

# Accidents corporels de la circulation routière & actions conduites

## Seine-Saint-Denis

## 2010



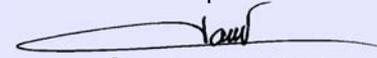
## Éditorial

Le bilan de l'accidentalité locale en 2010 est relativement encourageant. En effet, le nombre des tués est en diminution (- 11,4 %), sauvant ainsi 5 vies, et ce malgré une hausse du nombre d'accidents (+ 12,6 %), et de blessés (+ 12,8 %).

Les tués étant essentiellement des piétons et des deux roues motorisés, ces usagers vulnérables demeurent plus que jamais les principaux enjeux de la politique de sécurité routière, identifiés dans le Document général d'orientations de sécurité routière 2008-2012.

Ce bilan confirme que grâce à la poursuite de l'intensification des contrôles sur les secteurs particulièrement accidentogènes d'une part, et à un meilleur ciblage des actions de prévention d'autre part, il n'y a pas de fatalité face aux dangers de la route.

Le préfet



Christian LAMBERT

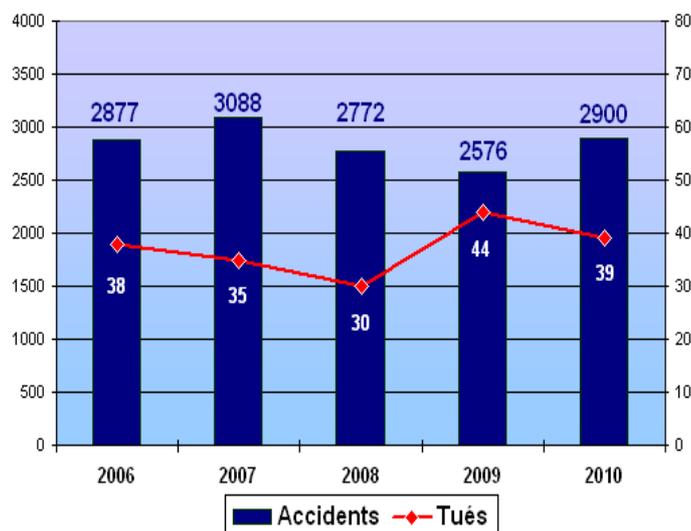
## Bilan de l'accidentalité 2010

	En 2010*	En 2009*	Évolution
<b>Accidents corporels</b>	<b>2 900</b>	2 576	+ 12,6 %
<b>Tués</b>	<b>39</b>	44	- 11,4 %
<b>Blessés hospitalisés</b>	<b>1 584</b>	1 589	- 0,3 %
<b>Blessés non hospitalisés</b>	<b>1 859</b>	1 462	+ 27,2 %
<b>Blessés</b>	<b>3 443</b>	3 051	+ 12,8 %

**Nota :** les accidents du département survenus sur le territoire géré par l'aéroport de Paris (ADP-Charles-de-Gaulle) sont comptabilisés.

(\*) : Années 2009 et 2010 entièrement fiabilisées (données consolidées de janvier à décembre).

## Évolution des accidents et des tués sur 5 ans



**Nota :** La nouvelle définition du " tué à 30 jours " a été prise en compte à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

## Quelques définitions

Un **accident corporel de la circulation routière** implique au moins un véhicule, survient sur une voie ouverte à la circulation publique et provoque au moins une victime. Sont donc exclus de cette définition tous les accidents uniquement matériels, ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Parmi les **usagers impliqués** dans un accident corporel, on distingue les **indemnes** (dont l'état ne nécessite aucun soin médical) et les victimes.

Parmi les **victimes**, on distingue :

- **les tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,

- **les blessés hospitalisés** : victimes dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation,

- **les blessés non hospitalisés** : victimes dont l'état nécessite moins de 24 heures d'hospitalisation ou un soin médical.

