



© Laurence Damière/Métropole de Lyon

**Synthèse étude d'enjeux
accidents graves piétons 2019
sur tout le territoire de la Métropole**

Préambule

Méthodologie

Diagnostic des 147 accidents survenus dans la Métropole en 2019 impliquant un piéton qui a été hospitalisé ou tué. Il s'appuie sur une analyse détaillée des procédures d'accidents par scénarios types (méthode INRETS).

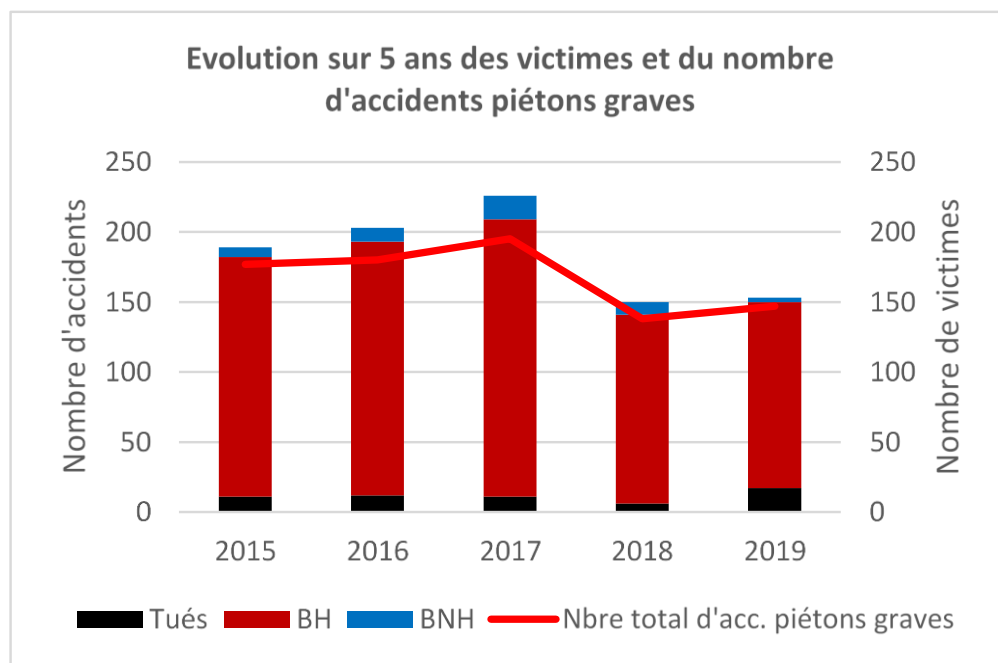
Objectifs

Identifier et comprendre les dysfonctionnements en cause dans les accidents impliquant un piéton, afin d'en tirer des enjeux et d'établir des propositions d'actions ou d'aménagements pour répondre à chacune des typologies d'accidents identifiées et sécuriser les points accidentogènes.

Chiffres clés :

En 2019, **147 accidents piétons graves** se sont produits sur la **Métropole de Lyon**.

Ils comptabilisent 153 victimes, dont **17 tués**, ce qui fait de 2019 la **pire année en termes d'accidents piétons mortels sur une période de 9 ans**.



