

Safer City Streets – Comparaisons internationales de sécurité routière en ville

Rachele Poggi

16e édition du club Outils accidents en milieu urbain - 23 novembre 2018

**Organisation
Inter-gouvernementale**
59 pays membres

Réservoir d'idées

Sommet du FIT



2018
**Table ronde sur la
sécurité à vélo**

33
Experts

16
Pays





Cycling Safety
Summary and Conclusions

168
Roundtable



**The Safety of E-Bikes
in The Netherlands**
Discussion Paper

168
Roundtable

Paul Schepers
Utrecht University
Karin Klein Wolf
Consumer and Safety Institute,
Amsterdam
Elliot Fishman
Institute for Sustainable Transport,
Melbourne



**Light Protection of
Cycle Lanes:**
Best Practices
Discussion Paper

168
Roundtable

Brian Deegan
Urban Movement



**The Safety of
Bike Share Systems**
Discussion Paper

168
Roundtable

Elliot Fishman
Institute for Sustainable Transport,
Melbourne
Paul Schepers
Utrecht University



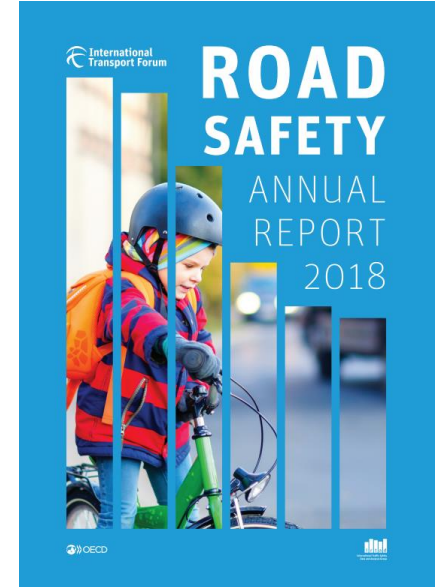
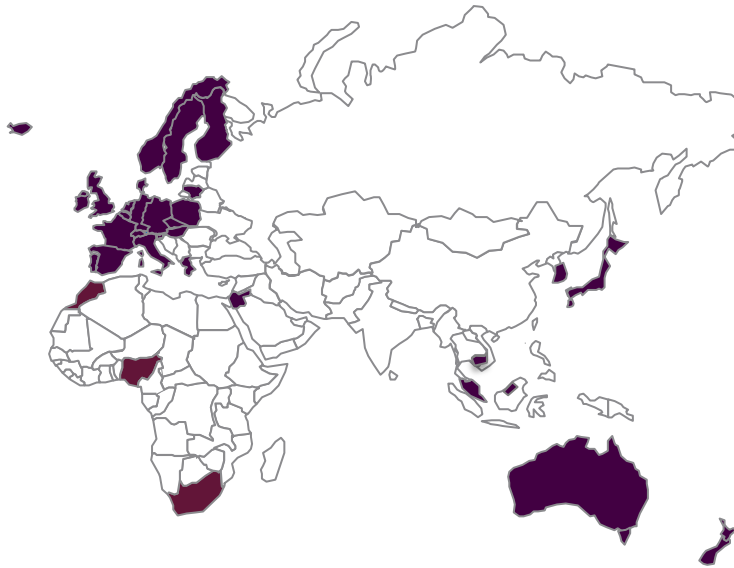
**Exposure-Adjusted Road
Fatality Rates for
Cycling and Walking
in European Countries**
Discussion Paper


168
Roundtable

Alberto Castro
University of Zurich
Soraja Kahlmeier
University of Zurich
Thomas Götschi
University of Zurich

