

# LA Lettre DE L'URBA

## ACCIDENTOLOGIE

L'INFORMATION DES DÉCIDEURS ET PROFESSIONNELS DE L'URBANISME

JUIN 2008

Ce numéro de la Lettre de l'Urbanisme propose une synthèse des éléments concernant les accidents recueillis et analysés en 2006 dans le cadre de l'observatoire des déplacements tenu par l'agence d'urbanisme pour l'agglomération Orléans-Val-de-Loire. Il a été réalisé grâce aux données fournies par la direction départementale de l'équipement du Loiret avec la participation de la direction dépar-

tementale de la sécurité publique du Loiret et de la compagnie de gendarmerie d'Orléans. Identifier la nature des accidents, leur gravité, leur localisation permet d'une part de vérifier la pertinence des actions menées en matière d'améliorations des dispositifs de circulation et d'autre part, d'engager les réflexions nécessaires pour remédier aux dysfonctionnements constatés.

### CHIFFRES CLÉS 2006 DE L'AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE

Dans l'agglomération, en 2006, 485 personnes ont été victimes de 372 accidents de la circulation. 121 ont été gravement blessés et 14 tués.

#### Stagnation du nombre d'accidents, plus de victimes, mais moins gravement touchées

Après 5 années de baisse ininterrompue (-30 % d'accidents), le bilan 2006 marque une stagnation du nombre d'accidents corporels et une légère augmentation du nombre de victimes.

Entre 2005 et 2006, le nombre de tués a diminué de 7%. Cette évolution locale est inférieure à la tendance nationale (-11%).

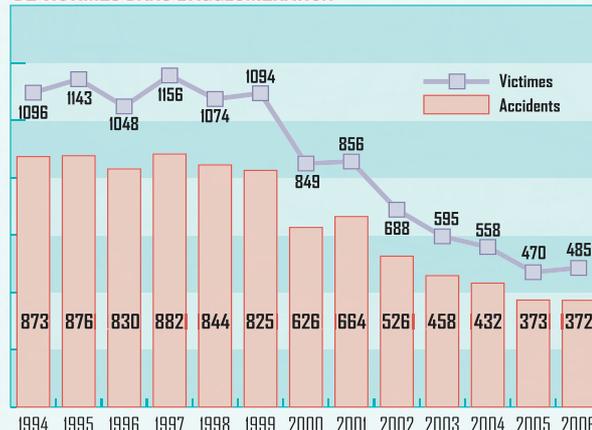
Le taux de gravité de 3,8 % pour l'agglomération orléanaise demeure inférieur au taux relevé au niveau départemental (8,3 %) et au niveau national (5,9 %).

Après les automobilistes (41% des victimes), les usagers des deux-roues motorisés représentent 36 % des victimes graves mais aussi 57 % des tués. Bien que les motocyclistes parcourent en moyenne annuelle assez peu de kilomètres et qu'ils ne consti-

tuent qu'une faible part du trafic, ce sont les usagers qui risquent d'être le plus gravement blessés ou tués. Il est aussi plus dangereux de se déplacer à pied qu'à bicyclette : 16 % des victimes graves sont des piétons contre moins de 5 % pour les cyclistes.

Les transports en commun offrent une très grande sécurité à leurs usagers. Le nombre d'accidents impliquant le tramway pour 10 000 km parcourus a été divisé par 2 en 4 ans ce qui témoigne de l'efficacité des actions de sécurisation engagées par l'Agglo.

#### ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES DANS L'AGGLOMÉRATION



#### RAPPEL - DÉFINITIONS

- **Taux de gravité** : correspond à la somme des «tués» rapportée au nombre total d'accidents corporels en %.
- **Victimes graves** : comprend les blessés hospitalisés et les tués.
- **Section courante** : portion de voie hors intersections.

## QUELS SONT LES RÉSULTATS DES 6 RADARS AUTOMATIQUES SUR L'AGGLOMÉRATION ?

▪ Depuis leur installation en 2003 au niveau national, on constate un meilleur respect des limitations de vitesse en France. Les vitesses moyennes ont baissé de 8.7 km/h sur routes départementales et de 7.7 km/h sur routes nationales. La zone d'influence d'un radar est de l'ordre de 3 km. Au-delà de celle-ci, la baisse de vitesse est comparable à la réduction générale observée.

