

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bilan Île-de-France 2014



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Île-de-France

www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr





Sommaire

3

Retour sur une année

4

Caractéristiques de la région

5

**Comparaison
France - Île-de-France**

6

Constats régionaux (2014/2013)

7

Constats régionaux (2009-2014)

8/9

Qui ?

10

Quand ?

11/12

Où ?

13

Comment ?

14>21

**Principaux indicateurs de l'accidentalité
des départements franciliens :**

- À Paris
- En Seine-et-Marne
- Dans les Yvelines
- Dans l'Essonne
- Dans les Hauts-de-Seine
- En Seine-Saint-Denis
- Dans le Val-de-Marne
- Dans le Val-d'Oise

22/23

Animation régionale

Retour sur une année



Par rapport à 2013, 2014 a été marquée par une hausse des principaux indicateurs d'accidentalité en Île-de-France :

- + 2,6 % pour les accidents corporels ;
- + 9,0 % pour les personnes tuées à 30 jours ;
- + 10,4 % pour les blessés hospitalisés.

Sans viser une exhaustivité qui serait contre-productive pour sa bonne compréhension, le présent bilan a pour objectif, à la fois de faire le point sur les principaux indicateurs régionaux de l'accidentalité routière, comparés à 2013, mais également d'identifier quelques enjeux prégnants ou émergents.

Afin de rappeler que derrière les « chiffres », il y a avant tout des personnes et des familles, et compte tenu de l'enjeu de santé publique que constituent les conséquences de l'accidentalité routière, un accent particulier a ainsi été mis sur les données relatives aux blessés hospitalisés. D'importants progrès peuvent sans aucun doute encore être faits sur cette question, tant du point de vue de l'analyse statistique que de l'épidémiologie, mais rappelons qu'**un usager de la route blessé hospitalisé sur quatre en France dans un accident survenu en agglomération l'est en Île-de-France.**

Un autre enjeu, majeur en Île-de-France, concerne **les usagers vulnérables** - piétons, cyclistes et utilisateurs de deux-roues motorisés - **qui représentent plus de 6 personnes tuées sur 10, et tout autant en termes de blessés hospitalisés.** Cette situation, malheureusement stable dans le temps, justifie chaque année, que la Quinzaine régionale de la sécurité routière soit dédiée aux usagers vulnérables.

On relèvera également qu'en France métropolitaine, **l'Île-de-France est le théâtre de près d'un accident corporel de la circulation routière sur trois**, une part qui n'a cessé d'augmenter ces dernières années.

Les caractéristiques spécifiques de la région francilienne ont une influence sur l'accidentalité qui y est constatée : positionnement géographique central de la région au niveau de l'interconnexion des réseaux routiers nord-sud et est-ouest, région siège de la Capitale administrative du pays, urbanisation importante - quasi-totale à PARIS et en petite couronne - qui en découle historiquement, densité des mobilités routières internes à la région ou en transit, etc.

Or, quand sur le long terme les évolutions sont positives (par exemple - 10,2 % entre 2009 et 2013 pour les accidents), mais moins prononcées que dans le reste de la France métropolitaine - hors Île-de-France - (- 25,8 %), les constats faits sur l'évolution de l'accidentalité routière en 2014 doivent déclencher une véritable prise de conscience collective dans notre région.

Les comportements individuels étant en constante évolution, les mobilités le sont tout autant, et cela est particulièrement visible en Île-de-France où émergent de nouveaux enjeux liés aux nouvelles formes de mobilité (covoiturage, automobile ou vélo en libre service, etc.) et de transport.

Chacun de nous pouvant désormais être « plusieurs » usagers de différents modes de transport, le cas échéant routiers, au cours de la même journée, chacun de nous doit prendre conscience des vulnérabilités des autres et de ses propres vulnérabilités.

En ayant conscience de cela, tout un chacun peut progresser vers davantage d'attention, de prudence et tout simplement de respect des autres.

En s'obligeant à être tous responsables sur la route, nous pouvons nous démontrer à nous-mêmes que nous voulons et pouvons vivre ensemble. Que ce bilan puisse y contribuer par l'éclairage qu'il apporte sur l'insécurité routière en Île-de-France en 2014.

Caractéristiques de la région

La région Île-de-France compte 12,1 millions d'habitants (18,6 % de la population française, 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 routier francilien, de plus de 54 800 km, est constitué de 840 km d'autoroutes (509 km non concédés / 321 km concédés), de 742 km de routes nationales, de 9 843 km de routes départementales et de 43 391 km de voies communales.

Du fait de l'importante urbanisation de la région et de la densité de population qui en découle, ce réseau routier absorbe des trafics de véhicules très importants.

De nombreuses sections du boulevard périphérique parisien et des autoroutes A1/A3 et A4 absorbent par exemple des niveaux de trafic supérieurs à 230 000 véhicules/jour.



Linéaire selon le type de réseau en km

Dépt. IDF	Réseau routier national			Routes départementales	Voies communales
	Autoroutes non concédées	Autoroutes concédées	Routes nationales		
75	3	0	0	3	1 940
77	55	178	270	4 505	12 680
78	55	100	199	1 564	8 455
91	74	16	113	1 447	6 622
92	57	5	30	356	2 448
93	94	3	1	383	2 993
94	87	0	37	400	3 057
95	84	19	92	1 185	5 196
Totaux	509	321	742	9 843	43 391
Sources	DRIEA-IF/DIRIF/ISIDOR V2			IGN	

Les linéaires du présent tableau ont été arrondis. Pour le réseau routier national, les linéaires sont volontairement présentés de manière synthétique au sein des catégories « Autoroutes » et « Routes nationales » et intègrent les bretelles de ses deux catégories d'axes.



Comparaison France - Île-de-France



Île-de-France

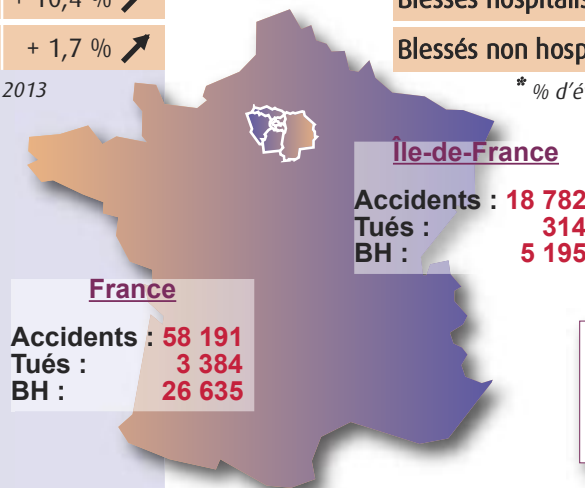
	Nombre	Evolution*
Accidents corporels (dont :)	18 782	+ 2,6 % ↗
Accidents mortels	301	+ 9,9 % ↗
Victimes (dont :)	22 697	+ 3,7 % ↗
Tués	314	+ 9,0 % ↗
Blessés (dont :)	22 383	+ 3,6 % ↗
Blessés hospitalisés	5 195	+ 10,4 % ↗
Blessés non hospitalisés	17 188	+ 1,7 % ↗

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

France métropolitaine

	Nombre	Evolution*
Accidents corporels (dont :)	58 191	+ 2,4 % ↗
Accidents mortels	3 146	+ 4,2 % ↗
Victimes (dont :)	76 432	+ 3,5 % ↗
Tués	3 384	+ 3,5 % ↗
Blessés (dont :)	73 048	+ 3,4 % ↗
Blessés hospitalisés	26 635	+ 2,6 % ↗
Blessés non hospitalisés	46 413	+ 4,0 % ↗

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

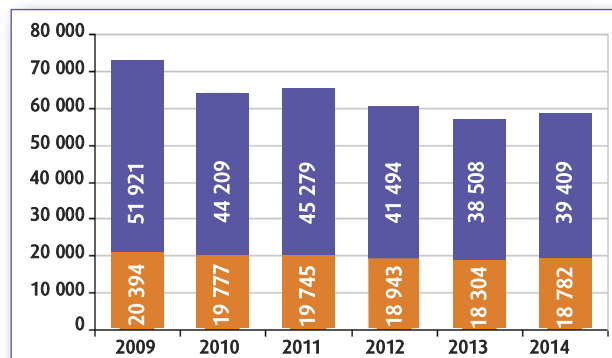


en diminution
en augmentation
pas d'évolution
(par rapport à l'année 2013)

Nombre d'accidents par année entre 2009 à 2014

2014 est marquée par une hausse du nombre d'accidents (+ 2,6 %) qui interrompt la baisse régulière du nombre d'accidents constatée en Île-de-France (IDF), entre 2009 et 2013 (- 10,2 %). En métropole (hors IDF), 2014 est marquée par une hausse légèrement moins forte (+ 2,3 %) qui interrompt une baisse régulière nettement plus forte entre 2009 et 2013 (- 25,8 %).

La part des accidents franciliens dans l'ensemble des accidents de France métropolitaine ne cesse de croître, passant de 28,2 % en 2009 à 32,3 % en 2014.

