

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

**DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS  
DE SECURITE ROUTIERE  
DES HAUTS-DE-SEINE 2008-2012**



hauts de seine  
association  
des maires

**92**  
Conseil général des  
Hauts-de-Seine





*Le Document général d'orientations de sécurité routière (DGO) est un document de planification à cinq ans, établi à l'initiative du Préfet du département, en étroite collaboration avec le Conseil général et l'Association des maires.*

*Il identifie, à partir de l'étude de l'accidentologie, les principaux enjeux de sécurité qui guideront l'action locale jusqu'en 2012 et propose les orientations correspondantes. Il sera mis en œuvre au travers des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), documents annuels d'exécution.*

*Le DGO des Hauts-de-Seine pour la période 2008-2012 a été réalisé à partir d'un diagnostic de la situation de l'insécurité routière, enrichi des apports de tous les acteurs départementaux, services de l'Etat, collectivités territoriales, entreprises, associations et bénévoles.*

*Il a permis d'identifier deux enjeux principaux : les deux-roues motorisés et les usagers vulnérables (piétons, enfants et personnes âgées, cyclistes), un enjeu transversal (les jeunes) et plusieurs enjeux supplémentaires (le milieu professionnel, l'alcool et la drogue, la vitesse). La pertinence de ces enjeux sera régulièrement vérifiée, pour suivre l'évolution de l'accidentologie et retenir ainsi, chaque année, les actions locales les mieux adaptées à la situation.*

Le préfet  
des Hauts-de-Seine

Patrick STRZODA

Le président du Conseil général  
des Hauts-de-Seine

Patrick DEVEDJIAN

Le président de l'Association des  
maires des Hauts-de-Seine

Jacques GAUTIER

## Sommaire

Introduction.....	3
Le contexte .....	3
L'élaboration du document.....	3
La situation dans les Hauts-de-Seine .....	4
Présentation et généralités .....	4
L'évolution des accidents et des victimes sur 20 ans (1987-2006).....	4
Caractéristiques générales des accidents dans les Hauts-de-Seine.....	9
Les catégories d'impliqués .....	9
Les victimes par catégories d'usagers .....	9
L'âge des impliqués.....	11
L'âge des victimes par catégories d'usagers.....	11
L'âge des conducteurs par catégories d'usagers.....	13
L'ancienneté du permis de conduire des conducteurs (tous véhicules) .....	13
La répartition des accidents par nombre d'usagers impliqués.....	14
Les accidents avec un seul impliqué (sans tiers).....	14
La répartition géographique des accidents.....	15
La répartition des accidents par catégories de réseaux .....	15
Les lieux de concentration d'accidents.....	16
L'alcool, la drogue et la vitesse .....	17
Les accidents avec alcool .....	18
Les accidents avec produit stupéfiant .....	18
L'influence de la vitesse.....	18
Le milieu professionnel .....	19
Les enjeux de l'insécurité routière dans les Hauts-de-Seine .....	20
Les thèmes majeurs en 2002-2006.....	20
Les deux-roues motorisés .....	20
Les usagers vulnérables : piétons et cyclistes .....	20
Les jeunes.....	21
L'alcool et la drogue.....	22
Les accidents en milieu professionnel .....	22
La vitesse.....	22
Les enjeux 2008-2012 des Hauts-de-Seine .....	23
Les orientations d'actions .....	24
Vers les deux-roues motorisés .....	24
Vers les usagers vulnérables .....	24
Vers le milieu professionnel .....	25
Lutte contre l'alcool, les stupéfiants et la vitesse.....	25
Conclusion.....	26
Annexes .....	27
Annexe 1 : La consultation des acteurs.....	28
Annexe 2 : Le bilan du DGO 2004-2008 .....	37
Annexe 3 : Les données thématiques complémentaires .....	38
A3.1 - Les catégories d'impliqués.....	38
A3.2 - L'âge des impliqués.....	39
A3.3 - L'ancienneté du permis de conduire des conducteurs.....	40
A3.4 - La répartition des accidents par nombre d'usagers impliqués .....	41
A3.5 - Les piétons .....	42
A3.6 - Les vélos.....	49
A3.7 - Les cyclomoteurs.....	55
A3.8 - Les motocyclettes.....	63
Annexe 4 : le milieu professionnel .....	71
Annexe 5 : Les radars automatiques .....	72
Annexe 6 : Les cartes.....	73
Annexe 7 : Sources, définitions et abréviations.....	82

# Introduction

## Le contexte

Le Conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière du 21 décembre 2007 et le Comité interministériel de sécurité routière du 13 février 2008 ont fixé des objectifs ambitieux :

- réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007 ;
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool et le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation d'un deux-roues, et par trois le nombre de jeunes tués sur la route.

Dans ce contexte, le présent Document général d'orientations de sécurité (DGO) des Hauts-de-Seine, pour la période 2008 à 2012, définit les orientations d'actions de la politique locale à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

## L'élaboration du document

Le DGO est un document de planification à cinq ans, établi sur l'initiative du Préfet et ouvert à tous les acteurs de la sécurité routière des Hauts-de-Seine : services de l'Etat, collectivités territoriales, associations, entreprises, bénévoles, etc. Il définit et expose, dans le cadre d'une démarche partenariale, les axes prioritaires choisis pour la politique locale de sécurité routière. Outil politique de programmation, il est également un outil de mobilisation locale dans la lutte contre l'insécurité routière.

L'élaboration du DGO a commencé par l'analyse du bilan accidentologique, ce qui a permis d'identifier des cibles présentant une accidentologie significative d'un dysfonctionnement. A partir de ce diagnostic, les enjeux définis sur le plan national (alcool, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés) ont pu être précisés pour le département des Hauts-de-Seine, puis finement étudiés pour proposer des orientations d'actions.

Le DGO est un document d'orientation. Il est ensuite décliné en Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), établis annuellement, qui concrétisent sur le terrain la politique locale de sécurité routière définie dans le DGO.

Tout au long de l'élaboration du DGO 2008-2012, le souci a été d'impliquer les multiples acteurs locaux de la sécurité routière. Pour ce faire, une méthodologie basée sur l'échange d'informations et de points de vue a été choisie. Dans un premier temps, un questionnaire accompagné des données majeures du bilan accidentologique a été envoyé aux acteurs identifiés (environ quatre-vingt). Les nombreux retours ont permis de confirmer, par les observations de terrain rapportées, les premières conclusions de l'analyse du bilan. Dans un second temps, quelques entretiens ont permis de préciser certains points.

*Nota : le bilan synthétique du DGO 2004-2008 est présenté en annexe, ainsi que tous les développements des points évoqués, les tableaux de données, les abréviations et sigles utilisés, etc.*

*Sauf mention contraire, toutes les données présentées portent sur la période 2002-2006.*

*Les données complètes sont présentées en annexe. Les noms suivis d'un astérisque (\*) sont définis en annexe.*

# La situation dans les Hauts-de-Seine

## Présentation et généralités

Le département des Hauts-de-Seine, qui compte 1 532 000 habitants (estimation au 1<sup>er</sup> janvier 2006) pour une superficie de 176 km<sup>2</sup>, est le plus densément peuplé de France, après Paris.

Sur les 96 départements métropolitains français, le département des Hauts-de-Seine est, pour la période 2003-2007 :

- le 5<sup>ème</sup> en nombre d'habitants,
- le 6<sup>ème</sup> en nombre d'accidents corporels de la circulation routière,
- le 77<sup>ème</sup> en nombre de tués sur la route.

## L'évolution des accidents et des victimes sur 20 ans (1987-2006)

Sur vingt ans, le nombre d'accidents oscille entre 3 771 et 2 362 par an, avec une tendance générale à la baisse, malgré des périodes pendant lesquelles la situation se détériore. L'évolution est semblable pour le nombre de tués et le nombre de victimes.

Il convient cependant de remarquer que, sur les deux dernières années (2005-2006), il n'y a plus d'amélioration significative de la situation et que, notamment du point de vue du nombre de piétons tués, la situation s'est aggravée. Cette stagnation s'est confirmée en 2007 et au début 2008, avec également une augmentation notable du nombre de morts en deux-roues motorisés.

Sur une longue période, la décroissance du nombre d'accidents et de victimes est d'autant plus importante que le trafic n'a cessé d'augmenter. La tendance est européenne, et les causes sont multiples sans qu'il soit toujours possible de les départager : amélioration de la sécurité passive et active des véhicules, amélioration de la conception des infrastructures routières, évolution et application plus stricte du code de la route, évolution des comportements des usagers, etc.

On peut toutefois faire les observations suivantes :

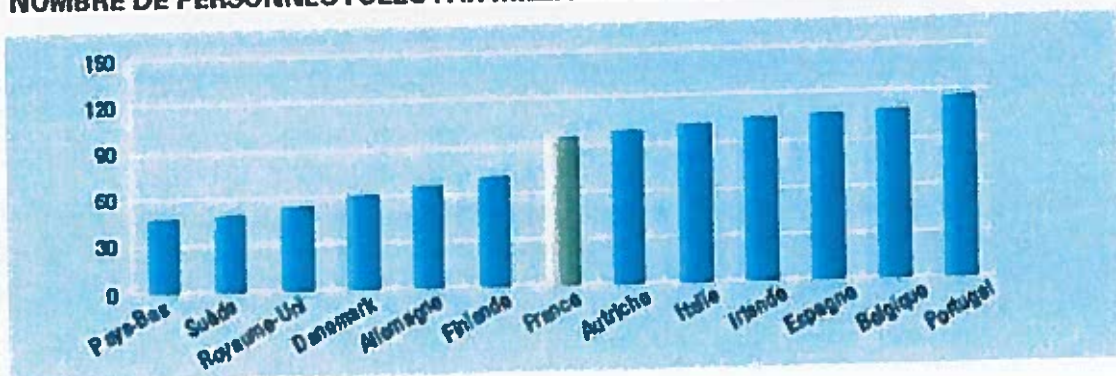
- La période 1997-1999, qui avait vu une reprise de l'accroissement du nombre des accidents, a été suivie d'une diminution symétrique entre 2000 et 2002. Depuis 2002, la baisse du nombre des accidents s'est nettement ralentie et s'inscrit désormais sur une courbe voisine de la tendance de long terme. Comme partout en Europe, les progrès sont de moins en moins importants, ce qui traduit le fait qu'après les progrès significatifs issus de la prise de conscience généralisée des dangers de la route dans les années 1970 et 1980, il devient de plus en plus difficile d'obtenir de nouvelles améliorations sans changement radical de système technique.
- Les trois grandes possibilités d'intervention pour améliorer la sécurité routière (amélioration du réseau routier, des véhicules et du comportement des usagers) ne sont certes pas épuisées, mais on voit clairement apparaître de nouveaux paramètres, externes au système actuel de transports routiers, et qui vont considérablement le faire évoluer : nouvel équilibre des ressources en matières premières, avec notamment une hausse du prix des carburants, prise en compte de dimensions écologiques dans l'ensemble des activités humaines, restructuration du tissu urbain pour réduire les trajets domicile-travail, refonte des systèmes de transport avec l'extension des transports en commun, apparition de nouveaux modèles de comportement des individus se traduisant par l'utilisation moindre de véhicules rapides, l'apparition de véhicules de location en libre-service (vélo et, bientôt, voiture), la réduction de la consommation d'alcool, etc.



- Sur les vingt dernières années, l'amélioration de l'indicateur « indice de gravité \* » avait tout d'abord été significative, malgré une « année noire » en 1993 et la forte perturbation liée au changement du mode de décompte des victimes, depuis le 1er janvier 2005. Mais, en excluant l'année 2004, considérée comme exceptionnellement favorable tout comme 1993 avait été une année noire, et en éliminant la transition 2004-2005, on constate aujourd'hui que l'indice n'est plus clairement orienté à la baisse, et semble traduire une dégradation de la situation, malgré la diminution du nombre des accidents.

- Avec 21 tués par million d'habitants en 2006, les Hauts-de-Seine enregistrent le taux de mortalité sur la route, par rapport à la population, le plus bas de France. Ce taux est particulièrement bas, y compris quand on le compare au niveau européen :

#### NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS EN 2005



Source : ONISR

- Mais l'indicateur nombre de *nombre de victimes / population* ne prend pas en compte l'intensité des déplacements. L'indicateur *nombre de victimes / distances parcourues* est donc plus adéquat.

Or, il est extrêmement difficile d'évaluer le nombre de kilomètres parcourus dans un département, car le territoire, trop peu étendu, ne permet pas de croiser des informations de sources différentes (achats de carburant, enquêtes sur le comportement des ménages, etc.). Des ordres de grandeur peuvent néanmoins être obtenus à partir de sources complémentaires telles que les statistiques nationales de l'INSEE ou les études locales de circulation et de trafic.

Les enquêtes de l'INSEE indiquent que 4 millions de trajets routiers sont effectués chaque jour dans les Hauts-de-Seine. Ils se répartissent en 0,9 million de trajets en transports en commun routiers, 2 millions en automobile et 1,1 million en deux-roues, poids lourds, etc. La longueur moyenne d'un trajet est estimée à 7 km.

Ces données correspondent donc à environ 10 milliards de kilomètres parcourus chaque année,<sup>2</sup> ce qui représente de 3,1 à 4,5 tués par milliard de kilomètres parcourus, selon les années.

Un calcul peut également être effectué à partir des mesures de trafics, qui indiquent que 4,18 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année par les VL\*, TC\* et PL\* (les appareillages installés ne permettent pas techniquement de compter les deux-roues) sur les réseaux non communaux des Hauts-de-Seine ; le nombre de tués est donc alors de 5,75 tués par milliard de kilomètres parcourus sur ces mêmes réseaux. Ces chiffres peuvent sembler faibles, tant par rapport aux données nationales (entre 6 et 7 tués par milliard de km parcourus) qu'aux données européennes : les pays les moins accidentogènes (Suède, Pays-Bas, Royaume Uni) se situent tous au-dessus de 5 tués par milliard de km parcourus.

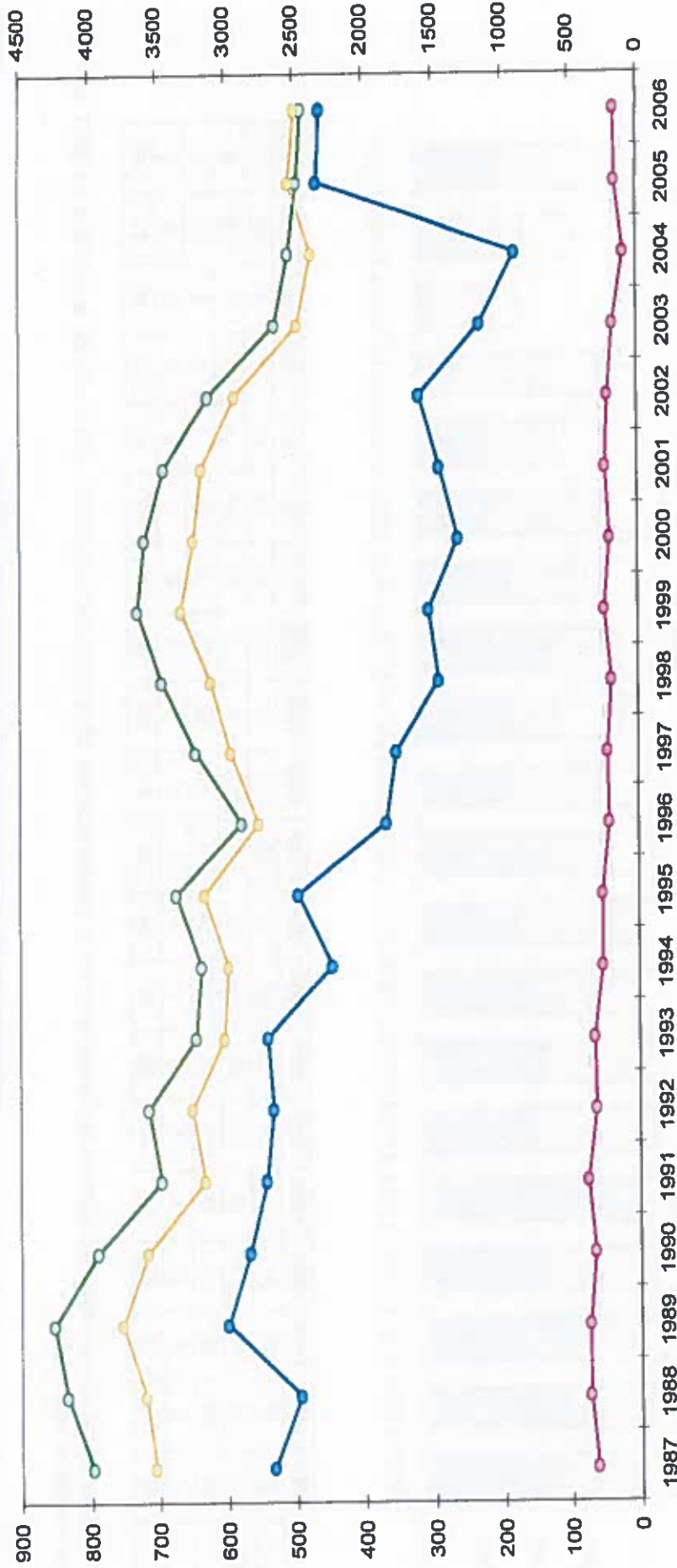
Le caractère majoritairement urbain du département est ici un facteur prépondérant, que révèle clairement la comparaison départementale de la proportion des accidents graves : Paris et les Hauts-de-Seine comptent respectivement 9,9% et 18,4% d'accidents graves sur la période 2005-2007 ; ils se situent en dessous de la moyenne nationale, qui atteint 36%, et des départements aux proportions les plus fortes (jusqu'à 89% dans le Cantal), qui sont caractérisés par de faibles densités de population.

Le faible nombre de tués sur les routes dans les Hauts-de-Seine s'explique donc d'abord par le fait que ce département est très majoritairement constitué d'une zone urbaine dense, dans laquelle, comme les études le montrent, les vitesses de circulation sont relativement basses et les parcours moyens sont plus courts.

L'évolution sur vingt ans est présentée sur les deux tableaux ci-après.



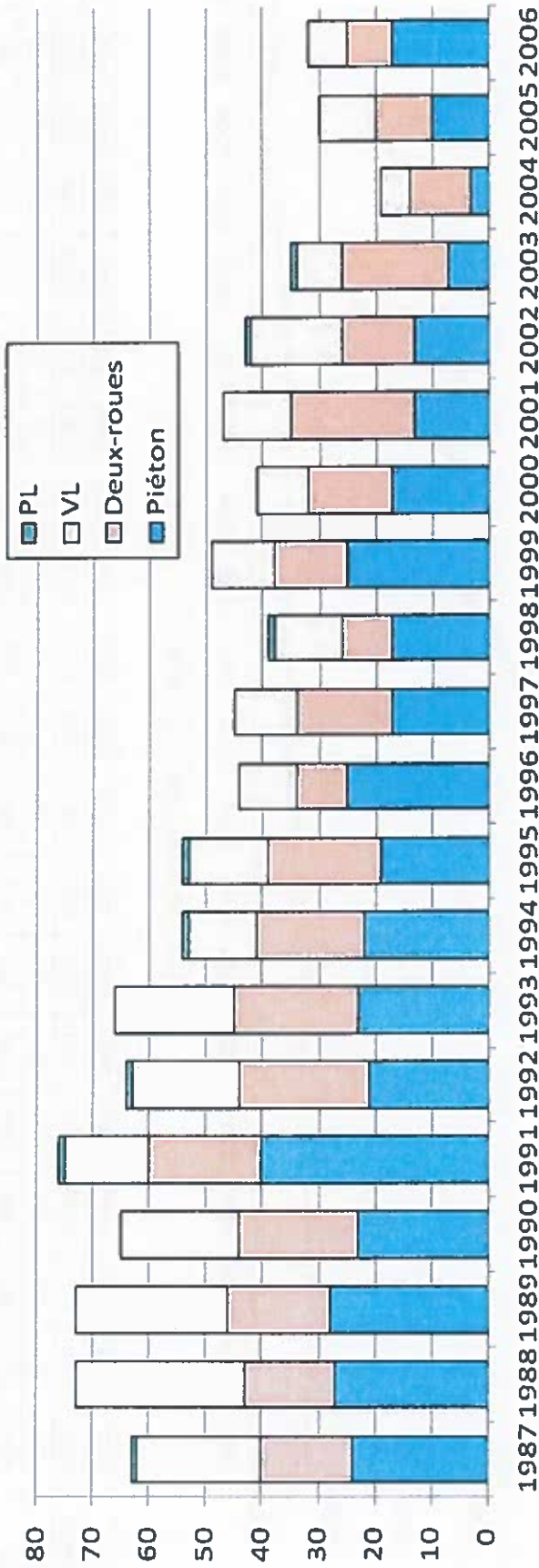
Evolution des accidents et des victimes sur 20 ans



—●— TUES —●— BH —●— BNH —●— ACCIDENTS

Année	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Accidents	3531	3606	3771	3588	3166	3261	3019	2985	3162	2759	2970	3108	3329	3233	3176	2925	2466	2362	2523	2482
Tués	63	73	73	65	76	64	66	54	54	44	45	39	49	41	47	43	35	19	30	32
BH	533	493	601	568	543	532	540	445	496	367	353	291	307	264	289	319	231	179	464	461
BNH	3986	4168	4263	3942	3482	3572	3229	3182	3373	2882	3221	3469	3648	3592	3447	3125	2633	2525	2464	2436
Gravité	16,9%	15,7%	17,9%	17,6%	19,6%	18,3%	20,1%	16,7%	17,4%	14,9%	13,4%	10,6%	10,7%	9,4%	10,6%	12,4%	10,8%	8,4%	19,6%	19,9%

### Evolution des tués par catégories d'usagers sur 20 ans



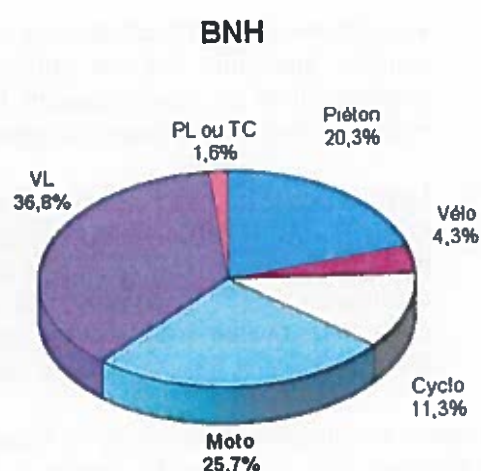
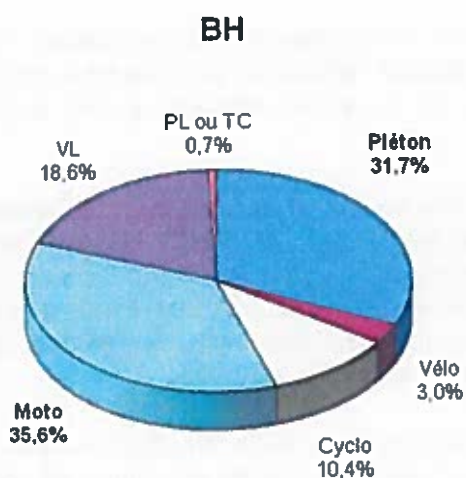
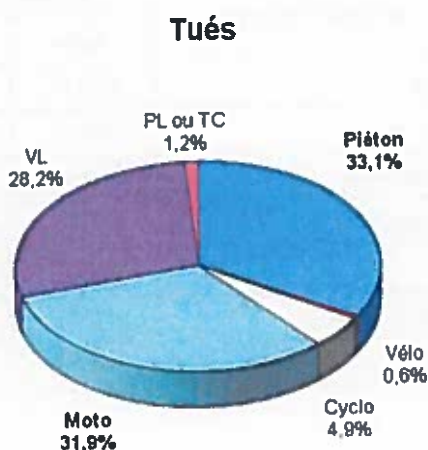
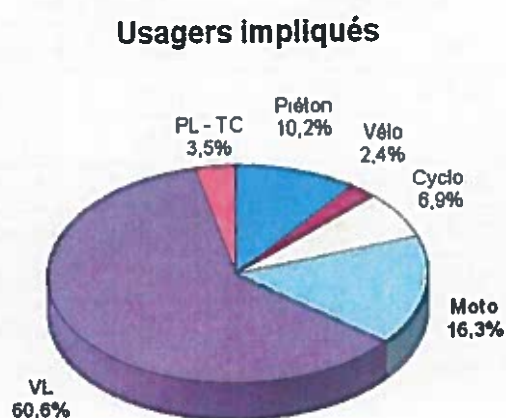
On note l'accroissement très important du nombre de piétons tués sur les années récentes. Un phénomène comparable est en train de se produire, en 2007 et 2008, pour les tués en deux-roues.

## Caractéristiques générales des accidents dans les Hauts-de-Seine

L'étude a été réalisée à partir de la base de données-accidents des Hauts-de-Seine, sur 5 ans, de 2002 à 2006. Cette base décrit 12 823 accidents dont 149 accidents mortels, 1 559 accidents avec blessés graves ou hospitalisés et 11 115 accidents légers. Ces accidents ont provoqué 163 tués, 1 675 blessés graves ou hospitalisés (BH\*) et 13 238 blessés légers ou non-hospitalisés (BNH\*).

### Les catégories d'impliqués

#### Les victimes par catégories d'usagers



Catégorie d'usagers	Tués	BH	BNH	Total victimes	Vict. graves (tués + BH)	Total impliqués
Piéton	54	531	2 688	3 273	585	2 895
Vélo	1	51	564	616	52	689
Cyclomoteur	8	174	1 497	1 679	182	1 959
Motocyclette	52	596	3 401	4 049	648	4 606
VL	46	312	4 877	5 235	358	17 151
PL ou TC	2	11	211	224	13	981
Total	163	1 675	13 238	15 076	1 838	28 281

Ces données font apparaître la vulnérabilité de chaque catégorie d'usagers :

Les usagers de VL, qui représentent une très large majorité des usagers, ne sont pas les victimes les plus graves. Au contraire, les piétons et les motocyclistes sont sur-représentés parmi les victimes : ils comptent chacun pour un tiers ou plus des tués et des BH, alors qu'ils ne représentent qu'un quart des usagers.

Comparaison par rapport aux chiffres nationaux et régionaux :

Catégorie d'usager	Hauts-de-Seine		Ile-de-France		France entière	
	tués	victimes	tués	victimes	tués	victimes
Piéton	33,1 %	21,7 %	20,8 %	19,0 %	11,3 %	12,6 %
Vélo	0,6 %	4,1 %	3,0 %	4,1 %	3,4 %	4,1 %
Cyclomoteur	4,9 %	11,1 %	4,6 %	11,1 %	6,3 %	13,4 %
Motocyclette	31,9 %	26,9 %	25,4 %	24,1 %	15,4 %	15,0 %
VL	28,2 %	34,7 %	44,9 %	40,0 %	61,6 %	53,1 %
PL ou TC	1,2 %	1,5 %	1,4 %	1,7 %	2,1 %	1,8 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Deux types d'usagers ressortent particulièrement de cette comparaison :

- Les piétons, qui représentent à eux seuls un tiers des tués et presque 22% des victimes. Il peut sembler inévitable que ces chiffres soient largement supérieurs aux données nationales puisque, dans un environnement très urbanisé, les personnes circulant à pied sont plus nombreuses que dans un environnement rural.
- Les motocyclistes, qui constituent près du tiers des tués et plus du quart des victimes. Là encore, ce sont des chiffres supérieurs aux données nationales ou régionales, bien que dans des proportions différentes. Il se peut que la différence par rapport à l'ensemble national réside notamment dans le nombre de deux-roues motorisés en circulation ; utilisés comme alternative à la voiture et aux embouteillages quotidiens bien connus des franciliens, ces véhicules ont en effet vu leur parc s'accroître dans les environnements densément urbanisés.

Ces écarts aux moyennes nationale ou régionale, indépendamment de toute hypothèse avancée pour les expliquer, font apparaître les piétons et les deux-roues motorisés comme des enjeux de sécurité routière pour les Hauts-de-Seine.

Voir en annexe les cartes « Proportions des accidents de piétons dans les lieux de concentration », « Proportions des accidents de piétons », « Proportions des accidents de deux-roues dans les lieux de concentration » et « Proportions des accidents de deux-roues ».

## L'âge des impliqués

Voir le tableau complet en annexe 3.2.

### L'âge des victimes par catégories d'usagers

Si l'on compare l'implication des différentes classes d'âge dans les accidents, par rapport à la place qu'elles tiennent dans la population totale, la sur ou sous-représentation de chacune apparaît clairement :

- les 0-13 ans représentent 17,4% de la population, mais plus de 20% des usagers impliqués dans un accident de la circulation et 3% des tués : ils sont **sur-impliqués dans les accidents, mais peu présents parmi les victimes les plus graves.**
- les 18-24 ans comptent pour 8,7% de la population, mais pour 6,5% des impliqués et 20,2% des tués ; à l'inverse des plus jeunes, ils sont **relativement sous-représentés parmi les impliqués, mais les accidents leur sont plus souvent fatals.**
- les 60 ans et plus représentent 17,2% de la population, 34,4% des usagers impliqués et 27% des tués : ils sont **sur-représentés dans les accidents, comme parmi les victimes.**

Remarque : les 18-24 ans déplorent, à une unité près, le même nombre de tués entre 2002 et 2006 qu'entre 1998 et 2002 (respectivement 33 et 34). Cette impression d'une stagnation relative est cependant à évaluer à la lumière de l'évolution de l'ensemble de la population de cet âge entre les deux périodes (recensements de 1999 et 2005) : les 18-24 ans représentent 4,5% de la population du département en 2005, contre 4,3% en 1999 ; par contre, de 15,4% du total des tués en 1998-2004, ils sont passés à 20,2% en 2002-2006. On peut donc considérer que le problème des jeunes de 18-24 ans tués dans un accident s'est aggravé, puisque la croissance des tués de cet âge est plus importante que la croissance totale de cette population.

