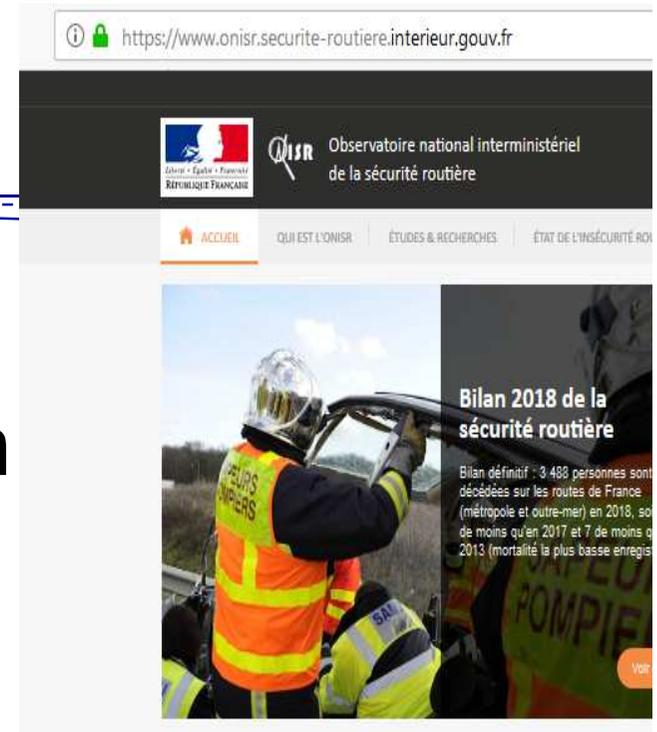


Club accidentologie en milieu urbain

Actualités ONISR



Le savez-vous ?



Manuelle SALATHE
Secrétaire générale
de l'ONISR

19 novembre 2019

SOMMAIRE

I. Organisation

II. Objectifs internationaux

III. Bilan 2018 de la sécurité routière

IV. Mesure VMA 80

V. Site internet

**Puces
Bilan 2018**

I. Organisation

Acteurs : CNSR en fin de mandat



DÉLÉGATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

01.86.2 (suivi du n° de poste à 5 chiffres)

CONSEILLERS TECHNIQUES INTERMINISTÉRIELS

Santé : Anne-Marie GALLOT
Justice : Mathieu GAITE

Marie-Claire de PROVENÇAL, ag. Cont. CDI, Recherche ☎ 159.76
Philippe STREIFF, ag. Cont. CDI, Insertion Handicap ☎ 159.74
Joël VALMAIN, RIN CE, Europe - International ☎ 159.73

DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Délégué à la sécurité routière
Emmanuel BARBE, magistrat ☎ 159.00

Adjoint au Délégué

David JULLIARD ☎ 159.30

Cheffe de cabinet
Marie-Christine VERGEZ, att HC ☎ 159.50

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Secrétaire générale
Mannelle SALATHE, ICPEF ☎ 159.20
Adjointe,
Céline SAUTECOEUR, APAE ☎ 159.22
Chargé de mission « Relations avec les forces de l'ordre »
Pascal DEFRANCE, lieutenant colonel ☎ 159.26

DÉPARTEMENT DE LA COMMUNICATION ET DE L'INFORMATION

Cheffe du département
Laurence DERRIEN-LALLEMENT ag. cont. ☎ 159.61
Adjointe
Laurence DUDAL, ag. cont. ☎ 159.62

BUREAU DE PRESSE ET ACTUALITÉS

☎ 159.63

BUREAU CAMPAGNES NATIONALES ET ÉVÉNEMENTS
Laetitia MOCH, ag. cont. ☎ 159.70

BUREAU DIGITAL, ÉDITION, ANIMATION DE LA COMMUNICATION

Caroline JEANJEAN, ag. cont. ☎ 159.60

MISSION DE SUIVI DES MARCHES N. ☎ 158.77

SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIÈRE ET DU PERMIS DE CONDUIRE

Wassim KAMEL

Adjointe
Claire WANDEROILD, sous-préfète HC ☎ 158.90

BUREAU DE LA RÉGLEMENTATION DE LA FORMATION ET DES PROFESSIONS DE L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Sélim UCKUN, APAE ☎ 158.47

BUREAU DE LA RÉGLEMENTATION DU PERMIS DE CONDUIRE ET DE L'ORGANISATION DES EXAMENS

Myriam LEHELLEUX, AC ☎ 159.30

BUREAU DES RESSOURCES, DE LA FORMATION ET DE L'ANIMATION DU RESEAU DES DELEGUES ET INSPECTEURS DU PERMIS DE CONDUIRE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Morgan LHOMER, APAE ☎ 158.91

BUREAU NATIONAL DES DROITS À CONDUIRE

Eric BIERGEON, CAJOM ☎ 01.60.37.16.33

SOUS-DIRECTION DE LA PROTECTION DES USAGERS DE LA ROUTE

Zoheir BOUAOUICHE

Secrétaire général du CNSR

Pascal BOUNIOL, ACHC ☎ 159.85

BUREAU NATIONAL DE L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES

Arnaud LE BAS, CAJOM ☎ 158.28

BUREAU DE LA LÉGISLATION ET DE LA RÉGLEMENTATION

Marion JOFFRE, CAJOM ☎ 158.38

BUREAU DE LA SIGNALISATION ET DE LA CIRCULATION

Séverine CARPENTIER, IDTPE ☎ 158.41

BUREAU DE L'EXPERTISE AUTOMOBILE ET DE LA CIRCULATION

Simon CAQUE, AAE ☎ 158.57

MISSION DE CONSEIL ET D'EXPERTISE SUR L'ACTION DES FORCES DE L'ORDRE
Olivier KEMPF, lieutenant colonel ☎ 158.66

MISSION DEUX ROUES MOTORISÉS

Pascal DUNKOWSKI, ag. cont. ☎ 158.84

SOUS-DIRECTION DES ACTIONS TRANSVERSALES ET DES RESSOURCES

Adjoint
Serge GONZALEZ, ACHC ☎ 158.50

BUREAU DU BUDGET, DE L'EXECUTION FINANCIERE ET DE LA COMMANDE PUBLIQUE

Julien PICARD, APAE ☎ 159.16

BUREAU DES SYSTEMES D'INFORMATION

Stéphane BERQUIGNOL, ing. pol. SIC ☎ 164.88

BUREAU DES RESSOURCES HUMAINES ET DES MOYENS

Nicolas SIGOT, APAE ☎ 159.40

BUREAU DES POLITIQUES ET DE L'ANIMATION LOCALES,

François PAYEBIEN, sous-préfet HC ☎ 158.92

CHARGE D'ETUDES DOCUMENTAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Catherine LISSA, CED ☎ 158.54

MISSION DE LA MATRISE DES RISQUES ET DU CONTRÔLE INTERNE
Didier DOBRZYNSKY, att HC ☎ 159.37

DÉPARTEMENT DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Chef du département
Paul-Emmanuel CAILLARD, ag. Cont. ☎ 159.44

Adjoint
Philippe ROUSSEL, CAJOM ☎ 158.89

PÔLE CHARGE DU SOUTIEN

Catherine RABEAU, AAE ☎ 159.49

PÔLE CHARGE DE L'INNOVATION

Sirithy LAM, ingénieur ☎ 159.89

BUREAU CHARGE DES MOYENS OPERATIONNELS

Eglantine FRAISSE, APAE ☎ 158.69

Les missions de l'ONISR

Bureau des études et recherches

(Compétence en matière de pilotage des études et de la recherche)

Il oriente la recherche et pilote les études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées

**Etudes et recherches
(p140)**

Observatoire national interministériel
de la sécurité routière



**Mission chargée
des relations avec
les forces de
l'ordre**

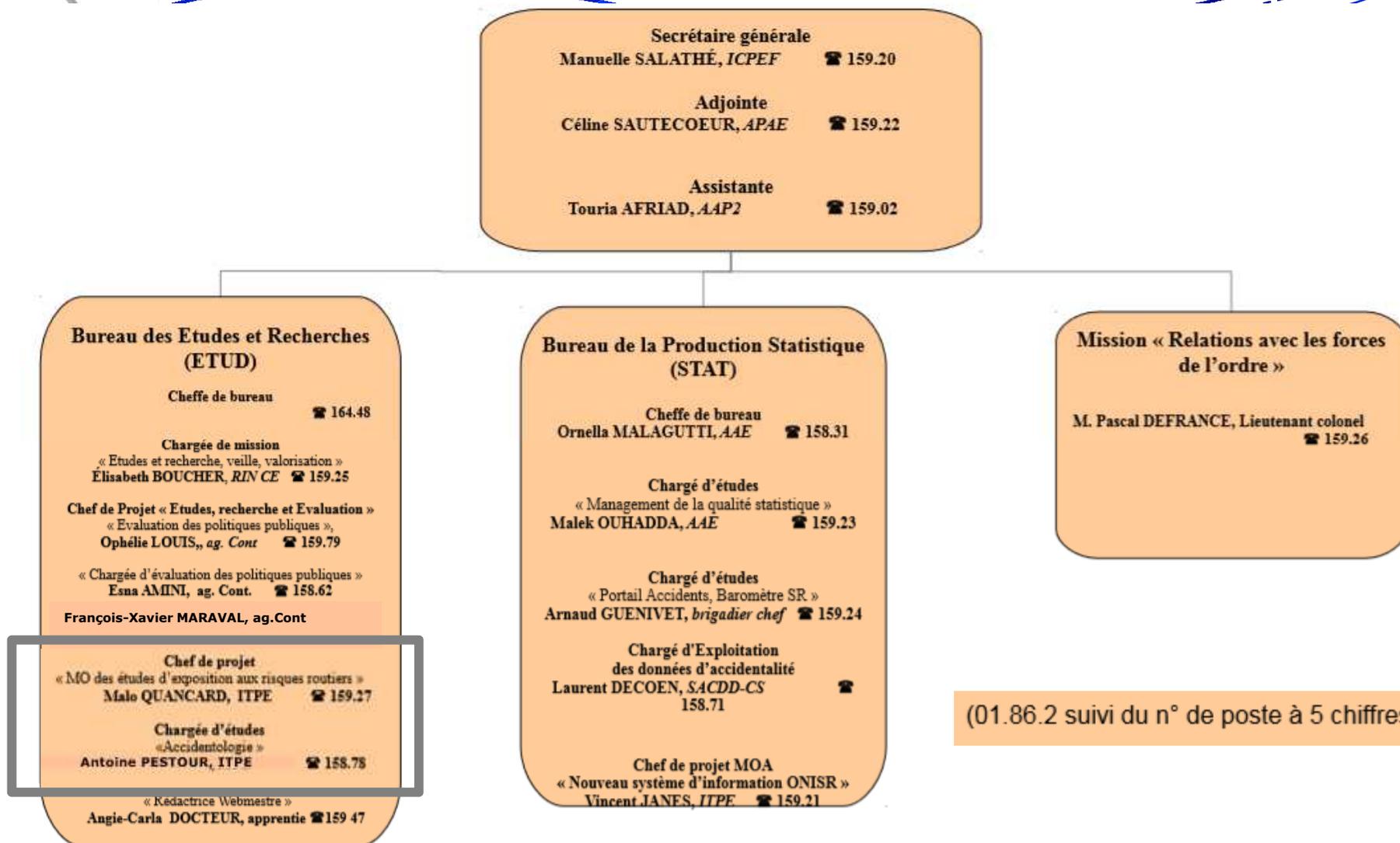
Bureau de la production statistique

(Compétence statistique)

Il est en charge de la collecte, de la mise en forme, de l'interprétation et de la diffusion des données statistiques nationales et internationales

**BAAC(p156), APAM(p103)
Infractions (p120)**

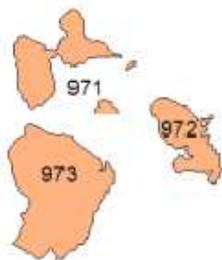
L'organisation de l'ONISR



(01.86.2 suivi du n° de poste à 5 chiffres)

Contacts, adresses, liens et lexique

Point d'Appui Accidentologie

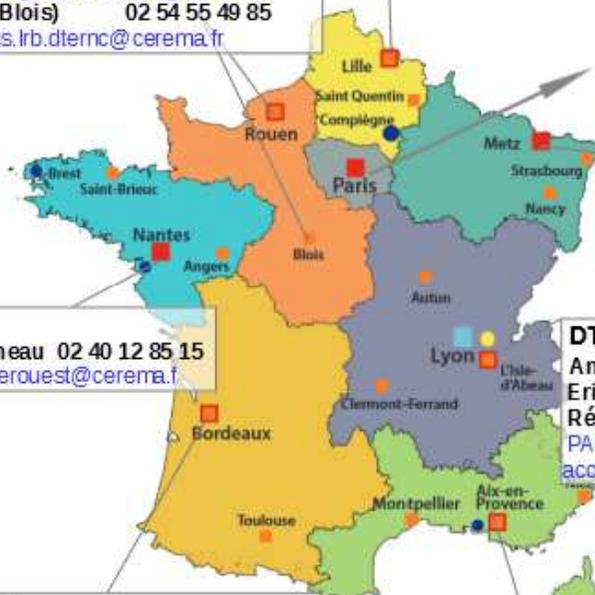


DTer Nord-Picardie
Laurent Monfront 03 20 49 62 24
par-portail-accidents.dternp@cerema.fr

