

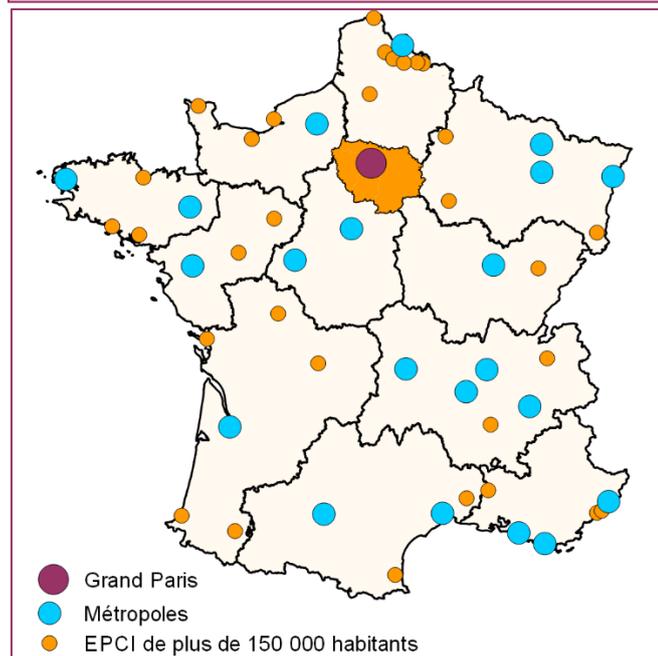
Les territoires urbains

56 % des personnes tuées en territoires urbains le sont en agglomération, contre 44 % hors agglomération.

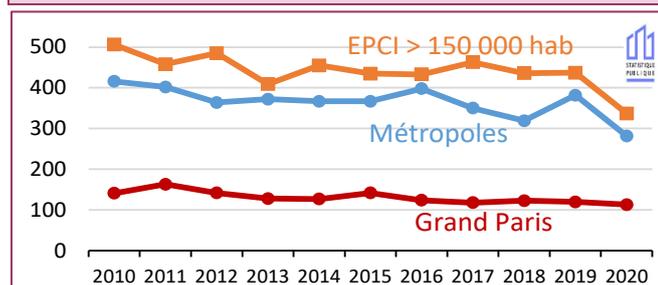
Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
28 400	732	34 722	2
* Nombre de tués pour 100 blessés dans les territoires urbains			
Evolution moyenne annuelle**		2019 à 2020	2010 à 2019
Tués en territoires urbains		- 22,0 %	-1,4 %
Tués hors territoires urbains		- 21,5 %	- 2,6 %
Tués France métropolitaine		- 21,7 %	- 2,3 %

**Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées en territoires urbains a baissé en moyenne de -1,4 % par an.

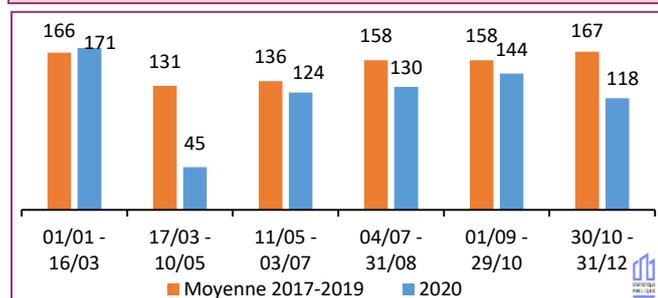
Localisation des territoires urbains selon leur catégorie



Evolution du nombre de personnes tuées dans les territoires urbains depuis 2010



Evolution du nombre de personnes tuées dans les territoires urbains en période confinement/ hors confinement



Les communes de France métropolitaine ont été classées en quatre catégories, selon leur situation au 1^{er} janvier 2020 :

- le **Grand Paris** : Paris, les communes de la petite couronne et quelques communes isolées de la grande couronne ;
- les **Métropoles** : les communes des 21 Métropoles hors Grand Paris ;
- les **EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) de plus de 150 000 habitants** : les communes des EPCI de plus de 150 000 habitants qui ne sont pas des Métropoles, ainsi que l'ensemble des EPCI de la grande couronne (y compris ceux de moins de 150 000 habitants) ;
- les **territoires ruraux** (présentés en pages 34 et 35) : les autres communes.

Chacune de ces catégories comprend l'intégralité du territoire des communes concernées, c'est-à-dire à la fois des zones en agglomération et des zones hors agglomération (routes hors agglomération et autoroutes).

Cette fiche porte sur **les trois** premières catégories précitées, sous l'appellation « **Les territoires urbains** ».

