

SECURITE ROUTIERE

Les données sont issues de l'exploitation des Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC) 2004. Source : SETRA-DREIF 2005

Quelques données générales sur l'insécurité routière francilienne

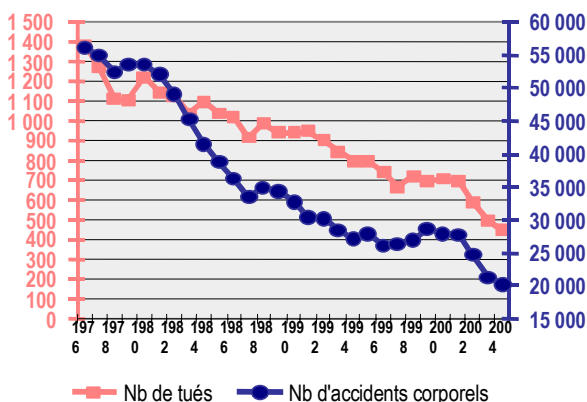
- Près d'1/4 des accidents corporels de la circulation routière se produisent en Île-de-France ; ils sont à l'origine d'1/5 des victimes déplorées sur le territoire national (dont 8,5% des tués et 11% des blessés graves) ;
- 80% de ces accidents se produisent en agglomération (50% des tués) ;
- 80% des victimes (83% des tués) peuvent être qualifiées de « locales » c'est-à-dire sont soit des piétons, soit des usagers de véhicules immatriculés en Île-de-France ;
- 15% des accidents franciliens n'impliquent qu'1 véhicule (sans piétons) qui génèrent 1/3 des tués recensés sur le réseau francilien.

Une baisse sensible du nombre d'accidents et de victimes ; une relative stabilisation de leur gravité

	Ile de France		France	
	Nombre	Evolution*	Nombre	Evolution*
Accidents				
Accidents corporels	20 201	-19.4%	85 390	-20.4%
Accidents mortels	417	-25.2%	4 766	-23.5%
Victimes				
Tués	448	-26.0%	5 232	-24.5%
Blessés grave	1 945	-26.8%	17 435	-28.4%
Blessés légers	22 364	-20.7%	91 292	-21.7%
Total victimes	24 757	-24.6%	113 959	-26.4%

En 2004, le nombre total d'accidents corporels sur les routes et dans les rues d'Île-de-France s'élève à 20 201, dont 417 accidents mortels. 448 personnes ont trouvé la mort au cours de ces accidents qui ont fait 24 757 victimes au total. Ces chiffres sont en baisse d'environ 25% par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

Accidents corporels et nombre de tués en Ile-de-France depuis 1976



A l'image de l'évolution nationale, les routes franciliennes sont de plus en plus sûres. Le nombre annuel de tués en Île-de-France est tendanciellement à la baisse depuis 1976 (moins 68% en 29 ans) et ce de façon relativement régulière : une baisse annuelle moyenne de 2,54% entre 1976 et 2001 et une accélération du processus (-14,8% en 2002, -17,2% en 2003 et -8,8% en 2004).

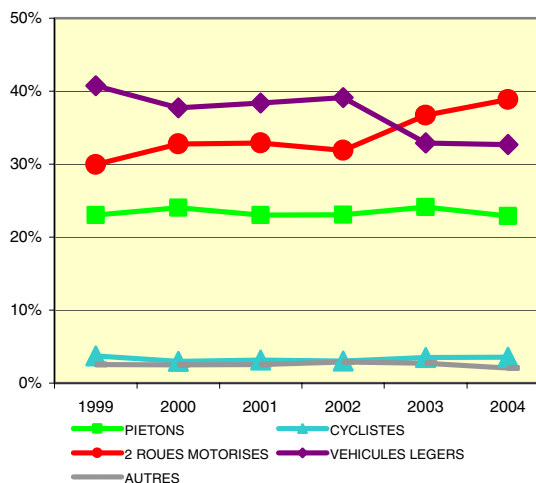
La gravité des accidents, mesurée par le nombre de tués et de blessés graves pour 100 accidents, est en baisse au niveau national (valeur 2004 France : 26,5). En Île-de-France, cet indice est deux fois moins élevé (11,8 en 2004). Cette moindre gravité des conséquences des accidents (2,22 tués pour 100 accidents en IdF, 6,13 France entière) est directement liée à la densité urbaine de la région, très largement supérieure à la moyenne nationale. Les progrès enregistrés ces dernières années se manifestant principalement sur les autoroutes interurbaines, et les conséquences des accidents sur les réseaux urbains étant à la base moins graves (notamment car la vitesse pratiquée y est moins élevée), la gravité des accidents franciliens baisse de façon moins marquée qu'au niveau national.

