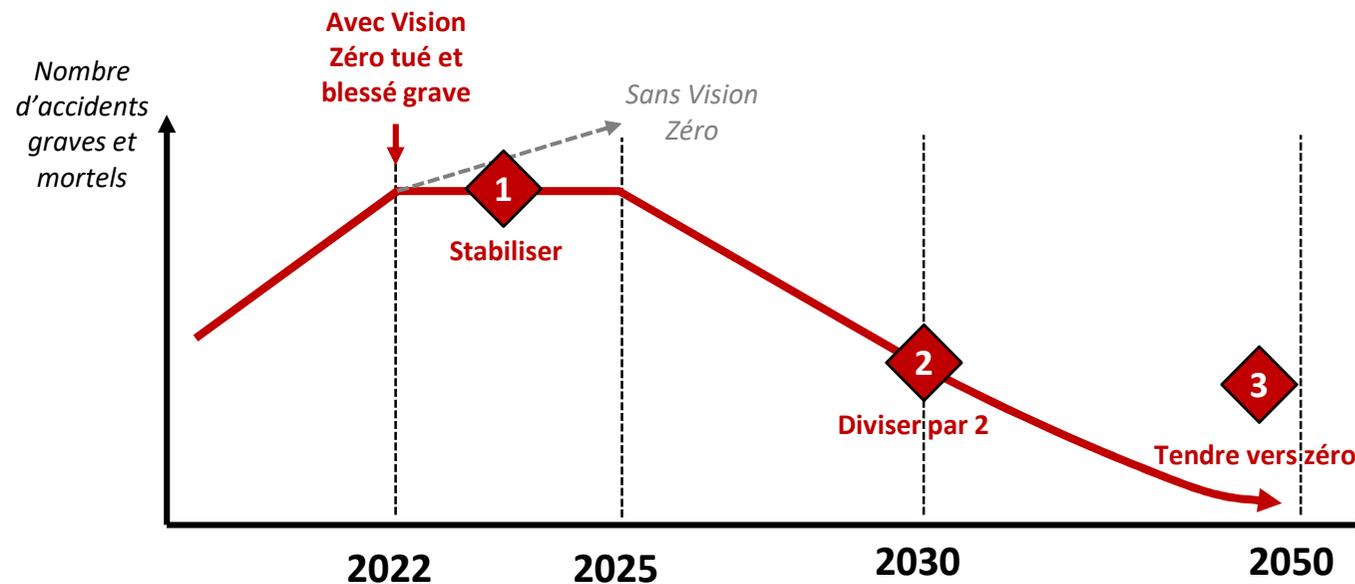
Analyse de l'accidentologie grave et mortelle

Détermination des enjeux spécifiques

Un plan d'actions en réponse aux enjeux retenus

Objectifs de réduction de l'accidentalité

- 1 Stabiliser** la courbe de l'accidentologie grave et mortelle sur le territoire de la Métropole de Lyon,
- 2 Diviser par 2 d'ici 2030** (Objectif de l'Union Européenne)
- 3 Tendre vers zéro mort et blessé grave** dans les accidents de la route.





Etat des lieux, analyses et enjeux

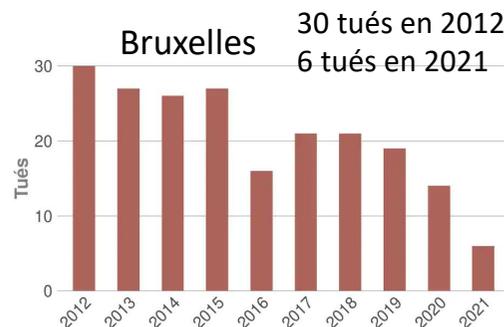
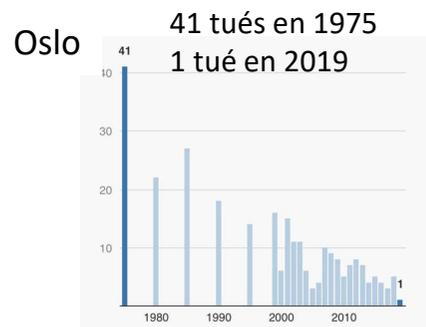
De plus en plus de villes engagées dans des démarches de Vision Zéro, avec des points communs...