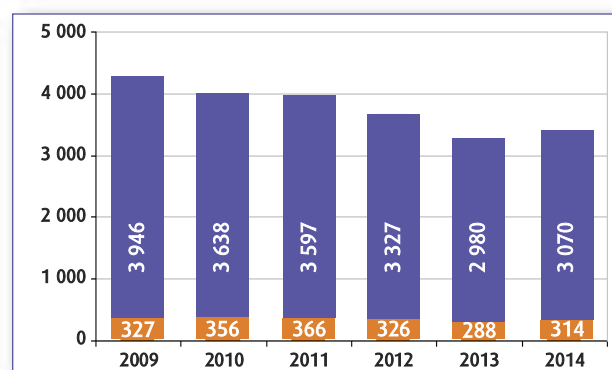


Nombre de personnes tuées par année entre 2009 à 2014

2014 est marquée par une forte hausse du nombre de personnes tuées en Île-de-France (+ 9,0 %) qui intervient après deux années encourageantes (- 10,9 % en 2012 et - 11,6 % en 2013).

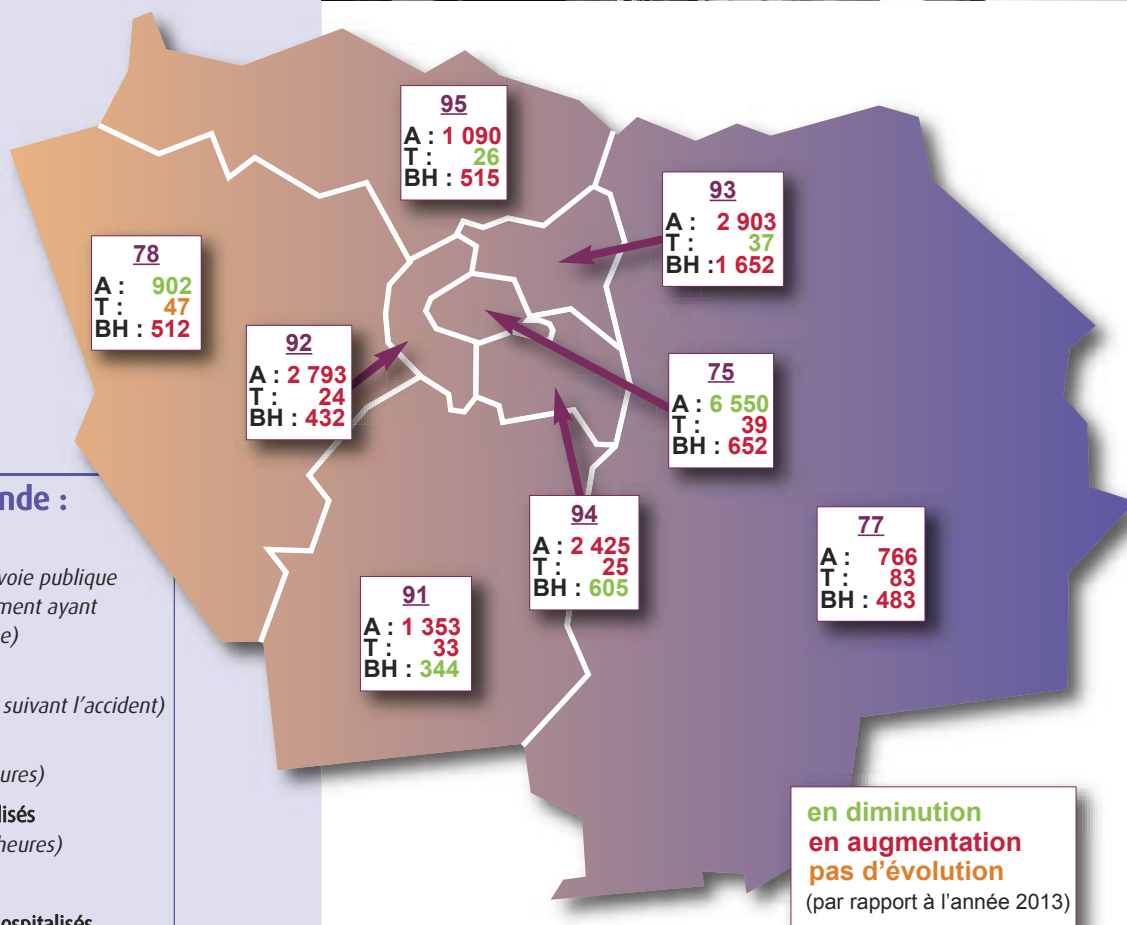
En métropole (hors IDF), 2014 est marquée par une hausse moins forte (+ 3,0 %) qui interrompt une baisse régulière nettement plus forte entre 2009 et 2013 (- 24,5 %).

La part des tués franciliens dans l'ensemble des tués de France métropolitaine ne cesse de croître, passant de 7,6 % en 2009 à 9,3 % en 2014.



■ Métropole hors IDF
■ Île-de-France

Constats régionaux (2014/2013)



Définitions / légende :

A = accidents corporels

(accidents 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 2014, et par rapport à 2013, le nombre d'accidents est proche du seuil des 19 000, avec 18 782 accidents, soit une moyenne de **plus de 50 accidents chaque jour**. Il est en baisse à PARIS (- 1,8 %) mais en hausse dans les trois départements de la petite couronne (+ 4,9 %) et les quatre départements de la grande couronne (+ 5,5 %, avec toutefois une baisse de - 4,8 % dans les Yvelines).

Le nombre des personnes tuées est repassé au-dessus du seuil des 300, avec 314 personnes tuées, soit une moyenne de **6 personnes tuées chaque semaine**. Il a fortement augmenté à PARIS (+ 34,5 %). Il a baissé en petite couronne - 12,2 %, mais en raison d'une baisse significative en Seine-Saint-Denis (- 27,5 %), les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne ayant connu des hausses similaires (+ 4,3 % et + 4,2 %). En revanche, il a augmenté en grande couronne (+ 17,4 %), en raison notamment d'une forte hausse en Seine-et-Marne (+ 48,2 %).

Hormis l'Essonne où il est stable (- 0,3 %), et le Val-de-Marne où il a diminué (- 3,0 %), le nombre de personnes hospitalisées a augmenté dans tous les autres départements franciliens, notamment dans les Hauts-de-Seine (+ 27,1 %) et le Val-d'Oise (+ 25,6 %). **Chaque semaine en Île-de-France, près de 100 personnes sont hospitalisées (plus de 24 heures) suite à un accident corporel de la circulation routière.**

S'agissant de l'ensemble des blessés, hormis à PARIS (- 1,2 %) et dans les Yvelines (- 1,9 %), les indicateurs concernant ces victimes sont en hausse dans tous les autres départements franciliens.

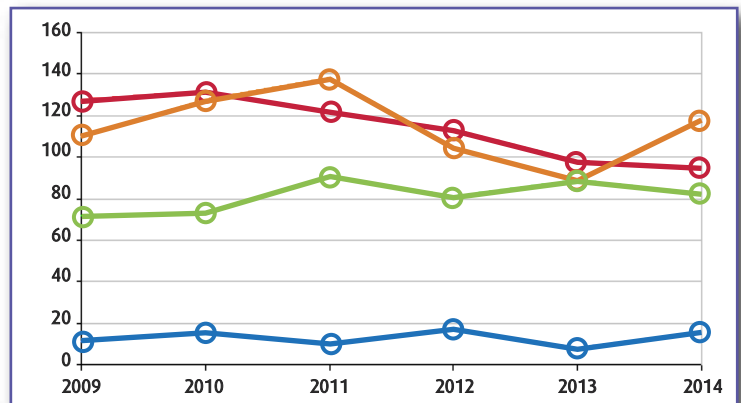
Constats régionaux (2009-2014)



Evolution du nombre des personnes tuées par catégorie d'usagers de 2009 à 2014

Pour les quatre principales catégories d'usagers de la route, et par rapport aux cinq années précédentes, 2014 est marquée par :

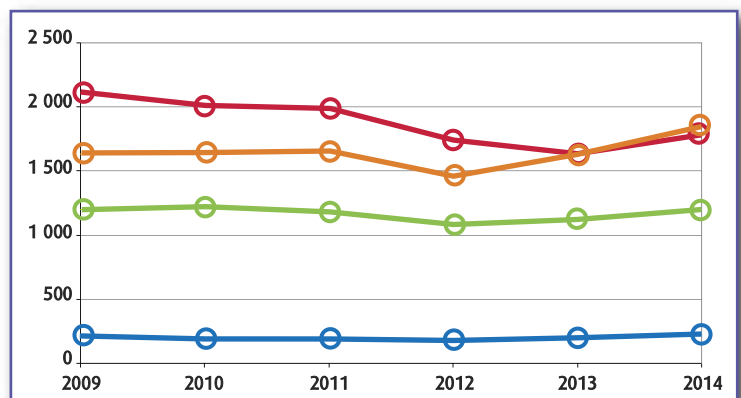
- une relative stabilisation du nombre de tués chez les piétons et les cyclistes ;
- la poursuite, moins importante, de la baisse du nombre de tués chez les utilisateurs de deux-roues motorisés ;
- une brutale interruption de la baisse du nombre de tués chez les utilisateurs de véhicules légers et utilitaires observée depuis 2011.



- Piétons
- Cyclistes
- Deux-roues motorisés
- VL/VU

Evolution du nombre des blessés hospitalisés par catégories d'usagers entre 2009 et 2014

La baisse régulière du nombre de blessés hospitalisés, constatée entre 2009 et 2013 (- 23 %), chez les utilisateurs de deux-roues motorisés s'est interrompue en 2014 et repart à la hausse (+ 10 %). Chez les utilisateurs de véhicules légers, 2014 constitue une seconde année consécutive de hausse, forte (+ 14 %). Les indicateurs sont relativement stables pour les piétons (autour de 1160 blessés hospitalisés) et les cyclistes (autour de 200) entre 2009 et 2014.



