

# Accidents milieu urbain – département de la Seine-Maritime

Analyse d'échantillon de PV



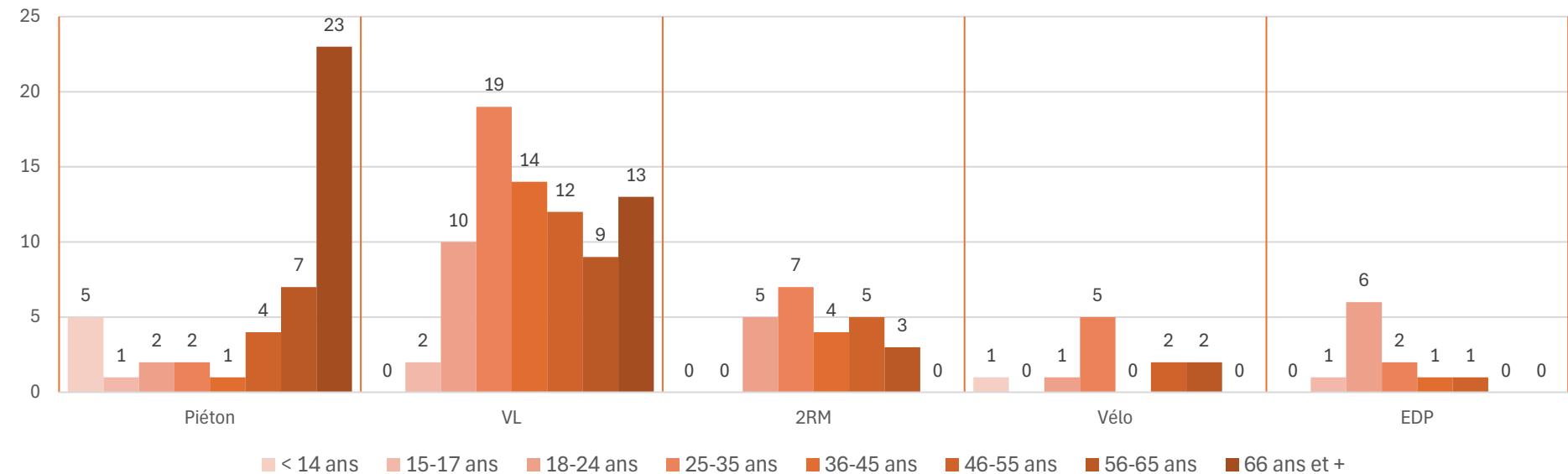
25 septembre 2025

# ANALYSE QUALITATIVE DE PV D'ACCIDENTS

Echantillon d'accidents en zone urbaine sur l'ensemble du département de la Seine-Maritime sur la période 2019-2024

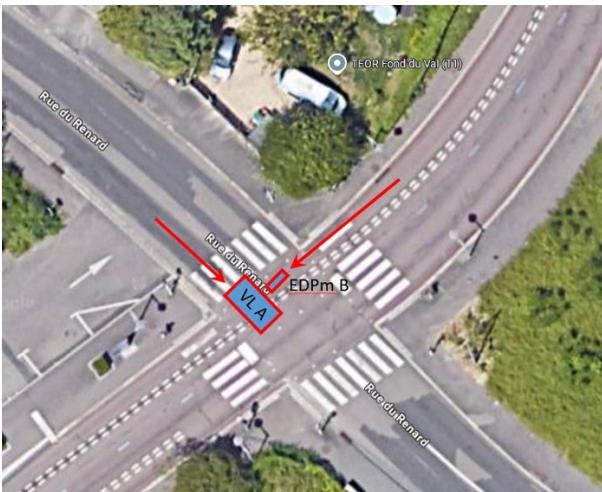
- 106 PV d'accidents mortels (74) et graves (32)
- identification de scénarios et de facteurs d'accidents
- analyses thématiques : par types d'accidents (avec piéton, sans tiers, à plusieurs véhicules sans piéton), par types de véhicules, par types d'usagers, selon le territoire

- échantillon d'étude non représentatif de l'accidentalité globale du département
- échantillons thématiques à faibles effectifs



# QUELQUES ÉLÉMENTS MARQUANTS

- des chocs à haute cinétique malgré des VMA  $\leq 50$  km/h (accidents sans tiers)
- une forte part d'absence de manœuvre d'urgence pour les conducteurs impliqués dans un accident avec piéton (non perception du danger, étonnement ou par manque de temps)
- des sites avec plusieurs accidents



exemple : utilisation d'un site réservé de bus par des conducteurs d'EDP ou cyclistes  
interrogations sur :

