

Séminaire en présentiel
23 septembre 2022 9h-12h30

Dossier documentaire



© Thomas Rousseau

Pour une mobilité sereine et sûre

Faire cohabiter les usages sans accident

Sélection de références bibliographiques	2	L'ensemble des références proposées dans ce dossier est accessible depuis le site des Ressources documentaires Urbalyon : http://documentation.urbalyon.org/
Bruxelles	4	
Montréal	5	Les études de l'Agence sont également téléchargeables depuis le site internet : https://www.urbalyon.org/fr
Helsinki	6	
Oslo	7	

LES INTERVENANTS

Isabelle Janssens
Coordinatrice cellule sécurité routière—Bruxelles Mobilité (Bruxelles)

Oskari Kaupinmäki,
Coordinateur vélo, planificateur trafic (Helsinki)

Bartek Komorowski,
Chef de division—Division de la sécurité et de l'aménagement durable, Direction de la mobilité (Montréal)

Sélection de références bibliographiques

Études Urbalyon

Les nouveaux outils d'observation des mobilités

06/2022, BALMOT (B.)
Observation, Mobilité, Comparaison, Technologie, Numérique, Donnée statistique

Vélo : évolutions des pratiques et potentiels de développement

2021, PUCCIO (P.)
Bicyclette, Deux-Roues, Mode de Transport, Evolution, Usager des transports, Analyse, Comparaison, Piste Cyclable, Stationnement

Des déplacements genrés dans la Métropole de Lyon

2021, GODILLON (S.), PUCCIO (B.)
Genre, Déplacement, Comportement, Espace Public, Mobilité, Perception de l'espace, Insécurité, Impact, Usage, Femme, Mode de Transport, Politique publique

Les notes express de l'observatoire : accidents des enfants dans la Métropole de Lyon

2019, BRUN (P.)
Observation, Société, Accident, Sécurité Routière, Enfant

Site internet

Rues pour tous : références et exemples d'initiatives

Ruedelavenir.com, 10/08/2022
<https://www.ruedelavenir.com>

Vivre en ville : sécurité des déplacements actifs

Collectivitesviables.org,
<https://Collectivitesviables.org>

Étude sur les trottoirs partagés piétons cyclistes à l'étranger

Cerema.fr
<https://www.cerema.fr/>

Bibliothèques de ressources, Webinaires, cartes

Réseau international vision zéro
<https://visionzeronetwork.org/>

Ouvrages

La mobilité dans les territoires peu denses : un défi pour la cohésion et l'égalité des territoires

Cerema, 2021 - Réf. O-16273
Mobilité, Espace rural, Péri-urbain, Banlieue, Ville moyenne, Automobiliste, Politique des transports, Expérimentation

La marche : tous piétons ! Comment (re) mettre le piéton au coeur de la vie des villes, des villages et des quartiers ?

Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2020
Réf. O-16099
Marche à Pied, Piéton, Mode de Transport, Politique des Transports, Mobilité, Modes doux, Espace public, Parcours, Perception de l'espace, Ambiance, Typologie, Indicateur

Ville à pied : expériences piétonnes

HUGUENIN-RICHARD (F.), 2019
Réf. O-16392
Piéton, Marche à pied, Ville, Représentation graphique, Méthode, Perception, Jeune, Circulation, Espace public, Ecole, Accident, Sécurité routière, Enfant, Personne âgée

Aménager des rues apaisées : Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes

Cerema, 2019— Réf. O-16466
Partage de la voirie, Mobilité, Modes doux, Conflit, Automobile, Piéton, Comparaison, Zone 30

Article

Vision zéro / système sûr : la sécurité routière comme porte-drapeau des mobilités actives

Ville et Vélo, n°97, 03/2022—Réf. P-17206
Mettre en place un système de sécurité routière sûr avec pour objectif de juguler les accidents pour parvenir à zéro mort et blessé grave a fait son chemin. En France, la Métropole de Lyon se lance dans cette démarche qui fait référence à Montréal, Bogotà ou Edmonton. Une première en France pour une collectivité territoriale qui va se fixer des objectifs quantitatifs d'accidents.

