

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bilan Île-de-France 2013



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

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



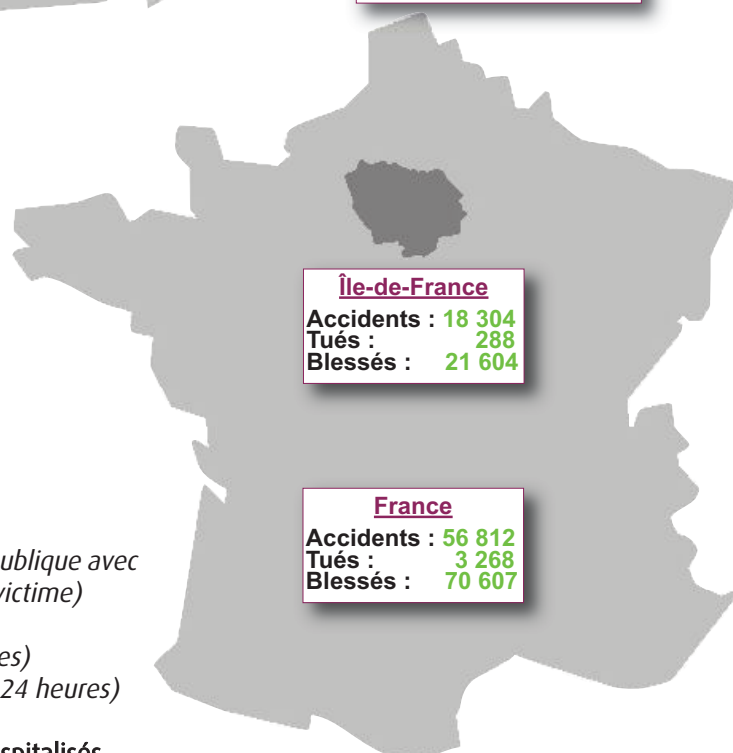
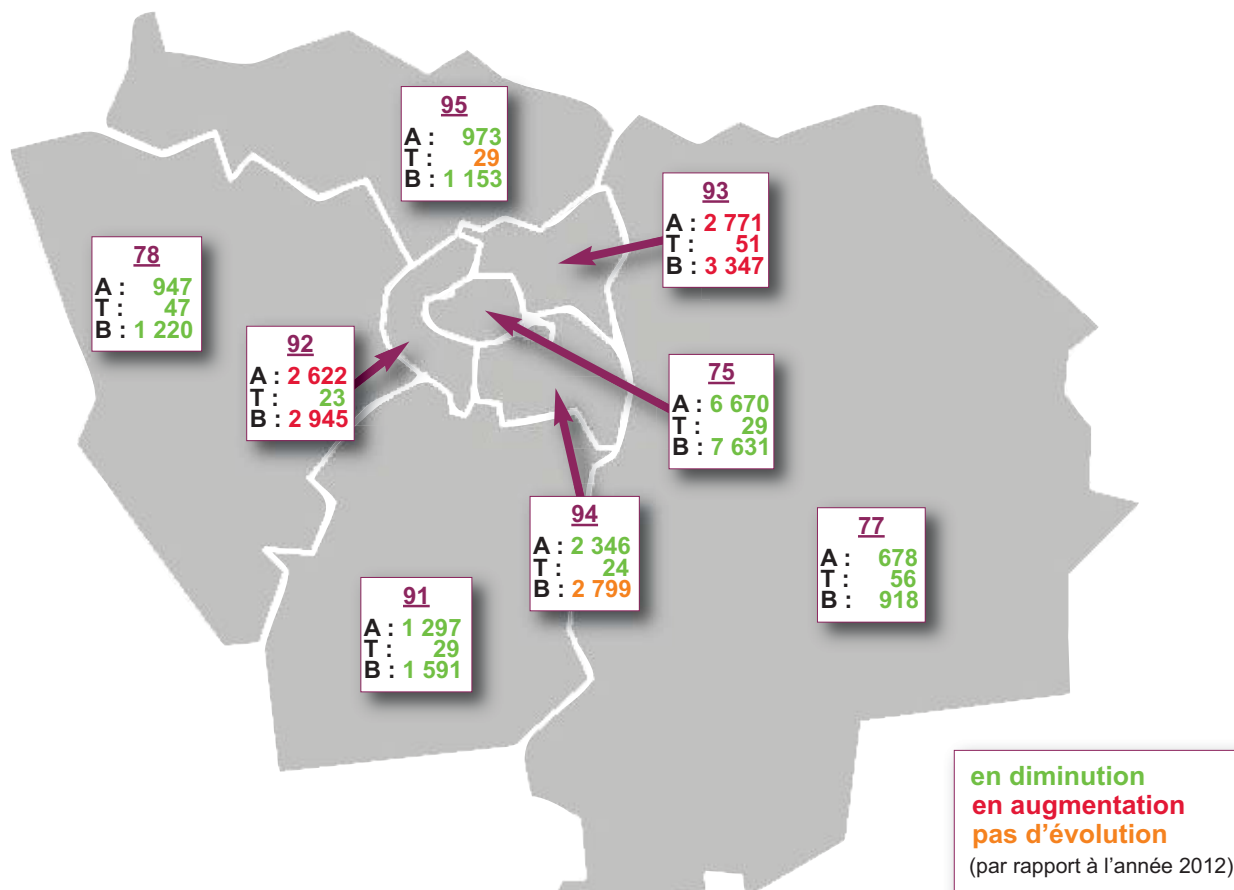
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Direction régionale
et interdépartementale
de l'Équipement
et de l'Aménagement

ÎLE-DE-FRANCE

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



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 bref...



L'Île-de-France a connu entre 2012 et 2013 une baisse des indicateurs suivants :

- ▶ baisse du nombre d'accidents de 3,4 % ;
- ▶ baisse du nombre de tués de 11,7 % ;
- ▶ baisse du nombre total des blessés de 3,5 %.

Même si elle apparaît moins marquée qu'au niveau national, on constate, pour l'année 2013, une baisse notable des différents indicateurs d'Île-de-France, particulièrement de celui du nombre des tués qui passe pour la première fois en dessous de 300.

La région a enregistré cette année 18 304 accidents corporels à l'origine de 21 892 victimes dont 288 personnes décédées. Une des particularités de l'Île-de-France est de concentrer, à elle seule, 32 % des accidents corporels, 30 % des victimes et 9 % des tués par rapport aux chiffres nationaux.

Il est donc primordial de tenter d'identifier les enjeux spécifiques à la région.

On note en premier lieu que sur les 288 tués, plus de 2/3 sont, soit des usagers de deux-roues motorisés (2RM), soit des piétons, soit des cyclistes. Ces trois types d'usagers, qui représentent en 2013, 68 % des morts sur les routes de la région (contre 43 % au niveau national) sont, par conséquent, identifiés comme des usagers vulnérables et constituent un enjeu majeur de sécurité routière en Île-de-France.