▪ Entre 2005 et 2006 sur l'agglomération, les radars automatiques ont certainement contribué à la diminution du nombre de victimes graves (-6 %), principalement sur le réseau structurant où ils sont implantés (routes départementales -12 % et routes nationales d'intérêt local -18 %). Par contre, le nombre de victimes graves a augmenté de 4 % sur le réseau de distribution et de desserte locale.

Néanmoins, en 2006 on compte un accident mortel entre tramway et un véhicule léger dans la traversée d'un giratoire.

Des actions préventives ont été engagées sur la plateforme et dans les carrefours les plus dangereux.

C'est toujours de nuit que les accidents provoquent le plus de tués, bien que le trafic soit plus faible. Les accidents contre un obstacle fixe sont à l'origine de 71 % des tués dans l'agglomération. Les véhicules en stationnement et les glissières en béton sont les principaux obstacles rencontrés.

**L'excès de vitesse** constitue l'infraction la plus répandue en France. Localement en 2006, elle représente 52 % des infractions relevées à l'origine d'un accident corporel.

**La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants** est un délit moins répandu mais qui a tendance à prendre de fortes proportions sur l'agglomération orléanaise : près de 19 % des infractions locales contre 11 % en France.

## OÙ SE SITUENT LES ACCIDENTS GRAVES ?

Les 14 accidents mortels de l'année 2006 sont concentrés sur 7 communes.

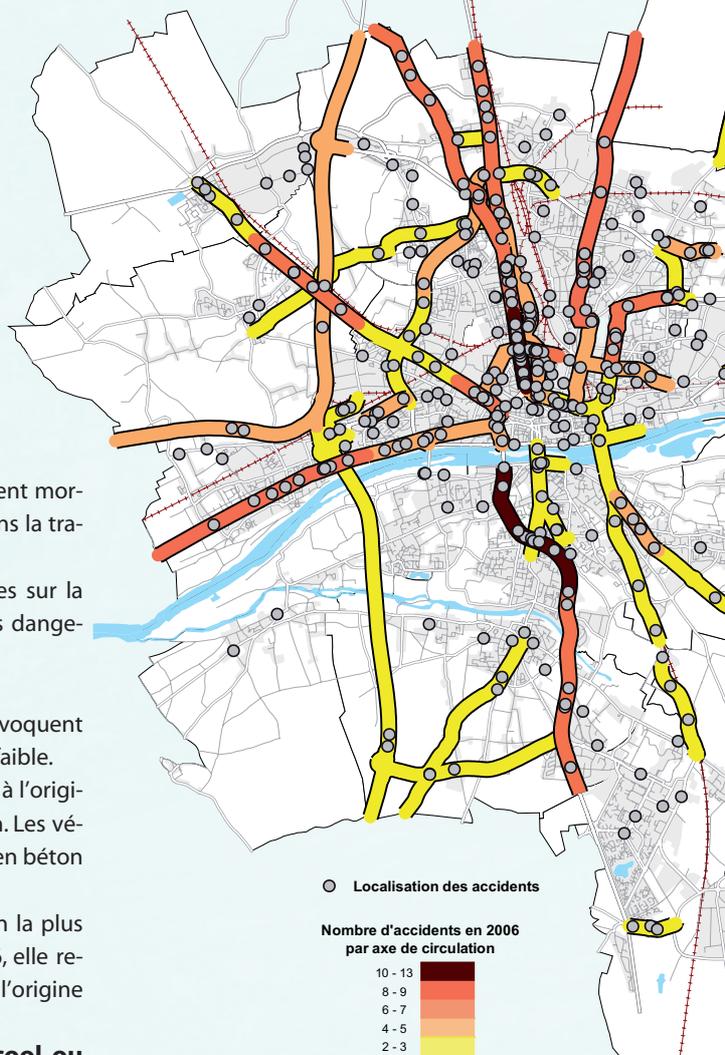
C'est Orléans qui compte le plus de victimes (174), mais avec seulement 3 tués. À Saran les 66 victimes sont principalement des blessés légers. Par contre, Saint-Cyr-en-Val compte seulement 8 victimes, mais 4 tués (cf. graphe fiche communale).

Les accidents les plus graves ont lieu aussi bien sur les routes à fort trafic comme l'A10, que sur des voies du réseau secondaire telles que la rue de la Planche ou la route de Sandillon à Saint-Cyr-en-Val où l'excès de vitesse est la principale cause des accidents.