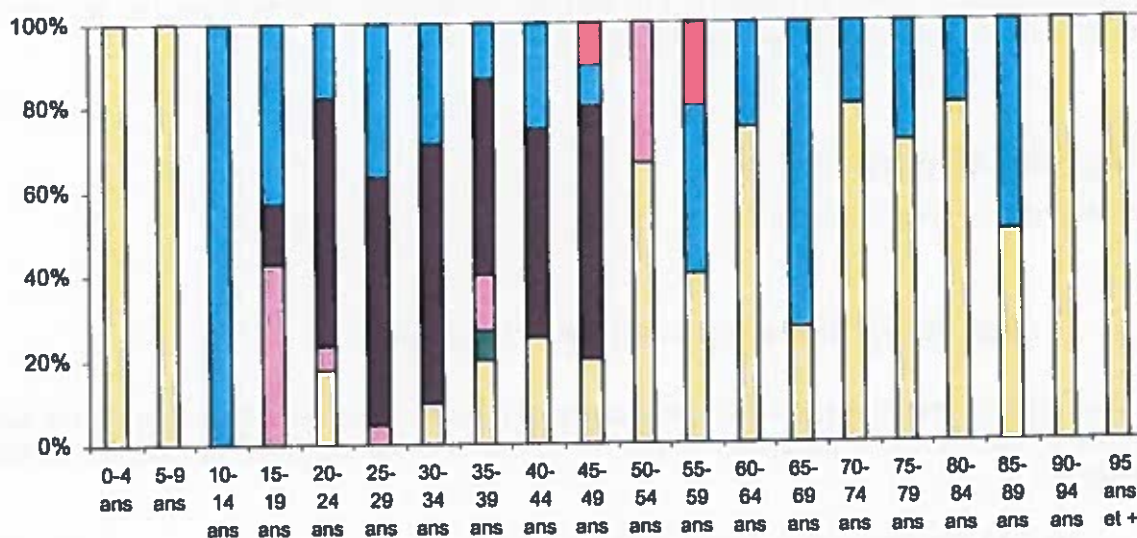
Les tableaux ci-après représentent les répartitions de victimes par âges et par catégories<sup>1</sup> :

- les victimes piétonnes sont très présentes dans les âges les plus jeunes et les plus avancés ; cela se vérifie particulièrement dans le cas des tués .
- les victimes en motocyclette sont les plus nombreuses entre 25 et 49 ans, tant parmi les tués que parmi les blessés.
- dans le cas des cyclomoteurs, l'âge des victimes est en général plus faible : les 15-19 ans sont en effet les plus concernés.
- la répartition par âge des victimes circulant à bicyclette montre que les enfants ne sont pas les seuls concernés : cette catégorie d'usagers reste visible jusque dans des classes d'âge avancé.

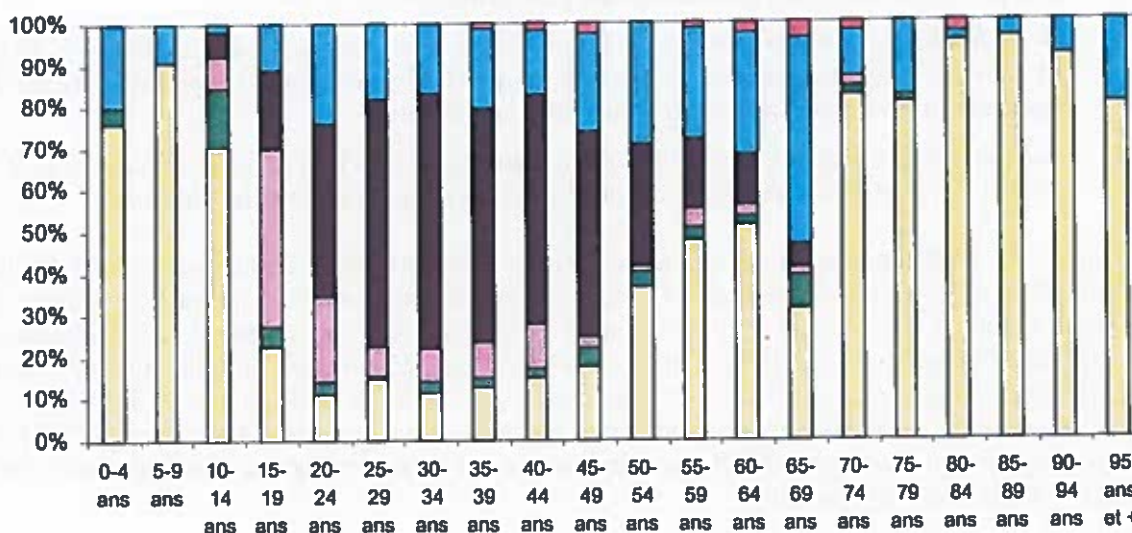
<sup>1</sup> Nota : attention toutefois aux biais visuels : chez les victimes tuées, la classe d'âge des 10-14 ans ne fait apparaître que des VL, mais il n'y a eu en fait qu'un seul tué de cet âge en 2002-2006 ; il se trouve qu'il circulait en VL



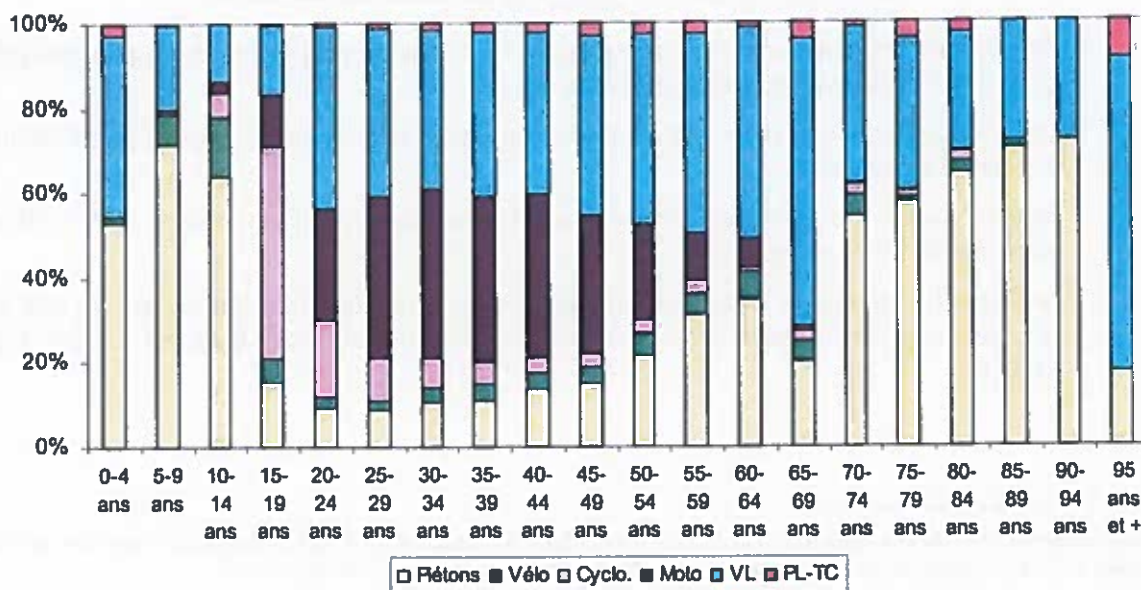
Répartition des tués par âge et par catégories d'utilisateur



Répartition des BH par âge et par catégories d'utilisateur



Répartition des BNH par âge et par catégories d'utilisateur





## L'âge des conducteurs par catégories d'usagers

Les cyclistes impliqués dans un accident corporel sont souvent des enfants ou des jeunes n'ayant peut-être pas encore leur permis de conduire (10-19 ans), mais pas uniquement : des adultes (30-34 ans notamment) sont également présents ; peut-être les témoins d'une nouvelle tendance comportementale : on peut émettre l'hypothèse qu'ils utilisent la bicyclette comme moyen de transport alternatif aux transports individuels motorisés, et palliant le manque de transports en commun.

Parmi les conducteurs de motocyclette ou de VL, si la présence des jeunes de 20-24 ans est notable, les plus impliqués dans les accidents sont les 25 à 34 ans.

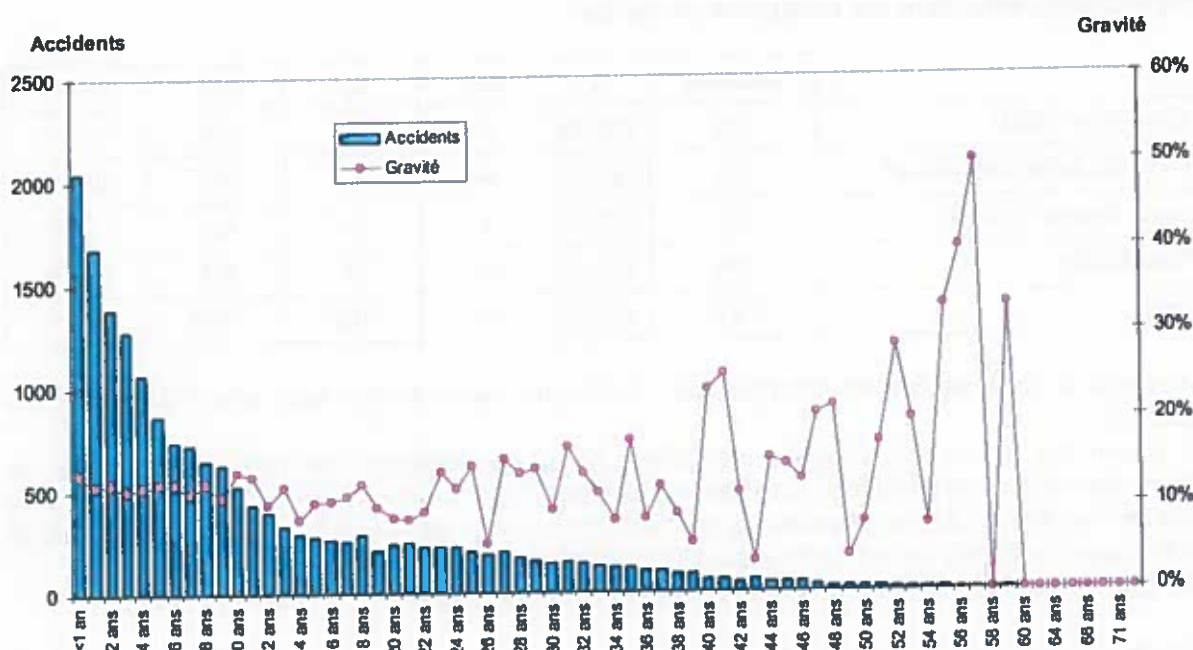
Indépendamment de la catégorie de véhicule, passés les 25 ou 30 ans, le nombre de conducteurs impliqués diminue progressivement avec l'âge. Seuls les 65-69 ans marquent presque toujours un petit pic : cela pourrait s'expliquer par le fait que cet âge correspond à une période de la vie où l'on se sent encore physiquement capable de se déplacer par ses propres moyens, mais où la vigilance et les réflexes commencent à s'altérer. Ce constat pose la question de la remise en cause, à intervalles réguliers, du permis de conduire pour les conducteurs âgés, mais aussi celle de mesures d'éducation de masse pour améliorer la cohabitation sur l'espace public.

## L'ancienneté du permis de conduire des conducteurs (tous véhicules)

Voir le tableau complet en annexe 3.3.

Les conducteurs ayant leur permis de conduire depuis deux ans ou moins sont sur-impliqués dans les accidents : ils représentent 28,7% des conducteurs impliqués, mais 42,6% de l'ensemble des accidents renseignés, 45% des accidents mortels et 43% des accidents graves.

Répartition détaillée des accidents selon l'ancienneté du permis de conduire des conducteurs



## La répartition des accidents par nombre d'usagers impliqués

Voir le tableau complet en annexe 3.4.

Les accidents les plus fréquents (57%) sont ceux impliquant 2 véhicules ; ce sont également ceux dont le taux de gravité est le plus bas (11,5%).

Les accidents de piétons, avec un ou plusieurs véhicules, représentent 25% des accidents et ont le plus fort taux de gravité (19,1%).

### Les accidents avec un seul impliqué (sans tiers)

En 5 ans, 1 381 accidents sans tiers se sont produits, représentant 10,7% des 12 823 accidents.

#### La gravité des accidents sans tiers

	Vélo	Cyclo	Moto	VL	PL	TC	Ensemble
Accidents avec un seul...	19	128	363	842	26	3	1 381
Tués dans accident à un seul véhicule	0	4	16	31	2	0	53
Ensemble des tués	1	8	52	46	2	0	109
% des tués	0 %	50 %	30,8 %	67,4 %	100,0 %	0 %	48,6 %

Le pourcentage de tués dans ces accidents varie selon les catégories de véhicules concernées : 1/3 pour les 2RM, 67,4% pour les VL. Il est à noter que les tués dans les accidents sans tiers représentent près de 50% du total des tués dans le département.

#### Les accidents sans tiers par catégories de réseau

	Accidents	%	Tués	BH	BNH	Gravité
Autoroutes et VRU	509	36,9 %	12	74	496	15,5 %
RN et RD grande circulation*	351	25,5 %	24	61	341	20,8 %
Autres départementales*	261	18,9 %	5	28	281	12,3 %
Communales	258	18,7 %	12	39	244	17,1 %
Total	1 379	100 %	53	202	1 362	16,5 %

Le réseau de voies rapides est sur-représenté : 36,9% des accidents sans tiers, pour 9% du total des accidents.

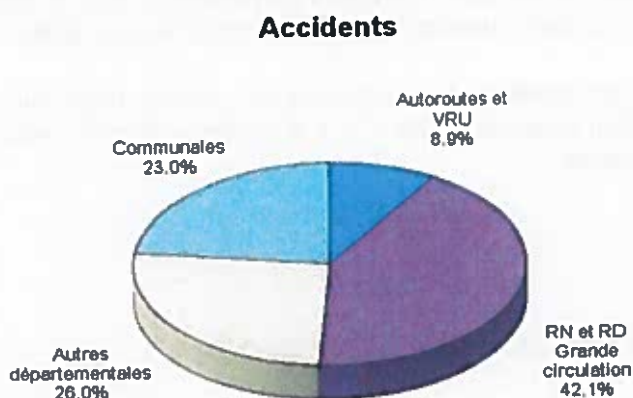
Le réseau des RN et RD à grande circulation, s'il ne se démarque pas particulièrement par sa représentation dans les accidents sans tiers (« seulement » 25,5% des accidents sans tiers pour 42% du total des accidents), montre cependant la gravité la plus élevée : plus de 20%, contre une moyenne de 16,5% pour l'ensemble des accidents sans tiers et 13,3% pour tous les accidents.

Les deux-roues (2RM et vélos) sont légèrement sur-représentés dans les accidents sans tiers.

Plus de 63% des accidents sans tiers surviennent en section courante, hors intersection ; et plus de 72% contre un obstacle fixe.

# La répartition géographique des accidents

## La répartition des accidents par catégories de réseaux



Type de voie	Accidents	%	Tués	BH	BNH	Gravité
Autoroutes et VRU	1 136	8,9 %	25	206	1 186	20,0 %
RN et RD grande circulation *	5 397	42,1 %	80	699	5 659	14,4 %
Autres départementales	3 335	26,0 %	26	433	3 420	13,9 %
Communes	2 955	23,0 %	32	337	2 974	12,5 %
<b>Total</b>	<b>12 823</b>	<b>100 %</b>	<b>163</b>	<b>1 675</b>	<b>13 239</b>	<b>13,3 %</b>

Près de la moitié des accidents corporels surviennent sur le réseau RN-RD à grande circulation\*. Le reste du réseau départemental et le réseau communal comptent chacun pour environ un quart des accidents, avec une gravité proche de la moyenne. Les autoroutes et les voies rapides urbaines sont le réseau qui enregistre le moins d'accidents sur la période, mais ces accidents sont les plus graves.

Pour apprécier l'insécurité d'un réseau, il faut rapprocher le nombre d'accidents de sa longueur et du trafic qu'il supporte. Les indicateurs à prendre en compte sont alors la densité et le taux d'accidents\*. Nota : les données de trafic sont fournies par les comptages automatiques. Or les compteurs ne détectent ni les deux roues, motorisés ou non, dont la masse est trop faible, ni les piétons, alors que ces deux catégories d'usagers ont une très grande influence en milieu urbain dense.

Hors voirie communale, pour laquelle le trafic n'est pas connu et dont la longueur est estimée à 1 800 km, les éléments d'appréciation sont les suivants :

Type de voie	Accidents		Longueur		Trafic		Densité	Taux
	Nombre	%	km	%	Véh x km / an	%		
Autoroutes et VRU	1 136	11,5 %	51,3	11,3 %	1 804 517 570	43,2 %	4,4	12,6
RN et RD grande circulation	5 397	54,7 %	170,6	37,7 %	1 538 823 983	36,8 %	6,3	70,1
Autres départementales	3 335	33,8 %	231,2	51,2 %	836 395 169	20,0 %	2,9	79,7
<b>Total</b>	<b>9 868</b>	<b>100%</b>	<b>453</b>	<b>100 %</b>	<b>4 179 736 722</b>	<b>100 %</b>	<b>4,4</b>	<b>47,2</b>

C'est sur le réseau RN-RD à grande circulation que la densité d'accidents est la plus forte, mais le taux d'accidents le plus important est celui des autres routes départementales. Il faut toutefois noter que ces routes représentent plus de la moitié du réseau (hors voirie communale) mais ne supportent qu'un tiers des accidents.

Le réseau autoroutier concerne une part d'accidents équivalente à ce qu'il représente dans l'ensemble du réseau (hors voirie communale), alors qu'il supporte le trafic le plus intense.

Par ailleurs, la répartition chronologique des accidents suit celle du trafic selon les heures, les jours et les mois. Plus la circulation augmente, plus il y a d'accidents. Plus le trafic devient fluide, plus la gravité des accidents augmente.

## Les lieux de concentration d'accidents

Voir les cartes « 78 lieux de concentration et dangerosité du réseau » et « 401 lieux de concentration d'accidents », en annexe 6.

Un lieu de concentration d'accidents est un endroit très ponctuel où il s'est produit au moins 5 accidents en 5 ans (soit en moyenne un accident par an) ; s'il s'est produit au moins 11 accidents en 5 ans (soit plus de deux accidents en moyenne par an), on parle de lieu de forte concentration.

De 2002 à 2006, on recense dans les Hauts-de-Seine :

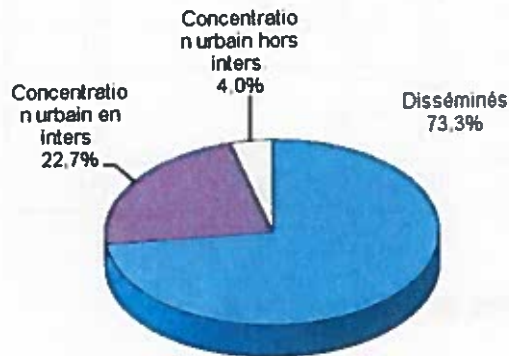
	Lieux concernés	Accidents recensés	% du total des 12 823 accidents	Accidents graves	% du total des 1 708 accidents graves
Forte concentration	78	1 258	9,8 %	143	8,4 %
Concentration	323	2 172	16,9 %	274	16,0 %
Ensemble	401	3 430	26,7 %	417	24,4 %

Parmi les 78 lieux de forte concentration, 11 sont situés sur autoroute ou VRU, 59 sur voie classée à grande circulation, 7 sur d'autres routes départementales et 1 sur voie communale. Les 67 lieux hors voies rapides se situent tous en intersection.

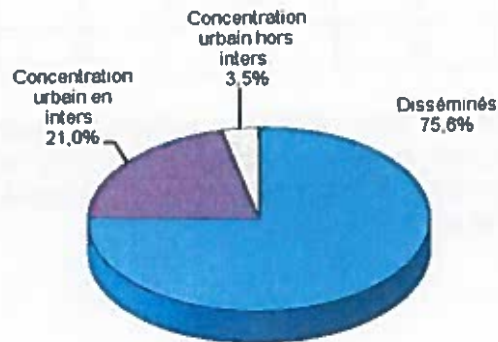
Les lieux de concentration (forte concentration comprise) sont au nombre de 401 : 44 sont sur autoroute ou VRU, dont 4 sur des bretelles d'accès, et 357 sur voirie urbaine (235 sur voie classée à grande circulation, 91 sur d'autres routes départementales et 31 sur voies communales). Parmi ces 357 lieux, 208 sont situés en intersection.

Ces 401 lieux de concentration ne regroupent toutefois que 26,7% des accidents et 24,4% des accidents graves.

**Répartition des 12 823 accidents dont ceux survenus dans les 401 lieux de concentration, en et hors intersection**



**Répartition des 1 708 accidents graves dont ceux survenus dans les 401 lieux de concentration, en et hors intersection**



Malgré un regroupement très fin (au moins 1 accident par an en moyenne pendant 5 ans), la répartition spatiale de la majorité des accidents reste donc diffuse. Les accidents graves ont une répartition géographique encore plus aléatoire.

## L'alcool, la drogue et la vitesse

Les accidents avec alcool comptent au nombre de 498, soit 3,9% des accidents, et ont provoqué 22 tués, soit 13,5% du total des tués.

En France, les accidents avec alcool représentent en moyenne 10% des accidents et 29,2% des accidents mortels. Ces données sont toutefois relativement incertaines. En effet, la proportion d'accidents corporels dans lesquels les informations relatives à la présence d'alcool ne sont pas renseignées reste très importante : 76,1 % pour les Hauts-de-Seine et 79,8% pour la France, ce qui conduit à extrapoler à partir des accidents à taux connu. On peut toutefois noter que, dans les Hauts-de-Seine, la situation est relativement l'une des meilleures en France avec une proportion plutôt basse d'accidents avec alcool.



## Les accidents avec alcool

	Accidents	Tués	BH	BNH	Gravité
1 seul véhicule impliqué	117	12	31	110	30,8 %
Piéton + véhicule(s)	61	4	21	39	37,7 %
2 véhicules	268	5	54	289	17,5 %
+ de 2 véhicules	52	1	10	77	15,4 %
Ensemble	498	22	116	515	22,9 %

## Les accidents avec produit stupéfiant

	Accidents	Tués	BH	BNH	Gravité
1 seul véhicule impliqué	6	1	5	5	66,7 %
Piéton + véhicule(s)	11	1	8	3	81,8 %
2 véhicules	12	0	9	16	41,7 %
+ de 2 véhicules	2	0	1	1	50,0 %
Ensemble	31	2	23	25	61,3 %

La très haute gravité des accidents avec produits stupéfiants demande à être confirmée par une extension des contrôles. Elle peut en effet résulter, par un biais statistique, du faible nombre d'accidents sur lequel repose le calcul. Si elle était confirmée, l'usage de produits stupéfiants par les usagers de la route deviendrait un enjeu important.

## L'influence de la vitesse

Le réseau routier des Hauts-de-Seine, situé presque exclusivement en zone urbaine dense, est caractérisé par des vitesses de circulation relativement basses ; les études montrent également que la longueur des parcours est inférieure à celle constatée dans les autres départements. Ces caractéristiques montrent que la vitesse excessive n'est pas un enjeu majeur pour les Hauts-de-Seine.

Il faut toutefois garder à l'esprit que même une vitesse de 50 km/h, bien que réglementaire, peut s'avérer excessive compte tenu des circonstances : le heurt d'un piéton à 50 km/h (vitesse d'impact) est mortel dans 75% des cas.

Il faut donc considérer l'excès de vitesse non pas dans l'absolu, mais relativement aux circonstances. L'action de plusieurs municipalités, qui étendent les zones de leur territoire soumises à des limitations inférieures à 50 km/h (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), confirme bien cette approche.

L'activité des radars automatiques est présentée en annexe. Le parc en service dans les Hauts-de-Seine sera, à la fin 2008, de vingt-quatre appareils. Le nombre d'infractions relevées est d'environ trois cent mille par an, dont plus de 90% concernent des dépassements de moins de 20 km/h de la vitesse autorisée (voir annexe 5).



## Le milieu professionnel

Les données relevant du domaine professionnel concernent les accidents du travail *stricto sensu* d'une part, et les accidents de trajet d'autre part (voir les définitions en annexe).

Obtenir des données concernant les accidents du travail survenus dans les Hauts-de-Seine se révèle difficile voire impossible (voir le mode de décompte des accidents du travail en annexe). Les données nationales permettent cependant d'établir un premier constat : l'utilisation d'un véhicule est plus fréquente dans les accidents du travail graves que dans les autres ; 20% des accidents mortels impliquent l'utilisation d'un véhicule, contre 4,5% dans le cas des accidents légers.

Par ailleurs, les accidents de trajets sont beaucoup plus nombreux que les accidents du travail au sens strict, mais ils incluent tous les modes de transport, y compris la marche à pied et les transports en commun. La part des accidents de la route parmi les accidents de trajets n'est donc pas connue.

### Beaucoup d'accidents sur le trajet domicile-travail

A partir de l'analyse des déclarations des conducteurs, il apparaît que, dans les Hauts-de-Seine, le pourcentage d'accidents liés à l'activité professionnelle est très important : 28,3 % en trajet domicile-travail et 27,6% en déplacement professionnel.

Ces données sont très comparables à celles de l'ensemble de la région Ile-de-France (31% des accidents pendant un trajet domicile-travail, 25% pendant un trajet professionnel, 50% pendant un trajet loisir). L'agrégat Ile-de-France traduisant toutefois des réalités très disparates, il est plus intéressant de comparer ces chiffres, d'une part aux données strictement parisiennes et, d'autre part, aux données nationales. On constate que, dans Paris, la densité du réseau de transport en commun a pour effet de fortement réduire les accidents pendant le trajet domicile-travail et que le phénomène inverse apparaît au niveau national où plus de 50% des accidents ont lieu pendant le trajet domicile-travail.

On peut donc penser que des progrès pourraient être attendus, en matière de sécurité routière, d'une intensification de l'usage des transports en commun.

# Les enjeux de l'insécurité routière dans les Hauts-de-Seine

L'étude qui précède représente le diagnostic de l'insécurité routière pour la période 2002-2006. Elle a été complétée, selon la disponibilité des données, par l'étude des statistiques 2007 et 2008 (ces dernières étant non validées). Le diagnostic fait apparaître les thèmes essentiels de l'insécurité routière pendant cette période.

## Les thèmes majeurs en 2002-2006

### Les deux-roues motorisés

#### Des accidents nombreux et graves

Les accidents impliquant au moins un 2RM représentent le tiers de l'ensemble des accidents et plus de 36% des tués, pour une gravité moyenne de 17% (contre 13,3% pour l'ensemble des accidents).

La diminution des accidents de 2RM est plus lente que pour les autres catégories d'usagers et reste relative, mais il faut toutefois la considérer à la lumière de l'augmentation du parc en circulation de ces véhicules, lequel a doublé en cinq ans (source : CNPA\*).

#### Les conducteurs et les victimes : les jeunes adultes

La moitié des tués et plus de la moitié (56,1%) des conducteurs de 2RM impliqués dans un accident sont âgés de 25 à 39 ans.

#### Un problème de partage de la voirie

70% des accidents de 2RM se produisent en conflit avec un VL et 56,5% des collisions sont liées à un choc latéral : cela soulève la question de la cohabitation de ces catégories de véhicule sur la voirie (partage de l'espace, respect du code de la route, incivilité), et met en lumière les problèmes de la difficile perception du 2RM par le VL et de la différence de vitesse entre eux.

#### Un réseau national et départemental à grande circulation fortement accidentogène pour les 2RM

Près de la moitié (46,9%) des accidents avec 2RM surviennent sur des routes nationales ou départementales à grande circulation.

### Les usagers vulnérables : piétons et cyclistes

#### *Les piétons*

##### Des accidents nombreux et graves

Les piétons ne représentent que 10% des usagers impliqués dans un accident, mais plus du tiers des tués, pour une gravité moyenne de 18,6% (contre 13,3% pour l'ensemble des accidents).

Si l'année 2003 marque une diminution importante des accidents de piéton, ils suivent depuis une évolution incertaine : 612 en 2003, 632 en 2004, 615 en 2005, 632 en 2006.

##### Les plus âgés et les plus jeunes, premières victimes

Les enfants âgés de 5 à 14 ans représentent 12% de la population mais 21,8% des piétons impliqués dans un accident corporel, 3,7% des piétons tués, 16,1% des piétons gravement blessés et 23,4% des piétons plus légèrement blessés : ils sont donc les premiers impliqués mais pas les victimes les plus gravement touchées.

Les personnes âgées de 70 ans et plus représentent 10,2% de la population, mais 16,7% des piétons impliqués dans un accident corporel, 53,7% des piétons tués, 30% des piétons gravement blessés et 13,5% des piétons plus légèrement blessés. Elles sont donc très vulnérables : lorsqu'elles ont un accident, une sur deux est tuée.

### *Les cyclistes*

#### Des pics saisonniers plus marqués

Juin et septembre sont les deux principaux pics d'accidents.

Les dernières années ont vu une augmentation importante du nombre de vélos en circulation. Bien qu'ils ne représentent que 2% des usagers impliqués dans un accident corporel de la circulation, ils représentent 3,1% des victimes graves (tués et blessés hospitalisés). L'année 2007 marque un nombre record d'accidents, avec 151 accidents de vélo.

Cette évolution devra être suivie attentivement, compte-tenu du développement de ce mode de déplacement et du déploiement de systèmes de location en libre-service (comme Velo'v ou Vélib).

#### Les usagers de vélo : deux modèles

Deux classes d'âge sont très représentées parmi les cyclistes impliqués dans un accident :

- les 10-19 ans : ils représentent plus du quart (26,5%) des impliqués dans un accident ;
- les 30-34 ans (susceptibles de choisir le vélo comme alternative à la voiture pour les trajets domicile-travail) : ils représentent 10,3% des impliqués dans un accident.

## **Les jeunes**

#### Une sur-représentation et des types d'accidents très différents selon les âges

Les jeunes de 15 à 24 ans représentent 11,8% de la population du département, mais 20,7% des usagers impliqués dans un accident corporel, 26,7% des tués, 25,1% des blessés hospitalisés et 24,4% des blessés non hospitalisés.

Si l'on considère les 15-19 ans d'une part et les 20-24 ans d'autre part, deux types d'accidents apparaissent :

- Les 15-19 ans : c'est majoritairement en cyclomoteur qu'ils ont des accidents : 846 usagers impliqués dans un accident, soit 44% du total des usagers de cet âge. C'est d'ailleurs en cyclomoteur qu'ils sont les plus touchés : 3 des 7 usagers de la route âgés de 15 à 19 ans tués entre 2002 et 2006 circulaient en cyclomoteur, tout comme 42,6% des blessés hospitalisés et 49,7% des blessés non hospitalisés de cet âge.
- Les 20-24 ans : c'est en véhicule léger qu'ils ont la majorité de leurs accidents (62%), mais c'est lorsqu'ils sont en 2RM que leurs accidents sont les plus graves : 10 des 27 tués et 80 des 195 blessés hospitalisés de cet âge circulaient en 2RM au moment de leur accident.

