

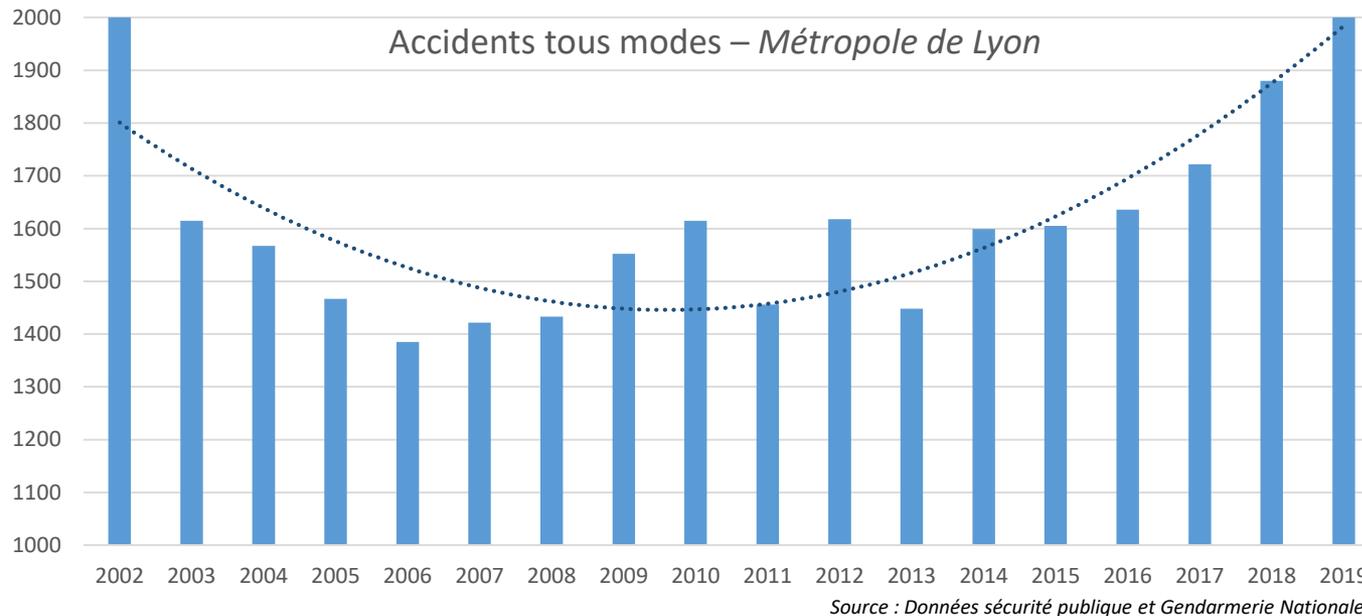
# Démarche vision zéro tué et blessé grave dans les accidents de la circulation