International Traffic Safety Data and Analysis Group

IRTAD





**Alcohol-Related
Road Casualties in
Official Crash
Statistics**

published
in 2018

Speed and Crash Risk

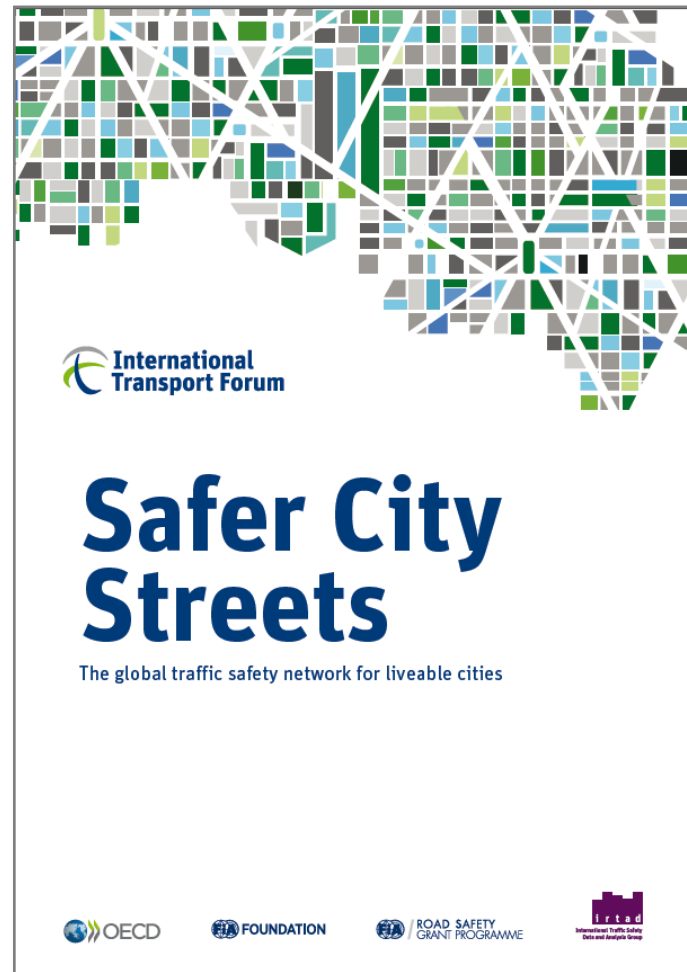
published
in 2018



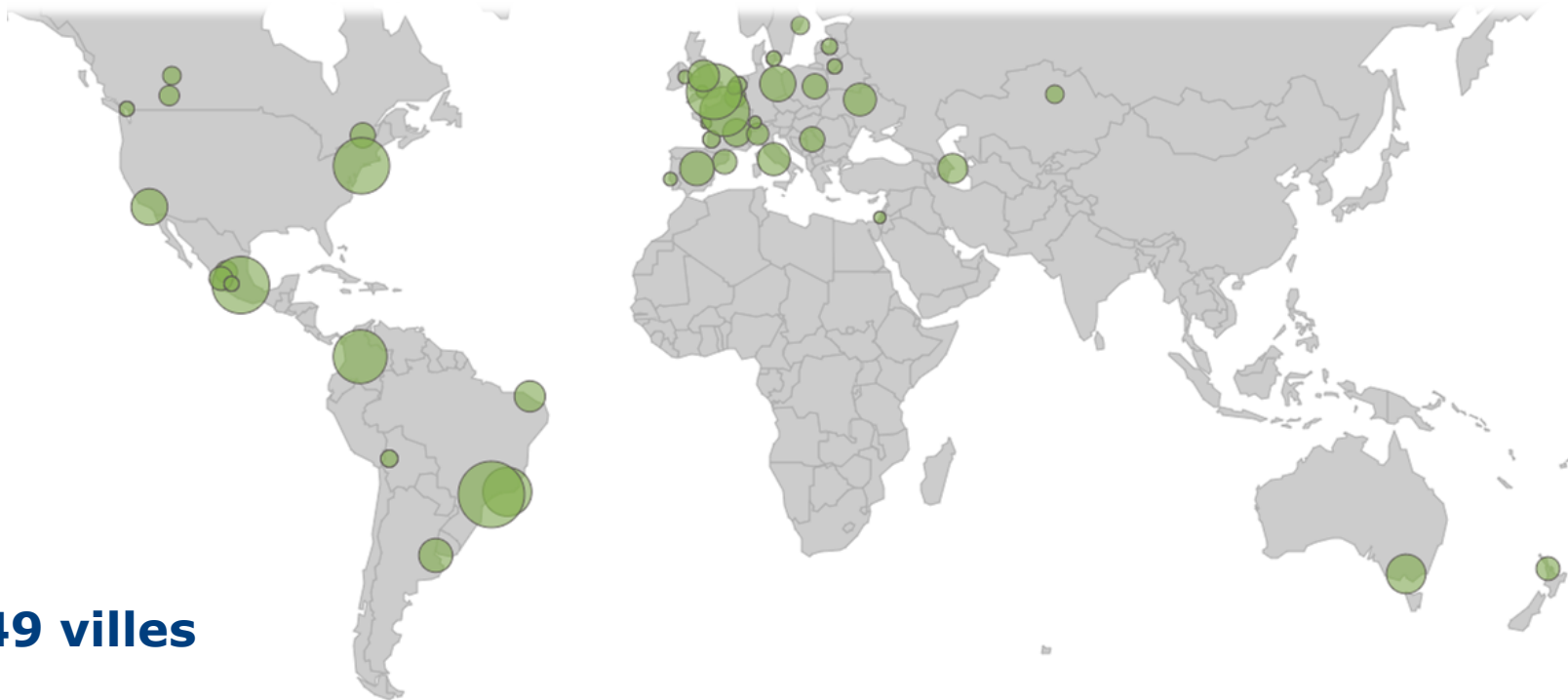
Safer City Streets

**Réseau
d'experts**

**Base de
données**



Safer City Streets



► **49 villes**

20-21 April 2017

**1^{ère} réunion
à Paris**

28 villes

**20 autres
organisations**



20-21 November 2018

4^{ème} réunion à Londres et Manchester

24 villes

En partenariat avec:
> **POLIS**



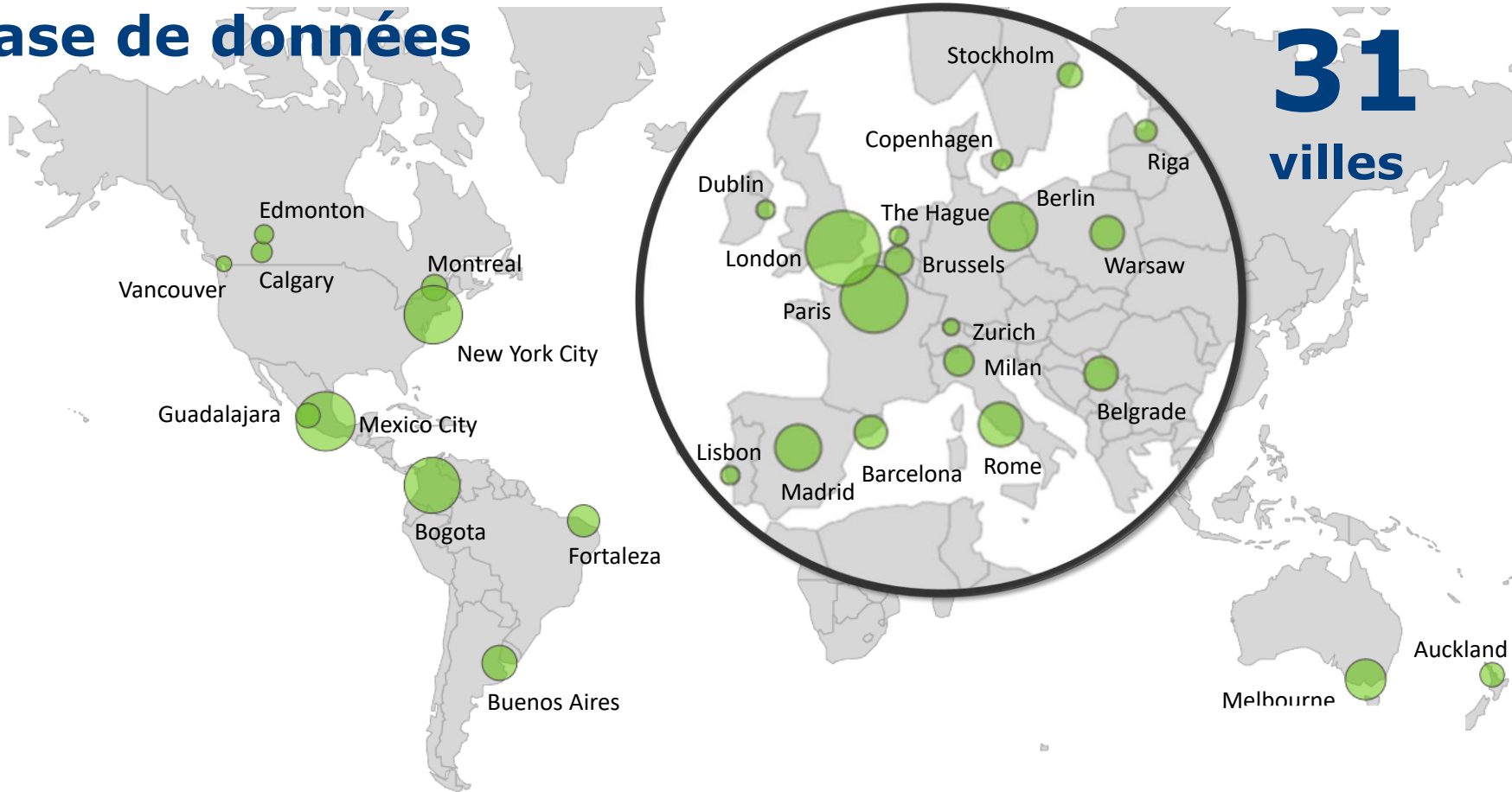
