

SERVICE
RISQUES ET
SECURITE

Sécurité
Routière et
Déplacements

Août 2013

Communauté urbaine de Cherbourg Étude d'accidentologie 2008-2012



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA MANCHE

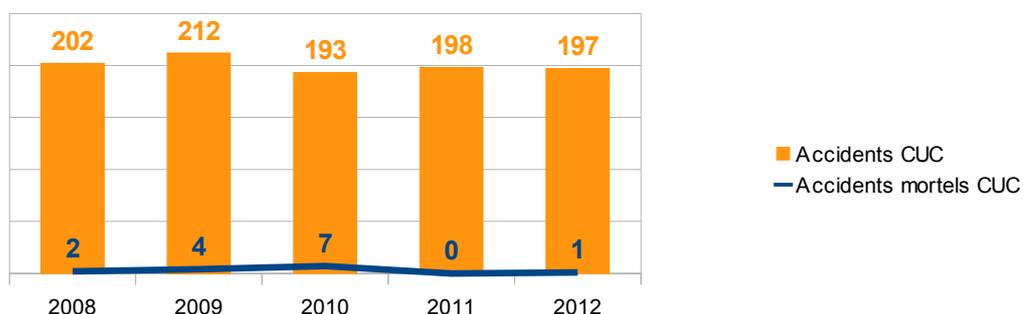
Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Manche

1. DONNÉES GÉNÉRALES D'ACCIDENTOLOGIE 2008-2012

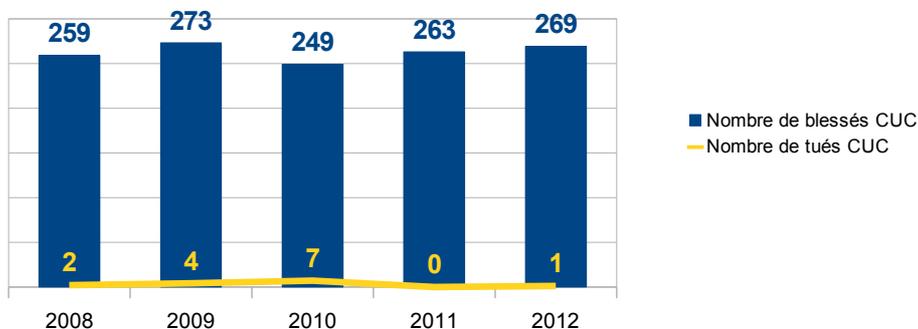
1.1 LES DONNÉES CHIFFRÉES

Le tableau ci-dessous (et les graphiques associés) reprend l'ensemble des données accidents-tués-blessés entre 2008 et 2012 sur le territoire de la communauté urbaine de Cherbourg et dans le département de la Manche.

	Accidents CUC	Accidents Manche	Accidents mortels CUC	Accidents mortels Manche	Nombre de blessés CUC	Nombre de blessés Manche	Nombre de tués CUC	Nombre de tués Manche
2008	202	495	2	47	259	678	2	49
2009	212	501	4	34	273	657	4	35
2010	193	496	7	44	249	656	7	46
2011	198	526	0	35	263	678	0	37
2012	197	467	1	34	269	636	1	36
Total 2008-2012	1002	2485	14	194	1 313	3305	14	203



Le nombre d'accidents annuel est stable sur la période d'étude, de l'ordre de 200 par an et représente en moyenne 42% du nombre d'accidents du département de la Manche.