# Répartition des accidents selon le type de conflit sur AUTOROUTES et VOIES RAPIDES URBAINES

555 accidents / 11 tués – 151 blessés hospitalisés – 509 blessés non hospitalisés – 660 blessés  
(Rappel 2009 : 125 accidents / 7 tués – 51 blessés hospitalisés – 108 blessés non hospitalisés – 159 blessés)

Véhicule seul sans piéton 

	Nombre							
	13			1				
	%	2,34		0,18				
	26							
	%	4,68						
	143	2	1	36	122	181		
	%	25,77	0,36	0,18	6,49	21,98	32,61	
	2	1		2	10	65	9	
	%	0,36	0,18		0,36	1,80	11,71	1,62
Autres modes	1				1	4		
	%	0,18			0,18	0,72		

## Principaux conflits

 33 % 

 22 % 

# Répartition des accidents selon le type de conflit en MILIEU URBAIN

2 345 accidents / 28 tués – 1 433 blessés hospitalisés – 1 350 blessés non hospitalisés – 2 783 blessés  
(Rappel 2009 : 2 451 accidents / 37 tués – 1 538 blessés hospitalisés – 1 354 blessés non hospitalisés – 2 892 blessés)

Véhicule seul sans piéton  Autres modes

	Nombre									
	3	8								
	%	0,13	0,34							
	34	50		6						
	%	1,45	2,13		0,26					
	10	16	1	2						
	%	0,43	0,68	0,04	0,09					
	25	27	5	2	2	1				
	%	1,07	1,15	0,21	0,09	0,09	0,04			
	129	600	92	224	127	254	592			
	%	5,50	25,59	3,92	9,55	5,42	10,83	25,25		
	2	11	2	8	5	6	33	1		
	%	0,09	0,47	0,09	0,34	0,21	0,26	1,41	0,04	
Autres modes	11	40	1	10	8	10	49	2	1	
	%	0,47	1,71	0,04	0,43	0,34	0,43	2,09	0,09	0,04

## Principaux conflits

 25 % 

 26 % 

# Répartition des victimes par catégories de véhicules et par classes d'âges

			0-13 ans		14-17 ans		18-24 ans		25-59 ans			+ 60 ans			Total	Nombre d'accidents impliquant au moins un...	
			0-5 ans	6-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans			
	à pied et en roller ou en trottinette	Tués							3	3	2		6		14	755	
		BH	37	107	19	21	19	27	49	41	63	15	35	18	451		
		BNH	33	88	15	9	16	22	38	22	42	8	23	3	319		
		B	70	195	34	30	35	49	87	63	105	23	58	21	770		
	Cycle	Tués														113	
		BH	1	9	5	5	5	3	10	5	11	1	3		58		
		BNH		5	5	2	3	3	8	9	7	3	5		50		
		B	1	14	10	7	8	6	18	14	18	4	8		108		
	Cyclomoteurs (< 50 cm³)	Tués						1				1			2	337	
		BH		5	9	34	29	26	48	21	10		1	1	184		
		BNH		3	7	15	27	23	42	14	8		1	1	141		
		B		8	16	49	56	49	90	35	18		2	2	325		
	Motocyclettes (homologuées) ≥ 50 et ≤ 125 cm³	Tués					0			1					1	219	
		BH			1	3	4	6	39	21	25		1		100		
		BNH				1	3	10	38	32	26	3			113		
		B			1	4	7	16	77	53	51	3	1		213		
	Motocyclettes (homologuées) > 125 cm³	Tués				1	1	3	2	6	1				14	480	
		BH					7	18	96	47	46	3		1	218		
		BNH				3	11	41	92	65	29	2	1		244		
		B				3	18	59	188	112	75	5	1	1	462		
	VL et VU	Tués		1						4					5	2 539	
		BH	10	25	2	8	39	84	149	96	88	12	26	5	544		
		BNH	27	27	6	8	70	126	275	171	158	33	33	9	943		
		B	37	52	8	16	109	210	424	267	246	45	59	14	1 487		
	PL de toutes catégories	Tués														143	
		BH							3	2	2				7		
		BNH	1				1	1	6	3	3				15		
		B	1				1	1	9	5	5				22		
	Transports en commun (autocar)	Tués														3	
		BH	1			1	1		1	1	2				7		
		BNH				1	1		7	3	4		2	2	20		
		B	1			2	2		8	4	6		2	2	27		
	Tramway	Tués														8	
		BH															
		BNH								1		1			2		
		B								1		1			2		
Autres modes		Tués					1	1	1						3	135	
		BH					3	5	2		4		1		15		
		BNH		2				1	1	2	5	1			12		
		B		2			3	6	3	2	9	1	1		27		
Total		Tués	1	1	1	1	2	5	6	14	3	1	6		39	2 900	
		BH	49	146	36	72	107	169	397	234	251	31	67	25	1 584		
		BNH	61	125	33	39	132	227	507	322	282	51	65	15	1 859		
		B	110	271	69	111	239	396	904	556	533	82	132	40	3 443		
			381		180		635		1 993		254						
Nombre d'accidents impliquant au moins un...			127	277	70	127	346	608	1 369	1 028	1 005	176	221	60	2 900		
			390		193		881		2 483		436						

