

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bilan Île-de-France 2015



PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

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

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



so ma i e

3

Retour sur une année

4

Caractéristiques de la région

5

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

6

Constats régionaux (2015/2014)

7

Constats régionaux (2006-2015)

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 2015



Après une année 2014 marquée en Île-de-France par une hausse des principaux indicateurs de l'accidentalité routière, 2015 s'est conclue sur :

- une très légère diminution du nombre d'accidents corporels (- 1,0 %) ;
- une augmentation marquée, pour la seconde année consécutive, du nombre de personnes tuées à 30 jours (+ 8,0 %) ;
- une très légère diminution du nombre de blessés (- 1,1 %).

Comme les années précédentes, le présent bilan fait le point sur les principaux indicateurs régionaux de l'accidentalité routière, comparés à 2014. Il identifie également quelques enjeux prégnants ou émergents à la lumière des dix dernières années.

L'enjeu majeur en Île-de-France reste celui des usagers vulnérables – piétons, cyclistes et utilisateurs de deux-roues motorisés – qui représentent plus de 6 personnes tuées sur 10. Cette situation, malheureusement stable dans le temps, justifie à elle seule la reconduite chaque année de la Quinzaine régionale de la sécurité routière dédiée aux usagers vulnérables.

Rappelons qu'outre les drames humains qu'elle génère dans l'entourage des victimes (familles, amis, collègues, camarades, etc.) avec ses conséquences irréversibles, l'accidentalité routière a un coût important pour la société dont il faut être conscient. Si l'on rapporte ainsi les valeurs tutélaires calculées par l'ONISR (3,197 M€ pour un tué, 399 633 € pour un blessé hospitalisé, 15 985 € pour un blessé léger et 4 902 € pour les dégâts matériels), aux données de l'accidentalité routière francilienne, on approche les 3,5 Mds € !

Or, 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, siège de la Capitale administrative du pays, urbanisation importante, densité des mobilités routières internes à la région, transit, etc.

Sur le long terme les évolutions du nombre d'accidents sont positives (- 13,5 % entre 2006 et 2015), mais elles restent moins prononcées que dans le reste de la France métropolitaine - hors Île-de-France - (- 35,4 %). Ce seul constat incite à une véritable prise de conscience collective dans notre région pour modifier les comportements.

Les comportements individuels et les mobilités sont en constante mutation, particulièrement en Île-de-France où émergent de nouveaux enjeux liés aux récentes formes de déplacements (covoiturage, automobiles ou vélos en libre-service, etc.) et de transport.

Chacun de nous est « plusieurs » usagers de différents modes de transport, y compris marche à pied, au cours de la même journée, tout un chacun de nous est invité à prendre conscience des vulnérabilités des autres mais aussi des siennes, selon le mode de transport utilisé.

En ayant conscience de cela, nous pouvons tous progresser vers davantage d'attention, de prudence et tout simplement de respect des autres.

S'obliger à être attentif sur la route, c'est démontrer que nous pouvons nous déplacer en sécurité, en même temps, tous ensemble.

Que ce bilan puisse y contribuer par l'éclairage qu'il apporte sur l'insécurité routière en Île-de-France en 2015.

2016, où en est-on ?

Les premières données provisoires disponibles, pour les neuf premiers mois de 2016, font ressortir, par rapport à la même période de 2015, une très nette diminution du nombre de personnes tuées (190 contre 240, soit - 20,8 %), alors que les nombres d'accidents corporels et de blessés sont en très légère augmentation (13 880 contre 13 609, soit + 2% et 16 123 contre 15 718, soit + 2,6 %).

Parmi les personnes tuées, il y a autant de piétons (60) que d'utilisateurs de deux-roues motorisés (59) et d'utilisateurs de véhicules légers y compris utilitaires (59).

Parmi les piétons tués, la moitié étaient âgés de 65 ans et plus.

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 55 000 km, est constitué de 830 km d'autoroutes (510 km non concédés / 321 km concédés), de 741 km de routes nationales, de 9 872 km de routes départementales et de 43 648 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 accueille 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	8	1 944
77	55	178	270	4 507	12 907
78	55	100	199	1 565	8 455
91	75	16	112	1 452	6 664
92	57	5	30	352	2 469
93	94	3	1	388	2 951
94	87	0	37	400	3 057
95	84	19	92	1 200	5 201
Totaux	510	321	741	9 872	43 648
Sources	isidor V3 CEREMA en date du 01/01/2016			IGN BDTOPO 2015	

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

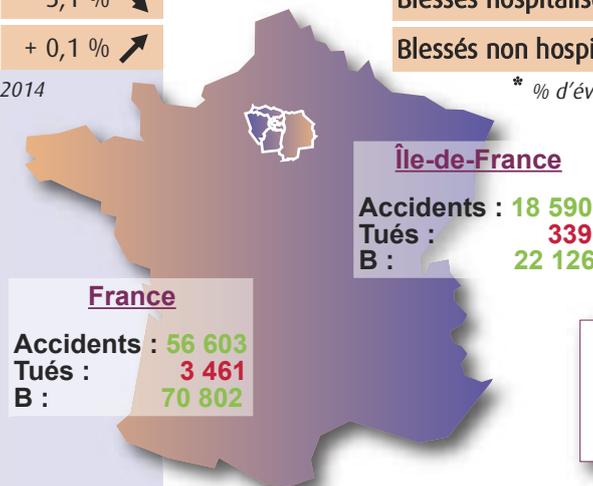
	Nombre	Evolution*
Accidents corporels (dont :)	18 590	- 1,0 % ↘
Accidents mortels	326	+ 8,3 % ↗
Victimes (dont :)	22 465	- 1,0 % ↘
Tués	339	+ 8,0 % ↗
Blessés (dont :)	22 126	- 1,1 % ↘
Blessés hospitalisés	4 928	- 5,1 % ↘
Blessés non hospitalisés	17 198	+ 0,1 % ↗

* % d'évolution de l'année 2015 par rapport à 2014

France métropolitaine

	Nombre	Evolution*
Accidents corporels (dont :)	56 603	- 2,7 % ↘
Accidents mortels	3 160	+ 0,4 % ↗
Victimes (dont :)	74 263	- 2,8 % ↘
Tués	3 461	+ 2,3 % ↗
Blessés (dont :)	70 802	- 2,8 % ↘
Blessés hospitalisés	26 595	- 0,2 % ↘
Blessés non hospitalisés	44 207	- 2,8 % ↘

* % d'évolution de l'année 2015 par rapport à 2014

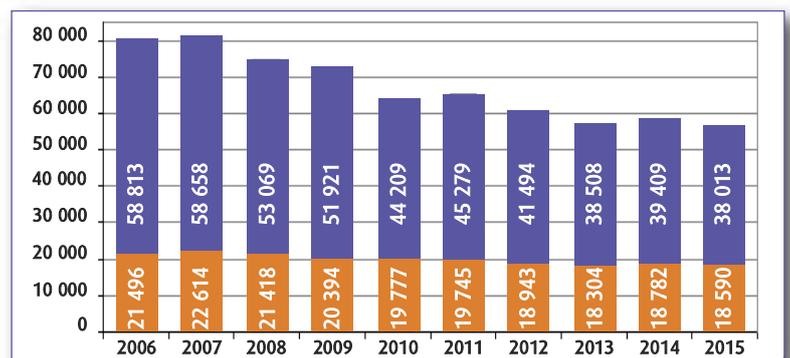


en diminution
en augmentation
pas d'évolution
(par rapport à l'année 2014)

Nombre d'accidents par année entre 2006 à 2015

2015 a été marquée par une légère diminution du nombre d'accidents (- 1,0 %) qui se stabilise sur les quatre dernières années, alors que le nombre d'accidents en métropole (hors IDF) a diminué plus nettement en 2015 (- 3,5 %).

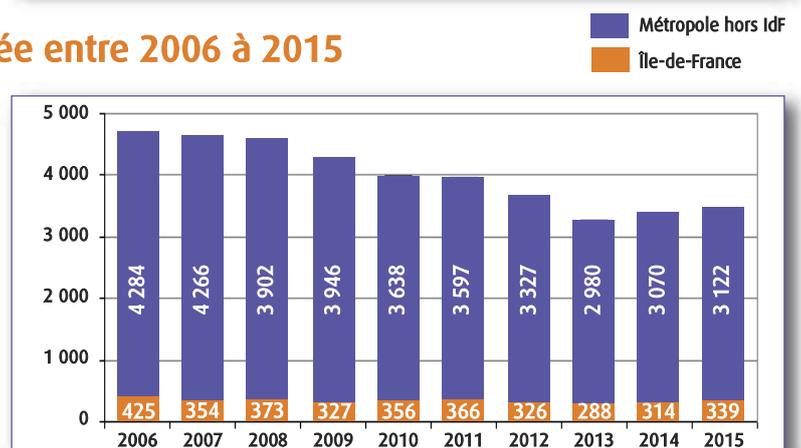
La part des accidents franciliens dans l'ensemble des accidents de France métropolitaine a ainsi encore augmenté de 0,5 point en 2015, pour s'établir à 32,8 % (contre 26,8 % en 2006).