De même, les jeunes âgés de 15 à 24 ans, apparaissent surexposés aux risques routiers. En effet, alors qu'ils ne constituent que 13 % de la population francilienne, ils représentent 24 % des tués et sont impliqués dans près d'un accident sur trois.

La baisse globale des indicateurs en 2013 ne doit pas masquer des résultats plus nuancés. En effet, avec 89 tués, soit 31 % du total des tués sur l'année, et 1 129 blessés hospitalisés, soit 24 % du total régional, l'accidentologie des piétons subit une hausse préoccupante par rapport à 2012 (+10 % des tués, +5 % des blessés hospitalisés). Deux catégories sont particulièrement touchées : les jeunes et les seniors.

Là encore, les chiffres de l'Île-de-France se démarquent de la moyenne nationale où les piétons représentent 14 % des tués et 16 % des blessés hospitalisés.

Enfin, les usagers de deux-roues motorisés représentent, une nouvelle fois en 2013, le plus grand nombre de victimes de la route, même si ce dernier a diminué en 2013. Il faut préciser que le nombre de ces usagers augmente de manière très soutenue en Île-de-France, de plus en plus de franciliens ayant 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.

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

Afin de tenir compte des enjeux spécifiques, des campagnes de communication orientées sur la problématique du partage de la route ainsi que des actions de prévention et de sensibilisation en direction des usagers de deux-roues motorisés, des jeunes et des piétons sont donc mises en place au niveau régional.

Après un bilan 2013 plutôt favorable, les chiffres provisoires des six premiers mois de 2014 font apparaître une augmentation significative, des accidents, des tués (en particulier des usagers de véhicules légers) et des blessés. Seule une baisse de l'ordre de 30 % du nombre de tués piétons vient éclaircir quelque peu ce premier bilan. Le retour à la hausse des statistiques prouve, s'il en était besoin, que la mobilisation de tous doit rester le mot d'ordre prioritaire.

Caractéristiques de la région

La région Île-de-France compte 11,9 millions d'habitants (18,3 % 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 magistral, composé du boulevard périphérique et du réseau routier national, a pour vocation d'assurer les déplacements de moyenne et longue distance en voiture, 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'usagers. 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.



Linéaire selon le type de réseau en km

Département	Réseau routier national		Route départementale	Voie communale
	Autoroute -VRU	Route nationale		
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	

Les principaux chiffres

Île-de-France

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	18 304	-8,7 % ↘
Accidents mortels	274	-17,3 % ↘
Victimes		
Tués	288	-17,6 % ↘
Blessés hospitalisés	4 704	-8,6 % ↘
Blessés non hospitalisés	16 900	-9,7 % ↘
Total victimes	21 892	-9,5 % ↘

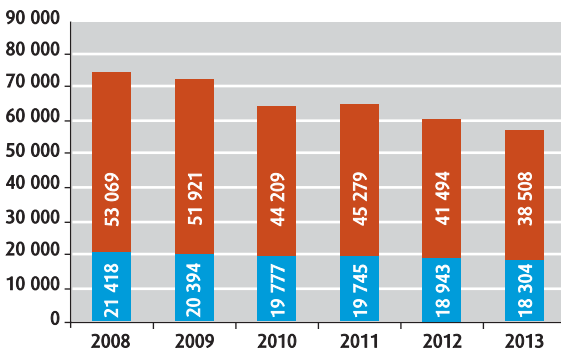
France métropolitaine

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	56 812	-15,5 % ↘
Accidents mortels	3 020	-18,8 % ↘
Victimes		
Tués	3 268	-18,9 % ↘
Blessés hospitalisés	25 966	-13,9 % ↘
Blessés non hospitalisés	44 641	-17,4 % ↘
Total victimes	73 875	-16,3 % ↘

En 2013, le nombre, d'accidents, de blessés et de tués continue de baisser en Île-de-France (IdF) et ces chiffres sont inférieurs à la moyenne des cinq années précédentes. Le nombre de tués passe sous le seuil des 300 morts en IdF. Ces baisses sont plus marquées au niveau national.

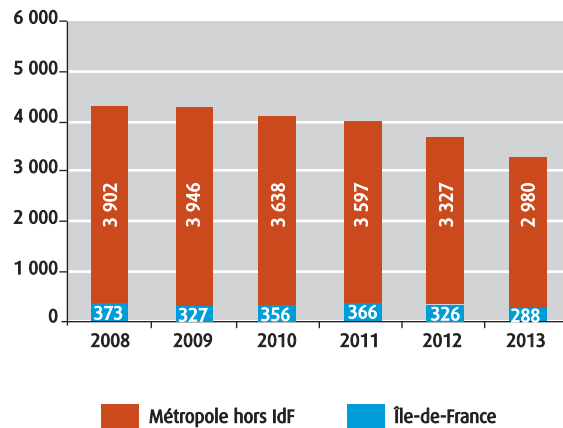
* % d'évolution de l'année 2013 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2008 à 2012)

Nombre d'accidents par année de 2008 à 2013



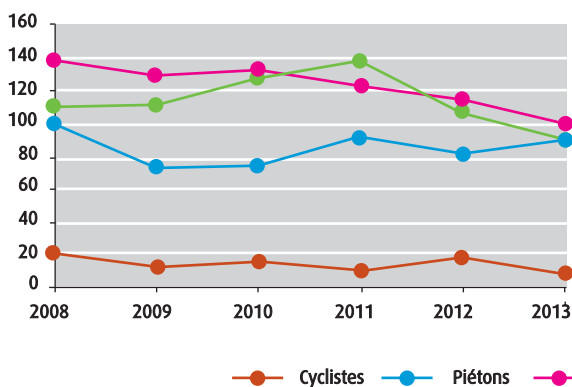
La baisse régulière du nombre d'accidents constatée depuis 2008 en Île-de-France se poursuit (-3,4 % en 2013). En métropole (hors IdF) après une hausse en 2011 cette diminution se confirme en 2012 et en 2013 (-7,2 % par rapport à 2012).

Nombre de tués par année de 2008 à 2013



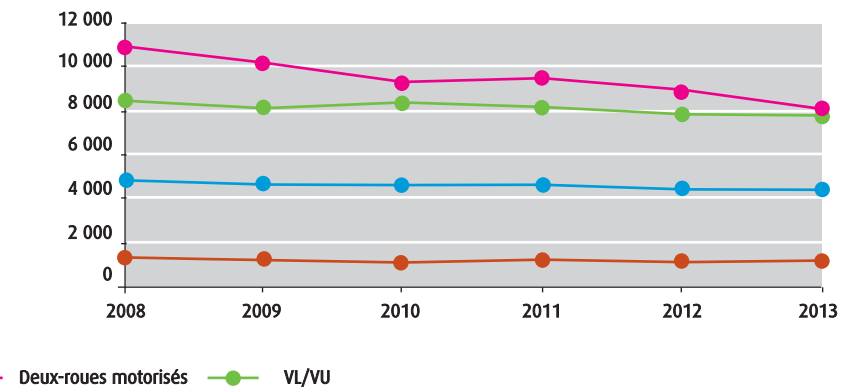
Métropole : la baisse régulière du nombre de tués constatée depuis 2005 se poursuit en 2013 (-18,9 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années). IdF : après deux années de hausse en 2010 et en 2011 et une baisse en 2012, le nombre de tués continue à diminuer en 2013 (-17,6 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années et -11,7 % par rapport à 2012).