Autres modes = voiturette ou quad à moteur carrossé + engin spécial + tracteur agricole + quad léger (≤ 50 cm³) + quad lourd (> 50 cm³) + autobus + train + autres véhicules (moto-cross, mini-motos, etc).

# Répartition des accidents et des victimes par communes

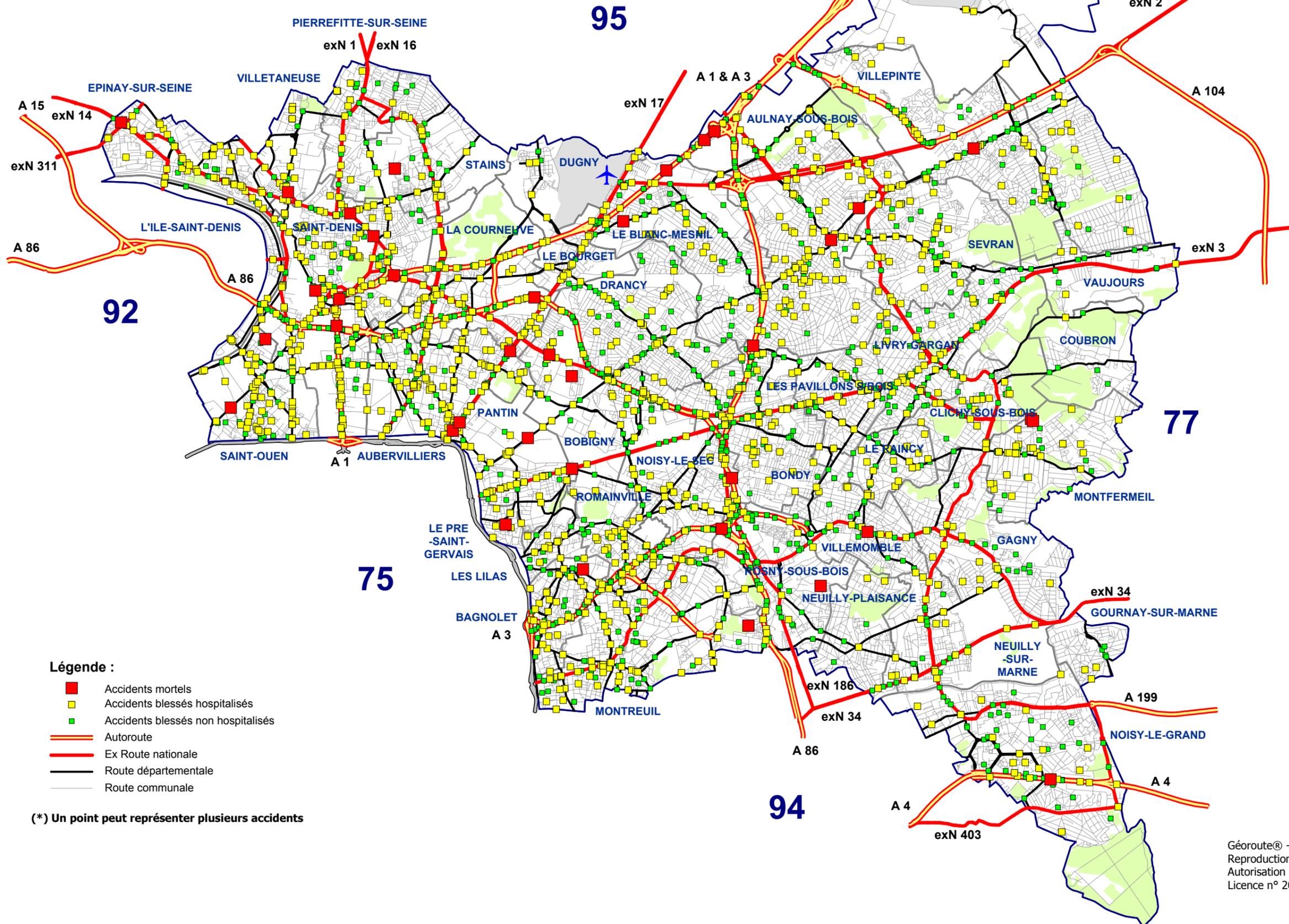
Code INSEE	Commune	Population Recensement 2009*	Autoroutes et bretelles					Milieu urbain						
			Accidents	Tués	BH	BNH	B	Total victimes	Accidents	Tués	BH	BNH	B	Total victimes
1	Aubervilliers	74 701	18	0	5	16	21	21	151	1	116	63	179	180
5	Aulnay-sous-Bois	82 525	63	2	19	64	83	85	139	2	124	43	167	169
6	Bagnolet	33 839	34	0	12	30	42	42	45	1	29	18	47	48
7	Le Blanc-Mesnil	51 106	21	1	6	23	29	30	68	1	27	60	87	88
8	Bobigny	48 503	16	0	6	15	21	21	95	1	39	73	112	113
10	Bondy	53 448	27	1	6	25	31	32	75	0	43	45	88	88
13	Le Bourget	14 296	10	0	3	7	10	10	32	0	24	16	40	40
14	Clichy-sous-Bois	29 962	-	-	-	-	-	-	36	0	20	18	38	38
15	Coubron	4 705	-	-	-	-	-	-	7	0	1	6	7	7
27	La Courneuve	37 700	74	1	28	62	90	91	71	1	63	26	89	90
29	Drancy	66 670	13	0	2	14	16	16	92	1	39	71	110	111
30	Dugny	10 527	-	-	-	-	-	-	10	0	8	4	12	12
31	Epinay-sur-Seine	53 777	-	-	-	-	-	-	79	2	72	24	96	98
32	Gagny	38 765	-	-	-	-	-	-	33	0	18	24	42	42
33	Gournay-sur-Marne	6 387	-	-	-	-	-	-	7	0	3	4	7	7
39	L'Île-Saint-Denis	7 017	3	0	0	3	3	3	13	0	16	1	17	17
45	Les Lilas	22 439	-	-	-	-	-	-	20	0	14	10	24	24
46	Livry-Gargan	41 206	-	-	-	-	-	-	103	0	42	75	117	117