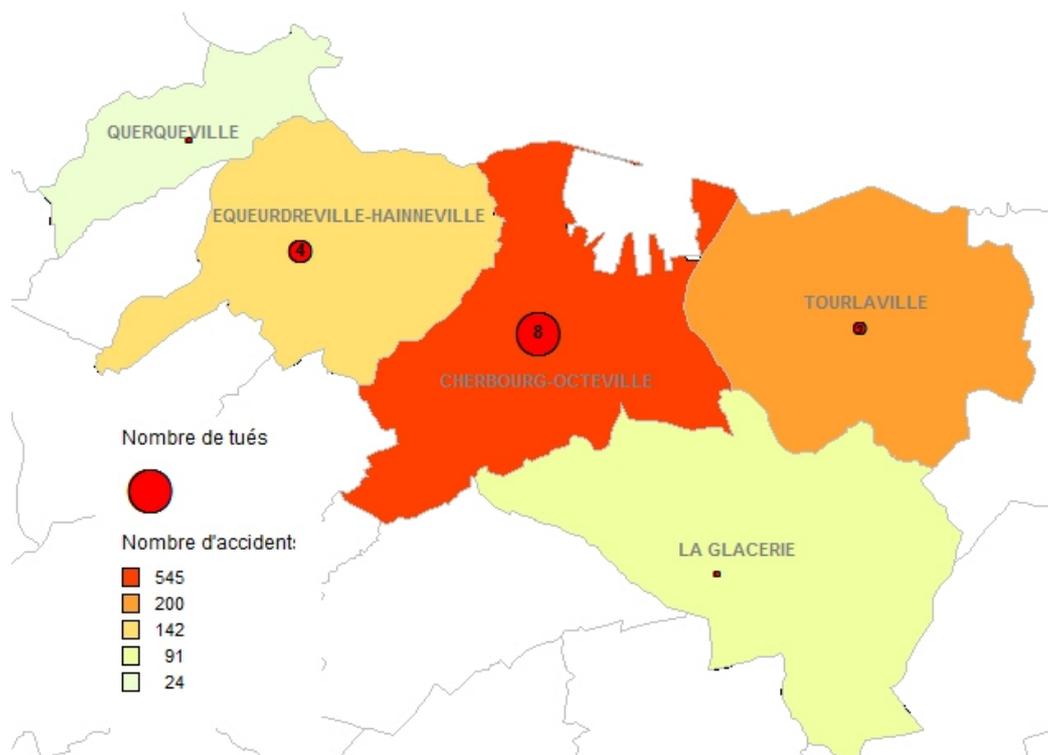


La courbe du nombre de blessés est relativement stable également, tandis que celle des tués fluctue sur la période, mais les chiffres sont très faibles.

Sur la période 2008-2012, la tendance globale est à la stabilité, tant au niveau du nombre d'accidents que de celui des victimes.

1.2 LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

La répartition des accidents au sein de la CUC est très disparate : la moitié des accidents sont situés sur Cherbourg-Octeville tandis que Querqueville en enregistre seulement 2%.

