

Observatoire des déplacements

L'élaboration du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la région stéphanoise et du Dossier de Voirie d'agglomération (DVA) a nécessité la mise en place d'un observatoire des déplacements.

Ce dernier, qui rassemble un grand nombre de partenaires, a été mis en place en 1998.

Un premier document général sur l'observatoire a été publié en septembre 2001. La note ici présentée complète et actualise le premier document sur les thèmes suivants :

- le trafic automobile
- l'accidentologie

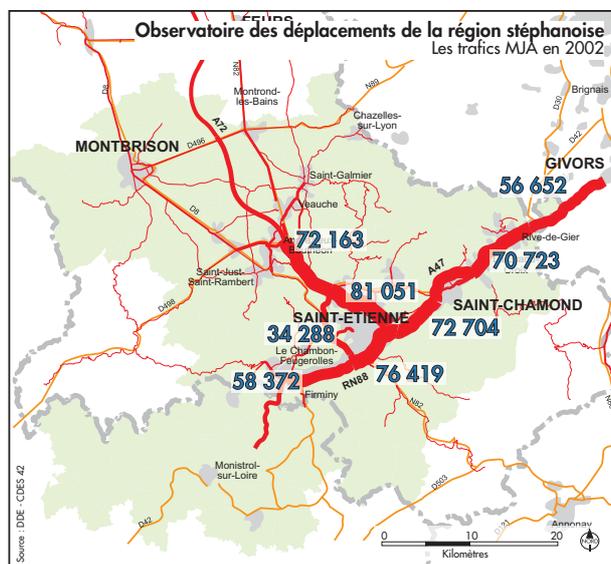


Le Trafic Automobile Données 2002

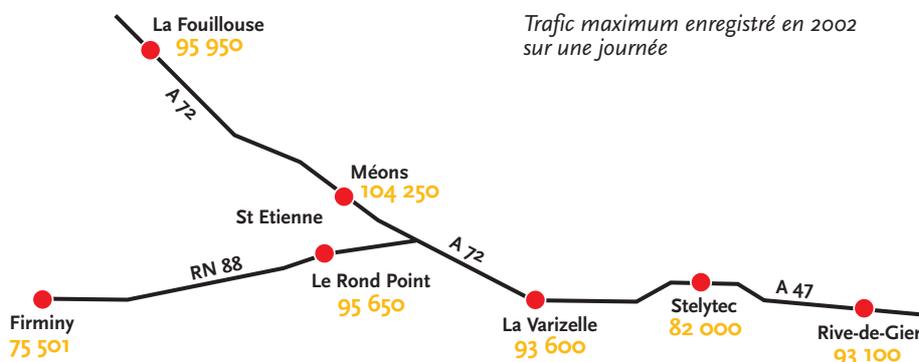
Le trafic

Les données de trafic reportées sur la carte ci-jointe sont de 2002. Elles font apparaître l'importance du trafic sur les axes structurants que sont l'A72, l'A 47, la RN 88 et la RD 201 desservant la vallée du Gier, Saint-Etienne et la vallée de l'Ondaine.

Dans le nord du périmètre, on constate l'éclatement du trafic routier compte tenu de l'étalement de l'urbanisation.



Le schéma ci-contre révèle l'importance du trafic maximum enregistré un jour de l'année 2002 sur les principales voies du périmètre.

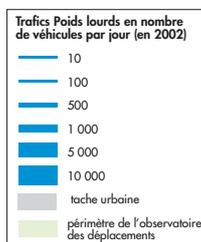
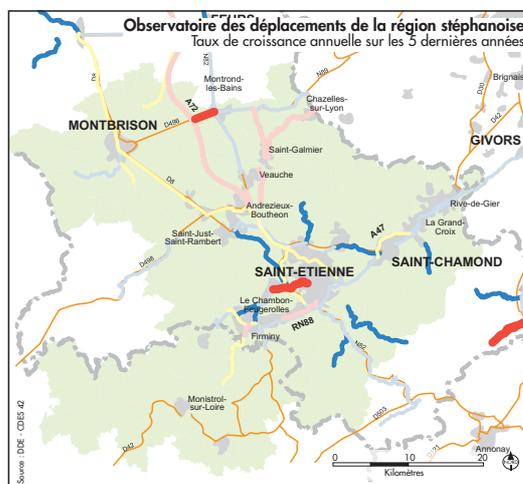


En comparaison avec d'autres infrastructures dans d'autres agglomérations, on observe que le trafic (local + transit) dans notre région est relativement élevé (en moyenne journalière annuelle).

