

# LA ZONE APAISÉE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## L'essentiel

*La vitesse est un facteur souvent aggravant en cas d'accident. Rouler moins vite diminue le nombre d'accidents et leur gravité.*

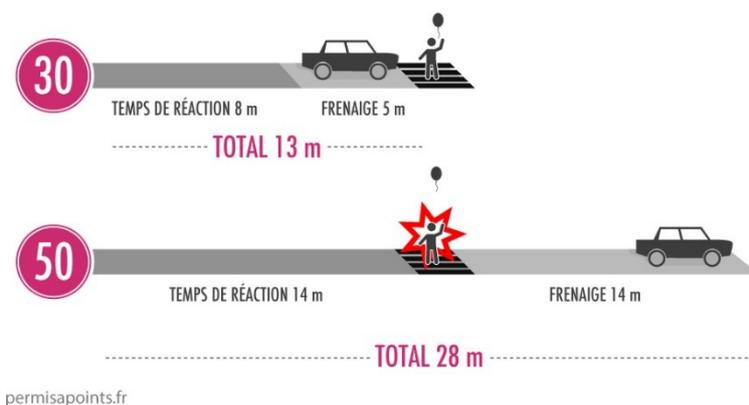
Un des arguments en faveur du déploiement de la ville apaisée est de sécuriser l'ensemble des usagers : **rouler moins vite** diminue le nombre d'accidents et leur gravité, tout en favorisant l'usage des modes actifs (marche, cyclisme, usage d'EDPM) par une cohabitation facilitée (différentiel de vitesse moins important).

## 1 LA VITESSE : UN FACTEUR AGGRAVANT

Même si un accident est généralement la conséquence d'un enchaînement de causes, une vitesse inadaptée ou excessive y joue souvent un rôle aggravant :

- **D'une part, la distance d'arrêt (distance de réaction + distance de freinage) est plus importante à 50 km/h qu'à 30 km/h.** À 30 km/h, il faut 13m pour s'arrêter alors qu'à 50 km/h, l'automobiliste aura parcouru 14m avant même d'avoir commencé à freiner. Ainsi dans 61 % des accidents mortels, le conducteur n'a pas eu le temps de réagir.

### DISTANCES D'ARRÊT EN FONCTION DE LA VITESSE



permisapoints.fr

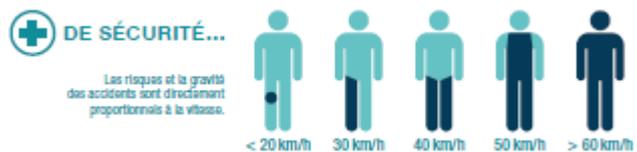
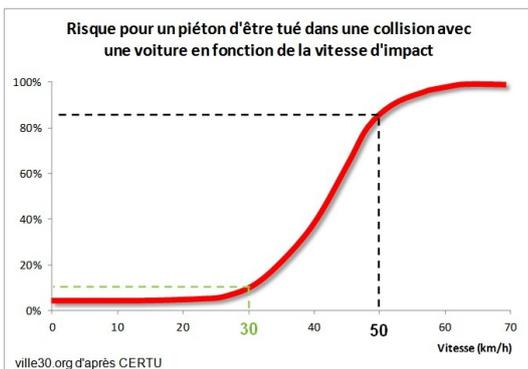
Pour un véhicule, la distance d'arrêt se calcule avec la distance parcourue lors du temps de réaction (1s) – appelée distance de réaction – et la distance de freinage, c'est à dire le nombre de mètres parcourus entre le moment où l'on appuie sur la pédale de frein et le moment où la voiture s'arrête.