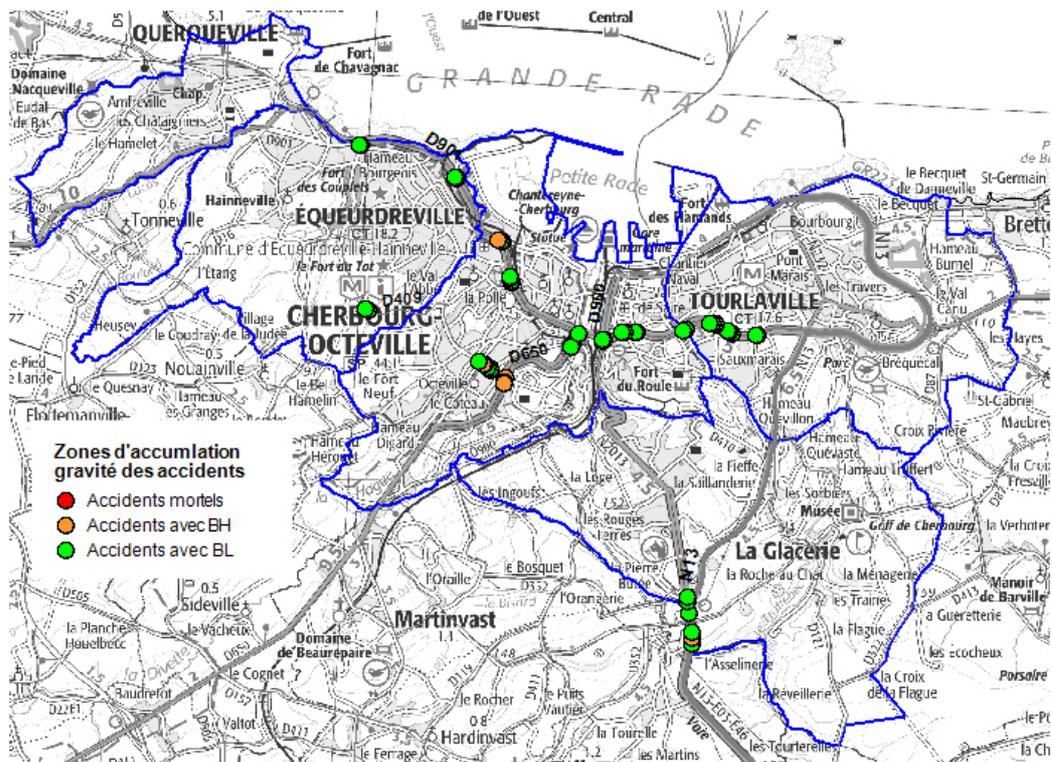


Sur l'ensemble du territoire de la CUC, huit voies ont enregistré au moins 20 accidents entre 2008 et 2012, soit en moyenne, 5 accidents par an, données reprises dans le tableau ci-dessous :

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels
RD901	166	3
RD900	53	0
RD650	38	1
RD409	35	2
RN13	33	0
VC – les Rouges Terres	28	0
VC – rue du Val de Saire	26	0
VC – av. de Normandie	20	1

La RD901, voie traversant la CUC d'est en ouest et supportant le plus fort trafic (18 600 veh/j), est la plus touchée : 166 accidents enregistrés en cinq ans, soit plus de 30 par an.

L'analyse des zones d'accumulations d'accidents (ZAAC) menée sur les cinq axes les plus touchés décèle 16 ZAAC, comprenant 121 accidents au total, avec une gravité relativement faible (17 blessés hospitalisés, 3 tués) et qui sont pour la plupart la conséquence directe d'un fort trafic urbain. Ces 16 zones figurent sur la carte ci-après :

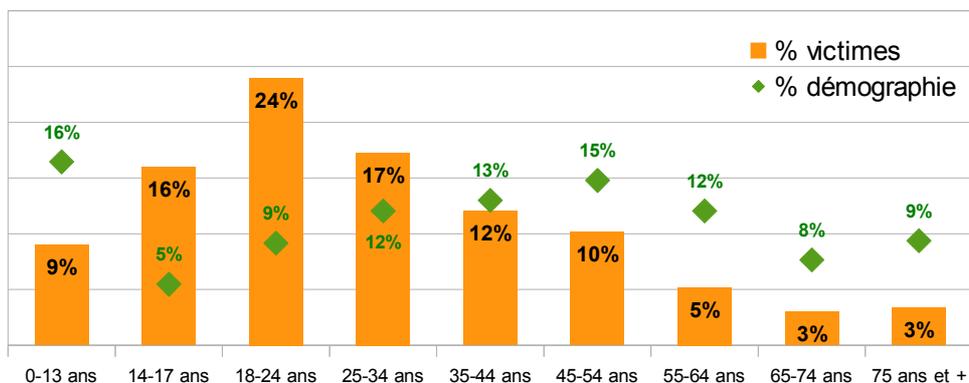


Les accidents dans la communauté urbaine de Cherbourg se produisent majoritairement sur les communes de Cherbourg-Octeville et Tourlaville, et notamment sur la RD 901 qui traverse ces deux communes.