### Principalement en section courante

236 accidents ont eu lieu en section courante, générant 104 victimes graves dont 12 tués, 140 accidents ont eu lieu en intersection, provoquant 31 victimes graves dont 2 tués.

## ACCIDENTS EN 2006 PAR AXE DE CIRCULATION



Depuis 2004, la proportion d'accidents en section courante augmente régulièrement, 51 % en 2004, 56 % en 2005 et 62 % en 2006.

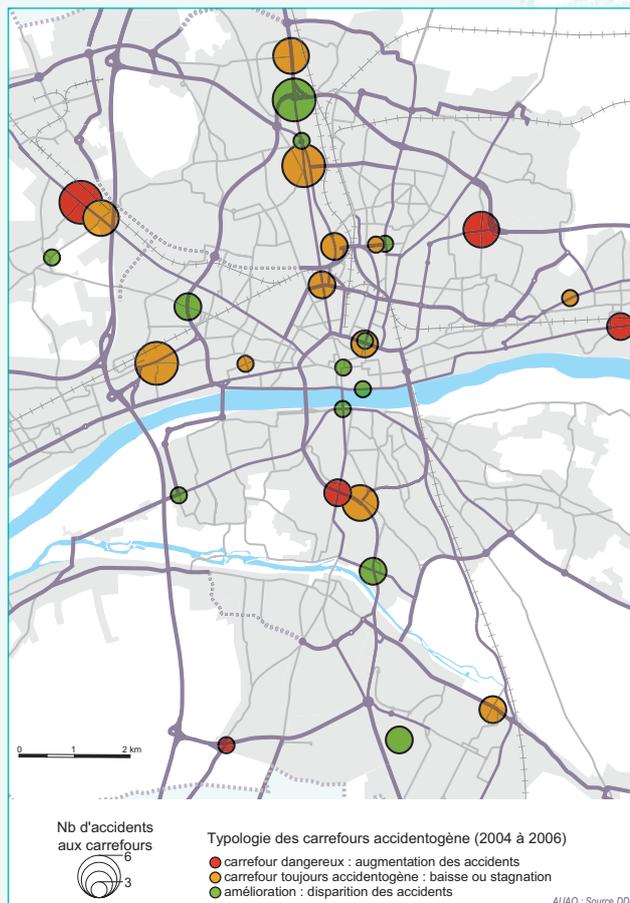
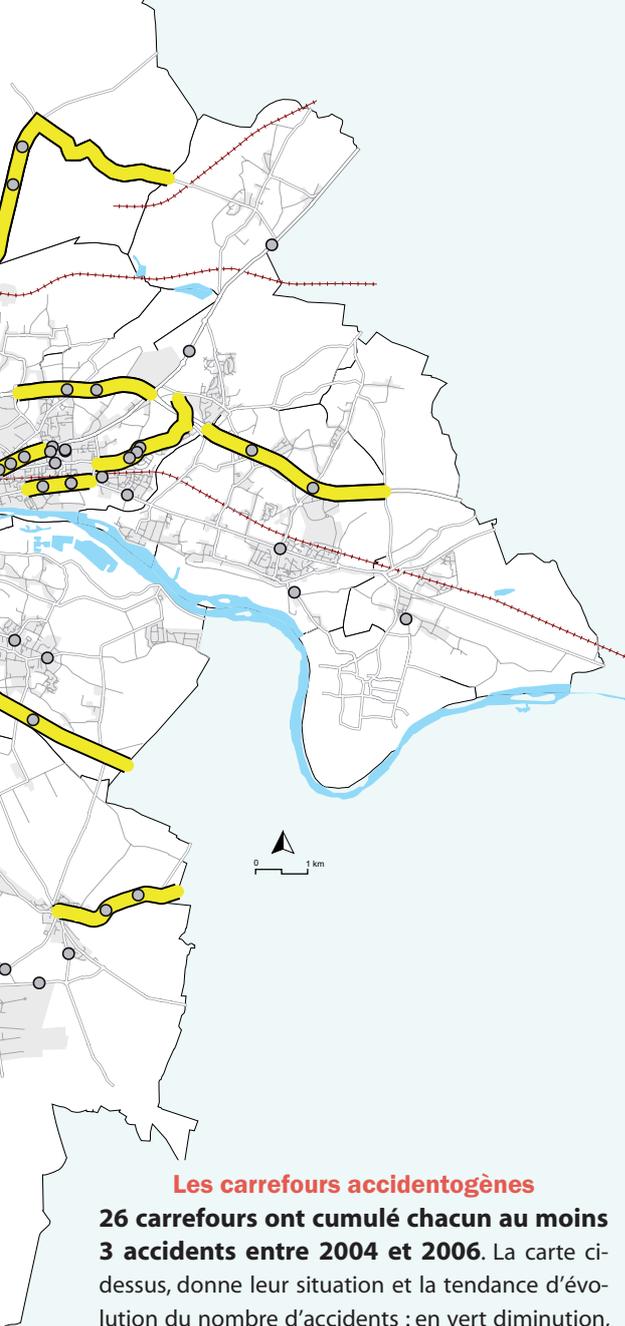
Le nombre d'accidents est fortement lié à l'importance du trafic, mais certains axes sont plus exposés que d'autres. Ainsi, la situation est particulièrement sensible pour le **faubourg Banner** qui est plus accidentogène (4 accidents sur Fleury-les-Aubrais et 15 accidents sur Orléans) que les autres faubourgs, malgré un trafic similaire (entre 11000 et 17500 véhicules/jour). Une analyse approfondie de ces accidents permettrait de déterminer les points d'actions possibles.

