

Nantes :

- données SDIS
- évaluation ville 30

Présentation : Cédric GUILBAUD
Réalisation : DD-DSE

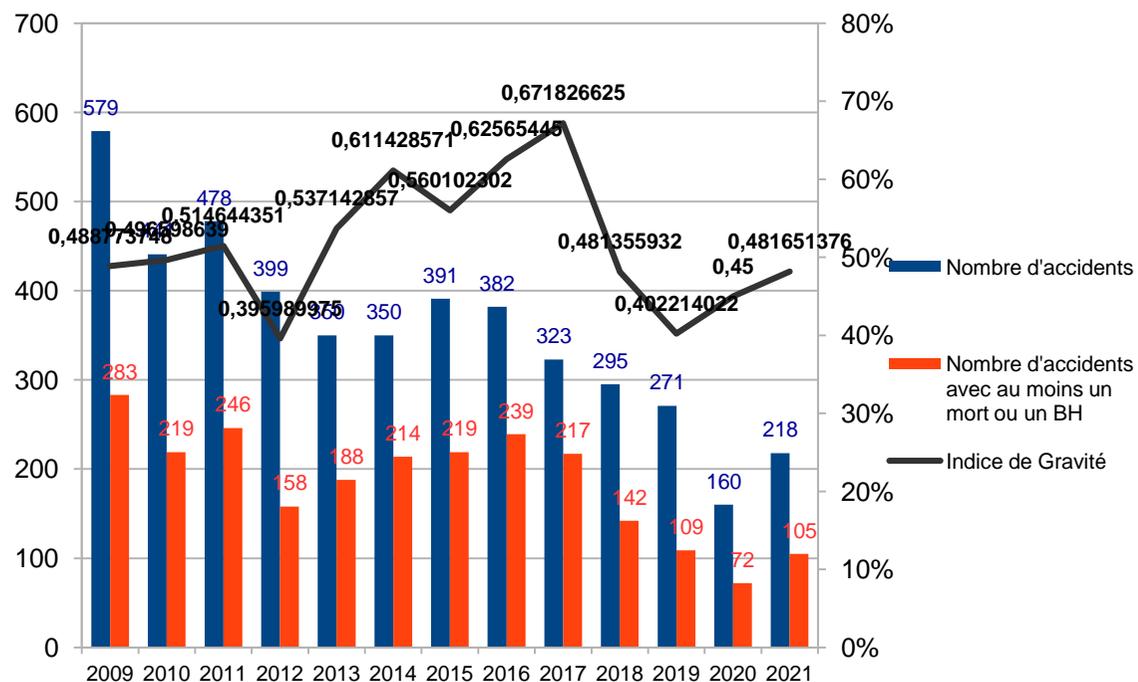
Nantes Métropole : comparaison 2021 / 2019

- **Nombre d'accidents en baisse de -20,1 %** entre 2021 et 2019.
- **En 2021, 38 %** (45 % en 2019) **des accidents corporels du département ont lieu sur le territoire de Nantes Métropole** (23 % des tués, 31 % en 2019)

218 accidents (271 en 2019)
265 victimes (327 en 2019)
13 tués (22 en 2019)

218 accidents corporels	↓	En baisse de -19,6 % (271 en 2019)
153 blessés légers	↓	En baisse de -19 % (189 en 2019)
99 blessés hospitalisés	↓	En baisse de -14,7 % (116 en 2019)
13 tués	↓	En -69 % % (22 en 2019)