- une prise en compte renforcée de la **sécurité des usagers vulnérables** (piétons et vélos),
- une **réduction de la place de la voiture et un apaisement du trafic par la baisse des vitesses** pour Oslo et Bruxelles surtout,
- des **actions de communication/sensibilisation** envers la population.

...mais des stratégies un peu différentes :

- une **approche plus globale**, incluant les problématiques d'urbanisme, de qualité de vie urbaine, et d'environnement pour Oslo,
- une **démarche particulièrement participative** pour définir un plan d'actions et un **document d'engagement co-construit** par de nombreux acteurs pour Montréal,
- pour Bruxelles, une **vision plus itérative basée sur des plans d'actions successifs**, avec évaluation, pour une prise en compte de la sécurité routière dans un **plan de mobilité régional** plus global incluant les enjeux d'environnement, de circulation, de sécurité, de santé, de qualité de vie,...
- une **démarche plutôt répressive** pour la ville de New York.

... et des résultats sur le long terme :



Montréal



Objectifs fixés par l'Union Européenne (Déclaration de Stockholm de février 2020)

- D'ici **2030** ⇒ **Réduction de moitié** du nombre de tués et de blessés graves. (Même intention annoncée par l'ONU dans son plan mondial décennal).
- A partir de **2050** ⇒ **Zéro** tué et blessé grave

