

DRIEA

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



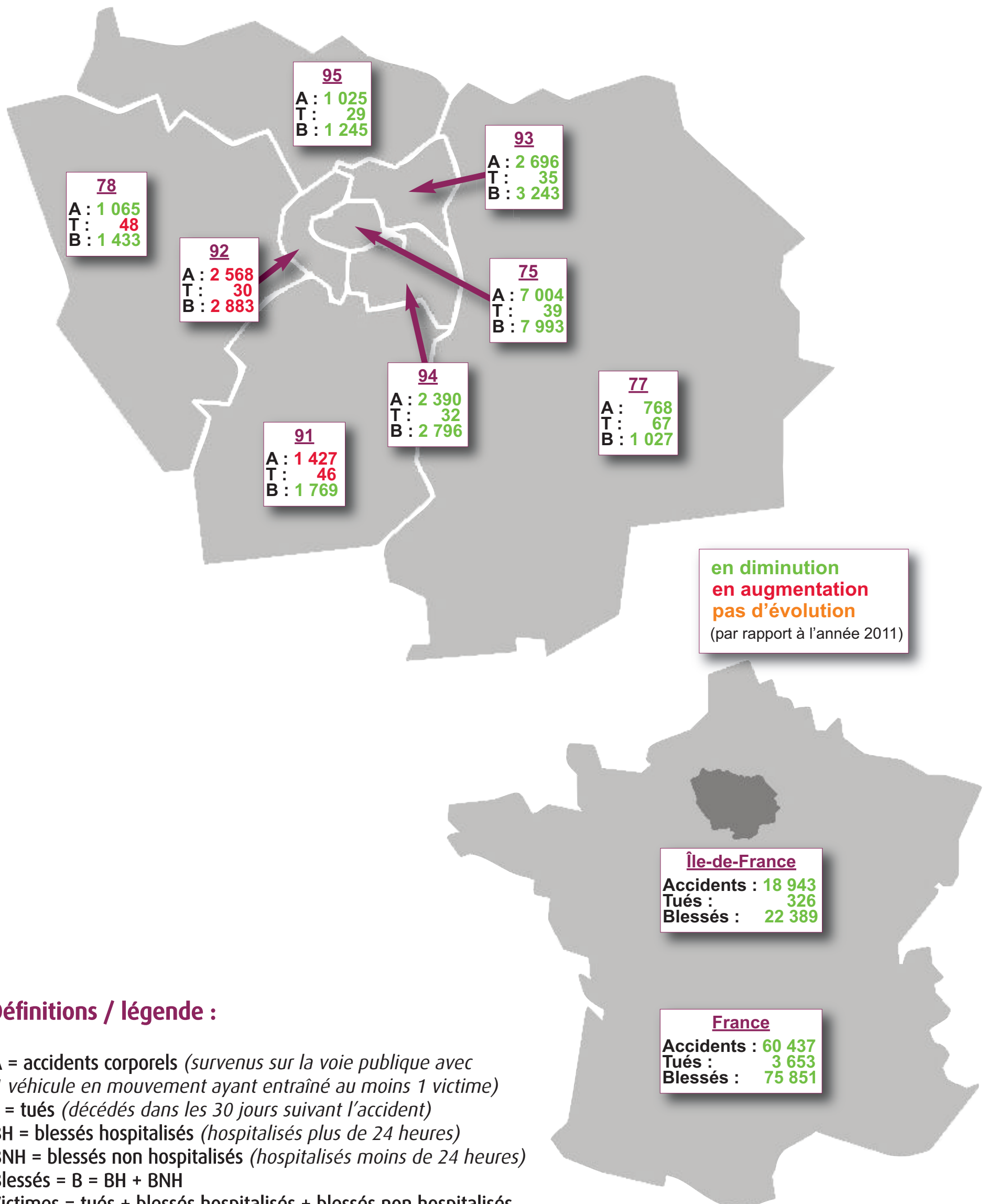
© Conception / réalisation : Pellicam productions



BILAN ÎLE-DE-FRANCE 2012

NOUS SOMMES TOUS VULNÉRABLES...

Carte Île-de-France des ATB (accidents, tués, blessés)



Définitions / légende :

A = accidents corporels (survenus sur la voie publique avec 1 véhicule en mouvement ayant entraîné au moins 1 victime)

T = tués (décédés dans les 30 jours suivant l'accident)

BH = blessés hospitalisés (hospitalisés plus de 24 heures)

BNH = blessés non hospitalisés (hospitalisés moins de 24 heures)

Blessés = B = BH + BNH

Victimes = tués + blessés hospitalisés + blessés non hospitalisés

En bref...



L'Île-de-France a connu entre 2012 et 2011 une baisse de tous les indicateurs et les chiffres de l'accidentologie marquent une nette amélioration :

- ▶ *baisse de 4 % du nombre d'accidents par rapport à 2011*
- ▶ *baisse de 5 % du nombre de blessés*
- ▶ *baisse de 10,9 % du nombre de tués*

Cette tendance est en cohérence avec celle observée au niveau national, où ces trois indicateurs sont aussi à la baisse.

En 2012, on a enregistré 18 943 accidents corporels en Île-de-France, dont 312 accidents mortels, qui sont à l'origine de la mort de 326 personnes et de 22 715 victimes au total. Une des spécificités de l'Île-de-France est de concentrer 31 % des accidents corporels qui se produisent en France avec 28 % des victimes et 9 % des tués.

Les usagers vulnérables constituent toujours un enjeu majeur de sécurité routière pour la région Ile-de-France. Sur 326 tués au total en 2012 en Île de France, on totalise 113 conducteurs de deux-roues motorisés (2RM), soit 35 %, 81 piétons, soit 25 % des usagers tués et 17 cyclistes en 2012, soit 5 % des tués en Île de France. Ces **usagers vulnérables** représentent en 2012 à eux seuls **65 % du nombre total de tués** sur la route en Île-de-France, ce qui est considérable quand l'on observe que dans le même temps ils représentent 40 % des tués au niveau national soit près de 25 points d'écart. Les jeunes entre 15 et 24 ans sont également surexposés au risque routier, car ils représentent 25 % des tués et des victimes pour seulement 13 % de la population francilienne. Ils sont de plus impliqués dans près d'un accident sur trois.

On observera que le nombre d'usagers de la moto augmente de manière très soutenue en Île-de-France, notamment les usagers de véhicules d'une cylindrée inférieure à 125 cm³. De plus en plus de franciliens ont en effet recours à ce mode de locomotion qui leur permet de circuler plus facilement et plus rapidement qu'en voiture ou en transports en commun.

L'accidentologie des piétons est également préoccupante en

Île-de-France avec 81 tués en 2012, soit 25 % du nombre des tués et 1 079 blessés hospitalisés, soit près de 25 % du total des piétons blessés. C'est là encore une nette différence par rapport au niveau national où ils représentent 12 % des tués et 15 % des blessés. Deux cibles sont particulièrement touchées : les jeunes et les seniors.

Dans ce contexte, la nécessité d'un partage plus sécurisé de la route et d'une réduction de la vulnérabilité particulière des usagers de la ville, (conducteurs de deux-roues motorisés et piétons plus particulièrement) demeurent des enjeux prioritaires.

Compte tenu des chiffres de l'accidentologie et des enjeux spécifiques à l'Île-de-France, les campagnes de communication portent sur la problématique du partage de la route, thématique incontournable en Île-de-France. Durant l'année 2013, les différentes actions mises en place, privilégiant les enjeux forts pour la sécurité routière, en direction des usagers 2 roues motorisés, des jeunes et des piétons, ont pris de l'ampleur avec l'organisation de la deuxième édition de la quinzaine régionale dédiée à la sécurité routière des usagers vulnérables, du 27 mai au 8 juin 2013, en partenariat avec la préfecture de police et les préfetures de département. Près de 100 actions de sensibilisation ont ainsi été organisées durant cette quinzaine en association avec de nombreux partenaires.

Pour 2013, les chiffres provisoires montrent une amélioration significative de tous les indicateurs et toutes les catégories d'usagers bénéficient de ces progrès à l'exception des piétons. Ces résultats ne doivent cependant pas faire oublier que la sécurité routière se joue au quotidien et que la mobilisation de tous doit plus que jamais rester le mot d'ordre.

Caractéristiques de la région

La région Île-de-France compte 11,9 millions d'habitants (18,3 % de la population, 6 millions d'actifs) sur une superficie de 12 012 km² et huit départements. Son réseau routier absorbe quotidiennement un trafic estimé à 110 millions de véhicules-kilomètres.

Le réseau magistral, composé du boulevard périphérique et du réseau routier national, a pour vocation d'assurer les déplacements en voiture de moyenne et longue distance, ainsi que les déplacements en poids lourds ou véhicules utilitaires légers sur la plus grande partie de leurs trajets. Les déplacements de transit doivent emprunter ce réseau. Les lignes de transports collectifs y trouvent également un support efficace. Il absorbe 44 % du trafic routier régional (soit 49 millions de véhicules kilomètres) alors que son linéaire ne représente que 2 % du réseau routier francilien.

Le réseau routier national géré par l'Etat (DIRIF) est composé de voies rapides urbaines (A1, A86, A6, N13, N118, N104...) et de routes nationales à fort trafic (N184, N3, N4, N6, N10, N12, N13...). Il est fréquenté, quotidiennement, par 4 millions d'utilisateurs. Les autoroutes y écoulent des trafics moyens très importants allant de 62 000 véhicules/jour sur l'A115 à 220 000 véhicules/jour sur l'A4 à proximité de Paris.



