

| DTecTV



**INDICATEURS  
DE SECURITE ROUTIERE  
EN MILIEU URBAIN  
EN 2014  
ONISR**

Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

**DTerSO**

Janvier 2016

Direction Technique Territoires et Ville

---

## 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 2014 d'accidents corporels brut, constitué sur la base des informations transmises par les services de la Gendarmerie Nationale et de la Police Nationale.

## Introduction

Cette brochure est accompagnée d'un cd-rom dans lequel figure différents documents :

- un document PDF : il s'agit des *Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2014* (Indicateurs\_2014.pdf) ;
- trois documents Excel : les documents « Indicateurs\_2008.xls » et « Indicateurs\_2011.xls » reprennent respectivement les indicateurs 2008 et 2011 et le document « Indicateurs\_2014.xls » ceux de 2014.

L'ensemble (brochure+cd-rom) 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 6 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\_2014.xls ». 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

<b>1. Présentation.....</b>	<b>9</b>
1.1 Le contenu.....	9
1.2 Choix des caractéristiques.....	9
<b>2. Regroupement de communes .....</b>	<b>11</b>
2.1 Taille de l'unité urbaine.....	11
2.2 Répartition « Centre » et « Périphérie-Banlieue ».....	11
2.3 Région.....	12
<b>3. Définitions et présentation des indicateurs.....</b>	<b>12</b>
3.1 Agglo/Hors agglo (Chap 5) .....	12
3.2 Indicateurs globaux .....	12
3.2.1 Accidents et gravité (Chap 6).....	12
3.2.2 Victimes et gravité (Chap 7).....	13
3.2.3 Évolution de l'accidentalité de 2010 à 2014 dans les unités urbaines de plus de 100 000 habitants (Chap 8) .....	13
3.2.4 Accidents, modes de déplacement et véhicules (Chap 9) .....	13
3.2.5 Accidents et conditions extérieures (Chap 10) .....	14
3.3 Indicateurs détaillés .....	14
3.3.1 Mois, Tranche horaire, Type de Jour, Situation Lumière-Météo (Chap 11 à 14).....	15
3.3.2 Catégorie d'usager, tranche d'âge de l'usager, croisement usager-sexe, croisement âge-sexe (Chap 15 à 18).....	16
3.3.3 Mode de déplacement (Chap 19).....	16
3.3.4 Véhicules impliqués (Chap 20).....	17
3.3.5 Alcool (Chap 21).....	18
3.3.6 Trajet (Chap 22).....	18
3.3.7 Malaise-Fatigue (Chap 23).....	18
3.3.8 Seniors (Chap 24).....	18
3.3.9 Conducteurs novices (Chap 25).....	19
3.3.10 Drogue (Chap 26).....	19

3.4	Histogrammes pour les regroupements nationaux.....	20
3.5	Histogrammes pour les regroupements régionaux .....	21
3.6	Histogramme des 12 groupements par modalité de la variable ...	22
3.7	Histogrammes des modalités pour un même regroupement.	23
<b>4.</b>	<b>Codification des regroupements .....</b>	<b>24</b>
4.1	Taille de l'unité urbaine et centre-banlieue .....	24
4.2	Région.....	24
<b>5.</b>	<b>Accidents hors agglomération.....</b>	<b>25</b>
<b>6.</b>	<b>Accidents en agglomération .....</b>	<b>26</b>
6.1	Evolution 1993 - 2014 .....	26
6.2	Données 2014.....	27
<b>7.</b>	<b>Victimes en agglomération.....</b>	<b>29</b>
7.1	Évolution 1993-2014 .....	29
7.2	Données 2014.....	31
<b>8.</b>	<b>Accidents et victimes dans les unités urbaines de plus de 100 000 hab. ....</b>	<b>32</b>
8.1	Evolutions sur 5 ans .....	32
8.2	Moyenne sur 5 ans.....	33
<b>9.</b>	<b>Accidents selon les modes de déplacement et les véhicules impliqués.....</b>	<b>35</b>
9.1	Évolutions .....	35
9.2	Données 2014.....	38
<b>10.</b>	<b>Accidents de nuit, avec conditions météo anormales, en week-end, en été et en hiver.....</b>	<b>41</b>
<b>11.</b>	<b>Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par mois .....</b>	<b>44</b>

<b>12. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par tranche horaire .....</b>	<b>46</b>
<b>13. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par type de jour .....</b>	<b>47</b>
<b>14. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par situation croisant lumière et météo.....</b>	<b>48</b>
<b>15. Répartition des victimes et gravité des victimes selon la catégorie des usagers .....</b>	<b>49</b>
<b>16. Répartition des victimes et gravité des victimes par tranche d'âge.....</b>	<b>50</b>
<b>17. victimes et gravité des victimes par croisement usager-sexe</b>	<b>51</b>
<b>18. Victimes et gravité des victimes par croisement tranche d'age – sexe.....</b>	<b>52</b>
<b>19. Accidents et gravité des accidents par mode impliqué.....</b>	<b>53</b>
<b>20. Accidents et gravité des accidents selon les types d'accidents .....</b>	<b>55</b>
20.1 Séries chronologiques .....	55
20.2 Données 2014 .....	57
<b>21. Impliqués piétons – conducteurs et alcool selon les catégories d'usagers et selon les regroupements.....</b>	<b>58</b>
<b>22. Impliqués piétons – conducteurs et type de trajet.....</b>	<b>62</b>
22.1 Impliqués dans des accidents Domicile/travail .....	62
22.2 Impliqués dans des accidents Domicile/école .....	63
22.3 Impliqués dans des accidents Déplacements professionnels.....	64
22.4 Impliqués dans des accidents Déplacements loisirs .....	65
<b>23. Impliqués piétons – conducteurs en état de malaise ou fatigue .....</b>	<b>66</b>

<b>24. Impliqués piétons – conducteurs seniors .....</b>	<b>67</b>
<b>25. Impliqués conducteurs novices .....</b>	<b>68</b>
<b>26. Impliqués piétons – conducteurs et drogue selon les catégories d’usagers et selon les regroupements .....</b>	<b>69</b>

## 1. Présentation

### 1.1 Le contenu

La présente brochure dédiée aux accidents en milieu urbain survenus en 2014 assure la continuité avec la brochure sur les accidents 2011 et vient compléter la série « indicateurs de sécurité routière en milieu urbain ».

Les accidents ont été classés dans des regroupements de communes en fonction de la taille de l'unité urbaine, 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.

Au début des chapitres 6 à 8 et 19, des séries chronologiques de 1993 à 2014 montrent les évolutions de quelques indicateurs accidents, victimes et gravité.

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 l'unité urbaine 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 du logiciel SAS.

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 unités urbaines 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 l'unité urbaine et qui croît fortement en passant du centre à la périphérie. Au contraire, d'autres indicateurs sont moins sensibles. Il est donc préférable d'avoir une visualisation d'ensemble des variations d'un indicateur en fonction des regroupements pour relativiser le choix d'une référence par rapport aux autres références possibles.

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.

Nous présentons en dernière page un formulaire dans lequel il est possible à chaque lecteur de fournir ses remarques.

## 2. Regroupement de communes

Les données « population » utilisées sont celles tirées du recensement Insee 2012. La composition communale de chaque unité urbaine est tirée d'un document INSEE faisant référence à un découpage géographique de la France au 01/01/14.

Une unité urbaine est un secteur comportant une zone bâtie continue d'au moins 2 000 habitants. Elle comprend une ou plusieurs communes sachant qu'une commune n'appartient qu'à une seule unité urbaine.

Les communes appartenant à ces unités urbaines ont été regroupées suivant la taille de l'unité urbaine, la répartition Centre ou Banlieue, la région.

### 2.1 Taille de l'unité urbaine

Le découpage réalisé est le suivant :

- unités urbaines supérieures à 1 000 000 habitants : Paris, Marseille, Lyon et Lille ;
- unités urbaines comprises entre 360 000 hab. et 1 000 000 hab. : Nice, Toulouse, Bordeaux, Montpellier, Toulon, Douai-Lens, Nantes, Strasbourg, Grenoble, Rouen ; Saint-Etienne et Avignon
- unités urbaines comprises entre 100 000 hab. et 360 000 hab. ;
- unités urbaines comprises entre 30 000 hab. et 100 000 hab. ;
- unités urbaines comprises entre 10 000 hab. et 30 000 hab. ;
- unités urbaines inférieures à 10 000 hab. ;
- les communes rurales.

### 2.2 Répartition « Centre » et « Périphérie-Banlieue »

Chaque unité urbaine a été segmentée en deux parties :

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

La définition retenue pour les villes centre **n'est pas celle de l'INSEE**.

Au sens de l'INSEE, une ville-centre d'unité urbaine multicommunale (ou d'agglomération multicommunale) est définie comme suit.

Si une commune abrite plus de 50% de la population de l'unité urbaine, elle est seule ville-centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50% de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes urbaines qui ne sont pas villes-centres constituent la banlieue de l'agglomération multicommunale.

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

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

Ces 10 regroupements ajoutés aux 2 regroupements Unités Urbaines < 10 000 hab. et Communes Rurales 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 unités urbaines 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.

- Normandie - Picardie - Nord-Pas de Calais - Ile de France
- Champagne-Ardenne - Lorraine - Alsace - Franche-Comté - Bourgogne
- Bretagne - Pays de Loire - Centre - Poitou-Charentes – Limousin
- Aquitaine - Midi-Pyrénées - Languedoc-Roussillon
- Auvergne - Rhône-Alpes - Provence-Alpes-Côte d'Azur - Corse

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 unité urbaine ont été affectées dans la région à laquelle appartient la commune centre de l'unité urbaine.

## 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

Avant 2005 :

L'usager impliqué peut être indemne (I) ou victime (BL, BG, T) :

- indemne (I) : personne non décédée dont l'état ne nécessite pas de soins médicaux ;
- blessé léger (BL) : personne nécessitant des soins médicaux. S'il y a une hospitalisation, celle-ci est inférieure ou égale à 6 jours ;
- blessé grave (BG) : personne nécessitant des soins médicaux comprenant une hospitalisation de plus de 6 jours ;
- tué (T) : personne décédant sur le coup ou dans les 6 jours qui suivent l'accident.

Après 2005 :

L'usager 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 2010 à 2014 dans les unités urbaines de plus de 100 000 habitants (Chap 8)

Dans ce chapitre, nous étudierons l'évolution de l'accidentalité sur les cinq dernières années (2010-2014) dans les unités urbaines de plus de 100 000 habitants.

Les histogrammes représentent les nombres d'accidents et de tués observés en moyenne dans les six plus grosses unités urbaines hors Paris (Marseille, Lyon, Nice, Bordeaux, Lille et Toulouse).

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

### 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 : en intersection ; 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-trotinette) ;
- **Vélos** = bicyclette
- **Cyclos** = cyclomoteur, scooter (anc. codif), scooter<50cm<sup>3</sup>
- **Motos** = motocyclette (anc. codif), side-car (anc. codif), motocyclette>50 et <125 cm<sup>3</sup>, motocyclette>125 cm<sup>3</sup>, scooter>50 et <125cm<sup>3</sup>, scooter>125 cm<sup>3</sup>
- **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

#### Été :

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-trotinette) ;
- conducteur ou passager d'une bicyclette = **Vélos** ;
- conducteur ou passager d'un deux roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> soit cyclomoteur, scooter (anc. codif), scooter < 50 cm<sup>3</sup> = **Cyclos** ;
- conducteur ou passager d'un deux roues motorisé de cylindrée supérieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup> soit motocyclette (anc. codif), side-car (anc. codif), motocyclette > 50 et < 125 cm<sup>3</sup>, motocyclette > 125 cm<sup>3</sup>, scooter > 50 et < 125 cm<sup>3</sup>, scooter > 125 cm<sup>3</sup> = **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-trotinette) ;
- **Vélos** = bicyclette ;
- **Cyclos** = cyclomoteur, scooter (anc. codif), scooter < 50 cm<sup>3</sup> ;
- **Motos** = side-car (anc. Codif), motocyclette (anc. codif), motocyclette > 50 et < 125 cm<sup>3</sup>, motocyclette > 125 cm<sup>3</sup>, scooter > 50 et < 125 cm<sup>3</sup>, scooter > 125 cm<sup>3</sup> ;
- **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. Ces derniers sont précédés par des séries chronologiques montrant leur évolution de 1993 à 2014.

Depuis « Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2008 » et contrairement aux années antérieures, les deux roues ont été dissociés. Ainsi l'ancienne catégorie 2R a été découpée en 4 catégories intitulées :

- Vélo = bicyclette ;
- Cyclo = cyclomoteur, scooter (anc. codif), , scooter<50cm<sup>3</sup> ;
- 50/125cm<sup>3</sup> = motocyclette>50 et <125 cm<sup>3</sup>, , scooter>50 et <125cm<sup>3</sup> ;
- sup 125cm<sup>3</sup> = motocyclette (anc. codif), motocyclette>125 cm<sup>3</sup>, scooter>125 cm<sup>3</sup>, side-car (anc. codif).

De ce fait, il n'y a pas continuité des courbes à partir de 2006.

Les accidents impliquant plusieurs 2R différents sont regroupés sous l'intitulé « Au moins deux 2R ». Etant donné les différentes configurations possibles, et les faibles quantités pour chacune, les distinguos entre les différents 2R n'ont pas été faits.

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.

#### 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 ;
- 50/125cm<sup>3</sup> seul : accidents impliquant un seul 50/125cm<sup>3</sup> sans faire intervenir de piéton, autre 2R, VL ou PL et Autres ;
- sup 125cm<sup>3</sup> seul : accidents impliquant un seul sup125cm<sup>3</sup> 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-50/125cm<sup>3</sup> : accidents impliquant un ou plusieurs piétons et un ou plusieurs 50/125cm<sup>3</sup>
- P-sup 125cm<sup>3</sup> : accidents impliquant un ou plusieurs piétons et un ou plusieurs sup 125cm<sup>3</sup>
- P-4R : accidents impliquant un ou plusieurs piétons et un ou plusieurs (VL ou PL et Autres).

### **3.3.4.3 accidents impliquant au moins deux véhicules sans piéton impliqué**

- au moins deux 2R : accidents impliquant plusieurs deux roues différents sans faire intervenir de piéton, VL ou PL et Autres et sans distinction des 2 roues;
- 4R-Vélo : accidents impliquant un ou plusieurs Vélo et un ou plusieurs (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton et autre 2R;
- 4R-Cyclo : accidents impliquant un ou plusieurs Cyclo et un ou plusieurs (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton et autre 2R;
- 4R-50/125cm<sup>3</sup> : accidents impliquant un ou plusieurs 50/125cm<sup>3</sup> et un ou plusieurs (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton et autre 2R;
- 4R-sup 125cm<sup>3</sup> : accidents impliquant un ou plusieurs sup 125cm<sup>3</sup> et un ou plusieurs (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton et autre 2R;
- 4R-4R : accidents impliquant plusieurs quatre roues (VL ou PL et Autres) sans faire intervenir de piéton ou deux roues.

Les 16 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.

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).

### **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).

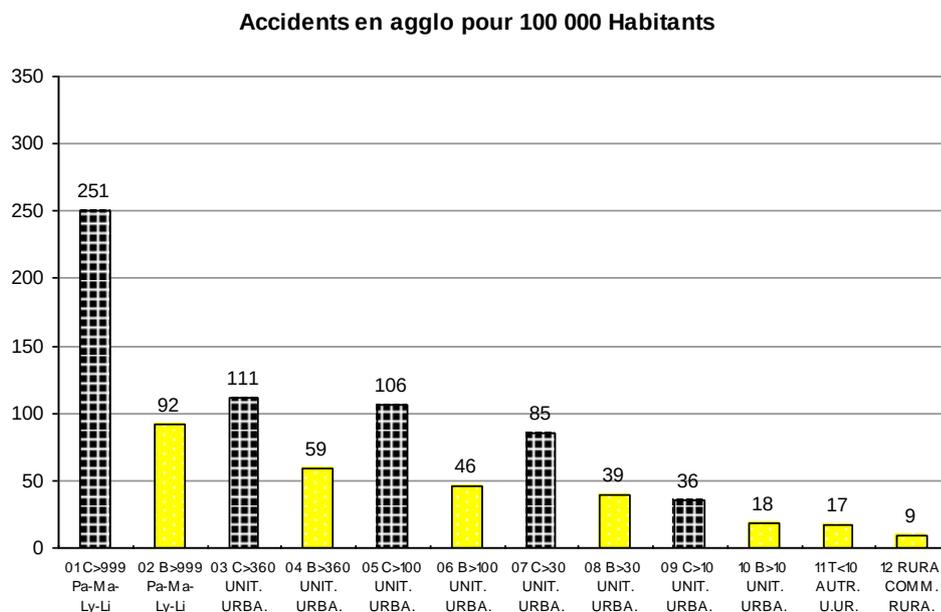
Les usagers impliqués dépistés sont la somme des usagers impliqués positifs et négatifs.

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'usager d'impliqué par rapport à un total d'usagers impliqués pour chaque catégorie d'usager piéton ou conducteur (Piéton, Vélo, Cyclo, Moto, VL, PL).

### 3.4 Histogrammes pour les regroupements nationaux

Les regroupements sont présentés par taille des unités urbaines décroissante. Les regroupement 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.



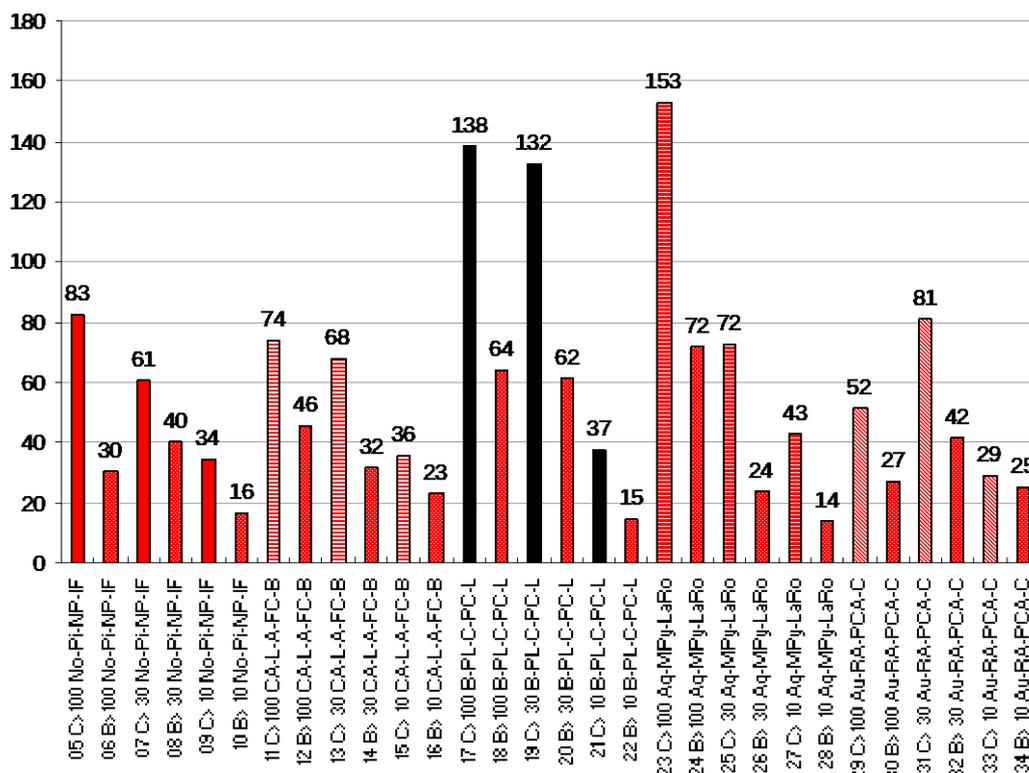
Ainsi, on peut lire que pour les villes centres des unités urbaines de taille comprise entre 360 000 et 999 999 hab. le taux d'accidents pour 100 000 hab. en Agglo est de 111. Ce taux est de 59 pour les villes banlieues des mêmes unités urbaines.

### 3.5 Histogrammes pour les regroupements régionaux

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

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

**Accidents en agglo pour 100 000 Habitants**



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 No-Pi-NP-IF
- Villes centres région CA-L-A-FC-B
- Villes centres région B-PL-C-PC-L
- Villes centres région Aq-MPy-LaRo
- Villes centres région Au-RA-PCA-C
- Villes banlieues quelle que soit la région

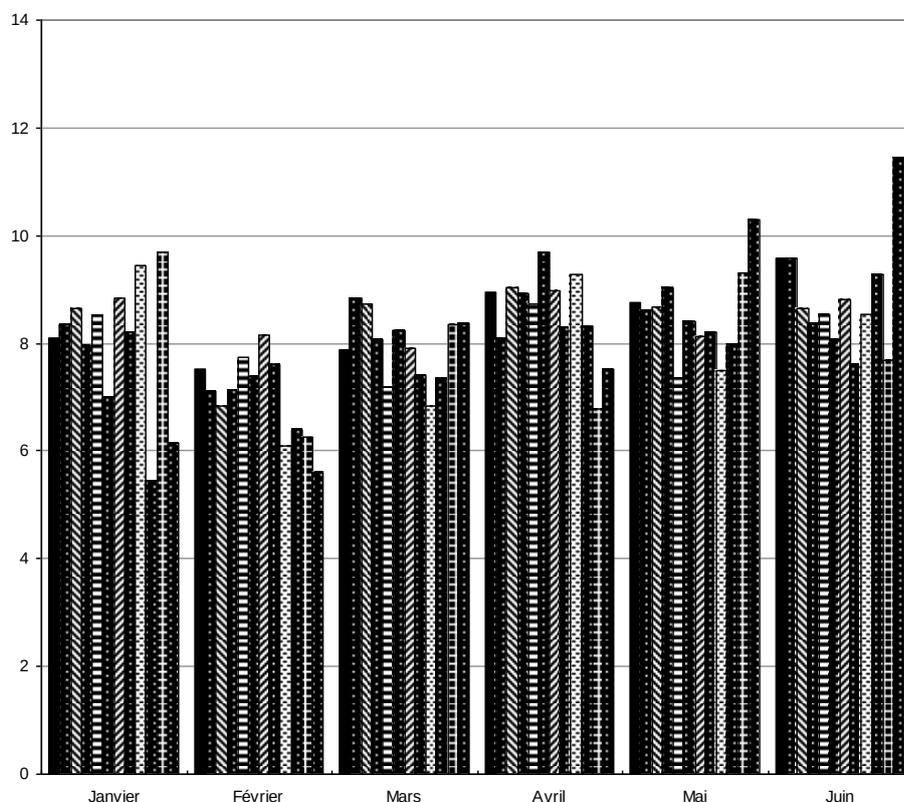
Ainsi, on peut lire que pour les villes centres des unités urbaines de taille comprise entre 100 000 et 360 000 hab de la région Champagne-Ardenne – Lorraine – Alsace – Franche-Comté – Bourgogne, le taux d'accidents pour 100 000 hab. en Agglo est de 74. Ce taux est de 46 pour les villes banlieues des mêmes unités urbaines.

### 3.6 Histogramme des 12 groupements par modalité de la variable

Tous les regroupements et toutes les modalités sont représentés sur un ou deux histogrammes afin de faciliter les comparaisons même si cela peut aller à l'encontre d'une bonne lisibilité. Les trames utilisées différencient les regroupements et les modalités.

Deux histogrammes sont utilisés quand il y a plus de 6 modalités possibles pour la variable de classification. (Exemple : pour les 6 mois « janvier à juin », dans le cas de la variable de classification « mois »).