- les itinéraires cyclables
- la cohérence des autorisations d'accès aux sites réservés TC (accès sur certains secteurs)
- la connaissance et le respect des règles de circulation par les conducteurs d'EDP ou cyclistes

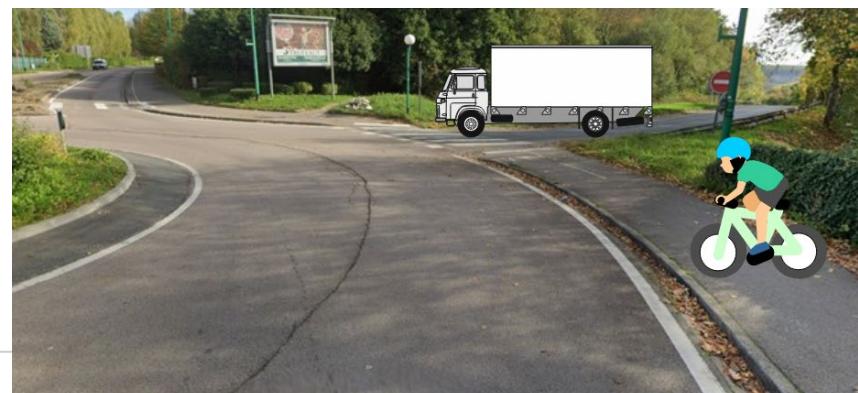
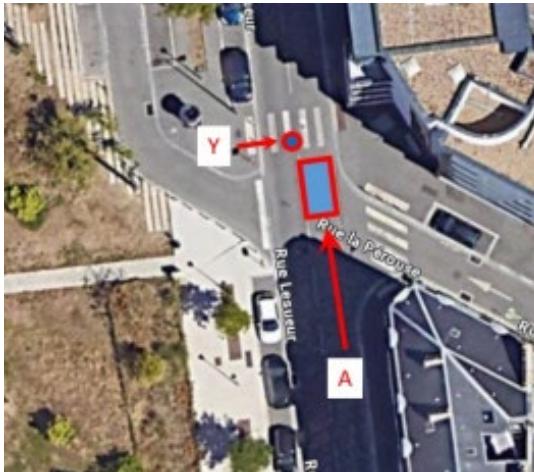
# QUELQUES TYPES D'ACCIDENTS MARQUANTS



- **Attention du conducteur focalisée sur la voie prioritaire et absence de perception du piéton ou du véhicule antagoniste**
- **Problématique de non détection des cyclistes** (notamment des VAE) ou EDP circulant sur un aménagement cyclable (et particulièrement bidirectionnel) – présence potentielle de masques à la visibilité
- **Non respect volontaire des priorités par des cyclistes et conducteurs d'EDP** (passage au feu rouge, absence d'arrêt à un stop...)
- **Accident sans tiers avec perte de contrôle dynamique du véhicule** (voiture, moto) – alcool et/ou stupéfiants – conducteurs inexpérimentés (sans permis)
- Présence d'accidents atypiques : **accidents avec un véhicule en marche arrière, conducteur devenu piéton et heurté par son véhicule**

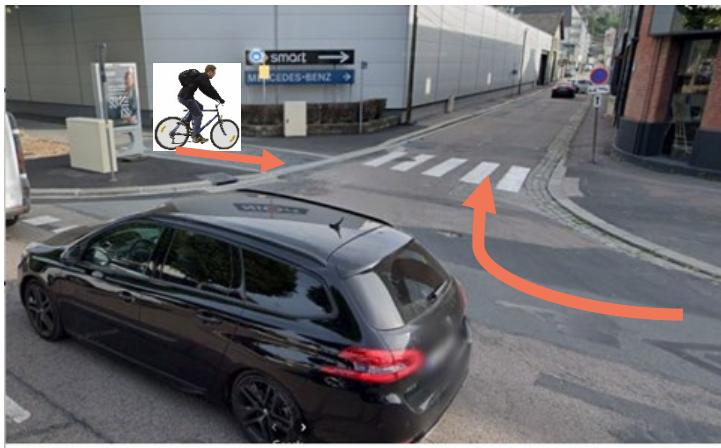
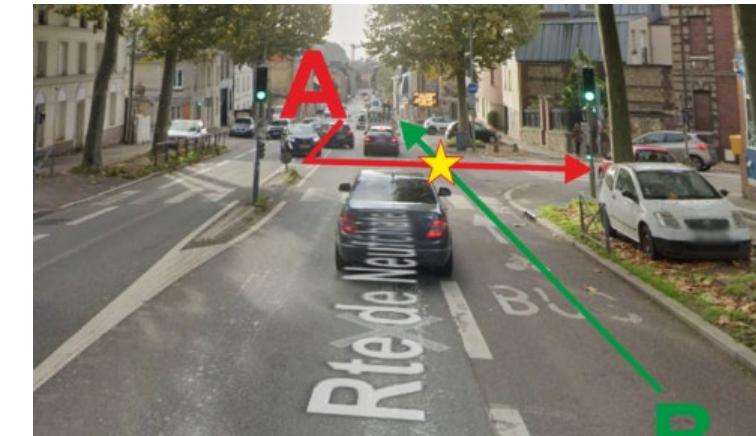
# QUELQUES TYPES D'ACCIDENTS MARQUANTS

