

Pierre ABADIE
Vice-président
chargé de la voirie
et de l'accessibilité

Lyon, le **15 JUL. 2013**

Email : pabadie@grandlyon.org

Votre interlocuteur : Marine VEVER
Tél. : 04.78.95.70.61
Email : mvever@grandlyon.org

Pour la Cité Humaine - Les droits du Piéton
Monsieur Yves Gascoin
Président
7, rue Major Martin
69001 LYON

Objet Préconisations en terme d'avancées de trottoir

Nos Réf. VMU/PS/MV/2013.66

P.J. : Circulaire et projet de fiche réflexe

Monsieur,

Dans votre courrier du 12 juin, vous me rappelez deux propositions amenées par votre association en Commission Intercommunale d'Accessibilité et au sujet desquelles nous vous avons présenté nos conclusions : les avancées de trottoir en intersection et les verts 'intégraux' à certains passages piétons.

Concernant les avancées de trottoir, les récentes études de sécurité menées par le Grand Lyon au sujet de l'accidentologie des piétons et des cyclistes ont montré qu'une part non négligeable des conflits était due à des masques à la visibilité, en particulier ceux causés par le stationnement. Ces études nous ont conduits à préconiser l'aménagement d'avancées de trottoir longues (cinq mètres) aux intersections du côté où la co-visibilité est nécessaire. Ce dimensionnement correspond à la taille d'une place de stationnement et garanti une bonne intervisibilité entre usagers.

Je tenais à vous redire tout mon engagement à ce que cet aménagement, déjà largement pratiqué sur le territoire de l'agglomération, soit dimensionné de manière large : c'est ainsi que s'expriment à présent les préconisations de sécurité du Grand Lyon en la matière. Il faut toutefois bien rappeler qu'un aménagement est soumis à des forces et des contraintes multiples : enjeux locaux, arbitrage de la commune dans le cadre de son pouvoir de police, stationnement, contraintes techniques et budgétaires, auxquelles ces préconisations de sécurité devront indéniablement se confronter. Nous ne saurons donc éditer cette mesure des 5 mètres autrement que comme une préconisation de sécurité, et non en tant que règle absolue.

En outre, une présentation de ces nouvelles préconisations en termes de sécurité routière sera faite aux communes du territoire ainsi qu'aux chefs de projets, afin que l'ensemble des acteurs de l'aménagement de la voirie soit sensibilisé à cette préconisation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations



Pierre Abadie

P.J. : Lettre aux 58 maires du Gd Lyon

copie P.J. : Jean-Philippe Laplanche (VTP) - Laurence Lianzon (DPDP) - Subdivisions VTP

(1) 28%

Tout le courrier doit être adressé à :
Monsieur le Président de la communauté urbaine de Lyon
Direction Générale
Direction de la Voirie
20, rue du Lac - BP 3103 - 69399 Lyon cedex 03
www.grandlyon.com

communauté urbaine
GRAND LYON

Pierre ABADIE
Vice-président
chargé de la voirie
et de l'accessibilité

Lyon, le 15 JUL. 2013

Email : pabadie@grandlyon.org

Votre interlocuteur : Marine VEVER

Tél. : 04.78.95.70.61

Email : mvever@grandlyon.org

Objet Préconisations en terme d'avancées de trottoir

Nos Réf. VMU/PS/MV/2013.72

P.J. : projet de fiche réflexe

Monsieur Jean-Paul COLIN
Maire d'Albigny-sur-Saône
BP 69
25, avenue Gabriel Péri
69250 ALBIGNY-SUR-SAONE

*et aux Maires
des 58 communes
(Albigny étant la 1ère dans
l'ordre alphabétique)*

Monsieur le Maire,

La sécurité routière est depuis toujours l'une des préoccupations majeures du Grand Lyon. Nous y contribuons par le biais de mesures de sensibilisation ainsi qu'au travers de nos aménagements de voirie, réalisés en partenariat avec les communes.