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



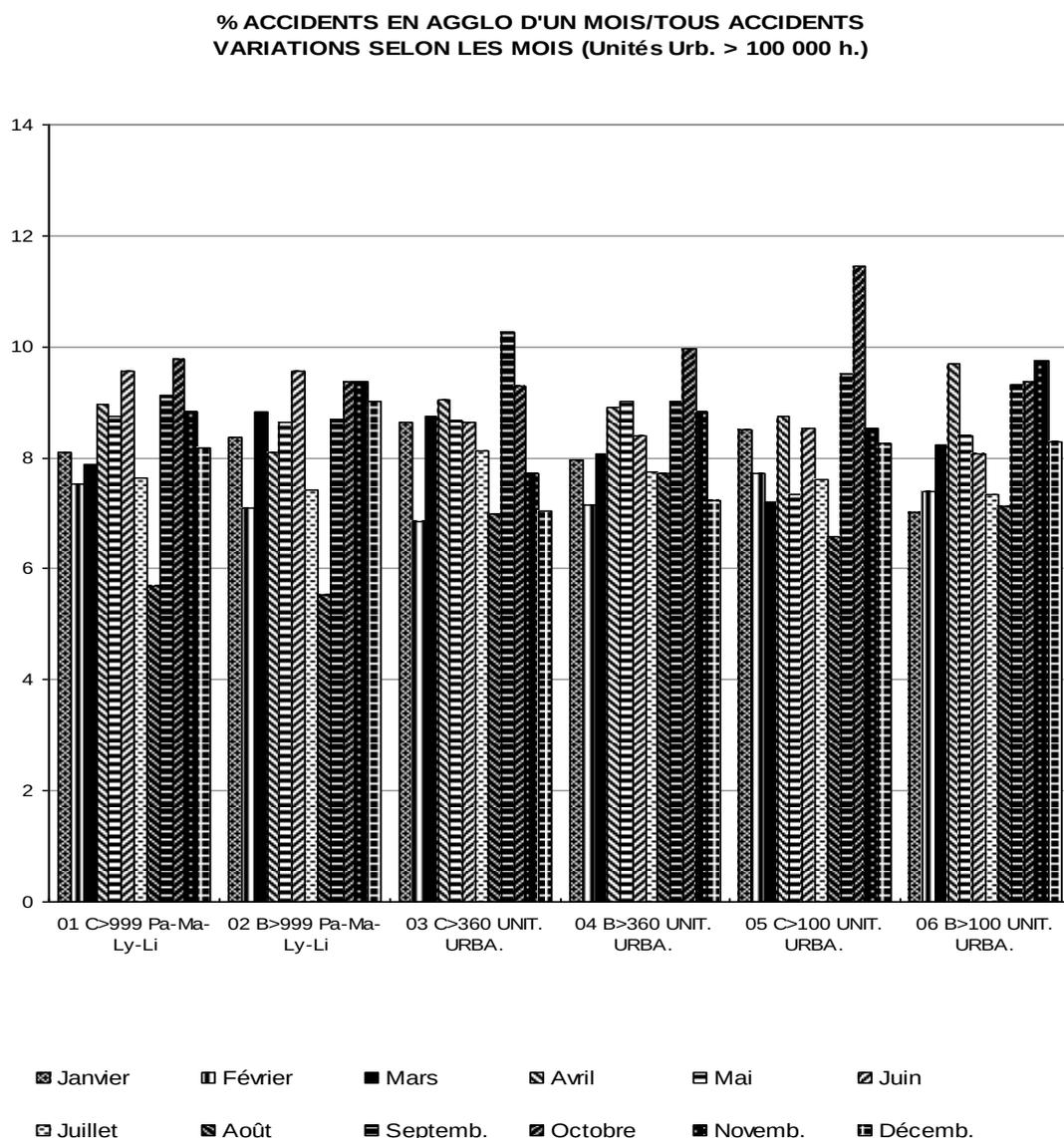
Les regroupements sont présentés par taille des unités urbaines décroissante. La trame des barres caractérisant le regroupement « Centre » est spécifique de chaque taille tandis que la trame des barres « Périphérie-Banlieue » est identique pour tous les regroupements.

- Communes Centres des unités urbaines  $\geq 1\ 000\ 000$  hab.
- ▨ Communes Centres des unités urbaines entre 360 000 et 1 000 000 hab.
- ▩ Communes Centres des unités urbaines entre 100 000 et 360 000 hab.
- ▧ Communes Centres des unités urbaines entre 30 000 et 100 000 hab.
- ▦ Communes Centres des unités urbaines entre 10 000 et 30 000 hab.
- ▤ Communes des unités urbaines  $< 10\ 000$  hab.
- ▣ Communes Banlieues quelle que soit la taille + Communes Rurales

### 3.7 Histogrammes des modalités pour un même regroupement

Deux histogrammes sont utilisés systématiquement car les 12 regroupements sont représentés simultanément. (Exemple : les regroupements unités urbaines > 100 000 hab.).

La trame des barres caractérisant chaque modalité est spécifique.



## 4. Codification des regroupements

### 4.1 Taille de l'unité urbaine et centre-banlieue

01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li	Villes Centres des unités urbaines $\geq$ 1 000 000 hab. Paris - Marseille - Lyon – Lille
02 B>999 Pa-Ma-Ly-Li	Villes Banlieues des unités urbaines $\geq$ 1 000 000 hab. Paris - Marseille - Lyon – Lille
03 C>360 UNIT. URBA.	Villes Centres des unités urbaines entre 360 000 et 1 000 000 hab.
04 B>360 UNIT. URBA.	Villes Banlieues des unités urbaines entre 360 000 et 1 000 000 hab.
05 C>100 UNIT. URBA.	Villes Centres des unités urbaines entre 100 000 et 360 000 hab.
06 B>100 UNIT. URBA.	Villes Banlieues des unités urbaines entre 100 000 et 360 000 hab.
07 C> 30 UNIT. URBA.	Villes Centres des unités urbaines entre 30 000 et 100 000 hab.
08 B> 30 UNIT. URBA.	Villes Banlieues des unités urbaines entre 30 000 et 100 000 hab.
09 C> 10 UNIT. URBA.	Villes Centres des unités urbaines entre 10 000 et 30 000 hab.
10 B> 10 UNIT. URBA.	Villes Banlieues des unités urbaines entre 10 000 et 30 000 hab.
11 T< 10 AUTR. U.UR.	Villes des unités urbaines < 10 000 hab.
12 RURA COMM. RURA.	Villes Rurales
13 T COMM.INCON.	Villes non identifiées (numéro ne figurant pas dans le fichier INSEE)
99 H HORS AGGLO	Hors agglomération

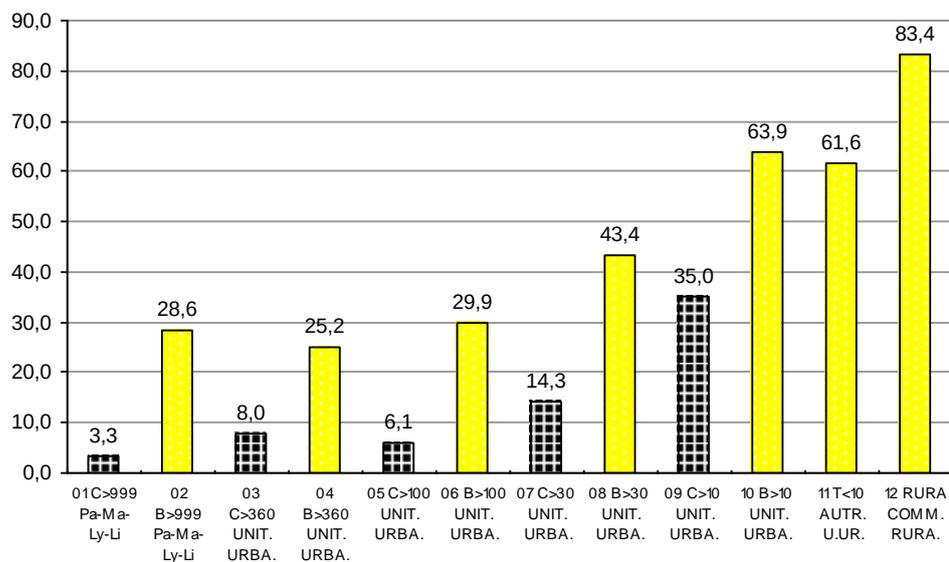
### 4.2 Région

No-Pi-NP-IF	Normandie - Picardie - Nord-Pas de Calais -Ile de France
CA-L-A-FC-B	Champagne-Ardenne - Lorraine - Alsace -Franche-Comté – Bourgogne
B-PL-C-PC-L	Bretagne - Pays de Loire - Centre -Poitou-Charentes - Limousin
Aq-MPy-LaRo	Aquitaine - Midi-Pyrénées -Languedoc-Roussillon
Au-RA-PCA-C	Auvergne - Rhône-Alpes -Provence-Alpes-Côte d'Azur - Corse

Le lecteur pourra s'aider des feuilles numérotées 4\_XXX du fichier Excel afin de connaître les codes relatifs à la commune qu'il étudie.

## 5. Accidents hors agglomération

% ACCIDENTS HORS AGGLOMERATION



La part des accidents hors agglomération croît quand la taille de l'unité urbaine diminue. Elle est supérieure dans les communes banlieues par rapport aux communes centres.

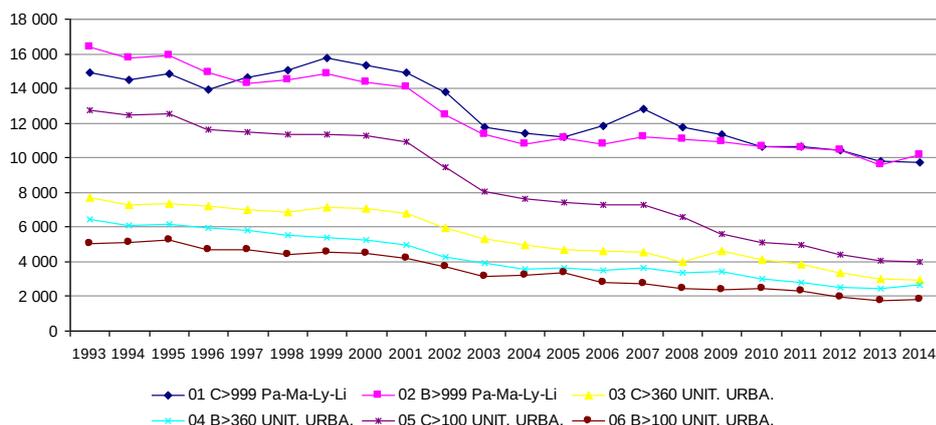
La diminution globale entre 2011 et 2014 est de 10,5 % et on constate que tous les regroupements ont connu des baisses lors de ces trois années.

La baisse de ces accidents est principalement due aux villes centre de population comprise entre 360 000 et 999 999 habitants (-23 %).

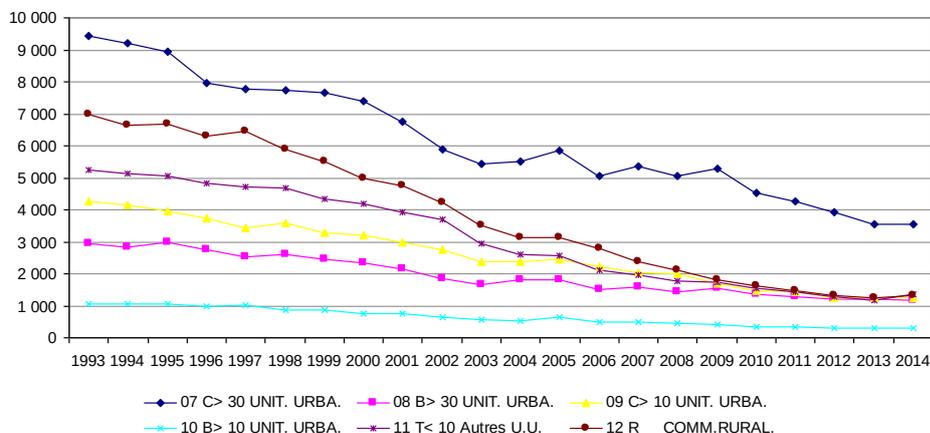
## 6. Accidents en agglomération

### 6.1 Evolution 1993 - 2014

EVOLUTION DES ACCIDENTS EN AGGLO DE 1993 à 2014 - UNITES URBAINES > 100 000 h.



EVOLUTION DES ACCIDENTS EN AGGLO DE 1993 à 2014 - UNITES URBAINES < 100 000 h.



L'évolution moyenne annuelle sur 10 ans est globalement à la baisse de 4,1 % sur l'ensemble des agglomérations. Cette baisse est beaucoup plus importante pour les agglomérations inférieures à 30 000 habitants et les communes rurales.

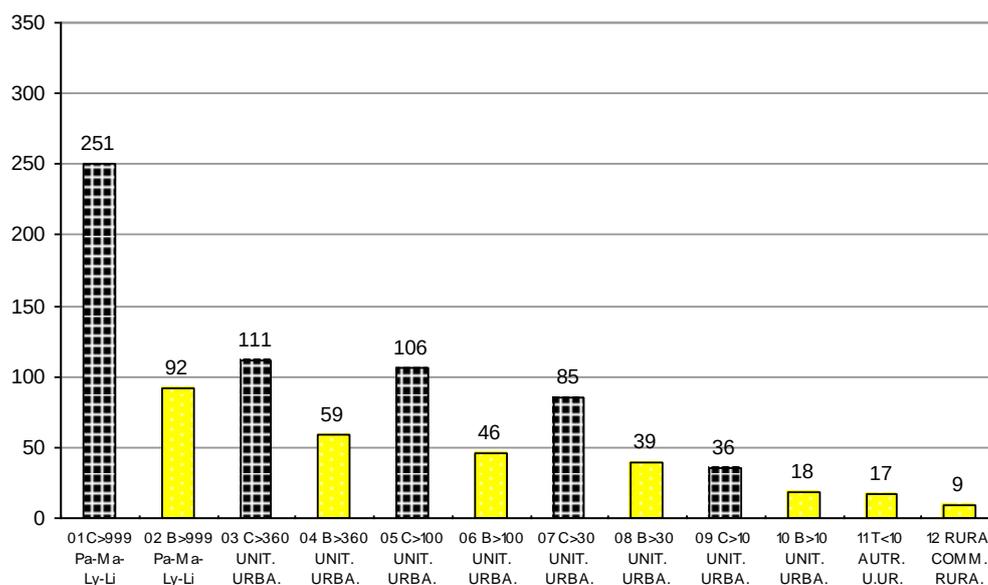
Elle n'atteint qu'environ 1,6 % pour les agglomérations les plus importantes.

Accidents en agglomération	Evolutions annuelles moyennes 2005-2014
01 C>999 PA-MA-LY-LI	-1,6 %
02 B>999 PA-MA-LY-LI	-1,0 %
03 C>360 UNIT. URBA.	-4,9 %
04 B>360 UNIT. URBA.	-3,4 %
05 C>100 UNIT. URBA.	-6,7 %
06 B>100 UNIT. URBA.	-6,5 %
07 C>30 UNIT. URBA.	-5,4 %
08 B>30 UNIT. URBA.	-4,8 %
09 C>10 UNIT. URBA.	-7,3 %
10 B>10 UNIT. URBA.	-7,4 %
11 T<10 AUTRES U.U.	-6,9 %
12 R COMM.RURAL.	-9,3 %
<b>FRANCE AGGLO</b>	<b>-4,1 %</b>

Entre 2012 et 2014, le nombre d'accidents a diminué de 5 % et sur ces trois années, les deux plus fortes baisses concernent C>360 UNIT URBA. (-13 %), C>100 UNIT URBA (-10 %).

## 6.2 Données 2014

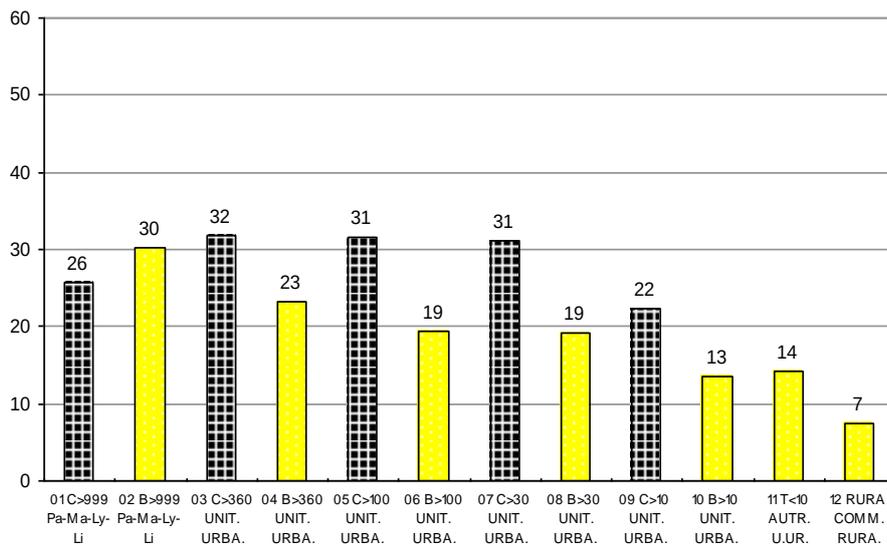
Accidents en aggro pour 100 000 Habitants



Le nombre d'accidents pour 100 000 hab. diminue fortement quand la taille de l'unité urbaine diminue. Le rapport entre les deux extrêmes, à savoir les villes centres des unités urbaines de plus d'un million d'habitants et les communes rurales est de quasiment 28.

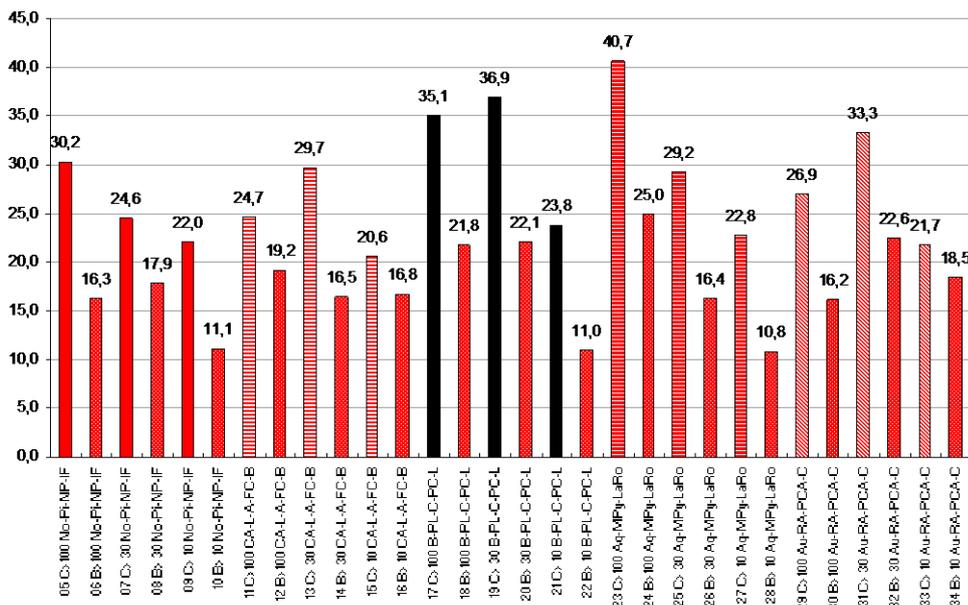
A population égale de l'unité urbaine, les communes centres ont pratiquement toujours plus de deux fois plus d'accidents que les communes banlieues avec pour les unités urbaines de plus de un million d'habitants un rapport proche de 3.

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 l'unité urbaine diminue. Le rapport entre les deux extrêmes n'est plus que de 3,7.

Accidents graves en agglo pour 100 000 Habitants

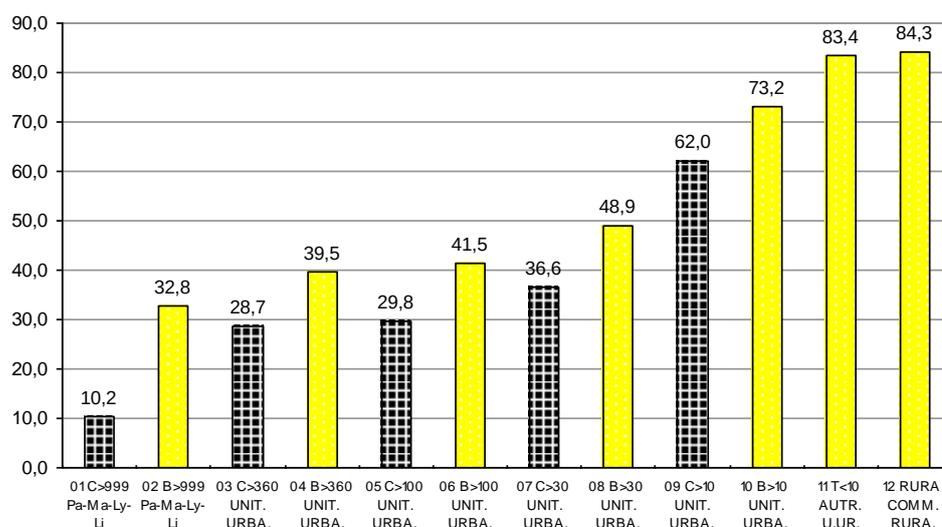


A noter trois pics à plus de 35 accidents graves pour 100 000 habitants, dont deux qui concernent les centres des regroupements de régions Bretagne – Pays de la Loire – Centre – Poitou-Charentes - Limousin (C>100 et C>30) et les centres de plus de 100 000 habitants des regroupements de régions Aquitaine – Midi Pyrénées – Languedoc-Roussillon.

A population égale de l'unité urbaine, les communes centres ont environ 1.5 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 l'unité urbaine et de la distinction « communes centres » et « communes banlieues ».

Accidents graves en agglo pour 100 accidents



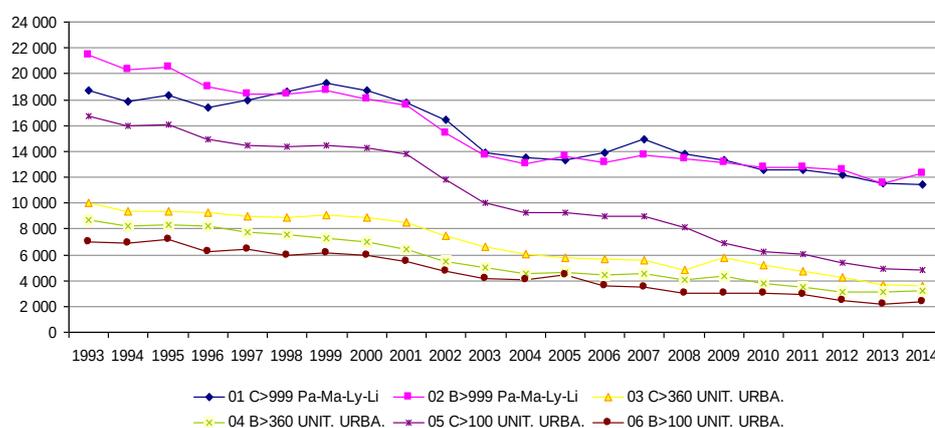
La gravité des accidents (nombre d'accidents graves pour 100 accidents) croît quand la taille de l'unité urbaine diminue.

A population égale de l'unité urbaine, les communes centres ont une gravité des accidents inférieure aux communes banlieues.

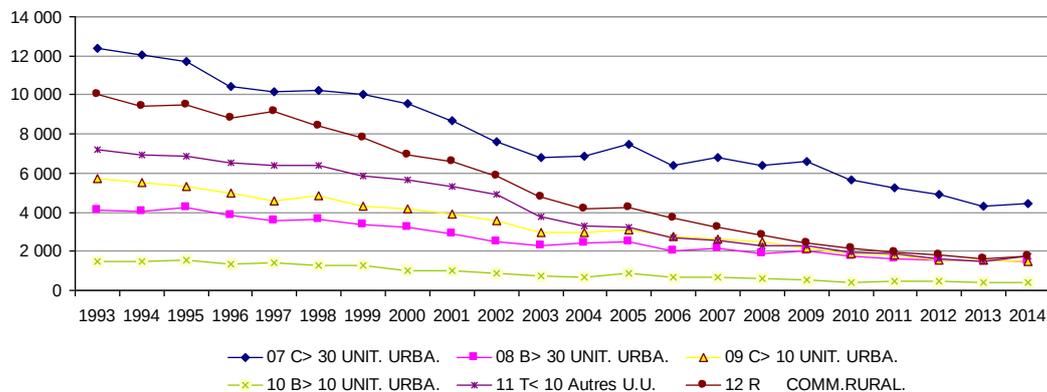
## 7. Victimes en agglomération

### 7.1 Évolution 1993-2014

EVOLUTION DES VICTIMES EN AGGLO DE 1993 à 2014 - UNITES URBAINES &gt; 100 000 h.



EVOLUTION DES VICTIMES EN AGGLO DE 1993 à 2014 - UNITES URBAINES < 100 000 h.