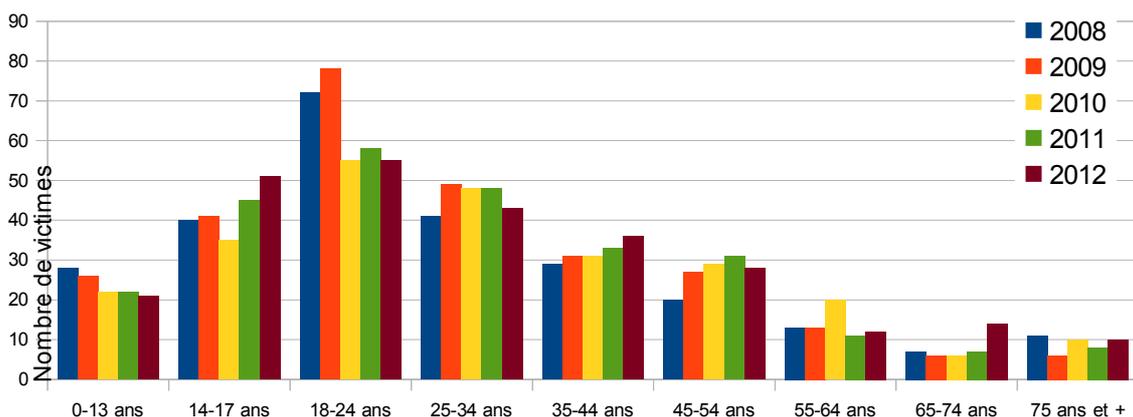
2. ANALYSE DES CHIFFRES DE L'ACCIDENTOLOGIE 2008-2012

2.1 QUI ?

Le graphique ci-dessous montre la part de victimes (tués + blessés) de chaque classe d'âge, en comparaison avec la part de ces mêmes classes d'âge dans la démographie de la CUC.



On observe une part plus importante de victimes chez les 14-34 ans, alors que ces classes d'âge sont les moins représentées dans la démographie de la CUC (57 % des victimes, 26 % de la population). Cette tendance est globalement la même à l'échelle du département (51 % des victimes, 23 % de la population).



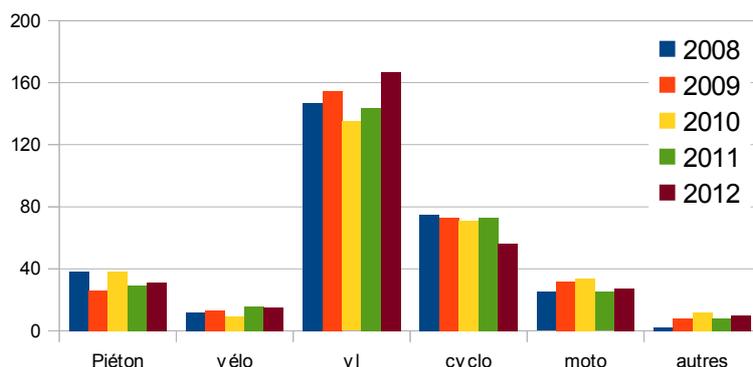
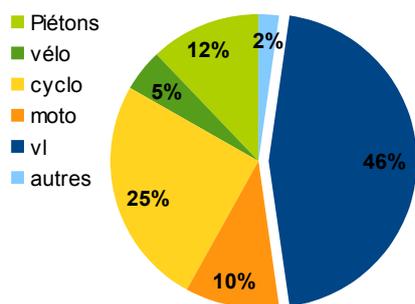
Entre 2008 et 2012, le nombre de victimes est resté stable, mais la tendance est différente selon les classes d'âge des victimes :

- Les catégories jeunes 0-13 ans et 18-24 ans enregistrent une tendance à la baisse de l'ordre de 25% tandis que celle des 14-17 ans est en hausse de 28 % ;
- Les trois catégories – 25-34 ans, 35-44 ans et 45-54 ans – enregistrent une tendance à la hausse ;
- Au-delà de 54 ans, la part de victimes est plus faible et l'évolution est relativement stable, exceptée la forte augmentation enregistrée en 2012 chez les 65-74 ans.