Sommet du FIT

23-25 Mai 2018
Leipzig



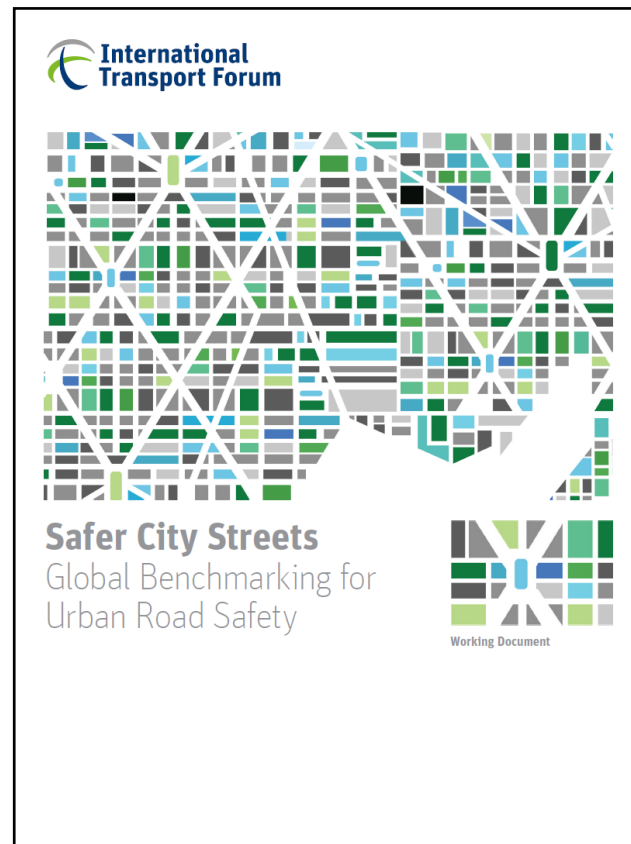
Base de données

31
villes



Une publication en réponse à 7 questions clés

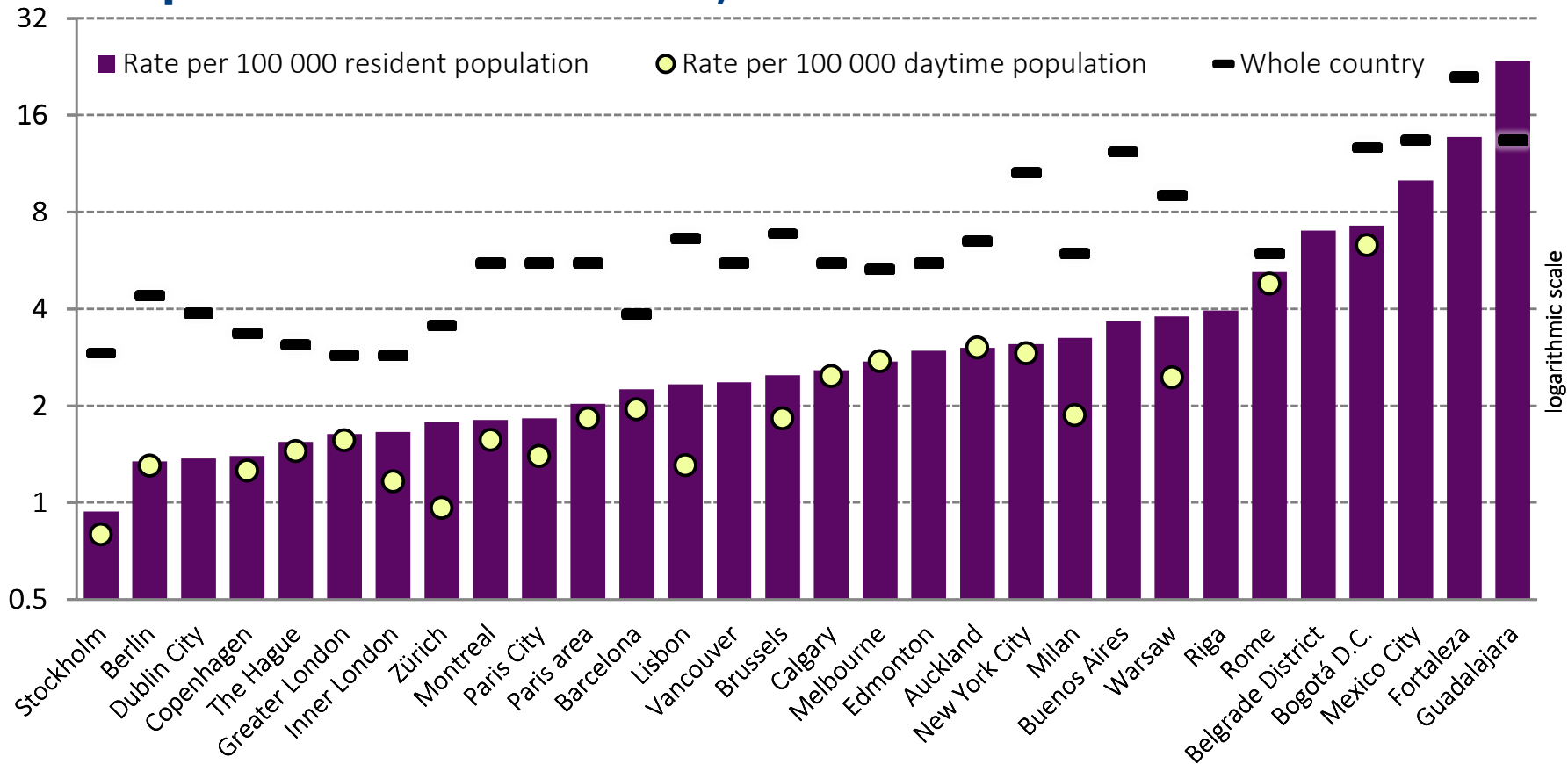
1. Les villes sont-elles dangereuses ?
2. Peut-on mesurer le niveau de sécurité routière dans les villes ?
3. Un suivi dans le temps est-il possible ?
4. Quels sont les facteurs qui déterminent le niveau de sécurité routière ?
5. Les villes sont-elles confrontées à des défis spécifiques ?
6. Quel est l'impact du report modal sur la santé publique ?
7. Quelles recommandations pouvons-nous faire ?