**Attention du conducteur focalisée sur la voie prioritaire et absence de perception du piéton ou du véhicule antagoniste => problèmes de visibilité - vitesse d'approche des véhicules prioritaires ?**  
– difficulté du choix de l'emplacement de la traversée piétonne (continuité du cheminement vs éloignement du carrefour)



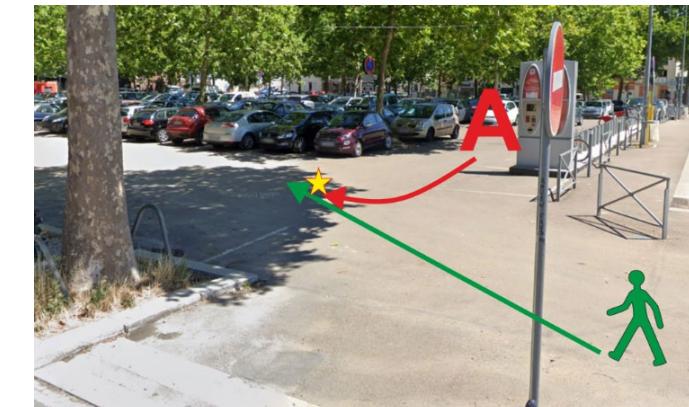
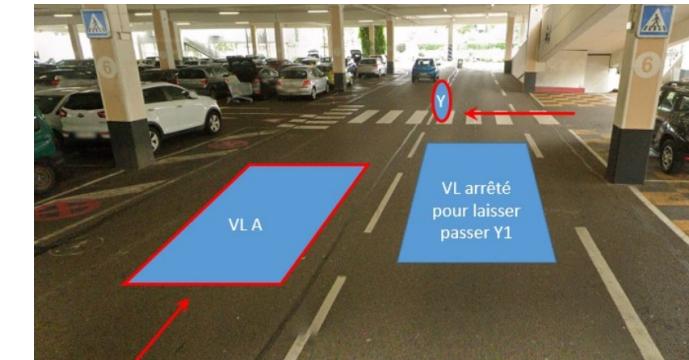
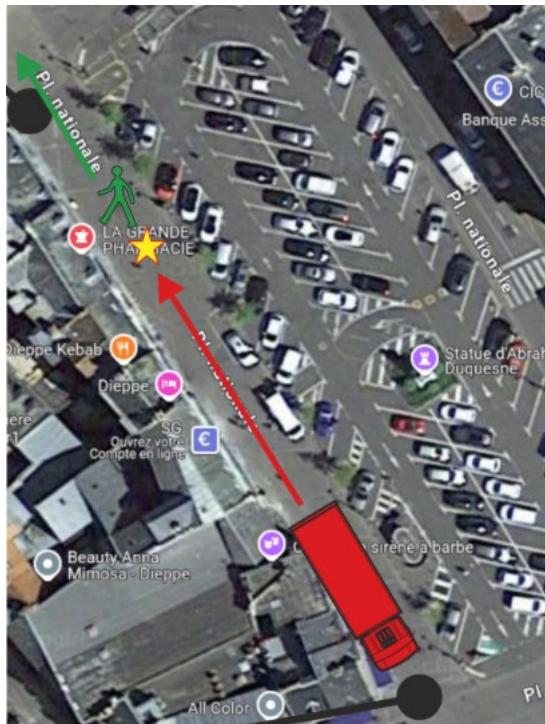
# QUELQUES TYPES D'ACCIDENTS MARQUANTS

Problématique de non détection des cyclistes (notamment des VAE) ou EDPm circulant sur un aménagement cyclable => présence potentielle de masques à la visibilité – vitesse d'approche des VAE/EDPm – aménagements cyclables bidirectionnels qui surprennent les antagonistes

