infoObservatoire

décembre 2023

#50

agape LORRAINE NORD
agence d'urbanisme et de développement durable

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENT

Accidentologie des usagers vulnerables

Approche analytique

(photo : Freepik)

www.agape-lorrainenord.eu

agape LORRAINE NORD
agence d'urbanisme et de développement durable

SOMMAIRE

INTRODUCTION 3

1. ACCIDENTOLOGIE GENERALE 4

1.1 Evolution : des accidents en hausse depuis la crise du Covid-19 5

1.2 Beaucoup d'accidents mais une gravité faible 7

2. FOCUS SUR L'ACCIDENTOLOGIE DES MODES DOUX 8

2.1 Une hausse des accidents chez les usagers à vélo et d'EDP 8

2.2 Une gravité des blessures en hausse chez les cyclistes et les utilisateurs des EDP 10

2.3 Plus d'accidents à certaines périodes de l'année 10

2.4 Plus d'accidents en fin d'après-midi 11

2.5 Des accidents plus fréquents en milieu urbain, qui questionnent l'infrastructure 12

2.6 Une probabilité plus forte d'avoir un accident lors de ses loisirs et promenades 17

2.7 Des piétons et cyclistes exposés face aux automobilistes 18

2.8 Caractéristiques sociologiques des victimes 19

3. LES PISTES POUR REDUIRE L'ACCIDENTOLOGIE DES USAGERS VULNERABLES 22

3.1 Mieux adapter l'espace public et l'infrastructure au développement des mobilités douces/ actives 22

3.2 Mieux former et sensibiliser les populations pour une meilleure cohabitation 24

3.3 Mieux planifier les mobilités 25

ANNEXE : accidentologie par intercommunalité 27

infoObservatoire

infoObservatoire

La crise du Covid 19 a accéléré la pratique des mobilités douces / actives. Avec cette hausse de la pratique, l'accidentologie s'est naturellement accrue chez les publics vulnérables : piétons, cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDP) tels que les trottinettes électriques. Ces dernières sont également source d'accidents, certes encore limitée, mais en croissance.

Selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), en 2021 :

- 414 piétons ont été tués en France métropolitaine (69 tués de moins qu'en 2019 soit -14% et 23 tués de plus qu'en 2020 soit +6%),
- 227 cyclistes ont été tués en France métropolitaine (40 de plus qu'en 2019 soit +21% et 49 de plus qu'en 2020 soit +28%).

Pour la première fois depuis 20 ans, le nombre de cyclistes tués dépasse le seuil des 200.

L'adaptation au changement climatique étant désormais urgente et impérative, les modes de déplacements liés aux modes doux/actifs vont prendre de plus en plus d'importance. Il est donc essentiel d'améliorer nos connaissances sur les circonstances des accidents impliquant des publics vulnérables afin de mettre en place des politiques publiques visant à diminuer ces risques.

1. ACCIDENTOLOGIE GENERALE

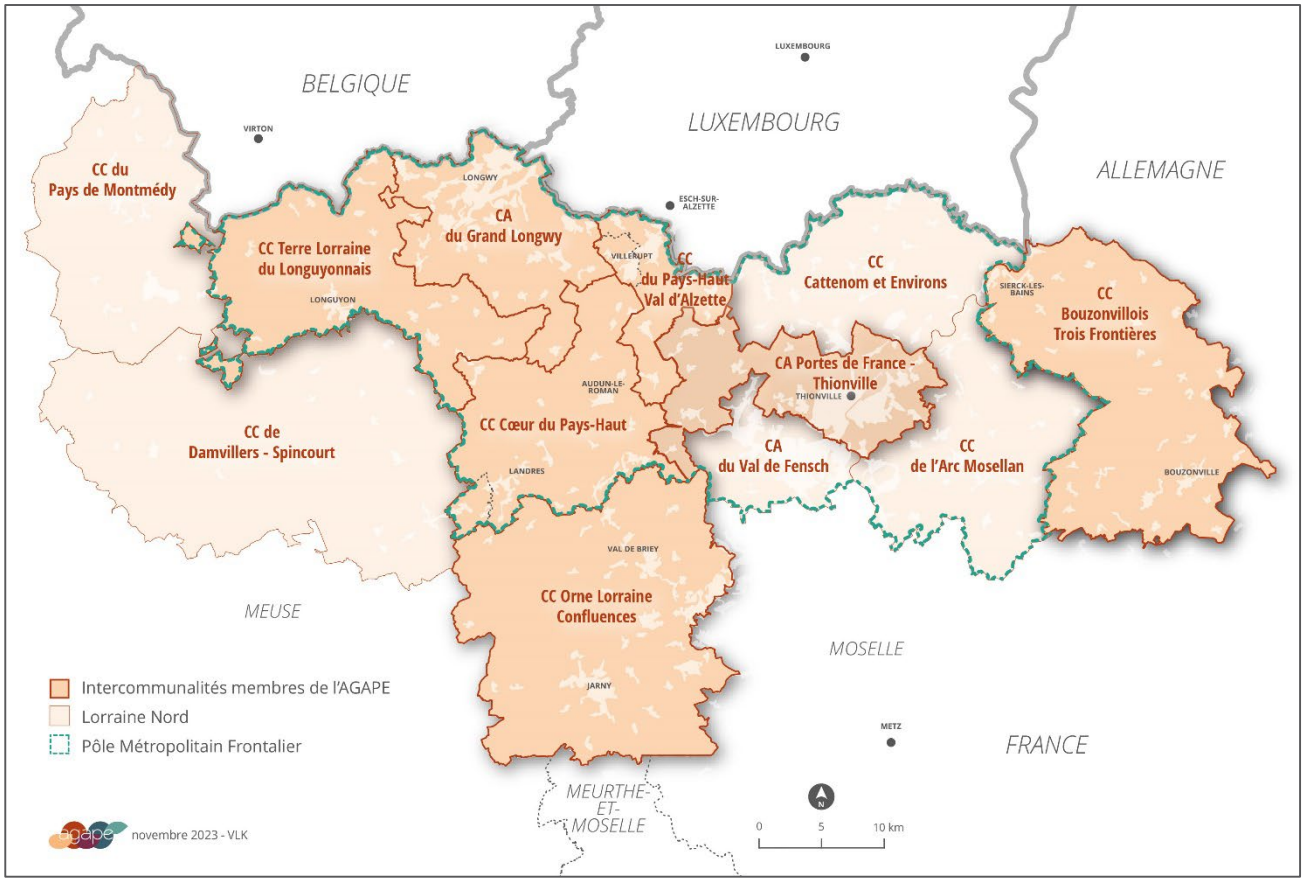
Méthodologie

Les données sont issues des bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière (BAAC) administrées par l'ONISR. Cette base de données ne recense que les accidents déclarés par les services de police. Ces données sont la source de tous les tableaux et graphiques présents dans cette publication.

Nous avons choisi de traiter les données sur 5 ans, de 2017 à 2021, pour avoir une masse statistique exploitable.

Pour des raisons statistiques, nous avons rassemblé les usagers « piétons », « cyclistes » et « usagers d'engin motorisé personnel » (type trottinette électrique) sous le terme d'usagers vulnérables.

Périmètre d'étude



1.1 EVOLUTION : DES ACCIDENTS EN HAUSSE DEPUIS LA CRISE DU COVID-19

Dans le Nord-lorrain[1], on comptabilise **911 accidents corporels au total entre 2017 et 2021**. On constate une diminution des accidents depuis 2017 jusqu'en 2020, mais une hausse de +13% en 2021 au sortir de la crise du Covid-19. Sur les 12 intercommunalités du Nord-lorrain, plus de la moitié des accidents se situe sur les intercommunalités les plus peuplées. Les EPCI du Pays Haut Val d'Alzette et de Terre Lorraine du Longuyonnais ont connu la plus forte évolution entre 2020 et 2021, respectivement de +83% et +125%.

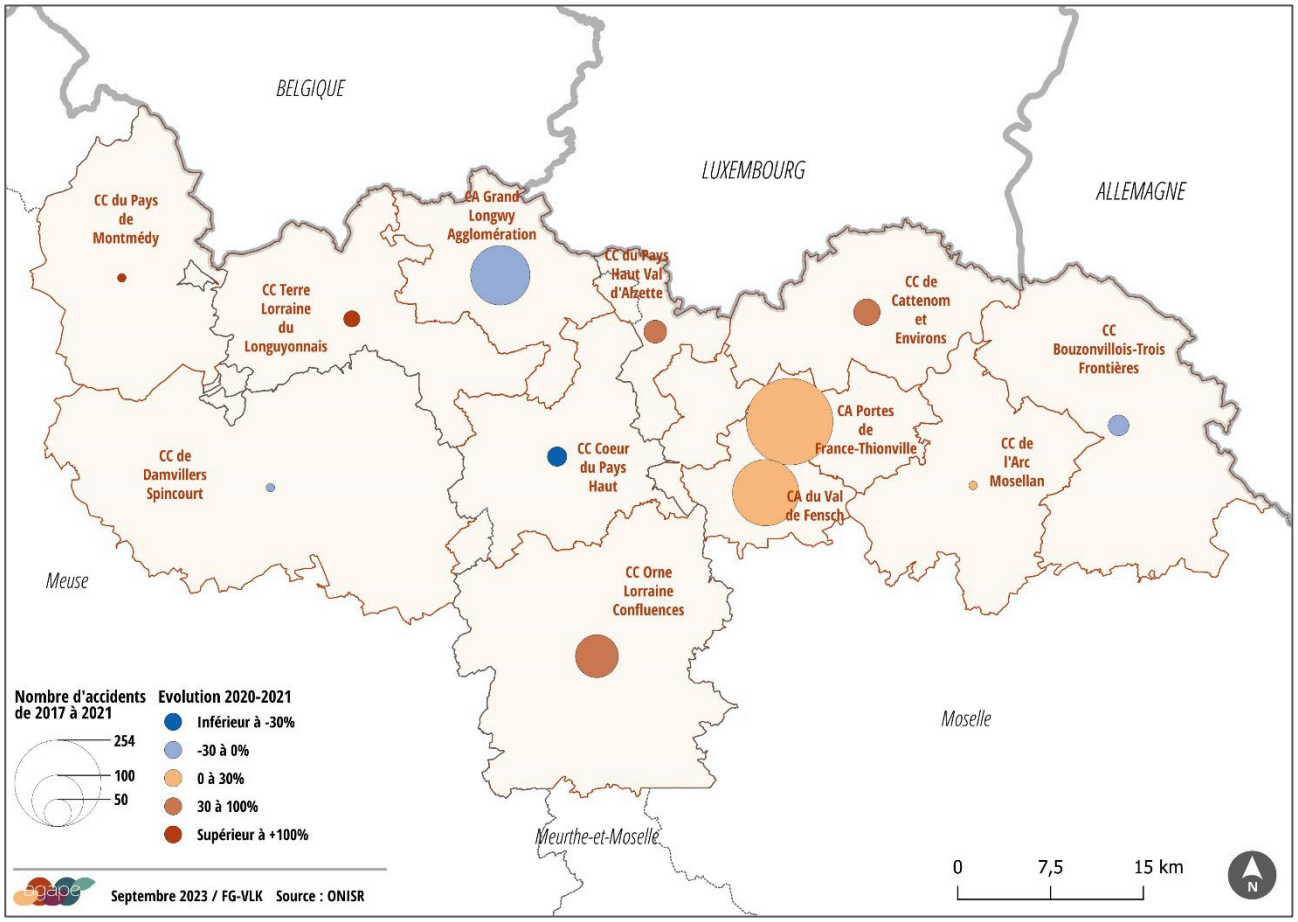
Nombre total d'accidents corporels entre 2020 et 2021

Intercommunalités	Population	Accidents corporels			
		2020	2021	Evolution 2020-2021	Ratio pour 1 000 hab en 2021
CA Porte de France-Thionville	82 041	34	41	+21%	0,50
CA du Grand Longwy	62 095	22	16	-27%	0,26
CC Orne Lorraine Confluences	53 076	11	17	+55%	0,32
CC du Pays Haut Val d'Alzette	28 875	6	11	+83%	0,38
CC Bouzonvillois Trois-Frontières	28 187	9	7	-22%	0,25
CC Terre Lorraine du Longuyonnais	15 397	4	9	+125%	0,58
CC Cœur du Pays-Haut	23 259	10	7	-30%	0,30
Territoires membres de l'AGAPE	**289 940**	**96**	**108**	**+13%**	**0,37**
Pôle Métropolitain Frontalier	**340 741**	**112**	**133**	**+19%**	**0,04**
Nord-lorrain	**437 282**	**147**	**169**	**+15%**	**0,38**

Source : INSEE, RP 2018 et ONISR

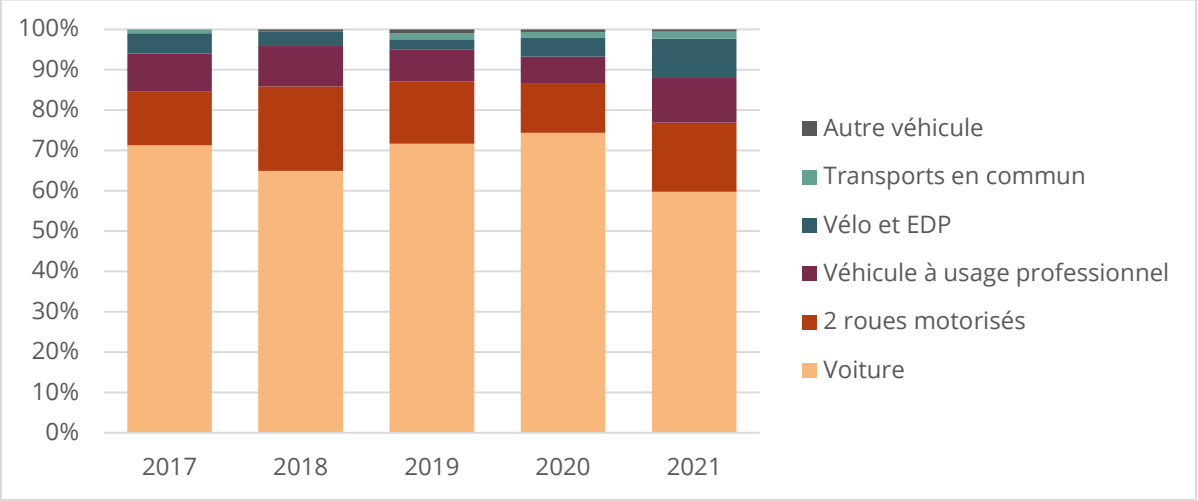
[1] On identifie 12 intercommunalités : CA Portes de France-Thionville, CA du Val de Fensch, CA du Grand Longwy, CC Orne Lorraine Confluences, CC de Cattenom et Environs, CC du Pays Haut Val d'Alzette, CC Bouzonvillois-Trois Frontières, CC Terre Lorraine du Longuyonnais, CC Cœur du Pays Haut, CC de l'Arc Mosellan, CC du Pays de Montmédy, CC de Damvillers Spincourt.