Nombre de personnes tuées par année entre 2006 à 2015

2015 montre une nouvelle forte augmentation du nombre de personnes tuées en Île-de-France (+ 8,0 %) après une augmentation identique en 2014 (+ 9,0 %), alors que le nombre de personnes tuées en métropole (hors IDF) a augmenté moins fortement en 2015 (+ 1,7 %).

La part des tués franciliens dans l'ensemble des tués de France métropolitaine s'établit donc à 9,8 % en 2015, en augmentation continue depuis le point bas atteint en 2009 (7,7 %).



Constats régionaux (2015/2014)



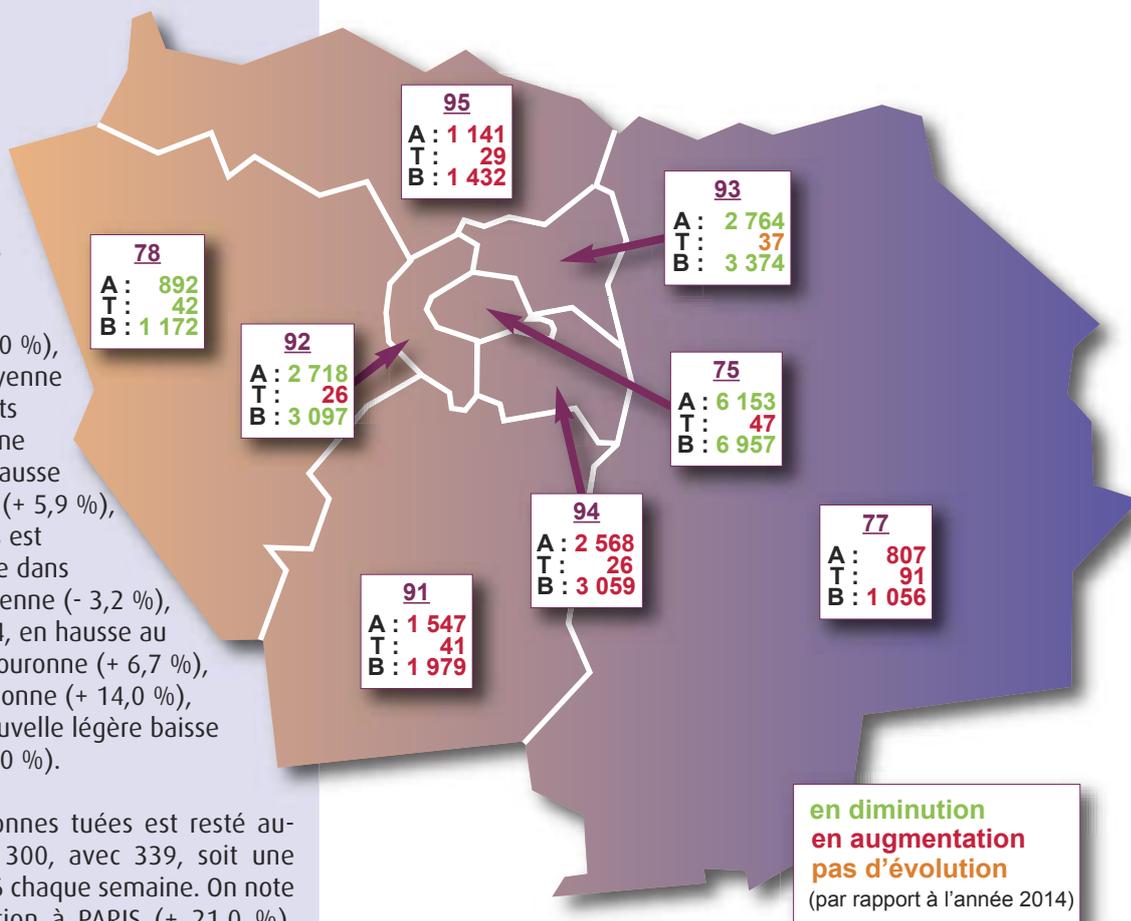
Pour la quatrième année consécutive, le nombre d'accidents est resté en deçà du seuil des 19 000 avec 18 590 accidents (- 1,0 %), soit toutefois une moyenne de plus de 50 accidents chaque jour. Malgré une nouvelle année à la hausse dans le Val-de-Marne (+ 5,9 %), le nombre d'accidents est globalement en baisse dans l'agglomération parisienne (- 3,2 %), mais, comme en 2014, en hausse au niveau de la grande couronne (+ 6,7 %), notamment dans l'Essonne (+ 14,0 %), avec toutefois une nouvelle légère baisse dans les Yvelines (- 1,0 %).

Le nombre des personnes tuées est resté au-dessus du seuil des 300, avec 339, soit une moyenne de plus de 6 chaque semaine. On note une forte augmentation à PARIS (+ 21,0 %). Hormis un niveau stable en Seine-Saint-Denis, on constate une hausse de 3,5 % en petite couronne. En grande couronne, seule les Yvelines ont pu constater une diminution de la mortalité routière (- 11,0 %), celle-ci ayant par ailleurs fortement augmenté en Seine-et-Marne (+ 10,0 %), dans le Val-d'Oise (+ 12,0 %) et l'Essonne (+ 24,0 %).

Le nombre de personnes blessées a, quant à lui :

- évolué favorablement en Seine-Saint-Denis (- 9,5 %), à PARIS (- 7,7 %), dans les Hauts-de-Seine (- 6,1 %) ;
- très légèrement diminué dans les Yvelines (- 0,7 %) ;
- mais a augmenté à nouveau dans la Seine-et-Marne (+ 2,0 %), le Val-d'Oise (+ 5,8 %), le Val-de-Marne (+ 7,4 %) et l'Essonne (+ 8,7 %).

Chaque semaine en Île-de-France, 425 personnes sont blessées suite à un accident corporel de la circulation routière.



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

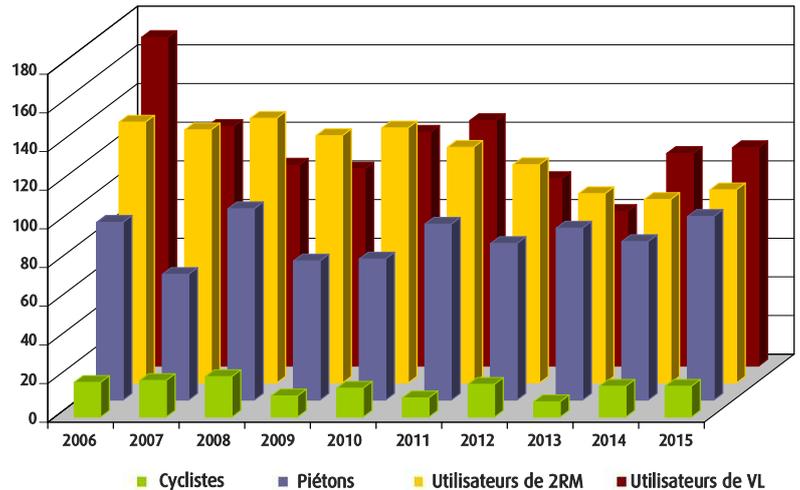
Constats régionaux (2006-2015)



Evolution du nombre des personnes tuées par catégorie d'usagers de 2006 à 2015

Pour les quatre principales catégories d'usagers de la route, et par rapport aux dix dernières années, 2015 s'est achevée sur :

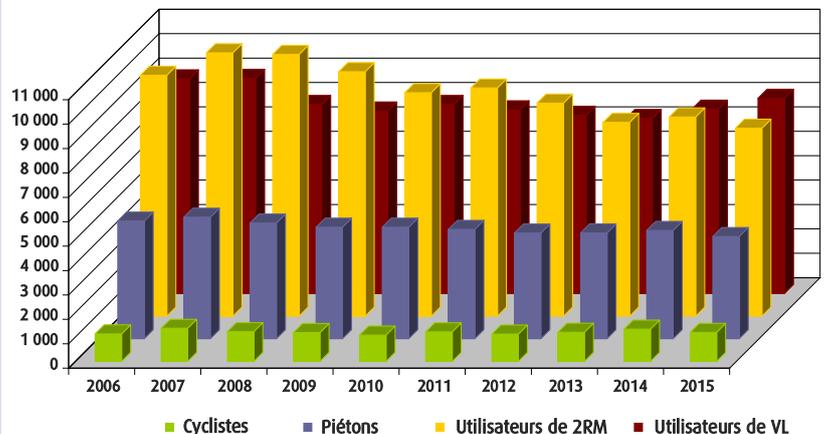
- une évolution légèrement à la hausse pour les piétons, avec un retour aux niveaux observés en 2006 et 2008, autour des 100 personnes tuées ;
- une situation toujours stable concernant les cyclistes, en-deçà du seuil des 20 personnes tuées ;
- une légère inflexion à la hausse s'agissant des utilisateurs de deux-roues motorisés, après une baisse relativement continue au cours des neuf années précédentes ;
- une confirmation préoccupante de la reprise observée en 2014 de l'augmentation du nombre de personnes tuées chez les utilisateurs de VL.



Evolution du nombre des blessés par catégories d'usagers entre 2006 et 2015

Pour les quatre principales catégories d'usagers de la route, et par rapport aux neuf années précédentes, 2015 est marquée par :

- une diminution du nombre de cyclistes blessés qui s'inscrit toutefois dans une relative stabilité sur la décennie ;
- le meilleur bilan enregistré s'agissant des piétons blessés qui s'inscrit dans une tendance globale à la baisse sur la décennie ;
- une diminution du nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés blessés qui, après le léger rebond de 2014, confirme la tendance globale à la baisse sur les neuf dernières années ;
- une nouvelle augmentation du nombre d'utilisateurs de véhicules légers blessés après sept années de relative stabilité.