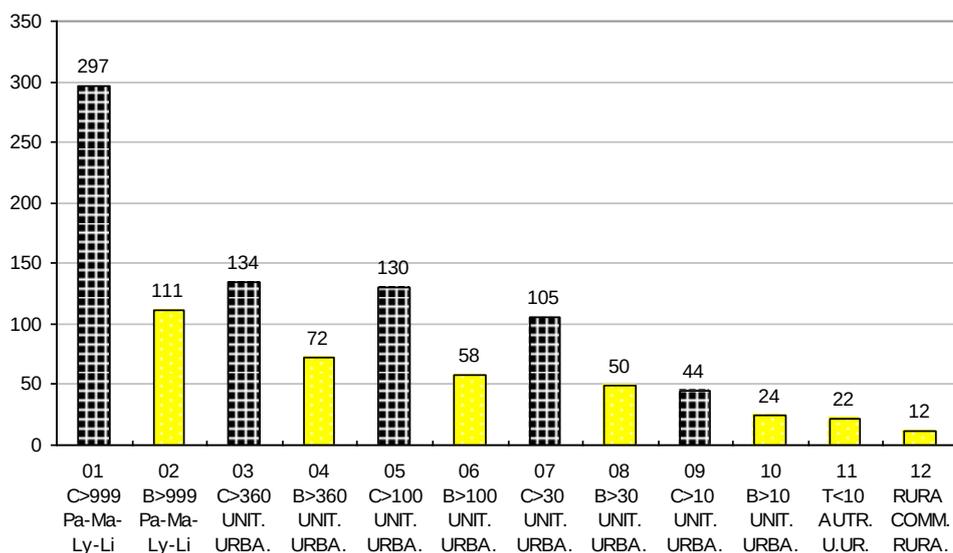
Victimes en agglomération	Evolutions annuelles moyennes 2005-2014
01 C>999 PA-MA-LY-LI	-1,6 %
02 B>999 PA-MA-LY-LI	-1,2 %
03 C>360 UNIT. URBA.	-5,2 %
04 B>360 UNIT. URBA.	-4,0 %
05 C>100 UNIT. URBA.	-7,0 %
06 B>100 UNIT. URBA.	-6,9 %
07 C>30 UNIT. URBA.	-5,7 %
08 B>30 UNIT. URBA.	-5,7 %
09 C>10 UNIT. URBA.	-7,8 %
10 B>10 UNIT. URBA.	-7,7 %
11 T<10 AUTRES U.U.	-6,7 %
12 R COMM.RURAL.	-9,5 %
<b>FRANCE AGGLO</b>	<b>-4,4 %</b>

Tout comme les accidents, l'évolution moyenne annuelle sur 10 ans des nombres de victimes est à la baisse. Pour l'ensemble des agglomérations cette baisse est de 4,4 % et suivant les regroupements elle s'échelonne de 1,2 % à 9,5 %.

## 7.2 Données 2014

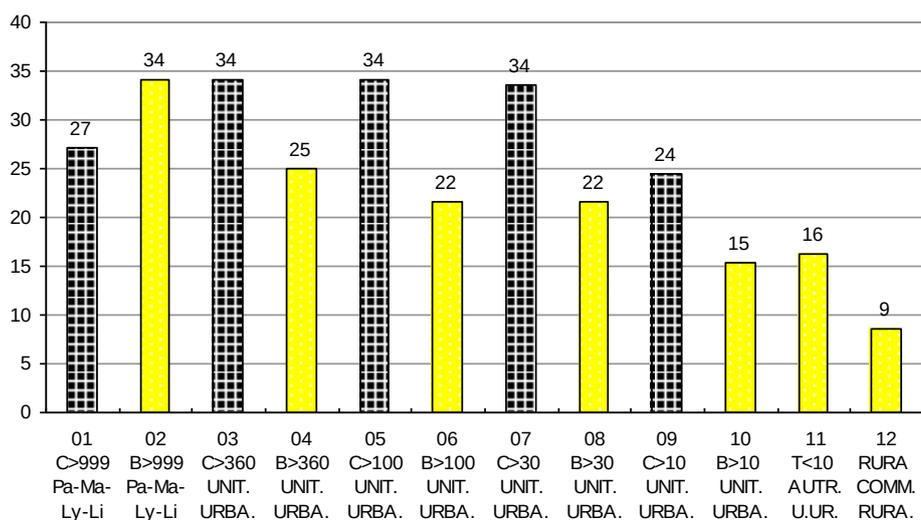
Le nombre de victimes pour 100 000 hab. diminue quand la taille de l'unité urbaine diminue.

Victimes en aggro pour 100 000 Habitants



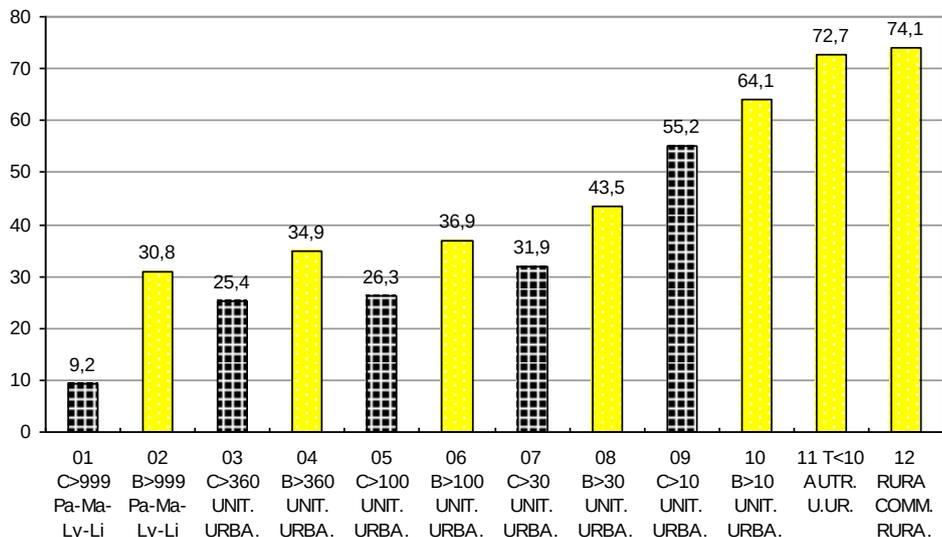
A population égale de l'unité urbaine, les communes centres ont plus de victimes que les communes banlieues. Pour les unités urbaines de taille comprise entre 30 000 et 100 000 hab. ce taux est de 105 pour les communes centres et 50 pour les communes banlieues.

Victimes graves en aggro 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 aggro pour 100 victimes

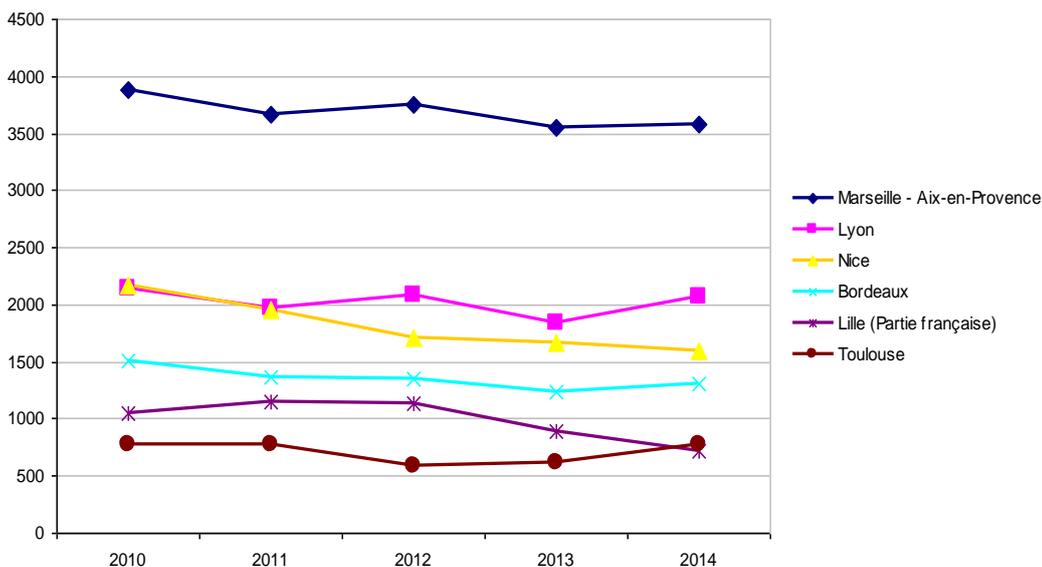


La gravité des victimes croît quand la taille de l'unité urbaine diminue.  
 A population égale d'unité urbaine elle est plus importante pour les villes banlieues.

## 8. Accidents et victimes dans les unités urbaines de plus de 100 000 hab.

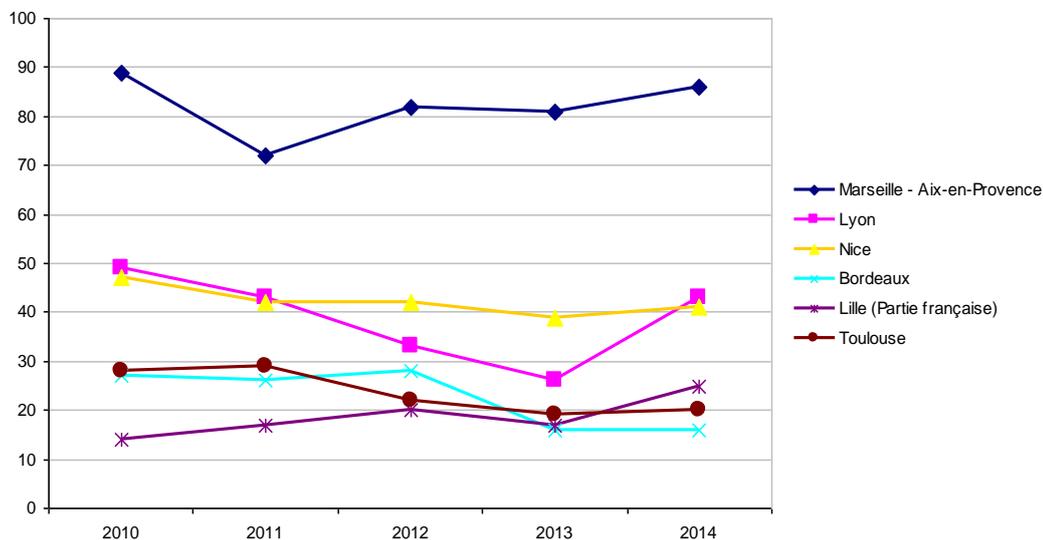
### 8.1 Evolutions sur 5 ans

EVOLUTION DES ACCIDENTS SUR 5 ANS DANS LES UNITES URBAINES DE PLUS DE 100000 HAB.



Sur ces 5 années et ces 5 unités urbaines, les accidents ont globalement diminué de 13 % mais suivant les lieux, ils ont baissé de façon plus ou moins marquée : -31 % à Lille alors que seulement -3 % à Lyon et aucune baisse à Toulouse.

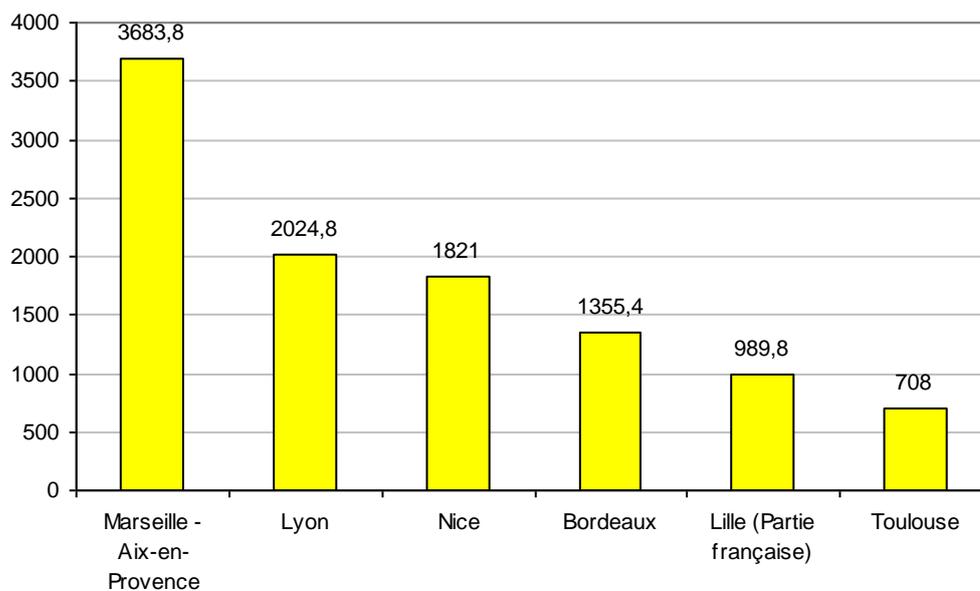
EVOLUTION DES TUES SUR 5 ANS DANS LES UNITES URBAINES DE PLUS DE 100000 HAB.



Si ce n'est à Lille où l'évolution des tués augmente sur ces 5 années (+11 tués), elle est plutôt en baisse à Bordeaux (-41 %), Nice (-13 %), Lyon (-12 %) et Marseille (-3 %).

## 8.2 Moyenne sur 5 ans

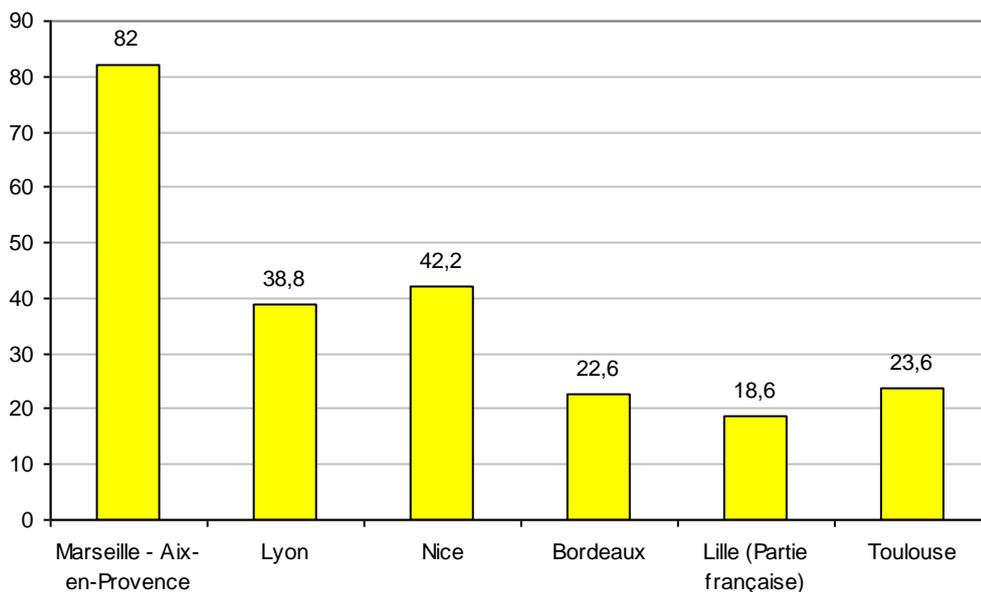
Nombre d'accidents corporels annuel en moyenne sur 5 ans



C'est dans l'unité urbaine de Marseille qu'il y a le plus d'accidents corporels en moyenne.

Pourtant, à taille quasiment égale (1,5 millions d'habitants), l'unité urbaine de Lyon compte près de deux fois moins d'accidents que celle de Marseille, et l'unité urbaine de Toulouse (900 000 habitants) plus de cinq fois moins.

Nombre de tués annuel en moyenne sur 5 ans



Même constat au niveau des tués que pour les accidents : l'unité urbaine de Marseille est au-dessus du lot. Plus de 2 fois plus de tués qu'à Lyon, plus de quatre fois plus qu'à Lille (1 million d'habitants) et plus de 3 fois plus qu'à Toulouse.

A noter que Bordeaux bien qu'elle soit la quatrième unité urbaine en terme d'accidents corporels décomptés, n'est seulement que huitième en nombre de tués derrière des agglomérations moyennes comme Avignon (37,8 tués en moyenne sur les 5 ans) ou Toulon (28,2).

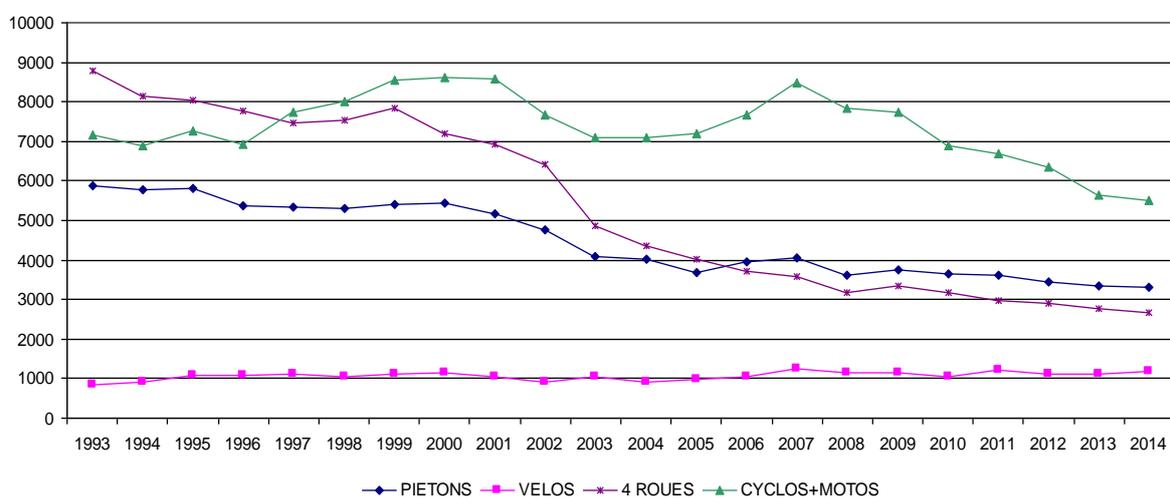
## 9. Accidents selon les modes de déplacement et les véhicules impliqués

### 9.1 Évolutions

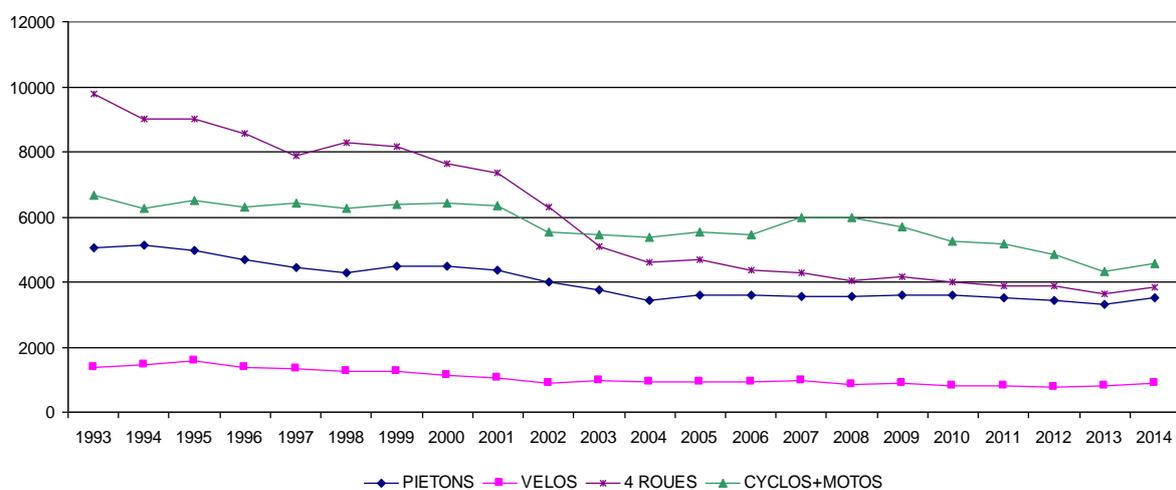
Dans ce paragraphe, les 12 regroupements nationaux ont été refondus en 5 classes.

a-C>360 :	communes centres des unités urbaines supérieures à 360 000 hab.
b-B>360 :	communes banlieues des unités urbaines supérieures à 360 000 hab.
c-C30-360 :	communes centres des unités urbaines de 30 000 à 360 000 hab.
d-B30-360 :	communes banlieues des unités urbaines de 30 000 à 360 000 hab.
g-UU<30 :	Communes des unités urbaines inférieures à 30 000 et communes rurales

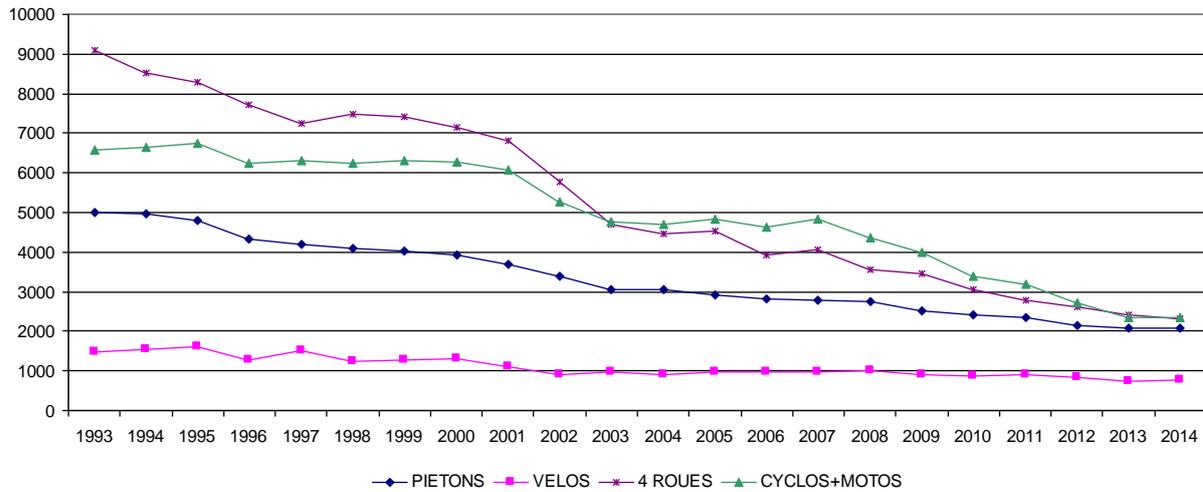
#### a-C>360



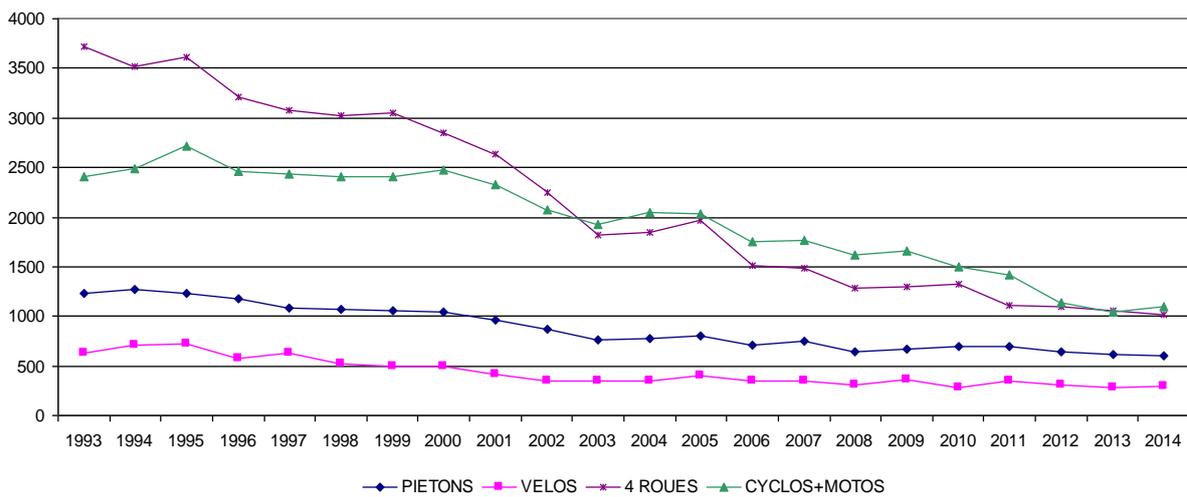
#### b-B>360



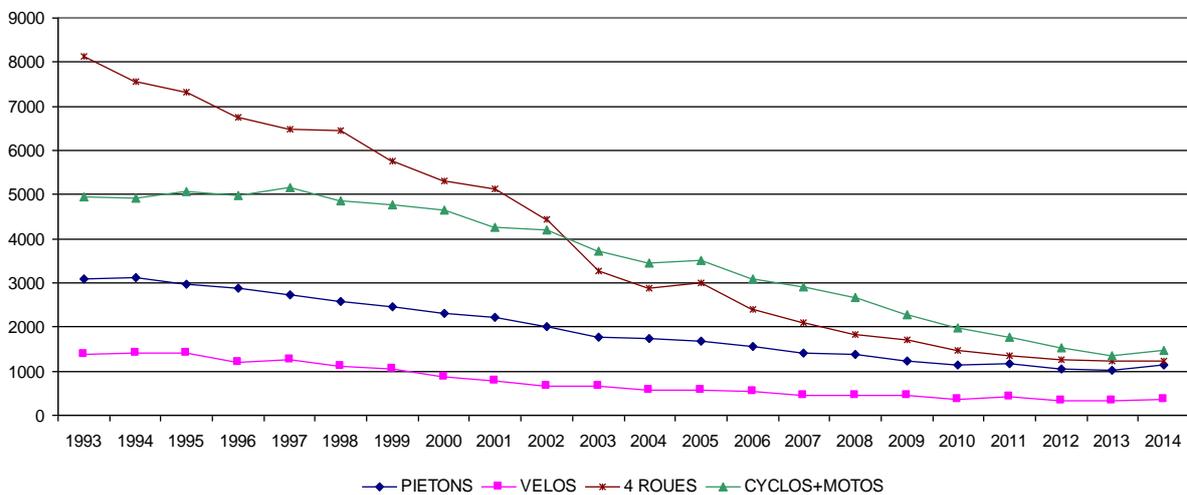
**c-C>30-360**



**d-B>30-360**



**g-UU<30**

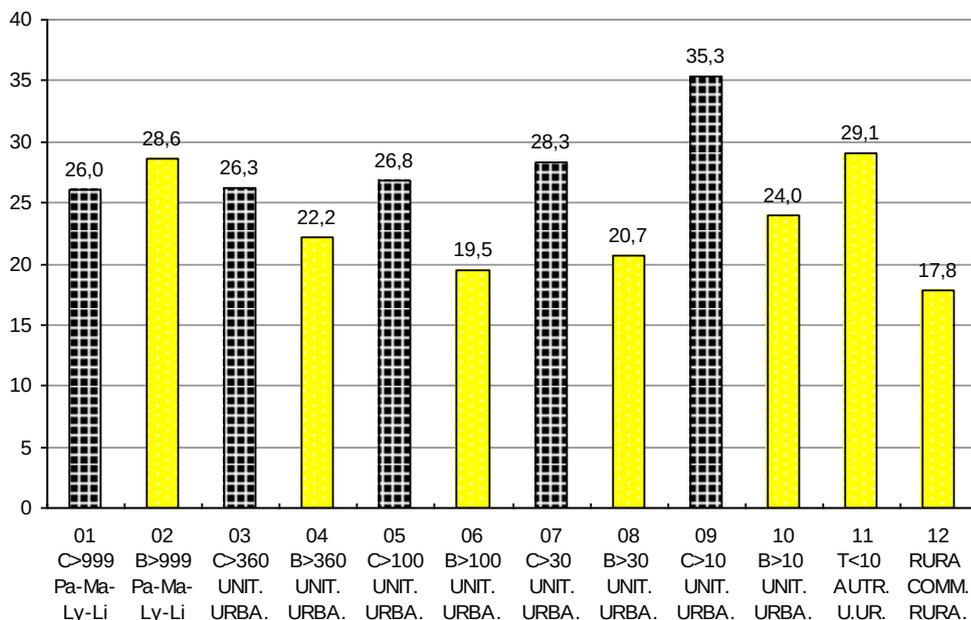


Exception faite du groupement a-C>360 pour lequel la courbe concernant les deux roues motorisés ne marque pas une évolution à la baisse, on constate que la baisse des nombres d'accidents n'impliquant que des véhicules quatre roues est nette et plus marquée que pour les autres types d'accidents. Ces tendances se confirment pour les évolutions moyennes annuelles de 2005 à 2014.