Tunnel de Fourvière	102 000 véh/jour
Rocade Grenoble	93 000 véh/jour
A 75 Clermont-Ferrand	47 000 véh/jour
Valence (contournement RN 7)	40 000 véh/jour

► La croissance annuelle sur les 5 dernières années

Les principaux axes de circulation (A 47, A72, RN 88) ont un taux de croissance inférieur à la moyenne nationale du fait que nous sommes proches de la saturation. Le réseau viaire de la Plaine et certains pénétrantes (RD 3, RD 88 à la Ricamarie) ont un taux de croissance assez fort. Ces augmentations sont dues aux réaménagements des voies existantes (RD 3 à Dourdel) et à la continuité de certains itinéraires (RD 100 St-Galmier vers A 72) ou au report du trafic (de la RN 88 sur la RD 88 à la Ricamarie).



► Le trafic des poids lourds

Le trafic des poids lourds est élevé sur l'A 72, l'A 47 et la RN 88 (entre Terrenoire et l'A 47). Il représente plus de 7 500 véh./jour soit plus de 10 % du trafic total de ces axes.

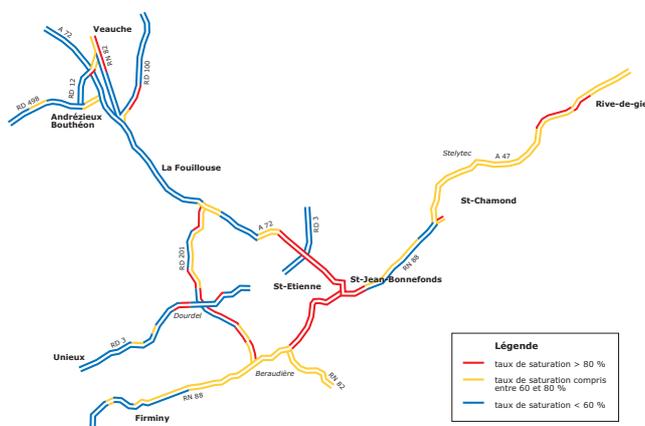
Il est en grande partie généré par l'activité industrielle de notre région mais aussi du trafic de transit en provenance de l'A72 concédée (3 200 véh./jour), de la RN 88 (1 500 véh./jour de Haute-Loire) et de la RN 82 (1 200 véh./jour du nord d'Andrézieux-Bouthéon).

► La saturation

Le taux de saturation représenté sur la carte concerne uniquement le réseau principal. Les grands axes sont proches de la saturation, mais cette saturation n'est pas homogène sur l'ensemble des voies et dans les sens de circulation (sauf sur l'A 72 entre les échangeurs de Montreynaud et de St-Jean-Bonnefonds).

Les points les plus problématiques se situent au niveau des échangeurs dont la capacité à absorber les différents mouvements ne permet pas de fluidifier le trafic.

On retrouve le même phénomène dans le secteur de la plaine au niveau de la RD 12, RD 100 et RD 498.



Le calcul du taux de saturation est théorique. Il est calculé à partir du modèle stéphanois, en fonction des voies actuelles en heure de pointe du soir.

L'accidentologie

1997 à 2001

Ne sont recensés que les accidents ayant occasionné au moins 1 blessé

▣ Les accidents tous véhicules Dans le département de La Loire

Au cours des 5 années, on a recensé 6 553 accidents avec victimes. Ces victimes se répartissent comme suit :

- 390 morts
- 1 739 blessés graves
- 7 213 blessés légers

Le taux de gravité (tués + blessés graves pour 100 accidents) sur les 5 années est en baisse depuis 1997 (34,7 en 1997 contre 29,4 en 2001).