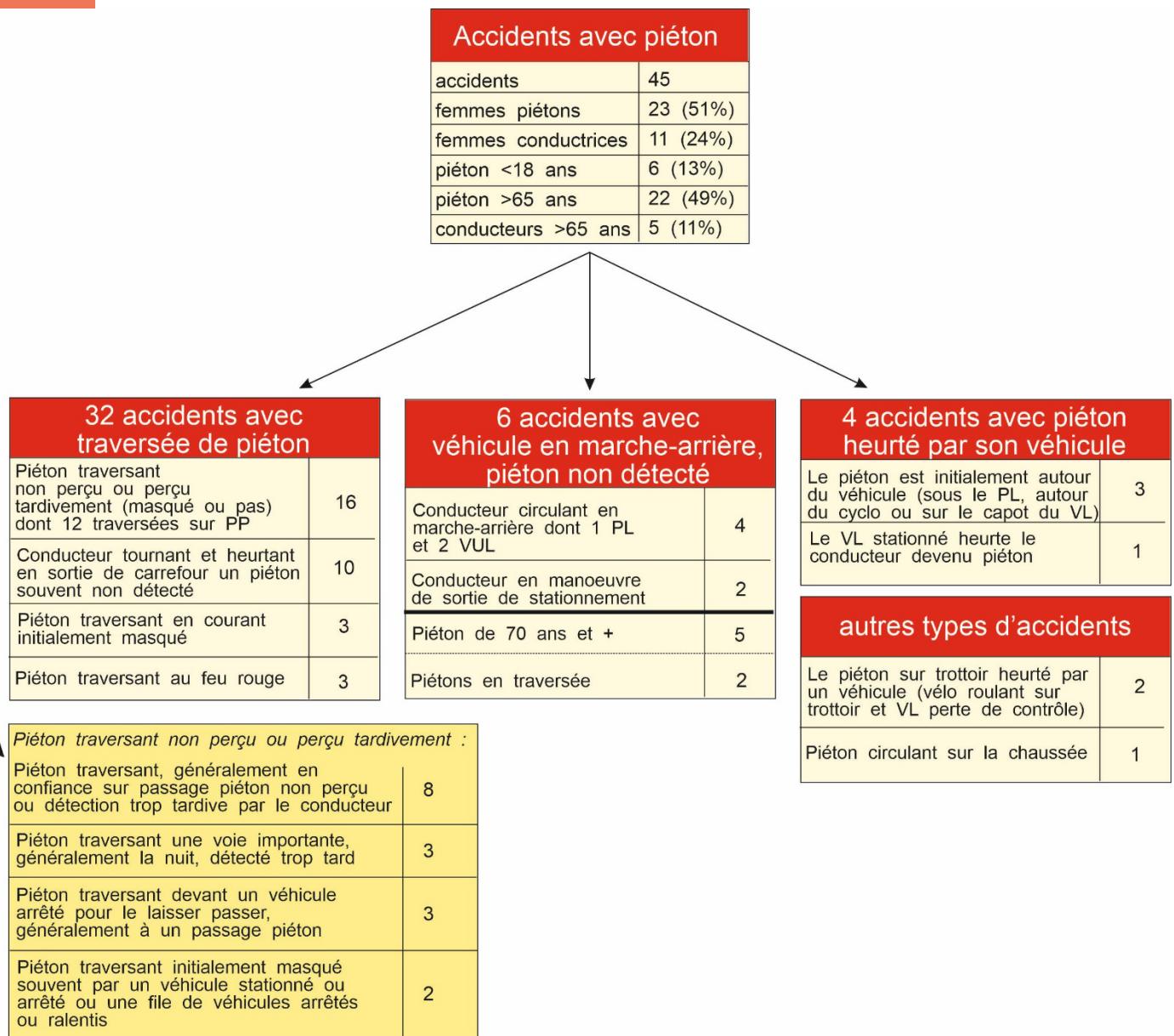


# QUELQUES TYPES D'ACCIDENTS MARQUANTS

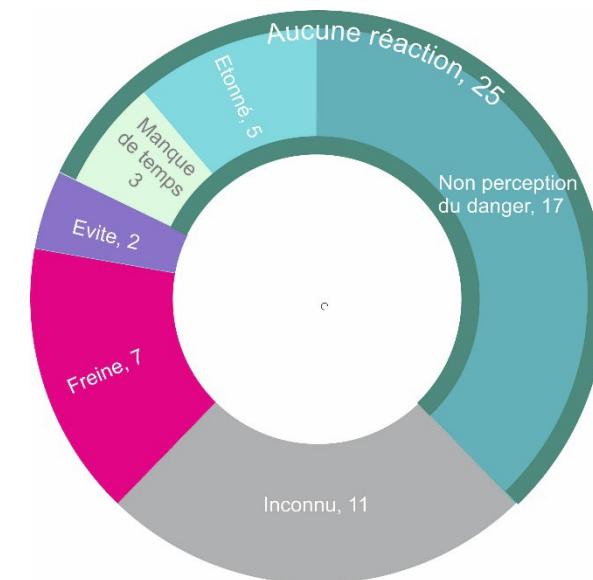
Présence d'accidents atypiques : **conducteur devenu piéton et heurté par son véhicule, accidents avec un véhicule en marche arrière => aménagement des parkings de supermarchés – habitudes de stationnement avec sortie en marche arrière – prise de risque ou manque de vigilance autour d'un véhicule**