Accidents selon les modes de déplacement	Évolution en % sur la période 2005-2014			
	Piétons	Vélos	Cyclos + Motos	4 Roues
<b>a-C&gt;360</b>	-1,2	2,2	-3,0	-4,4
<b>b-B&gt;360</b>	-0,3	0,0	-2,1	-2,2
<b>c-C30-360 UU</b>	-3,8	-2,6	-7,8	-7,1
<b>d-B30-360 UU</b>	-3,2	-3,3	-6,7	-7,0
<b>g-UU&lt;30 RURAL</b>	-4,3	-5,0	-9,2	-9,5
<b>France aggro</b>	<b>-2,2</b>	<b>-1,1</b>	<b>-4,8</b>	<b>-5,5</b>

## 9.2 Données 2014

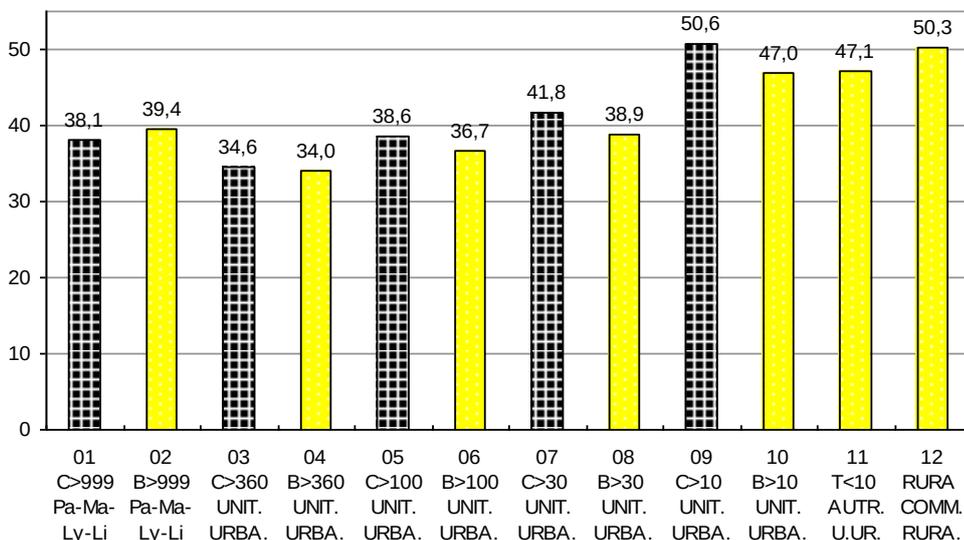
**% ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN PIETON EN AGGLO**



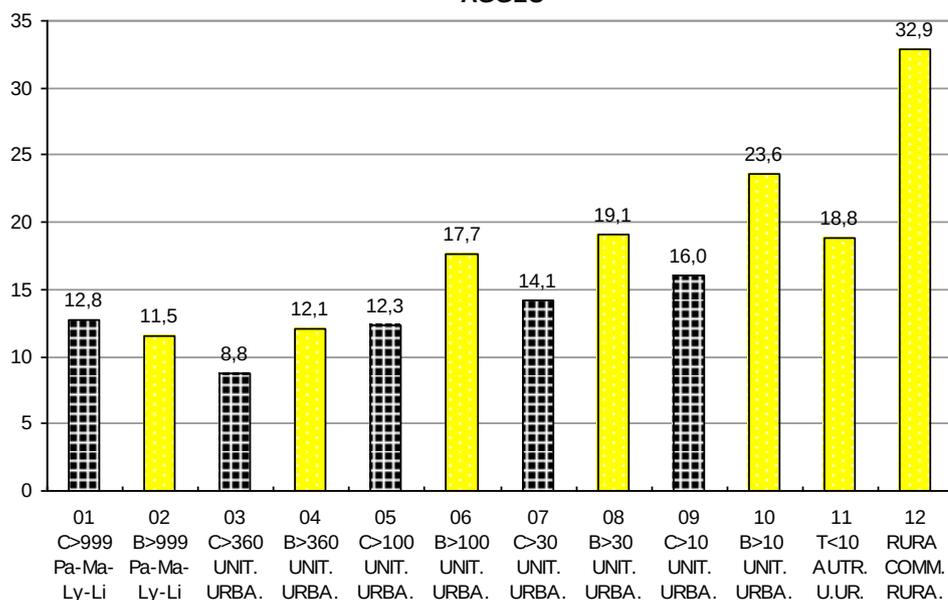
En moyenne, il y a au moins un piéton impliqué dans 25% des accidents en agglomération. Cette part est plus élevée pour tous les regroupements sauf B>360 UNIT URBA, B>100 UNIT URBA, B>30 UNIT URBA, B>10 UNIT URBA et les communes rurales.

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

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



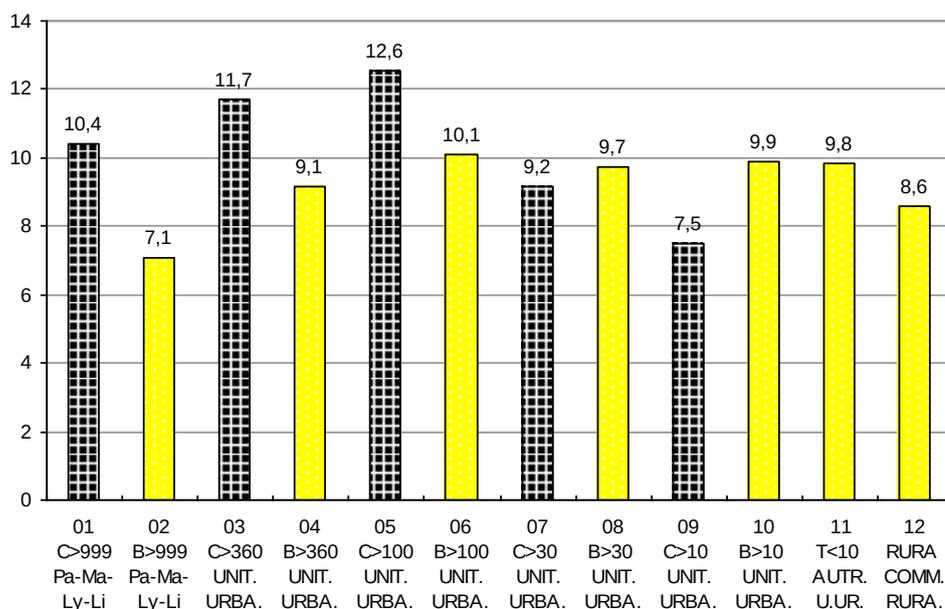
### % ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SEUL VEHICULE SANS PIETON EN AGGLO



En agglomération, 38% 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 croît fortement lorsque la taille de l'unité urbaine diminue et que les villes sont du type « communes banlieues ».

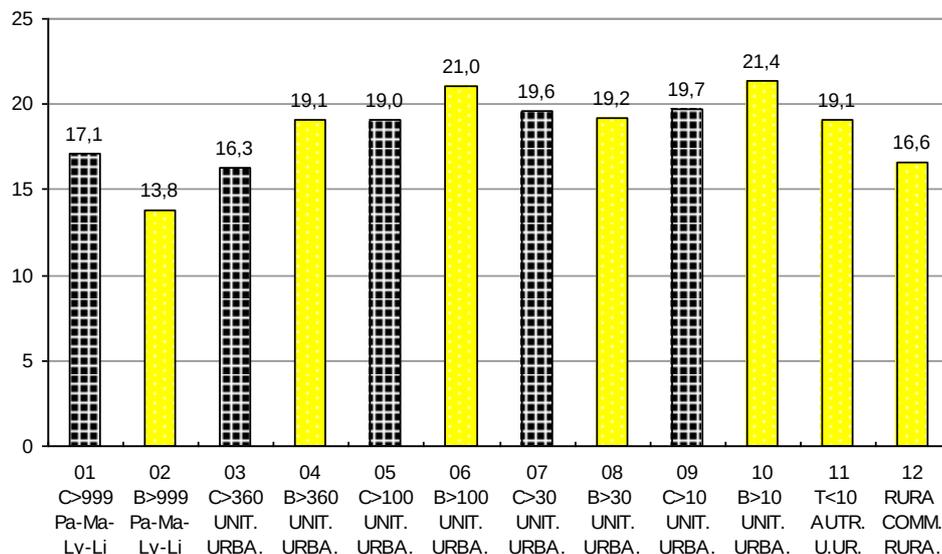
Comme en 2011, on constate un creux au niveau des « communes centre » C>360 UNIT URBA, que ce soit pour les accidents à un seul véhicule sans piéton ou ceux à un seul véhicule avec ou sans piéton.

### % ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VELO EN AGGLO



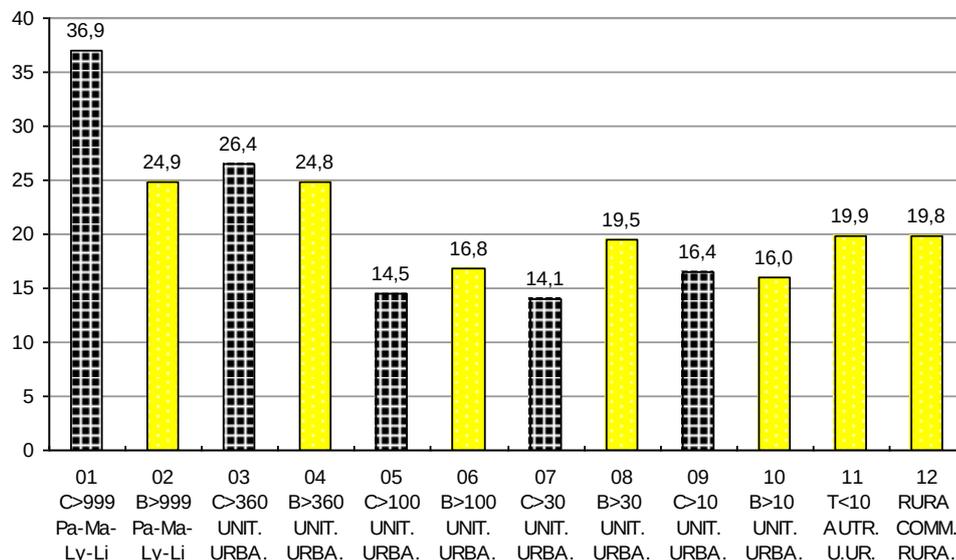
La présence de vélo dans les accidents progresse d'environ 1 point en agglomération par rapport à 2011. Les plus fortes évolutions se produisent essentiellement dans les « villes centres » des unités urbaines supérieures à 30 000 hab. ainsi que dans le regroupement de régions de C>999 Pa-Ma-Ly-Li.

**% ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN CYCLO EN AGGLO**



La proportion d'accidents impliquant au moins un cyclomoteur en agglomération est en baisse de 3 points en moyenne par rapport à 2011 et on constate que chaque regroupement contribue à cette baisse.

**% ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UNE MOTO EN AGGLO**

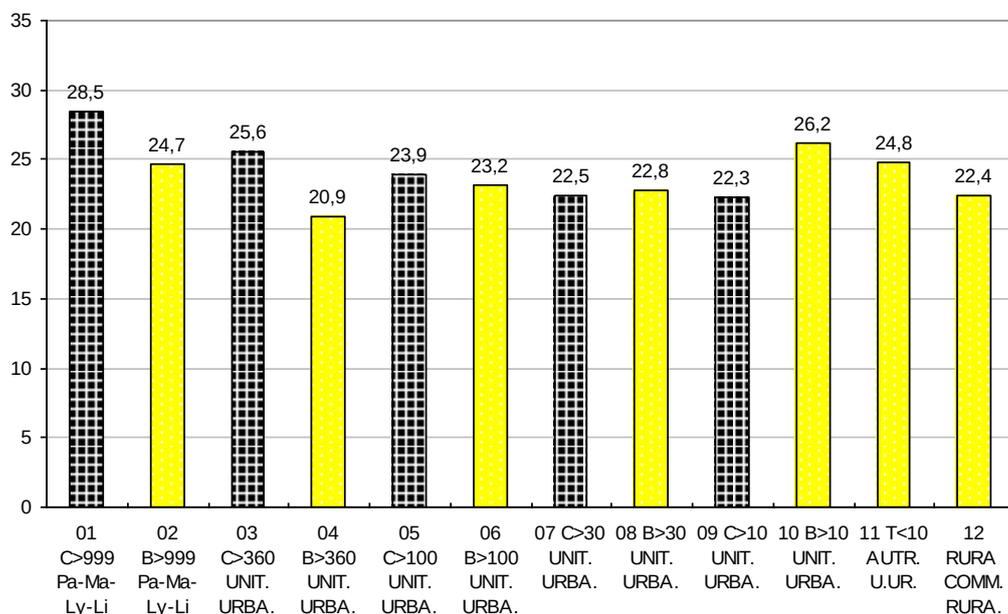


La part de « moto » quant à elle n'évolue pas ou très peu (+0,4 point) en moyenne par rapport à 2011 et cela fluctue suivant les regroupements.

A noter, la proportion toujours très élevée pour le regroupement C>999 Pa-Ma-Ly-Li.

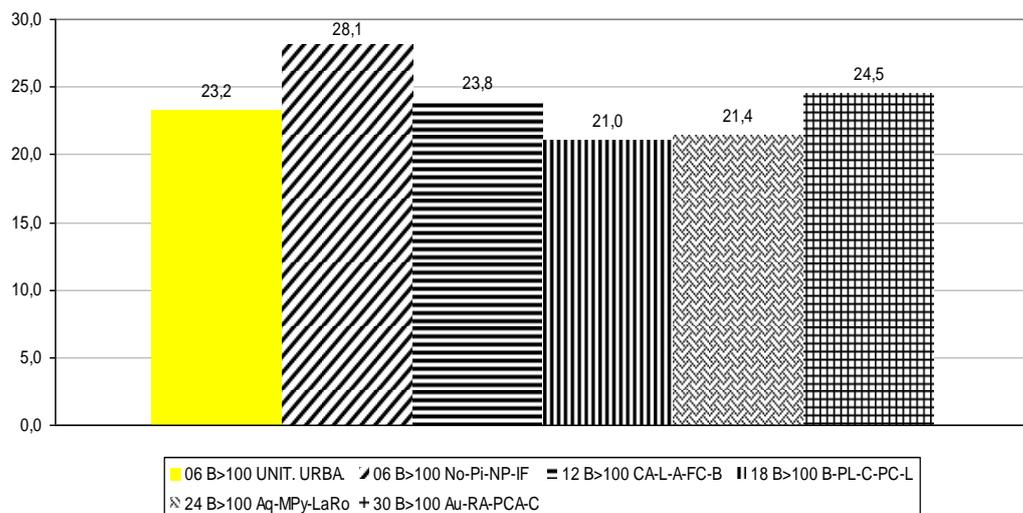
## 10. Accidents de nuit, avec conditions météo anormales, en week-end, en été et en hiver

% ACCIDENTS DE NUIT EN AGGLO

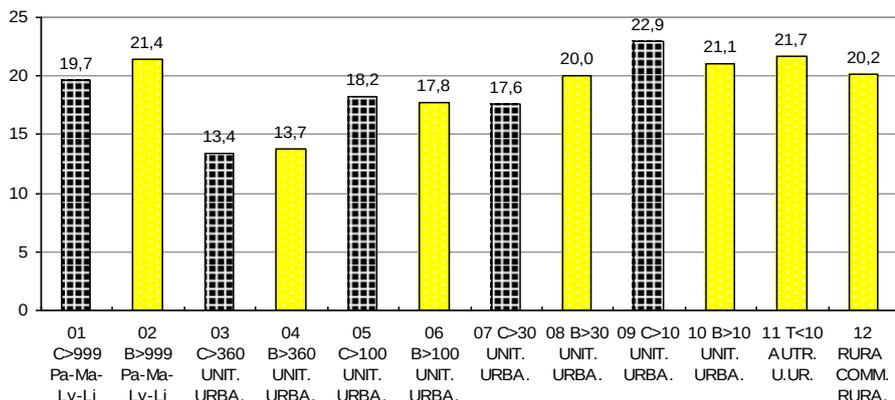


Le nombre d'accidents de nuit semble peu sensible à la taille des unités urbaines. Par contre, en ce qui concerne le regroupement des villes banlieues à population supérieure à 100 000 hab. pour lequel le taux global est de 23,2% on peut remarquer sur le graphique suivant des disparités importantes suivant les régions observées. Ainsi, il y a 7 points d'écart entre la région Nord et les régions Sud-Ouest ou Bretagne.

% Accidents de nuit pour les regroupements des villes banlieues des unités urbaines > 100 000 hab.



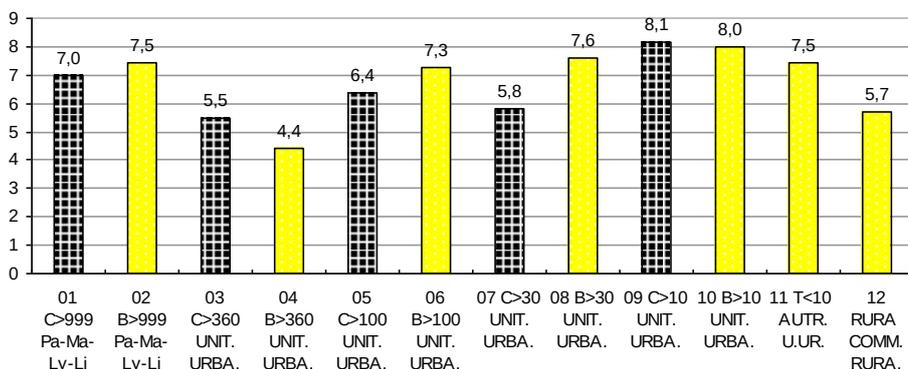
**% ACCIDENTS AVEC DES CONDITIONS METEO ANORMALES EN AGGLO**



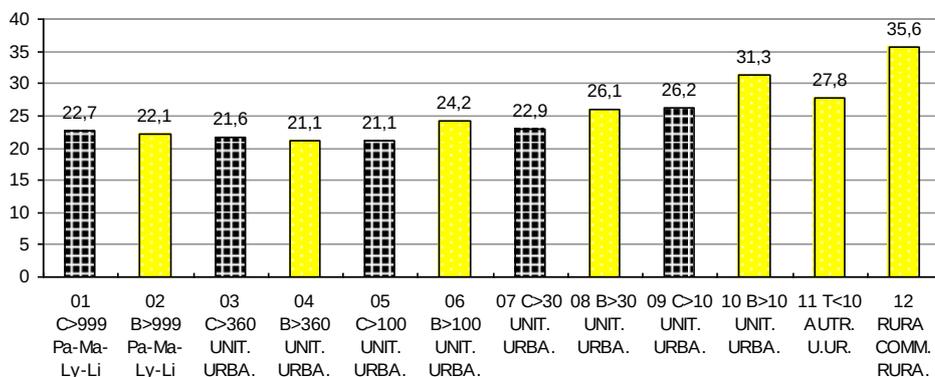
La part des accidents survenant lors de conditions météorologiques « anormales » en agglomération a augmenté de 4 points depuis 2011. Cette hausse est induite d’une augmentation plus ou moins forte pour chaque regroupement avec un maximum de +4,9 points pour le regroupement B>999 Pa-Ma-Ly-Li.

On constate, par ailleurs, que comme en 2011, les 2 regroupements > 360 UNIT. URBA. se distinguent par leur part moindre pour ce type d’accidents.

**% ACCIDENTS DE NUIT AVEC DES CONDITIONS METEO ANORMALES EN AGGLO**

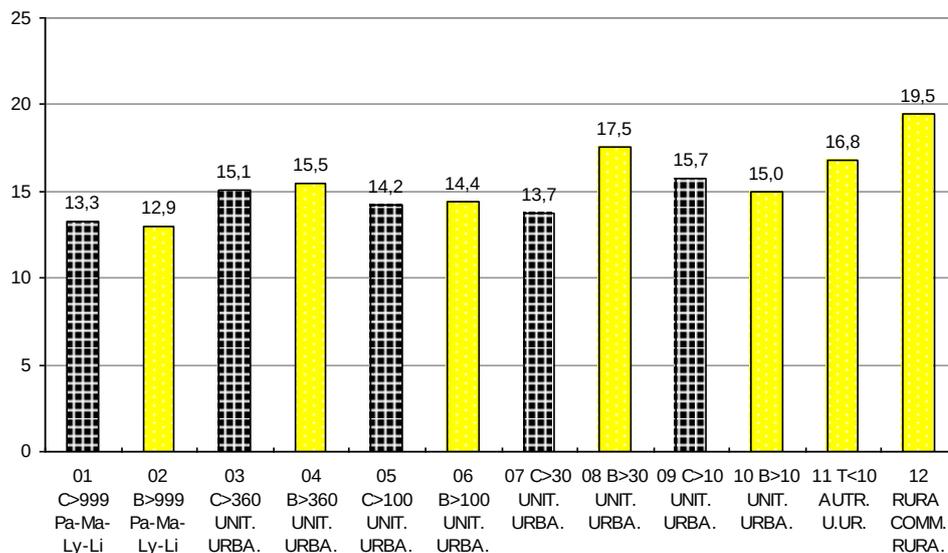


**% ACCIDENTS EN WEEK-END EN AGGLO**

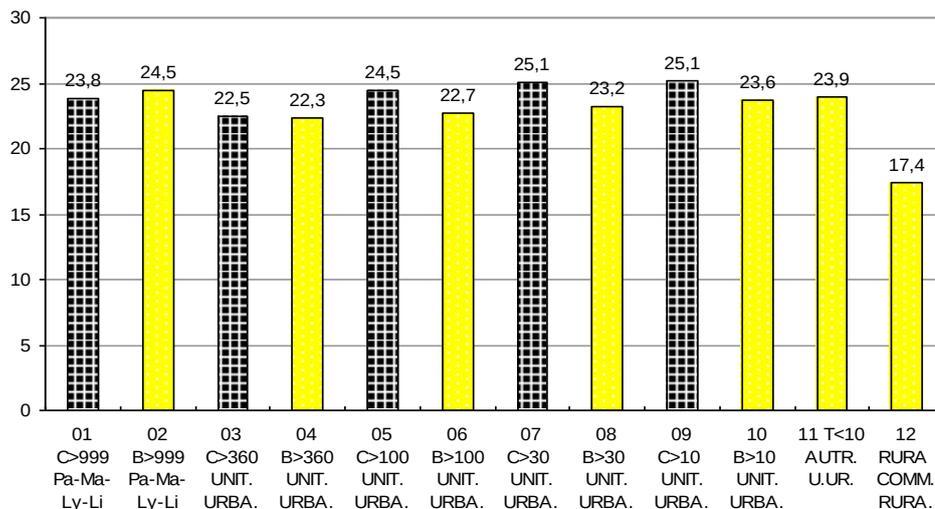


C’est toujours dans les communes banlieues des unités urbaines inférieures à 100 000 hab. et dans les communes rurales que l’on retrouve les pourcentages les plus élevés pour les accidents en Week-End.

