



L'usage des BAAC au niveau national

Le bilan annuel de sécurité routière
Les analyses thématiques du Cerema

Mathis BELTRAMI

Cerema Centre-Est

19 mars 2019 – Journée régionale d'information et d'échanges sur le bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation – Préfecture du Rhône

Quels usages des données BAAC au niveau national ?

- Production annuelle du bilan de la sécurité routière (co-production ONISR - Cerema)
- Production par le Cerema d'études thématiques



Bilan annuel de la sécurité routière



Bilan de l'accidentalité 2017

- Niveau national

- Objectifs :

Observation de tendances au niveau général puis selon différentes thématiques

Aide à l'orientation des politiques publiques

et actions correctrices (infra et comportement)

Aide à l'instruction des évolutions réglementaires

Comparaisons internationales



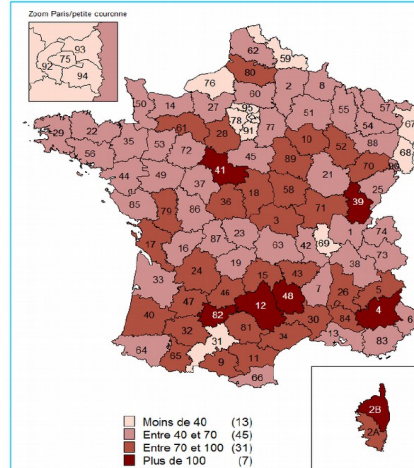
Bilan annuel de l'accidentalité

• Analyse globale (chiffres globaux)

Bilan de l'accidentalité en France (avec outre-mer)

| | | Accidents corporels | Tués à 30 jours | Blessés | dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|--------|---------------------|-----------------|---------|---------------------------|
| Année 2017 | | 61 224 | 3 684 | 76 840 | 29 413 |
| Année 2016 | | 59 927 | 3 738 | 75 830 | 28 828 |
| Evolution 2017 / 2016 | nombre | + 1 297 | - 54 | + 1 010 | + 585 |
| | % | + 2.2% | - 1.4% | + 1.3% | + 2.0% |

Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2013-2017, par département



Catégorie d'usagers :

| Catégorie d'usagers | Nombre | Pourcentage | Évolution (nombre) | Évolution (%) | Évolution (blessés) | Évolution (%) |
|----------------------------------|--------|-------------|--------------------|---------------|---------------------|---------------|
| Pétons | 484 | 14.0% | - 75 | - 13.4% | - 0.2% | - 42.8% |
| Cyclistes | 173 | 5.0% | + 11 | + 6.8% | + 17.7% | - 46.2% |
| Cyclomotoristes | 117 | 3.4% | - 4 | - 3.3% | - 52.8% | - 46.2% |
| Motocyclistes | 669 | 19.4% | + 56 | + 9.1% | - 5.0% | - 25.7% |
| Usagers de véhicules de tourisme | 1 767 | 51.2% | + 7 | + 0.4% | - 16.5% | - 60.4% |
| Usagers de véhicules utilitaires | 99 | 2.9% | - 31 | - 23.8% | - 32.2% | + 82.5% |
| Usagers de poids lourds | 51 | 1.5% | - 4 | - 7.3% | - 21.5% | - 47.6% |
| Transports en commun | 14 | 0.4% | + 2 | + 16.7% | + 250.0% | - 80.0% |
| Voitures et tricycles | 27 | 0.8% | - 3 | - 10.0% | - 10.0% | + 15.4% |
| Autres | 47 | 1.4% | + 12 | + 34.3% | + 2.2% | + 27.8% |