Nombre de tués en Île-de-France par catégorie d'usagers de 2008 à 2013



En 2013, le nombre de tués cyclistes est en baisse par rapport, à 2012 et à la moyenne des 5 dernières années. En revanche, le nombre de tués piétons augmente par rapport à 2012 et est supérieur à la moyenne des 5 dernières années. Celui des deux-roues motorisés (2RM) et des véhicules légers (VL/U) est historiquement bas (sous le seuil des 100 tués).

Nombre de victimes en Île-de-France par catégorie d'usagers de 2008 à 2013



Si le nombre de victimes piétons et cyclistes est en légère hausse par rapport à 2012, celui des 2RM connaît une baisse de 9,1 %.

Qui ?

Victimes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total victimes
Piétons	89	1 129	3 211	4 429
Evolution*	↗	↘	↘	↘
Cyclistes	8	203	990	1 201
Cyclomotoristes	15	440	1 815	2 270
Motocyclistes	83	1 190	4 496	5 769
Total 2RM	98	1 630	6 311	8 039
Evolution*	↘	↘	↘	↘
Poids lourds	1	32	75	108
Autres usagers**	3	79	277	359
Véhicules légers	89	1 631	6 036	7 756
Evolution*	↘	↗	↘	↘

Les chiffres 2013 des victimes (tués + blessés), piétons, 2RM et VL sont inférieurs à la moyenne des 5 dernières années. Concernant les blessés hospitalisés, seul celui des 2RM est en baisse par rapport à 2012.

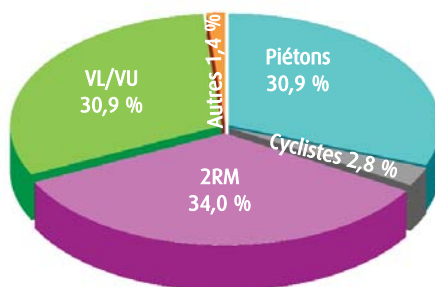
Total 2RM = cyclomotoristes + motocyclistes

* % d'évolution de l'année 2013 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2008 à 2012)

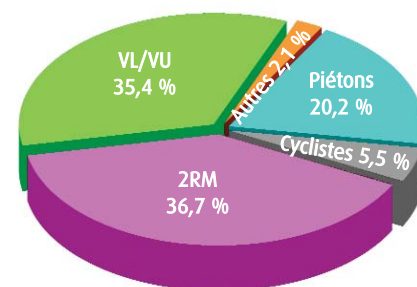
** Transports en commun, motos-cross, engins agricoles...

Part des tués par catégorie d'usagers en 2013

En 2013, les tués des catégories piétons, 2RM et VL se répartissent en 3 parts à peu près équivalentes à un peu plus de 30 %. Les victimes 2RM et VL représentent plus de 72 % du total. Les parts des tués et des victimes 2RM et les VL sont à peu près équivalentes. En revanche la part des victimes piétons est nettement inférieure à celle des tués piétons (rapport de 1,5), cet usager étant plus vulnérable.

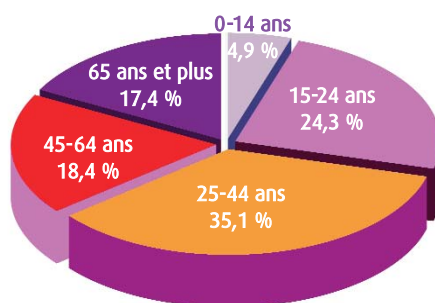


Part des victimes par catégorie d'usagers en 2013

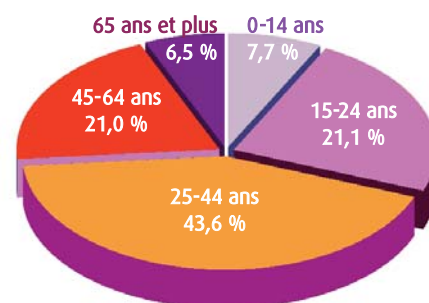


Part des tués par classe d'âge en 2013

Le nombre de tués de la tranche d'âge 25/44 ans reste le plus important et augmente par rapport à 2012. Cette tranche d'âge représente près de 45 % des victimes. Le nombre de victimes de la tranche d'âge 0/14 ans augmente par rapport à 2012 (+3,8 %) et le nombre de tués est supérieur de 22,8 % à la moyenne des 5 dernières années. Les seniors sont également très touchés avec 17,4 % des tués (part en augmentation) mais ils constituent la plus faible part des victimes (6,5 %). En revanche, le nombre de victimes est inférieur à la moyenne des cinq années précédentes quelle que soit la tranche d'âge.



Part des victimes par classe d'âge en 2013



Implication des usagers dans les accidents

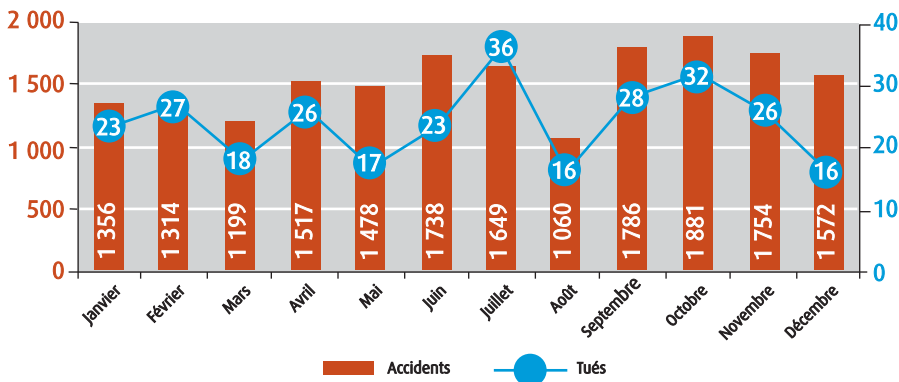
Usagers	Accidents avec au moins un	Total tués	Total blessés hospitalisés	Total blessés non hospitalisés	Total victimes
Piétons	4 295	91	1 169	3 520	4 780
Cyclistes	1 310	10	229	1 172	1 411
Cyclomoteurs (<50cm ³)	2 376	19	493	2 156	2 668
Motocyclettes (>50cm ³)	6 002	86	1 323	5 238	6 647
Véhicules légers	14 728	205	3 881	13 701	17 787
Poids lourds	798	32	214	710	956
Autres usagers **	660	17	249	628	894

Les VL et les 2RM restent les plus impliqués dans les accidents corporels et ils engendrent le plus grand nombre de victimes. Les 2RM sont impliqués dans 46 % des accidents corporels mais ce sont les VL qui occasionnent le plus grand nombre de victimes.