Avec 732 personnes tuées en 2020, les territoires urbains concentrent 29 % de la mortalité routière nationale. En parallèle, les territoires urbains rassemblent 49 % de la population. La part des personnes blessées est toutefois bien plus élevée puisque 62 % des personnes blessées le sont dans ces territoires. Cela induit une gravité de 2 personnes tuées pour 100 blessées, quatre fois plus faible que dans les territoires ruraux.

Le bilan sur la dernière décennie montre une baisse de - 31 % du nombre de personnes tuées, dont les deux tiers concernent l'évolution spécifique de 2020.

Sur la période 2010 à 2019, la baisse du nombre de personnes tuées est deux fois plus faible dans les territoires urbains que dans les territoires ruraux.

Spécificités de l'année 2020

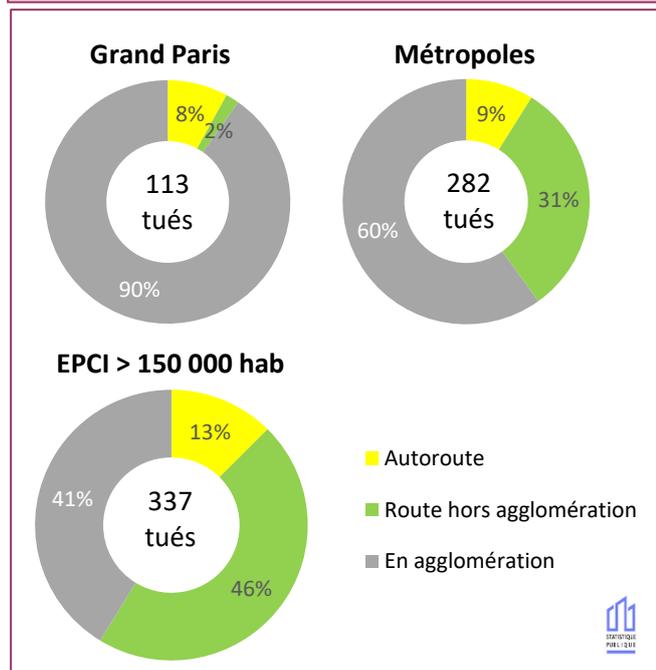
La comparaison de l'année 2020 aux trois années précédentes montre une baisse légèrement plus faible que les territoires ruraux (- 20 % contre - 25 %). Pendant les périodes de confinement, l'écart est similaire. C'est sur les périodes du 11 mai au 3 juillet et en septembre-octobre qu'on observe une différence d'évolution de la mortalité (- 9 % en territoires urbains contre - 25 % en territoires ruraux).

L'évolution 2020 de la mortalité comparée à la moyenne 2017-2019 montre des disparités fortes selon le périmètre : **une baisse faible sur le Grand Paris (- 7%)**, dans la moyenne pour les Métropoles (- 19 %) et **plus forte et semblable aux territoires ruraux pour les EPCI de plus de 150 000 habitants (- 24 %)**.

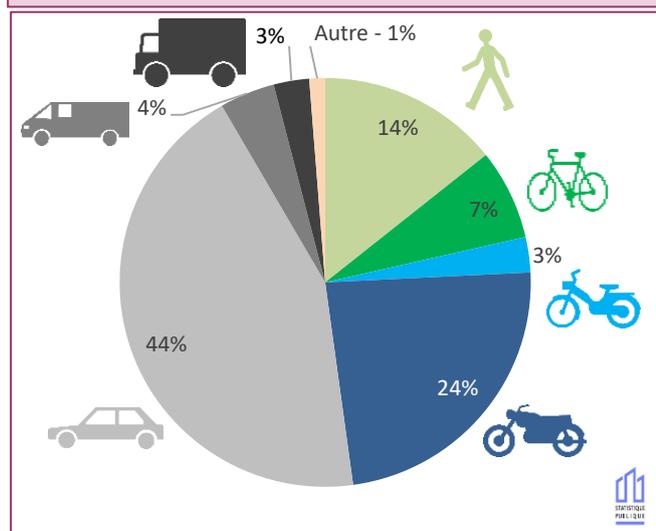
Répartition des personnes tuées et blessées (2020) et de la population (2018) selon le territoire

	Tués		Blessés		Population (Mhab)	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Grand Paris	113	4 %	13 261	24 %	7,1	11 %
Métropoles	282	11 %	11 822	21 %	12,4	19 %
EPCI>150 000 hab	337	14 %	9 639	17 %	11,9	18 %
Territoires ruraux	1 809	71 %	21 114	38 %	33,4	52 %
Total	2 541	100 %	55 836	100 %	64,8	100 %