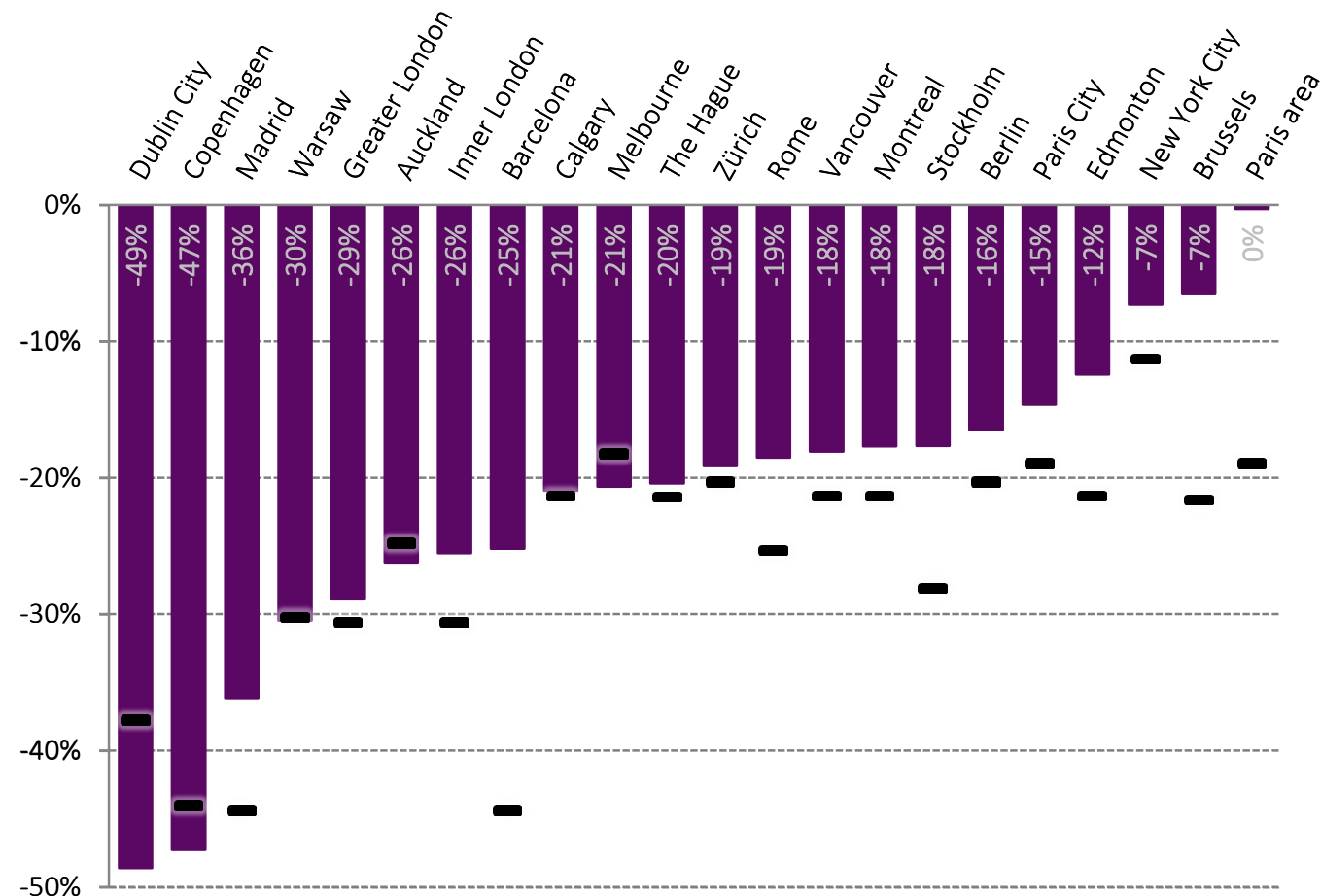
**Premiers
indicateurs**

Tués pour 100 000 habitants, 2011-2015



Nombre de tués,

variation entre
2006-10 et
2011-15



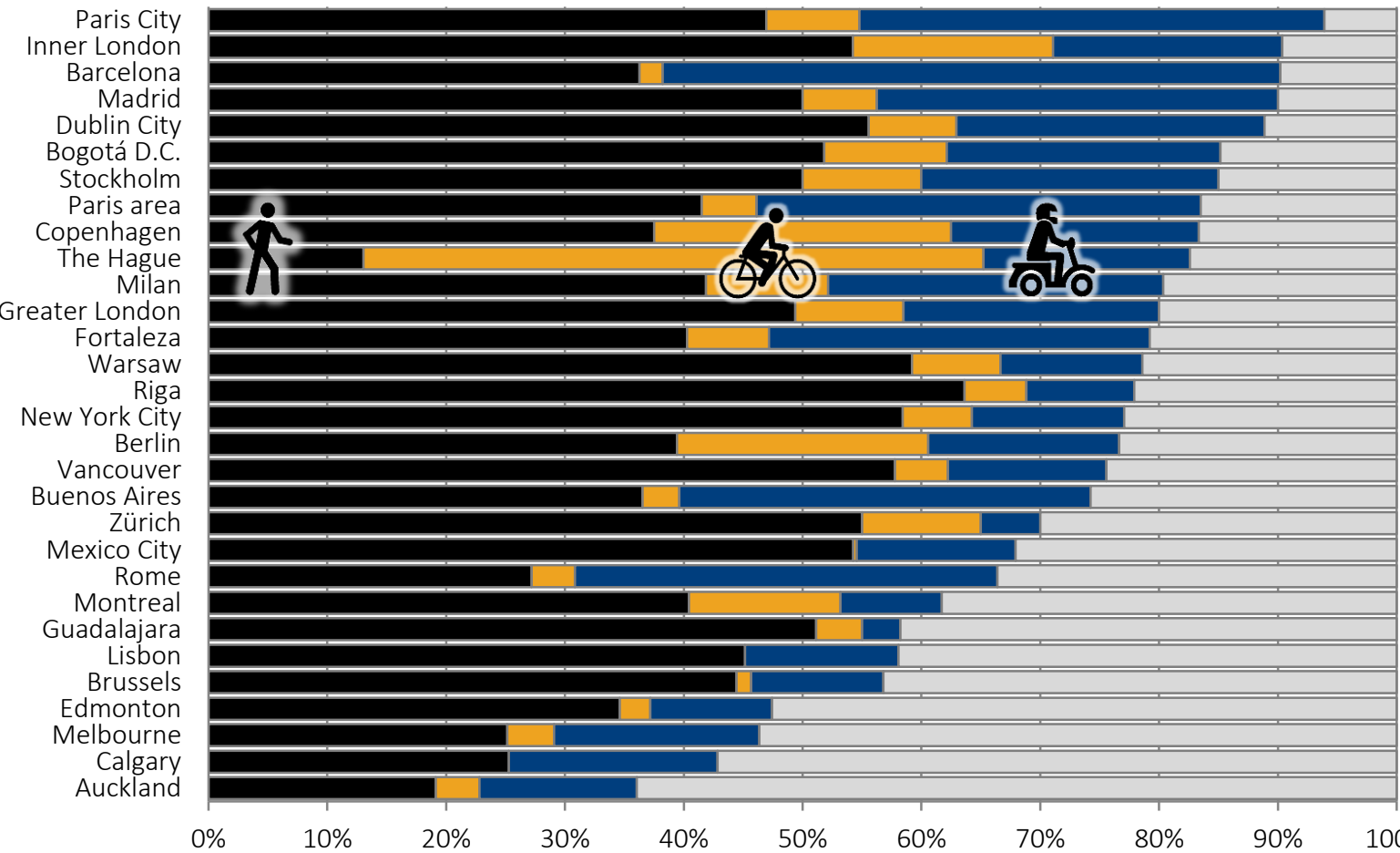
■ City
■ Whole country



Analyse par mode

pedestrian bicycle powered-2-wheeler other road users

Part de différents modes dans le nombre de tués, 2013-2015

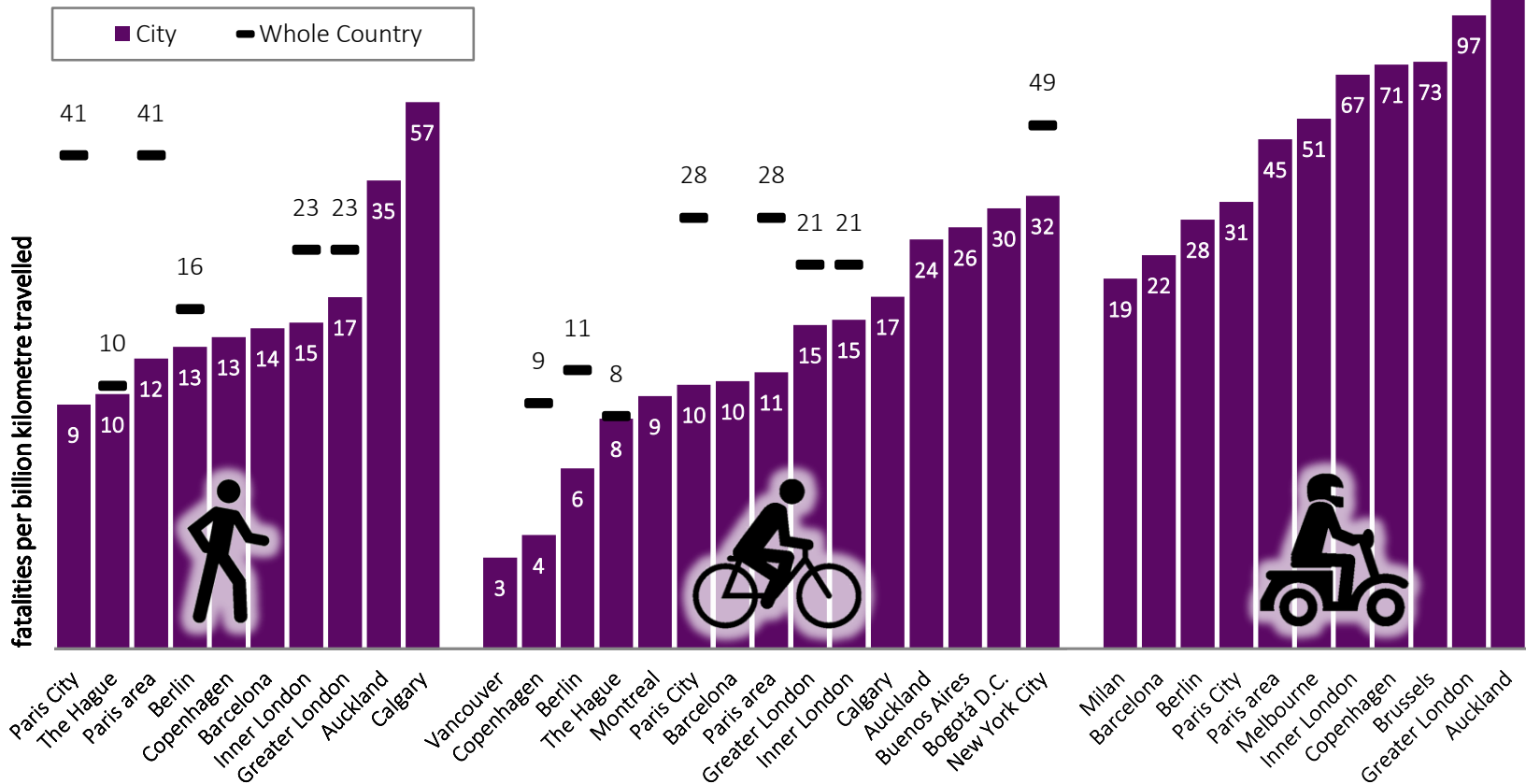


Les villes sont-elles confrontées à des défis spécifiques ?

- Les usagers vulnérables représentent 8 tués sur 10 dans la circulation urbaine – contre 4 sur 10 au niveau national.
- En conséquence, pour protéger ces usagers, des thèmes spécifiques aux villes sont privilégiés : modération du trafic, limitations de vitesse, poids-lourds à vision directe, etc.



