



**INDICATEURS
DE SECURITE ROUTIERE
EN MILIEU URBAIN
EN 2017
LES COMMUNAUTES D'AGGLOMERATION
ONISR**

Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

**Cerema
Décembre 2018**

Avant-propos

Ce document est destiné à donner aux producteurs de statistiques en accidentologie des éléments de comparaison.

Les calculs d'indicateurs ont été opérés à partir du fichier national 2017 d'accidents corporels brut, constitué sur la base des informations transmises par les services des forces de l'ordre.

Introduction

Cette brochure est accompagnée de deux documents :

- un document PDF : il s'agit des *Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2017* (Indicateurs_2017.pdf) ;
- un document Excel : « Indicateurs_2017.xlsm ».

Cette brochure se réfère à 26 chapitres.

Le texte de cette brochure (chapitre 1 à 5) se trouve également dans le document PDF. Ce dernier est complété par une synthèse des résultats des chapitres 4 à 26 qui permet de visualiser de façon succincte les principaux indicateurs fournis et de mieux appréhender le contenu du document Excel.

Les résultats des chapitres 4 à 26 sont détaillés dans différentes feuilles du document Excel « Indicateurs_2017.xlsm ». Le nom des feuilles reprend la numérotation des chapitres complétée par l'indication de l'année 14.

Mode d'emploi

La première feuille du fichier Excel comprend un menu qui permet l'accès à toutes les autres feuilles et aux indicateurs voulus en version « Aperçu ». Une fois la feuille sélectionnée, le bouton « Fermer » de la barre d'outils permet d'accéder aux données. Ensuite, le bouton « RETOUR AU MENU » au début de chaque feuille permet de revenir au menu.

La navigation à travers les différentes feuilles est ainsi facilitée.

Avertissement

Depuis le 1er janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé.

La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident.

Le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours. Par conséquent, on ne parle plus de blessés graves mais de blessés hospitalisés et un accident grave est un accident avec au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

De plus, les comparaisons entre blessés hospitalisés et blessés graves sont devenues impossibles, les indicateurs tels que la gravité (nombre des tués et blessés graves pour 100 accidents), victimes graves (tués et blessés graves) sont conservés, mais ne peuvent donc faire l'objet d'une comparaison avec les données antérieures à 2005.

Sommaire

1. Présentation	8
1.1 Le contenu	8
1.2 Choix des caractéristiques	8
2. Regroupement de communes	10
2.1 Taille de la communauté d'agglomération	10
2.2 Répartition « Centre » et « Périphérie-Banlieue »	10
2.3 Région.....	11
3. Définitions et présentation des indicateurs	11
3.1 Agglo/Hors agglo (Chap 5)	11
3.2 Indicateurs globaux	11
3.2.1 Accidents et gravité (Chap 6)	12
3.2.2 Victimes et gravité (Chap 7)	12
3.2.3 Évolution de l'accidentalité de 2013 à 2017 dans les communautés d'agglomération de plus de 500 000 habitants (Chap 8)	12
3.2.4 Accidents, modes de déplacement et véhicules (Chap 9)...	12
3.2.5 Accidents et conditions extérieures (Chap 10).....	12
3.3 Indicateurs détaillés.....	13
3.3.1 Mois, Tranche horaire, Type de Jour, Situation Lumière- Météo (Chap 11 à 14).....	14
3.3.2 Catégorie d'utilisateur, tranche d'âge de l'utilisateur, croisement usager-sexe, croisement âge-sexe (Chap 15 à 18).	15
3.3.3 Mode de déplacement (Chap 19).	15
3.3.4 Véhicules impliqués (Chap 20).	15
3.3.5 Alcool (Chap 21).....	17
3.3.6 Trajet (Chap 22).	17
3.3.7 Malaise-Fatigue (Chap 23).	17
3.3.8 Seniors (Chap 24).	17
3.3.9 Conducteurs novices (Chap 25).	17
3.3.10 Drogue (Chap 26).	17

3.4	Histogrammes pour les regroupements nationaux.....	19
3.5	Histogrammes pour les regroupements régionaux.....	20
3.6	Histogrammes des modalités pour un même regroupement	21
4.	Codification des regroupements et précisions sur les données	22
4.1	Taille de la communauté d'agglomération et centre-banlieue	22
4.2	Région.....	22
4.3	Différences entre 2014 et 2017.....	23
4.3.1	Création de la Métropole du Grand Paris.....	23
4.3.2	Villes hors communautés d'agglomération.....	23
4.3.3	Villes non identifiées	23

5. Accidents hors agglomération.....	25
6. Accidents en agglomération	26
7. Victimes en agglomération.....	28
8. Accidents et victimes dans les communautés d'agglomération de plus de 500 000 hab.....	30
8.1 Evolutions sur 5 ans.....	30
8.2 Moyenne sur 5 ans.....	31
9. Accidents selon les modes de déplacement et les véhicules impliqués.....	34
10. Accidents de nuit, avec conditions météo anormales, en week-end, en été et en hiver.....	37
11. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par mois	40
12. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par tranche horaire.....	42
13. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par type de jour.....	43
14. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par situation croisant lumière et météo	44
15. Répartition des victimes et gravité des victimes selon la catégorie des usagers	45
16. Répartition des victimes et gravité des victimes par tranche d'âge	46
17. Victimes et gravité des victimes par croisement usager- sexe.....	47
18. Victimes et gravité des victimes par croisement tranche d'âge – sexe	48
19. Accidents et gravité des accidents par mode impliqué	49
20. Accidents et gravité des accidents selon les véhicules impliqués.....	51
21. Impliqués piétons – conducteurs et alcool selon les catégories d'usagers et selon les regroupements	52
22. Impliqués piétons – conducteurs et type de trajet	54
22.1 Impliqués dans des accidents Domicile/travail.....	54

22.2	Impliqués dans des accidents Domicile/école	55
22.3	Impliqués dans des accidents Déplacements professionnels.....	56
22.4	Impliqués dans des accidents Déplacements loisirs	57
23.	Impliqués piétons – conducteurs en état de malaise ou fatigue	58
24.	Impliqués piétons – conducteurs séniors	59
25.	Impliqués conducteurs novices	60
26.	Impliqués piétons – conducteurs et drogue selon les catégories d'usagers et selon les regroupements.....	61
27.	Annexe	63
	Grille de référence des villes-centre de plus de 100 000 habitants par regroupement (par population décroissante).....	63

1. Présentation

1.1 Le contenu

La présente brochure dédiée aux accidents en milieu urbain survenus en 2017 est la version qui se base sur une approche différente de la série « indicateurs de sécurité routière en milieu urbain » d'avant 2014. En effet, dans cette brochure nous ne traitons pas de l'unité urbaine autour de la commune mais de la communauté d'agglomération créée par certaines communes.

La liste des communautés d'agglomération est celle donnée par l'INSEE au 1^{er} janvier 2018.

Les accidents ont été classés dans des regroupements de communes en fonction de la taille de la communauté d'agglomération, de la distinction « centre ou périphérie-banlieue » et de la région géographique : 12 regroupements nationaux et 30 regroupements régionaux. Les regroupements et leur codification sont explicités Chapitres 2 et 4.

Le Chapitre 3 décrit les indicateurs et leurs représentations graphiques. Sa lecture est importante pour bien comprendre et interpréter les résultats présentés.

Dans le Chapitre 5, les pourcentages d'accidents survenant hors agglomération dans les divers regroupements considérés sont indiqués afin de donner un aperçu de la ventilation des accidents en agglomération et hors agglomération. Les résultats présentés dans les autres chapitres concernent essentiellement les accidents situés en agglomération tout en maintenant un regroupement « accidents hors agglomération » à titre de comparaison.

Les Chapitres 6 à 9 concernent les Indicateurs Globaux, indicateurs simples (nombre d'accidents, de victimes, gravité...) qui ont pu être déterminés sur les deux types de regroupements.

Les Chapitres 11 à 26 concernent les Indicateurs Détaillés, indicateurs plus complexes faisant intervenir une variable particulière (mois, tranche horaire...) et qui n'ont été déterminés que sur les 12 regroupements nationaux.

Tous les chapitres sont synthétisés dans le document PDF et détaillés dans le document Excel (la dénomination des feuilles reprenant le numéro du chapitre).

1.2 Choix des caractéristiques

L'objectif du document est de présenter les meilleurs indicateurs de référence pour situer une commune en fonction de ses caractéristiques principales (taille de la communauté d'agglomération à laquelle elle appartient, positionnement « centre » ou « périphérie-banlieue »).

Ces caractéristiques sont celles qui apparaissent les plus déterminantes dans les variations des indicateurs.

Leur choix résulte d'une étude réalisée en 1999 (Rapport d'étude Certu - Indicateurs de sécurité de la circulation en milieu urbain).

Cette présentation doit permettre de mieux répondre au choix des références à utiliser dans l'assistant statistique du logiciel CONCERTO ou tout autre logiciel.

Cet objectif conduit donc à présenter simultanément un même indicateur pour tous les regroupements de communes établis en fonction des critères taille, positionnement centre/périphérie-banlieue et région à laquelle appartient la commune. Cela permet de voir en une seule fois, pour un indicateur donné, l'amplitude de ses variations en fonction de ces critères.

Une commune peut ainsi se situer facilement pour différents indicateurs par rapport à des communautés d'agglomération comparables selon ces critères. Elle permet d'adapter le choix d'une référence aux caractéristiques propres de la commune étudiée.

Ainsi, par exemple, certains indicateurs sont très variables d'un regroupement à un autre. C'est le cas de la gravité qui décroît fortement avec la taille de la communauté d'agglomération et qui croît fortement en passant du centre à la périphérie. Au contraire, d'autres indicateurs, comme par exemple le trajet ou le mode de déplacement des impliqués, sont moins sensibles. La visualisation de chaque indicateur et notamment de ses variations devra donc être adaptée en conséquence.

Dans cet esprit, nous avons ajouté à une présentation d'indicateurs en valeur absolue, une présentation d'indicateurs en valeurs relatives ou en pourcentages. C'est la meilleure formule pour comparer des regroupements de communes.

Concernant les indicateurs en pourcentage, le lecteur devra les relativiser en fonction des valeurs absolues. En effet, certains sont calculés sur des chiffres peu importants, ils sont alors peu significatifs.

Chaque commune a des caractéristiques particulières et le choix d'une référence à partir des seules caractéristiques « taille » et « positionnement centre/périphérie-banlieue » est certainement à adapter.

Nous restons à l'écoute des réactions des lecteurs sur la présentation et le choix des indicateurs retenus afin d'adapter ceux-ci à leurs attentes.

2. Regroupement de communes

Les données « population » utilisées sont celles tirées du recensement Insee 2015. La composition communale de chaque communauté d'agglomération est tirée d'un document INSEE faisant référence à un découpage géographique de la France au 01/01/18.

Pour cette étude, nous ne ferons aucune distinction entre communautés de communes, communauté urbaine, communautés d'agglomération, Métropole ou autres. Nous dénommerons communautés d'agglomération, dans tout notre document, tous les regroupements de commune quels qu'ils soient.

Les communes appartenant à ces communautés d'agglomération ont été regroupées suivant la taille de la communauté d'agglomération, la répartition Centre ou Banlieue, la région.

2.1 Taille de la communauté d'agglomération

Le découpage réalisé est le suivant :

- communautés d'agglomération supérieures à 1 000 000 habitants : Métropole du Grand Paris, Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Métropole de Lyon et Métropole Européenne de Lille ;
- communautés d'agglomération comprises entre 360 000 hab. et 1 000 000 hab. : Bordeaux Métropole, Toulouse Métropole, Nantes Métropole, Métropole Nice Côte d'Azur, Métropole Rouen Normandie, Eurométropole de Strasbourg, Montpellier Méditerranée Métropole, Métropole Grenoble-Alpes-Métropole, Rennes Métropole, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise et Saint-Etienne Métropole.
- communautés d'agglomération comprises entre 100 000 hab. et 360 000 hab. ;
- communautés d'agglomération comprises entre 30 000 hab. et 100 000 hab. ;
- communautés d'agglomération comprises entre 10 000 hab. et 30 000 hab. ;
- communautés d'agglomération inférieures à 10 000 hab. ;
- les 4 communes hors communautés d'agglomération : Ile-de-Bréhat, Ile-de-Sein, Ouessant et L'île-d'Yeu. Ces communes n'appartenant à aucune communauté d'agglomération, elles ne feront pas l'objet d'analyse dans ce document, et seront notamment exclues des graphiques car leur interprétation pourrait prêter à confusion.

2.2 Répartition « Centre » et « Périphérie-Banlieue »

Chaque communauté d'agglomération a été segmentée en deux parties :

- commune centre : C
- communes périphériques ou banlieues : B.

La définition retenue pour ce document est : la ville centre d'une communauté d'agglomération est la ville la plus peuplée. Il en résulte qu'il n'y a qu'une seule ville centre par communauté d'agglomération.

Ce qui entraîne une classification des communes appartenant aux communautés d'agglomération supérieures à 10 000 hab. en 10 regroupements - 5 tailles et 2 types (C, B).

Ces 10 regroupements ajoutés aux 2 regroupements Communautés d'agglomération < 10 000 hab. et Communes Hors Communautés d'Agglomération constituent une première classification (en 12 regroupements) qui sera utilisée à la fois pour la présentation des indicateurs globaux et des indicateurs détaillés.

2.3 Région

Pour les communautés d'agglomération allant de 10 000 hab. à 360 000 hab., 5 regroupements régionaux ont été réalisés afin de mettre éventuellement en évidence des spécificités régionales pour certains indicateurs globaux.

- Hauts-de-France - Normandie - Ile de France (HF-No-IF),
- Grand Est - Bourgogne-Franche-Comté (GE-BFC),
- Bretagne - Pays de la Loire - Centre-Val de Loire (B-PL-CVL),
- Nouvelle-Aquitaine - Occitanie (NAq-Occ),
- Auvergne-Rhône-Alpes - Provence-Alpes-Côte d'Azur - Corse (AuRA-PCA-C).

Ces régions sont considérées simultanément en même temps que :

- la taille (trois classes : 10 000 – 30 000 hab., 30 000 – 100 000 hab., 100 000 – 360 000 hab.) ;
- la distinction centre – périphérie ou banlieue.

Ce qui entraîne une comparaison entre 5 régions, 3 tailles et 2 types (C, B) soient 30 regroupements.

Cette deuxième classification en 30 regroupements est utilisée uniquement dans la présentation des indicateurs globaux.

Pour des raisons de cohérence, toutes les communes d'une communauté d'agglomération ont été affectées dans la région à laquelle appartient la commune centre de la communauté d'agglomération.

3. Définitions et présentation des indicateurs

3.1 Agglo/Hors agglo (Chap 5)

La définition de l'agglomération est celle du Code de la route : elle comprend toutes les parties de voies situées entre les deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération.

3.2 Indicateurs globaux

Les indicateurs globaux sont repris dans les chapitres 6 à 9.

Ils sont donnés à la fois sur le découpage taille, centre/périphérie-banlieue (12 regroupements) et sur le découpage régional en 30 regroupements.

Ils sont présentés sous forme de tableaux (valeurs absolues et pourcentages) et histogrammes.

3.2.1 Accidents et gravité (Chap 6)

Tous accidents rapportés à la population des regroupements et gravité des accidents

Accident corporel : accident qui implique au moins un véhicule et qui provoque une victime (tuée ou blessée) ;

Gravité des accidents : nombre d'accidents graves (avec au moins une victime T ou BH) pour 100 accidents corporels.

3.2.2 Victimes et gravité (Chap 7)

Toutes victimes rapportées à la population des regroupements et gravité des victimes

L'utilisateur impliqué peut être indemne (I) ou victime (BH, BNH, T) :

- indemne (I) : personne non décédée dont l'état ne nécessite pas de soins médicaux ;
- **blessé non hospitalisé (BNH)** : personne ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été hospitalisée plus de 24 heures ;
- **blessé hospitalisé (BH)** : personne dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation ;
- **tué (T)** : personne décédant sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Gravité des victimes : nombre de victimes graves (T+BH) pour 100 victimes.

3.2.3 Évolution de l'accidentalité de 2013 à 2017 dans les communautés d'agglomération de plus de 500 000 habitants (Chap 8)

Dans ce chapitre, nous étudierons l'évolution de l'accidentalité sur les cinq dernières années (2013-2017) dans les communautés d'agglomération de plus de 500 000 habitants.

Les histogrammes représentent les nombres d'accidents et de tués observés en moyenne dans les huit plus grosses communautés d'agglomération françaises à savoir : Paris, Lyon, Lille, Marseille, Bordeaux, Toulouse, Nantes et Nice.

Les courbes représentent l'évolution des tués et des accidents sur cette période de 5 ans pour les mêmes communautés d'agglomération.

3.2.4 Accidents, modes de déplacement et véhicules (Chap 9)

Accidents impliquant au moins un mode de déplacement, pourcentage d'accidents pour un critère donné : accidents impliquant au moins un mode de déplacement : piétons, vélos, cyclos, motos ; accidents véhicule seul sans piéton impliqué ; accidents à un seul véhicule impliqué avec ou sans piéton.

- **Piétons** (marche à pied ou rollers-trottinette) ;
- **Vélos** = bicyclette
- **Cyclos** = cyclomoteur, scooter (anc. codif), scooter<50cm³
- **Motos** = motocyclette (anc. codif), side-car (anc. codif), motocyclette>50 et <125 cm³, motocyclette>125 cm³, scooter>50 et <125cm³, scooter>125 cm³
- **4 Roues** = tous les véhicules non repris dans les catégories précédentes

3.2.5 Accidents et conditions extérieures (Chap 10)

Accidents de nuit, sur une période 22-6 heures, avec des conditions météorologiques anormales, de nuit avec des conditions météorologiques anormales, en week-end, en été, en hiver.

Nuit :

code lumière parmi

- nuit sans éclairage public,
- nuit av écl.public non allumé
- nuit av écl. public allumé

Conditions météorologiques anormales :

Conditions atmosphériques parmi

- pluie légère
- pluie forte
- neige/grêle
- brouillard/fumée
- vent fort/tempête
- temps éblouissant
- temps couvert
- autre

Eté :

Mois parmi

- Juillet
- Août

Hiver :

Mois parmi

- Décembre
- Janvier
- Février

3.3 Indicateurs détaillés

Les indicateurs détaillés sont repris dans les chapitres 11 à 26.

Chaque indicateur retenu est présenté sur un croisement « Regroupement de communes » – « Variable de classification » et n'est donné que sur le découpage taille, centre/périphérie-banlieue (12 regroupements).

La variable de classification décrit soit l'accident, soit l'utilisateur, soit le véhicule impliqué à l'aide d'une valeur particulière appelée modalité de la variable. Une variable de classification est donc définie par un ensemble de modalités qui est l'ensemble des valeurs que peut prendre cette variable.

Une variable de classification peut correspondre à une rubrique du fichier accidents (exemple : mois de l'accident) ou être constituée à partir de plusieurs rubriques (exemple : croisement de la catégorie de l'utilisateur et du sexe).

Exemple :

Soit la variable de classification « mois » qui comporte les douze valeurs ou modalités possibles allant de « janvier » à « décembre ». Les accidents ou les victimes vont être classés chaque mois en fonction de la date de l'accident.

Les pourcentages d'une modalité (nombre d'accidents ou de victimes dans le mois) pourront ainsi être définis par rapport au total des modalités (total des accidents ou des victimes survenus dans l'année).

Ces pourcentages sont représentés dans les histogrammes et définissent :

- soit des profils de regroupement de communes pour chaque mois ;
- soit des profils de mois (répartition mensuelle) pour chaque regroupement de communes.

3.3.1 Mois, Tranche horaire, Type de Jour, Situation Lumière-Météo (Chap 11 à 14).

Les histogrammes représentent les pourcentages d'accidents, d'accidents graves, des tués de chaque valeur de la variable de classification par rapport au total des accidents, des accidents graves, des tués. Ils représentent également les gravités des accidents pour chaque valeur de la variable de classification.

Définition du croisement de variable - Situation Lumière-Météo

CréAutr

Code lumière = crépuscule ou aube

ET Conditions atmosphériques parmi

- non renseigné
- brouillard/fumée
- vent fort/tempête
- temps éblouissant
- autre

CréSec

Code lumière = crépuscule ou aube

ET Conditions atmosphériques parmi

- normale
- temps couvert

CréPlui

Code lumière = crépuscule ou aube

ET Conditions atmosphériques parmi

- pluie légère
- pluie forte
- neige/grêle

Le même découpage est ensuite repris pour le jour et la nuit tels que définis chapitre 3.2.4.

3.3.2 Catégorie d'usager, tranche d'âge de l'usager, croisement usager-sexe, croisement âge-sexe (Chap 15 à 18).

Les histogrammes représentent les pourcentages de tués, de blessés hospitalisés, de blessés non hospitalisés de chaque valeur de la variable de classification par rapport au total des tués, des blessés hospitalisés, des blessés non hospitalisés. Ils représentent également les gravités des victimes pour chaque valeur de la variable de classification.

L'usager impliqué, piéton, conducteur ou passager d'un véhicule impliqué dans l'accident corporel, appartient à une catégorie d'usager en fonction de son mode de déplacement (mentionné en gras). Chapitre 15

- **Piétons** (marche à pied ou rollers-trottinette) ;
- conducteur ou passager d'une bicyclette = **Vélos** ;
- conducteur ou passager d'un deux roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm³ soit cyclomoteur, scooter (anc. codif), scooter<50cm³ = **Cyclos** ;
- conducteur ou passager d'un deux roues motorisé de cylindrée supérieure ou égale à 50 cm³ soit motocyclette (anc. codif), side-car (anc. codif), motocyclette>50 et <125 cm³, motocyclette>125 cm³, scooter>50 et <125cm³, scooter>125 cm³ = **Motos** ;
- conducteur ou passager d'une voiture de tourisme avec ou sans remorque soit VL, VL+caravane ; VL+remorque = **VéhLég** ;
- conducteur ou passager d'un véhicule n'appartenant pas à ces catégories ci-dessus soit Poids lourds, Véhicules Utilitaires, Transports en commun, Voiturettes, Quad, Camionnettes et Autres = **PLetAut.**

3.3.3 Mode de déplacement (Chap 19).

Accidents, accidents graves, gravité des accidents sur les variables de classification : accidents impliquant au moins un mode de déplacement.

Les histogrammes représentent les pourcentages d'accidents, d'accidents graves, de chaque valeur de la variable de classification par rapport au total des accidents, des accidents graves. Ils représentent également les gravités des accidents pour chaque valeur de la variable de classification.

Modes de déplacement :

- **Piétons** (marche à pied ou rollers-trottinette) ;
- **Vélos** = bicyclette ;
- **Cyclos** = cyclomoteur, scooter (anc. codif), scooter<50cm³ ;
- **Motos** = side-car (anc. Codif), motocyclette (anc. codif), motocyclette>50 et <125 cm³, motocyclette>125 cm³, scooter>50 et <125cm³, scooter>125 cm³ ;
- **VéhLéger** = tous les VL, tous les VU, tous les Quads, les voiturettes ;
- **PLetAutre** = toutes les catégories n'appartenant pas aux précédentes.

Les 6 classes ainsi créées ne sont pas disjointes. Un accident peut impliquer plusieurs modes de déplacement.

Exemple : un accident corporel impliquant un vélo et un VL sera comptabilisé à la fois dans les accidents impliquant un vélo et dans les accidents impliquant un VL.

3.3.4 Véhicules impliqués (Chap 20).

Accidents, accidents graves, tués et gravité des accidents sur les variables de classification ; accidents classés en fonction des piétons et des véhicules impliqués.

Les histogrammes représentent les pourcentages d'accidents, d'accidents graves, des tués de chaque valeur de la variable de classification par rapport au total des accidents, des accidents graves, des tués. Ils représentent également les gravités des accidents pour chaque valeur de la variable de classification. Pour les séries chronologiques, ils représentent un nombre absolu d'accidents, de victimes et des gravités.

