



JOURNÉE FRANCE MOBILITÉS – 12 décembre 2023
ACCIDENTOLOGIE – MODES ACTIFS :
PIÉTONS ET CYCLISTES VERSUS AUTOMOBILISTES ?
Étude sur la période 2017-2021



EN PRÉALABLE :

- Données issues de l'ONISR (Observatoire nationale interministériel de la sécurité routière) : convention d'accès à la donnée en cours
- Données accident renseignées par les forces de l'ordre
- La période étudiée est de 2017 à 2021 (tendance 2022 affichée)
- Le périmètre étudié est les territoires de l'Orléanais



DENSITÉ URBAINE ET ACCIDENTALITÉ :

Des accidents concentrés sur le territoire d'Orléans Métropole :

- **541 accidents recensés dans les territoires de l'Orléanais**, dont 86 % dans le périmètre d'Orléans Métropole ;
- **70 % des accidents concentrés sur 5 communes** : Fleury-les-Aubrais (42), Olivet (32), Orléans (241), St-Jean-de-la-Ruelle (37), Saran (29)

Une répartition des accidents corrélée aux pratiques de mobilité

2020 : une année de rupture ?

Évolution des accidents Orléans Métropole	Vélo	Piéton	Total
2017-2019	31.9 %	21.4 %	26.2 %
2019-2021	-17.7 %	-45.6 %	-32.3 %
2020-2021	27.5 %	0.0 %	14.3 %
2017-2021	8.5 %	-33.9 %	-14.6 %

Source : ONISR

- **2017-2019** : une **forte augmentation** du nombre des accidents en particulier **pour les vélos** ;
- **2019-2021** : une **forte baisse** du nombre des accidents en particulier **pour les piétons** ;
- **2020-2021** : une **forte augmentation** du nombre des accidents **pour les vélos**,