Mobilité, Sécurité routière, Marche à pied, Conflit, Circulation routière, Usage, Voirie, Charte, Accident, Piéton, Bicyclette, Automobile



Des inspirations venues d'ailleurs

L'approche vision zéro a vu le jour en 1997 en Suède. Depuis son adoption, le pays a constaté une baisse radicale des décès liés aux collisions routières.

Suite à ces résultats concluants, l'approche suédoise « vision zéro » a fait « boule de neige », et est aujourd'hui adoptée par de nombreuses villes, sur tous les continents.



© Publication de l'UE, 2020

La Commission européenne a présenté une nouvelle approche de la politique de sécurité routière de l'UE, ainsi qu'un plan d'action stratégique à moyen terme.



© Plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 Bruxelles



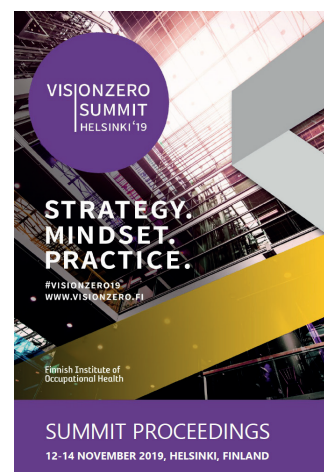
© Plan d'action vision zéro 2022-2024 Montréal



Reallocation of Road and Street Space in Oslo
Measures for Zero Growth in Urban Traffic

Discussion Paper

©International Transport Forum



©Vision zero Summit



Bruxelles

Des plans d'actions pour développer des mobilités apaisées, sûres et sécurisantes dans tous les quartiers

Bruxelles Ville 30, première étape de la « vision zéro »

Depuis le 1^{er} janvier 2021, rouler à 30 km/h est devenue la règle dans les rues de la capitale.

Le bilan des premiers mois de 2021 confirme les premières tendances communiquées début de l'année notamment une réduction importante de la vitesse moyenne à Bruxelles.

Le nombre d'accidents et de victimes a également fortement diminué.

Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité et de la Sécurité routière : « Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives mais nous savons, au vu de l'expérience d'autres villes, que ces tendances se renforceront avec le temps. Le passage à la Ville 30 constitue un grand pas vers une ville plus sûre, plus agréable et avec moins de morts et de blessés. »

Source :

Extrait de l'article

Bruxelles ville 30, un an après, 24/12/2021, Thiry, C. -Url :

<https://mobilite-mobiliteit-brussels.prezly.com/>

En savoir plus :

Url : <https://securiteroutiere.mobilite.brussels/>

2011-2020 : adoption d'un premier Plan d'action régional de sécurité routière

Il inclut le principe de « vision zéro » et fixe comme principal objectif de « réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés graves d'ici 2020. Pendant la période de sa mise en œuvre, le nombre de décès et de blessures graves a certes diminué, mais cet objectif initial n'a pas été atteint. Des enseignements en sont tirés pour permettre d'élaborer la nouvelle stratégie « vision zéro » à l'horizon 2030- qui s'appuie également sur les objectifs fixés par le Plan de mobilité Good Move.

2020-2030 : adoption du Good Move, le Plan régional de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Il prône une approche transversale de la mobilité. L'une de ses mesures phares est la mise en œuvre de la « Ville 30 »

Fruit d'un processus de co-construction (acteurs publics, privés, associatifs et citoyens), Good Move vise à améliorer le cadre de vie des habitants de la Région et à encourager chacun à faire évoluer ses habitudes de déplacements en fonction de ses besoins et de ses contraintes.

Il opte pour une ville agréable et sûre, constituée de quartiers apaisés, reliés par des axes structurants intermodaux, et centrée sur des transports en commun efficaces et une circulation plus fluide.

Les mesures de ce plan visent à assurer à chaque usager des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées, lui permettant de choisir le mode de déplacement le plus approprié à chacun de ses déplacements, en fonction de sa destination et de ses besoins à un moment donné.

