Bonjour à tous, bienvenu aujourd’hui dans cette nouvelle vidéo consacré cette fois ci aux accidents de vélos en France métropolitaine, où nous étudierons ensemble le contexte global de ces accidents puis nous essayeront de répondre à la problématique sur comment peut on diminuer ces accidents, notamment en étudiant le cas parisien. + +

Pour ce faire, dans un premier temps, nous avons choisi une base de données du site data gouv qui répertorie l’ensemble des accidents de vélo en France de 2005 à 2018. Puis, dans un second temps, nous analyserons une seconde base de données qui cette fois ci qui synthétise l’ensemble des aménagements de piste cyclable dans la ville de Paris tiré du site Paris Data. L’ensemble de cette analyse nous permettra de tirer des premières conclusions pour répondre à notre problématique du jour.

Donc partons ensemble étudier cette base de données à l’aide de power BI ! + +

+ + +++ +

Bienvenue sur notre dashboard récapitulant de manière général notre première de base de données, à savoir l’ensemble des accidents de vélos sur une période de 13 années entre 2005 et 2018.

Nous pouvons voir que sur 13 ans, il y a eu en moyenne plus de 50 000 cas d’accidents classifié en 4 catégories de conséquences distinctes, à savoir le nombre de tué, blessé hospitalisé, léger et Indemne. A noté que les couleurs des conséquences seront les mêmes pour l’ensemble des graphiques.

On remarque une baisse globale des accidents, notamment à partir de 2016. Si nous souhaitons analyser plus en détail cette période, nous pouvons réduire notre intervalle de temps entre 2016 et 2018 par exemple. + +

Nous pouvons voir que les régions possédant le plus d’accident ne sont autre que l’ile de France, auvergne Rhône alpe et la nouvelle aquitaine. Du point de vue géographique, l’ile de France étant la localisation la plus peuplé de France et possède une très grande pratique de vélo ce que nous verrons par la suite donc il est normal de le voir en top 1. Les deux autres régions sont plus sudistes et ++ + même montagneuse ce qui rejoint des conditions différentes, comme le fait de pratiquer plus souvent le vélo au vu d’une météo plus douce donc plus propice à l’utilisation du vélo.

La quasi-totalité de nos accidents répertoriés possédaient un équipement de sécurité ce qui explique très probablement le faible nombre de conséquences graves. Avec une répartition de 3/4 d’homme et 1/4 de femmes dans notre base de données.

On remarque un pic d’accident autour des 20/30 ans, et une diminution des cas blessé léger et augmentation des cas graves au fur et a mesure de la vieillesse ce qui représente bien que le corps humain s’affaiblit au cours du temps.

Si nous regardons seulement les cas extrêmes graves à savoir les tués, nous pouvons donc voir que le pic d’accident en termes d’âge est plus centré sur les plus de 70 ans et en termes de régions, nous retrouvons les régions ayant le plus de personnes âgées, des régions propices aux retraités.

Ensuite, voici une barre de menu qui nous permet de résumé et analyser les accidents en fonction de différent facteur tel que la temporalité de nos accidents, on remarque donc un pic des accidents en juin, une période très propice à l’utilisation du vélo avec une répartition assez équitable la semaine des accidents, et une grande partie des accidents se déroulant l’après-midi.

En regardant les différents contextes, on voit bien un pic d’accident pour le contexte du promenade loisir, donc refletant d’une baisse de vigilance de la part des cyclistes par exemple avec des collisions principalement entre deux véhicules par le coté ce qui amène à de nombreux choc par l’avant et par les côtés. Comme nous l’avions vu, le port d’équipement de sécurité se résume beaucoup par le port du casque.

Donc on constate bien que les blesssé moins grave possèdent tous le port d’équipement de sécurité contrairement aux blessé plus graves.

Du point de vue statistiques, nous pouvons donc