#### Les nouveaux conducteurs plus impliqués

Les nouveaux conducteurs (ayant le permis depuis deux ans ou moins) sont proportionnellement plus nombreux que les autres à être impliqués dans des accidents corporels : 5 339 des 18 581 conducteurs dont la date d'acquisition du permis de conduire a été renseignée, soit 28,7%, sont des nouveaux conducteurs. Les accidents dans lesquels ils sont impliqués ne sont cependant pas plus graves que la moyenne (taux de gravité de 13,1%).

Les nouveaux conducteurs sont des jeunes, mais pas seulement : les 18-24 ans représentent plus d'un tiers des nouveaux conducteurs impliqués dans un accident corporel, les 31-40 ans en représentent près d'un quart.

## **L'alcool et la drogue**

Du fait de l'importance du taux de non réponse pour l'alcoolémie dans les fiches d'accident, la proportion d'accidents dans lesquels l'alcoolémie est en cause est calculée non pas sur l'ensemble des accidents mais seulement sur ceux dont on connaît l'alcoolémie. Les calculs ont donc été réalisés lorsque au moins un taux d'alcoolémie a été mesuré et s'est révélé positif, soit 498 accidents sur un total de 12 823 (3,9%).

Cette estimation est basée sur l'hypothèse que les accidents à taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcoolémie connu (échantillonnage représentatif).

La technique d'analyse est similaire dans le cas du dépistage de stupéfiants. L'échantillon sur lequel les données sont disponibles est toutefois encore plus restreint : seuls 105 accidents, soit 0,8% du total des accidents, ont été suivis d'un dépistage pour au moins l'un des impliqués.

### Des accidents plus graves avec l'alcool ou la drogue

La gravité des accidents s'accroît fortement aussitôt que l'alcool entre en jeu, avec un taux de gravité qui monte à 22,9%. Et si l'alcool entre en jeu dans 6,5% des accidents corporels, ce pourcentage passe à 8,5% pour les accidents avec blessé hospitalisé et à 24,7% pour les accidents mortels.

31 accidents, soit plus du quart des accidents lors desquels un dépistage a été effectué, ont révélé la consommation de produit stupéfiant (29,5%), avec un taux de gravité très élevé de 61,3%.

Il faut rappeler que ces données ne portent que sur 3,9% (alcool) et 0,8% (drogue) des accidents.

## **Les accidents en milieu professionnel**

Dans les Hauts-de-Seine, le nombre d'accidents de la route liés à des activités professionnelles est très important : 28,3 % des accidents ont eu lieu alors qu'au moins l'un des impliqués effectuait un trajet domicile-travail, et 27,6% pendant que l'un d'eux était en déplacement professionnel. Ces accidents ont fait 67 tués, soit 41,1% du total des tués, 862 blessés hospitalisés, soit 51,4% du total des blessés hospitalisés, et 7 204 blessés non hospitalisés, soit 54,4% de l'ensemble des blessés non hospitalisés.

Après les accidents qui surviennent sur les parcours liés aux loisirs ou à la promenade, les accidents les plus fréquents sont ceux qui ont lieu lors de trajets domicile-travail puis de déplacements professionnels.

## **La vitesse**

Dans les Hauts-de-Seine, l'enjeu de vitesse concerne la lutte contre la vitesse inadaptée au milieu urbain dense. Elle se traduit par la mise en place d'aménagements de voirie spécifiques (zone 30, aire de rencontre, aire piétonne) et par le contrôle du respect de cette réglementation.

## **Les enjeux 2008-2012 des Hauts-de-Seine**

L'identification des thèmes majeurs permet de définir les enjeux\* de la sécurité routière dans les Hauts-de-Seine, pour la période 2008-2012.

Nota : il s'agit d'une projection à cinq ans ; ces prévisions seront suivies en permanence et entraîneront au besoin une mise à jour des enjeux, si l'évolution de la situation le justifie. Il en sera ainsi, par exemple, du thème de l'insécurité des cyclistes.

Quatre enjeux ont été retenus au niveau national pour 2008-2012, par la DSCR\* : l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés.

Le diagnostic des Hauts-de-Seine permet de les décliner localement comme suit.

### **Deux enjeux principaux**

- les deux-roues motorisés
- les usagers vulnérables

### **Un enjeu transversal**

- les jeunes

### **Des enjeux supplémentaires**

- le milieu professionnel, l'alcool et la drogue (en fonction de l'évolution constatée), la vitesse (inadaptée au milieu).

## Les orientations d'actions

Les actions à mener devront s'inscrire dans le cadre défini par les enjeux. Sans préjuger de la nature exacte de ces actions, qui relèvent de l'initiative des différents acteurs, le DGO permet de proposer quelques orientations d'action. Les pistes évoquées ci-dessous concernent à la fois des actions existantes, à poursuivre ou renforcer, et des actions à mettre en place.

### Vers les deux-roues motorisés

#### Les jeunes (moins de 14 ans)

- participer, avec le corps enseignant, au passage des ASSR.

#### Les adolescents (14 à 20 ans)

- former à l'utilisation du cyclomoteur (pratique, équipement) ;
- accompagner les jeunes motocyclistes (permis A1 et A).

#### Les adultes

- sensibiliser et informer les nouveaux utilisateurs, notamment ceux passant de la voiture au petit deux-roues motorisé (cyclomoteur ou A1).

Des partenariats seront recherchés avec des associations d'utilisateurs, pour recenser leurs difficultés et leurs souhaits, et envisager des actions locales organisées en commun, comme des actions de formation post-permis, pour les nouveaux conducteurs (qui pourraient comporter une partie théorique et une partie pratique sur route et circuit).

Des actions visant à améliorer la connaissance de l'activité deux-roues (parc en circulation, répartition par catégorie de machine, longueur et type de trajet moyen, etc.) sont à définir.

### Vers les usagers vulnérables

#### Les jeunes (moins de 14 ans)

- sensibiliser et informer les parents sur l'importance de bien attacher les enfants en voiture ;
- sensibiliser les enfants de primaire aux dangers de la rue ;
- former à partir du cours moyen à la pratique du vélo en circulation.

#### Les seniors

- sensibiliser et informer sur les problèmes liés à l'âge dans la perception de l'environnement (tant pour les piétons que pour les conducteurs de véhicule) ;
- proposer des bilans et des mises à jour des conducteurs.

#### Les cyclistes

- sensibiliser au respect du Code de la route et au port des équipements de sécurité ;
- informer sur les risques en circulation (notamment vis-à-vis des PL et TC).



## **Vers les jeunes**

Outre les orientations déjà mentionnées ci-dessus :

- aider les jeunes préparant le permis B ;
- informer, via les associations, les bureaux d'élèves et le réseau Information-Jeunesse, et organiser la prévention.

## **Vers le milieu professionnel**

- sensibiliser et informer les entreprises et les artisans, en partenariat avec les Chambres consulaires, les assureurs sociaux, les assurances et mutuelles, sur la prévention du risque routier en entreprise ; proposer un accompagnement aux entreprises ;
- sensibiliser et informer particulièrement les utilisateurs de 2RM, soit pour leur activité professionnelle, soit pour leur trajet domicile-travail.

## **Lutte contre l'alcool, les stupéfiants et la vitesse**

Ces domaines nécessitent de coupler information et contrôle. En effet, il s'agit de comportements en infraction aux lois et règlements en vigueur, et, de plus, potentiellement dangereux pour autrui, pour lesquels la sanction ne peut donc être écartée. Celle-ci peut être adaptée, sur décision expresse de l'autorité judiciaire, et pour des types mineurs d'infraction, et remplacée par des stages d'information-sensibilisation.

Les actions de contrôle étant du ressort des autorités judiciaires et policières ne sont pas présentées ici, à l'exception de l'activité des radars automatiques (voir Annexe 7).

### **Lutte contre l'alcool et les stupéfiants**

- information-sensibilisation des jeunes apprentis et étudiants, en liaison avec les associations spécialisées, les enseignants et les bureaux d'élèves ;
- actions sur les lieux de consommation : discothèques, soirées étudiantes, etc. ;
- accompagnement des entreprises et des administrations dans l'action contre la consommation sur le lieu de travail ;
- en collaboration avec les autorités judiciaires et policières, amélioration du retour d'information sur l'importance de ces consommations dans les accidents (données des fiches-accidents) ;
- contrôles et sanctions.

### **Lutte contre la vitesse**

- accompagnement des collectivités dans l'identification des zones concernées et la recherche de traitements ;
- information générale sur les dangers de la vitesse, même réglementaire, en agglomération ;
- contrôles et sanctions.

## **Conclusion**

Ce document s'appuie sur un état de la sécurité routière à la fin 2008. Il a permis d'identifier les enjeux probables de la période 2008-2012 :

- les deux-roues motorisés
- les usagers vulnérables
- les jeunes
- le milieu professionnel, l'alcool et la drogue (en fonction de l'évolution constatée), la vitesse (inadaptée au milieu).

Ces thèmes permettront d'orienter les actions annuelles qui seront retenues au titre des PDASR. La pertinence des enjeux sera vérifiée en permanence, de façon à les adapter à d'éventuelles évolutions de la situation dans les Hauts-de-Seine.

## **Annexes**

- 1 - la consultation des acteurs locaux de la sécurité routière
- 2 - le bilan du DGO 2004-2008
- 3 - les données thématiques complémentaires
- 4 - le milieu professionnel
- 5 - les radars automatiques
- 6 - les cartes
- 7 - les définitions et abréviations

## **Annexe 1 : La consultation des acteurs**

Pour préparer l'élaboration du DGO, les acteurs de la sécurité routière dans le département ont été consultés par écrit. Ce document est une synthèse des trente-six réponses reçues, sur les quatre-vingts questionnaires envoyés.

### **Liste des acteurs ayant répondu au questionnaire (voir la liste des sigles en Annexe 9)**

**Parquet du TGI de Nanterre**

**DDSP**

**CRS autoroutière ouest IDF**

**Gendarmerie nationale**

**DDJS**

**DDASS**

**DIRIF**

**Conseil général (Direction de la Voirie)**

**Chambre de métiers et de l'artisanat**

**SAMU**

**BSPP**

**CNPA - Branche deux-roues**

**FFM**

**FFCT**

**CODERPA**

**La Prévention Routière**

**Automobile Club Action**

**Les Pros de la Route**

**ADAVIP**

**AFTC**

**CPAM**

**Communes de :**

**Antony**

**Bois-Colombes**

**Châtenay-Malabry**

**Garches**

**Issy-les-Moulineaux**

**Levallois**

**Meudon**

**Neuilly sur Seine**

**Nanterre**

**Sceaux**

**Sèvres**

**Suresnes**

**Vanves**

**Ville d'Avray**

**Rueil-Malmaison**

### **Les réponses des acteurs**

La rédaction des réponses est fidèlement restituée, sans interprétation. Nous avons cherché à donner une photographie des différents points de vue des acteurs, l'idée est que chacun des acteurs puisse se retrouver dans le document.

Dans un premier temps, nous avons suivi le plan du questionnaire, puis nous avons repris les réponses en les incluant dans des thèmes, ceci afin d'augmenter le « contraste » par rapport aux enjeux. Cela permet, à partir de discours individuels, de faire émerger le discours collectif et de procéder à un rapprochement logique des idées pour donner des ensembles cohérents.

## A1.1 - Votre avis sur le projet de diagnostic

### De votre point de vue comment ressentez-vous ce diagnostic ?

La plupart des acteurs sont en accord avec le diagnostic proposé, qui est conforme à leurs observations professionnelles. Ils sont « convaincus de la nécessité de réaliser un diagnostic 2008-2012, élaboré avec tous les acteurs, en particulier les associations ».

Ce diagnostic a été ressenti comme « pertinent par rapport aux constatations locales » ; « intéressant et positif pour l'effort remarquable de certaines villes pour l'aménagement urbain privilégiant la sécurité » ; « clair, positif, exact, réaliste » ; « cohérent par rapport aux données d'accidentologie » ; « très utile et essentiel, correspondant aux réalités de terrain, fidèle » ; « diagnostic fondé. On constate une sur-représentation en matière d'accidentologie des adolescents et jeunes adultes conducteurs de cyclos ».

Le diagnostic permet pour certains « d'orienter l'action de la police municipale en matière de circulation routière et d'envisager des actions de sensibilisation auprès de jeunes publics » quand d'autres demandent de « le diffuser largement pour alerter le public sur les enjeux de la SR<sup>2</sup>, et les orientations définies par les pouvoirs publics », ou encore trouvent « qu'il serait avantageux de le réaliser par commune, de manière à mieux situer la problématique ».

Toutefois certains acteurs ont nuancé leur propos : « ce diagnostic ne met pas suffisamment en avant l'augmentation en % des accidents des 2RM et piétons »<sup>3</sup> ; « Ce diagnostic est factuel mais ne met pas en évidence la problématique trafic que le gestionnaire du réseau routier national rencontre » ; d'autres craignent une augmentation des accidents des 2 roues car « L'évolution de la mise sur le marché depuis le dernier trimestre 2007, dans la catégorie des 2 roues et plus spécialement des scooters, est de 14 % ».

### Quelles sont vos observations professionnelles ?

Les observations professionnelles corroborent le DGO : les 2RM et les piétons sont des thèmes abordés par tous les acteurs : « la majorité des blessés graves dans les AVP<sup>4</sup> sont des utilisateurs de 2RM et des piétons » ; « l'instruction des dossiers de recours contre tiers montre une augmentation sensible du nombre d'accidents survenus à des cyclomotoristes » ; « pour les 2RM : le contrôle-sanction n'est pas très efficace » ; « si aujourd'hui, les 2 roues, motorisés ou non, sont plus conscients des risques et davantage sensibilisés à la SR grâce aux contrôles de police, les piétons (dont les seniors) reste des cibles prioritaires : leur sensibilisation demeure délicate ».

Pour les 2RM, la problématique du comportement à risque persiste, malgré les équipements routiers : « non respect des feux rouges, des cédez le passage, doublement par la droite, non port du casque, excès de vitesse non sanctionnés car les radars fixes ne prennent que de face<sup>5</sup>, franchissement des lignes blanches... », mais le problème des mini-motos fait son irruption : « récemment, observation d'accidents graves impliquant des mini motos (non homologuées pour la voie publique) ».

Dans la catégorie des 2 roues, les cyclistes sont aussi concernés : « les cyclistes non professionnels peuvent parcourir 5.000 km par an. Le déplacement du cycliste devrait être beaucoup plus sécurisé : couloir, balisage au sol, panneaux, sas d'arrêt, meilleur entretien de la voirie ».

<sup>2</sup> Sécurité routière.

<sup>3</sup> Le questionnaire était accompagné d'une note d'information très succincte.

<sup>4</sup> Accidents de la voie publique.

<sup>5</sup> Tous les radars automatiques des Hauts-de-Seine prennent maintenant les photos par l'arrière.

Différents acteurs font état d'une « sous estimation des effets et des risques de la conduite sous l'emprise de stupéfiants (cannabis) » et d'une « progression préoccupante de l'alcoolisme chez les jeunes ».

Le manque de respect du Code de la route ne laisse pas d'inquiéter : « peu ou pas de respect du Code de la route des 2 roues, motorisées ou non, ce phénomène semble s'amplifier », et « seul le risque d'être effectivement sanctionné fait changer les comportements » qui entraîne « un contrôle sur le respect du Code de la route avec une sorte de " riposte graduée " commençant par des avertissements (les jeunes y sont sensibles) ».

Le partage de l'espace urbain est source de conflits entre les différents usagers : « la mauvaise prise en compte des 2 roues par rapport aux autres acteurs dans les changements de direction (plus le fameux tourne-à-gauche) » ; « grand nombre d'incivilités et d'infractions répétées (franchissement de feux) à l'origine des accidents » ; « le futur DGO doit accentuer le partage de l'espace public entre les différents occupants : piétons, cyclistes, 2 RM, VL, PL, TC ».

Les acteurs soulignent aussi « la part croissante des bicyclettes dans les AVP et dans les conflits d'usage avec les piétons » et les « infrastructures inadaptées à la multiplication des vélos (étroitesse des voies) ».

Le problème de la vitesse est toujours présent : « les jeunes en VL roulent de plus en plus vite » et « ne respectent pas la SR en ville, avec des vitesses exagérées, surtout depuis l'instauration des " zones 30 " ».

Contrairement aux idées reçues « les accidents qui surviennent à Antony impliquent la plupart du temps des usagers résidents (relâchement de l'attention par connaissance des lieux) » et pour les trajets domicile/travail « beaucoup d'énervements des conducteurs à cause de feux trop longs et de camions de livraison en double file qui génèrent des comportements à risque ».

Un problème spécifique au Samu 92 est que « certains ralentisseurs posent problème au transport des blessés ou traumatisés ».

### **Quelles sont vos observations par rapport aux conclusions provisoires ?**

Pour les uns, les 2 roues sont devenus le public prioritaire : « il faut poursuivre l'effort sur les 2R motorisées ou non » ; « il est particulièrement marquant de savoir que 2/3 des victimes sont des 2RM et des piétons » ; alors que pour d'autres « les usagers vulnérables restent la cible prioritaire des campagnes de sensibilisation et d'éducation à la SR ».

Les d'infractions commises par les adolescents et les coursiers en 2 roues « les mettent en danger : slalom entre les files de voitures, conduite sur les trottoirs exposant les piétons » ; d'autre part « le développement des cyclistes inexpérimentés risque d'augmenter le nombre d'accidents dans le futur ».

L'accidentologie des 2 roues motorisées ou non « suit l'explosion du marché des 2RM et les futurs aménagements de cycles en libre service autour de Paris » et il faut « rapprocher la baisse relative de l'accidentologie des 2 roues avec un accroissement du marché du 2 roues (doublement en 5 ans) ».

Les conclusions du DGO « ciblent bien le public mineur, le plus exposé, tant sur le plan de ses moyens de locomotion habituel que dans ses pratiques de consommation à risques » d'où « il est indispensable de sensibiliser en groupe et en individuel pour l'alcool et la drogue au volant » et de poursuivre « les actions de lutte contre les excès de vitesse, contre l'alcool et les drogues au volant, par une formation adaptée ».

Ces actions de formation et de sensibilisation des usagers, doivent être couplées avec de réelles mesures au niveau urbain : « la cohabitation VL-2R est difficile, il faut donc engager une réflexion » et



*« ne pas opposer piétons, 2 roues et voitures, pour qui, dans la même journée, le statut change : piéton -> 2R -> voiture -> piéton, etc. Le respect de tous est important pour vivre ensemble ».*

Un des acteurs observe qu'en « dissociant les piétons des 2 roues, l'histogramme d'évolution sur 20 ans de tués par catégories, permet à contrario de constater une augmentation du nombre de tués chez les 2 roues » et qu'il conviendrait de « détailler explicitement le nombre de tués en 2 roues par rapport au % que représente cette catégorie de véhicule rapportée au nombre total de véhicules ; soit environ 16 % de véhicules qui génèrent 50 % de tués ».

Un autre, demande que les tranches d'âges au niveau statistique soient les suivantes : « 18-30 ans ; 30-45 ; 45-60 ; car les 24-25 ans sont encore peu conscients des dangers ».

## **A1.2 - Votre avis sur la liste des enjeux**

### **Que pensez-vous de la liste proposée ?**

La plupart des acteurs sont en accord avec la liste proposée : « d'accord pour la liste proposée » ; « ok pour les 3 priorités » ; « liste bien étudiée » ; « liste adaptée qui rejoint les préoccupations de la CPAM du 92 : jeunes et alcool comme thème d'action sanitaire et sociale pour 2009 » ; « accord total avec la liste des enjeux proposés » ; « cibles proposées correspondant aux besoins constatés » ; « liste pertinente » ; « elle paraît parfaitement actualisée »

Mais d'autres y ajoutent des nuances : « liste judicieuse, mais il serait utile de dissocier piétons des 2 roues afin d'anticiper les effets induits par la possible extension du Vélib et la politique de prévention inhérente » ; « la problématique des accidents deux-roues (en général) devra dans un avenir proche, faire l'objet d'un traitement et de statistiques par catégories de deux-roues » ; « dans les Hauts-de-Seine, le thème alcool n'est pas significatif ».

À propos des usagers vulnérables « la liste est intéressante mais : mieux mettre en valeur la hiérarchisation des voies et sa destination afin que chacun reste sur son territoire » alors que certains trouvent un intérêt particulier « pour les accidents de la route dans le cadre du travail : mobiliser particulièrement les employeurs que sont les collectivités territoriales ».

Certains acteurs associent les thèmes transversaux et les enjeux et demandent : « une prise en compte en plus de l'alcool, des stupéfiants (quand ils sont associés à l'alcool). Les propositions ne semblent prendre en compte que l'alcool » et « ajouter la drogue au thème « alcool et jeunes », et aussi en association avec l'utilisation des 2 roues ».

### **Et de l'ordre de priorité proposé ?**

La plupart des acteurs sont en accord avec l'ordre de priorité proposé : « les enjeux ciblés et l'ordre de priorités choisis sont parfaitement conformes aux réalités du 92. » ; « ordre de priorité en accord avec le constat des CRS ouest IDF. » ; « ordre de priorité conforme aux attentes. » ; « ordre cohérent. » ; « liste bien priorisée. »

D'autres proposent un ordre différent : « priorité aux usagers vulnérables. Dans cette catégorie, l'ordre souhaité est : 1) jeunes piétons (0 - 14 ans), 2) piétons, 3) cyclistes. » ; « par ordre de priorité : 1) Les usagers vulnérables (piétons, jeunes ou âgés, cyclistes), 2) 2 RM, 3) Jeunes et alcool. » ; « faire des thèmes transversaux UN THEME PRINCIPAL : 1) Jeune et alcool et stupéfiant, 2) 2 RM, 3) Usagers vulnérables. » ; « privilégier les thèmes transversaux. »

**Y a-t-il des modifications que vous souhaiteriez y apporter ?**

**Où l'on voit des changements dans les thèmes :**

Modification pour les thèmes transversaux : *« les jeunes et leur formation, formation des anciens conducteurs de VL passés au 2 roues (la tenue de route des scooters est moins fiable que les motos), alcool et autres dépendances ».*

La demande de : *« faire figurer les produits stupéfiants au même titre que l'alcool, parmi les thèmes transversaux. »* est très présente. Ou bien sous une autre forme : *« ajouter aux 2 thèmes transversaux « jeunes et alcool », le thème « consommateur de drogues et conduite. » ; « développer le thème des comportements dangereux des jeunes usagers, vulnérables en matière de consommation d'alcool (alcools forts) et usage de stupéfiants. »*

Modification pour le thème secondaire : *« traiter différemment les déplacements de la semaine : domicile/travail ou école, par rapport au week-end : alcool, drogue, etc. ».* Certains proposent d'ajouter au thème secondaire : *« les actions de prévention à l'intérieur des entreprises » ; « réalisation de plans de prévention en entreprises. »* D'autres trouvent le thème « très secondaire » : *« l'énergie consacrée au développement d'un thème secondaire (les accidents du travail sur la route) risquerait de diluer les effets attendus de la politique de prévention relatifs aux problèmes les plus préoccupants. »*

Certains ont tout changé, la liste des enjeux et l'ordre de priorité : *« 1 - Lutte contre l'alcool et la drogue au volant ; 2 - Sensibilisation au Code de la route pour les conducteurs de 2 roues, et lutte contre le débridage ; 3 - Information et formation des usagers vulnérables (pour les cyclistes : utilisation des pistes cyclables et respect du code) ; 4 - Accidents sur les trajets professionnels (action auprès des employeurs) ».*

D'autres ont des demandes plus spécifiques : *« renforcer la sécurité aux abords des collèges et lycées, l'alcool au travail, les jeunes et la vitesse. » ; « faire apparaître la catégorie « jeune piétons » : moins de 14 ans. » ; « 1) Sécurité des 2 roues, 2) Contrôle chez les vendeurs de scooters, et sanction quand débridage moteur, 3) Politique d'incitation à faire du vélo, coordonnée avec la sécurité. »*

Un dernier pense qu' *« il faut l'adapter [la liste des enjeux] aux communes car les difficultés sont différentes de l'une à l'autre ».*

### **A1.3 - Autres observations ou informations complémentaires**

À la lecture des réponses des acteurs, il se dégage sept thèmes souvent marqués par des observations et des propositions.

#### **Les jeunes**

Les acteurs se positionnent dans la lutte contre l'insécurité routière avec différentes actions : *« le programme " Envie d'Agir<sup>6</sup> " soutient des projets initiés par les jeunes (favorise la participation citoyenne) » ;* avec les partenaires associatifs, institutionnels et les collectivités territoriales, les acteurs *« contribuent à la formation et la sensibilisation des jeunes à la SR. Les accueils de loisirs (sur le thème de la SR) prolongent l'action de l'école auprès des enfants ».* Ils proposent d'*« informer chaque acteur du fonctionnement de chacun des programmes et de mettre en relation les deux grands dispositifs existants " Label Vie<sup>7</sup> " et " Envie d'agir " pour susciter de nouveaux projets de SR chez les jeunes ».*

<sup>6</sup> Programme mis en œuvre par le ministère chargé de la jeunesse et des sports.

<sup>7</sup> Programme mis en œuvre par le ministère chargé de la sécurité routière.

De plus, ils demandent d' « évoquer systématiquement la question de la SR dans la formation au BAFA<sup>8</sup> : module SR dans le BAFA » ; de « mettre à disposition du réseau Information Jeunesse (CIJ, BIJ, PIJ<sup>9</sup> municipaux...) et des mairies, des ressources : documentation, outils, sites Internet, annuaires SR ; permanences d'écoute, d'échange et d'assistance confiée au réseau SR (IDSR...) » et aussi de « valoriser l'action des jeunes et des associations : manifestations locales, presse des collectivités territoriales et des administrations ; associer les jeunes de la DDJS à l'élaboration des politiques de SR les concernant ».

La police municipale « éduque les jeunes à la prévention routière en donnant des règles élémentaires : port du casque, pollution CO2, bruits d'échappement gênant l'environnement » ; son action est « plus axée sur une bonne prévention et en dernier ressort : répression + verbalisation » d'où une « sensibilisation renforcée pour les jeunes au collège et au lycée et participation active à la semaine de la SR ».

Une section de la PM est « dédiée à l'organisation de cours théoriques et pratiques en éducation routière (des grandes sections maternelles au CM2), d'où une sensibilisation des parents par l'intermédiaire de leurs enfants ». Les mêmes opérations sont « réalisées auprès des collèges et lycées selon la demande des chefs d'établissement : comportements dangereux, consommations de produits illicites, alcool... ».

Les acteurs observent le « danger du mobile et des Ipod en traversant la rue, chez les jeunes » ; ils proposent une « prévention actualisée avec des concepts actuels : jeux vidéos ». Ils demandent « dans le cadre du DGO, de mettre en avant la formation des plus jeunes » sur le modèle d'action en cours telle que : « la sensibilisation de la pratique des vélos sur la VP de classes de CM2, en partenariat avec le C DPR, CRS Vauresson et PN de Sèvres ».

### **Jeunes et 2 roues**

Les acteurs insistent sur « l'importance des accidents des 2RM qui sont souvent pour les jeunes, le 1<sup>er</sup> moyen d'accès à l'autonomie », c'est pour cela qu'il « convient d'agir sur les comportements, car les habitudes dangereuses persistent ». Ils proposent de « relancer une campagne d'information et de sensibilisation sur la prise en compte de la SR chez les jeunes et surtout des 2RM ainsi que sur la gravité des séquelles chez les accidentés » ainsi que de « s'appuyer sur les associations du monde de la moto : FFMC, FFM ; et sur le réseau Information Jeunesse " Envie d'Agir " et les mairies, pour diffuser l'information ».

Il ressort de toutes les observations qu'il faut « sensibiliser les jeunes à la pratique du 2 roues et des dangers en matière de sécurité : port du casque et vitesse limitée, surtout aux abords des collèges et lycées » et d'envisager « des contrôles routiers préventifs des 2RM au sein des collèges et lycées en partenariat avec l'Education Nationale et les polices nationales et municipales ».

### **Deux roues**

Pour les plus jeunes et les seniors, les acteurs proposent « une sensibilisation des 2 roues motorisées ou non avec une partie théorique en salle, une partie pratique sur piste ; avec un financement qui pourrait être prévu dans le cadre du PDASR 2009 » et l'idée de « ministage gratuit pour les participants, en contrepartie d'une légère réduction de l'assurance pour les participants ayant passé le stage avec succès ».

---

<sup>8</sup> Brevet d'aptitude à la formation des adultes : nécessaire pour toute fonction d'encadrement (moniteurs de colonie de vacances par exemple).

<sup>9</sup> Centre, bureau et point d'information jeunesse.

Ils constatent que pour les 2 RM « le contrôle-sanction n'est pas très efficace » et suggèrent « quand il y a sanction, d'initier des leçons volontaires " d'explication " à partir du retour d'expérience des professionnels (cela se traduirait par un allègement de la sanction) ».

Certains, devant « la nécessité de remédier à l'augmentation des 2 roues en villes », préconisent « une approche sociologique mettant en évidence, l'amorce des changements de comportements des automobilistes optant pour les 2 roues : ces nouveaux usagers sont mal sensibilisés aux dangers de leur nouveau moyen de locomotion par manque de formation » ; d'où une proposition de « formation obligatoire des conducteurs titulaires d'un permis B, quand ils souhaitent posséder moto ou scooter de moins de 125 cm<sup>3</sup> (obligatoire seulement depuis 2007) » et la mise en place « d'un lieu de formation à la pratique du 2 roues et de ses risques ».

Pour une analyse plus fine et plus juste, d'autres suggèrent l'idée d'un « histogramme de la fréquence de chaque population d'usagers recensée sur plusieurs années, ce qui aurait permis de constater l'augmentation sans cesse croissante des 2 roues, motorisés ou non, expliquant une tendance régressive moins prononcée ».

Pour ce qui est de la sensibilisation et la responsabilisation des cyclistes il est proposé « l'élaboration d'un Code de la rue ou du bon usage de vélo en ville ». Par ailleurs, des acteurs (CNPA) commencent « une sensibilisation à long terme des entreprises en général et des revendeurs 2 roues, en particulier sur l'accidentologie « trajet-travail ».

### **Jeunes, alcool et drogues**

Les acteurs demandent que soient intégrées « les infos sur les risques et les effets de la conduite des 2 roues motorisés ou non, sous alcool + stupéfiants (cannabis ++) dans le code de la route » ainsi que des « informations précises sur le temps de réaction et sur la durée des effets après la prise de ces produits : que ces éléments d'info soient intégrés à l'examen du permis de conduire ».