Qui ?

Hormis les indicateurs des personnes tuées chez les utilisateurs de deux-roues motorisés et de poids lourds et ceux des blessés chez les utilisateurs de poids lourds, tous les indicateurs concernant les victimes par catégories d'utilisateurs sont en hausse par rapport à 2013.



Victimes	Personnes Tuées	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total victimes
Piétons	82 ↘	1 193 ↗	3 246 ↗	4 521 ↗
Cyclistes	16 ↗	226 ↗	1 094 ↗	1 336 ↗
Cyclomotoristes	13 ↘	467 ↗	1 827 ↗	2 307 ↗
Motocyclistes	82 ↘	1 328 ↗	4 540 ↗	5 950 ↗
Total 2RM	95 ↘	1 795 ↗	6 367 ↗	8 257 ↗
Utilisateurs de VL/VU	118 ↗	1 853 ↗	6 130 ↗	8 101 ↗
Utilisateurs de PL/TC	PL 0 ↘ TC 1 ↗	PL 25 ↘ TC 44 ↗	PL 74 ↘ TC 179 ↘	PL 99 ↘ TC 224 ↘
Autres usagers*	2 ↘	59 ↗	98 ↘	159 ↗
ENSEMBLE	314 ↗	5 195 ↗	17 188 ↗	22 697 ↗

Total 2RM = cyclomotoristes + motocyclistes

↗ ou ↘ Evolution par rapport à 2013

* Quads, motos-cross, engins agricoles...

Des VL/VU ont été impliqués dans plus de 8 accidents sur 10, des 2RM dans près de 5 accidents sur 10 et des piétons dans près de 1 accident sur 4. Les accidents dans lesquels les VL/VU ont été impliqués sont toutefois ceux qui ont généré le plus grand nombre de personnes tuées et de blessés hospitalisés.

Implication des usagers dans les accidents	Accidents avec au moins un	Total tués	Total blessés hospitalisés	Total blessés non hospitalisés	Total victimes
Piétons	4 389	82	1 258	3 600	4 940
Cyclistes	1 465	18	258	1 296	1 572
Cyclomotoristes (<50cm ³)	2 433	15	543	2 205	2 763
Motocyclistes (>50cm ³)	6 217	92	1 503	5 344	6 939
Utilisateurs de VL/VU	15 086	231	4 248	13 892	18 371
Utilisateurs de PL	760	45	226	664	935
Utilisateurs de TC	408	1	44	223	268
Autres usagers *	279	16	262	398	676

* Quads, motos-cross, engins agricoles...

Qui ?

- Piétons
- Cyclistes
- Utilisateurs de deux-roues motorisés (2RM)
- Utilisateurs de véhicules légers ou utilitaires (VL/VU)
- Utilisateurs de transports en commun

Part des tués et des blessés hospitalisés par classe d'âge en 2014

- Pour ceux âgés de 0 à 14 ans, ceux d'entre eux qui sont décédés dans un accident étaient, soit passagers d'un VL/VU, soit piétons ; près de 1 sur 10 étant à vélo. Plus de 6 blessés hospitalisés sur 10 au sein de cette tranche d'âge sont des piétons et plus de 1 blessé hospitalisé sur 4 est passager d'un VL/VU ;

- Pour ceux âgés de 15 à 24 ans, ceux d'entre eux qui sont décédés dans un accident étaient majoritairement utilisateurs de VL/VU et près de 4 sur 10 sont décédés en deux-roues motorisé. En revanche, plus de 4 blessés hospitalisés sur 10 étaient utilisateurs d'un deux-roues motorisé, plus de 1 sur 3 étaient utilisateurs d'un VL/VU et plus de 1 sur 8 étaient piétons ;

- Pour ceux âgés de 25 à 44 ans, ceux d'entre eux qui sont décédés dans un accident étaient principalement utilisateurs de 2RM ; plus de 1 sur 3 trois étaient utilisateurs d'un VL/VU et un peu plus de 1 sur 8 étaient piétons. En revanche, on dénombre quasiment autant de blessés hospitalisés utilisateurs de VL/VU que de 2RM (4 sur 10) et 1 blessé hospitalisé sur 8 qui était piéton ;

- Pour ceux âgés de 45 à 64 ans, ceux d'entre eux qui sont décédés dans un accident étaient pour plus d'un tiers, piétons, pour près d'un tiers, utilisateurs de VL/VU, et pour un peu plus d'un quart, utilisateurs de 2RM. En revanche, près de 4 blessés hospitalisés sur 10 étaient utilisateurs d'un deux-roues motorisé, un peu plus de 1 sur 3 étaient utilisateurs d'un VL/VU et un peu plus de 1 sur 5 étaient piétons ;

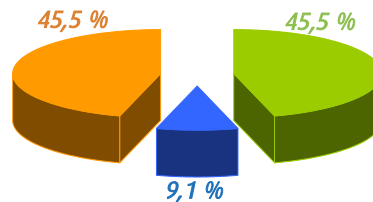
- Pour ceux âgés de 65 ans et plus, ceux d'entre eux qui sont décédés ou blessés hospitalisés dans un accident étaient pour près de 6 sur 10 piétons et pour près de 3 sur 10 utilisateurs de VL/VU.

On relèvera l'homogénéité de l'accidentalité des 65 ans et plus, tant du côté des personnes tuées que des blessés hospitalisés et la relative similitude de celle des 0-14 ans et des 65 ans et plus en termes de blessés hospitalisés, alors qu'elles diffèrent en termes de personnes tuées.

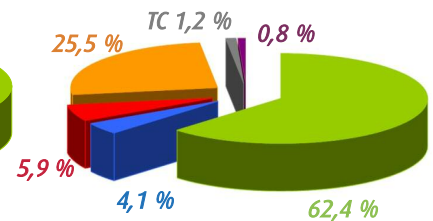
La comparaison des données des usagers âgés de 0 à 14 et de 15 à 24 ans, en termes de personnes tuées, tend enfin à mettre en lumière l'influence de l'accès à des véhicules motorisés et de l'inexpérience de conduite de ces véhicules, les 0 - 14 ans étant exclusivement des passagers des véhicules légers.



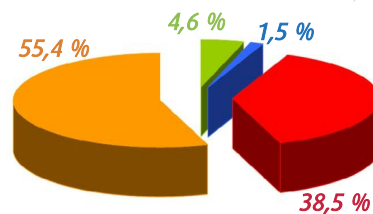
11 Tués de 0 à 14 ans



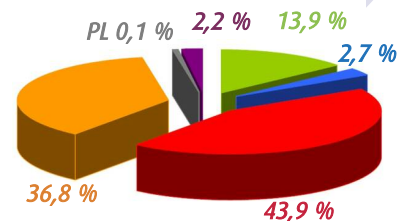
490 BH de 0 à 14 ans



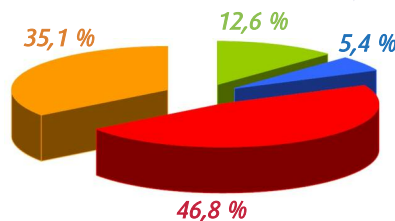
65 Tués de 15 à 24 ans



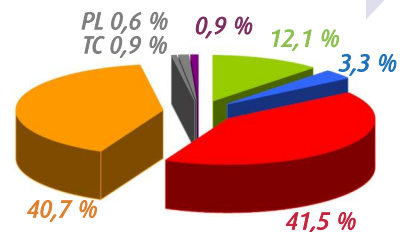
1136 BH de 15 à 24 ans



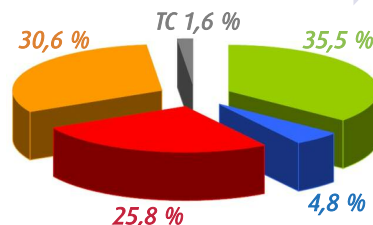
111 Tués de 25 à 44 ans



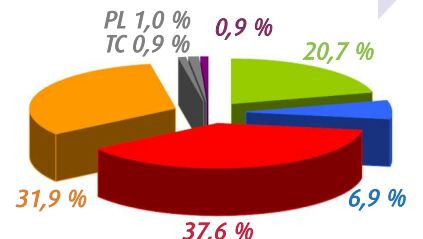
2041 BH de 25 à 44 ans



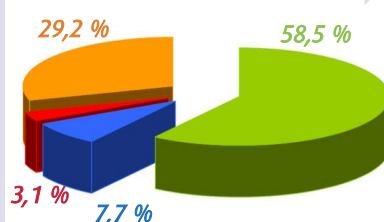
62 Tués de 45 à 64 ans



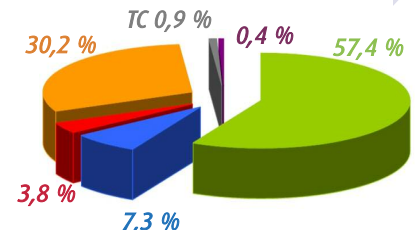
1075 BH de 45 à 64 ans



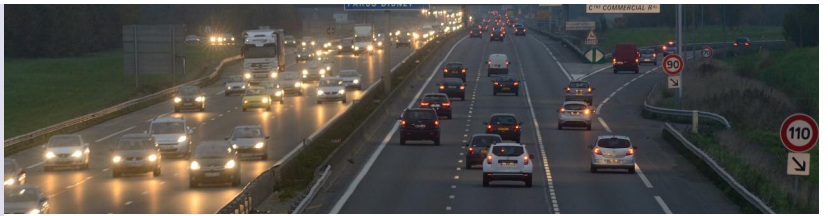
65 Tués de 65 ans et plus



453 BH de 65 ans et plus

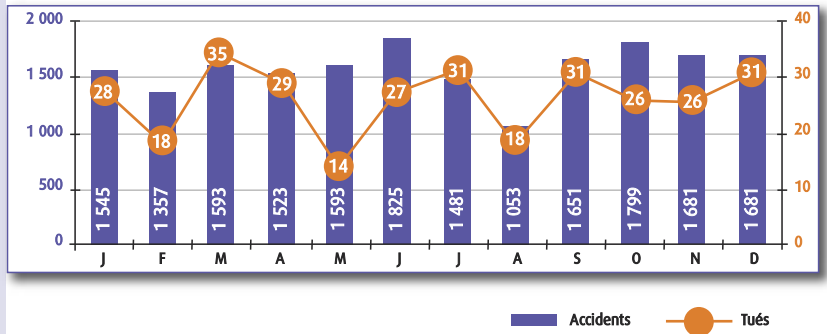


Quand ?