Les histogrammes ne représentent que les variables de classification significatives (pas de représentation graphique des accidents entre vélo et piéton par exemple), néanmoins toutes les données sont dans le fichier excel joint au document.

3.3.4.1 accidents impliquant un seul véhicule sans piéton impliqué

- Vélo seul : accidents impliquant un seul Vélo sans faire intervenir de piéton, autre 2R, VL ou PL et Autres ;
- Cyclo seul : accidents impliquant un seul Cyclo sans faire intervenir de piéton, autre 2R, VL ou PL et Autres ;
- 50/125cm³ seul : accidents impliquant un seul 50/125cm³ sans faire intervenir de piéton, autre 2R, VL ou PL et Autres ;
- sup 125cm³ seul : accidents impliquant un seul sup125cm³ sans faire intervenir de piéton, autre 2R, VL ou PL et Autres ;
- 4R seul : accidents impliquant un seul VL ou PL et Autres sans faire intervenir de piéton ou deux roues.

3.3.4.2 accidents impliquant au moins un piéton

- P-Vélo : accidents impliquant un ou plusieurs piétons et un ou plusieurs Vélo.
- P-Cyclo : accidents impliquant un ou plusieurs piétons et un ou plusieurs Cyclo
- P-50/125cm³ : accidents impliquant un ou plusieurs piétons et un ou plusieurs 50/125cm³
- P-sup 125cm³ : accidents impliquant un ou plusieurs piétons et un ou plusieurs sup 125cm³
- P-4R : accidents impliquant un ou plusieurs piétons et un ou plusieurs quatre roues (VL ou PL et Autres).

3.3.4.3 accidents impliquant au moins deux véhicules sans piéton impliqué

- 4R-Vélo : accidents impliquant un ou plusieurs Vélo et un ou plusieurs quatre roues (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton ou autres deux roues;
- 4R-Cyclo : accidents impliquant un ou plusieurs Cyclo et un ou plusieurs quatre roues (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton et autre deux roues;
- 4R-50/125cm³ : accidents impliquant un ou plusieurs 50/125cm³ et un ou plusieurs quatre roues (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton et autre deux roues;
- 4R-sup 125cm³ : accidents impliquant un ou plusieurs sup 125cm³ et un ou plusieurs quatre roues (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton et autre deux roues;
- 4R-4R : accidents impliquant plusieurs quatre roues (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton ou deux roues.

Les 15 classes ainsi créées sont disjointes. Un accident ne peut se retrouver que dans une seule classe. Les voiturettes ont été considérées comme des 4R.

3.3.5 Alcool (Chap 21).

Indicateurs spécifiques alcool : nombre d'usagers impliqués, avec alcool positif, avec alcool négatif ; pourcentage usagers impliqués dépistés/usagers impliqués ; pourcentage usagers impliqués positifs/usagers impliqués dépistés pour chaque catégorie d'usager piéton ou conducteur (Piéton, Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL).

Les usagers impliqués dépistés sont la somme des usagers impliqués positifs et négatifs.

A noter que dans ce chapitre un impliqué est donc soit un conducteur de véhicule (Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL ou autres) soit un piéton. Les passagers ne sont pas étudiés.

Ces indicateurs sont à relativiser car le remplissage des rubriques « alcool » dans la description d'un accident reste délicat.

3.3.6 Trajet (Chap 22).

Indicateurs spécifiques trajet : nombre de déplacements domicile-travail, domicile-école, professionnels, loisirs avec pourcentages par rapport aux usagers impliqués pour chaque catégorie piéton, conducteur (Piét., Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL).

3.3.7 Malaise-Fatigue (Chap 23).

Indicateurs spécifiques Malaise- Fatigue : nombre d'impliqués en état de Malaise-Fatigue avec pourcentages par rapport aux usagers impliqués pour chaque catégorie piéton, conducteur (Piét., Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL).

3.3.8 Seniors (Chap 24).

Indicateurs spécifiques Seniors : nombre d'impliqués seniors (usagers de 75 ans ou plus) avec pourcentages par rapport aux usagers impliqués pour chaque catégorie piéton, conducteur (Piét., Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL).

3.3.9 Conducteurs novices (Chap 25).

Indicateurs spécifiques Conducteurs Novices : nombre d'impliqués conducteurs novices (usagers ayant le permis depuis moins de 2 ans) avec pourcentages par rapport aux usagers impliqués pour chaque catégorie piéton, conducteur (Piét., Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL).

Avertissement : Sur cette indicateur, les conclusions seront à relativiser grandement car les données 2017 ne semblent pas vraiment fiables à cause d'une erreur de saisie des forces de l'ordre au niveau de l'année du permis de certains conducteurs.

3.3.10 Drogue (Chap 26).

Indicateurs spécifiques drogue : nombre d'usagers impliqués, avec drogue positif, avec drogue négatif ; pourcentage usagers impliqués dépistés/usagers impliqués ; pourcentage usagers impliqués positifs/usagers impliqués dépistés pour chaque catégorie d'usager piéton ou conducteur (Piéton, Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL).

Les usagers impliqués dépistés sont la somme des usagers impliqués positifs et négatifs.

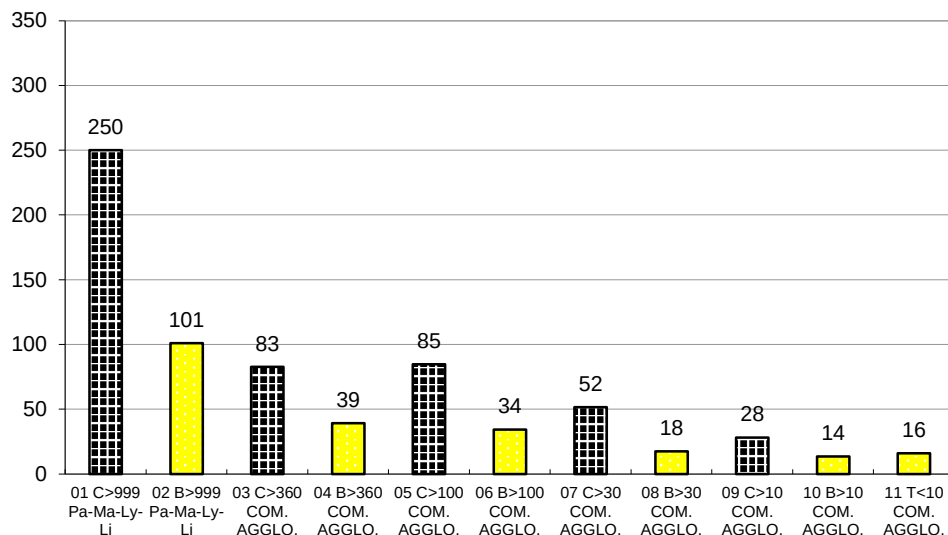
Ces indicateurs sont à relativiser car le remplissage des rubriques « alcool » dans la description d'un accident reste délicat.

Dans les Chapitres 21 à 26, les histogrammes représentent les pourcentages d'un type d'utilisateur impliqué par rapport à un total d'utilisateurs impliqués pour chaque catégorie d'utilisateur piéton ou conducteur (Piéton, Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL).

3.4 Histogrammes pour les regroupements nationaux

Les regroupements sont présentés par taille des communautés d'agglomération décroissante. Les regroupements centre et banlieue sont contigus. La trame des barres caractérisant les regroupements « Centre » est grisée tandis que la trame des barres caractérisant les regroupements « Périphérie-Banlieue » est claire.

Accidents en agglo pour 100 000 Habitants

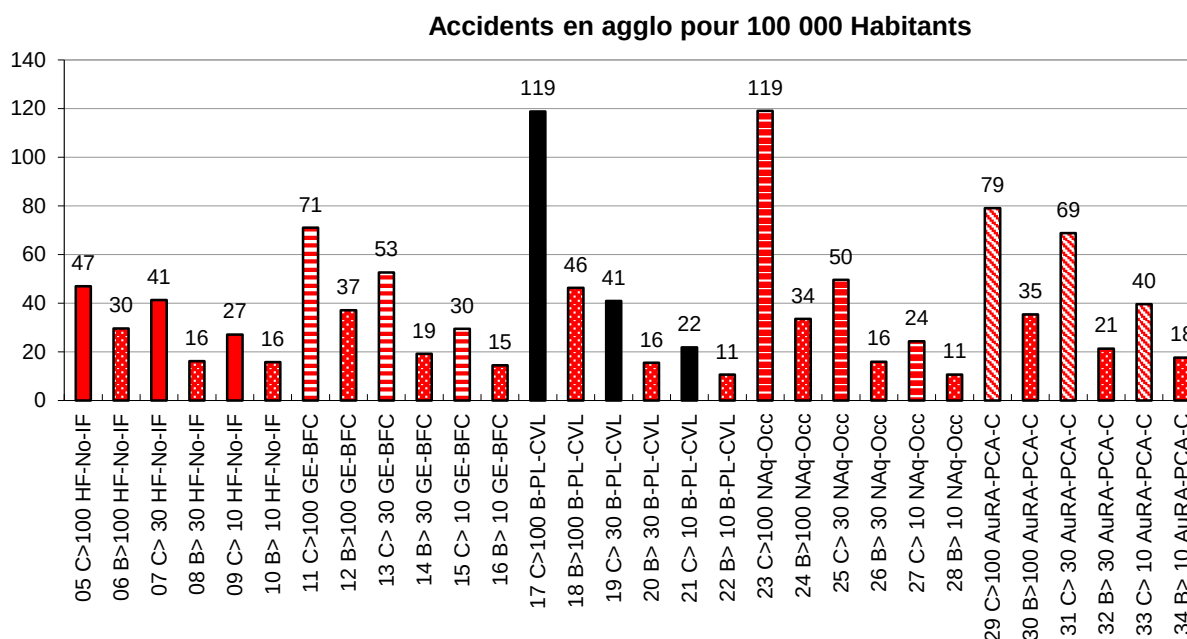


Ainsi, on peut lire que pour les villes centres des communautés d'agglomération de taille comprise entre 360 000 et 999 999 hab., le taux d'accidents pour 100 000 hab. en Agglo est de 83. Ce taux est de 39 pour les villes banlieues des mêmes communautés d'agglomération.

3.5 Histogrammes pour les regroupements régionaux

Les regroupements apparaissent par grandes régions successives. Pour chaque région, les regroupements sont classés par taille d'agglomération décroissante.

Les regroupements « Centre » et « Périphérie-Banlieue » apparaissent alternativement.



Les regroupements « Centre » de chaque région ont une trame spécifique de la région tandis que les regroupements « Banlieue » ont tous une trame identique.

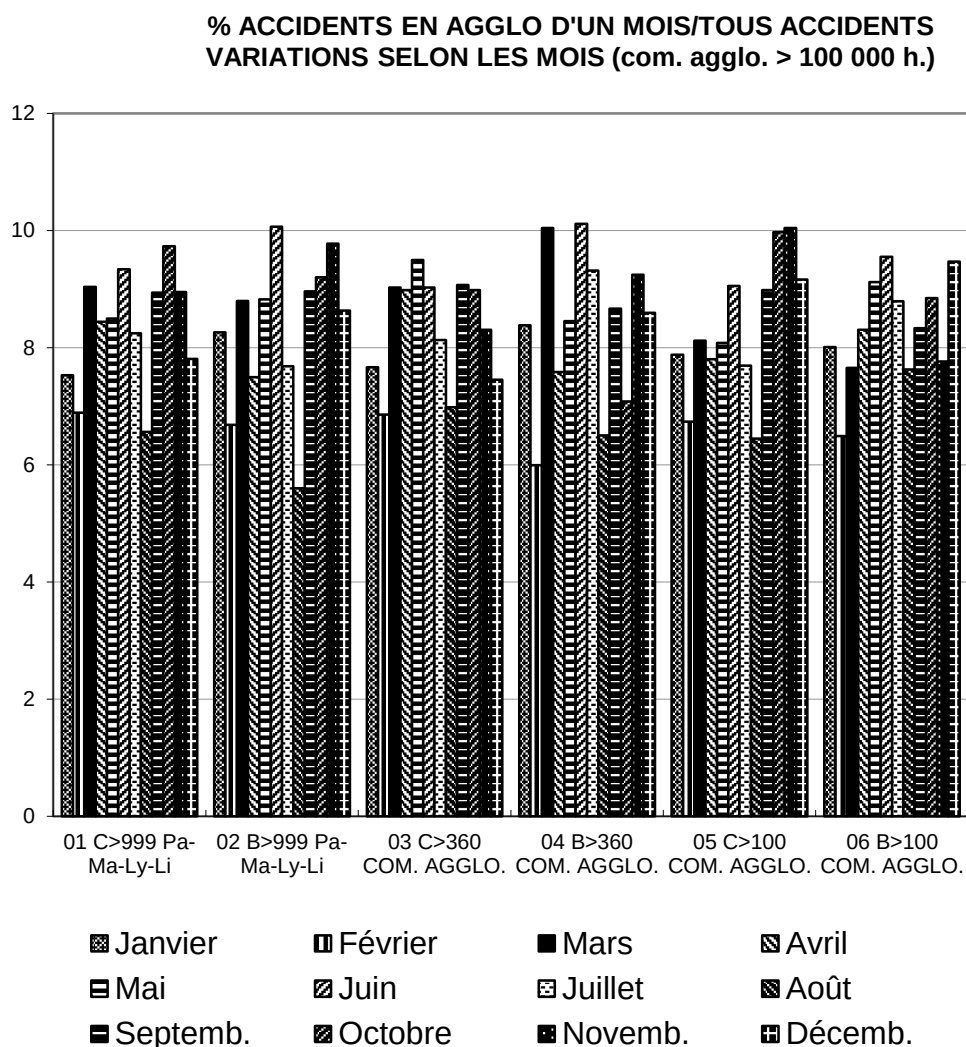
- Villes centres région HF-No-IF
- Villes centres région GE-BFC
- Villes centres région B-PL-CVL
- Villes centres région NAq-Occ
- Villes centres région AuRA-PCA-C
- Villes banlieues quelle que soit la région

Ainsi, on peut lire que pour les villes centres des communautés d'agglomération de taille comprise entre 100 000 et 360 000 hab de la région Grand Est - Bourgogne-Franche-Comté, le taux d'accidents pour 100 000 hab. en Agglo est de 71. Ce taux est de 37 pour les villes banlieues des mêmes communautés d'agglomération.

3.6 Histogrammes des modalités pour un même regroupement

Deux histogrammes sont utilisés systématiquement car les 12 regroupements sont représentés simultanément. (Exemple : les regroupements communautés d'agglomération > 100 000 hab.).

La trame des barres caractérisant chaque modalité est spécifique.



4. Codification des regroupements et précisions sur les données

4.1 Taille de la communauté d'agglomération et centre-banlieue

01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li	Villes Centres des communautés d'agglomération ≥ 1 000 000 hab. Paris - Marseille - Lyon – Lille
02 B>999 Pa-Ma-Ly-Li	Villes Banlieues des communautés d'agglomération ≥ 1 000 000 hab. Paris - Marseille - Lyon – Lille
03 C>360 COM. AGGLO.	Villes Centres des communautés d'agglomération entre 360 000 et 1 000 000 hab.
04 B>360 COM. AGGLO.	Villes Banlieues des communautés d'agglomération entre 360 000 et 1 000 000 hab.
05 C>100 COM. AGGLO.	Villes Centres des communautés d'agglomération entre 100 000 et 360 000 hab.
06 B>100 COM. AGGLO.	Villes Banlieues des communautés d'agglomération entre 100 000 et 360 000 hab.
07 C> 30 COM. AGGLO.	Villes Centres des communautés d'agglomération entre 30 000 et 100 000 hab.
08 B> 30 COM. AGGLO.	Villes Banlieues des communautés d'agglomération entre 30 000 et 100 000 hab.
09 C> 10 COM. AGGLO.	Villes Centres des communautés d'agglomération entre 10 000 et 30 000 hab.
10 B> 10 COM. AGGLO.	Villes Banlieues des communautés d'agglomération entre 10 000 et 30 000 hab.
11 T< 10 COM. AGGLO.	Villes des communautés d'agglomération < 10 000 hab.
12 HORS COM. AGGLO.	Villes Hors Communautés d'agglomération
13 T COMM. INCON.	Villes non identifiées (numéro ne figurant pas dans le fichier INSEE)
99 H HORS AGGLOMERATION	Hors agglomération

4.2 Région

HF-No-IF	Hauts-de-France - Normandie - Ile de France
GE-BFC	Grand Est – Bourgogne-Franche-Comté
B-PL-CVL	Bretagne - Pays de la Loire - Centre-Val de Loire
NAq-Occ	Nouvelle-Aquitaine - Occitanie
AuRA-PCA-C	Auvergne - Rhône-Alpes -Provence-Alpes-Côte d'Azur - Corse

Le lecteur pourra s'aider de la feuille numérotée 4_com_agglo_du fichier Excel afin de connaître les codes relatifs à la commune qu'il étudie.

4.3 Différences entre 2014 et 2017

Avant de mener une analyse des données de chaque regroupement, il convient de noter quelques différences importantes entre le document de 2014 et celui-ci.

4.3.1 Création de la Métropole du Grand Paris

Le 1^{er} Janvier 2016 est créée la Métropole du Grand Paris et c'est bien entendu une nouvelle donnée très importante qui apparaît donc dans ce document 2017 par rapport à celui de 2014.

En effet, en 2014, nous avons décrété que Paris au vu de son volume de population et donc d'accidentologie, était intégrée parmi les communautés d'agglomération alors qu'elle ne faisait pourtant pas partie d'un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI). De ce fait, on avait placé les arrondissements parisiens en regroupement « 01 – Villes Centres des communautés d'agglomération \geq 1 000 000 hab. ». Mais aucune ville banlieue parisienne n'était rattachée à cette ville centre dans le regroupement 02 puisqu'il n'y avait pas de regroupement officiel.

En 2017, ce n'est plus le cas, on a toujours les arrondissements parisiens en regroupement 01, mais cette fois-ci on a toutes les villes banlieues appartenant à la Métropole du Grand Paris qui intègrent le regroupement 02.

Ce regroupement 02 est donc difficilement comparable entre 2014 et 2017 car :

- En 2014, on y dénombrait 159 communes pour une population de 1 953 690 habitants et 1 791 accidents.
- En 2017, on y dénombre 367 communes pour une population de 7 895 446 habitants et 10 894 accidents.

4.3.2 Villes hors communautés d'agglomération

L'autre différence notable entre le précédent document de 2014 et celui-ci de 2017, c'est au niveau des villes qui n'appartiennent à aucune communauté d'agglomération qu'on le constate, c'est-à-dire dans le regroupement 12 de nos tableaux d'analyse.

Alors qu'en 2014, il y avait 54 communes qui n'étaient intégrées à aucun EPCI et que cela représentait une population de 1 587 387 habitants et 3 114 accidents ; en 2017, on ne trouve plus que 4 de ces communes, pour une population concernée de 6 359 habitants et 1 accident.

A noter que la plupart de ces communes sans EPCI en 2014 ont été intégrées dans la Métropole du Grand Paris en 2017, c'est le cas par exemple pour Asnières-sur-Seine, Colombes, Aulnay-sous-Bois, Vincennes, Neuilly-sur-Seine et bien d'autres...

4.3.3 Villes non identifiées

Enfin, le dernier élément important à considérer pour comparer les documents de 2014 et 2017, c'est le regroupement 13 qui traite des villes non identifiées.

Alors que cela ne concernait que 33 accidents en 2014, on est passé à 513 accidents en 2017.

Après vérification sur plusieurs cas, on peut affirmer que cette différence est à imputer à une mauvaise saisie du code INSEE de la commune dans le BAAC.

En effet, sur ces trois années étudiées (2015-2017) les changements administratifs ont été très nombreux au niveau des communes, que ce soit pour des créations de nouvelle commune, des suppressions ou des fusions.

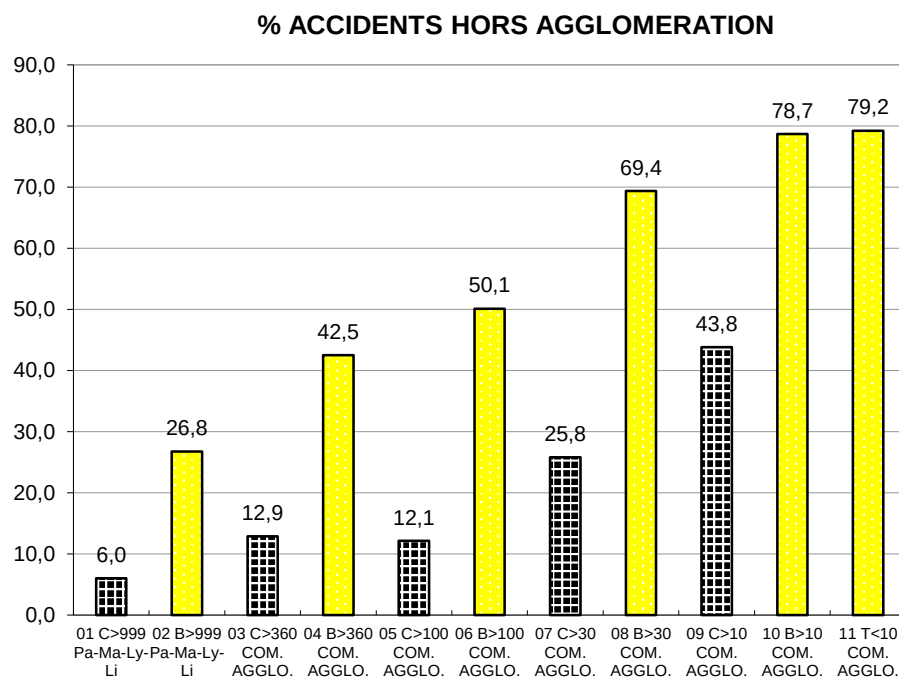
Quelques exemples.

La commune d'Equedreville-Hainneville, code INSEE 50173 devient commune périmée le 01/01/2016 et doit être rattachée à la nouvelle commune de Cherbourg-en-Cotentin, code INSEE 50129. Or, dans notre fichier BAAC 2017, on ne trouve aucun accident sur la commune 50129 mais 19 dans la commune 50173 qui pourtant n'existe plus depuis au moins un an d'après l'INSEE.

Même constat pour la commune de La Glacière, code INSEE 50203 qui est elle aussi rattachée à Cherbourg-en-Cotentin (50129) au 1^{er} janvier 2016 et qui pourtant dénombre sur les BAAC, 17 accidents saisis sur la commune 50203 en 2017.

Enfin, dernier exemple, sur la commune de Cran-Gevrier, code INSEE 74093, qui dénombre 26 accidents sur le fichier BAAC de l'année 2017, alors qu'elle n'existe plus officiellement depuis le 1^{er} janvier 2017 et son rattachement à Annecy, code INSEE 74010.

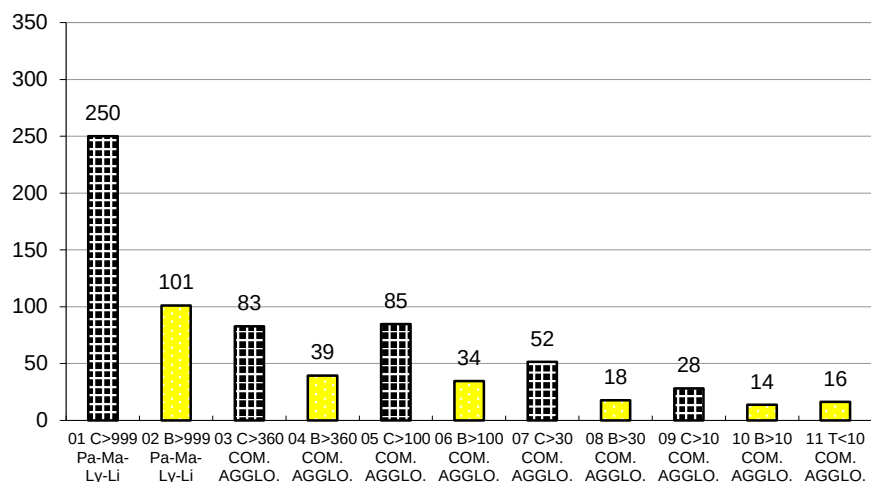
5. Accidents hors agglomération



La part des accidents hors agglomération croît quand la taille de la communauté d'agglomération diminue. Elle est très nettement supérieure dans les communes banlieues par rapport aux communes centres.

