

GRANDLYON
communauté urbaine

www.grandlyon.com

Edition : octobre 2006 crédit photos copyright Jacques Léone / GRAND LYON



*Partageons la ville
Protégeons la vie !*

Les actions du **GRAND LYON** pour améliorer la sécurité routière

Partageons la ville Protégeons la vie !



Dans l'espace urbain la responsabilité des élus est de rechercher en permanence le meilleur équilibre entre les différents usages. Chaque citoyen, chaque usager de la rue, pense d'abord à sa liberté de circuler avant de penser à celle des autres.

On a tendance à opposer en permanence le piéton à l'automobile, l'automobile à l'autobus et maintenant, du fait de l'énorme succès de Velo'V, le vélo au piéton ou au bus... Or, on l'oublie souvent, l'espace urbain est un espace contraint où chacun doit laisser sa place à l'autre. Il faut donc apprendre aux habitants, je dirais même aux citoyens, à cohabiter dans la rue, car c'est d'abord comme cela que l'on améliorera la sécurité routière.

Cette pédagogie du respect de l'autre peut être facilitée par la mise en place de mesures techniques et réglementaires dont la plus emblématique est la zone 30 car elle permet aux piétons, aux vélos mais aussi aux voitures de se déplacer plus sereinement.

C'est ce que nous avons fait dans la presqu'île et sur les Pentes de la Croix Rousse. Par ailleurs le GRAND LYON met en œuvre toute une panoplie d'actions pour améliorer au quotidien la sécurité routière dans la ville. Vous les trouverez détaillées dans cette plaquette.

Gérard Collomb
Président du Grand Lyon
Sénateur du Rhône
et Maire de Lyon

RÉDUIRE LA VITESSE PAR DES AMÉNAGEMENTS PONCTUELS

LA VITESSE EST LA PREMIÈRE CAUSE D'ACCIDENTS. C'EST POURQUOI LA PLUPART DES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS SONT CONÇUS POUR MAÎTRISER LES VITESSES DE CIRCULATION.

GIRATOIRES ET MICRO-GIRATOIRES :

La création d'un giratoire est destinée à favoriser le ralentissement des véhicules sur un axe et à rendre certains carrefours plus fluides. De plus, grâce à leur géométrie, les chocs de véhicules se produisent généralement de trois-quarts et sont donc moins violents que les chocs directs recensés sur les carrefours traditionnels.

Le micro-giratoire est particulièrement adapté aux secteurs très urbanisés où l'on souhaite réduire la vitesse des véhicules (zones 30 ou voies de desserte).

PLATEAUX : Le plateau est une surélévation de toute la largeur de la chaussée jusqu'au niveau du trottoir sur une longueur supérieure à celle d'un véhicule. Il est implanté sur un point

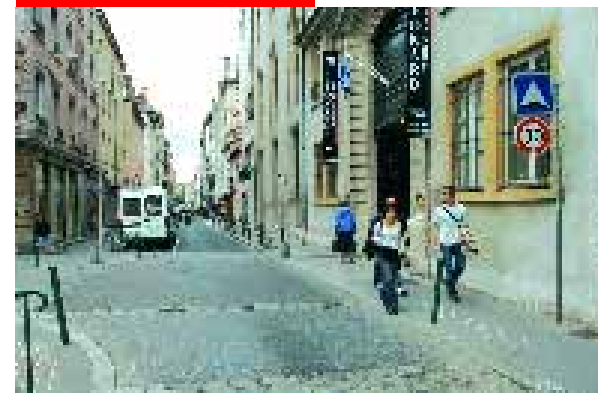
dangereux d'un parcours face à un équipement public ou sur la totalité d'un carrefour. Il vise à réduire la vitesse, à marquer l'espace pour adapter le comportement des automobilistes aux lieux très fréquentés. La présence d'un passage piétons sur ces plateaux permet de sécuriser la traversée des piétons en les surélevant et en obligeant les voitures à franchir le passage piétons avec précaution.