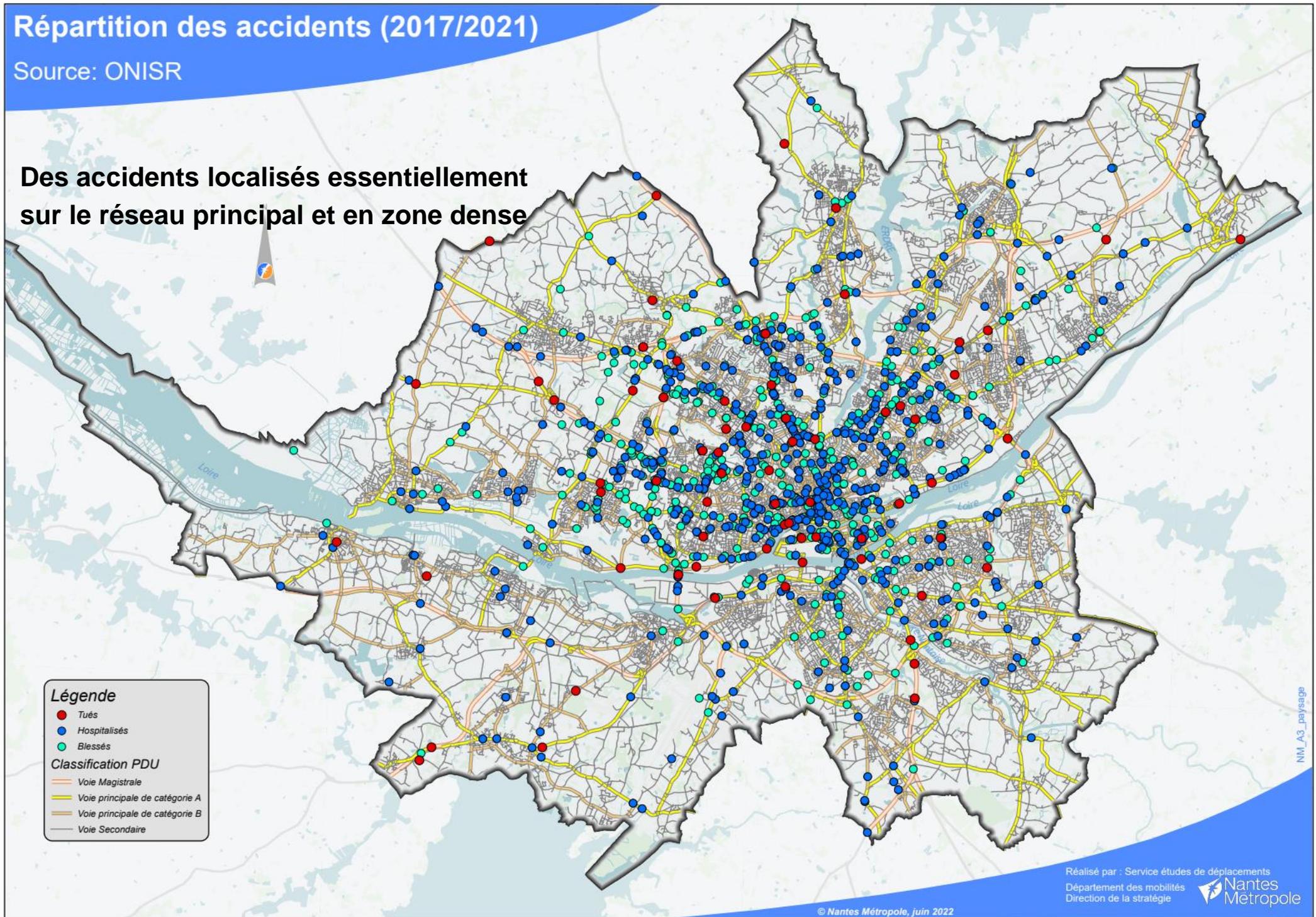
Evolution du nombre d'accidents corporels



Répartition des accidents (2017/2021)