Le taux de gravité pour l'année 2001 (29,4) est identique à l'échelle nationale et est inférieur de 4 points à celui de la région Rhône-Alpes.

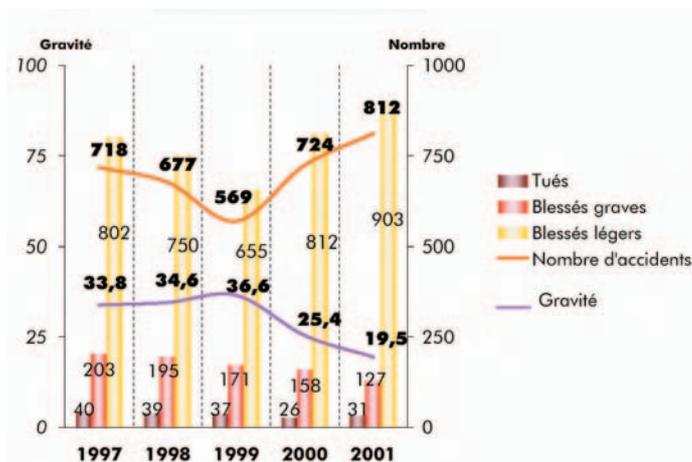
Sur le périmètre de l'observatoire

En 5 années, 3 500 accidents se sont produits et ont fait :

- 173 morts
- 854 blessés graves
- 3 922 blessés légers

Le taux de gravité (tués + blessés graves pour 100 accidents) sur les 5 années est inférieur à celui constaté sur le département (en moyenne 29,3 contre 32,5).

Sur l'année 2001, ce taux est en nette régression. Il est descendu en dessous de la barre des 20 points améliorant du même coup la moyenne quinquennale.

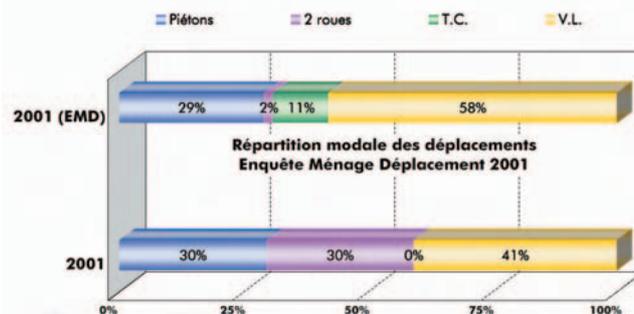


Nombre d'accidents, de victimes et gravité * sur l'aire de l'observatoire

▣ Les accidents par modes de déplacement Sur le périmètre d'observatoire

Le risque d'accident est très inégal suivant le mode de déplacement :

Très sûr en transports en commun (11 % des déplacements, aucun accident), **mais dangereux pour les deux roues**, dont la part de marché dans les déplacements ne représente que 2 % et la gravité 30 % des victimes graves.



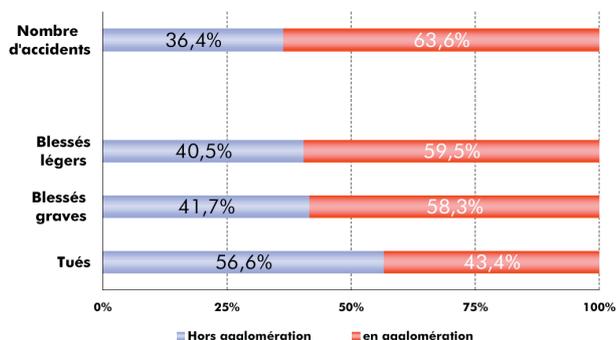
Pourcentage des victimes par mode de transport (Tués + Blessés graves) sur l'aire d'observation uniquement les jours de semaine (hors week-end, jours fériés et veilles de jours fériés)