Département	Autoroute -VRU	Route nationale	Route départementales	Voie communale
75	30			1 996
77	235	161	4 555	11 787
78	137	112	1 708	8 411
91	130	15	1 581	6 592
92	64	1	478	2 427
93	58	1	275	2 987
94	55	24	488	3 018
95	98	15	1 285	5 168
IdF	807	329	10 370	42 385
Sources	DIRIF		IGN	

RRN = Autoroute + route nationale
 RD = Route départementale
 VC = Voie communale
 TC = Transports en commun

Les principaux chiffres

Île-de-France

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	18 943	-8,9 % ↘
Accidents mortels	312	-7,3 % ↘
Victimes		
Tués	326	-8,2 % ↘
Blessés hospitalisés	4 570	-14,9 % ↘
Blessés non hospitalisés	17 819	-8,3 % ↘
Total victimes	22 715	-9,7 % ↘

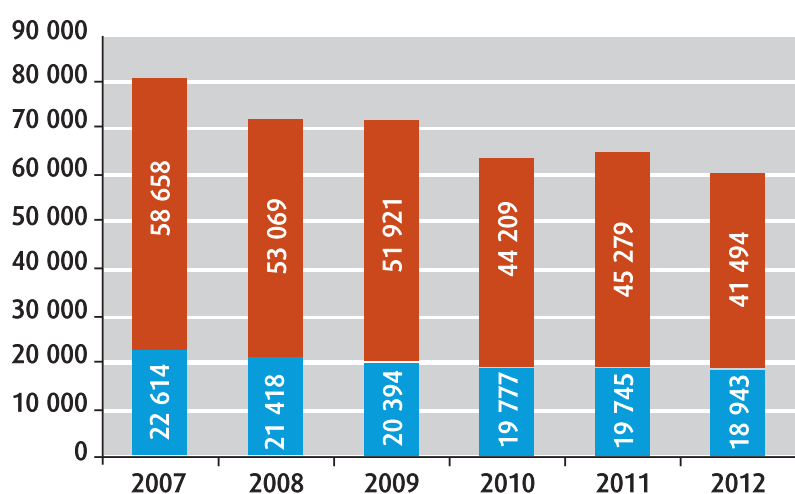
France métropolitaine

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	60 556	-15,2 % ↘
Accidents mortels	3 346	-14,2 % ↘
Victimes		
Tués	3 645	-13,7 % ↘
Blessés hospitalisés	27 337	-15,8 % ↘
Blessés non hospitalisés	48 299	-15,6 % ↘
Total victimes	79 281	-15,5 % ↘

En 2012, le nombre d'accidents, de blessés et de tués en Île-de-France (IdF) est en baisse par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Cette baisse est plus significative au niveau national. Le nombre de tués est le plus bas depuis 2007 en IdF.

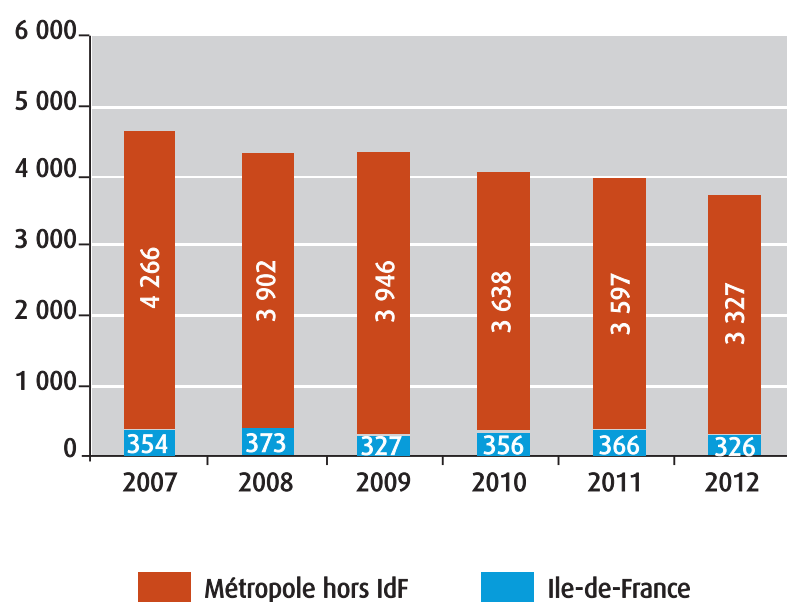
* % d'évolution de l'année 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2007 à 2011)

Nombre d'accidents par année de 2007 à 2012



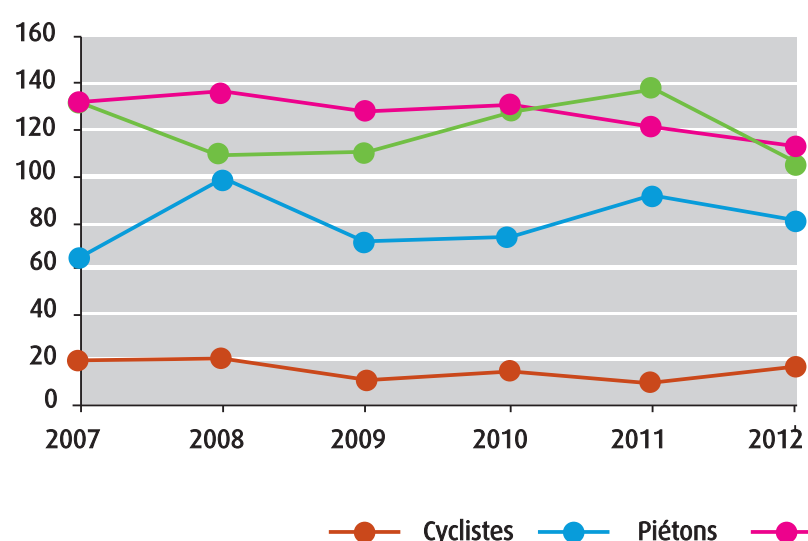
La baisse régulière des accidents constatée depuis 2007 en Île-de-France poursuit sa courbe descendante (-4,1 % par rapport à 2011). Après une hausse constatée en 2011 en métropole (hors IdF), la tendance repart à la baisse par rapport à 2011 (-8,1 %).

Nombre de tués par année de 2007 à 2012

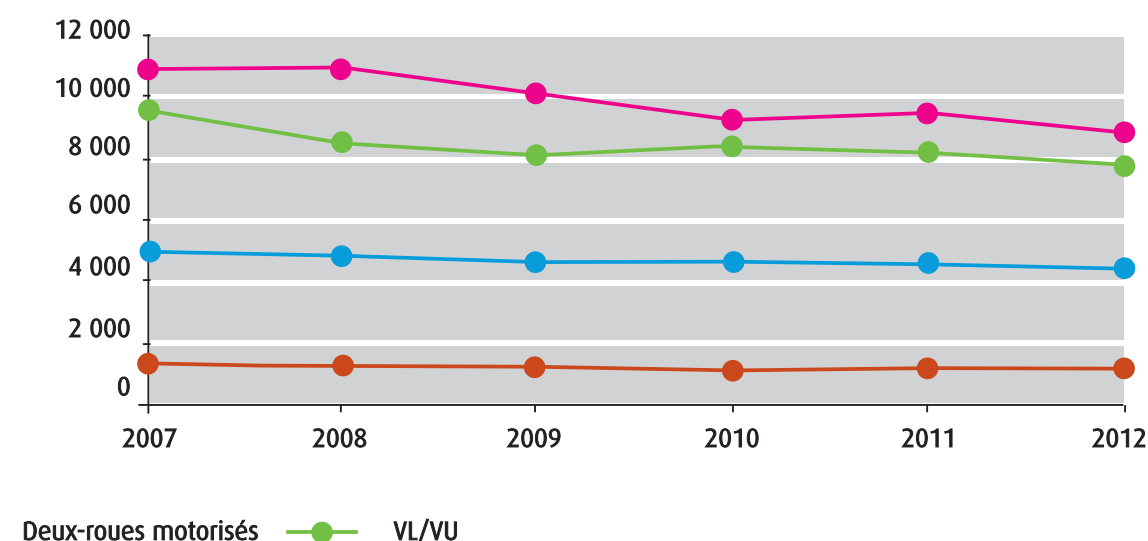


Métropole : la baisse régulière du nombre de tués constatée depuis 2005 se confirme en 2012 (-13,7 % par rapport aux cinq dernières années). IdF : après une hausse consécutive en 2010 et 2011, le nombre de tués baisse de nouveau fortement par rapport à 2011.

Nombre de tués en Île-de-France par catégorie d'usagers de 2007 à 2012



Nombre de victimes en Île-de-France par catégorie d'usagers de 2007 à 2012



En 2012, le nombre de tués cyclistes augmente par rapport à 2011 et la moyenne des 5 dernières années. Le nombre de piétons baisse par rapport à 2011 mais augmente par rapport à la moyenne des 5 dernières années. Celui des deux-roues motorisés (2RM) et des véhicules légers (VL/VU) est en baisse et le plus bas depuis 2005.

En IdF, la baisse est générale pour les victimes par rapport à 2011 et la moyenne des 5 dernières années.

Qui ?

Victimes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total victimes
Piétons	81	1 079	3 254	4 414
Evolution*	↗	↘	↘	↘
Cyclistes	17	183	934	1 134
Cyclomotoristes	12	471	2 184	2 667
Motocyclistes	101	1 270	4 809	6 180
Total 2RM	113	1 741	6 993	8 847
Evolution*	↘	↘	↘	↘
Poids lourds	0	29	89	118
Autres usagers**	10	78	291	379
Véhicules légers	105	1 460	6 258	7 823
Evolution*	↘	↘	↘	↘

Les chiffres 2012 sont inférieurs à la moyenne des 5 dernières années à l'exception des tués piétons.

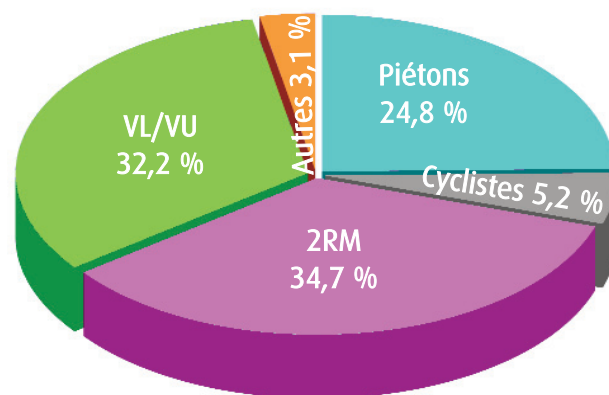
Total 2RM = cyclomotoristes + motocyclistes

* % d'évolution de l'année 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2007 à 2011)

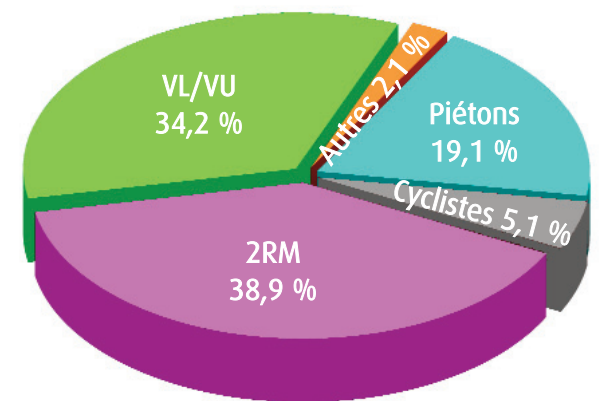
** Autres : transports en commun, motos-cross, engins agricoles...