Source: ONISR

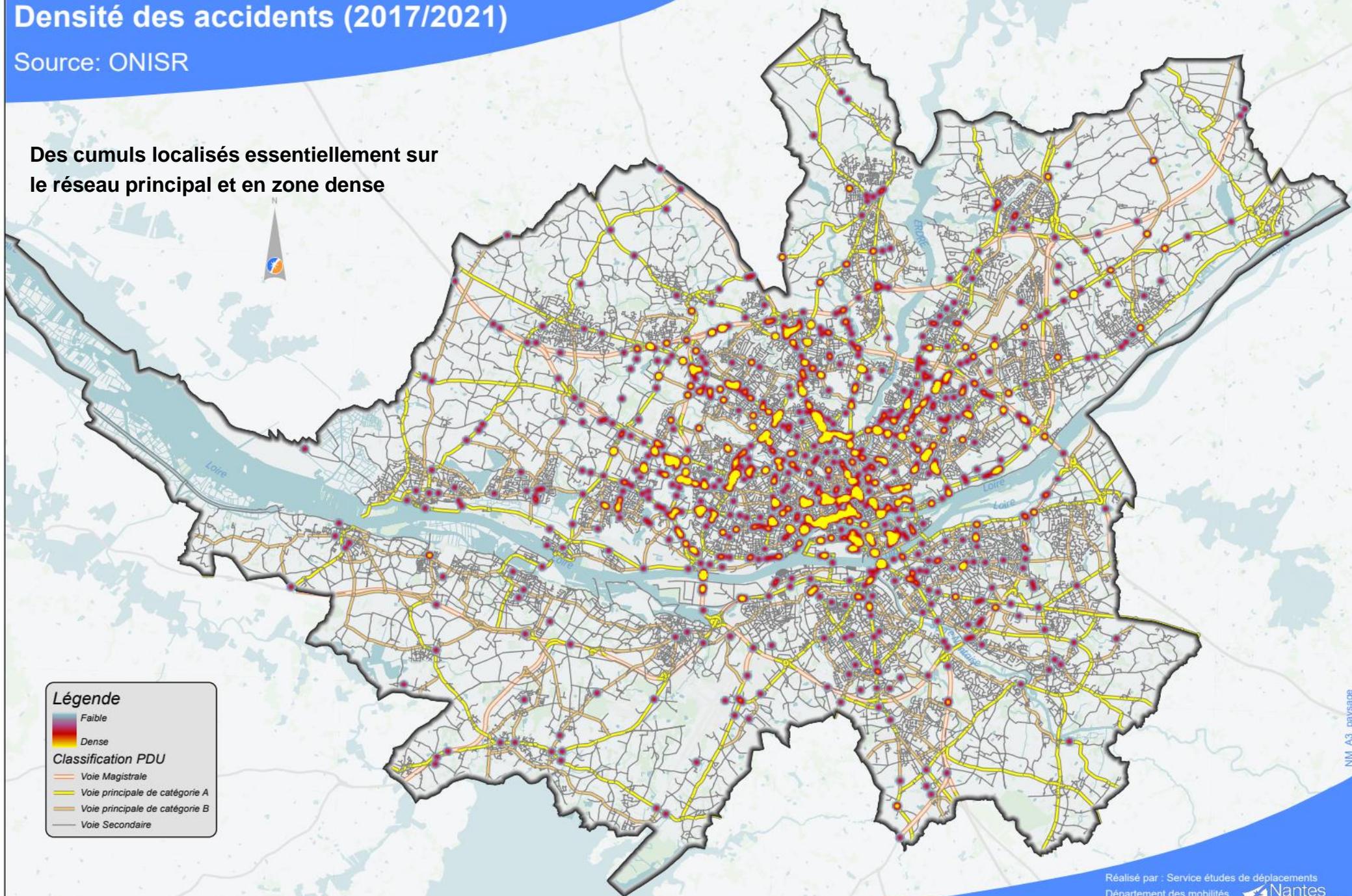
Des accidents localisés essentiellement sur le réseau principal et en zone dense



Densité des accidents (2017/2021)