Partager une vision zéro tué, zéro blessé grave

---

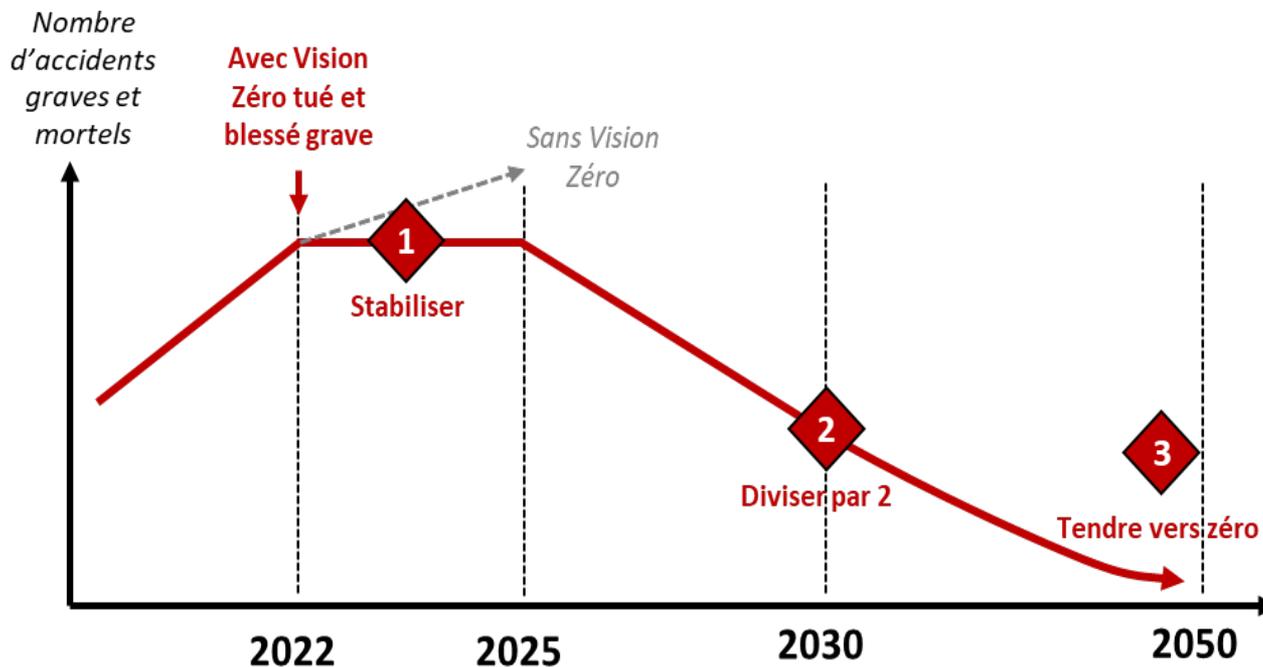
## Pourquoi se lancer dans une démarche vision zéro tué et blessé grave ?



- 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.

# Démarche vision zéro tué, zéro blessé grave

## Les objectifs dans le temps



Objectifs fixés  
par l'UE

*Déclaration de Stockholm de février 2020.*

- D'ici **2030** : **Réduction de moitié** du nombre de tués et de blessés graves. (Idem ONU).
- A partir de **2050** : **Zéro** tué et blessé grave

## 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
- Créer une démarche fédératrice et consensuelle mettant en évidence la cohérence des actions majeures du mandat pour une mobilité apaisée

## 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 systématique de gestion de la sécurité... : la Vision Zéro doit guider chacune des initiatives en matière de transport et d'aménagement.
- ... et systémique : 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.

## De plus en plus de villes engagées dans des démarches de Vision Zéro : Montréal, Oslo, Bruxelles, New York, Londres, etc.

### 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.

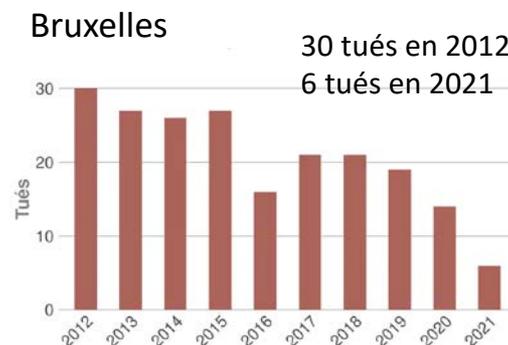
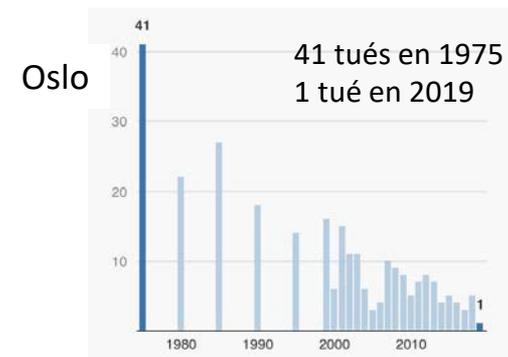
### ...mais des stratégies un peu différentes :

- 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.