Vitesse du véhicule	Distance de réaction	Distance de freinage	Distance d'arrêt
20 km/h	5,5 mètres	2 mètres	7,5 mètres
30 km/h	8 mètres	5 mètres	13 mètres
50 km/h	14 mètres	14 mètres	28 mètres



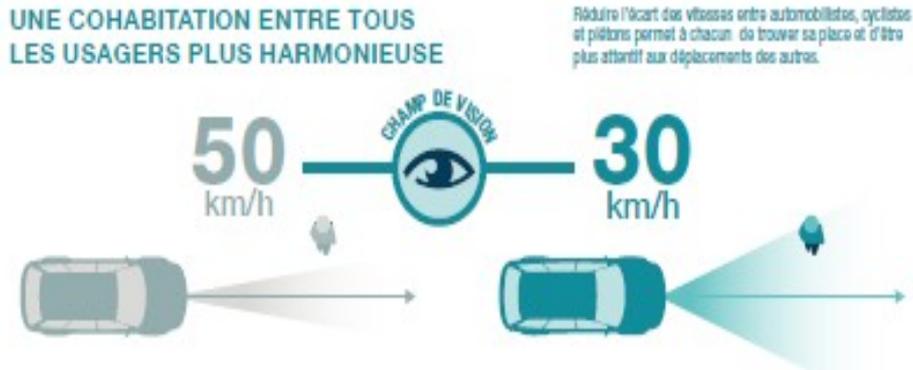
Distances d'arrêt à 30 et 50 km/h

- D'autre part, la probabilité pour un piéton d'être tué lors d'une collision avec une voiture de tourisme croît très rapidement avec la vitesse : en cas de choc avec un véhicule à 50km/h, le risque de décès du piéton est multiplié par 6 par rapport à 30km/h.



- 1 Distance calculée pour une décélération ne correspondant pas à un freinage d'urgence, manœuvre délicate à gérer par le conducteur de deux-roues motorisé.
- 2 Distance minimale, qui peut augmenter en fonction du chargement du poids-lourd.
- 3 Distance calculée pour une décélération n'entraînant pas de risque de chute des passagers à l'intérieur du bus ou du car

- **Enfin : plus la vitesse est abaissée, plus le champ de vision est élargi**, permettant de mieux prendre en compte son environnement et assurant une meilleure co-visibilité, donc plus de possibilité d'anticipation.



## 2 APAISER LES VITESSES POUR MIEUX ANTICIPER ET SÉCURISER LES PLUS VULNÉRABLES

**Le déploiement de la ville apaisée permet une meilleure prise en compte du vieillissement de la population et des enfants :**

- L'âge avançant, les réflexes s'estompent, l'ouïe et la vue deviennent moins performants et l'individu a de plus en plus de mal à faire plusieurs choses à la fois (traverser tout en regardant autour de lui : on fait soit l'un, soit l'autre).
- L'enfant, lui, n'est pas toujours attentif et ne perçoit pas toujours les dangers. Sa taille, sa perception de la ville, des mouvements, son inexpérience ne lui permettent pas d'avoir une vision optimale de son environnement.

**De même que l'enfant, la personne âgée ne peut donc pas tout percevoir autour d'elle.** De fait, la traversée d'une chaussée est pour eux plus risquée car ils n'auront pas une perception complète de leur environnement, de la circulation et risquent donc de surprendre un usager y circulant en s'engageant devant lui. **D'où la nécessité de tout mettre en œuvre pour sécuriser les cheminements (masques à la visibilité, traversées en 2 temps, etc.) et apaiser les vitesses afin de faciliter l'anticipation de tous.**

**Par ailleurs, les comportements à risque liés à l'inattention provoquée par les distracteurs (smartphone, téléphone, écouteurs, etc.) sont également à prendre en compte dans la conception de la ville apaisée, quelles que soient les catégories d'usagers (du piéton à l'automobiliste).**