Source: ONISR

Des cumuls localisés essentiellement sur le réseau principal et en zone dense



Légende



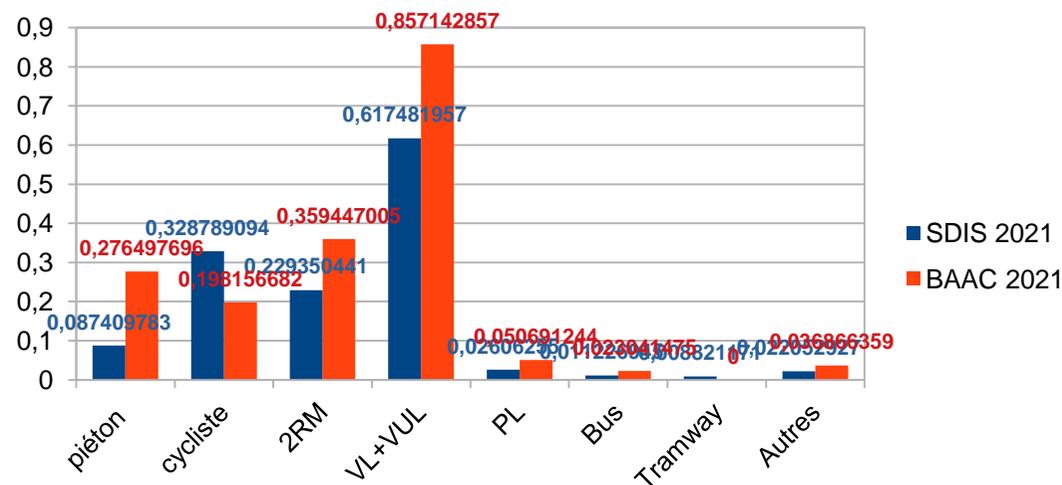
Classification PDU

- Voie Magistrale
- Voie principale de catégorie A
- Voie principale de catégorie B
- Voie Secondaire

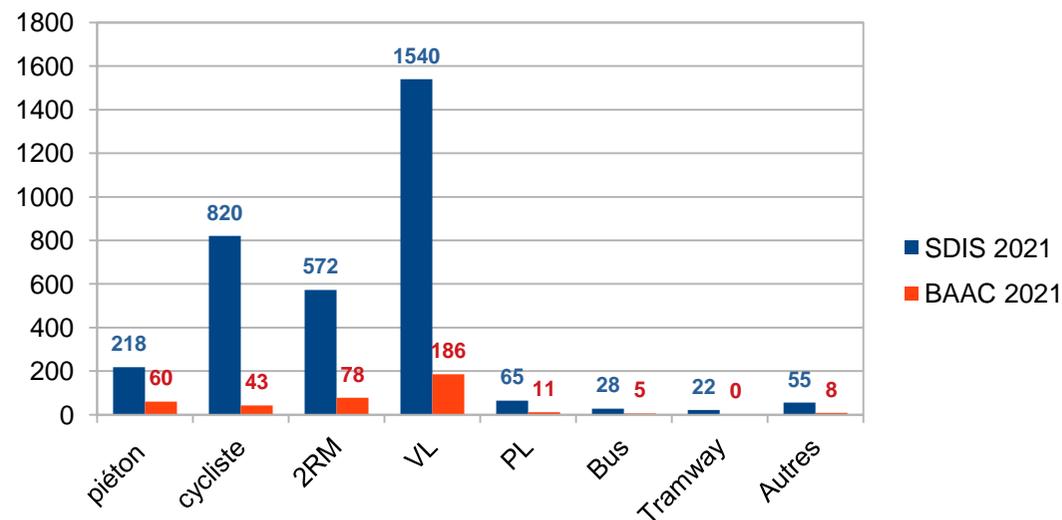
Interventions SDIS pour accident sur le voirie publique (AVP)

- **Une donnée complémentaire des données BAAC** : elles permettent d'avoir une meilleure vision statistique de la réalité de l'accidentalité sur notre territoire.
- **En 2021, le SDIS est intervenu 2494 fois pour un accident sur la voirie publique (AVP)** : les accidents peuvent être matériels ou corporels
- **Proportionnellement :**
 - **Le SDIS enregistre plus d'interventions pour des incidents impliquant un cycliste** (32,9 % des interventions) que les relevés d'accidents corporels (22,9%).
 - **Le SDIS enregistre moins d'interventions pour un automobiliste, un piéton ou un 2RM** que les relevés d'accidents corporels.
- **Le SDIS enregistre :**
 - **11 fois plus d'AVP que d'accidents corporels relevés**
 - **19 fois plus d'incidents impliquant un cycliste** que les relevés d'accidents corporels.
 - **8 fois plus d'incidents impliquant un automobiliste** que les relevés d'accidents corporels.
 - **7 fois plus d'incidents impliquant un 2RM** que les relevés d'accidents corporels.
 - **Presque 4 fois plus d'incidents impliquant un piéton** que de relevés d'accidents corporels.