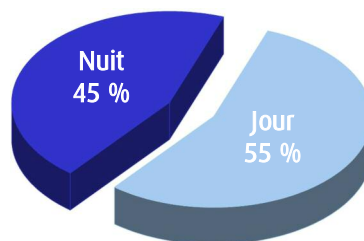
Evolution mensuelle des accidents et des tués en 2014

Contrairement aux autres années, c'est en mai qu'a été constaté en IdF le plus faible nombre de personnes tuées (14) au lieu des mois de juillet ou août les années passées. Le mois d'août reste toutefois le mois le moins accidentogène.

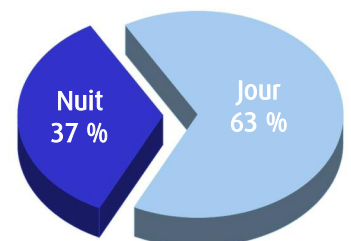


Majoritairement l'accidentalité routière est constatée le jour, même si la mortalité routière est un peu plus importante de nuit sur les routes franciliennes.

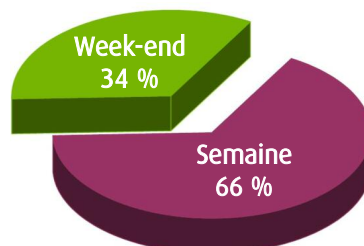
Part des tués entre le jour et la nuit en Île-de-France en 2014



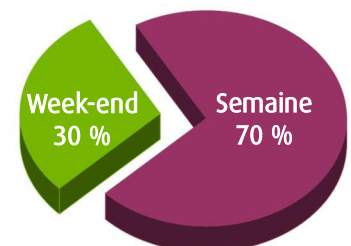
Part des BH entre le jour et la nuit en Île-de-France en 2014



Part des tués entre la semaine et le week-end en Île-de-France en 2014



Part des BH entre la semaine et le week-end en Île-de-France en 2014



Les parts de blessés hospitalisés suite à des accidents survenus, soit les jours de semaine, soit les jours de week-end, sont quasi proportionnelles à ce que ces deux séries de jours représentent sur un total de sept jours. C'est moins le cas concernant les parts des personnes tuées, celle des personnes décédées suite à un accident survenu le week-end étant un peu plus importante.

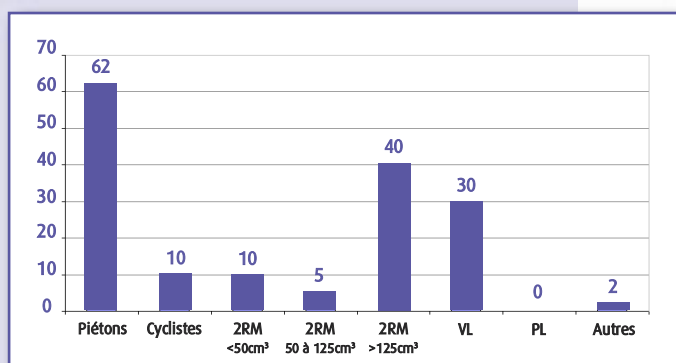
Où ?



Plus de 8 accidents sur 10 sont survenus en agglomération en 2014. S'ils ont généré un nombre de blessés non hospitalisés dans des proportions similaires, ils ont généré 7 blessés hospitalisés sur 10 et autant de personnes tuées que les accidents hors agglomération.

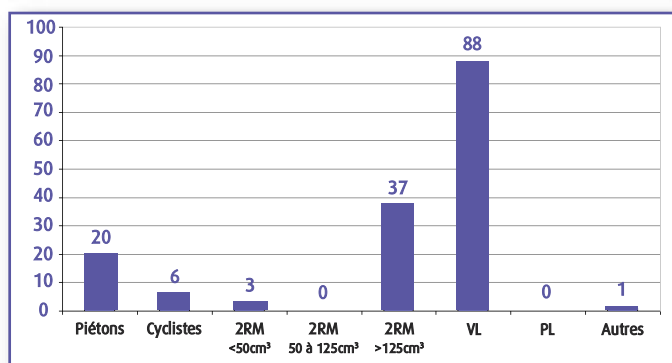
	Agglomération	Hors agglomération
Accidents corporels	15 117	3 465
Victimes (dont :)	17 793	4 904
Tués	159	155
Blessés hospitalisés	3 715	1 480
Blessés non hospitalisés	13 919	3 269

Personnes tuées en agglomération selon la catégorie d'usagers



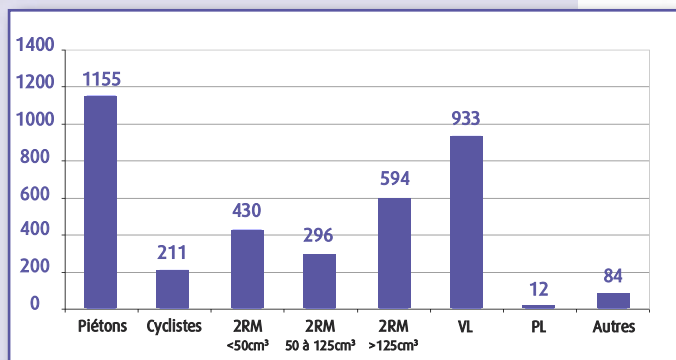
Piétons et utilisateurs de 2RM de plus de 125 cm³ constituent près de deux tiers des usagers tués en agglomération. Les usagers vulnérables représentent près de 8 tués sur 10.

Personnes tuées hors agglomération selon la catégorie d'usagers



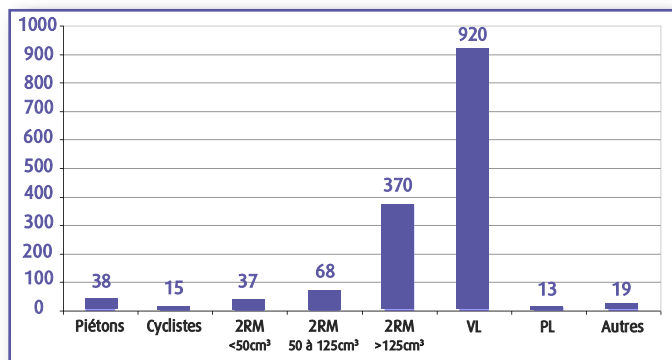
Les utilisateurs de 2RM de plus de 125 cm³ et de véhicules légers constituent plus de 80 % des personnes tuées hors agglomération.

BH en agglomération selon la catégorie d'usagers



Les utilisateurs de 2RM représentent plus du tiers des BH en agglomération, ceux utilisant des 2RM de plus de 125 cm³ étant les plus nombreux ; suivis par ceux utilisant des 2RM de moins de 50 cm³. Les piétons représentent quant à eux 3 BH sur 10 en agglomération et les utilisateurs de VL un peu plus d'un quart. Les usagers vulnérables représentent plus de 7 BH sur 10.

BH hors agglomération selon la catégorie d'usagers



Les utilisateurs de VL représentent la très grande majorité des blessés hospitalisés hors agglomération (62 %), suivis par les utilisateurs de 2RM de plus de 125 cm³ (25 %).

Où ?



Accidentalité en agglomération Comparaisons France / Île-de-France / Paris et Petite Couronne

Plus du tiers des accidents en agglomération en France métropolitaine sont survenus en IdF. Paris et la petite couronne concentrent plus de 7 franciliens tués en agglomération sur 10, et plus des trois quarts des franciliens blessés hospitalisés en agglomération.

	France Métropolitaine	Île-de-France	Paris	Petite couronne
Accidents	40 194	15 117	6 524	6 554
Tués	992	159	39	73
Blessés hospitalisés	13 696	3 715	647	2 151

Accidentalité par réseau

En 2014, l'accidentalité a augmenté dans des proportions relativement comparable quels que soient les réseaux.

Hormis pour les routes nationales sur lesquelles on a dénombré une personne tuée en moins, la mortalité a augmenté sur les trois autres réseaux routiers, notamment sur les voies communales (près de 20 %).

Le nombre de blessés hospitalisés a fortement augmenté sur tous les réseaux, notamment sur les autoroutes (près de 20 %) et sur les routes nationales (plus de 11 %).