Risque mortel par unité de distance parcourue, 2011-2015

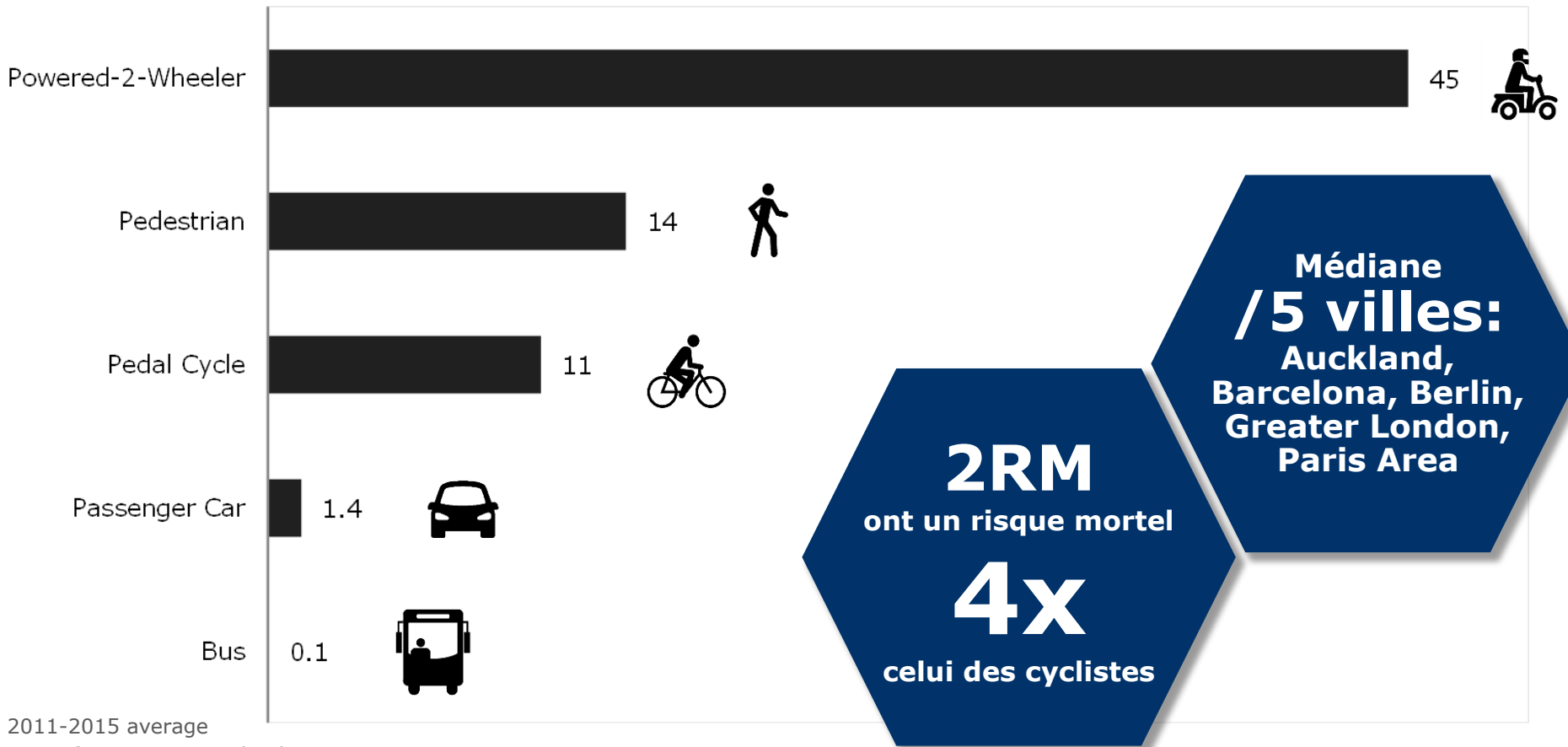


Les villes sont-elles dangereuses ?

- Vivre et se déplacer dans les villes semble être plus sûr, quel que soit l'indicateur choisi, en comparaison avec les zones rurales.
- Pourtant, la plupart des populations urbaines expriment une peur du vélo et une peur de laisser leurs enfants aller à l'école à pied.
- En ce sens, nous recommandons de créer un environnement où les gens *sont* et *se sentent* en sécurité.



Tués par milliard de passagers-kilometres



Tués par milliard de passagers-kilometres



Powered-2-Wheeler



Pedestrian

14



Pedal Cycle



Passenger Car



Bus



**Risque
imposé aux
usagers
vulnérables**
(Bogota, Paris City,
Inner London)

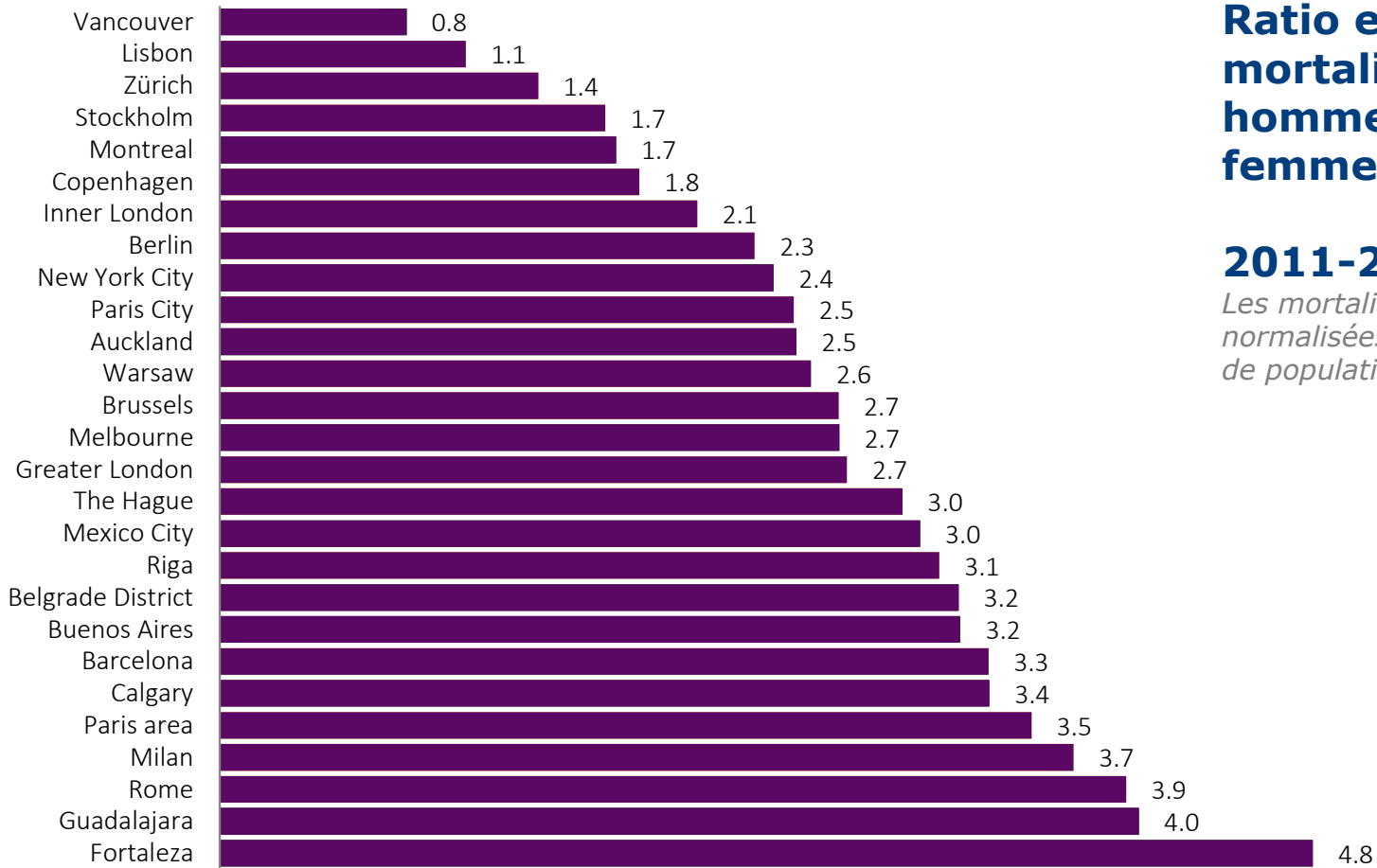
Quel est l'impact du report modal sur la santé publique ?

- La réponse exige la collecte de données sur la mobilité et l'analyse des matrices d'accidents.
- Les résultats provisoires mettent en évidence le risque posé par les 2RM (non seulement pour leurs passagers mais aussi pour les tiers, en l'occurrence les piétons).
- Une réponse complète se doit d'inclure les bienfaits de l'activité physique.