* tués + blessés graves pour 100 accidents

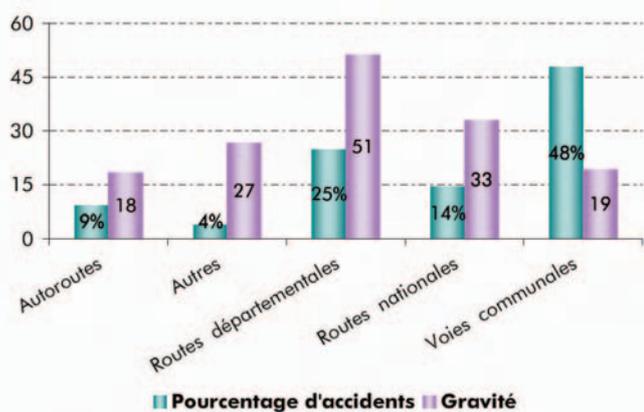
Les accidents en agglomération et hors agglomération

Sur le périmètre de l'observatoire

Près de 64 % des accidents se sont produits en agglomération, mais près de 57 % des morts sont recensés hors agglomération.



Répartition des accidents et victimes en agglomération et hors agglomération



Les accidents par type de voie

Sur le périmètre de l'observatoire

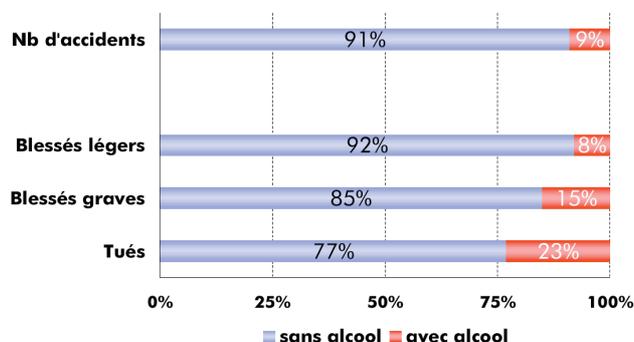
Les voies communales ont un pourcentage d'accidents supérieur à toutes les autres voiries soit 48 % contre 25 % pour les routes départementales et 14 % sur les nationales. Le taux de gravité* le plus élevé est relevé sur les voies départementales (51 contre 33 sur les nationales).

Répartition et gravité des accidents par type de voie

Les accidents liés à l'alcoolémie

Sur le périmètre de l'observatoire

Dans 9 % des accidents, le taux d'alcoolémie d'au moins 1 protagoniste était positif. **L'alcoolémie est responsable de 23 % des tués sur la route.**