La **RN120** au sud de la Loire, avec 6 accidents avenue de Sologne à Olivet et 12 accidents avenue Roger Secrétain à Orléans en 2006 mérite également une attention particulière.

Les aménagements récents visant à mieux intégrer la voirie dans le milieu urbain améliorent de manière significative le niveau de sécurité. Ceci se vérifie précisément sur la RN157 aménagée dans la traversée de Saint-Jean-de-la-Ruelle et d'Ormes et dont l'aménagement est en cours sur Ingré.

Plus la vie locale est active à proximité des commerces, écoles et services, plus les contraintes devraient être fortes pour la circulation automobile, afin d'obtenir une circulation fluide et pacifiée.

## CARREFOURS CUMULANT PLUS DE 2 ACCIDENTS ENTRE 2004 ET 2006



### Les carrefours accidentogènes

**26 carrefours ont cumulé chacun au moins 3 accidents entre 2004 et 2006.** La carte ci-dessus, donne leur situation et la tendance d'évolution du nombre d'accidents : en vert diminution, en orange stabilité et en rouge augmentation. 17 d'entre eux avaient déjà été repérés comme accidentogènes sur la période 2001 à 2003.

Les aménagements réalisés pour améliorer le fonctionnement et la sécurité de certains carrefours

sont positifs : l'aménagement en 2004 des voies de tourne à gauche du carrefour entre la RNIL 20 et la rue Basse Moullière à Orléans en est un exemple. Le nombre d'accidents y a été divisé par 4 sur la période de 2004-2006 par rapport à la période 2001-2003.

Ces carrefours supportent des trafics importants. La répétition régulière d'accidents doit inciter à rechercher au cas par cas, les aménagements à mettre en œuvre pour supprimer les dysfonctionnements.

### LES 17 CARREFOURS LES PLUS ACCIDENTOGÈNES ENTRE 2001 ET 2006

Commune	Adresse	Nombre d'accidents			Tendance d'évolution 2001-2006
		2001 - 2003	2004 - 2006	Total 2001 - 2006	
Orléans	RTE OLIVET (D 920) - RUE MOREAU	2	4	6	↗
St Jean de la Ruelle	AV POMPIDOU - R de MARGOGNE	0	6	6	↗
Saran	RNIL 20 - R de MONTJOIE (D 902)	2	5	7	↗
Orléans	AV du PARC FLORAL - CH GOBSON - LEONARD DE VINCI	3	4	7	↗
Orléans	BD A.MARTIN - PLACE HALMA GRAND	3	4	7	↗
Fleury les Aubrais	R MARCELIN BERTHELOT - MARC SANGNIER	4	3	7	↘
Ingré	RTE NATIONALE - R JUSTICE	2	6	8	↗
St Jean de la Ruelle	Rocade Ouest - R PAUL DOUMER	4	4	8	=
Orléans	AV DAUPHINE - FT TOURELLES	5	3	8	↘
Ingré	RNIL 157 - RUE VAL D'ORLEANS (D 802) - PASSE DEBOUT	4	5	9	↗
Fleury les Aubrais	R DE JOIE - RNIL 20	5	4	9	↘
Orléans	BD A.MARTIN - R EUGENE VIGNAT	6	3	9	↘
Saint Pryvé Saint Mesmin	RTE de Saint MESMIN - R du TRAITE de ROME	6	3	9	↘
Fleury les Aubrais	R FG BANNIER - R 11 OCTOBRE	5	6	11	↗
Orléans	AV DROITS de l' HOMME - R du NECOTIN	8	5	13	↘
Saran	RNIL 20 - RUE de L'ORMETEAU	9	6	15	↘
Orléans	RNIL 20 - RUE BASSE MOUILLERE	23	5	28	↘