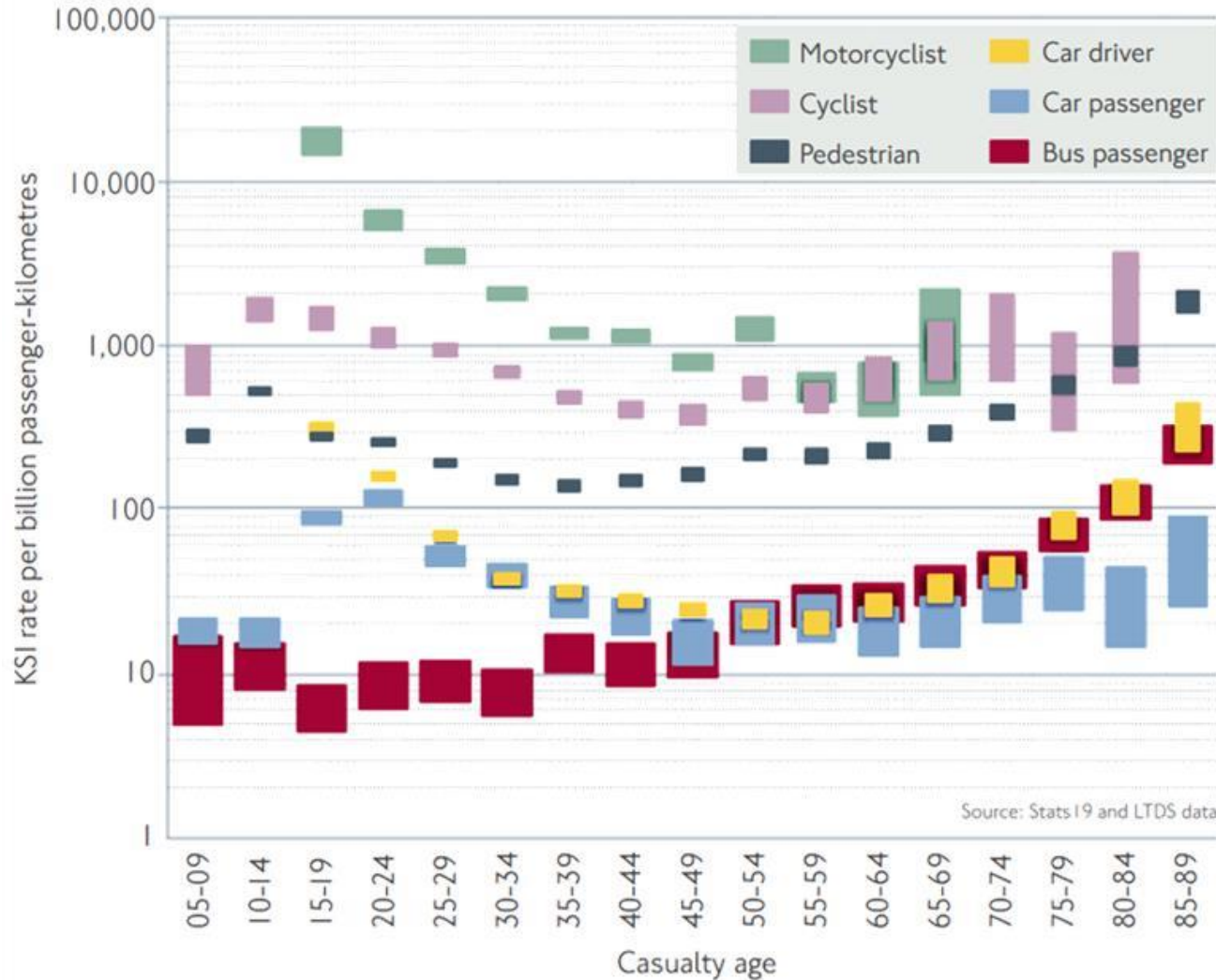
Age et sexe



Ratio entre mortalité homme et femme

2011-2015

Les mortalités sont normalisées par unité de population



Tués et blessés graves par milliard de kilomètres parcourus, par age et par mode

Peut-on mesurer la sécurité en ville?

- De nombreux indicateurs existent. Chacun a ses limites, mais tous contribuent à affiner notre connaissance du problème.
- En particulier, l'analyse du risque d'accident par groupe d'utilisateurs apporte des éléments clés pour la compréhension et le suivi des performances de sécurité routière



Un suivi de la performance dans le temps est-il possible?

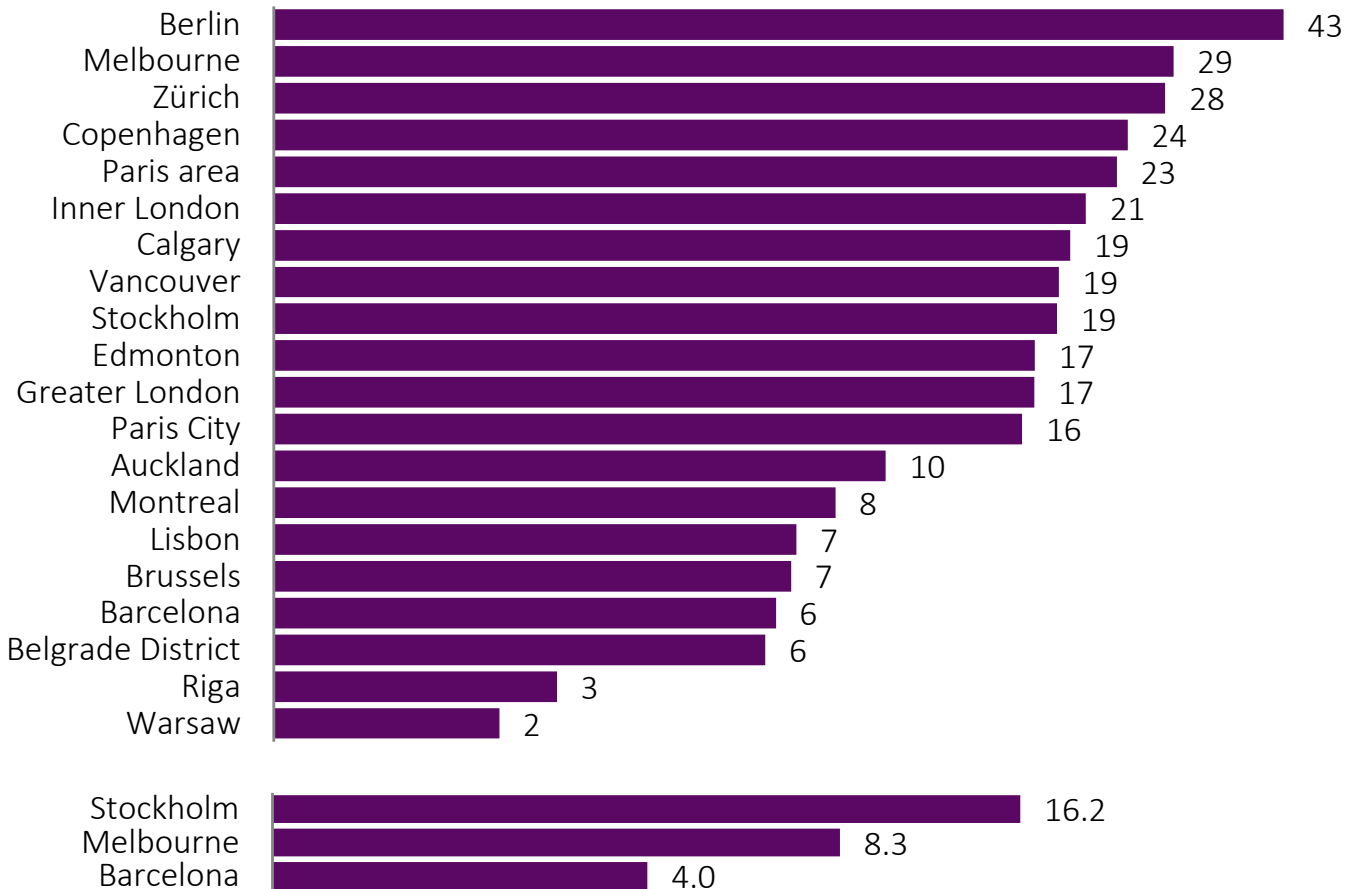
Deux difficultés:

- Pour un groupe donné, sans données sur la mobilité, il est impossible de discerner un risque qui augmente, d'un usage qui augmente
- Les variations annuelles du nombre de tués sont peu significatives (statistiquement). Le suivi de la sécurité d'une année sur l'autre, dans une ville donnée, ne peut pas se fonder sur le nombre de tués





Au delà du nombre de tués



**Ratio entre
blessés
graves
et tués,
2011-2015**

**Ratio entre
MAIS3+
et tués,
2011-2015**

Le recueil de données sur les blessés graves

- International Classification of Diseases (ICD)
- Abbreviated Injury Scale (AIS)