Répartition des personnes tuées dans les territoires urbains selon le milieu



Répartition des personnes tuées hors agglomération dans les territoires urbains selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo+EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	46	23	9	76	141	14	9	4	322
Blessés	129	197	153	1 738	5 920	508	124	112	8 881

La gravité

La gravité diffère selon les territoires urbains – en lien avec la répartition selon le milieu routier (la gravité en agglomération étant plus faible que celle hors agglomération). Concernant les personnes tuées, le Grand Paris concentre 15 % des décès des territoires urbains. Mais concernant les blessés, 38 % le sont dans le Grand Paris, en partie car l'enregistrement des accidents est plus systématique à Paris. La gravité dans le Grand Paris est plus faible que dans les autres territoires urbains avec une personne tuée pour 100 blessés, contre deux dans les Métropoles et trois dans les EPCI de plus de 150 000 habitants.

Selon le territoire et le milieu routier

56 % des personnes tuées le sont en agglomération : cette part est bien plus élevée qu'au niveau national, ce qui est logique étant donné les territoires observés. Cependant **44 % de la mortalité demeure hors agglomération** (notamment 59 % dans les EPCI de plus de 150 000 habitants). Pour les personnes blessées, la part de l'agglomération est majoritaire (74 % des victimes).

Hors agglomération

Hors agglomération, la moitié des personnes tuées sont des usagers vulnérables. La part de motards atteint 24 % de la mortalité, et même 30 % dans les Métropoles. A noter que bien qu'on soit hors agglomération, une personne tuée sur cinq est un piéton ou un cycliste.

Entre 2019 et 2020, la mortalité de tous les modes a baissé, exceptée celle des cyclistes (19 cyclistes tués en 2019 et 23 en 2020).

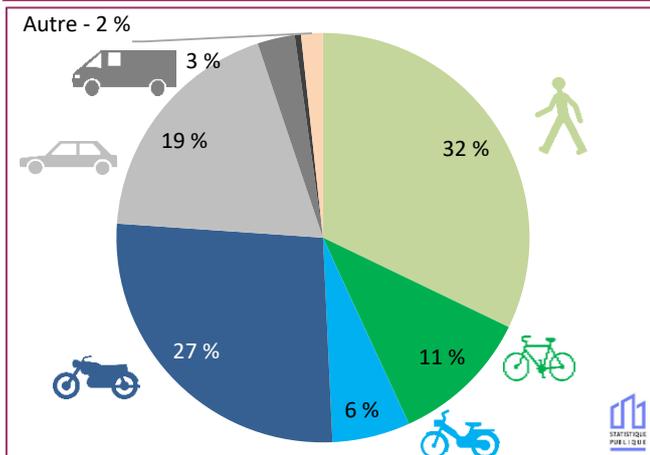
La répartition des **personnes blessées** est très différente puisque les modes actifs (piétons et vélos) ne représentent que 4 % des victimes enregistrées par les forces de l'ordre – **la part automobilistes et 2RM passant quant à elle à neuf blessés sur dix.**

Les classes d'âge les plus concernées **sont les 18-24 ans et 25-34 ans** (chaque classe rassemblant 20 % des personnes tuées), puis les 45-54 ans. Ce sont les 0-17 ans et les 65-74 ans qui sont les moins représentées (4 % et 6 %). La répartition a peu changé entre 2019 et 2020 (légère baisse avec passage de 8 % à 6 % pour les 65-74 ans). Pendant le 1^{er} confinement, parmi les 18 personnes tuées, 14 avaient entre 18 et 34 ans et 4 entre 35 et 64 ans.

42 % des personnes tuées le sont dans un accident à deux véhicules et 32 % dans un accident sans tiers. Ces proportions sont les mêmes qu'en 2019. Les accidents sans tiers atteignent même 41 % dans les Métropoles (46 tués en 2020).