Qui ?



Répartition des victimes selon les catégories d'usagers

Hormis l'absence de personnes tuées parmi les utilisateurs de véhicules de transports en commun (TC), et une stabilité de la mortalité des cyclistes et des autres usagers, les trois principales catégories d'usagers de la route qui ont davantage été touchées en termes de mortalité sont les piétons (+ 13), les utilisateurs de deux-roues motorisés (+ 5), les utilisateurs de VL / VU (+ 5). Après un résultat nul en 2014, les décès de trois utilisateurs de poids lourds ont été recensés en 2015.

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et utilisateurs de deux-roues motorisés) blessés ont en revanche été moins nombreux en 2015 (- 6 % par rapport à 2014), avec : 251 piétons, 134 cyclistes, 246 cyclomotoristes et 216 motards en moins. Ce résultat positif a toutefois été fortement atténué par les augmentations des nombres de blessés chez les utilisateurs de VL/VU : + 525 (+ 6,5 % par rapport à 2014) et chez de PL/TC : + 48 (+ 14,9 % par rapport à 2014).

Victimes	Personnes tuées	Blessés
Piétons	95 ↗	4 188 ↘
Cyclistes	16	1 186 ↘
Utilisateurs de deux-roues motorisés dont :	100 ↗	7 700 ↘
Cyclomotoristes	14 ↗	2 048 ↘
Motocyclistes	86 ↗	5 652 ↘
Utilisateurs de VL/VU	123 ↗	8 508 ↗
Utilisateurs de PL/TC	PL 3 ↗ TC 0 ↘	PL 130 ↗ TC 240 ↗
Autres usagers*	2	174 ↗
ENSEMBLE	339 ↗	22 126 ↘

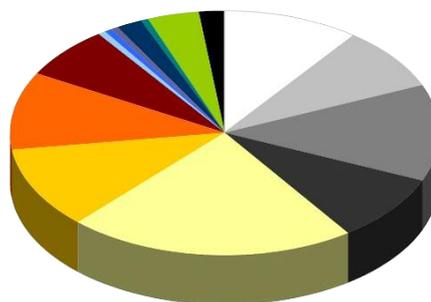
↗ ou ↘ Evolution par rapport à 2013

* Voiturettes, quads, motos-cross, engins agricoles...

Répartition des personnes tuées selon leur lieu de résidence

En 2015, plus d'une personne tuée sur cinq résidait en Seine-et-Marne. Près de la moitié des personnes tuées habitaient dans les quatre départements de la grande couronne. Quatre personnes tuées sur dix demeuraient dans l'agglomération parisienne. Moins de 8 % des personnes tuées résidaient dans un autre département.

On a dénombré enfin le décès de quatre ressortissants étrangers (algériens, britannique et roumain).



36	□	PARIS	2	□	Eure
28	■	Hauts-de-Seine	2	■	Eure-et-Loir
44	■	Seine-Saint-Denis	2	■	Loiret
31	■	Val-de-Marne	6	■	Oise
74	■	Seine-et-Marne	2	■	Seine-Maritime
37	■	Yvelines	13	■	(13) autres départements
35	■	Essonne	4	■	Autres cas
23	■	Val-d'Oise			

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 2015

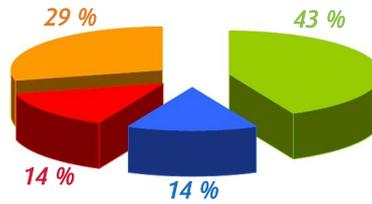
Les deux séries de graphiques ci-contre présentent la répartition des personnes tuées, pour la première, et des personnes blessées, pour la seconde, selon la catégorie d'usagers à laquelle ils appartiennent au sein des cinq grandes classes d'âge.

Parmi les constats qui peuvent être faits et aider à la réflexion tout autant qu'à la décision, en termes d'actions de sensibilisation, on relèvera :

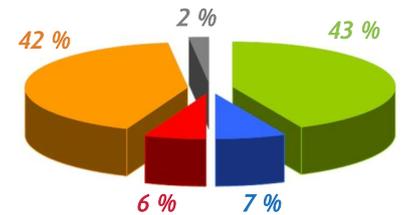
- la relative homogénéité de l'accidentalité des 65 ans et plus, tant du côté des personnes tuées que des blessés ;
- l'homogénéité marquée de l'accidentalité des 0 - 14 ans et des 65 ans et plus, en termes de blessés, qui tend à démontrer que les plus jeunes, comme les plus âgés, sont confrontés, notamment en tant que piétons, aux mêmes problématiques en matière de visibilité, de détectabilité, de réactivité, de perception, etc. Cela milite pour des actions de sensibilisation inter-générationnelle.
- les risques liés à l'accès aux véhicules motorisés et à l'inexpérience de conduite qui ressort clairement, et logiquement, à la lumière de la comparaison des données concernant les usagers âgés de 0 à 14 ans et de 15 à 24 ans, tant en termes de personnes tuées que de personnes blessés ;
- le nombre équivalent de blessés chez les 15 - 24 ans (dix classes d'âge) et chez les 45 - 64 ans (vingt classes d'âge) ;
- le nombre très important de blessés chez les 25 - 44 ans (vingt classes d'âge) qui représente le double de celui des blessés chez les 45 - 64 ans (également vingt classes d'âge) et invite à une sensibilisation accrue auprès des jeunes actifs, notamment via la prévention du risque routier en entreprise, sur les risques liés à l'usage des deux-roues motorisés et des véhicules légers.



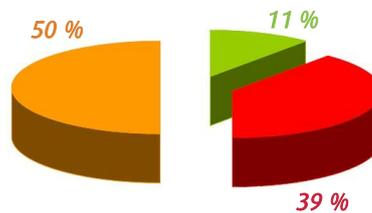
14 Tués de 0 à 14 ans



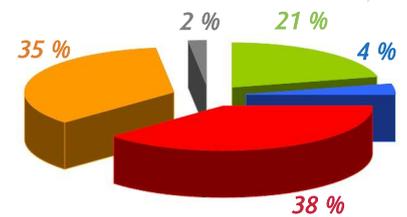
1 483 Blessés de 0 à 14 ans



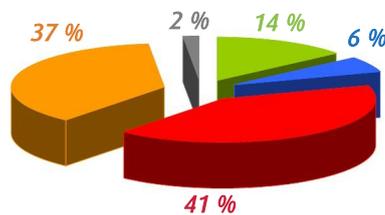
61 Tués de 15 à 24 ans



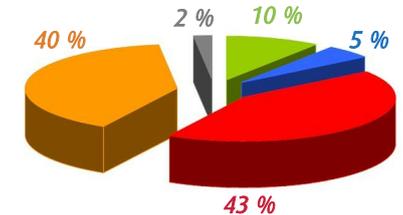
4 749 Blessés de 15 à 24 ans



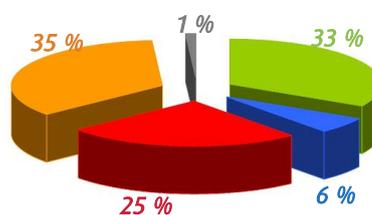
124 Tués de 25 à 44 ans



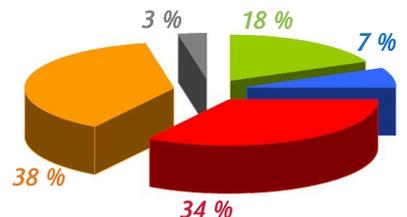
9 534 Blessés de 25 à 44 ans



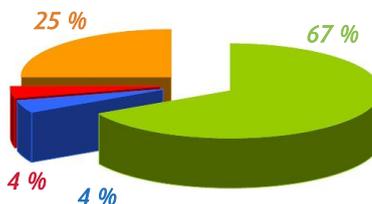
83 Tués de 45 à 64 ans



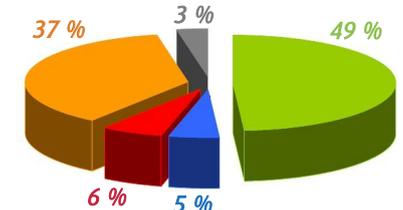
4 808 Blessés de 45 à 64 ans



57 Tués de 65 ans et plus



1 552 Blessés de 65 ans et plus



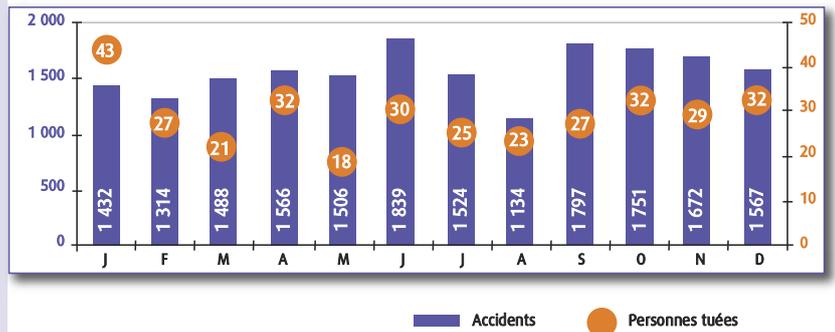
Quand ?