Malgré une baisse assez marquée chez les moins de 14 ans et chez les 18-24 ans, les jeunes restent toujours très exposés au risque routier dans la CUC.

2.2 QUEL MODE DE DÉPLACEMENTS ?

Les graphiques ci-dessous montrent la part des victimes d'accidents corporels dans la CUC selon le mode de déplacement et leur évolution sur la période 2008-2012.



Les véhicules légers, les plus nombreux en circulation, font le plus de victimes. Au cours des cinq années d'étude, le nombre de victimes dans un VL est en augmentation (en moyenne, 150 victimes par an).

La part des victimes de deux-roues motorisés est de 35%, soit 7 points de plus qu'au niveau départemental :

- Le nombre de victimes est beaucoup plus important à cyclo (70 victimes en moyenne par an), mais en baisse sur la période (-25%), baisse essentiellement enregistrée en 2012 ;
- Le nombre de victimes à moto est stable (30 en moyenne).

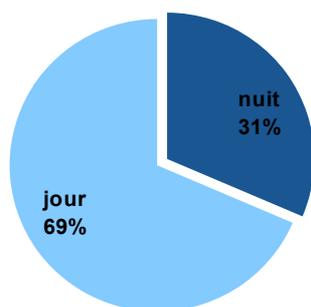
Les piétons représentent la troisième catégorie la plus impliquée :

- Les chiffres sont fluctuants sur les cinq années d'étude, mais globalement, en baisse de 18 points ; en moyenne, on enregistre 35 victimes piétons par an.

Les autres catégories (vélos, poids-lourds, tracteurs et autres modes de transport) sont peu représentées dans l'accidentologie locale.

Le nombre de victimes chez les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représente 52% du nombre de victimes global, soit 8 points de plus qu'au niveau départemental.

2.3 QUAND ?



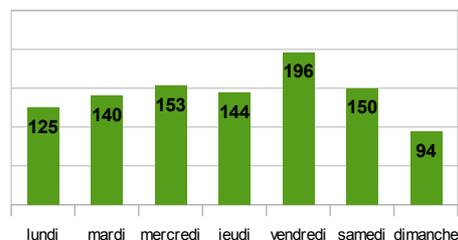
Dans la CUC, les accidents se produisent majoritairement de jour (69%).

On observe 3 pics d'accidentologie dans la journée :

- le premier, entre 7h et 9h le matin, correspondant au trafic de déplacement domicile / travail ;
- le second, correspondant à la tranche horaire du déjeuner ;
- le dernier, et le plus marqué des trois, entre 17h et 19h.

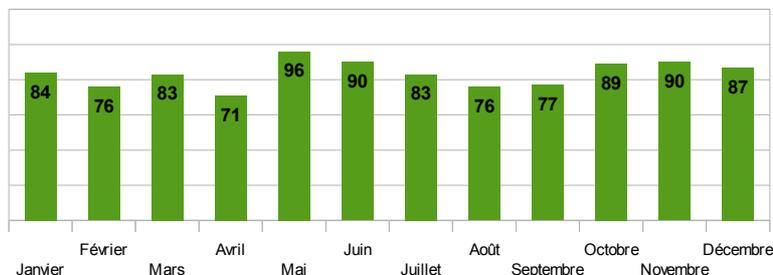
Répartition des accidents selon les jours de la semaine

On observe un pic d'accidents les vendredis et à l'inverse, on en enregistre très peu les dimanches.



Répartition des accidents selon les mois

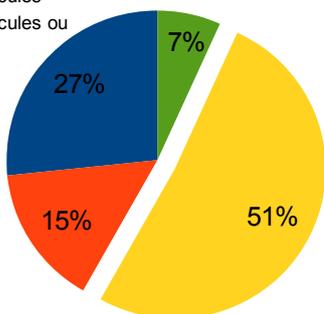
La communauté urbaine de Cherbourg enregistre en moyenne 84 accidents par mois (sur cinq ans) avec un maximum enregistré au mois de mai et un minimum au mois d'avril.