Montréal

### ... et des résultats sur le long terme :



## Un changement de philosophie

### L'exemple de Montréal



#### L'approche traditionnelle

Les décès et blessures graves sont une conséquence potentielle **inévitable** du besoin de se déplacer.

On présuppose, dans la conception même du système routier, un **comportement humain irréprochable**.

La responsabilité de la collision est principalement attribuée à **l'usagère ou à l'usager** du système routier.

Les ressources limitées d'analyse et de recherche sont éparpillées sur **toutes les collisions**, même celles sans conséquences graves ni blessés.

Les interventions de sécurité sont effectuées de façon **réactive et ponctuelle**, en priorisant les **lieux réputés « accidentogènes »**.

#### La Vision Zéro

Les décès et blessures graves sont **évitables et inacceptables**; on doit pouvoir se déplacer sans mettre sa vie en danger.

On prend en compte, dans la conception même du système routier, la **faillibilité et la vulnérabilité humaine**.

La responsabilité de la collision est **partagée** entre les **conceptrices et concepteurs**, les **gestionnaires** et la **population usagère** du système routier.

Les ressources d'analyse et de recherche sont concentrées sur les **collisions avec décès ou blessés graves**.

Les interventions de sécurité sont basées sur une approche **systemique** et exécutées de façon **proactive** sur **l'ensemble des composantes** du système routier.

## Les grands principes :

- **Faire adhérer tous les acteurs** à la démarche "Vision Zéro tué et blessé grave"
- **Privilégier une approche co-construite et partagée** dans laquelle tout le monde s'engage et œuvre dans le même sens,
- **Actionner différents leviers en même temps** en travaillant simultanément sur plusieurs axes d'action
- **Mettre en œuvre un nombre resserré d'actions**, après avoir clairement identifié leurs porteurs, leurs contributeurs, leurs indicateurs de suivi ainsi que les moyens à mettre en œuvre,
- **Assurer le suivi des actions et animer le partenariat métropolitain** avec des groupes de travail, des évènements grand public et une évaluation régulière.

# Démarche vision zéro tué, zéro blessé grave

## 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*

### Une démarche partenariale

**19 septembre 2022**  
CMM- Réunion de lancement de la démarche avec les maires



**Septembre 2022**  
15 entretiens préparatoires avec des partenaires

**26 octobre 2022**  
1er atelier thématique :  
« Infrastructures : aménagements prévenants pour tous, ville apaisée »



**14 novembre 2022**  
2ème atelier thématique :  
« Comportements : sensibilisation, formation, contrôle des usagers »



**2 décembre 2022**  
Réunion plénière des Maires :  
présentation des actions qui auront émergé en ateliers et échange autour de la démarche