6. Accidents en agglomération

Accidents en agglo pour 100 000 Habitants



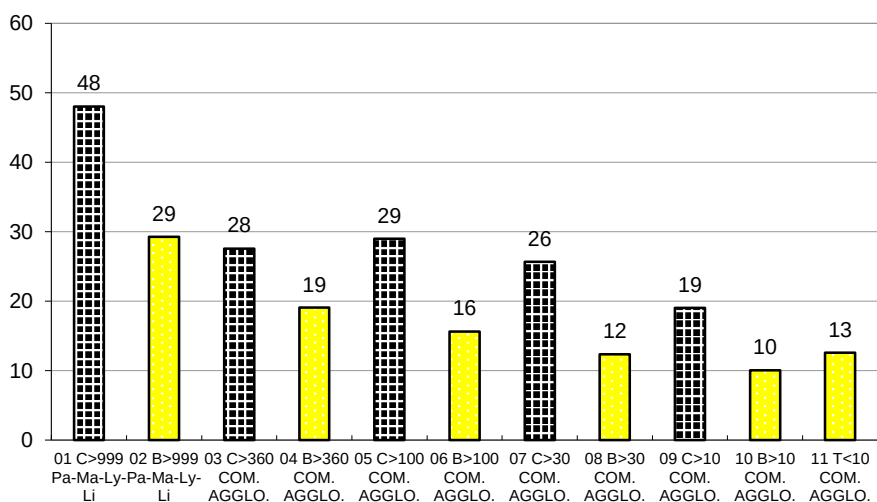
Le nombre d'accidents pour 100 000 hab. diminue quand la taille de la communauté d'agglomération diminue, excepté entre les villes centres comprises entre 360 000 et 1 000 000 d'habitants et les villes centres comprises entre 100 000 et 360 000 habitants qui ont un nombre d'accidents très proche.

Le rapport entre les deux extrêmes, à savoir les villes centres des communautés d'agglomération de plus d'un million d'habitants et les communautés d'agglomération de moins de 10 000 habitants est de 16.

A population égale de la communauté d'agglomération, les communes centres ont pratiquement toujours entre deux et trois fois plus d'accidents que les communes banlieues.

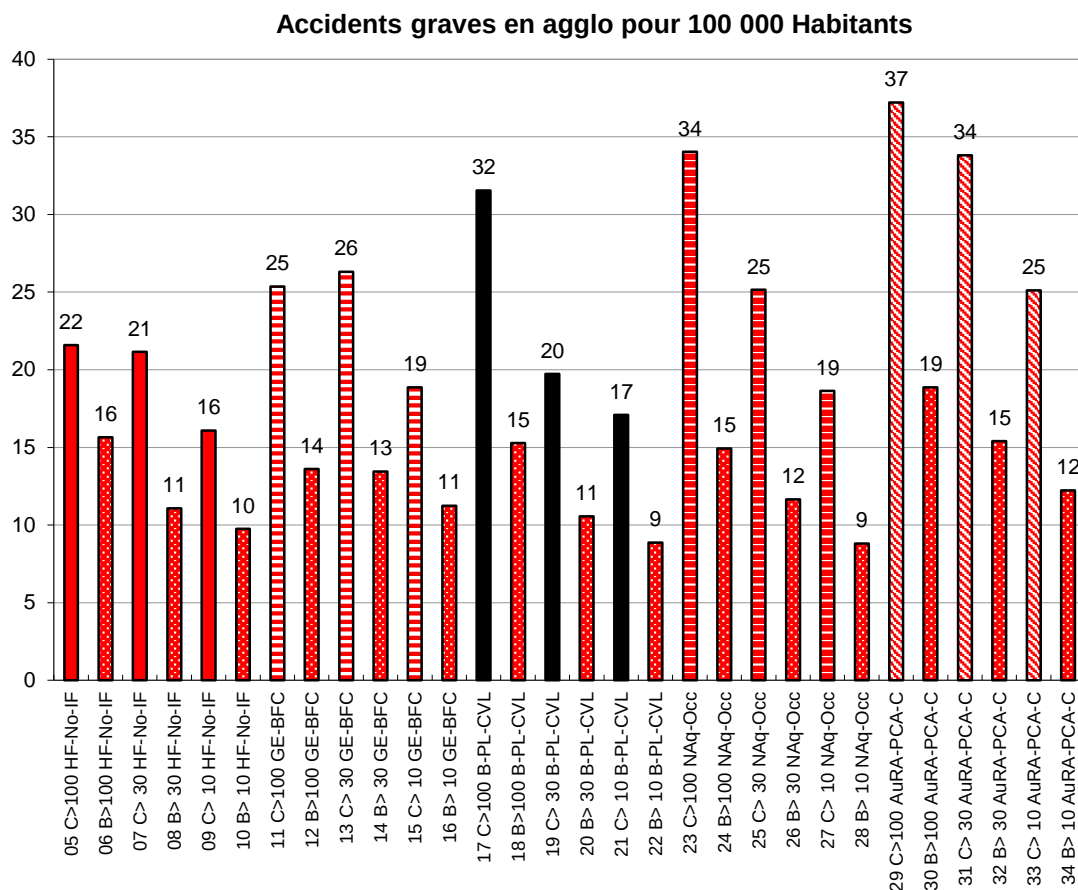
A noter que la création de la Métropole du Grand Paris a impacté fortement le nombre d'accidents du regroupement 02 c'est-à-dire les villes banlieues des communautés d'agglomération de plus de 1 000 000 d'habitants. On dénombre 101 accidents en agglomération pour 100 000 habitants en 2017 contre 67 en 2014.

Accidents graves en agglo pour 100 000 Habitants



Le nombre d'accidents graves pour 100 000 hab. a également tendance à diminuer mais de façon beaucoup moins marquée quand la taille de la communauté d'agglomération diminue.

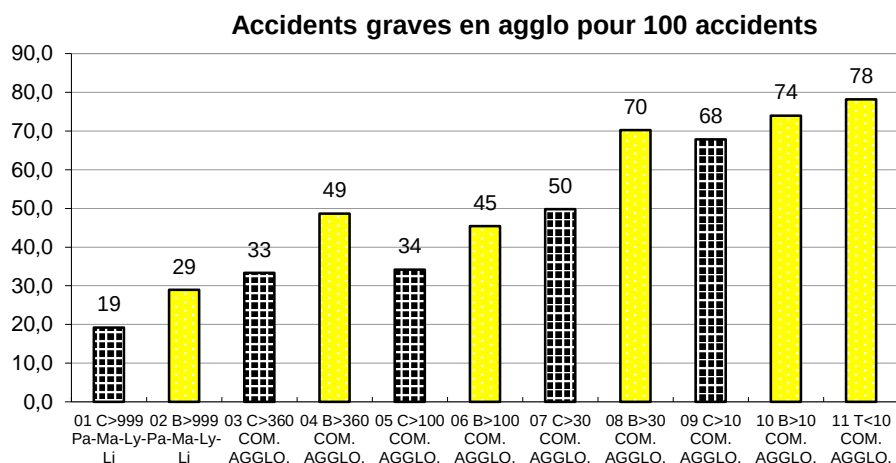
Le rapport entre les deux extrêmes n'est plus que de 4.



Au niveau des regroupements de régions, on peut noter quatre pics à plus de 30 accidents graves pour 100 000 habitants : les communes centres de plus de 100 000 habitants des regroupements de régions Auvergne-Rhône-Alpes - Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse (37), Nouvelle-Aquitaine - Occitanie (34), Bretagne - Pays de la Loire - Centre-Val de Loire(32), ainsi que les communes centre comprises entre 30 000 et 100 000 habitants du regroupement de régions Auvergne-Rhône-Alpes - Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse (34).

A population égale de la communauté d'agglomération, les communes centres ont en moyenne deux fois plus d'accidents graves que les communes banlieues.

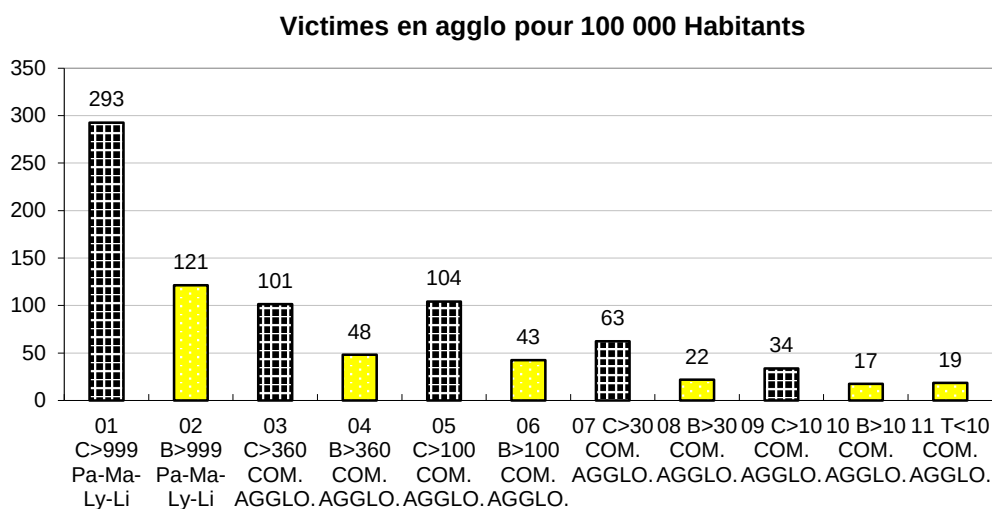
Les variations du nombre d'accidents graves pour 100 000 habitants sont donc moins sensibles aux variations de la population de la communauté d'agglomération et de la distinction « communes centres » et « communes banlieues ».



La gravité des accidents (nombre d'accidents graves pour 100 accidents) croît quand la taille de la communauté d'agglomération diminue.

A population égale de la communauté d'agglomération, les communes centres ont une gravité des accidents inférieure aux communes banlieues.

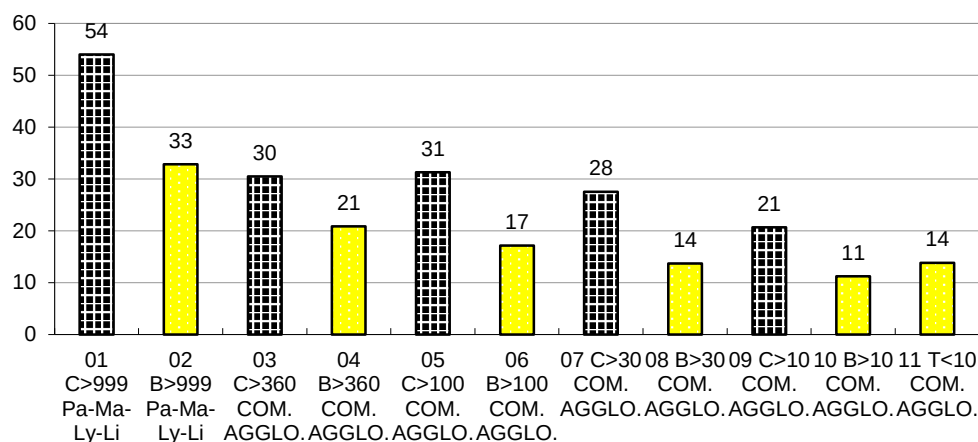
7. Victimes en agglomération



Le nombre de victimes pour 100 000 hab. diminue quand la taille de la communauté d'agglomération diminue.

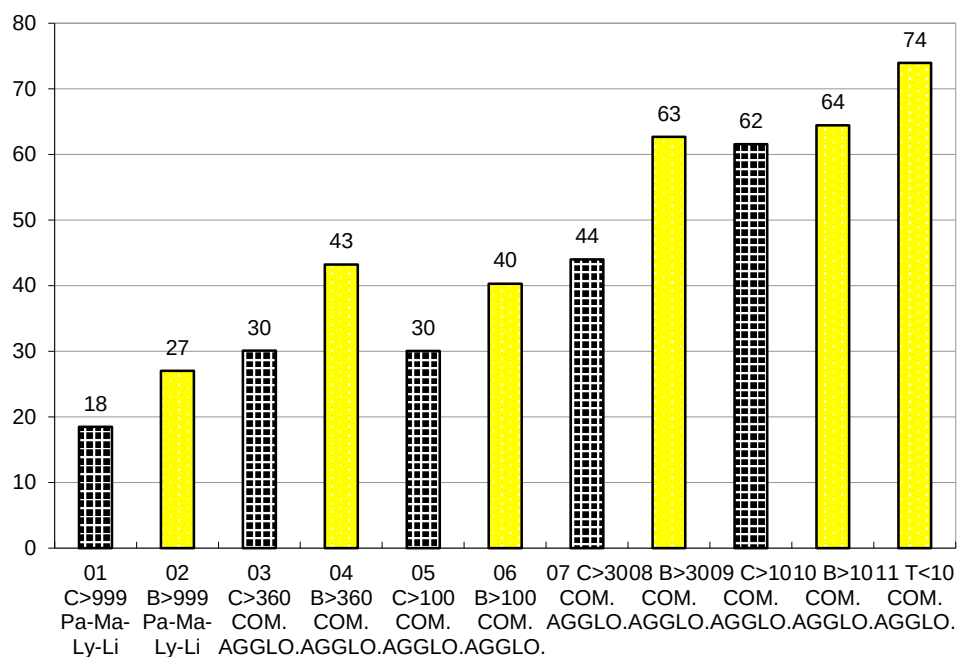
A population égale de la communauté d'agglomération, les communes centres ont plus de victimes que les communes banlieues. Pour les communautés d'agglomération de taille comprise entre 30 000 et 100 000 hab. ce taux est de 63 pour les communes centres et 22 pour les communes banlieues.

Victimes graves en agglo pour 100 000 Habitants



Les nombres de victimes graves pour 100 000 habitants diminuent également mais sont moins sensibles aux variations de la population et à la distinction « commune centre » et « commune banlieue ».

Victimes graves en agglo pour 100 victimes

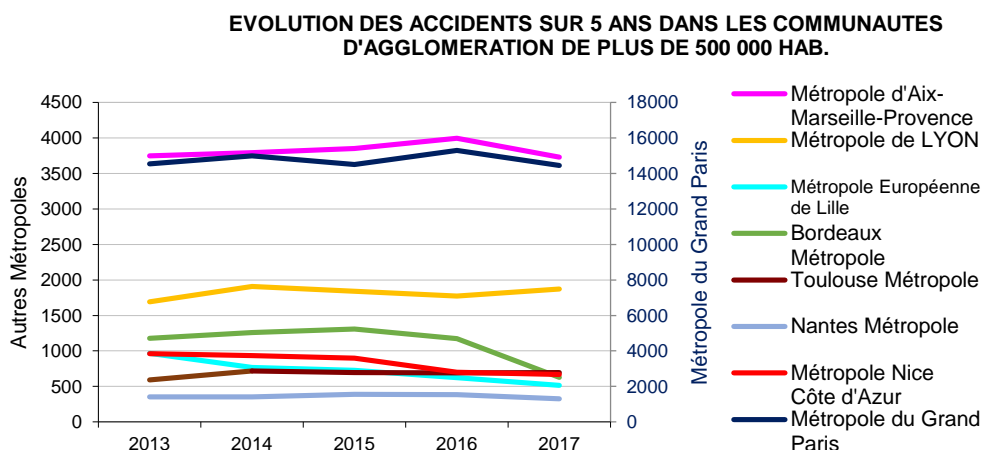


La gravité des victimes croît quand la taille de la communauté d'agglomération diminue, même si l'on constate que les valeurs pour les regroupements de communes de population comprises entre 360 000 et 1 000 000 d'habitants et 100 000 et 360 000 habitants sont très proches.

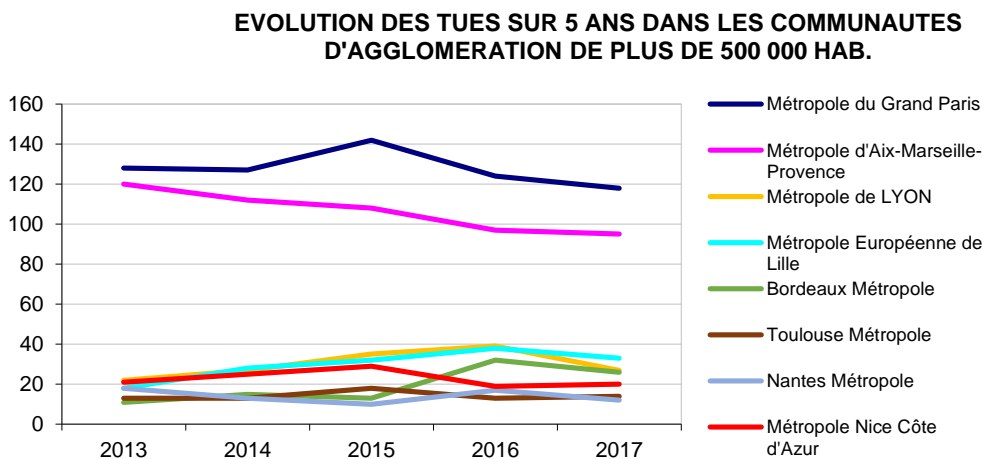
A population égale de communauté d'agglomération, la gravité est toujours plus importante pour les villes banlieues.

8. Accidents et victimes dans les communautés d'agglomération de plus de 500 000 hab.

8.1 Evolutions sur 5 ans



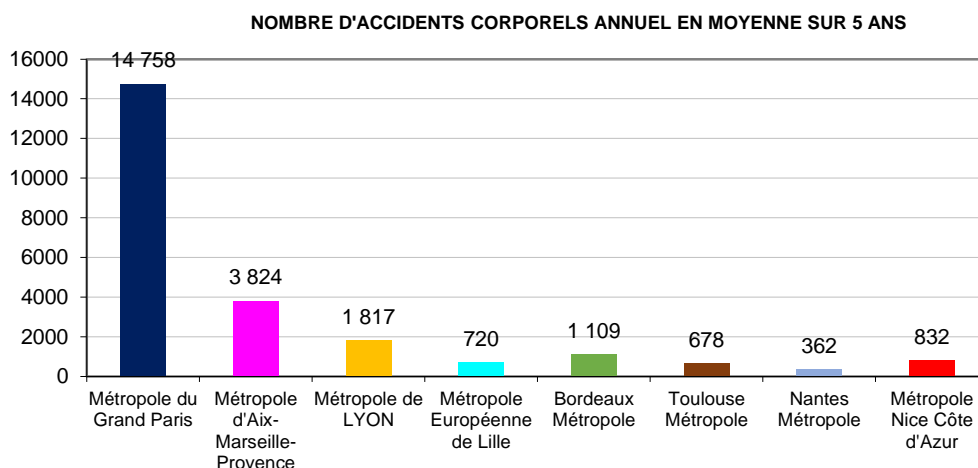
Sur ces cinq années et ces huit communautés d'agglomération, le nombre d'accidents est globalement stable. Cependant, deux métropoles, de Lille et de Bordeaux affichent des évolutions moyennes annuelles à la baisse de - 13 %.



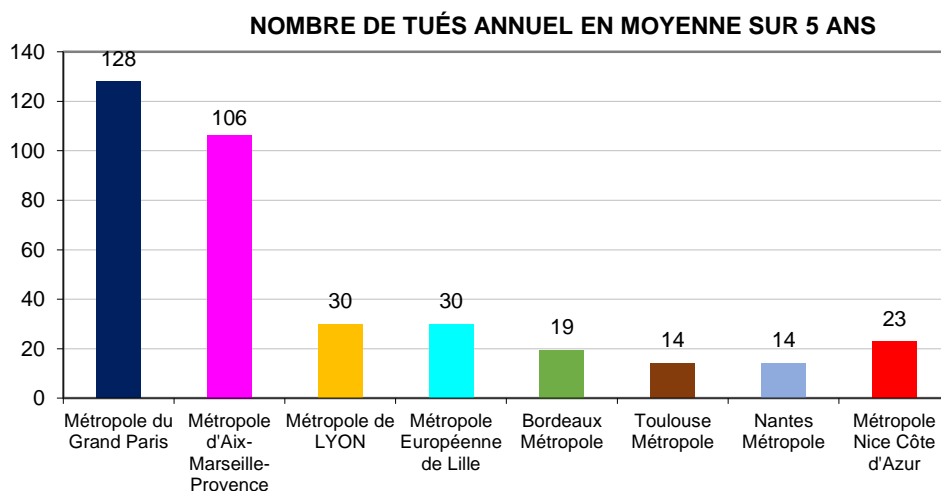
Au niveau de l'évolution du nombre des tués sur ces cinq années 2013-2017 dans ces communautés d'agglomération, on constate également globalement une stabilité. Cependant, entre 2013 et 2017, Marseille et Paris enregistrent respectivement - 25 et - 10 tués alors que Bordeaux et Lille enregistrent chacune + 15 tués.

Paradoxalement, on constate donc que les deux communautés d'agglomération (Bordeaux et Lille) qui ont vu leurs accidents baisser le plus fortement sur la période 2013-2017 sont aussi celles qui ont subi la plus forte hausse au niveau du nombre de tués.

8.2 Moyenne sur 5 ans



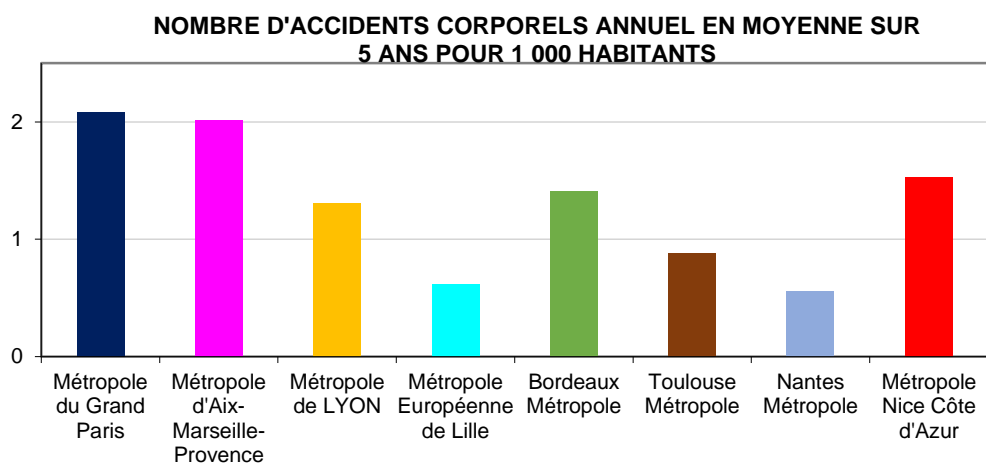
Avec sa population de plus de sept millions d'habitants, la Métropole du Grand Paris concentre logiquement le plus d'accidents, près de 15 000 en moyenne par an. Néanmoins, la différence avec les autres grandes communautés d'agglomération est très importante. Quatre fois plus d'accidents en moyenne par an qu'à Marseille, huit fois plus qu'à Lyon, treize fois plus qu'à Bordeaux et vingt-deux fois plus qu'à Toulouse



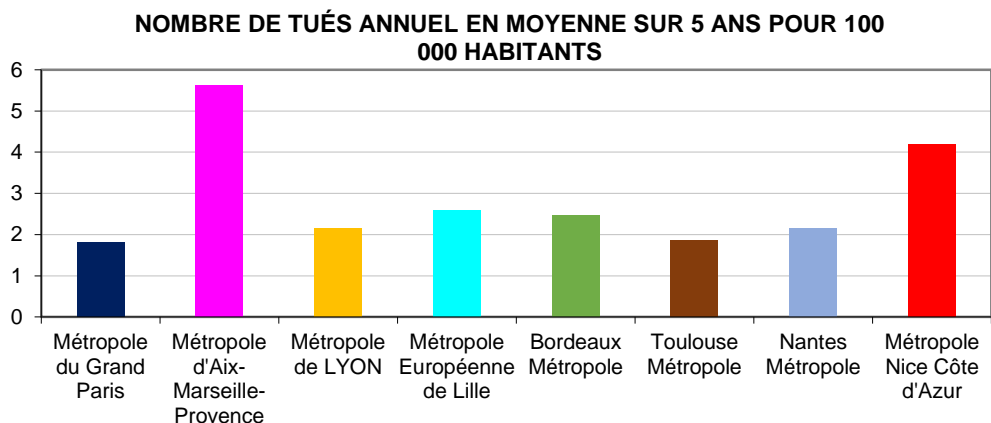
Par rapport à son nombre d'accidents en moyenne par an, la communauté d'agglomération de Paris compte peu de tués.