Part des tués par catégorie d'usagers en 2012

En 2012, ce sont les tués des catégories VL et 2RM qui restent les plus nombreux. Les victimes 2RM représentent le plus fort pourcentage. Le rapport entre tués et victimes reste équivalent pour les 2RM et le VL.

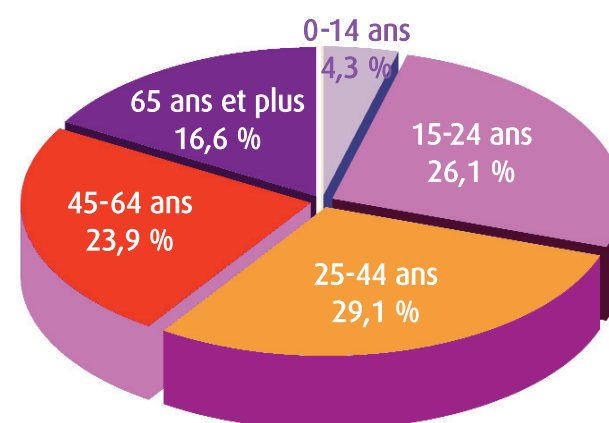


Part des victimes par catégorie d'usagers en 2012

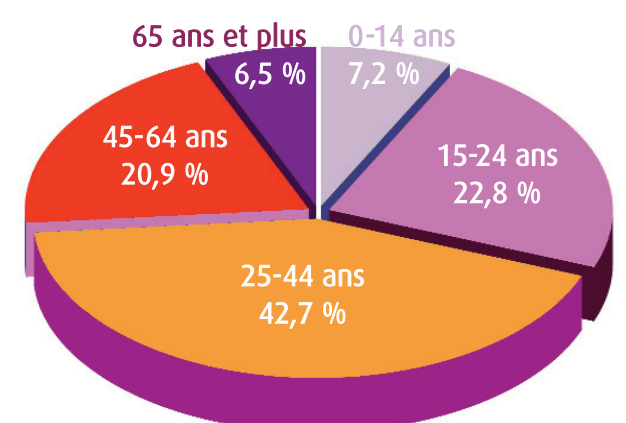


Part des tués par classe d'âge en 2012

La part des tués et des victimes chez les 25/44 ans reste prépondérante mais baisse par rapport à 2011 et la moyenne des 5 dernières années. La part des tués 15/24 ans augmente par rapport à 2011 et la part des victimes reste stable. Les seniors sont également très vulnérables avec 16,6 % des tués et 6,5 % des victimes.



Part des victimes par classe d'âge en 2012



Implication des usagers dans les accidents

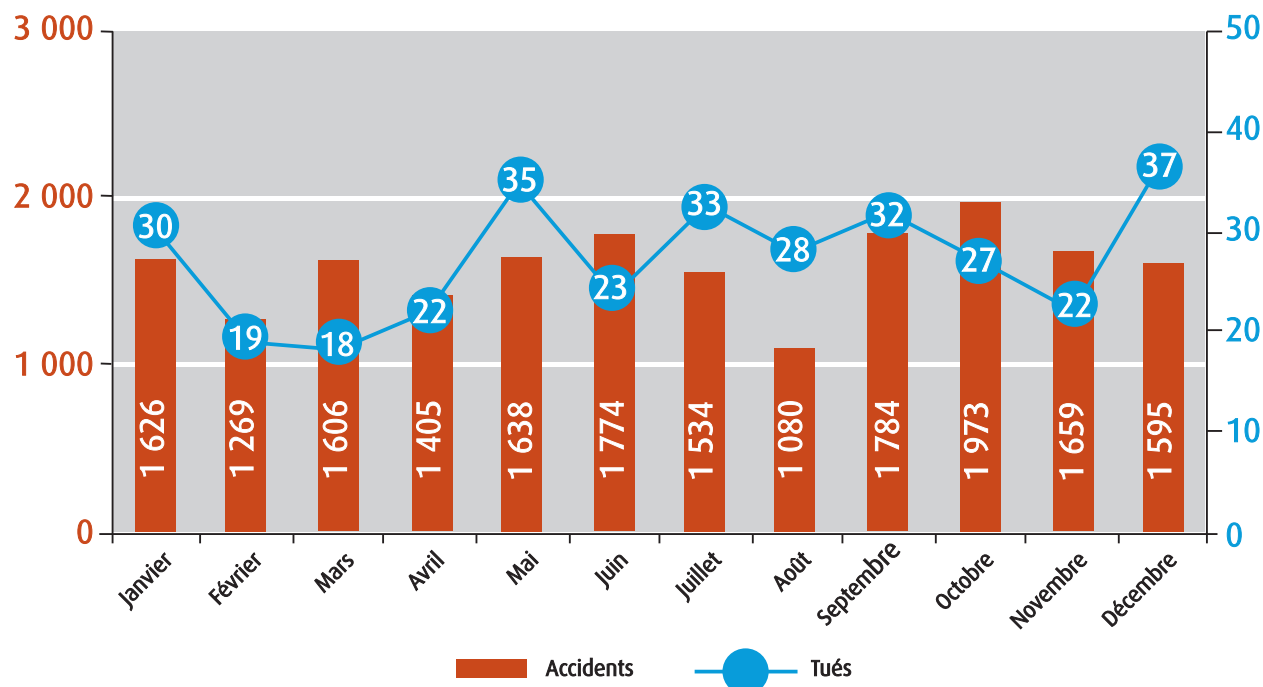
Usagers	Accidents avec au moins un	Total tués	Total blessés hospitalisés	Total blessés non hospitalisés	Total victimes
Piétons	4 301	81	1 117	3 601	4 799
Cyclistes	1 237	18	206	1 111	1 335
Cyclomoteurs (<50cm ³)	2 770	16	550	2 565	3 131
Motocyclettes (>50cm ³)	6 346	109	1 455	5 642	7 206
Véhicules légers	15 815	250	3 801	15 156	19 207
Poids lourds	861	46	246	788	1 080
Autres**	722	21	236	701	958

Les VL et 2RM restent les plus impliqués dans les accidents corporels et engendrent le plus de victimes. Les 2RM sont impliqués dans 50 % des accidents corporels mais ce sont les VL qui occasionnent le plus grand nombre de victimes.

** Autres : transports en commun, motos-cross, engins agricoles...

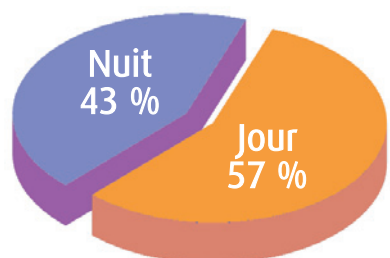
Quand ?

Evolution mensuelle des accidents et tués en Île-de-France en 2012

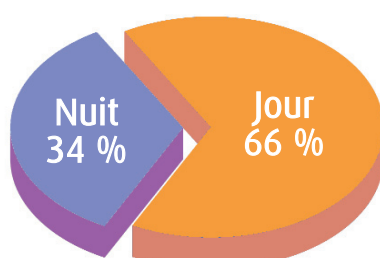


A l'inverse de 2011, la gravité des accidents est plus faible les 4 premiers mois de l'année 2012. Elle augmente sur les mois de mai, juillet, septembre et décembre. Le mois d'août est le mois ayant le moins d'accidents mais le total de tués est important. La gravité baisse durant l'automne pour remonter fortement en décembre.

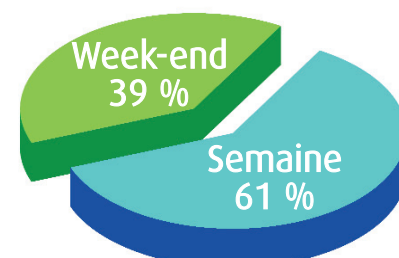
Part des tués entre le jour et la nuit en Île-de-France en 2012



Part des victimes entre le jour et la nuit en Île-de-France en 2012



Part des tués entre la semaine et le week-end en Île-de-France en 2012



Alors que la part des victimes est nettement prépondérante de jour (2/3 des victimes), le rapport est plus équilibré en ce qui concerne les tués (gravité des accidents plus forte la nuit).

Environ 2/3 des tués et victimes le sont en semaine.

Zoom sur les déplacements des franciliens

A vélo :

Entre 2002 et 2012, le nombre de déplacements a doublé pour atteindre 650 000 déplacements quotidiens. Cette augmentation s'est révélée plus importante dans les territoires les plus denses de l'agglomération parisienne sur lesquels s'est développée sur cette période une offre de vélo en libre service. En semaine, près de 30 % des déplacements à vélo sont liés au travail et 22 % aux loisirs. La possession d'un vélo varie en fonction du lieu de résidence. Les ménages parisiens sont les moins équipés : 71 % d'entre eux n'ont pas de vélo. En dehors de Paris, la proportion de ménages multi-équipés est très importante.

Vélo et sécurité routière : L'effet système ou effet de masse est dans le domaine de la sécurité des transports, le nom donné au phénomène qui voit s'accroître la sécurité des usagers d'un mode de transport avec l'augmentation du nombre d'usagers de ce mode. Ainsi pour le vélo, l'effet système est perceptible. Entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements a doublé tandis que le nombre de victimes à vélo est resté quasiment stable. Une des explications est que les autres usagers de la route plus habitués à rencontrer des cyclistes adaptent leur manière de conduire en conséquence, réduisant le risque d'accident des cyclistes.

En deux-roues

(enquête globale transport STIF/DRIEA)

Deux-roues motorisés : Le parc de deux-roues motorisés se compose à parts égales de motos et de scooters. Le lieu de résidence a une influence majeure sur le type de deux-roues motorisé possédé. À Paris, les scooters dominent et représentent les deux-tiers du parc. La part des scooters diminue avec l'éloignement du centre de l'Île-de-France pour arriver à une proportion inverse dans les territoires les plus périphériques où les motos constituent deux-tiers du parc. Les déplacements réalisés en deux-roues motorisé sont majoritairement liés au travail (38 %).

Les utilisateurs de deux-roues motorisés sont pour l'essentiel des hommes (87 % des déplacements) et des actifs (83 %).

Les deux-roues motorisés allient la flexibilité de la voiture à la possibilité de s'affranchir, en partie, des difficultés de circulation ou de stationnement.