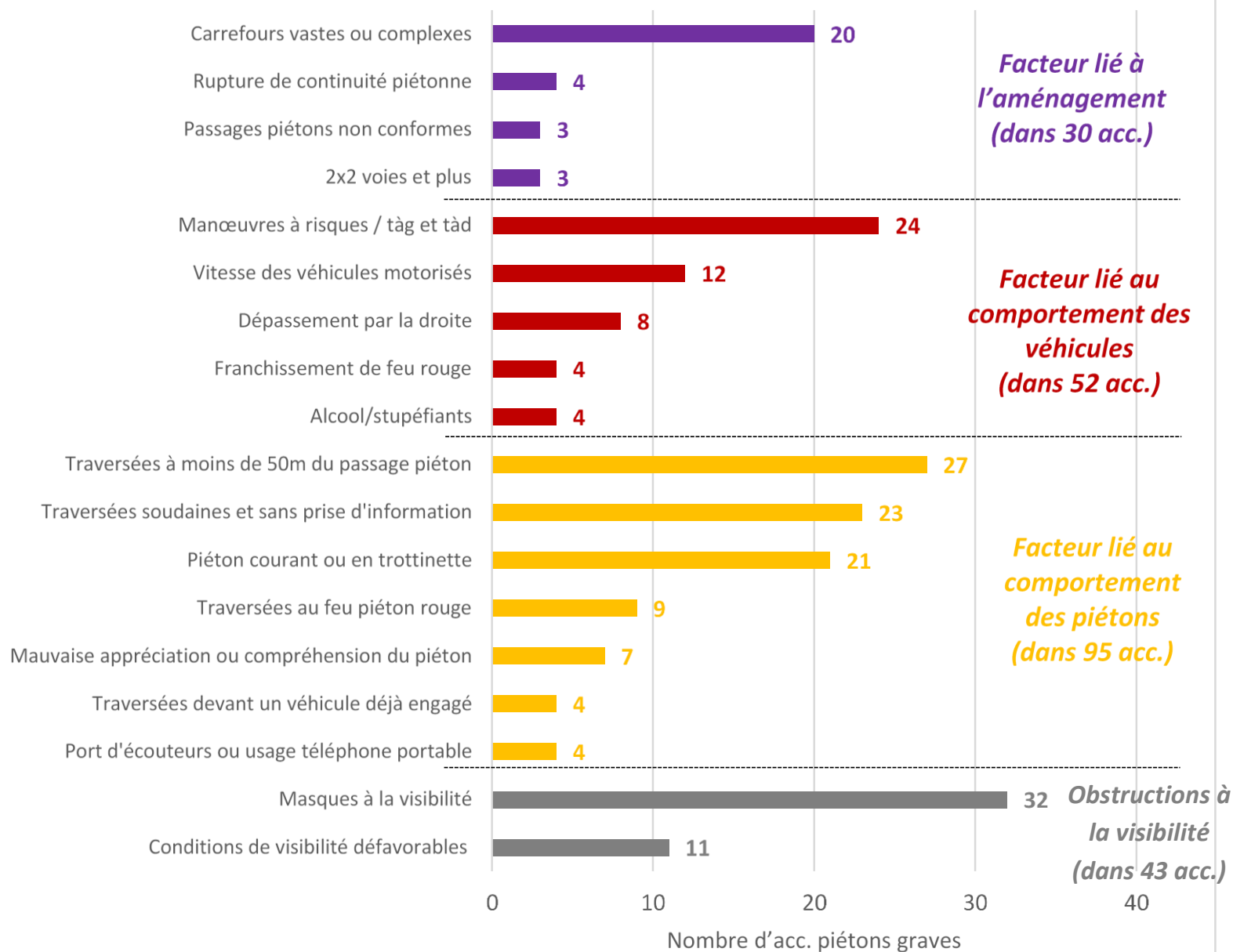
/!\ Le nombre de BNH n'est pas significatif puisque seuls les accidents piétons graves sont étudiés,
/!\ A partir de 2018, la nouvelle façon de comptabiliser les blessés hospitalisés peut expliquer la baisse de leur nombre et du nombre d'acc. graves par rapport aux années précédentes

Enjeux des accidents piétons graves de 2019 :

- Ils ont principalement lieu **en plein jour**, durant les **jours ouvrés** et à **forte densité de trafic**,
- Ils se produisent :
 - A **Lyon** (7 et 8 en particulier), **Villeurbanne** et **Vénissieux**,
 - **En intersection** (66%), dont 47% sont à feux (*la majorité à Lyon et Villeurbanne*),
 - Avec un piéton :
 - **En traversée** (à 84%),
 - **Sur passage piéton** dans 49% des accidents, **sur trottoir** dans 8% des accidents (*conflits avec un 2-roue ou trottinette circulant sur trottoir ou avec des VL en perte de contrôle*), dans **des zones de circulation apaisée dans 28% des accidents**.
- Principalement **en conflit avec des VL** (70%). A noter, une proportion non négligeable d'accidents avec des 2-roues (8% de vélo, 9% avec des 2RM) et des trottinettes (4%), et des **conflits souvent mortels contre des véhicules lourds** (*angles morts en cause*),
- Il s'agit d'un piéton **adulte**, généralement **seul**. A noter :
 - Que 31,8% sont **âgés de plus de 65 ans**, avec un **enjeu de mortalité** pour ces derniers (*75% des tués piétons de la Métropole pour seulement 8% de la population*),
 - Une **implication non négligeable des jeunes inattentifs** (*19,8% d'enfants et adolescents*),
- Des **piétons responsables dans 43% des accidents piétons graves**,

- Les **facteurs d'accidents** sont souvent **multiples et conjugués**. Les plus fréquents sont :
 - D'abord, les comportements :
 - **des piétons** (dans au moins 65% des accidents - *traversées hors passage, au feu piéton rouge, devant un véhicule déjà engagé, contrôle insuffisant, mauvaise appréciation ou compréhension du piéton, distractions*),
 - **des autres usagers** (au moins 35% des accidents - *contrôle insuffisant lors de manœuvres à risques, vitesses, dépassements par la droite, franchissements de feu rouge, conduite alcoolisée ou sous l'emprise de stupéfiants*),
 - Puis, les masques et conditions de visibilité défavorables (au moins 29% des accidents),
 - Enfin, l'aménagement (20% des accidents : co-visibilité insuffisante aux passages piétons, rupture de continuité piétonne, absence de passage piéton en carrefour, carrefours vastes ou complexes, 2x2 voies et plus).