En moyenne sur 2013-2017, 61 % des accidents se produisant dans les communautés d'agglomération de plus de 500 000 habitants sont localisés dans la Métropole du Grand Paris et 16 % sur la Métropole de Marseille.

Au niveau des tués cette proportion n'est plus que de 35 % à Paris mais de 29 % à Marseille.

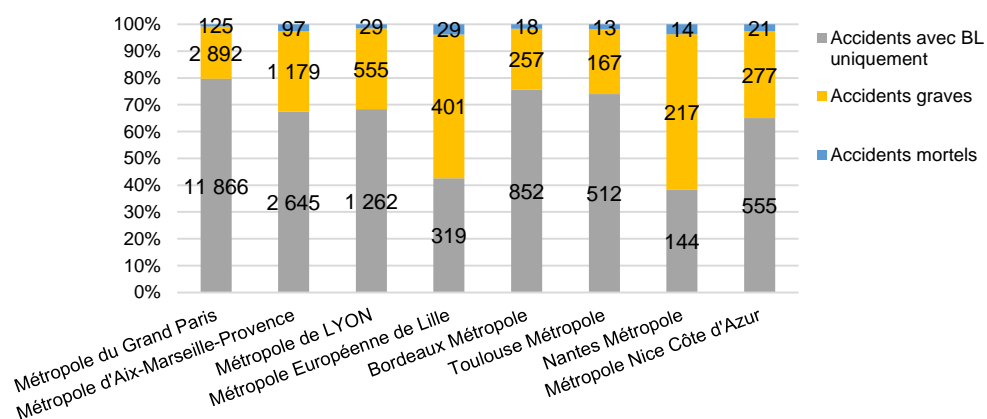


Si l'on rapporte le nombre d'accidents annuel en moyenne sur 5 ans à 1 000 habitants, on constate que Paris et Marseille sont les seules communautés d'agglomération qui comptent plus de 2 accidents corporels (respectivement 2,1 et 2,0).



Si l'on rapporte le nombre de tués annuel en moyenne sur 5 ans à 100 000 habitants, on constate que Marseille est la seule communauté d'agglomération qui compte plus de 5 tués (5,6). Paris est la communauté qui compte le moins de tués par habitant (1,8).

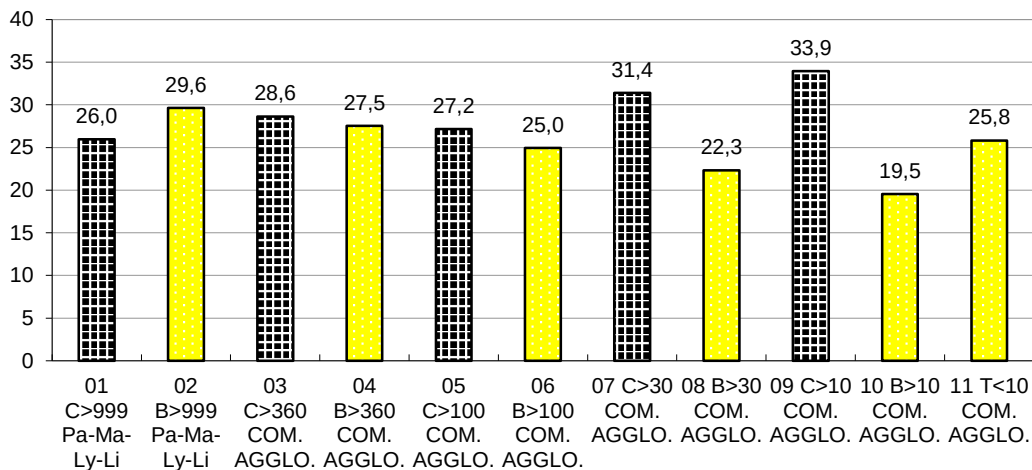
Représentation moyenne annuelle des types d'accidents selon les communautés d'agglomération sur 5 ans



En terme de proportion, c'est à Paris qu'il y a le moins d'accidents graves (avec au moins un tué ou un blessé hospitalisé) parmi les autres communautés d'agglomération de plus de 500 000 habitants. A noter que les métropoles de Nantes et Lille concentrent plus d'accidents graves que d'accidents avec blessés légers.

9. Accidents selon les modes de déplacement et les véhicules impliqués

% ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN PIETON EN AGGLO

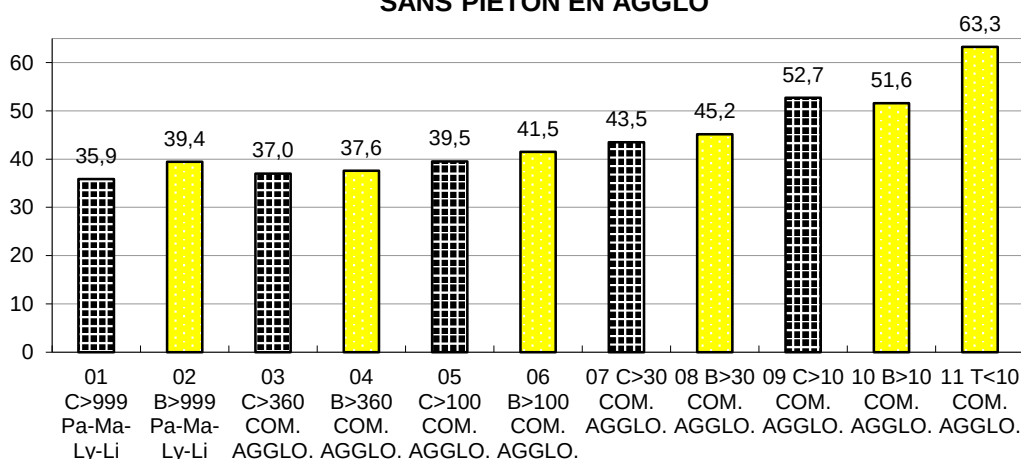


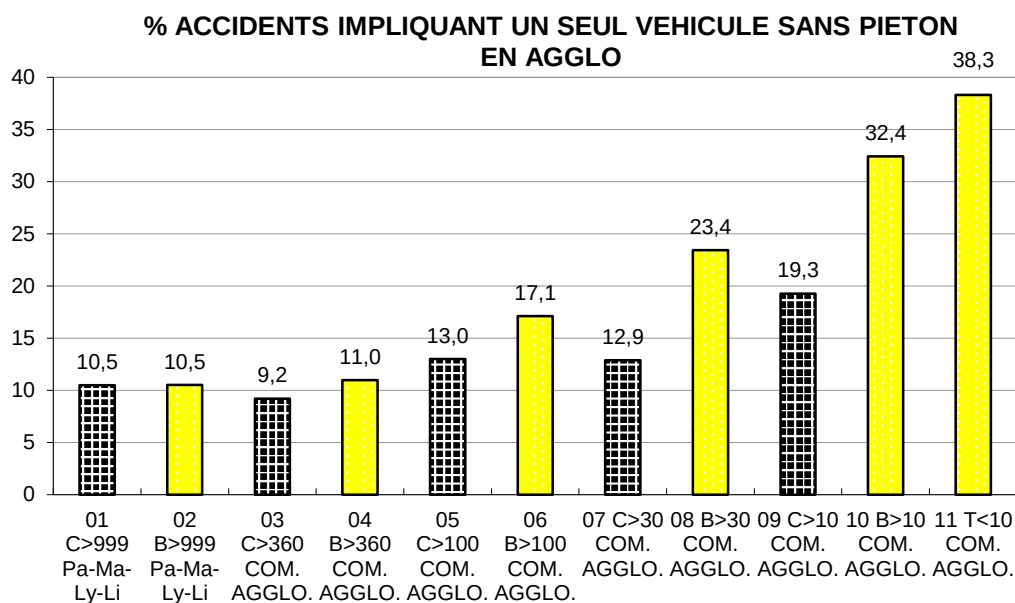
En moyenne, il y a au moins un piéton impliqué dans 27 % des accidents en agglomération. Cette part est plus élevée pour tous les regroupements sauf C>999 Pa-Ma-Ly-Li, B>100 COM. AGGLO., B>30 COM. AGGLO., B>10 COM. AGGLO. et les communautés d'agglomération de moins de 10 000 habitants.

Donc en général, on constate plus d'accidents avec au moins un piéton impliqué dans les villes centre.

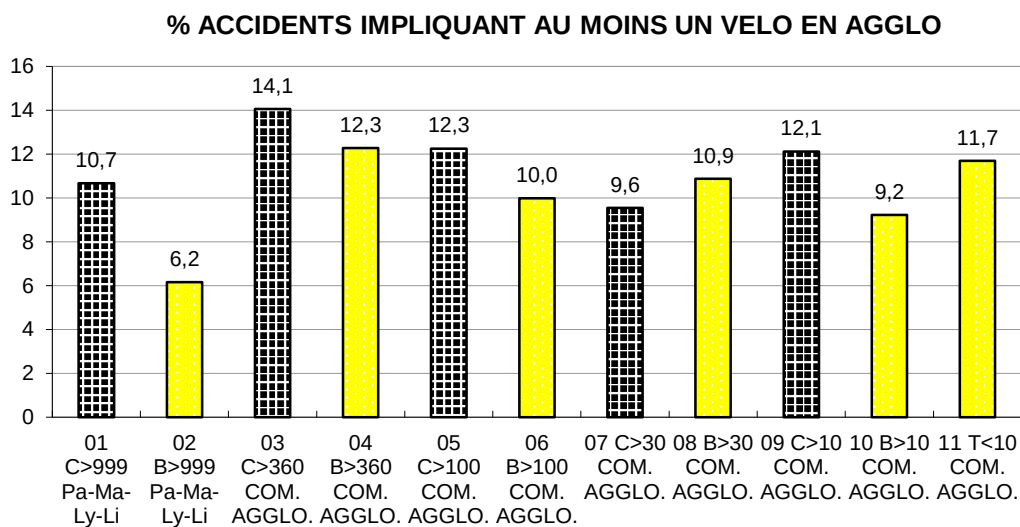
A noter que plus d'un tiers (33,9 %) des accidents en aggro dans les villes centres des communautés d'agglomération comprises entre 10 000 et 30 000 habitants impliquent au moins un piéton.

% ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SEUL VEHICULE AVEC OU SANS PIETON EN AGGLO





En moyenne, 40 % des accidents n'impliquent qu'un véhicule avec ou sans piéton, ils ne sont plus que 13 % pour lesquels il n'y a pas de piéton mais cette part croit fortement lorsque la taille de la communauté d'agglomération diminue et que les villes sont du type « communes banlieues ».

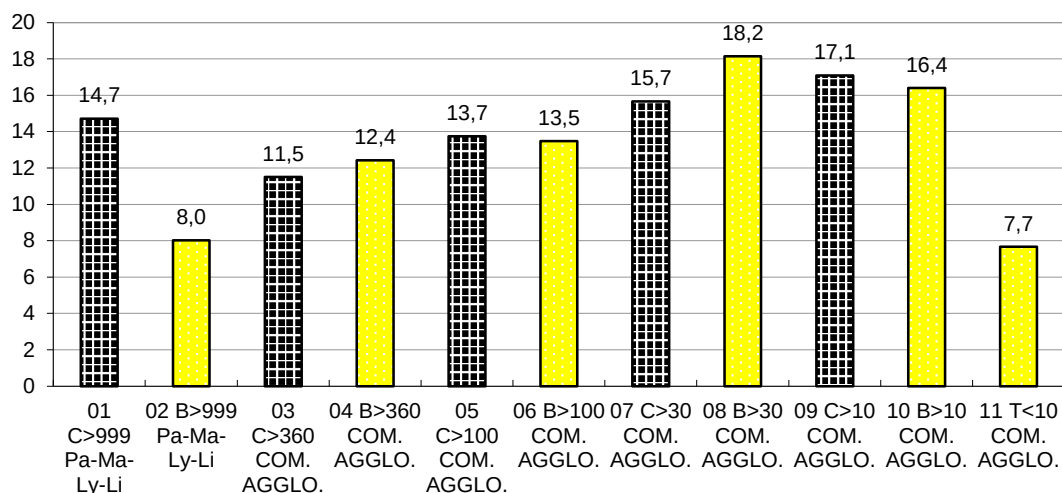


En moyenne, 10 % des accidents en agglomération impliquent un vélo

La présence de vélo dans les accidents est plus marquée dans les « communes centre » que dans les « communes banlieues », exceptée pour les communautés d'agglomération comprises entre 30 000 et 100 000 habitants.

Sur les communautés d'agglomération de plus de 1 000 000 d'habitants, on constate une grosse différence entre la proportion d'accidents en agglo en « commune centre » (11 %) et celle en « communes banlieues » (6 %).

% ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN CYCLO EN AGGLO

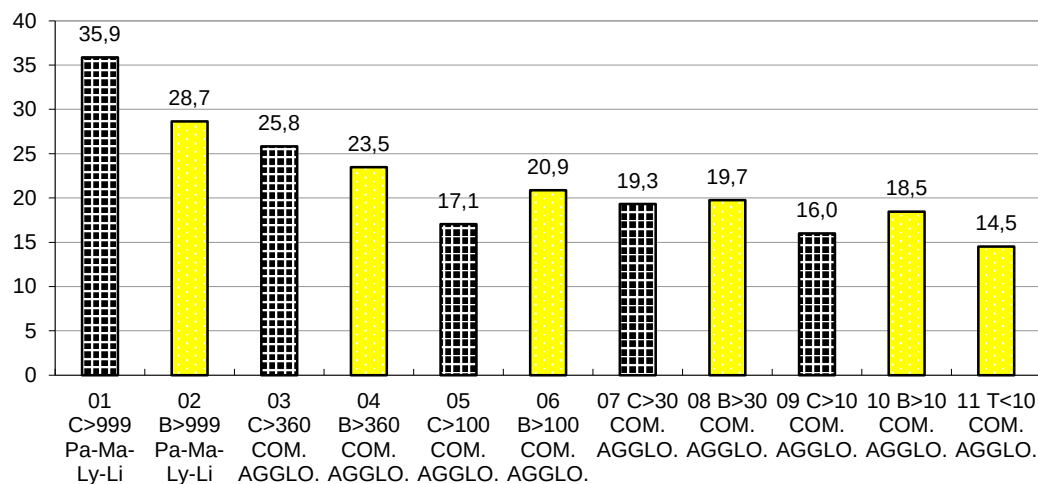


La proportion d'accidents impliquant au moins un cyclomoteur en agglomération est de 13 % en moyenne.

Comme pour les accidents impliquant un vélo, on constate sur les communautés d'agglomération de plus de 1 000 000 d'habitants, une grosse différence entre la proportion d'accidents en agglo en « commune centre » (15 %) et celle en « communes banlieues » (8 %).

A noter que la proportion d'accidents la plus importante est dénombrée en « communes banlieues » de 30 000 à 100 000 habitants avec 18 %.

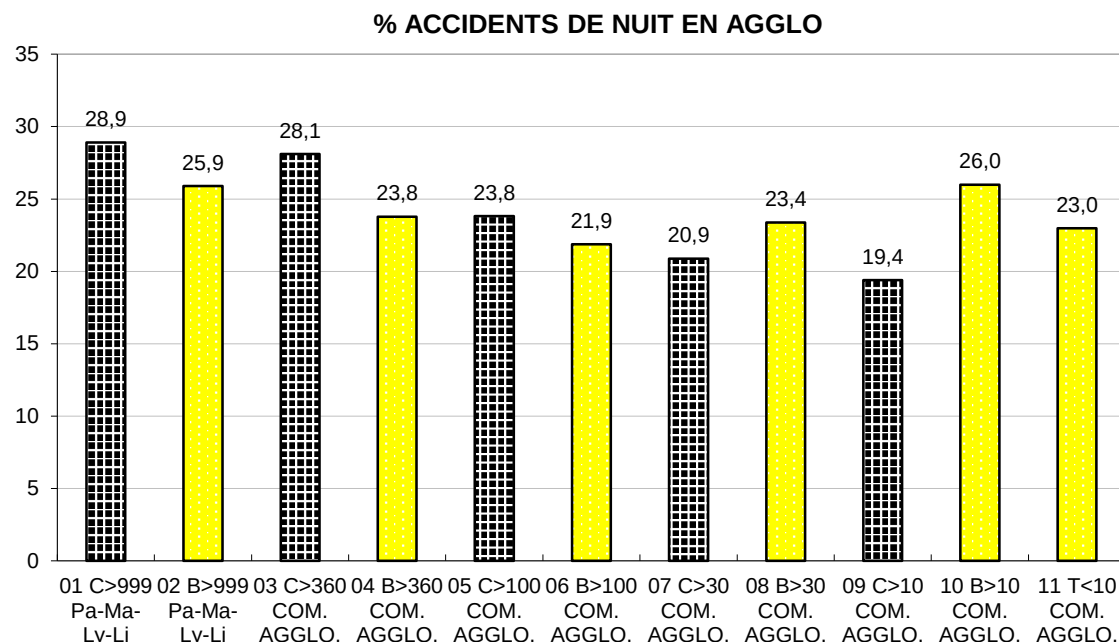
% ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UNE MOTO EN AGGLO



La proportion d'accidents impliquant au moins une « moto » en agglomération est de 26 % en moyenne et c'est la proportion que l'on retrouve dans le regroupement des « communes centre » de plus de 360 000 habitants. En revanche, on notera la valeur élevée du groupement C>999 Pa-Ma-Ly-Li (36 %).

On constate également que la proportion d'accidents impliquant au moins une moto diminue en corrélation avec la baisse de la population des communautés d'agglomération.

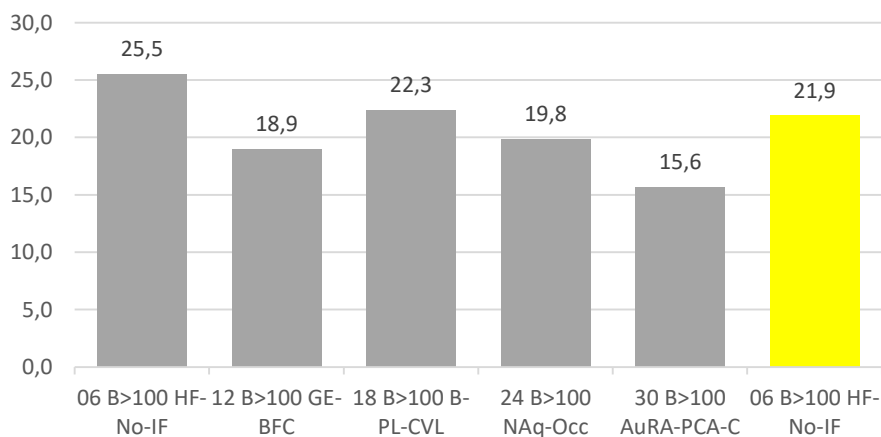
10. Accidents de nuit, avec conditions météo anormales, en week-end, en été et en hiver



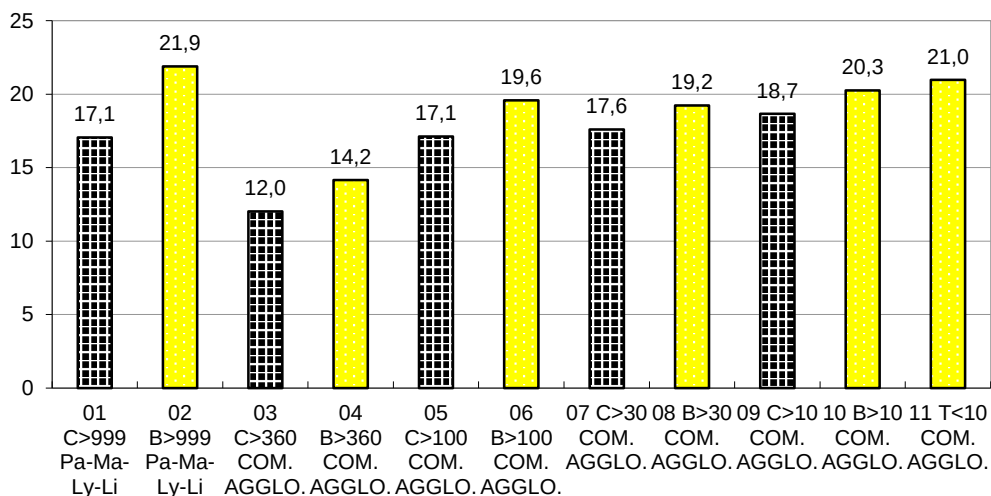
Plus la population de la communauté d'agglomération diminue plus la proportion d'accidents de nuit en villes-centre de communauté d'agglomération diminue également. Par contre, cela n'est pas vrai dans les regroupements de villes-banlieues.

Si l'on regarde plus précisément au niveau des regroupements de région, on observe des différences significatives entre elles. Par exemple, concernant le regroupement des villes-banlieues à population comprise entre 100 000 et 360 000 habitants, pour lequel le taux global est de 21,9% on peut remarquer sur le graphique suivant des disparités importantes. Ainsi, il y a 10 points d'écart entre la région Nord et la région Sud-Est.

% Accidents de nuit pour les regroupements des villes banlieues des communautés d'agglomération comprises entre 100 000 et 360 000 habitants

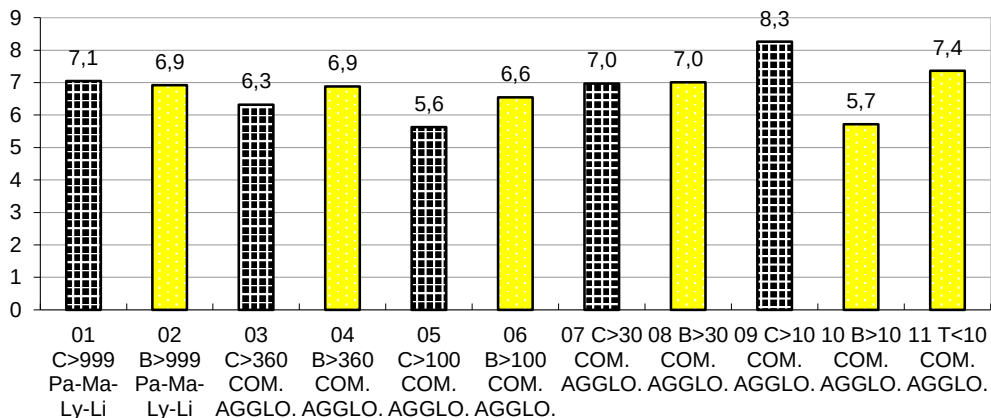


% ACCIDENTS AVEC DES CONDITIONS METEO ANORMALES EN AGGLO

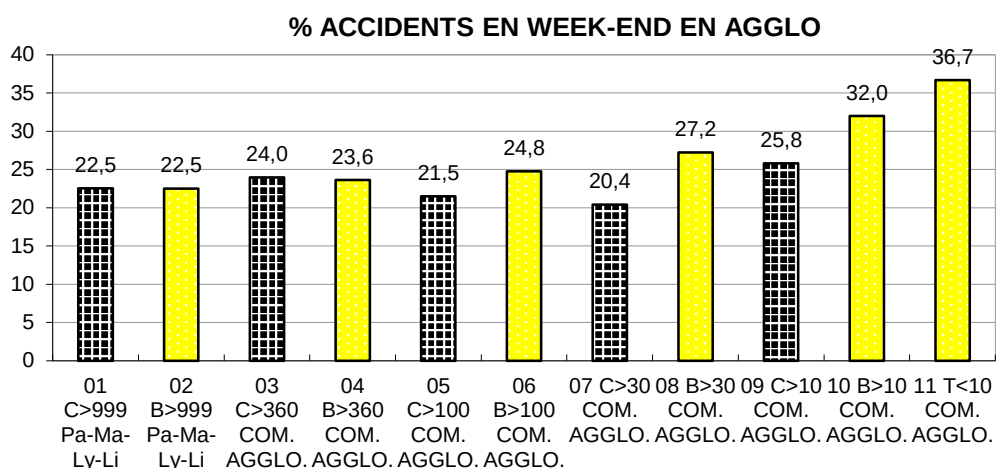


Un accident sur cinq se produit en moyenne en agglo (18.3 % en 2017) dans des conditions de météo anormales. Les variations selon les regroupements sont légères même si l'on constate un creux de 12 % pour le regroupement 03 C>360 et un pic pour le regroupement 02 B>999 Pa-Ma-Ly-Li.

