

Les Accidents graves suivant la catégorie des voies du réseau hiérarchisé de voiries de Bordeaux Métropole

Analyse basée sur les accidents survenus de 2016 à 2020



Club accidents en milieu urbain

26/11/2021

Objectif: évaluer la densité d'accidents suivant le statut de la voie et son rôle au sein du réseau routier

Évaluation s'appuyant sur le réseau hiérarchisé de voirie de Bordeaux Métropole.

(cf. délibération du conseil de Bordeaux Métropole n°2017-824)

Cette hiérarchisation constitue le socle territorialisé permettant l'adaptation des modalités d'aménagement de l'espace public aux contextes locaux. Elle comprend 4 niveaux de voiries ouvertes à la circulation automobile.

Sur un ensemble de 3500 km de voiries métropolitaines, on distingue:

- Les voiries structurantes d'agglomération : 3% du linéaire
- Les itinéraires inter-communaux : 16% du linéaire
- Les voies inter-quartiers : 12% du linéaire
- Les voies de dessertes locales: 69% du linéaire

La densité d'accidents a également été analysée en lien avec le volume de trafic en circulation.

Le nombre de véhicules.km circulant sur les différentes catégories de voie a été évalué par le Cerema dans le cadre d'un partenariat de recherche&développement.

La hiérarchie du réseau viaire

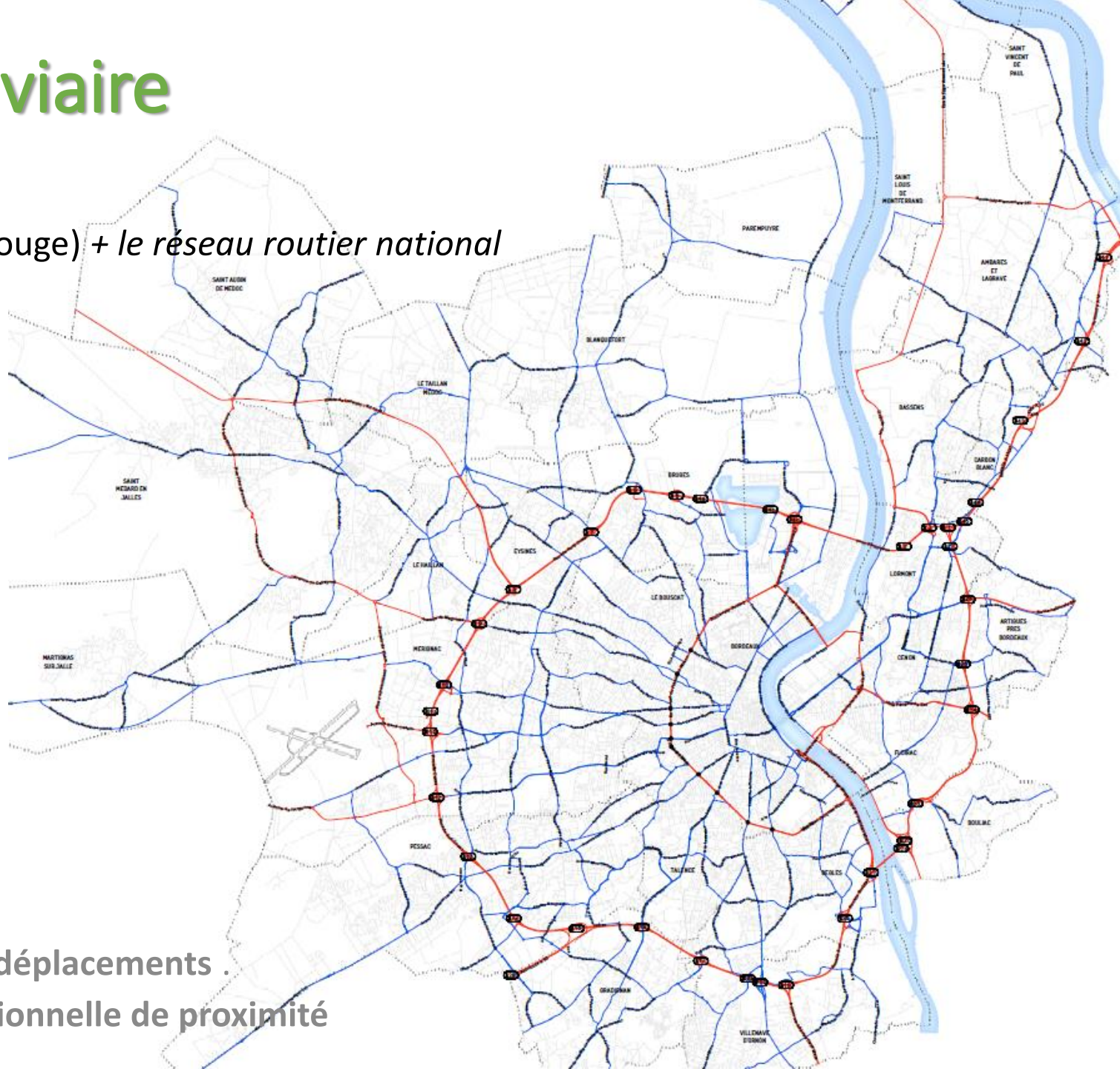
Quatre catégories de voies routières:

Réseau 1: voiries structurantes d'agglomération (rouge) + le réseau routier national

Réseau 2: itinéraires inter-communaux (bleu)

Réseau 3: voies inter-quartiers (vert)

Réseau 4: voies de dessertes locales



- voies de niveaux 1 et 2 : Voirie à dominante de déplacements .
- voies des niveaux 3 et 4 : Voirie à vocation relationnelle de proximité

Nombre d'accidents graves par catégorie de voies

Une analyse sur les 5 dernières années (accidents survenus de 2016 à 2020),

- Ciblent uniquement les accidents graves (blessés hospitalisés ou tués) qui sont les accidents les mieux recensés par les forces de l'ordre,
- Uniquement sur le réseau routier métropolitain (hors rocade et autoroutes).