Les 570 000 déplacements quotidiens effectués en deux-roues motorisés ont en moyenne une durée de 22 minutes et une portée de 6,5 km.

Plus on s'éloigne de Paris et du cœur d'agglomération, plus le nombre de déplacements en deux-roues motorisé est faible. Cependant, les déplacements en zones peu denses se caractérisent par des distances plus importantes.

le trafic des deux-roues motorisés

Trois campagnes de comptages (mars à mai ; juin et septembre ; octobre et novembre) ont été menées en 2012 sur l'A13, la N118 et l'A6 et ce afin d'étudier l'influence de la saisonnalité sur le trafic des deux-roues motorisés. Pour ces trois campagnes, le pourcentage moyen du trafic 2RM par rapport au trafic total se situe dans les fourchettes suivantes :

% moyen 2RM - 3 saisons	Matin (7h / 10h)	Soir (17h / 21h)
A 13	14 à 17 %	8 à 10 %
N 118	14 à 18 %	4 à 5 %
A 6	13 à 19 %	3 à 7 %

Globalement, seules de faibles différences saisonnières sont perceptibles avec quelques modulations selon les axes. Quelques points sont néanmoins notables :

- les écarts sont généralement faibles entre les saisons pour les heures sans congestion forte, c'est-à-dire le matin vers la province et le soir vers Paris ;
- les écarts sont accentués lors des congestions, notamment le matin vers Paris ;
- durant les périodes de congestions, le débit de deux-roues motorisés en juin et en mars, est plus élevé que celui observé en novembre.

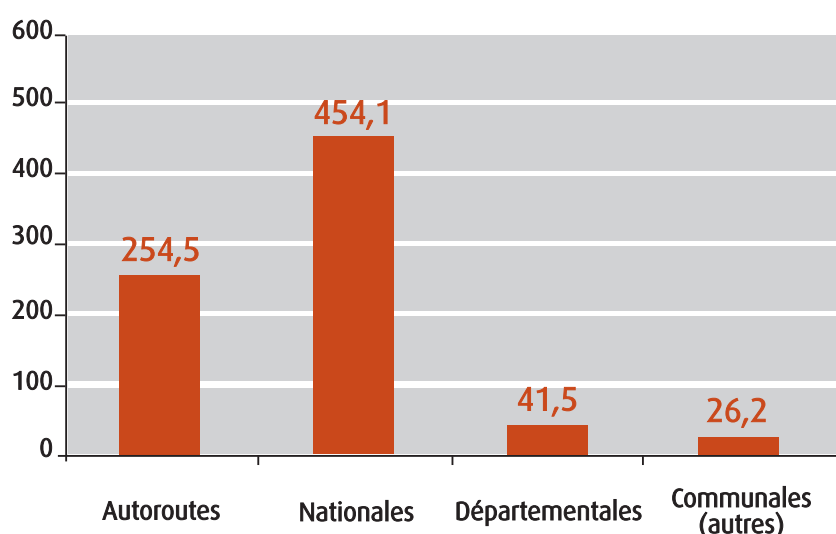
Toutes ces données sont disponibles sur le site internet de la DRIEA rubrique « Sécurité routière/ Observatoire régional/ Les études ».

Où ?

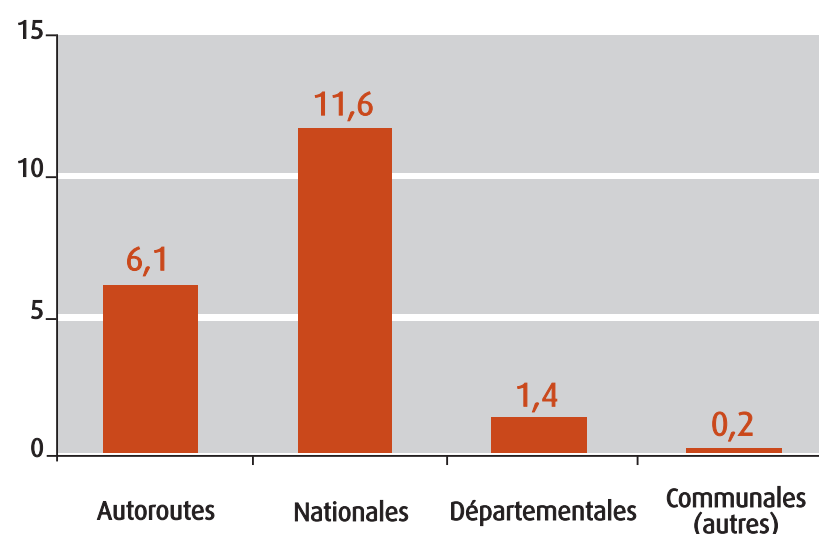
	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Autres voies	Dont	
					Agglomération	Hors agglomération
Accidents						
Accidents corporels	2 051	1 494	4 303	11 095	15 516	3 427
Evolution*	7,0 %	-29,3 %	-10,8 %	-7,0 %	-11,6 %	6,0 %
Victimes						
Tués	50	38	147	91	169	157
Blessés hospitalisés	476	552	1 564	1 978	3 482	1 088
Blessés non hospitalisés	2 124	1 331	3 613	10 751	14 476	3 343
Total victimes	2 650	1 921	5 324	12 820	18 127	4 588
Evolution*	6,3 %	-29,5 %	-11,5 %	-8,0 %	-12,6 %	3,6 %

* % d'évolution de l'année 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2007 à 2011)

Répartition des accidents pour 100 km selon le réseau en Ile-de-France en 2012 *



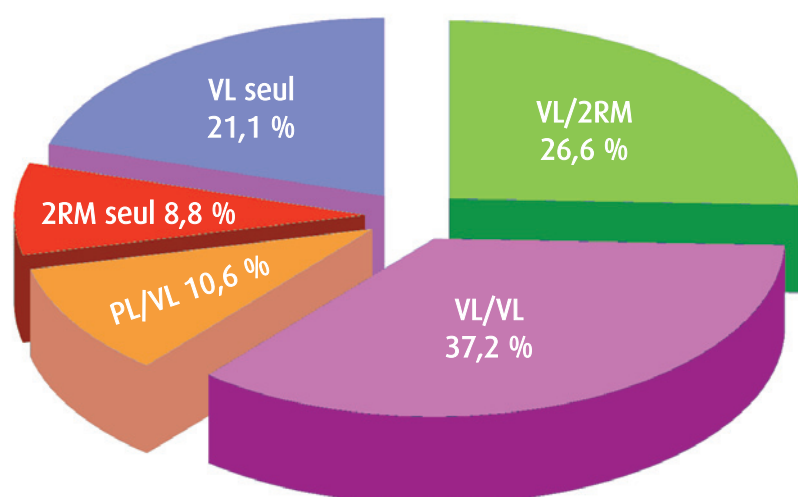
Répartition des tués pour 100 km selon le réseau en Ile-de-France en 2012*



Les routes nationales sont les voies où l'on observe le plus d'accidents corporels et de tués pour 100 km. Par rapport à la voirie communale (linéaire le plus développé), on relève 17 fois plus d'accidents et 58 fois plus de tués sur les routes nationales. Les routes nationales et autoroutes accueillent un trafic important avec des vitesses plus élevées que sur les autres voiries

*Ces données ne tiennent pas compte du trafic.

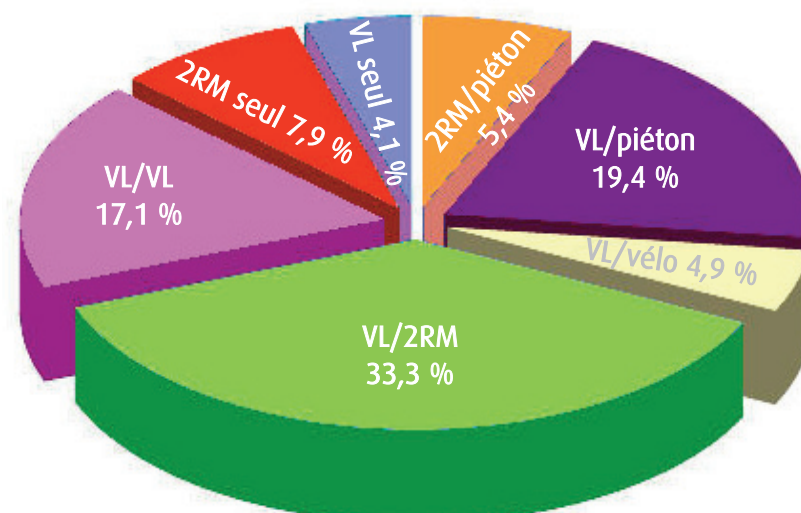
Part des conflits entre les usagers sur autoroute en 2012



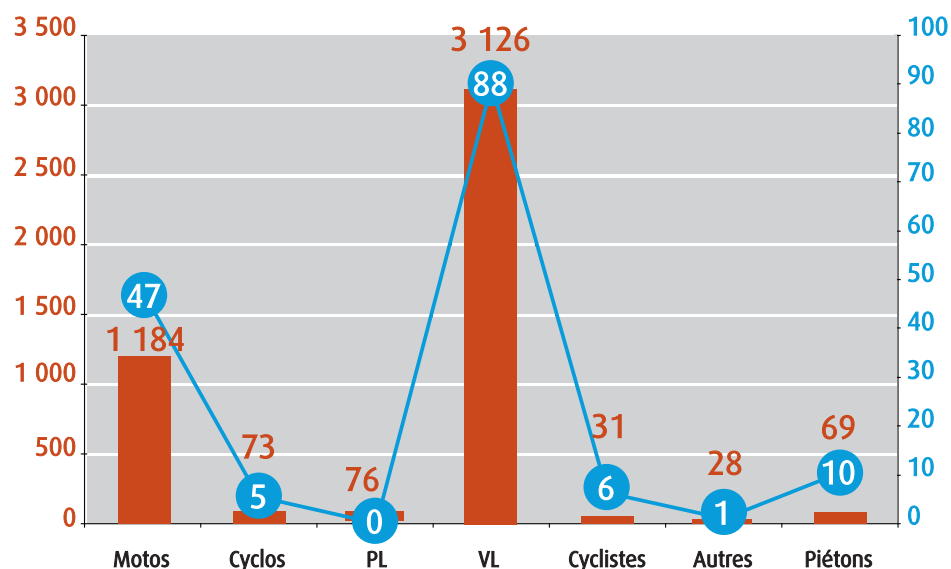
Les conflits entre VL et VL/2RM sur autoroute sont majoritaires et représentent respectivement 37,2% et 26,6% du total des conflits entre usagers.