47	Montfermeil	24 722	-	-	-	-	-	-	48	2	41	22	63	65
48	Montreuil	103 192	15	0	5	18	23	23	140	1	77	92	169	170
49	Neuilly-Plaisance	20 318	-	-	-	-	-	-	10	0	4	6	10	10
50	Neuilly-sur-marne	33 157	-	-	-	-	-	-	41	0	24	30	54	54
51	Noisy-le-Grand	63 405	20	1	7	15	22	23	59	0	19	53	72	72
53	Noisy-le-Sec	39 270	48	1	13	45	58	59	59	0	43	30	73	73
55	Pantin	52 161	-	-	-	-	-	-	83	3	64	28	92	95
57	Les Pavillons-sous-Bois	21 226	-	-	-	-	-	-	53	0	35	25	60	60
59	Pierrefitte-sur-Seine	28 277	-	-	-	-	-	-	26	0	13	15	28	28
61	Le Pré-Saint-Gervais	18 121	-	-	-	-	-	-	8	1	7	0	7	8
62	Le Raincy	13 779	-	-	-	-	-	-	37	0	23	23	46	46
63	Romainville	25 786	16	0	4	14	18	18	43	0	28	26	54	54
64	Rosny-sous-Bois	40 867	41	1	9	35	44	45	43	1	7	45	52	53
66	Saint-Denis	105 749	81	3	16	71	87	90	241	4	142	128	270	274
70	Saint-Ouen	46 510	-	-	-	-	-	-	91	2	60	46	106	108
71	Sevran	50 021	-	-	-	-	-	-	66	0	45	40	85	85
72	Stains	33 951	-	-	-	-	-	-	53	1	29	29	58	59
73	Tremblay-en-France	35 036	3	0	0	4	4	4	33	0	20	24	44	44
74	Vaujours	6 273	-	-	-	-	-	-	19	0	5	18	23	23
77	Villemomble	28 031	-	-	-	-	-	-	45	1	11	40	51	52
78	Villepinte	35 740	52	0	10	48	58	58	52	2	24	40	64	66
79	Villetaneuse	12 818	-	-	-	-	-	-	19	0	14	9	23	23
<b>Total</b>	<b>1 515 983</b>	<b>555</b>	<b>11</b>	<b>151</b>	<b>509</b>	<b>660</b>	<b>671</b>	<b>671</b>	<b>2 345</b>	<b>28</b>	<b>1 433</b>	<b>1 350</b>	<b>2 783</b>	<b>2 811</b>
Gravité de tués : 1.9								Gravité de tués : 1.2						