Les enjeux actuels : les deux-roues motorisés, les piétons et les jeunes

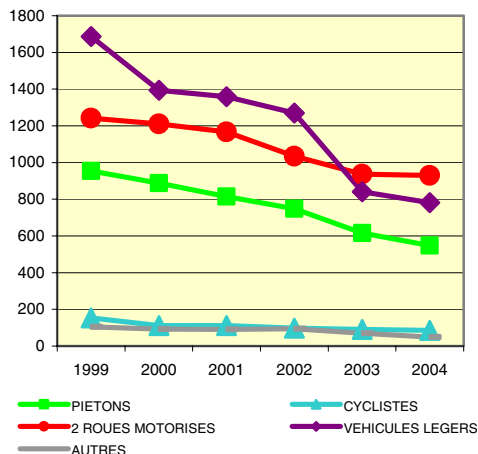
Les catégories d'usagers :

Sur 448 tués en Île-de-France en 2004, 208 sont des occupants de véhicules légers, 141 des utilisateurs de deux roues motorisés, 77 des piétons, 12 cyclistes et 10 se trouvaient à bord d'un autre type de véhicule (camionnette, poids lourd, transport en commun, ...).

Proportion de victimes graves par catégories d'usagers de 1999 à 2004



Nombres de victimes graves en Ile-de-France par catégories d'usagers de 1999 à 2004



Si la voiture reste « mécaniquement » le mode entraînant le plus de victimes (impliqué dans 80% des accidents franciliens engendrant 80% des victimes), puisque le mode le plus utilisé, ce sont bien les usagers de deux-roues motorisés qui représentent

aujourd'hui en proportion le plus de victimes graves, avec une tendance à la hausse, ne bénéficiant pas des progrès actuels réalisés en terme de sécurité routière. Ce constat est encore plus marqué pour la catégorie motocyclette que cyclomoteurs. La part des victimes graves piétons reste quant à elle relativement stable sur la période récente. Le tiers des accidents impliquant une moto se produit en Île-de-France, le tiers des accidents impliquant un piéton se produit en Île-de-France.

Du fait d'une urbanisation particulièrement dense, l'Île-de-France présente ainsi une part d'accidentés piétons et deux-roues motorisés très supérieure à la moyenne nationale.

Concernant les véhicules légers, notons tout de même un enjeu en grande couronne où 50% des victimes graves sont usagers de ce mode (13% dans Paris+Petite couronne).

	Paris+Petite Couronne				Grande Couronne			
	Tués pour 100 000 habitants	Victimes Graves pour 100 000 habitants	% victimes graves / au nombre total de victimes graves IDF	% victimes graves / au nombre total de victimes graves P+PC	Tués pour 100 000 habitants	Victimes Graves pour 100 000 habitants	% victimes graves / au nombre total de victimes graves IDF	% victimes graves / au nombre total de victimes graves GC
Bicyclette	0,08	0,67	1,71%	3,69%	0,15	0,92	1,84%	3,43%
Voiture légère	0,50	2,34	6,02%	12,95%	3,72	13,35	26,69%	49,84%
Deux roues motorisés	1,07	8,71	22,43%	48,29%	1,57	8,19	16,37%	30,58%
Autres	0,02	0,16	0,42%	0,90%	0,19	0,81	1,63%	3,04%
Piétons	0,76	6,16	15,87%	34,17%	0,63	3,51	7,02%	13,10%
Ensemble	2,43	18,04	46,45%	100,00%	6,25	26,78	53,55%	100,00%

Une rapide comparaison européenne (données IAURIF) de l'Île-de-France avec les régions capitales du Royaume-Unis (Greater London) et de l'Allemagne (Land de Berlin) fait apparaître :

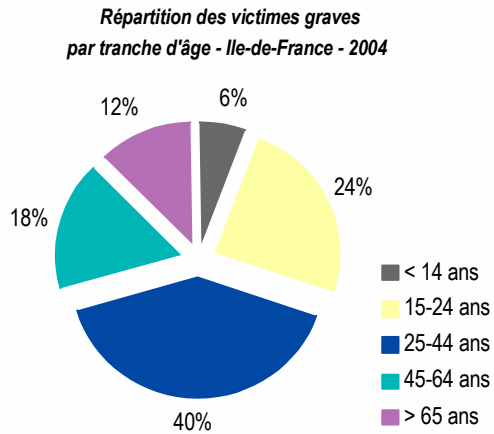
- un taux d'accident (ramené à la population) inférieur, un taux de tués supérieur. Cependant cette comparaison s'infléchit si l'on ne considère plus que la zone urbaine dense constituée par Paris et la Petite Couronne (taux de tués comparables) tout en confirmant l'enjeu deux-roues motorisés dont le taux de tués reste largement supérieur ;

- cet enjeu deux-roues motorisés est également et comparablement significatif en Grande Couronne qui présente également la particularité d'un taux de tués en véhicules légers particulièrement élevés, caractéristique d'un territoire moins dense et moins urbanisé.