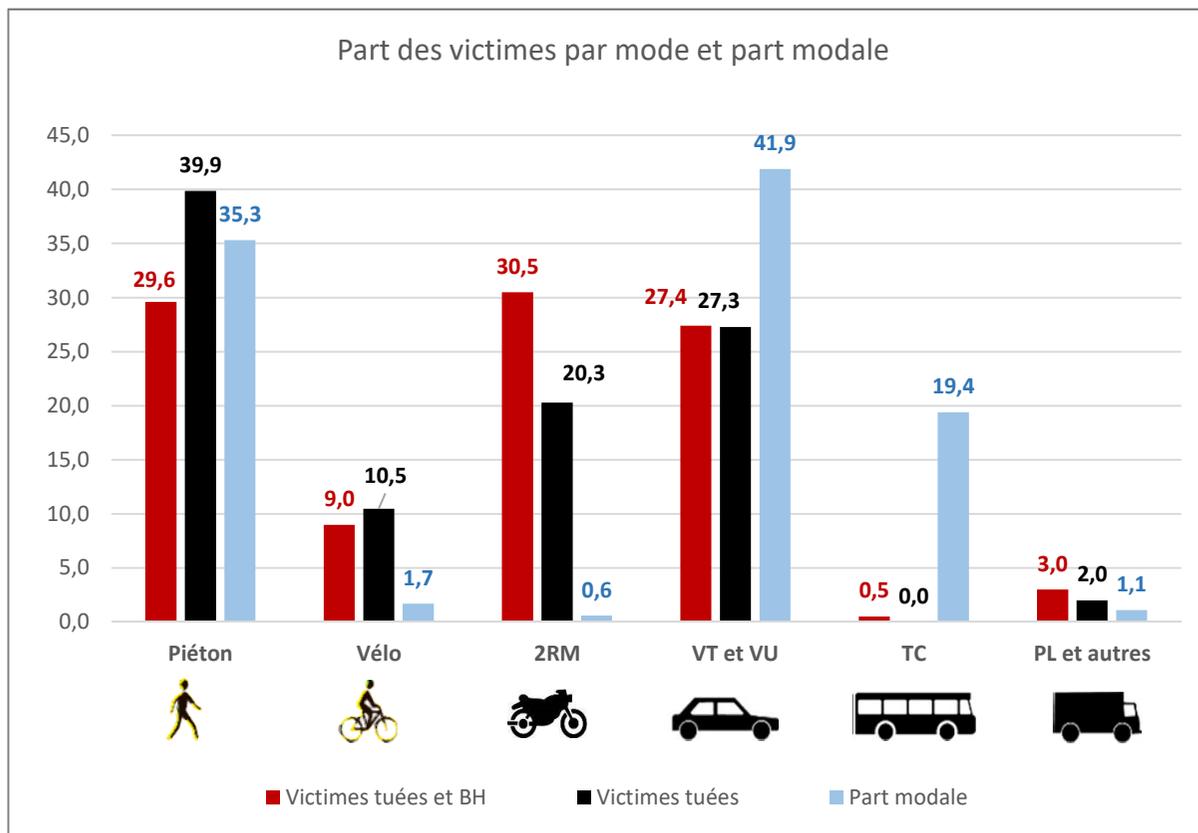
Benchmark

	Oslo	Montréal	Bruxelles	New-York
Approche :	Approche environnementale et réduction forte de la place de la voiture par l'aménagement, qualité de la vie urbaine	Démarche co-construite (large concertation), approche collaborative, document d'engagements	Plans d'actions successifs avec évaluation des actions	Approche plutôt répressive malgré la sensibilisation et les aménagements
Principales actions :	<p><u>Aménagements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction de la place de la voiture (<i>stationnement</i>), - Vitesses abaissées, - Développement du vélo, - Aménagements ludiques et qualitatifs <p><u>Communication :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Incitation à l'usage de véhicules propres 	<p><u>Aménagements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation des abords des écoles, - Réseau Express vélo, <p><u>Communication et concertation :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la collaboration, - Actions de sensibilisation sur 3 thématiques (<i>traversées, véhicules lourds, vitesses</i>) 	<p><u>Aménagements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Généralisation du 30km/h, - Réorganisation des circulations, - Aménagement cyclables, <p><u>Communication :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Port de la ceinture, - L'alcool 	<p><u>Contrôle et sensibilisation :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Radars et sanctions renforcées - Alcool et stupéfiants, - Formation des conducteurs professionnels de la ville, <p><u>Aménagements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Passages piétons, îlots refuges, ... - Pistes cyclables, ... <p><u>Equipements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Caméras dans les camions de la ville
Date de début	2002	2016	2003 puis 2021	2014
Acteurs impliqués :	Ville, architectes, urbanistes, associations du monde économique	33 partenaires (<i>élus, services techniques, chercheurs et opérateurs, associations, ...</i>) associés à des groupes de travail	Collectivités et associations	Surtout la collectivité et les services gouvernementaux, mais aussi les universités, les entreprises d'innovations technologiques, les associations
1ers résultats et points forts :	<ul style="list-style-type: none"> - Baisse du nombre de tués (<i>1 mort en 2019, 41 en 1975</i>), - 30% de voitures en moins dans le centre-ville, - Réappropriation de l'espace par les habitants 	Démarche en cours de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> - Baisse du nombre de tués et de blessés graves, - Baisse des vitesses pratiquées 	<ul style="list-style-type: none"> - Baisse du nombre de tués (-30%), - Baisse des vitesses pratiquées aux abords des écoles équipées de radars
Difficultés rencontrées	Gestion de la logistique urbaine (livraisons), Adhésion du monde économique	Nombre de tués qui stagne, Forte dominance de la voiture (<i>mentalités, aménagements, ...</i>)	Des objectifs difficiles à atteindre	Forte dominance de la voiture
Ce qui résume le mieux la démarche :				

Synthèse de l'accidentalité sur la Métropole de Lyon de 2015 à 2019

■ Les chiffres clés :