**% ACCIDENTS EN ETE (Juillet - Août) EN AGGLO**



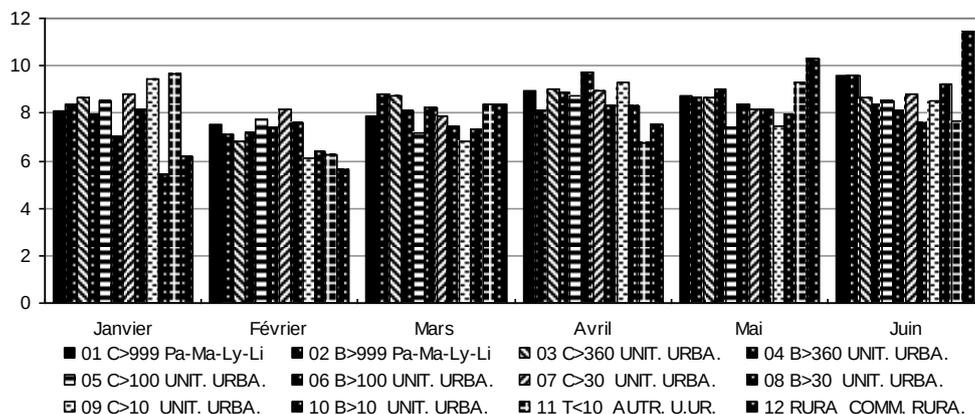
**% ACCIDENTS EN HIVER (Décembre à Février) EN AGGLO**



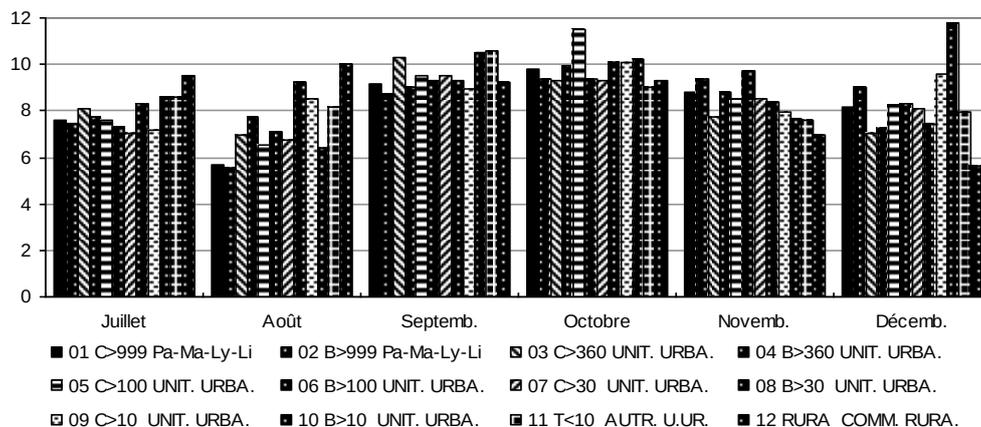
Seules les communes rurales ont des proportions d'accidents en été supérieures à celles d'hiver.

## 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)



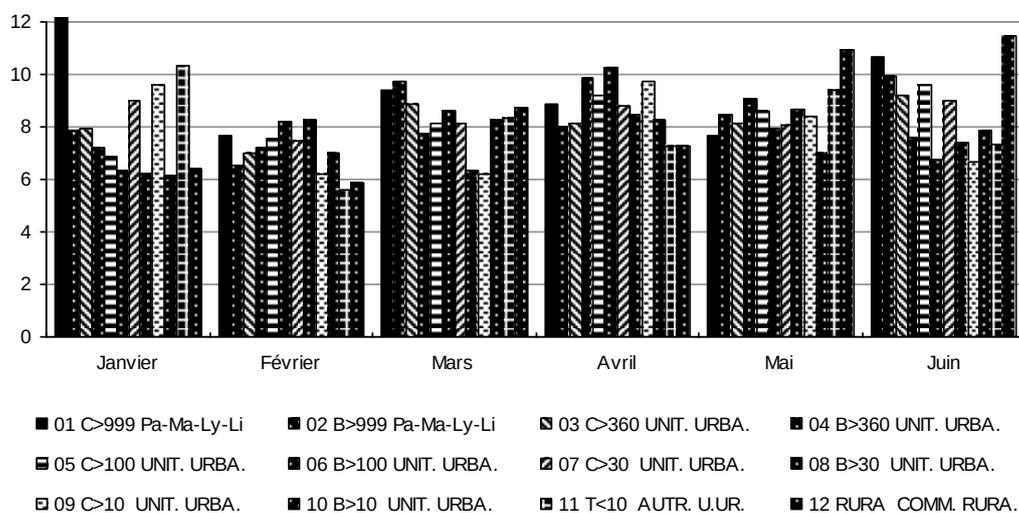
Pour le regroupement 01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li c'est en avril et en juin qu'il y a le plus d'accidents avec respectivement 9,0 % et 9,6 %. Par contre, c'est au mois d'août, que l'on constate la proportion d'accidents la moins importante (5,7 %).

En août, c'est dans les communes rurales que ce taux est plus important (10,0 %).

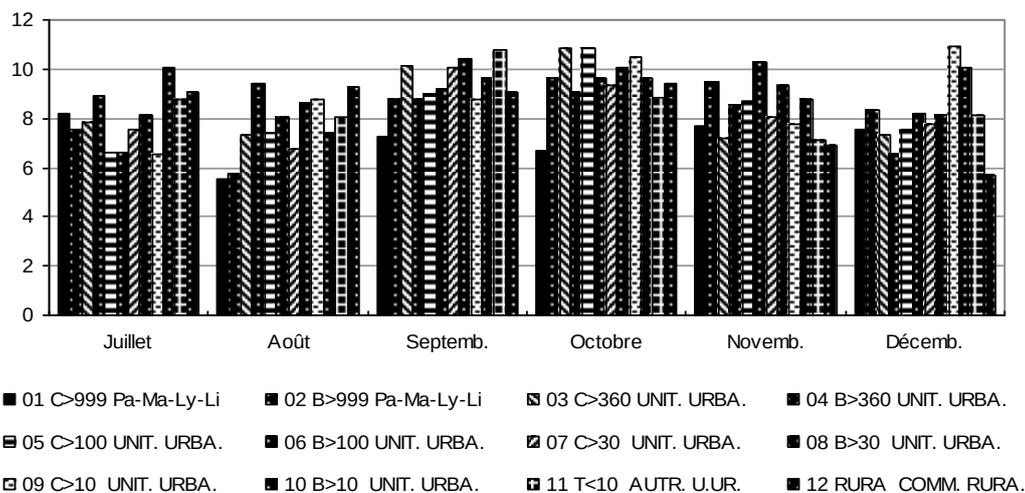
Pour ces communes rurales, on notera la différence entre les mois de juillet et août où il y a une proportion d'accidents de l'ordre de 10% et le mois de décembre où cette part n'est plus qu'à 5,6 %.

Pour les regroupements 10 B>10 UNIT. URBA, c'est l'inverse que l'on constate : 6,4 % d'accidents en août et 11,8 % en décembre.

**% 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)**

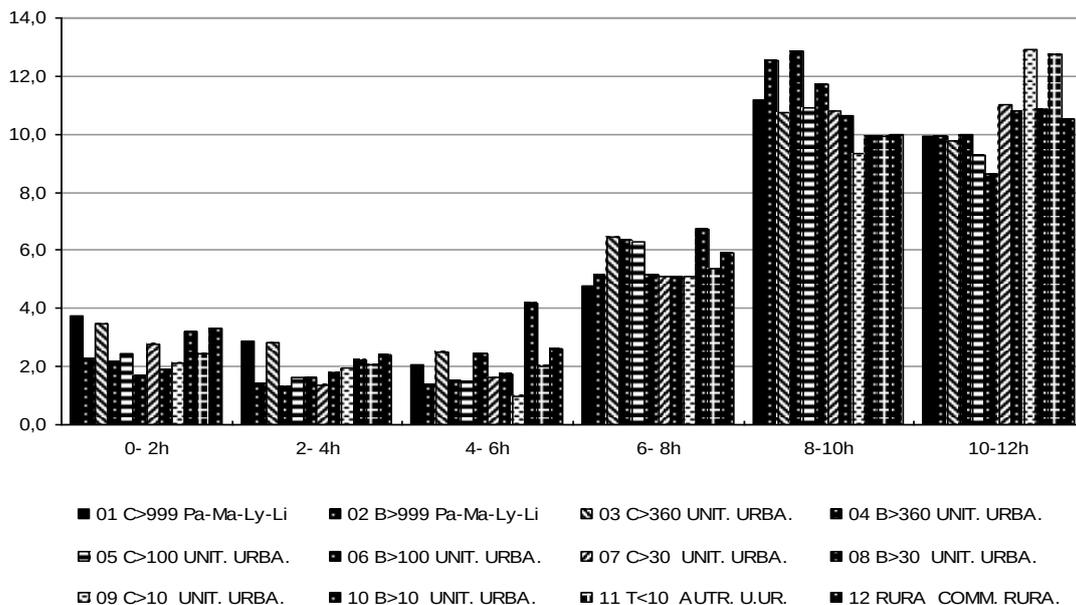


La gravité des accidents est accrue quand la taille de l'unité urbaine décroît, et celle des villes banlieues est supérieure à celle des villes centres.

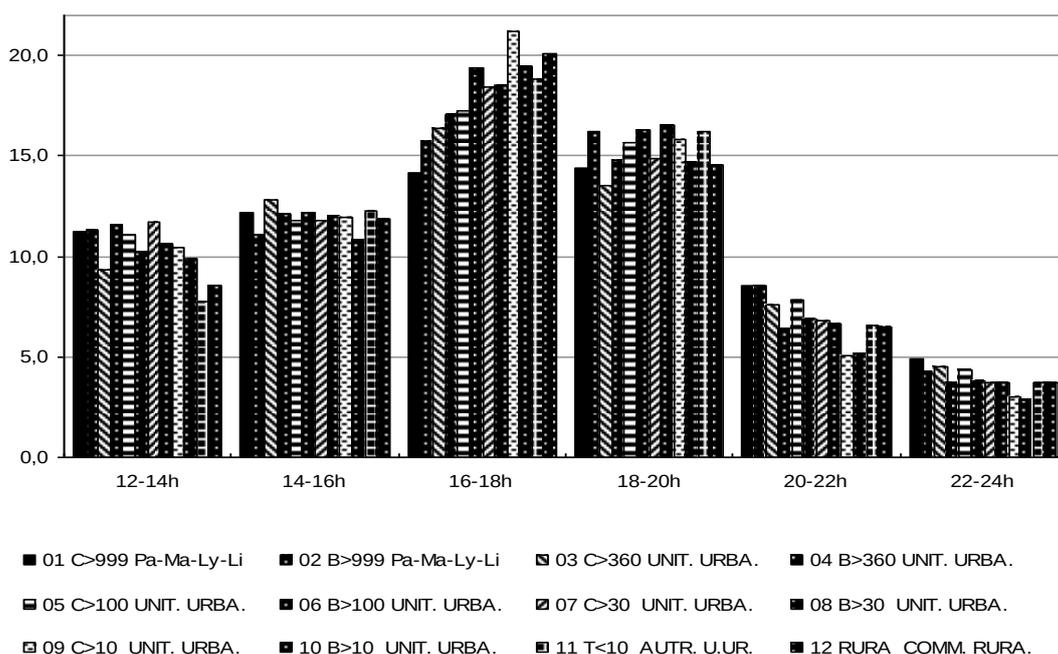
## 12. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par tranche horaire

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

**% ACCIDENTS D'UNE TRANCHE DE 2 HEURES/TOUS ACCIDENTS  
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS  
POUR CHAQUE TRANCHE DE DEUX HEURES (0-12h)**



**% ACCIDENTS D'UNE TRANCHE DE 2 HEURES/TOUS ACCIDENTS  
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS  
POUR CHAQUE TRANCHE DE DEUX HEURES (12-24h)**

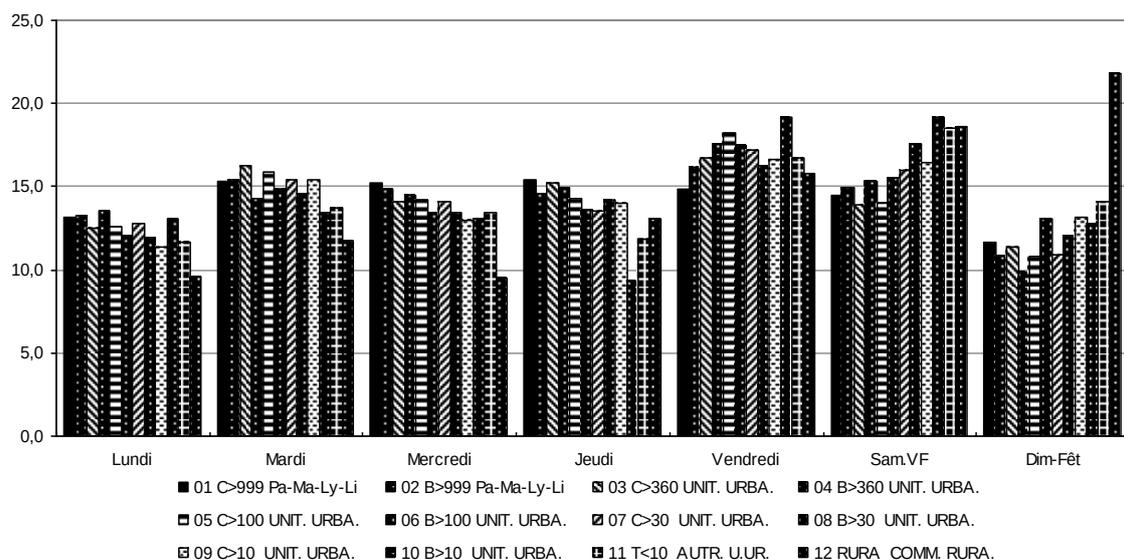


### 13. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par type de jour

Ce sont les vendredis et les samedis / Veilles de Fête qui enregistrent le plus d'accidents.

Les taux des Dimanches et Fêtes pour les communes rurales sont également très élevés.

% ACCIDENTS D'UN TYPE DE JOUR/TOUS ACCIDENTS  
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS  
POUR CHAQUE TYPE DE JOUR

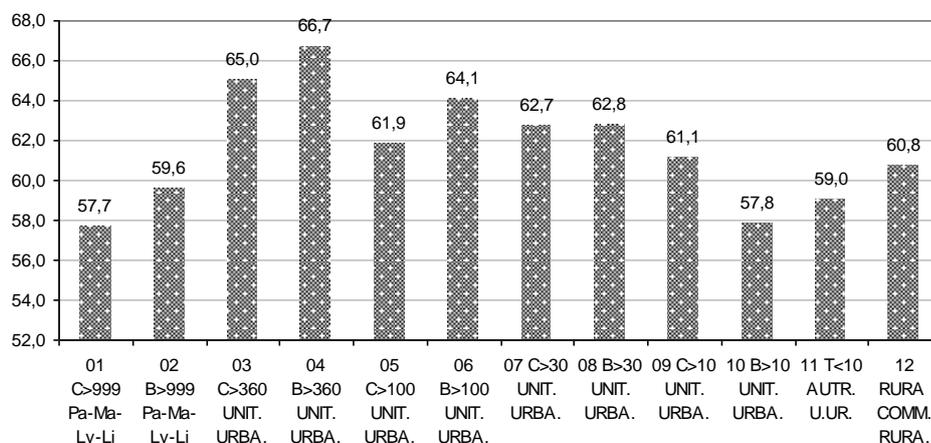


## 14. Répartition des accidents, des tués et gravité des accidents par situation croisant lumière et météo

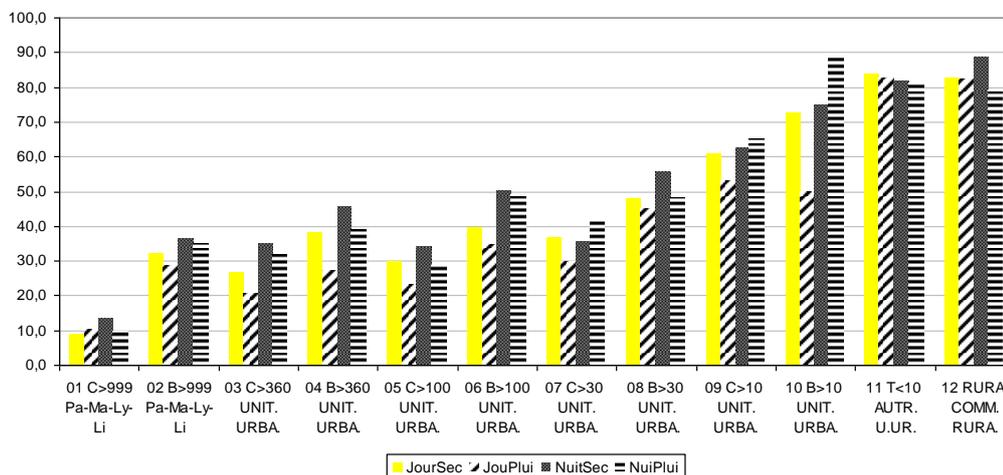
Le taux d'accidents de jour par temps sec le plus faible est celui du regroupement C>999 Pa-Ma-Ly-Li, il est 9 points inférieur au taux du groupement B>360 UNIT.URBA..

On constate également que pour les tailles d'unités urbaines supérieures à 100 000 habitants, les taux d'accidents les plus importants sont observés dans les villes banlieues, ce qui n'est plus vrai pour les unités urbaines moins peuplées.

% Accidents Jour sec / Tous accidents



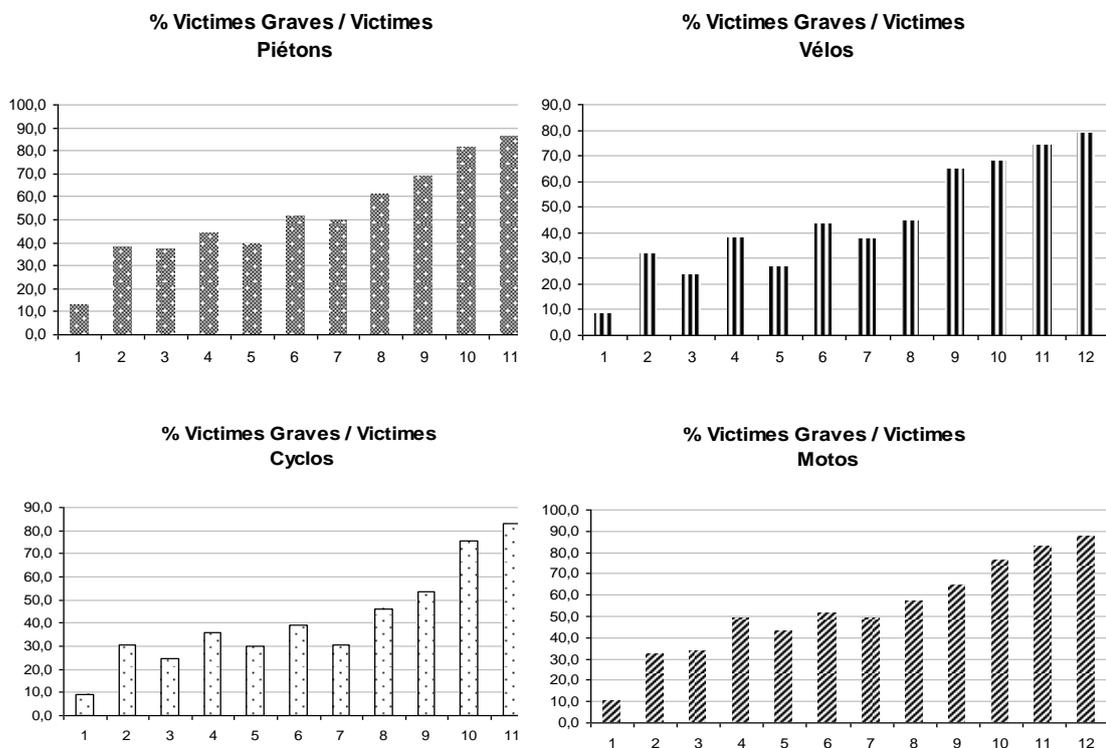
% Accidents Graves / Accidents



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 l'unité urbaine diminue et à population égale, les gravités sont plus importantes pour les villes banlieues.

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

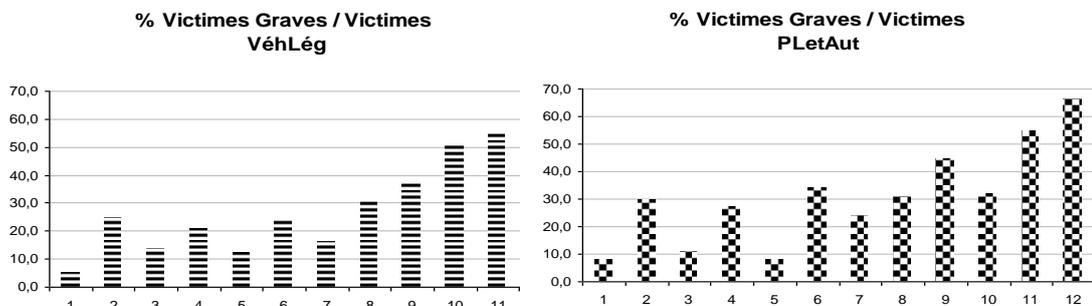


### Légende

01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li	02 B>999 Pa-Ma-Ly-Li	03 C>360 UNIT. URBA.
04 B>360 UNIT. URBA.	05 C>100 UNIT. URBA.	06 B>100 UNIT. URBA
07 C>30 UNIT. URBA.	08 B>30 UNIT. URBA	09 C>10 UNIT. URBA.
10 B>10 UNIT. URBA	11 T<10 AUTR. U. URBA.	12 RURA COMM RURA

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 unités urbaines diminue et elles sont plus importantes pour les villes banlieues.