L'accidentologie en Lorraine Nord entre 2017 et 2021



Près de 70% de ces accidents impliquent les automobilistes, malgré une diminution depuis 5 ans de près de -30%.

Nombre d'accidents corporels impliquant au moins un type de véhicule entre 2017 et 2021

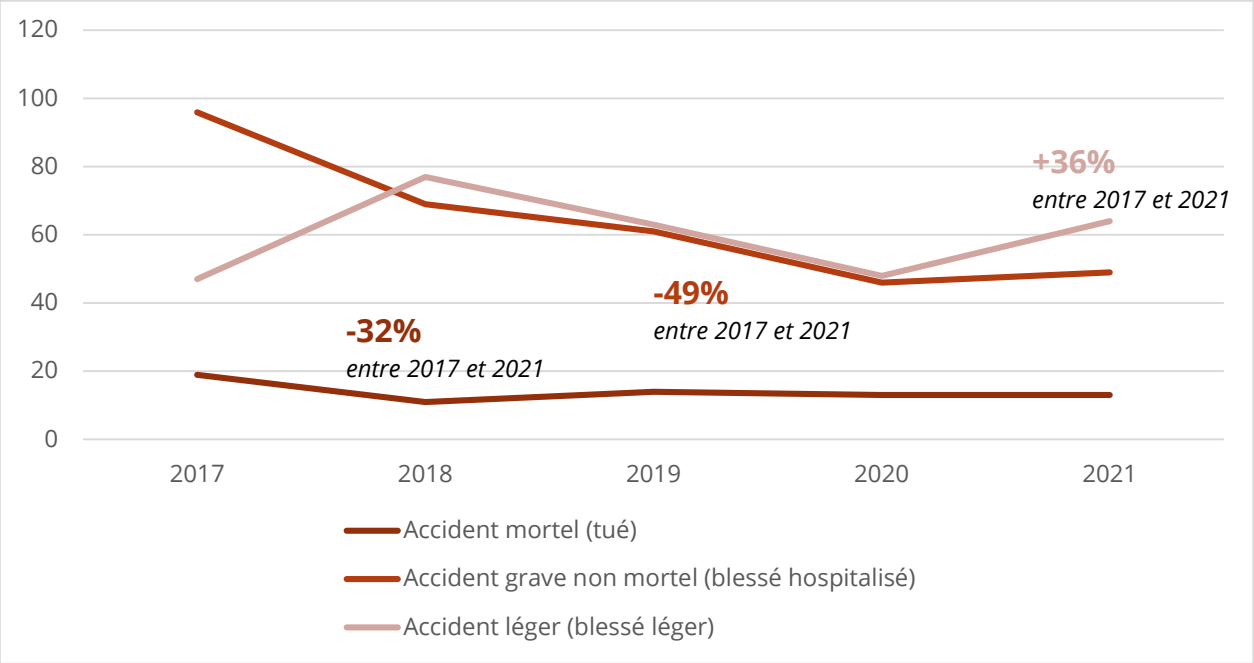


Source : ONISR, traitement AGAPE

1.2 BEAUCOUP D'ACCIDENTS MAIS UNE GRAVITE FAIBLE

Sur la totalité des accidents corporels dans le Nord-lorrain, les accidents graves, c'est-à-dire qui ont nécessité une hospitalisation, représentent 391 victimes (70 tués et 321 blessés hospitalisés) et diminuent depuis 2017. Mais les accidents les plus légers, c'est-à-dire sans hospitalisation, ont augmenté de +36% entre 2017 et 2021 (299 blessés).

Evolution de la gravité des accidents entre 2017 et 2021



Nombre total des victimes en fonction de la gravité entre 2017 et 2021[2]

Intercommunalités	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total
CA Porte de France-Thionville	8	73	91	172
CA du Grand Longwy	11	36	51	98
CC Orne Lorraine Confluences	5	29	29	63
CC du Pays Haut Val d'Alzette	4	18	12	34
CC Bouzonvillois Trois-Frontières	5	21	6	32
CC Terre Lorraine du Longuyonnais	5	17	11	33
CC Cœur du Pays-Haut	4	15	15	34
Territoires membres de l'AGAPE	**42**	**209**	**215**	**466**
Pôle Métropolitain Frontalier	**54**	**248**	**246**	**548**
Nord-lorrain	**70**	**321**	**299**	**690**

[2] Les indemnes ne sont pas comptabilisés ici.

Méthodologie

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- les personnes blessées : victimes non-tuées.

Parmi les personnes blessées, on distingue :

- les blessés dit « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures,
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

2. FOCUS SUR L'ACCIDENTOLOGIE DES MODES DOUX

2.1 UNE HAUSSE DES ACCIDENTS CHEZ LES USAGERS A VELO ET D'EDP

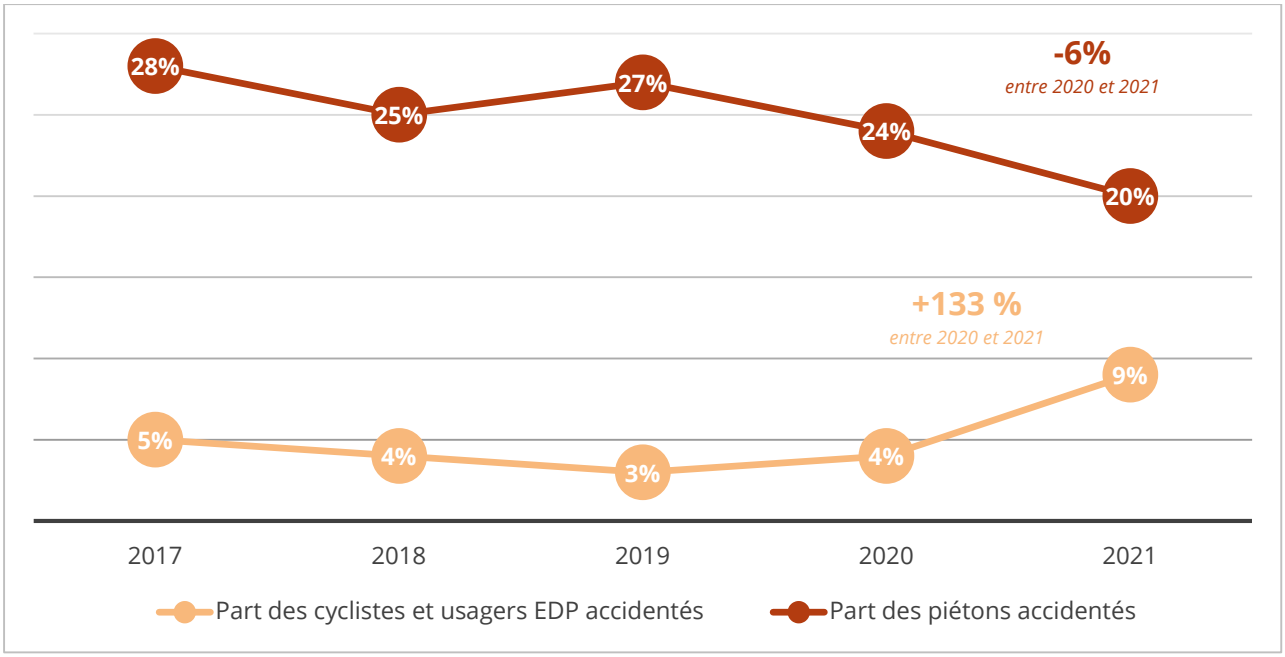
Dans notre périmètre d'étude, les usagers à pied, à vélo, et plus récemment en trottinette (EDP) s'élèvent à 262 accidents sur 911, soit près de 30% de la totalité des accidents sur 5 ans cumulés.

Nombre total d'accidents corporels impliquant les piétons, cyclistes et usagers d'EDP entre 2017 et 2021

Territoire	2017	2018	2019	2020	2021	Total	Evolution 2017-2021
CA Porte de France-Thionville	25	21	24	18	17	105	-32%
CA du Grand Longwy	12	7	10	4	3	36	-75%
CC Orne Lorraine Confluences	6	5	4	3	6	24	0%
CC Bouzonvillois Trois-Frontières	2	3	5	1	1	12	-50%
CC du Pays Haut Val d'Alzette	2	0	1	2	2	7	0%
CC Cœur du Pays-Haut	0	1	4	2	0	7	0%
CC Terre Lorraine du Longuyonnais	1	2	0	0	0	3	-100%
Territoires membres de AGAPE	**48**	**39**	**48**	**30**	**20**	**194**	**-58%**
Pôle Métropolitain Frontalier	**57**	**44**	**48**	**35**	**37**	**221**	**-35%**
Nord-lorrain	**67**	**52**	**57**	**39**	**47**	**262**	**-30%**

Ces accidents ont diminué de -58% depuis 2017 sur les territoires de l'AGAPE, et de -30% dans le nord-lorrain. Toutefois en regardant de plus près, le graphique ci-dessous montre que si le nombre de piétons accidentés a enregistré une baisse de -6% entre 2020 et 2021 (-42% depuis 2017), les accidents des cyclistes et usagers d'EDP ont explosé de +133% pour la même période.

Part des accidents impliquant les usagers vulnérables de 2017 à 2021



En effet, l'année 2021 compte le plus d'accidents corporels impliquant les cyclistes et usagers des EDP (14 au total). Cette croissance est due notamment :

- aux confinements successifs lors de l'épidémie de Covid-19 qui ont popularisé la pratique avec les coronapistes et ont amplifié le besoin d'activité physique lié à notre mode de vie sédentaire ;
- à la crise énergétique, liée au conflit ukrainien et à une prise de conscience grandissante des effets du réchauffement climatique ;
- aux différentes aides financières qui ont favorisé l'acquisition d'un vélo électrique, etc.

Coronapiste : Cours André Philip à Villeurbanne
(Photo : TouN, CC BY-SA 4.0)

2.2 UNE GRAVITE DES BLESSURES EN HAUSSE CHEZ LES CYCLISTES ET LES UTILISATEURS DES EDP

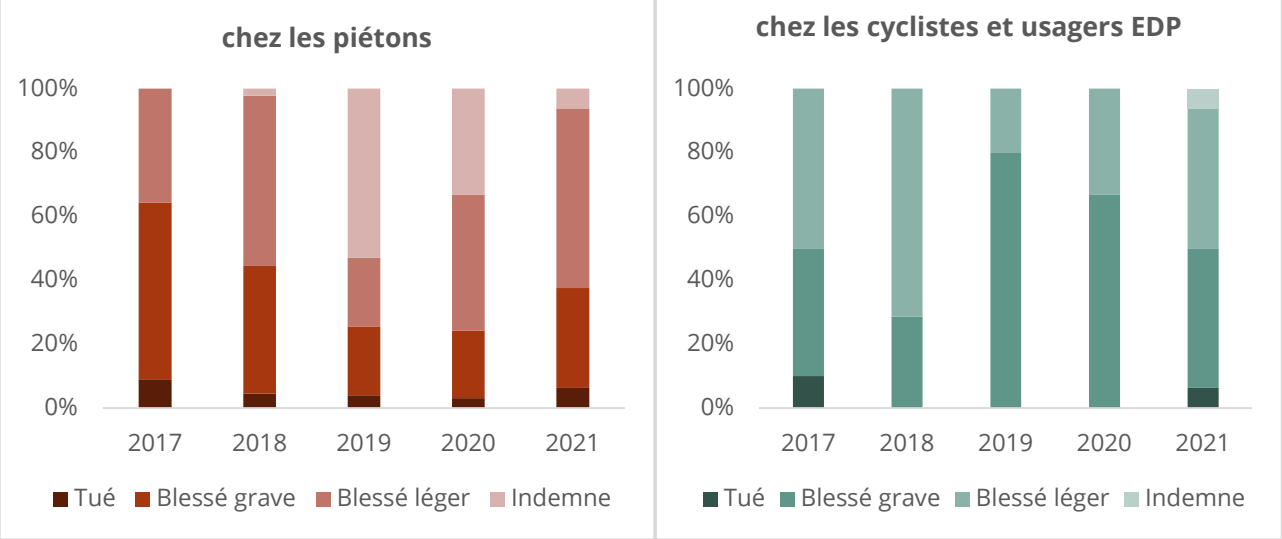
Dans l'ensemble, on comptabilise sur 5 années cumulées :

- 14 tués (12 piétons et 2 cyclistes) ;
- 98 blessés graves (77 piétons et 21 cyclistes et autres usagers d'EDP) ;
- 107 blessés légers (87 piétons et 20 cyclistes).

Si la gravité des accidents diminue chez les piétons (-70% d'hospitalisation), on observe en revanche une aggravation des accidents depuis 2019 chez les cyclistes et les usagers des EDP (+75% d'hospitalisation).

Plusieurs raisons peuvent expliquer cette hausse de la gravité des accidents dans ces catégories : une hausse de la pratique des cyclistes et EDP depuis le Covid, un manque d'infrastructures sécurisées, comme des pistes en sites propres, obligeant les utilisateurs à partager la voirie avec les usagers motorisés, les incivilités (excès de vitesse, refus de priorité), etc.