** Transports en commun, motos-cross, engins agricoles...

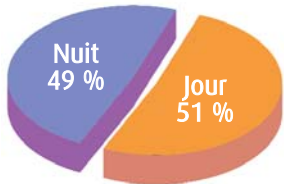
Quand ?

Evolution mensuelle des accidents et des tués en Île-de-France en 2013

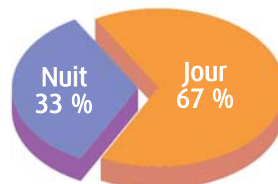


Juillet est le mois le plus meurtrier de 2013. A l'inverse, décembre et août sont les mois où la mortalité était la plus faible. (16 contre 37 en décembre 2012 soit une baisse de 56,8 %).

Part des tués entre le jour et la nuit en Île-de-France en 2013

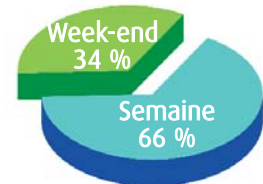


Part des victimes entre le jour et la nuit en Île-de-France en 2013



Alors que la part des victimes est prépondérante de jour (2/3 des victimes), les tués sont également répartis entre le jour et la nuit (gravité des accidents plus forte la nuit).

Part des tués entre la semaine et le week-end en Île-de-France en 2013



Environ 2/3 des tués et 3/4 des victimes sont issus d'accidents survenus en semaine.

Les franciliens effectuent 41 millions de déplacements quotidiens tous modes de transport confondus. Chaque personne effectue en moyenne 3,87 déplacements par jour d'une portée moyenne de 4,4 km (Données issues de l'Enquête globale transports réalisée entre 2009 et 2011). Parmi ces franciliens, les usagers vulnérables sont ceux dont le taux de décès est le plus important rapporté au nombre d'accidents où ils sont impliqués. Ils concernent les catégories d'usagers que sont les piétons (15,9 millions de déplacements soit 39 % des déplacements journaliers), les cyclistes (715 000 soit 1,7 %) et les usagers de deux-roues motorisés (570 000 soit 1,4 %). Ces trois types d'usagers totalisent 195 tués en 2013 soit 68 % du total régional (seulement 43 % au niveau national) et 13 474 blessés soit 62 % du total régional (seulement 50 % au niveau national). Les usagers vulnérables sont aussi caractérisés par des critères d'âge, en effet les chiffres indiquent que les jeunes (de 15 à 24 ans) et les personnes âgées (plus de 64 ans) ont des taux de décès importants rapporté au nombre d'accidents où ils sont impliqués. Ces deux catégories totalisent 120 tués soit 41,7 % du total régional.



Les piétons

En Île-de-France, 1/3 des tués et 24 % des blessés hospitalisés sont des piétons. 80 % des accidents mortels de piétons ont lieu lors de la traversée de chaussée (sur ou en dehors d'un passage protégé). 16 % des piétons tués ont moins de 25 ans et un tué piéton sur deux a 65 ans ou plus.



Les cyclistes

60 % des accidents vélo se produisent à Paris mais 3/4 des accidents graves surviennent en petite ou grande couronne. Des voitures ou des véhicules utilitaires sont impliqués dans 2/3 des accidents de vélo.



Les usagers de deux-roues motorisés

85 % des accidents de deux-roues motorisés se produisent à Paris et en petite couronne. Les deux-roues motorisés sont impliqués dans près d'un accident sur deux en Île-de-France et un accident de scooter sur trois se produit à Paris. Les usagers de deux-roues motorisés en Île-de-France constituent 34 % des tués (dont les 3/4 sont des motards (> 125 cm³) et 34,7 % des blessés hospitalisés.



Les jeunes

Les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 24 % des tués et 21 % des victimes pour seulement 13 % de la population francilienne, ils sont impliqués dans un accident sur trois.



Les seniors

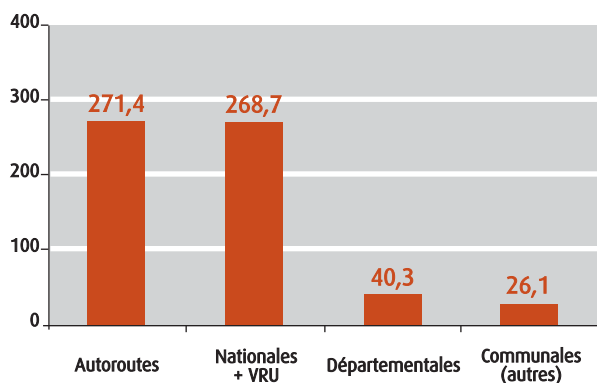
Les seniors de 65 ans et plus représentent 17,4 % des tués et 6,5 % des victimes, pour 13,5 % de la population francilienne. Un tué piéton sur deux est un sénior.

Où ?

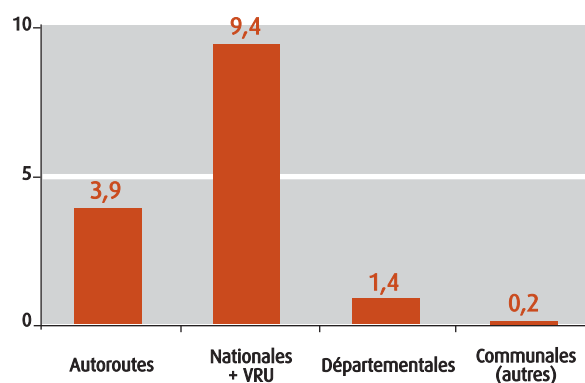
	Réseau RRN	Autoroutes	Routes nationales + VRU	Routes départementales	Autres voies	Agglomération	Hors agglomération
Accidents							
Accidents corporels	3 074	2 190	884	4 183	11 047	14 804	3 500
Evolution*	-18,8 %	16,7 %	-53,7 %	-9,3 %	-5,3 %	-12,3 %	10,5 %
Victimes							
Tués	63	32	31	142	83	160	128
Blessés hospitalisés	886	645	241	1 527	2 291	3 448	1 256
Blessés non hospitalisés	3 018	2 142	876	3 445	10 437	13 704	3 196
Total victimes	3 967	2 819	1 148	5 114	12 811	17 312	4 580
Evolution*	-18,7 %	16,1 %	-53,1 %	-10,9 %	-5,7 %	-13,0 %	6,5 %

* % d'évolution de l'année 2013 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2008 à 2012)

Répartition des accidents pour 100 km selon le type de réseau en Île-de-France en 2013 *



