



# TOUS VULNÉRABLES !

## Chiffres clés

# Usagers de la route vulnérables et accidentalité routière en Île-de-France

En 2011, il y a eu 20 268 accidents corporels, 365 tués et 23 764 blessés sur les routes d'Île-de-France. Pour la seconde année consécutive, le nombre de tués a augmenté de 2,5 % par rapport à 2010. Parmi eux : 92 piétons, 10 cyclistes, 136 véhicules légers et 121 conducteurs de deux-roues motorisés. Ainsi, les usagers les plus vulnérables (piétons, deux-roues motorisés et cyclistes) représentaient en 2011 61% des tués en Île-de-France.

### Chiffres consolidés 2010 :

Accidentologie 2RM : 132 tués soit 37% des tués en IdF, 2027 blessés hospitalisés soit 39% des BH en IdF, et 9254 accidents soit 47% des accidents en IdF.

Accidentologie Piétons : 73 tués soit 21% des tués en IdF, 1217 blessés hospitalisés soit 24% des BH en IdF, et 4507 accidents soit 23% des accidents en IdF.

Accidentologie Cyclistes : 15 tués soit 4% des tués en IdF, 188 blessés hospitalisés soit 4% des BH en IdF, et 1168 accidents soit 6% des accidents en IdF.

### Étude des cibles 2RM, piétons, cyclistes sur la période [2006-2010] :

## Les 2-roues motorisés :

### Qui ?

#### Les 15-24 ans et les 25-44 ans

Les 15-24 ans sont sur-représentés dans le total des victimes 2RM : 28% des tués et 34 % des blessés hospitalisés en 2RM.

Les 25-44 ans (tranche « jeunes actifs ») représentent 54% des tués et 49% des blessés hospitalisés en 2RM.

### Les petites et grosses cylindrées - les motos

Les petites cylindrées (<50cm<sup>3</sup>) engendrent davantage de victimes, mais ce sont les grosses cylindrées (>125cm<sup>3</sup>) qui engendrent le plus de tués.

Cylindrée du 2RM	<50cm <sup>3</sup>	50 < ≤125cm <sup>3</sup>	>125cm <sup>3</sup>
% des blessés non hospitalisés en 2RM	42 %	27 %	31 %
% des blessés hospitalisés en 2RM	38 %	20 %	42 %
% des tués en 2RM	20 %	14 %	66 %

Parmi les cylindrées supérieures à 50 cm<sup>3</sup>, la motocyclette engendre 84% des tués et 74% des blessés hospitalisés. Elle est donc bien plus impliquée dans les accidents graves que le scooter.

### Les conducteurs novices

Dans 17% des accidents de 2RM de cylindrées supérieures à 125 cm<sup>3</sup>, le conducteur possède son permis moto (A) depuis moins de 3 ans.

### Type de trajet ?

Les principaux motifs de déplacement impliquant des 2RM dans un accident corporel en IdF sont les trajets « promenade-loisirs » (38%), « domicile-travail » (près de 31%) et « utilisation professionnelle » (17%), ce qui est tout à fait spécifique de la région IdF.

L'utilisation du 2RM est différente entre l'IdF et la « province » avec un usage plutôt professionnel pour l'IdF et plutôt « loisir » en « province urbaine ».

1 accident sur 2 se déroule lors d'un trajet domicile-travail ou en mission.

Les accidents se déroulant en trajet mission concernent à 52% des 2RM de petite cylindrée.

Les accidents se déroulant en trajet domicile-travail concernent à 44% des 2RM de grosse cylindrée.



## N'IGNOREZ PAS LES AUTRES PARTAGEZ LA ROUTE

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

[www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)

## Comment ?

En IdF, le 2RM n'est retenu responsable que dans 39% des accidents l'impliquant. Les 2RM de petite cylindrée sont retenus nettement plus souvent responsables que les autres cylindrées dans les accidents. Les principales infractions relevées sont liées par ordre décroissant, au défaut de maîtrise de la vitesse, à un dépassement non régulier, au refus de priorité, et à une circulation sur une voie réservée aux transports en commun.

Les conflits VL/2RM représentent les 2/3 des accidents impliquant un 2RM. Les conflits 2RM/piétons sont loin d'être négligeables avec 10% des accidents. En Ile-de-France, l'accident se produit sans changement de direction du 2RM dans la moitié des accidents, dans une situation de dépassement pour 10% des accidents.

### L'alcool toujours un enjeu pour les 2RM :

En Ile-de-France, le taux de dépistage positif est équivalent pour les conducteurs de 2RM et de VL : il est de l'ordre de 6% pour l'ensemble des accidents corporels.

Toutefois, les conducteurs de 2RM sont plus impliqués que les conducteurs de VL dans les accidents mortels, que ce soit en situation d'infraction (0,5g/L de sang) ou de délit (0,8g/L de sang).