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année 2017





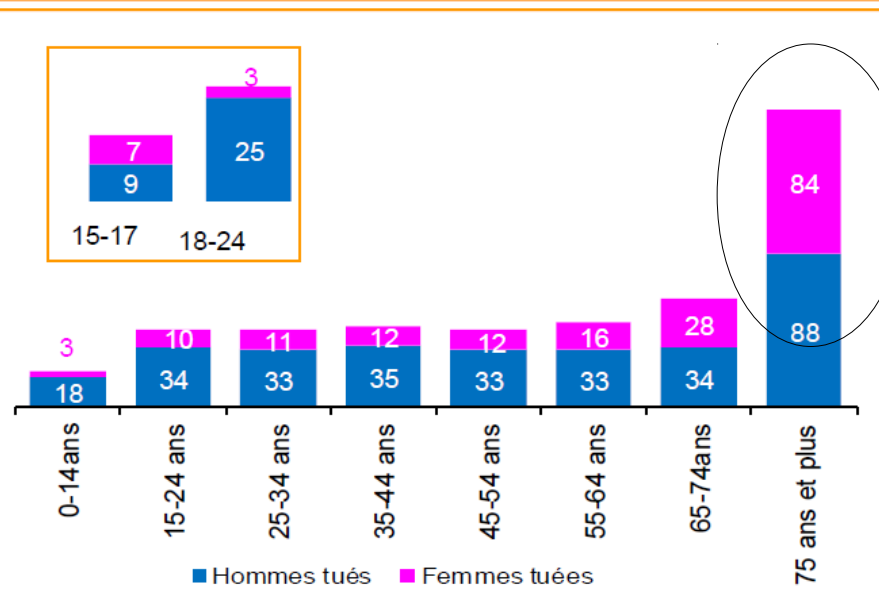
Bilan annuel de l'accidentalité

• Analyse thématique : exemple des piétons

| Accidents | Tués piétons | BH piétons | T/100BH* |
|--|--------------|--------------|----------|
| 10 773 | 484 | 4 439 | 11 |
| Évolution annuelle moyenne du nombre de piétons tués entre... ** | | | |
| 2016 et 2017 | 2010 et 2017 | 2000 et 2010 | |
| - 13,4 % | - 0,0 % | - 5,4 % | |

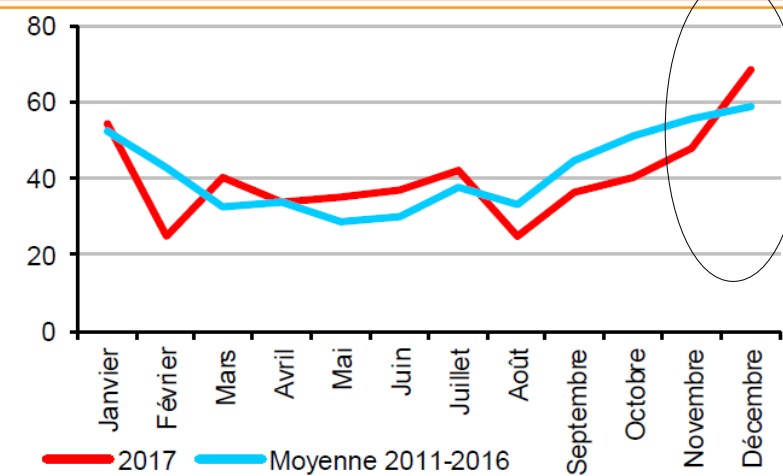
* Nombre de piétons tués pour 100 blessés hospitalisés (BH).
** Lecture : entre 2000 et 2010, le nombre de piétons tués a diminué en moyenne de - 5,4 % par an.