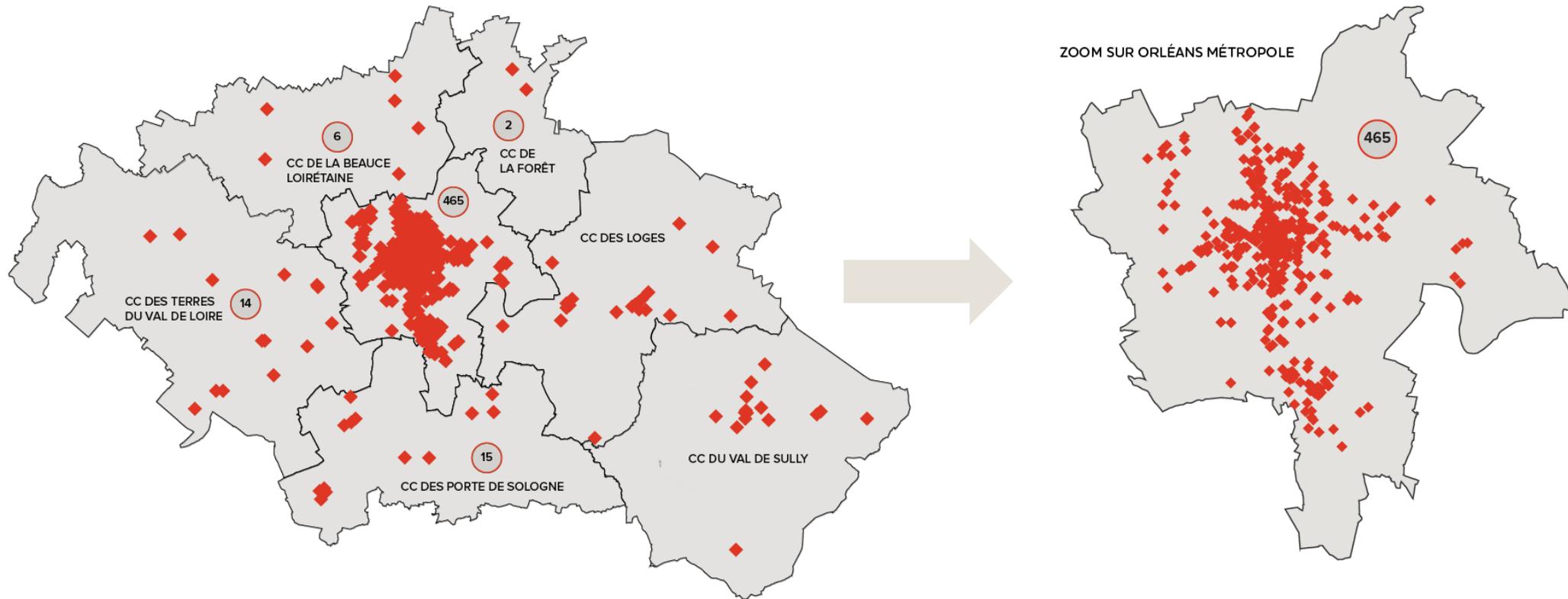


UNE HAUSSE DE LA PRATIQUE DU VÉLO ENTRE 2017 ET 2021 A ENTRAINÉ UNE ACCIDENTALITÉ PLUS IMPORTANTE.



DENSITÉ URBAINE ET ACCIDENTALITÉ :

FIGURE 2 : LOCALISATION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS 1 CYCLISTE OU 1 PIÉTON
DANS LES TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS ENTRE 2017 ET 2021

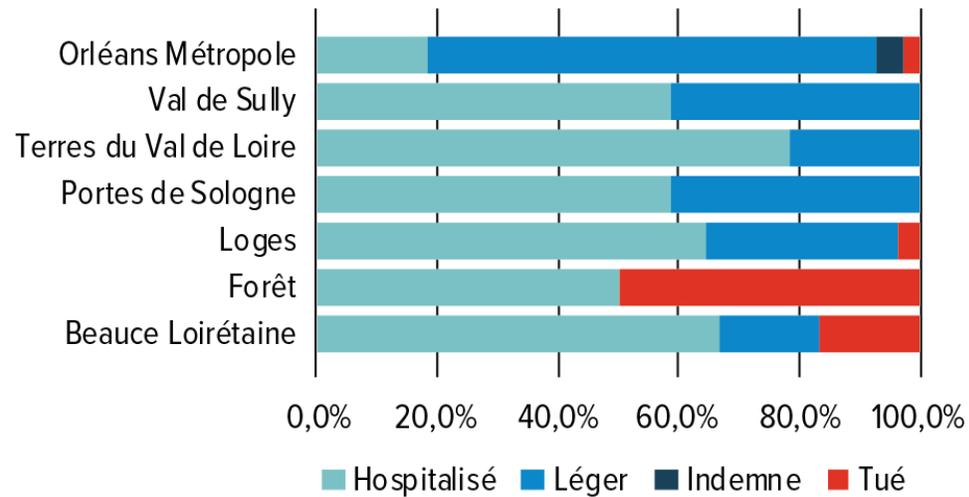


Source : ONISR. Conception : Topos - 2022.