Facteurs d'accidents sur la chaussée



Scénarios des accidents piétons graves :

A partir des scénarios types d'accidents impliquant des piétons de l'INRETS et de l'étude réalisée en 2011 sur Lyon et Villeurbanne concernant les accidents piétons graves, **127 accidents** (/147) ont pu être classés dans **22 scénarios**, regroupés dans **4 familles** :

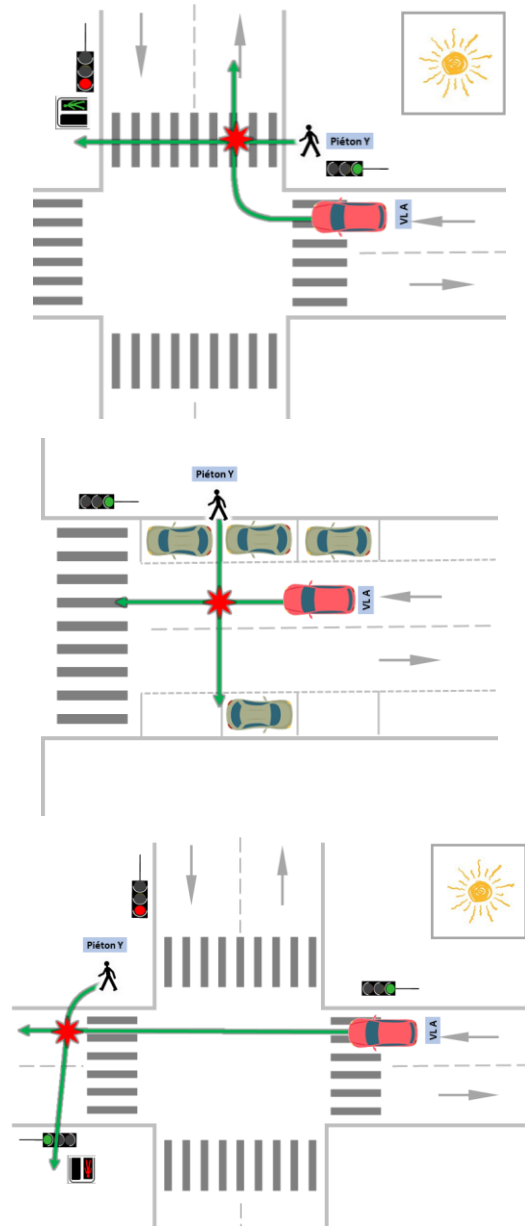
Familles	% d'accidents piétons graves 2019 sur la Métropole de Lyon	% d'accidents piétons graves sur Lyon et Villeurbanne	
		En 2019	En 2011
Piétons traversant ou s'engageant sur chaussée	75%	74%	87%
	<i>Avec obstruction à la visibilité : 32%</i>	32%	45%
	<i>Dans d'autres conditions : 43%</i>	42%	42%
Piétons présents sur la chaussée	11%	9%	11%
Absence d'interférences (<i>perte de contrôle ou interaction entre deux véhicules avant heurt du piéton</i>)	3%	2%	0%
Contextes particuliers (<i>conflits avec des 2-roues ou trottinettes sur aménagement piéton, chute de piéton seul sur trottinette, véhicule coupant un trottoir depuis un accès, ...</i>)	11% dont 7% d'acc. avec 2-roues ou trottinettes sur aménagement piéton	15%	2%

X% : % en hausse en 2019 par rapport à 2011

X% : % en baisse en 2019 par rapport à 2011

Les **scénarios les plus représentés** sont les accidents :

- En carrefour, impliquant un véhicule tournant à droite ou à gauche et heurtant un piéton sur passage piéton, disposant du feu piéton vert (19 acc., 15%),
- Avec un piéton (*adulte ou adolescent*) traversant masqué par un véhicule stationné, plutôt hors passage piéton (17 acc., 13%),
- Avec un piéton traversant en intersection hors passage piéton ou au feu piéton rouge, sans prendre d'informations (15 acc., 12%).