# ACCIDENTS AVEC PIÉTON

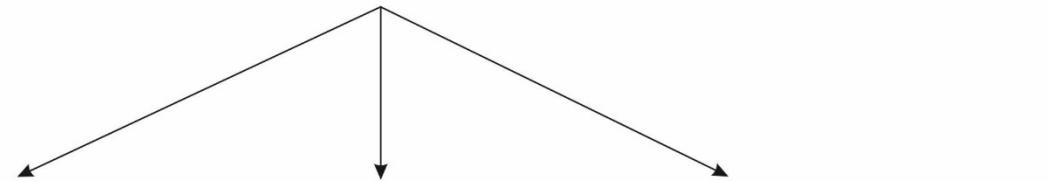


- 45 accidents dans lesquels **la moitié des piétons sont des femmes ou des plus de 65 ans**
- dans **71% des accidents un piéton traverse la chaussée**
- **56% des conducteurs ne réalisent aucune manœuvre d'urgence**, par non perception du danger (38%), car ils sont étonnés (11%) ou par manque de temps (7%) et 20% réalisent une manœuvre constituée principalement d'un freinage



# ACCIDENTS À PLUSIEURS VÉHICULES SANS PIÉTON

Accidents à plusieurs véhicules sans piéton	
accidents	32
véhicules	65
VL usagers vulnérables (10 vélos, 9 EDP, 8 2RM)	30 (46%) 27 (42%)
femmes conductrices	17 (26%)
sans alcool ni stup	59 (91%)
cond 25-35 ans	18 (28%)
cond 18-24 ans	13 (20%)
cond >65 ans	5 (6%)



15 accidents en intersection sans dépassement	
Conducteur tournant à gauche (4) ou à droite (2) sans percevoir le vélo ou EDP circulant sur aménagement cyclable (4)	6
Non-respect volontaire des priorités en carrefour (feu:3, stop:2) par un cycliste ou conducteur d'EDP	6
Véhicule s'engageant sur un axe prioritaire, sans percevoir le cycliste (2) ou pensant avoir le temps de passer devant la moto (1)	3

7 accidents avec dépassement	
Moto dépassant qui heurte un véhicule arrivant en face tournant à gauche	3
VL dépassant alors qu'un autre usager arrive en face	3
Un EDP dépasse un car qui tourne à gauche	1

5 accidents avec perte de contrôle	
Perte de contrôle liée à un malaise du conducteur de VL (2 femmes et 3 cond <36 ans)	3
Un 2RM en perte de contrôle lié à l'infrastructure (rails) ou à l'environnement (végétation sur voie de circulation) heurte un véhicule	2

autres types d'accidents	
Manœuvre de demi-tour et collision avec un véhicule non perçu lors de la prise d'information	2
Un véhicule heurte le véhicule qui le précède, différentiel de vitesse important	2
Véhicule stationné et ouverture d'une portière lors du passage d'un vélo circulant sur bande cyclable	1

## 32 accidents – 65 véhicules

- 27 usagers vulnérables : 10 vélos, 6 EDP, 8 2RM
- 91% des conducteurs sans alcool ni stupéfiants