SDIS / BAAC 2021 : parts d'interventions / accidents impliquant



SDIS / BAAC 2021 : interventions / accidents impliquant



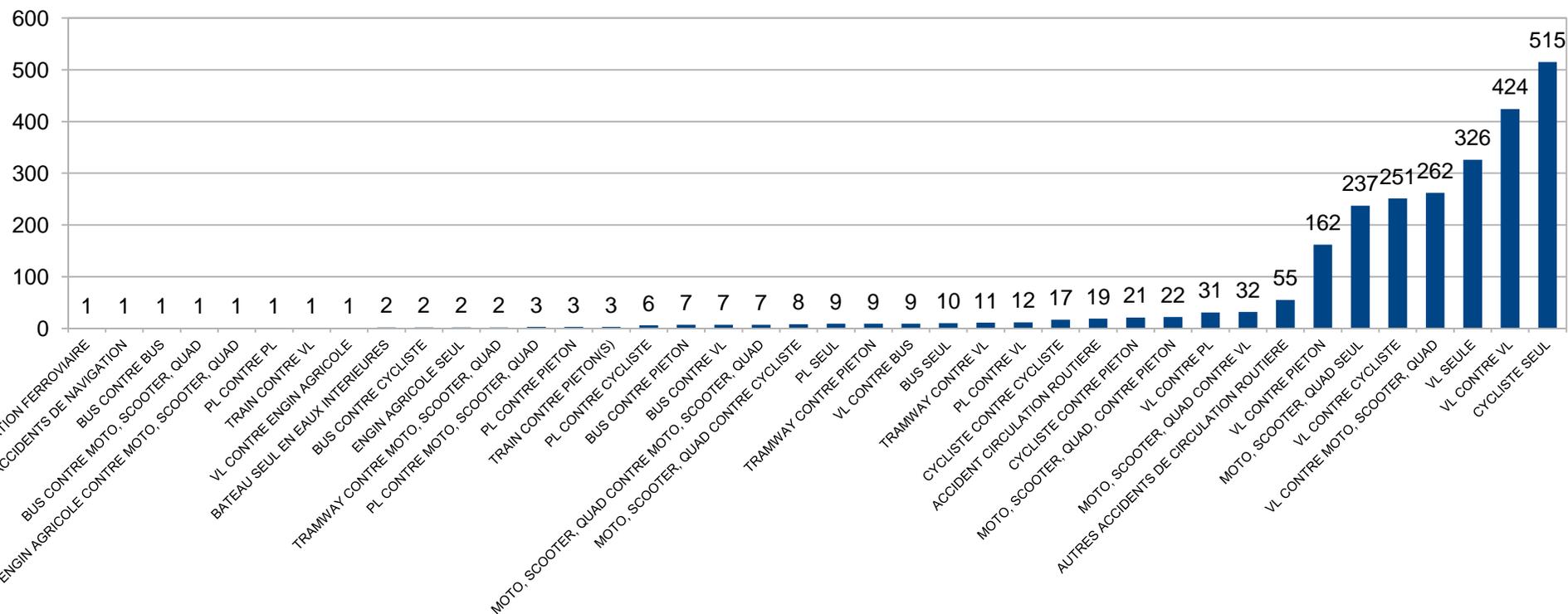
Interventions SDIS pour accident sur le voirie publique

- **Cyclistes :**
 - la majorité des incidents relevés concernent des cyclistes seuls (515),
 - 251 incidents concernent 1 cycliste et 1 voiture

- **Piétons :** La majorité des incidents relevés concernent également 1 voiture (162)