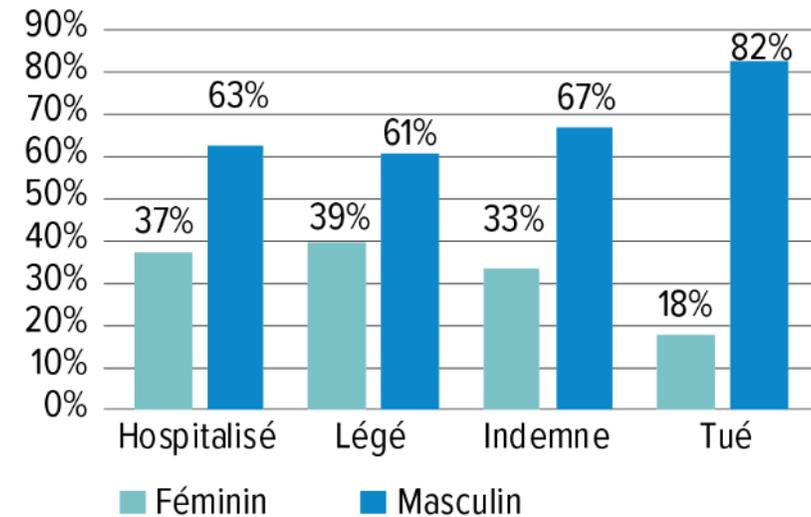


GRAVITÉ DES ACCIDENTS : DES DISPARITÉS ENTRE LES TERRITOIRES ET LE GENRE :