**la moitié des accidents en intersection** (19 cas dont 4 avec dépassement) avec toujours au moins un usager vulnérable

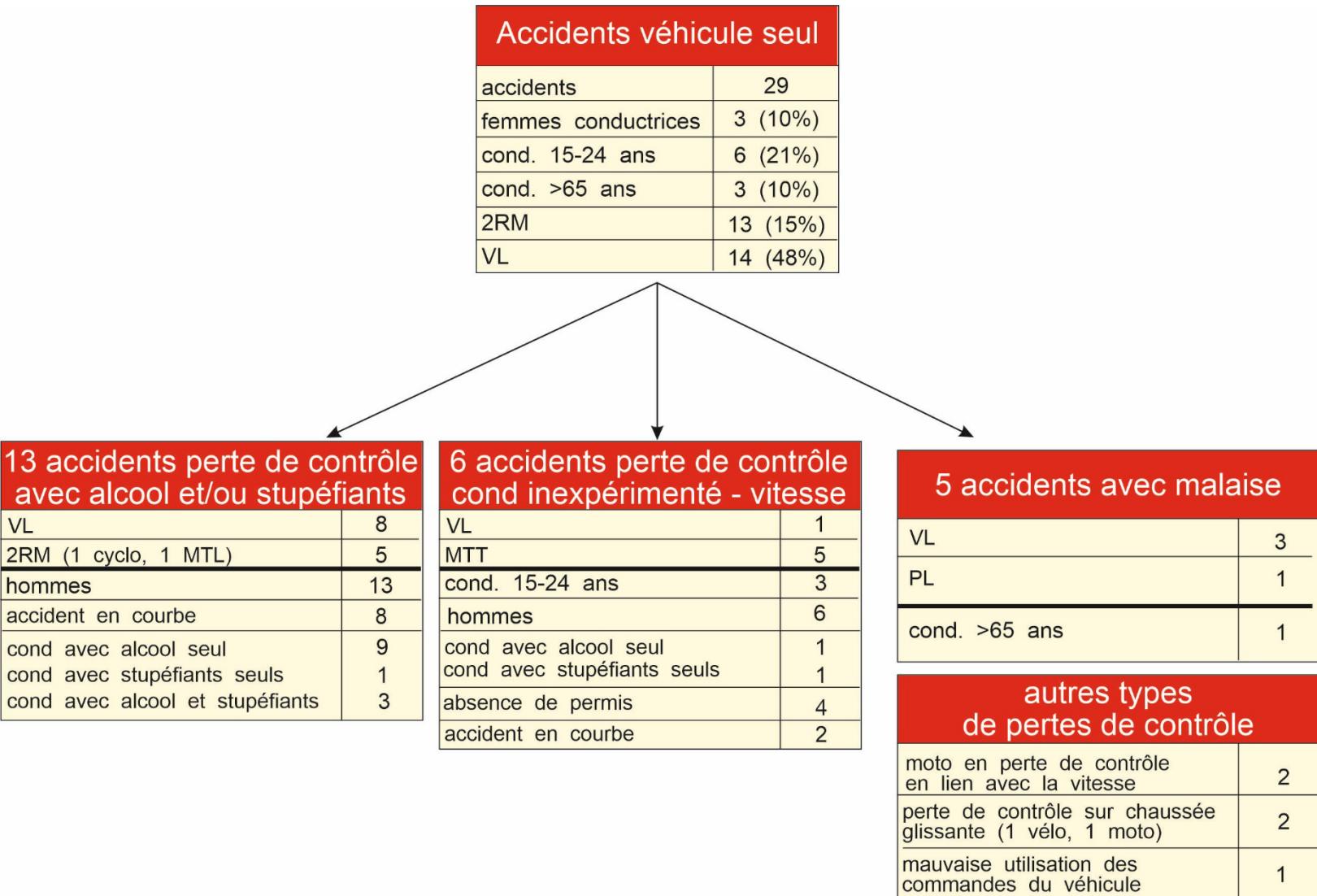
### accidents avec perte de contrôle (5 cas) :

- 3 cas de malaise
- 2 cas de perte de contrôle liée à l'environnement ou l'infrastructure

### accidents avec dépassement (7 cas)

- 3 motos et 1 EDP en dépassement

# ACCIDENTS À PLUSIEURS VÉHICULES SANS PIÉTON



## 29 accidents

- autant de 2RM que de VL
- 3 conductrices et 3 conducteurs de plus de 65 ans

## 45% des accidents avec alcool et/ou stupéfiants (13 cas) :

- 8 VL et 5 2RM dont 1 cyclo
- aucun conducteur de 18-24 ans, 1 de 15-17 ans en VL

## accidents avec conducteur inexpérimenté et vitesse (6 cas) :

- 5 motos lourdes
- 4 absences de permis
- 2 conducteurs avec alcool et/ou stups

## accidents malaise (5 cas)

- 1 conducteur de plus de 65 ans

# FACTEURS D'ACCIDENTS – CONDUCTEURS ET PIÉTONS

## Facteur d'accident :

Un élément (présence ou absence) ou un état spécifique d'un des composants du système homme / véhicule / environnement ayant joué un rôle dans le déroulement de l'accident. Sans lui la probabilité de survenue de l'accident aurait fortement diminué.