2.4 DANS QUELLES CIRCONSTANCES ?

Nombre de véhicules impliqués et type de collision entre les différents véhicules impliqués

- 1 véhicule seul
- 1 véhicule contre piéton
- 2 véhicules
- 3 véhicules ou plus



	vélo	cyclo	moto	vl	pl
vélo	4				
cyclo	3	12			
moto	0	4	1		
vl	41	187	88	227	
pl	2	2	0	9	0
piétons	3	9	4	128	3
Un seul véhicule	16	108	39	244	3
Ensemble	67	317	132	796	15

La moitié des accidents résultent d'une collision entre deux véhicules. Dans ce cas, il s'agit le plus souvent d'une collision entre deux VL ou entre un VL et un cyclo.

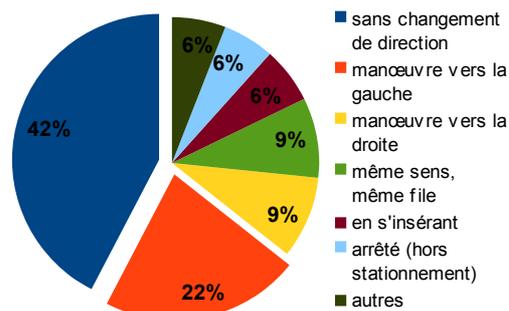
27% des accidents impliquent un véhicule seul (VL ou cyclo principalement).

Manœuvre principale des véhicules avant accident

42% des accidents se produisent alors que les véhicules ne changent pas de direction (perte de contrôle, piéton renversé,...) ;

22% des accidents ont lieu lors d'une manœuvre vers la gauche (tourne à gauche, changement de file, dépassement,...) ;

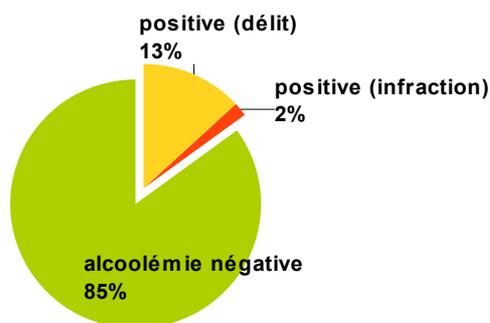
6% des accidents impliquent des véhicules à l'arrêt sur la chaussée.



2.5 COMPORTEMENT DES USAGERS

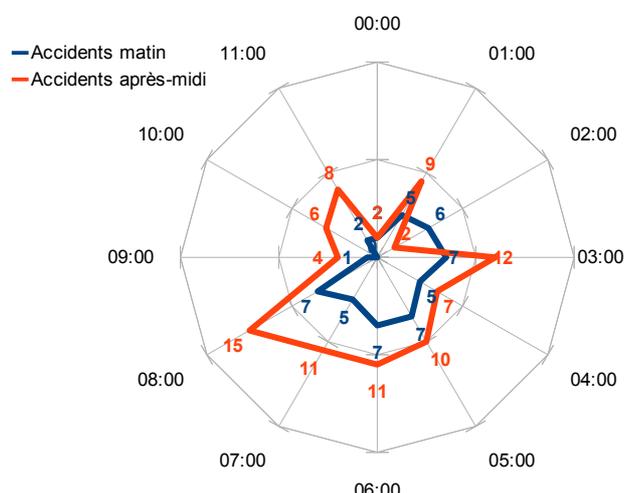
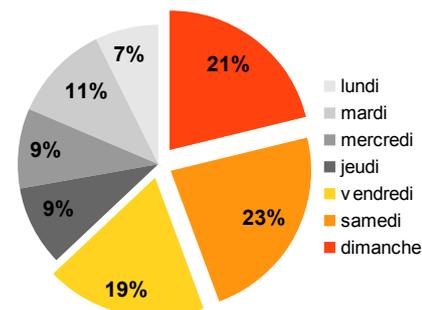
→ Accidents et alcool

15% des accidents corporels se sont produits alors qu'un usager présentait un taux d'alcoolémie positif. Ce chiffre est en légère baisse par rapport aux études précédentes et inférieur à la part départementale (16%).