DTer Normandie-Centre
Bernard Missilier (Rouen) 02 35 68 82 31
Catherine Dieudegard (Rouen) 82 94
par-portail-accidents.gsr.ditm.dternc@cerema.fr
Laurent Faucher (Blois) 02 54 55 49 85
par-portail-accidents.lrb.dternc@cerema.fr

DTer Ile-de-France
Par intérim :
pan-portail-accidents@cerema.fr

ONISR
onisr-dscr@interieur.gouv.fr



DTer Est
Pascal Muller 03 87 20 45 31
Christophe Boulanger 45 50
Par-Portail-
accidents.DCS.Infra.DTerEst@cerema.fr

DTer Ouest
Catherine Chauvineau 02 40 12 85 15
portail-accidents.dterouest@cerema.fr

DTer Centre-Est
Anne-Sarah Bemagaud (Lyon) 04 72 14 31 32
Eric Villie (Lyon) 31 29
Rémi Reiff (Clermont-Ferrand) 04 73 42 11 35
PAR-Portail-
accidents.SPAD.DMOB.DTerCE@cerema.fr

DTer Sud-Ouest
Yves Labaste 05 56 70 65 08
Vincent Stratény 64 46
par-portail-accidents.gesa.dtispv.dterso@cerema.fr

Point d'Appui National
Yves Labaste 05 56 70 65 08
pan-portail-accidents@cerema.fr

DTer Méditerranée
Renan Perrot 04 42 24 83 18
Jean-Michel Rebilly 77 92
par-portail-accidents.dtermed@cerema.fr

Administration nationale des données
Nathalie Mompant 05 56 70 66 91
Béatrice Sieries 66 01
baac-portail-accidents@cerema.fr

Un accident particulier/une requalification?
Prenez attache de l'ONISR : onisr-dscr@interieur.gouv.fr
en mettant en copie baac-portail-accidents@cerema.fr

II. Objectifs internationaux



Nombre de tués sur les routes pour 100 000 habitants

Source OMS 2013

L'Organisation mondiale de la santé - OMS

Les routes européennes (50 tués/Mhab) demeurent les plus sûres au Monde (moyenne mondiale 174 tués/Mhab)

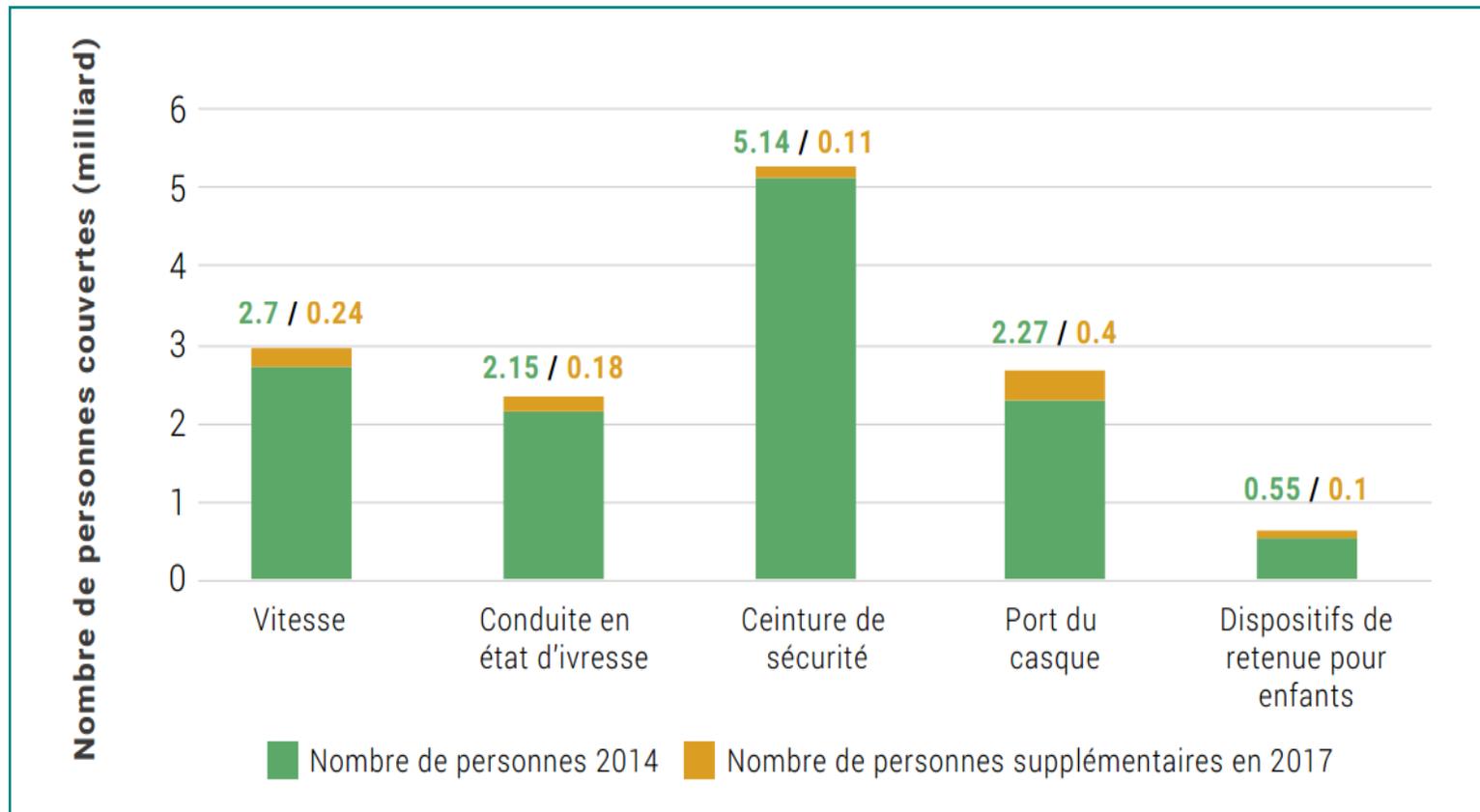
Consulter
les résultats
par pays
sur l'appli
de l'OMS



World Health Organization - WHO

L'Organisation mondiale de la santé - OMS

Les populations couvertes par des législations conformes aux meilleures pratiques, 2014-2017





Panorama des législations par pays - IRTAD

Bilan 2018

p 172-175

International Road Traffic Accident Database

Des Vitesses Maximales Autorisées en baisse

30km/h en ville, 80-70km/h hors agglo, 120-110km/h sur autoroute

Des seuils d'alcoolémie en baisse

Une tolérance zéro pour jeunes conducteurs et conducteurs pro qui s'étend à tous dans plusieurs pays

Ceinture de sécurité

Toujours d'actualité – suivre le taux de port

Port du casque en 2RM mais aussi à vélo

L'imposer, le recommander, en tout cas suivre le taux de port

Suivi du développement des modes actifs

Rapport sur le vélo ; accident/km parcouru > mesurer les déplacements

Suivi du développement des engins de déplacement personnels motorisés (e-scooter)

Capitalisation des informations des opérateurs

Suivi du développement des vélos à assistance électrique

Un nouveau mode de déplacement senior



Des objectifs aux indicateurs de suivi de la performance

**2010 : l'Assemblée Générale des Nations Unies proclame
« Une décennie d'action pour la sécurité routière »**

**2015 : Objectifs de développement durable (ODD),
17 objectifs pour sauver le Monde :**

- la cible 3,6 : réduire de moitié le nombre de tués et de blessés sur les routes avant fin 2020
- la cible 11,2 : assurer un accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables à l'horizon 2030

2019 : l'OMS définit 12 cibles mondiales volontaires de performance

Bilan 2018

p153

- Gestion de la sécurité routière
- Sécurité des routes et mobilité
- Sécurité des véhicules
- Sécurité des usagers de la route
- Soins post-accident

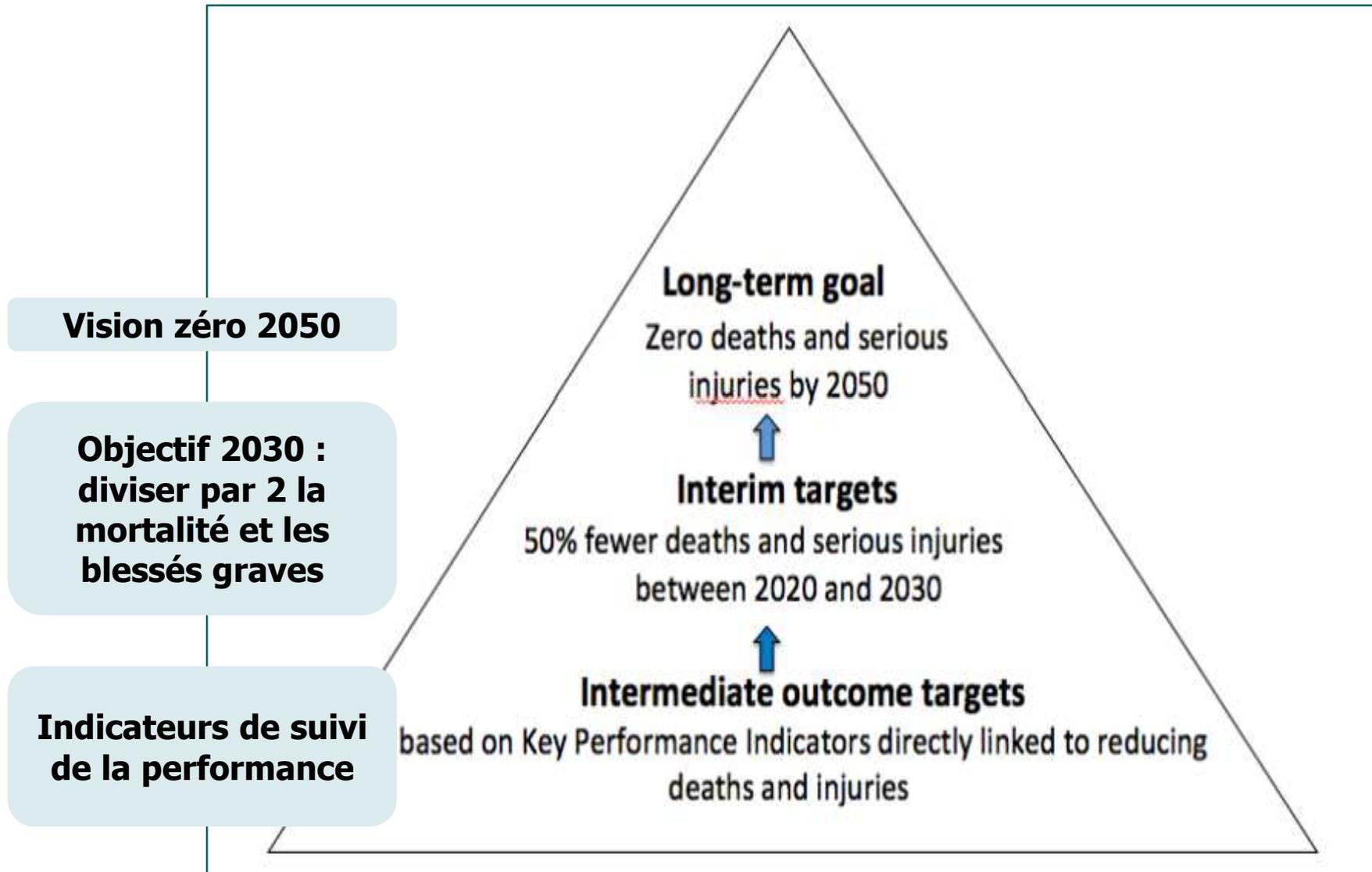
Bilan 2018
p 152-153

<p>CIBLE 1 2020 </p> <p>Cible 1: Tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel pour la sécurité routière assorti de cibles limitées dans le temps</p>	<p>CIBLE 2 2030 </p> <p>Cible 2: Tous les pays accèdent à un ou plusieurs instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière</p>	<p>CIBLE 3 2030 </p> <p>Cible 3: 100% des nouvelles routes répondent à des normes techniques de sécurité pour tous les usagers, ou sont classées 3 étoiles ou plus</p>
<p>CIBLE 4 2030 </p> <p>Cible 4: 75 % des déplacements sur des routes existantes se font sur des voies qui répondent à des normes techniques de sécurité pour tous les usagers</p>	<p>CIBLE 5 2030 </p> <p>Cible 5: 100 % des nouveaux véhicules (définis comme produits, vendus ou importés) ou des véhicules d'occasion sont conformes aux règlements prioritaires de l'ONU ou à des critères de performance nationaux reconnus équivalents</p>	<p>CIBLE 6 2030 </p> <p>Cible 6: D'ici 2030, réduire de moitié la proportion de véhicules circulant à une plus grande vitesse que la limitation fixée et parvenir à une réduction des décès et blessures liés à la vitesse</p>