- **2597 accidents graves ou mortels, ayant causé 143 tués et 2752 blessés graves** (un peu plus d'une victime grave ou tuée par jour en moyenne)
- **sur 100 victimes graves ou tuées :**
 - **31 automobilistes**
 - **30 piétons**
 - **30 usagers de 2 Roues motorisés**
 - **9 cyclistes**



Source des parts modales : Enquête Déplacements 2015

Les modes les plus vulnérables sont sur-représentés

Synthèse de l'accidentalité sur la Métropole de Lyon

■ Les impliqués :



Les **hommes**

(71% des victimes graves ou tuées)



18-24 ans

Les **jeunes en voiture**
(21% des victimes graves ou tuées entre 18 et 24 ans dont 16 tués en voiture sur 36)



Les **personnes âgées à pied**

(31% des tués ont + 70 ans)



Les conducteurs de **2RM**, surtout motos lourdes (+125 cm3)
(30% des victimes graves ou tuées)



Les **piétons** (40 % des tués), et les **cyclistes** (vigilance à maintenir car forte hausse des flux vélos)

■ Les lieux :



Les **sections courantes**

(60% des accidents graves et mortels)



Les **carrefours à feux**

(21% des accidents graves et mortels)



Les **axes structurants**

(48% des accidents graves et mortels)



Les **axes à 50km/h ou plus**

(72% des accidents graves et mortels)



Les **chaussées séparées**

(16% des tués)



Les **passages piétons**

(40% des piétons impliqués étaient sur un passage piéton et 23% à moins de 50m)



Les **zones apaisées**

(29% des acc graves et mortels)

■ Les thématiques complémentaires :



L'**alcool**

(4% des usagers impliqués, mais 30% des tués)



Les **obstacles fixes**

(29 % des tués, facteur aggravant)



Les **masques** lors des traversées de piétons

(31% des acc piétons graves 2019)



Les **angles morts**

(près de la moitié des accidents mortels entre piétons/vélos et PL sont liés à un angle mort)



Les **comportements**

(non respect du code de la route – vitesses, refus de priorité, franchissement du feu rouge, traversées hors passage piéton, ...)

Les enjeux identifiés

Au vu du diagnostic, il est proposé **3 enjeux thématiques majeurs** sur lesquels s'appuieront les propositions d'actions pour la démarche de Vision Zéro de la Métropole de Lyon :

Enjeux à priorité :	
 	Très élevée
 	Élevée
 	Moyenne

Protéger les plus vulnérables	Transformer l'infrastructure	Prévenir les comportements à risques
Les piétons → En particulier les personnes âgées à pied	Les axes à 50km/h et plus	Le non-respect du code de la route (<i>les feux tricolores et piétons, les règles de priorité, les excès de vitesses</i>)
Les 2-roues motorisés (<i>cyclos, motos légères et lourdes</i>)	Les carrefours → les carrefours à feux	Les traversées de piétons
Les jeunes en voiture	Les obstacles fixes	Les vitesses inadaptées
Les cyclistes	Les masques à la visibilité → le stationnement → Les axes à 2x2 voies	L'alcool



Approche métropolitaine

Plan d'actions

Conditions de réussite

Un engagement très fort et constant de tous les partenaires acteurs de sécurité :

- **animer et faire adhérer** à la démarche "Vision Zéro tué et blessé grave" **tous les acteurs** (*Métropole de Lyon, autres collectivités, Etat, associations, forces de l'ordre, entreprises, ...*),
- privilégier une **approche co-construite et partagée** dans laquelle **tout le monde s'engage et œuvre dans le même sens**,
- **travailler simultanément sur plusieurs axes**, à savoir sur **toutes les familles d'actions en même temps**.