(\*) : Chiffres de l'Insee de la population légale 2009 en vigueur au 1er janvier 2012

- = Pas de réseau autoroutier sur le territoire de la commune  
0 = Pas d'accident ou de victime sur le territoire de la commune  
Gravité de tué = (nombre de victimes tués / nombres d'accidents) x 100

# 2 900 accidents corporels en 2010

## 39 tués



# Analyse de l'accidentalité

## Bilan sur 5 ans :

Le bilan pour la période 2006 à 2010 est contrasté, avec une augmentation du nombre de tués (2,6%) et d'accidents (0,8%) mais une diminution du nombre de blessés (- 1,3%).

Le nombre d'accidents est fluctuant, avec une augmentation les 2 premières années, suivie d'une diminution les 2 années suivantes et de nouveau, une augmentation en 2010, avec une différence de + 23 accidents entre 2006 et 2010.

## Bilan annuel 2010 :

Malgré la hausse du nombre des accidents (15,5%) et des blessés (15,7%), **5 vies ont été sauvées en 2010.**

Le nombre de tués a baissé, pour les piétons (- 2), pour les usagers de deux roues motorisés (- 1) et pour les usagers de véhicules légers (- 3).

**4/5<sup>ème</sup> des tués sont des piétons et des usagers de deux roues motorisés.**

**Six piétons tués sur 14 sont des seniors (âgés de 60 ans et plus).**

Les principaux conflits entre usagers, identifiés en 2010, sont des conflits entre :

- au moins deux véhicules légers sur autoroute ;
- ou entre un véhicule léger et un piéton en milieu urbain.

Si les collisions entre véhicules légers (VL) restent les conflits les plus nombreux, quel que soit le type de réseau, le nombre des accidents impliquant un VL seul sur autoroute est en hausse (25,7% en 2010 contre 20% en 2009).

L'évolution de l'accidentalité sur le réseau routier met en évidence la forte augmentation du nombre d'accidents sur autoroutes (555 en 2010 contre 125 en 2009 soit + 344%) et sa légère diminution en milieu urbain (- 4%). Pour les tués, on observe également des évolutions opposées : une forte augmentation de leur nombre sur autoroutes (+ 4 tués, soit une hausse de 57%) contre une diminution en milieu urbain (- 9 tués, soit une baisse de - 24%).

**Les piétons et les usagers de deux roues motorisés restent les usagers les plus vulnérables.**

## Zoom sur les usagers les plus exposés (les victimes) :

- Les **jeunes** [18-24 ans] représentent **18% des tués** et **18% des blessés**. Ils sont impliqués dans 30% des accidents.
  - Les **seniors** [≥ 60 ans] représentent **18% des tués** et **7% des blessés**. Ils sont impliqués dans 15% des accidents.
  - Les **piétons** représentent **36% des tués** et **22% des blessés**. Ils sont impliqués dans 26% des accidents.
  - Les **deux roues** représentent **44% des tués** et **32% des blessés**.
  - Les **deux roues motorisés** représentent **44% des tués** et **29% des blessés**.
- ⇒ Les **motos** représentent **38% des tués** et **20% des blessés**. Elles sont impliquées dans 21% des accidents.