16% des accidents graves ont eu lieu sur un axe structurant, 54% sur une liaison intercommunale, 20% sur une voie inter-quartiers, 10% sur une voies de desserte locale.

A noter: La moitié des accidents graves implique des 2 roues motorisés.

Nombre d'accidents graves (blessés hospitalisés ou tués) suivant la catégorie des voies

Accidents sur 5 ans	axes structurants RHV cat. 1	liaisons intercommunales RHV cat. 2	liaisons interquartiers RHV cat. 3	dessertes locales RHV cat. 4	TOTAL
Total	103	338	123	66	630
Acc impliquant un piéton	9	91	40	19	159
Acc impliquant un vélo	14	44	18	8	84
Acc impliquant un 2RM	52	165	56	30	303
Acc impliquant un VL	92	285	106	53	536

Densité d'accidents graves par kilomètre de voie

Par kilomètre de voie, le nombre d'accidents graves est logiquement nettement moins important sur les voiries locales que sur les voies principales:

- 30 fois moins d'accidents par km de voies entre les voies les plus locales (catégorie 4) et les voies les plus structurantes (catégorie 1).
- les accidents impliquant un piéton sont moins nombreux sur les voies de catégorie 1 mais ce sont des axes très peu fréquentés par les piétons : *boulevard de l'entre deux mers, route de Lacanau, exRDs sur la Presqu'île, boulevards de Bordeaux, avenue de Magudas, boulevard technologique, déviation de Beutre...*

Nombre d'accidents graves par an pour 100 km de voies

	axes structurants RHV cat. 1	liaisons intercommunales RHV cat. 2	liaisons interquartiers RHV cat. 3	dessertes locales RHV cat. 4	TOTAL
<i>Tous types d'accident</i>	18,2	12,3	5,7	0,5	3,6
Acc. impliquant un piéton	1,6	3,3	1,8	0,2	0,9
Acc. impliquant un vélo	2,5	1,6	0,8	0,1	0,5
Acc. impliquant un 2RM	9,2	6,0	2,6	0,2	1,7
Acc. impliquant un VL	16,3	10,4	4,9	0,4	3,0

Densité d'accidents graves vis-à-vis du trafic routier en circulation

Rapportée aux trafics routiers en circulation, la densité d'accidents est assez similaire quelle que soit la catégorie de la voie.

Ainsi, sur les voies locales, malgré une proportion plus importante d'usagers vulnérables, l'accidentalité rapportée au nombre de voitures en circulation n'est pas plus forte.

Nombre d'accidents graves par an pour 1 million de véh.km routier

	axes structurants RHV cat. 1	liaisons intercommunales RHV cat. 2	liaisons interquartiers RHV cat. 3	dessertes locales RHV cat. 4	TOTAL
<i>Tous types d'accident</i>	10,0	12,7	13,3	11,1	12,1
Acc. impliquant un piéton	0,9	3,4	4,3	3,2	3,1
Acc. impliquant un vélo	1,4	1,7	2,0	1,3	1,6
Acc. impliquant un 2RM	5,0	6,2	6,1	5,0	5,8
Acc. impliquant un VL	8,9	10,7	11,5	8,9	10,3

Les accidents graves – l'enjeu de l'apaisement des vitesses

- Vis-à-vis du trafic routier en circulation, la densité d'accidents graves impliquant un piéton ou un vélo est sensiblement plus forte sur les voies inter-quartiers (cat.3) que sur les autres catégories de voies.
- Ce sont des voies qui sont le plus souvent toujours limitées à 50km/h, contrairement aux voies de dessertes locales (cat.4) pour partie déjà limitées à 30km/h. Elles ont pourtant également une vocation relationnelle et de proximité avec un usage accru de déplacements à vélos et à pied.
- L'apaisement de la circulation sur ces voies, et plus généralement les démarches « ville 30 », sont donc utiles pour réduire le nombre d'accidents impliquant des usagers vulnérables.

Nombre d'accidents graves par an pour 1 million de véh.km routier

	axes structurants RHV cat. 1	liaisons intercommunales RHV cat. 2	liaisons interquartiers RHV cat. 3	dessertes locales RHV cat. 4	TOTAL
<i>Tous types d'accident</i>	10,0	12,7	13,3	11,1	12,1
Acc. impliquant un piéton	0,9	3,4	4,3	3,2	3,1
Acc. impliquant un vélo	1,4	1,7	2,0	1,3	1,6
Acc. impliquant un 2RM	5,0	6,2	6,1	5,0	5,8
Acc. impliquant un VL	8,9	10,7	11,5	8,9	10,3