	Accidents corporels		Accidents mortels	
	2RM	VL	2RM	VL
Situation d'infraction	0,7 %	0,9 %	2,1 %	1,6 %
Situation de délit	5,2 %	5 %	15,5 %	12,1 %

(% par rapport au total d'accidents 2RM ou VL)

Parmi les conducteurs 2RM, les situations de délit et d'infraction sur les accidents corporels concernent à 47% les petites cylindrées. Sur les accidents mortels, ces situations concernent à 54 % les grosses cylindrées et à 30 % les petites cylindrées.

## Où ?

On constate plus d'accidents sur les voies communales tandis que la gravité est plus importante sur voies nationales avec 41% contre 19% pour les voies communales.

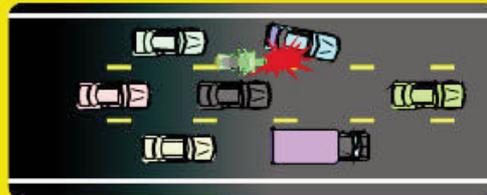
La proportion d'accidents de 2RM de grosse cylindrée est importante sur l'ensemble des réseaux. Les accidents 2RM de cylindrée <125 cm<sup>3</sup> se déroulent surtout sur routes départementales et voiries communales.

### Part des 2RM dans le trafic total : des pics à 25% sur le réseau routier national

Des campagnes de comptage réalisées en mars 2012 montrent que la proportion de 2RM dans le trafic total peut atteindre en heure de pointe du matin en direction de Paris, respectivement 30% au niveau de Louveciennes et Saint Cloud sur l'A13, 15% et 22% au niveau de Wissous et Chevilly sur l'A6, 20% et 30% au niveau de Bièvres et Sèvres sur la N118. En période creuse, la part du trafic 2RM dans le trafic total retombe à environ 5%.

## Scénarios types d'accidents sur autoroute

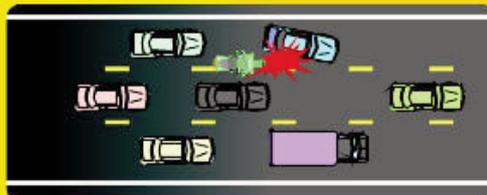
### DÉBOITEMENT NON SIGNALÉ - IRRÉFLÉCHI



CONSEIL : PENSER AU DANGER DES REMONTÉES DE FILES

Rappel : le code de la route interdit les remontées de files

### DÉBOITEMENT NON SIGNALÉ - IRRÉFLÉCHI



CONSEIL : PENSER AU DANGER DES REMONTÉES DE FILES

Rappel : le code de la route interdit les remontées de files

## Scénarios types d'accidents hors autoroute

### TOURNE À GAUCHE BRUTAL - TRAGIQUE



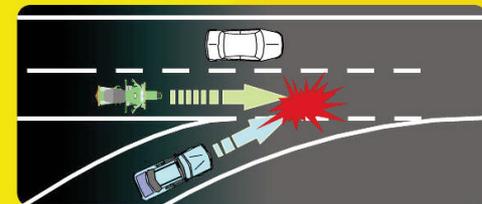
CONSEIL : ANTICIPER LE COMPORTEMENT DES AUTRES

### DÉPASSEMENT À RISQUE - GRAVE



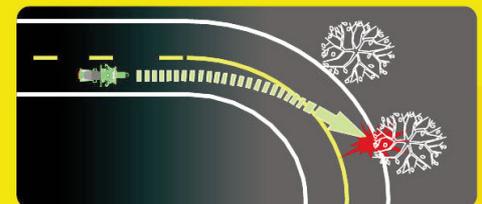
CONSEIL : ANALYSER L'ENVIRONNEMENT

### PRIORITÉ REFUSÉE - FOUDROYÉ !



CONSEIL : MÊME PRIORITAIRE, VÉRIFIER LES ACCÈS

### PERTE DE CONTRÔLE - MORTEL



CONSEIL : MAÎTRISER SA VITESSE

## Les piétons :

### Qui ?

Les jeunes et les seniors

#### Répartition des accidents selon l'âge du piéton en Ile-de-France

Classe Age	Nombre d'accidents IDF	Nombre d'accidents mortels IDF	Nombre d'accidents graves IDF
Moins de 16 ans	25 %	8 %	28 %
16 à 17 ans	3 %	1 %	3 %
18 à 24 ans	10 %	3 %	8 %
25 à 64 ans	44 %	32 %	38 %
65 ans et plus	17 %	55 %	22 %

En Ile-de-France, les accidents corporels piétons touchent les hommes et les femmes dans les mêmes proportions. Toutefois, les accidents corporels de jeunes piétons concernent davantage les hommes que les femmes (60/40). Le constat est inverse pour les accidents corporels de piétons seniors (40/60).

### Type de trajet ?

Le recours à la marche à pieds pour se déplacer est identique en Ile-de-France et en province urbaine.

Les principaux motifs de déplacement impliquant des piétons dans un accident corporel (ou grave) sont les trajets « promenade-loisirs » (40%), « domicile-travail » (10%) et « domicile-école » (9%).