Evolution mensuelle des accidents et des tués en 2015

Le mois de janvier a été le plus meurtrier en Île-de-France en 2015 avec 43 personnes tuées. Pour la deuxième année consécutive, c'est à nouveau en mai qu'a été constaté le plus faible nombre de personnes tuées (18).

Comme en 2014, juin et août sont respectivement restés les mois le plus et le moins accidentogènes.



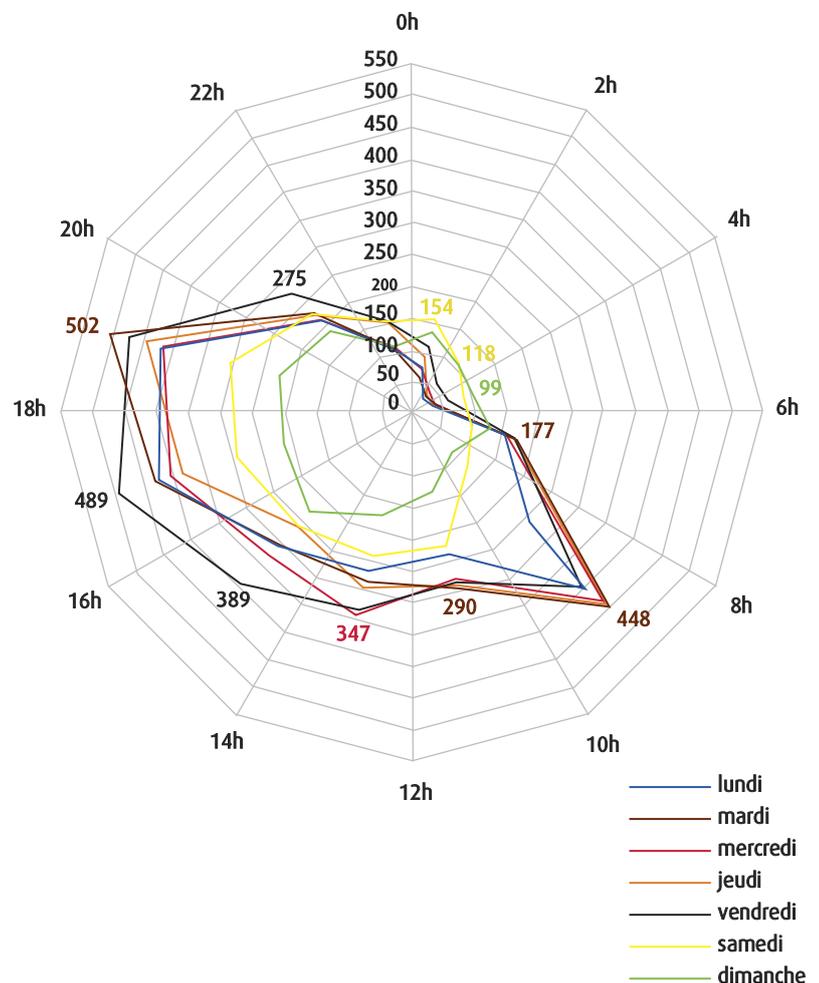
Répartition horaire des accidents selon les jours de la semaine

Plus de 4 accidents sur 10 sont recensés aux heures de pointe (plages horaires 08h00-10h00, 16h00-18h00 et 18h00-20h00) en semaine.

Le lundi a été la journée la moins accidentogène (2 665 des 18 590 accidents recensés), alors que le vendredi a été la journée la plus accidentogène (3 206 des 18 590 accidents recensés).

Plus de 2 accidents sur 10 sont recensés les week-end avec, notamment, une plage horaire 00h00-02h00 deux fois plus accidentogène qu'un jour de semaine et une plage horaire 02h00-04h00 entre dix (par rapport à un lundi) et deux (par rapport à un vendredi) fois plus accidentogène. Les plages horaires 16h00-18h00 et 18h00-20h00 sont également accidentogènes le samedi.

L'analyse des données révèle également que le dimanche a été le jour le moins accidentogène (38 des 326 accidents mortels), juste devant les mercredi (39), les jeudi ayant été le théâtre de 59 accidents mortels. Par ailleurs 37 des 235 accidents mortels survenus en semaine l'ont été au cours de la plage horaire 16h00-18h00 (ce qui invite à sensibiliser les usagers sur la question de leur attention/concentration en fin de journée) et que 39 des 91 accidents mortels survenus le week-end l'ont été au cours des plages horaires matinales (00h00-08h00).



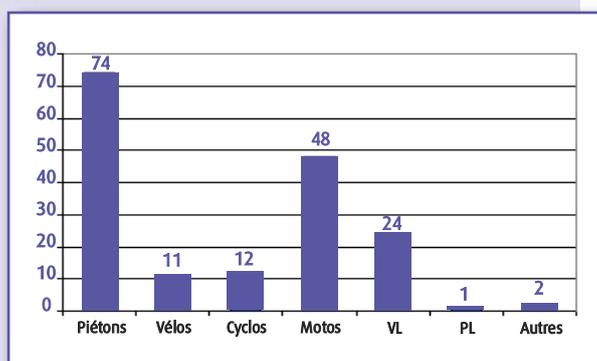
Où ?



Près de 8 accidents sur 10 (77,5 % soit - 3 points par rapport à 2014) sont survenus en agglomération en 2015. S'ils ont généré un nombre de blessés dans des proportions relativement similaires (75 %), ils ont engendré, comme en 2014, quasiment autant de personnes tuées que les accidents hors agglomération.

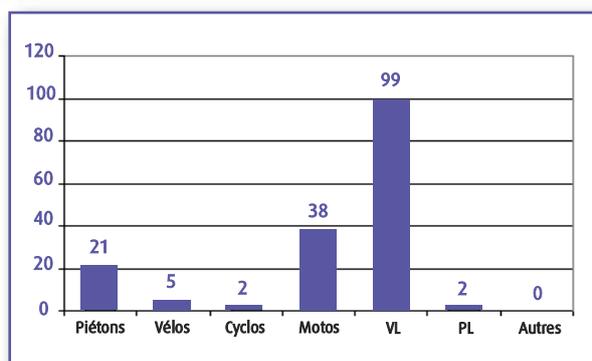
	Agglomération	Hors agglomération
Accidents corporels	14 406	4 184
Victimes (dont :)	16 801	5 664
Tués	172	167
Blessés	16 629	5 497

Personnes tuées en agglomération selon la catégorie d'usagers



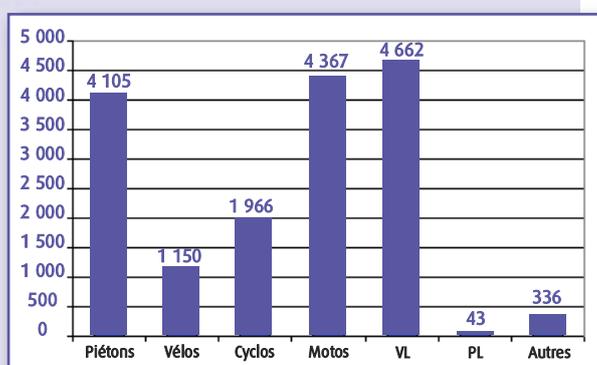
En agglomération, les piétons représentent plus de 4 usagers tués sur 10, devant les motards (près de 3 sur 10). Les usagers vulnérables représentent au total plus de 8 usagers tués sur 10.

Personnes tuées hors agglomération selon la catégorie d'usagers



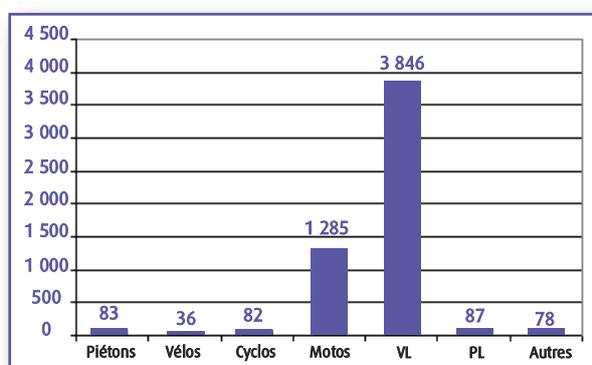
Hors agglomération, les utilisateurs de véhicules légers représentent près de 6 usagers tués sur 10, devant les motards (plus de 1 sur 5).

Personnes blessées en agglomération selon la catégorie d'usagers



En agglomération, plus de 1 usager blessé sur 4 est un motard, près de 1 sur 4 est un piéton et près de 3 sur 10 sont des utilisateurs de véhicules légers. Un peu plus de 1 usager sur 10 est un cyclomotoriste.

Personnes blessées hors agglomération selon la catégorie d'usagers



Hors agglomération, les utilisateurs de véhicules légers représentent la très grande majorité des usagers blessés (près de 7 sur 10 !), devant les motards (près de 1 sur 4).

Où ?



Accidentalité en agglomération Comparaisons France / Île-de-France / PARIS et Petite couronne

En France métropolitaine près de 4 accidents sur 10 en agglomération sont survenus en Île-de-France soit 38,7 % (+ 1,1 point par rapport à 2014).