- Gestion de la sécurité routière
- Sécurité des routes et mobilité
- Sécurité des véhicules
- Sécurité des usagers de la route
- Soins post-accident

<p>CIBLE 7 2030</p> <p>Cible 7: D'ici 2030, augmenter la proportion de conducteurs et de passagers de motos qui portent un casque conforme aux normes pour atteindre 100%</p>	<p>CIBLE 8 2030</p> <p>Cible 8: D'ici 2030, augmenter la proportion d'occupants de véhicules qui utilisent la ceinture de sécurité ou des dispositifs de retenue pour enfants conformes aux normes pour atteindre 100%</p>	<p>CIBLE 9 2030</p> <p>Cible 9: D'ici 2030, réduire de moitié le nombre de décès ou de blessures chez les conducteurs dus à l'alcool, et/ou parvenir à une réduction du nombre de décès ou de blessures dus aux substances psychoactives</p>
<p>CIBLE 10 2030</p> <p>Cible 10: D'ici 2030, tous les pays sont dotés d'une législation nationale sur l'utilisation du téléphone portable au volant</p>	<p>CIBLE 11 2030</p> <p>Cible 11: D'ici 2030, tous les pays adoptent une réglementation sur le temps de travail des conducteurs professionnels et/ou adhèrent à des réglementations internationales ou régionales sur le temps de travail</p>	<p>CIBLE 12 2030</p> <p>Cible 12: D'ici 2030, tous les pays fixent et atteignent des cibles nationales pour réduire la durée écoulée entre le moment de survenue du traumatisme et la fourniture des premiers soins d'urgence</p>

L'Europe reprend le Safe system à la déclaration de la Vallette en 2017



Les indicateurs de suivi de la performance

- Taux de respect de la VMA
- Part de conducteurs non infractionnistes à l'alcool
- Part de conducteurs/passagers ceinturés, enfants bien attachés sur un siège adapté
- Part des cyclistes et 2RM casqués
- Part de conducteurs SANS téléphone en main
- Part du trafic sur routes de bon niveau de sécurité
- Part des véhicules neufs > 4 étoiles Euro NCAP
- Délai d'arrivée sur site des services d'urgence à partir de l'heure d'appel

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/road-safety-commission-sets-out-next-steps-towards-vision-zero-including-key-performance-indicators_en



Le comité des experts du CNSR : l'avis du 9 juillet

Un avis sur la dérogation au 80 km/h inspiré des bonnes pratiques internationales

L'Europe incite les Etats membres à travailler sur le réseau principal bidirectionnel, qui porte **l'essentiel du trafic avec la modification de la Directive 2008/96**

Le système sûr :

- L'erreur est humaine
- Le corps humain ne supporte pas les chocs au-delà de 30km/h
- La responsabilité est partagée entre tous les acteurs
- Pour progresser, il faut renforcer toutes les parties du système.

S'il n'y a pas de protection des flux,
il faut baisser la vitesse

III. Bilan 2018 de la sécurité routière

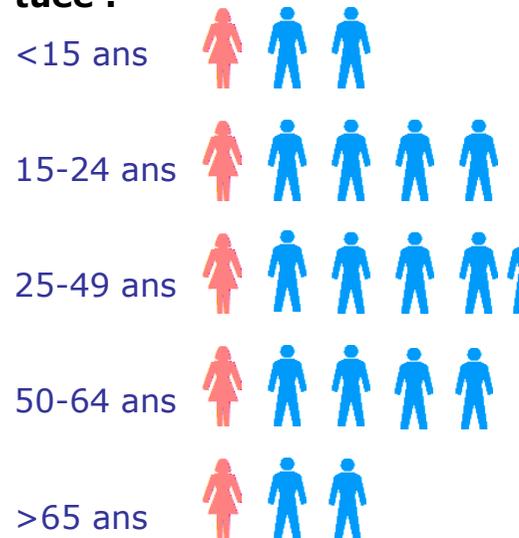
**Chapitre (p127)
Registres d'intervention**

**Grandes dates (p158)
Courbe + Mesures (p162)**

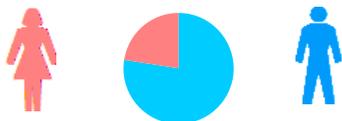
19 novembre 2019

3 248 personnes tuées en France métro – les enjeux

Selon l'âge, on compte pour 1 femme tuée :



77% des personnes tuées sont des hommes



**Les 15-29 ans
représentent
1/3 des blessés
graves
27 % des
personnes tuées**



70% des blessés graves sont des usagers vulnérables (non carrossés) : motocyclistes, cyclomotoristes, cyclistes et piétons.



Les deux roues motorisés (motocyclistes et cyclomotoristes) représentent 43% des blessés graves, 23% des personnes tuées, et moins de 2% du trafic motorisé.

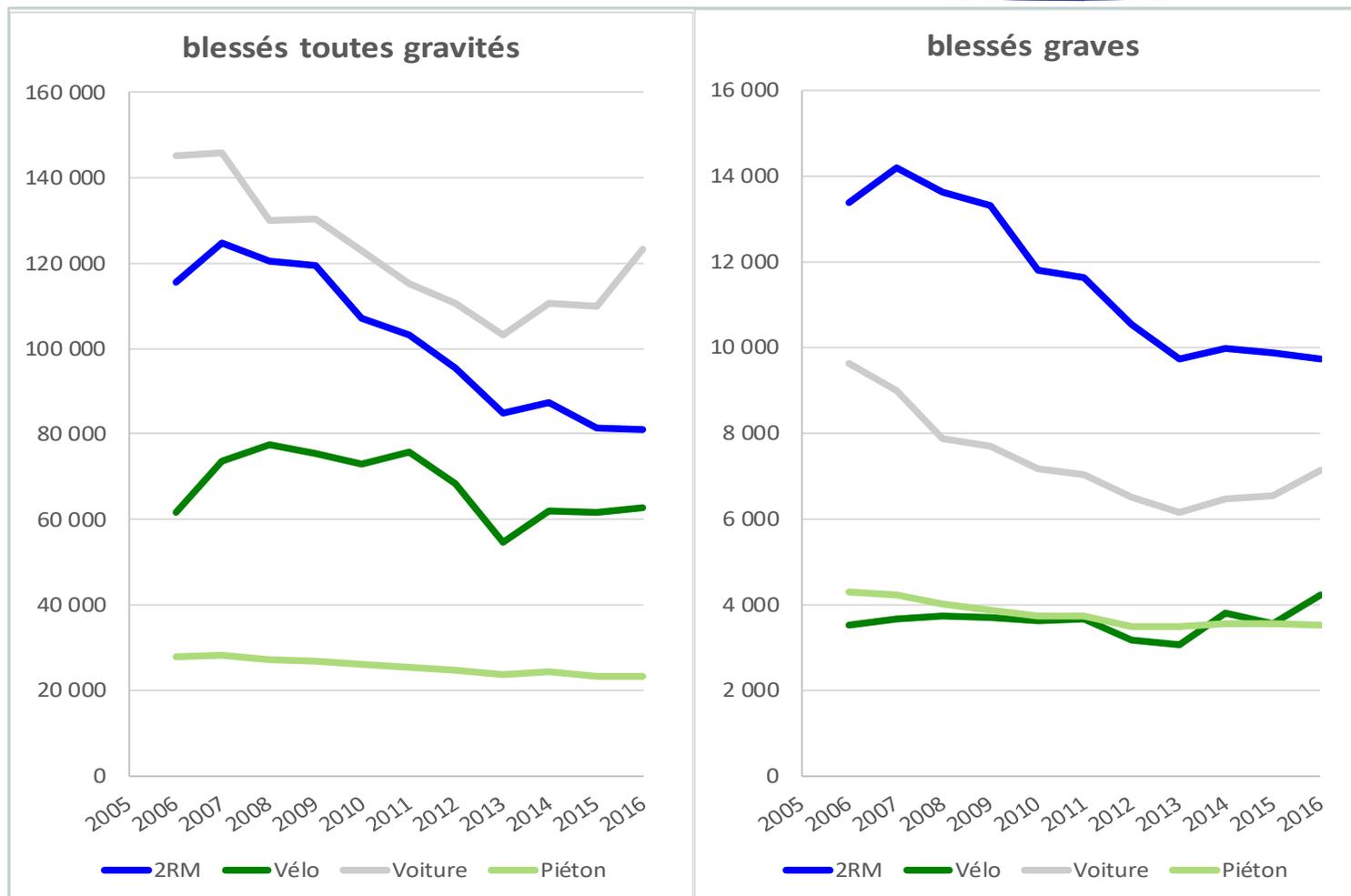


Un tué sur 5 l'est dans un accident impliquant un conducteur novice.

14 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un poids lourd.



Répartition des tués vs MAIS 3+



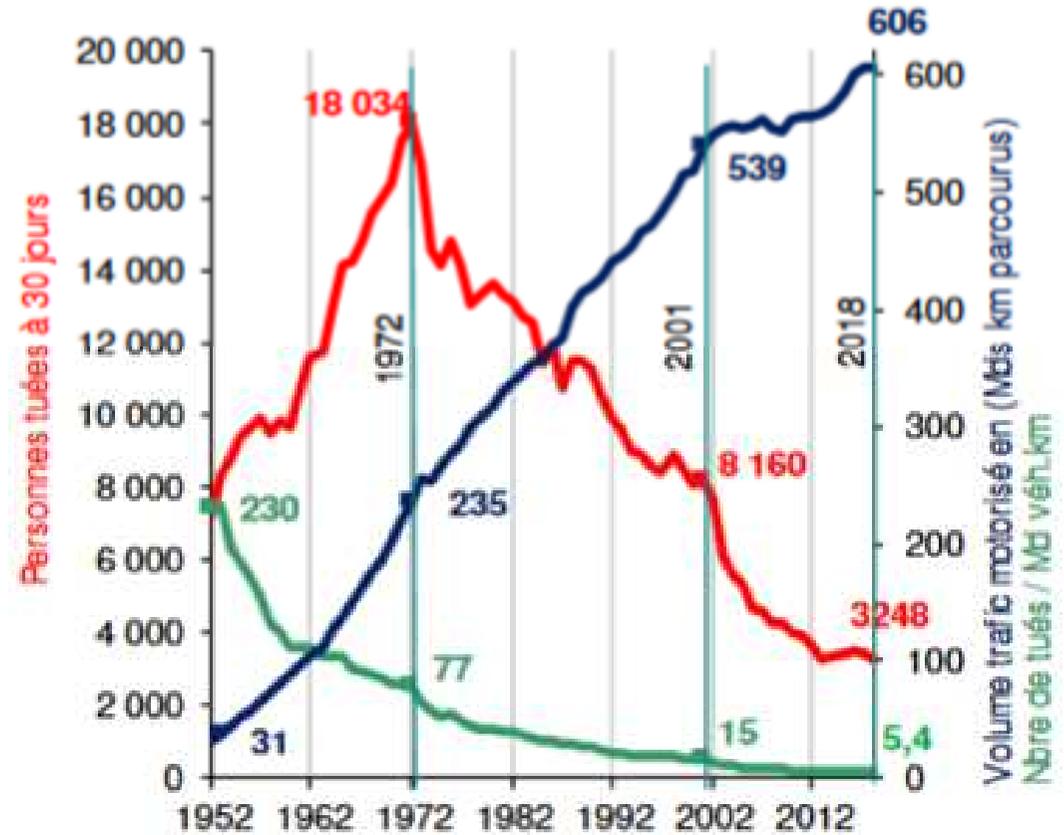
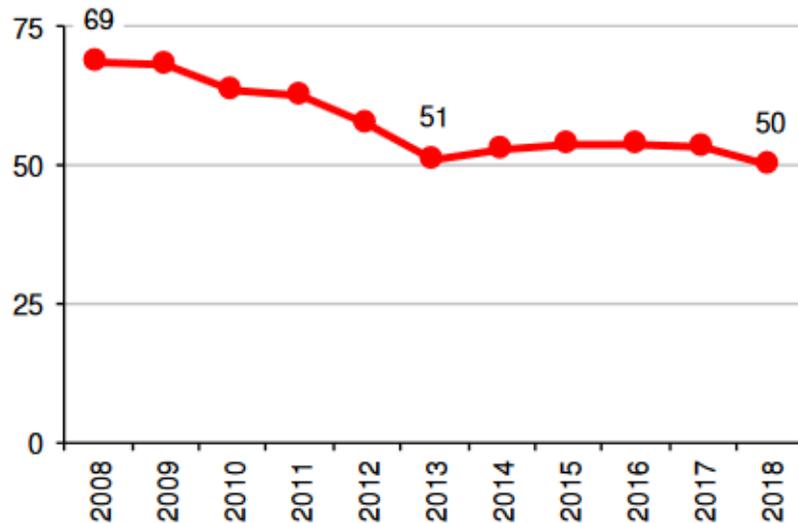
Part modale : les 2RM représentent 2% des kilomètres parcourus, contre 70% pour les VL