Reporting on Serious Road Traffic Casualties

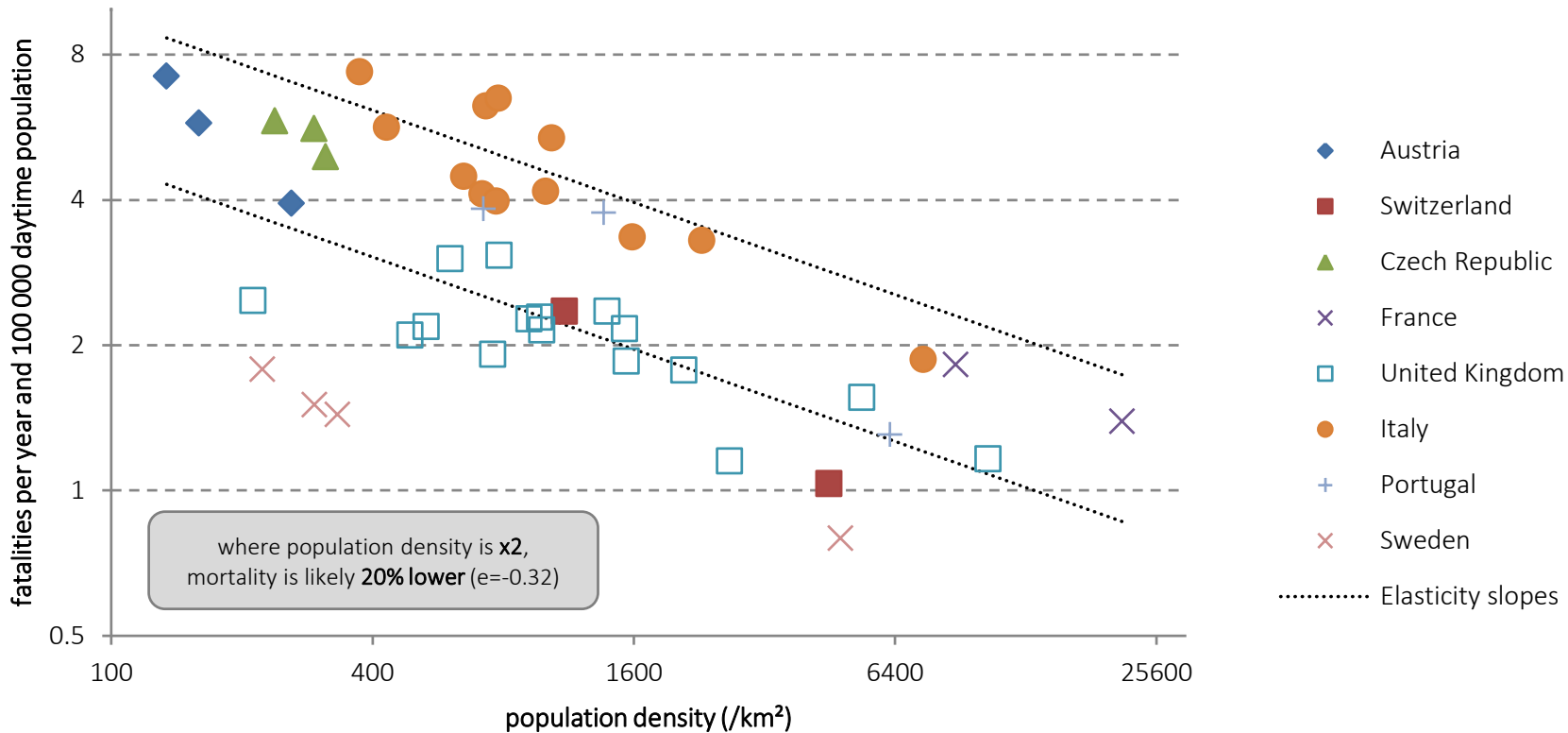
Combining and using different data sources
to improve understanding
of non-fatal road traffic crashes



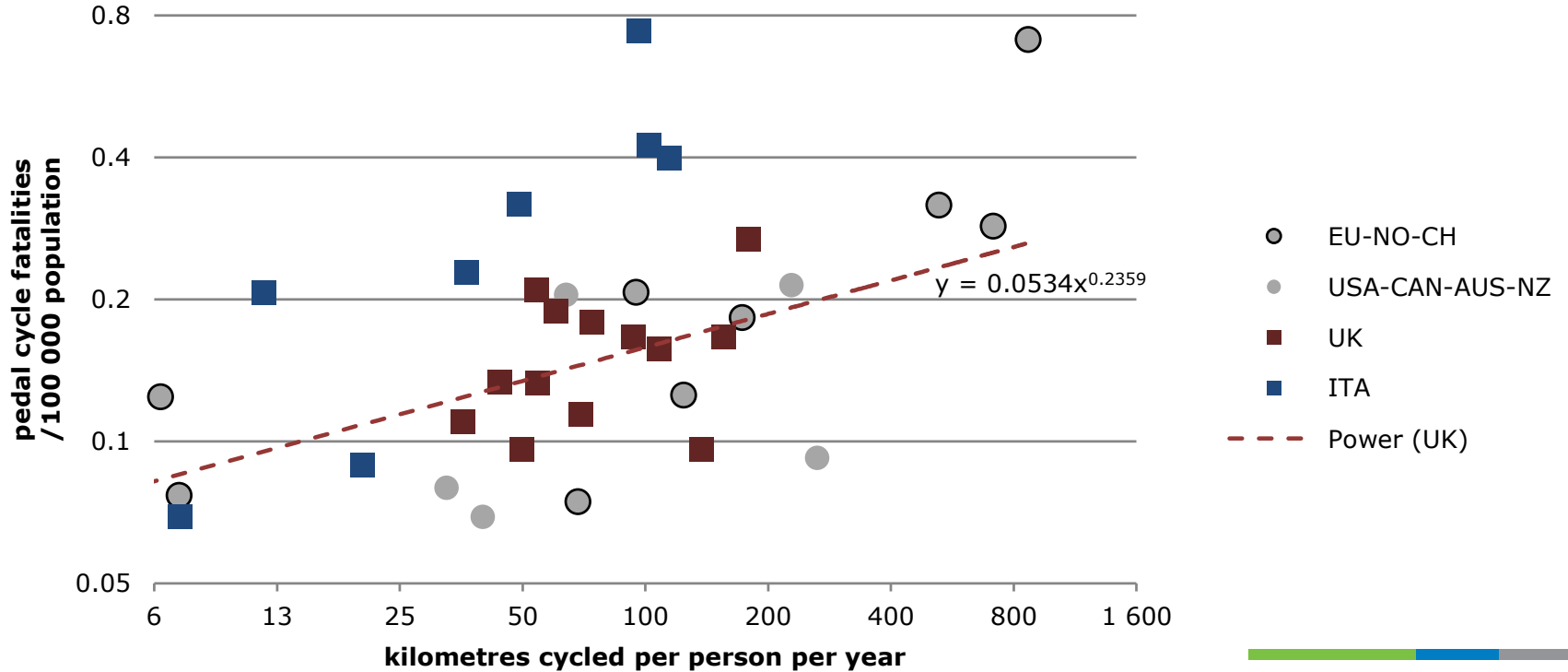


Villes Européennes

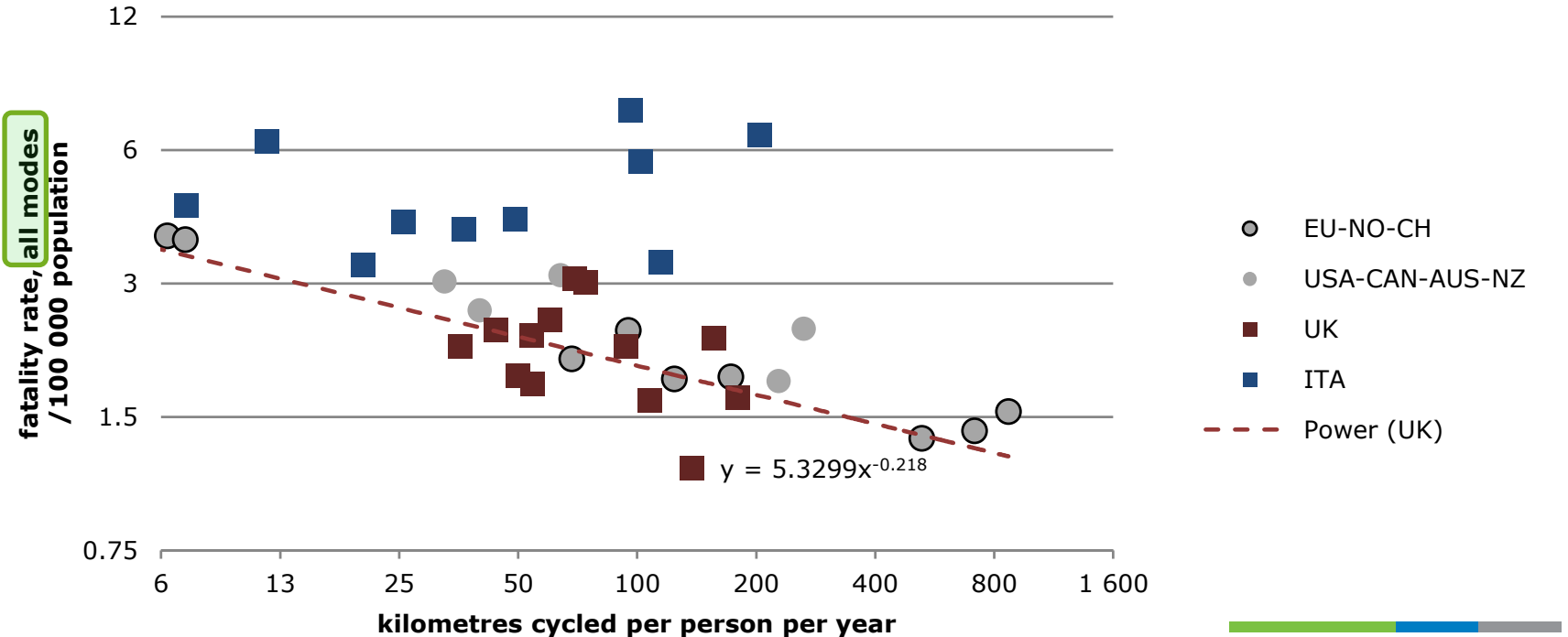
Mortalité en fonction de la densité de population, villes Européennes, moyenne 2011-2015