Gravité des accidents

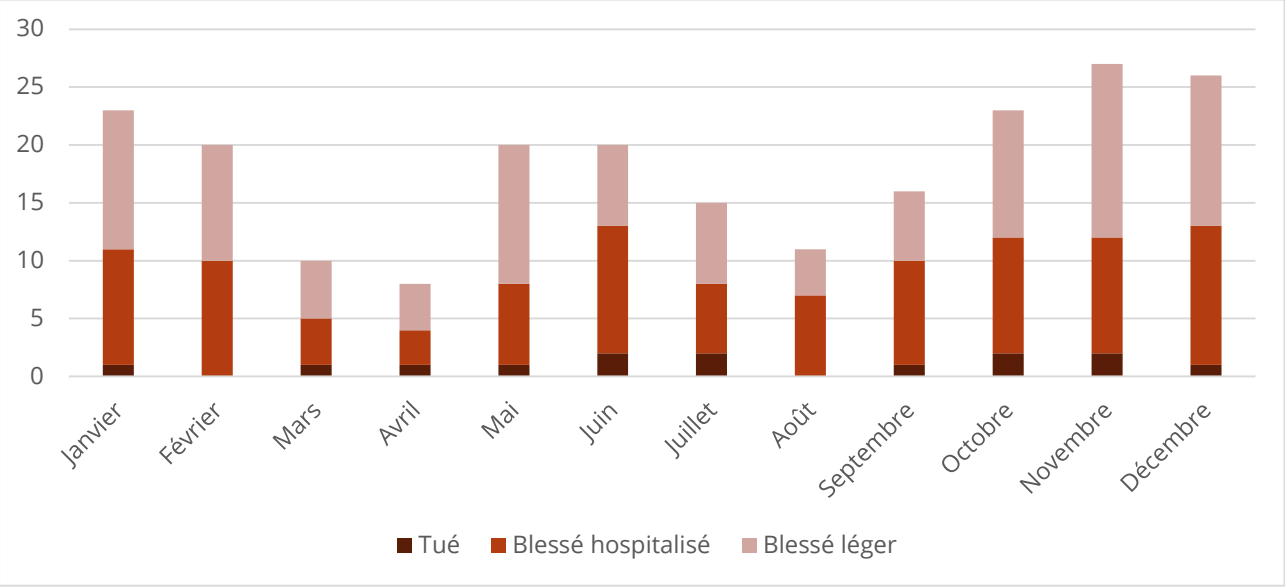


2.3 PLUS D'ACCIDENTS A CERTAINES PERIODES DE L'ANNEE

L'accidentologie des publics vulnérables connaît une variation saisonnière relativement importante. En effet, elle est généralement plus importante en hiver, les conditions météorologiques (luminosité réduite, mauvais temps) pouvant impacter la visibilité et la perception des usagers, aussi bien en milieu urbain que rural.

Sur le graphique ci-après, on voit que les accidents graves se produisent entre octobre et février : 58 (6 tués+ 52 hospitalisés) contre 55 le reste de l'année. Un pic est également constaté, en période estivale (de juin à août) avec 4 tués et 24 hospitalisés.

La gravité des accidents des usagers vulnérables, par mois de 2017 à 2021



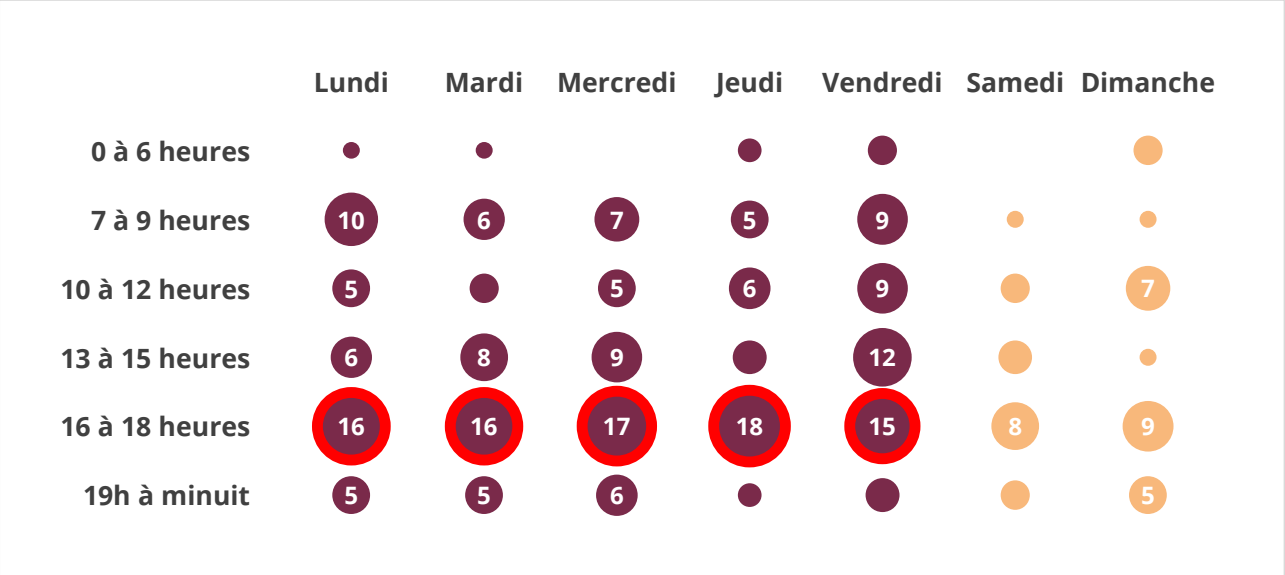
2.4 PLUS D'ACCIDENTS EN FIN D'APRES-MIDI

Dans le nord-lorrain, l'accidentologie est plus importante pendant la semaine. Sur les 42 créneaux horaires de la semaine, 5 créneaux ressortent particulièrement : les lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi dans la tranche de 16 heures à 18 heures, soit 32% des accidents (82). Cette tranche correspond aux heures de pointe du soir, sur le retour du travail ou de l'école.

En combinant la temporalité hebdomadaire avec les saisons, l'accidentologie de l'après-midi correspond également à une baisse de la luminosité avec les jours d'hiver et donc une faible visibilité des usagers vulnérables par rapport aux automobilistes.

Le lundi (17%), le mercredi (17%) et le vendredi (20%) sont les jours où l'on dénombre le plus d'accidents des usagers vulnérables.

Répartition des accidents par jour de la semaine et par tranche horaire

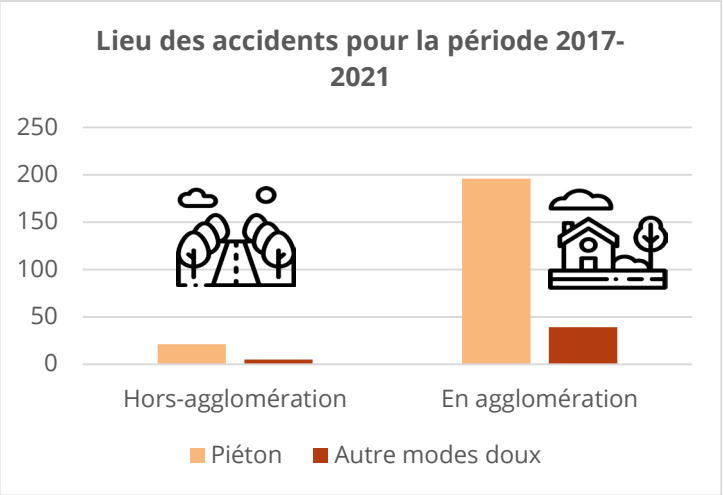


Source : ONISR, traitement AGAPE

2.5 DES ACCIDENTS PLUS FREQUENTS EN MILIEU URBAIN, QUI QUESTIONNENT L'INFRASTRUCTURE

En ce qui concerne la localisation des accidents des modes doux actifs, on constate que c'est presque exclusivement en agglomération que surviennent les accidents (90%) impliquant des piétons ou usagers des modes actifs.

Les piétons représentent la majorité des accidentés en agglomération (83%) et les autres usagers (vélo et EDP) en représentent 16%.



Une analyse plus approfondie met en évidence, que près de 40% des piétons victimes d'un accident de la circulation se trouvaient sur un passage protégé.

Sur le territoire de l'AGAPE, le Bouzonvillois a la part la plus importante de piétons accidentés sur un passage piéton (67%), suivi par la CA Porte de France-Thionville (49%).

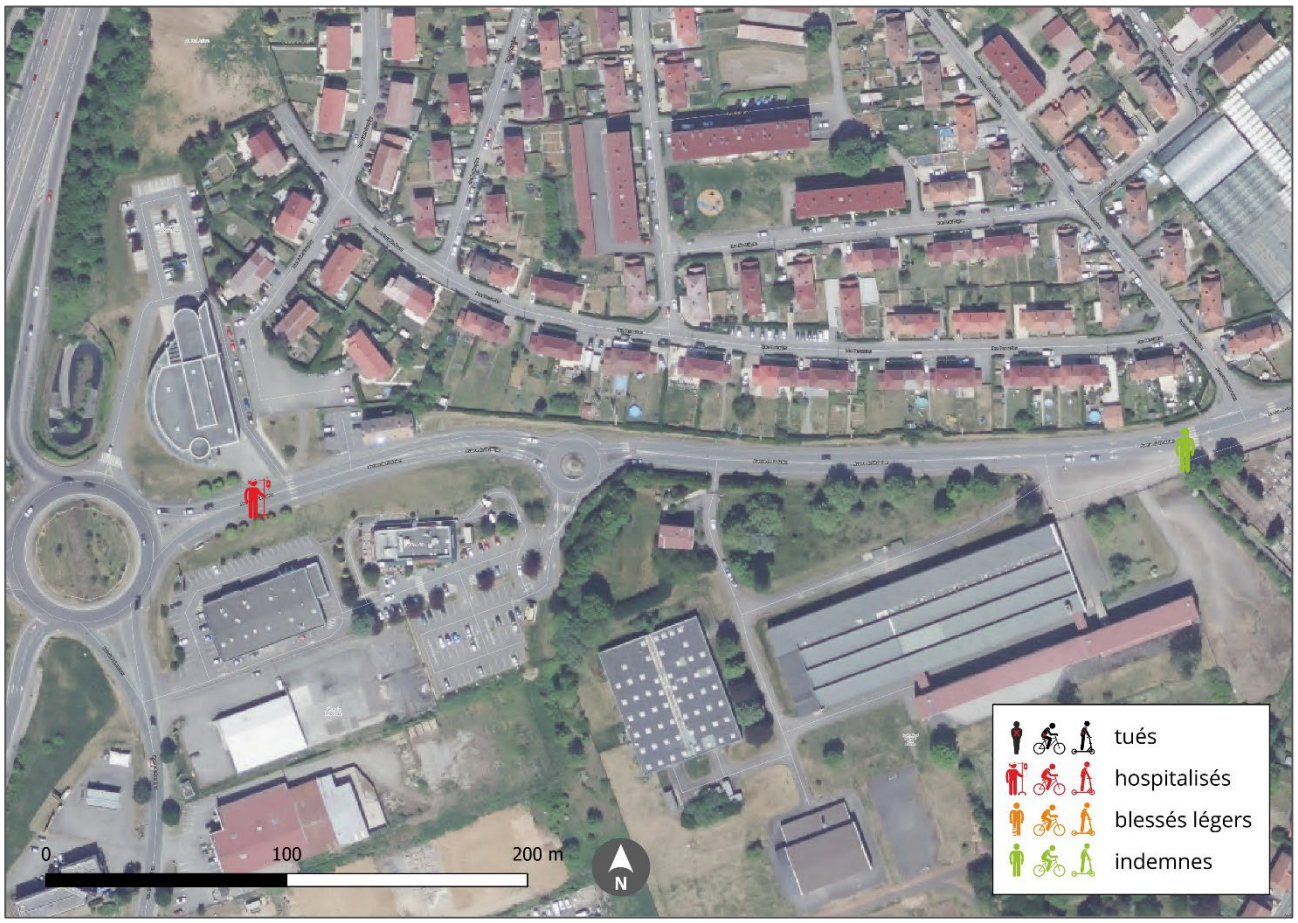
Part des accidents piétons sur les traversées piétonnes entre 2017 et 2021

Territoire	Nombre de piétons accidentés	Nombre de piétons accidentés sur passage piéton	Part des accidentés sur passage piéton
CA Porte de France-Thionville	84	41	49%
CA du Grand Longwy	32	14	44%
CC Orne Lorraine Confluences	23	9	39%
CC Bouzonvillois Trois-Frontières	9	6	67%
CC du Pays Haut Val d'Alzette	6	2	33%
CC Cœur du Pays-Haut	5	0	0
CC Terre Lorraine du Longuyonnais	3	0	0
Territoires membres de l'AGAPE	**162**	**72**	**44%**
Pôle Métropolitain Frontalier	**182**	**73**	**40%**
Nord-lorrain	**217**	**88**	**41%**

Mais d'autres éléments de l'infrastructure posent question : en effet les cyclistes et usagers d'EDP victimes d'un accident se trouvaient à une intersection (28%) ou sur un giratoire (7%).

L'adaptation de l'espace public, en particulier l'infrastructure, pour favoriser la cohabitation entre différentes catégories d'usagers doit devenir un sujet de préoccupation.