% ACCIDENTS DE NUIT AVEC DES CONDITIONS METEO ANORMALES EN AGGLO

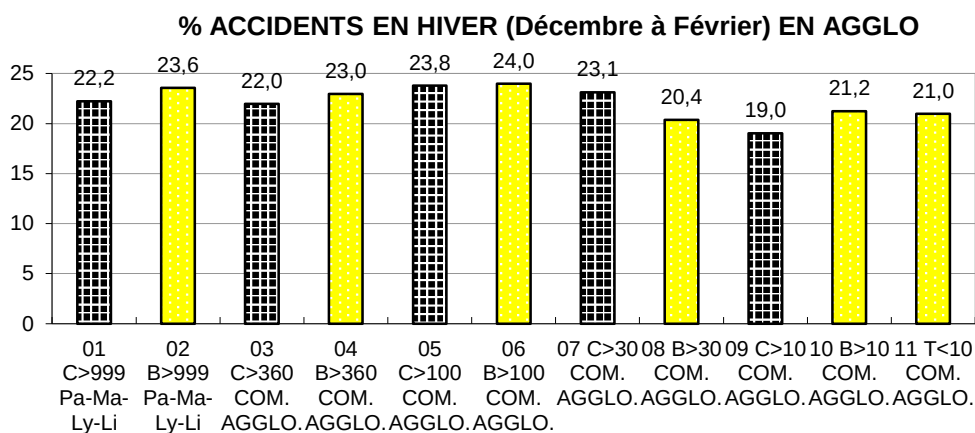
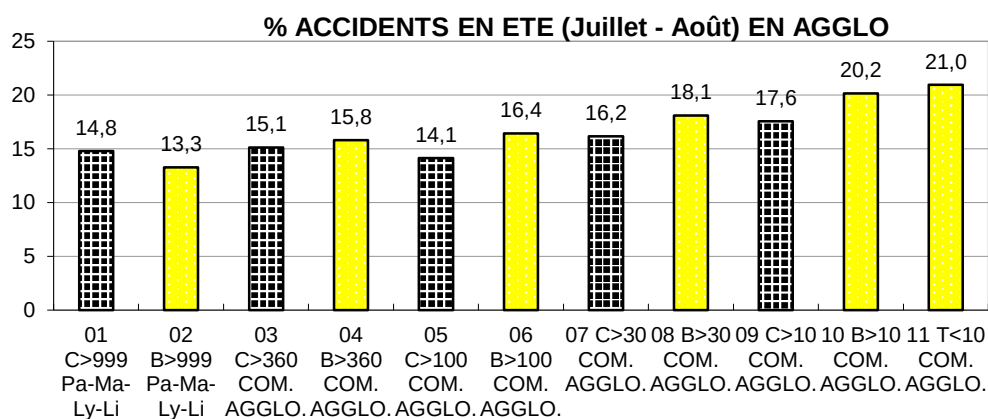


6,7 % des accidents en 2017 se sont déroulés la nuit en agglomération et lors de conditions météorologiques anormales. On constate un pic à 8.3 % pour le regroupement 09 C>10, c'est-à-dire les villes-centre des communautés d'agglomération comprises entre 10 000 et 30 000 habitants.



C'est toujours dans les communes banlieues des communautés d'agglomération inférieures à 100 000 hab. et dans les communautés d'agglomération de moins de 10 000 habitants, que l'on retrouve les pourcentages les plus élevés pour les accidents en Week-End.

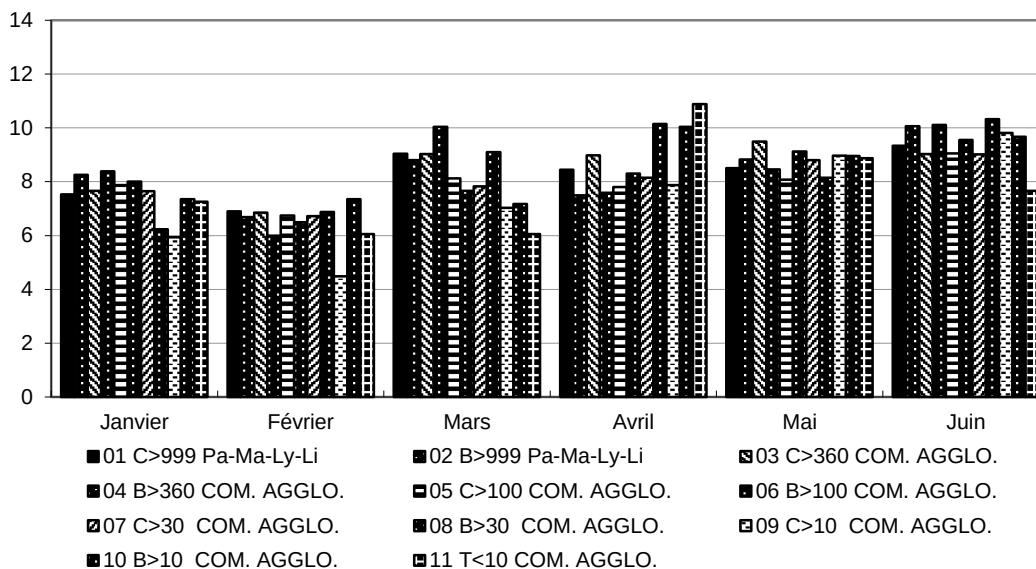
La proportion moyenne d'accidents en agglomération et en week-end est de 22.3 % en villes-centre, 24.4 % en villes-banlieues et 36.7 % dans les communautés d'agglomération de moins de 10 000 habitants



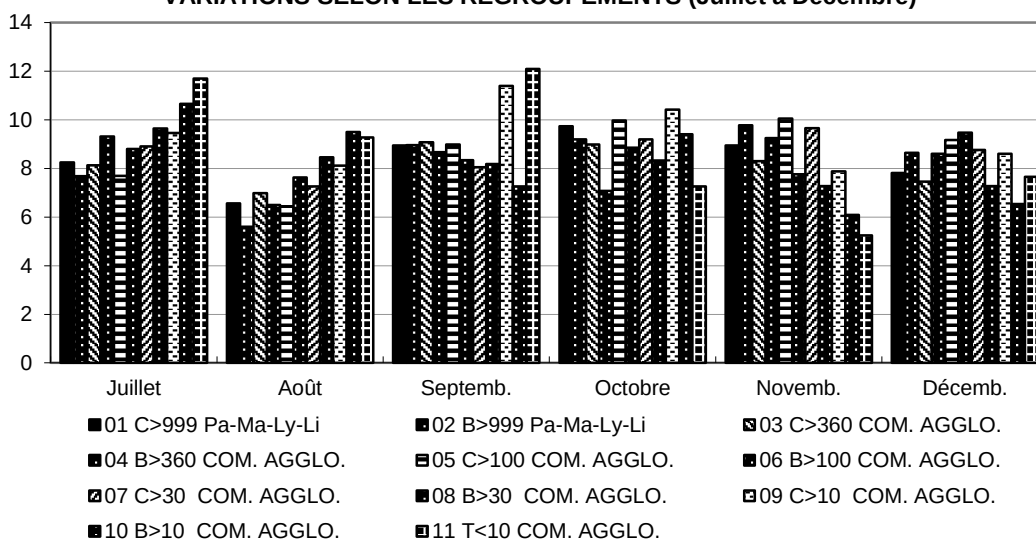
Si en été, les proportions d'accidents en agglomération semblent augmenter avec la population des regroupements qui baisse, c'est beaucoup moins net en hiver.

11. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par mois

**% ACCIDENTS EN AGGLO D'UN MOIS/TOUS ACCIDENTS
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS (Janvier à Juin)**



**% ACCIDENTS EN AGGLO D'UN MOIS/TOUS ACCIDENTS
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS (Juillet à Décembre)**



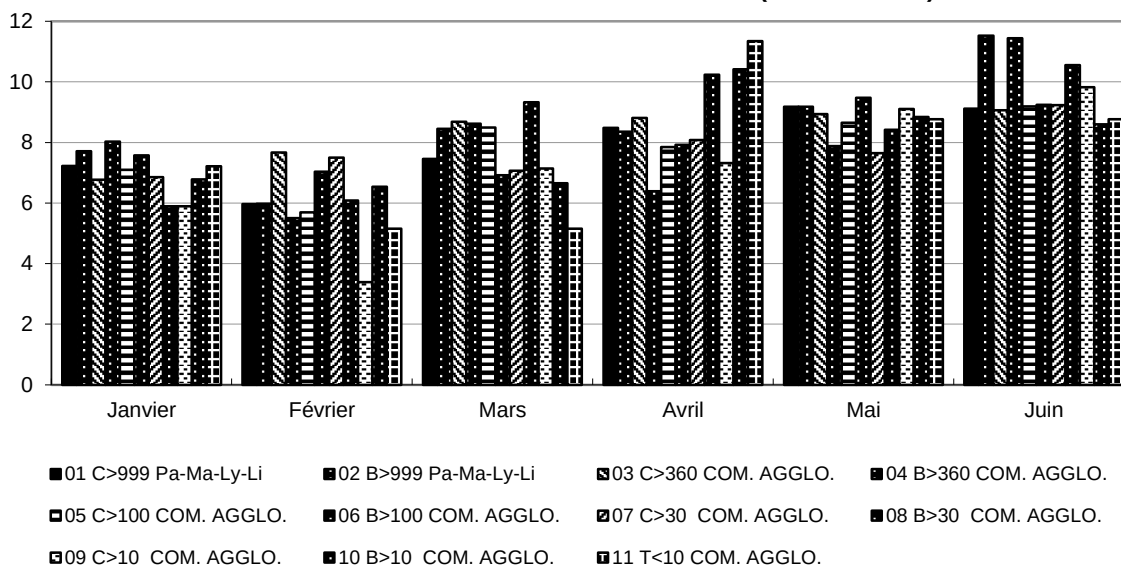
Pour le regroupement 01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li c'est en octobre et en juin qu'il y a le plus d'accidents avec respectivement 9,7 % et 9,3 %. Par contre, c'est au mois d'Août, que l'on constate la proportion d'accidents la moins importante (6,6 %).

Pour Août, plus la population des communautés d'agglomération diminue plus le taux d'accidents augmente. De l'ordre de 6 % dans les communautés d'agglomération de plus d'un million d'habitants, ce taux passe au-dessus de 9 % pour les villes banlieues de moins de 30 000 habitants et les communautés d'agglomération de moins de 10 000 habitants.

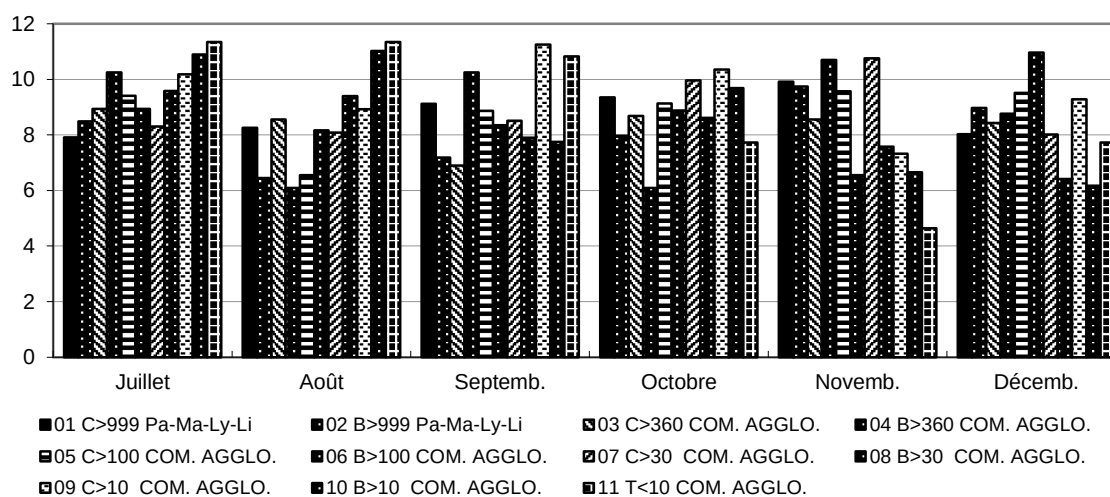
Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2017 -
Les communautés d'agglomération

Pour ces communautés d'agglomération plus rurales, on notera la différence entre les mois de juillet à septembre où il y a une proportion d'accidents en moyenne de 11 % et les mois de février et novembre où cette part n'est plus que de 6 %.

**% ACCIDENTS GRAVES EN AGGLO D'UN MOIS/TOUS ACCIDENTS GRAVES
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS (Janvier à Juin)**

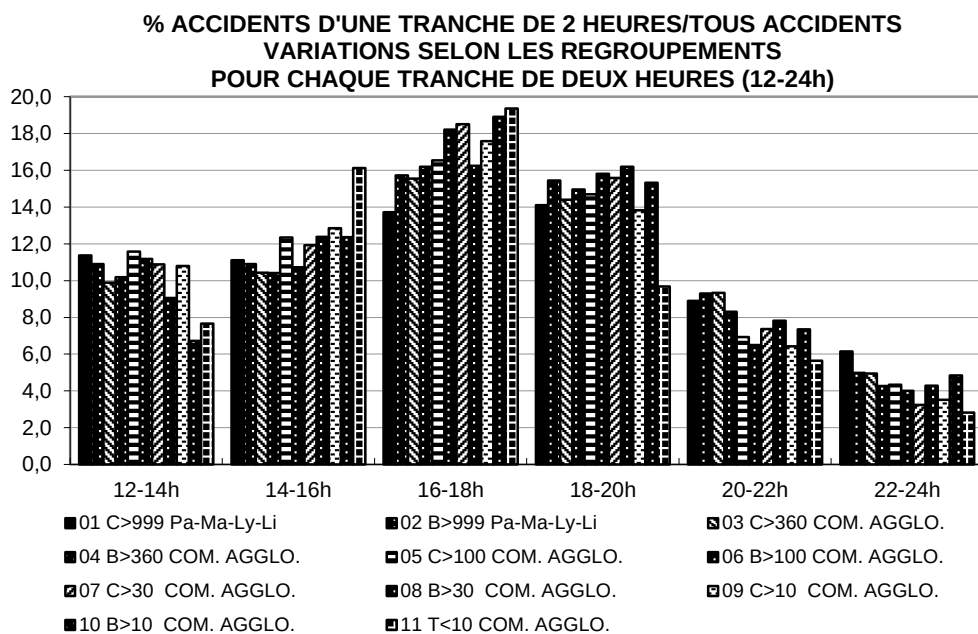
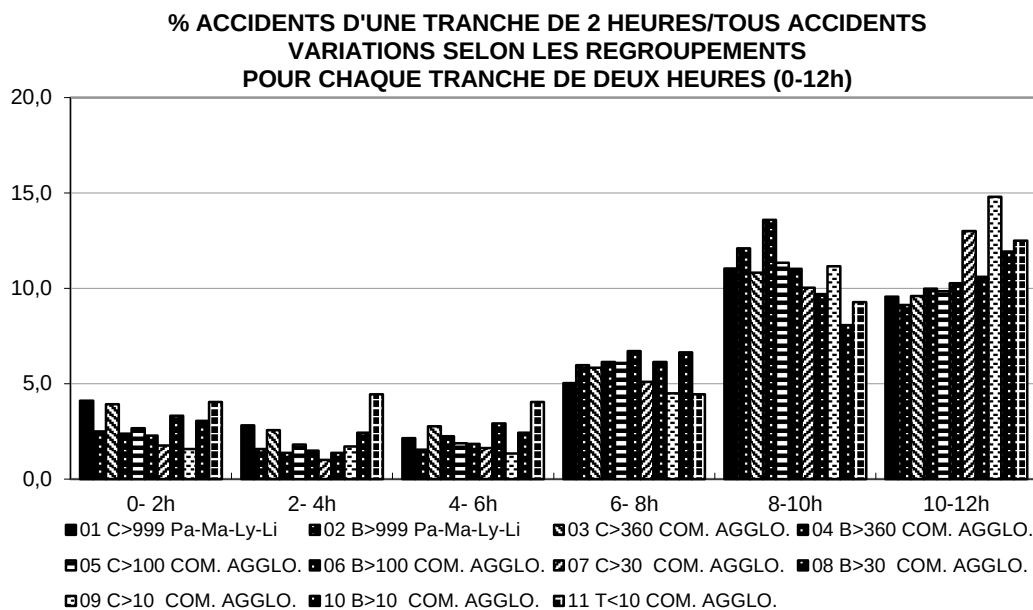


**% ACCIDENTS GRAVES EN AGGLO D'UN MOIS/TOUS ACCIDENTS GRAVES
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS (Juillet à Décembre)**



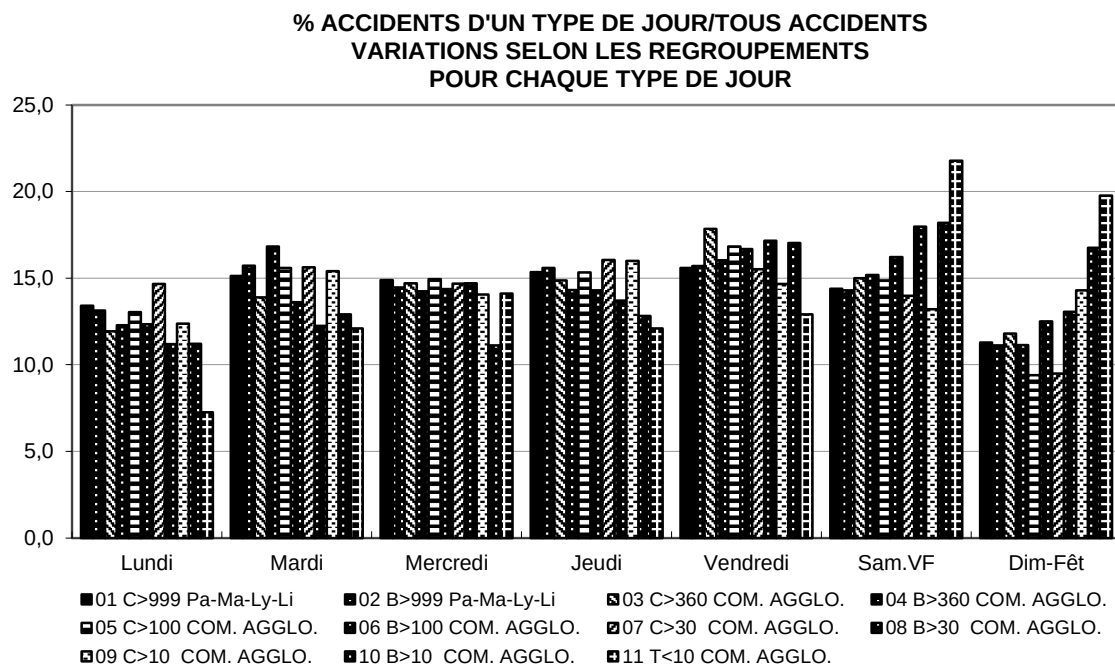
Les constatations faites tous accidents semblent se vérifier également pour les accidents graves. A savoir, une faible proportion d'accidents graves en janvier et février quels que soient les regroupements de communautés d'agglomération ; et une forte proportion d'accidents graves entre juillet et septembre sur les regroupements à faible population (<30 000 habitants).

12. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par tranche horaire



Ce sont les tranches horaires 16-18h. et 18-20h qui enregistrent les pourcentages d'accidents les plus élevés.

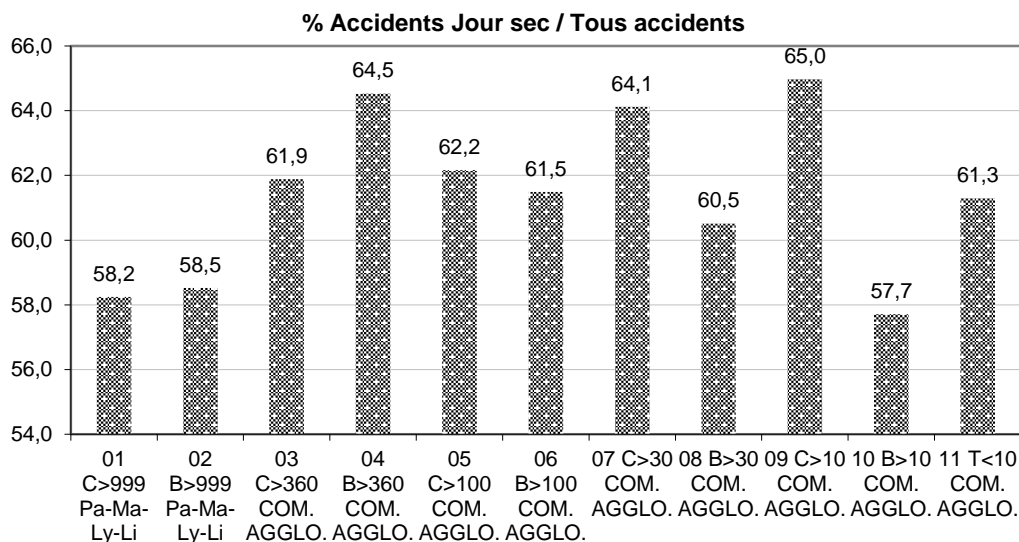
13. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par type de jour



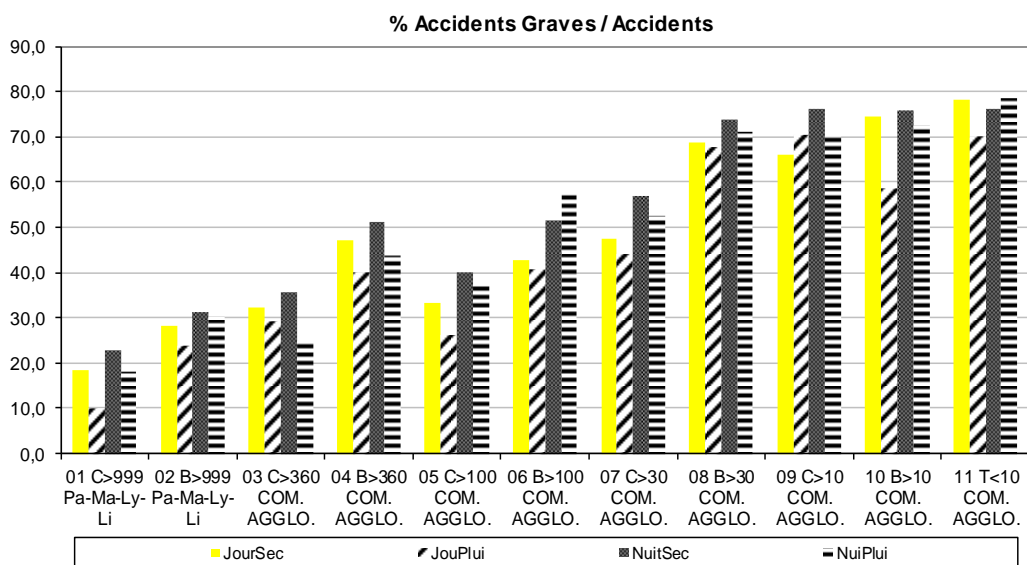
Ce sont les vendredis qui enregistrent le plus d'accidents en agglomération avec 16,2 % en moyenne. La plus faible proportion est le dimanche / jour de fête avec 11,4 % d'accidents en moyenne.