Préalables

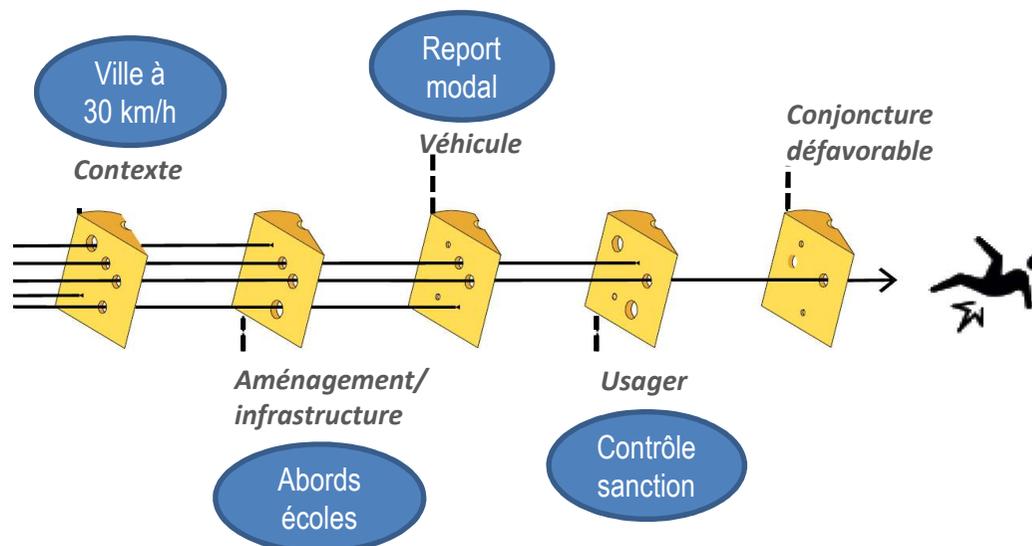
Construire et animer la dynamique partenariale =

- Consultation technique des partenaires : partage des objectifs, mobilisation, identification des interlocuteurs, s'assurer de l'implication
- Convergence sur un plan d'action partagé : « socle commun »
- Formalisation de l'engagement, implication de chacun
- Publicité de cet engagement (signature de la charte), congrès nationaux
- Inscription dans la durée : modalités d'animation, intégration dans démarche « Plan de Mobilité » et « Plan Local de Mobilité » 2023...

Plan d'actions

■ Un plan en **14 actions principales**, organisées en **5 grandes familles**, intervenant sur l'ensemble du système routier (*infrastructure, usagers, la donnée et le véhicule*), afin de réduire la gravité des accidents,

- **1** : Sensibiliser et former les usagers aux bons comportements lors de leurs déplacements
- **2** : Mieux contrôler les usagers
- **3** : Aller vers une voirie qui pardonne (*infrastructure limitant la gravité et la probabilité de l'accident*)
- **4** : Améliorer la connaissance des données liées à la sécurité des déplacements
- **5** : Améliorer la sécurité des véhicules



Plan d'actions

Actions

Sensibiliser et former les usagers aux bons comportements lors de leurs déplacements =

1

- Garantir la connaissance du code de la route et de la rue par tous les usagers
- Sensibiliser les piétons et personnes âgées aux nouveaux dangers de la ville
- Promouvoir l'usage des équipements de sécurité en 2-roues (motorisés, vélos ou trottinettes) et à pied
- Responsabiliser les automobilistes lors de leurs déplacements

Mieux contrôler les usagers =

2

- Mettre en place des opérations de contrôle-sanction ciblées
- Mieux valoriser et stimuler les comportements prudents et anticipatifs

Plan d'action

Actions

3 Aller vers une voirie qui pardonne =

- Accorder une juste place sécurisée à chaque mode
- Réduire et assurer le respect des limitations de vitesses
- Aménager des itinéraires piétons sécurisés et accessibles à tous
- Améliorer le traitement des obstacles fixes