Hormis sur les autoroutes où il a légèrement baissé, le nombre de blessés non hospitalisés a augmenté fortement sur les routes nationales et, plus légèrement sur les routes départementales et communales.

	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Autres voies
Accidents corporels	2 261 + 3,2 % ↗	905 + 2,4 % ↗	4 285 + 2,4 % ↗	11 331 + 2,6 % ↗
Victimes (dont :)	2 909 + 3,2 % ↗	1 242 + 8,2 % ↗	5 350 + 4,6 % ↗	13 196 + 3,0 % ↗
Tués	36 + 12,5 % ↗	30 - 3,2 % ↘	149 + 4,9 % ↗	99 + 19,3 % ↗
Blessés hospitalisés	770 + 19,4 % ↗	268 + 11,2 % ↗	1 676 + 9,8 % ↗	2 481 + 8,3 % ↗
Blessés non hospitalisés	2 103 - 1,8 % ↘	944 + 7,8 % ↗	3 525 + 2,3 % ↗	10 616 + 1,7 % ↗

Comment ?



Victimes	Piétons	Cyclistes	Cyclo.	Motards 50 - 125 cm ³	Motards +125 cm ³	Utilisateurs de VL	Utilisateurs de VU	Utilisateurs de PL	Utilisateurs de TC	Autres usagers*	Total
Solo	-	3	4	2	26	48	1	0	0	1	85
Piéton	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cycle	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Cyclomoteur	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
Scooter Moto 50 - 125 cm ³	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Scooter Moto + 125 cm ³	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Véhicule léger	32	9	3	1	33	29	4	0	0	0	111
Véhicule utilitaire	10	0	0	0	3	1	0	0	1	1	16
Poids lourd	13	3	2	3	3	9	1	0	0	0	34
Transport en commun	4	0	1	0	1	4	0	0	0	0	10
Autre usager*	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4
Multicollision	8	0	2	1	9	19	1	0	0	0	40
Total	82	16	13	7	75	111	7	0	1	2	314

Notes de lecture

en colonne : 32 des 82 piétons décédés ont été tués dans une collision avec un VL.

en ligne : 33 des 111 personnes décédées dans une collision avec un VL étaient des utilisateurs de 2RM de plus de 125 cm³.

* Quads, motos-cross, engins agricoles...

Ce tableau permet de visualiser les types de conflits dans lesquels les 314 usagers de la route sont décédés en 2014. Ainsi, près de 9 personnes sur 10 qui sont décédées dans un accident n'impliquant aucune collision avec un autre usager de la route sont des utilisateurs de véhicules légers (48) ou de deux-roues motorisés de plus de 125 cm³ (26). Ils représentent respectivement 15,3 % et 8,3 % de l'ensemble des personnes décédées : plus de 1 personnes sur 4 ! C'est toutefois près de 8 points de moins que les données "France métropolitaine" pour les premiers mais 2 points de plus pour les utilisateurs de plus de 125 cm³. Des vitesses inadaptées et des conduites à risques ne sont pas étrangères à ces résultats, notamment en grande couronne.

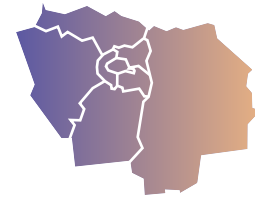
33 utilisateurs de deux-roues motorisés de plus de 125 cm³ sont décédés dans une collision avec un véhicule léger (soit 10,5 % de l'ensemble des personnes décédées).

On relèvera par ailleurs que 19 utilisateurs de véhicules légers sont décédés dans des accidents "multicollision" (soit 6,1 % de l'ensemble des personnes décédées : 1 point de plus par rapport aux données "France métropolitaine"), ce qui permet de rappeler l'importance du respect des distances de sécurité et la circulation avec une vitesse adaptée dans une région à fort trafic routier comme l'Île-de-France.

Les piétons sont quant à eux particulièrement vulnérables dans les collisions avec des véhicules légers : 4 sur 10 sont décédés dans ces collisions (soit 10,2 % de l'ensemble des personnes décédées : 1,5 point de plus par rapport aux données "France métropolitaine").

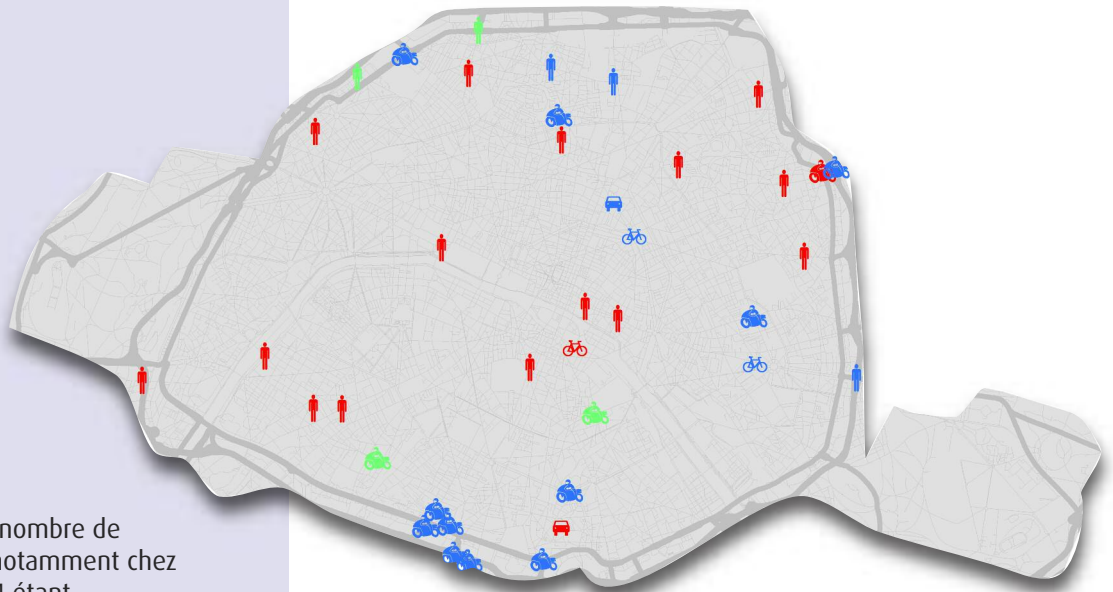
Leur vulnérabilité est également importante par rapport aux poids lourds et aux véhicules utilitaires (respectivement 4,1 et 3,2 % de l'ensemble des personnes tuées).

Principaux indicateurs de l'accidentalité des départements franciliens



À Paris

2014 a été marquée par :



la forte hausse du nombre de personnes tuées, notamment chez les piétons (3 sur 4 étant âgés de plus de 65 ans) ;



la hausse du nombre de blessés hospitalisés qui majoritairement sont des utilisateurs de deux-roues motorisés ;



la baisse du nombre d'accidents corporels et de blessés non hospitalisés (notamment chez les utilisateurs de deux-roues motorisés).

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	6 550	- 1,8 % ↘
Victimes		
Tués	39	+ 34,5 % ↗
Blessés hospitalisés	652	+ 6,4 % ↗
Blessés non hospitalisés	6 887	- 1,9 % ↘
Total victimes	7 578	- 1,1 % ↘

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

En Seine-et-Marne

2014 a été marquée par :



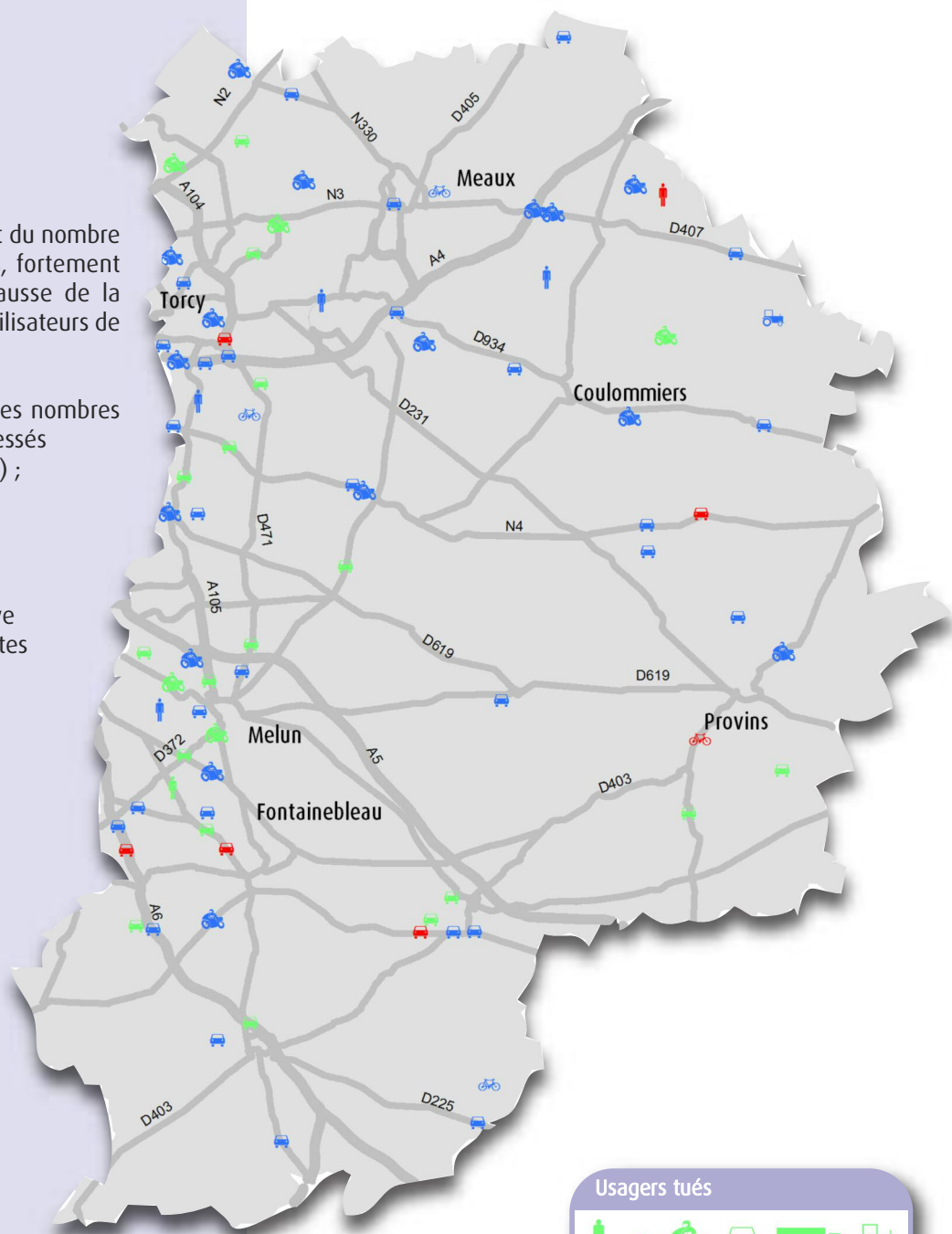
le quasi doublement du nombre de personnes tuées, fortement marqué par une hausse de la mortalité chez les utilisateurs de VL/VU ;