PARIS et la Petite couronne concentrent un peu plus de 2 franciliens tués en agglomération sur 3 soit 67,4 % (- 3 points par rapport à 2014), et près de 9 blessés franciliens sur 10 en agglomération soit 86,0 % (- 0,4 point par rapport à 2014).

	France Métropolitaine	Île-de-France	Paris	Petite couronne
Accidents	37 218	14 406	6 122	6 346
Tués	968	172	46	70
Blessés	44 226	16 629	6 921	7 383

Accidentalité par réseau

En 2015, les nombres d'accidents et de blessés ont augmenté sur le réseau routier national (respectivement + 14,4 % et + 18,2 % sur les autoroutes, + 35,4 % et + 21,9 % sur les routes nationales), mais ont diminué sur le réseau routier départemental (respectivement - 11,7 % et - 17,0 %) et sur les autres voies (respectivement - 3,0 % et - 0,9 %).

Hormis sur les routes départementales où elle a diminué (- 6 personnes décédées), la mortalité routière a augmenté sur tous les réseaux : + 8 personnes décédées sur autoroutes, + 7 sur routes nationales, + 16 sur les autres voies.

On déplore sur les autoroutes concentrent un peu plus de 1 accident sur 7, 1 personne tuée sur 7 et un peu moins de 1 personne blessée sur 7.

Les routes nationales concentrent un peu plus de 1 accident sur 14, un peu plus de 1 personne tuée sur 9 et près de 1 personne blessée sur 15.

Les routes départementales représentent un peu moins de 1 accident sur 5, près de 1 personne tuée sur 2 et un peu plus de 1 blessé sur 5.

Les autres voies, essentiellement communales, concentrent près de 6 accidents sur 10, près de 1 personne tuée sur 3 et près de 6 blessés sur 6.

	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Autres voies *
Accidents corporels	2 587 + 14,4 % ↗	1 225 + 35,4 % ↗	3 782 - 11,7 % ↘	10 996 - 3,0 % ↘
Victimes (dont :)	3 438 + 18,2 % ↗	1 514 + 21,9 % ↗	4 442 - 17,0 % ↘	13 071 - 0,9 % ↘
Tués	44 + 22,2 % ↗	37 + 23,3 % ↗	143 - 4,0 % ↘	115 + 16,2 % ↗
Blessés hospitalisés	618 - 19,7 % ↘	330 + 23,1 % ↗	1 461 - 12,8 % ↘	2 519 + 1,5 % ↗
Blessés non hospitalisés	2 776 + 32,0 % ↗	1 147 + 21,5 % ↗	2 838 - 19,5 % ↘	10 437 - 1,7 % ↘

* les autres voies regroupent les voies communales ainsi que les parcs de stationnement ouverts à la circulation publique.

Comment ?



Victimes	Piétons	Cyclistes	Cyclo.	Scotéristes (-125 cm³)	Motards (-125 cm³)	Scotéristes (+125 cm³)	Motards (+125 cm³)	Utilisateurs de VL	Utilisateurs de VU	Utilisateurs de PL	Autres usagers*	Total
Solo	-	4	7	2	2	1	22	52	5	2	1	98
Cyclomoteur	1		1									2
Scotter (-125 cm³)	2											2
Moto (- 125 cm³)	2											2
Scotter (+125 cm³)	1											1
Moto (+ 125 cm³)	5	1										6
Véhicule léger	52	7	5	6	2	2	24	27	2		1	128
Véhicule utilitaire	5				1	1	4	7				18
Poids lourd	17	4	1		1	1	8	11	1	1		45
Transport en commun	5						1	3				9
Autre usager*							1	1				2
Multi-collisions	5					1	6	14				26
Total	95	16	14	8	6	6	66	115	8	3	2	339

Notes de lecture

en colonne : 17 des 95 piétons décédés ont été tués dans une collision avec un PL.

en ligne : 17 des 45 personnes décédées dans une collision avec un PL étaient des piétons.

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

Aucun usager de la route n'étant décédé cette année dans une collision avec un cycliste et aucun utilisateur d'un véhicule de transport en commun n'étant décédé cette année, la ligne «vélo» et la colonne «utilisateurs TC» ont été supprimées.

Ce tableau permet de visualiser les types de conflits dans lesquels 339 usages de la route sont décédés en 2015.

Par rapport à 2014, les constats suivants doivent être signalés :

- l'augmentation significative (+ 20) du nombre de piétons décédés dans une collision avec un véhicule léger (52). Leur part dans l'ensemble des personnes décédées a augmenté de 50 % en une année, passant de 10,2 à 15,3 % !

- l'augmentation importante (+ 11) du nombre de personnes décédées dans une collision avec un poids lourd (45). Leur part dans l'ensemble des personnes décédées a augmenté de plus de 22 % cette année, passant de 10,8 à 13,2 %, avec notamment davantage de conflits mortels avec des utilisateurs de deux-roues motorisés de plus de 125 cm³ (+ 6), de piétons (+ 4) et de véhicules légers (+ 2).

- l'augmentation notable (+ 4) du nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ décédés dans une collision avec un véhicule léger (8, soit le double par rapport à 2014).

- la diminution sensible (- 9) du nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés décédés dans un accident «multi-collision», avec uniquement un usager de deux-roues motorisé de plus de 125 cm³ décédé dans ce type d'accidents (contre 12 en 2014), et la diminution (- 5) du nombre d'utilisateurs de véhicules légers décédés dans ce type d'accidents (soit 4,1 % de l'ensemble des personnes

décédées, - 2 points par rapport à 2014).

Sont à relever également :

- une légère augmentation (+ 4) du nombre d'utilisateurs de véhicules légers décédés dans un accident n'impliquant aucune collision avec un autre usager de la route (52, soit pas loin d'un utilisateur de véhicule léger tué sur deux), leur part dans l'ensemble des personnes décédées restant toutefois stable (15,3 %).

- une légère augmentation (+ 2) du nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés décédés dans un accident n'impliquant aucune collision avec un autre usager de la route (34), malgré une amélioration concernant les utilisateurs de deux-roues motorisés de plus de 125 cm³ décédés dans ce type d'accidents (- 3) et dont la part dans l'ensemble des personnes décédées a diminué de 1,5 point à 6,8 %.

- une légère diminution (- 7) du nombre d'usagers de deux-roues motorisés de plus de 125 cm³ décédés dans une collision avec un véhicule léger (26, soit 7,7 % de l'ensemble des personnes décédées, - 2,8 points par rapport à 2014).

D'une manière générale, on remarquera que les conflits mortels entre utilisateurs de deux-roues motorisés sont extrêmement rares : seule une collision impliquant deux cyclomoteurs recensée en 2015 (contre 0, tous usagers de deux-roues motorisés confondus en 2014).

Principaux indicateurs de l'accidentalité des départements franciliens



À Paris

2015 a été marquée par :



la quatrième année consécutive de baisse du nombre d'accidents (- 15 % entre 2011 et 2015) et de blessés (- 17 % sur la même période) avec, en particulier, une baisse très nette pour les accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé et des utilisateurs de deux-roues motorisés (- 22 % entre 2011 et 2015) ;



la relative stagnation du nombre d'accidents impliquant au moins un cycliste et, par voie de conséquence, du nombre de cyclistes blessés ; le nombre équivalent, à une unité près, du nombre de piétons tués de 65 ans et plus ;



la seconde année consécutive d'augmentation du nombre d'utilisateurs vulnérables tués (+ 1 pour les piétons, + 2 pour les cyclistes, + 3 pour les cyclomotoristes, + 1 pour les motards).

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	6 153	- 6,1 % ↘
Victimes		
Tués	47	+ 20,5 % ↗
Blessés hospitalisés	702	+ 7,7 % ↗
Blessés non hospitalisés	6 255	- 9,2 % ↘
Total victimes	7 004	- 7,6 % ↘

* % d'évolution de l'année 2015 par rapport à 2014

Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

Dans les Yvelines

2015 a été marquée par :