Nombre de piétons tués par classe d'âge et par sexe



Enjeux sur l'âge et l'accessibilité

Nombre de piétons tués par mois



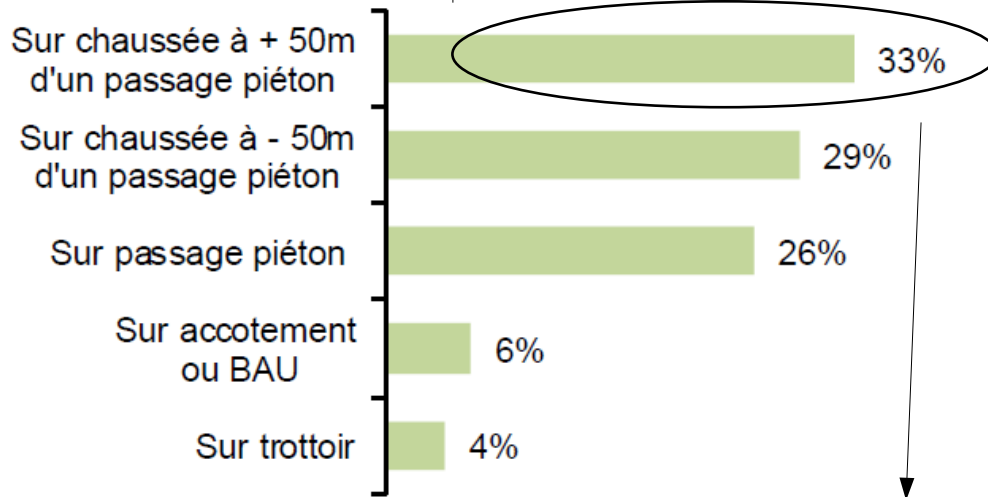
Enjeux sur les conditions de visibilité et de perception (période nocturne)



Bilan annuel de l'accidentalité

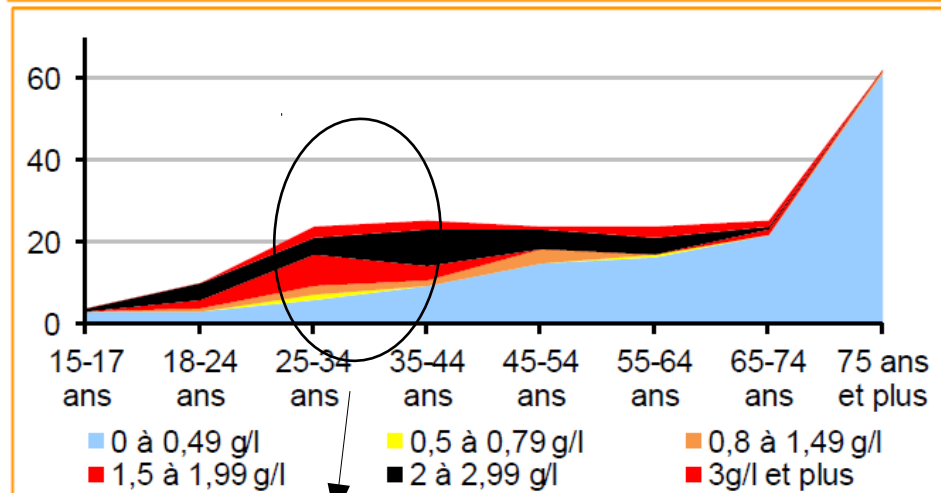
- Analyse thématique : exemple des piétons

Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident



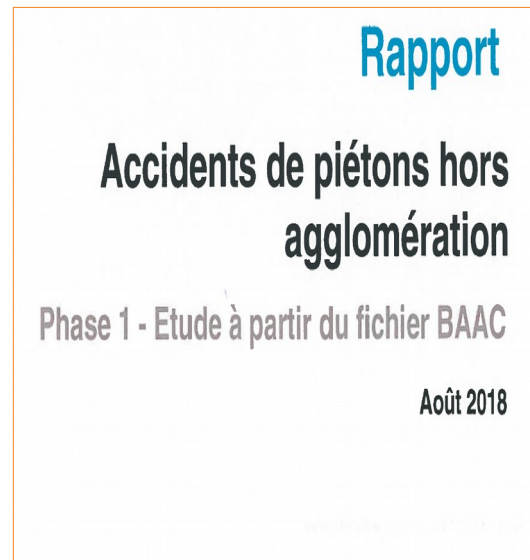
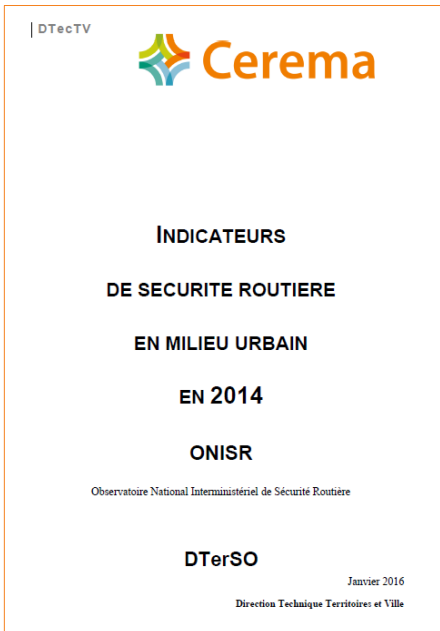
Enjeux sur la modération de la vitesse et la priorité du piéton / densification des passages piétons en zones urbaines.