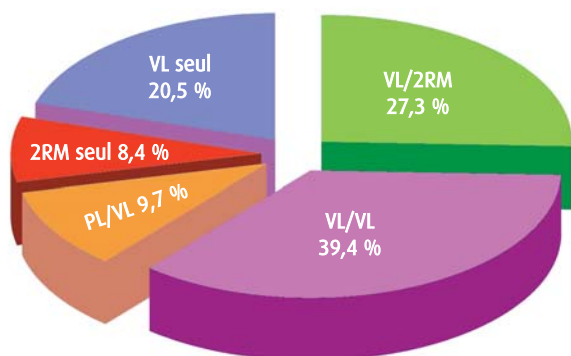
Répartition des tués pour 100 km selon le type de réseau en Île-de-France en 2013*



On constate en 2013 une nette baisse des accidents corporels et des tués « Pour 100 km » sur le réseau routier national (le nombre d'accidents est inférieur de 53,7 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années) :

- ▶ le nombre d'accidents sur autoroute et hors agglomération augmente respectivement de 6,8 % et 2,1 % par rapport à 2012 ;
- ▶ les routes nationales et les autoroutes accueillent en effet des trafics nettement plus denses que sur les autres voies (RD et VC) et les vitesses sont plus importantes.

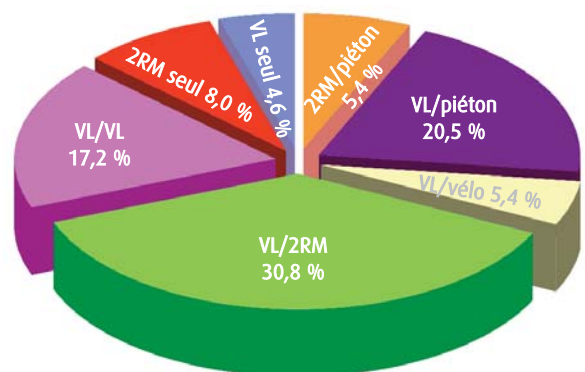
Part des types de conflits entre usagers sur autoroute en 2013



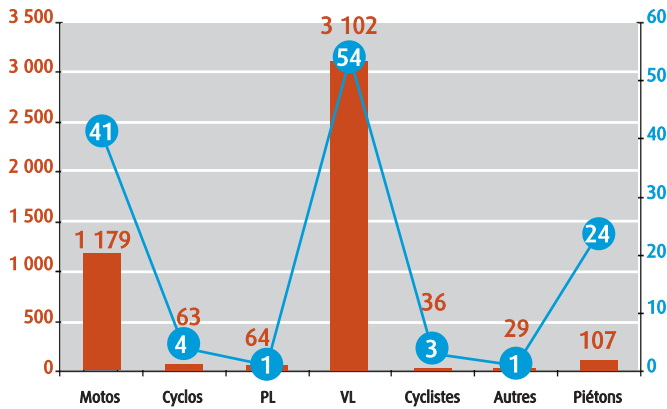
Sur autoroute, les conflits VL/VL et VL/2RM sont majoritaires et représentent respectivement 39,4 % et 27,3 % du total des conflits entre usagers (part en hausse par rapport à 2012).

Part des types de conflits entre usagers en milieu urbain en 2013

En milieu urbain, les conflits VL/2RM et VL/piétons représentent plus de 50 % du total des conflits.

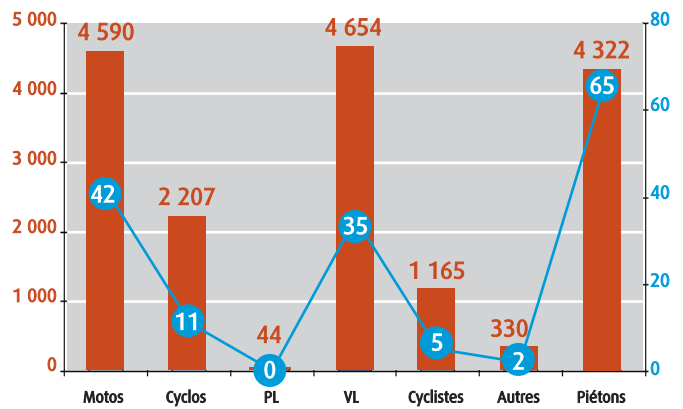


Répartition des tués et des victimes hors agglomération par catégorie d'usagers en Île-de-France en 2013

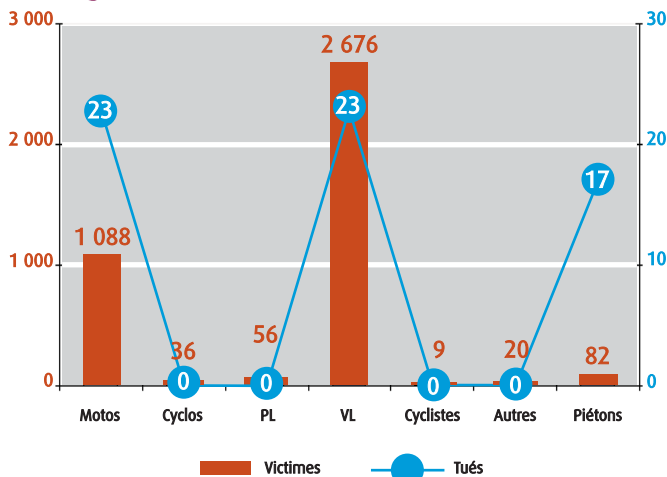


Quel que soit le mode de transport, le rapport du nombre des tués sur le nombre des victimes, augmente très fortement hors agglomération. Ce rapport est multiplié par 2 pour les VL, par 5 pour les 2RM et par 15 pour les piétons. L'effet de la vitesse sur les conséquences des accidents corporels apparaît clairement.

Répartition des tués et des victimes en agglomération par catégorie d'usagers en Île-de-France en 2013



Répartition des tués et des victimes sur le réseau national (RRN) par catégorie d'usagers en Île-de-France en 2013



Les VL et les 2RM >50cm³ sont les plus touchés sur le RRN. Il y a 2 fois moins d'accidents et 2,5 fois moins de victimes chez les 2RM >50cm³ que pour les VL, le nombre de tués étant égal.

Répartition par département des usagers tués dans un accident corporel de la circulation en 2013

Départements	75	77	78	91	92	93	94	95
Piétons	13	4	15	9	10	21	8	9
Cycles	1	2	1	1	1		2	
2RM <50 cm ³	2	1	2	2	0	4	3	1
2RM >50 cm ³	11	15	14	6	9	11	7	10
VL	2	33	15	10	3	13	4	9
PL		1						
Autres (transports en commun, engins agricoles, motos-cross...)				1		2		
Total de tués par départements	29	56	47	29	23	51	24	29

Campagne de sensibilisation

Les risques encourus par les intervenants sur les routes et autoroutes, notamment aux abords des chantiers, restent prégnants.