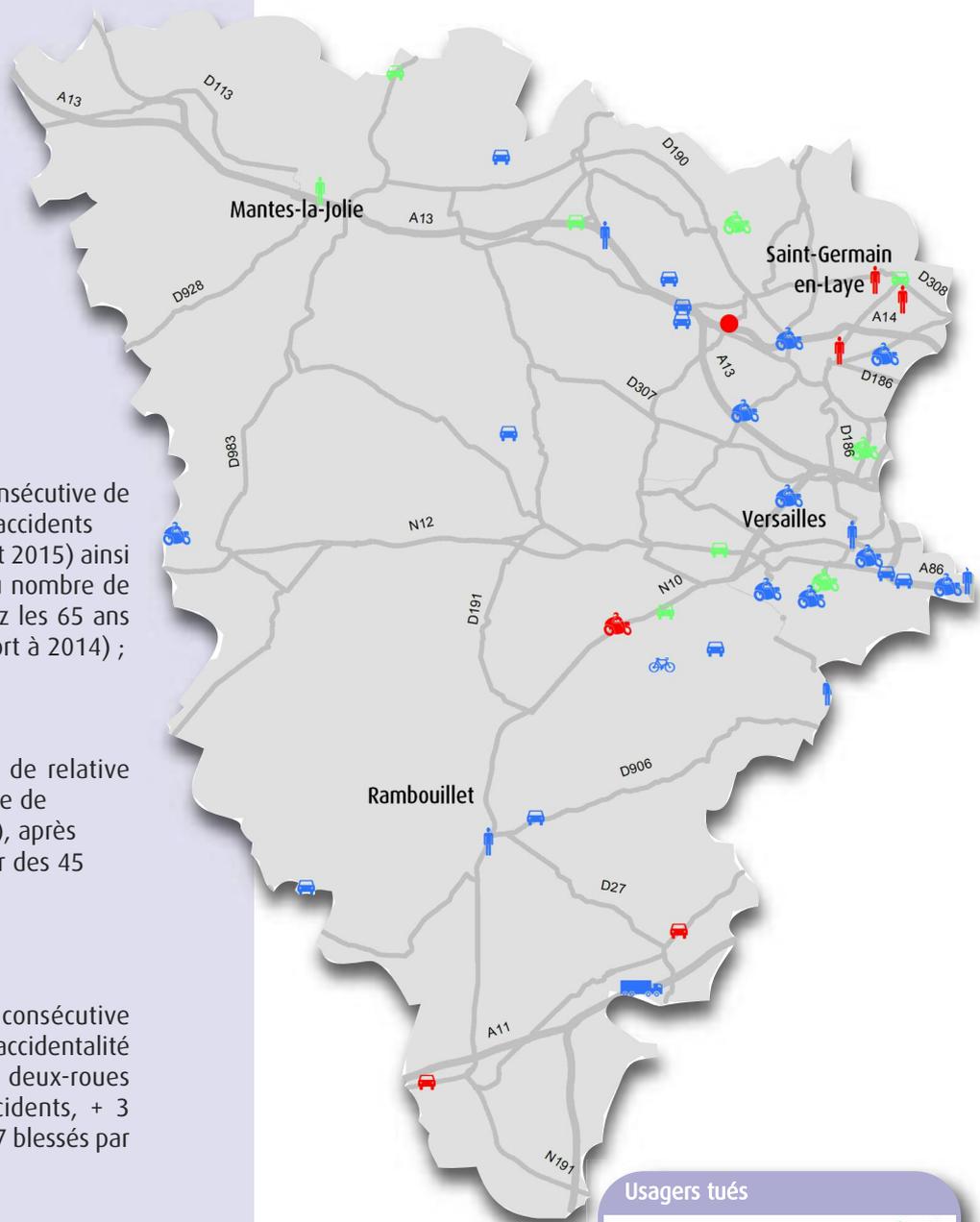
la huitième année consécutive de baisse du nombre d'accidents (- 42 % entre 2007 et 2015) ainsi que la diminution du nombre de personnes tuées chez les 65 ans et plus (- 4 par rapport à 2014) ;



une nouvelle année de relative stagnation du nombre de personnes tuées (42), après quatre années autour des 45 personnes tuées ;



la deuxième année consécutive de dégradation de l'accidentalité des utilisateurs de deux-roues motorisés (+ 35 accidents, + 3 personnes tuées, + 27 blessés par rapport à 2014).



Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	892	- 1,1 % ↓
Victimes		
Tués	42	- 10,6 % ↓
Blessés hospitalisés	462	- 9,8 % ↓
Blessés non hospitalisés	710	+ 3,6 % ↑
Total victimes	1 214	- 2,4 % ↓

* % d'évolution de l'année 2015 par rapport à 2014

Dans l'Essonne

2015 a été marquée par :



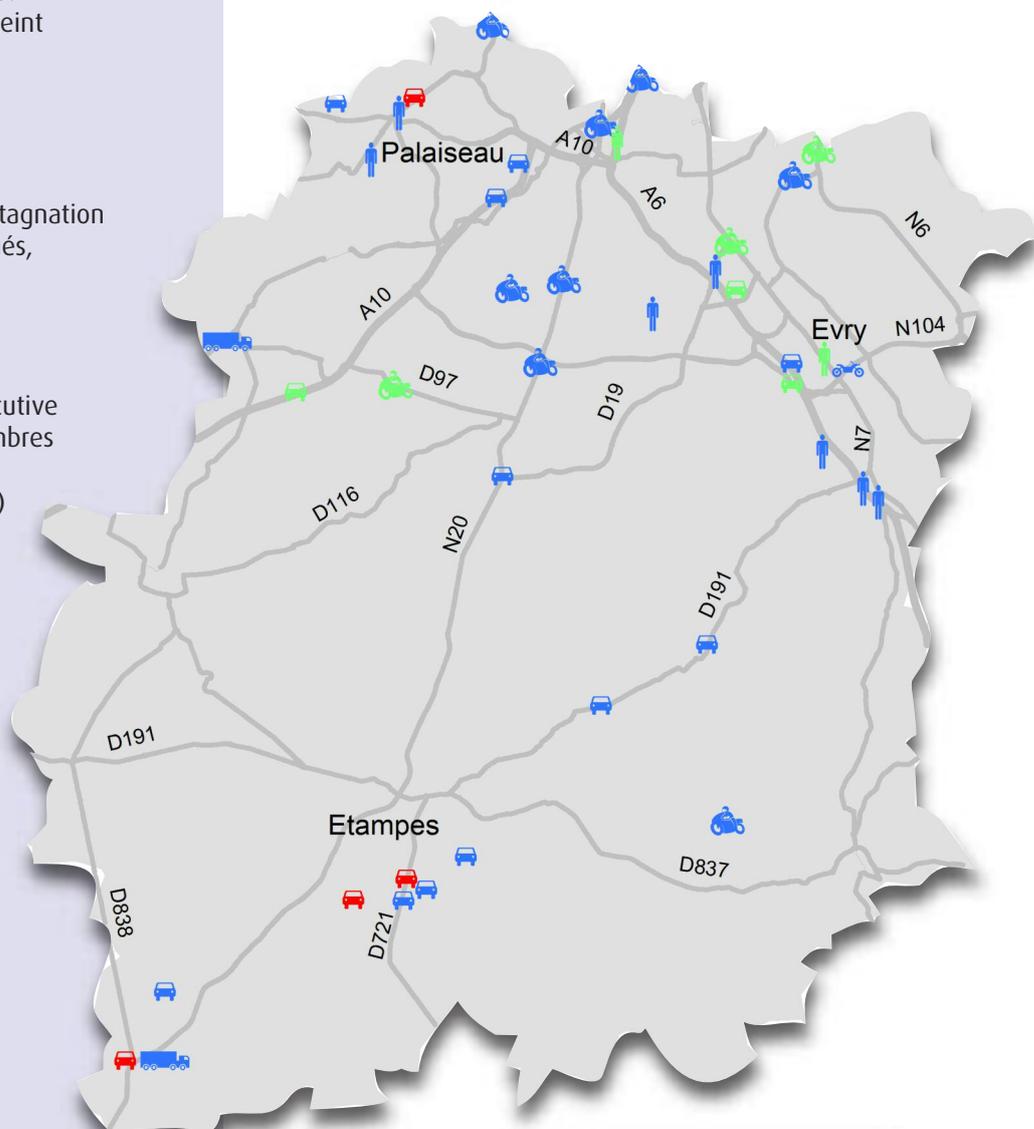
l'absence de cyclistes tués
(ce résultat ayant été atteint
pour la dernière fois
en 2009) ;



la quatrième année de stagnation
du nombre de piétons tués,
autour des 10 ;



la seconde année consécutive
d'augmentation des nombres
d'accidents (+ 194),
de personnes tuées (+ 8)
et de blessés (+ 254).



	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	1 547	+ 14,3 % ↗
Victimes		
Tués	41	+ 24,2 % ↗
Blessés hospitalisés	349	+ 1,5 % ↗
Blessés non hospitalisés	1 630	+ 18,0 % ↗
Total victimes	2 020	+ 14,9 % ↗