RALENTISSEURS : Le ralentisseur est une surélévation ponctuelle de toute la largeur de la chaussée visant à réduire la vitesse à 30 km/h environ pour tous les véhicules. Leur implantation est accompagnée d'aménagements complémentaires (réduction de chaussée, ...) pour ne pas surprendre les conducteurs.

COUSSINS : Le coussin est une surélévation d'une partie seulement de largeur de la chaussée, à la différence des ralentisseurs. Il permet de faire ralentir les voitures, sans gêner les transports collectifs ni les deux-roues car les roues de ces véhicules passent de chaque côté de cet aménagement.

ALTERNATS : Pour réduire la vitesse sur une rue, des alternats peuvent être créés. Il s'agit du rétrécissement d'une voie à double sens à une seule voie pour les deux sens sur une partie du parcours. L'alternat oblige les véhicules se croisant à céder la priorité. Les véhicules sont alors obligés de stopper ou de ralentir en anticipant le croisement.

CHICANES : La chicane est un aménagement destiné à contraindre la conduite pour réduire les vitesses dans une grande ligne droite. Il s'agit d'un décalage de l'axe de la chaussée en implantant un obstacle sans réduire les largeurs de trottoirs. Il en existe de différentes sortes dont les décalages à gauche, les îlots centraux, les alternances de stationnement, etc.



ADAPTER LES VOIRIES AUX LIEUX DE VIE

**CERTAINS QUARTIERS S'ORGANISENT
POUR FAVORISER LES DÉPLACEMENTS
EN MODES DOUX.**

ZONE 30 : La Zone 30 désigne une zone de circulation homogène où la vitesse est limitée à 30 km/h. Elle permet donc aux piétons, vélos et autres modes de déplacements "doux" de se déplacer plus sereinement.

Les zones 30 sont créées pour améliorer la qualité de vie dans les quartiers où la vie locale est prépondérante : logements, commerces, équipements publics... Les aménagements des entrées permettent d'identifier la zone et de réduire la vitesse. De plus, à l'intérieur de la zone, des dispositifs ralentisseurs sont mis en place là où la vitesse pourrait être excessive. Destinée à réduire les vitesses pour réduire l'impact des accidents, la zone 30 apporte surtout plus de sécurité aux usagers les plus vulnérables (piétons, vélos...) et leur permet de circuler plus facilement et sereinement. A moins de 30 km/h l'automobiliste peut mieux prendre en compte les activités situées de part et d'autre de sa voie de circulation.



ABORDS DES ÉCOLES : La question de la sécurité aux abords des écoles nécessite une attention particulière. Ainsi de nombreux aménagements sont effectués pour créer un espace de sécurité clairement identifiable par les automobilistes et permettre une bonne visibilité des piétons traversant la chaussée. Ces aménagements doivent être adaptés à chaque groupe scolaire. Généralement, pour permettre une plus grande sécurité des piétons, la signalisation est renforcée, le trottoir est élargi et la largeur de la chaussée est réduite.

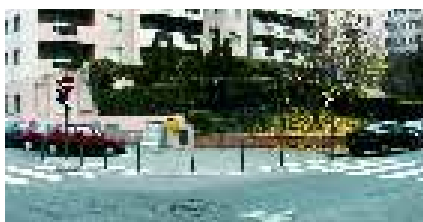
DIMENSIONNEMENT

ET LARGEUR DES VOIES : Lors de la création ou de la modification d'une voie, sa largeur est déterminée en fonction des gabarits des véhicules, des marges de manœuvre et des besoins en sécurité. La réduction de la largeur à son minimum contraint les véhicules à ralentir, par l'effet de paroi que cela crée et par la difficulté de croisement ou de dépassement qui en résulte. Le nombre de voies est aussi déterminé selon le nombre de véhicules qui empruntent la voie afin de ne pas offrir des chaussées surdimensionnées propices à la vitesse.



FACILITER LES DEPLACEMENTS DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

LA RUE S'ADAPTE POUR DEVENIR
ACCESSIBLE À TOUS.



ABAISSMENTS DE TROTTOIR :

Réalisés en face des passages pour piétons, les abaissements de trottoirs permettent d'obtenir une continuité de cheminement entre le trottoir et la traversée. Par une pente légère, ils suppriment la marche faisant obstacle aux fauteuils roulants et aux autres personnes ayant des difficultés pour se déplacer.