**MAIS3 et 4+ cyclistes et
2RM (p22,116,195)**

Evolution de la mortalité routière – trafic et population

Mortalité, trafic, et nombre de tués/trafic 1952 - 2018

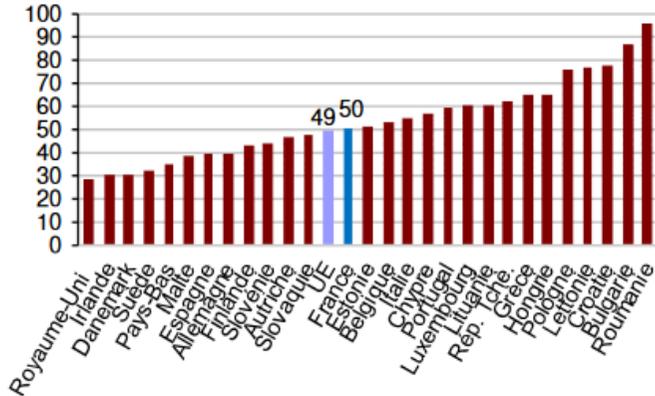
Evolution du nombre de tués par million d'habitants 2000 - 2018



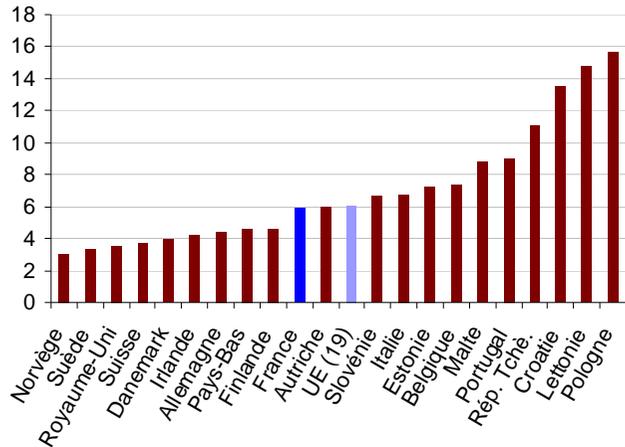
Et les autres pays d'Europe ?

**Europe (p20)
Monde (p152, 172)**

Mortalité par millions d'habitants



Mortalité rapportée au trafic



**France en bleu foncé,
moyenne UE en bleu clair**

Focus France

8170 tués (2001), 3477 (2016)
54t/Mhab (pop : 65M)
5.8t/Mds Véh.km (600 MdVKm)

Focus UK

3600 tués (2001), 1900 (2016)
29t/Mhab (pop : 65M)
3.5t/Mds Véh.km (512 MdVKm)

Estimation F
avec ces ratios
1900/2100t

Estimation F
avec ces ratios
2500/2700t

Focus Allemagne

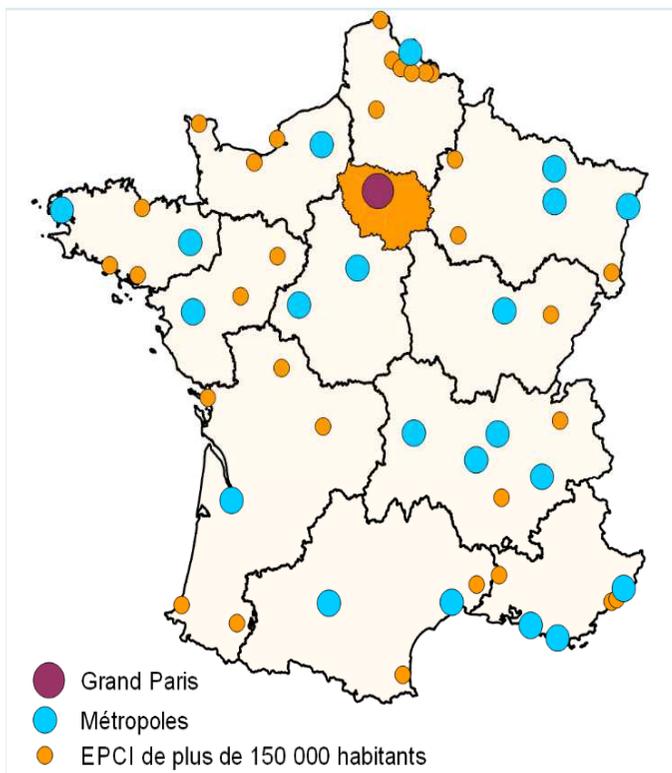
7000 tués (2001), 3200 (2016)
39t/Mhab (pop : 82M)
4.5t/Mds Véh.km (753 MdVk)

Focus Suède

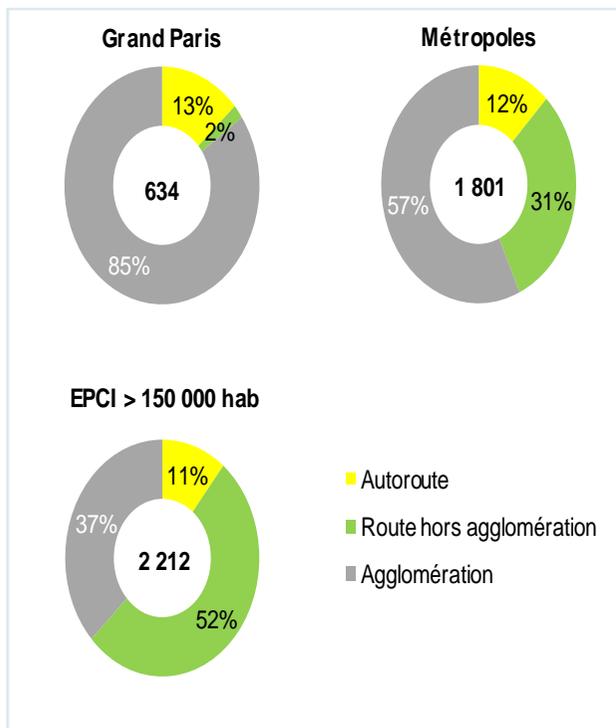
534 tués (2001), 270 (2016)
27t/Mhab (pop : 10M)
3t/Mds Véh.km (81 MdVKm)

Estimation F
avec ces ratios
1700/1800t

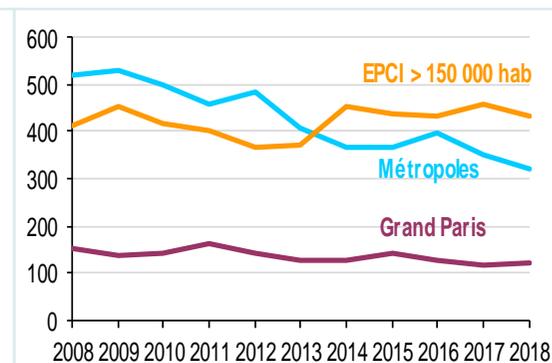
Accidentalité sur le Grand Paris, les Métropoles, et les EPCI



Localisation des territoires urbains
selon leur catégorie



Répartition des personnes tuées
dans les territoires urbains (2014-
2018), selon le milieu routier



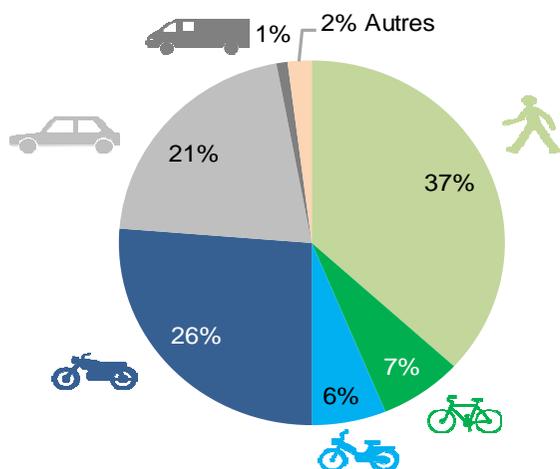
Evolution du nombre de
personnes tuées suivant le type de
territoire urbain depuis 2008

- **Tendance à la stagnation de la mortalité dans les EPCI > 150 000 habitants et dans le Grand Paris**
- **Tendance à la baisse dans les métropoles**

**Territoires urbains (p42-44)
Indicateurs (p45)
Voiries en aggro (p46)**

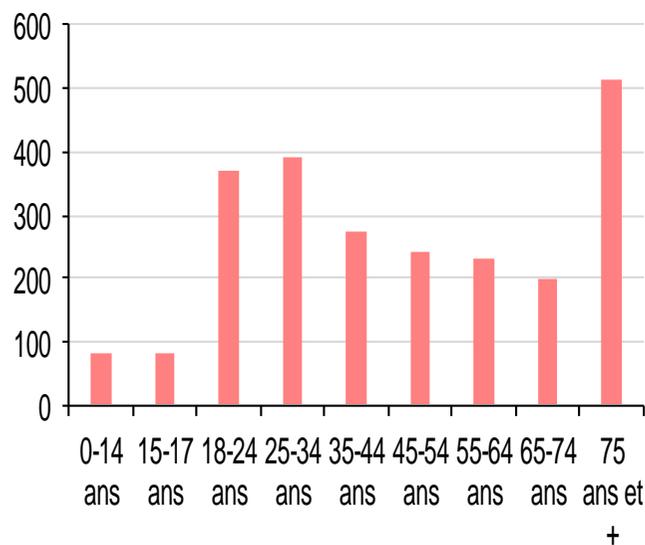
Accidentalité en agglomération

Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains (2014-2018), selon le mode



Source : Bilan annuel de la sécurité routière 2018

Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains (2014-2018), selon l'âge



Source : Bilan annuel de la sécurité routière 2018

Sur les territoires urbains en agglomération,

les décès sont majoritairement des usagers vulnérables :

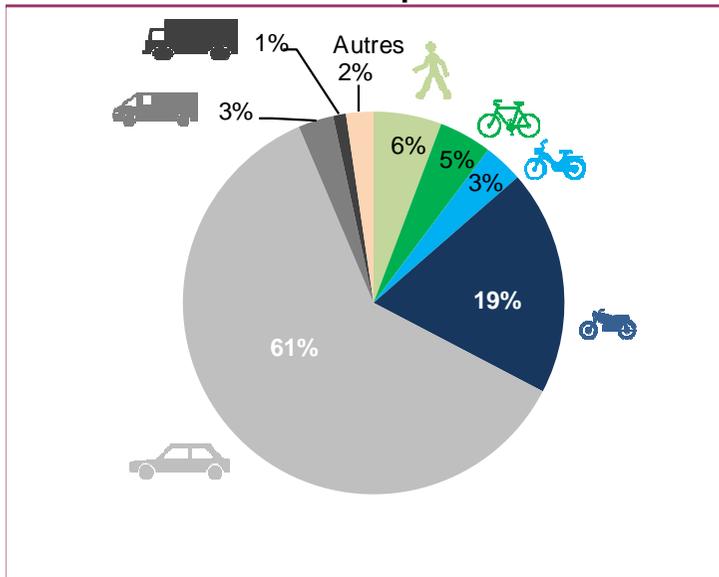
piétons, cyclistes, 2RM (76%); personnes âgées

Accidentalité hors agglomération

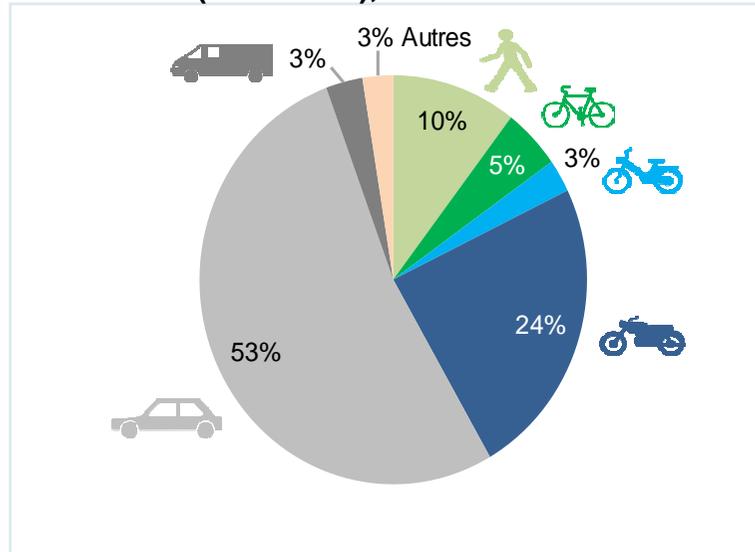
- **Hors agglomération :**
- Dans le périurbain

Mortalité des
usagers
vulnérables

Répartition des usagers tués sur routes hors agglomération selon le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées hors agglomération dans les territoires urbains (2014-2018), selon le mode