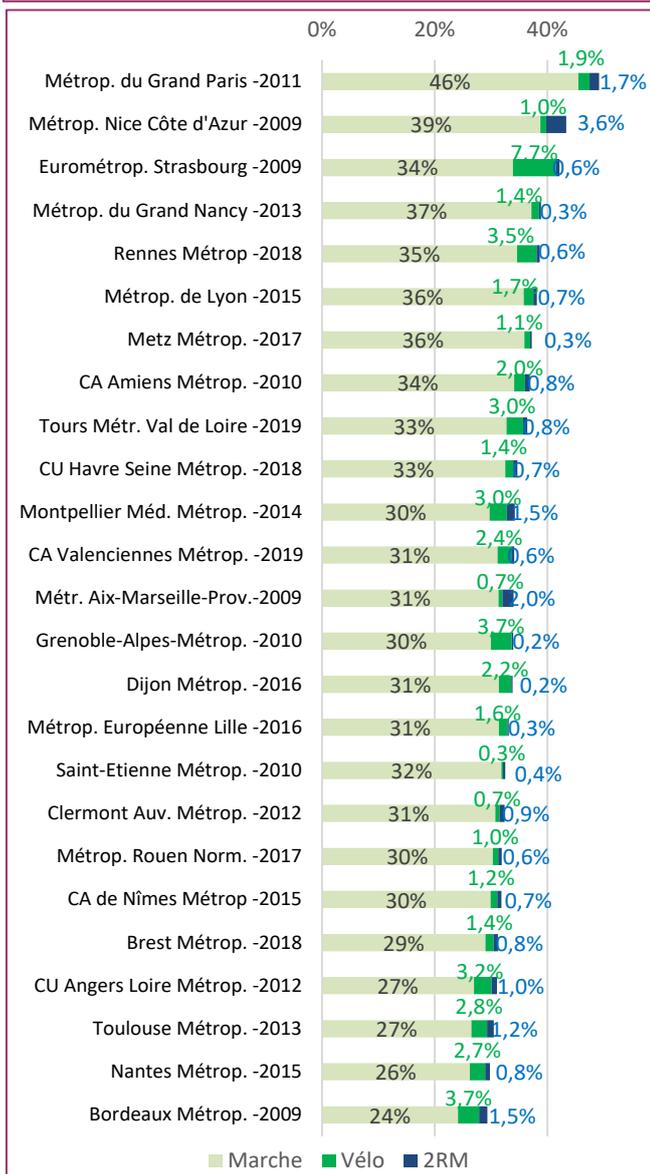
La moitié des blessés l'est dans un accident entre deux véhicules, un quart dans un accident sans tiers, et autant dans un accident à trois véhicules ou plus.

Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains selon l'âge



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	132	45	25	110	77	12	0	9	410
Blessés	5 187	3 695	3 109	4 952	7 669	577	53	599	25 841

Part modale (en nombre de déplacements internes) de la marche, du vélo et des deux-roues motorisés dans quelques agglomérations françaises



En agglomération

56 % de la mortalité des territoires urbains et 74 % des blessés sont localisés en agglomération.

La répartition par mode montre les enjeux des usagers vulnérables :

- une personne tuée sur trois est un **piéton** ;
- une personne tuée sur trois est un **2RM** ;
- une personne tuée sur dix est un cycliste.

Cette répartition de la mortalité a très peu changé entre 2019 et 2020. Ce sont les cyclistes qui connaissent la baisse de mortalité la plus faible (-7 tués, soit -11 %). De plus, concernant les cyclistes, on note une augmentation de +7 % du nombre de cyclistes blessés (contre une baisse de -24 % des blessés non cyclistes).

Les enjeux sont plus marqués pour les 18-24 ans, les 25-34 ans, et les 75 ans et plus (66 à 71 tués pour chaque classe en 2020). L'accidentalité **des 65 ans et plus** est marquée par une **gravité particulièrement élevée** avec **quatre fois plus** de personnes tuées ramenées aux blessés que les 18-64 ans.

La mortalité des 65 ans et plus dans les territoires urbains est en agglomération dans 71 % des cas.

Un quart des personnes tuées l'est dans le territoire du Grand Paris, un tiers dans les EPCI de plus de 150 000 habitants, et le reste (41 %) dans les Métropoles. Cette répartition est similaire quel que soit le mode mais, alors que le Grand Paris ne concentrait que 3 % des automobilistes tués en 2019, cette part monte à 18 % en 2020 (14 parmi les 77 sur l'ensemble des territoires urbains).

Parmi les accidents sans piéton, **42 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers**.

Usagers vulnérables

Le tableau en page de droite des indicateurs en milieu urbain permet de noter des écarts entre territoires. Globalement, les répartitions de 2020 paraissent proches de celles de 2015-2019. Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et 2RM) ont constitué **65 % des personnes tuées en 2020**, proche de la moyenne 2015-2019 qui est à 62 %.

Parmi les 54 agglomérations citées, sur la période 2015-2019, 21 ont une part de piétons supérieure à la moyenne située à 25 % et 22 une part de 2RM supérieure à la moyenne située à 30 %.

Sur la période 2015-2019, **la moyenne de 30 % de 2RM parmi les tués montre un risque particulièrement fort pour cette catégorie puisque leur part modale est de l'ordre de 2 %** (en nombre de déplacements, réalisés exclusivement à l'intérieur du périmètre de la métropole ou de l'EPCI - Données issues de la base unifiée 2019 des Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²)).