Ils améliorent le confort, mais aussi la sécurité, car ils évitent à ces personnes d'avoir éventuellement à circuler sur la chaussée pour rejoindre un passage permettant d'accéder au trottoir.

BANDES PODOTACTILES :

Pour éviter qu'une personne aveugle s'engage sur la chaussée sans être alertée, le GRAND LYON complète les abaissements de trottoir par des bandes podotactiles face aux traversées piétonnes. Elles sont constituées d'un tapis en relief pouvant être détecté avec la canne ou le pied.

FEUX SONORES :

Un programme de développement de feux à synthèse vocale est en cours sur le territoire du GRAND LYON. Ces feux sont équipés de dispositifs sonores d'aide à la traversée passages piétons. Un message sonore indique que la personne peut s'engager sur la chaussée et la traverser en toute sécurité ou au contraire qu'elle ne doit pas s'engager pour traverser la chaussée.

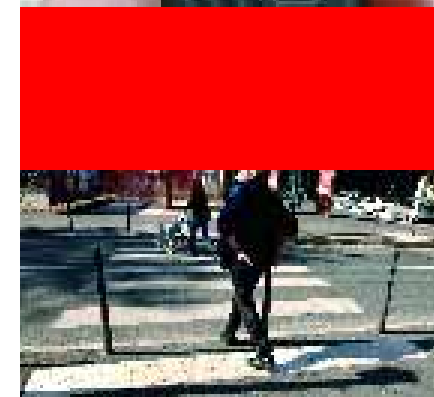
Des télécommandes, permettant d'activer ces feux sonores, ont été achetées par le GRAND LYON pour permettre aux personnes aveugles et malvoyantes de faire fonctionner ces feux sonores. Ces télécommandes sont

distribuées gratuitement dans chaque mairie du GRAND LYON (chaque mairie d'arrondissement pour Lyon) sur présentation d'un justificatif de domicile et d'une carte d'invalidité (Cécité étoile verte ou Canne blanche).

PLACES DE STATIONNEMENT RÉSERVÉES:

Des places réservées pour les personnes en situation de handicap ("GIG-GIC") sont réparties dans les rues et parkings du GRAND LYON afin de faciliter le stationnement des personnes qui, en raison de leurs difficultés à se déplacer, peuvent en bénéficier.

Elles sont identifiées par un logo spécifique, sont plus larges et sont désormais construites au niveau du trottoir. Pour les utilisateurs de fauteuils roulants qui conduisent une voiture, cela leur permet de sortir de leur véhicule, de passer sur leur fauteuil roulant tout en restant au niveau du trottoir.



RENFORCER LA PROTECTION DES USAGERS LES PLUS VULNÉRABLES (PIÉTONS, VÉLOS...)

POUR DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS EN MODES DOUX, L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES DÉDIÉS (TROTTOIRS, PASSAGES PIÉTONNIERS...) EST UNE DES ACTIONS QUE LE GRAND LYON MÈNE AU QUOTIDIEN.

AVANCÉES DE TROTTOIRS :

Afin d'améliorer la sécurité des piétons, un élargissement du trottoir peut être effectué au niveau des passages piétons. Ces avancées permettent de raccourcir la longueur de la traversée tout en empêchant le stationnement des véhicules sur le passage piétons. Ainsi, les avancées de trottoirs permettent aux piétons d'avoir un espace pour mieux voir et mieux être vus avant de traverser. Le piéton est plus avancé sur la chaussée et l'automobiliste est alors plus enclin à le laisser traverser.

PROTECTION DES TROTTOIRS :

Afin d'empêcher le stationnement ou l'accès de véhicules sur les trottoirs, des obstacles sont posés: potelets, barrières, bordures de trottoir assez hautes, arbres, mobilier urbain, ou stationnement le long du trottoir...

Ces aménagements préservent la libre circulation du piéton sur le trottoir et évitent que celui-ci soit contraint de circuler sur la chaussée où il serait en danger.