Source : Observatoire des déplacements - AUAO

## QU'EN EST-IL DES PIÉTONS ?

Depuis 2004, **le nombre de victimes piétonnes diminue régulièrement** : 75 en 2004, 61 en 2005 et 53 en 2006. En 2006 12 % des victimes d'un accident de la circulation sont des piétons parmi lesquels on dénombre 1 tué, 22 blessés hospitalisés et 30 blessés non hospitalisés. Les classes d'âge les plus touchées lors d'accidents avec les voitures sont les jeunes de moins de 15 ans et les personnes les plus âgées. Ces dernières sont aussi victimes des 2 roues.

Les piétons sont impliqués majoritairement lors des traversées de chaussée :

- 49 % sur passage protégé
- 40 % en dehors d'un passage (dont près de la moitié en infraction, à moins de 50 m d'un passage),
- 10 % sur un trottoir ou sur une contre-allée.

32 piétons ont été atteints à Orléans, essentiellement dans le centre-ville, sur les mails et les faubourgs. Les communes de Fleury-les-Aubrais et de Saint-Jean-de-la-Ruelle comptent chacune 4 accidents avec des piétons.

## LE VÉLO EST-IL PLUS DANGEREUX QUE LES AUTRES MODES ?

4,5% des accidents recensés en 2006 impliquent des cyclistes qui représentent eux-mêmes 5,1% des victimes !

Ces chiffres mis en relation avec la part modale des vélos dans la circulation, estimée autour de

4%, montrent que, **contrairement aux idées reçues, il n'y a pas de sur-risque d'accident dans la pratique du vélo dans l'agglomération.**

### Les jeunes, premières victimes !

Près de la moitié des cyclistes victimes d'accident (46%) sont âgés de moins de 20 ans. La sécurisation des abords des établissements scolaires et des équipements doit rester une priorité !

### Évolution des conflits...

#### ...avec les piétons

Depuis 2004 la proportion de piétons accidentés par des vélos est en progression (2004 = 0% ; 2005 = 5% ; 2006 = 8%), ce qui est probablement dû à une augmentation du trafic vélo. Les aménagements cyclables doivent surtout éviter de mélanger piétons et vélos !

#### ...avec les automobiles

Inversement, durant la même période, la proportion de collisions avec les voitures, par rapport à l'ensemble des accidents impliquant des vélos, a régulièrement diminué (2004 = 96% ; 2005 = 84% ; 2006 = 68%). Cette amélioration s'explique probablement par une habitude mieux ancrée de «circuler ensemble». Le taux de conflit reste néanmoins important. La sécurisation des itinéraires cyclables doit davantage viser la modération de la vitesse des automobiles, que la contrainte de la trajectoire des vélos !

### Les infractions

Les infractions des cyclistes incriminés lors des accidents, sont à 50% des refus de priorités ou des non-respects de feux tricolores ou de stop.

Aucun accident consécutif à l'utilisation d'un sens interdit n'est répertorié ! Cela accrédite l'aménagement de contre-sens cyclables (ou double-sens cyclables) engagé depuis deux ans par la ville d'Orléans.

« la proportion de blessés graves parmi les victimes est nettement moins importante chez les cyclistes, elle est multipliée par :

**1,4**

**pour les automobilistes**

**1,7**

**pour les cyclomotoristes**

**2,7**

**pour les piétons**

**3,2**

**pour les motards**

#### ► POUR EN SAVOIR PLUS...

- Observatoire des déplacements – Fiches communales de l'accidentologie de l'agglomération : [www.auao.org](http://www.auao.org)
- Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire : [www.agglo-orleans.fr](http://www.agglo-orleans.fr)

- La politique de sécurité routière : [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

- Bilans statistiques mensuels de l'Observatoire départemental de la sécurité routière du Loiret : [www.loiret.equipement.gouv.fr](http://www.loiret.equipement.gouv.fr)