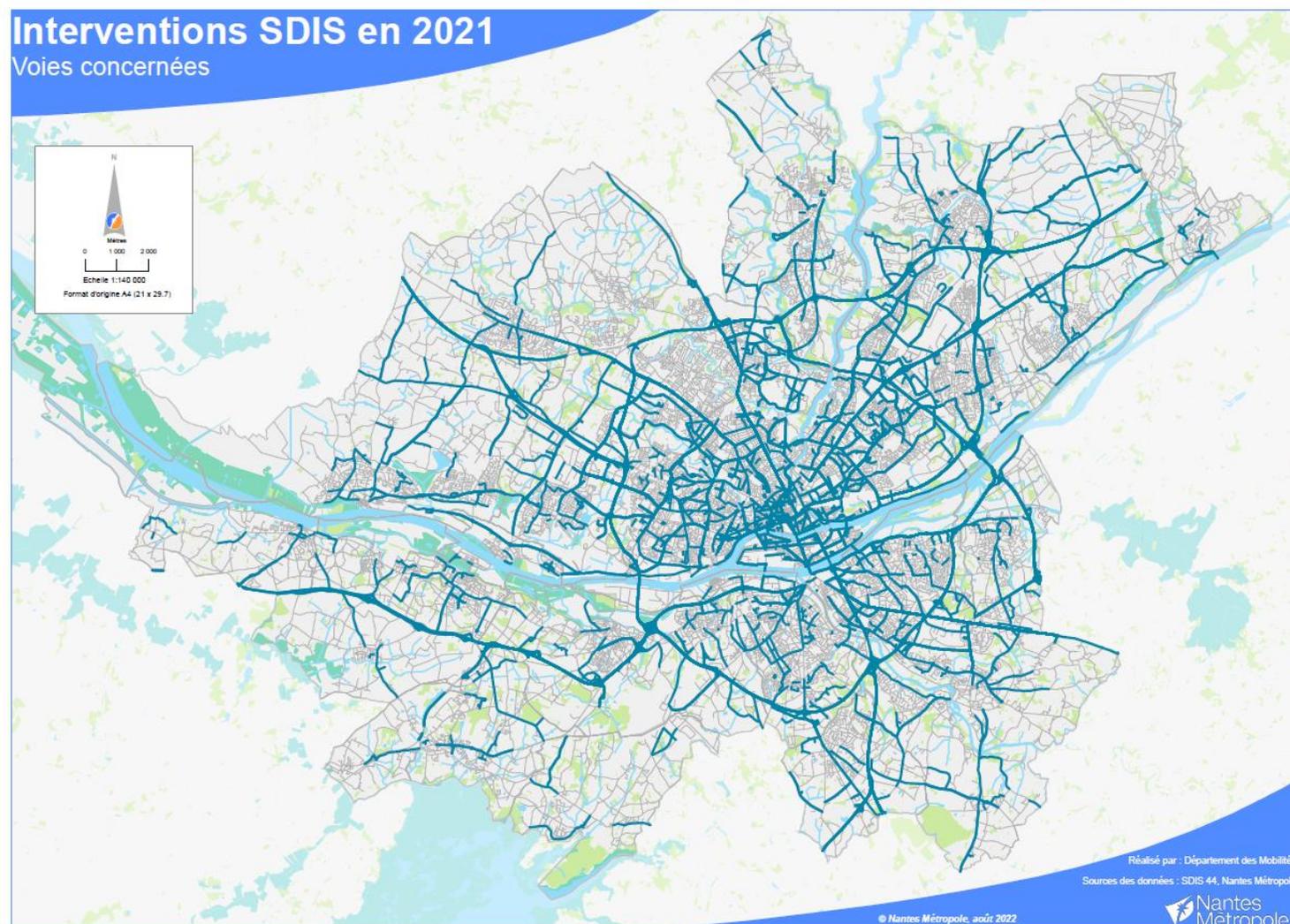
- **2 RM :**
 - Un nombre important d'incidents impliquant un 2RM seul (237),
 - Un nombre important d'incidents impliquant un 2RM contre 1 voiture (262)