les fortes hausses des nombres d'accidents et de blessés (hospitalisés ou non) ;



la troisième année de baisse consécutive du nombre de cyclistes blessés hospitalisés.



Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	766	+ 13,0 % ↗
Victimes		
Tués	83	+ 48,2 % ↗
Blessés hospitalisés	483	+ 8,8 % ↗
Blessés non hospitalisés	509	+ 7,4 % ↗
Total victimes	1 075	+ 10,4 % ↗

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

Dans l'Essonne

2014 a été marquée par :



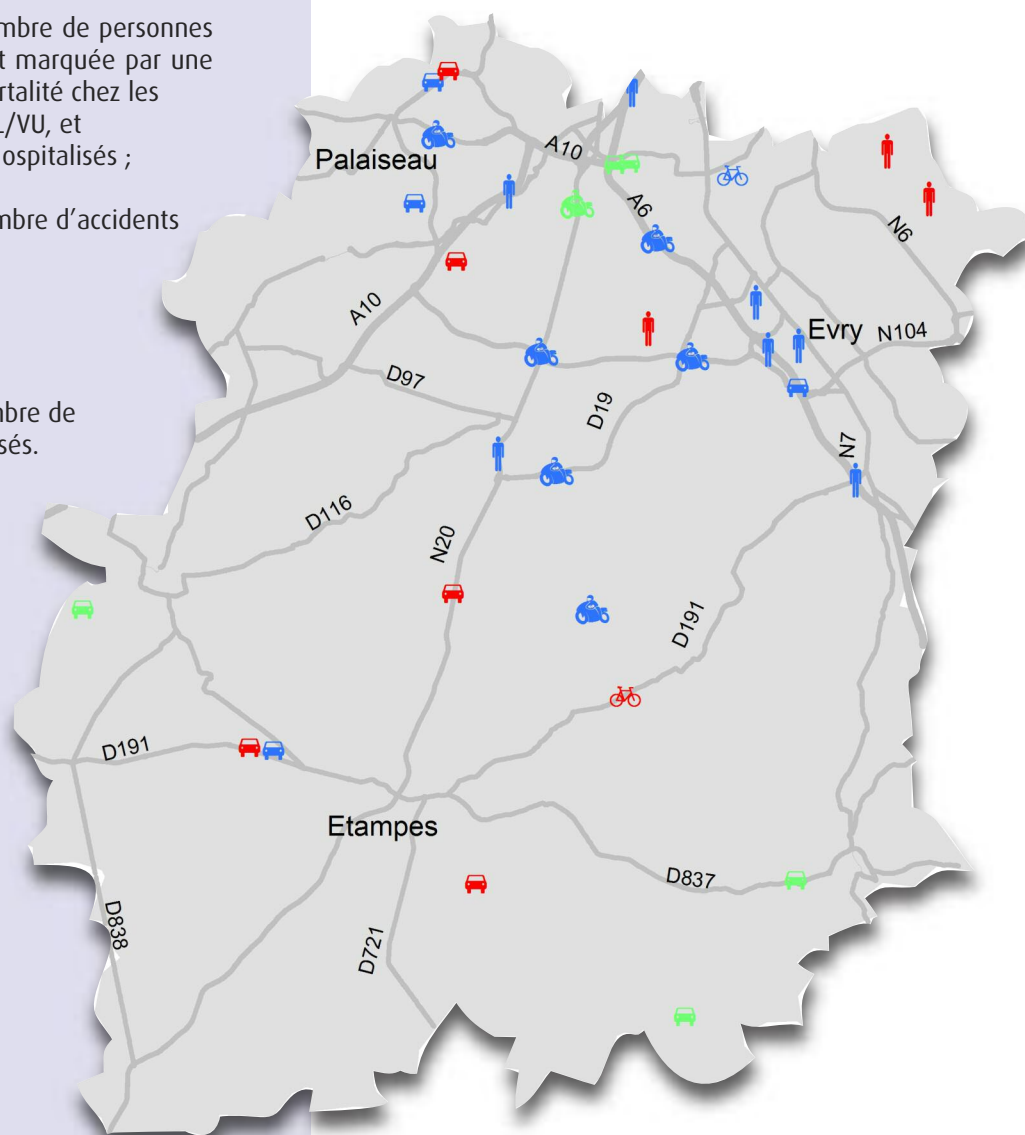
la hausse du nombre de personnes tuées, fortement marquée par une hausse de la mortalité chez les utilisateurs de VL/VU, et de blessés non hospitalisés ;



la hausse du nombre d'accidents corporels ;



la baisse du nombre de blessés hospitalisés.



Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	1 353	+ 4,3 % ↗
Victimes		
Tués	33	+ 13,8 % ↗
Blessés hospitalisés	344	- 0,3 % ↘
Blessés non hospitalisés	1 381	+ 10,8 % ↗
Total victimes	1 758	+ 8,5 % ↗

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

Dans les Hauts-de-Seine

2014 a été marquée par :



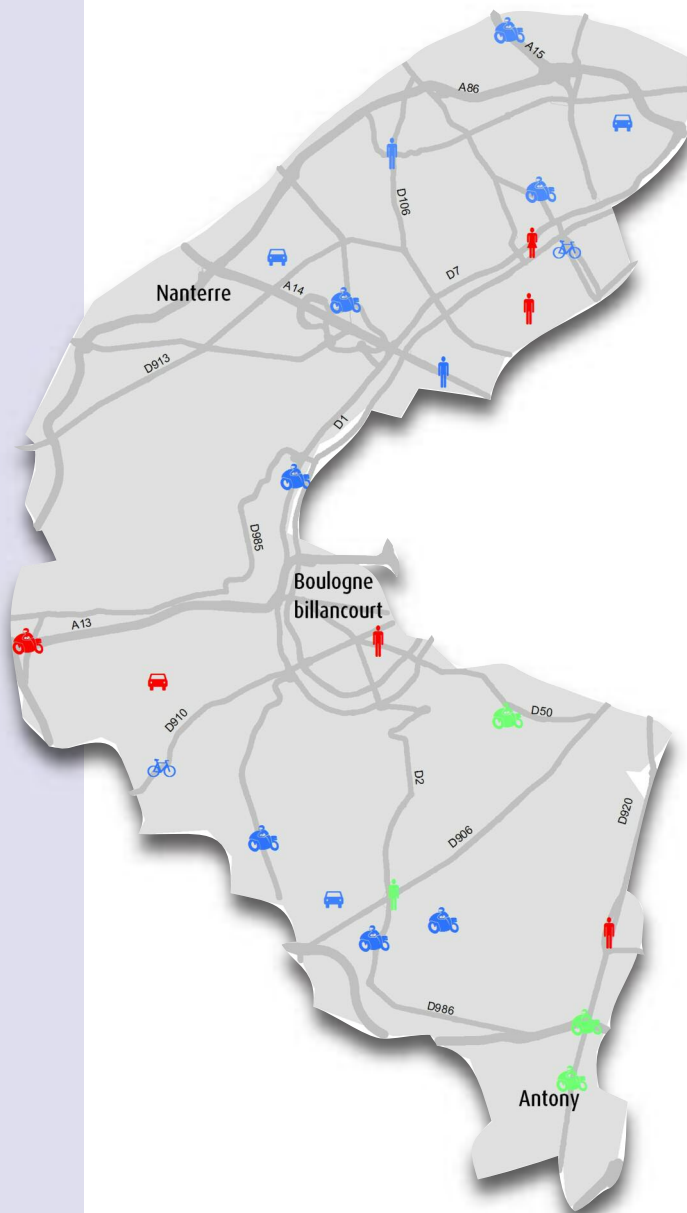
la hausse du nombre de blessés hospitalisés ;



la hausse du nombre de personnes tuées ;



la baisse du nombre de piétons tués pour la deuxième année consécutive.



Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 793	+ 9,1 % ↗
Victimes		
Tués	24	+ 4,3 % ↗
Blessés hospitalisés	432	+ 27,1 % ↗
Blessés non hospitalisés	2 726	+ 4,6 % ↗
Total victimes	3 182	+ 7,2 % ↗

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

En Seine-Saint-Denis

2014 a été marquée par :



la hausse du nombre de blessés hospitalisés ;



la hausse du nombre d'accidents corporels ;



la forte baisse du nombre de personnes tuées.

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 903	+ 4,8 % ↗
Victimes		
Tués	37	- 27,5 % ↘
Blessés hospitalisés	1 652	+ 13,5 % ↗
Blessés non hospitalisés	1 836	- 2,9 % ↘
Total victimes	3 525	+ 3,7 % ↗

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

Usagers tués



< ou = 24 ans



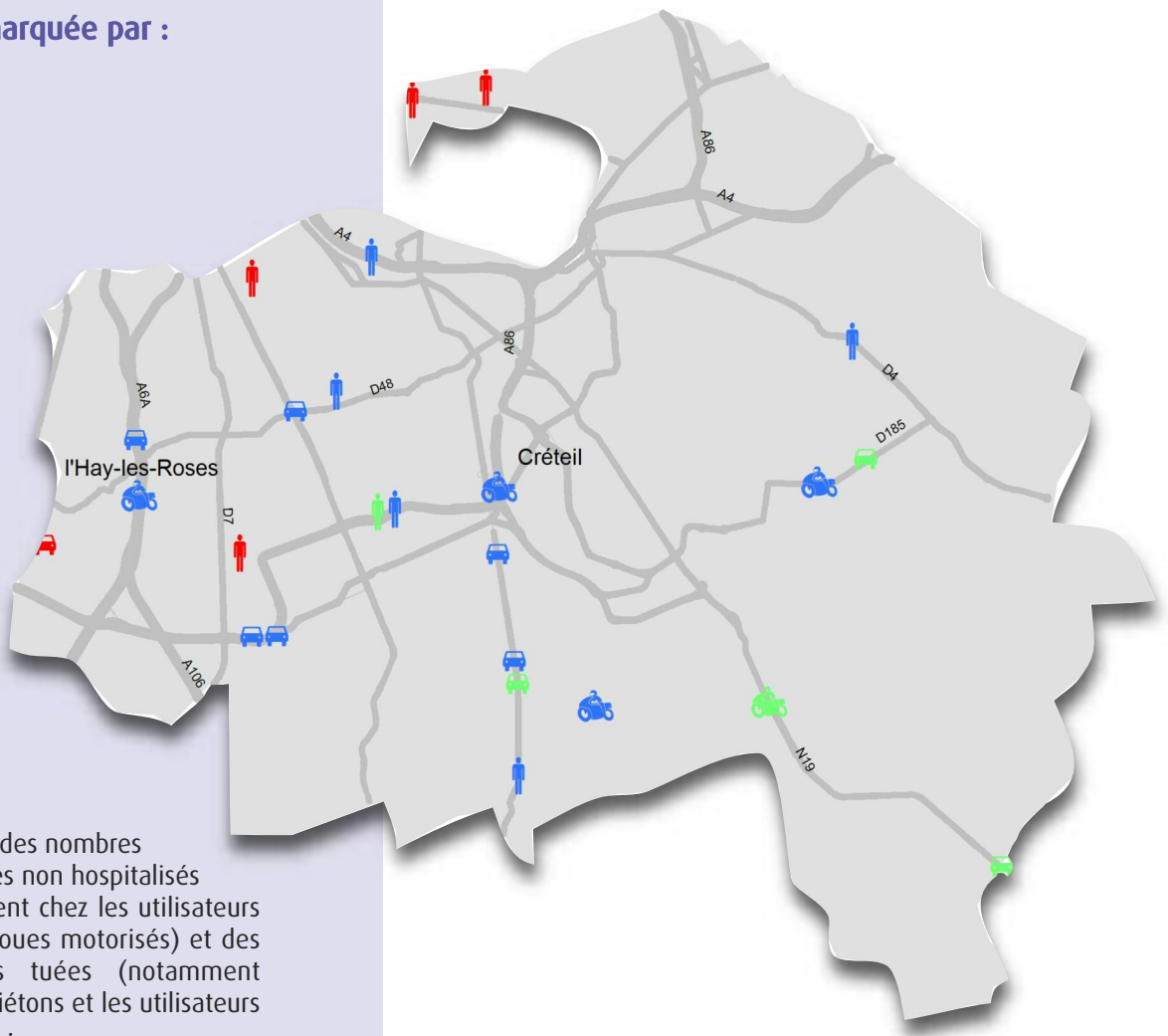
de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

Dans le Val-de-Marne

2014 a été marquée par :



la hausse des nombres des blessés non hospitalisés (notamment chez les utilisateurs de deux-roues motorisés) et des personnes tuées (notamment chez les piétons et les utilisateurs de VL/VU) ;



la hausse du nombre d'accidents corporels ;



la baisse du nombre de blessés hospitalisés (notamment chez les piétons).

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 425	+ 3,4 % ↗
Victimes		
Tués	25	+ 4,2 % ↗
Blessés hospitalisés	605	- 3,0 % ↘
Blessés non hospitalisés	2 326	+ 6,9 % ↗
Total victimes	2 956	+ 4,7 % ↗

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

Usagers tués



< ou = 24 ans



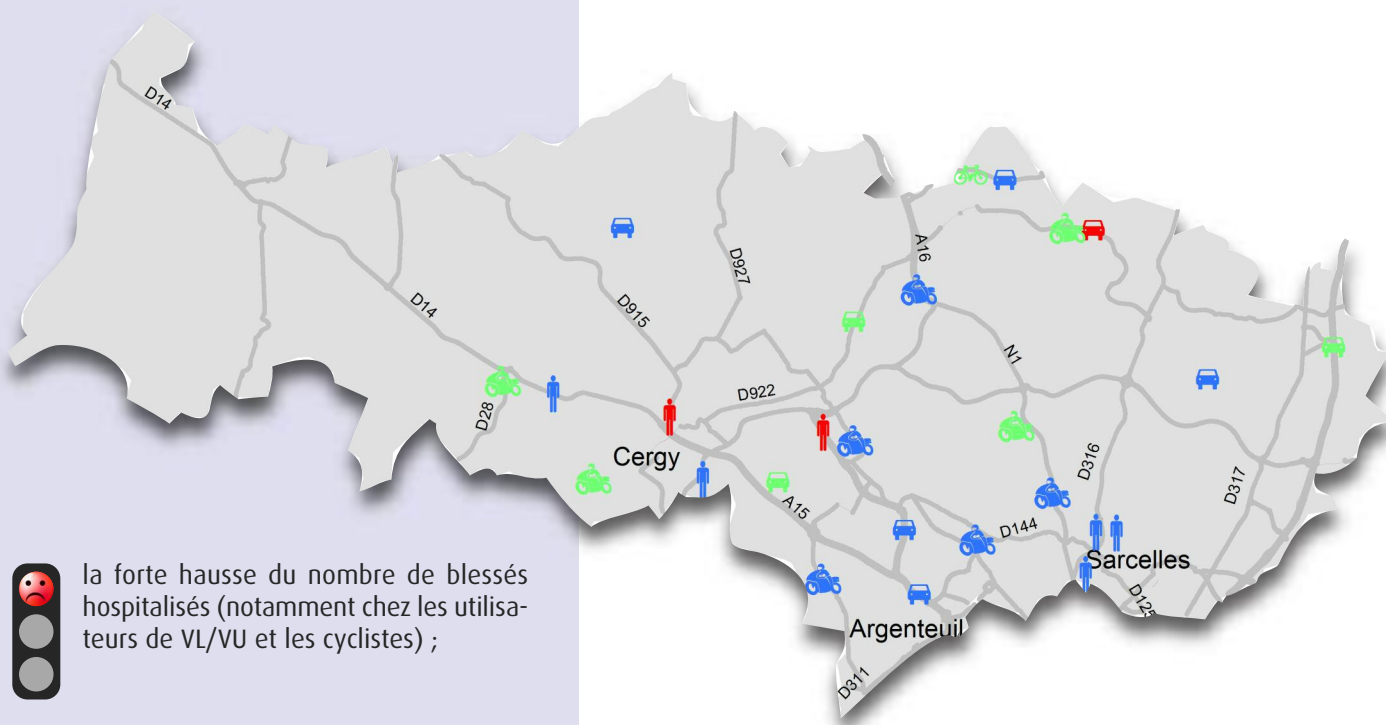
de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

Dans le Val-d'Oise

2014 a été marquée par :



la forte hausse du nombre de blessés hospitalisés (notamment chez les utilisateurs de VL/VU et les cyclistes) ;



la stabilité du nombre d'utilisateurs de VL/VU tués ;



la baisse du nombre de personnes tuées.

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	1 090	+ 12,0 % ↗
Victimes		
Tués	26	- 10,3 % ↘
Blessés hospitalisés	515	+ 25,6 % ↗
Blessés non hospitalisés	838	+ 12,8 % ↗
Total victimes	1 379	+ 16,7 % ↗

* % d'évolution de l'année 2014 par rapport à 2013

Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

Animation régionale 2014-2015



Quinzaine régionale de la sécurité routière dédiée aux usagers vulnérables

Une large mobilisation ...