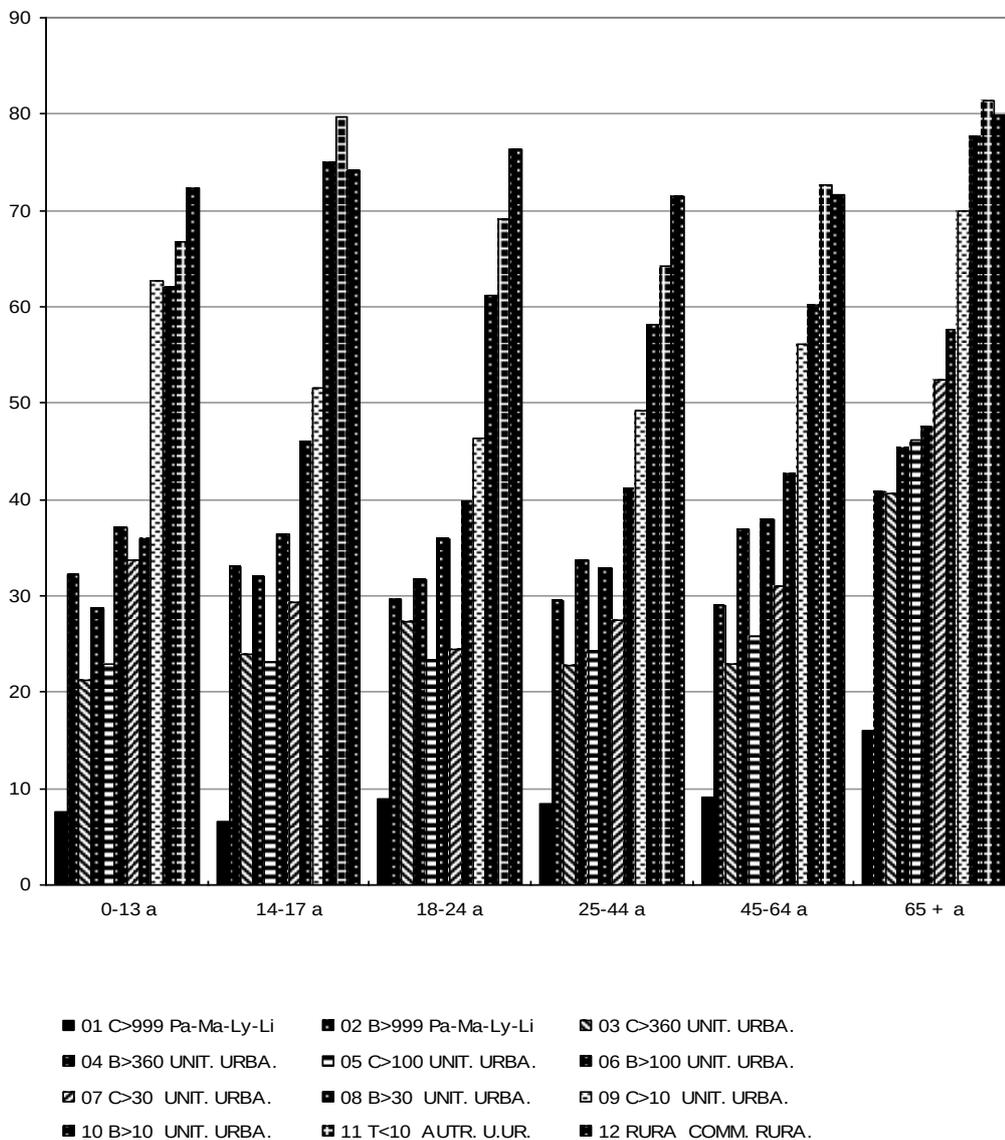
Pour les vélos cette constatation est très remarquable pour les unités urbaines de plus de 100 000 hab. (+17 points de différence entre le B>100 et le C>100).



Pour les autres modes de transport les gravités sont également semblables.

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

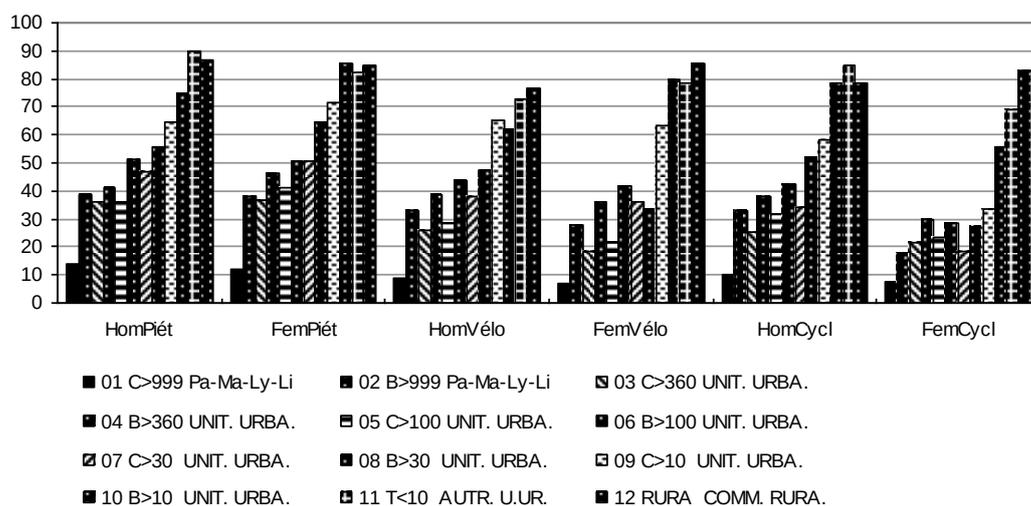
**% VICTIMES GRAVES/VICTIMES  
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS  
POUR CHAQUE TRANCHE D'ÂGE**



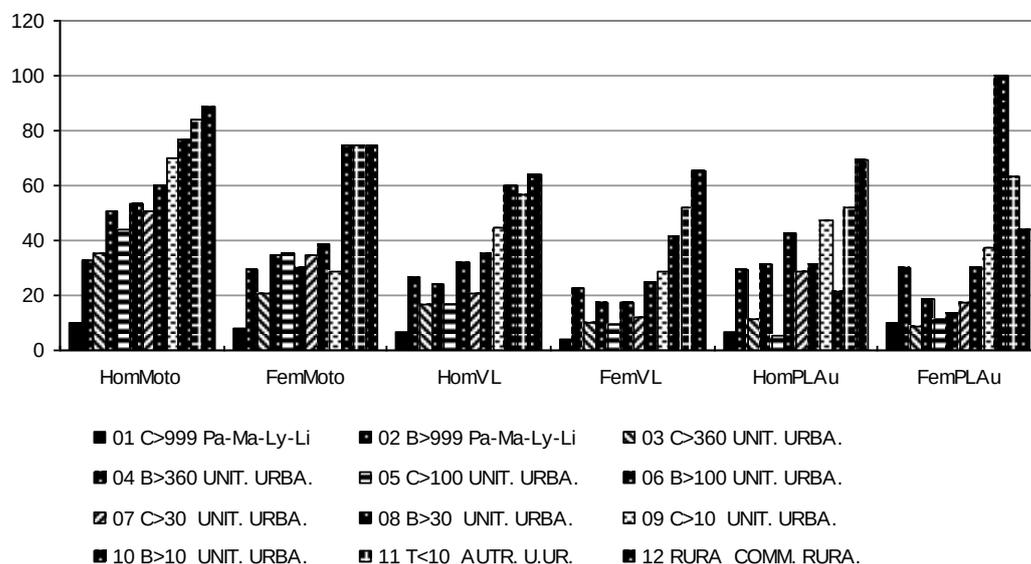
La gravité des victimes est la plus élevée pour la tranche d'âge 65 ans et plus. C'est encore plus vrai pour les groupements d'unités urbaines de moins de 30 000 hab. (09, 10 et 11) ainsi que pour les communes rurales.

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

**% VICTIMES GRAVES/VICTIMES  
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS  
POUR CHAQUE CROISEMENT USAGER-SEXE (Piétons, Vélos, Cyclos)**



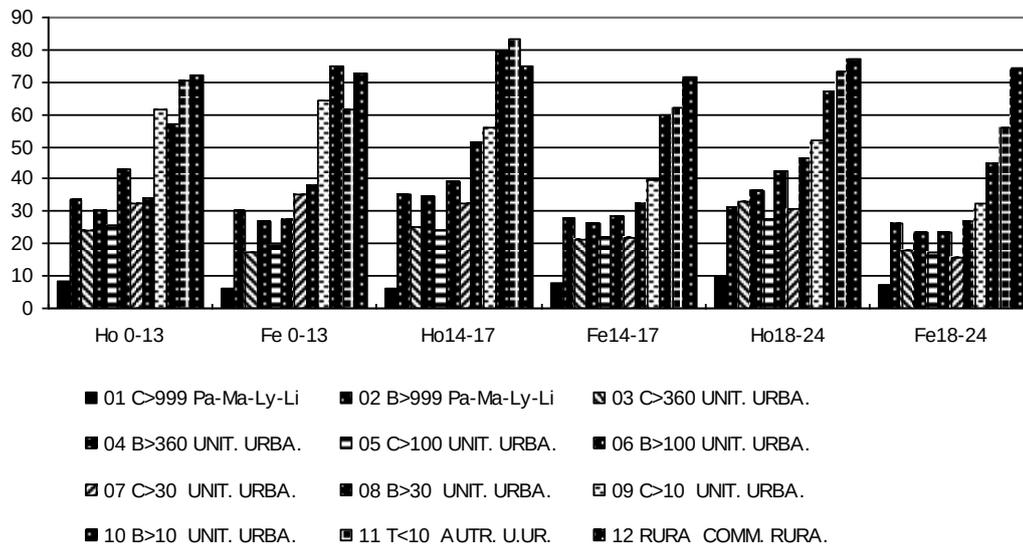
**% VICTIMES GRAVES/VICTIMES  
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS  
POUR CHAQUE CROISEMENT USAGER-SEXE (Motos, VL, PL)**



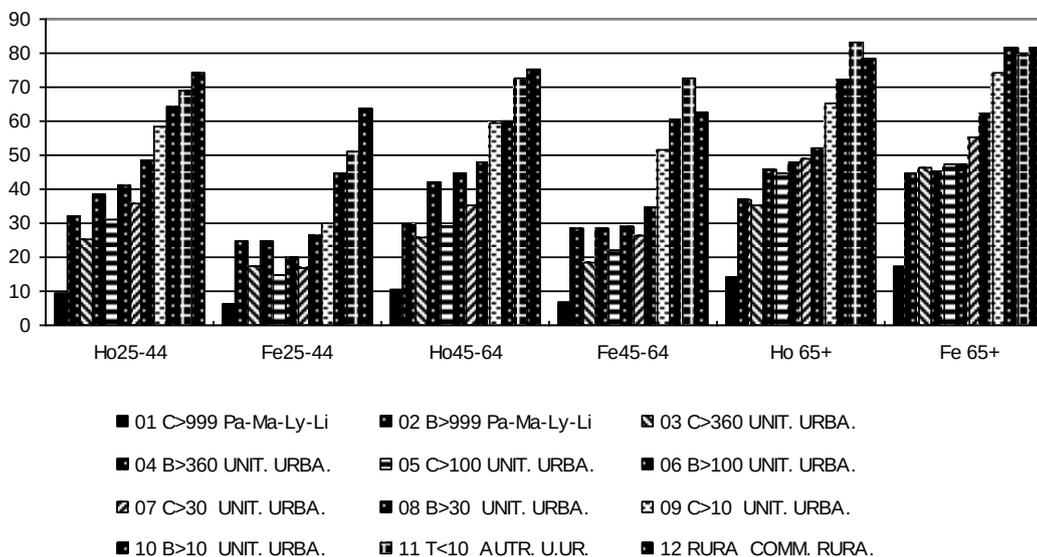
Si on observe que les données pour lesquelles les valeurs absolues sont significatives, on note que globalement la gravité des victimes chez les hommes est supérieure à celle des femmes et ce quel que soit le moyen de transport.

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

**% VICTIMES GRAVES/VICTIMES  
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS  
POUR CHAQUE CROISEMENT AGE-SEXE (âge < 25 ans)**



**% VICTIMES GRAVES/VICTIMES  
VARIATIONS SELON LES REGROUPEMENTS  
POUR CHAQUE CROISEMENT AGE-SEXE (âge > 24 ans)**



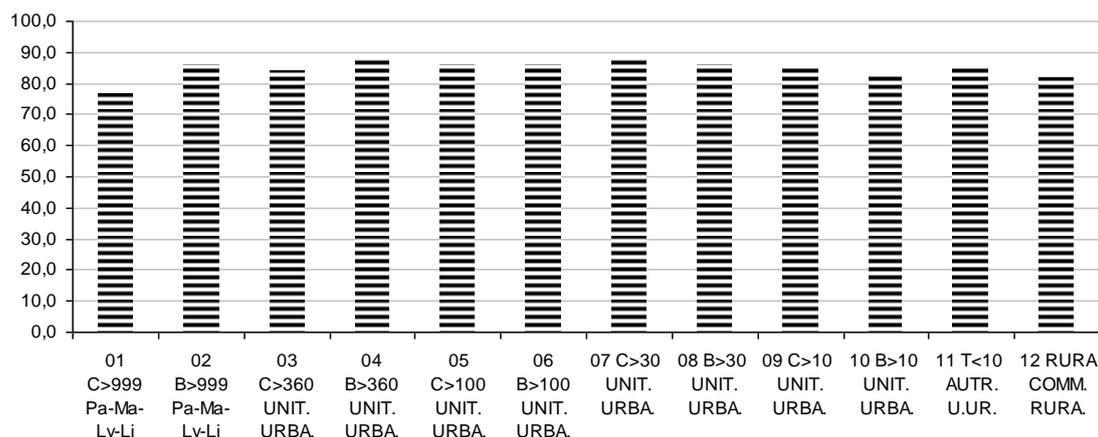
Globalement, les hommes sont plus représentés dans les victimes graves que les femmes sauf pour la tranche d'âge des plus de 65 ans pour laquelle les pourcentages sont le plus souvent inférieurs chez les hommes que chez les femmes.

C'est dans la tranche d'âge 18-24 ans, que le différentiel entre les hommes et les femmes est le plus important : +19 points pour 06 B>100 UNIT URBA, +20 pour 08 B>30 et 09 C>10 et jusqu'à +23 pour 10 B>10.

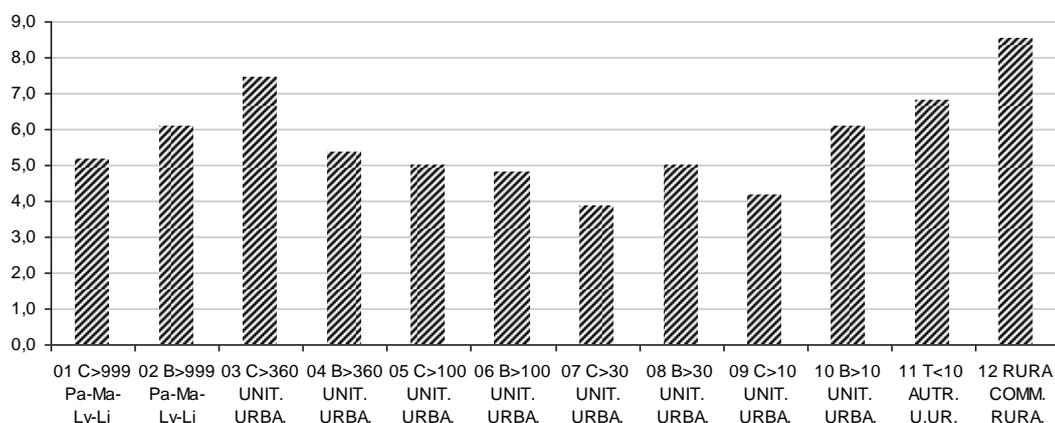
## 19. Accidents et gravité des accidents par mode impliqué

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

% Accidents Véh Léger / Tous Accidents



% Accidents PL et Autres / Tous Accidents



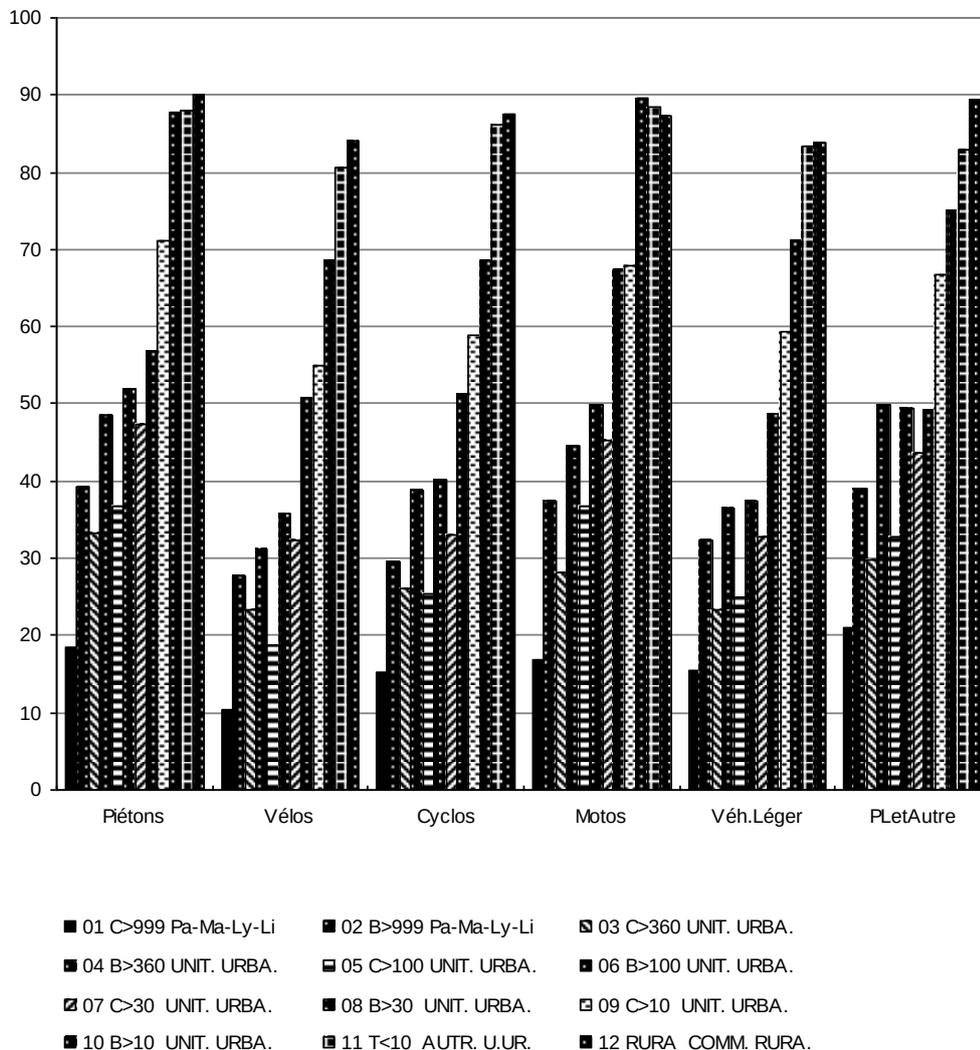
Dans plus de 80% des accidents en unités urbaines, il y a au moins un véhicule léger impliqué (83,6 % en 2014). Cette part est en stagnation par rapport à 2011.

Quel que soit le regroupement observé, cette part est au-dessus des 80 % sauf pour 01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li (76,3 % d'accidents avec au moins un véhicule léger).

La part des PI et autres dans les unités urbaines, elle aussi, stagne entre 2011 et 2014 à un peu moins de 6 % .

En revanche, selon les regroupements observés , cette proportion fluctue : 3,7 % dans le regroupement 09 C>10 UNIT. URBA. contre 7,1 % pour les communes rurales par exemple.

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

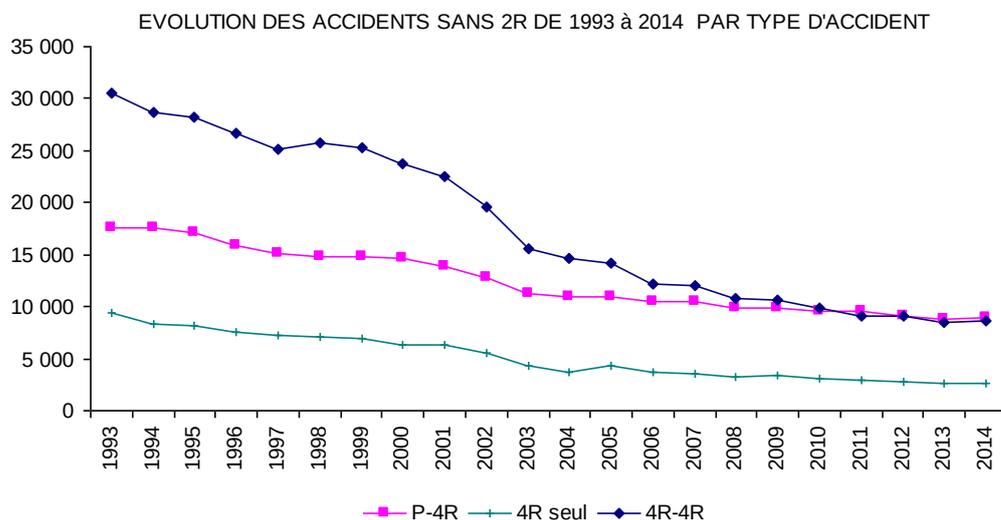


Pour un même groupement, ce sont les accidents impliquant au moins un piéton, une moto ou un PI et autres qui ont les gravités les plus importantes.

La gravité augmente lorsque la taille de l'unité urbaines diminue, elle est supérieure pour les villes banlieues par rapport aux villes centres.

## 20. Accidents et gravité des accidents selon les types d'accidents

### 20.1 Séries chronologiques

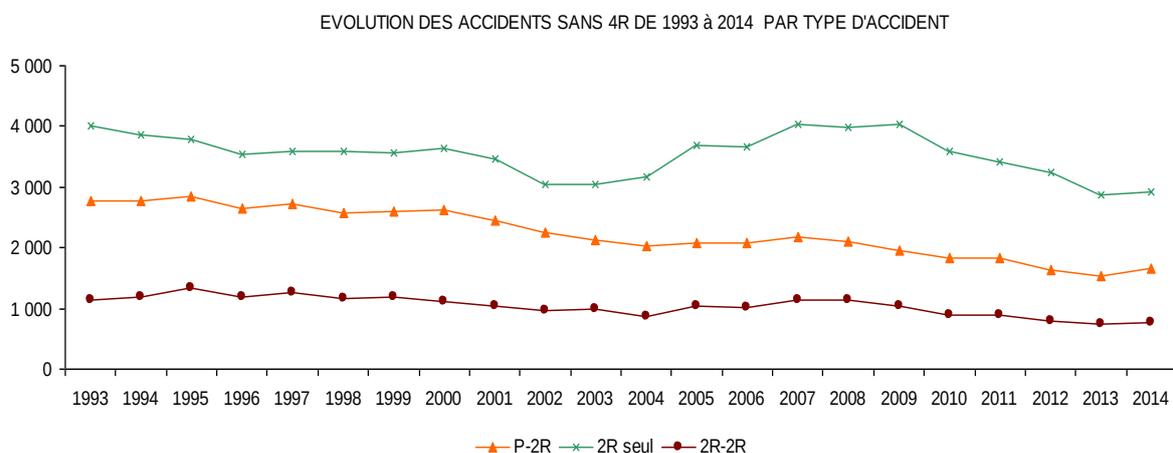


Le graphique ci-avant montre des tendances à la baisse pour tous les accidents impliquant au moins un 4 Roues.