**Janvier 2023**  
Réunion plénière de restitution aux partenaires



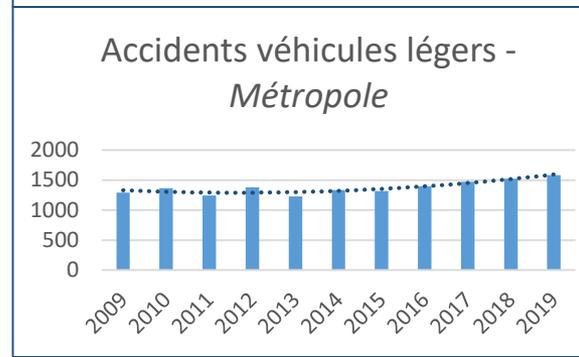
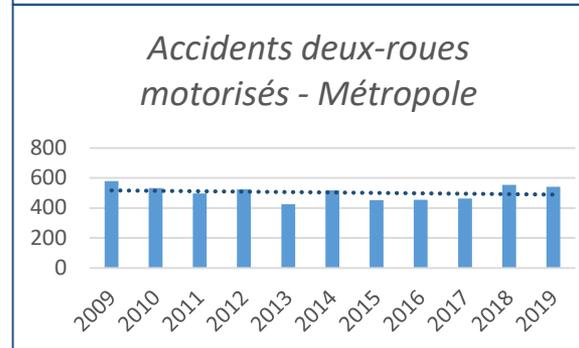
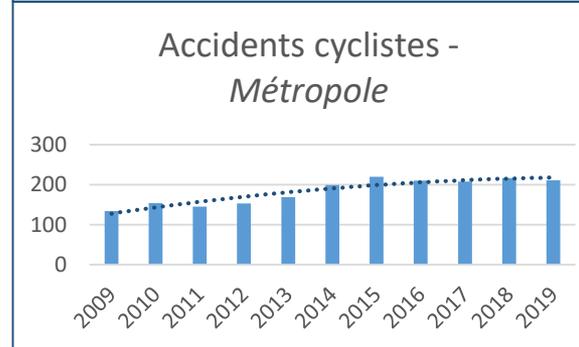
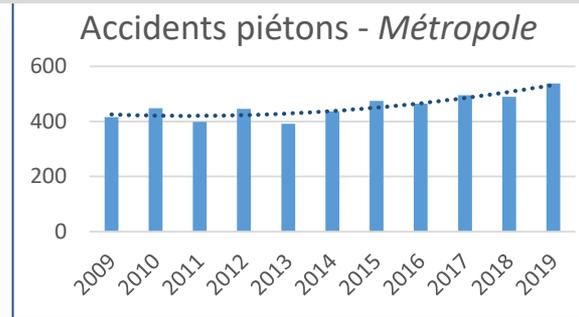
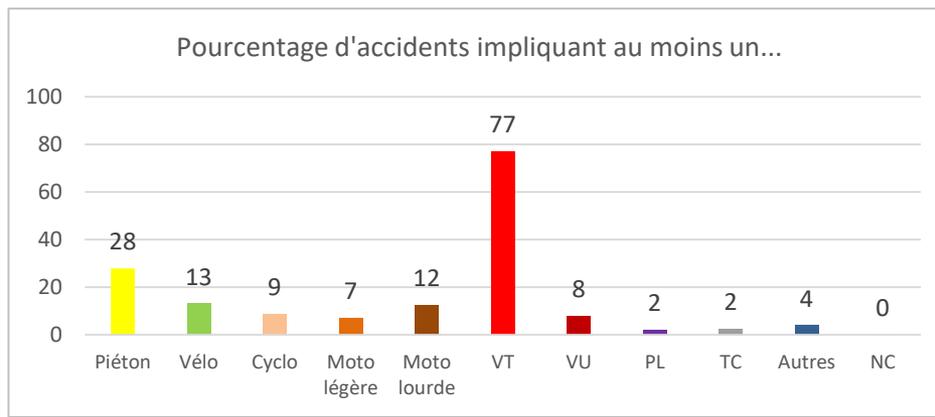
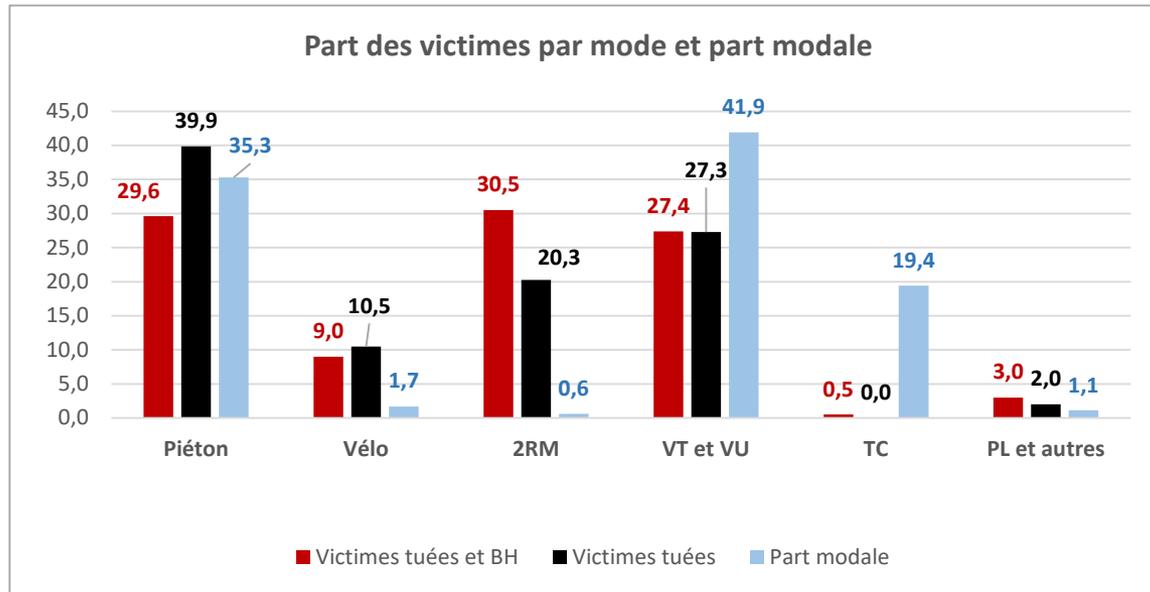
**Janvier 2023**  
Diffusion d'une 1<sup>ère</sup> version de la déclaration d'engagement