Des trajets plus risqués dans les territoires ruraux de l'Orléanais



Les hommes : des comportements plus à risque

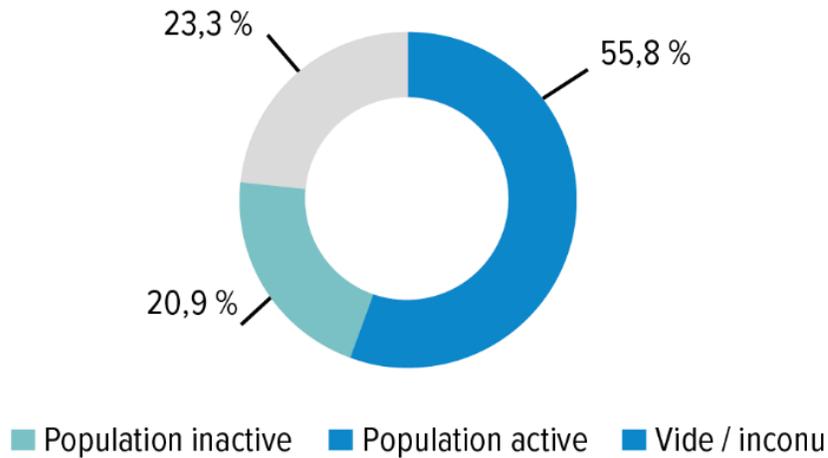


Source : ONISR

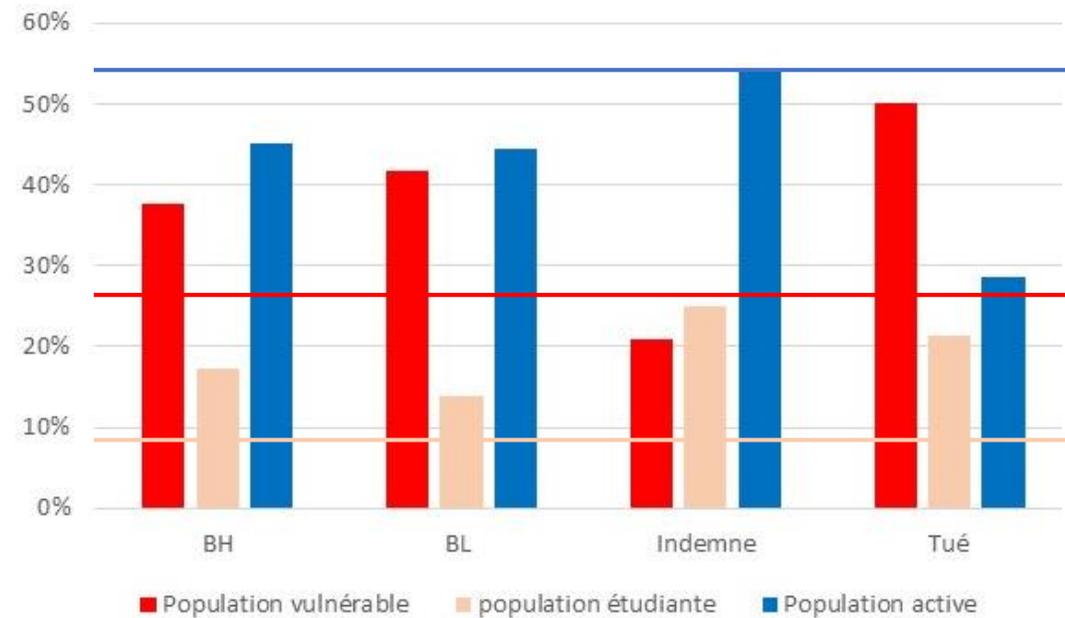


VULNÉRABILITÉ DES MODES ACTIFS ET DES VICTIMES :

Retraités, étudiants et inactifs :
facteur de vulnérabilité



Les mineurs et personnes de plus de 65 ans
plus gravement touchés

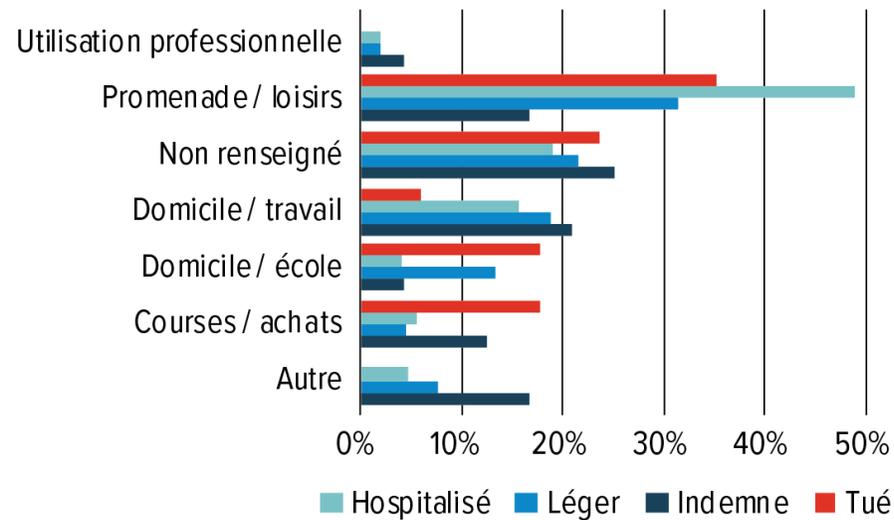


Source : ONISR

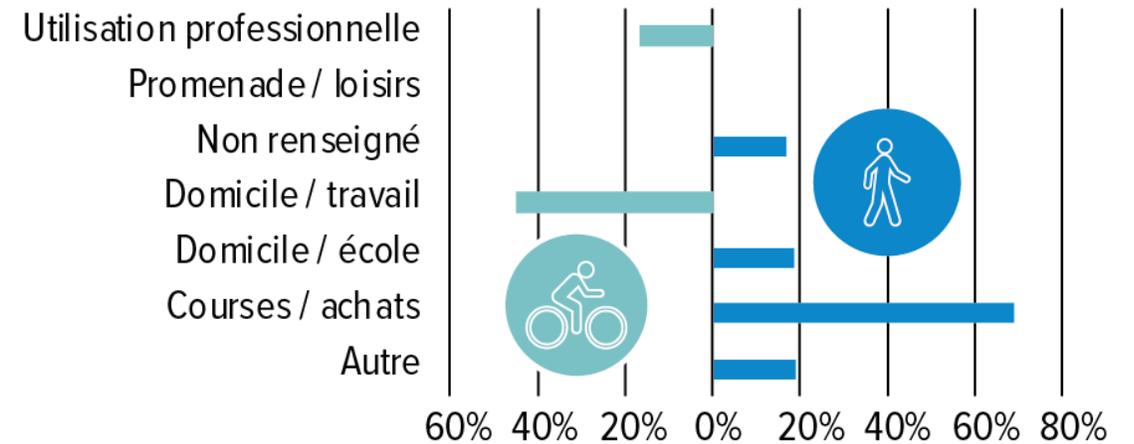


LE MOTIF DU TRAJET : UN FACTEUR DE VULNÉRABILITÉ :