Nombre de piétons tués selon l'âge et leur taux d'alcool (pour les taux connus)



Enjeu peu connu de l'alcoolémie des piétons comme facteur d'accident mortel

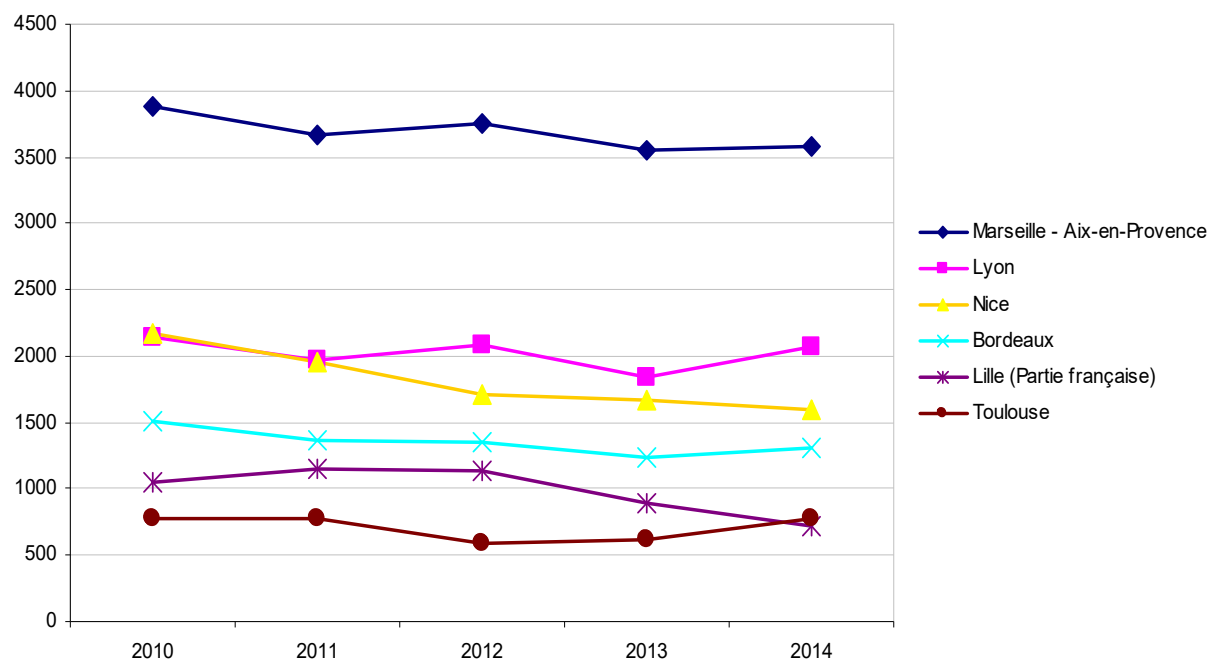
Études thématiques approfondies



Indicateurs de SR en MU

- Analyse thématique : comparaison inter-agglomérations

EVOLUTION DES ACCIDENTS SUR 5 ANS DANS LES UNITES URBAINES DE PLUS DE 100000 HAB.