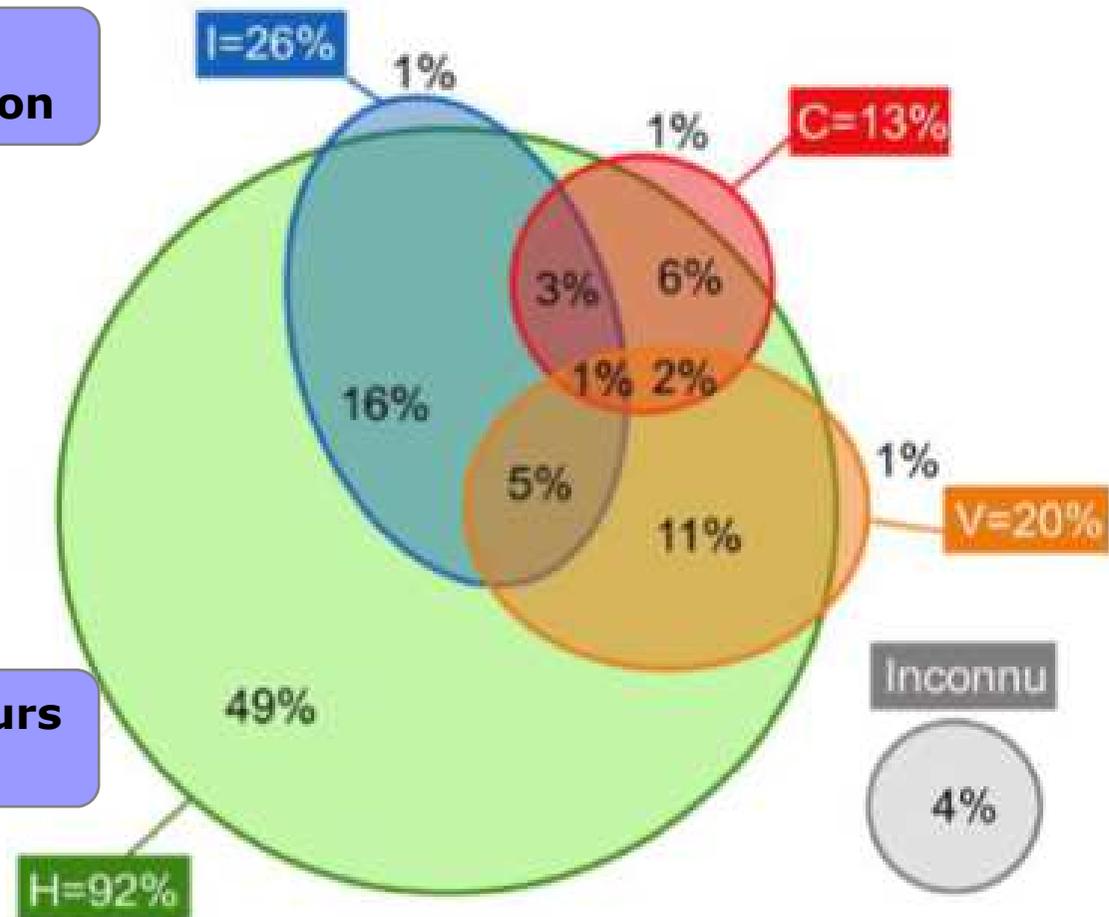
plus
importante
dans le
périurbain
que hors
agglomération

Mais moins
importante
qu'en milieu
urbain

Les facteurs contributeurs des accidents

**Chapitre (p127)
Registres d'intervention**

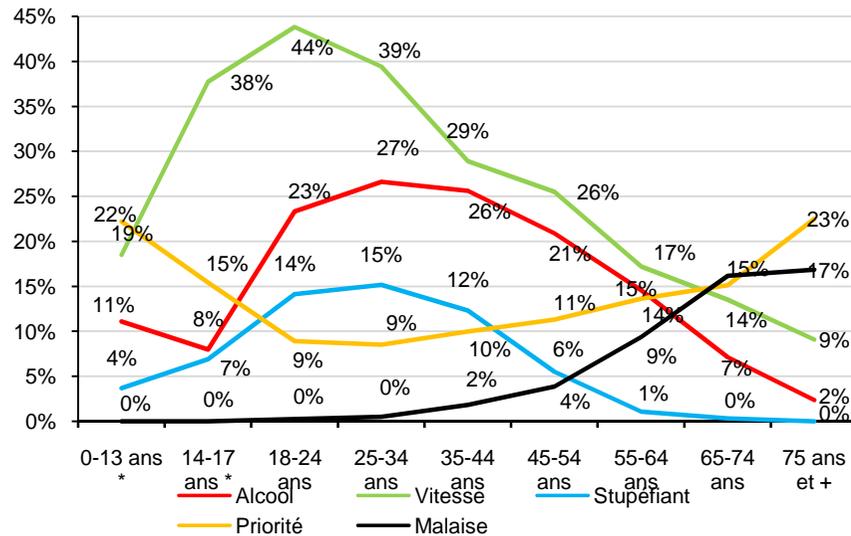
**Chapitre (p101) Facteurs
comportementaux**



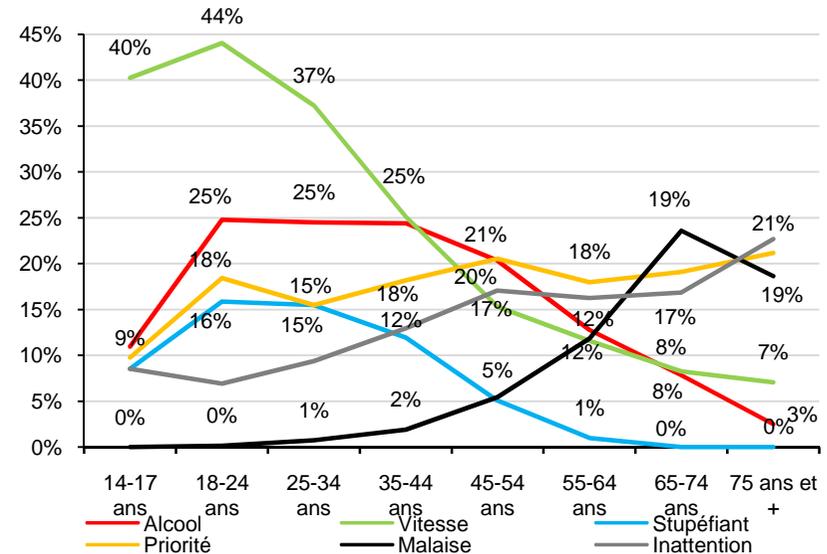
Légende : Facteurs HVIC, H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastruc-ture ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identi-fiées.

Source : Cerema, 2019 (voir étude FLAM page 150).

Les causes d'accident mortel hors aggro et en aggro



Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2016-2018) hors agglomération

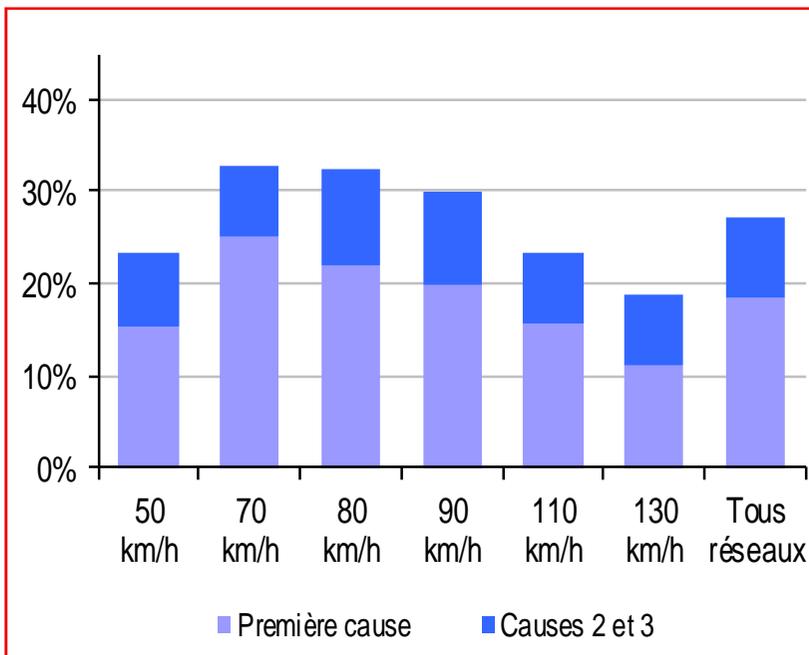


Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2016 à 2018) en agglomération

- En agglomération la vitesse de l'APAM reste la première cause de mortalité, mais d'autres causes rentrent aussi en ligne de compte, notamment pour les plus de 35-44 ans : alcool, stupéfiants, priorité, malaise, inattention

Part du facteur vitesse selon la vitesse maximale autorisée

Part du facteur vitesse selon la vitesse limite autorisée dans les accidents mortels (APAM 2018)



Source : Bilan annuel de la sécurité routière 2018

- **La vitesse de l'auteur présumé de l'accident mortel est la principale cause de décès sur la route, y compris sur les réseaux limités à 50km/h**

Les dispositifs de contrôle

		Autoroutes		Axes secondaires (RD et RN)		Voies communales	
		nb	(%)	nb	(%)	nb	(%)
Radars fixes vitesse	Radar classique	180	(18%)	723	(72%)	102	(10%)
	Radar double sens	0	(0%)	447	(99%)	3	(1%)
	Radar discriminant	144	(40%)	212	(60%)	0	(0%)
	Radars discriminants double face	13	(50%)	13	(50%)	0	(0%)
	Radar vitesse moyenne	25	(25%)	74	(75%)	0	(0%)

- **15 % des radars automatiques fixes de vitesse sont sur autoroute, 82 % sur routes nationales ou départementales**
- **Seuls 3 % des radars automatiques fixes vitesse sont sur voies communales**

676 radars de feu rouge sont implantés en France,

- **dont 234 sur des communes de plus de 500 000 habitants,**
- **et 209 sur des communes entre 100 000 et 500 000 habitants.**

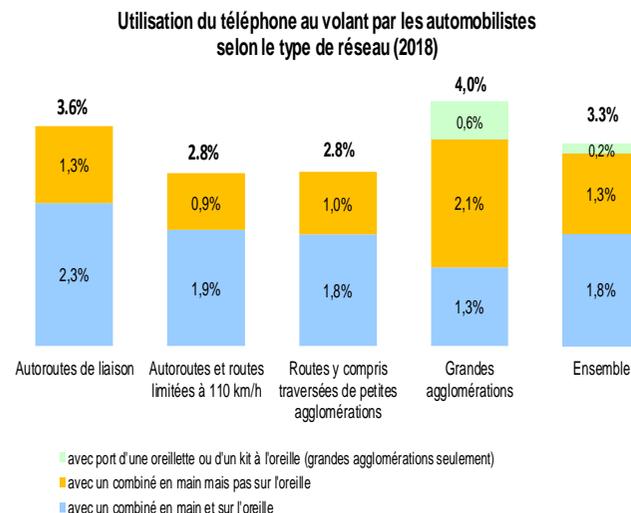
Radars fixes franchissement	nb habitants	>500 000		100 000 à 500 000		10 000 à 100 000		<10 000	
		nb	(%)	nb	(%)	nb	(%)	nb	(%)
	Radar de feu rouge	234	(35%)	209	(31%)	122	(18%)	111	(16%)
	Radar de passage à niveau	sites 1 radar:		4 (=)		sites 2 radars:		37 (=)	

Taux de port du casque par les cyclistes - Grandes agglomérations

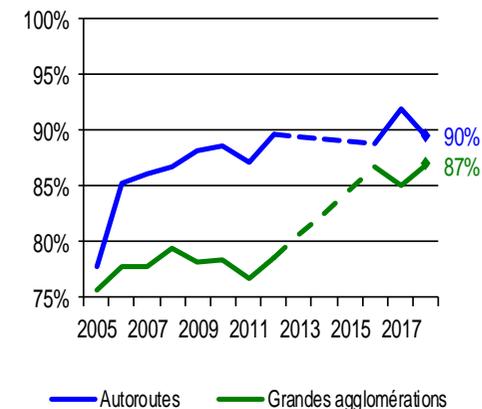
	jours ouvrés	week-ends
2016	35 sur 202 (17 %)	35 sur 126 (28 %)
2017	36 sur 187 (19 %)	60 sur 207 (29 %)
2018	58 sur 263 (22 %)	62 sur 232 (27 %)

- Taux de port du casque cyclistes moins élevé
- Taux de port de la ceinture automobilistes moins élevé
- Utilisation du téléphone au volant plus importante

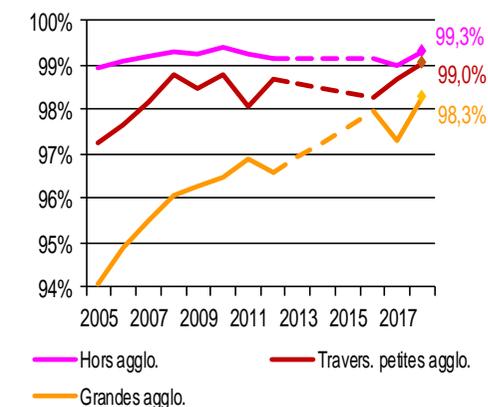
Source : Observatoire des comportements 2018