Part des conflits entre les usagers en milieu urbain en 2012

Les conflits entre VL/piétons et VL/2RM en milieu urbain représentent plus de 50 % du total des conflits.

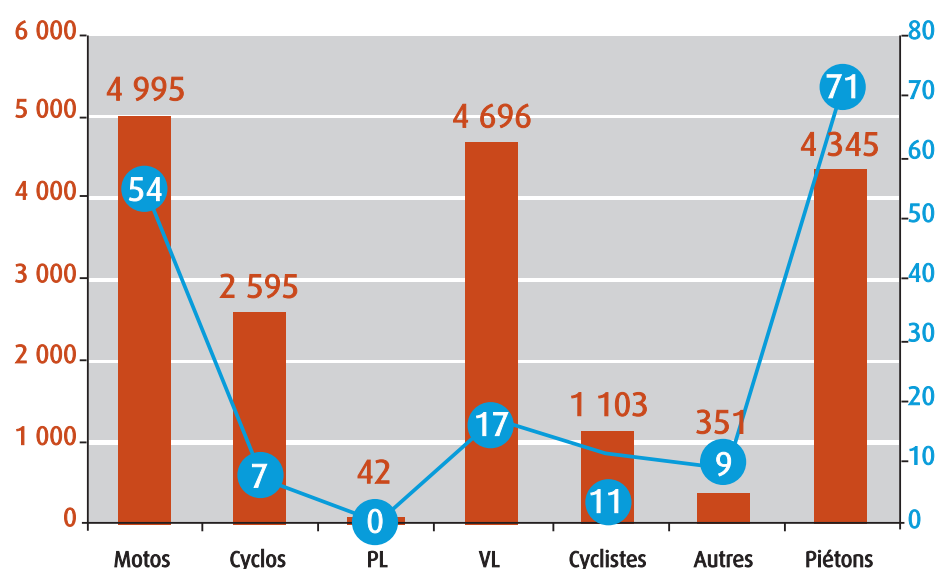


Répartition des tués et victimes hors agglomération par catégorie d'usagers en Île-de-France en 2012



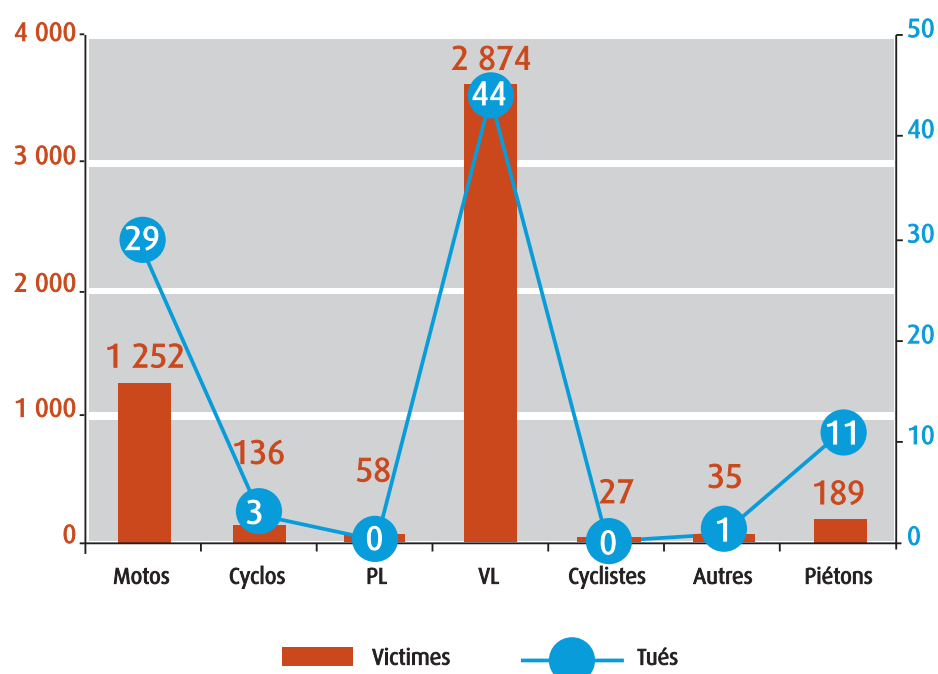
Les VL sont très largement impliqués dans les accidents survenant hors agglomération.

Répartition des tués et victimes en agglomération par catégorie d'usagers en Île-de-France en 2012



Les accidents de 2RM > 50cm³ et des piétons sont les catégories d'usagers les plus touchées en milieu urbain. Mais ce sont les tués en 2RM et piétons qui sont les plus nombreux et les plus concernés par la problématique du partage de la route en milieu urbain.

Répartition des tués et victimes sur le réseau national (RRN) par catégorie d'usagers en Île-de-France en 2012



Les VL et 2RM > 50cm³ sont les plus touchés sur le RRN.

Catégories d'usagers tués dans un accident corporel de la circulation en Île-de-France en 2012

Départements	75	77	78	91	92	93	94	95
Piétons	18	6	4	12	13	14	10	4
Cycles	5	5	2	3	1			1
2RM < 50 cm ³	2	3	2	1	1		2	1
2RM > 50 cm ³	13	16	15	17	11	11	5	12
VL	1	36	22	13	3	7	13	10
PL								
Autres (transports en commun, engins agricoles, motos-cross...)		1	3		1	3	2	1
Total de tués par départements	39	67	48	46	30	35	32	29

Campagne de sensibilisation



Les risques encourus par les intervenants sur les routes et autoroutes, notamment aux abords des chantiers, persistent à un niveau toujours trop élevé.

Le 6 juin 2013, un poids lourd a percuté le fourgon de la direction des routes Île-de-France qui neutralisait la voie de droite de la Francilienne au droit de Fontenay-en-Parisis, pour des travaux d'entretien de la route. Le fourgon a été projeté contre un technicien supérieur de DIRIF qui pilotait le chantier. Il est décédé. Il avait 34 ans. Il laisse un orphelin de 18 mois. Deux agents de la DIRIF ont également été blessés lors de cet accident.

En 2012, un technicien d'une autre direction interdépartementale des routes a été fauché par un poids-lourd sur la rocade de Bordeaux, quand il remontait dans son véhicule stationné en bande d'arrêt d'urgence, après intervention sur des équipements de la route.

En 2012 également, un agent d'une troisième direction des routes Ouest est décédé dans son camion de balisage après qu'un transport de fuel l'ait percuté et ait pris feu.

Les accidents corporels qui laissent l'accidenté avec des séquelles physiques irréversibles et des séquelles psychologiques durables sont plus nombreux encore. Le nombre d'intervenants blessés sur la route a augmenté de 20 % en 2012 par rapport à 2011, suite à des accidents impliquant des usagers. Les accidents d'usagers sur les matériels de signalisation sont également de plus en plus fréquents.

Le plus souvent, ce sont des comportements dangereux aux abords des chantiers, délibérés, tels que la vitesse excessive, l'irrespect des fermetures de voies, l'irrespect des inter-distances entre véhicules, ou par manque de vigilance, pour cause d'autres activités au volant (téléphone), qui sont à l'origine de ces accidents.

Cartes par département

Tous les départements sauf l'Essonne et les Hauts-de-Seine connaissent une baisse du nombre d'accidents corporels en 2012 en comparaison avec 2011. Il est cependant à noter que tous les départements ont leur nombre d'accidents en baisse par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

Ce sont les départements de la Seine-et-Marne et des Yvelines qui enregistrent la plus forte baisse du nombre d'accidents corporels comme en 2011.

Concernant la petite couronne, le nombre de tués augmente dans les Hauts-de-Seine et baisse à Paris ainsi qu'en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne par rapport à 2011.

En grande couronne le nombre de tués est en baisse par rapport à 2011 à l'exception des départements de l'Essonne et des Yvelines.

On note que la Seine-et-Marne connaît la plus forte baisse de ces trois indicateurs et ces chiffres sont les plus bas depuis 2005.

Nombres de tués à Paris selon la catégorie d'usager

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	7 004	-10,8 % ↘
Victimes		
Tués	39	-13,7 % ↘
Blessés hospitalisés	662	-11,9 % ↘
Blessés non hospitalisés	7 331	-11,7 % ↘
Total victimes	8 032	-11,7 % ↘

* % d'évolution de l'année 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2007 à 2011)



Nombres de tués en Seine-et-Marne selon la catégorie d'usager

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	768	-23,6 % ↘
Victimes		
Tués	67	-25,1 % ↘
Blessés hospitalisés	470	-25,4 % ↘
Blessés non hospitalisés	557	-21,9 % ↘
Total victimes	1 094	-23,7 % ↘