Tués (vélo) par unité de population, 2011-2015



Tués (tous modes) par unité de population, 2011-2015



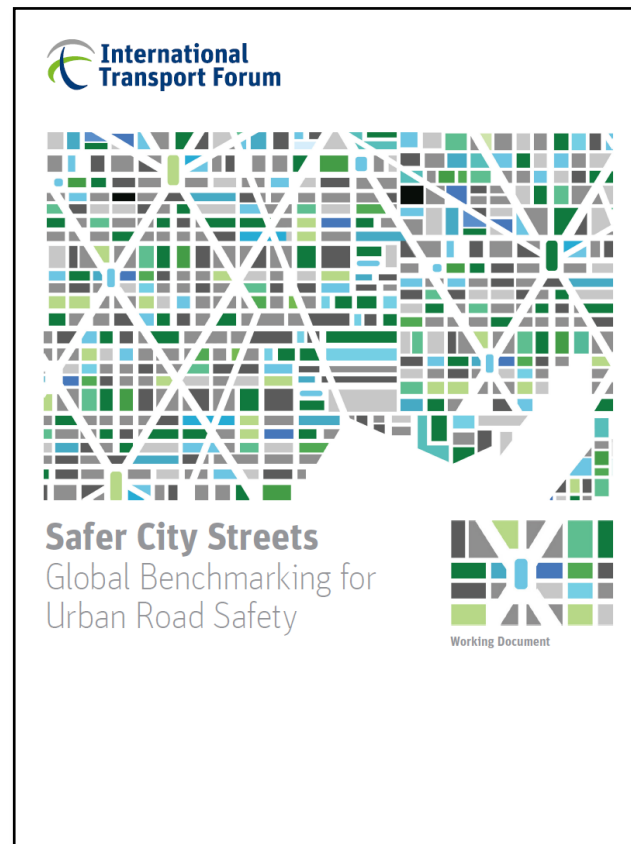
Quels sont les facteurs qui déterminent le niveau de sécurité routière ?

- La densité de population est associée à une mortalité plus basse. Il s'agit certainement d'un facteur de confusion, également associé à une forte part modale des transports en commun, à une réduction des vitesses.
- Là où il y a plus de cyclistes, on observe une meilleure performance en matière de sécurité routière. Un lien de causalité n'est pas prouvé. Si un tel lien existe, il agit probablement dans les deux sens.



Une publication en réponse à 7 questions clés

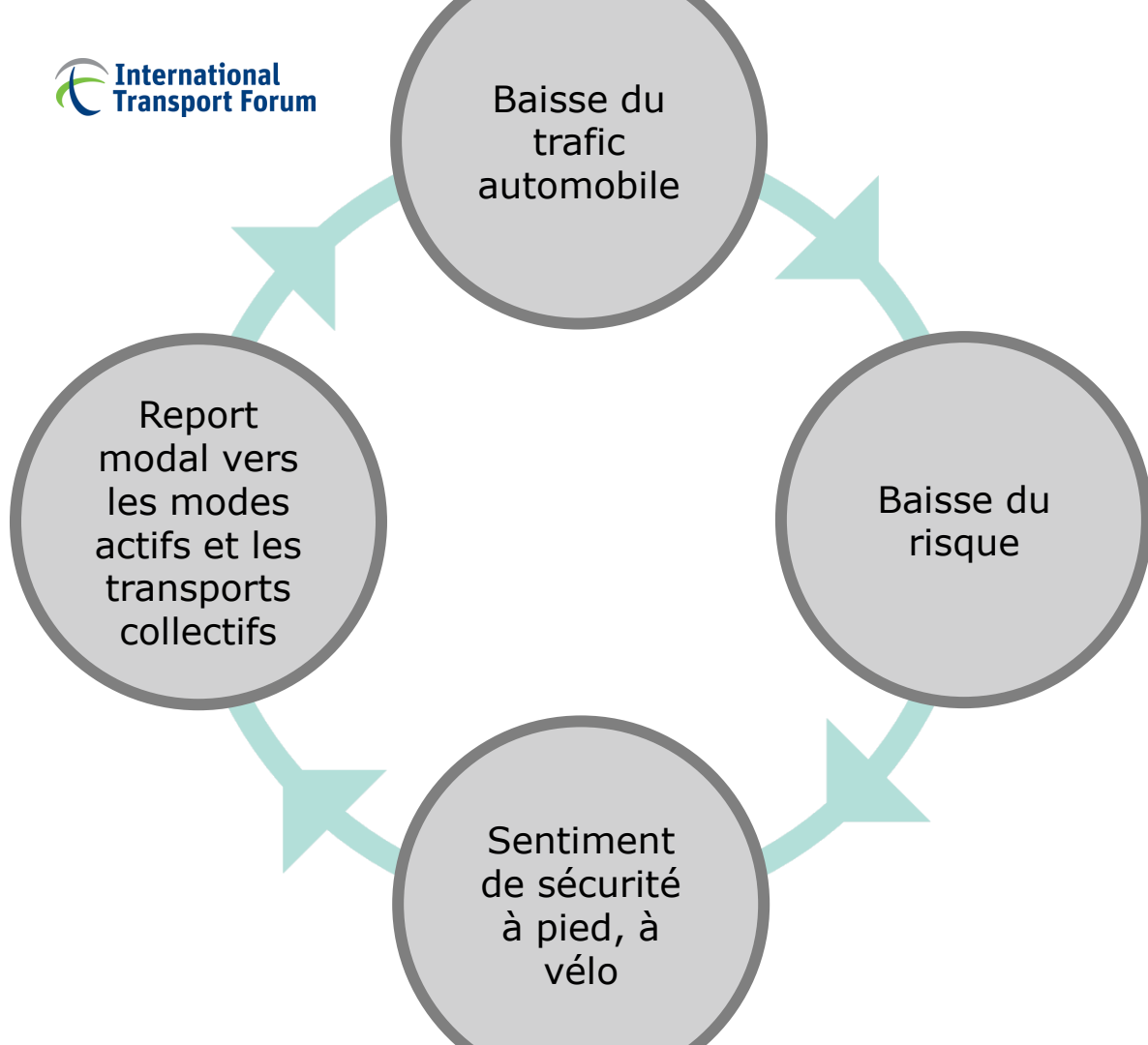
1. Les villes sont-elles dangereuses ?
2. Peut-on mesurer le niveau de sécurité routière dans les villes ?
3. Un suivi dans le temps est-il possible ?
4. Quels sont les facteurs qui déterminent le niveau de sécurité routière ?
5. Les villes sont-elles confrontées à des défis spécifiques ?
6. Quel est l'impact du report modal sur la santé publique ?
7. Quelles recommandations pouvons-nous faire ?



Nos recommandations

- des objectifs ambitieux pour réduire le nombre de blessés graves et tués
- la collecte de données robustes et comparables sur les blessés graves
- un focus sur les usagers vulnérables et l'élaboration d'indicateurs pertinents en la matière
- une conception de la sécurité des usagers vulnérables comme une des clés du report modal et réciproquement





**La sécurité
des usagers
vulnérables
ouvre des
perspectives
de report
modal**

**Le réseau est
ouvert à de
nouvelles
villes**

& partenaires

Contact:

[Alexandre.Santacreu](mailto:Alexandre.Santacreu@itf-oecd.org)

[@itf-oecd.org](mailto:Alexandre.Santacreu@itf-oecd.org)



Merci

Rachele Poggi

rachele.POGGI@itf-oecd.org

[**www.itf-oecd.org**](http://www.itf-oecd.org)