En conclusion, un enjeu francilien sur les deux roues motorisés, un enjeu urbain sur les piétons et un enjeu grande couronne sur les usagers de véhicules légers.

Les tranches d'âges:

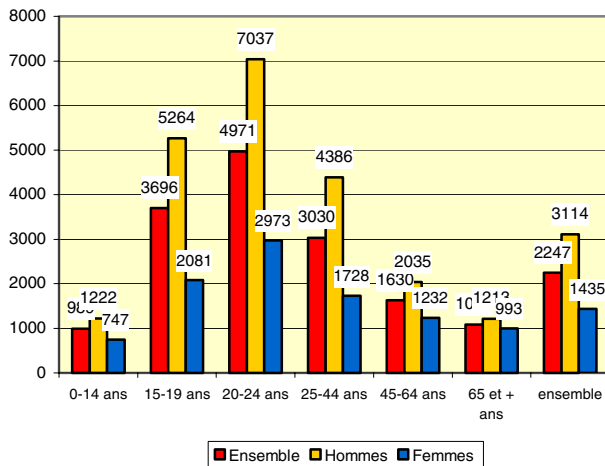
La répartition des victimes graves par tranche d'âge est particulièrement stable sur les 5 dernières années.



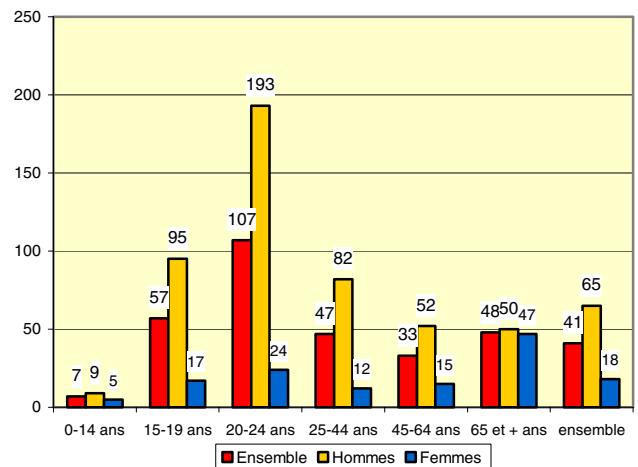
A l'image des statistiques nationales, la répartition des victimes par tranche d'âge montre une sur-représentation des victimes des tranches 15-24 ans par rapport à leur proportion dans la population (13% de la population et 26,6% des tués). La tranche d'âge 18-24 ans est d'ailleurs la seule pour laquelle le nombre de tués n'a pas baissé entre 2003 et 2004.

C'est pour les hommes de 15 à 24 ans que le risque d'être victime d'un accident de la route et d'être tué est le plus élevé.

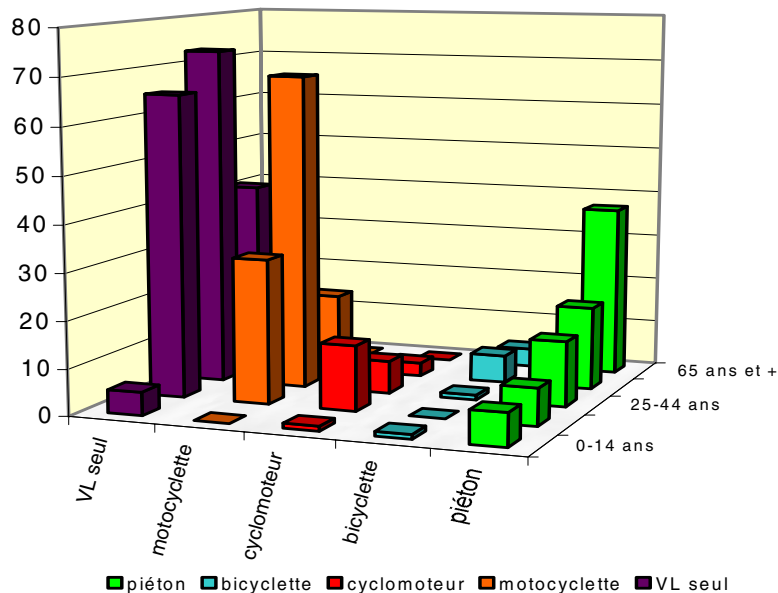
Répartition des victimes (tués et blessés) en fonction de l'âge et du sexe (par million d'individus de la classe d'âge)