A ce titre, les services aménageurs du Grand Lyon mettent en place depuis de nombreuses années des avancées de trottoir aux intersections, contribuant ainsi à un meilleur confort et une meilleure sécurité pour les usagers. Un tel aménagement permet en effet de réduire la distance de traversée, d'offrir un lieu de pause à l'écart du cheminement des piétons et surtout de garantir une meilleure intervisibilité entre le piéton et l'automobiliste.

Il a récemment été déterminé par une étude fine de l'accidentologie que **28% des accidents grave piétons¹ sont imputables à la présence de masques à la visibilité et en particulier ceux causés par le stationnement.**

De ces constats d'accidentologie est ressortie une prescription importante en termes d'aménagement : celle de la **dimension minimale des avancées de trottoir** (cf. pièce jointe). Nous savons en effet aujourd'hui que la taille de cet aménagement détermine de manière tangible la visibilité entre usagers.

A la vue de ces résultats, il me semble aujourd'hui primordial que les avancées de trottoir sur le Grand Lyon soient d'une **dimension de 5 mètres minimum** (à compter du passage piéton et du côté où la covisibilité est nécessaire), cette mesure correspondant de plus à la taille d'une place de stationnement. La préconisation ainsi énoncée vise à homogénéiser les pratiques d'aménagement sur le Grand Lyon et à apporter une **véritable amélioration en termes de qualité de vie et de sécurité routière**. Les éléments spécifiques relatifs à son implantation sont présentés dans le document joint à ce courrier. Cette avancée de trottoir peut prendre par exemple la forme d'une extension du trottoir si les conditions techniques et le cadrage financier du projet le permettent, ou d'une neutralisation du stationnement par du mobilier.

¹ Étude menée par Voirie Mobilité Urbaine sur les procès-verbaux d'accidents graves piétons de Lyon et Villeurbanne pour l'année 2011

Les services aménageurs du Grand Lyon vous proposeront donc à l'avenir ce type de configuration pour les avancées de trottoir, et je compte sur votre soutien afin que ces préconisations soient prises en compte au sein des arbitrages vous appartenant dans le cadre de votre pouvoir de police de circulation et de stationnement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'expression de mes meilleures salutations.



Pierre Abadie

AVANCEES DE TROTTOIR

Une avancée de trottoir doit permettre d'assurer la visibilité réciproque entre les usagers de la voirie et plus particulièrement entre un piéton en position de traverser et un véhicule circulant sur la chaussée (principe de voir et être vu).

Le Grand Lyon souhaite **généraliser la création des avancées de trottoir en carrefour et en section courante.**

Le **Certu**, la **Charte du piéton** ainsi que l'**étude d'enjeu de sécurité** menée par le GL confirment l'importance d'un tel aménagement.

Pour toute référence légale :
Article R412-24 du code de la route relatif à la circulation des piétons

Principes d'aménagement

Les avancées de trottoir répondent à plusieurs objectifs :

- Interdire physiquement le stationnement de véhicules gênant la visibilité entre les usagers.
- Réduire la longueur de la traversée piétonne et du temps d'exposition au risque.
- Améliorer l'accessibilité avec un positionnement optimal des passages piétons et des bandes d'éveil de vigilance.
- Donner plus de place aux piétons (attente en dehors des cheminements)
- Modérer la vitesse des véhicules dans le carrefour en réduisant les rayons de giration.

→ Le cône de visibilité



En agglomération, le « **cône de visibilité** » doit comporter une zone sans obstacle visuel (pas de plantation ni mobilier) entre 0,70 m (taille d'un enfant) et 2,20 m de hauteur, **du côté d'où vient la circulation.**

La **végétation** devra être implantée de manière à **ne pas gêner cette visibilité**

→ Un rôle important pour la sécurité des cyclistes

L'avancée de trottoir permet aussi aux **cyclistes** d'être mieux perçus par les véhicules. Une attention particulière doit donc être portée sur les carrefours aux abords des itinéraires empruntés par les cyclistes, comme les pistes ou les bandes cyclables.