Les **infractions** commises dans les conflits entre véhicules et piétons révèlent :

- des refus de priorité à un piéton engagé dans la traversée de la chaussée ;
- des traversées irrégulières de la chaussée par un piéton.

Les **facteurs aggravants** enregistrés parmi les infractions, sont liés à :

- des défauts de maîtrise de la vitesse d'un véhicule ;
- des refus de priorité à droite ;
- des changements de files non justifiés par un changement de direction ;
- des non respects de l'arrêt à un feu rouge fixe ou clignotant.

## Sources d'informations :

La source des données " accidents " qui a permis de réaliser cette brochure provient du fichier informatique national, d'après les informations fournies localement par les forces de l'ordre (Police, CRS et PAF). Ce fichier est traité par le Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) et contrôlé par l'Observatoire National de Sécurité Routière (ONISR).

Ce fichier brut a pour origine les Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels (BAAC) centralisés au niveau national et traités de manière informatique. Il est ensuite retransmis aux Directions Départementales de l'Équipement (DDE) qui le valident et apportent les modifications nécessaires à la cohérence et à la qualité des données.

Ce fichier est analysé par le logiciel CONCERTO qui permet le traitement statistique des données et la sélection spatiale des accidents.

Pour plus de renseignements : [Baac.POE.SCSR.DDE-93@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Baac.POE.SCSR.DDE-93@developpement-durable.gouv.fr)

**Nota :** Ce fascicule a été réalisé par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) le 10 mai 2012 à partir des BAAC, données entièrement fiabilisées (consolidées de janvier à décembre) pour 2009 et 2010.

# Actions conduites en matière de sécurité routière

En 2010, la politique conduite en Seine-Saint-Denis s'est inscrite dans la continuité de la démarche engagée en 2009. Elle repose sur le PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) structuré autour de thématiques d'action, correspondant aux orientations nationales définies par le délégué interministériel à la sécurité routière et aux enjeux locaux identifiés dans le DGO (Document Général d'Orientations) établi pour cinq ans (2008-2012).

## Trois programmes nationaux

**Le programme Label Vie**, consiste à soutenir un projet en faveur de la sécurité routière, porté par un jeune de 14 à 28 ans parrainé par une association, à laquelle est versée une subvention moyenne (par projet) de 800 €. Neuf projets Label Vie ont été retenus en 2011 autour de l'enjeu « Jeunes ».

**Le programme ECPA** (Enquêtes Comprendre Pour Agir), consiste à étudier en détail un accident mortel de la circulation pour en déterminer la chaîne de causalité. Six nouveaux enquêteurs ont été formés. Les résultats d'enquête, transmis aux collectivités concernées, seront utilisés par les IDSR (Intervenant Départemental de Sécurité Routière) à titre d'exemples locaux en appui de leurs actions.

**Le programme AGIR**, consiste à développer des actions pilotées par l'État et mises en œuvre par les IDSR. Deux nouveaux IDSR ont été formés, six ont prolongé leur engagement pour 3 ans. Les IDSR conduisent et participent à des actions de sensibilisation tout au long de l'année.



27 projets d'action proposés par 15 porteurs ont été retenus et subventionnés au titre du PDASR 2010.

Les 15 porteurs de projets d'actions subventionnées se répartissaient en 11 associations et 4 collectivités territoriales.

Par ailleurs, 4 services de l'État : Préfecture, DDE (puis UTEA-93), DOPC (Direction de l'Ordre Public et de Sécurité Routière), Inspection d'Académie ont porté ou participé à des actions partenariales.

54 actions non subventionnées ont néanmoins été aidées (par du prêt de matériel, la mise en relation avec des partenaires, la fourniture de supports de communication...), ou réalisées en partenariat non formalisé avec des collectivités territoriales, des entreprises et divers organismes s'impliquant dans la sécurité routière.

Pour l'année 2010, la totalité de la dotation globale, soit 89 594 €, allouée au titre du PDASR a été consommée.