Le 6 juin 2013, un poids lourd a percuté le fourgon de la direction des routes d'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 qui pilotait le chantier. Il est décédé. Il avait 34 ans et a laissé un orphelin de 18 mois. Deux agents ont également été blessés lors de cet accident.

Le 26 juillet 2014, c'est le lieutenant de Police Noam BOULANGER qui a perdu la vie quand le fourgon des forces de l'ordre arrêté en BAU de l'autoroute A6 à Ris-Orangis, pour un contrôle, a été percuté par un poids-lourd. Il avait 35 ans et laisse deux orphelins en bas âge.

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.

Le plus souvent, ce sont des comportements dangereux, 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 aux abords des chantiers.

Le secrétariat d'État chargé des transports se mobilise depuis début 2014 dans une campagne nationale de sensibilisation des usagers aux risques pour les intervenants sur les routes et autoroutes. Un film* est diffusé sur internet et auprès des stagiaires à la conduite, notamment de poids-lourds.

Une campagne radio diffusée a eu lieu au cours de la première semaine de juin 2014, qui marque le début de la période estivale où les chantiers sur les routes et autoroutes sont les plus nombreux.

La direction des routes d'Île-de-France contribue à cette campagne avec le déploiement des affiches dédiées sur les panneaux le long du réseau routier national non concédé d'Île-de-France. Elle a organisé le 3 juin 2014, une opération alternative à la sanction, au cours de laquelle les contrevenants à la limitation de vitesse à 70 km/h, au droit du chantier sur l'autoroute A6 dans le sens Paris-province sur les communes d'Uvernaux et Villabé, ont été conduits sur l'aire de repos de Villabé où les agents de la DIRIF et les forces de l'ordre leur ont expliqué les enjeux du respect de la réglementation de circulation, pour la sécurité des intervenants sur les autoroutes et les routes comme pour celle des usagers. La pédagogie a ainsi remplacé l'infraction pour 37 usagers contrevenants.

* <http://www.gouvernement.fr/gouvernement/trop-vite-trop-pres-trop-tard>

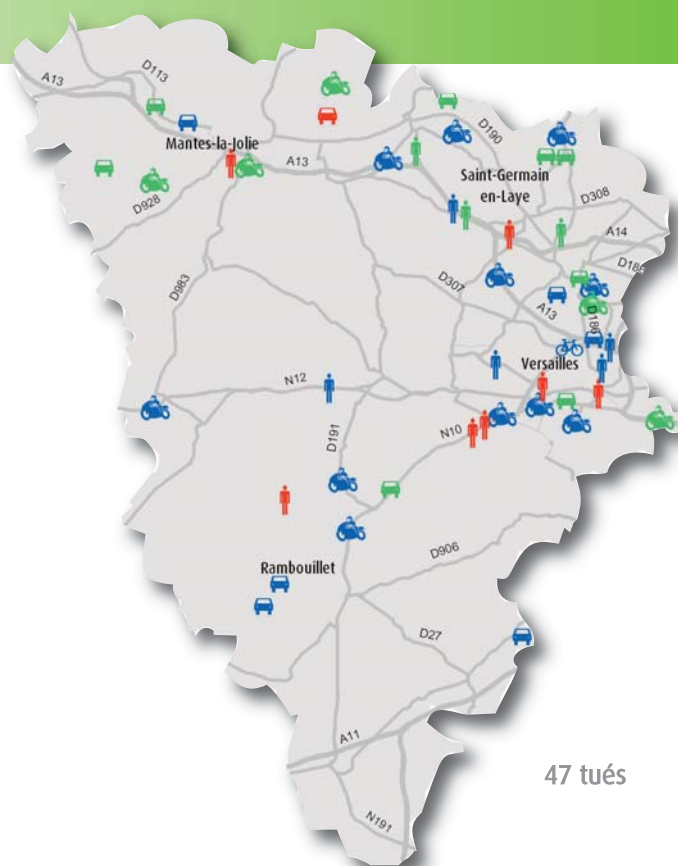
Dans les Yvelines

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	947	-28,3 % ↘
Victimes		
Tués	47	-4,5 % ↘
Blessés hospitalisés	472	-12,5 % ↘
Blessés non hospitalisés	748	-37,9 % ↘
Total victimes	1 267	-28,3 % ↘

Usagers tués

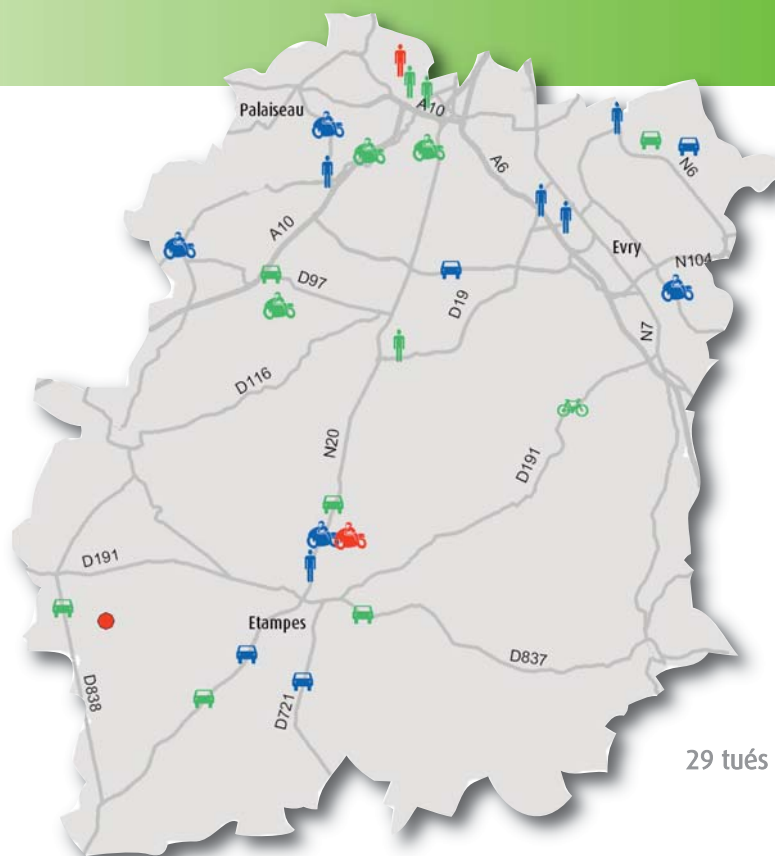


Autres : transports en commun, quad...
(moto-cross comptabilisée comme "autre")