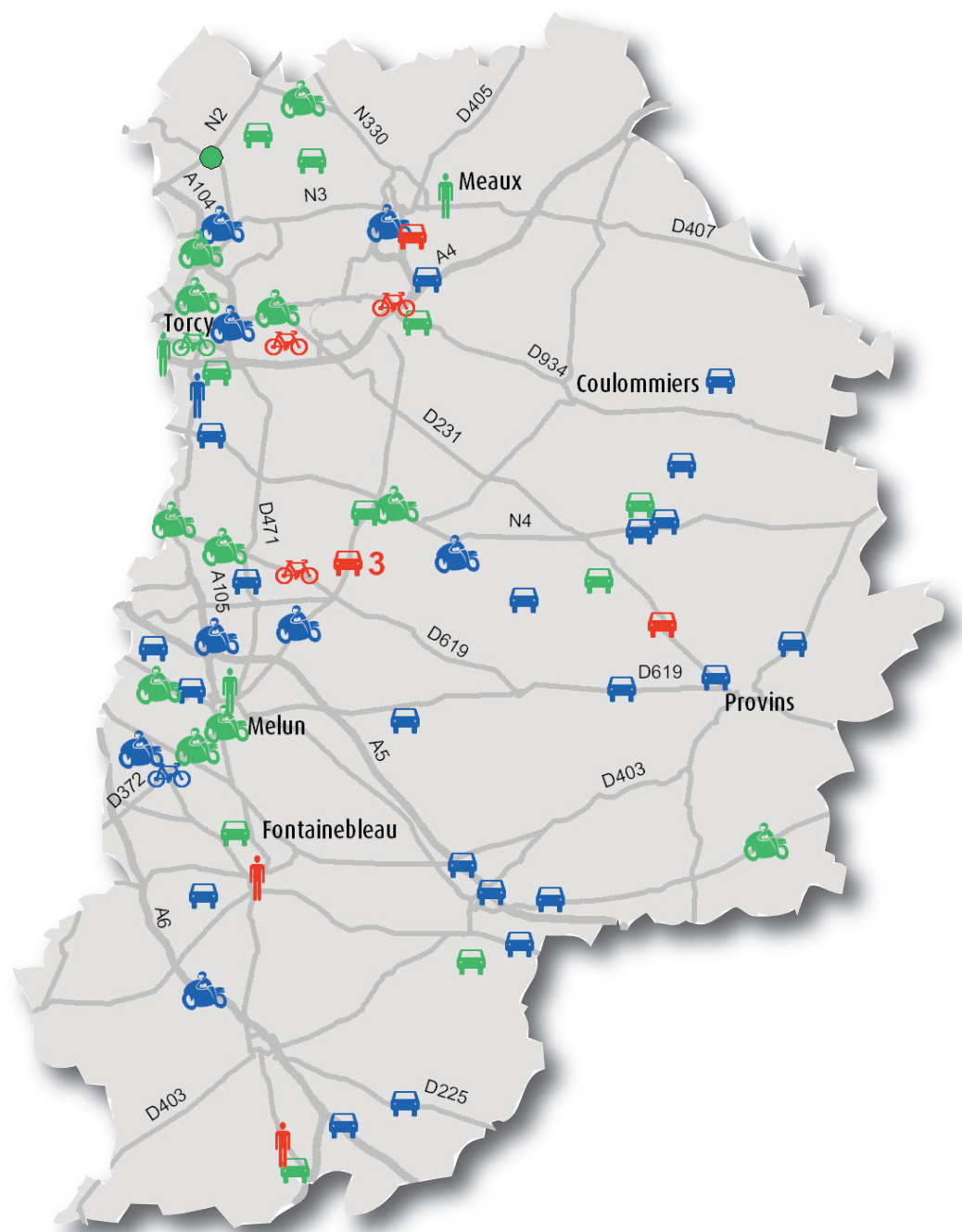
Usagers

< ou = 24 ans

de 25 à 64 ans

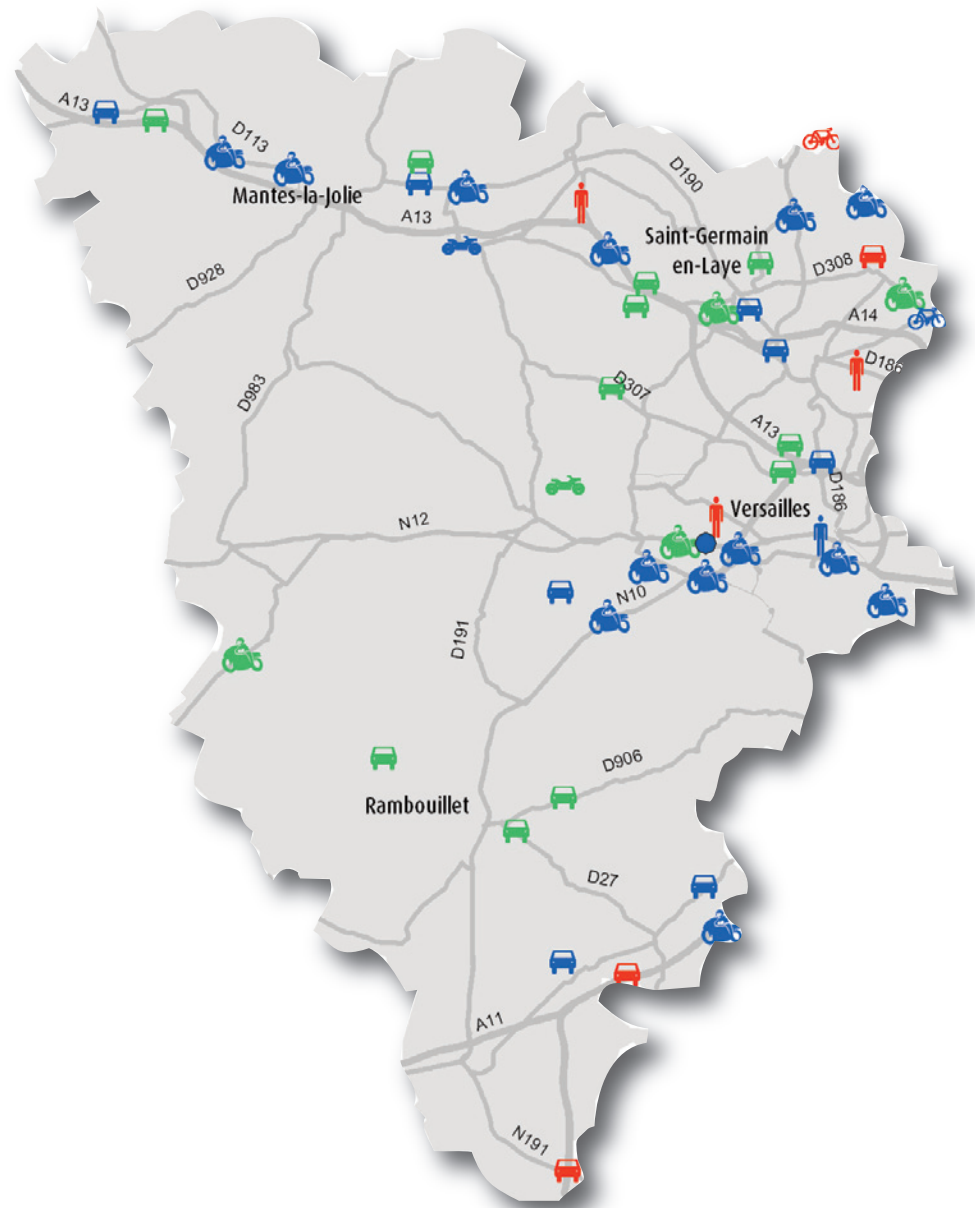
> ou = 65 ans

Autres : transports en commun, quad...
(moto-cross comptabilisée comme "autre")



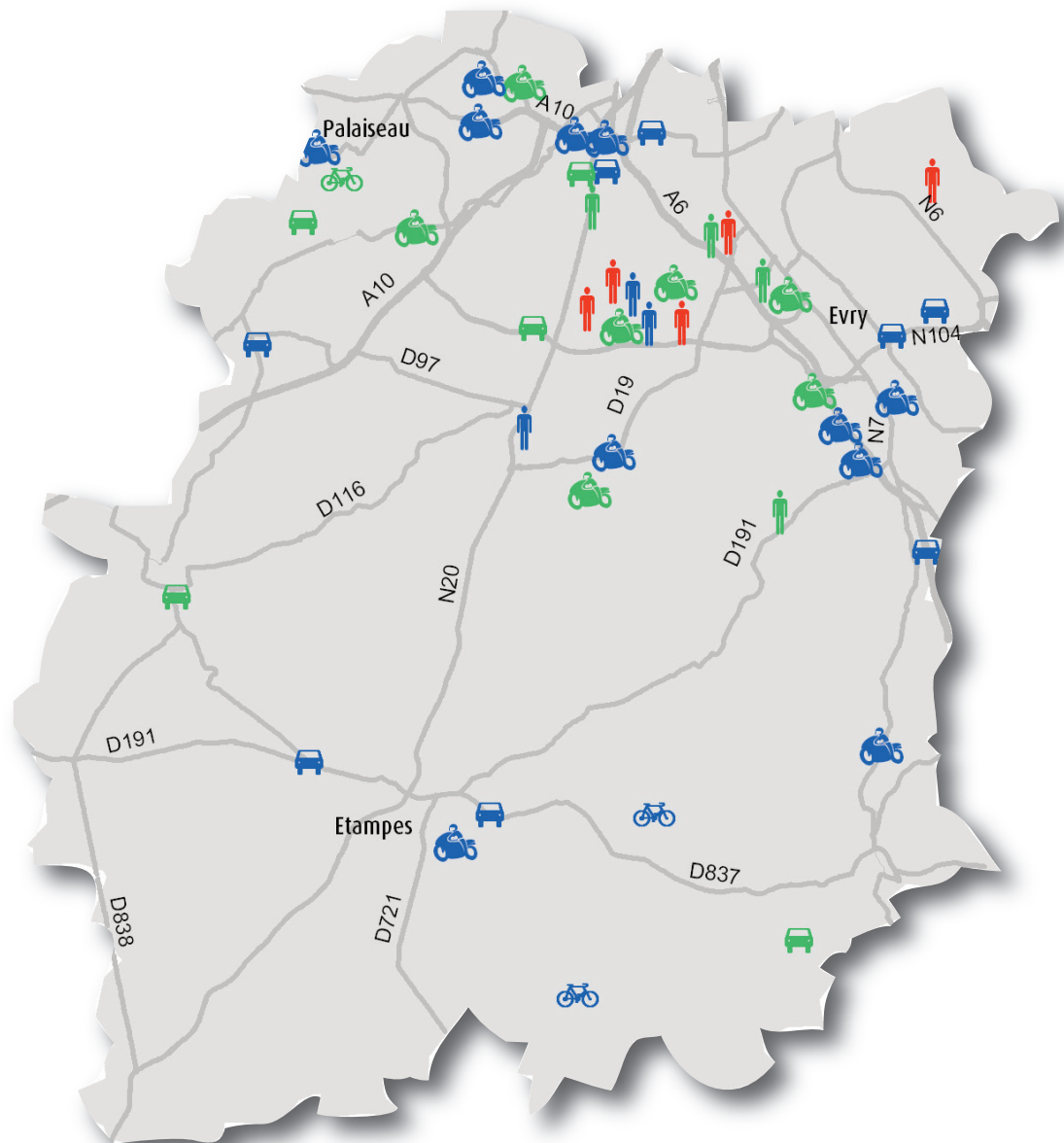
Nombres de tués dans les Yvelines selon la catégorie d'utilisateur