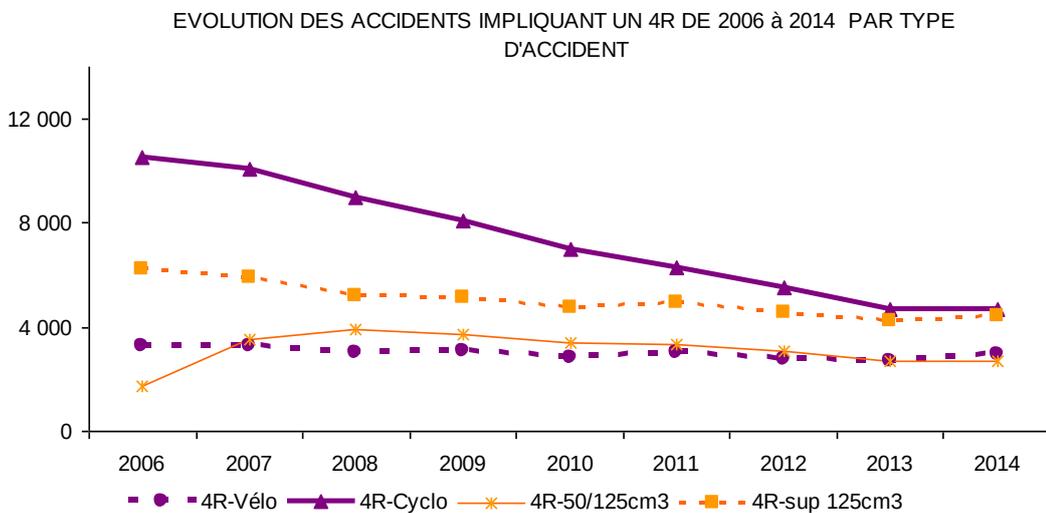
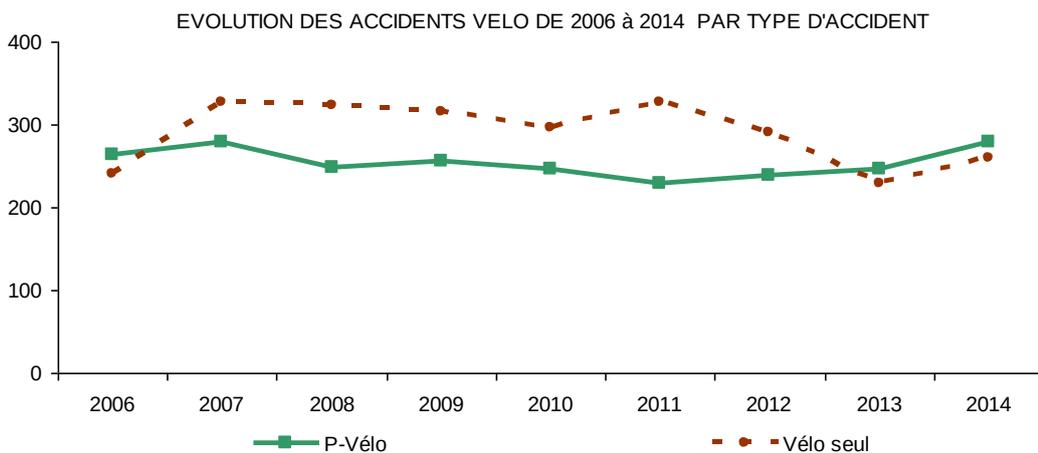
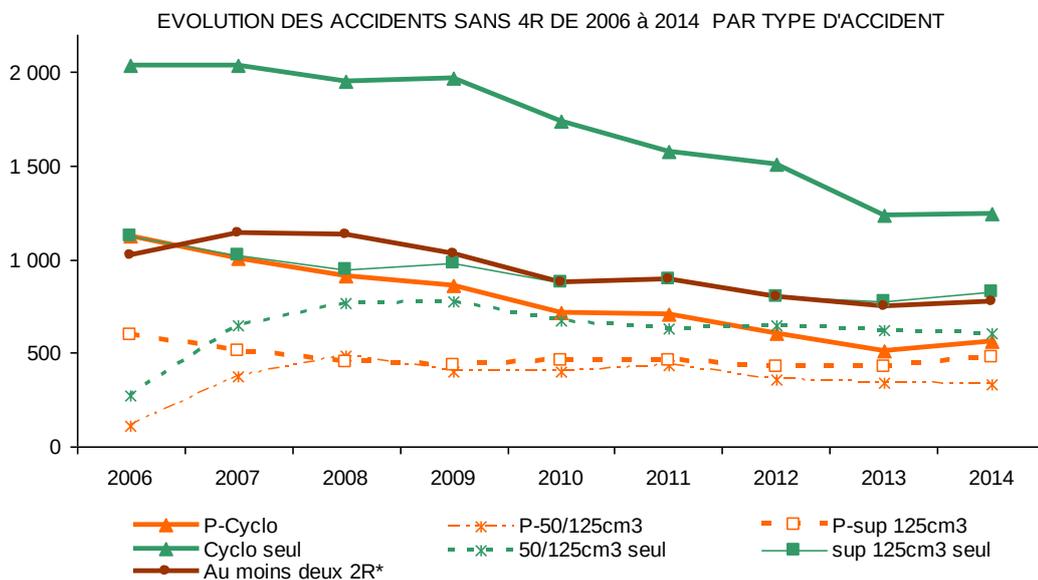
Les évolutions moyennes par an de 2005 à 2014 confirment ces tendances.

TYPE D'ACCIDENT	Evolution annuelle moyenne 2005-2014
P-4R	-2,2 %
4R seul	-5,5 %
4R-4R	-5,5 %
<b>FRANCE AGGLO</b>	<b>-4,1 %</b>

Pour les accidents impliquant au moins un deux roues (sans distinction) comme le montre le graphique ci-dessous, on ne constate pas de diminution.



Afin de pouvoir étudier plus finement et plus justement les évolutions accidents 2 roues, ceux-ci ont été découpés en 4 parties. A partir de 2006, les répartitions sont alors données par les graphiques ci-dessous.



Cette répartition montre que les accidents Piéton-Cyclo, Cyclo seul et 4R-Cyclo diminuent sur la période 2006-2014.

Pour les accidents impliquant un vélo, on constate plutôt une stagnation alors que pour les accidents impliquant uniquement un véhicule de la catégorie 50/125cm<sup>3</sup>, on observe une hausse générale entre 2006 et 2014 mais plutôt une stagnation depuis 2010.

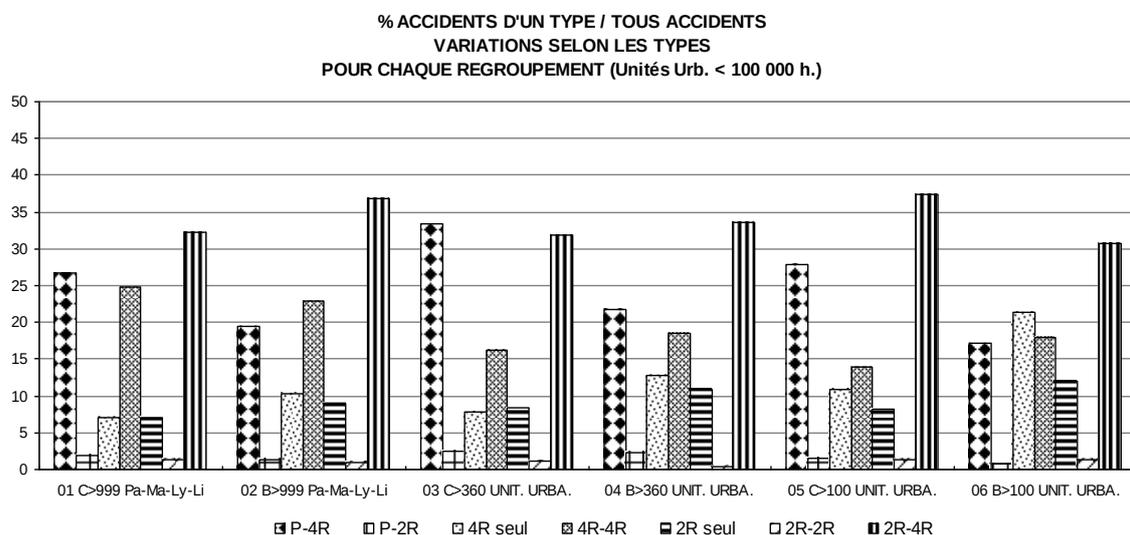
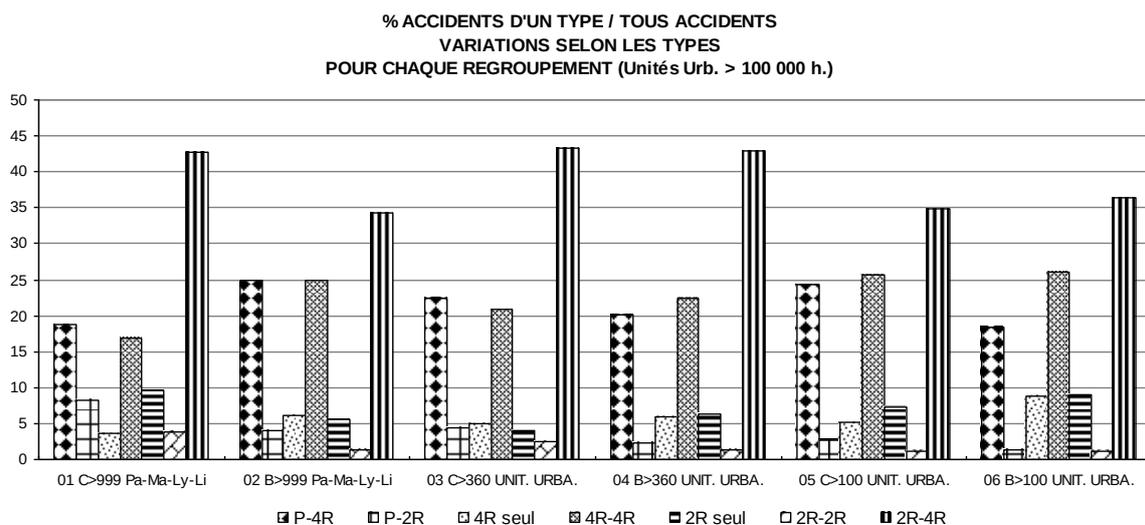
## 20.2 Données 2014

En agglomération, les accidents 4R seul, P-4R et 4R-4R représentent la moitié des accidents. Une différence importante est à noter entre le regroupement 01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li où cette proportion est de 39,4 % et tous les autres regroupements où l'on se situe au minimum à 48,5 % (04 B>360 UNIT. URBA.) et au maximum à 58,6 % (07 C>30 UNIT. URBA.).

Hors agglomération, ce même taux atteint 70,0 %.

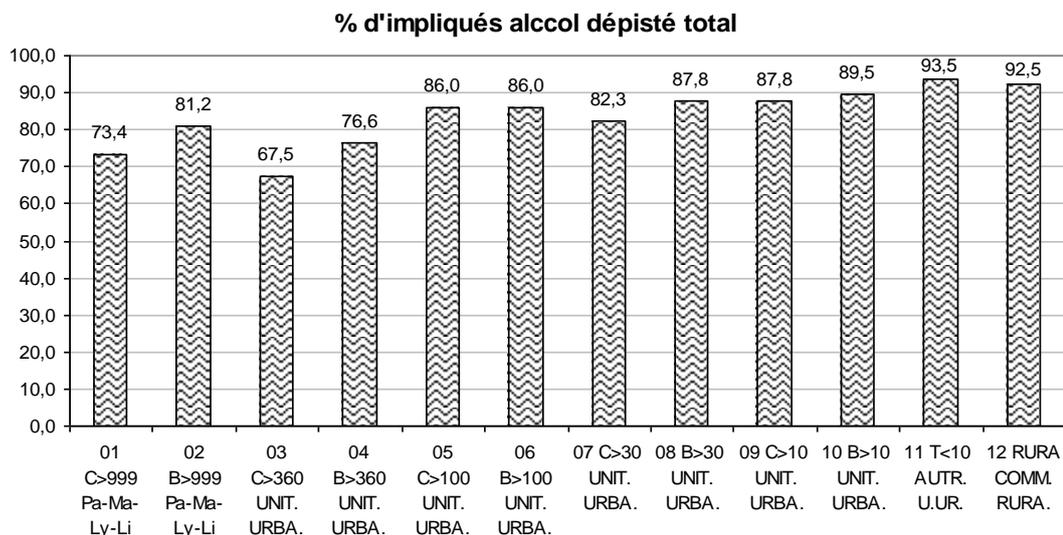
Ensuite, ce sont les accidents 2R-4R qui sont les plus prépondérants en agglomération, ils représentent 37,5 % des accidents, pour seulement 21,0 % hors agglomération.

Globalement, ce sont dans les unités urbaines les plus peuplées que la part de ces accidents est la plus importante.



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

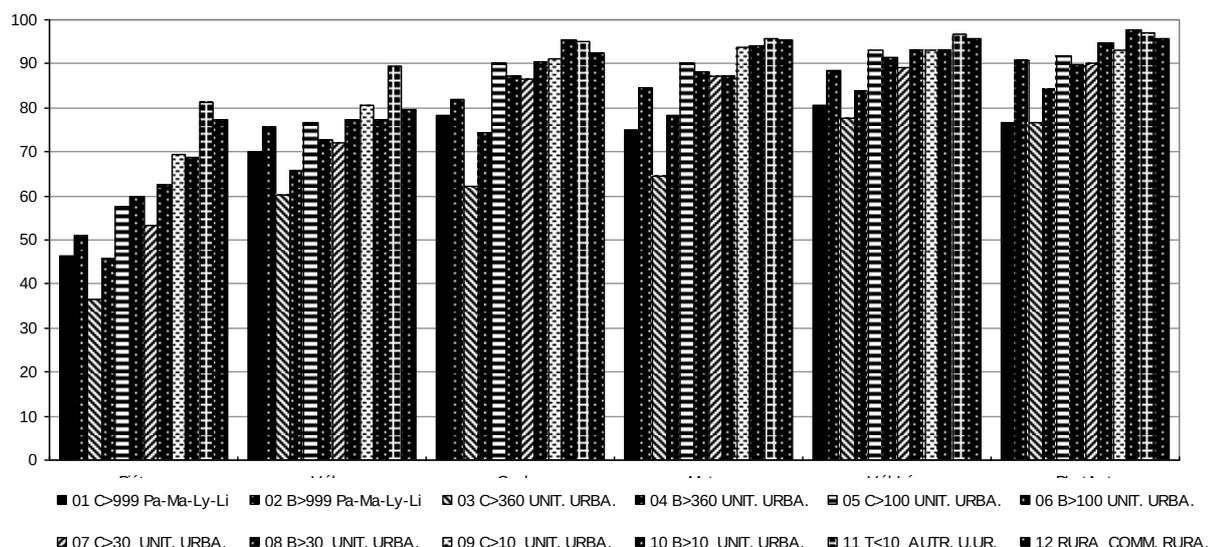
Les impliqués alcool dépistés sont calculés en faisant la somme des « impliqués alcool positif » et des « impliqués alcool négatif ».



A taille d'unité urbaine égale, le taux d'impliqués (conducteurs et piétons confondus) est plus important pour les villes banlieues que les villes centres. Cependant les 73,4 2% d'impliqués dépistés dans les communes centres des unités urbaines supérieures à 999 999 hab. représentent 13 240 impliqués alors que les 92,5 % d'impliqués dépistés des communes rurales ne représentent que 2 059 impliqués.

A noter, qu'au travers de cet indicateur d'impliqués piétons – conducteurs, on constate que l'alcool, au contraire des autres indicateurs, augmente par rapport à 2008 : 78.2% d'impliqués alcool dépistés en 2008 contre 79.3% en 2011 et 80,0 % en 2014.

% IMPLIQUES ALCOOL DEPISTE/IMPLIQUES



Impliqués dépistés pour l'alcool en %	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut	Total
TOUTES AGGLOS	52,5	72,6	82,4	80,6	87,2	86,6	<b>80,0</b>
HORS AGGLO.	70,2	84,9	91,0	91,4	92,7	94,4	<b>92,1</b>
FRANCE ENTIERE	53,5	74,4	83,4	83,8	89,2	90,2	<b>83,6</b>

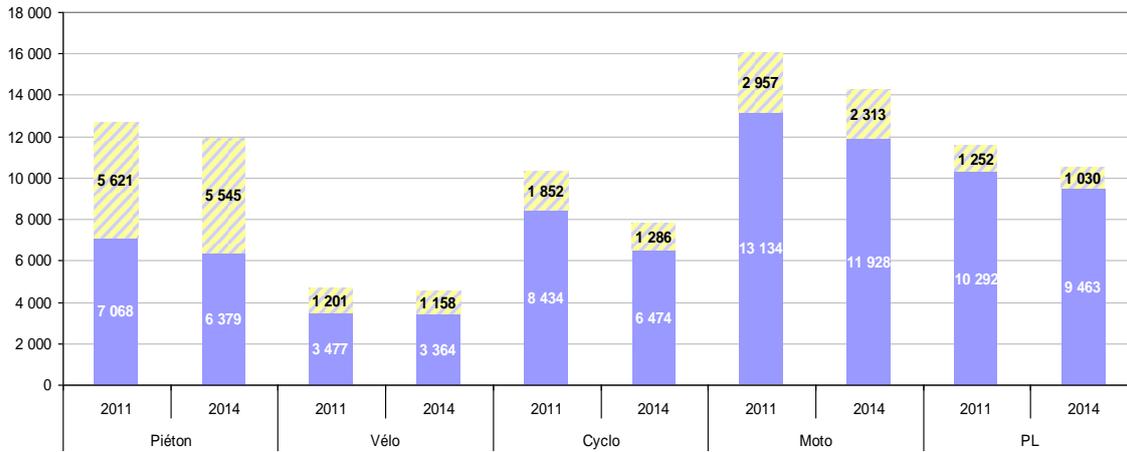
En 2014, 52,5 % des piétons impliqués dans un accident ont fait l'objet d'un dépistage d'alcoolémie en agglomération. Ils étaient 70,2 % hors agglomération.

Ces taux sont plus élevés pour les conducteurs de véhicules légers pour lesquels ils atteignent respectivement 87,2 % et 92,7 %.

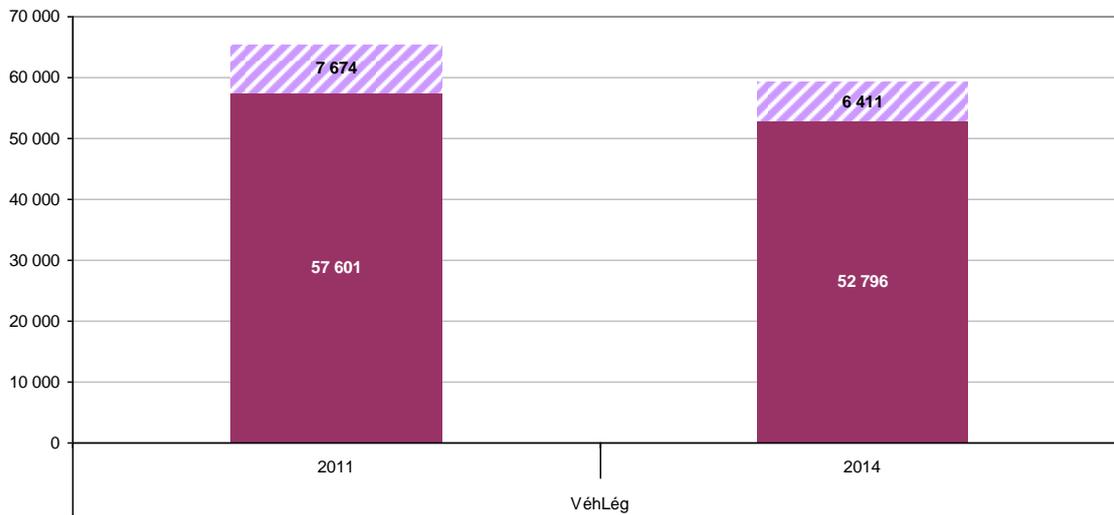
Alors que les taux d'impliqués dépistés ont globalement augmenté par rapport à 2011 pour les cyclos, motos, véhicule léger et PL, ils ont diminué ou stagné pour les cyclistes et les piétons (-2 points).

Si on examine les chiffres (France entière) en valeur absolue et non plus en pourcentage on constate (cf graphiques ci-après) que les nombres d'impliqués dépistés ont diminué dans toutes les catégories en 2014 par rapport à 2011.

Evolution du nombre de conducteurs ou piétons dépistés à l'alcool entre 2011 et 2014



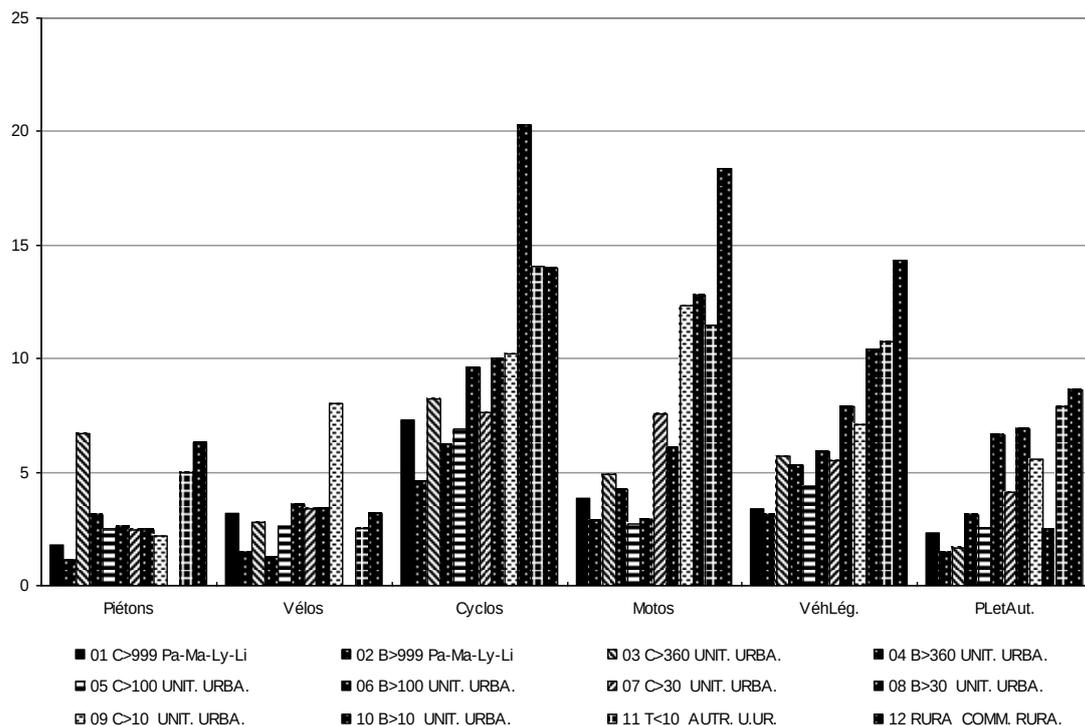
Evolution du nombre de conducteurs de véhicules légers dépistés à l'alcool entre 2011 et 2014



Légende :

- impliqués dépistés à l'alcool : couleur pleine
- impliqués non dépistés à l'alcool : hachures

**% IMPLIQUES ALCOOL POSITIF/IMPLIQUES DEPISTES**



Impliqués positifs à l'alcool en %	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut	Total
TOUTES AGGLOS	2,5	2,7	7,8	4,8	5,0	3,3	<b>4,7</b>
HORS AGGLO.	20,7	3,4	13,6	5,6	8,6	4,6	<b>7,9</b>
FRANCE ENTIERE	3,8	2,9	8,5	5,0	6,3	3,9	<b>5,8</b>

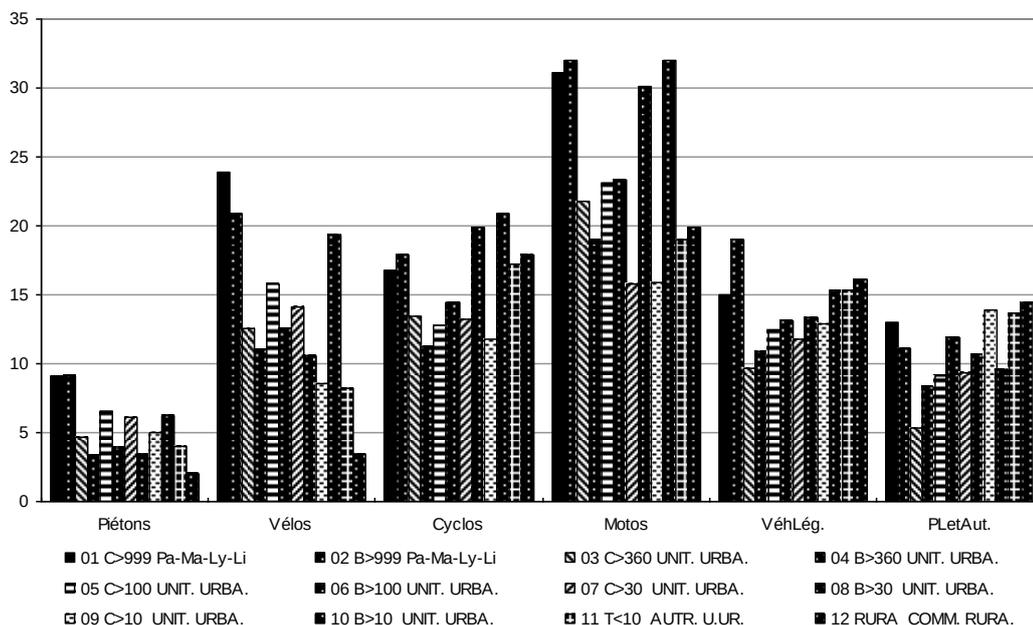
Les taux d'impliqués positifs sont en baisse par rapport à 2011, -0,8 point hors agglomération, -0,1 point en agglomération et -0,3 point au niveau France Entière. C'est pour les usagers de cyclos que les taux quel que soit le regroupement sont les plus élevés : 7,8 % des conducteurs de cyclo dépistés étaient positifs à l'alcool en agglomération, ils étaient 13,6 % hors 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 ».