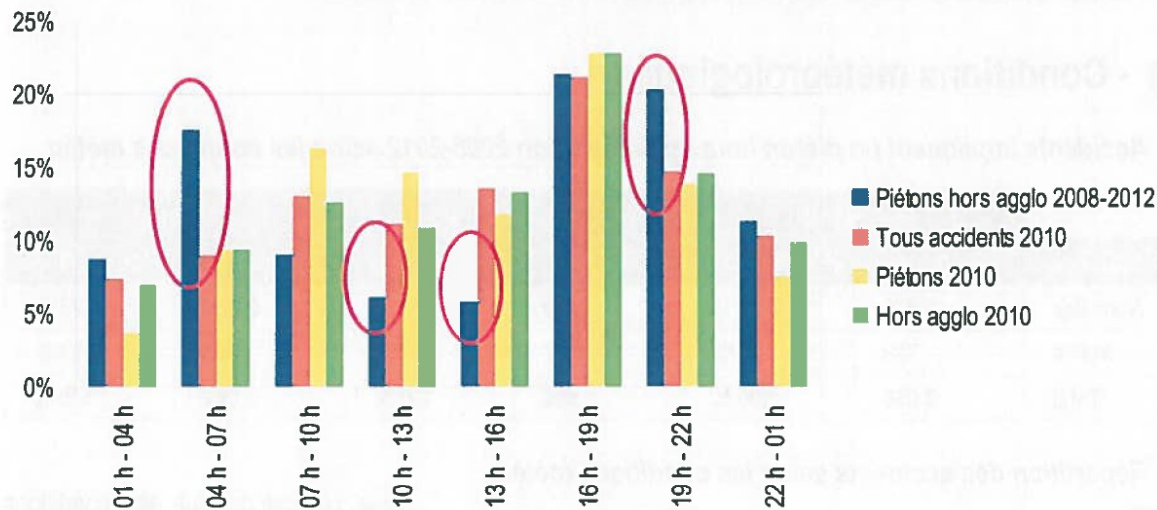
Source ONISR 2014

Sur ces 5 années et ces 5 unités urbaines, les accidents ont globalement diminué de 13 % mais suivant les lieux, ils ont baissé de façon plus ou moins marquée : - 31 % à Lille alors que seulement -3 % à Lyon et aucune baisse à Toulouse.

Accidents piétons hors agglo.

- Mortalité des piétons hors agglo.

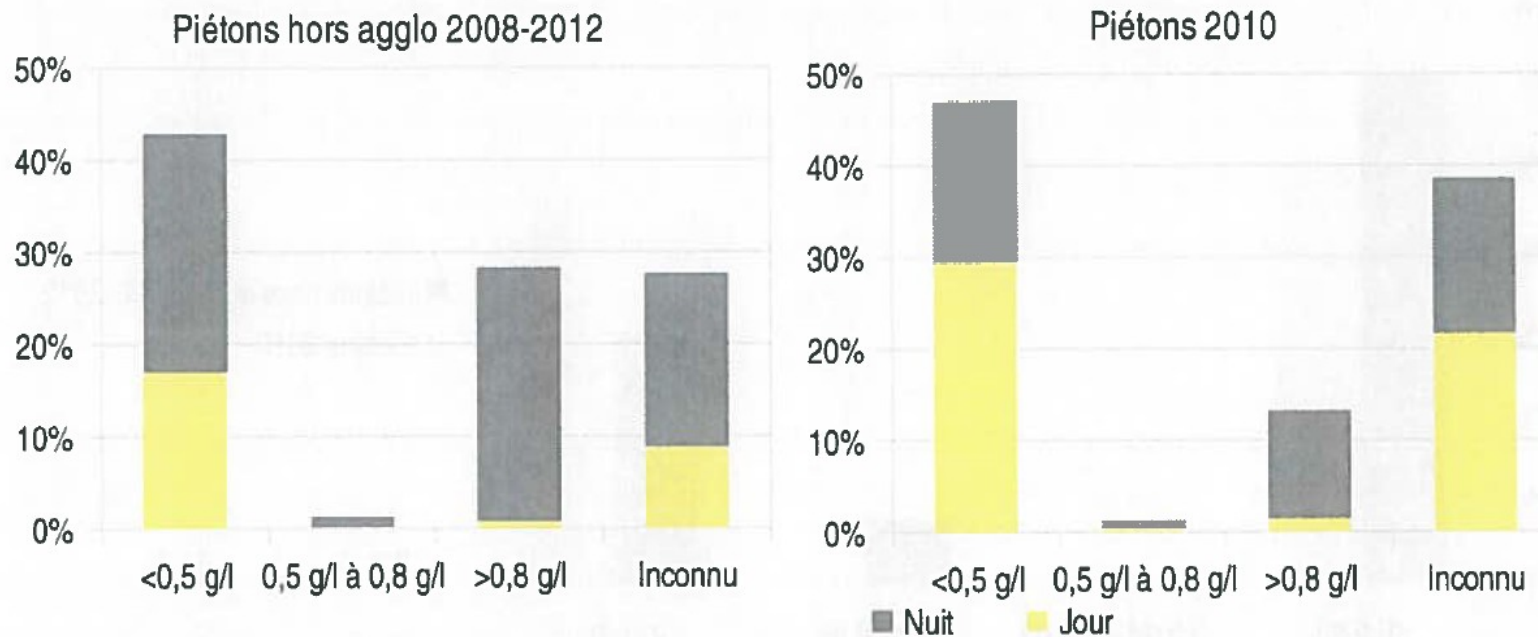
Répartition des personnes tuées selon l'heure