AGL | Longwy : avenue de l'Aviation

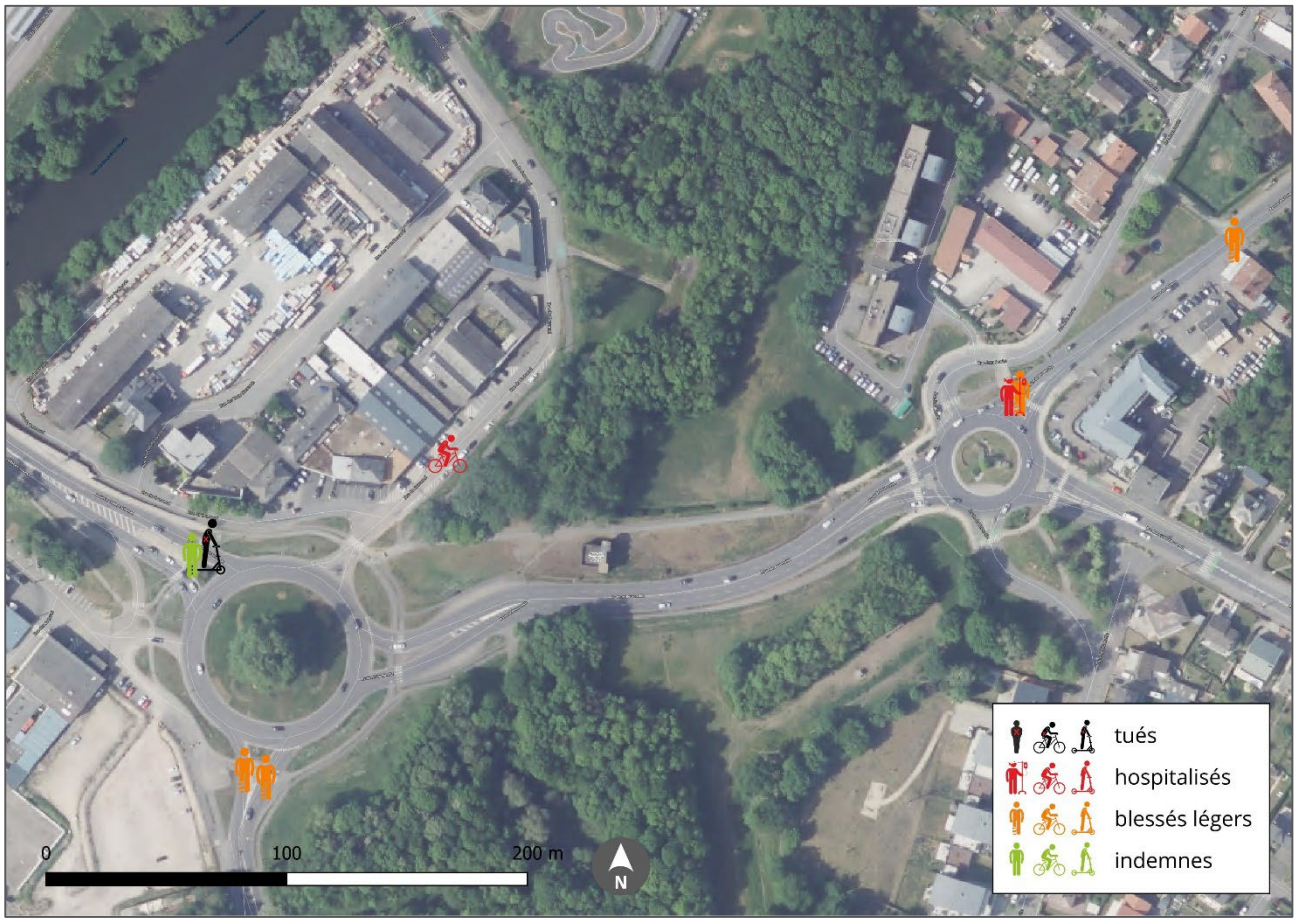


Sur l'avenue de l'Aviation à Longwy, on dénombre deux accidents en l'espace de 3 mois. Il s'agit à chaque fois de piétons. Les deux victimes étaient des femmes âgées entre 40 et 49 ans. L'accident est survenu alors qu'elles traversaient un passage piéton. Les deux accidents ont eu lieu de jour, l'un un samedi du mois de juin, en fin d'après-midi, l'autre un vendredi après-midi de mars. Ils ne sont donc vraisemblablement pas imputables à une mauvaise visibilité.

OLC | Saint-Ail : RD 135

Sur la RD 135, au sud de la commune de Saint-Ail, un cycliste de plus de 40 ans a été percuté par l'arrière par un automobiliste. L'accident s'est produit un dimanche matin du mois de juin. Le fait que l'accident se produise en virage, pourrait expliquer celui-ci.

CAPFT | Thionville : Boulevard Robert Schuman (D 953A)



Plusieurs accidents ont été recensés dans ce secteur de Yutz, entre 2017 et 2021, aux abords des giratoires.

Les cinq accidents, impliquant des piétons, ont tous eu lieu lors du franchissement de passages protégés. L'un de ces accidents s'est produit tôt le matin et trois autres alors qu'il pleuvait. Il est donc vraisemblable que les conditions climatiques et la visibilité soient l'une des raisons de ces accidents.

Un autre accident a vu le décès d'une jeune femme qui se déplaçait sur une trottinette électrique un soir de janvier, percutée par une voiture.

Enfin, un cycliste a été blessé gravement par un automobiliste, dans la rue du Couronné, en août un vendredi matin.

CCB3F | Bouzonville : rue de Sarrelouis et rue de la République

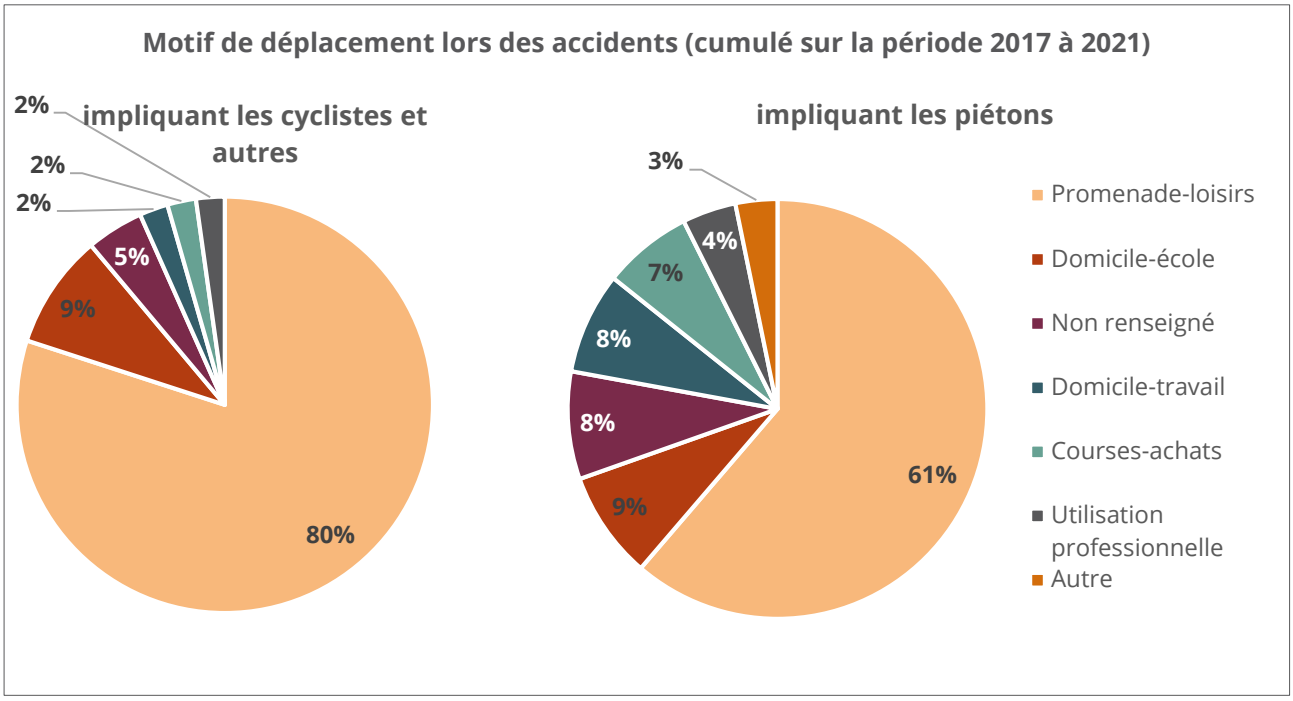
Dans la rue de Sarrelouis, à Bouzonville, deux accidents ont eu lieu avec des piétons. La première victime, une femme âgée de plus de 60 ans, a été blessée gravement alors qu'elle était en train de traverser la route sur un passage piéton, un mardi de février, vers 17h00. La seconde victime est décédée en traversant sur un passage piéton, un lundi de novembre, vers 18h. Ces deux accidents sont donc survenus alors qu'il faisait noir.

Dans la rue de la République, un accident impliquant une femme de plus de 70 ans a eu lieu un samedi après-midi d'août, alors qu'elle traversait le passage piéton.

2.6 UNE PROBABILITE PLUS FORTE D'AVOIR UN ACCIDENT LORS DE SES LOISIRS ET PROMENADES

Les usagers sont les plus vulnérables lors de leurs déplacements de « promenade/loisirs ». En effet, ce motif de déplacement est à l'origine de 80% des accidents impliquant un cycliste ou usager d'un EDP et 61% chez les piétons.

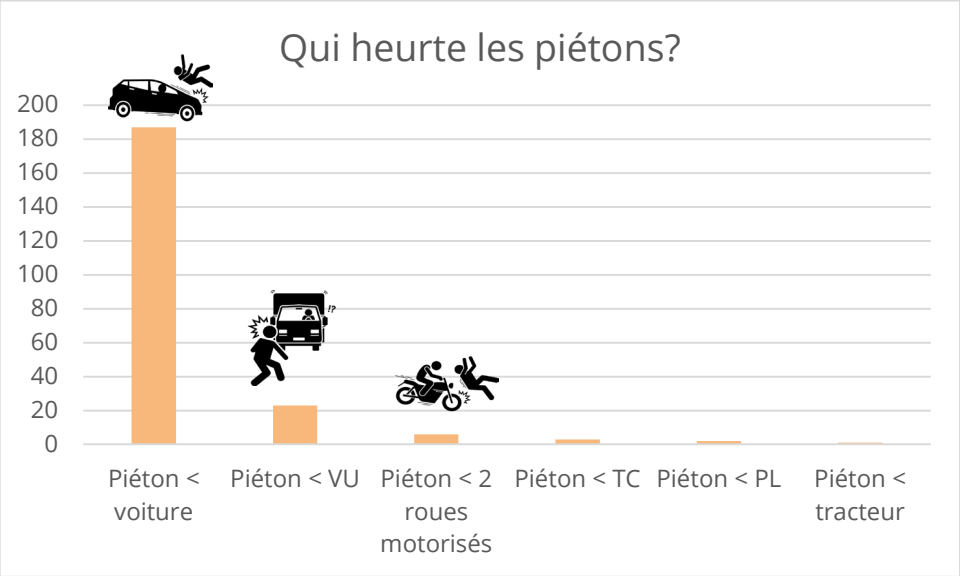
Les déplacements liés au travail ou au études constituent le 2ème facteur d'accident (17% chez les piétons et 14% pour les cyclistes et usagers d'EDP).

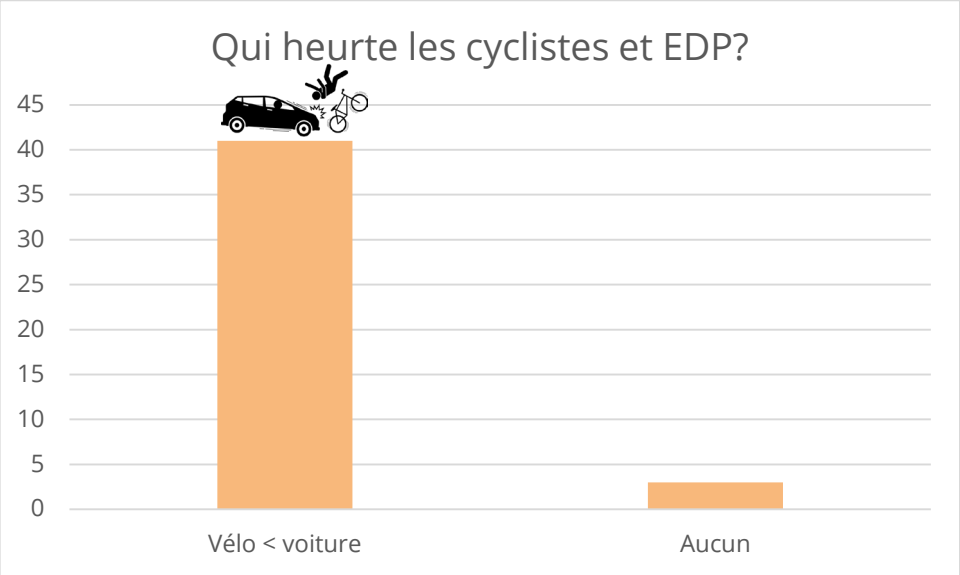


Source : ONISR, traitement AGAPE

2.7 DES PIETONS ET CYCLISTES EXPOSES FACE AUX AUTOMOBILISTES

Sur la période 2017-2021, la majorité des accidents corporels sont des collisions avec une voiture, impliquée dans 84% des accidents avec un piéton, et 93% avec un cycliste ou un usager d'EDP. La cohabitation entre la voiture particulière et les usagers vulnérables est donc une donnée-clé pour comprendre et réduire l'accidentologie des modes doux.



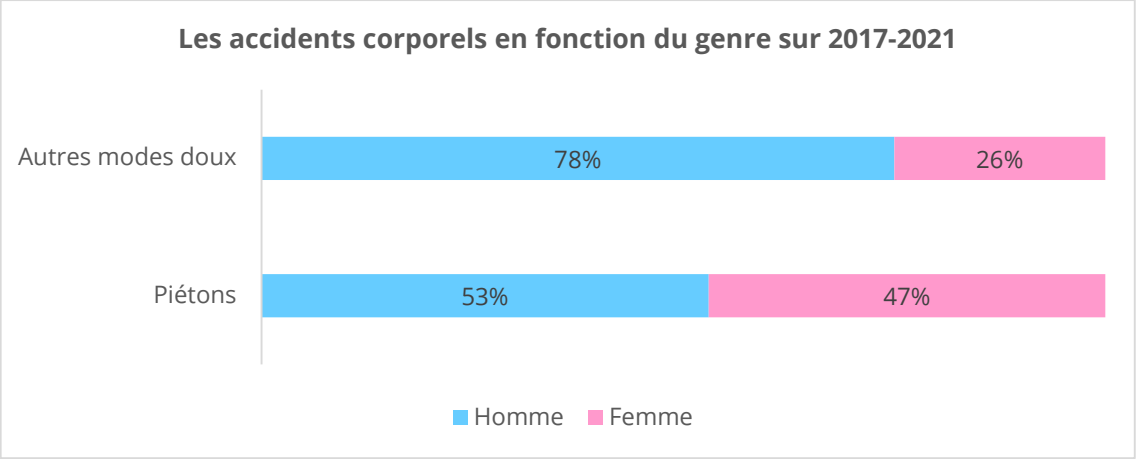


2.8 CARACTERISTIQUES SOCIOLOGIQUES DES VICTIMES

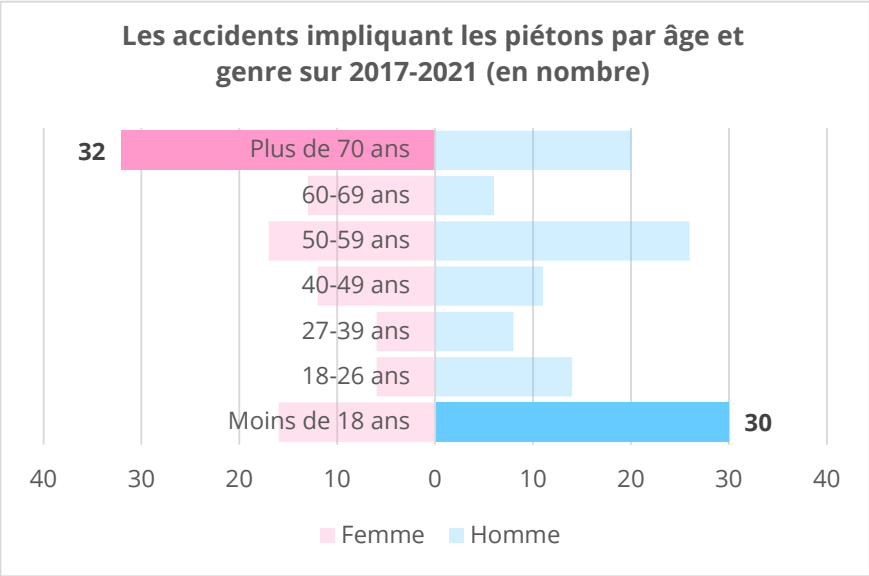
Le genre et l'âge des victimes d'accidents de la route ne sont pas des éléments de causalité des accidents, mais constituent des déterminants d'analyse et permettent de mieux comprendre quelles populations sont les plus susceptibles d'être victimes d'un accident de la route.