**1<sup>er</sup> semestre 2023**  
Signature par tous les partenaires de la déclaration d'engagement et mise en œuvre du plan d'action

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

**Hausse des accidents impliquant un piéton ou un véhicule léger**  
**Stabilisation des accidents impliquant un vélo ou un deux-roues motorisé**  
**Avec des écarts forts entre usages (part modale) et accidents pour les deux-roues**



# Synthèse de l'accidentalité grave de 2015 à 2019 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 cm<sup>3</sup>)  
(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 accidents 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,<sup>11</sup> 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
<p><b>Les piétons</b>                      → En particulier les <b>personnes âgées</b> à pied</p>	<p><b>Les axes à 50km/h et plus</b></p>	<p><b>Le non-respect du code de la route</b> (<i>les feux tricolores et piétons, les règles de priorité, les excès de vitesses</i>)</p>
<p><b>Les 2-roues motorisés</b> (<i>cyclos, motos légères et lourdes</i>)</p>	<p><b>Les carrefours</b>                      → les carrefours à feux</p>	<p><b>Les traversées de piétons</b></p>
<p><b>Les jeunes en voiture</b></p>	<p><b>Les obstacles fixes</b></p>	<p><b>Les vitesses inadaptées</b></p>
<p><b>Les cyclistes</b></p>	<p><b>Les masques à la visibilité</b>                      → le stationnement                      → Les axes à 2x2 voies</p>	<p><b>L'alcool</b></p>

**Enjeux à priorité :**

- Très élevée
- Élevée
- Moyenne

<u>Familles d'actions</u>	<b>Enjeux</b>												
	Protéger les plus vulnérables				Transformer l'infrastructure				Prévenir des comportements à risque				
	Piétons	2 roues motorisés	Jeunes en voiture	Vélos	Axes 50km/h	Les carrefours	Obstacles Fixes	La visibilité	Traversées de piétons	Vitesses	Alcool	respect Code	
<b>1. Aller vers une voirie qui pardonne</b>	X			X	X			X	X				
	X	X	X	X	X		X		X	X		X	
	X				X	X		X	X				
		X	X		X		X			X			
<b>2. Sensibiliser et former les usagers aux bons comportements lors de leurs déplacements</b>	X			X					X		X	X	
	X					X		X	X			X	
	X	X		X			X						
<i>Tous les accidents graves et mortels</i>													
<b>3. Mieux contrôler les usagers</b>	X	X	X	X		X			X	X	X	X	
	<i>Tous les accidents graves et mortels</i>												
<b>4. Améliorer la connaissance des données liées à la sécurité des déplacements</b>	<i>Tous les accidents graves et mortels</i>												
	<i>Tous les accidents graves et mortels</i>												
<b>5. Améliorer la sécurité des véhicules</b>	X	X		X		X		X	X				
	<i>Tous les accidents graves et mortels</i>												

# 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