La mortalité des piétons hors agglomérations est spécifique : pic entre 19h et 22h tous les jours , ainsi que de 4h à 7h le WE. **La visibilité du piéton la nuit est un enjeu.** La majorité des accidents impliquant un piéton hors agglomération se déroulent sur des RD et RC, hors intersection.

Accidents piétons hors agglo.

- Mortalité des piétons hors agglo.



30 % des piétons tués hors agglomération ont un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,5 g/L (contre 14 % en moyenne). C'est une problématique de nuit. En plus d'une visibilité réduite, la plupart des comportements piétons de nuit sont dangereux (traversées, marche en milieu de chaussée...)

Accidents piétons sur rues avec TC

- BAAC + analyses PV (anonymisées)
- 8 agglomérations
- 66 % des accidents piétons sur les rues avec sites TC ont un lien avec un TC (tram-bus)
- Très forte représentativité des 13-25 ans
- Pour les accidents directs piétons – tramway :
 - Au moins 17% des piétons avaient un distracteur (téléphone portable, écouteurs),
 - Au moins 13 % avaient un handicap
 - Au moins 13 % avaient un taux élevé d'alcoolémie

Accidents piétons sur rues avec TC

Facteurs liés aux infrastructures



non perception de l'espace tramway (8 cas), notamment du fait d'une faiblesse de contraste entre la plateforme tramway et les voies routières

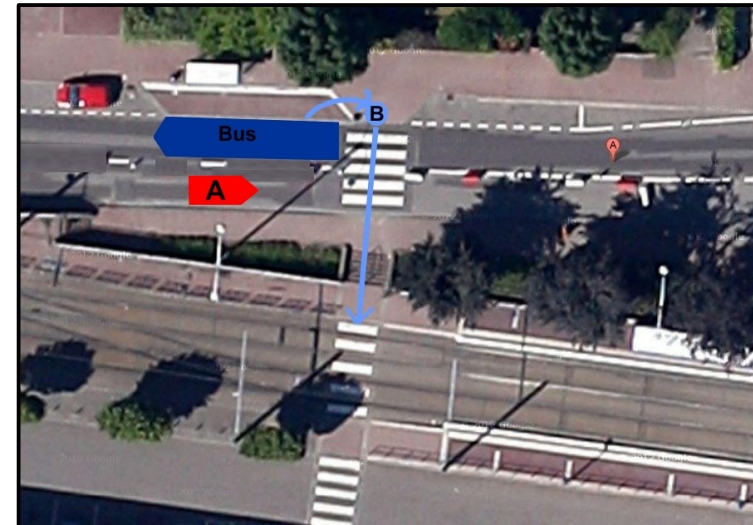


non perception de l'arrivée du tramway (7 cas), notamment du fait d'absence de signalisation sur la plateforme tramway quand il y en a sur la voirie