### Comment ?

#### Le partage de la route – traversées de chaussée

En Ile-de-France, la majorité des accidents (80%) ont lieu lors de la traversée de la chaussée, avec 50% sur un passage piéton et 30% sur chaussée à moins de 50 mètres du passage piéton. Ces proportions diffèrent légèrement pour les piétons jeunes et seniors :

- respectivement 40% et 58% des accidents sur passage piéton ;
- 34% et 25% des accidents à moins de 50 mètres de celui-ci.

De plus, notons que, dans 20% des accidents corporels impliquant un jeune piéton, celui-ci « joue ou court » au moment de l'accident.

Les piétons sont responsables dans un tiers des accidents en Ile-de-France et c'est lorsque le piéton n'est pas responsable que la gravité est la plus importante. A Paris, les piétons sont davantage responsables (53%) qu'en petite et grande couronnes (un peu plus de 10%). Les piétons seniors sont globalement moins responsables que les jeunes piétons dans les accidents corporels (18% contre 34%).

#### Attention perturbée et alcool, facteurs d'accident piéton

Une attention perturbée (20%) et une ivresse apparente (7%) sont les principaux facteurs à l'origine d'un accident impliquant un piéton. Le taux de dépistages positifs atteint 27% dans les accidents mortels de piétons en Ile-de-France.

En Ile-de-France, les conflits piétons/VL et VU représentent près de ¾ des accidents corporels et les conflits piétons/2RM, 19%. (33% pour les conflits piétons/2RM sur Paris). Toutefois, les conflits piétons/PL et TC sont loin d'être négligeables dans la mesure où ils représentent 25% des accidents mortels piétons.

## Les cyclistes :

### Qui ?

Les jeunes cyclistes

#### Répartition des accidents selon l'âge du cycliste en Ile-de-France

Classe Age	Nombre d'accidents IDF	Nombre d'accidents mortels IDF	Nombre d'accidents graves IDF
0 à 15 ans	15 %	12 %	20 %
16 à 17 ans	4 %	1 %	5 %
Moins de 18 ans	19 %	13 %	25 %
18 à 24 ans	12 %	9 %	11 %
25 à 64 ans	64 %	54 %	55 %
65 ans et plus	6 %	24 %	9 %

### Type de trajet ?

La pratique du vélo pour se déplacer est quasi-identique en Ile-de-France et en province urbaine. Les principaux motifs de déplacement impliquant des cyclistes dans un accident corporel (ou grave) en Ile-de-France sont les trajets « promenade-loisirs » (près de 50%), « domicile-travail » (près de 20%) et « domicile-école » (près de 5%).

### Comment ?

#### Le partage de la route – collision par le côté

En Ile-de-France, dans plus de la moitié des accidents corporels cyclistes, le choc a lieu par le côté tandis que les collisions frontales représentent seulement 5% des accidents corporels et 10% des accidents graves. Pourtant, dans la moitié des cas, l'accident se produit sans changement de direction du cycliste. Notons qu'en grande couronne, de nombreux accidents corporels et mortels ont lieu alors que le cycliste traverse la chaussée (environ 20%).

En Ile-de-France, les conflits cyclistes/VL et VU représentent près de 70% des accidents corporels tandis que les conflits cyclistes/piétons et cyclistes/2RM représentent tous deux 9% des accidents corporels. Pour les jeunes cyclistes, les parts des conflits avec piétons et 2RM sont loin d'être négligeables dans la mesure où elles atteignent 17% et 18%.

En Ile-de-France, les cyclistes sont responsables de l'accident dans environ un tiers des cas et la gravité de l'accident est légèrement plus faible lorsque le cycliste n'est pas responsable. A Paris, les cyclistes sont davantage responsables (40%) qu'en petite et grande couronnes (environ 25%).

#### L'alcool, un vrai enjeu pour les cyclistes à Paris

Une attention perturbée (22%) et l'alcool (5%) sont les principaux facteurs à l'origine d'un accident impliquant un cycliste en Ile-de-France. La présence d'alcool est constatée dans les accidents graves, notamment à Paris : le dépistage est positif dans 22% des accidents graves, et surtout, dans 60% des accidents mortels. En petite et grande couronnes, les taux sont nettement plus faibles (respectivement 19% et 8% de dépistage positif pour les accidents mortels).

**N'IGNOREZ PAS LES AUTRES  
PARTAGEZ LA ROUTE**

**2 ROUES MOTORISÉS,  
CYCLISTES, PIÉTONS, ENFANTS,  
PERSONNES ÂGÉES ...**



**TOUS VULNÉRABLES !**

**N'IGNOREZ PAS LES AUTRES  
PARTAGEZ LA ROUTE**

**NOUS SOMMES TOUS  
VULNÉRABLES**

**N'IGNOREZ PAS LES AUTRES,  
PARTAGEZ LA ROUTE.**



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

[www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement  
et de l'Aménagement d'Ile-de-France  
21/23 rue Miollis - 750732 PARIS cedex 15  
Tél. 01 40 61 80 80  
Fax 01 40 61 81 61

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

[www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)