2021 - SDIS accidents voirie publique, raison de la sortie



Répartition sur le territoire : voies concernées par les interventions du SDIS en 2021

- Une structuration de la donnée qui ne permet pas d'identifier des points précis : seuls les axes dans leur ensemble sont identifiés

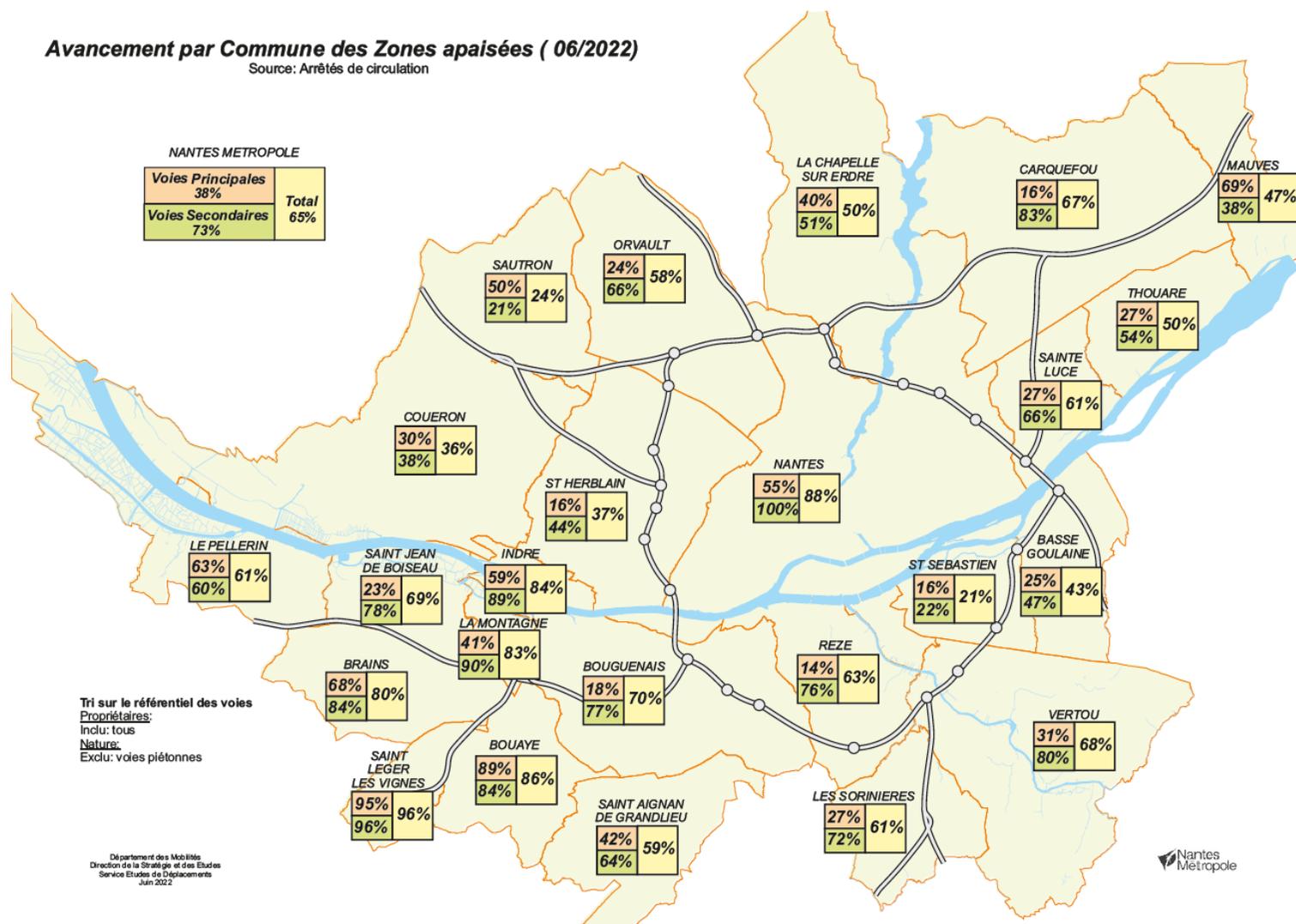


Nantes Métropole : le 30 se développe progressivement

- Nantes passe à 30 : été 2020
- D'autres communes suivent : Indre, Bouaye
- D'autres communes à venir