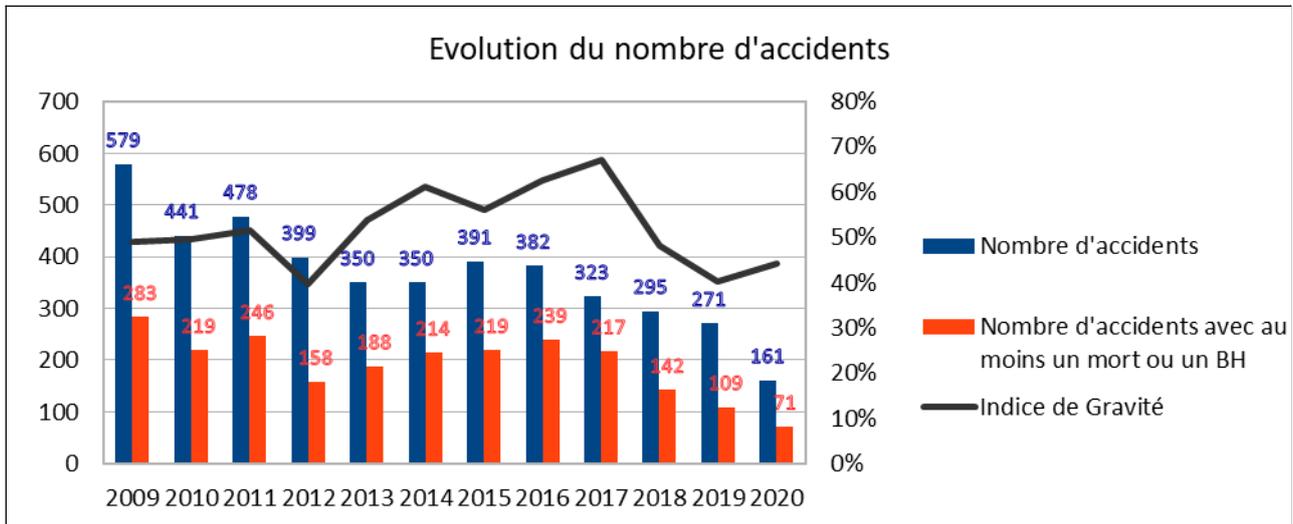
Les distracteurs sont à l'origine de comportements individuels à risque car ils entraînent une réduction importante de la perception de notre entourage (yeux fixés sur l'écran, impossibilité d'entendre le trafic avec des écouteurs, etc.). L'ensemble de ces éléments influent sur le temps de réaction et sont donc potentiellement facteurs d'accidents corporels.

Il est nécessaire d'en tenir compte dans la conception de la ville apaisée et de l'espace public d'une manière générale, afin de limiter les risques en favorisant des comportements apaisés permettant une meilleure anticipation et réduisant les conséquences en cas d'accident corporel (ce qui nécessite des aménagements en adéquation avec l'objectif recherché) : masques à la visibilité, dispositifs pour faire ralentir, etc.

### 3 VILLE APAISÉE ET ACCIDENTOLOGIE

Il n'est aujourd'hui pas possible de mesurer précisément l'impact du développement de la ville apaisée et de toutes les mesures prises depuis plusieurs années dans la Métropole pour pacifier les voies de circulations et les intersections.

Néanmoins, **on constate dans la Métropole une tendance à la baisse marquée du nombre d'accidents corporels depuis plusieurs années.**



BH : blessé avec hospitalisation

On constate également que :

- Ces accidents se produisent essentiellement sur les voies principales de la Métropole, voies qui concentrent la majorité du trafic et sur lesquelles les vitesses pratiquées sont globalement plus importantes.
- Depuis plusieurs années, les accidents corporels relevés à l'intérieur des quartiers sont de moins en moins nombreux. On peut le mettre en lien avec les aménagements réalisés depuis déjà plusieurs mandats et qui ont déjà permis d'apaiser progressivement ces voies.
- Depuis plusieurs années, on enregistre une baisse du niveau global de trafic sur les 150 points de comptages permanents de la Métropole. Dans le même temps, les temps de parcours y ont augmenté, ce qui traduit une diminution des vitesses moyennes observées.

#### A retenir

Les mesures déjà prises depuis plusieurs années pour pacifier les quartiers ou le réseau principal, ainsi que la réduction des vitesses pratiquées sur le réseau viaire qui en découle, ont assez largement contribué à une **évolution favorable du bilan de l'accidentologie corporelle sur le territoire de la Métropole.**

**Poursuivre cette tendance** permettra d'aller encore plus loin dans ce sens (vision 0 accident ?).