Dans l'Essonne

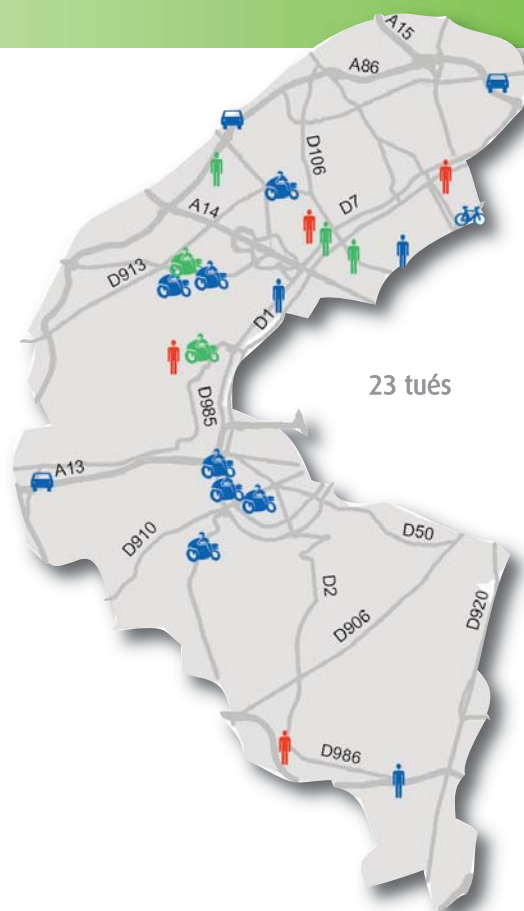
	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	1 297	-9,7 % ↘
Victimes		
Tués	29	-27,9 % ↘
Blessés hospitalisés	345	-27,3 % ↘
Blessés non hospitalisés	1 246	-9,7 % ↘
Total victimes	1 620	-12,9 % ↘



Dans les Hauts-de-Seine

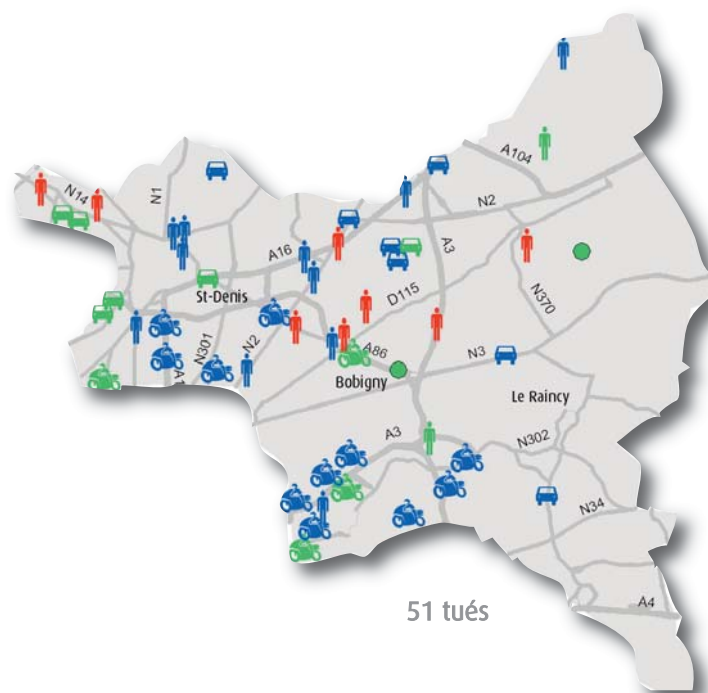
	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 622	+1,8 % ↗
Victimes		
Tués	23	-12,2 % ↘
Blessés hospitalisés	340	-25,0 % ↘
Blessés non hospitalisés	2 605	+4,2 % ↗
Total victimes	2 968	+0,2 % ↗

* % d'évolution de l'année 2013 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (de 2008 à 2012)



En Seine-Saint-Denis

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 771	-0,3% ↘
Victimes		
Tués	51	+27,5 % ↗
Blessés hospitalisés	1 456	-9,2 % ↘
Blessés non hospitalisés	1 891	+7,3 % ↗
Total victimes	0	+1,4 % ↗



Dans le Val-de-Marne

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 346	-4,3 % ↘
Victimes		
Tués	24	-21,1 % ↘
Blessés hospitalisés	624	+13,3 % ↗
Blessés non hospitalisés	2 175	-6,8 % ↘
Total victimes	2 823	-3,4 % ↘



24 tués

Usagers tués



< ou = 24 ans



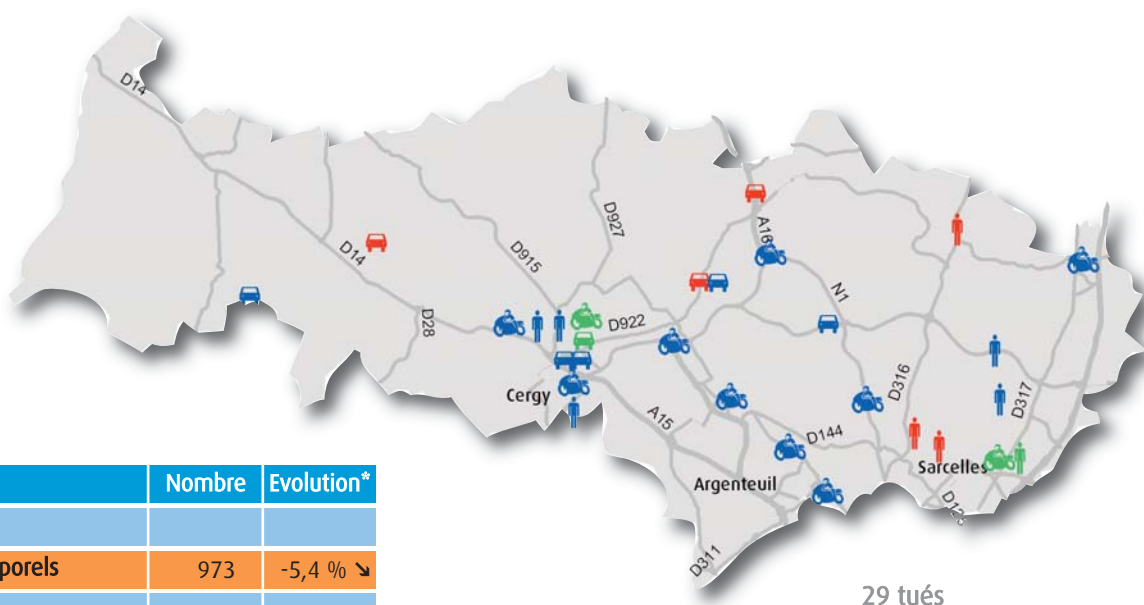
de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

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

Dans le Val-d'Oise



29 tués

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	973	-5,4 % ↘
Victimes		
Tués	29	-11,0 % ↘
Blessés hospitalisés	410	+12,3 % ↗
Blessés non hospitalisés	743	-19,7 % ↘
Total victimes	1 182	-9,0 % ↘

Les actions régionales

L'animation et la mise en cohérence des politiques locales de sécurité routière impulsées par la DRIEA, en association avec les chefs de projet sécurité routière, les coordinations sécurité routière, le pôle d'appui sécurité routière et le réseau régional des chargés de mission, s'articulent principalement autour des enjeux régionaux jeunes et usagers vulnérables (deux-roues motorisés, piétons et cyclistes).