* % d'évolution de l'année 2015 par rapport à 2014

Usagers tués



< ou = 24 ans



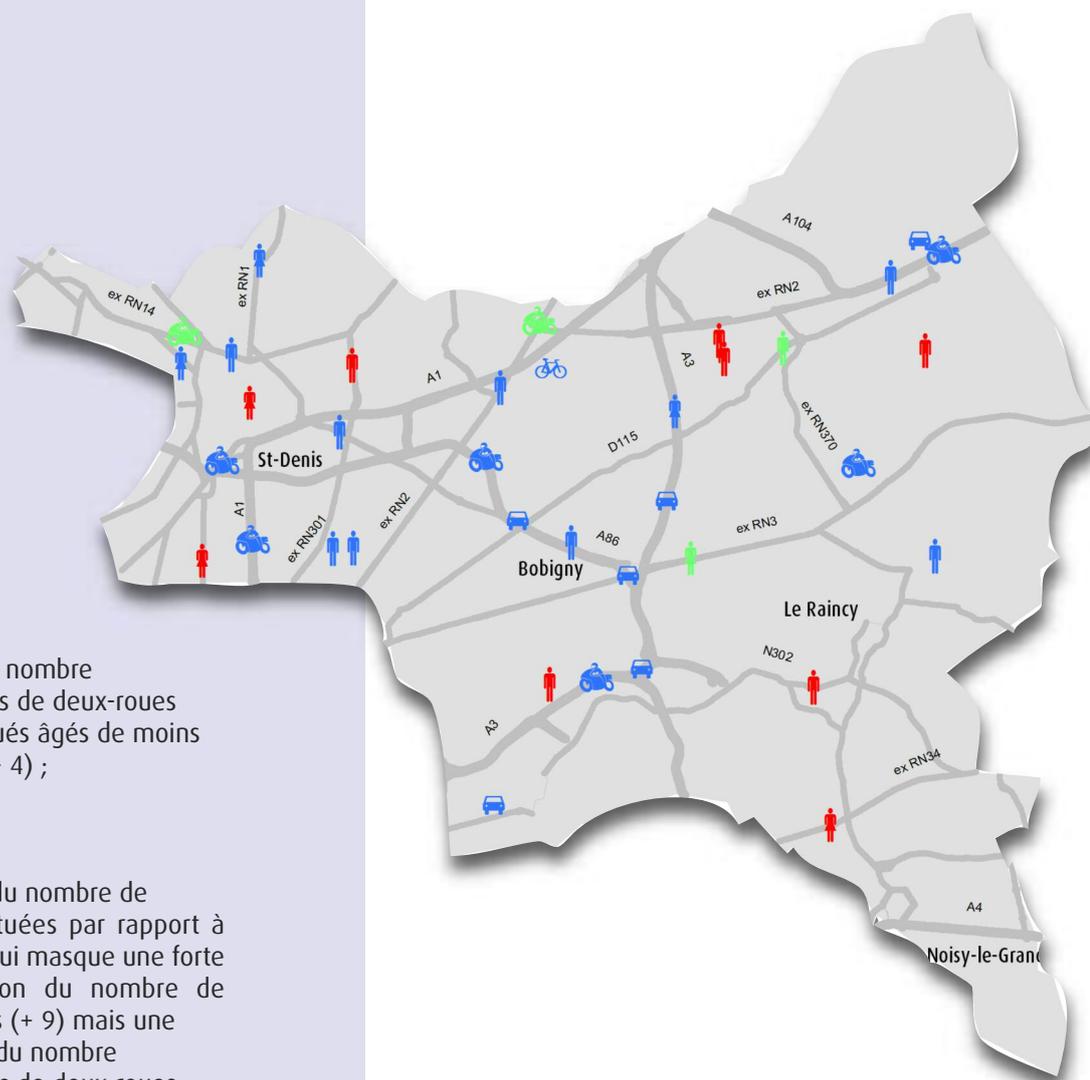
de 25 à 64 ans



> ou = 65 ans

En Seine-Saint-Denis

2015 a été marquée par :



la baisse du nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés tués âgés de moins de 24 ans (- 4) ;



la stabilité du nombre de personnes tuées par rapport à 2014 (37) qui masque une forte augmentation du nombre de piétons tués (+ 9) mais une diminution du nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés tués (- 9) ;



la très forte augmentation du nombre de piétons tués âgés entre 25 à 64 ans (+ 6).

Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



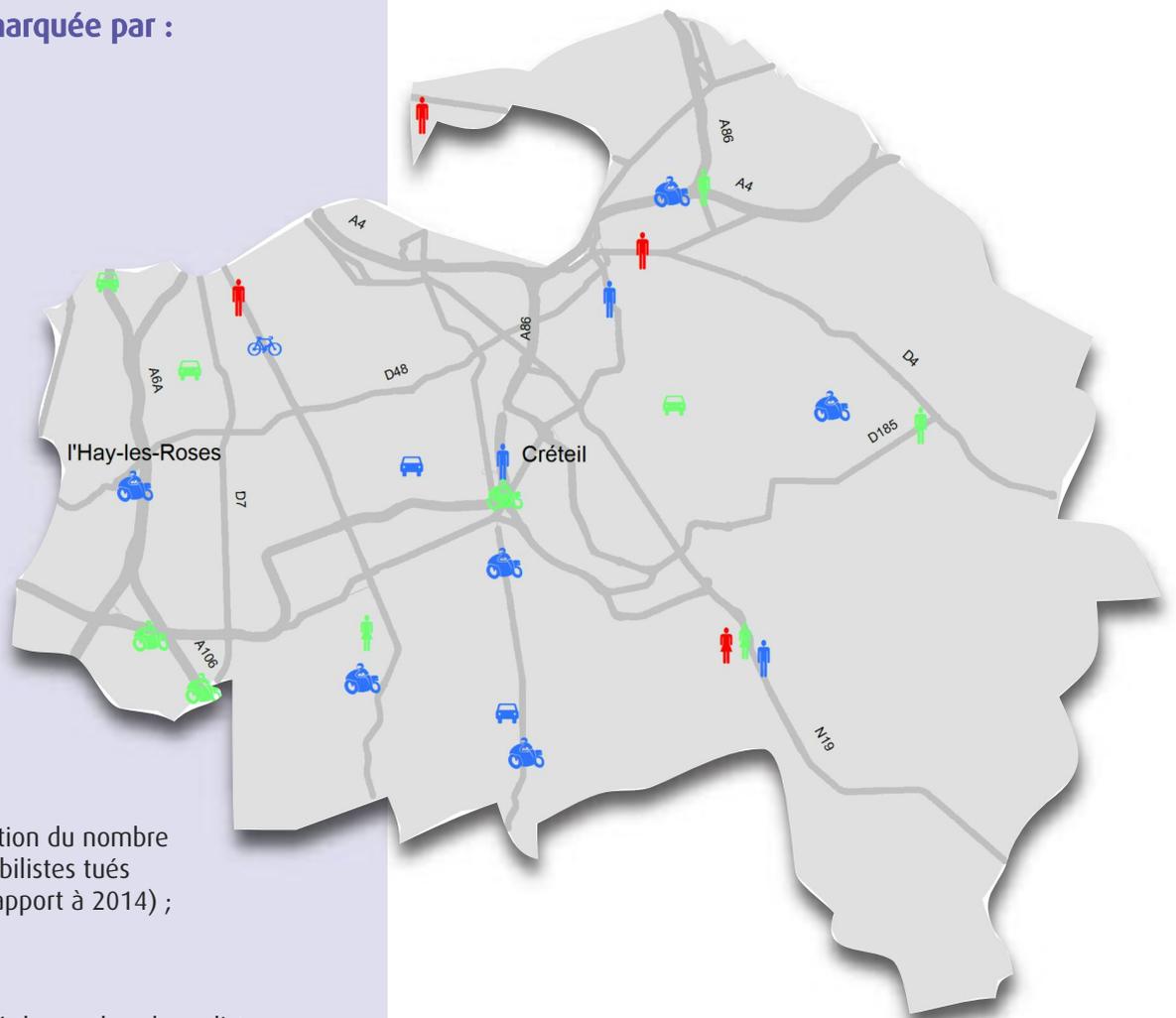
> ou = 65 ans

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 764	- 4,8 % ↘
Victimes		
Tués	37	0,0 %
Blessés hospitalisés	1 379	- 16,5 % ↘
Blessés non hospitalisés	1 995	+ 8,4 % ↗
Total victimes	3 411	- 3,3 % ↘

* % d'évolution de l'année 2015 par rapport à 2014

Dans le Val-de-Marne

2015 a été marquée par :



la diminution du nombre d'automobilistes tués (- 5 par rapport à 2014) ;



la stabilité du nombre de cyclistes et d'utilisateurs de deux-roues motorisés blessés ;



la deuxième année consécutive d'augmentation du nombre d'accidents (+ 143 dont + 105 pour ceux impliquant des utilisateurs de véhicules légers) et de personnes tuées (+ 1).