### **Deux roues + Usagers vulnérables**

Selon les acteurs, différentes tendances émergent des observations et propositions :

Pour les uns des « efforts de prévention importants doivent être axés sur les thèmes détaillés dans la liste proposée (2 RM, cyclistes, piétons) » ; « continuer la prévention dans les écoles, à la télévision, lors des grandes manifestations (concerts, spectacles...) » ; pour d'autres, plusieurs axes sont proposés, « un axe répressif : les addictions, le débridage des 50 cc (population de jeunes à risque), contrôles aux abords des collèges et lycées ; partenariat renforcé pour les cyclos avec le CNPA ; recherche de nouvelles solutions techniques avec les constructeurs (bridage des moteurs, pose de vrais silencieux) ; un axe de communication : sur la fragilité des 2 roues en espace urbain partagé ; et un axe de formation : lors de l'obtention du permis B sur la cohabitation des 4 roues, 2 roues, cyclistes et piétons ».

Certains posent la problématique des 2 roues et des usagers vulnérables, « surtout les enfants aux abords des écoles » ainsi que « le changement de comportement et de culture où 2 roues et piétons sont en augmentation dans les flux circulatoires ». Ils demandent à ce qu'il soit « porté une attention particulière dans les années à venir aux cyclistes : futurs utilisateurs du Vélib en petite couronne ».

D'autres témoignent de ce qu'expriment leurs concitoyens : « C'est un miracle qu'il n'y ait pas plus d'accidents, nous sommes inquiets par rapport aux automobiles et aux motards, il y a moins de respect des panneaux de vitesse, l'excès de vitesse en ville devient une habitude, les piétons et les 2 roues sont de plus en plus exposés, ils demandent des chicanes et autres obstacles. » et proposent aussi de « sensibiliser les piétons : ils ne sont pas prioritaires sur la chaussée dans n'importe quelle circonstance ».

Certains suggèrent : « deux pistes d'actions, (relativement) innovantes déjà réalisées et qui sont axés sur la répression. D'une part celle de la peine alternative telle que réalisée par les commissariats, plus particulièrement à l'encontre des deux-roues ainsi que celle exclusivement ciblée sur les 2 RM sur la D 907 à Boulogne-Billancourt. De plus une action serait à développer, celle des CRS sur la A 86, début octobre 2008, et une autre ciblée, toujours sur les 2 RM, mais avec PV à l'appui et accompagné d'un « sermon ».

### **Infrastructures et aménagements**

Les acteurs émettent des recommandations sur l'aménagement des voiries : « augmenter l'effort des villes, trop de trottoirs impraticables pour les personnes âgées ou handicapées : bordures trop hautes, obstacles divers fixes ou mobiles, trop forte pentes, escaliers... ; mauvaise implantation du panneau de pré-signalisation du radar automatique sur la D407 (trop près, inefficace) » ; « les aménagements de la D407 (très dangereux) et D935 ne sont pas réalisés (protection des collégiens) ».

Ils constatent : « point positif : séparation des couloirs mixtes, 2 roues – bus. » ; « l'amélioration des transports en commun (TC) par la largeur des couloirs de bus » ; « pour les 2 roues, nous avons mis en place un stationnement différencié entre cyclos et motos : tout le monde est content (motards et piétons) ». Toutefois pour les « mineurs qui se déplacent à pied et 2RM : il faut plus de TC et améliorer leur qualité ».

Certains attestent « des dangers rencontrés par les 2 roues, surtout en cas de pluie : ralentisseurs, chicanes ; des dangers rencontrés par les piétons : vélos, patinettes, rollers sur les trottoirs ». Ils proposent de « développer les pistes cyclables plutôt que les bandes » ; « faire l'état des lieux, des aménagements ou dispositifs réalisés par les différentes collectivités pour améliorer la sécurité des 2 roues et des usagers vulnérables et travail sur les contresens cyclables ».

D'autres témoignent de leurs actions locales : « en 2009, implantation de radars indicateurs de vitesse sur les axes de grande circulation et abords des écoles élémentaires. Ceci dans une démarche d'information et de sensibilisation auprès des conducteurs en vue d'un changement de comportement au volant » ; « lutte de longue haleine contre les excès de vitesse : ralentisseurs, " zones 30 ", radars fixes, ronds-points, systèmes de sas limitant le passage d'un seul véhicule sur des voies à double sens, amélioration de la signalétique, reprofilage de certains carrefours (en collaboration avec la communauté d'agglomération) » ; « équipement d'afficheurs automatiques de vitesse sur certains axes de circulation, création de " zone 30 " ».

Différentes propositions émergent : « vérifier l'impact du gilet jaune et du triangle sur la baisse des accidents de piétons. Prise en compte de l'état des routes (nid de poules...) et des chantiers (mal balisés...) » ; « sensibilisation des services municipaux et entreprises privées (sur demande) » ; « voiries améliorées pour une cohabitation plus sûre entre les 2 roues et les automobilistes » ; « favoriser la fluidité de la circulation par une coordination des feux, plus une réduction de la vitesse globale simultanée ».

### **Divers**

Les acteurs attestent de : « grandes difficultés pour obtenir des renseignements sur l'accidentologie : même pas les fichiers BAAC » ; « problème : comment recueillir ces données ? Mains courantes police ? Pompiers ? Compagnies d'assurances ? » ; et du « danger du GPS et du mobile dans les VL » ; et suggèrent : « une information en continu des maires concernant les accidents, car le bilan annuel des accidents est adressé l'année suivante par les services de l'équipement = décalage » ; de prendre aussi en compte les accidents matériels « cela permettrait d'alerter les gestionnaires de voirie en amont » ; ainsi que « se rapprocher des sociétés d'assurance pour avoir les analyses des accidents matériels : cela permettrait d'appréhender les causes des accidents et des lieux à risques ».

Certains témoignent de leurs actions locales : « la ville a travaillé avec la PN à l'élaboration d'une fiche de synthèse pour chaque accident corporel. Au début de chaque mois, le commissariat adresse à la ville les fiches de synthèse du mois précédent qui sont examinées par un groupe de travail (PM et services techniques). Selon les conclusions, la ville procède à des ajustements de signalisation ou à des études d'aménagements (sans attendre l'année suivante) », ou demandent de « renouveler l'action « sanction-éducation » d'avril 2006, à l'initiative du Procureur de la République : remplacer les sanctions des contrevenants par leur participation à des ateliers de sensibilisation à la SR ».

D'autres proposent des « actions en direction des seniors » ; « des cours de rattrapage du Code de la route pour les seniors » ; « des opérations de sensibilisation des seniors en partenariat avec la police nationale » ; « une formation des usagers les plus vulnérables aux soins de premiers secours » ou explicitent ce qu'ils ont déjà mis en place dans leur ville : « action de sensibilisation auprès des seniors en partenariat avec l'association UNRPA et le Conseil général (qui a financé l'intervention de la société Laser Europe) : tests de réflexe, de vue et de comportement routier ».

Les acteurs sont concernés par le DGO : « l'élaboration du DGO doit être l'occasion de conduire une réflexion entre les collectivités territoriales et la DDE au sujet des aménagements de voiries, notamment en ce qui concerne la circulation des 2 roues » ; « la planification du DGO sur 5 ans : trop longue (vu la mutation rapide des transports pour les usagers franciliens) » ; « un partenariat étroit entre les différents services, communes et organismes ».

Le thème du respect et du partage est abordé : « chacun respecte l'autre, pour cela réorganiser l'espace et formation au respect de ceux-ci par chacun (la répression des interdits doit être plus forte) » ; « axer la communication sur le partage de la route et le principe de précaution (du plus fort vers le plus faible) : responsabiliser les usagers ».

Des observations plus spécifiques sont formulées : « les données n'informent pas suffisamment sur : la typologie des accidents (accident mixtes PL-2 roues / PL-VL-2 roues) ; les causes principales des accidents (PL : tps de repos, vitesse, dépassement = non respect des règles) ; la localisation géographique (implication de l'infrastructure) ; les catégories d'usagers les plus concernées (pas uniquement les blessés) mais concernant l'ensemble de l'accident »

D'autres soulignent : « Les chargements de matériel mal arrimés ou mal équilibrés ; le manque d'entretien des véhicules entre chaque contrôle technique (pneus souvent sous gonflés,...) ; les infractions de la part des vélos : manque de signalisation, roulent à plusieurs de front, grillent les feux ; le stationnement des camions devant les passages piétons, qui gêne la visibilité des piétons. »

La prise en charge des victimes existe (ADAVIP) : « informations sur les droits des victimes, soutien psychologique, en coordination avec le SAVU 92 et les services de police et du Procureur de la République » ; « les publicités impliquant des blessés marquent plus les esprits ».

## Annexe 2 : Le bilan du DGO 2004-2008

Les cinq enjeux retenus en 2003 étaient les deux-roues motorisés, les usagers vulnérables (piétons, enfants et seniors), les jeunes et adolescents, l'excès de vitesse en milieu urbain et le milieu professionnel. Les orientations d'action qui en découlaient étaient :

- **La mobilisation des acteurs et la coordination des actions** : créer un Conseil départemental de sécurité routière ; identifier un élu correspondant sécurité routière dans chaque commune ; créer une Maison de la sécurité routière.

*Les deux premiers points ont été réalisés ; le troisième est toujours à l'étude.*

- **Les deux-roues motorisés** : connaissance de l'accidentologie ; aménagement de sécurité de l'infrastructure ; créer une infrastructure spécifique pour la formation ; réaliser des contrôles ciblés sur les deux-roues ; contrôler l'immatriculation des cyclomoteurs ; sensibiliser sur le débridage des cyclomoteurs ; valoriser le BSR ; valoriser le partage de la route ; adapter la formation à la puissance des véhicules.

*L'accidentologie des deux-roues motorisés s'est aggravée au cours des années, avec la forte augmentation du nombre de machines en circulation. Des actions spécifiques aux deux-roues ont donc été menées, tant vers les plus jeunes (opération « caravane cyclo-prévention » dans les collèges, sensibilisation au débridage avec le CNPA) que vers les adultes (contrôles routiers spécifiques, information-sensibilisation des professionnels : concessionnaires, revendeurs, moto-école).*

- **Les usagers vulnérables** : réaliser des événements « grand public » ; éduquer les jeunes enfants à l'école.

*Les communes réalisent régulièrement des actions destinées aux jeunes enfants, dont plusieurs sont subventionnées par le Pdasr, dans les écoles ou les centres de loisirs.*

- **Les jeunes et adolescents** : valoriser les ASSR ; agir sur l'entourage ; impliquer les jeunes pour les responsabiliser ; lutter contre l'alcool au volant.

*Des actions menées par des associations (La Prévention Routière, Voiture&Co) ou des bureaux d'étudiants ont été subventionnées par le Pdasr.*

- **L'excès de vitesse en milieu urbain** : la prévention (thème à aborder dans les manifestations grand public, utiliser les panneaux d'information-vitesse, faire passer le message par les enfants, communiquer localement sur le port de la ceinture à l'arrière) ; les infrastructures (développer les zones 30, hiérarchiser et aménager les voies, poursuivre le programme de radars automatiques, médiatiser les contrôles et les sanctions proposées).

*Les informations concernant les zones 30 ont fait l'objet de réunions spécifiques destinées aux élus correspondants sécurité routière. Ce type d'aménagement est de plus en plus utilisé par les communes, certaines l'ayant même étendu à la quasi-totalité de leur territoire.*

- **Le milieu professionnel** : mettre en place une structure de type centre de ressources pour les entreprises, informer sur les diverses réglementations concernées par les accidents du travail sur la route, prendre en compte les déplacements professionnels dans le PDU d'Ile-de-France ; développer les plans de déplacement en entreprise ; impliquer le chef d'entreprise, mettre en place des actions de prévention pour les salariés, développer une démarche de connaissance et de maîtrise du risque routier, intégrer l'acte de conduite dans la définition du poste de travail.

*La Coordination sécurité routière informe toutes les entreprises intéressées de l'existence des divers prestataires et des démarches pour obtenir de la documentation, des éthylotests, etc. Elle participe également, avec la Cramif, aux actions de sensibilisation des chefs d'entreprises ; une étude est en cours avec la Chambre des métiers et de l'artisanat pour mener des actions vers les artisans. Enfin, le PPRR de la DDE donne lieu, chaque année, à une formation-sensibilisation avec les IPCSR.*



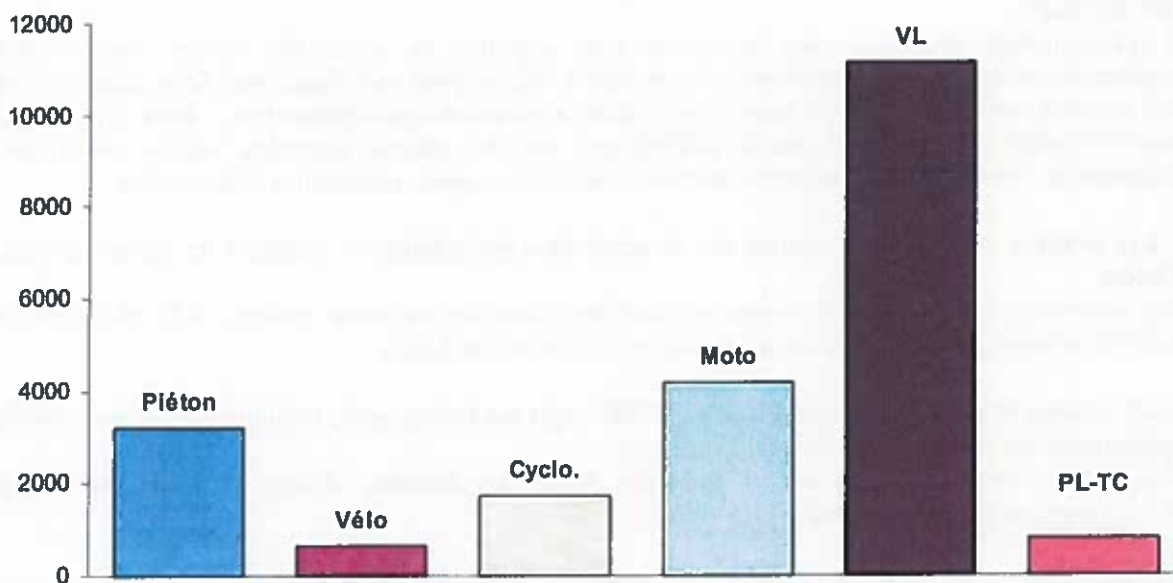
## Annexe 3 : Les données thématiques complémentaires

### A3.1 - Les catégories d'impliqués

Tab. 3.1.1 - Les impliqués par catégories d'usagers

	Piétons	Vélos	Cyclo	Moto	VL	PL-TC	Total
Nombre d'impliqués	2 895	689	1 959	4 606	17 151	981	28 281
%	10,2%	2,4%	6,9%	16,3%	60,6%	3,5%	100%

#### Répartition des impliqués par catégories de véhicule



Nota : ces chiffres ne doivent pas être additionnés ; en effet un accident de moto et de VL est comptabilisé à la fois dans les accidents de moto et dans les accidents de VL.

On note la forte implication des VL, la faible présence des vélos, des PL et des TC.

Tab. 3.1.2 - Les impliqués par type d'accident

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	PL-TC	Ensemble
Accident impliquant au moins un...	3 222	652	1 744	4 193	11 141	811	12 823
Présent dans X % des accidents	25,1%	5,1%	13,6%	32,7%	86,9%	6,3%	100%

Les véhicules légers sont présents dans 86,9% des accidents. Les 2RM sont sur-représentées dans les accidents si on les compare à leur proportion dans le parc des véhicules en circulation. L'accroissement en cours du parc des scooters, lié aux usagers qui abandonnent leur voiture pour ce mode de transport dans les trajets domicile-travail (+14% au troisième trimestre 2007, selon les Pros de la Route) reste également insuffisant pour expliquer la forte croissance des accidents de scooter depuis 2006.



## A3.2 - L'âge des impliqués

Tab. 3.2.1 - Age des victimes par catégories d'usagers

Victimes		0-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	60 ans et +	Total
% de la population*		17,4 %	4,5 %	8,7 %	51,8 %	17,2 %	100 %
Piétons	Tués	4	0	3	12	35	54
	BH	101	28	34	171	195	529
	BNH	696	182	246	999	526	2 649
Vélo	Tués	0	0	0	1	0	1
	BH	10	4	9	23	5	51
	BNH	94	66	76	281	47	564
Cyclo	Tués	0	1	3	4	0	8
	BH	0	41	70	61	2	174
	BNH	9	366	651	457	17	1 500
Moto	Tués	0	0	11	41	0	52
	BH	2	12	99	473	9	595
	BNH	13	70	598	2 680	31	3 392
VL	Tués	1	0	16	20	9	46
	BH	11	3	63	192	41	310
	BNH	242	69	978	3 116	428	4 833
PL	Tués	0	0	0	2	0	2
	BH	0	0	0	7	1	8
	BNH	2	0	7	42	2	53
Autres	Tués	0	0	0	0	0	0
	BH	0	0	0	2	2	4
	BNH	6	4	15	10	20	155
Total	Tués	5	1	33	80	44	163
	BH	124	88	275	929	255	1671
	BNH	1 062	757	2 571	7 685	1 071	13 146

\* Estimations réalisées à partir du recensement de 2005.

Tableau calculé sur 12 823 accidents, qui ont fait 163 tués, 1 675 blessés graves, et 13 238 blessés légers.

Nota : l'âge de certaines victimes n'est pas renseigné.

Tab. 3.2.2 - Age des conducteurs impliqués par catégories d'usagers

Age	Vélo	Cyclo	Moto	VL	PL-TC	Ensemble
0-4 ans	4	0	0	0	0	4
5-9 ans	27	0	0	0	0	27
10-14 ans	86	28	1	0	0	115
15-19 ans	94	723	165	277	2	1 261
20-24 ans	62	397	583	1 894	38	2 974
25-29 ans	54	199	874	2 061	114	3 302
30-34 ans	70	137	855	1 949	140	3 151
35-39 ans	57	87	650	1 790	124	2 708
40-44 ans	50	57	491	1 565	132	2 295
45-49 ans	35	25	326	1 256	118	1 760
50-54 ans	38	22	170	1 108	77	1 415

## Age des conducteurs impliqués par catégories d'usagers (suite)

55-59 ans	27	19	76	874	45	1 041
60-64 ans	19	5	23	506	16	569
65-69 ans	35	18	11	837	1	902
70-74 ans	11	7	1	243	0	262
75-79 ans	3	2	2	175	0	182
80-84 ans	5	4	0	92	0	101
85-89 ans	1	0	1	32	0	34
90-94 ans	0	0	0	15	0	15
95 et plus	0	0	0	5	0	5
Total	678	1 730	4 229	14 679	807	22 123

Nota : l'âge de certaines victimes n'est pas renseigné.

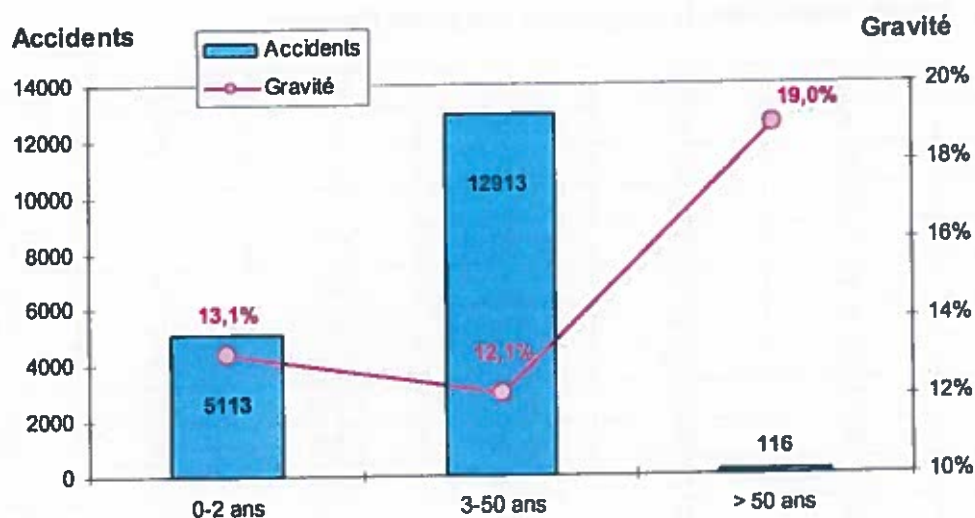
## A3.3 – L'ancienneté du permis de conduire des conducteurs

Tab. 3.3.1 - Ancienneté du permis de conduire

Ancienneté du permis	Conducteurs impliqués	Accidents	Accidents mortels	Accidents graves	Nombre total d'impliqués dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BNH	Ind.
0 - 2 ans	5 339	5 113	59	672	64	667	5 562	5 999
3 - 50 ans	13 126	12 913	119	1 560	124	1 580	13 693	15 386
> 50 ans	116	116	3	22	3	20	114	140
Ensemble	18 581	11 995	131	1 564	140	1 539	12 406	12 819

Nota : la ligne *Ensemble* ne compte chaque accident qu'une seule fois tandis que, dans les lignes détaillées, un accident peut apparaître à plusieurs reprises s'il concerne plusieurs conducteurs.

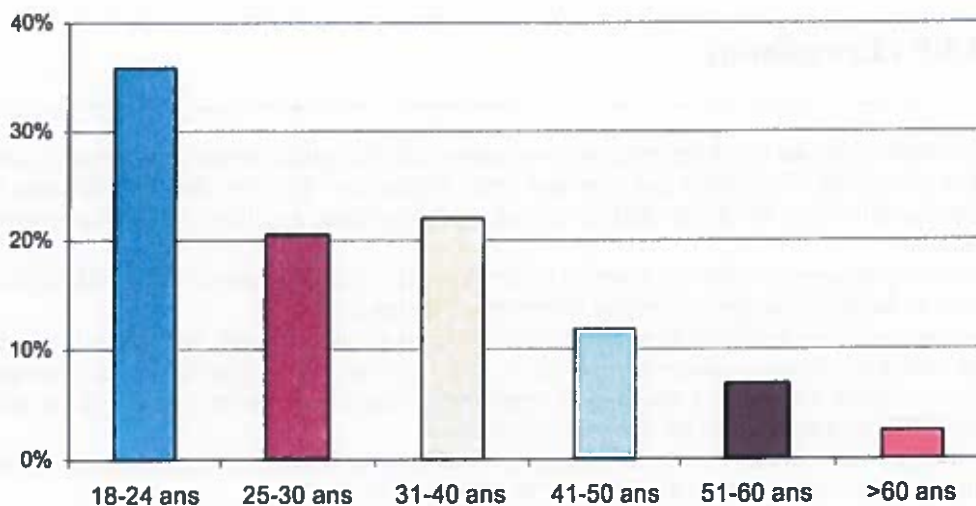
### Répartition des accidents selon l'ancienneté du permis de conduire des conducteurs



**Tab. 3.3.2 - Les permis récents (permis de 2 ans ou moins)**

Age des nouveaux conducteurs	Total	%
< 18 ans	11	0,2 %
18-24 ans	1 666	35,7 %
25-30 ans	959	20,6 %
31-40 ans	1 024	22,0 %
41-50 ans	551	11,8 %
51-60 ans	325	7,0 %
> 60 ans	118	2,5 %
NR	8	0,2 %
Total	4 662	100 %

**Répartition par âge des usagers conducteurs impliqués dans un accident ayant le permis depuis deux ans ou moins**



### A3.4 - La répartition des accidents par nombre d'usagers impliqués

**Tab. 3.4.1 - Répartition par nombre d'usagers impliqués**

	Accidents	Tués	BH	BNH	Gravité
1 seul véhicule impliqué	1 381	53	202	1 363	18,5 %
Piéton + véhicule(s)	3 230	57	561	2 900	19,1 %
2 véhicules	7 358	45	798	7 888	11,5 %
+ de 2 véhicules	854	8	114	1 087	14,3 %
Ensemble	12 823	163	1 675	13 238	14,3 %

Ce tableau fait clairement apparaître les caractéristiques urbaines des accidents dans les Hauts-de-Seine, avec notamment une forte proportion d'accidents de piétons.

## Les accidents avec un seul impliqué (sans tiers)

En 5 ans, 1 381 accidents sans tiers se sont produits, ils représentent 10,7% des 12 823 accidents :

- 842 accidents de VL, soit 7,5% des accidents de VL, ont provoqué 31 morts, soit 19% du total des tués (dont 17 morts dans seulement 6 accidents, tous les occupants, de 18 à 26 ans, étant tués), et 97 blessés hospitalisés, soit 5,8% du total des blessés hospitalisés (dont 19 dans seulement 9 accidents, tous les occupants, de 18 à 26 ans, étant atteints).
- 363 accidents de 2RM, soit 8,6% des accidents de 2RM, ont provoqué 16 morts, soit 9,8% du total des tués, et 73 blessés hospitalisés, soit 40,9% du total des blessés hospitalisés.
- 128 accidents de cyclomoteur, soit 7,3% des accidents de cyclomoteur, ont provoqué 4 morts, soit 2,4% du total des tués, et 24 blessés hospitalisés, soit 1,4% du total des blessés hospitalisés.
- 26 accidents de PL, soit 3,2% des accidents de PL, ont provoqué 2 morts, soit 1,2% du total des tués, et 5 blessés hospitalisés, soit 0,3% du total des blessés hospitalisés.
- 19 accidents de vélo, soit 2,9% des accidents de vélo, ont provoqué 3 blessés hospitalisés, soit 0,2% du total des blessés hospitalisés.

### A3.5 - Les piétons

#### Résumé :

Sur la période 2002-2006, les accidents avec piéton montrent une évolution incertaine, tendant davantage vers une stagnation du nombre d'accidents que vers une réelle diminution. Si le nombre de BNH tend à baisser, l'évolution est contraire dans le cas des BH et des tués qui présentent, en 2006, des chiffres supérieurs aux années précédentes.

Les accidents avec piéton représentent un quart de l'ensemble des accidents survenus entre 2002 et 2006 et plus du tiers des tués et des BH. Leur gravité est plus importante, dépassant 18%.

La répartition mensuelle des accidents avec piéton fait apparaître un creux en août, mois dont la gravité est par ailleurs l'une des plus élevées; décembre-janvier et mars-avril-mai sont également des « temps forts », combinant des accidents nombreux à une gravité importante. Plus nombreux en semaine et en journée, les accidents avec piéton sont plus graves les week-ends et la nuit.

A noter que la gravité des accidents avec piéton, quel que soit le mois, le jour ou l'heure, est toujours supérieure à la gravité moyenne de l'ensemble des accidents sur la même période (13,3%).

Les piétons impliqués dans ces accidents sont autant des hommes que des femmes et ils représentent la quasi-totalité des victimes. Parmi ces dernières, deux âges ressortent : les jeunes enfants (5-14 ans) et les personnes âgées (70 ans et plus).

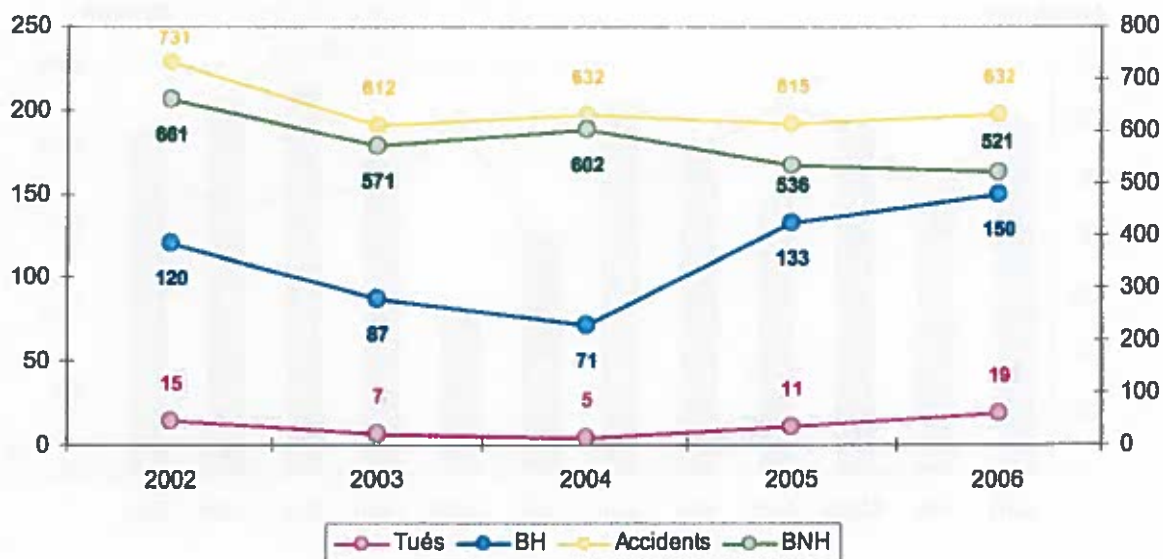
Près des trois-quarts des conflits avec piéton surviennent contre des VL, mais c'est contre les PL qu'ils sont les plus graves, atteignant plus de 37%. Outre dans les cas de piéton contre vélo, la gravité est là encore toujours de beaucoup supérieure à la celle de l'ensemble des accidents.