21 % des accidents des communautés d'agglomération de moins de 10 000 habitants se déroulent un dimanche / jour de fête ou un samedi / veille de fête contre 7 % un lundi.

14. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par situation croisant lumière et météo



Le taux d'accidents de jour par temps sec le plus faible est celui du regroupement 10 B>10 COM AGGLO, il est 7 points inférieur au taux du groupement C>10 COM AGGLO.

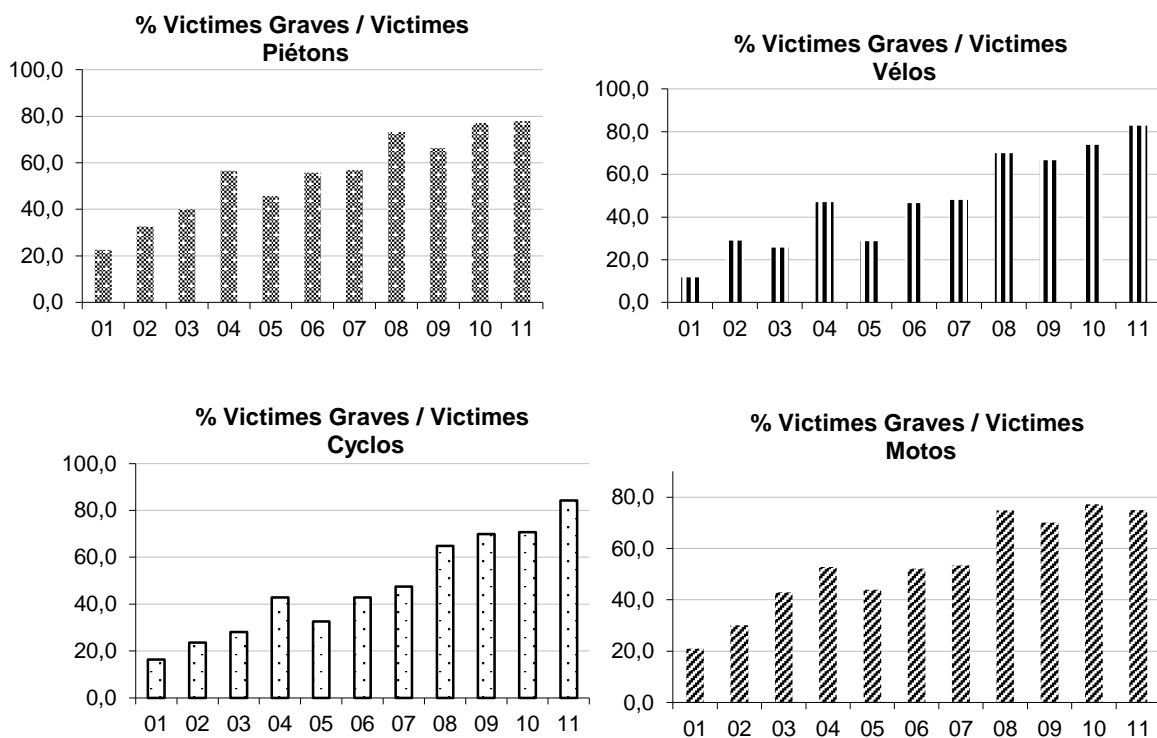


La gravité (nombre d'accidents graves pour 100 accidents) de nuit est supérieure à la gravité des accidents de jour.

Les gravités augmentent quand la taille de la communauté d'agglomération diminue et à population égale, les gravités sont plus importantes pour les villes banlieues.

En revanche, le facteur « Pluie » ne semble pas aggraver les accidents, que ce soit de jour comme de nuit.

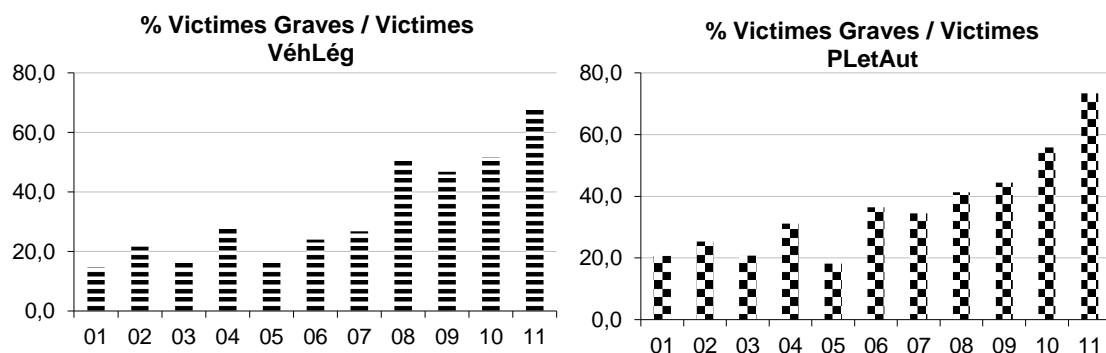
15. Répartition des victimes et gravité des victimes selon la catégorie des usagers



Légende

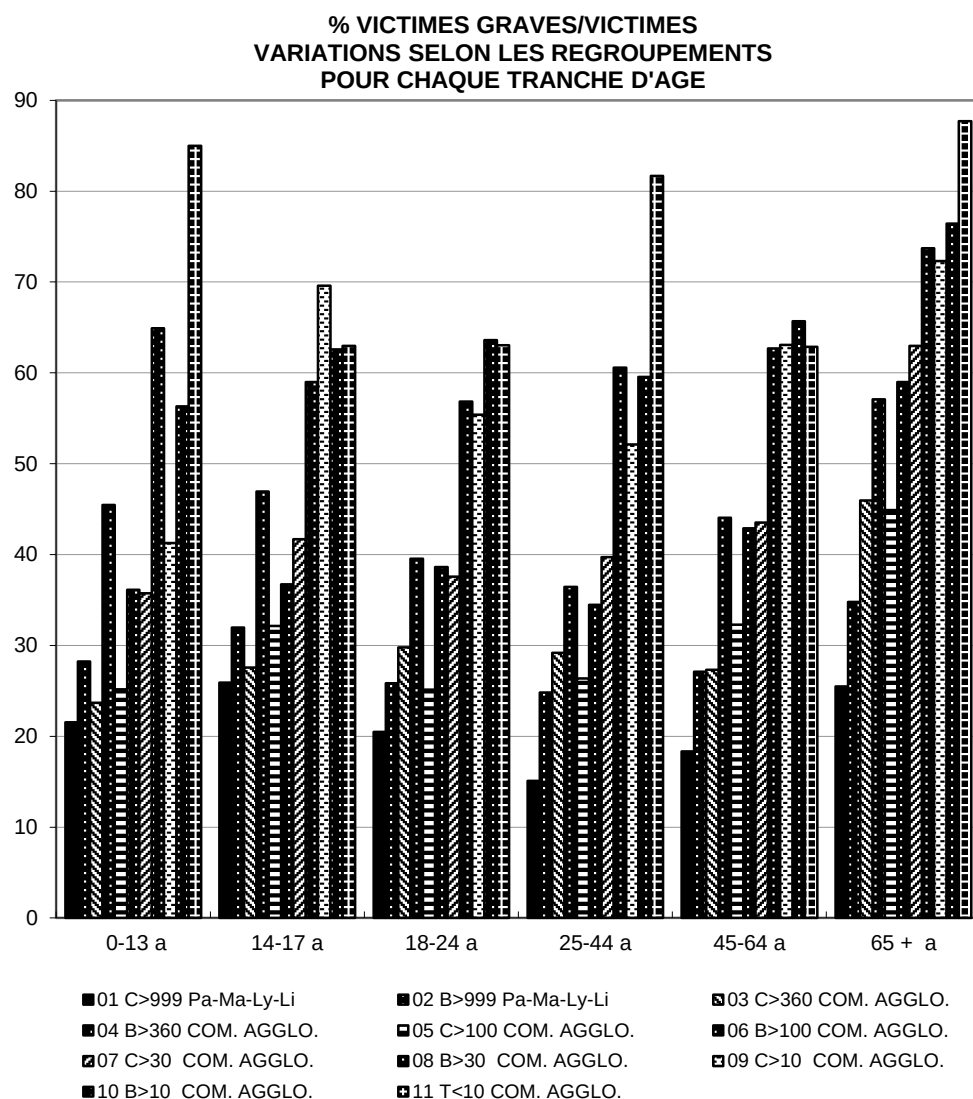
01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li	02 B>999 Pa-Ma-Ly-Li	03 C>360 COM. AGGLO.
04 B>360 COM. AGGLO.	05 C>100 COM. AGGLO.	06 B>100 COM. AGGLO.
07 C>30 COM. AGGLO.	08 B>30 COM. AGGLO.	09 C>10 COM. AGGLO.
10 B>10 COM. AGGLO.	11 T<10 COM. AGGLO..	

Les gravités des victimes (nombre de tués+ blessés hospitalisés pour 100 victimes) sont semblables pour les catégories d'usagers vulnérables : Piétons, Vélos, Cyclos, Motos. Globalement, les gravités augmentent progressivement lorsque la taille des communautés d'agglomération diminue et elles sont plus importantes pour les villes banlieues.



Pour les autres modes de transport, la forme du graphique est sensiblement la même que pour les usagers vulnérables avec des proportions de victimes graves néanmoins moindres pour chaque regroupement.

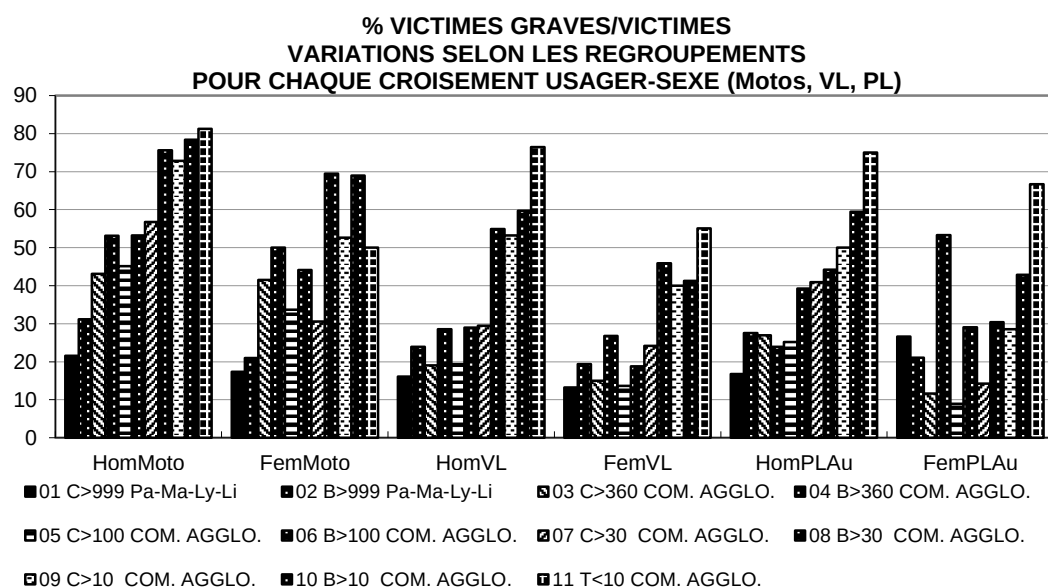
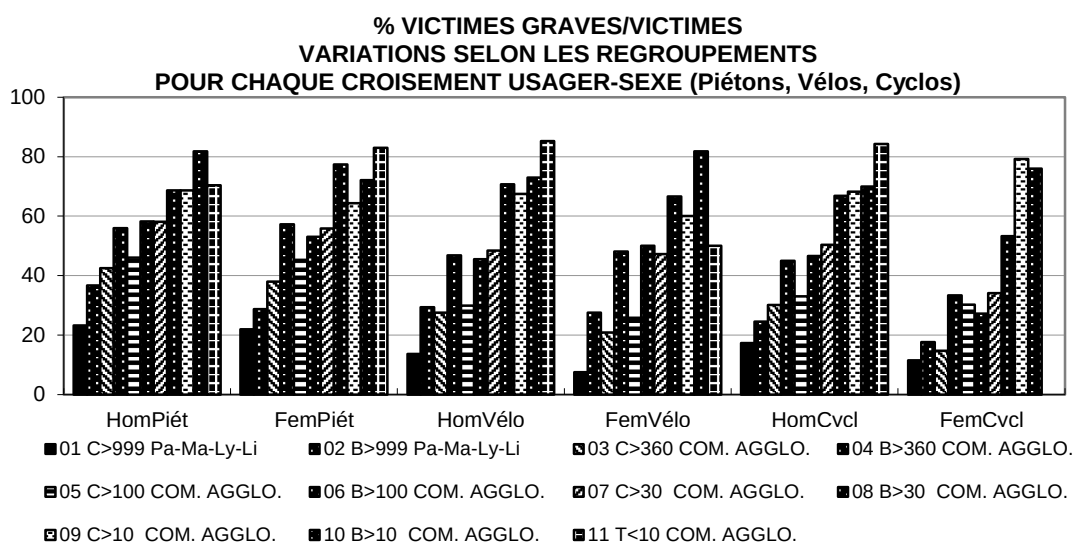
16. Répartition des victimes et gravité des victimes par tranche d'âge



Quel que soit le regroupement de communautés d'agglomération étudié, la gravité des victimes la plus élevée se constate pour la tranche d'âge 65 ans et plus.

C'est encore plus vrai pour les groupements de communautés d'agglomération de moins de 100 000 hab. (07, 08, 09, 10 et 11).

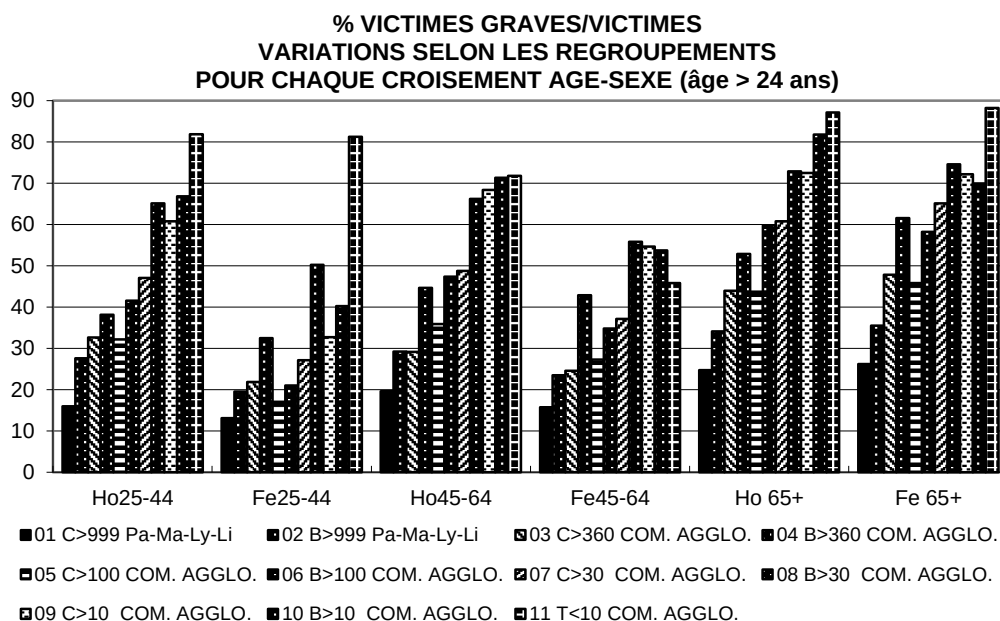
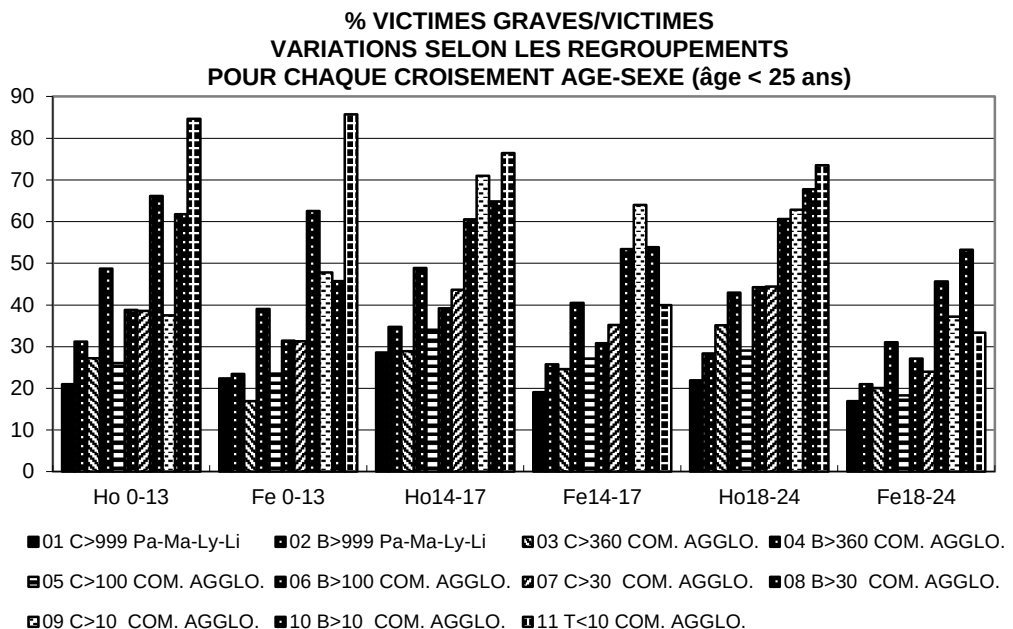
17. Victimes et gravité des victimes par croisement usager-sexe



Globalement la gravité des victimes chez les hommes est supérieure à celle des femmes et ce quel que soit le moyen de transport.

Néanmoins, on constate que pour les modes doux, les différences de gravité s'estompent en territoire rural/semi rural.

18. Victimes et gravité des victimes par croisement tranche d'âge – sexe

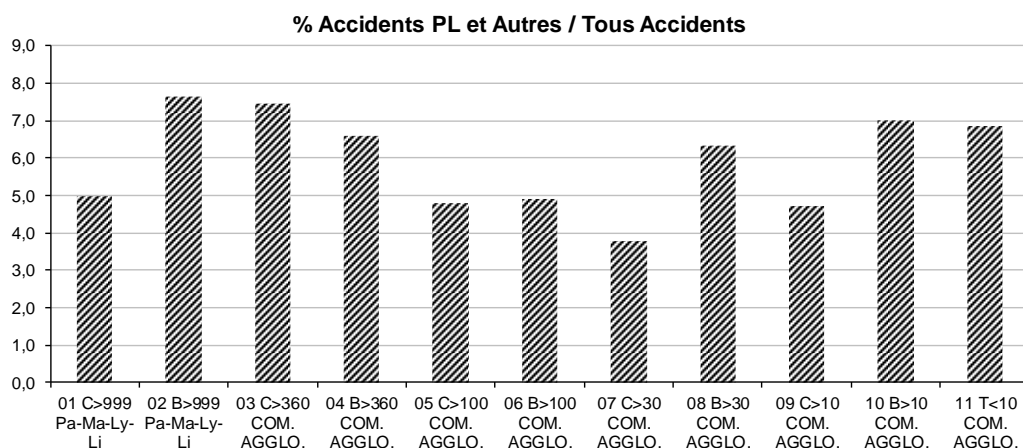
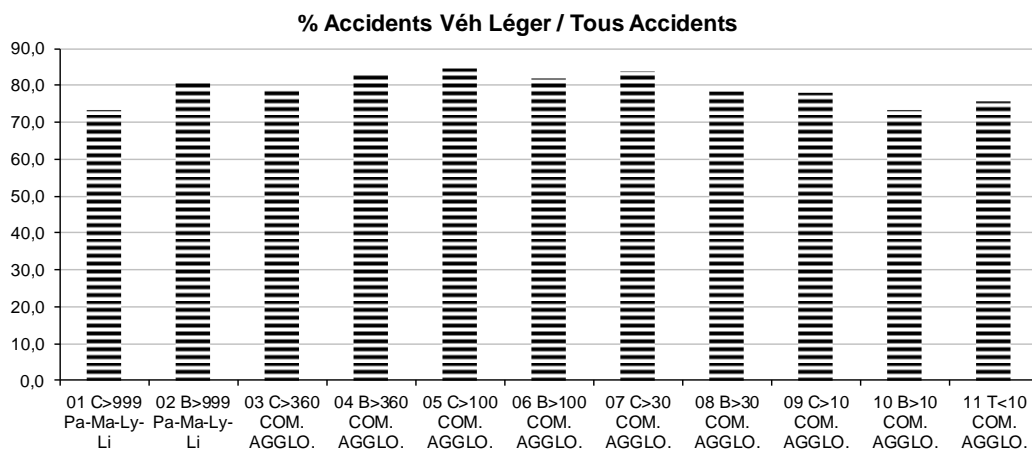


Globalement, les hommes sont plus représentés dans les victimes graves que les femmes sauf pour la tranche d'âge des plus de 65 ans pour laquelle les pourcentages sont le plus souvent inférieurs chez les hommes que chez les femmes.

C'est dans la tranche d'âge 18-24 ans, que le différentiel entre les hommes et les femmes est le plus important : +20 points pour 07 C>30 COM. AGGLO., +26 pour 09 C>10 et +40 pour les communautés d'agglomération de moins de 10 000 habitants.

19. Accidents et gravité des accidents par mode impliqué

Le lecteur pourra se reporter au chapitre 9 pour les modes de transport piéton, vélos, cyclos et motos.

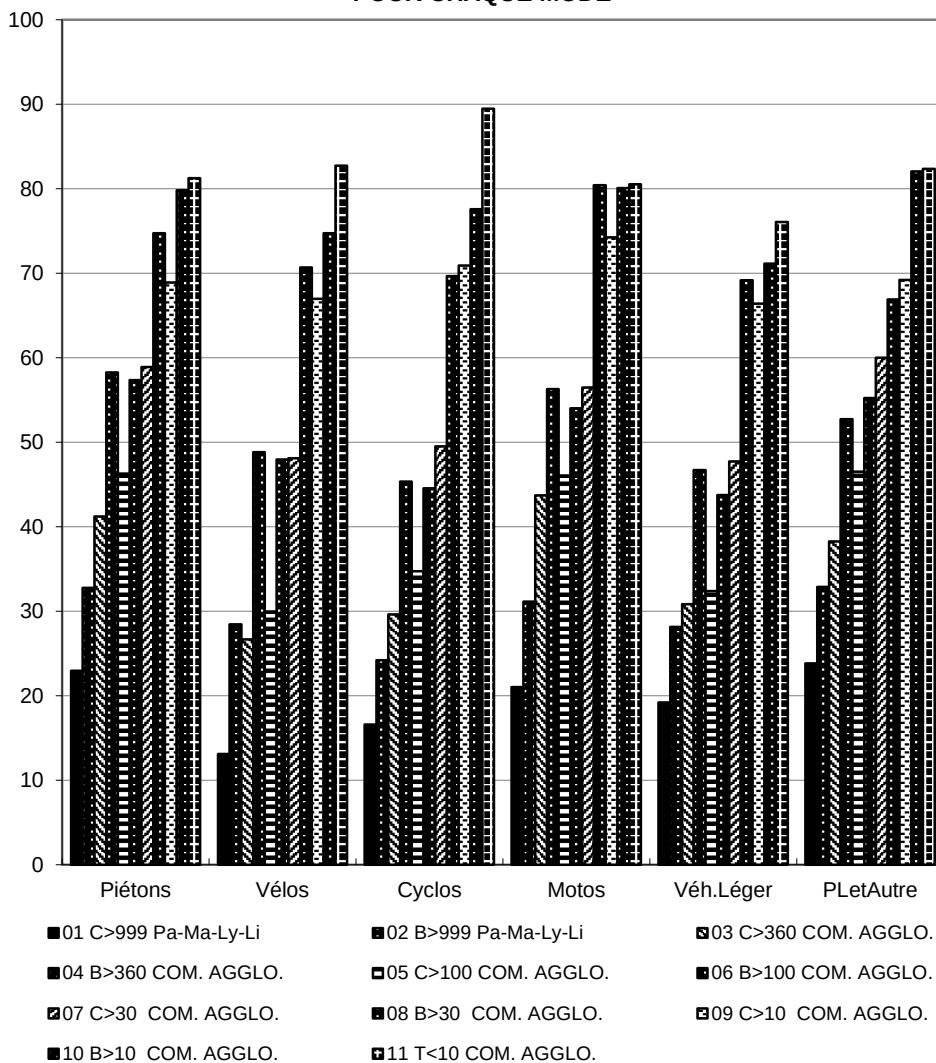


En moyenne, dans 80 % des accidents en agglomération et en communautés d'agglomération, il y a au moins un véhicule léger impliqué (79,5 % en 2017).