Dimensions et implantation

Recul :

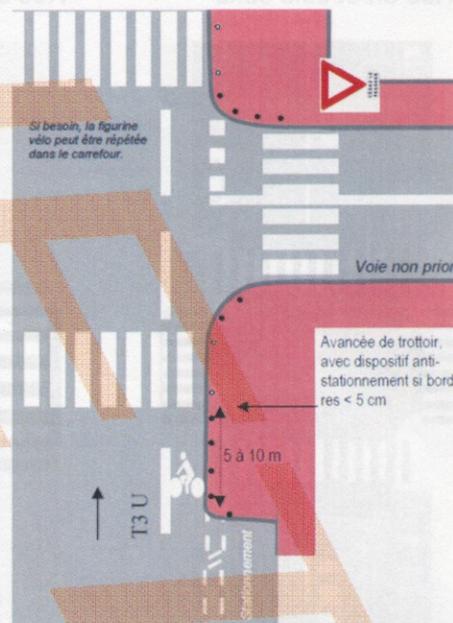
- De **5 mètres minimum** (soit une place de stationnement)
- à **10 mètres** lorsque le carrefour est complexe ou particulièrement large

Vue : (ou dénivélé)

Sur l'avancée, hormis la partie traversée qui est à 2cm, la vue doit être de **10 à 15 cm** (ou à un minimum de 5cm pour assurer sa détection par les personnes non voyantes).

Implantation :

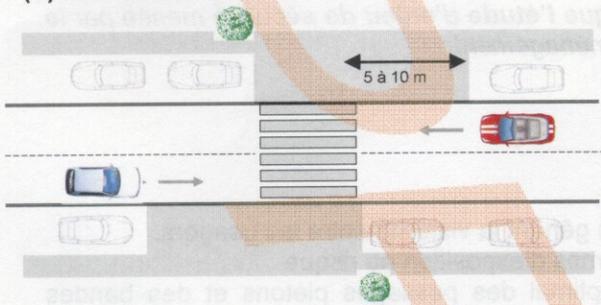
L'avancée de trottoir doit se situer **entre la traversée piétonne et la direction d'où proviennent directement les véhicules**. L'implantation d'une avancée de trottoir est donc conditionnée par les sens de circulation. Les différents cas rencontrés sont présentés à la page suivante.



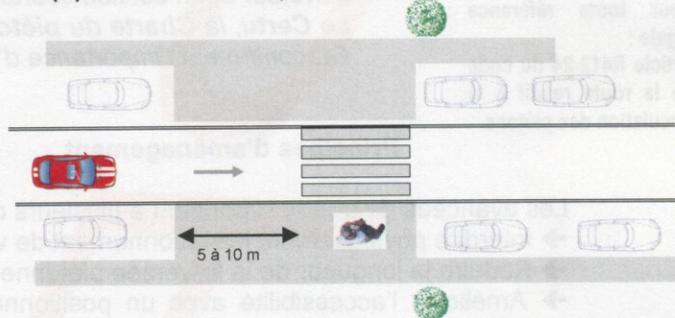
Principes d'implantation

En section courante :

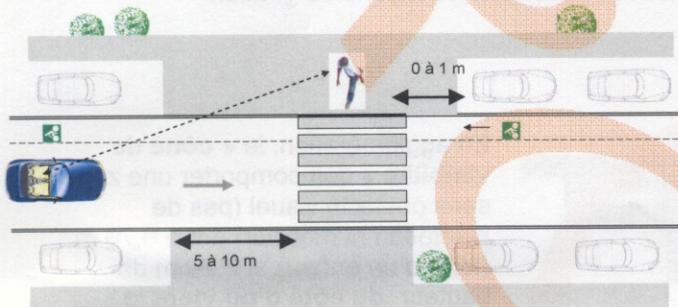
(1) Rue en double sens



(2) Rue à sens unique



(3) Bande cyclable à contre-sens (ou double sens cyclable)