Répartition des tués en fonction de l'âge et du sexe (par million d'individus de la classe d'âge)



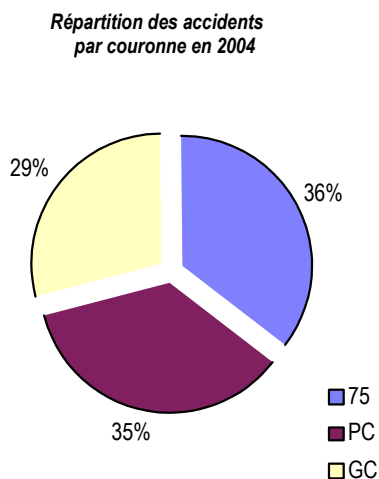
Nombre de tués par catégorie d'usagers en fonction de l'âge



Répartition géographique des accidents

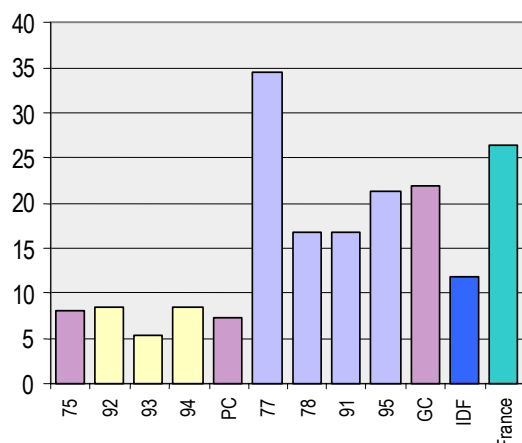
par département

Paris et la Petite Couronne comptabilisent quasiment le même nombre d'accidents (respectivement 7 199 et 7 133 accidents en 2004) alors qu'en Grande Couronne on en dénombre un peu moins (5 869).



En revanche, en termes de gravité de ces accidents, la différence entre les départements très urbanisés et denses de Paris et de la Petite Couronne et ceux de Grande Couronne dont les caractéristiques sont plus rurales se fait sentir de manière très marquée. La Seine-et-Marne se démarque notamment par un indice de gravité supérieur à la moyenne nationale, contrairement à l'ensemble des autres départements franciliens qui se situent tous en dessous de cette moyenne.