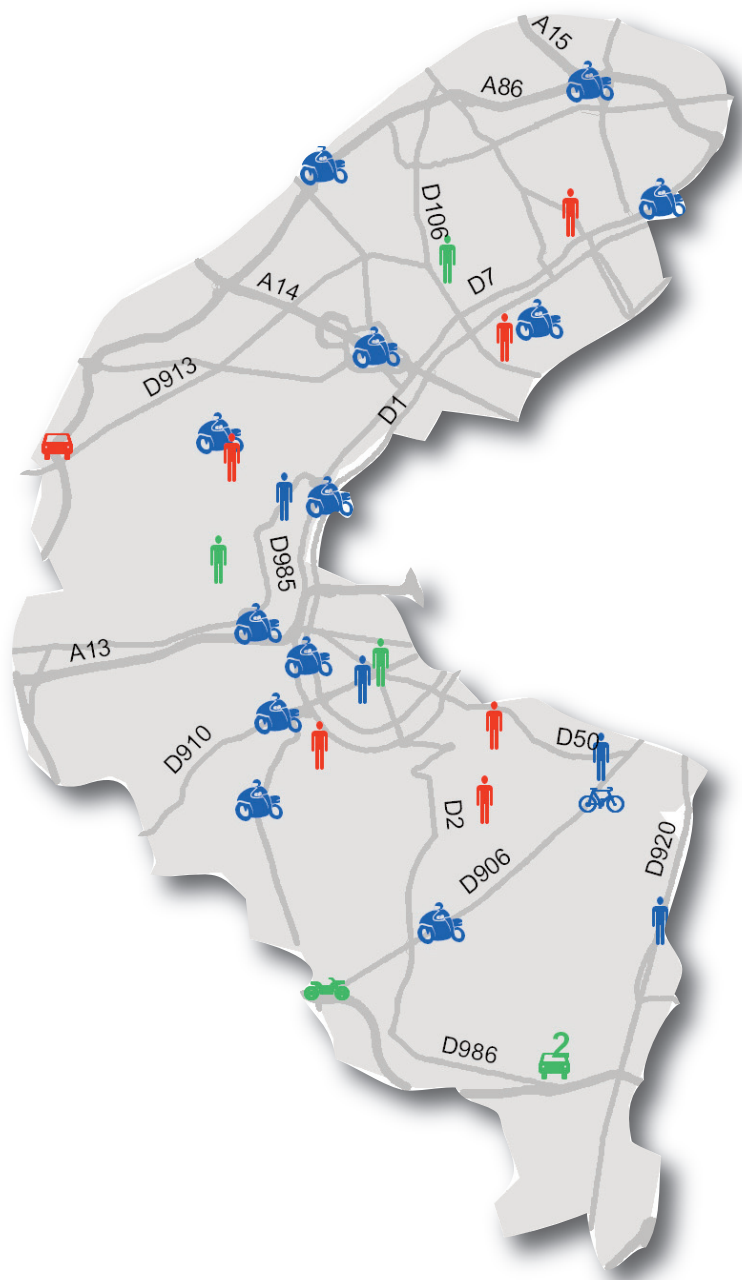
	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	1 065	-25,5 % ↘
Victimes		
Tués	48	-9,4 % ↘
Blessés hospitalisés	478	-11,4 % ↘
Blessés non hospitalisés	955	-26,8 % ↘
Total victimes	1 481	-21,9 % ↘



Nombres de tués dans l'Essonne selon la catégorie d'utilisateur

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	1 427	-2,0 % ↘
Victimes		
Tués	46	+19,2 % ↗
Blessés hospitalisés	379	-20,1 % ↘
Blessés non hospitalisés	1 390	-0,2 % ↘
Total victimes	1 815	-4,8 % ↘



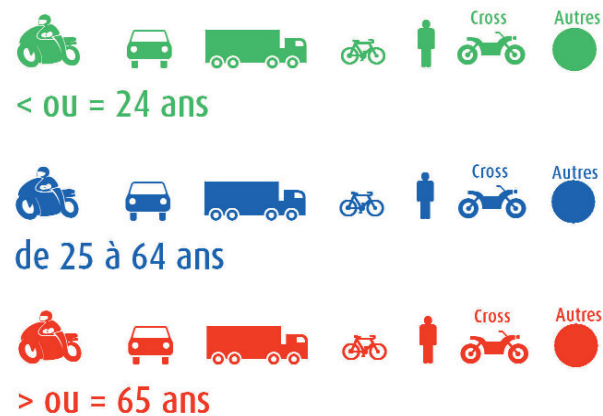


Nombres de tués dans les Hauts-de-Seine selon la catégorie d'usager

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 568	-1,7 % ↘
Victimes		
Tués	30	+14,5 % ↗
Blessés hospitalisés	397	-12,4 % ↘
Blessés non hospitalisés	2 486	-1,8 % ↘
Total victimes	2 913	-3,2 % ↘

* % d'évolution de l'année 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2007 à 2011)

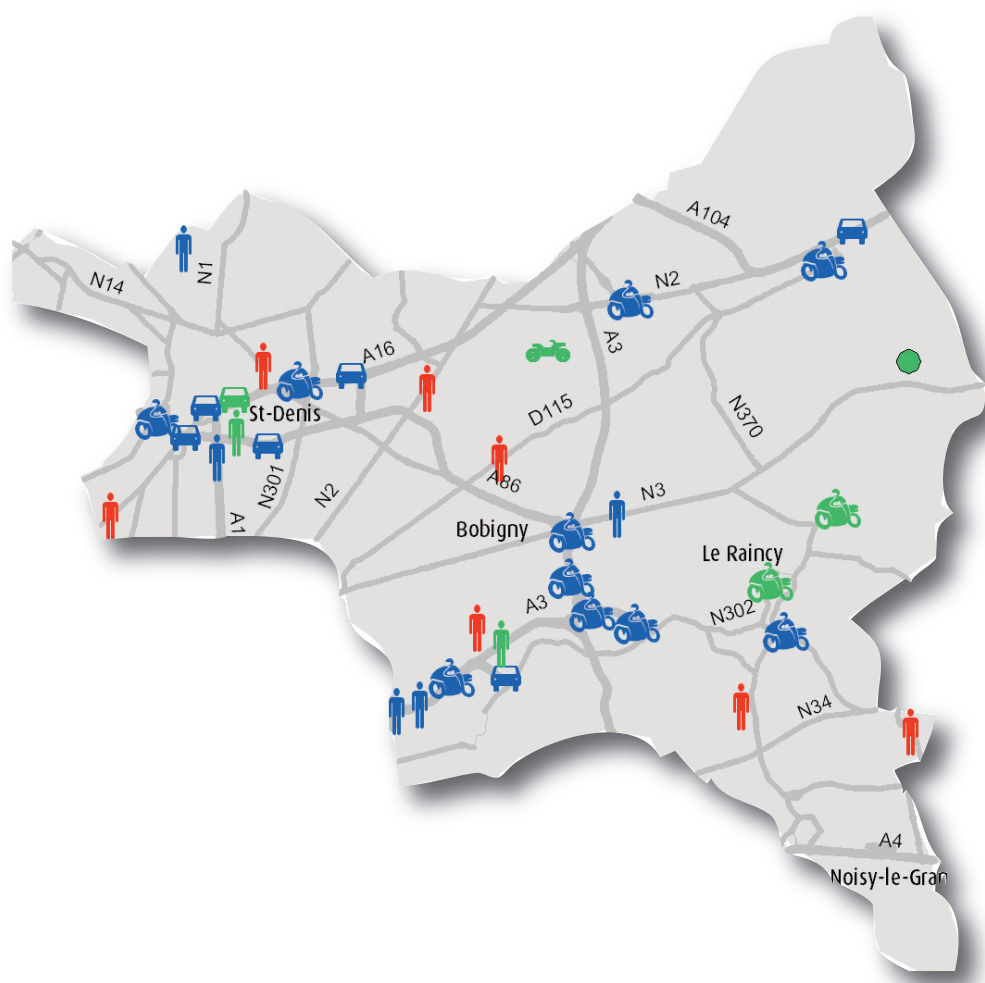
Usagers



Autres : transports en commun, quad...
(moto-cross comptabilisée comme "autre")

Nombres de tués en Seine-Saint-Denis selon la catégorie d'usager

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 696	-5,7% ↘
Victimes		
Tués	35	-12,5 % ↘
Blessés hospitalisés	1 322	-17,5 % ↘
Blessés non hospitalisés	1 921	+6,2 % ↗
Total victimes	3 278	-5,0 % ↘



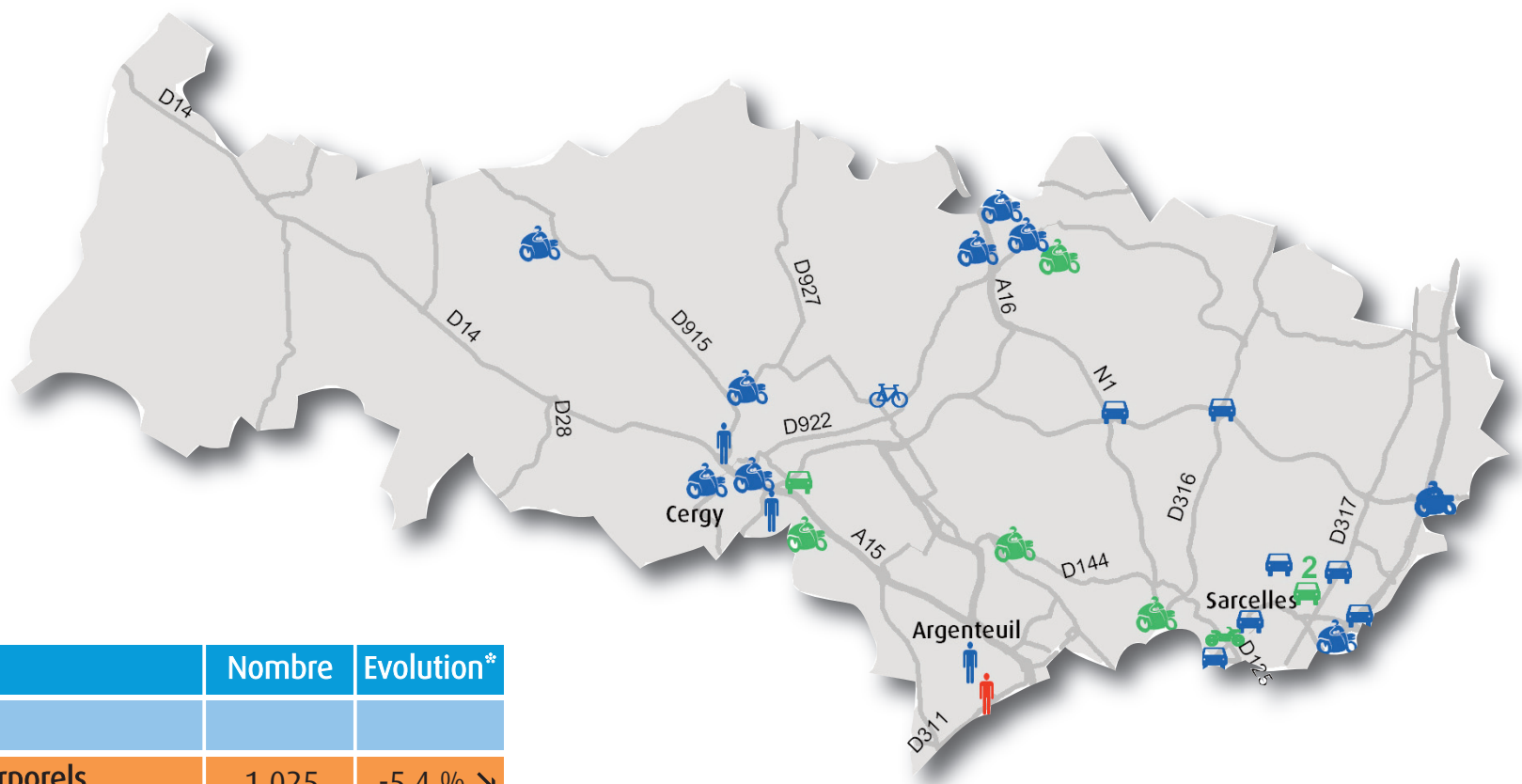
Nombres de tués dans le Val-de-Marne selon la catégorie d'usager