L'édition 2015 de la Quinzaine régionale fut à nouveau l'occasion d'une large mobilisation de tous les acteurs de la sécurité routière au niveau régional autour de la DRIEA Île-de-France :

- services de l'Etat ;
- établissements d'enseignement et universités ;
- collectivités territoriales ;
- organisations professionnelles ;
- associations spécialisées oeuvrant dans le cadre de la sécurité routière, de l'aide aux victimes, de la formation ou de la représentation d'usagers de la route ;
- associations de prévention ;
- entreprises.

... en faveur des usagers vulnérables ...

Piétons, cyclistes et utilisateurs de deux-roues motorisés constituent le public cible de la Quinzaine régionale. Afin de prendre en compte les évolutions de l'accidentalité au niveau régional, leur sensibilisation s'est également effectuée de manière transversale à l'attention des jeunes, des seniors et des entreprises.

... au travers d'actions diversifiées

- villages sécurité routière ;
- sensibilisation sur la voie publique ou intervention en milieu scolaire sur les risques « piétons », « cyclistes », « utilisateurs de deux-roues motorisés », « alcool et jeunes » ;
- ateliers inter-générationnels juniors / seniors ;
- sensibilisation et formation au risque routier en milieu professionnel ;
- alternatives à la sanction, à destination des cyclistes et des utilisateurs de deux-roues motorisés ;
- sensibilisation aux gestes de premier secours ;
- remises de permis piétons.

Une communication diversifiée

Un large panel d'outils de communication a été utilisé pour cette édition 2015.

Sites Internet

Un site Internet dédié aux entreprises a été ouvert, permettant l'accès à un kit sécurité routière constitué d'affichettes, d'éléments statistiques et de clips vidéo de sensibilisation sur la problématique des usagers vulnérables.

<http://securiteroutiere-idf.fr/entreprise/>

La DRIEA a par ailleurs consacré une page entière de son site Internet à la promotion de la Quinzaine :

<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/quinzaine-2015-des-usagers-vulnerables-a4778.html>

Insertions presse

Des encarts pédagogiques avec des messages percutants ont été publiés dans le quotidien 20 Minutes.



Fil Twitter

Un fil Twitter dédié (#usagersvulnerables) a été créé :

<https://twitter.com/UVIdF>

Panneaux à message variable Site Internet SYTADIN

Tout au long de la Quinzaine, des messages ont été diffusés sur les panneaux à message variable du réseau routier national et du boulevard périphérique, ainsi que sur le site Internet SYTADIN.

Retombées de presse

En termes d'écho médiatique, la Quinzaine a donné lieu à près d'une soixantaine de reprises dans les médias Internet, télévisuels et papier de la presse nationale (Libération, La Croix, Capital, Le Parisien, Direct Matin, 20 minutes, L'Express, TV5 MondeFrance 24, Challenges, L'inter-naute), régionale (France 3 Île-de-France), locale (Le Parisien PARIS, Yvelines et Val-de-Marne, TV Fil 78, Val de Marne TV, 94.citoyens.com, Essonne Info) ou spécialisée (Le repaire des motards, Asso-scooter, Promobilité, Prévention routière, Matvsport.com, Moto-journal, Motomag, Revue générale des routes et de l'aménagement, etc.).

« AUTOS-MOTOS – RESPECTONS-NOUS »
« CHANGEMENT DE FILE – AUTO-MOTO PRUDENCE »
« TRAJECTOIRE COUPEE = 2 ROUES EN DANGER »

Animation régionale 2014-2015



Le pôle régional d'appui "sécurité routière"

Sous l'autorité du Préfet de la région Île-de-France, garant de la cohérence de l'action de l'Etat dans la région, la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement est notamment chargée de l'animation, de la coordination et de l'évaluation de la politique de sécurité routière au niveau régional.

Pour accompagner au mieux les coordinations sécurité routière placées auprès du Préfet de Police de PARIS et des Préfets de département, la DRIEA dispose d'un pôle régional d'appui "sécurité routière" dont elle assure l'animation.

Composé de chargés de mission sécurité routière, généralistes ou spécialistes, le pôle régional d'appui sécurité routière a vocation à assurer les missions suivantes :

- formation des acteurs locaux de la sécurité routière (IDSR, élus correspondants sécurité routière, agents des services déconcentrés de l'Etat, etc.) ;
- assistance-conseil des chefs de projet et des coordinations sécurité routière pour la mise en place d'actions locales ;
- partage de bonnes pratiques au niveau régional.

Le pôle régional d'appui n'a aucune responsabilité opérationnelle dans la définition et la mise en oeuvre des politiques départementales qui relèvent des Préfets.

La DRIEA définit les orientations d'action du pôle régional d'appui, organise le recrutement des chargés de mission sécurité routière et fixe les modalités de leur collaboration (conventions signées avec les intéressés et, le cas échéant, avec leurs employeurs).

Pour 2014, le pôle régional d'appui s'est vu confié par la DSCR :

- une double expérimentation d'"Enquêtes techniques de sécurité routière - ETSR (ex- ECPA)" dans le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne : présentation de la démarche ETSR à TOURS le 22 janvier 2014 ; rencontres, le 25 avril 2014, avec le Directeur de Cabinet du Préfet du Val-d'Oise et, le 19 septembre 2014, avec le Directeur de Cabinet du Préfet de la Seine-et-Marne ;

- le pilotage d'un groupe de travail "Risque routier professionnel" (deux réunions les 23 janvier et 23 juillet 2014).

Il a par ailleurs été mobilisé dans le cadre de sessions de formation départementales d'acteurs locaux de la sécurité routière : le 11 février à CRETEIL, le 28 février à MELUN, le 5 mai à CERGY, le 15 mai à CRETEIL (formation des agents DIRIF), le 23 juin (inauguration du bus de l'association Cahiers de Route à CERGY) et le 23 octobre à PARIS (DRIEA).

Promotion de la conduite accompagnée

Il apparaît qu'en Île-de-France seuls 12 % des candidats ont recours à l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) contre 24 % sur l'ensemble de la France. Pourtant, ce type d'apprentissage présente un grand nombre d'avantages (meilleure expérience de conduite, période probatoire réduite, taux de réussite à l'examen supérieur de 18 points, ¼ d'accidents matériels en moins dès la 1^{ère} année de permis, ...).



Une campagne régionale de promotion de l'AAC a donc été lancée en fin d'année avec l'édition d'un flyer. Cette campagne devrait prochainement se développer sur le plan national dans le cadre de la réforme du permis de conduire.

Campagne régionale de sécurité routière "Attention fragile !"

La DRIEA a lancé fin juillet 2015 une campagne régionale de sécurité routière « Attention fragile ! »

Afin de sensibiliser directement en situation de conduite les automobilistes, conducteurs de véhicules utilitaires et de véhicules lourds par rapport à la sur-vulnérabilité des utilisateurs de deux-roues motorisés, vingt-cinq camions circulant quotidiennement sur les routes franciliennes arboreront pendant six mois un visuel pédagogique à l'arrière de leurs remorques.

Ces derniers représentent un peu plus de 30 % des personnes tuées en 2014 en Île-de-France, contre 18 % au niveau national.

Sur les six premiers mois de 2015, 50 des 170 usagers de la route décédés dans un accident de la circulation sont des utilisateurs de deux-roues motorisés.



Cette opération est réalisée avec le soutien de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et la participation de la société Transporteurs d'images - à l'origine de ce nouveau mode de communication « itinérant » - et le groupement de transporteurs ASTRE.

**Plus de 50 accidents chaque jour.
6 personnes tuées chaque semaine.
Près de 100 personnes hospitalisées chaque semaine.**

Les constats faits dans ce bilan 2014 légitiment quatre messages de prévention :

- ✓ le premier à l'attention des parents, quant à l'éducation de leurs enfants à l'occasion de leur découverte de la voie publique et de ses dangers, notamment à mesure qu'ils "s'autonomisent" dans leurs déplacements ;
- ✓ le deuxième à l'attention des adolescents, à l'occasion de leur découverte des véhicules motorisés à deux, trois ou à quatre roues ;
- ✓ le troisième aux adultes afin de les convaincre de la nécessité d'un partage apaisé de la voie publique avec les autres usagers et d'une prise de conscience de la vulnérabilité, voire de la sur-vulnérabilité, de certains d'entre eux à savoir notamment les utilisateurs de deux-roues motorisés ;
- ✓ le quatrième enfin aux seniors, afin de les appeler à une vigilance accrue dans leurs déplacements en tant que piétons.

Ce Bilan Île-de-France 2014 de la sécurité routière a été réalisé par l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière de la DRIEA Île-de-France.

Production des données de base : Pierre SIRVEN, responsable de l'ORSR,
avec le concours des responsables des ODSR franciliens.
Production des données complémentaires : Franck CICHY.

Conception graphique : Dominique ROESLER
Photos : DRIEA/Jean-Marie GOBRY - Daniel GUIHO - Alain Nabeth - Cédric LOESCHER

Direction : Gilles LEBLANC.
Validation éditoriale : Jean-Philippe LANET.
Conception éditoriale : Cédric LOESCHER.

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



**Pour en savoir plus contactez l'observatoire régional
de la Sécurité routière à la DRIEA**
téléphone : 01 40 61 85 28
mail : orsr.driea-if@developpement-durable.gouv.fr