Le motif « promenade /loisirs » :
entre gravité et suraccidentalité



Motif travail : des disparités entre
les cyclistes et les piétons

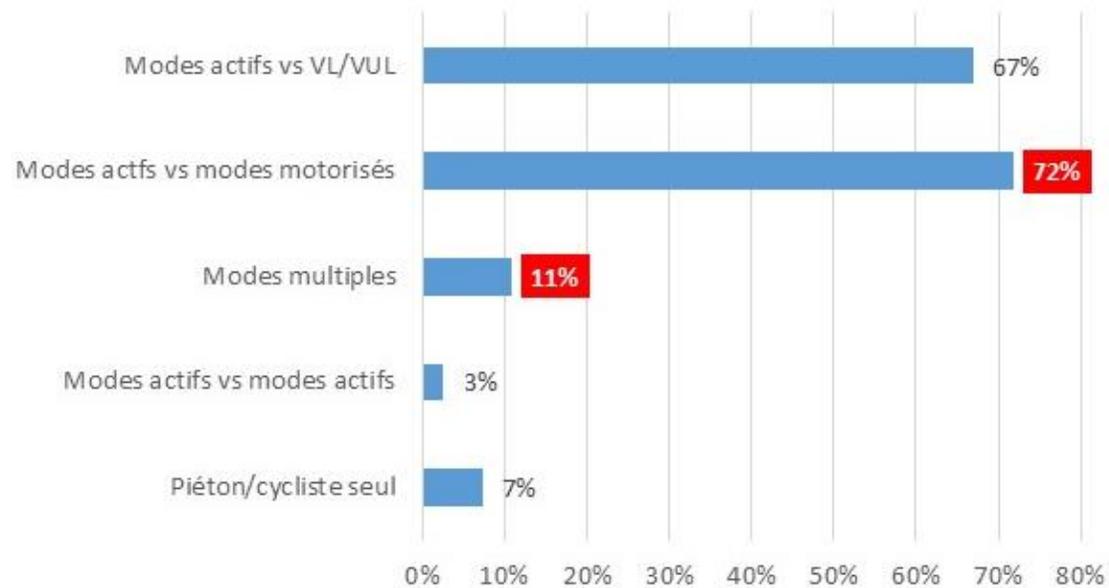


Source : ONISR

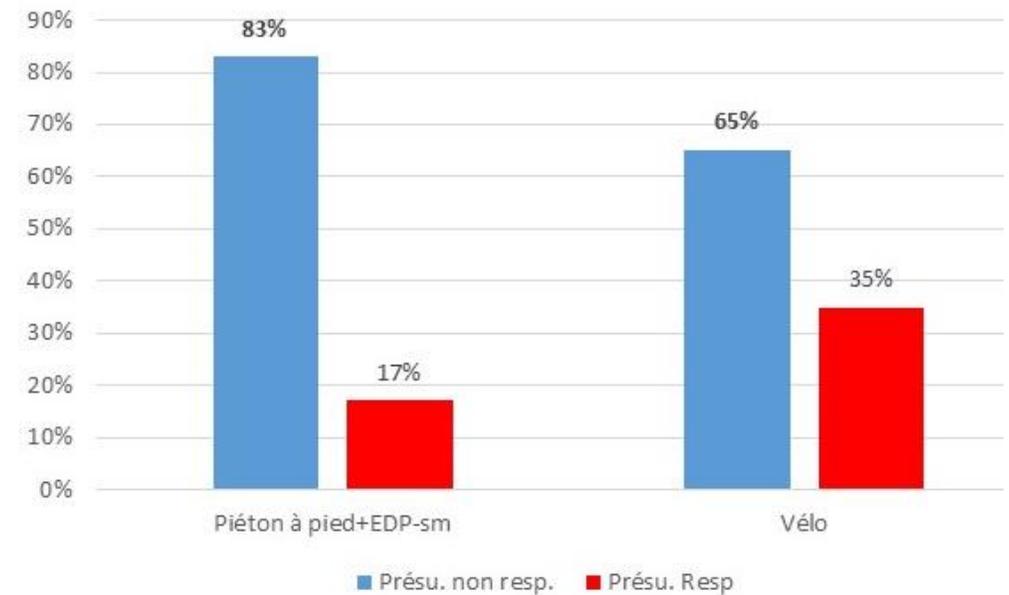


RESPONSABILITÉ : CONTRE QUOI ET À CAUSE DE QUI ?

Modes actifs versus modes motorisés



Une disparité entre les cyclistes et les piétons



Source : ONISR



ENGIN DE DÉPLACEMENT PERSONNEL (EDP) : DÉBUT D'UNE NOUVELLE TENDANCE



Accident impliquant quatre trottinettes électriques (Mâcon 2021)

Source : Le journal de Saône-et-Loire

- Les EDP : un nouveau mode de déplacement urbain
- 2021 : une année de rupture dans l'accidentalité locale
- Une victimologie éloignée des piétons et des cyclistes
- 2022 : des victimes encore plus jeunes



ORLÉANS MÉTROPOLE ET TERRITOIRES RURAUX : PRINCIPAUX ENJEUX

ORLÉANS MÉTROPOLE :

- ☪ **des accidents concentrés sur des espaces complexes** – croisement des flux complexes (gare – carrefour Halmagrand – faubourg Saint-Jean...);
- ☪ **les zones commerciales ;**
- ☪ **effets d'un aménagement favorable aux cyclistes :**
exemple du pont Georges V.

TERRITOIRES RURAUX DE L'ORLÉANAIS :

- ☪ **des victimes (66 %)**, principalement piétonnes, concentrées **dans les zones habitées ;**