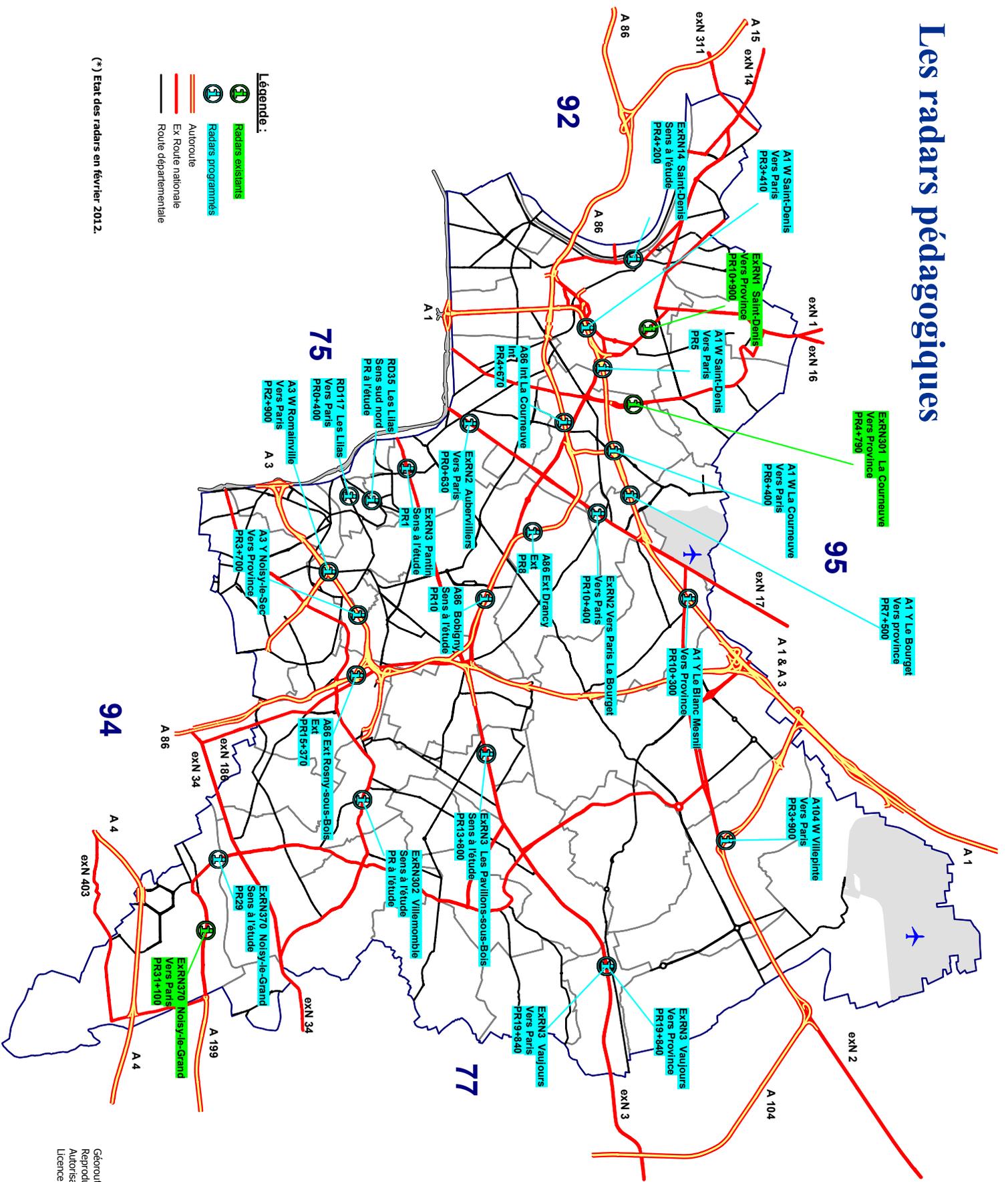
## Lutte contre l'insécurité routière

Le préfet de la Seine-Saint-Denis a proposé au délégué interministériel à la sécurité routière :

- dix sites pour l'implantation de radars vitesse. Un radar a été implanté en 2010 ;
- treize sites pour l'implantation de radars de franchissement des feux rouges.

La priorité porte sur le déploiement des radars vitesse et des radars de franchissement des feux rouges.