Usagers tués



< ou = 24 ans



de 25 à 64 ans



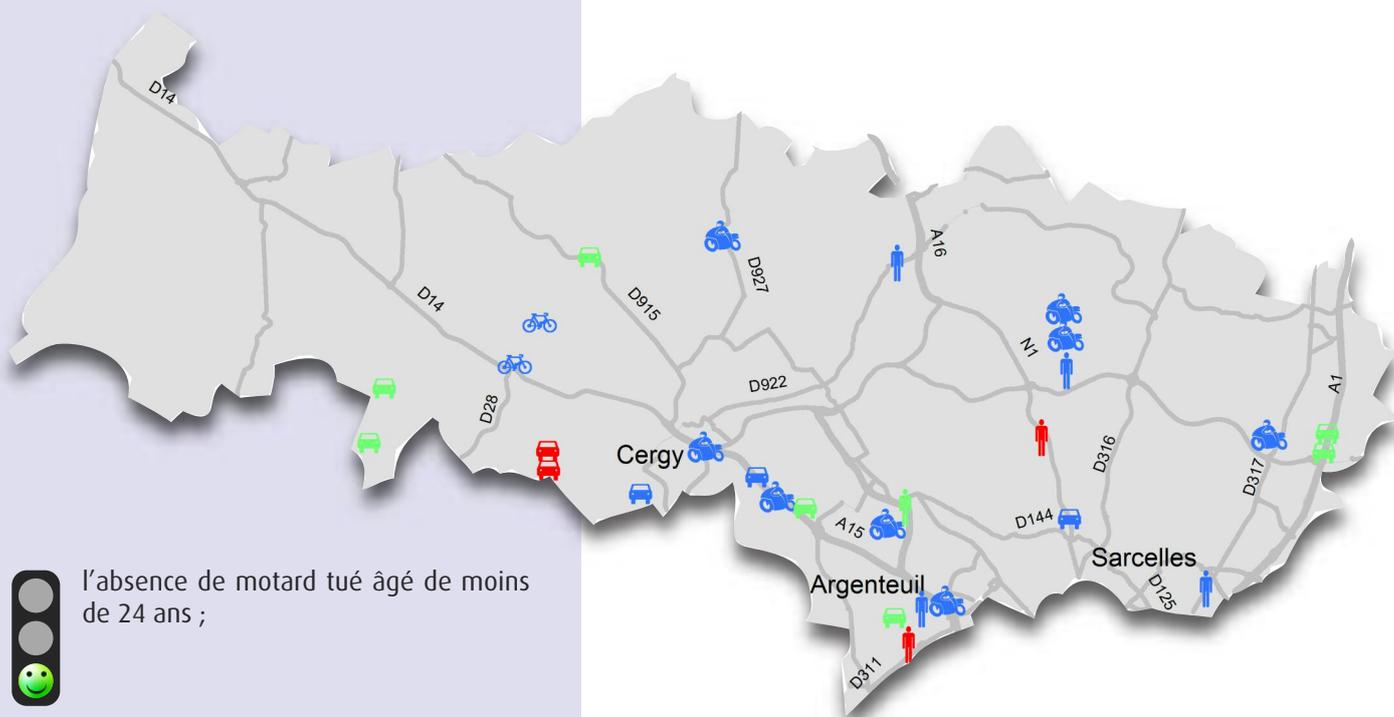
> ou = 65 ans

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	2 568	+ 5,9 % ↗
Victimes		
Tués	26	+ 4,0 % ↗
Blessés hospitalisés	675	+ 11,6 % ↗
Blessés non hospitalisés	2 384	+ 2,6 % ↗
Total victimes	3 085	+ 4,4 % ↗

* % d'évolution de l'année 2015 par rapport à 2014

Dans le Val-d'Oise

2015 a été marquée par :



l'absence de motard tué âgé de moins de 24 ans ;



la stagnation du nombre de personnes tués pour la quatrième année consécutive (autour des 29) ;



la seconde année consécutive d'augmentation du nombre d'accidents (+ 51 par rapport à 2014).

	Nombre	Evolution*
Accidents		
Accidents corporels	1 141	+ 4,7 % ↗
Victimes		
Tués	29	+ 11,5 % ↗
Blessés hospitalisés	458	- 11,1 % ↘
Blessés non hospitalisés	974	+ 16,4 % ↗
Total victimes	1 461	+ 6,0 % ↗

* % d'évolution de l'année 2015 par rapport à 2014

Usagers tués


 < ou = 24 ans


 de 25 à 64 ans


 > ou = 65 ans

Animation régionale 2015-2016

Une large mobilisation ...

Cette édition 2016 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 : Préfecture de Police de PARIS (DTPP -Pôle Sécurité Routière, DSPAP, DOPC), Préfectures de département, Parquets, coordinations sécurité routière et pôles d'appui départementaux, forces de l'ordre, pompiers de la BSPP et des SDIS, services académiques et départementaux de l'Education Nationale ;
- établissements d'enseignement et universités ;
- collectivités territoriales : Conseils Départementaux, communautés d'agglomérations ou de communes, communes ;
- organisations professionnelles : AFT, ASFA ;
- 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 : AFTRAL, AGIR, ANPAA, Association Avenir Santé, Association Marilou, Association Sud Île-de-France Secourisme, Automobile Club de l'Ouest, BASICS'PREV, CASIM, Cahiers de Route, Club Motocycliste de la Police Nationale, CER, Croix Rouge, FFMC, La Prévention Routière, LMDE, Protection Civile, Puissance maxi, WIMOOV ;
- associations de prévention : Association MAIF Prévention, AXA Prévention, MACIF Prévention, MMA, Association pour favoriser le Crédit et l'Épargne des fonctionnaires et agents des services publics (ACEF) ;
- entreprises : CEGELEC, Groupe ADP, MBDA, THALES, La Poste, EDF, RATP, SNCF, SNCF Réseaux, etc.

* Liste des acteurs non exhaustive.

... 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.



Une communication diversifiée

Un large panel d'outils de communication a de nouveau été utilisé pour cette édition 2016.

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 Direct Matin.



Vidéo Transilien

Pendant toute la durée de la Quinzaine, une vidéo sur les mauvaises habitudes sur la route a été diffusée sur les écrans des nouvelles rames Transilien.



Animation régionale 2015-2016

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.

**AUTOS-MOTOS - RESPECTONS-NOUS
CLIGNOTANTS = COMMUNICATION = SÉCURITÉ
LES CLIGNOTANTS - C'EST IMPORTANT
MOTOS EN INTER-FILES = PRUDENCE
PARTAGEONS LA ROUTE**

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 (Le Parisien, Direct Matin, Autoplus), régionale, locale (Le Parisien PARIS, Yvelines et Val-de-Marne, TV Fil 78, 94.citoyens.com, Essonne Info, Le Republicain) ou spécialisée (Le repaire des motards, Asso-scooter, Motomag, l'Officiel du cycle, Motoinfo, ANEA, Motocaradisiac, etc.).

... 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» ;
- sessions de formation continue de conducteurs novices ;
- restitution par voie numérique d'échanges scolaires internationaux sur la sécurité routière ;
- ateliers inter-générationnels juniors / seniors ;
- sensibilisation et formation au risque routier en milieu professionnel ;
- parcours sécurité routière, critériums jeunes conducteurs, rallyes piétons, opérations motards d'un jour, rallyes moto pédagogiques ;
- formation au permis AM ;
- 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 ;
- expositions itinérantes ;
- concours de dessins, représentations théâtrales, ciné-débats ;
- distribution de flyers ;



Le pôle régional d'appui "sécurité routière"

Sous l'autorité du Préfet de la région d'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).

En 2016, le pôle régional d'appui a assuré des sessions de formation les 21 janvier (IDSR 91), 28 janvier (IDSR 77), 2 février (IDSR 92), 17 juin (IDSR 93), 7 septembre (élus 93), 5 octobre (IDSR 78).

Le chargé de mission régional deux-roues motorisés a par ailleurs participé à plusieurs actions de sécurité routière le 15 octobre 2015 (village sécurité routière à Eurodisney), du 30 novembre au 5 décembre (stand DSCR au Salon du deux-roues motorisé), le 23 mars 2016 (village sécurité routière à la Préfecture de Seine-et-Marne), le 25 mars 2016 (stand sur l'aire de repos de Lisse avec la DDT 91), les 8 et 9 avril 2016 (relais Calmos au péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines), le 30 mai 2016 (action prévention du risque routier au siège de la DRIEA), le 21 juin 2016 (action sécurité routière avec la Préfecture de l'Essonne) et le 22 juillet 2016 (village sécurité routière sur le parking du Carrefour d'ETAMPES avec la DDT 91 et le Conseil Départemental de l'Essonne). L'ergovision comme des kakémonos "piétons" et "cyclistes", mutualisés au niveau régional, ont été utilisés à ces occasions, avec également des démonstrations de fonctionnement de gilets moto gonflables.

Focus sur les passages à niveau franciliens

L'Île-de-France compte 267 passages à niveau dits de « première catégorie » aux termes des dispositions de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau. On en dénombre 89 en Seine-et-Marne, 72 dans le Val-d'Oise, 53 dans les Yvelines, 47 dans l'Essonne, 3 dans les Hauts-de-Seine, 2 en Seine-Saint-Denis et 1 dans le Val-de-Marne.

Ces passages à niveau, automatiques, sont les plus courants et sont équipés, au minimum, d'une sonnerie ainsi que, pour chaque sens de circulation routière, de deux feux rouges clignotants implantés de part et d'autre de la chaussée et de deux, voire quatre, demi-barrières.

Depuis 2008, suite à l'accident de car survenu sur un passage à niveau à ALLINGES (Haute-Savoie), ils font l'objet d'un suivi particulier, en partenariat avec SNCF Réseau et les gestionnaires de voiries (conseils départementaux et/ou communes). Des inspections « partagées » entre les services de l'État et les acteurs précités, sont programmées tous les cinq ans et donnent lieu à l'établissement d'une grille d'inspection et, le cas échéant, à un programme d'amélioration. 176 inspections ont ainsi été réalisées en 2015.

Toutefois, les premiers acteurs de la sécurité des passages à niveau sont les usagers de la route. Contrairement aux idées reçues, la majorité des accidents aux passages à niveau concerne les trajets habituels et touche souvent les personnes résidant à proximité.

La routine engendre trop souvent une baisse de vigilance ou une prise de risque, qui peut se révéler fatale : non-respect de la signalisation, tentative de traversée en force ou en passage en chicane.

En cas de non-respect des règles de sécurité, vous risquez votre vie et celle des autres.

En 2015, 3 usagers de la route (2 piétons et 1 cycliste) sont décédés dans un accident à un passage à niveau. Un incident et deux accidents impliquant des véhicules lourds ont par ailleurs été recensés, heureusement sans conséquences humaines.



Ce Bilan Île-de-France 2015 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 : Sylvie PRUNIER, 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 de la publication : Isabelle DERVILLE.
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



**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