Evolution du taux de port de la ceinture à l'arrière des VT



Evolution du taux de port de la ceinture à l'avant des VT



IV. La mesure VMA80

La mortalité routière sur les routes hors agglomération

- 2 188 tués en France métropolitaine
- 1 546 tués en Italie
- 1 163 tués en Allemagne
- 1 096 tués au Royaume Uni
- 964 tués en Espagne

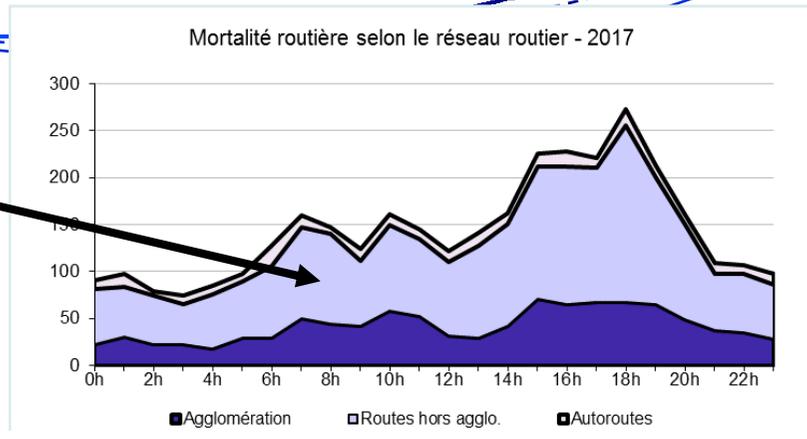
Source : IRTAD, données 2016 hors aggro hors autoroutes

- **Président François Hollande : Mai 2012-Mai 2017**
 - **Novembre 2012** : annonce de l'objectif « moins de 2 000 morts en 2020 »
 - **Novembre 2013** : le comité des experts du Conseil National de la sécurité routière (CNSR) recommande les mesures clés pour atteindre cet objectif : 300 à 400 vies pourraient être sauvées chaque année en réduisant la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel
 - **Juin 2014** : le CNSR en séance plénière adopte le fait d'expérimenter cette mesure
 - **Juillet 2015 à juillet 2017** : expérimentation sur 80km de réseau routier national (RN)
- **Président Emmanuel Macron : Mai 2017-Mai 2022**
 - **Décembre 2017** : le Premier Ministre indique dans les medias qu'à son avis nous devrions réduire la VMA à 80km/h sur le réseau bidirectionnel
 - **9 Janvier 2018** : le comité interministériel de sécurité routière (CISR) annonce 18 nouvelles mesures, dont celle-ci.
 - **1^{er} juillet 2018** : entrée en vigueur de la mesure VMA80

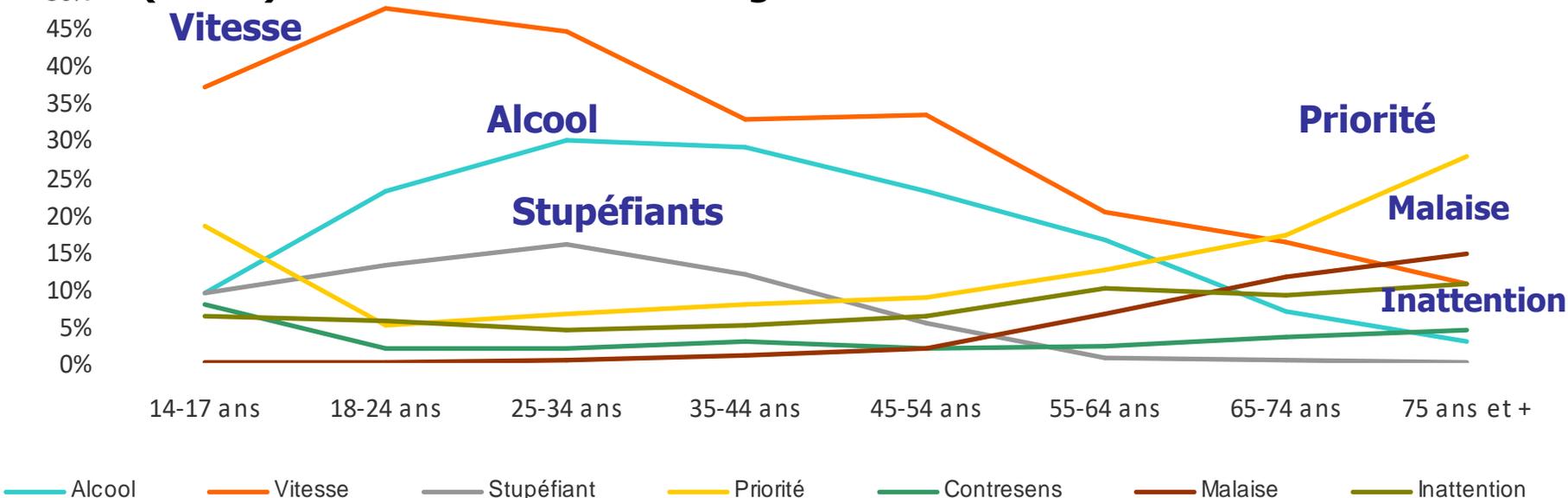
Les accidents mortels hors agglomération

63% des tués le sont sur les routes hors agglomération
2 000 tués chaque année

Routes hors aggro (p36)
Vitesses sur bidi (p41)



Causes d'accidents mortels chez les auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) en multi-causes selon l'âge



Des accidents essentiellement sur RN et RD

- Une part de l'accidentalité très réduite sur voies communales, alors que ce réseau est très étendu :
 - l'enquête 2018 auprès des ODSR portait donc sur les routes nationales et départementales (périmètre avant transfert aux métropoles)

routes nationales	routes départementales	voies communales	Total
762	8 221	596	9 579
8%	86%	6%	

- Deux périmètres :
 - 1) le réseau principal est constitué des routes nationales et des routes départementales de catégorie 1 (hiérarchiquement la plus élevée) ;
 - 2) le réseau principal est constitué des routes nationales et des routes départementales de catégories 1 et 2.

Un département est donc en général représenté par 2 points.

Tués sur les routes principales hors aggro sans séparation centrale selon par département

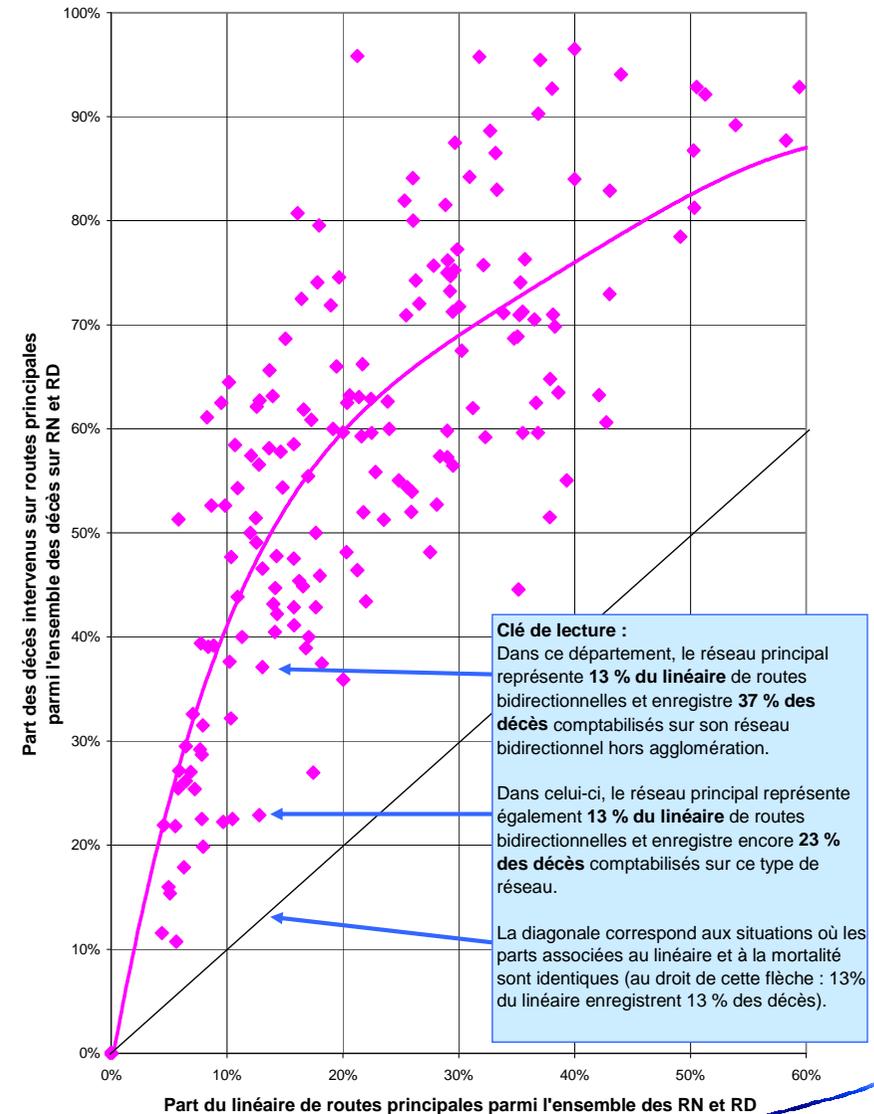
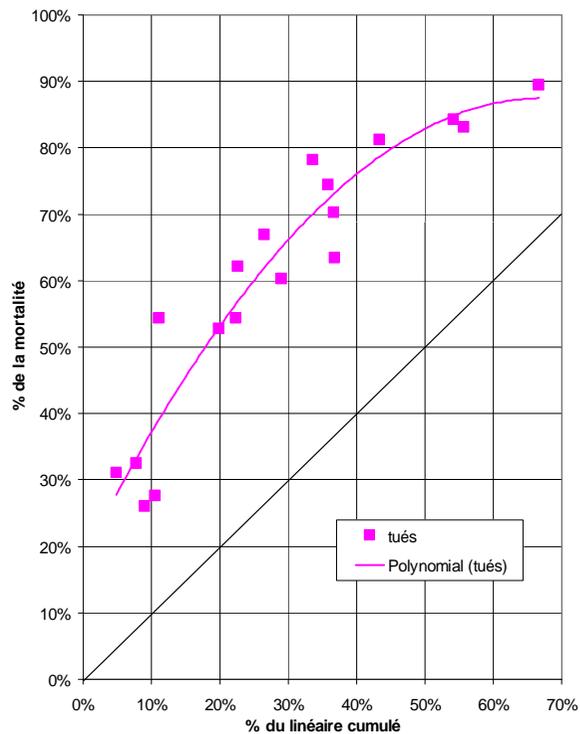
100 départements, ONISR 2018

réseau principal / réseau total RN + RD

Années 2012-2016

Bilan 2017 Etude bidi (p130)
Bilan 2018 Routes bidi (p39)

**Échantillon de 8 départements, Cerema
2015-2017**



19 novembre 2019

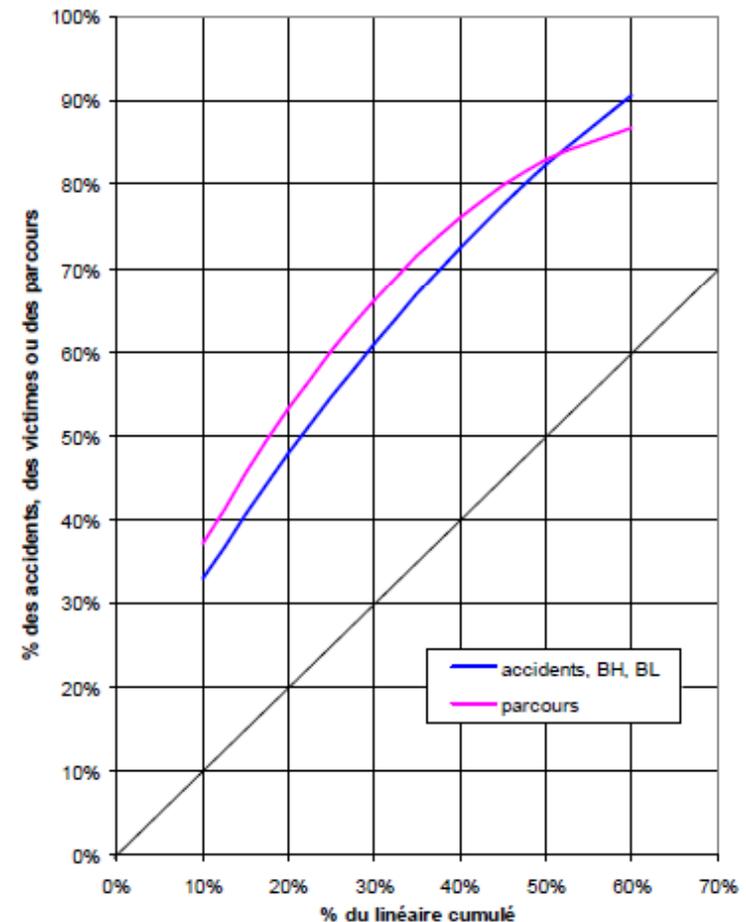
Les accidents les plus graves sont d'abord sur les belles routes, celles qui portent le plus de trafic