# Les radars pédagogiques



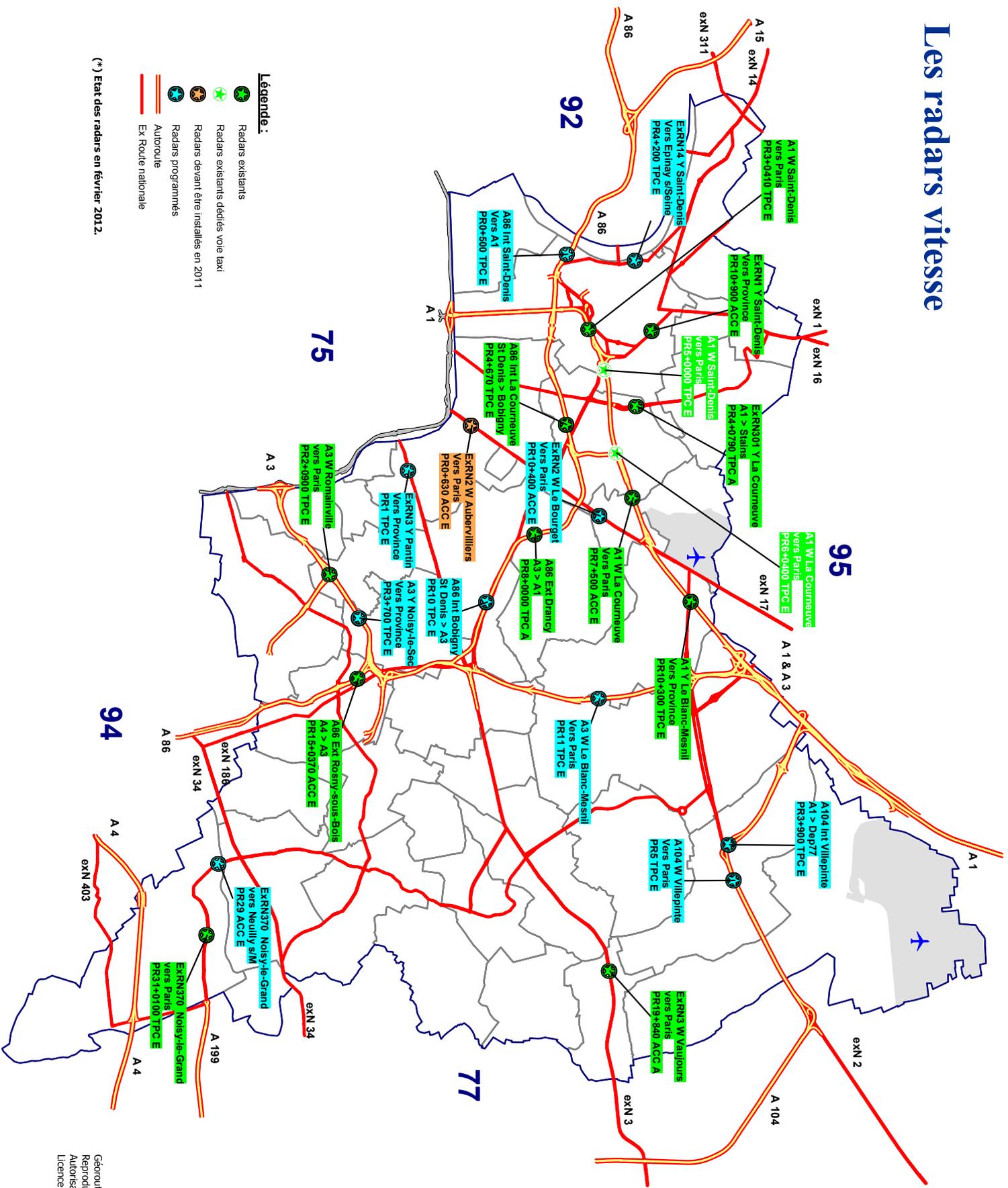
## Légende :

-  Radars existants
-  Radars programmés
-  Autoroute
-  Ex Route nationale
-  Route départementale

(\*) Etat des radars en février 2012.



# Les radars vitesse



- Légende :**
- Radars existants
  - Radars existants dédiés voie taxi
  - Radars devant être installés en 2011
  - Radars programmés
  - Autoroute
  - Ex. Route nationale

(\*) Etat des radars en février 2012.