Comparaison Lyon et Villeurbanne 2011/2019 :

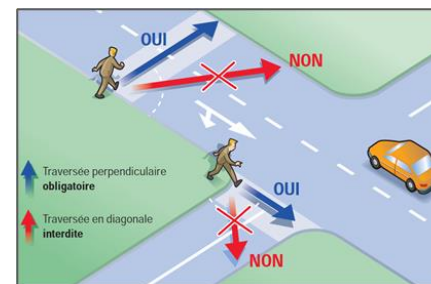
Sur Lyon et Villeurbanne, entre 2011 et 2019, on note :

- Une **baisse globale des accidents piétons graves avec masque à la visibilité (-13 pts)**, impliquant notamment des **enfants (-13 pts)**, et **moins de piétons adultes traversant sans prise d'information (- 5 pts)**,
- Une **augmentation des accidents en intersection, surtout à feux**,
- La **hausse** des accidents impliquant **des jeunes piétons** traversant soudainement et non masqués, et l'augmentation des **mauvais comportements des piétons et des autres usagers**,
- La persistance des accidents liés au manque de **perception du piéton dans des conditions de visibilité défavorables (pluie, nuit, buée, éblouissement)**, aux **angles morts** de véhicules lourds, à des **covisibilités insuffisantes aux passages piétons**.

Préconisations d'actions (1/4) :

- La **sensibilisation des piétons** avec pour cible les **personnes âgées** et les **jeunes inattentifs**, orientées sur :

- Les **masques à la visibilité** (*s'assurer d'avoir été vu par le conducteur, ne pas traverser entre 2 véhicules stationnés, traverser sur passage piéton en regardant à gauche, à droite, puis à gauche, ...*), et en particulier les **angles morts** (*vignettes de signalisation obligatoires depuis le 1^{er} janvier 2021 sur les plus de 3,5 tonnes, attendre que le véhicule soit parti pour traverser, ...*),
- Les **devoirs du piéton** pour prévenir les mauvais comportements (*regarder avant de traverser, ne pas focaliser son attention sur autre chose que la circulation pendant un déplacement, respecter la signalisation tricolore et les passages piétons, se rendre visible, se déplacer à la vue et pas seulement à l'oreille compte tenu du développement des véhicules électriques, ...*),



Préconisations d'actions (2/4) :

■ La sensibilisation des autres usagers pour :

- **Rappeler la conduite à suivre lors de manœuvres ou situations à risques** (*céder la priorité aux piétons lorsqu'on tourne même si on a le feu vert, ne pas doubler en approche d'un passage piéton, dispositifs d'aide à la détection des obstacles en marche arrière et dans les angles morts, désembuer/dégivrer un parebrise avant de se mettre en circulation,...*)
- **Prévenir les comportements dangereux et délictueux** (*non-respect de la priorité du piéton, des limitations de vitesses ou des feux de signalisation, dépassements par la droite, circulation non autorisée d'un vélo ou d'un 2RM sur un trottoir, ...*),



Préconisations d'actions (3/4) :

- **L'aménagement des traversées et des carrefours pour mieux :**
 - **supprimer les masques à la visibilité** : *dégagement des 5m en amont des passages piétons (art. 52 de la loi LOM), végétation à maintenir au-dessous de 60cm, réduire le nombre de voies à 1 voie par sens de circulation, ...*
 - **assurer la continuité des cheminements piétons** : *cheminement réglementaire minimum de 1,4m (2m recommandés), développement de zones de circulation apaisées, maintien des cheminements piétons continus et sécurisés en période de chantier, traitement en passages piétons de toutes les branches d'un carrefour,*
 - **renforcer la sécurité des piétons en traversée** : *compactage des carrefours vastes pour éviter les traversées en diagonale, décalage entre le démarrage du feu vert piéton avec celui des véhicules tournants, orthogonalisation des voies et réductions des rayons de courbure, traversées piétonnes courtes, en section courante et sans feux mise en place d'une ligne d'effet à 5m en amont du passage piéton, ...*

Préconisations d'actions (4/4) :

■ Le fonctionnement des traversées et carrefours à feux :

- Suppression des carrefours à feux si les conditions le permettent (*zones de circulation apaisée, trafics faibles, ...*),
- Optimisation des feux pour les piétons : *phasage simple et cycle court, éviter les traversées en 2 temps, temps de dégagement adapté, suppression des boutons poussoirs en carrefour, ...*