D'après l'Organisation Mondial de la santé (OMS), dès leur plus jeune âge, les hommes sont ainsi plus susceptibles d'être impliqués dans des accidents de la route que les femmes.

Le Nord-lorrain ne fait pas exception à la règle : les hommes représentent près de 53% des accidentés à pied et 78% en vélo contre 47% à pied chez les femmes et 26% en vélo. Ces différences peuvent être expliquées par une proportion de comportements à risque plus élevée chez les hommes (conduites sous stupéfiants, alcool, vitesse, etc.) que les femmes, dont les comportements sont plus conformes aux règles[3].



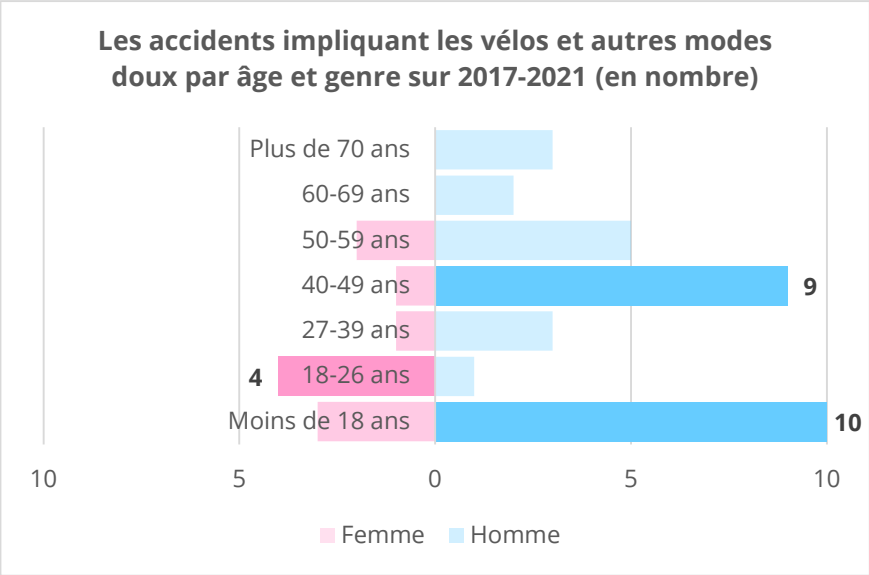
Source : ONISR, traitement AGAPE



En appliquant le facteur de l'âge, on se rend compte que ce sont les femmes âgées de **plus de 70 ans** à pied qui sont les plus vulnérables (32 victimes contre 20 chez les hommes).

Chez les hommes, ce sont plutôt les jeunes garçons les plus vulnérables (30 victimes contre 16 chez les filles).

[3] *Source : GRANIE, (2018). Transport, mobilité, sécurité : une question de genre. IFSTTAR*



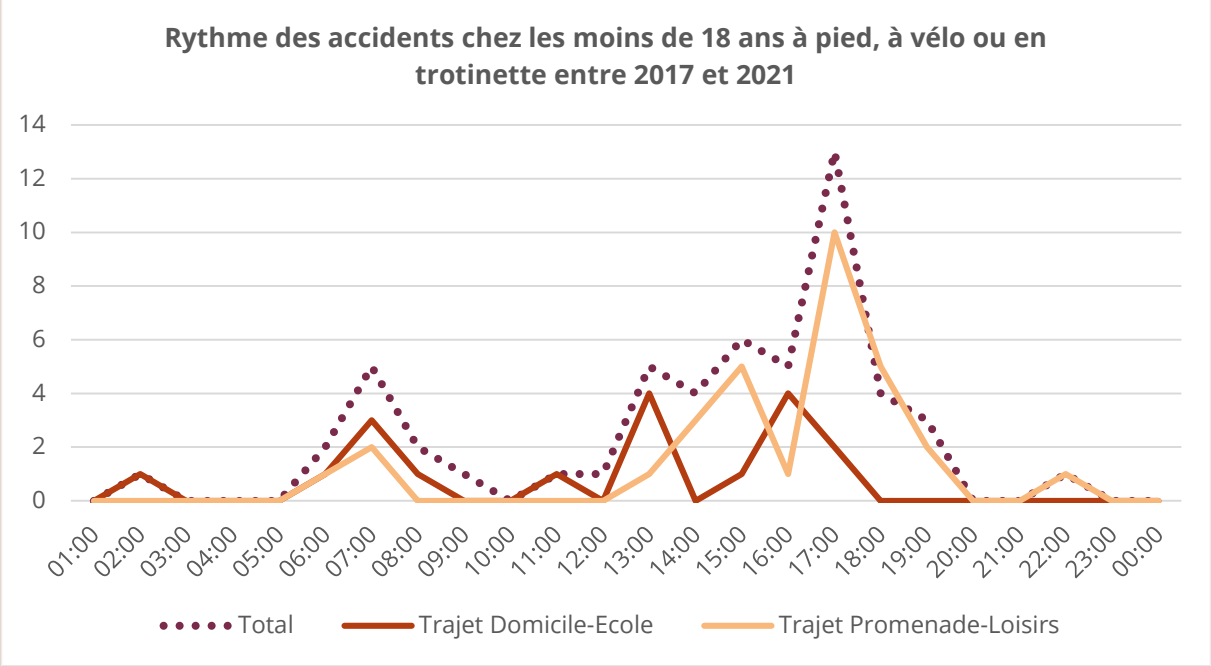
À vélo, du fait d'une pratique plus masculine, ce sont les hommes entre 40 et 49 ans et les jeunes de moins de 18 ans les plus vulnérables (19 au total).

Chez les femmes, ce sont les jeunes de la tranche d'âge de 18 à 26 ans qui sont les plus vulnérables (4 au total).

Focus chez les jeunes

Les jeunes de moins de 18 ans représentent 21% des usagers accidentés. C'est la deuxième tranche la plus touchée après les plus de 70 ans. Ce sont au total 54 enfants qui ont eu un accident à pied, à vélo ou en trottinette entre 2017 et 2021.

Près de 74% (40 sur 54) de ces accidents ont eu lieu à moins de 500 mètres d'un établissement scolaire. On pourrait penser que l'accidentologie des moins de 18 ans est donc liée à un motif de déplacement domicile-école, mais dans les faits, l'accidentologie est liée à des déplacements de loisirs, notamment l'après-midi.



En conclusion :

Le profil type d'un accidenté :

Piéton

C'est un homme, de moins de 18 ans, victime d'un accident sur un passage piéton, et qui a été heurté gravement par un automobiliste en ville, en décembre, pendant ses loisirs ou lors d'une promenade.

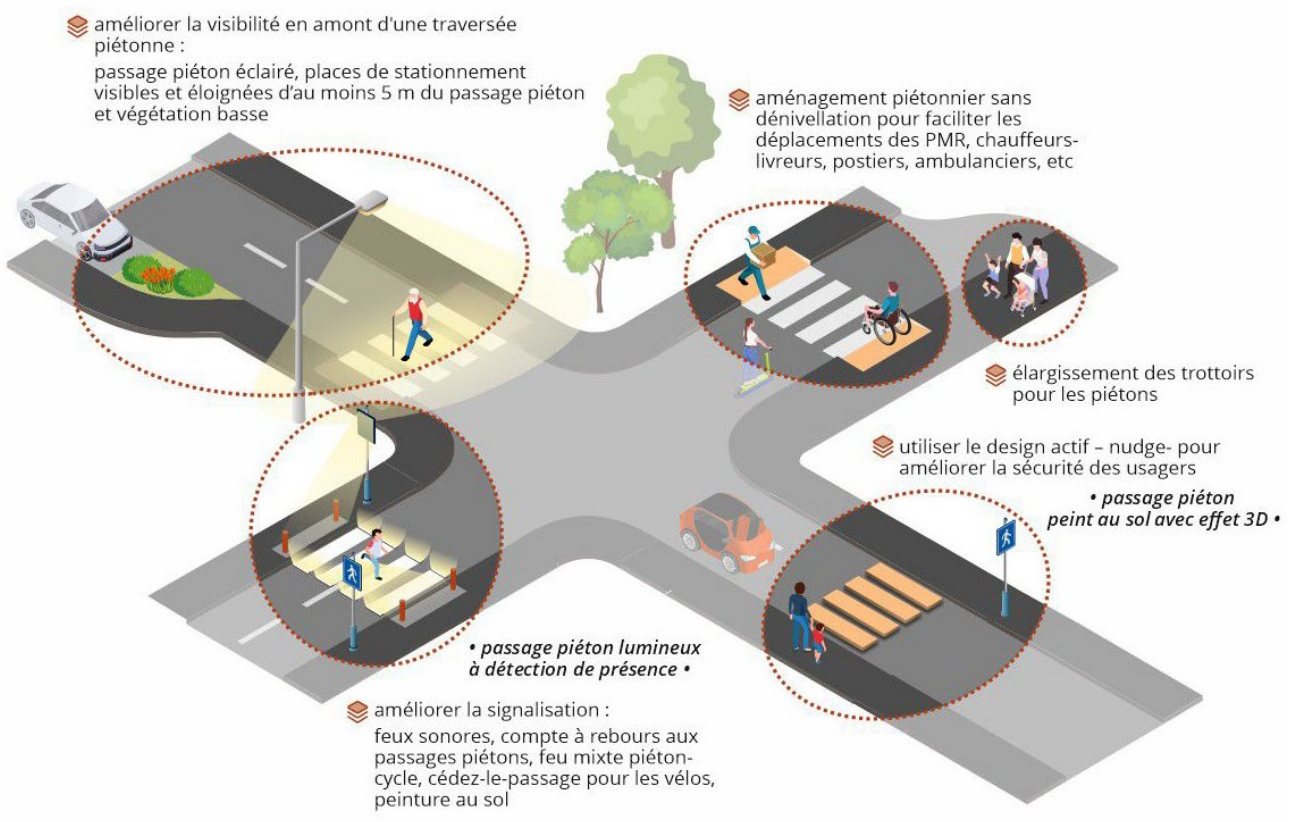
Cycliste ou à trottinette

C'est un homme, soit de moins de 18 ans, soit entre 40 et 49 ans, victime sur la chaussée, et qui a été heurté gravement par un automobiliste en ville, en octobre, pendant ses loisirs ou lors d'une promenade.

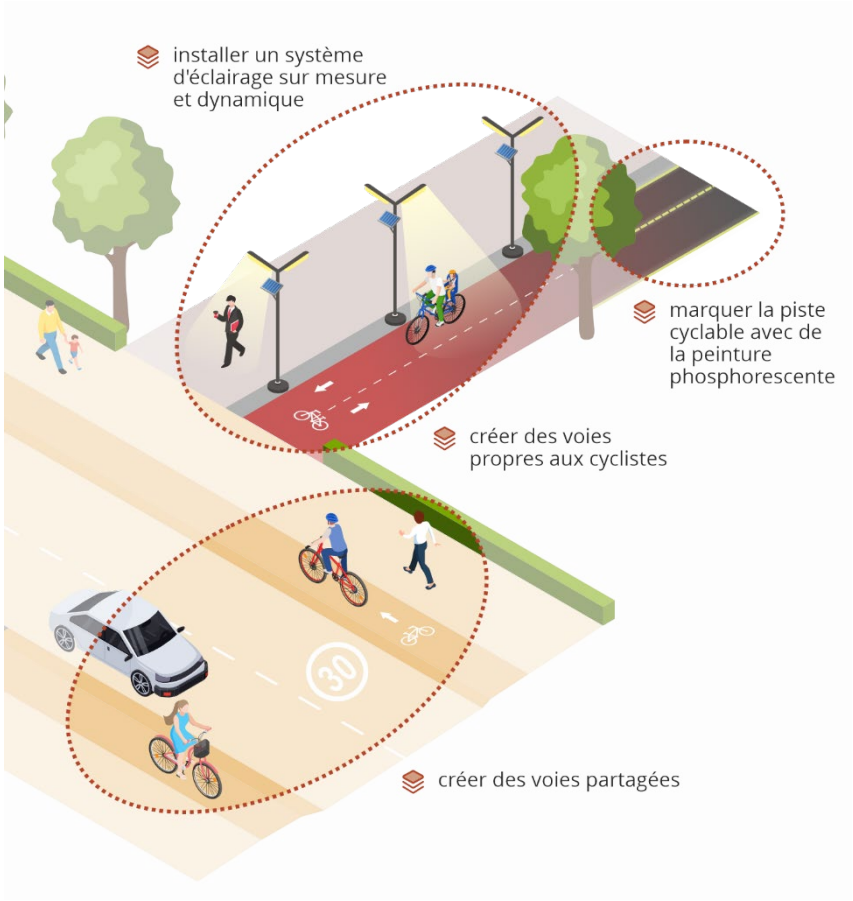
3. LES PISTES POUR REDUIRE L'ACCIDENTOLOGIE DES USAGERS VULNERABLES

3.1 MIEUX ADAPTER L'ESPACE PUBLIC ET L'INFRASTRUCTURE AU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES DOUCES/ ACTIVES