## L'évolution et la gravité des accidents impliquant les piétons

Tab. 3.5.1 – Evolution des accidents et des victimes d'accident avec piéton

	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Accidents	731	612	632	615	632	3 222
Tués	15	7	5	11	19	57
BH	120	87	71	133	150	561
BNH	661	571	602	536	521	2 891

### Evolution des accidents et des victimes d'accident avec piéton



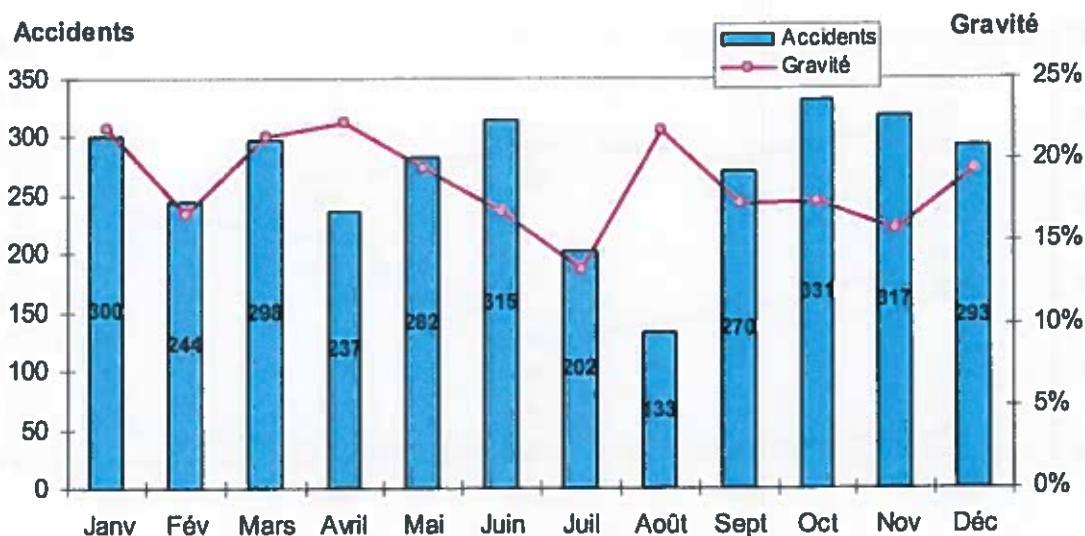
Tab. 3.5.2 – Les piétons par rapport à l'ensemble des accidents et des victimes

	Ensemble des accidents	Piétons	%
Accidents	12 823	3 222	25,1 %
dont graves	1708	600	35,1 %
Tués	163	57	35,0 %
BH	1 675	561	33,5 %
BNH	13 239	2 891	21,8 %
Gravité	13,3 %	18,6 %	

Tab. 3.5.3 – Répartition par mois des accidents avec piéton

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
Janvier	300	5	66	5	64	254	297	22,0 %
Février	244	3	41	3	39	216	238	16,8 %
Mars	298	4	64	4	62	257	290	21,5 %
Avril	237	5	53	5	53	209	219	22,4 %
Mai	282	7	55	7	48	261	270	19,5 %
Juin	315	5	53	5	51	295	299	16,8 %
Juillet	202	4	27	4	23	189	199	13,4 %
Août	133	4	29	4	25	110	125	21,8 %
Septembre	270	5	47	5	46	253	267	17,4 %
Octobre	331	6	58	6	52	291	328	17,5 %
Novembre	317	5	50	5	45	297	316	15,8 %
Décembre	293	4	57	4	53	259	281	19,5 %
Ensemble	3 222	57	600	57	561	2 891	3 129	18,6 %

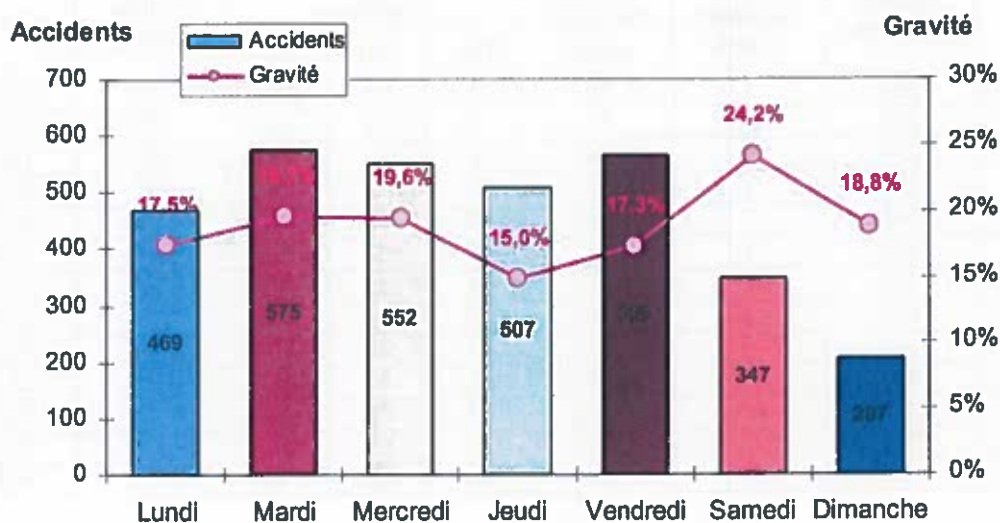
### Répartition par mois des accidents avec piéton



Tab. 3.5.4 – Répartition par jour de la semaine des accidents avec piéton

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
Lundi	469	10	82	10	74	419	452	17,5 %
Mardi	575	7	113	7	107	509	569	19,7 %
Mercredi	552	10	108	10	102	491	531	19,6 %
Jeudi	507	8	76	8	72	477	491	15,0 %
Vendredi	565	6	98	6	95	507	550	17,3 %
Samedi	347	10	84	10	77	303	334	24,2 %
Dimanche	207	6	39	6	34	185	202	18,8 %
Ensemble	3 222	57	600	57	561	2 891	3 129	18,6 %

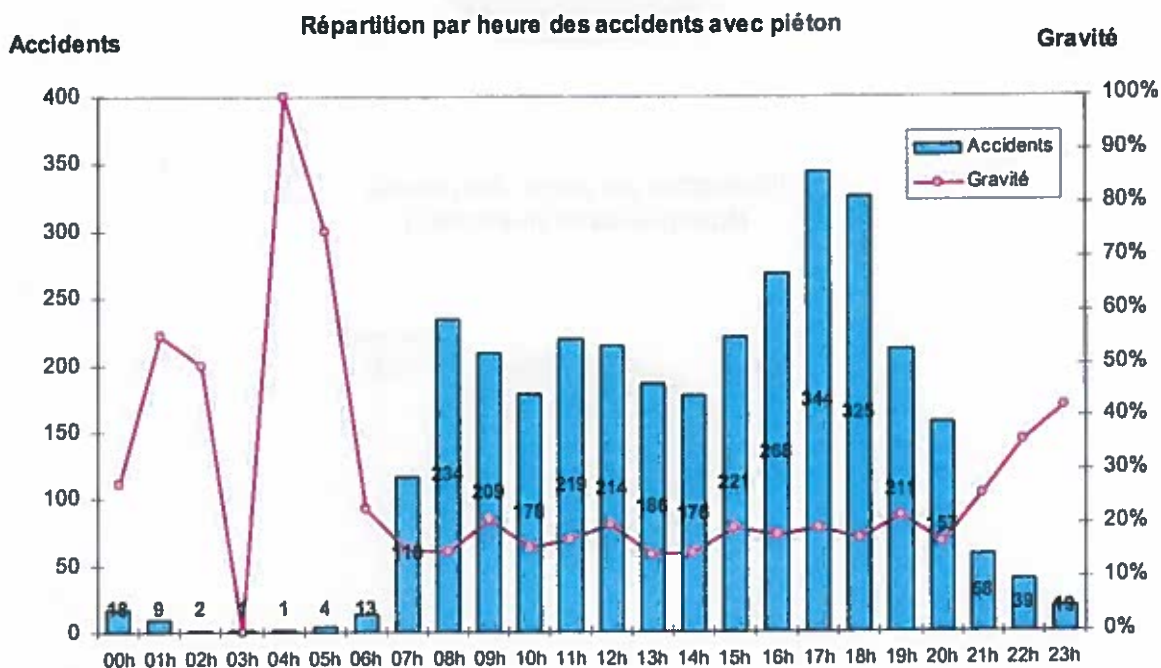
### Répartition par jour des accidents avec piéton





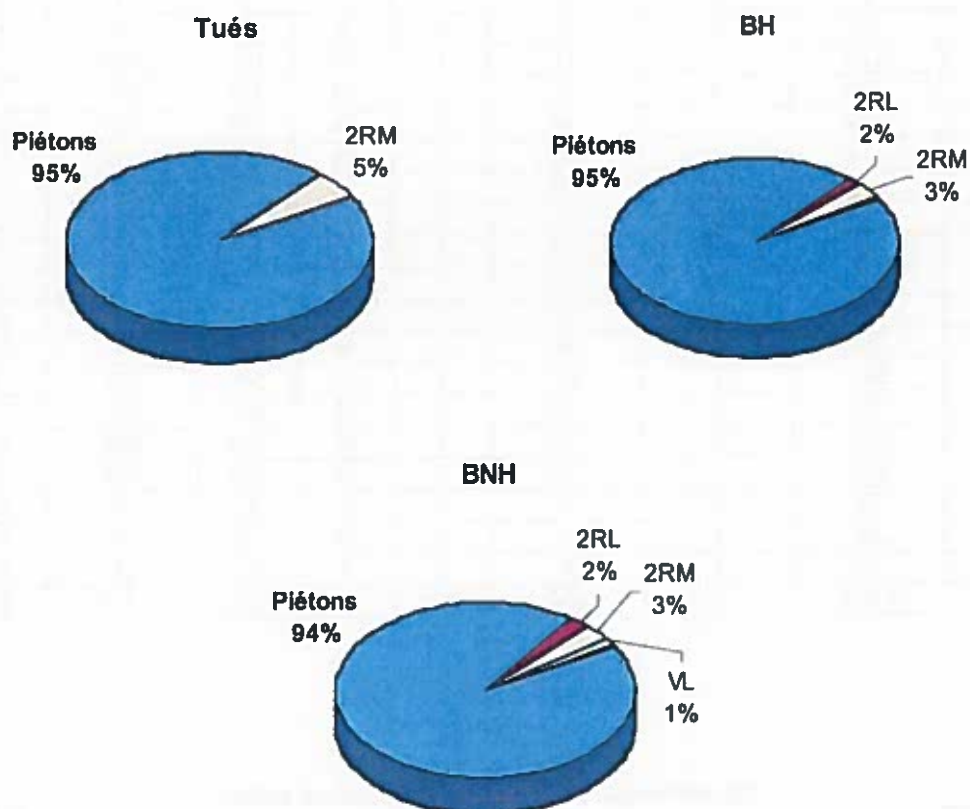
Tab. 3.5.5 – Répartition par heure des accidents avec piéton

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
00h	18	1	5	1	4	16	15	27,8 %
01h	9	2	5	2	3	5	8	55,6 %
02h	2	1	1	1	0	1	3	50,0 %
03h	1	0	0	0	0	1	1	0,0 %
04h	1	1	1	1	0	0	0	100,0 %
05h	4	0	3	0	3	1	4	75,0 %
06h	13	0	3	0	3	12	10	23,1 %
07h	116	1	18	1	17	107	106	15,5 %
08h	234	4	35	4	34	214	228	15,0 %
09h	209	2	44	2	44	181	200	21,1 %
10h	178	1	28	1	28	162	183	15,7 %
11h	219	4	38	4	34	198	220	17,4 %
12h	214	3	43	3	41	182	207	20,1 %
13h	186	3	27	3	24	178	175	14,5 %
14h	176	2	26	2	24	161	169	14,8 %
15h	221	3	43	3	40	193	220	19,5 %
16h	268	4	48	4	46	245	261	17,9 %
17h	344	8	67	8	61	306	347	19,5 %
18h	325	6	56	6	53	294	309	17,2 %
19h	211	2	46	2	45	193	203	21,8 %
20h	157	3	26	3	23	144	149	16,6 %
21h	58	0	15	0	17	53	59	25,9 %
22h	39	5	14	5	10	32	34	35,9 %
23h	19	1	8	1	7	12	18	42,1 %
Ensemble	3 222	57	600	57	561	2 891	3 129	18,6 %

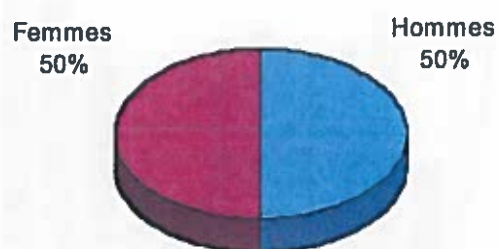


## Les impliqués dans les accidents avec piéton

Répartition des victimes d'accidents avec piéton par catégories d'utilisateur



Répartition par genre des piétons impliqués dans un accident



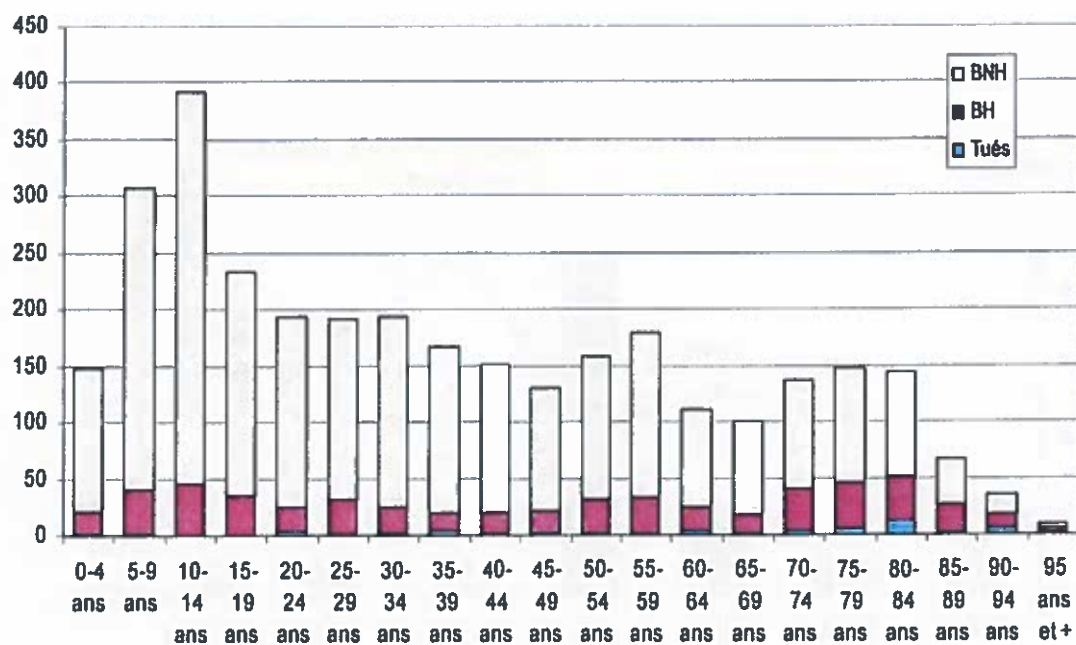


Tab. 3.5.6 - Age des impliqués et des victimes piétons d'accident avec piéton

	Indemnes	Tués	BH	BNH	Ensemble
0-4 ans	3	2	19	126	150
5-9 ans	2	2	39	267	310
10-14 ans	4	0	45	347	396
15-19 ans	3	0	35	199	237
20-24 ans	4	3	21	170	198
25-29 ans	5	0	32	160	197
30-34 ans	4	2	22	170	198
35-39 ans	4	3	17	147	171
40-44 ans	2	1	19	132	154
45-49 ans	2	2	19	109	132
50-54 ans	1	2	30	126	159
55-59 ans	3	2	31	146	182
60-64 ans	1	4	21	85	111
65-69 ans	4	2	16	83	105
70-74 ans	1	4	37	96	138
75-79 ans	0	5	41	102	148
80-84 ans	1	12	39	94	146
85-89 ans	1	1	25	40	67
90-94 ans	0	6	11	18	35
95 ans et +	0	1	4	4	9
Total	45	54	523	2 621	3 243

Nota : l'âge de certains impliqués n'est pas renseigné.

### Age des victimes piétonnes

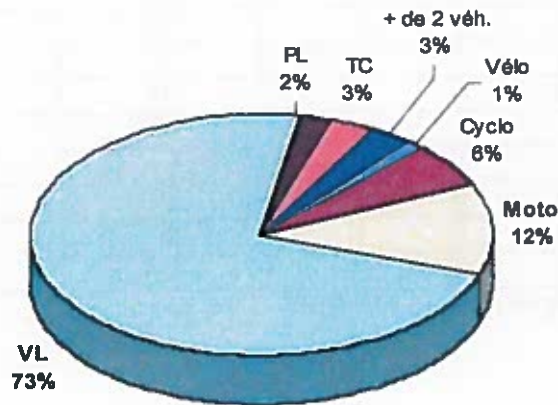


## Les conflits impliquant les piétons

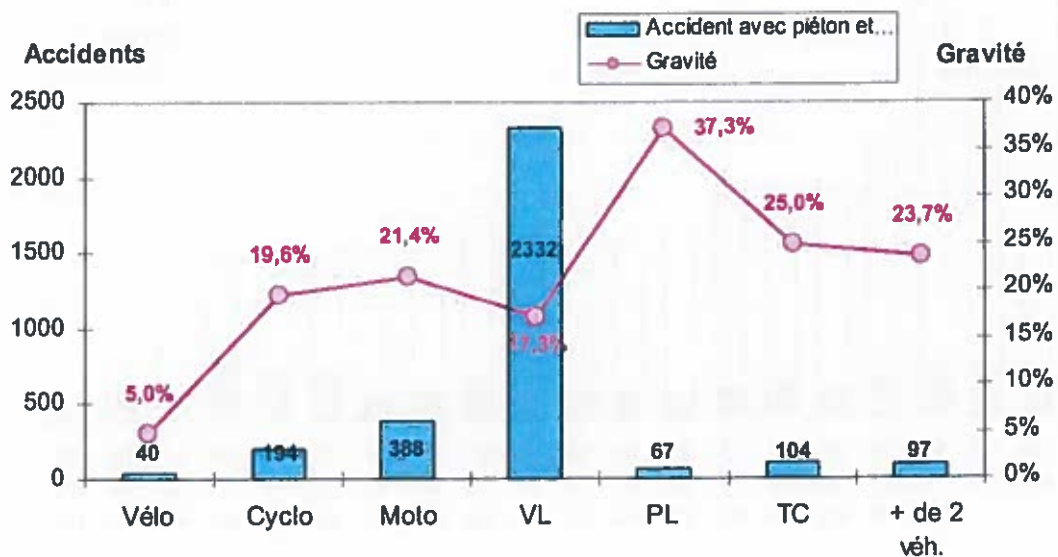
Tab. 3.5.7 - Types de conflit impliquant les piétons

	Vélo	Cyclo	Moto	VL	PL	TC	+ de 2 véh.	Total
Accident avec piéton et...	40	194	388	2332	67	104	97	3 222
Pourcentage	1,2 %	6,0 %	12,0 %	72,4 %	2,1 %	3,2 %	3,0 %	100 %
Accident grave	2	38	83	403	25	26	23	600
Gravité	5,0 %	19,6 %	21,4 %	17,3 %	37,3 %	25,0 %	23,7 %	18,6 %

Types de conflit impliquant les piétons



Types de conflit impliquant les piétons



## A3.6 - Les vélos

### Résumé :

L'évolution des accidents de vélos montre une tendance incertaine ; si 2006 marque une diminution des accidents, le nombre de BH n'a pas suivi. A noter que l'année 2007 a vu une hausse importante, totalisant 151 accidents.

Deux pics mensuels d'accidents sont notables, en juin et septembre ; et c'est en février et juin que la gravité est la plus élevée. Le mois de juin apparaît donc comme particulièrement accidentogène et grave. Les accidents avec vélo sont plus nombreux en semaine, mais plus graves les week-ends, tout particulièrement le dimanche. En journée, ils surviennent essentiellement aux heures de pointe du trafic (entrées et sorties de bureaux) ; trois moments montrent des pics de gravité : 7h, 11h et le début de soirée.

Plus des trois quarts des conflits impliquant les vélos ont lieu contre les VL Les conflits les plus graves sont ceux qui ont lieu contre les TC d'une part, contre les PL et les cyclomoteurs ou avec vélo seul d'autre part.

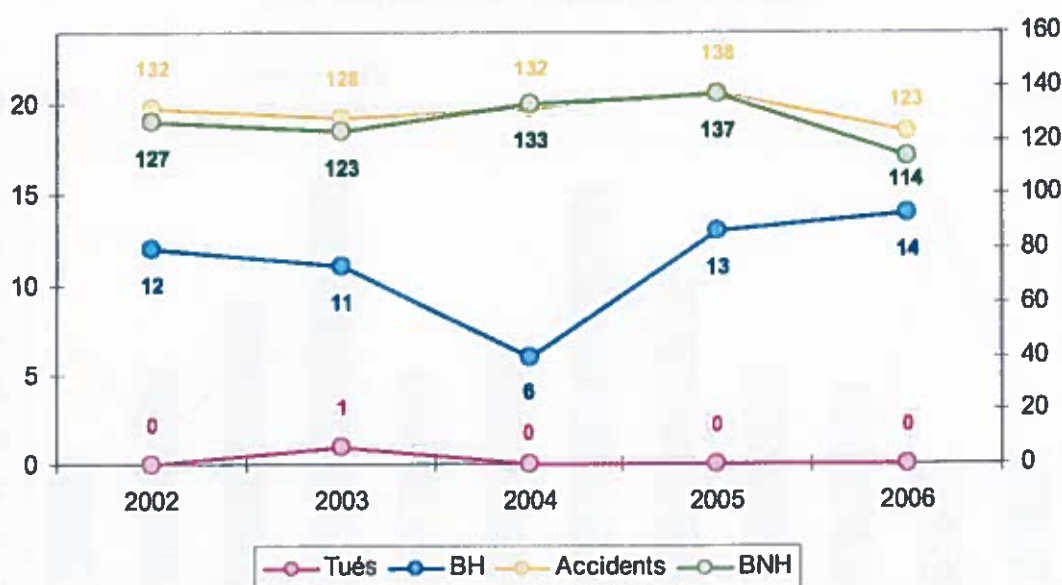
Les accidents de vélos surviennent d'abord sur le réseau national et départemental classé à grande circulation, puis sur le réseau communal et enfin sur les départementales non classées, dans des proportions relativement équivalentes.

### L'évolution et la gravité des accidents impliquant les vélos

Tab. 3.6.1 - Evolution des accidents et des victimes d'accident impliquant les vélos

	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Accidents	132	128	132	138	123	653
Tués	0	1	0	0	0	1
BH	12	11	6	13	14	56
BNH	127	123	133	137	114	634

Evolution des accidents et des victimes d'accident impliquant un vélo



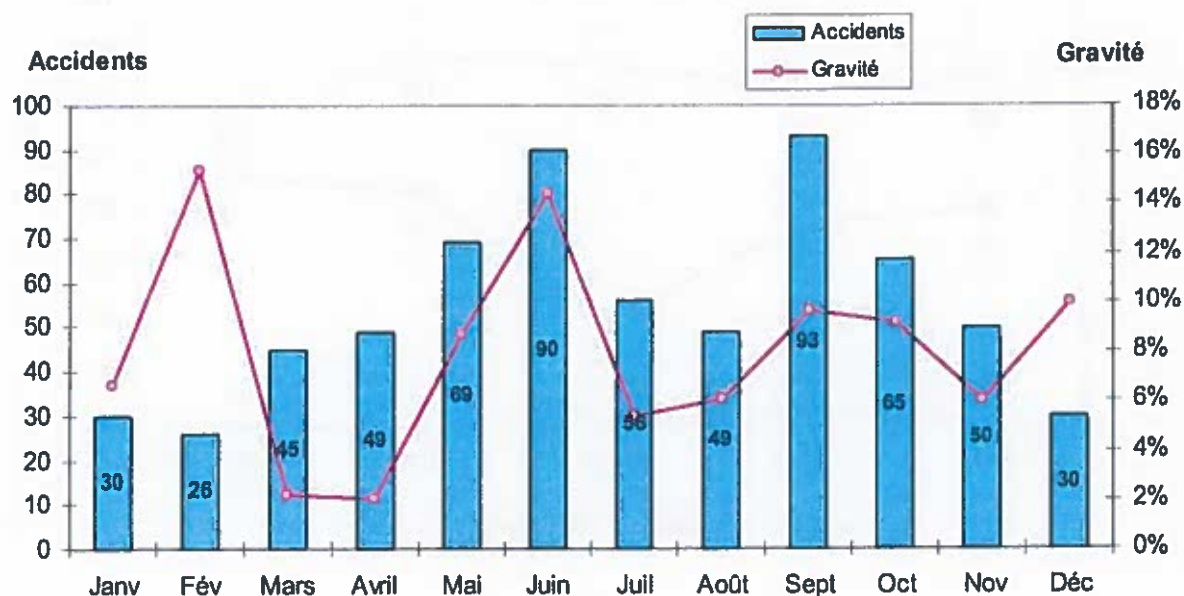
**Tab. 3.6.2 - Les vélos par rapport à l'ensemble des accidents et des victimes**

	Ensemble des accidents	Vélos	%
Accidents	12 823	653	5,1 %
Dont graves	1 708	54	3,2 %
Tués	163	1	0,6 %
BH	1 675	56	3,3 %
BNH	13 239	634	4,8 %
Gravité	13,3 %	8,3 %	

**Tab. 3.6.3 - Répartition par mois des accidents avec vélo**

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
Janvier	30	0	2	0	2	28	29	6,7 %
Février	26	1	4	1	3	22	24	15,4 %
Mars	45	0	1	0	1	50	44	2,2 %
Avril	49	0	1	0	1	51	49	2,0 %
Mai	69	0	6	0	6	64	66	8,7 %
Juin	90	0	13	0	15	82	85	14,4 %
Juillet	56	0	3	0	3	56	57	5,4 %
Août	49	0	3	0	3	48	46	6,1 %
Septembre	93	0	9	0	10	91	91	9,7 %
Octobre	65	0	6	0	6	63	66	9,2 %
Novembre	50	0	3	0	3	51	45	6,0 %
Décembre	30	0	3	0	3	27	33	10,0 %
Ensemble	652	1	54	1	56	633	635	8,3 %

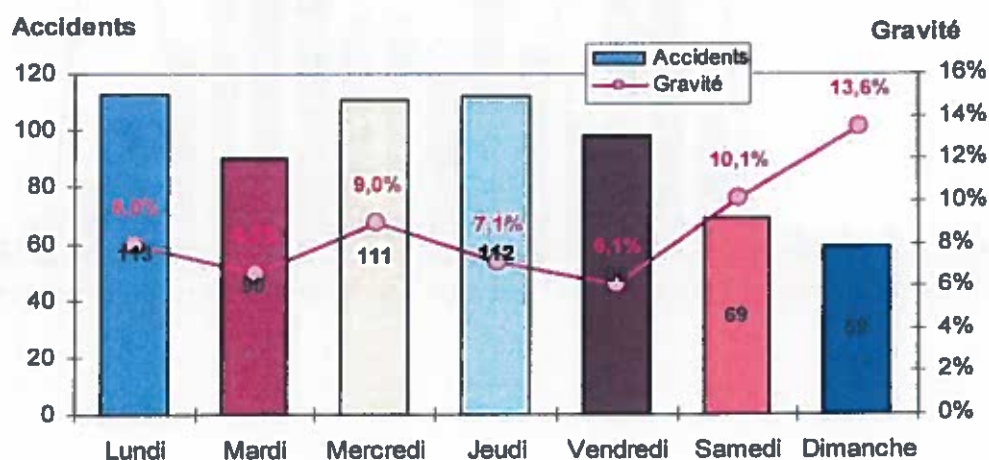
**Répartition par mois des accidents avec vélo**



Tab. 3.6.4 - Répartition par jour des accidents avec vélo

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
Lundi	113	0	9	0	10	113	101	8,0%
Mardi	90	0	6	0	6	87	86	6,7%
Mercredi	111	1	10	1	10	109	108	9,0%
Jeudi	112	0	8	0	8	112	113	7,1%
Vendredi	98	0	6	0	6	97	94	6,1%
Samedi	69	0	7	0	7	63	71	10,1%
Dimanche	59	0	8	0	9	52	62	13,6%
Ensemble	652	1	54	1	56	633	635	8,3%

Répartition par jour des accidents avec vélo

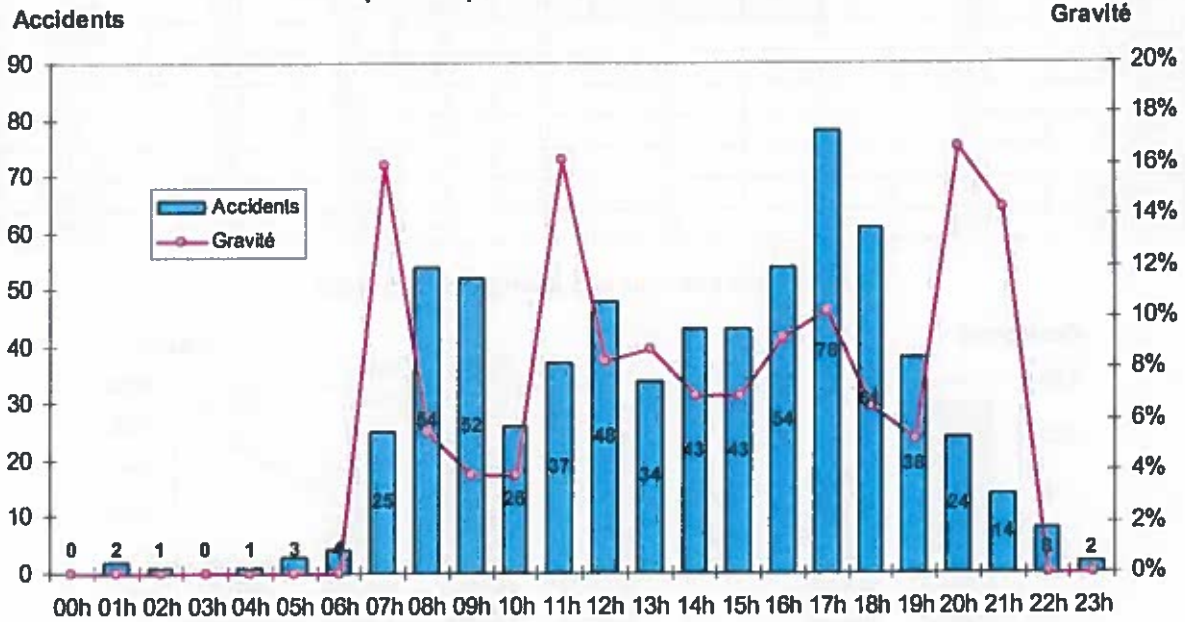


Tab. 3.6.5 - Répartition par heure des accidents avec vélo

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
00h	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
01h	2	0	0	0	0	2	2	0,0 %
02h	1	0	0	0	0	1	1	0,0 %
03h	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
04h	1	0	0	0	0	1	0	0,0 %
05h	3	0	0	0	0	3	5	0,0 %
06h	4	0	0	0	0	5	3	0,0 %
07h	25	0	4	0	4	22	17	16,0 %
08h	54	0	3	0	4	52	55	5,6 %
09h	52	0	2	0	3	53	53	3,8 %
10h	26	0	1	0	1	25	22	3,8 %
11h	37	0	6	0	6	36	35	16,2 %
12h	48	0	4	0	4	45	52	8,3 %
13h	34	0	3	0	3	31	36	8,8 %
14h	43	0	3	0	3	44	41	7,0 %
15h	43	0	3	0	4	43	41	7,0 %
16h	54	0	5	0	5	50	58	9,3 %
17h	78	0	8	0	8	79	73	10,3 %
18h	61	0	4	0	4	59	59	6,6 %
19h	38	0	2	0	2	38	38	5,3 %
20h	24	0	4	0	4	22	23	16,7 %
21h	14	1	2	1	1	12	11	14,3 %
22h	8	0	0	0	0	8	8	0,0 %
23h	2	0	0	0	0	2	2	0,0 %
Ensemble	652	1	54	1	56	633	635	8,3 %

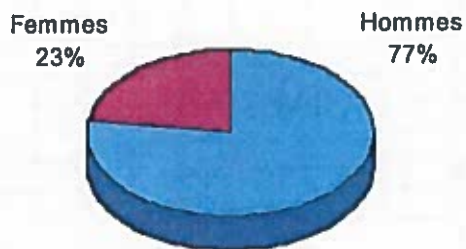


### Répartition par heure des accidents avec vélo



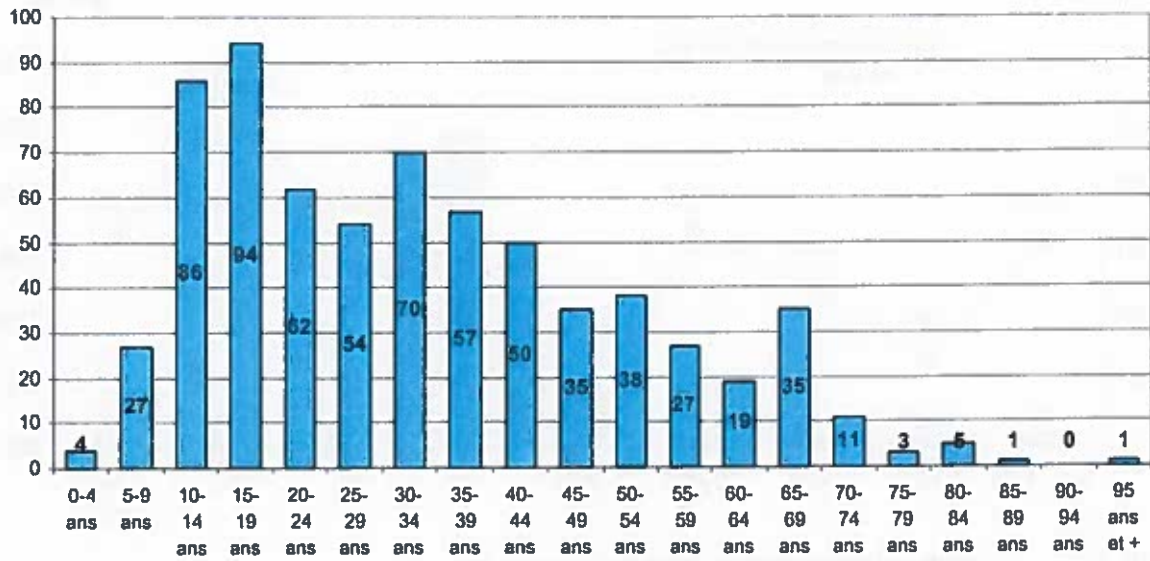
### Les impliqués dans les accidents avec vélo

Répartition par genre des usagers de vélo impliqués dans un accident





### Age des conducteurs de vélo impliqués dans un accident



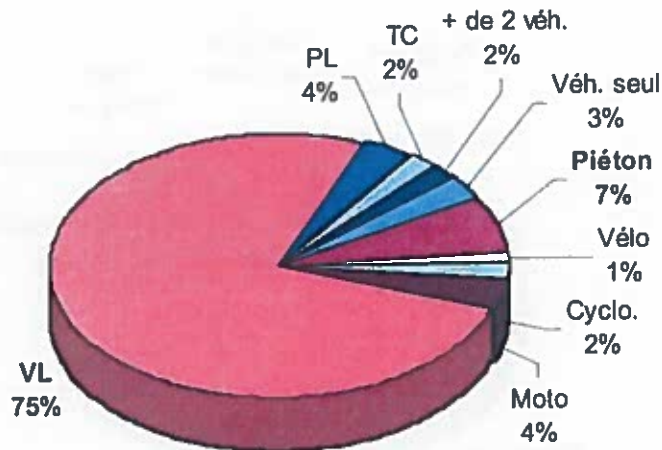
Nota : l'âge de certains impliqués n'est pas renseigné.