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 établis pour la période 2013 - 2017.

En complément de l'action répressive ou des aménagements d'infrastructure, ces actions de prévention contribuent à l'éducation et l'évolution des comportements.

La quinzaine dédiée à la sécurité routière des usagers vulnérables

Événement majeur de l'action régionale, elle est organisée en partenariat étroit avec la préfecture de police de Paris et les préfectures des départements franciliens. Cette campagne a pour objectif de sensibiliser le grand public sur la vulnérabilité de chacun sur la route (voir page ci-contre).

1^{ER} AU 15 JUIN 2014

287 TUÉS EN 2013 SUR LES ROUTES D'ÎLE-DE-FRANCE
88% SONT DES USAGERS VULNÉRABLES

RÉAGISSONS ENSEMBLE !

LA DRIEA ORGANISE LA QUINZAINE RÉGIONALE
DÉDIÉE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
DES USAGERS VULNÉRABLES



Participation à différents salons et manifestations

Salon Intertice - février 2014

Organisé par l'Éducation nationale, ce salon met l'accent sur les pratiques pédagogiques des enseignants.



Dans le cadre du salon, une journée est consacrée à l'éducation à la Sécurité Routière avec la participation de nombreux partenaires institutionnels ou associatifs.

Durant cette journée, ce sont environ 35 classes de lycéens et collégiens de la région Île-de-France qui ont fréquenté les 3 stands de la 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 25 % 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 20 %, 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.



Soutien aux initiatives individuelles ou associatives

Association Cahier de route



Association pour l'éducation citoyenne à la Sécurité Routière auprès des enfants scolarisés en primaire, collège, lycée et CFA. L'association a reçu un soutien financier pour l'aménagement d'un bus éducatif itinérant pour se rendre au plus près de sa cible.

Cette initiative, qui a son origine dans le Val-d'Oise, a vocation à être déclinée dans d'autres départements.



Le Pôle d'Appui Sécurité Routière (PASR)

Il est composé de chargés de mission sécurité routière (CMSR), généralistes ou spécialistes (jeunes, entreprises, santé, 2RM), qui sont issus des administrations de l'État, d'associations, d'entreprises privées ou d'organisations professionnelles et qui apportent un appui aux acteurs locaux pour la mise en œuvre des politiques de Sécurité routière.

Il assure en particulier les missions suivantes :

- la formation des acteurs locaux de sécurité routière (IDSR, Enquêteurs ECPA, Élus correspondants SR, services déconcentrés de l'État ...);
- l'assistance-conseil des chefs de projet et des coordinations sécurité routière pour la mise en place des programmes de sécurité routière (AGIR, ECPA, PDASR, DGO, Label-Vie...);
- l'organisation d'échange d'expérience au niveau régional;
- l'aide au montage de projets locaux, dans le cadre du PDASR, à la demande du préfet de département, voire mutualisation des actions ou des pratiques;
- le développement de réseaux d'acteurs locaux (Club « Entreprises », groupes « Deux-roues motorisés », correspondants « Éducation nationale »...).

Quinzaine régionale dédiée à la sécurité routière des usagers vulnérables Une forte mobilisation de l'ensemble des départements d'Île-de-France

Plus de 130 actions programmées dans le cadre de la quinzaine régionale dédiée à la sécurité routière des usagers vulnérables qui s'est tenue du 1^{er} au 15 juin 2014. Fort des enseignements des opérations précédentes, cette quinzaine, qui cible tout particulièrement les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés), met également l'accent sur les enjeux jeunes et le risque professionnel en deux-roues motorisés.

Les usagers vulnérables

Les usagers vulnérables au cœur de la campagne de communication.
Durant la quinzaine, 8 parutions d'un quart de page aux messages percutants dans le quotidien gratuit Métronews.



Mise en place d'affiches sur des panneaux 4X3 visibles sur le réseau autoroutier d'Île-de-France « ATTENTION FRAGILE » sur le respect auto-moto, relayé par des messages sur des panneaux à message variable et via une bannière le site SYTADIN.

Ce visuel qui met l'accent sur la vulnérabilité des 2RM a également été apposé, à l'initiative de la préfecture de l'Essonne, à l'arrière d'une flotte de poids-lourd circulant en Île-de-France.

Les jeunes

Durant ces deux semaines les candidats ayant réussi l'épreuve du permis B ont reçu, jointe à la notification de leur réussite, une mini carte les incitant à la prudence ...



Le risque professionnel

Le risque routier lié aux déplacements professionnels représente un fort enjeu régional. Il faut rappeler qu'un accident corporel sur deux, impliquant un 2RM en Île-de-France, se produit au cours d'un déplacement professionnel (mission ou trajet domicile-travail).

Un site internet dédié a donc été créé sur lequel les entreprises peuvent télécharger un « kit sécurité routière », constitué d'affiches, de vidéos, d'éléments chiffrés leur permettant d'organiser des actions de prévention internes.
Enfin, un mailing a été adressé à plus de 5 000 entreprises d'Île-de-France afin de faire connaître le site.



Organisation, par la Préfecture de Police de Paris, d'un concours de clips vidéo sur la sécurité routière, dans les universités et grandes écoles du rectorat de Paris.
Douze clips, portant sur les 3 thématiques imposées et particulièrement sensibles chez les jeunes (l'alcool, les stupéfiants et l'utilisation du smartphone), ont ainsi été récompensés lors de la remise des prix, le 3 juin 2014.



Exemples d'actions menées :

- remises de permis piétons et vélo dans les écoles primaires et des actions de sensibilisation dans les collèges et lycées ;
- villages « Sécurité Routière » ;
- opérations d'« Alternatives à la sanction » axées sur les 2RM et les cyclistes, 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 ;
- des randonnées motocyclistes et rallyes pédagogiques avec ateliers de sensibilisation sur le thème du partage de la route et de la vulnérabilité des 2RM ;
- ...



Opération "100 % deux-roues" à Vincennes
23 et 24 mai 2014



Cérémonie de remise des prix du concours de clips vidéo
3 juin 2014



Collège Edmond Michelet à Paris 19^{ème}
5 juin 2014



Alternative à la sanction à destination des 2RM à Rungis
6 juin 2014



Village "Sécurité routière" à Bry-sur-Marne
12 et 13 juin 2014



Inauguration du bus "Cahier de route" à Cergy-Pontoise
23 juin 2014

Le présent document a été réalisé par l'ORSR de la DRIEA-IF, dirigé par Pierre SIRVEN, avec le concours, des ODSR d'Île-de-France pour la communication des données.

Conception graphique : Dominique ROESLER
Photos : Jean-Marie GOBRY

Ont participé à l'élaboration de ce document :

- Jean-Philippe LANET
- Jean-Pierre OLIVE
- Jacques LAURENT
- Franck CICHY

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 29
mail : orsr.driea-if@developpement-durable.gov.fr