PARCOURS PEDIBUS :

Les pédibus sont un nouveau type de ramassage scolaire avec un ou plusieurs parents d'élèves qui encadrent un groupe d'enfants afin de les accompagner à pied jusqu'à leur école. Les élèves partent à heures fixes, suivent un trajet précis et s'arrêtent à des arrêts prédéfinis pour permettre à d'autres enfants de se joindre au Pédibus. Ils permettent de diminuer les accompagnements en voiture. Ces "autobus pédestre" contribuent ainsi à améliorer la sécurité à proximité des groupes scolaires en réduisant le trafic et le stationnement anarchique.

Le GRAND LYON soutient ces initiatives locales en réalisant un accompagnement méthodologique et des formations annuelles, gratuites permettant d'aider les parents et les communes à mettre en place des Pédibus. Le GRAND LYON fournit également des panneaux de signalisation permettant de marquer les arrêts des différentes lignes Pédibus.

POSITIONNEMENT DES ARRÊTS DE BUS APRÈS LES CARREFOURS :

Lorsque le parcours de la ligne de bus le permet, l'arrêt est placé après le

carrefour pour ne pas masquer la visibilité des feux. Cela conduit aussi les passagers à traverser la chaussée derrière le bus.

LIGNE D'ARRÊT AUX FEUX :

La ligne d'effet des feux est une ligne blanche pointillée située 4m avant le passage piétons servant à indiquer la position où les véhicules doivent s'arrêter au feu rouge. Cette ligne permet de maintenir les voitures à distance des piétons et offre ainsi une meilleure visibilité réciproque. Ainsi, une voiture arrêtée masque moins le piéton qui traverse devant elle. De plus, le piéton est plus tranquille car moins proche des voitures. Enfin, cet espace peut également servir de sas pour les vélos afin de leur permettre d'être mieux positionnés au redémarrage. Les répétiteurs de feux sont également supprimés ce qui oblige l'automobiliste à rester en retrait pour voir le feu principal.



LES TEMPS DE TRAVERSÉE ADAPTÉS AUX PIÉTONS ET AUX VÉLOS :

Pour renforcer la sécurité des piétons, le fonctionnement des feux piétons bicolores (bonhomme vert et rouge) a été modifié. La phase de vert clignotant du "bonhomme vert" a été supprimée. Lorsque vous traversez et que le feu piétons passe au rouge, il n'est pas nécessaire de courir. Les temps sont calculés en fonction des vitesses de déplacement des différents usagers (vélos, personnes âgées et personnes en situation de handicap) et de la distance à parcourir.

Ce système permet à tous les piétons de finir de traverser en toute sécurité même si le feu piétons passe au rouge lors de la traversée.



AMÉNAGEMENTS CYCLABLES :

Des aménagements sont créés pour offrir au cycliste un espace réservé lorsque la vitesse des autres véhicules circulant sur la chaussée n'est pas compatible avec celle d'un vélo. La traversée des carrefours étant le point le plus dangereux pour un cycliste, des dispositifs spécifiques sont également mis en place pour les améliorer.

Ces aménagements permettent, lorsque cela est nécessaire, d'isoler le cycliste pour le protéger, mais aussi et surtout de le rendre visible des autres véhicules pour que ces derniers puissent mieux prendre en compte les vélos dans leurs manœuvres.



MAINTENIR LA SÉCURITÉ SUR LE DOMAINE PUBLIC DE VOIRIE

L'ENTRETIEN PERMANENT DE LA VOIRIE CONTRIBUE À RÉDUIRE LES RISQUES D'ACCIDENTS.

BIU : Le GRAND LYON dispose des Brigades d'Intervention d'Urgence pour assurer la maintenance voirie (signalisation, trous de chaussées et trottoirs, terrassements, caniveaux...). Une brigade intervient sur des demandes urgentes afin de pouvoir garantir la sécurité des usagers de la route. Des rondes sont également effectuées en permanence afin de détecter rapidement les anomalies éventuelles.