L'alcool dans les accidents

* tués + blessés graves pour 100 accidents

Les accidents piétons 1997 à 2001

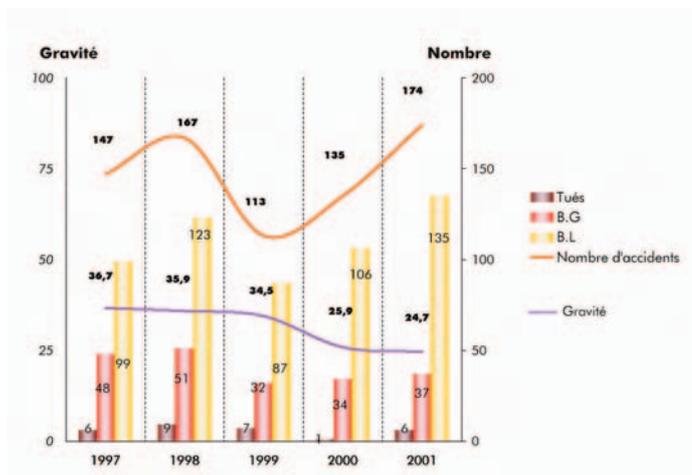
Sur le périmètre de l'observatoire

Les accidents et les victimes

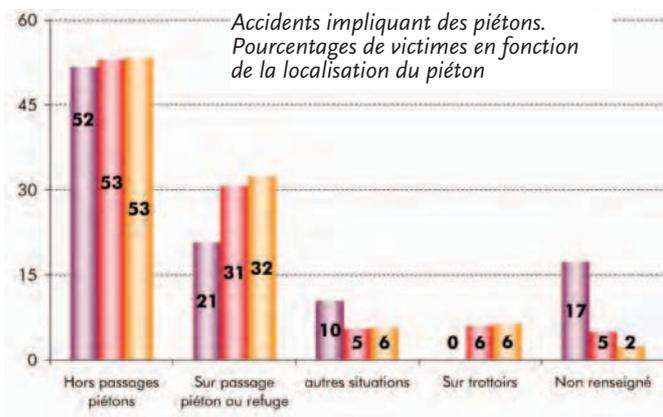
736 accidents sur les 3 500 (soit 21 %) impliquent au moins un piéton entre 1997 et 2001, faisant 29 tués et 202 blessés graves.

A la lecture du schéma ci-contre, on observe que les accidents piétons, après une baisse très significative en 1999 (-32 %), sont repartis à la hausse en 2001 (+ 54 %).

La gravité* baisse régulièrement depuis 1997 avec une forte chute en 2000 (-9 points), mais elle est quand même supérieure à la gravité* de l'ensemble des accidents tous véhicules (24,7 pour les piétons contre 19,5 pour l'ensemble des accidents tous modes de déplacements).



Accidents impliquant des piétons.
Nombre d'accidents, de victimes et gravité sur l'aire de l'observatoire.



Accidents impliquant des piétons.
Pourcentages de victimes en fonction de la localisation du piéton

La localisation des accidents piétons

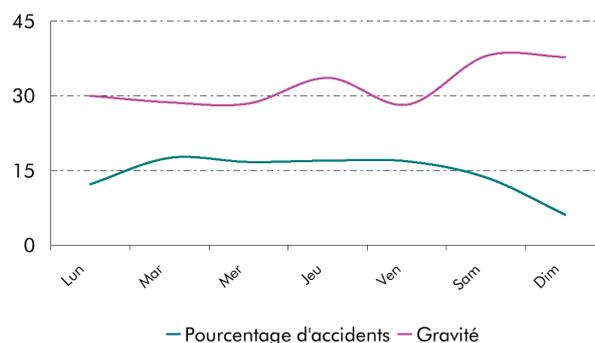
La majorité des piétons (+ 50 % des tués ou blessés) victimes d'accidents se trouvait en dehors des passages piétons.

L'éducation des piétons reste un point essentiel de la sécurité routière ; cependant 21 % des tués et 31 % des blessés graves ont été victimes d'accidents sur des passages piétons ou refuges ce qui dénote un non respect du code de la route par les automobilistes.

Les jours les plus accidentogènes pour les piétons

Le mardi est le jour le plus accidentogène de la semaine, mais son taux de gravité* est l'un des plus faibles. En revanche, c'est le week-end que le taux de gravité* est le plus fort (37,8) malgré le nombre réduit d'accidents.