### Les conflits impliquant les vélos

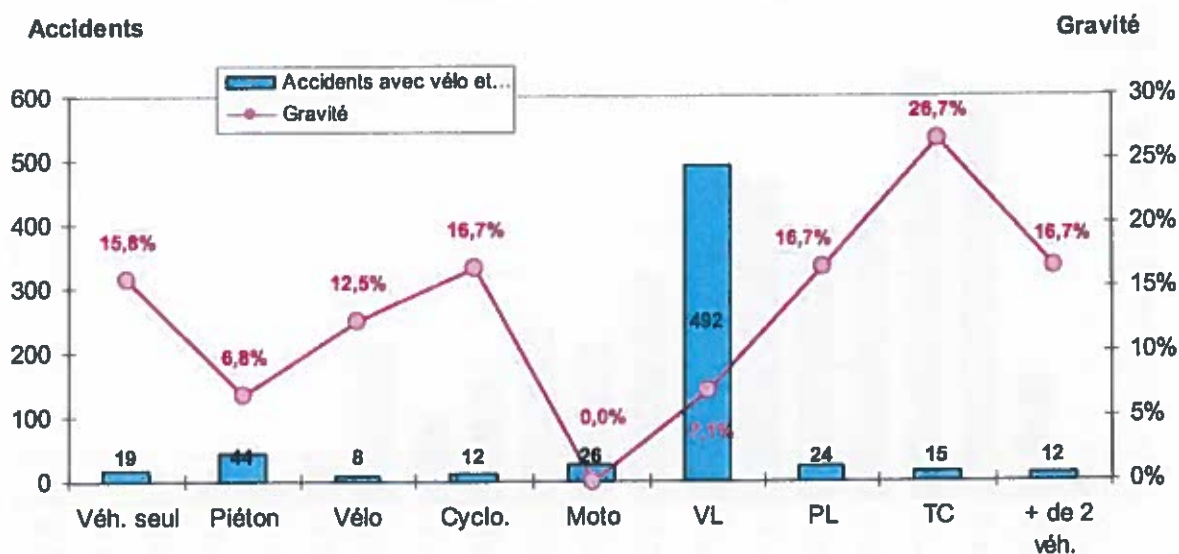
Tab. 3.6.6 - Types de conflit impliquant les vélos

	Véh. seul	Piéton	Vélo	Cyclo.	Moto	VL	PL	TC	+ de 2 véh.	Total
Accidents avec vélo et...	19	44	8	12	26	492	24	15	12	652
Pourcentage	2,9 %	6,7 %	1,2 %	1,8 %	4,0 %	75,5 %	3,7 %	2,3 %	1,8 %	100 %
Accident grave	3	3	1	2	0	35	4	4	2	54
Gravité	15,8 %	6,8 %	12,5 %	16,7 %	0,0 %	7,1 %	16,7 %	26,7 %	16,7 %	8,3 %

### Types de conflit impliquant les vélos



### Types de conflit impliquant les vélos

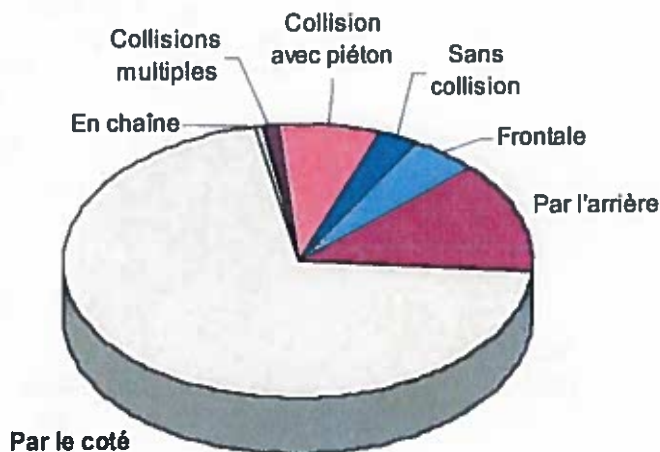


Tab. 3.6.7 - Types de collision dans les accidents avec vélo

	Accidents	%
Frontale	31	4,8 %
Par l'arrière	87	13,3 %
Par le côté*	460	70,6 %
En chaîne	3	0,5 %
Collisions multiples	8	1,2 %
Collision avec piéton	44	6,7 %
Sans collision	19	2,9 %
Total	652	100 %

\* Un choc « par le côté » peut survenir soit entre véhicules roulant dans le même sens (un VL déboîte et renverse un 2R qui le doublait), soit entre véhicules roulant dans des sens différents (déport à gauche, refus de priorité dans un carrefour, feu de signalisation non respecté, etc.).

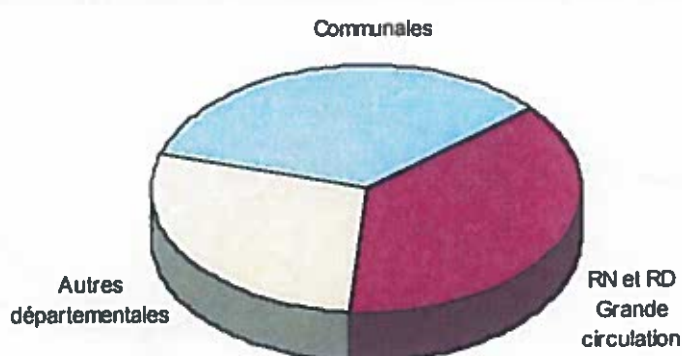
### Types de collision dans les accidents avec vélos



**Tab. 3.6.8 - Accidents impliquant des vélos par catégories de réseau**

Type de voie	Accidents	%
Autoroutes et VRU	0	0,0 %
RN et RD Grande circulation	244	37,4 %
Autres départementales	186	28,5 %
Communes	222	34,0 %
Total	652	100,0 %

**Les accidents de vélos par catégories de réseau**



### A3.7 - Les cyclomoteurs

**Résumé :**

Les accidents de cyclomoteur présentent une évolution incertaine sur les cinq dernières années : en augmentation de jusqu'en 2004, le nombre d'accidents diminue fortement en 2005 avant de remonter en 2006. Si les BNH connaissent une dynamique similaire, les tués et les BH suivent une courbe clairement croissante dès 2003.

La répartition mensuelle des accidents avec cyclomoteur fait apparaître plusieurs temps : août et février sont des creux en nombre d'accidents mais ont une gravité élevée (maximum en février) ; alors qu'octobre, mois du plus grand nombre d'accidents, présente la gravité la plus faible ; juin apparaît comme un « temps fort », combinant des accidents nombreux à une gravité importante. Les accidents sont les plus nombreux en semaine, les plus graves les mercredi et lundi. Nombreux en journée et le soir, ils ne suivent pas totalement le rythme général du trafic (entrées et sorties des bureaux) et sont plus graves la nuit (pics à 1h-2h, 4h et 21h).

La répartition par âge montre une présence très importante des 15 à 24 ans chez les conducteurs ; dans l'ensemble des impliqués, la distribution est plus lâche, les 14 à 29 ans restant néanmoins très présents.

Près des trois quarts des conflits impliquant les cyclomoteurs ont lieu contre les VL. Les conflits les plus graves sont ceux qui ont lieu contre les PL, puis ceux qui impliquent le cyclomoteur seul. Les accidents contre piéton sont les deuxièmes plus nombreux et les troisièmes plus graves.

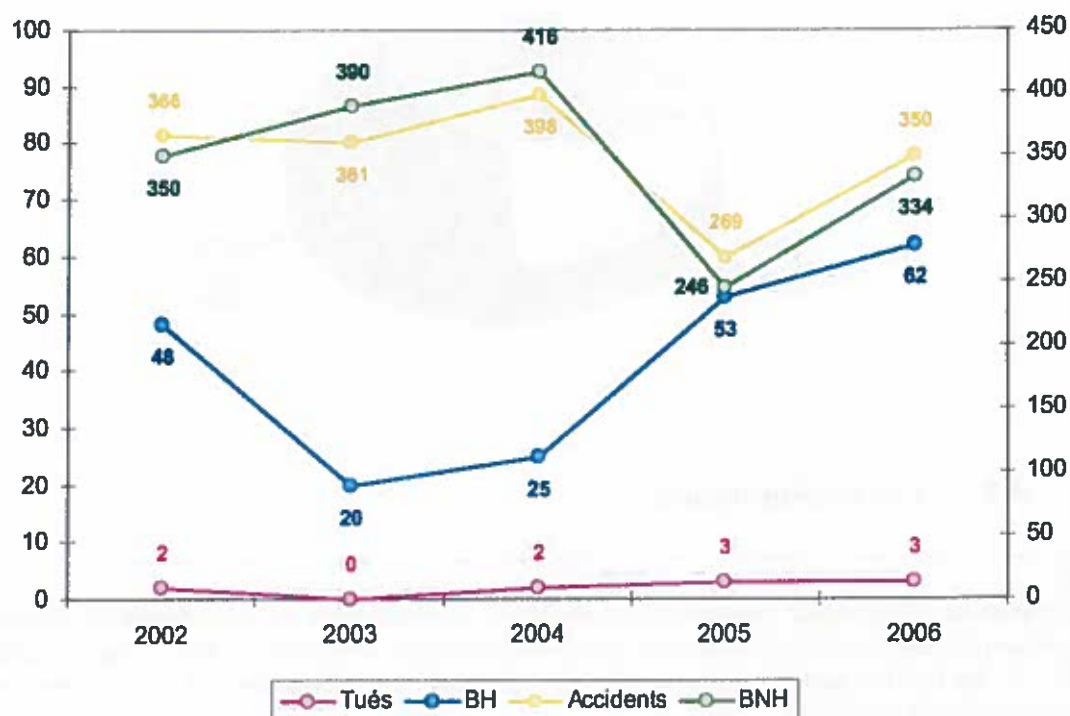
Les accidents de cyclomoteur surviennent d'abord sur le réseau national et départemental classé à grande circulation, puis sur les autres départementales et enfin sur le réseau communal.

## L'évolution et la gravité des accidents impliquant les cyclomoteurs

Tab. 3.7.1 - Evolution des accidents et des victimes d'accident impliquant un cyclomoteur

	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Accidents	366	361	398	269	350	1 744
Tués	2	0	2	3	3	10
BH	48	20	25	53	62	208
BNH	350	390	416	246	334	1 736

Evolution des accidents et des victimes d'accident avec cyclomoteur



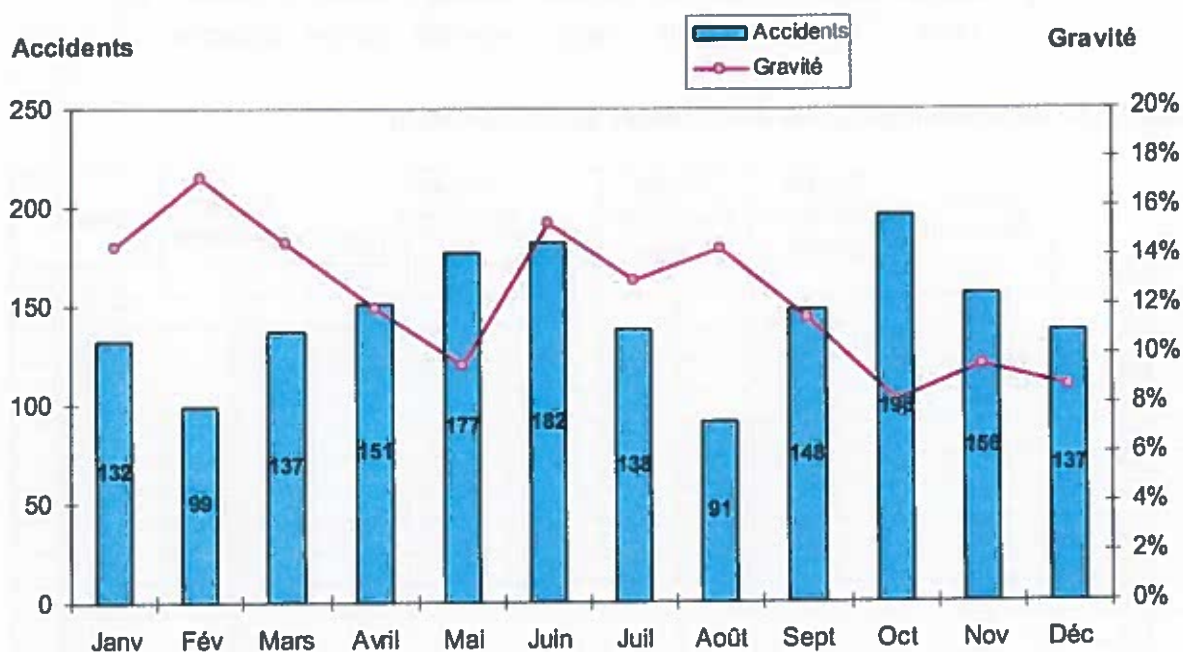
Tab. 3.7.2 - Les cyclomoteurs par rapport à l'ensemble des accidents et des victimes

	Ensemble accidents	Cyclo	%
Accidents	12 823	1 744	13,6 %
Dont graves	1708	210	12,3 %
Tués	163	10	6,1 %
BH	1675	208	12,4 %
BNH	13 239	1 736	13,1 %
Gravité	13,3 %	12,0 %	

Tab. 3.7.3 - Répartition par mois des accidents avec cyclomoteur

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
Janvier	132	0	19	0	19	127	124	14,4 %
Février	99	0	17	0	18	89	103	17,2 %
Mars	137	0	20	0	20	129	145	14,6 %
Avril	151	2	18	2	17	162	141	11,9 %
Mai	177	2	17	2	15	190	159	9,6 %
Juin	182	1	28	1	29	177	170	15,4 %
Juillet	138	1	18	1	17	138	136	13,0 %
Août	91	0	13	0	14	84	94	14,3 %
Septembre	148	3	17	3	15	142	153	11,5 %
Octobre	196	1	16	1	16	203	199	8,2 %
Novembre	156	0	15	0	15	152	143	9,6 %
Décembre	137	0	12	0	13	143	137	8,8 %
Ensemble	1 744	10	210	10	208	1736	1 704	12,0 %

Répartition par mois des accidents avec cyclomoteur

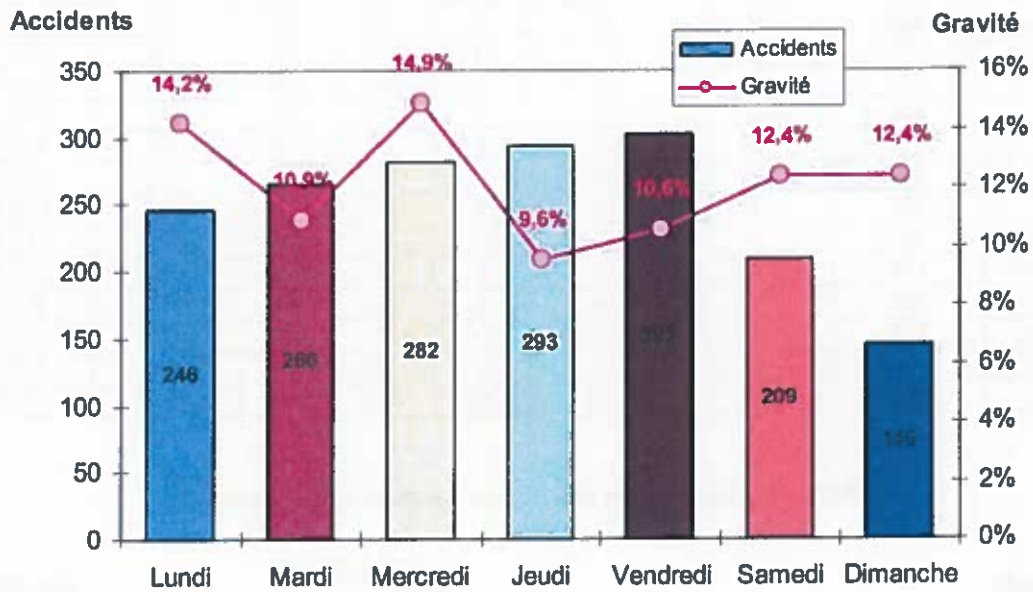


Tab. 3.7.4 - Répartition par jour de la semaine des accidents avec cyclomoteur

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
Lundi	246	2	35	2	34	232	239	14,2 %
Mardi	266	1	29	1	29	268	264	10,9 %
Mercredi	282	4	42	4	39	270	261	14,9 %
Judi	293	0	28	0	29	302	283	9,6 %
Vendredi	303	0	32	0	34	299	310	10,6 %
Samedi	209	0	26	0	27	215	210	12,4 %
Dimanche	145	3	18	3	16	150	137	12,4 %
Ensemble	1 744	10	210	10	208	1 736	1 704	12,0 %



### Répartition par jour des accidents avec cyclomoteur

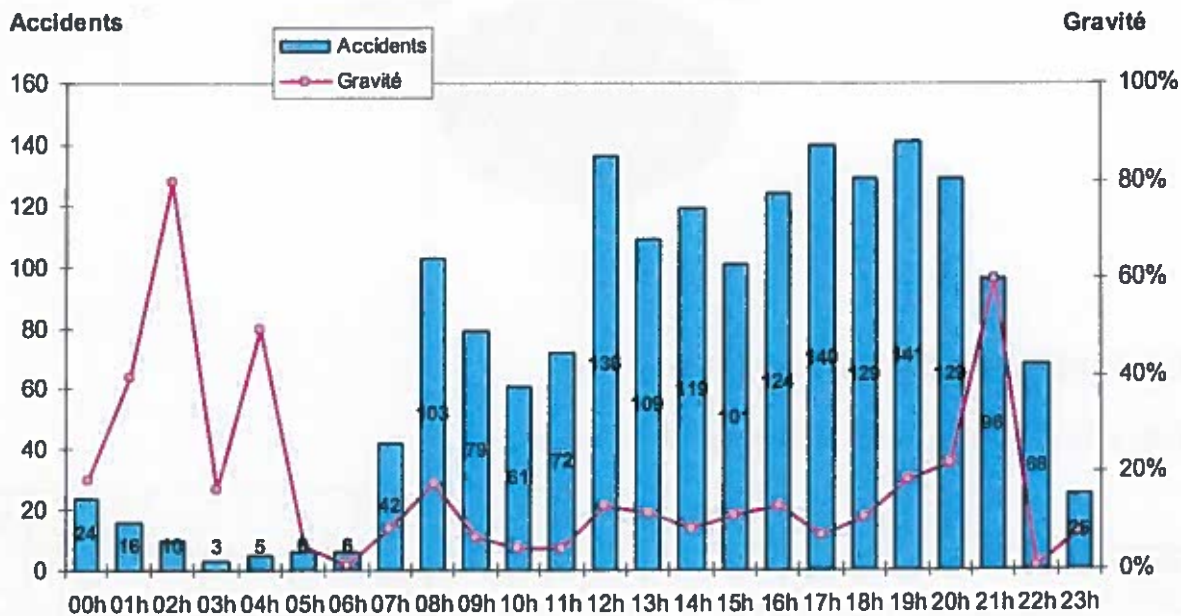


Tab. 3.7.5 - Répartition par heure des accidents avec cyclomoteur

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
00h	24	1	3	1	2	24	27	12,5 %
01h	16	0	4	0	4	15	11	25,0 %
02h	10	0	4	0	4	7	8	40,0 %
03h	3	0	1	0	1	2	1	33,3 %
04h	5	0	3	0	3	4	4	60,0 %
05h	6	1	2	1	2	4	6	33,3 %
06h	6	1	1	1	0	6	3	16,7 %
07h	42	0	7	0	7	37	39	16,7 %
08h	103	0	11	0	12	99	100	10,7 %
09h	79	0	5	0	5	79	81	6,3 %
10h	61	1	6	1	5	62	53	9,8 %
11h	72	0	5	0	5	72	72	6,9 %
12h	136	1	16	1	16	128	132	11,8 %
13h	109	1	12	1	11	108	104	11,0 %
14h	119	0	11	0	11	116	123	9,2 %
15h	101	1	16	1	15	99	100	15,8 %
16h	124	0	17	0	19	129	120	13,7 %
17h	140	2	10	2	8	154	139	7,1 %
18h	129	0	14	0	14	136	115	10,9 %
19h	141	1	18	1	18	142	152	12,8 %
20h	129	0	15	0	15	124	135	11,6 %
21h	96	0	15	0	17	88	89	15,6 %
22h	68	0	12	0	12	71	64	17,6 %
23h	25	0	2	0	2	30	26	8,0 %
Ensemble	1 744	10	210	10	208	1 736	1 704	12,0 %

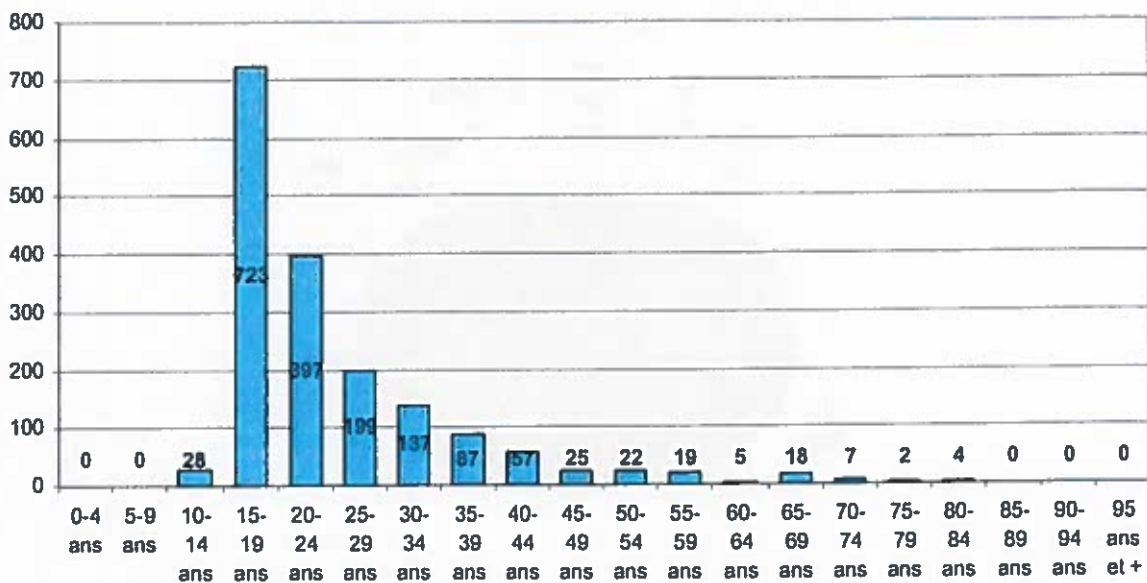


### Répartition par heure des accidents avec cyclomoteur



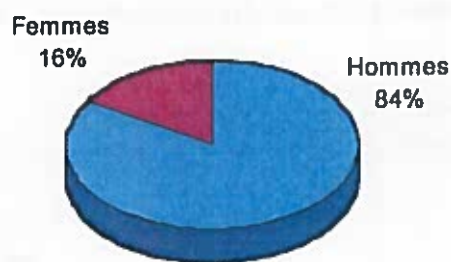
### Les impliqués dans les accidents avec cyclomoteur

#### Age des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident



Nota : l'âge de certains impliqués n'est pas renseigné.