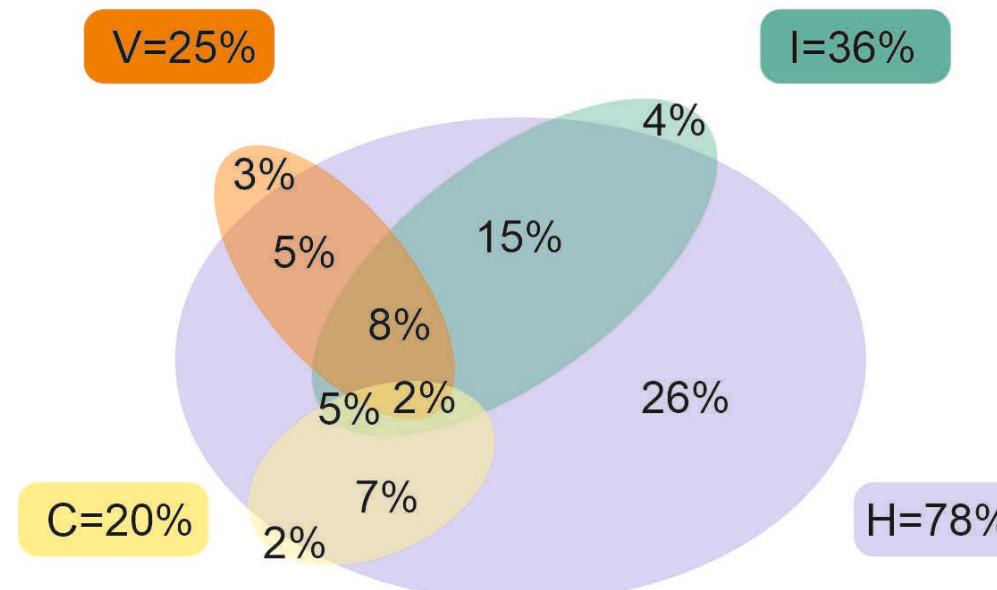
### Facteurs déclenchants

- Humain (H)
- Véhicule (V)
- Infrastructure routière (I)
- Conditions de circulation : météo et trafic (C)



Des impliqués présentant une part majoritaire de facteurs Humain, mais pas exclusive (78%)  
Multifactorialité importante (peu de composantes uniques)

Conducteurs et piétons accidents urbain n=183



Principales combinaisons factorielles	% pour les usagers
H seul	26%
V seul	3%
I seul	4%
C seul	2%
HVIC	2%
HVI	8%
HCI	5%
HVC	3%
HI	15%
HC	7%
HV	5%

# PRINCIPAUX FACTEURS D'ACCIDENTS

## Accident sans tiers - 28 cas

<b>Etat physique/psychologique</b>	21	<b>75%</b>
Alcoolisation	13	<b>46%</b>
Prise de stupéfiants	5	18%
Malaise	5	18%
<b>Inexpérience</b>	7	25%
<b>Prise de risque</b>		
Choix d'une vitesse trop élevée	17	<b>61%</b>
Adoption d'une conduite « à risque »	13	<b>46%</b>
	4	14%
<b>Puissance du véhicule favorisant la vitesse</b>	7	25%
<b>Problème d'adhérence sur chaussée</b>	6	21%
<b>Obstacle fixe</b>	14	<b>50%</b>
Véhicule en stationnement autorisé	3	11%
Obstacle lié à l'aménagement sur la voie de circulation	6	21%
Obstacle fixe sur l'accotement	6	21%
<b>Météo</b>	4	14%
<b>Facteurs aggravants</b>		
Heurt d'obstacle fixe sur accotement	5	18%
Non port du casque	3	11%
Non port de la ceinture	4	14%



73 cas



11 cas



11 cas



45 cas

**Facteurs H :** l'état physique ou psychologique (34%) dont l'alcool (16%-12 cas), la distraction (14%-10 cas), le non respect des priorités (30%) qui est généralement involontaire (25%-18 cas), la manœuvre (32%) dont une prise d'information insuffisante (23%-17 cas), la prise de risque (25%) dont le choix d'une vitesse trop élevée (18%-13 cas)

**Facteurs H : Cycliste** non respect des priorités (64%) qui est volontaire dans 3 cas ou qui est lié à un attachement excessif au statut prioritaire dans 4 cas, la manœuvre avec une prise d'information insuffisante (4 cas)

**EDPm** prise de risque (45%-5 cas), circulation non autorisée sur la voie (3 cas)

**Facteurs V :** la faible détectabilité du vélo (55%-6 cas) ou EDPm (45%- 5 cas)

**Facteurs H :** état physique ou psychologique (22%-10 cas), dont l'alcoolisation (5 cas) et les déficiences (6 cas), prise de risque (36%-16 cas) avec une illusion de visibilité pour 10 piétons, non-respect des priorités (27%-6 cas) avec un attachement excessif au statut prioritaire 6 cas, prise d'information insuffisante pour 20% des piétons (9 cas)