2021-2030 : élaboration d'un 2^e Plan d'action, présenté le 14 mars 2022 en commission Mobilité du Parlement bruxellois

Sur la base du bilan des Plans précédents et des travaux menés avec les partenaires institutionnels, les associations et les citoyens, ce 2^e Plan fixe dix objectifs opérationnels et déclinés en fiche actions :

- Réduire de moitié le nombre et la gravité des collisions impliquant des piétons ;
- Infléchir l'augmentation du nombre de collisions impliquant des cyclistes ;
- Réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant les motards ;
- Agir sur le nombre et la gravité des collisions impliquant des conducteurs de véhicules lourds ;
- Réduire et maîtriser les vitesses pratiquées, cause et facteur aggravants des collisions ;
- Réduire le nombre de collisions n'impliquant qu'un seul usager, sans opposant ;
- Gérer la sécurité en identifiant et en traitant les zones à concentration d'accidents (ZACA) ;
- Analyser l'évolution des nouvelles formes de mobilité et l'accidentologie liée ;
- Lutter contre les stéréotypes liés à la conduite sportive et les stéréotypes de genre ;
- Apaiser les relations entre usagers dans le trafic.



Une stratégie de sécurité routière reconduite pour assurer la sécurité de tous les usagers, en commençant par les plus vulnérables

Assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises

Le Gouvernement du Québec a adopté la démarche « vision zéro », comme « stratégie de prévention en sécurité routière » dans le cadre de sa « Politique de mobilité durable 2030 ».

Au Québec, « vision zéro » n'est pas l'apanage des grandes villes seulement.

Quelles que soient leurs tailles, les municipalités peuvent se doter d'une stratégie de sécurité routière qui repose sur le concept « vision zéro ». Depuis juillet 2021, les villes de Trois-Rivières, Québec, Gatineau, et Drummondville l'ont adopté ou se sont inspirées de ses grands principes dans leur stratégie de sécurité routière.

Source :

Communiqué de presse, 07/07/2022, Ville de Montréal. L'approche « vision zéro » en sécurité routière, 2021. Url : <https://www.pietons.quebec/>

2019-2021 : un premier Plan d'action qui met les piétons au cœur des priorités

Montréal adhère à l'approche « vision zéro » dès 2016. Mais c'est avec son 1^{er} Plan d'action Vision Zéro décès et blessés graves, adopté en 2019, qu'elle s'y engage véritablement. Ce Plan s'articule autour de 22 actions dites « fédératrices », se divisant en trois familles : celles qui visent à mieux collaborer ; celles qui œuvrent pour changer les mentalités et les façons de faire ; enfin, celles qui s'appliquent à transformer directement les routes. Plus de 30 organisations ont participé à l'élaboration de ce plan d'action (associations de cyclistes, piétons, automobilistes et usagers du transport collectif, ...).

Ce 1^{er} Plan d'action a permis de mettre en place la structure de gouvernance et de mobiliser plusieurs partenaires de la sécurité routière vers un objectif commun. Il a également permis de mettre en place plusieurs réalisations visant à améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, ...). Un exemple phare est le déploiement des premiers axes du Réseau express vélo (REV), dont les bienfaits en matière de sécurité ont été soulignés à de nombreuses reprises, entre autres par la Direction régionale de santé publique de Montréal.

2022-2024 : Montréal poursuit ses efforts pour assurer la sécurité des usagers de la route

La Ville de Montréal a dévoilé, début septembre 2022, son 2^e Plan d'action Vision Zéro dont les mesures touchent plus particulièrement la sécurité des piétons. Le bilan du Plan d'action précédent fait encore apparaître que les piétons sont surreprésentés parmi les victimes gravement blessées ou décédées.

À travers 42 actions concrètes (réparties dans 11 objectifs) et avec le soutien de ses partenaires, la Ville de Montréal vise le zéro décès et blessé grave sur ses routes d'ici 2040. Son 2^e Plan d'action est structuré en 4 axes qui permettent d'agir sur l'ensemble des composantes du système routier, sur la collaboration entre les parties prenantes de la démarche « vision zéro » et sur la gestion des données afin d'améliorer la sécurité routière.

Élargissement du Programme de sécurisation

La Ville de Montréal a également annoncé l'élargissement de son Programme de sécurisation. En plus des milieux scolaires, la Ville souhaite intervenir de manière plus spécifique aux abords des lieux fréquentés par d'autres usagers vulnérables, comme les personnes âgées et les enfants. Ce nouveau volet, qui vient s'ajouter au Programme de sécurisation aux abords des écoles, mis en place en 2020, verra le jour dans les prochains mois.