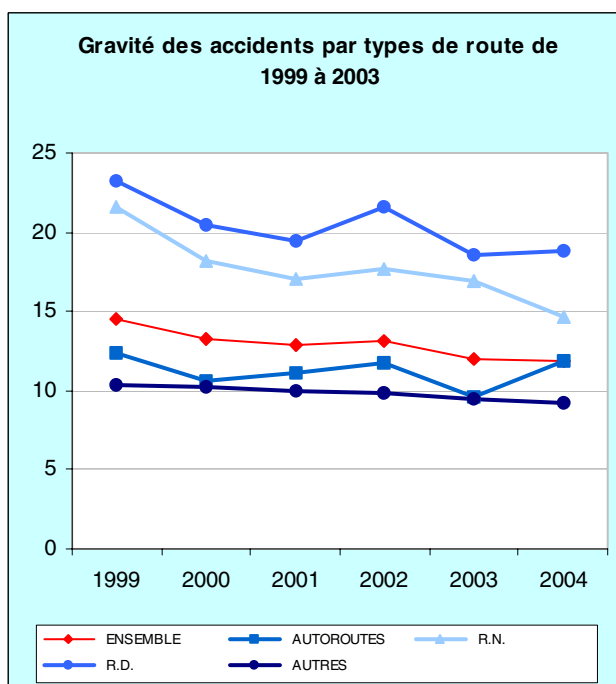
Indice de gravité par département



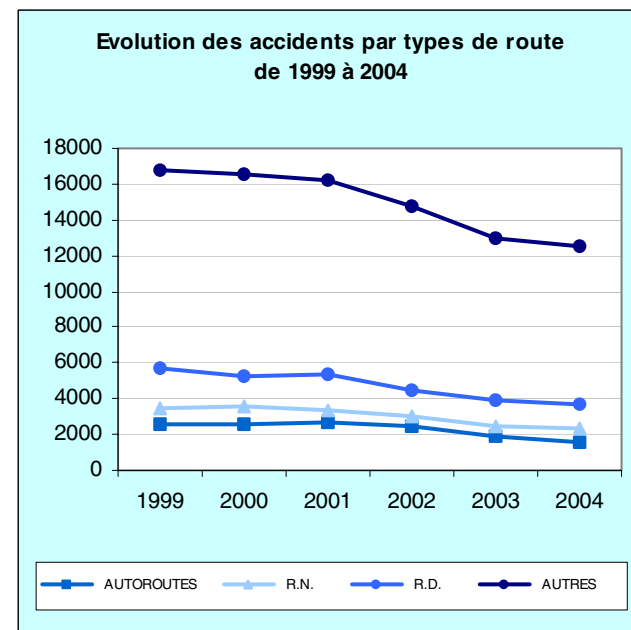
Malgré cela, au niveau national, l'Île-de-France se classe parmi les « meilleures » régions françaises. A titre d'exemple, en France, 8 départements présentent un sous-risque de plus de 25% par rapport au risque métropole et parmi ces départements 4 sont

franciliens : les Hauts-de-Seine, les Yvelines, le Val d'Oise et l'Essonne.

par type de réseau / type d'environnement



Si les conséquences des accidents intervenus sur les autoroutes et les voies communales apparaissent comme moins graves par rapport à la moyenne régionale, il faudrait prendre en compte plusieurs facteurs pour approfondir les données ci-dessus : linéaire, trafic, déplacements, caractéristiques des voies, fréquentation par les usagers vulnérables... (donc identifier un critère d'exposition aux risques) pour pouvoir conclure sur la dangerosité des différents types de voies.



Quand ?

La nuit :

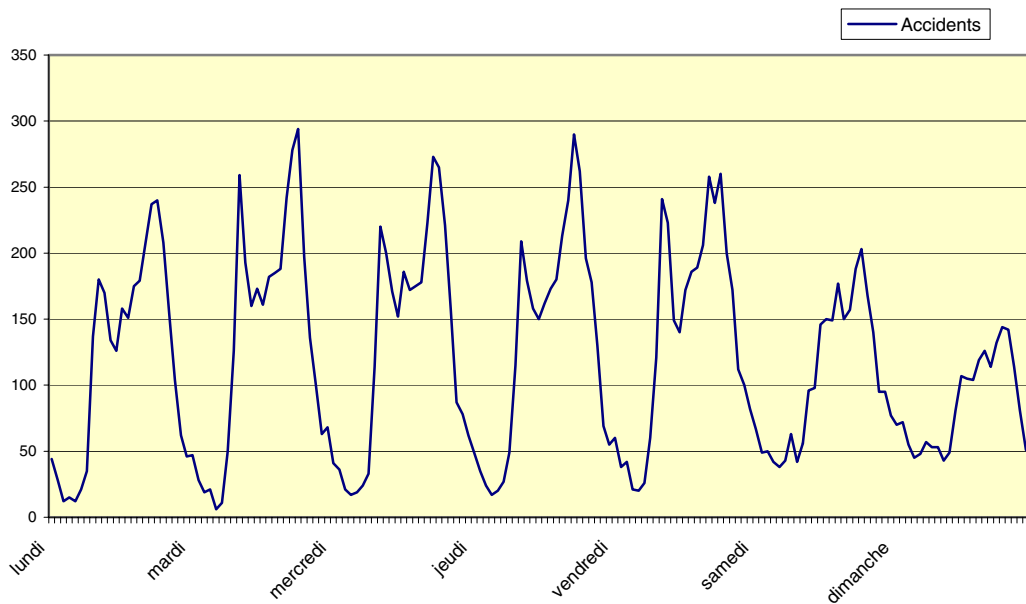
50% des tués sont, en Île-de-France, la conséquence d'accidents intervenus la nuit ; ce risque augmente pour la population âgée de 18 à 24 ans (60%). Le tiers des décès consécutifs à un accident intervenu la nuit touche la tranche d'âge des jeunes de 18 à 24 ans .

Le week-end :

28% des tués sont, en Île-de-France, la conséquence d'accidents intervenus le week-end ; ce risque augmente pour la population âgée de 18 à 24 ans (40%). Le tiers des décès consécutifs à un accident intervenu le week-end touche la tranche d'âge des jeunes de 18 à 24 ans.

La moitié (50%) des décès suite à un accident intervenu la nuit touchant les jeunes de la tranche d'âge 18-24 ans se sont produits le week-end.

Répartition des accidents 2004 par jours et heures de la semaine



Alors qu'en France c'est au cours de l'été que le nombre de tués culmine, c'est au cours des mois de juin et octobre que la gravité est la plus importante en Île-de-France. Les accidents atteignent un pic quotidien aux alentours de 18h.

Nombre de tués et blessés graves par mois et par catégories de 1999 à 2004