### 22.1 Impliqués dans des accidents Domicile/travail

% D'IMPLIQUES EN DEPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL/IMPLIQUES



% D'impliqués en Déplacements domicile-travail	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	7,1	17,1	15,4	27,4	14,6	11,0	15,1
HORS AGGLO.	6,1	5,9	21,8	25,9	19,5	11,8	18,7
FRANCE ENTIERE	7,0	15,4	16,2	27,0	16,4	11,4	16,2

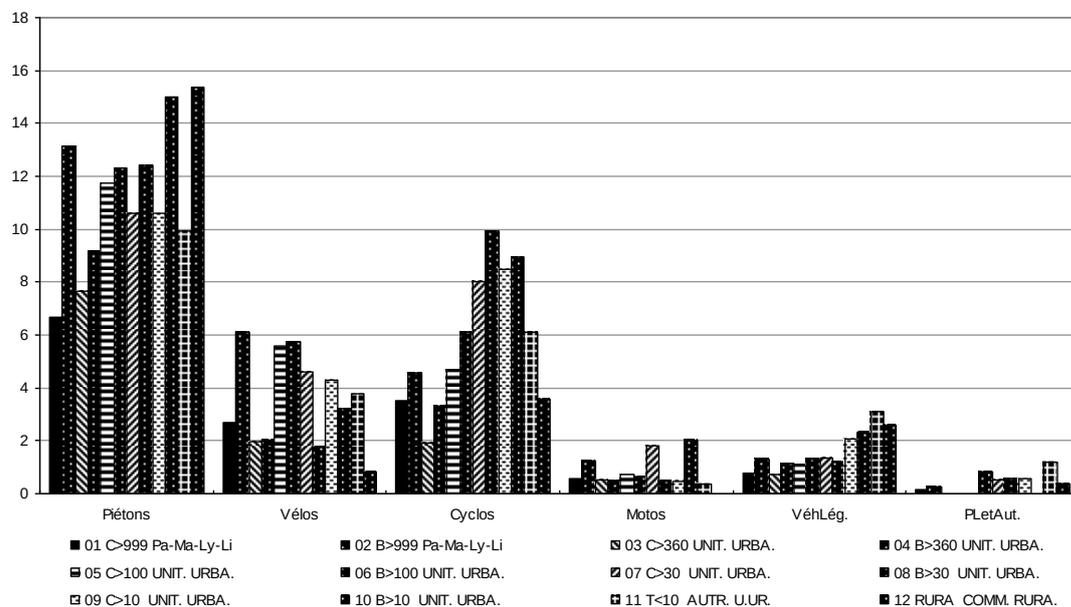
La part d'impliqués en déplacement domicile-travail n'a pas évolué depuis 2011.

La proportion d'impliqués en déplacement domicile-travail est plus élevée chez les deux-roues motorisés que pour les autres catégories de véhicule.

C'est dans les regroupements d'unités urbaines de plus de 1 000 000 d'habitants que les proportions d'impliqués sont les plus importantes quelles que soient la catégorie de véhicule.

## 22.2 Impliqués dans des accidents Domicile/école

### % D'IMPLIQUES EN DEPLACEMENT DOMICILE-ECOLE/IMPLIQUES



% d'impliqués en Déplacements domicile-école	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	10,4	3,9	4,9	0,8	1,2	0,3	<b>2,9</b>
HORS AGGLO.	5,1	1,2	5,5	0,7	1,6	0,2	<b>1,5</b>
FRANCE ENTIERE	10,1	3,5	5,0	0,7	1,4	0,2	<b>2,5</b>

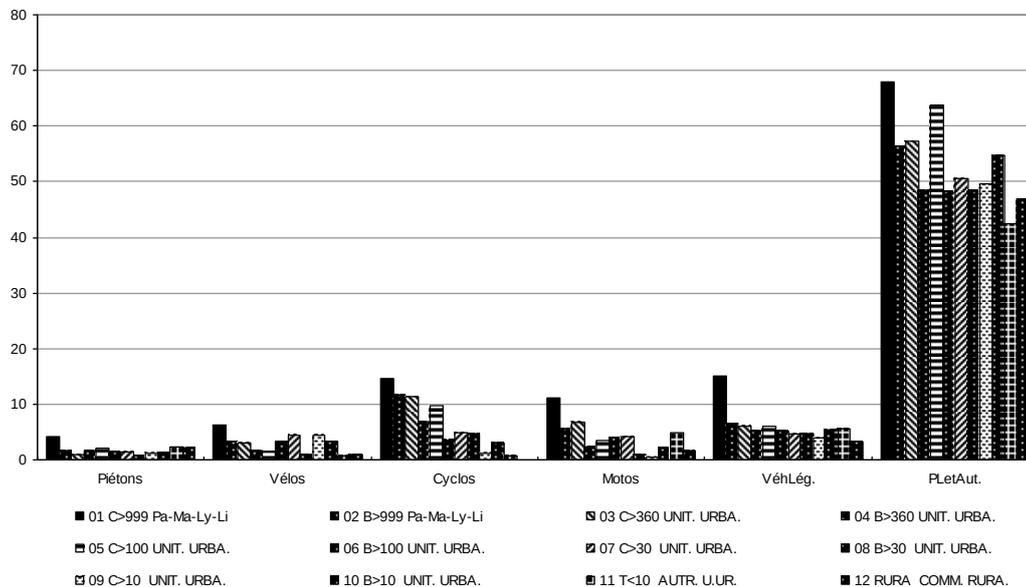
La part d'impliqués en déplacements domicile-école a également stagné depuis 2011.

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

C'est dans les regroupements d'unités urbaines de faible population que les proportions d'impliqués sont les plus importants quelles que soient la catégorie de véhicule.

## 22.3 Impliqués dans des accidents Déplacements professionnels

% D'IMPLIQUES EN DEPLACEMENT PROFESSIONNEL/IMPLIQUES



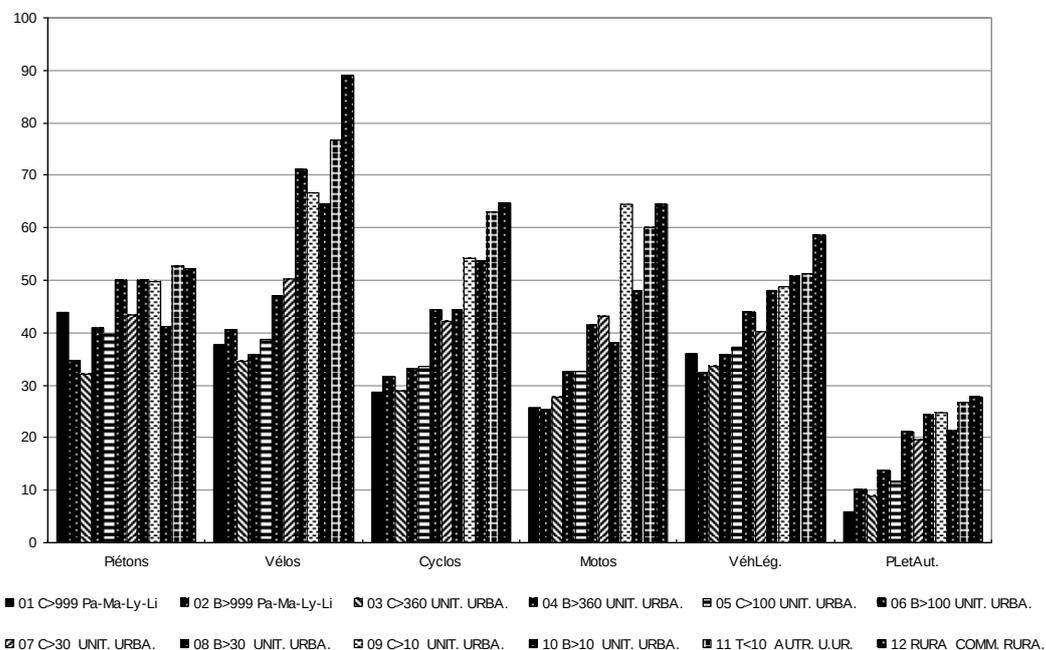
% d'impliqués en Déplacements professionnels	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	2,2	3,6	9,1	6,9	7,5	57,0	<b>10,3</b>
HORS AGGLO.	5,1	0,3	1,0	3,1	5,1	58,4	<b>12,6</b>
FRANCE ENTIERE	2,3	3,1	8,1	5,8	6,7	57,6	<b>11,0</b>

La part d'impliqués en déplacements professionnels a également stagné depuis 2011.

La catégorie « Poids-Lourds » est bien évidemment majoritaire et approche les 70% pour le regroupement 01 C>999 Pa-Ma-Ly-Li (68,0%).

## 22.4 Impliqués dans des accidents Déplacements loisirs

### % D'IMPLIQUES EN DEPLACEMENT LOISIRS/IMPLIQUES



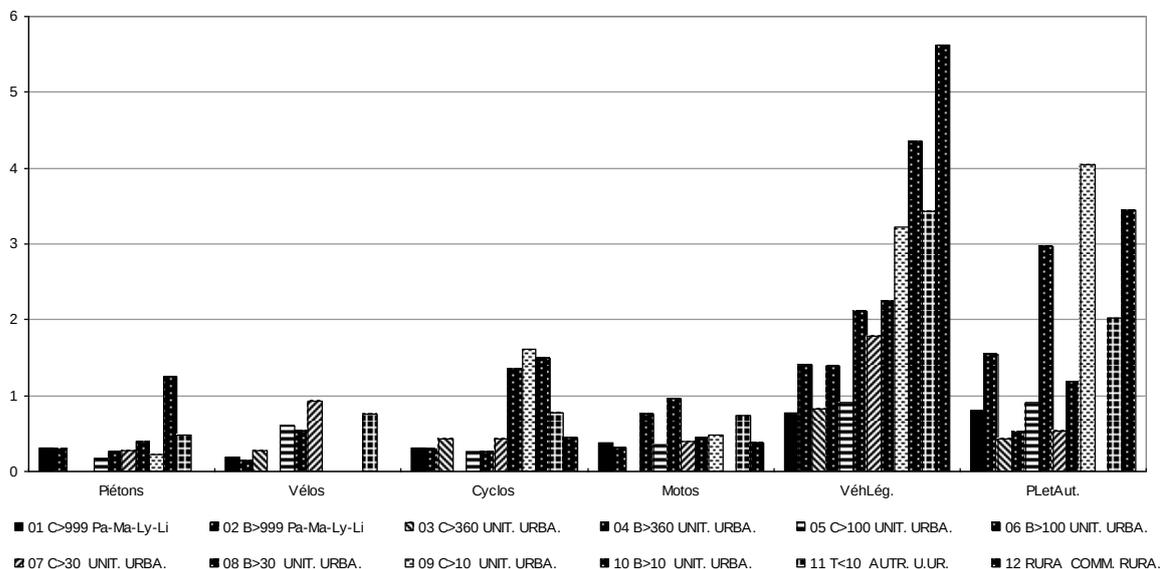
% d'impliqués en Déplacements loisirs	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	41,0	44,3	36,7	31,1	37,7	13,0	<b>35,7</b>
HORS AGGLO.	57,1	79,0	54,4	48,0	48,0	15,7	<b>44,2</b>
FRANCE ENTIERE	41,9	49,4	38,8	36,1	41,4	14,2	<b>38,3</b>

Les taux d'impliqués déplacements loisirs ont très légèrement baissé en 2014 par rapport à 2011.

Cette baisse est surtout constatée pour les usagers « cyclos » (-1,8 point), « motos » (-1,4 point) et « véhicule léger » (-1,2 point).

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

% D'IMPLIQUES EN ETAT DE MALAISE OU DE FATIGUE



% d'impliqués en état de malaise - fatigue	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	0,2	0,3	0,4	0,4	1,5	1,3	<b>1,0</b>
HORS AGGLO.	0,1	1,7	0,9	1,2	5,7	4,1	<b>4,5</b>
FRANCE ENTIERE	0,2	0,5	0,5	0,6	3,0	2,6	<b>2,1</b>

La part d'impliqués en état de malaise-fatigue est très faible en agglomération (1,0 %) et même France entière (2,1 %).

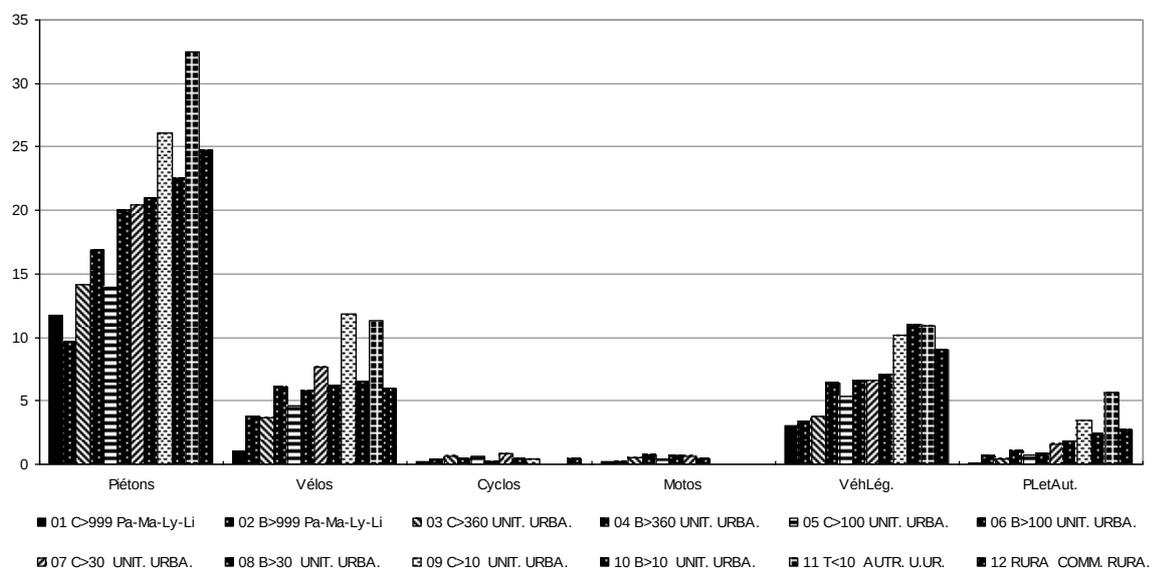
Les usagers « véhicule léger » et « poids-lourds » sont les plus représentés par ce facteur comportemental de l'utilisateur au volant.

Globalement, on constate plus d'impliqués en état de malaise-fatigue dans les unités urbaines peu peuplées que dans celles fortement peuplées, exception faite pour les usagers « motos ».

## 24. Impliqués piétons – conducteurs séniors

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

### % D'IMPLIQUES SENIORS



% d'impliqués séniors	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut.	Total
TOUTES AGGLOS	14,9	4,3	0,4	0,3	5,0	1,0	<b>5,1</b>
HORS AGGLO.	9,1	10,1	0,6	0,2	5,3	1,7	<b>4,2</b>
FRANCE ENTIERE	14,6	5,2	0,4	0,3	5,1	1,4	<b>4,8</b>

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

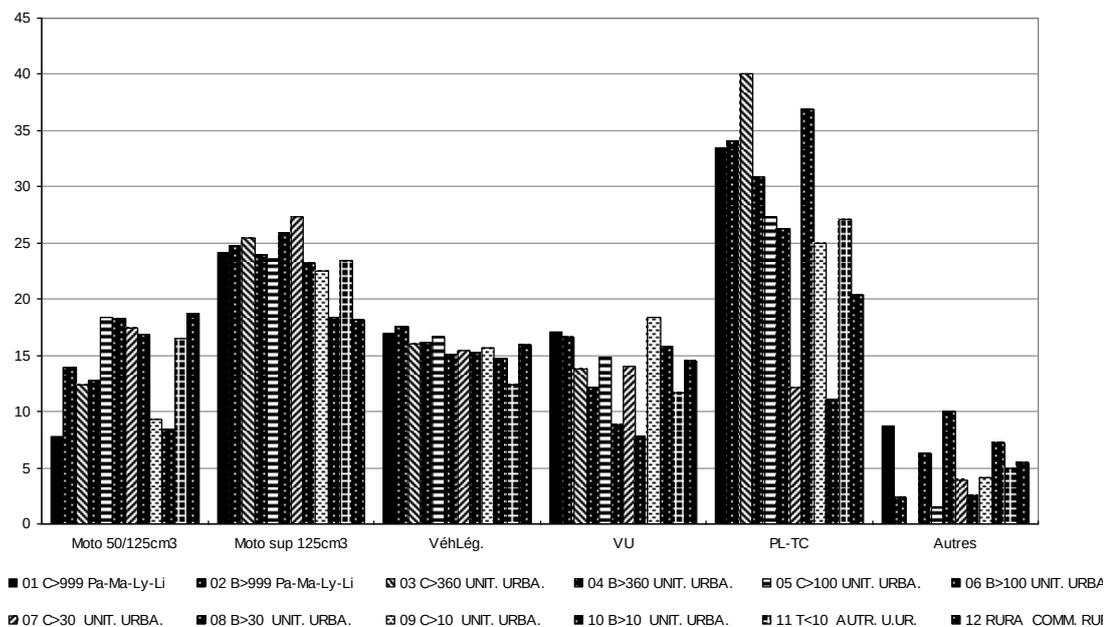
Pour les usagers « Poids-Lourds », elle représente environ 1 %, pour les « Véhicule léger » 5 % et environ 15 % pour les piétons.

Globalement, on constate plus d'impliqués séniors dans les unités urbaines 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.

### % D'IMPLIQUÉS CONDUCTEURS NOVICES



% d'impliqués conducteurs novices	Moto 50/125cm3	Moto sup 125cm3	VéhLég	VU	PL-TC	Autres.	Total
TOUTES AGGLOS	11,6	24,2	16,4	15,0	30,9	4,1	<b>17,1</b>
HORS AGGLO.	12,7	22,1	16,3	14,7	28,4	15,5	<b>17,3</b>
FRANCE ENTIERE	11,7	23,5	16,4	14,9	29,6	10,0	<b>17,2</b>

La part d'impliqués conducteurs novices est constante selon les milieux aux alentours de 17 % en agglomération ou pour le France entière.

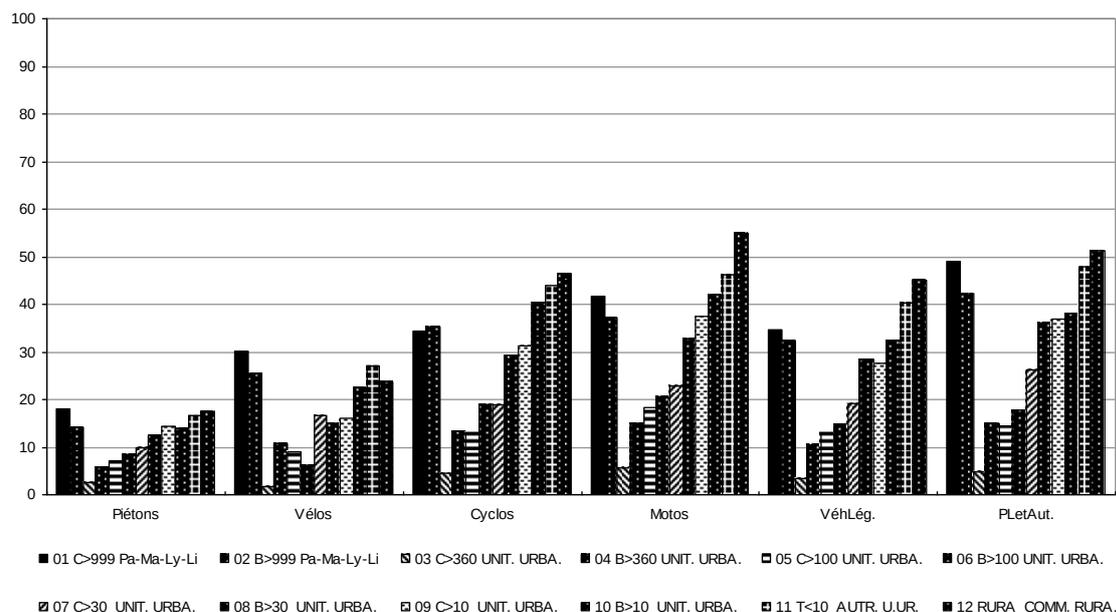
Les usagers « Poids-Lourds et Transports en commun » sont les plus représentés avec une proportion de 30 % d'impliqués conducteurs novices quel que soit le milieu. Les conducteurs novices de « motos sup 125cm3 » représentent presque ¼ des accidents de cette catégorie.

Globalement, on constate plus d'impliqués conducteurs novice dans les unités urbaines fortement peuplées que dans celles faiblement peuplées.

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

Les impliqués drogue dépistés sont calculés en faisant la somme des « impliqués drogue positif » et des « impliqués drogue négatif ».

### % D’IMPLIQUES DEPISTES DROGUE/TOTAL IMPLIQUES



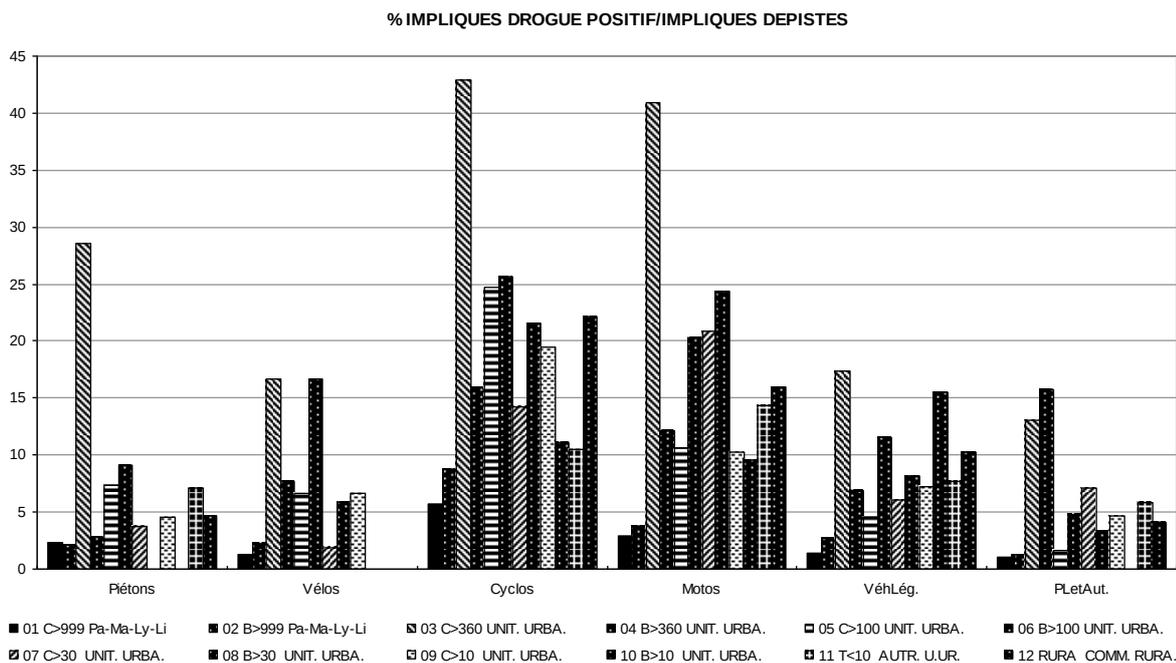
Impliqués dépistés pour la drogue en %	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut	Total
TOUTES AGGLOS	12,5	19,1	26,5	33,2	25,1	35,0	<b>24,9</b>
HORS AGGLO.	29,5	30,6	39,2	45,2	44,2	52,3	<b>44,8</b>
FRANCE ENTIERE	13,4	20,8	28,0	36,7	31,9	43,0	<b>30,8</b>

En 2014, 24,9 % des usagers impliqués dans un accident ont fait l’objet d’un dépistage de drogue en agglomération. Ils étaient 44,8 % hors agglomération.

Cette différence se retrouve dans chaque catégorie d’usager mais plus particulièrement chez les piétons : 12,5 % d’impliqués dépistés drogue en agglomération contre 29,5 % hors agglomération.

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 d’unités urbaines de plus de 1000 000 d’habitants (villes centres et banlieues)
- A partir du regroupement 03 C>360 UNIT URBA., une proportion d’impliqués dépistés drogue qui augmente au fur et à mesure que la population des regroupements baisse.



Impliqués positifs à la drogue en %	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VéhLég.	PLetAut	Total
TOUTES AGGLOS	3,6	2,6	12,3	6,8	4,3	2,7	<b>5,2</b>
HORS AGGLO.	20,8	4,9	17,8	6,3	7,1	3,8	<b>6,9</b>
FRANCE ENTIERE	5,7	3,1	13,2	6,6	5,7	3,4	<b>5,9</b>

C'est pour les usagers de cyclos que les taux quel que soit le regroupement sont les plus élevés : 12,2 % des conducteurs de cyclo dépistés étaient positifs à la drogue en agglomération, ils étaient 17,8 % hors agglomération.

A noter que pour chaque usager, le regroupement 03 C>360 UNIT URBA. représentent toujours la proportion d'impliqués dépistés positif à la drogue la plus importante ; à plus de 40 % chez les deux-roues motorisés.