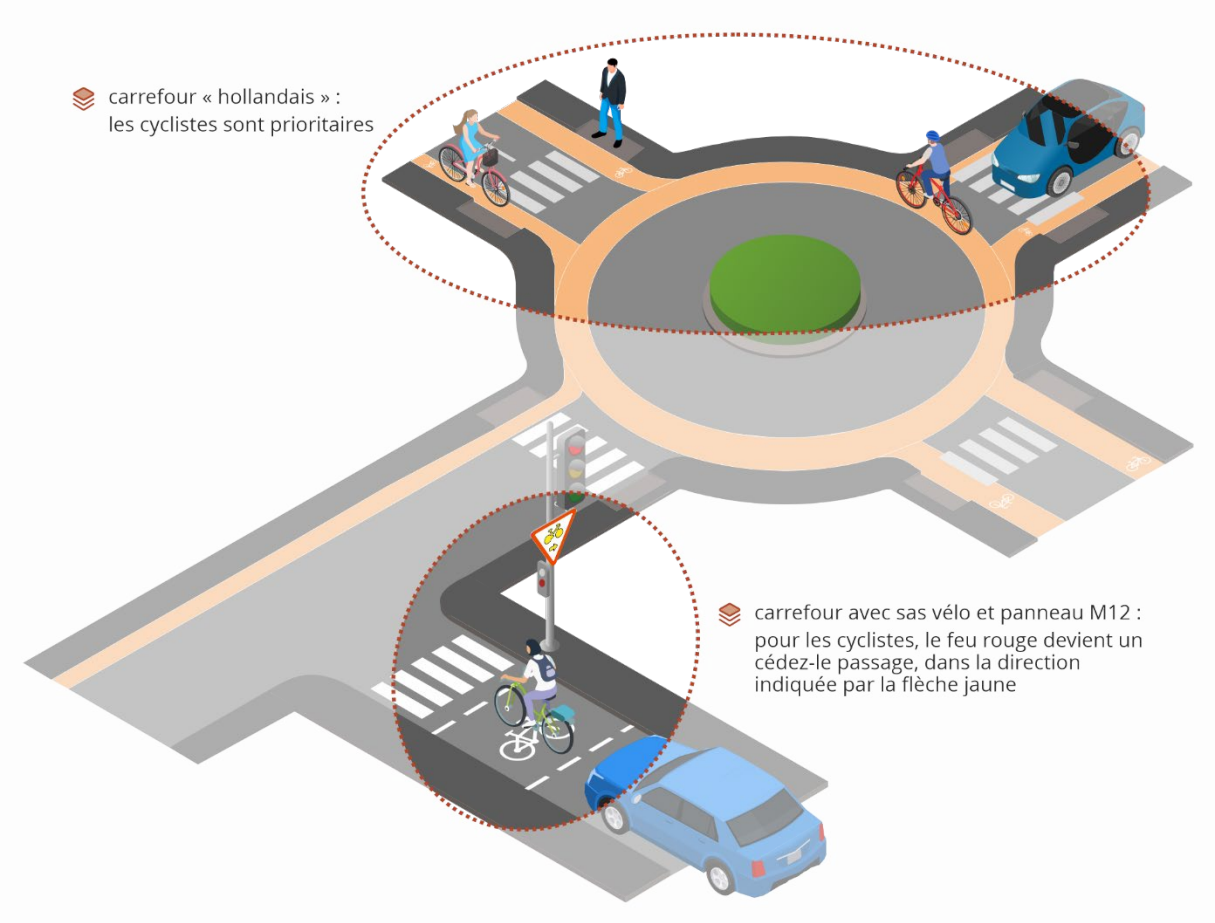
Amélioration de l'infrastructure piétonne



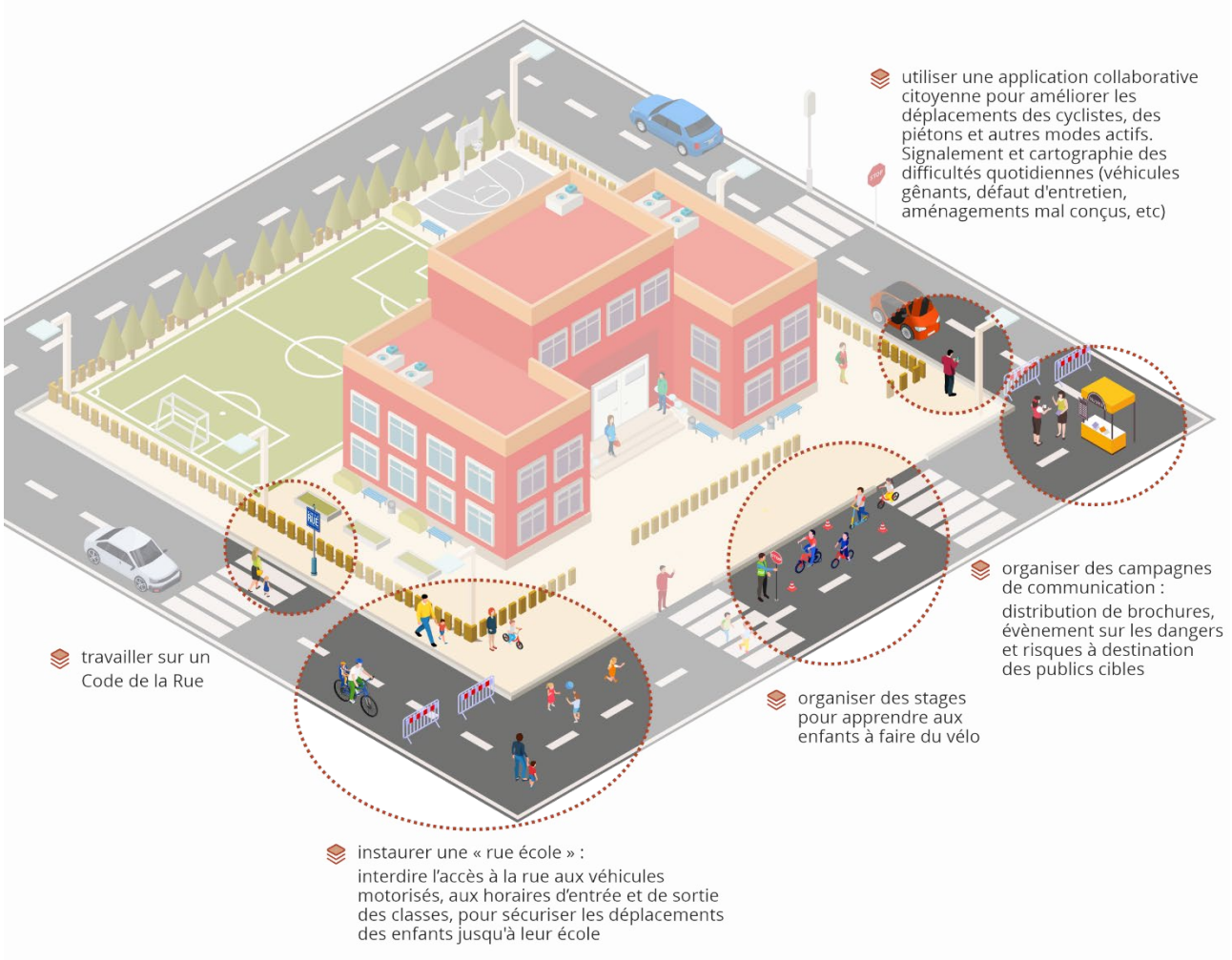
Amélioration de l'infrastructure cyclable



Réaménagement d'intersections

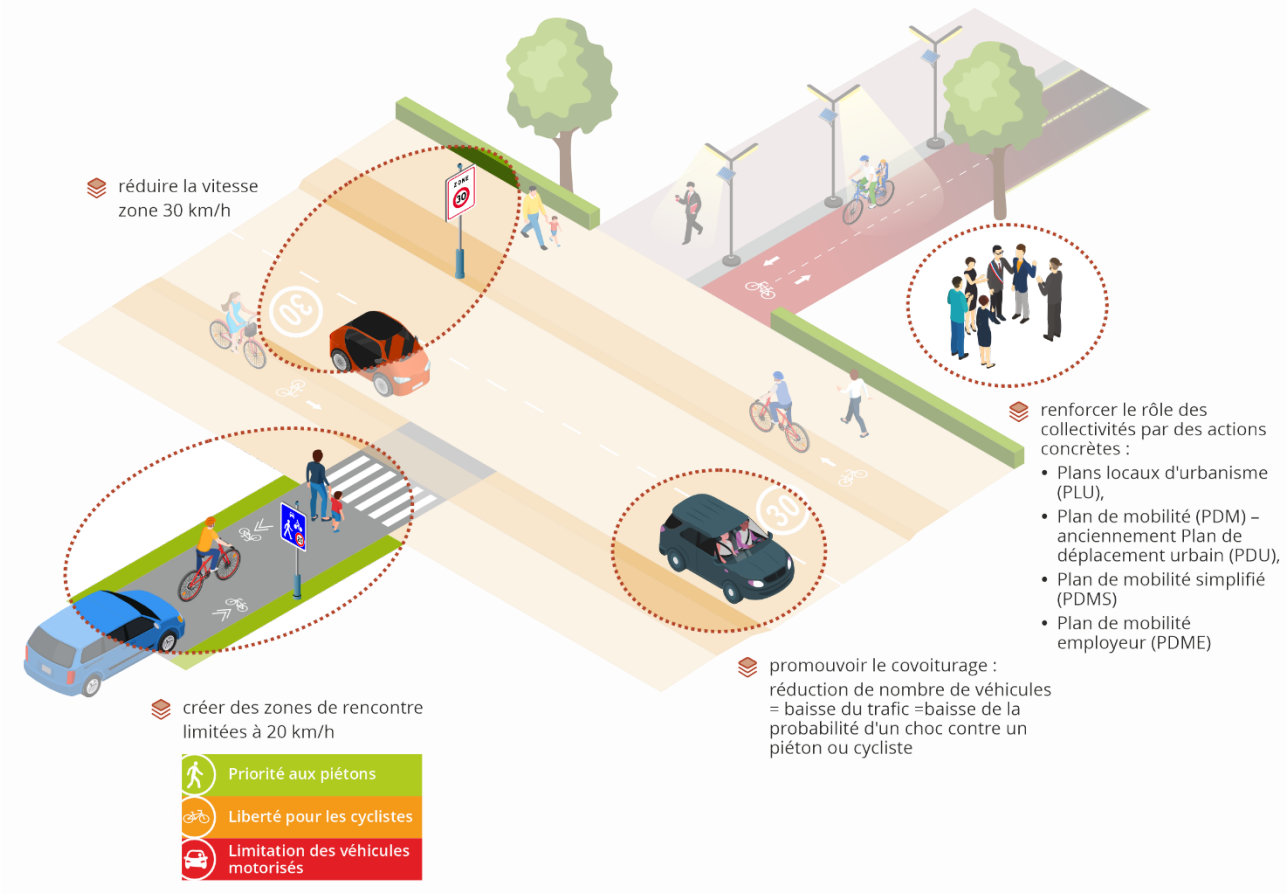


3.2 MIEUX FORMER ET SENSIBILISER LES POPULATIONS POUR UNE MEILLEURE COHABITATION



3.3 MIEUX PLANIFIER LES MOBILITES

Mesures réglementaires



Pour aller plus loin

Incitation financière

- ADEME : aide nationale sur « Plans de circulation et mise en place de quartiers apaisés » : https://agirpourlatransition.ademe.fr/collectivites/aides-financieres/2023/plans-circulation-mise-place-quartiers-apaises

Aménagements piétons et cyclables

- Passage piéton lumineux à détection de présence : https://www.flowellbycolas.com/nos-offres.html
- Peinture phosphorescente au sol : https://www.luminokrom.com/les-pistes-cyclables-phosphorescentes-prennent-de-lampleur-dans-les-villes-francaises/
- Système d'éclairage sur mesure et dynamique : https://fr.schreder.com/fr/blogs/eclairer-ses-pistes-cyclables-intelligemment-schreder

Application collaborative

- Vigilo : https://vigilo.city/fr/

Jeu pédagogique

- VIAPOLI (Association de prévention routière)

Programme de formation :

- Génération vélo : stages pour apprendre à faire du vélo pour les enfants de 6 à 11 ans

Conclusion

En raison du changement climatique et des aléas de la vie terrestre, les énergies fossiles sont amenées à se raréfier (donc à devenir de plus en plus chères) et nous imposent de revoir nos modes de déplacement. En effet, en milieu urbain, la voiture individuelle est amenée à laisser plus de place aux modes doux, car ceux-ci présentent de nombreux avantages quand on se positionne sous l'angle de l'intérêt collectif :

- Moins d'entretien des voiries ;
- Moins de bruit, moins de pollution ;
- Moins d'énergie et de ressources consommées (véhicule particulier vs vélo) ;
- Plus de pratique d'une activité physique, et donc une meilleure santé.

Néanmoins, le développement des mobilités douces ne va pas de soi et l'augmentation de la pratique sans mutation d'un espace public, encore largement occupé par la voiture, génère une accidentologie dont une partie pourrait être évitée.