Temporalité des accidents avec alcool

Les accidents avec un usager présentant un taux d'alcoolémie positif se produisent principalement en fin de semaine (vendredi, samedi et dimanche).



Le graphique ci-contre se lit comme une horloge et indique le nombre d'accidents avec un usager présentant un taux d'alcoolémie positif survenus à "l'heure" de l'horloge.

La majorité des accidents a lieu l'après-midi, entre 15h et 20h.

La part d'accidents avec des usagers en état d'alcoolémie positive est en très légère baisse dans la CUC par rapport à l'étude précédente. Les accidents surviennent principalement le week-end.

→ Accidents et vitesse

La part d'accidents dus à une vitesse excessive est difficile à déterminer. En effet, au moment de l'accident, la vitesse réelle des véhicules est inconnue. Cette donnée est connue après témoignage ou expertise mécanique, mais pas répertoriée dans la base de données.

Une partie du comportement des usagers vis à vis de la vitesse peut être déterminé par l'analyse des chiffres enregistrés par les radars automatiques :

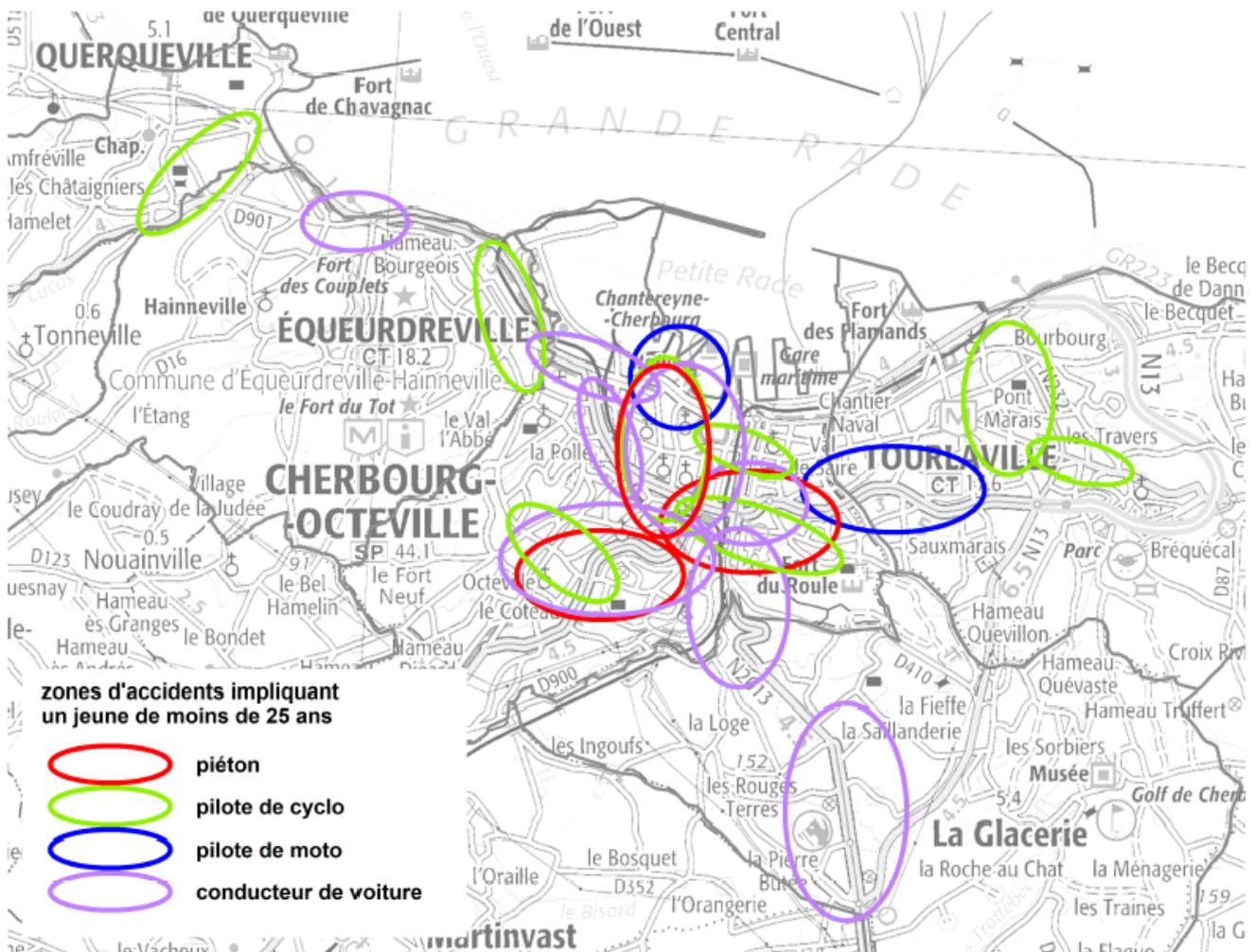
- le radar fixe implanté boulevard de l'Atlantique à Cherbourg-Octeville a enregistré 700 infractions la première année de mise en service (2011) et ce chiffre a été divisé par deux en 2012 avec 350 infractions relevées ;
- le nombre d'infractions relevées par l'équipement mobile affecté à la CUC a lui aussi baissé entre 2011 et 2012, baisse de -35 %.