* tués + blessés graves pour 100 accidents



Pourcentage des accidents piétons et gravité par jours de semaine

Les accidents deux-roues 1997 à 2001

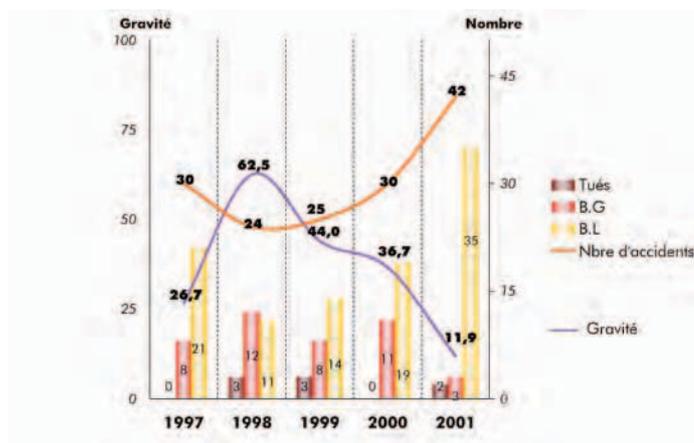
Sur le périmètre de l'observatoire

▣ Les accidents et les victimes

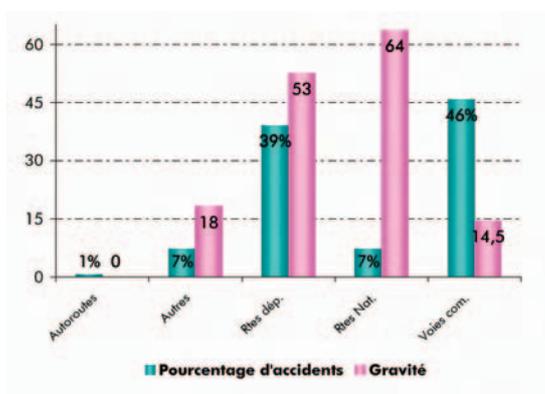
Entre 1997 et 2001, **151 accidents impliquant un deux roues sans moteur** se sont produits, faisant 8 morts.

Une baisse du nombre d'accidents a eu lieu en 1998 et 1999, (34 en 1997 à 25 en 1999). Cette baisse n'a été qu'éphémère car le nombre d'accidents a fortement augmenté depuis 1999 (25 en 1999 à 42 en 2001).

Le taux de gravité* durant ces 5 années a suivi une courbe assez chaotique. Il est monté à plus de 62 pour redescendre très régulièrement et atteindre un taux assez bas, 11,9 % compte tenu du faible nombre de victimes graves.



Accidents impliquant des vélos.
Nombre d'accidents, de victimes et gravité*
sur l'aire de l'observatoire.



Pourcentage des accidents vélos et gravité par type de voies

▣ Les accidents deux roues par type de voies

Les voiries communales sont celles qui enregistrent le plus d'accidents (46 %) mais dont le taux de gravité* 14,5 est le moins élevé (vitesse moins grande) contrairement aux routes départementales dont le nombre d'accidents arrive juste derrière (39 %) avec un taux de gravité* nettement supérieur à 53.

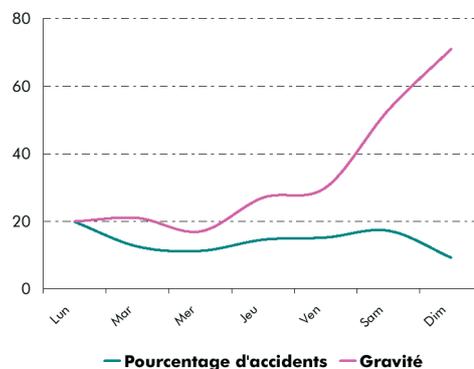
Les routes nationales ont très peu d'accidents (7 %) mais enregistrent un taux de gravité* qui s'élève à 64 (le plus important de toutes les voies).

* tués + blessés graves pour 100 accidents

▣ Les accidents deux-roues par jour de semaine

Le lundi est le jour de la semaine qui enregistre le plus grand nombre d'accidents (20 %) mais dont le taux de gravité* reste assez bas (20 points).

En revanche le week-end et notamment le dimanche le pourcentage d'accidents est assez bas (9 %) mais le taux de gravité* est très élevé avec plus de 71 points.



Pourcentage des accidents vélos et gravité par jour de semaine*

* tués + blessés graves pour 100 accidents

En conclusion...

Le trafic routier sur la région stéphanoise est dense sur certains axes. Il évolue avec les projets d'aménagement. Toutefois, les comptages permanents sur les axes sont assez limités et ne permettent pas toujours de suivre finement l'évolution du trafic. Une réorganisation de ces points de comptage permettrait une meilleure appréciation des évolutions.

L'observatoire a été complété sur le thème de l'accidentologie ; les données des années à venir permettront de comparer avec les constats réalisés sur les années 1997 – 2001.