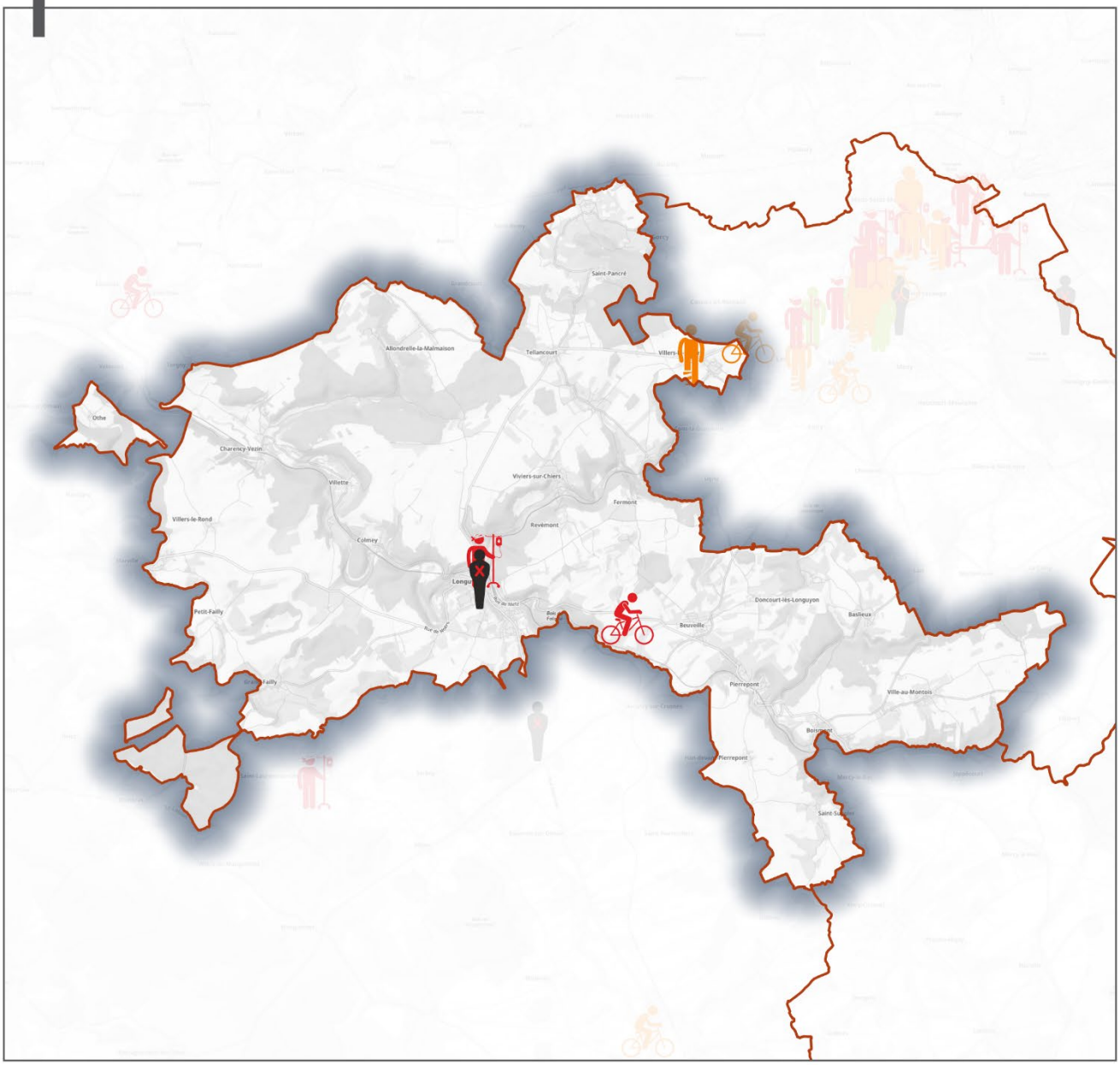
ANNEXE

Accidentologie par intercommunalité

Accidents corporels des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et autres modes doux)

en Lorraine Nord

CC Terre Lorraine du Longuyonnais



40 accidents au total entre 2017 et 2021

dont **4** accidents impliquant des usagers vulnérables

soit **10%** des accidents

Répartition des accidents avec usagers vulnérables

1 (25%)	tués
2 (50%)	hospitalisés
1 (25%)	blessés légers
0 (0%)	indemnes

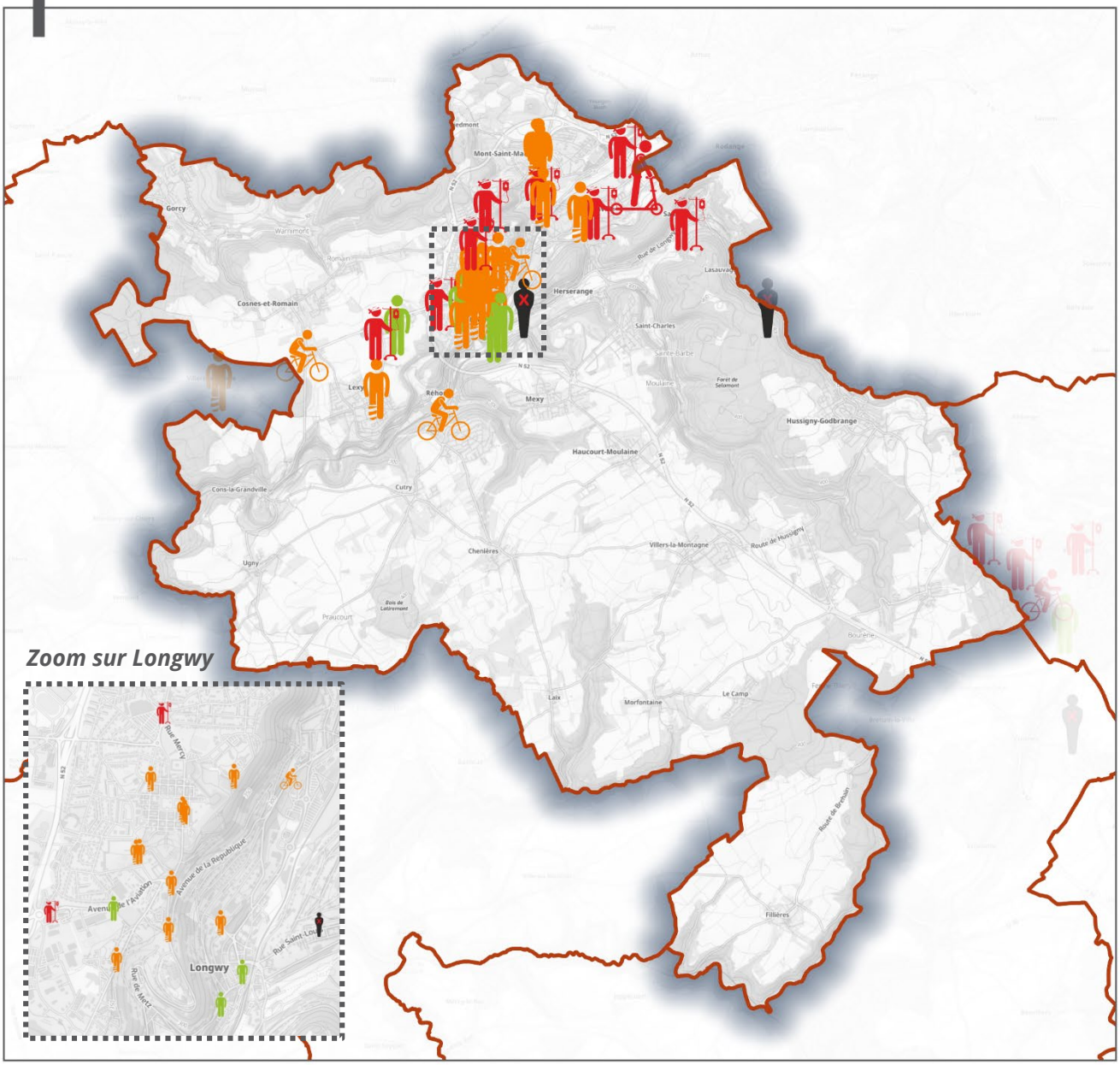
0 2,5 5 km

N

Novembre 2023 / YA - VLK

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

CA Grand Longwy Agglomération



126 accidents au total entre 2017 et 2021
dont **35** accidents impliquant des usagers vulnérables
soit **4%** des accidents