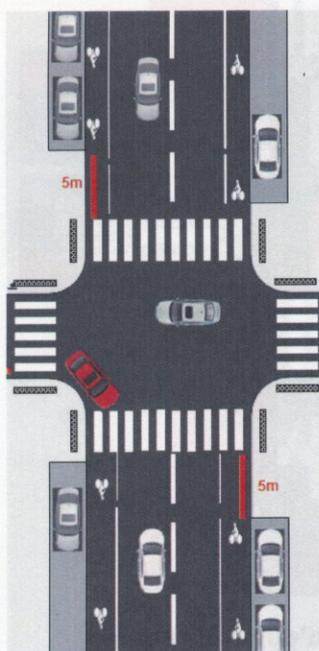
(1) En section courante lorsque la circulation se fait dans les deux sens, les avancées de trottoirs sont **assymétriques**.

(2) Lorsque la circulation se fait dans un seul sens (sur une ou deux voies) les avancées de trottoirs sont orientées du **même côté**.

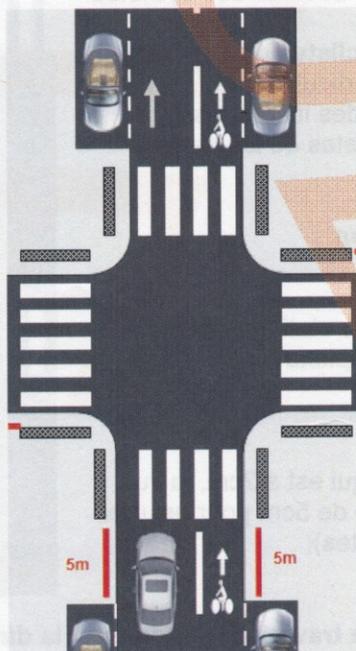
(3) En section courante, lorsqu'un aménagement cyclable (matérialisé ou non par une bande) autorise la circulation des vélos à contre sens, les avancées de trottoirs sont **similaires à ceux de la rue à sens uniques**, avec **0 à 1 mètre** d'avancée de trottoir dans la direction d'où proviennent les cycles.

En carrefour :

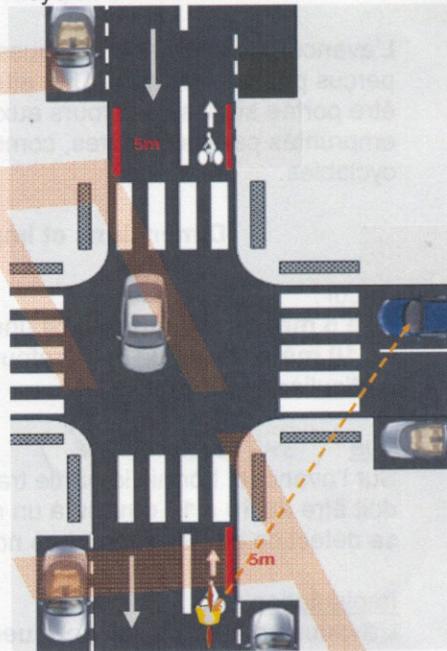
Rue en double sens



Rue à sens unique



Double sens cyclable ou bande cyclable à contre-sens



En carrefour, les principes d'implantation sont similaires à ceux de la section courante. Lorsque les vélos sont autorisés à circuler à contre sens, une avancée de trottoir de 5 mètres dans leur direction permet de garantir l'intervisibilité avec les conducteurs qui s'apprêtent à franchir le carrefour.

Alternative pour la neutralisation d'une place de stationnement :

Dans l'existant, en cas d'avancée de trottoir trop courte l'aménagement peut-être matérialisé par la **neutralisation d'une place de stationnement (5m)**. Cette dernière sera aménagée d'arceaux vélo sur la chaussée, et ceci afin de ne pas encombrer le trottoir (notamment pour les personnes déficientes visuelles).

L'intégration d'arceaux vélos peut permettre de dégager le triangle de visibilité. A l'inverse, le stationnement pour **deux-roues motorisés n'est pas recommandé** car le gabarit des motos masque la visibilité des piétons.