Avancement par Commune des Zones apaisées (06/2022)

Source: Arrêtés de circulation



Impact du 30 : un évaluation à mener

- **Evolution des vitesses moyennes :**
 - Utilisation des données FCD
 - Evaluation de la représentativité des données FCD en cours avec le CEREMA Nantes
- **Impact sur les lignes de bus du réseau TAN :**
 - Des axes restés à 50 pour ne pas pénaliser le fonctionnement de certaines lignes
 - Une volonté de passer ces axes à 30 pour une meilleure lisibilité : quel impact sur les temps de parcours et quelles solutions apporter pour compenser les éventuelles pertes ? Plus de bus ? Dégradation des fréquences ? Rester à 50 ?
- **Accidentologie :**
 - Calcul du ration « nombre d'accidents corporels relevés par km de voirie »
 - Distinction entre les voies 30 (ou moins) et 50
 - Distinction entre les voies principales et les voies secondaires

Ville de Nantes : nombre d'accidents / km de voirie en zone agglomérée (2019 - 2021)

- **Presque 10 fois plus d'accidents au km sur les voies principales que sur les voies secondaires** pour presque 3 fois moins de linéaire de voirie (A+B = 206,9km, secondaires = 579,6 km).
- **Un nombre d'accidents au km légèrement plus faible sur les voies principales à 30 km/h que sur celles à 50**
- **Un nombre d'accidents au km sur les voies secondaires (à 30 km/h comme à 50 km/h) très faible** : des voies moins circulées et des vitesses plus réduites.
- **Globalement, 50 % d'accidents en moins au km sur les voies limitées à 30 km/h par rapport à celles limitées à 50 km/h en 2019. En 2021, cette proportion passe à -80 %.**
Impact du volume de trafic ?

2019	A+B	S	Total
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 50 km/h</i>	0,486	0,061	0,215
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 30 km/h</i>	0,492	0,038	0,102
<i>Nb total d'accidents / km de voirie Tout</i>	0,487	0,050	0,168

2021	A+B	S	Total
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 50 km/h</i>	0,504	0	0,466
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 30 km/h</i>	0,474	0,007	0,092
<i>Nb total d'accidents / km de voirie Tout</i>	0,487	0,007	0,136

Nantes Métropole : nombre d'accidents / km de voirie en zone agglomérée (2019 - 2021)

- **Presque 10 fois plus d'accidents au km sur les voies principales que sur les voies secondaires** pour 3,4 fois moins de linéaire de voirie (A+B = 566,37km, secondaires = 1917,85 km).
- **En 2021, sur les voies principales, il y a plus d'accidents au kilomètre sur les voies limitées à 30km/h que sur celles limitées à 50 km/h** : entre 2019 et 2021, le linéaire de voies A+B à 30 km/h a plus que doublé, ce qui pose la question du respect de la mesure sur les tronçons concernés.
- **Un nombre d'accidents au km sur les voies secondaires (à 30 km/h comme à 50 km/h) très faible** : des voies moins circulées et des vitesses plus réduites.
- **Globalement 2,5 fois moins d'accidents au km sur les voies limitées à 30 km/h par rapport à celles limitées à 50 km/h en 2021** : Impact du volume de trafic, des comportements ?

2019	A+B	S	Total
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 50 km/h</i>	0,307	0,029	0,112
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 30 km/h</i>	0,288	0,024	0,052
<i>Nb total d'accidents / km de voirie Tout</i>	0,304	0,027	0,09

2021	A+B	S	Total
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 50 km/h</i>	0,207	0,05	0,114
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 30 km/h</i>	0,243	0,016	0,046
<i>Nb total d'accidents / km de voirie Tout</i>	0,221	0,025	0,07