La part des PL et autres en agglomération dans les communautés d'agglomération, se situe en 2017 à 6 %.

En revanche, selon les regroupements observés, cette proportion fluctue : 3,8 % dans le regroupement 07 C>30 COM. AGGLO. contre 7,6 % pour regroupement 02 B>999 Pa-Ma-Ly-Li.

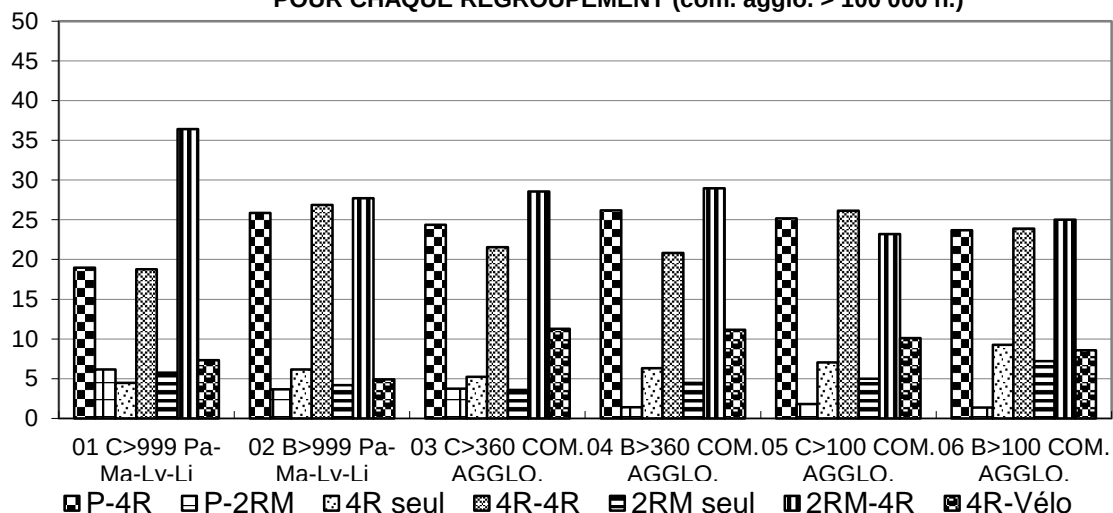
**% ACCIDENTS GRAVES D'UN MODE / TOUS ACCIDENTS DU
MODE
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS
POUR CHAQUE MODE**



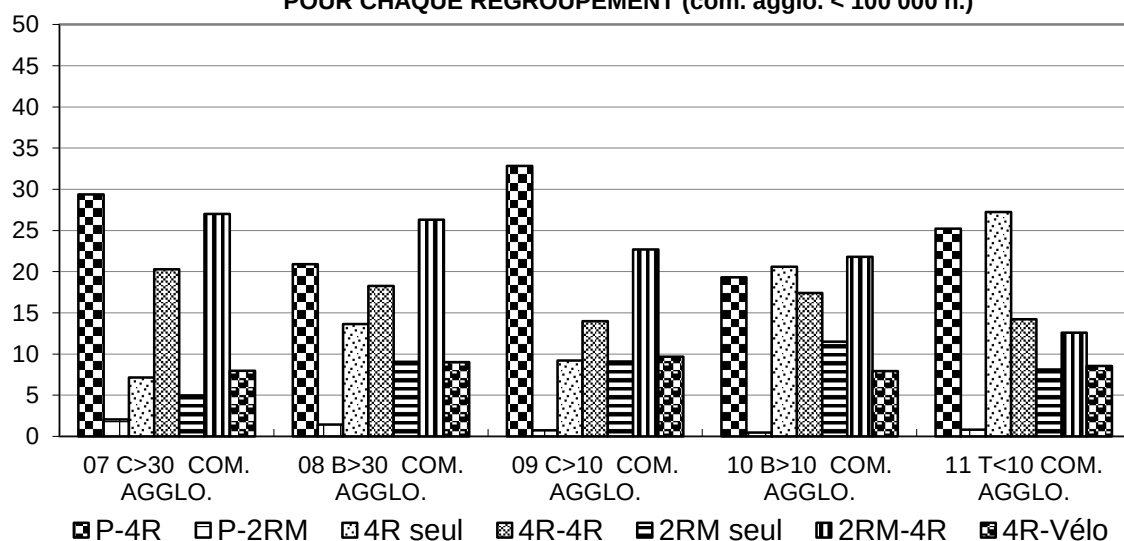
La gravité augmente lorsque la taille de la communauté d'agglomération diminue, elle est supérieure pour les villes banlieues par rapport aux villes centres.

20. Accidents et gravité des accidents selon les véhicules impliqués

% ACCIDENTS D'UN TYPE / TOUS ACCIDENTS
VARIATIONS SELON LES TYPES SIGNIFICATIFS
POUR CHAQUE REGROUPEMENT (com. agglo. > 100 000 h.)



% ACCIDENTS D'UN TYPE / TOUS ACCIDENTS
VARIATIONS SELON LES TYPES SIGNIFICATIFS
POUR CHAQUE REGROUPEMENT (com. agglo. < 100 000 h.)



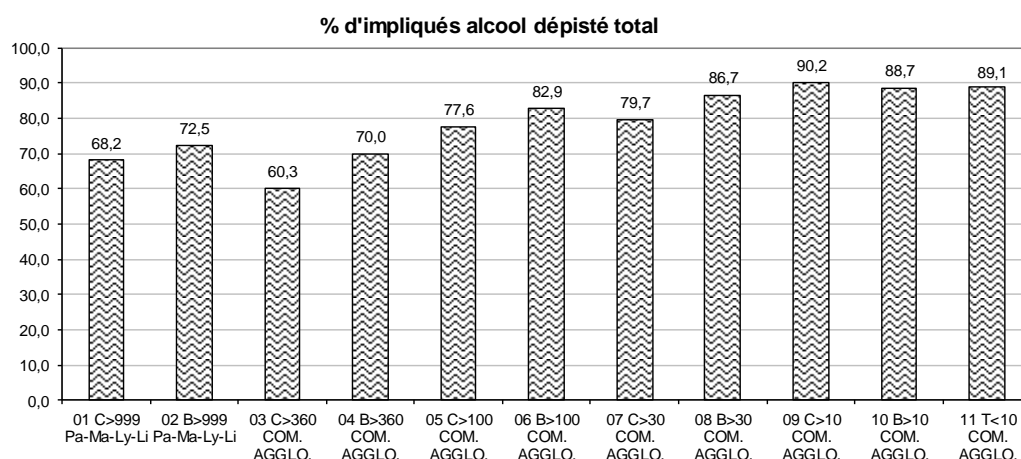
En agglomération, les accidents 4R seul, P-4R et 4R-4R représentent plus de la moitié des accidents (53 % en 2017). Une différence importante est à noter entre le regroupement 01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li où cette proportion est de 42,2 % et tous les autres regroupements où l'on se situe au minimum à 51,2 % (03 C>360 COM. AGGLO.) et au maximum à 66,7 % pour les communautés d'agglomération de moins de 10 000 habitants.

Hors agglomération, ce même taux atteint 69,8 %.

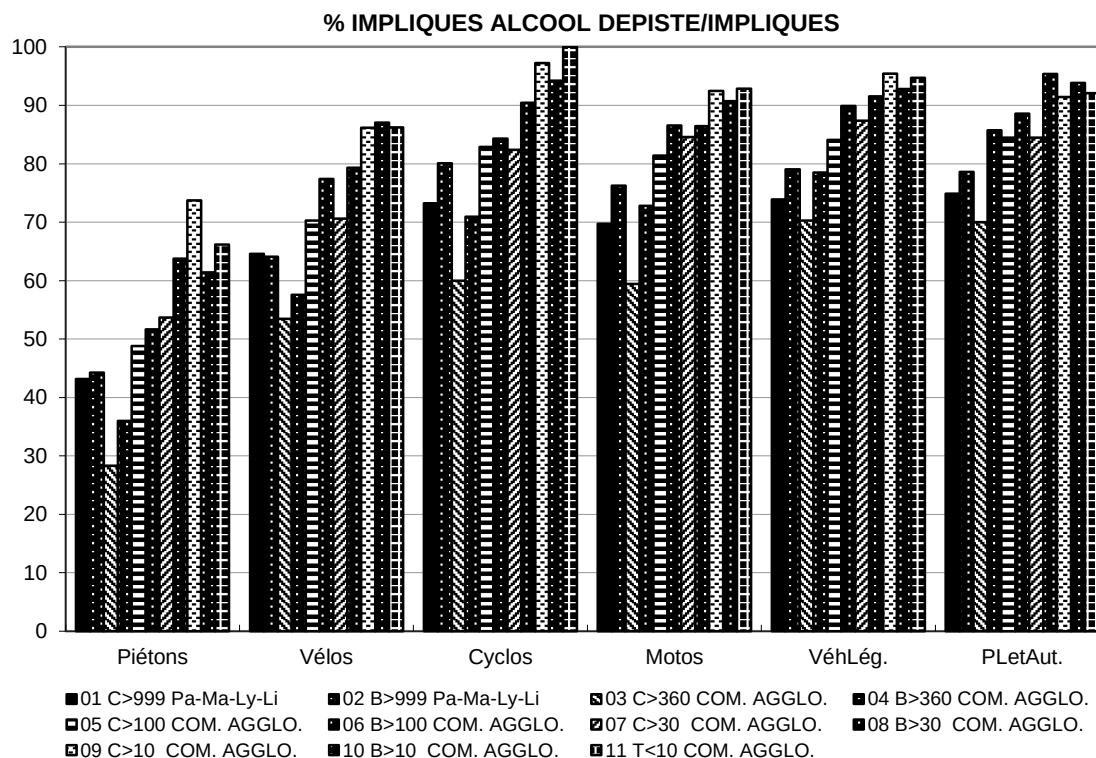
Ensuite, ce sont les accidents 2RM-4R qui sont les plus prépondérants en agglomération, ils représentent 28,5 % des accidents, pour seulement 17,5 % hors agglomération; et ce sont dans les communautés d'agglomération les plus peuplées que la part de ces accidents est la plus importante (36,4 % pour les communautés d'agglomération de plus d'un million d'habitants).

21. Impliqués piétons – conducteurs et alcool selon les catégories d'usagers et selon les regroupements

Les impliqués (conducteurs ou piétons) alcool dépistés sont calculés en faisant la somme des « impliqués alcool positif » et des « impliqués alcool négatif ».



A taille de communauté d'agglomération égale, le taux d'impliqués dépistés (conducteurs et piétons confondus) est plus important pour les villes banlieues que les villes centres. Cependant les 68,2 % d'impliqués dépistés dans les communes centres des communautés d'agglomération supérieures à 999 999 hab. représentent 11 570 impliqués alors que les 90,2 % d'impliqués dépistés des communes centres des communautés d'agglomération comprises entre 10 000 et 30 000 habitants ne représentent que 1 382 impliqués.

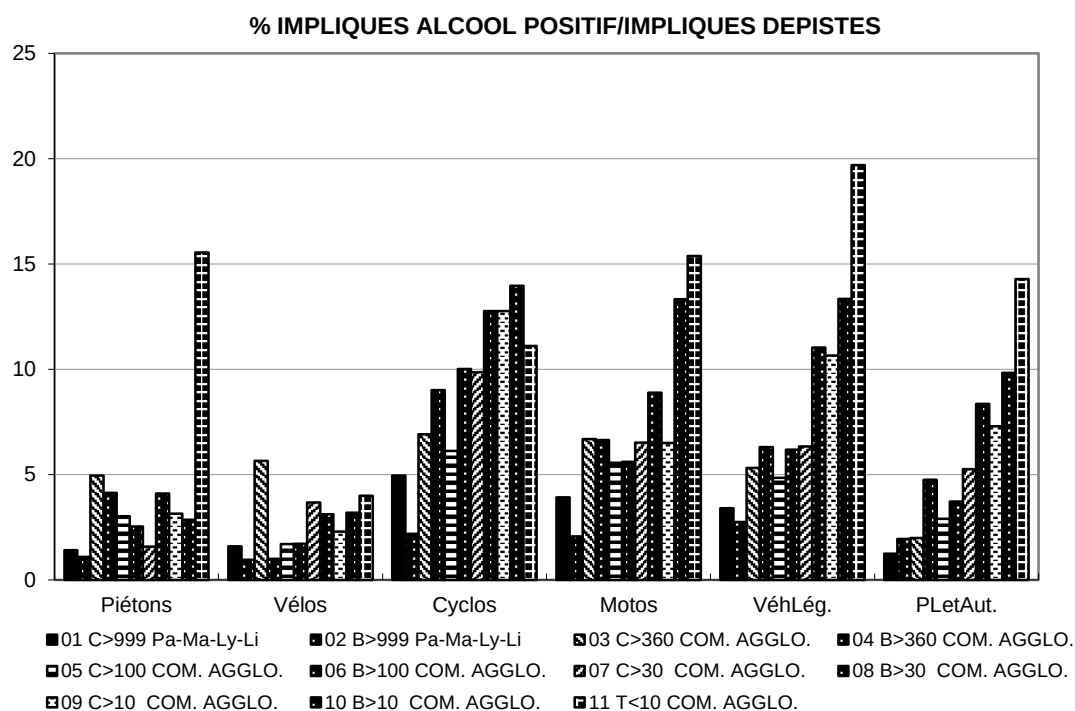


Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2017 -
Les communautés d'agglomération

Impliqués dépistés pour l'alcool en %	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut	Total
TOUTES AGGLOS	47,1	68,3	79,9	75,7	81,5	81,2	74,6
HORS AGGLO.	62,1	81,8	90,7	86,7	89,7	91,6	88,9
FRANCE ENTIERE	48,1	70,9	81,9	79,5	85,0	86,4	79,7

En 2017, 47,1 % des piétons impliqués dans un accident ont fait l'objet d'un dépistage d'alcoolémie en agglomération. Ils étaient 62,1 % hors agglomération.

Ces taux sont plus élevés pour les conducteurs de véhicules légers pour lesquels ils atteignent respectivement 81,5 % et 89,7 %.



Impliqués positifs à l'alcool en %	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut	Total
TOUTES AGGLOS	2,4	2,2	7,5	4,8	5,4	3,4	4,9
HORS AGGLO.	21,1	2,5	13,7	5,9	9,3	3,5	8,2
FRANCE ENTIERE	3,8	2,2	8,8	5,2	7,1	3,5	6,2

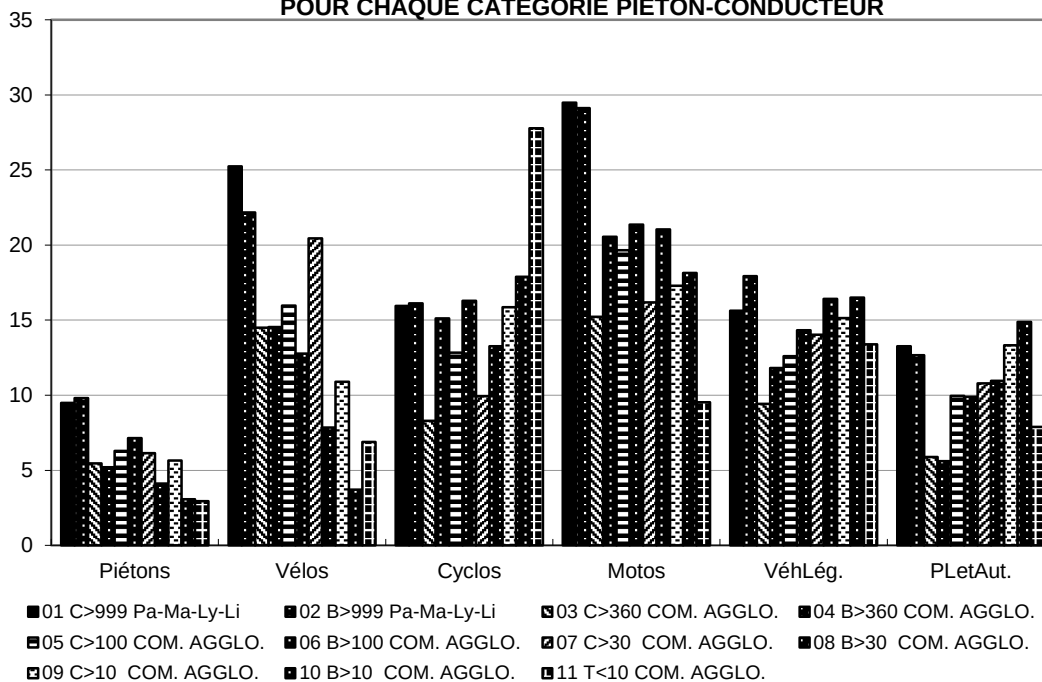
C'est pour les usagers de cyclos que les taux sont les plus élevés : 7,5 % des conducteurs de cyclo dépistés étaient positifs à l'alcool en agglomération, ils étaient 13,7 % hors agglomération.

A noter la proportion très élevée de piétons impliqués positifs hors agglomération, 21,1 % contre 2,4 % en agglomération.

22. Impliqués piétons – conducteurs et type de trajet

Pour les résultats suivants, seuls les trajets « domicile-travail », « domicile-école », « déplacement professionnel » et « déplacement loisir » ont été pris en compte. N'apparaissent donc pas les déplacements « non renseigné », « courses-achats » et « autre ».

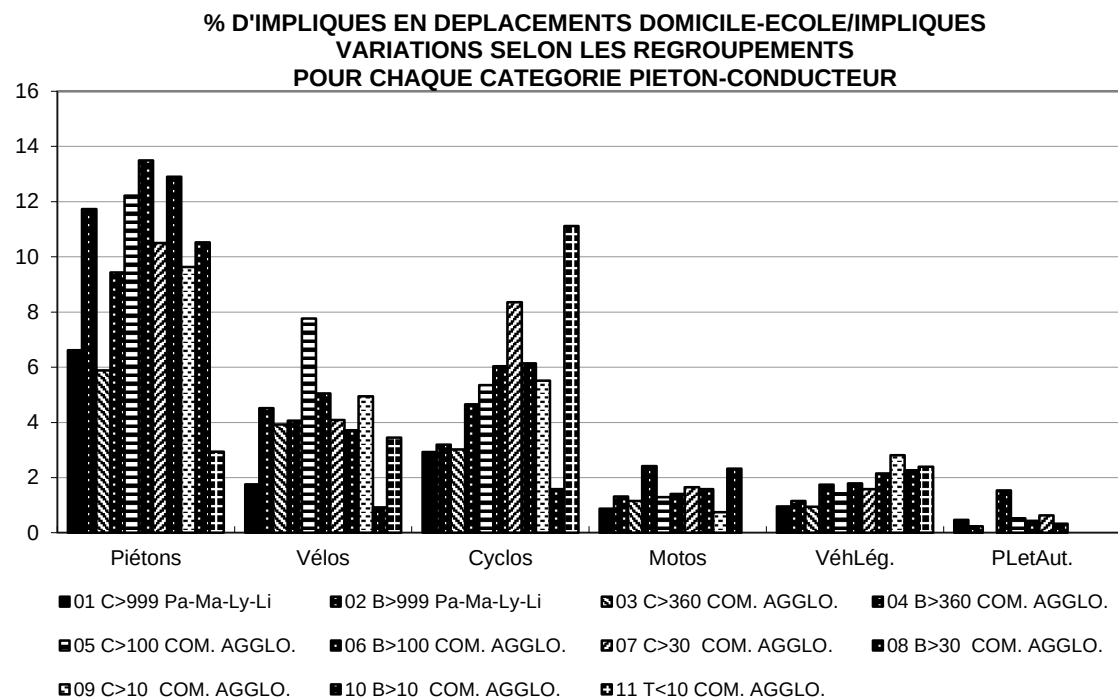
**% D'IMPLIQUES EN DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL/IMPLIQUES
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS
POUR CHAQUE CATEGORIE PIETON-CONDUCTEUR**



% d'impliqués en déplacements domicile-travail	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	7,6	17,9	14,4	24,9	14,9	11,4	15,0
HORS AGGLO.	6,4	5,7	21,9	23,2	18,5	11,1	17,8
FRANCE ENTIERE	7,5	15,6	15,7	24,3	16,4	11,3	16,0

La proportion d'impliqués en déplacement domicile-travail est plus élevée parmi les « motos » que pour les autres catégories de véhicule.

22.2 Impliqués dans des accidents Domicile/école

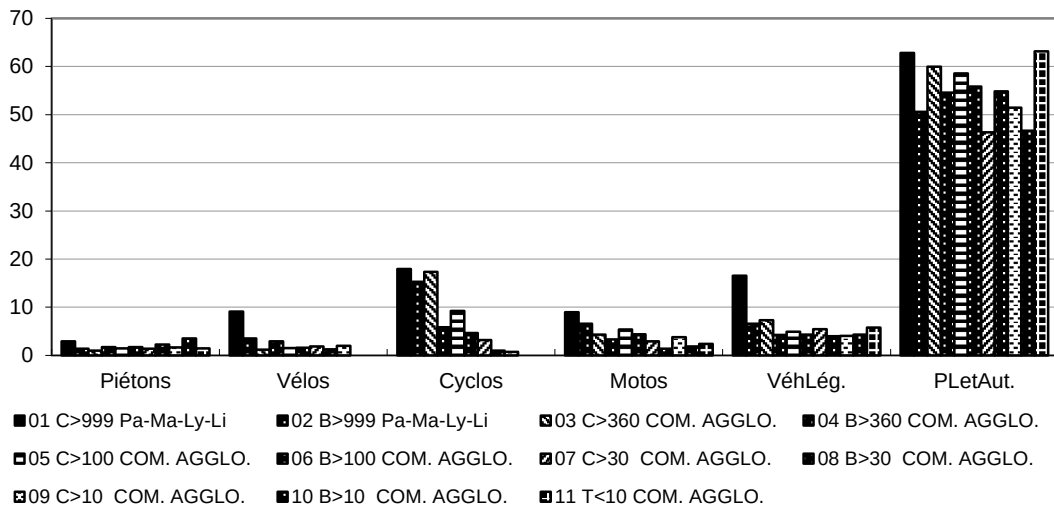


% d'impliqués en déplacements domicile-école	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	10,1	4,2	4,6	1,2	1,4	0,4	3,0
HORS AGGLO.	5,6	0,8	5,5	0,6	1,1	0,2	1,1
FRANCE ENTIERE	9,8	3,6	4,8	1,0	1,3	0,3	2,3

La proportion d'impliqués en déplacement domicile-école est plus élevée pour les piétons que pour les autres catégories d'usager.