3. ANALYSE COMPLÉMENTAIRE

Au vu des chiffres de l'accidentologie, on observe :

- un nombre important d'accidents sur la RD901, comme précédemment entre 2006 et 2010 où une étude plus approfondie, entre le rond-point de Penesme et la rue de l'Abbaye, avait montré notamment un problème d'accidentologie piétonne ;
- un sur-risque important chez les jeunes âgés de moins de 25 ans.

Concernant l'accidentologie chez les jeunes de moins de 25 ans, la carte ci-dessous montre les zones présentant un grand nombre d'accidents ayant impliqué au moins un jeune de moins de 25 ans, selon son mode de déplacement (piéton ou conducteur de cyclo, moto et VL).



D'une manière générale, quel que soit le mode de déplacement, on retrouve un grand nombre d'accidents avec au moins un jeune de 25 ans impliqué dans l'hyper centre de Cherbourg Octeville, entre la RD 901, le quai Alexandre III et le port Chantereine.

La RD901, dans Cherbourg-Octeville (avenues Lemonnier et Jean-François Millet) est aussi fortement impactée par les accidents de jeunes (piétons, cyclomotoristes ou automobilistes) tandis que les accidents impliquant de jeunes pilotes de motos sont plus nombreux dans la partie plus à l'ouest, sur Tourlaville.

De part et d'autre de la RD 650 à hauteur du quartier des provinces et de la rue Becquerel, on enregistre de nombreux accidents impliquant des jeunes piétons, cyclomotoristes ou automobilistes.

Plus globalement, les accidents avec de jeunes cyclomotoristes se concentrent dans des secteurs autour d'établissements d'éducation ou sportifs.

4. CONCLUSION

L'étude sur cinq ans menée sur la communauté de communes de Cherbourg-Octeville ne montre pas de grandes évolutions par rapport aux précédentes études.

Les jeunes restent fortement impliqués dans les accidents et il convient de continuer les actions de sensibilisation au risque routier dans les établissements scolaires.

La RD 901, voie traversant la CUC d'est en ouest, est toujours aussi impactée par l'accidentologie et des aménagements pourraient être menés afin de réduire le risque des piétons notamment lors des traversées de cette voie à fort trafic.

Enfin, l'accidentologie avec alcool a légèrement diminué. Il faut continuer les actions de prévention et de contrôle, notamment le week-end, en fin de journée, pour consolider cette tendance à la baisse.