**Répartition par genre des usagers de cyclomoteur impliqués dans un accident**

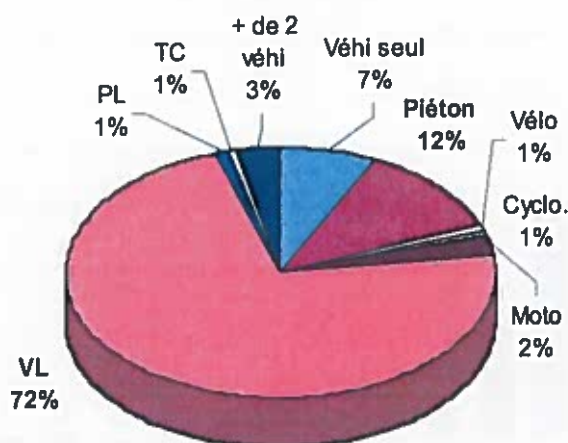


**Les conflits impliquant les cyclomoteurs**

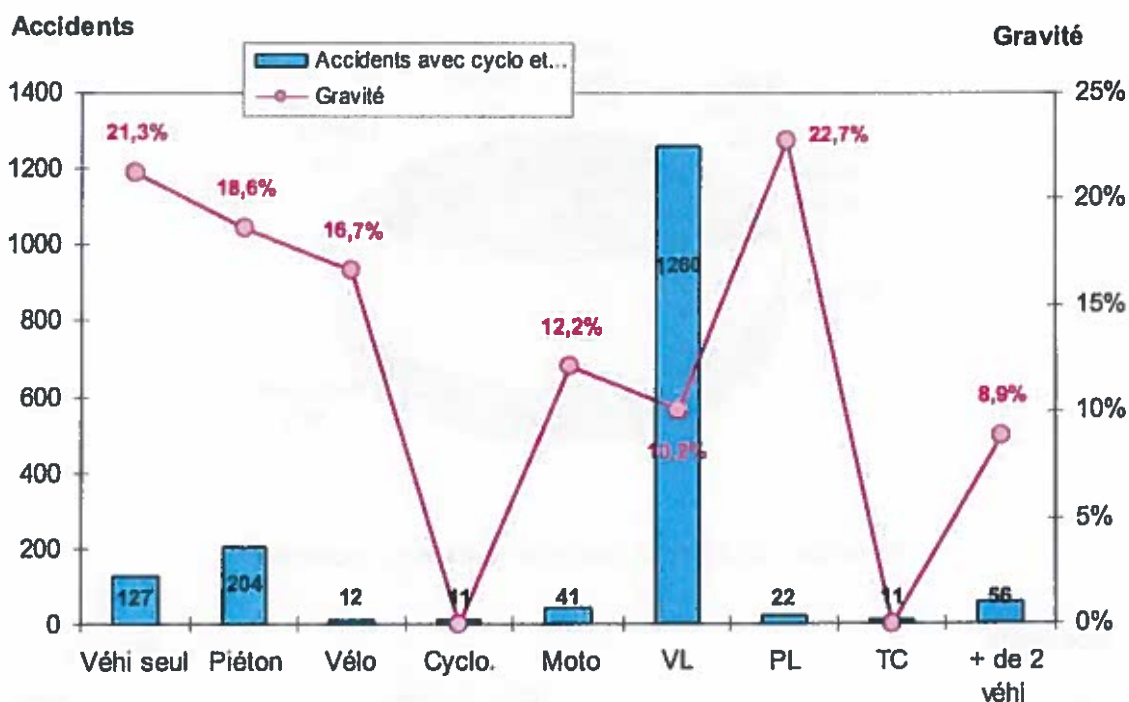
**Tab. 3.7.6 - Types de conflit impliquant les cyclomoteurs**

	Véh. seul	Piéton	Vélo	Cyclo.	Moto	VL	PL	TC	+ de 2 véh.	Total
Accidents avec cyclo. et...	128	204	12	11	41	1259	22	11	56	1745
Pourcentage	7,3 %	11,7 %	0,7 %	0,6 %	2,4 %	72,2 %	1,3 %	0,6 %	3,2 %	100 %
Accident grave	27	38	2	0	5	128	5	0	5	210
Gravité	21,1 %	18,6 %	16,7 %	0,0 %	12,2 %	10,2 %	22,7 %	0,0 %	8,9 %	12,0 %

**Types de conflit impliquant les cyclomoteurs**



### Types de conflit impliquant les cyclomoteurs

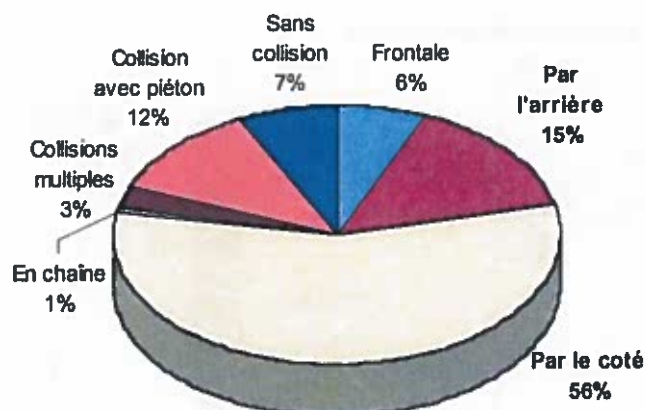


Tab. 3.7.7 - Types de collision dans les accidents avec cyclomoteur

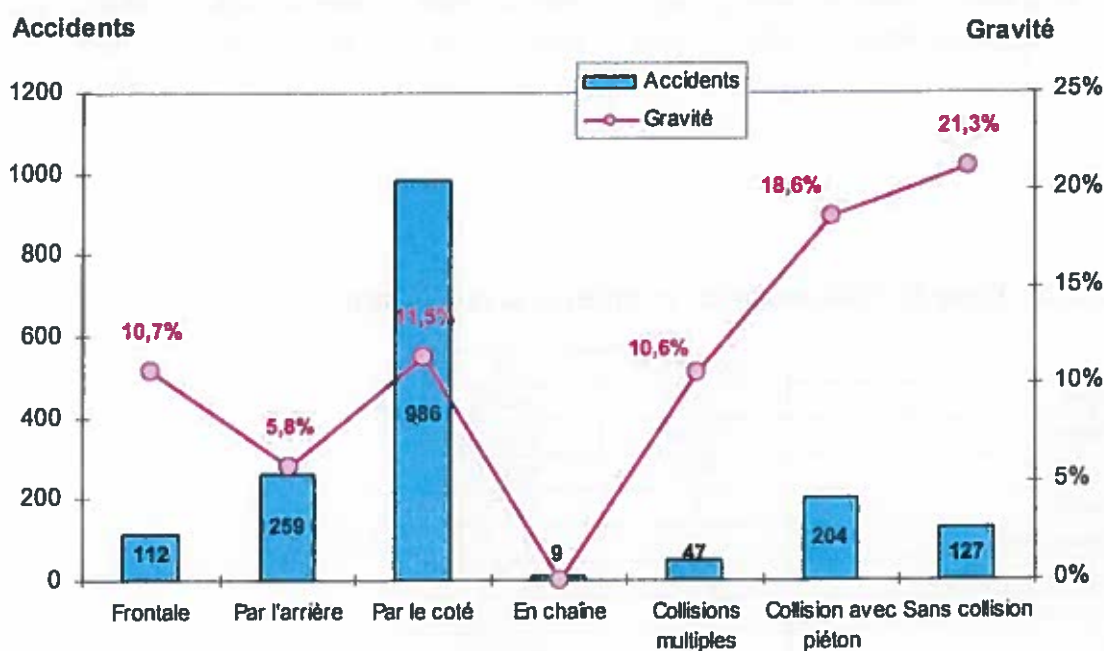
	Accidents	%
Frontale	112	6,4 %
Par l'arrière	259	14,9 %
Par le côté*	986	56,5 %
En chaîne	9	0,5 %
Collisions multiples	47	2,7 %
Collision avec piéton	204	11,7 %
Sans collision	127	7,3 %
Total	1 744	100,0 %

\* Un choc « par le côté » peut survenir soit entre véhicules roulant dans le même sens (un VL déboîte et renverse un 2R qui le doublait), soit entre véhicules roulant dans des sens différents (déport à gauche, refus de priorité dans un carrefour, feu de signalisation non respecté, etc.).

### Types de collision dans les accidents avec cyclomoteur



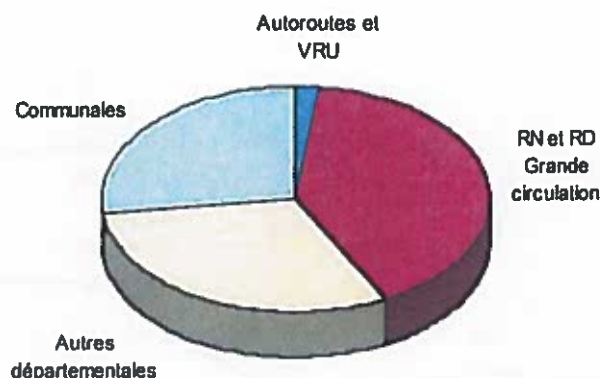
### Types de collision dans les accidents avec cyclomoteur



Tab. 3.7.8 - Accidents impliquant un cyclomoteur par catégories de réseau

Type de voie	Accidents	%
Autoroutes et VRU	36	2,1 %
RN et RD Grande circulation	704	40,4 %
Autres départementales	534	30,6 %
Communales	470	26,9 %
Total	1 744	100,0 %

### Accidents de cyclomoteur par catégories de réseau



## A3.8 - Les motocyclettes

### Résumé :

L'évolution des accidents de moto suit globalement la tendance générale de l'ensemble des accidents ; les chiffres de 2006, en particulier ceux des tués et des BH, montrent que rien n'est acquis.

Les accidents de moto représentent un tiers de l'ensemble des accidents survenus entre 2002 et 2006, plus de 36% des tués et 41% des BH. Leur gravité est plus importante que la moyenne, atteignant 17%.

La variation mensuelle ne présente pas de pic important du nombre d'accidents ; le mois d'août marque un creux notable, mais avec une gravité élevée, la plus importante de l'année après juillet. Les accidents avec moto sont plus nombreux en semaine, mais plus graves les week-ends. En journée, ils surviennent essentiellement aux heures de pointe du trafic (entrées et sorties des bureaux) ; c'est la nuit qu'ils sont les moins nombreux mais les plus graves.

La répartition par âge montre une présence importante des 25 à 34 ans, tant chez les conducteurs que dans l'ensemble des impliqués.

La très grande majorité des conflits impliquant les motos ont lieu contre les VL. Les conflits les plus graves sont ceux qui impliquent plus de deux véhicules d'une part, et ceux qui impliquent la moto seule d'autre part. Les accidents contre piétons sont les deuxièmes plus nombreux et les troisièmes plus graves.

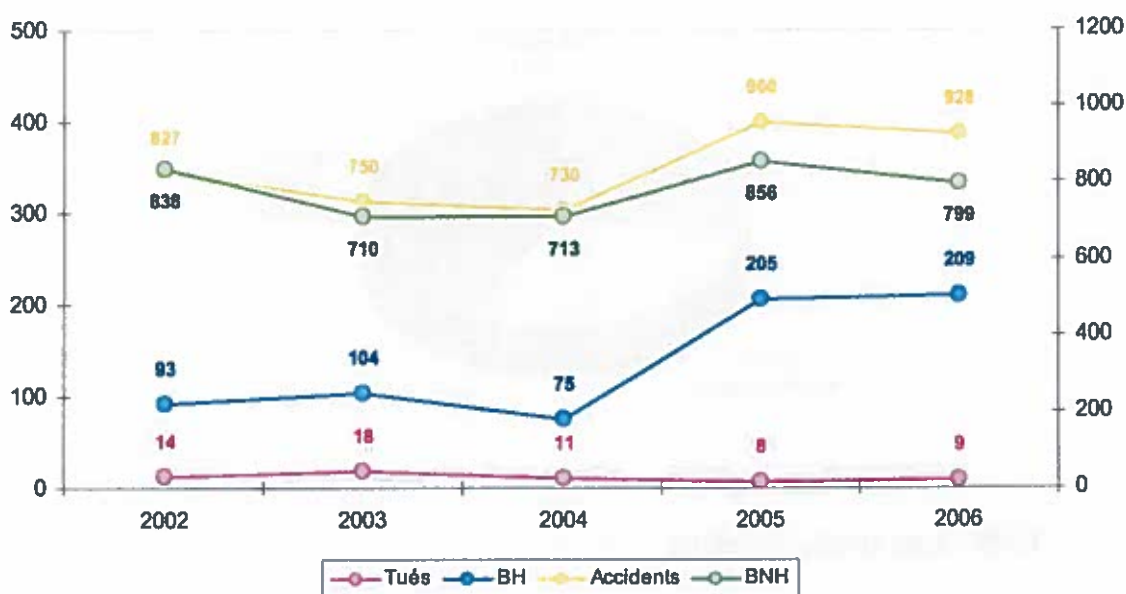
Près de la moitié des accidents de moto surviennent sur le réseau national et départemental classé à grande circulation.

### L'évolution et la gravité des accidents impliquant les motos

Tab. 3.8.1 - Evolution des accidents et des victimes d'accident avec moto

	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Accidents	827	750	730	960	928	4 195
Tués	14	18	11	8	9	60
BH	93	104	75	205	209	686
BNH	838	710	713	856	799	3 916

### Evolution des accidents et des victimes d'accident avec moto



Tab. 3.8.2 - Les motos par rapport à l'ensemble des accidents et des victimes

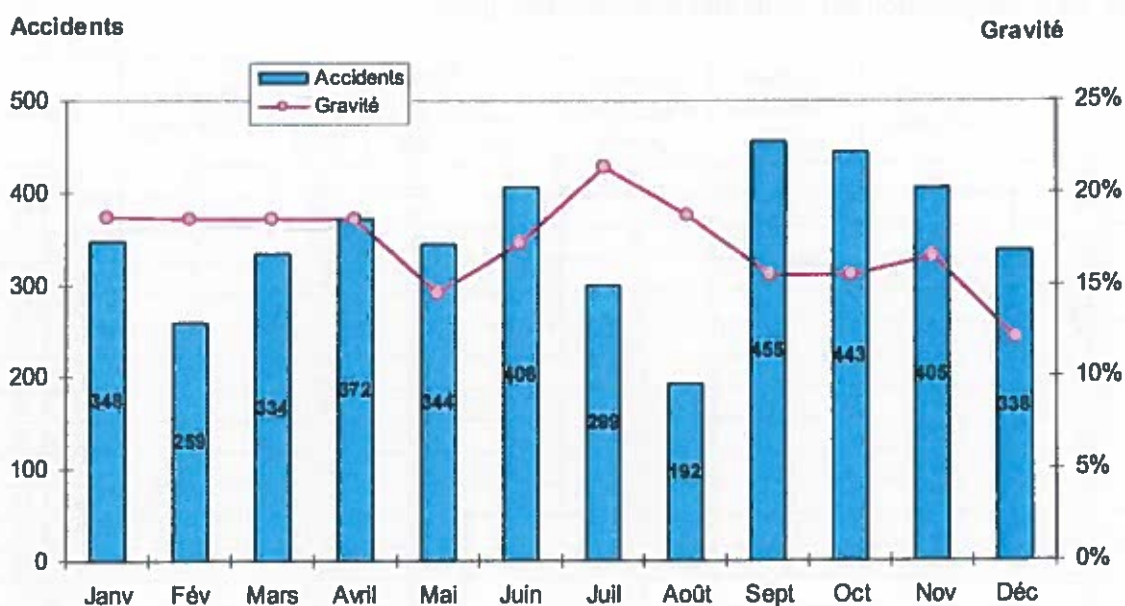
	Ensemble des accidents	Moto	%
Accidents	12 823	4 195	32,7 %
Dont graves	1 708	712	41,7 %
Tués	163	60	36,8 %
BH	1 675	686	41,0 %
BNH	13 239	3 916	29,6 %
Gravité	13,3 %	17,0 %	

Tab. 3.8.3 - Répartition par mois des accidents avec moto

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
Janvier	348	4	65	4	64	311	341	18,7 %
Février	259	4	48	4	44	229	264	18,5 %
Mars	334	3	62	3	61	312	334	18,6 %
Avril	372	10	69	10	65	347	378	18,5 %
Mai	344	5	50	5	45	339	329	14,5 %
Juin	406	4	70	4	69	375	391	17,2 %
Juillet	299	7	64	7	62	272	280	21,4 %
Août	192	5	36	5	34	174	182	18,8 %
Septembre	455	3	71	3	74	441	452	15,6 %
Octobre	443	8	69	9	64	412	454	15,6 %
Novembre	405	3	67	3	65	372	389	16,5 %
Décembre	338	3	41	3	39	332	342	12,1 %
Ensemble	4 195	59	712	60	686	3 916	4 136	17,0 %



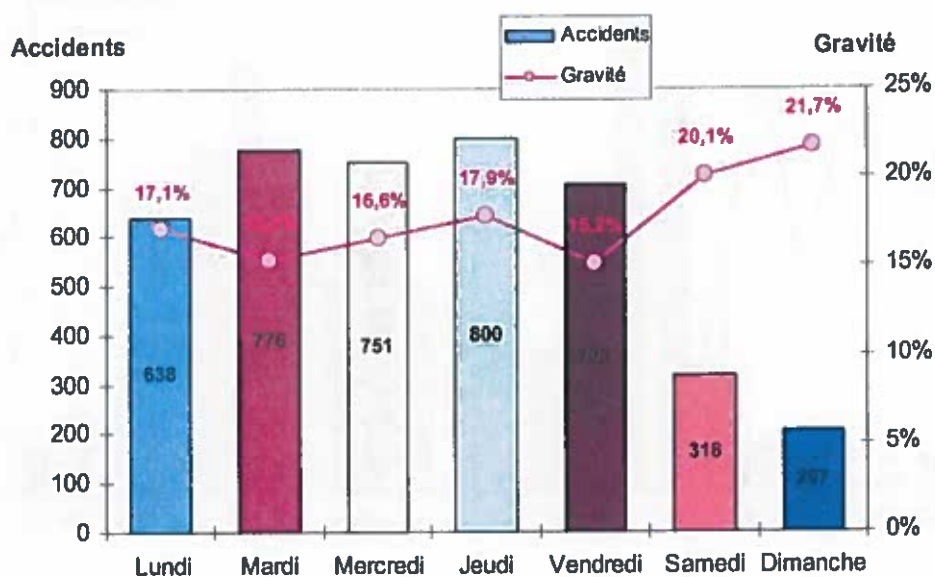
### Répartition par mois des accidents avec moto



Tab. 3.8.4 - Répartition par jour de la semaine des accidents avec moto

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
Lundi	638	12	109	12	104	591	616	17,1 %
Mardi	776	10	119	10	111	723	748	15,3 %
Mercredi	751	10	125	10	122	696	748	16,6 %
Jeudi	800	12	143	12	137	728	812	17,9 %
Vendredi	705	7	107	7	103	662	685	15,2 %
Samedi	318	5	64	6	64	312	318	20,1 %
Dimanche	207	3	45	3	45	204	209	21,7 %
Ensemble	4 195	59	712	60	686	3 916	4 136	17,0 %

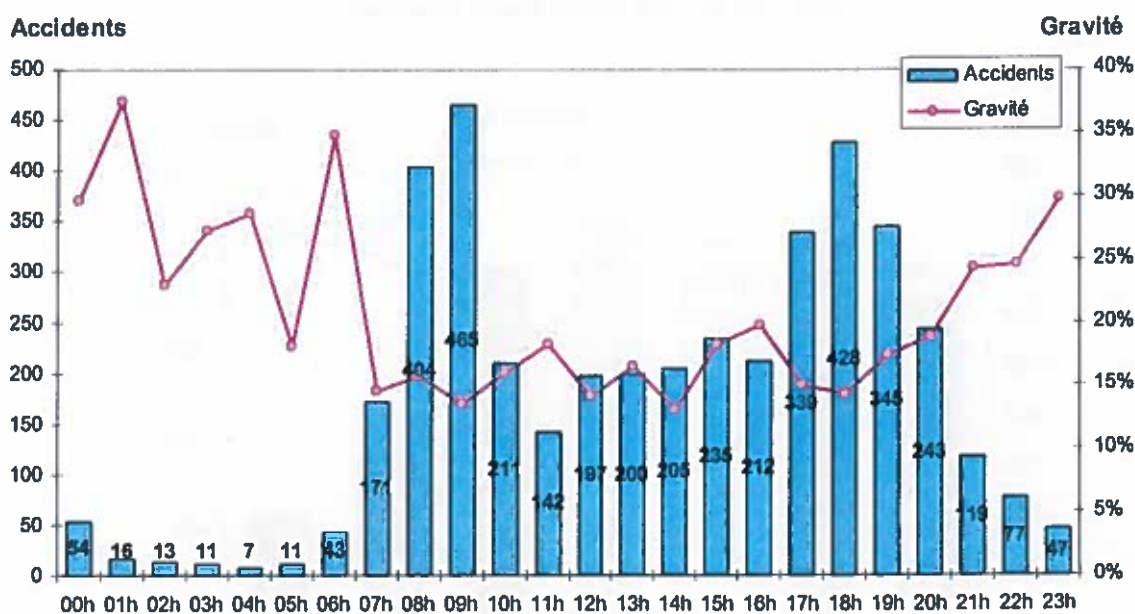
### Répartition par jour des accidents avec moto



Tab. 3.8.5 - Répartition par heure des accidents avec moto

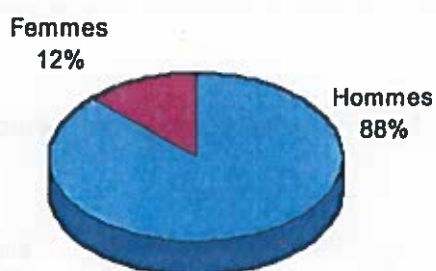
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			Nombre d'indemnes	Gravité
				Tués	BH	BNH		
00h	54	2	16	2	15	52	36	29,6 %
01h	16	0	6	0	6	14	19	37,5 %
02h	13	2	3	2	2	12	5	23,1 %
03h	11	1	3	1	2	12	9	27,3 %
04h	7	1	2	1	1	6	2	28,6 %
05h	11	2	2	2	0	10	6	18,2 %
06h	43	0	15	0	17	32	35	34,9 %
07h	171	1	25	1	25	161	160	14,6 %
08h	404	0	64	0	67	373	415	15,8 %
09h	465	6	63	6	59	427	476	13,5 %
10h	211	2	34	2	33	194	199	16,1 %
11h	142	2	26	2	24	131	141	18,3 %
12h	197	5	28	5	25	185	185	14,2 %
13h	200	1	33	1	32	189	194	16,5 %
14h	205	3	27	3	24	200	204	13,2 %
15h	235	4	43	4	39	225	223	18,3 %
16h	212	3	42	3	40	196	209	19,8 %
17h	339	6	51	7	48	329	353	15,0 %
18h	54	2	16	2	15	52	36	29,6 %
19h	16	0	6	0	6	14	19	37,5 %
20h	13	2	3	2	2	12	5	23,1 %
21h	11	1	3	1	2	12	9	27,3 %
22h	7	1	2	1	1	6	2	28,6 %
23h	11	2	2	2	0	10	6	18,2 %
Ensemble	43	0	15	0	17	32	35	34,9 %

Répartition par heure des accidents avec moto

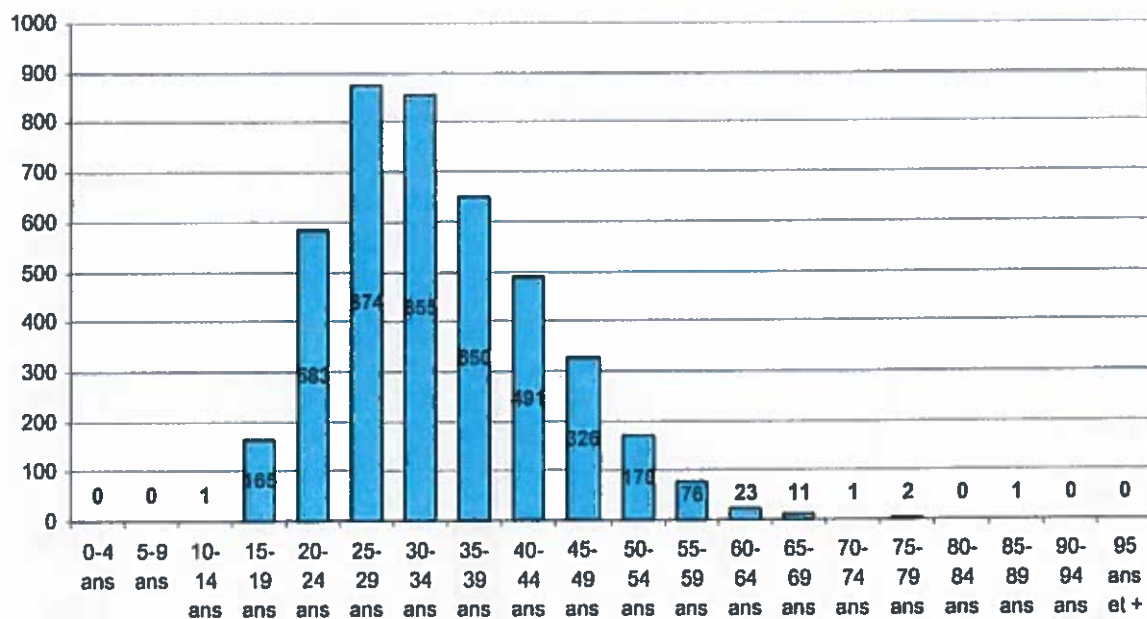


## Les impliqués dans les accidents avec moto

Répartition par genre des usagers de moto impliqués dans un accident



Age des conducteurs de moto impliqués dans un accident



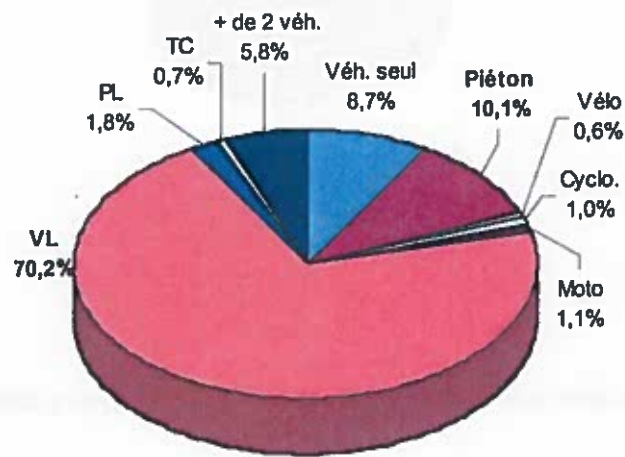
Nota : l'âge de certains impliqués n'est pas renseigné.

## Les conflits impliquant les motos

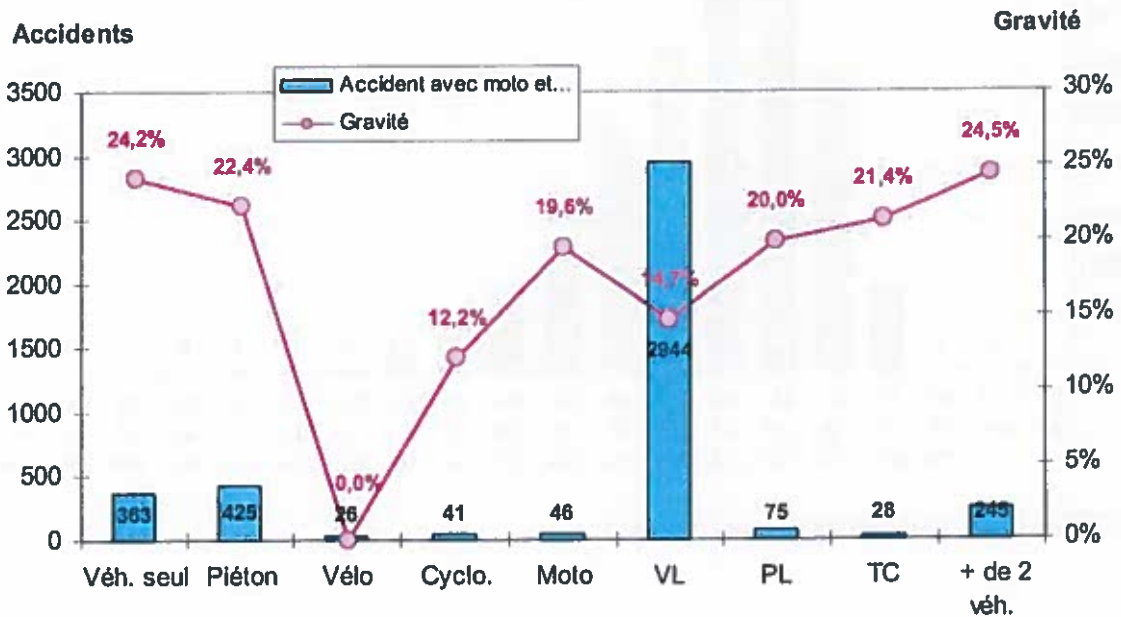
Tab. 3.8.6 - Types de conflit impliquant les motos

	Véh. seul	Piéton	Vélo	Cyclo.	Moto	VL	PL	TC	+ de 2 véh.	Total
Accident avec moto et...	363	425	26	41	46	2944	75	28	245	4193
Pourcentage	8,7 %	10,1 %	0,6 %	1,0 %	1,1 %	70,2 %	1,8 %	0,7 %	5,8 %	100 %
Accident grave	88	95	0	5	9	433	15	6	60	711
Gravité	24,2 %	22,4 %	0,0 %	12,2 %	19,6 %	14,7 %	20,0 %	21,4 %	24,5 %	17,0 %

Types de conflit impliquant les motos



Types de conflit impliquant les motos

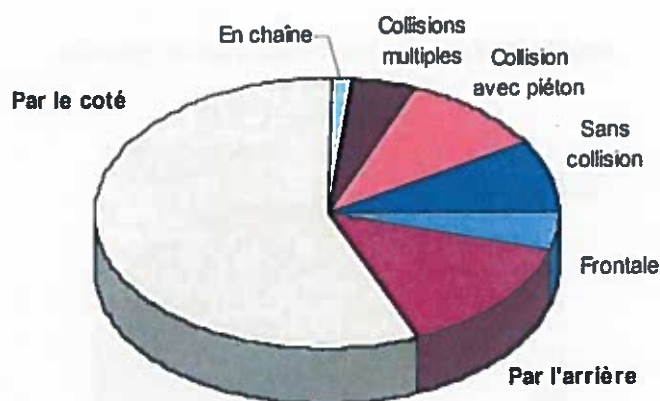


**Tab. 3.8.7 - Types de collision dans les accidents impliquant une moto**

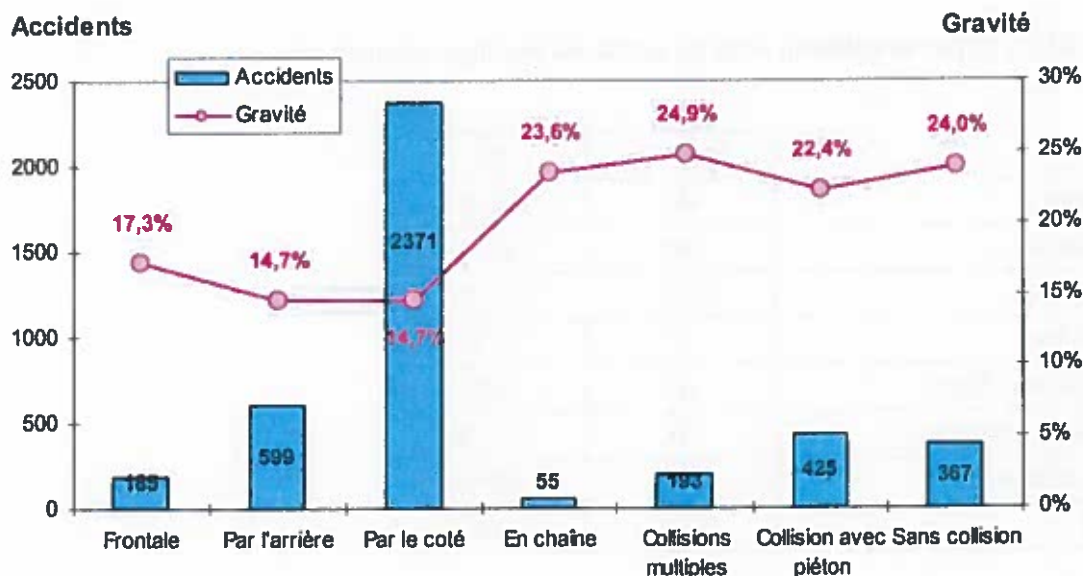
	Accidents	%
Frontale	185	4,4 %
Par l'arrière	599	14,3 %
par le côté*	2 372	56,5 %
En chaîne	55	1,3 %
Collisions multiples	193	4,6 %
Collision avec piéton	424	10,1 %
Sans collision	367	8,7 %
Total	4 195	100,0 %

\* Un choc « par le côté » peut survenir soit entre véhicules roulant dans le même sens (un VL déboîte et renverse un 2R qui le doublait), soit entre véhicules roulant dans des sens différents (déport à gauche, refus de priorité dans un carrefour, feu de signalisation non respecté, etc.).