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 390	-4,1 % ↘
Victimes		
Tués	32	+10,3 % ↗
Blessés hospitalisés	537	-2,5 % ↘
Blessés non hospitalisés	2 259	-6,0 % ↘
Total victimes	2 828	-5,2 % ↘



Nombres de tués dans le Val-d'Oise selon la catégorie d'usager

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	1 025	-5,4 % ↘
Victimes		
Tués	29	-14,2 % ↘
Blessés hospitalisés	325	-11,0 % ↘
Blessés non hospitalisés	920	-6,6 % ↘
Total victimes	1 274	-8,0 % ↘



Les actions préventives

L'animation et la mise en cohérence des politiques locales de sécurité routière impulsées par la DRIEA et associant les chefs de projet sécurité routière, les coordinations sécurité routière, le pôle d'appui sécurité routière et le réseau régional des chargés de mission deux-roues motorisés se sont concrétisées par un programme de travail pour les années 2012 et 2013 qui s'articule principalement autour des enjeux régionaux jeunes et usagers vulnérables (deux-roues motorisés, piétons et cyclistes).

En 2012, les actions locales inscrites dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), ont été conduites en adéquation avec les enjeux départementaux identifiés dans les Documents Généraux d'Orientation 2008-2012 : deux-roues motorisés, jeunes, piétons, vitesse, risque professionnel, vélos, poids-lourds. En complément de l'action répressive ou des aménagements d'infrastructure, ces actions de prévention contribuent à l'éducation et l'évolution des comportements.

Quelques exemples d'actions organisées récemment dans les départements d'Ile-de-France :

- **actions de sensibilisation des jeunes** dans les collèges, les lycées et les CFA sur la conduite des deux-roues motorisés et la prise d'alcool et de drogues ;
- **formation et animation du réseau des référents primaires dans les collèges et lycées** ;
- **sensibilisation des enfants** dans les écoles élémentaires ou les centres de loisirs au partage de la rue avec le passage de permis piétons et cyclistes ;
- **organisation de journées départementales des piétons ou deux-roues motorisés** ;
- **sensibilisation des « jeunes permis A »** au risque deux-roues motorisés (invitation à des randonnées encadrées, distribution de dépliants sur les comportements et équipements) ;
- **crash tests** ou simulations d'accidents de la circulation effectuées par un cascadeur telles qu'une traversée irrégulière de piéton et un motocycliste qui chute pour éviter le piéton ou une collision entre une auto et un scooter ;
- **opérations « alternative à la sanction »** réalisées avec l'accord du procureur de la république, en faveur d'usagers de la route interpellés en situation d'infraction, qui participent à un stage au bénéfice d'un retrait de sanction ;
- **colloque de formation** / sensibilisation à destination des élus ou des référents sécurité routière des communes...
- **renforcement des initiatives des employeurs** dans le cadre du plan de prévention du risque routier et **interventions en entreprises** ;
- **participation à divers salons ou manifestations** ;
- **présentation d'enquêtes comprendre pour agir** (ECPA) aux partenaires de la sécurité routière et au public cible ;
- **développement de l'association Cahier de route** (association pour l'éducation citoyenne à la Sécurité Routière du passager) avec un fort engagement de nombreux transporteurs du Val-d'Oise, des Yvelines dans une démarche menée en partenariat avec l'éducation nationale, d'initiation à la sécurité routière auprès des enfants scolarisés en primaire, en collège, lycée et CFA ;
- **organisation de randonnées motocyclistes** et d'ateliers de sensibilisation à la conduite des 2RM ;
- **organisation d'actions de sensibilisation des jeunes** en faisant intervenir des compagnies théâtrales avec un travail axé sur le théâtre participatif ;
- **actions de sensibilisation dans les arrondissements parisiens** à destination des piétons, cyclistes, conducteurs de deux-roues motorisés et automobilistes, afin de les alerter sur les comportements qui peuvent être générateur d'accidents.

Au niveau régional :

La quinzaine régionale dédiée à la sécurité routière des usagers vulnérables - du 25 au 8 juin 2013

Après le succès en juin 2012 de la première édition de la Quinzaine régionale dédiée à la sécurité routière des usagers vulnérables, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) a pris l'initiative d'organiser une nouvelle Quinzaine régionale dédiée à la sécurité routière des usagers vulnérables.

Du 25 mai au 8 juin 2013, la DRIEA a agi conjointement avec la préfecture de police et les préfectures des départements franciliens pour sensibiliser le grand public sur la vulnérabilité de chacun sur la route. Fort des enseignements des opérations précédentes, cette Quinzaine a ciblé tout particulièrement les usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes, deux-roues motorisés et mis davantage l'accent sur l'enjeu jeunes.

L'accent a été également porté sur le risque routier lié aux déplacements professionnels. Il faut rappeler qu'un accident corporel sur deux impliquant un 2RM en Ile-de-France se produit au cours d'un déplacement professionnel (en mission ou sur le trajet domicile-travail).

Un important travail a été réalisé en partenariat avec la CRAMIF. Une lettre « sécurité routière en entreprise » a été adressée à l'ensemble des responsables d'entreprises franciliennes de plus de 400 salariés, ainsi qu'à des entreprises de livraison rapide (coursiers, livreurs de pizzas) afin de les inciter à agir encore plus pour la sécurité de leurs salariés conducteurs de 2RM.

Près de 100 actions de sensibilisation ont ainsi été programmées en association avec de nombreux partenaires. Un grand nombre d'acteurs se sont engagés dans cette campagne « tous vulnérables » : La préfecture de police, les préfectures de département d'Île-de-France et les coordinations sécurité routière, les forces de l'ordre, l'Education Nationale, la CRAMIF, les collectivités locales (conseils généraux 91, 92, 95 et de nombreuses mairies), la Prévention Maïf, le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA), la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR), le Syndicat National des Transports Légers (SNTL) et le secteur de la formation transport-logistique avec l'AFT-IFTIM et de nombreuses associations.

Une centaine d'actions de sensibilisation réalisées pendant la quinzaine, dont :

- des stages alternatifs à la sanction ;
- des randonnées motocyclistes et rallyes pédagogiques avec ateliers de sensibilisation sur le thème du partage de la route et de la vulnérabilité des 2RM ;
- des villages sécurité routière dans des parcs franciliens et des actions de prévention dans les établissements scolaires à destination des usagers vulnérables, principalement les piétons et 2RM ;
- des remises de permis piétons et vélo dans les établissements scolaires ;
- des actions de sensibilisation à destination des jeunes dans les collèges et lycées ;
- des actions de sensibilisation à destination des seniors ;
- des actions de sensibilisation à destination des entreprises.



Une campagne de communication d'envergure régionale :

Afin de cibler un large public, trois visuels ont animé une campagne de communication en Île-de-France : « Attention fragile », « La vigilance n'a pas d'âge », « Les jeunes s'adressent aux jeunes »

Un visuel « ATTENTION FRAGILE » sur le respect auto-moto visible sur le réseau autoroutier d'Île-de-France et relayé par des messages sur des panneaux à message variable, et via le site SYTADIN. Cette affiche qui met l'accent sur la vulnérabilité des 2RM et la problématique des trajets domicile-travail en Île-de-France, a été largement diffusée dans les entreprises, dans les garages adhérents à la branche 2RM et les centres de formation professionnelle (avec l'appui des Fédérations de transports, du CNPA et du SNTL).



POUR LA SÉCURITÉ,
LA VIGILANCE N'A PAS
D'ÂGE !



Un visuel « LA VIGILANCE N'A PAS D'ÂGE », en partenariat avec l'Education nationale, diffusée dans les centres départementaux de documentation pédagogique pour l'Education nationale, ainsi que dans les centres d'examen du permis de conduire d'Île-de-France. Cette affiche incite les établissements scolaires du 1er degré à développer les actions de sensibilisation sur la sécurité routière et à sensibiliser les seniors et leurs petits-enfants sur le risque piéton.



Un visuel « Les jeunes s'adressent aux jeunes », en partenariat avec l'école Condé de Paris. Un concours d'affiches réalisées par ses étudiants en Master de stratégie de communication par l'image, à l'attention de lycéens et étudiants, a été organisé. Après une présélection faite par un jury technique et un vote public en ligne, les affiches lauréates ont été diffusées dans les lycées des académies de Versailles, de Paris et dans les centres départementaux de documentation de l'Éducation Nationale.

Des retombées médiatiques importantes avec :

- l'organisation d'une conférence de presse de lancement de la quinzaine le 22 mai 2013 ;
- une quinzaine d'interviews réalisés par les médias Radio/TV ;
- la participation de journalistes sur une quinzaine d'opérations ;
- au total, une cinquantaine de retombées médiatiques dans la presse régionale, nationale ou spécialisée.



**Pour en savoir plus contactez l'observatoire régional
de la Sécurité routière à la DRIEA**
téléphone : 01 40 61 85 29
mail : orsr.driea-if@developpement-durable.gouv.fr

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Ile-de-France
21/23 rue Miollis
75732 PARIS cedex 15
téléphone : 01 40 61 80 80
télécopie : 01 40 61 85 85