22.3 Impliqués dans des accidents Déplacements professionnels

% D'IMPLIQUES EN DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS/IMPLIQUES
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS
POUR CHAQUE CATEGORIE PIETON-CONDUCTEUR

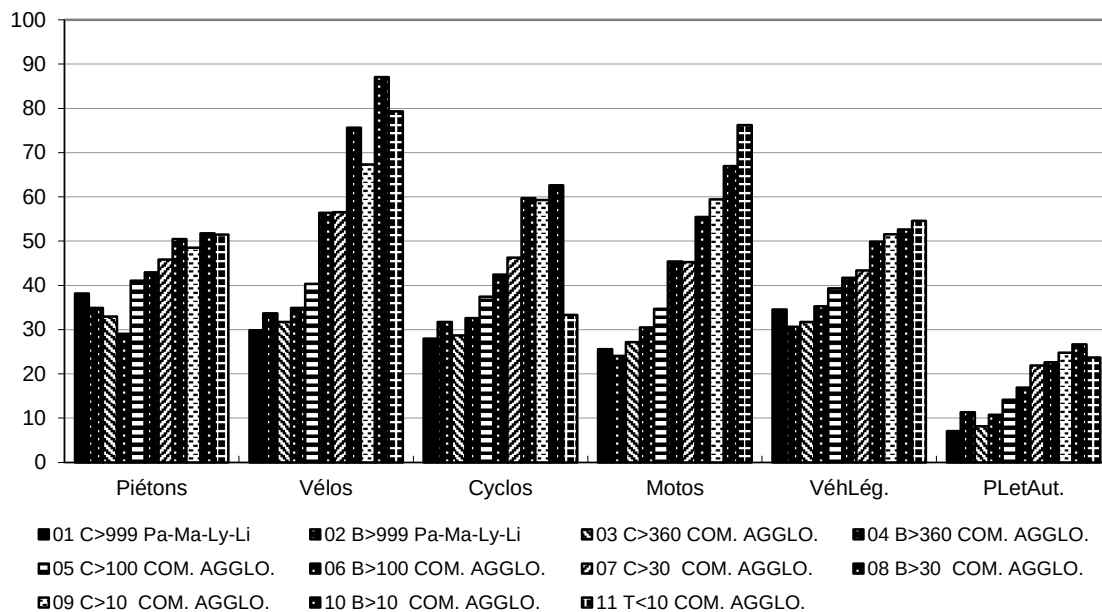


% d'impliqués en déplacements professionnels	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	1,9	3,7	10,3	6,2	7,8	55,8	10,1%
HORS AGGLO.	5,6	0,8	1,0	2,7	5,3	62,0	12,1
FRANCE ENTIERE	2,1	3,2	8,6	5,0	6,7	58,9	10,8

La catégorie « Poids-Lourds » est majoritaire dans les déplacements professionnels et approche les 63 % pour le regroupement 01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li (62,8%).

22.4 Impliqués dans des accidents Déplacements loisirs

**% DES IMPLIQUES EN DEPLACEMENTS LOISIRS/IMPLIQUES
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS
POUR CHAQUE CATEGORIE PIETON-CONDUCTEUR**

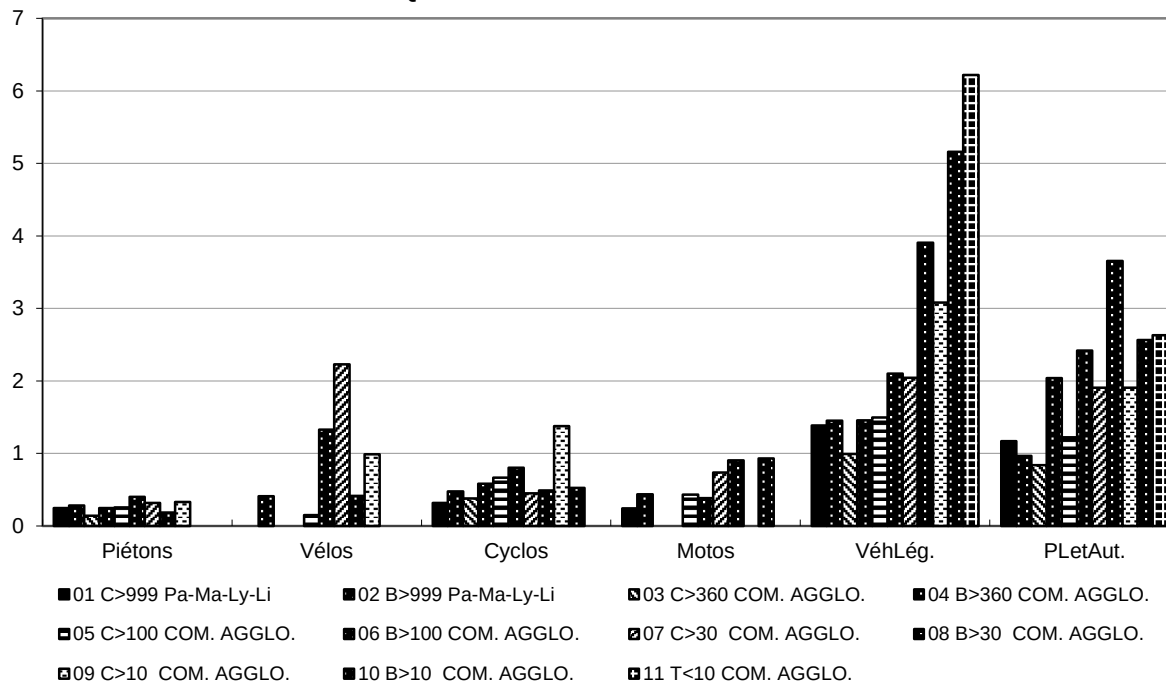


% d'impliqués en déplacements loisirs	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	39,5	43,2	38,4	32,1	37,6	13,1	35,7
HORS AGGLO.	44,6	82,9	51,2	49,7	46,2	12,6	43,3
FRANCE ENTIERE	39,8	50,6	40,8	38,2	41,3	12,9	38,5

La proportion d'impliqués en déplacement domicile-loisirs est plus élevée pour les « vélos » que pour les autres catégories de véhicule, quel que soit le regroupement. Cette proportion atteint une valeur très élevée hors agglomération avec 82.9 %.

23. Impliqués piétons – conducteurs en état de malaise ou fatigue

% D'IMPLIQUES EN ETAT DE MALAISE - FATIGUE/IMPLIQUES VARIATIONS
SELON LES REGROUPEMENTS
POUR CHAQUE CATEGORIE PIETON-CONDUCTEUR



% d'impliqués en état de malaise - fatigue	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	0,3	0,4	0,5	0,4	1,8	1,5	1,2
HORS AGGLO.	0,6	2,1	2,2	0,7	5,4	4,1	4,4
FRANCE ENTIERE	0,3	0,7	0,8	0,5	3,3	2,8	2,3

La part d'impliqués en état de malaise-fatigue est faible en agglomération (1,2 %) et même France entière (2,3 %).

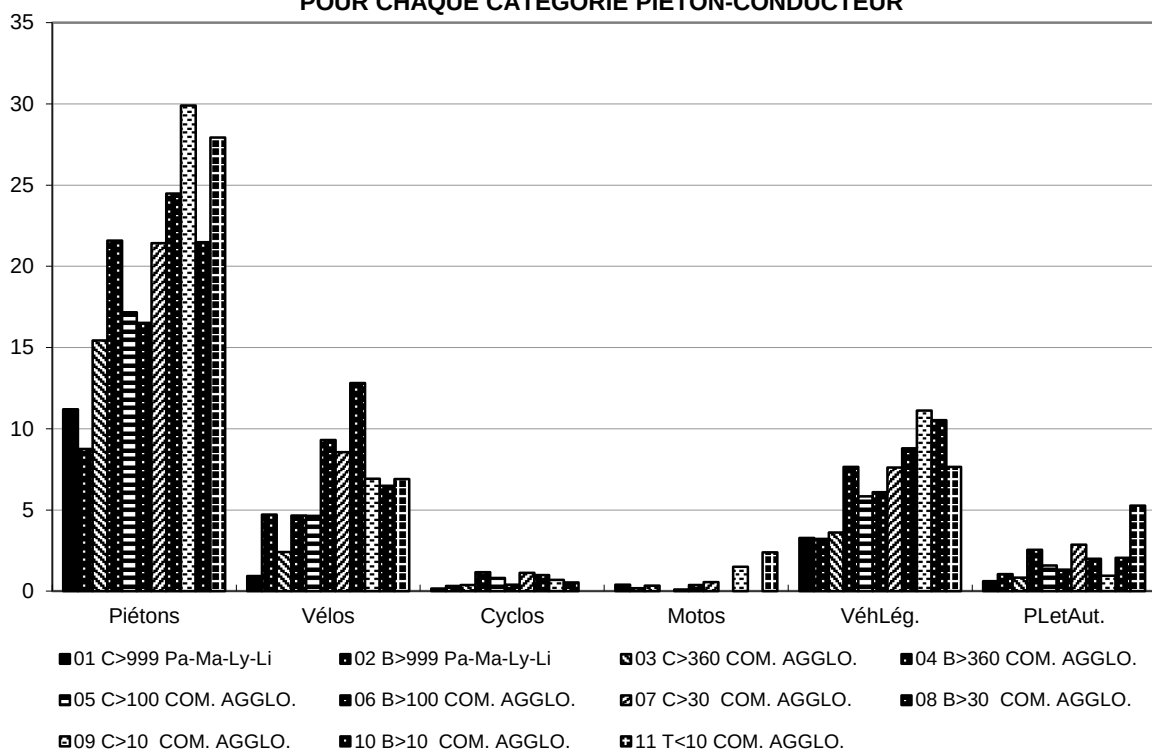
Les usagers « véhicule léger » et « poids-lourds » sont les plus représentés pour ce facteur de l'utilisateur au volant.

Globalement, on constate plus d'impliqués en état de malaise-fatigue dans les communautés d'agglomération peu peuplées que dans celles fortement peuplées.

24. Impliqués piétons – conducteurs seniors

Dans ce chapitre, nous considérerons les seniors comme les piétons ou conducteurs de 75 ans et plus.

% DE CONDUCTEURS SENIORS IMPLIQUES /IMPLIQUES VARIATIONS SELON
LES REGROUPEMENTS
POUR CHAQUE CATEGORIE PIETON-CONDUCTEUR



% d'impliqués seniors	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	15,1	4,9	0,5	0,3	5,2	1,3	5,4
HORS AGGLO.	8,5	8,4	0,6	0,3	5,5	1,2	4,3
FRANCE ENTIERE	14,7	5,5	0,5	0,3	5,4	1,2	5,0

La part d'impliqués seniors est très faible voire négligeable (moins de 1 %) pour les usagers « cyclos », « motos » en agglomération comme France entière.

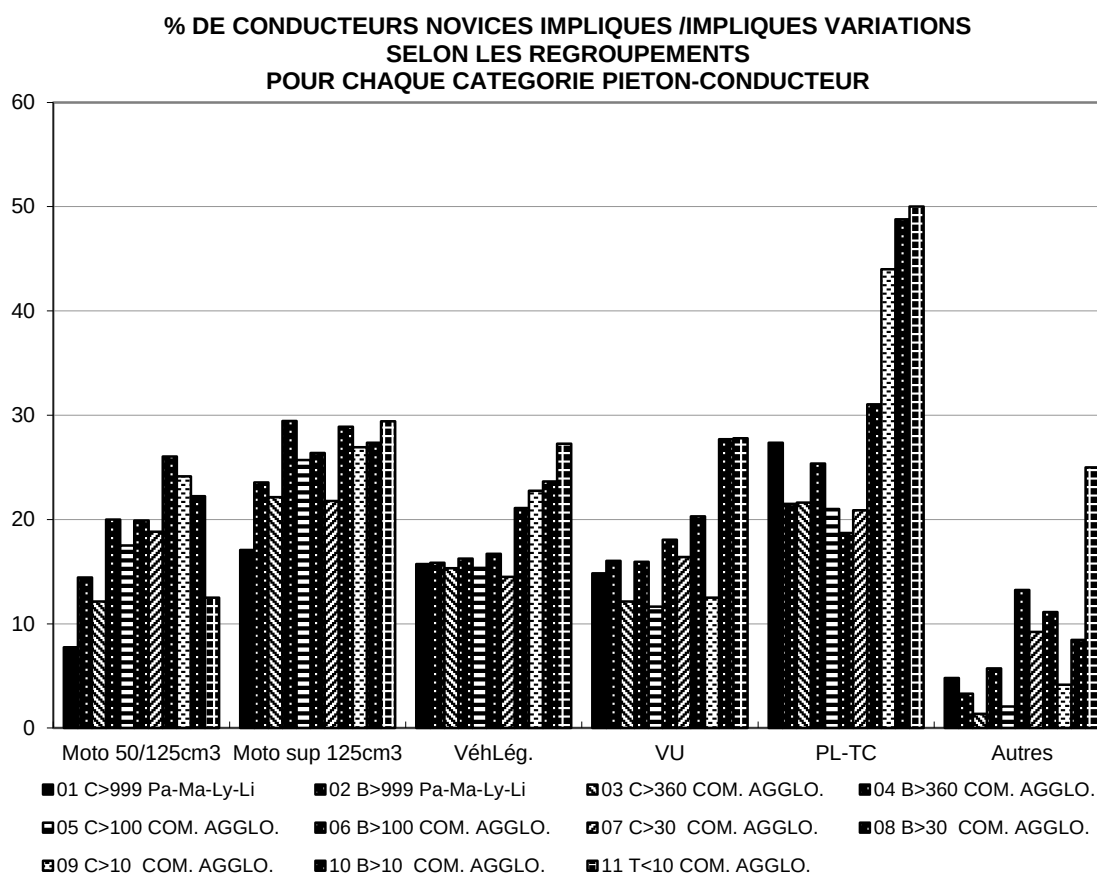
Pour les usagers « Poids-Lourds », elle représente environ 1 %, pour les « Véhicule léger » et « Vélos » 5 % et 15 % pour les piétons.

Globalement, on constate plus d'impliqués seniors dans les communautés d'agglomération peu peuplées que dans celles fortement peuplées.

25. Impliqués conducteurs novices

Dans ce chapitre, nous considérerons les conducteurs novices comme des usagers ayant un permis valide de moins de 2 ans le jour de l'accident.

Avertissement : Les données 2017 sur les conducteurs novices semblent n'être pas fiables à cause d'erreur de saisie du champ « Année de permis » dans le BAAC.



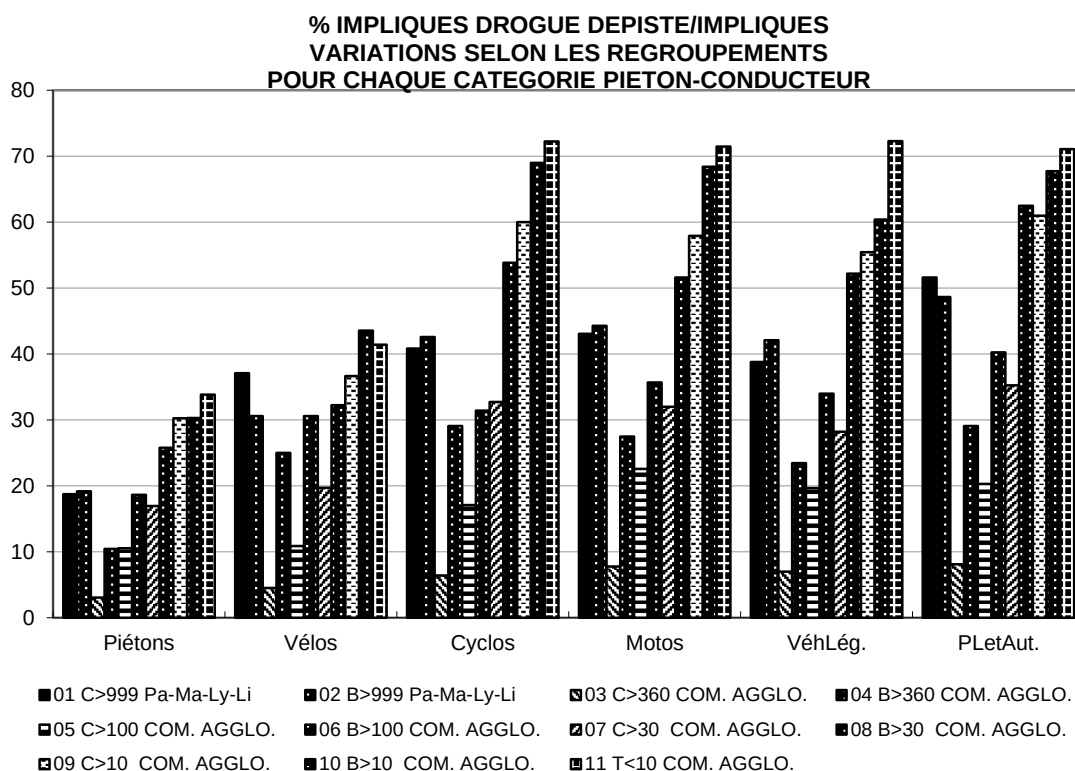
% d'impliqués conducteurs novices	Moto 50/125cm3	Moto sup 125cm3	VéhLég	VU	Total
TOUTES AGGLOS	13,0	22,6	16,4	15,8	17,0
HORS AGGLO.	23,4	29,6	21,1	21,2	23,1
FRANCE ENTIERE	14,7	25,6	18,4	18,2	19,5

On peut noter que les conducteurs novices de « motos sup 125cm3 » sont présents dans presque ¼ des accidents de cette catégorie en agglomération.

Globalement, on constate plus d'impliqués conducteurs novices dans les communautés d'agglomération faiblement peuplées que dans celles fortement peuplées.

26. Impliqués piétons – conducteurs et drogue selon les catégories d'usagers et selon les regroupements

Les impliqués (conducteurs ou piétons) drogue dépistés sont calculés en faisant la somme des « impliqués drogue positif » et des « impliqués drogue négatif ».



Impliqués dépistés pour la drogue en %	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut	Total
TOUTES AGGLOS	17,1	26,1	36,2	38,7	34,4	42,9	32,6
HORS AGGLO.	36,2	44,4	55,7	52,6	51,3	59,0	52,1
FRANCE ENTIERE	18,3	29,6	39,7	43,5	41,5	51,0	39,6

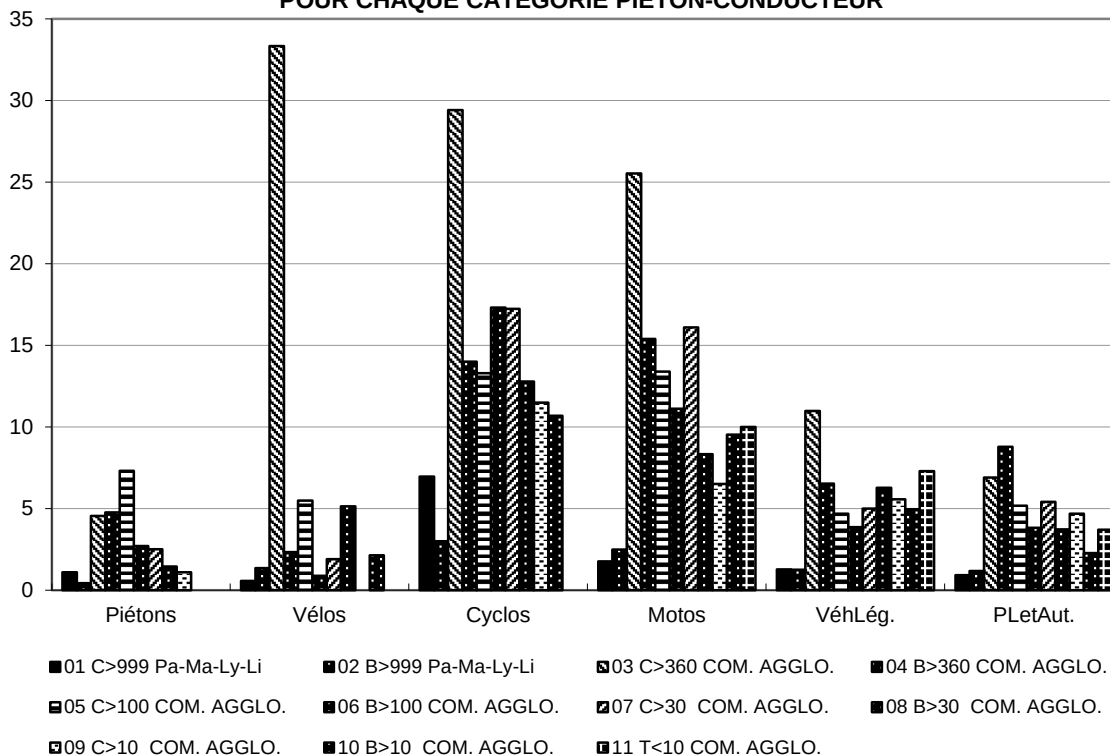
En 2017, 32,6 % des usagers impliqués dans un accident ont fait l'objet d'un dépistage de drogue en agglomération. Ils étaient 52,1 % hors agglomération.

Cette différence de 20 points environ se retrouve dans chaque catégorie d'usager.

Pour chaque catégorie d'usager, la forme de l'histogramme est semblable à des échelles différentes, à savoir :

- une forte proportion d'impliqués dépistés drogue dans les regroupements de communautés d'agglomération de plus de 1 000 000 d'habitants
- A partir du regroupement 03 C>360 COM. AGGLO., une proportion d'impliqués dépistés drogue qui augmente au fur et à mesure que la population des regroupements baisse.

**% IMPLIQUES DROGUE POSITIF/IMPLIQUES DEPISTES
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS
POUR CHAQUE CATEGORIE PIETON-CONDUCTEUR**



Impliqués positifs à la drogue en %	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut	Total
TOUTES AGGLOS	1,9	2,1	10,2	5,5	3,2	2,4	3,9
HORS AGGLO.	22,8	1,6	12,1	5,0	6,4	2,9	6,0
FRANCE ENTIERE	4,4	2,0	10,7	5,3	4,8	2,7	4,8

C'est pour les usagers de cyclos que les taux quel que soit le regroupement sont les plus élevés : 10,2 % des conducteurs de cyclo dépistés étaient positifs à la drogue en agglomération, ils étaient 12,1 % hors agglomération.

Le regroupement 03 C>360 COM. AGGLO. représente souvent la proportion d'impliqués dépistés positif à la drogue la plus importante ; 33 % pour les vélos, 29 % pour les cyclos, 26 % pour les motos et 11 % pour les véhicules légers.

27. Annexe

Grille de référence des villes-centre de plus de 100 000 habitants par regroupement (par population décroissante)

01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li	Arrondissements de Paris - Arrondissements de Marseille - Arrondissements de Lyon - Lille
03 C>360 COM. AGGLO.	Bordeaux - Toulouse - Nantes - Nice - Rouen Strasbourg - Montpellier - Grenoble - Rennes Toulon - Mantes-la-Jolie - Saint-Etienne
05 C>100 COM. AGGLO.	Sarcelles – Evry – Sartrouville – Massy – Bayonne – Angers – Reims – Tours – Clermont-Ferrand – Orléans – Béthune – Mulhouse – Franconville – Perpignan – Caen – Versailles – Nancy – Nîmes – Dijon – Liévin – Le Havre – Montigny-le- Bretonneux – Chelles – Valence – Metz – Brest – Limoges – Le Mans – Cergy – Lorient – Annecy – Dunkerque – Sainte-Geneviève-des-Bois – Besançon – Avignon – Poitiers – Valenciennes – Cherbourg-en-Cotentin – Deuil-la-Barre – Amiens – Antibes – Vigneux-sur-Seine – Troyes – La Rochelle – Vannes – Pau – Cannes – Denain – Saint-Brieuc – Douai – Angoulême – Montbéliard – Chartres – Chambéry – Bourg-en- Bresse – Melun – Alès – Narbonne – Charleville- Mézières – Maubeuge – Saint-Nazaire – Hénin- Beaumont – Sète – Tarbes – Béziers – Niort – Sèvremoine – Muret – Boulogne-sur-Mer – Chalon-sur-Saône – Dreux – Colmar – Evreux – Epinal – Carcassonne – Fréjus – Montbrison – Brive-la-Gaillarde – Draguignan – Arras – Blois – Saint-Omer – Belfort – Périgueux – Bourgoin- Jallieu – Cholet – Calais – Quimper – Lannion – Crolles – Grasse – Hazebrouck – Roanne – Bussy- Saint-Georges – Beauvais – Bourges - Laval

Pour les autres regroupements, se référer au fichier Excel onglet 4_com_agglo.