**Types de collision dans les accidents avec moto**



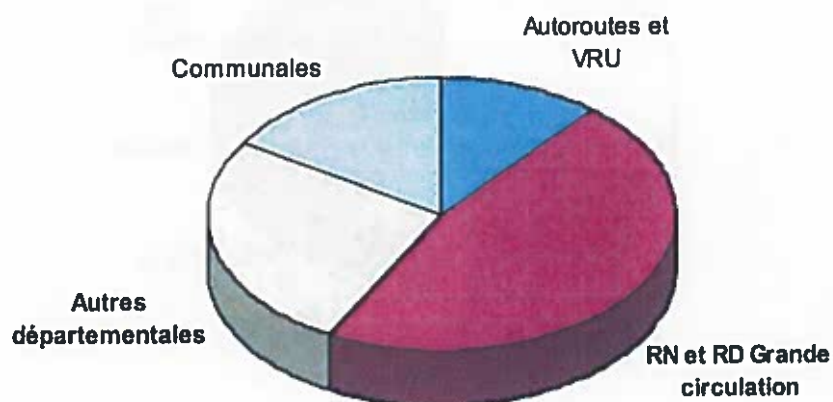
### Types de collision dans les accidents avec moto



Tab. 3.8.8 - Accidents impliquant une moto par catégories de réseau

Type de voie	Accidents	%
Autoroutes et VRU	468	11,2 %
RN et RD Grande circulation	1 967	46,9 %
Autres départementales	1 079	25,7 %
Communes	681	16,2 %
Total	4 195	100,0 %

### Accidents de moto par catégories de réseau





## Annexe 4 : le milieu professionnel

Avertissement : les données concernant les accidents du travail, fournies par la caisse régionale d'assurance maladie d'Ile de France (CRAMIF), sont très peu comparables à celles issues des accidents de la route, car le mode de décompte est différent :

- les accidents du travail sont classés en accidents avec IT (incapacité temporaire), IP (incapacité permanente) ou mortels ;
- ils ne donnent pas nécessairement lieu à l'établissement d'un procès verbal s'ils ne se situent pas sur une voie publique ou si le salarié ou l'entreprise n'ont pas fait appel aux services de secours ou aux forces de l'ordre (soins chez un médecin ou à l'infirmierie de l'entreprise par exemple) ;
- ils sont attribués au siège social de l'entreprise et peuvent donc concerner des accidents se produisant dans la France entière.

### Définition :

l'accident du travail est défini dans le Code de la sécurité sociale aux articles L.411-1 et L.411-2.

### Les données régionales

En 2006, l'Ile-de-France comptait 4 460 000 salariés répartis dans 663 000 entreprises ; 50% de ces entreprises n'ont pas de salarié, 40% ont de 1 à 10 salariés.

Au niveau régional, l'indice de fréquence d'accidents du travail le plus élevé concerne les établissements ayant entre 10 et 100 salariés.

Nombre total d'accidents du travail en Ile-de-France en 2006 :

<i>Nombre d'accidents</i>	Accidents du travail	Dont accidents liés à l'utilisation d'un véhicule	Accidents de trajet*
Accident avec IT **	118 000	5 280 (4,5%)	22 300
Accident avec IP **	8 890	615 (6,9%)	2 340
Accident mortel	69	14 (20%)	64

\* ne comprennent pas les accidents des secteurs d'activités « sections bureaux » ; comprennent tous les accidents, même non routiers (chute de piéton sur le trottoir, dans le métro, etc.).

\*\* invalidité temporaire ou permanente

On note que plus l'accident du travail est grave, plus la proportion d'utilisation d'un véhicule est élevée.

Le coût des accidents de la route est élevé, notamment par leurs effets indirects : ils représentent plus de 6 millions de journées de travail perdues chaque année en France.

## Annexe 5 : Les radars automatiques

Le parc de radars automatiques des Hauts-de-Seine est, au 31 décembre 2008 :

N° National	Commune	Voie	Sens	Limit. vitesse (km/h)	Misc en service
118	Putaux	RN 1014 (sortie tunnel sous La Défense)	Province-Paris	70	DEC 03
120	Putaux	RN 13 (Bd circulaire sud)	Province-Paris	70	DEC 03
170	Neuilly	RN 13 (Av. Ch. De Gaulle)	Paris-Province	70	NOV 03
30.32	Boulogne-Billancourt	RD 1 (Quai A. Le Gallo, côté Seine)	Nord-sud	50	1 DEC 05
524	Asnières	RD 7 (Quai Dr Dervaux, côté Seine)	Sud-nord	70	3 FEV 05
30.33	Marnes-la-Coquette	RD 182 (Bd de Jardy)	Sud-nord	70	14 JAN 06
32.21	Suresnes	RD 985 (Bd H. Sellier)	Province-Paris	50	14 JAN 06
60.12	Putaux	A 14 (dans tunnel sous la Défense)	Paris-Province	70	AVRIL 06
66.69	Antony	RD 920 (Av. de la Division Leclerc)	Province-Paris	50	17 OCT 08
66.70	Courbevoie	RD 7 (Quai du Pdt Paul Doumer)	Sud-nord	70	23 FEV 07
71.40	Clichy	RD 19 (Rue Martre)	Paris-Province	50	En cours
72.90	Sèvres	RD 407 (Rue de Ville d'Avray)	Province-Paris	50	22 FEV 08
72.91	Meudon	RD 181 (Route des Gardes)	Province-Paris	50	12 MAR 08
74.12	Nanterre / Rueil	A 86	Ch. intérieure	70	En cours
74.13	Clamart	RD 2 (Av. H. Barbusse)	Province-Paris	50	En cours
74.59	Colombes	A 86	Ch. extérieure	90	En cours
44.06	Clamart	D 906 (av. de Gaulle)	Paris-Province	50	DEC 08
---	Sèvres	N 118 (dans la descente)	Province-Paris	90 ou 70	En cours
44.03	Nanterre	D 913 (av. Clémenceau)	Paris-Province	50	DEC 08
44.08	Putaux	D 7 (quai de Dion Bouton)	Sens sud-nord	50	DEC 08

Il est complété par plusieurs radars automatiques mobiles mis en oeuvre par les forces de l'ordre.

L'activité de l'ensemble de ces appareils a été :

Nombre d'infractions constatées par rapport à la vitesse autorisée au droit du radar

Dépassement de la vitesse autorisée :	≤ 20 km/h	> 20 km/h	Total
2008	248 757	19 184	267 941
%	92,8%	7,2%	100,0%
2007	279 532	21 705	301 237
%	92,8%	7,2%	100,0%
2006	293 031	22 182	315 213
%	93,0%	7,0%	100,0%

Source : Centre automatisé de constatation des infractions routières (Ministère de l'Intérieur)

## **Annexe 6 : Les cartes**

- 1 708 accidents graves de 2002 à 2006
- Proportion des accidents de piétons dans les lieux de concentration de 2002 à 2006
- Proportion des accidents de piétons de 2002 à 2006
- Proportion des accidents de deux-roues dans les lieux de concentration de 2002 à 2006
- Proportion des accidents de deux-roues de 2002 à 2006
- 78 lieux de concentration et densité d'accidents de 2002 à 2006
- 78 lieux de concentration et dangerosité du réseau de 2002 à 2006
- 401 lieux de concentration d'accidents de 2002 à 2006

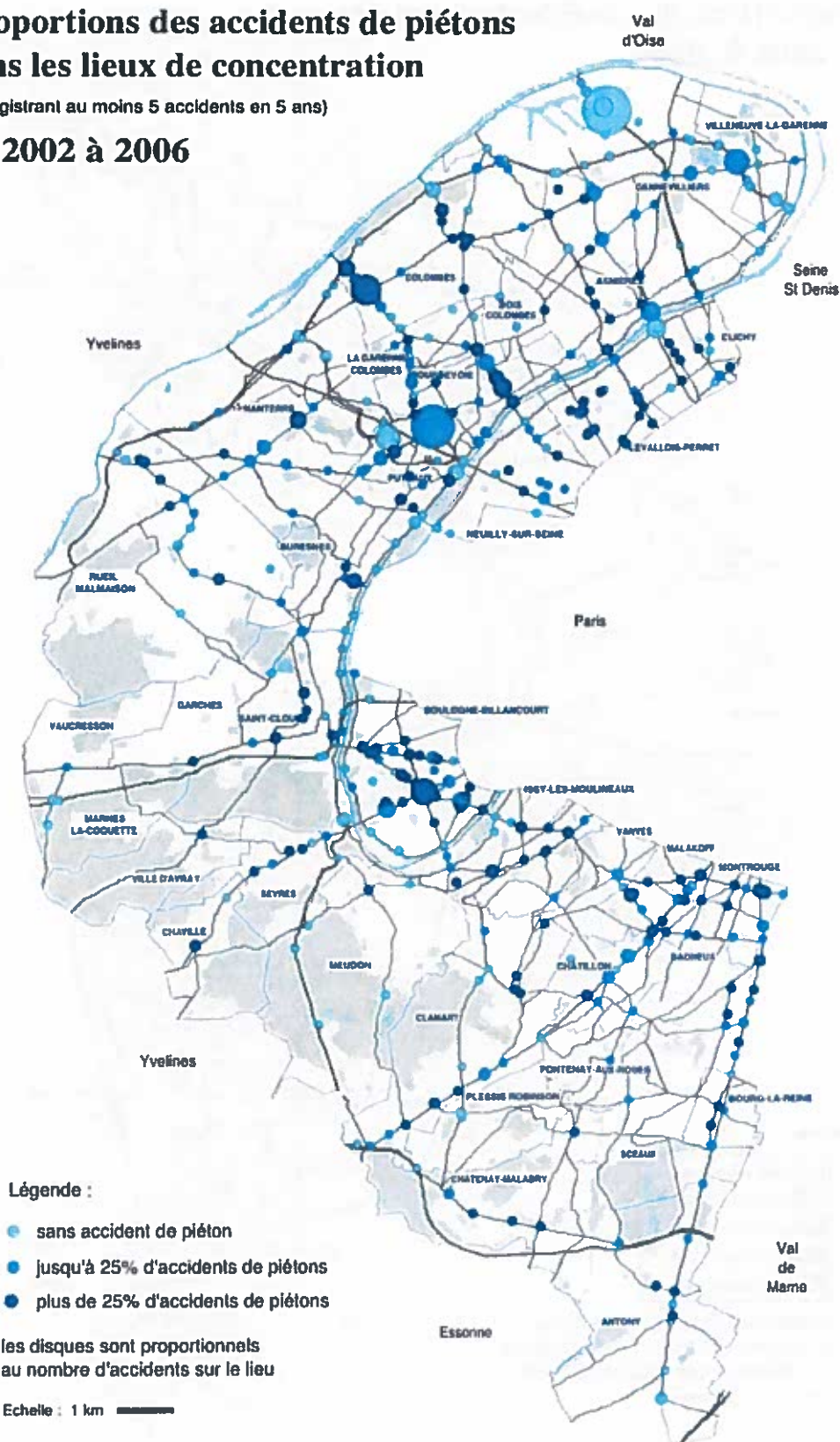
# 1708 accidents graves de 2002 à 2006



# Proportions des accidents de piétons dans les lieux de concentration

(enregistrant au moins 5 accidents en 5 ans)

de 2002 à 2006





# Proportions des accidents de piétons de 2002 à 2006



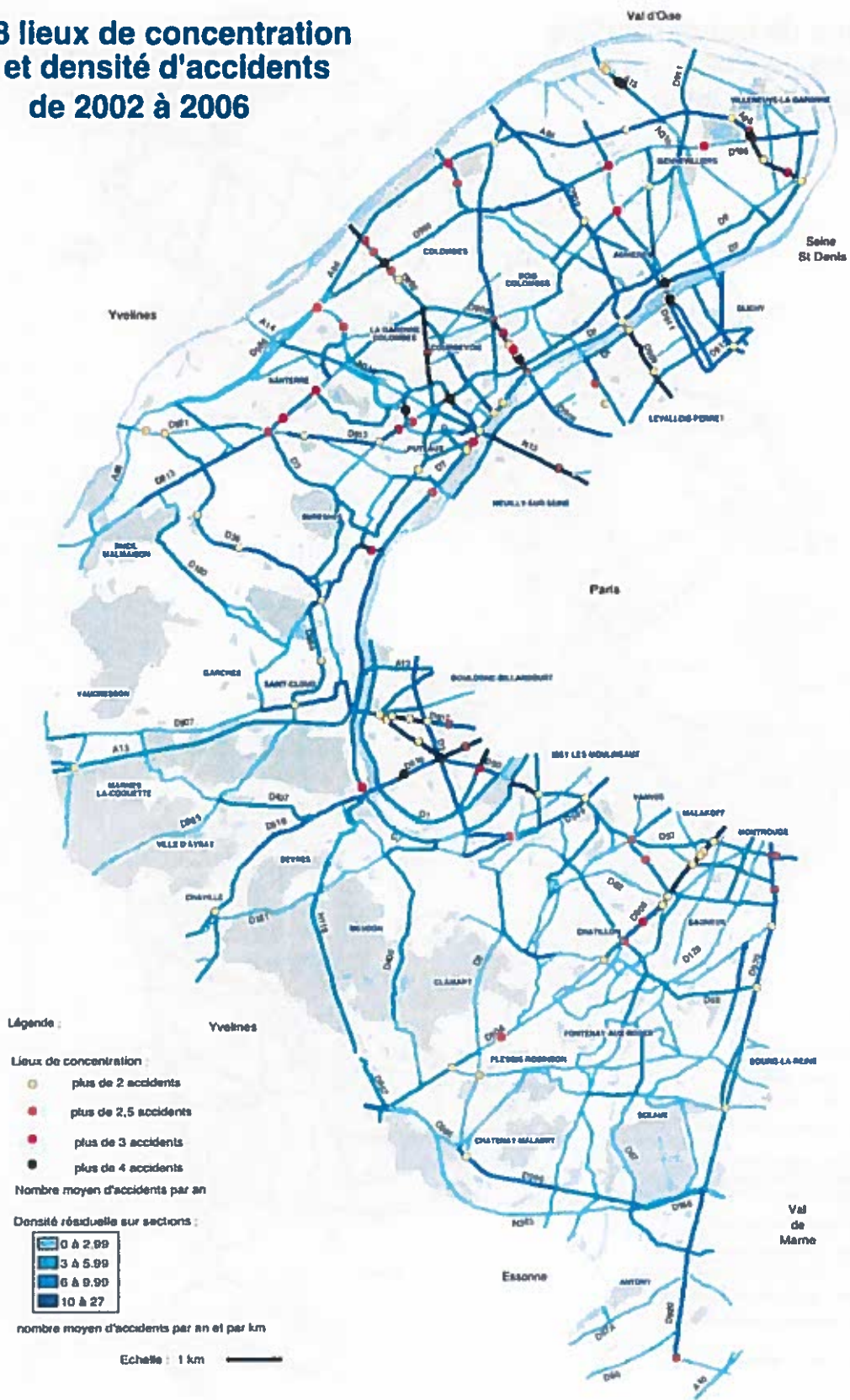




# Proportions des accidents de deux-roues de 2002 à 2006

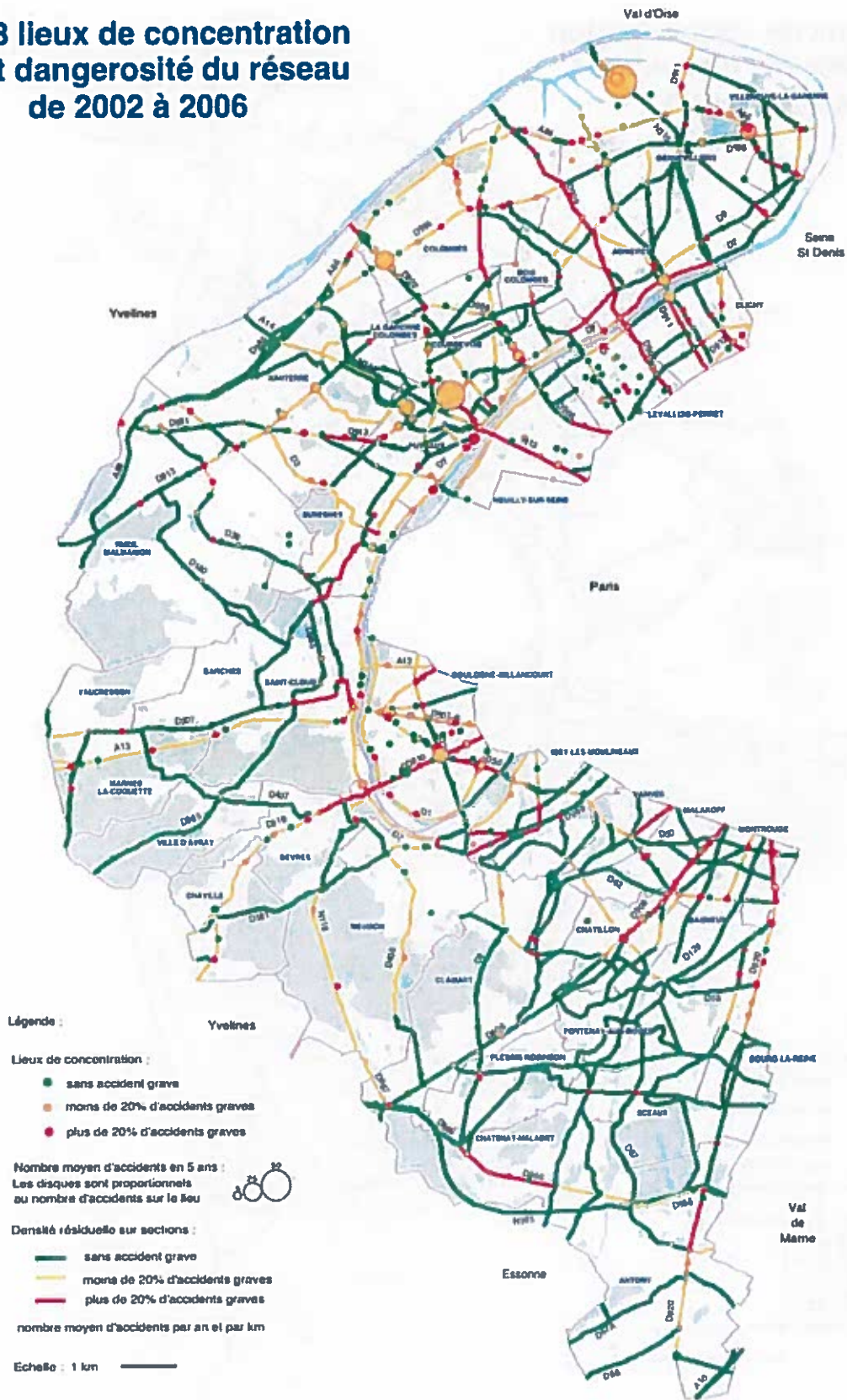


# 78 lieux de concentration et densité d'accidents de 2002 à 2006



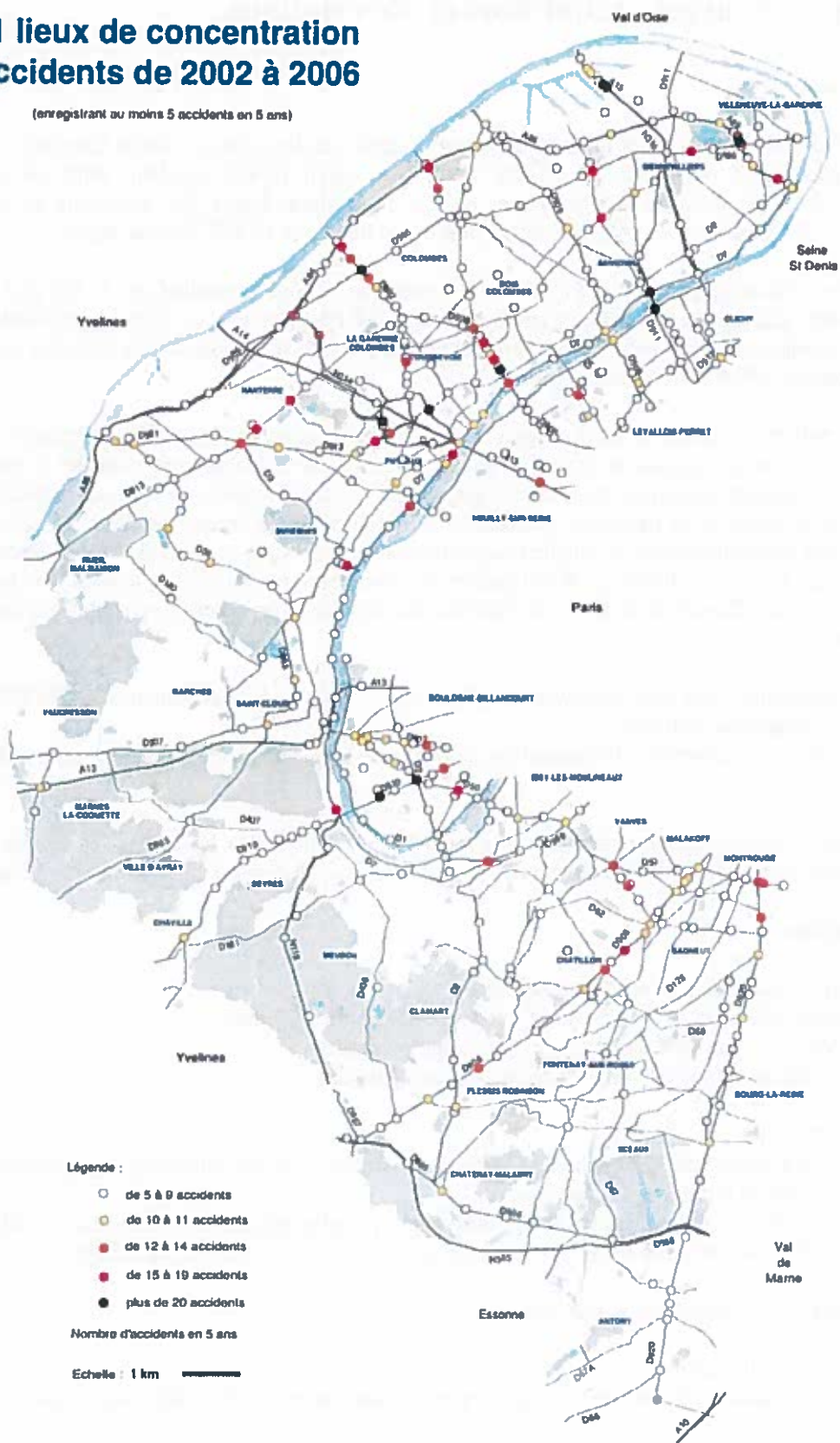


# 78 lieux de concentration et dangerosité du réseau de 2002 à 2006



# 401 lieux de concentration d'accidents de 2002 à 2006

(enregistrant au moins 5 accidents en 5 ans)



## **Annexe 7 : Sources, définitions et abréviations**

### **7.1 - Les sources**

L'étude a été réalisée à partir de la base de données décrivant les accidents de la circulation dans les Hauts-de-Seine sur 5 ans, de 2002 à 2006. Cette base décrit 12 823 accidents dont 149 accidents mortels, 1 559 accidents avec blessés graves et 11 115 accidents légers. Ces accidents ont provoqué 163 tués, 1 675 blessés graves ou hospitalisés plus de 24 heures et 13 238 blessés légers.

Les données utilisées proviennent du fichier informatique national constitué par le Service d'études des transports, des routes et de leurs aménagements (SETRA) et mis en forme par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), d'après les informations fournies localement par les forces de police et de gendarmerie.

Le fichier national « brut » a pour origine les Bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) centralisés au niveau national et transformés en une base de données informatisée. Il est ensuite transmis à la direction départementale de l'Équipement et aux services techniques du Conseil général qui valident les données et précisent notamment la localisation de chaque accident. Ainsi, quelques écarts peuvent apparaître entre les chiffres du fichier national « brut » et ceux du fichier départemental « corrigé ». La gestion du fichier et la validation des données sont assurés par les services techniques du Conseil général (Direction de la voirie, Service fonctionnel, Mission sécurité routière et intégration de données).

Les cartes contenues dans cette brochure sont réalisées à partir de la base numérique GEOROUTE de l'Institut Géographique National.

Nota : Les accidents survenus à l'intersection de deux voies de catégories différentes sont affectés à la voie principale.

Pour respecter les procédures nationales concernant la réalisation des DGO 2008-2012, les données statistiques utilisées sont celles des périodes 1987-2006 (série 20 ans) ou 2002-2006 (série 5 ans).

### **7.2 - Définitions**

#### ***Un accident corporel de la circulation routière :***

- provoque la mort ou la blessure d'une ou de plusieurs personnes,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant.

Sont donc exclus :

- les actes volontaires (homicides volontaires, suicides,...) et les catastrophes naturelles,
- les accidents uniquement matériels,
- les accidents corporels sur la voie publique qui n'impliquent pas de véhicule en circulation,
- les accidents qui surviennent sur une voie non ouverte à la circulation publique.

#### ***Un accident corporel implique des personnes :***

Parmi celles-ci on distingue :

- les impliqués : toute personne ayant pris part physiquement à l'accident (conducteur, passager ou piéton),
- les indemnes : impliqués, non décédés, dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- les victimes : impliqués non indemnes.



Parmi les victimes on distingue :

- les tués,
- les blessés.

La période d'étude (2002 à 2006) a connu une modification des définitions utilisées :

Jusqu'en 2004, on distinguait :

- les tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 6 jours qui suivent l'accident,
- les blessés graves : blessés dont l'état nécessite plus de 6 jours d'hospitalisation,
- les blessés légers : blessés dont l'état nécessite entre 0 et 6 jours d'hospitalisation ou un soin médical.

Depuis le 1er janvier 2005, on distingue :

- les tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- les blessés hospitalisés (BH) : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- les blessés non hospitalisés (BNH) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

#### ***La gravité :***

Nombre d'accidents graves pour 100 accidents corporels, exprimé en % (un accident grave est un accident ayant provoqué au moins un tué ou un BH). La gravité permet d'évaluer les conséquences des accidents.

#### ***La densité :***

Nombre moyen annuel d'accidents par kilomètre. Elle caractérise le risque collectif d'accident sur une section de route.

#### ***Le taux :***

Nombre moyen annuel d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il caractérise le risque individuel d'accident sur une section de route.

#### ***Définition d'un enjeu :***

Un enjeu peut être défini comme la morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'usagers...). C'est donc le nombre d'accidents ou de victimes relatif à un thème (typologie d'accidents, infrastructure, types d'usagers, période...). Ce nombre est à considérer en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues par exemple) et/ou en relatif (écart par rapport à une référence ou nombre ramené à une exposition comme la répartition par âge de la population).

#### ***Les deux-roues motorisés***

Les 2RM comprennent les véhicules définis à l'article R311-1 du Code de la route : cyclomoteurs ( $\leq 45$  km/h et  $\leq 50$  cm<sup>3</sup>), motocyclettes légères ( $\leq 125$  cm<sup>3</sup> et  $\leq 11$  kW) et motocyclettes (MTT1 :  $\leq 25$  kW et MTT2 : de 25 à 73,6 kW).

Les « scooters » ne constituent pas une catégorie administrative et se rangent dans l'une ou l'autre des catégories existantes en fonction de leurs caractéristiques techniques.

Les vélos avec « assistance au pédalage » ne font pas partie des 2RM.

#### ***Le parc de deux-roues motorisés***

Pour être apprécié correctement, le nombre d'accidents de 2RM doit être comparé à la proportion de 2RM dans la circulation générale ; malheureusement, celle-ci est très mal connue, tant au niveau local que national. D'après les différentes sources disponibles, on peut estimer que les 2RM effectuent moins de 1 million de trajets par jour, sur les 4 millions constatés dans les Hauts-de-Seine (voir page 8), et représenteraient donc moins de 25% des véhicules en circulation, alors qu'ils sont responsables de 37% des tués, 45% des BH et 37% des BNH.

Le volume du parc de 2RM en circulation est également mal connu et varie, selon les sources, entre 2,5 et 3,8 millions d'unités (France entière). La répartition cyclomoteur/motocyclette est plus uniforme et se situe à 50%-50%, quelles que soient les sources, à quelques milliers d'unités près.

L'évolution 2006/2007 des immatriculations de motocyclette (source CNPA) est la suivante :

	Total des immatriculations	Evolution 2007/2006	Evol. moto $\leq$ 125 cm <sup>3</sup>	Evol. moto $>$ 125 cm <sup>3</sup>
Hauts-de-Seine	9 786	+ 8,1 %	+ 8,1 %	+ 8,1 %
Paris	16 384	+ 8,4 %	+ 6,7 %	+ 12,8 %
France	239 000	+ 4,2 %	+ 4,9 %	+ 3,5 %

Les Hauts-de-Seine sont le deuxième département, après Paris, pour le nombre d'immatriculations de motocyclette (moyenne nationale : 2 500 unités). Ces immatriculations concernent, en moyenne nationale, 55% de véhicules d'occasion et 45% de véhicules neufs.

### 7.3 - Les abréviations utilisées

ACC = Accident corporel	NR = Non renseigné
VL = Véhicule léger (permis de conduire B)	VU = Véhicule utilitaire
PL = Poids lourd (permis de conduire C)	TC = Transport en commun
2R = Deux-roues (2RM ou vélo)	
2RM = Deux-roues motorisé : cyclomoteur ( $\leq$ 50 cm <sup>3</sup> ) ou motocyclette ( $>$ 50 cm <sup>3</sup> )	VRU = Voie rapide urbaine (de type autoroute ou assimilée)
Voie classée « à grande circulation » : voie, quelle que soit sa domanialité, sur laquelle le préfet exerce le pouvoir de police de la circulation (limitation de vitesse, régime de priorité, régulation du stationnement,...). Cette disposition est propre à la Petite couronne ; dans les autres départements français, sauf Paris, les pouvoirs du préfet en la matière sont moins étendus. Les voies « GC » sont les axes considérés comme essentiels à la circulation des personnes et des biens. Les autoroutes et VRU font partie de ce réseau.	

### 7.4 - Les sigles utilisés dans ce document

ADAVIP	association départementale d'aide aux victimes d'infractions pénales
AFTC	association des familles de traumatisés crâniens
BSPP	brigade des sapeurs-pompiers de Paris
CNPA	conseil national des professions de l'automobile
CODERPA	comité départemental des retraités et personnes âgées
CPAM	caisse primaire d'assurance maladie
DDASS	direction départementale des affaires sanitaires et sociales
DDJS	direction départementale de la jeunesse et des sports
DDSP	direction départementale de la sécurité publique
DIRIF	direction interdépartementale des routes d'Ile-de-France
DSCR	délégation à la sécurité et à la circulation routière (MEEDDAT)
FFCT	fédération française de cyclotourisme
FFM	fédération française de motocyclisme
MEEDDAT	ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire
TGI	tribunal de grande instance



service des déplacements et  
de la sécurité routière

pôle sécurité routière

BP 102  
92013 Nanterre cedex  
DDE-92.SDSR.PSR @ equipement.gouv.fr