Quand le réseau principal
représente :

- 10% du linéaire RN+RD, il
enregistre 38% des tués
- 20% du linéaire RN+RD, il
enregistre 55% des tués
- 30% du linéaire RN+RD, il
enregistre 64% des tués

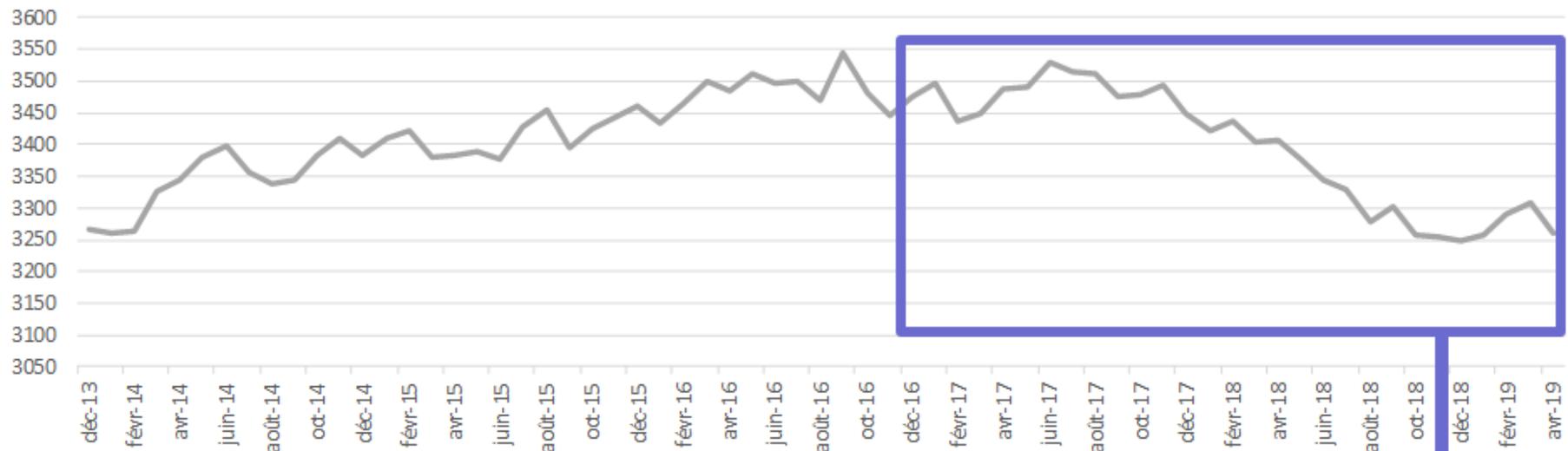
Etude Cerema 2015-2017 :

Part des parcours et de l'accidentalité portés
par les réseaux principaux RD



Evolution de la mortalité en cumul sur 12 mois glissants

Mortalité routière en France métropolitaine en cumul 12 mois glissants 2013-2019

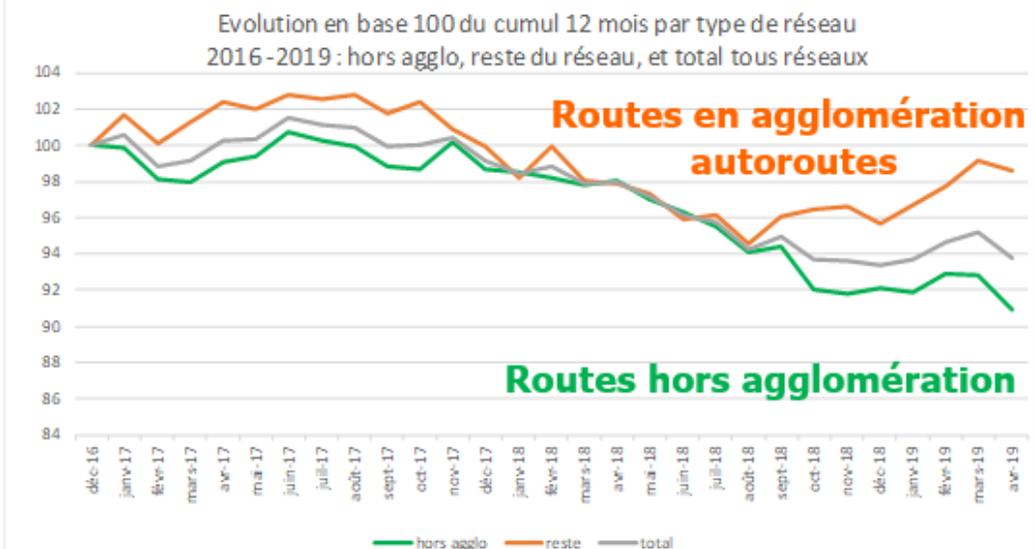


1^{er} semestre 2018 : tendance baissière tous réseaux.

2^e semestre 2018, les tendances se séparent : gain de **127 vies*** hors agglo, contre **15 vies*** autres réseaux.

Janvier-avril 2019 (estimations) : gain de **38 vies*** hors agglo, mais **45 tués de plus*** autres réseaux.

*en comparaison avec les mêmes périodes 2013-2017



19 novembre 2019

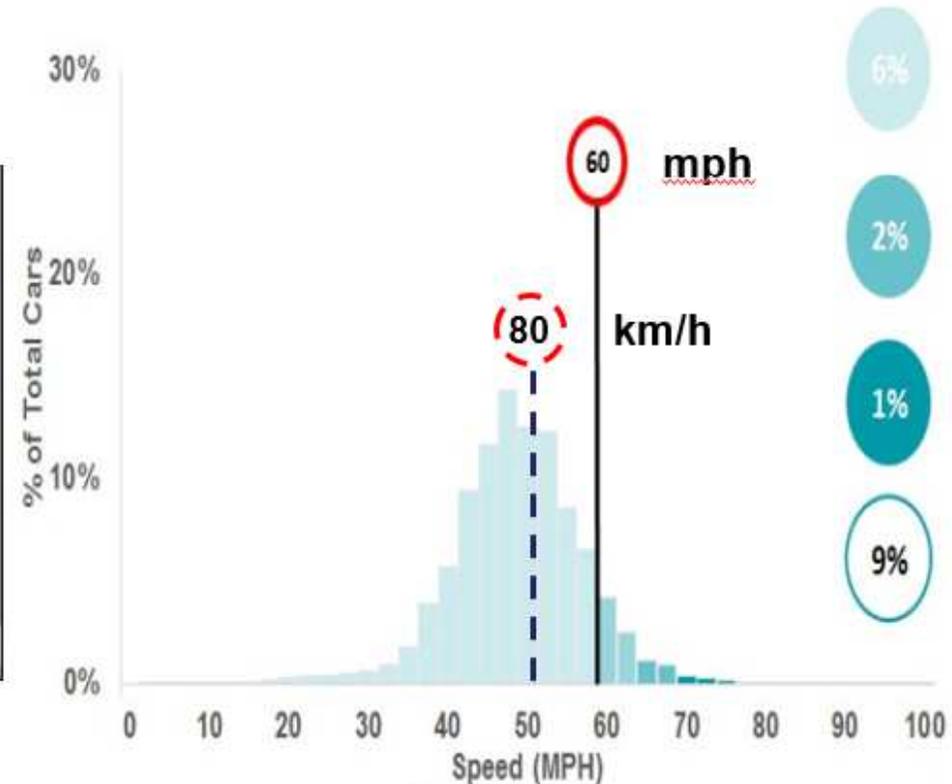
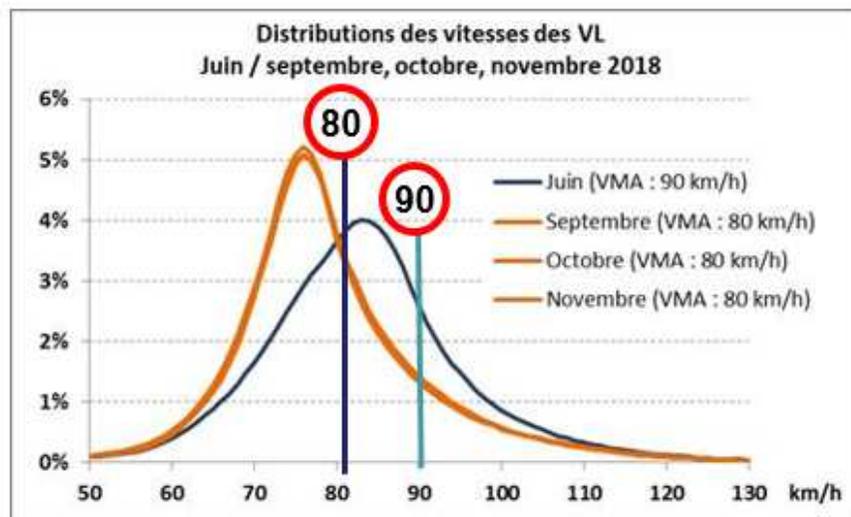
Profils de vitesse sur routes bidirectionnelles

France VMA 90 puis 80km/h

Angleterre VMA 97km/h

Changer la VMA réduit les vitesses moyennes,
mais les VMA n'induisent pas le même comportement en F et en GB

Single Carriageways



19 novembre 2019

Une sélection de 298 itinéraires de 25-30 km pris sur l'ensemble des départements métropolitains, comportant au minimum 70% de routes bidirectionnelles hors agglomération.

Etude avec l'AP
Google maps.

En semaine :

- 8h, 17h
- 10h-15h

Le samedi :

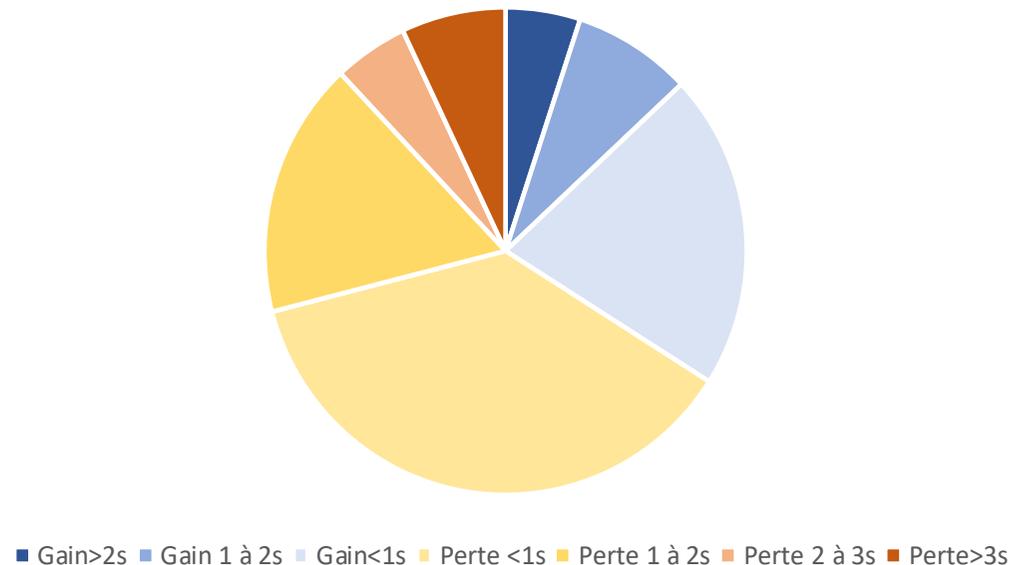
- 15h.



Illustration 8 : Représentation des itinéraires analysés pour les temps de parcours avant et après mise en œuvre de la mesure VMA80 en France continentale (Source : Cerema)

- En moyenne une **perte de temps de l'ordre d'une seconde au km**.
- **34%** des itinéraires observent même un **gain de temps**.
- **37%** des itinéraires observent une perte de temps de moins de 1s/km.
- **12 %** ont une perte de temps supérieure à 2s/km.

Evolution des temps de parcours
entre juin et septembre 2018 (en seconde/km)



Avant

- Sondage du 24 avril au 2 mai 2018 auprès de 5 310 répondants âgés de 18 ans et plus, représentatifs de la population française.
- Le principal mode de déplacement utilisé par les répondants sur le réseau concerné au cours des 6 derniers mois est la voiture (83,7 % des répondants).
- **30 % des répondants étaient favorables** à la mesure, 40 % y sont hostiles
- Néanmoins **77 % déclaraient avoir l'intention de respecter** le plus souvent ou systématiquement la mesure.
- Concernant les usagers déclarant avoir l'intention de peu respecter la mesure, les arguments avancés concernent majoritairement le fait d'aimer et de vouloir rouler vite. La perte de temps est peu mentionnée. Les arguments sont davantage liés à la contrainte imposée par la mesure qu'au temps perdu.

Après

- Sondage début mars 2019 :
- alors que 40% étaient tout-à-fait opposés à la mesure, ils ne sont plus que **25%**
- L'adhésion progresse tous publics y compris les ruraux, sauf deux roues. Mais l'adhésion des ruraux reste très basse.