4 Améliorer la connaissance des données liées à la sécurité des déplacements =

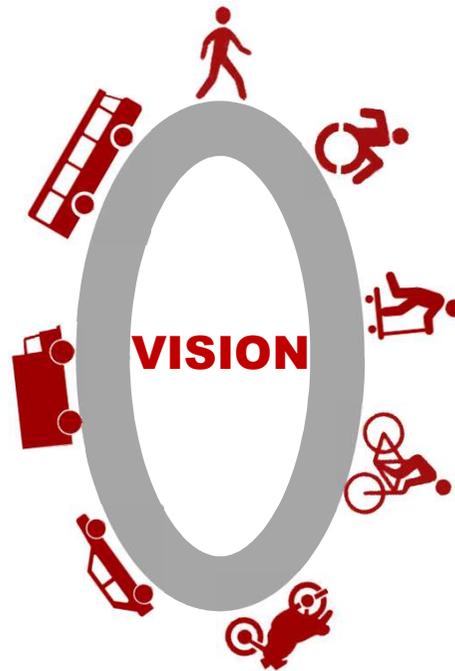
- Assurer la mise à disposition de données fiables, récentes et complètes
- Développer une méthode d'évaluation des actions

5 Améliorer la sécurité des véhicules =

- Faciliter la détection des situations à risques d'accidents graves
- Aller vers des véhicules de plus en plus sûrs

Démarche Vision Zéro tué et blessé grave

Organisation de la démarche



Approche de la Métropole de Lyon

Partenaires associés

- **Villes (services mobilité, police municipale, prévention situationnelle,...)**
- **Préfecture (Police Nationale - Gendarmerie, Bureau Sécurité Routière, DDT), État-Délégation interministérielle à la Sécurité routière**
- **Forces de l'ordre, services de secours (SDMIS), et de soins (HCL)**
- **AMOTL-Sytral Mobilités**
- **Associations : prévention routière, cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, parents d'élèves, comités d'intérêt local, Fédération Française des Motards en Colère, Automobile Club,...**
- **Assurances**
- **Experts techniques : CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), Université Gustave Eiffel - IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux),...**
- **Urbanistes (interne Métropole et Agence d'urbanisme)**
- **Services de la Métropole intervenant sur les voies et espaces publics (voirie, signalisation, végétaux,...), et ceux en charge de la communication**

Approche de la Métropole de Lyon

Objectifs

- **Préserver la vie mais aussi redonner de la vie à la ville, en permettant aux plus vulnérables de se déplacer sans crainte.**
- **Atteindre les objectifs de report modal en rassurant les usagers désirant adopter un mode alternatif à la voiture**
- **Changer le rapport aux autres et à l'espace public vers plus de civisme et de courtoisie**
- **Inverser une tendance négative en donnant une impulsion nouvelle, forte et de grande envergure, pour aller plus loin, inédite au niveau national**
- **Créer une démarche fédératrice et consensuelle mettant en évidence la cohérence des actions majeures du mandat pour une mobilité apaisée**

Approche de la Métropole de Lyon

Principes directeurs de la « Vision zéro tué et zéro blessé grave »

- Principe fondamental : **personne ne devrait mourir** ni même être gravement blessé **à l'occasion d'un déplacement**.
- Zéro décès et blessé grave sur nos voies est la **seule cible éthiquement acceptable**.
- La **préservation de la vie et de la santé** humaine prévalent sur toute autre considération fonctionnelle de **gestion de la circulation**, et justifie le **développement des mobilités actives et partagées**.
- **L'être humain peut commettre des erreurs**. Le système de déplacement doit tenir compte de cette vulnérabilité afin de limiter les erreurs non intentionnelles, de les prévenir et de limiter leurs conséquences.
- Avoir une approche **systematique** de gestion de la sécurité... : la Vision Zéro doit **guider chacune des initiatives** en matière de transport et d'aménagement.
- ... et **systemique** : en portant l'attention sur toutes les failles potentielles de chacune des composantes du système (infrastructures, véhicules et usagers). La **responsabilité** est partagée entre **toutes les parties prenantes** du système de déplacement qui doivent travailler en collaboration.

Approche

Approche partenariale engageante et partagée inscrite dans un document d'engagements
Constitution et animation de la conférence des partenaires (engagement, implication...)