RÉNOVATION DES COUCHES DE ROULEMENT :

L'adhérence des pneumatiques des véhicules circulant sur les chaussées et celle du revêtement routier sont des éléments fondamentaux pour la sécurité des automobilistes, des motards et des piétons.

En effet, cette adhérence globale conditionne la tenue de route en virages mais également la distance de freinage à l'abord d'un obstacle tels que passages pour piétons ou encore carrefours. Elle doit donc être maximale en toutes circonstances, particulièrement lorsque la chaussée est mouillée.

Aussi, dans le cadre de la conservation de son patrimoine viaire, le GRAND LYON s'efforce de renouveler les couches de roulement, de contrôler leur niveau de glissance mais également d'apporter des solutions techniques performantes et innovantes sur certaines zones accidentogènes.

CHANTIERS : Les chantiers de voirie ont pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des usagers du domaine public. Pendant les travaux, le GRAND LYON et les entreprises partenaires mettent tout en œuvre pour limiter la perturbation des déplacements et garantir la sécurité. La priorité est donnée :

- à l'organisation des chantiers : choix des heures de la journée et des périodes de l'année
- au balisage de chantier conforme et adapté : présignalisation, rétrécissement de chaussées, alternats, déviations, limitation de vitesse, cheminements piétons, déplacement de pistes cyclables,...
- à l'application du protocole chantier propre : fermeture des zones de travaux par des barrières, propreté des chantiers et de leurs abords, protection des arbres et information des usagers.



VEILLER À LA SÉCURITÉ DES USAGERS

(PAR UNE SURVEILLANCE
ET UNE GESTION DU TRAFIC)

SURVEILLER LE TRAFIC AUTOMOBILE DANS LES TUNNELS OU SUR L'AGGLOMÉRATION PERMET DES INTERVENTIONS RAPIDES EN CAS D'ACCIDENT OU ENCORE D'INFORMER EN TEMPS RÉEL LES USAGERS SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION.

TUNNELS : Les actions de sécurité dans les tunnels consistent d'une part à rénover les ouvrages pour les rendre conformes à la réglementation (qui a évolué de façon sensible ces dernières années) et d'autre part à mettre en place des moyens permanents de surveillance afin de détecter au plus vite les événements trafic et de faire intervenir, si nécessaire, les secours le plus rapidement et le plus efficacement possible.

La surveillance est assurée par des opérateurs intervenants 24 h sur 24, depuis deux PC, le PC COMET situé au dessus du tunnel sous Fourvière et le PCSR situé dans les installations du Périphérique nord.

Ces opérateurs peuvent également, à tout moment, mobiliser des équipes de patrouillage et de maintenance, qui vont leur apporter un appui sur le terrain.



CRITER : CRITER est le poste central de régulation et d'information du trafic et des événements routiers. Il observe le réseau de circulation par un poste de contrôle et des caméras. Ce système permet de mieux coordonner les carrefours mais également de surveiller les équipements et détecter les défauts en déclenchant automatiquement les interventions de dépannage. Cette réactivité permet d'éviter des accidents sur un carrefour en panne.

Cette gestion du trafic en temps réel permet également de réagir face aux conditions réelles de circulation et aux événements perturbateurs, puis de diffuser l'information du trafic aux usagers pour anticiper et mieux gérer les difficultés de déplacement.

ONDE VERTE : La présence d'une onde verte sur un axe de circulation comportant plusieurs carrefours à feu signifie qu'un véhicule voit se présenter à lui successivement le feu vert sur les carrefours qu'il traverse s'il se maintient à une vitesse régulière (entre 30 et 45km/H).

Ce système dissuade les véhicules de pratiquer des vitesses excessives car ils seraient contraints de s'arrêter à chaque carrefour.

INFO TRAFIC : Depuis 1998, le service Info Trafic participe activement à l'amélioration des conditions de circulation de la région Lyonnaise.

Ce service a pour but principal d'informer les usagers sur les perturbations du trafic en temps réel et prévisionnel, afin qu'ils puissent anticiper les difficultés et modifier leur itinéraire.

Ceci permet de diminuer les embouteillages et d'atténuer le stress sur les routes.