Accidents piétons sur rues avec TC

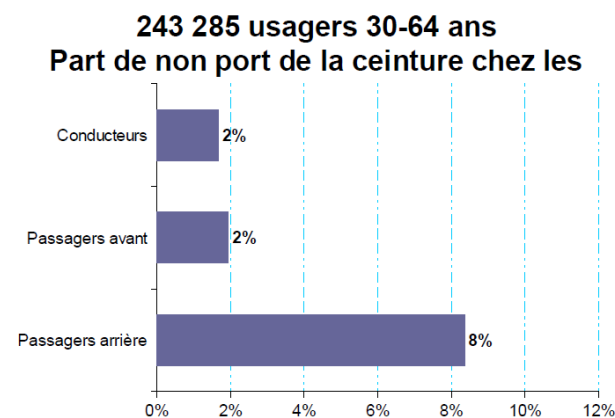
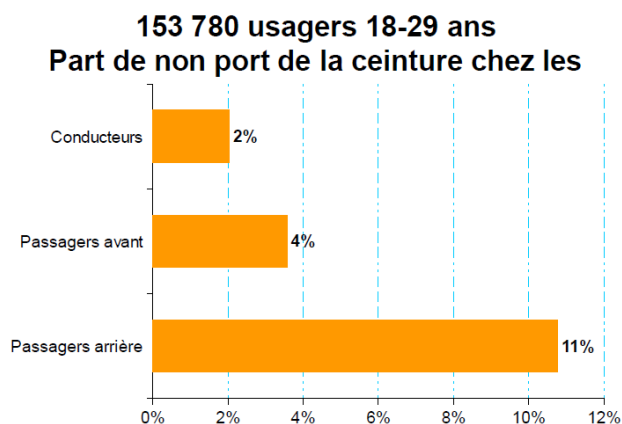
Étude des accidents piétons
sur des rues avec
aménagement de sites de
transports collectifs

Facteurs liés aux infrastructures



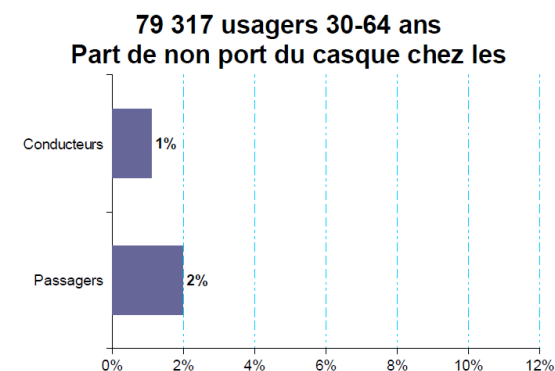
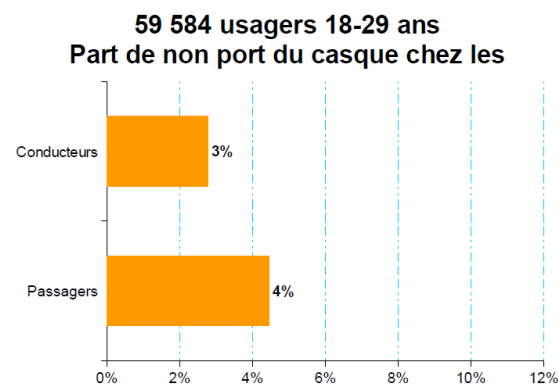
14 cas de masque à la visibilité dont 4 cas de piétons descendant du bus, traversant derrière le bus, masqué par véhicule arrivant en face

Accidentalité des jeunes (18-29)