La première année permettra d'agir sur l'une des problématiques soulevées dans le Plan d'action Vision Zéro 2022-2024, les collisions entre un piéton et un véhicule lors d'un virage à gauche.

Les arrondissements seront appelés à soumettre des projets sur des sites qui sont fréquentés par des personnes âgées ou par des familles avec de jeunes enfants, et où une problématique de collision piéton/véhicule lors d'un virage à gauche est observée. Les arrondissements dont les projets seront retenus devront ensuite mettre en œuvre des mesures modifiant la géométrie de l'intersection, de même que la dynamique des interactions entre les piétons et les véhicules.



Helsinki

Helsinki récolte les fruits de ses actions visant à réduire à zéro le nombre de décès et blessés graves

Tout comme la Norvège, le gouvernement Finlandais a mis en œuvre un ensemble de principes visant à éliminer les blessures graves et les décès liés à la circulation routière.

2020 : Helsinki approuve son Plan d'action vélo 2020-2025. Deux grands objectifs : « faire de la capitale finlandaise un lieu où le vélo convient à tous les âges en toutes saisons » ; « augmenter la part modale du vélo à au moins 20 % d'ici 2035 ».

*Sources :

Extrait de l'article

Extrait de l'article How Helsinki and Oslo cut pedestrian deaths to zero, The Guardian, Murray (J.), 16/03/2020

-Url :

<https://www.theguardian.com/world/2020/mar/16/how-helsinki-and-oslo-cut-pedestrian-deaths-to-zero>

Projet Handshake

Summer Streets -Url :

<https://handshakecycling.eu/news/summer-streets-helsinki>

Des actions efficaces pour répondre aux objectifs «vision zéro»*

À l'instar d'Oslo, Helsinki a engagé des actions majeures telles qu'abaisser la vitesse des véhicules dans le centre-ville (depuis 2018). Aujourd'hui, la limite de vitesse est de 30 km/h dans la plupart des rues des quartiers résidentiels et du centre-ville, de 50 km/h dans les rues principales des zones suburbaines.

Anni Sinnemäki, adjointe au maire de l'environnement urbain à Helsinki raconte : « Au cours des dernières années, nous nous sommes concentrés sur la façon dont nous construisons l'environnement de la rue. Les espaces de circulation sont mieux répartis entre les piétons, les pistes cyclables et les voitures – la voie réservée aux voitures n'est pas la plus large possible. » Helsinki a également construit des dizaines de ronds-points et installé des ralentisseurs depuis les années 1990 pour réduire la vitesse.

Helsinki considère les piétons comme sa première priorité dans la planification des transports, suivis (par ordre de priorité) des cyclistes, des transports publics, de la logistique urbaine et des voitures particulières (Yli-Seppälä 2020).

« Rues d'été » : calmer la circulation pour marcher et faire du vélo en toute sécurité

Cette initiative récente vise à créer des rues qui encouragent les gens à imaginer ce que pourraient être les rues urbaines si l'espace était redistribué de manière à privilégier la sécurité, la qualité et le confort pour ceux qui se déplacent à pied ou à vélo dans l'environnement urbain.

Un suivi des données pour comprendre et améliorer la sécurité routière et l'environnement urbain des habitants

Des statistiques précises sur les accidents sont tenues depuis 1960. En 2019, aucun piéton n'a été tué dans la circulation routière dans la capitale. Néanmoins, tous modes de déplacement confondus, les statistiques d'accidents sont moins bonnes : en 2019, trois personnes sont mortes dans la circulation à Helsinki – un automobiliste et deux motocyclistes.

Plus de 400 personnes ont été blessées dans la circulation à Helsinki en 2019, dont près de 80 piétons. De nombreuses blessures moins graves ne sont jamais signalées à la police, ce qui peut affecter les statistiques. Les piétons qui glissent et tombent ne sont pas enregistrés comme des accidents de la circulation.