**Facteurs I :** inadéquation de l'aménagement par rapport aux usages ou aux usagers (ex : prise en compte des piétons insuffisante) 18%-8 cas

**Facteurs aggravant :** Fragilité de l'impliqué due à l'âge (31%-14 cas) avec 51% de piétons âgés de plus de 65 ans et 29% de plus de 74 ans

# PRINCIPAUX FACTEURS SELON LE GENRE DE L'USAGER

	Cond F 31 cas	Cond H 107 cas	
Alcoolisation	0	21	<b>20%</b>
Prise de stupéfiants	0	9	8%
Déficiences cognitives	4 13%	0	
Attention	4 13%	8	7%
Inexpérience	4 13%	21	<b>20%</b>
Non-respect des priorités	11 35%	27	25%
Non-respect involontaire des règles de priorité	7 23%	16	15%
Attachement excessif au statut prioritaire	3 10%	2	2%
Prise de risque	5 16%	43	<b>40%</b>
Choix d'une vitesse trop élevée	2 6%	30	28%
Manœuvre	10 32%	34	<b>32%</b>
Prise d'information insuffisante	4 13%	31	29%
Circulation	1 3%	13	12%
Dépassemement dangereux	0	7	7%
Véhicule puissant favorisant la vitesse	0	13	12%

	Piéton F 23 cas	Piéton H 22 cas
Alcoolisation	1 4%	4 18%
Déficiences (cognitives, visuelles, motrices)	2 9%	4 18%
Non-respect des priorités	6 26%	6 27%
Attachement excessif au statut prioritaire	4 17%	2 9%
Prise de risque	6 26%	10 45%
Illusion de visibilité	4 17%	6 27%
Manœuvre	6 26%	5 23%
Prise d'information insuffisante	5 22%	4 18%

Les principaux facteurs associés aux **femmes** sont :

- le **non-respect des règles de priorité** (35% pour les conductrices et 26% pour les piétonnes) et notamment le non-respect involontaire (23%) ou l'attachement excessif au statut prioritaire
- les **manœuvres** (32%) et notamment une prise d'information insuffisante (13%)

Les principaux facteurs associés aux **hommes** sont :

- **l'alcoolisation** du conducteur (20%)
- **la prise de risque** (40%)
- **la conduite d'un véhicule puissant favorisant la vitesse**

# SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX FACTEURS D'ACCIDENTS



## Humain :

état physique ou psychologique (substance psychoactives, malaise), prise d'information insuffisante avant la manœuvre, prise de risque avec notamment le choix d'une vitesse trop élevée, non respect des priorités (plutôt involontaire)

## Véhicule/mode :

puissance du véhicule favorisant la vitesse, visibilité (faible perceptibilité du véhicule ou du piéton, défaut de visibilité lié à l'habitacle)

## Infrastructure :

inadéquation de l'aménagement par rapport aux usages ou aux usagers : mauvaise prise en compte des usagers (notamment les piétons), masques fixes à la visibilité, problème d'adhérence sur la chaussée

## Conditions de circulation :

éblouissement ou faible luminosité, masques mobiles à la visibilité

## Facteurs aggravants :

Humain : fragilité de l'impliqué due à l'âge, non port du casque ou de la ceinture,  
Infrastructure : heurt d'obstacle fixe

# QUELQUES EXEMPLES DE PISTES D'ACTIONS

## Usagers

### communication

- automobilistes => lors des changements de direction en intersection, chercher le piéton, le cycliste ou l'EDPm
  - vigilance lors de la traversée d'une voie bus ou aménagement cyclable
- cyclistes ou EDPm => même prioritaire, j'adapte mon allure avant de traverser un carrefour – ce n'est pas parce que je vois l'automobiliste qu'il m'a vu
- piétons => un passage piéton n'est pas un passage protégé, je reste vigilant lors des traversées

contrôles : refus de priorité du conducteur envers le piéton, alcool/stupéfiants, absence de port d'équipement de sécurité

## Infrastructures

- cohérence de l'aménagement avec la vitesse maximale autorisée – entrées/sorties d'agglomération
- prise en compte de piétons et cyclistes en proposant des aménagements compréhensibles pour tous (automobilistes inclus) : cheminements accessibles et de qualité, traversées, itinéraires cyclables
- aménager les intersections avec des configurations complexes (dont zones de conflits potentiels multiples)
- gestion du mobilier urbain – poubelles – panneaux publicitaires : masque à la visibilité, encombrement des cheminements/aménagements cyclables
- cohérence des régimes de priorités pour tous et notamment pour les cyclistes => avec un usage du stop uniquement si problème de visibilité

**Merci pour votre attention**

*berengere.varin@cerema.fr*

**www.cerema.fr**