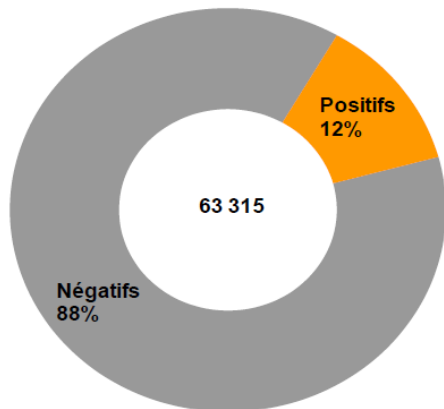
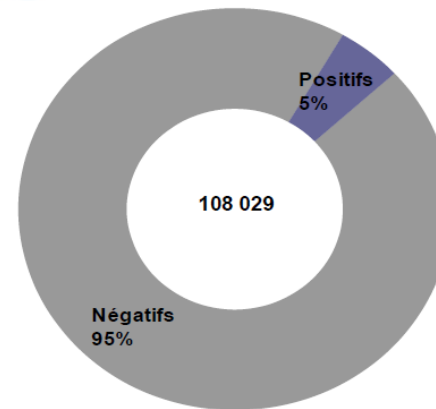
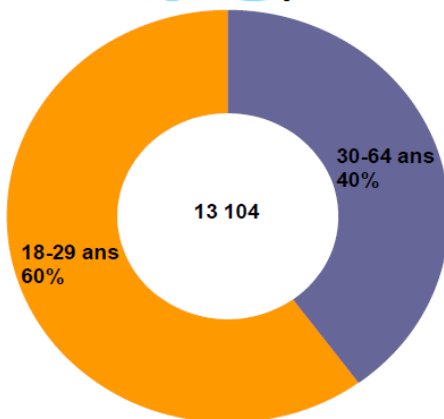
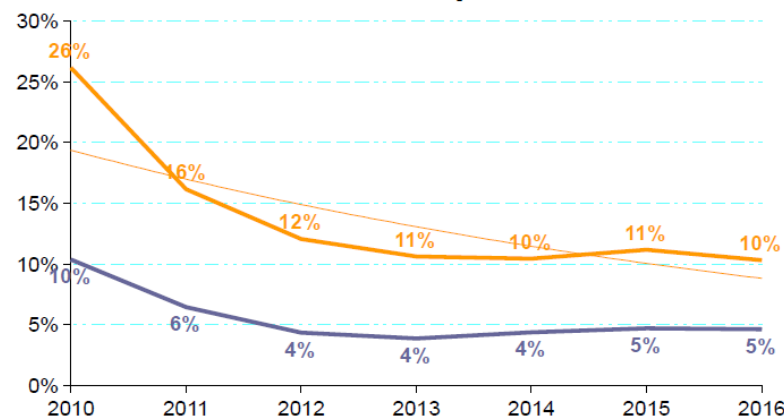


Un non port de la ceinture 2 fois plus fréquent chez les passagers avant VL 18-29 ans

Un non port du casque 3 fois plus fréquent chez les conducteurs 2RM 18-29 ans



Accidentalité des jeunes (18-29)

Conducteurs 18-29 ans

Conducteurs 30-64 ans

Conducteurs positifs

Conducteurs positifs


Parmi les 18-29 ans conducteurs pour lesquels l'information « stupéfiants » est connue, 12 % ont été contrôlés positifs. C'est 7 points de plus que pour les conducteurs de 30 à 64 ans. Les 18-29 ans représentent 60 % des conducteurs testés positifs alors qu'ils représentent 35 % des conducteurs de 18-64 ans et ne réalisent que 24 % des km parcourus.

Mais surtout ce qui est important...



Mais surtout ce qui est important...

Disposer de **données fiables** pour quantifier les enjeux et peser sur la prise de décisions :

- Quelles politiques publiques mener ?
- Où doit-on investir en matière d'aménagement ?
- Quelle est la cible de notre action ?
- Etc...



Merci de votre participation

Pour en savoir plus :

www.cerema.fr