- ☪ les accidents en **dehors des zones habitées** concernent principalement les **cyclistes ;**
- ☪ une **vulnérabilité** accentuée dans les **espaces ruraux et périurbains.**



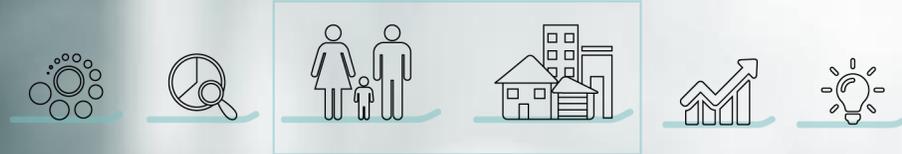
CONCLUSION :

Les facteurs de risque de survenue : démographiques, urbains, infrastructures et comportementaux :

- **genre et l'âge** : les mineures et personnes âgées de plus de 65 ans sont les deux segments de population **les plus exposés aux risques d'accident**,
- **complexité des intersections** (rond-point, croisement avec plus de trois voies de circulation, croisement avec une plateforme de tramway...) **favorise la survenue d'un accident** ;
- **vitesse** : le spectre visuel diminue avec la vitesse (la visibilité des piétons et des cyclistes est corrélée à la vitesse des autres véhicules et à la qualité de l'infrastructure).

Les pistes pour mieux sécuriser l'espace publique :

- **aménagements cyclables séparés et dédiés aux cyclistes** (intérêt de la conspécuité),
- **éclairage des routes de campagne** diminue de moitié le risque d'accident (ex. : Pays-Bas),
- **réalisation d'un audit de sécurité routière**, préventif régulier de tous les passages piétons et de leurs abords,
- **création d'un observatoire de la mobilité des piétons.**



MERCI POUR VOTRE ATTENTION !