Répartition des accidents avec usagers vulnérables

2 (6%) tués
10 (29%) hospitalisés
19 (54%) blessés légers
4 (11%) indemnes

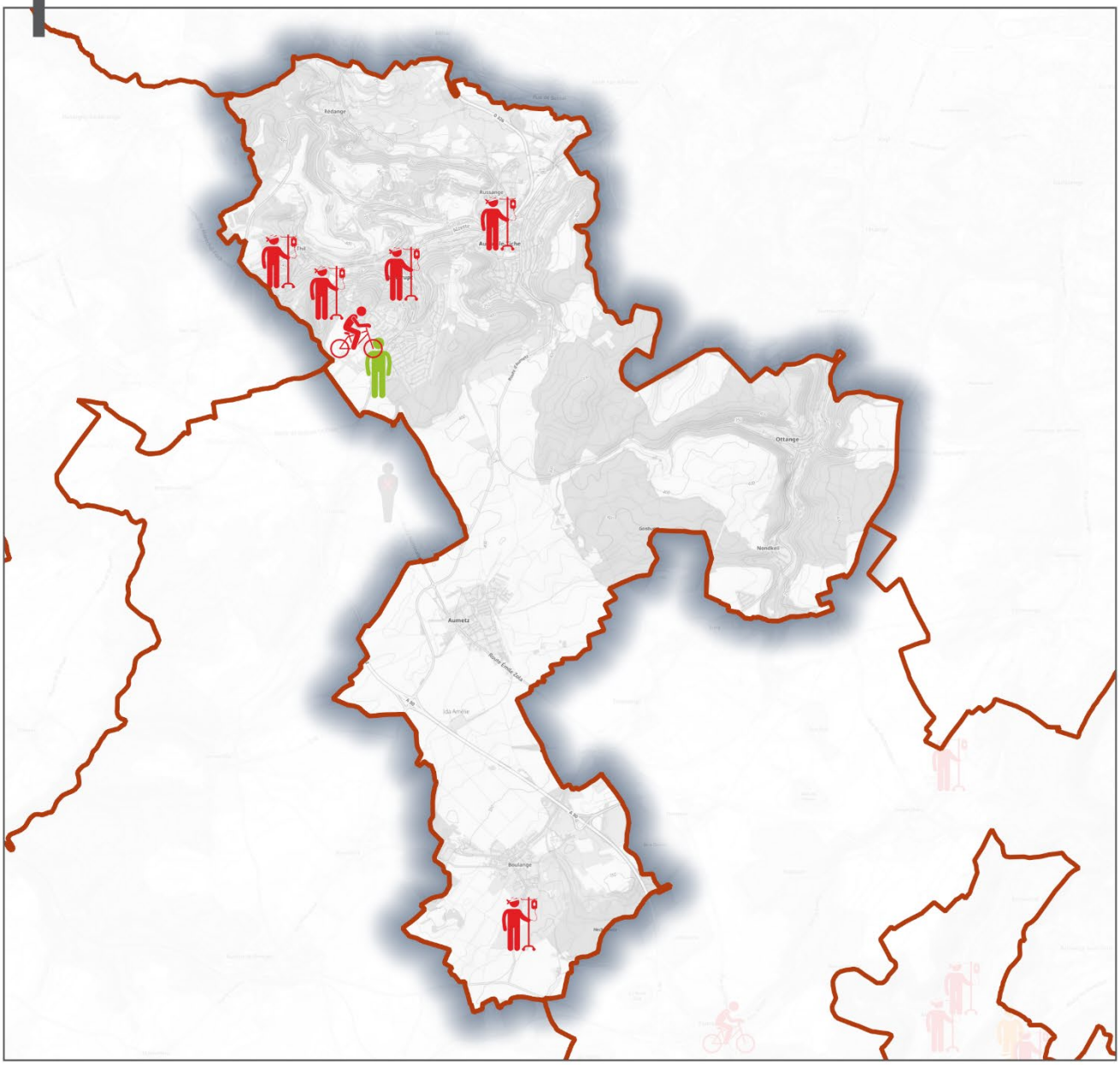
0 2,5 5 km

N

Novembre 2023 / YA - VLK

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

CC du Pays Haut Val d'Alzette



45 accidents au total entre 2017 et 2021

dont **7** accidents impliquant des usagers vulnérables

soit **6%** des accidents

Répartition des accidents avec usagers vulnérables

0 (0%) tués

6 (86%) hospitalisés

0 (0%) blessés légers

1 (14%) indemnes

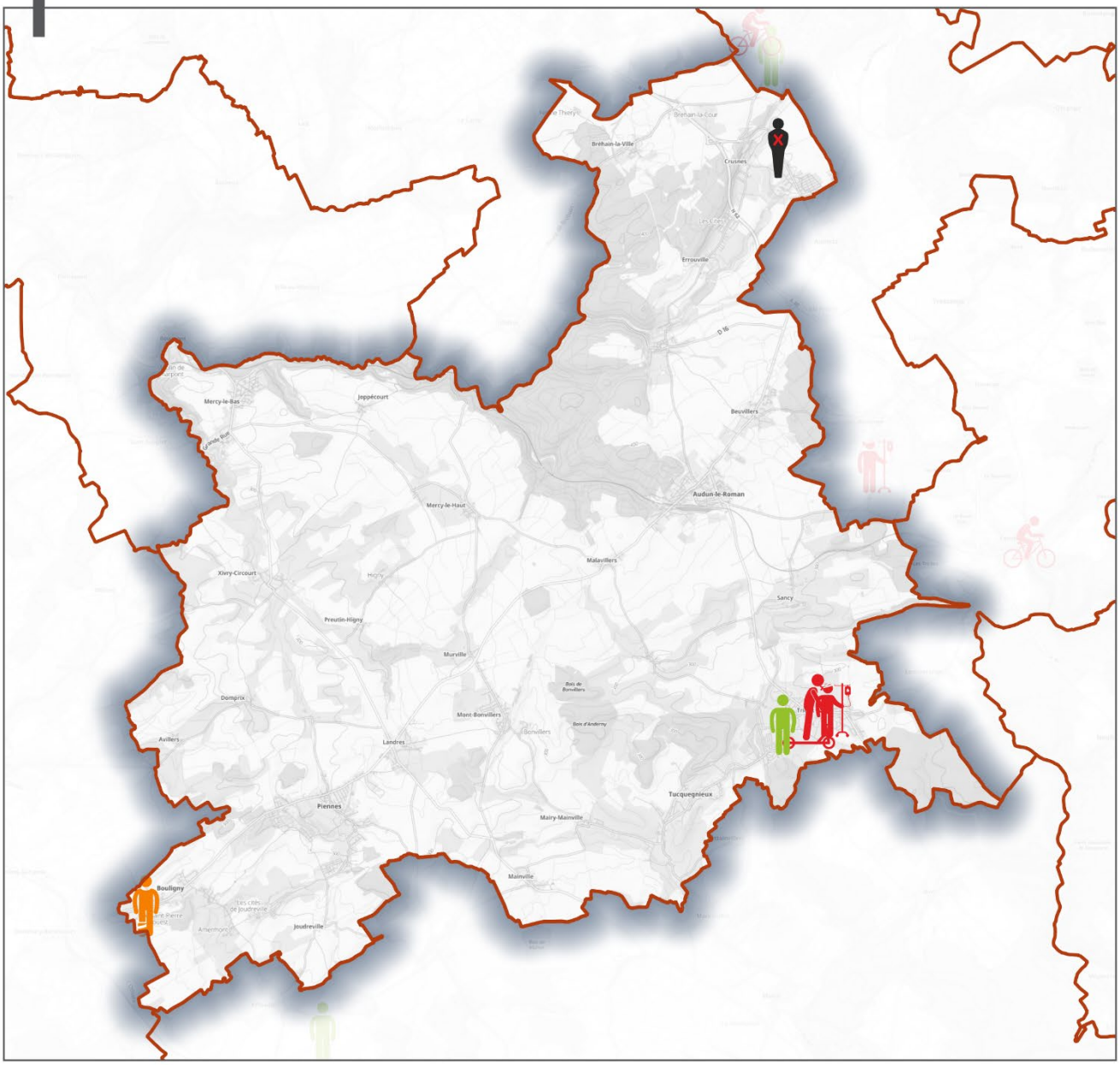
0 2,5 5 km

N

Novembre 2023 / YA - VLK

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

CC Coeur du Pays Haut



39 accidents au total entre 2017 et 2021

dont **4** accidents impliquant des usagers vulnérables

soit **10%** des accidents

Répartition des accidents avec usagers vulnérables

1 (25%) tués

2 (50%) hospitalisés

0 (0%) blessés légers

1 (25%) indemnes

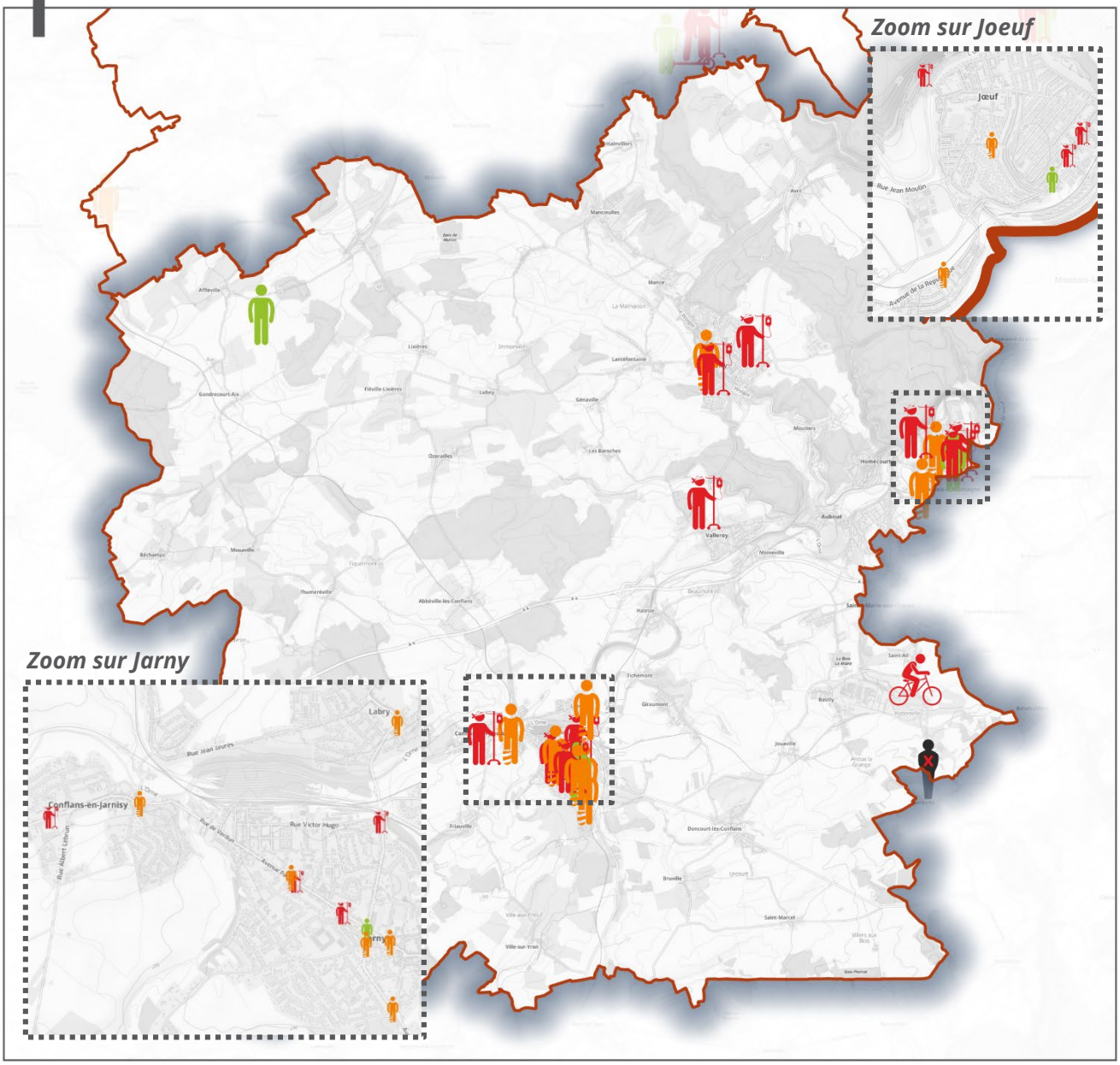
0 2,5 5 km

N

Novembre 2023 / YA - VLK

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

CC Orne Lorraine Confluences



78 accidents au total entre 2017 et 2021
dont **24** accidents impliquant des usagers vulnérables
soit **3%** des accidents

Répartition des accidents avec usagers vulnérables

1 (4%) tués
11 (46%) hospitalisés
9 (38%) blessés légers
3 (13%) indemnes

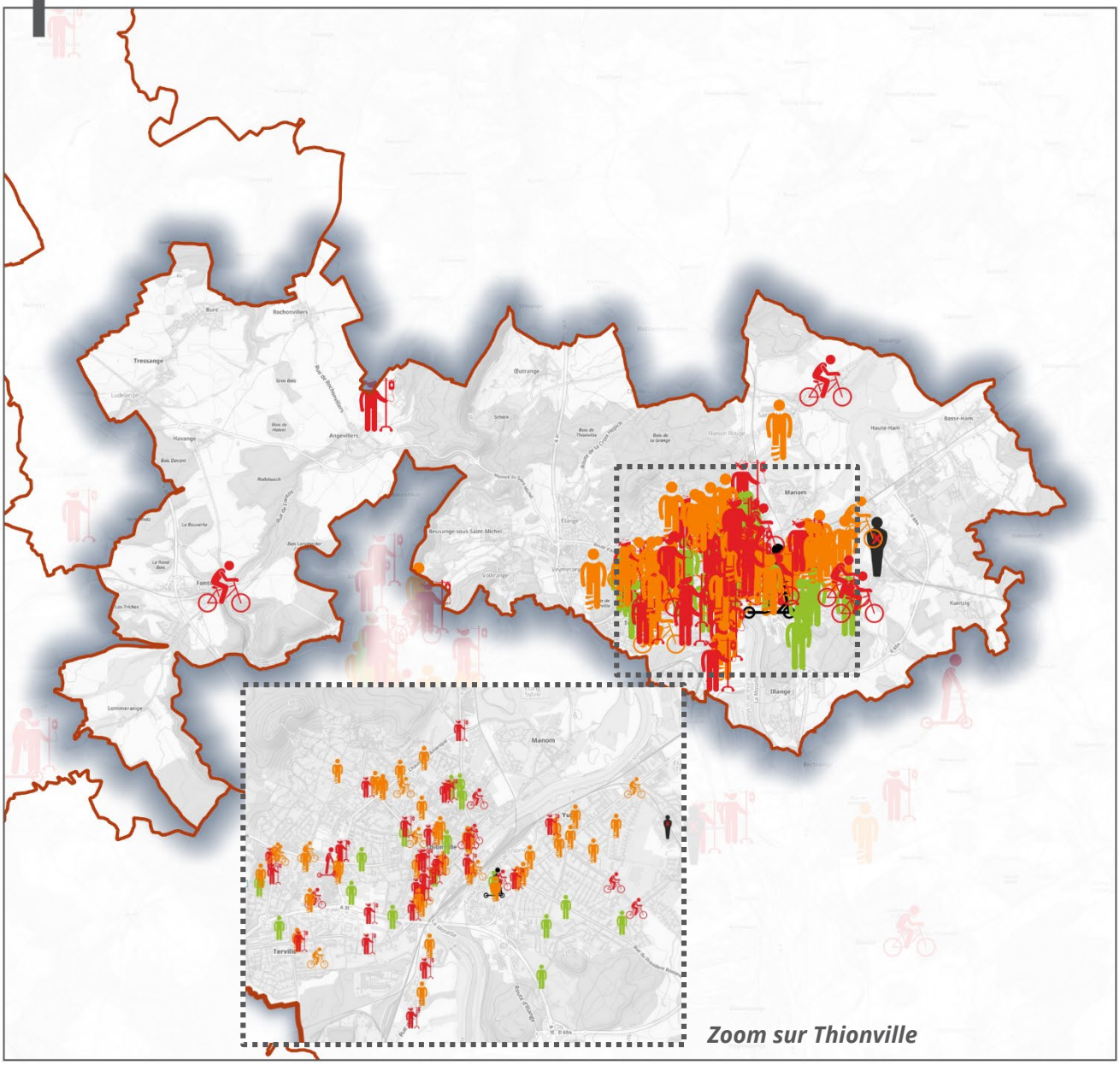
0 2,5 5 km

N

Novembre 2023 / YA - VLK

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

CA Portes de France-Thionville



245 accidents au total entre 2017 et 2021
dont **96** accidents impliquant des usagers vulnérables
soit **3%** des accidents

Répartition des accidents avec usagers vulnérables

2 (2%) tués
34 (35%) hospitalisés
45 (47%) blessés légers
15 (16%) indemnes

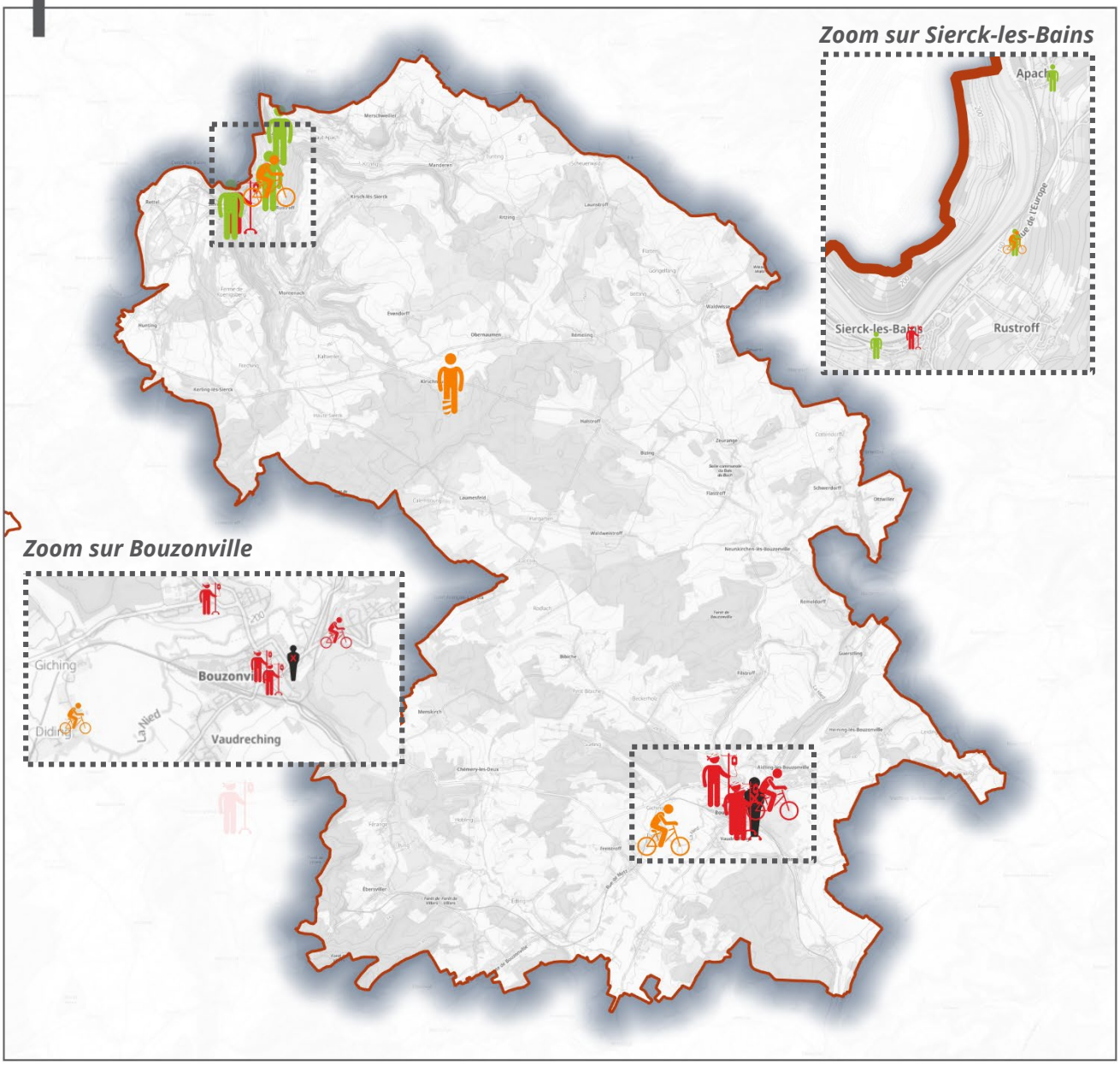
0 2,5 5 km

N

Novembre 2023 / YA - VLK

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

CC Bouzonvillois-Trois Frontières



43 accidents au total entre 2017 et 2021

dont **11** accidents impliquant des usagers vulnérables

soit **4%** des accidents

Répartition des accidents avec usagers vulnérables

1 (9%)	tués
5 (45%)	hospitalisés
2 (18%)	blessés légers
3 (27%)	indemnes

0 2,5 5 km

N

Novembre 2023 / YA - VLK

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

infoObservatoire est édité par l'AGAPE
agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord
Espace Jean Monnet - Eurobase 2 - Pôle Européen de Développement
F-54810 LONGLAVILLE
tél : (+33) 03 55 26 00 10 - fax : (+33) 03 55 26 00 33
www.agape-lorrainenord.eu - agape@agape-lorrainenord.eu
Association Loi 1901
ISSN : 1266-9652 - Dépôt Légal : 4ème trimestre 2023
Président et Directeur de la publication : Fabrice BROGI
Directeur et responsable de la rédaction : Julien SCHMITZ
Rédaction : Yasmine ARROUB
Infographie et cartographie : Virginie LANG-KAREVSKI et Fréderic Gonnet

CC BY NC ND

Contact : Yasmine ARROUB
Chargée d'études mobilité et planification
yarroub@agape-lorrainenord.eu
Tél : (+33) 03 55 26 00 28

agape LORRAINE NORD
agence d'urbanisme et de développement durable