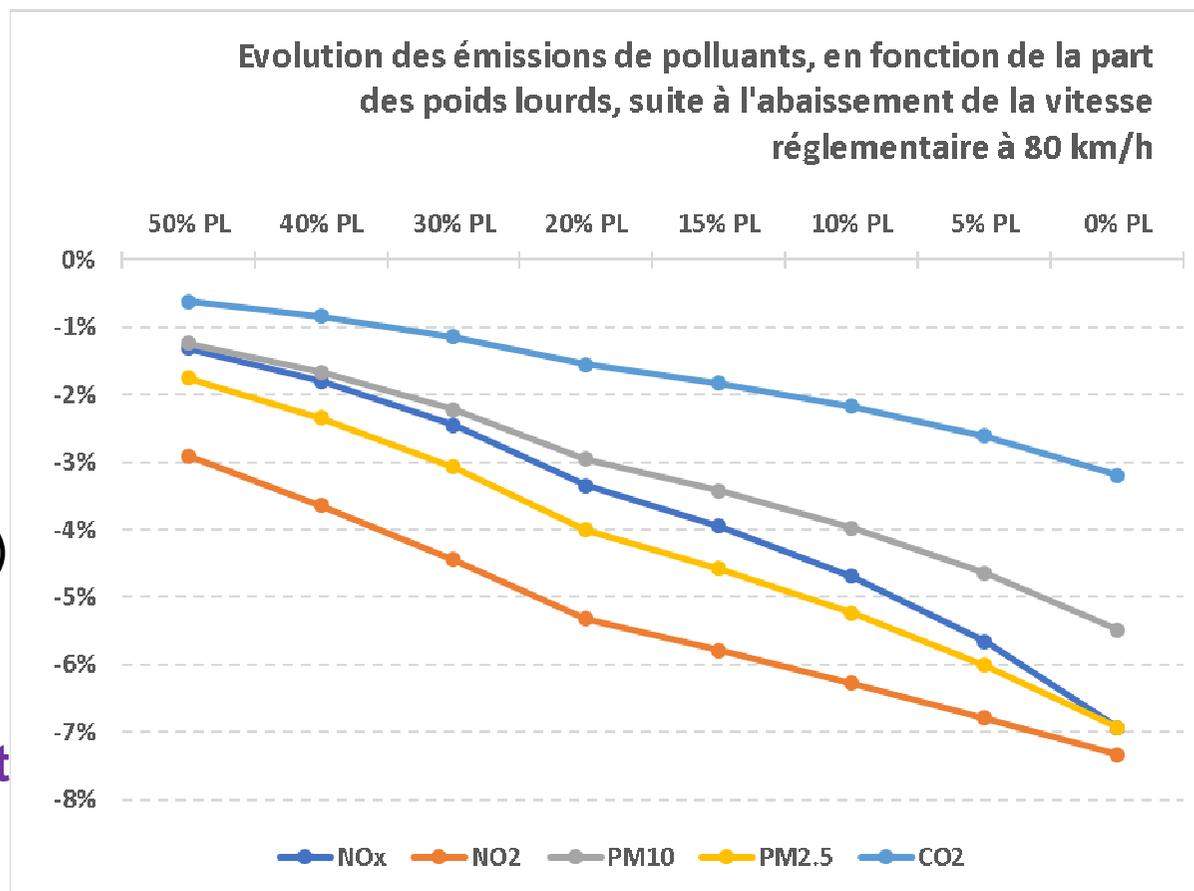
Le temps de trajet supplémentaire est en général de moins de 5 min

28% indiquent qu'il n'y a pas de différence

- Etude réalisée à partir des modèles actuellement disponibles concernant les polluants atmosphériques et publiée en avril 2018.
- Il est attendu que la mesure :

- Réduise les émissions de **gaz à effets de serre** (CO2) de maximum **3%**
- Réduise les émissions de polluants nocifs pour la **santé Nox et particules fines** (population vivant dans les 50m à l'axe routier) de maximum **7%**.

Le gain diminue quand le trafic poids lourd augmente



En conclusion :

Quand le réseau principal bidirectionnel représente

- **10% du réseau bidi, les tués représentent 38%**
- **20% du réseau bidi, les tués représentent 55%**
- **30% du réseau bidi, les tués représentent 64%**

Le réseau principal bidi est donc essentiel pour cette mesure !

**Seule exception, prévue dès le CISR de janvier : les créneaux de
dépassement des routes à 3 ou 4 voies.**

Ils représentent moins de 5 000km.

L'évaluation est attendue 07/2020.

Il nous faut suivre l'évolution :

**des vitesses en circulation, des accidents, des avis usagers, et
l'impact socio-économique plus largement.**

V. Site internet



Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ACCUEIL | QUI EST L'ONISR | ÉTUDES & RECHERCHES | ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE | OUTILS STATISTIQUES | POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Informations les plus recherchées

- CN SR** Comité national de la sécurité routière - Comité des experts
- Dérogation à la limitation de vitesse de 80 km/h : aide à la décision - Comment déroger à la limitation ...
- Limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes hors agglomération sans séparation centrale - Bilan à 12 mois ...
- Indicateurs d'accidentalité sur routes bidirectionnelles hors aggro - Mortalité par km de routes bid ...

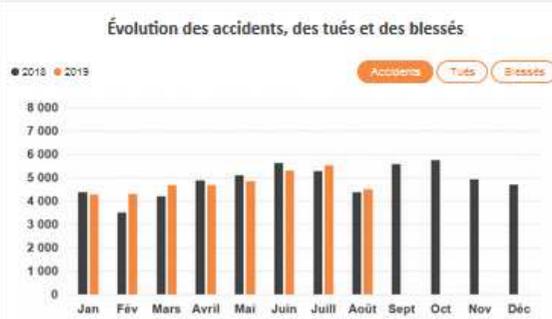
Nouveau site indépendant

Liens vers sites sécurité routière locaux

Le savez vous ?

- 3248** Personnes tuées sur les routes en métropole (chiffre définitif 2018)
- 240** Personnes tuées sur les routes en Outre-mer (chiffre définitif 2018)
- 82 %** Part des hommes présumés responsables des accidents mortels (2017)
- 62 %** Part de la mortalité hors agglomération et hors autoroutes (2018)

Évolution des accidents, des tués et des blessés



● 2018 ● 2019

Accidents Tués Blessés

Jan Fév Mars Avril Mai Juin Juil Août Sept Oct Nov Déc

Derniers articles

- Bilan 2018 de la sécurité routière** - Le bilan compilé 2018 est en ligne !
- Observatoire des comportements** - Les comportements sont observés ...
- Observatoire des vitesses** - La vitesse est en rapport direct ...
- Les accidents de voiturette**

Carte de la mortalité en région - 2018



Accès aux observations

Agenda

- 25 juin 2019 Au 25 juin 2019** - Journée technique des mobilisés en partenariat privé - quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ?
- 06 octobre 2019 Au 10 octobre 2019** - 25e congrès mondial de la route de l'UNPC
- 10 octobre 2019 Au 10 octobre 2019** - Journée scientifique "Les Études Détaillées d'Accidents de l'ESTAR" - contributions à la connaissance en sécurité routière

Agenda

Nouveau site : les divers onglets

Liens vers sites sécurité routière locaux

Analyses locales et bilans collectivités

QUI EST L'ONISR	ÉTUDES & RECHERCHES	ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE	OUTILS STATISTIQUES
<ul style="list-style-type: none"> L'ONISR Réseau des Observatoires de Sécurité Routière Nos partenaires locaux Nos partenaires ministériels Nos partenaires scientifiques et techniques Réseau international 	<ul style="list-style-type: none"> Analyses territoriales Environnement et infrastructures Véhicules Risques comportementaux Evaluation Victimes Modes de déplacement Comportements en circulation La sécurité routière dans le monde 	<ul style="list-style-type: none"> Les indicateurs de mon département ou de ma région Bilans annuels de la Sécurité Routière Bilans annuels infractions et permis à points Suivis mensuels et Analyses trimestrielles Diagnostics et politiques locales de sécurité routière 	<ul style="list-style-type: none"> Recueil de données annuelles Séries statistiques Open Data Méthodologies statistiques Glossaire en ligne

POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Appel à Projets
- Stratégie Etudes et Recherches
- Management de la Sécurité routière
- Histoire de la sécurité routière

Documents de travail

Baro

DGO

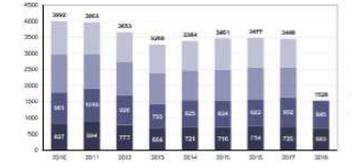
Point sur l'accidentalité au long de l'année

Baromètre mensuel

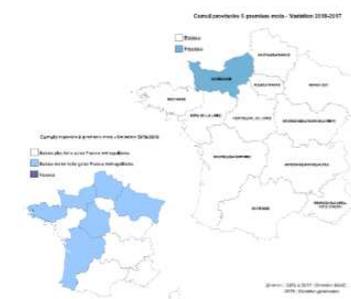
Additif trimestriel

Évolution de la mortalité routière par trimestre pour chaque année

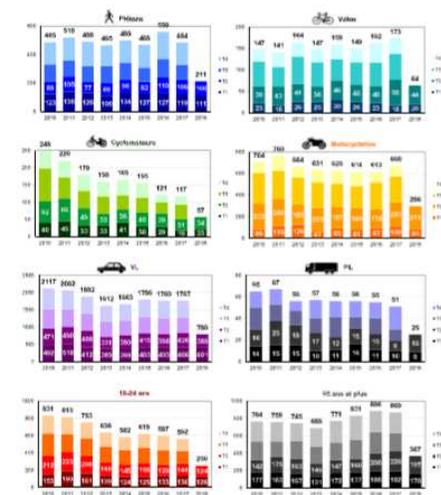
La mortalité routière au 3ème trimestre 2019 est inférieure à celle du 3ème trimestre 2017, mais reste supérieure à celle du 3ème trimestre 2018. 152 personnes ont été tuées au 30 septembre 2019, soit 152 personnes sur les 90 jours précédents. Cette baisse continue progressivement les automobilistes et les cyclistes.



Bilans régionaux



Évolution de la mortalité routière des types d'usagers par trimestre pour chaque année



BAROMÈTRE DU MOIS
AOÛT 2019
France métropolitaine



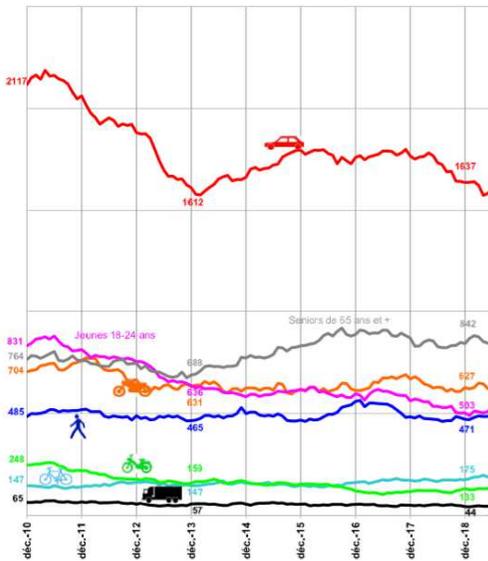
Dans le cadre de la mise en place du nouveau système d'information, les données sur les blessés hospitalisés ne sont pas diffusées car incomplètes. La mortalité routière est en hausse par rapport à celle du mois d'août 2016 avec 44 tués en plus. Cette hausse, sur tous les réseaux routiers, concerne essentiellement les automobilistes, les motocyclistes et les jeunes adultes.

Évolution du cumul 12 mois



Bilan du mois

- 4 314 accidents corporels en août (+3,6% par rapport à 2016, soit 158 accidents)
- 5 942 victimes sur la route en août (+5,1% par rapport à 2016, soit 289 victimes)
- 5 652 blessés en août (+4,6% par rapport à 2016, soit 245 personnes blessées)
- 299 tués en août (+17,0% par rapport à 2016, soit 84 tués)



Nombre de personnes tuées cumulé sur 12 mois établi en
Août 2019
% par rapport à 2016

VL
1637 ; -23%

Séniors 65 ans et plus
842 ; +16%

Motos
611 ; -13%

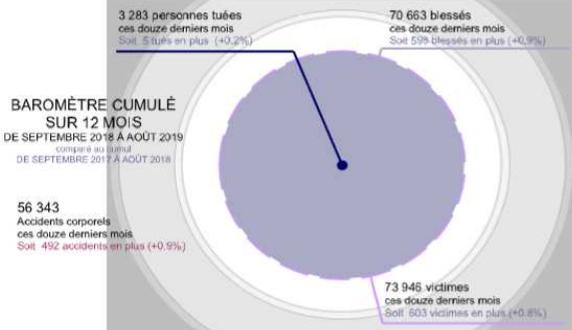
Jeunes 18-24 ans
544 ; -35%

Pédestres
488 ; +1%

Cyclistes
173 ; +18%

Cyclomoteurs
146 ; -6%

Usagers PL
48 ; -26%



56 343 accidents corporels ces douze derniers mois (soit 492 accidents en plus (+0,9%))