La réussite d'une politique de sécurité routière ambitieuse

Dates clés

2002 : le gouvernement norvégien lance son plan «vision zéro» pour réduire le nombre de morts sur les routes.

2003 : l'administration norvégienne des routes publie une stratégie nationale en faveur du vélo.

2015 : Oslo annonce sa propre stratégie cyclable, visant à faire passer la part modale du vélo de 7 % (en 2018) à 25 % en 2025. La ville ambitionne aussi de rendre le centre-ville sans voiture d'ici 2019.

*Source :

Extrait de l'article How Oslo Achieved Zero Pedestrian and Bicycle Fatalities, and How Others Can Apply What Worked - Hartmann (A.), Abel (S.), Journal ITE, Institute of Transportation Engineers, 05/2020, Url : <https://thecityfix.com/blog/how-oslo-achieved-zero-pedestrian-and-bicycle-fatalities-and-how-others-can-apply-what-worked/>

**693 491 habitants en 2018

Chiffres à l'appui, Anders Hartmann*, urbaniste à Oslo, et Sarah Abel, directrice de la planification des transports l'ITE, passent en revue le contexte et les leviers d'action

De 2010 à 2019, Oslo** a enregistré en moyenne cinq à sept décès sur les routes par an. Le risque de décès ou de blessures graves sur la route a diminué entre 2014 et 2018 de 47 % pour les cyclistes, 41 % pour les piétons et 32 % pour les conducteurs. En 2019, Oslo franchi une étape critique : aucun usager de la route vulnérable (piéton ou cycliste) n'est mort durant cette année, et un seul automobiliste est décédé.

Comment la ville en est-elle arrivée là ?

Après des années de hausse des accidents de la route, Oslo s'engage dès 2015 à réduire la circulation automobile et à donner la priorité à la sécurité des piétons, des cyclistes et de l'environnement.

Le pouvoir de désigner les voies réservées aux bus, les pistes cyclables, la circulation à sens unique et les rues fermées à la circulation automobile a été transféré de la police au gouvernement municipal, ce qui a permis à la ville de mettre en œuvre plus rapidement ses choix en matière de conception des rues, notamment transformer les voies de stationnement en pistes cyclables et de fermer les rues de transit.

Le fait de posséder et de gérer la grande majorité des routes dans les limites de la ville a permis aux responsables d'Oslo d'évaluer rapidement leur sécurité ; de prendre des décisions en matière de conception de routes et de pistes cyclables, bien qu'ils doivent toujours travailler dans le cadre des politiques et des normes nationales.

Par ailleurs, la ville a installé des voies réservées aux bus, limité la place de la voiture dans le centre-ville, limité la vitesse des véhicules, augmenté le nombre de voies cyclables. Plus récemment, Oslo a augmenté la largeur standard des trottoirs de 2,5 à 3 mètres pour faire face à l'augmentation du trafic piéton.

En matière de conception, la ville a donné la priorité à la sécurité des usagers vulnérables de la route, en particulier les piétons, en renforçant par exemple la visibilité des piétons aux intersections. Les autorités ont également limité la vitesse autour des écoles à 30 km/h, installé des ralentisseurs et réduit les distances de passage des piétons à 8 mètres. Un autre facteur important dans la réduction des décès sur les routes a été de limiter les rues d'Oslo à une voie pour les voitures dans chaque direction. Ce levier limite non seulement la circulation, mais rend moins complexe le fait de traverser la rue. Avec une seule voie pour les voitures, les piétons ont plus de facilité à concentrer leur attention et les véhicules sont moins susceptibles de gêner les personnes qui traversent.

L'utilisation des données sur les accidents de la route pour améliorer la sécurité a été tout aussi essentielle au succès de la vision zéro d'Oslo. Chaque accident mortel fait l'objet d'une enquête menée par l'administration norvégienne des routes publiques, avec la participation de la police, afin d'examiner les facteurs qui ont contribué à l'accident et sa gravité. Ces rapports d'enquête incluent régulièrement des recommandations pour l'amélioration des routes, à la fois sur le site de l'accident et pour prévenir des accidents similaires ailleurs.

Directeur de publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Véronique Pelot** - v.pelot@urbalyon.org

Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers
et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation
des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme