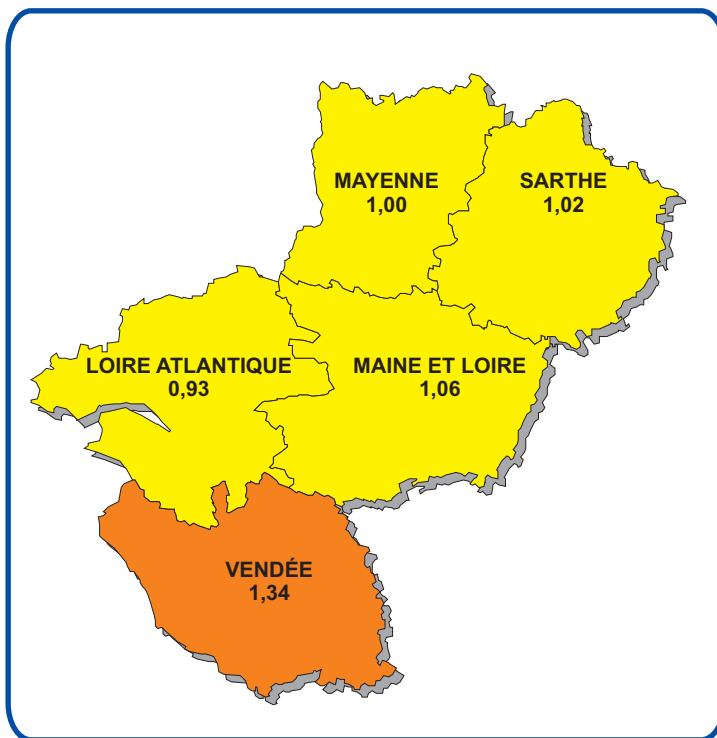


## LA SECURITE ROUTIERE EN PAYS DE LA LOIRE

### Les indicateurs d'accidentologie locale 1999 - 2003

L'indicateur d'accidentologie locale (I.A.L.) caractérise le niveau d'insécurité d'une région, d'un département en prenant en compte le nombre de tués et les trafics. La valeur de la moyenne nationale a été fixée à 1. Un indicateur d'accidentologie locale supérieur à 1 traduit une exposition au risque accrue.

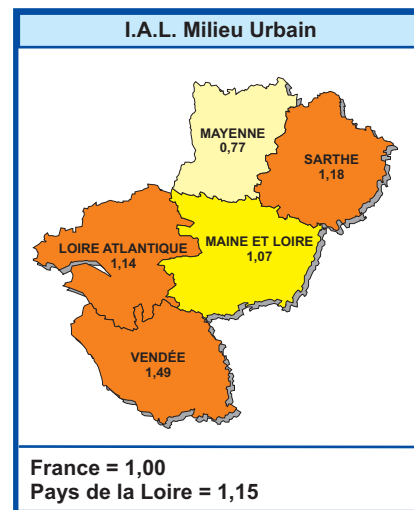
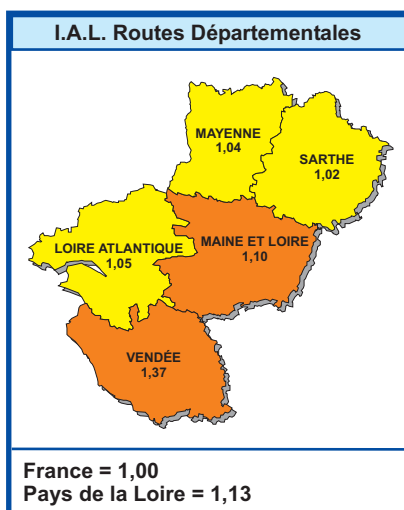
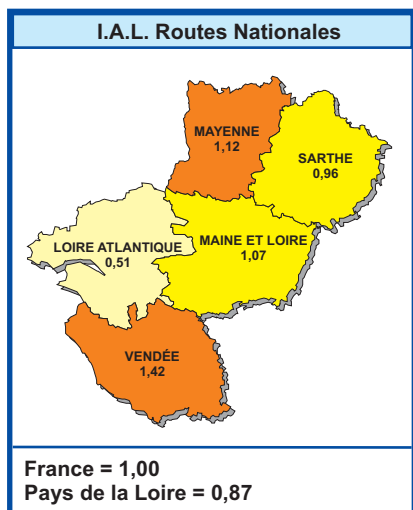


L'indicateur d'accidentologie locale ne concerne que les tués sur la route ; néanmoins, il rend possibles les comparaisons au niveau régional et au niveau départemental.

La région **Pays de la Loire** se situe légèrement au-dessus de la moyenne nationale (+6%). L'indicateur d'accidentologie locale a augmenté (+1%) par rapport à la période 1998-2002. Le risque d'être tué a donc moins diminué dans les Pays de la Loire que sur l'ensemble de la France.

Le sur-risque concerne essentiellement le réseau départemental. L'indicateur d'accidentologie locale reste très élevé en Vendée (+34% par rapport à la moyenne nationale).

Les indicateurs globaux (tous réseaux confondus)	France	Pays de la Loire	Loire-Atlantique	Maine-et-Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée
	1,00	1,06	0,93	1,06	1,00	1,02	1,34



< 0,90

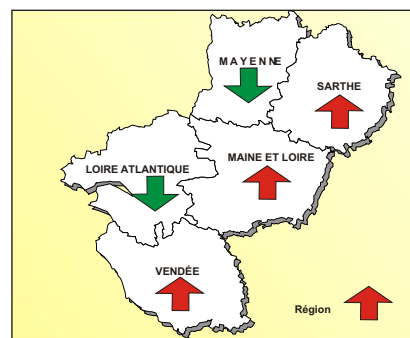
0,91 et < 1,10

≥ 1,10

## évolution des indicateurs d'accidentologie locale

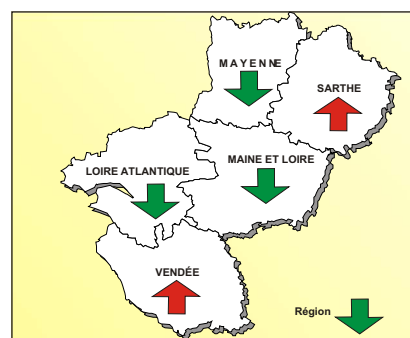
### I.A.L. global

Période	1998-2002	1999-2003	variations
Pays de la Loire	1,05	1,06	0,01
Loire-Atlantique	0,97	0,93	-0,04
Maine-et-Loire	1,03	1,06	0,03
Mayenne	1,08	1	-0,08
Sarthe	0,96	1,02	0,06
Vendée	1,29	1,34	0,05



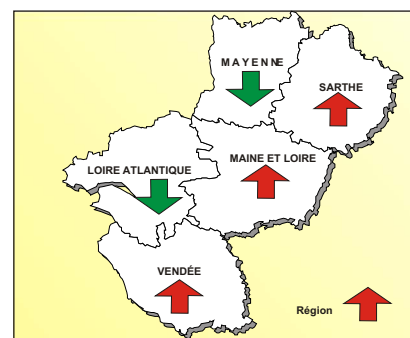
### I.A.L. routes nationales

Période	1998-2002	1999-2003	variations
Pays de la Loire	0,89	0,87	-0,02
Loire-Atlantique	0,52	0,51	-0,01
Maine-et-Loire	1,1	1,07	-0,03
Mayenne	1,16	1,12	-0,04
Sarthe	0,95	0,96	0,01
Vendée	1,32	1,42	0,1



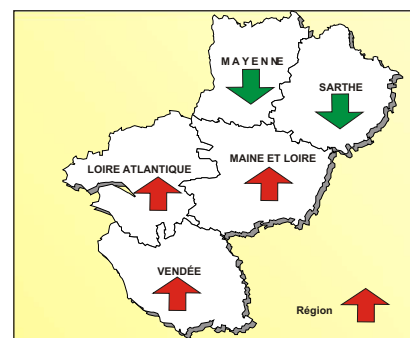
### I.A.L. routes départementales

Période	1998-2002	1999-2003	variations
Pays de la Loire	1,12	1,13	0,01
Loire-Atlantique	1,13	1,05	-0,08
Maine-et-Loire	1,06	1,1	0,04
Mayenne	1,15	1,04	-0,11
Sarthe	0,88	1,02	0,14
Vendée	1,33	1,37	0,04



### I.A.L. milieu urbain

Période	1998-2002	1999-2003	variations
Pays de la Loire	1,13	1,15	0,02
Loire-Atlantique	1,09	1,14	0,05
Maine-et-Loire	1,04	1,07	0,03
Mayenne	0,98	0,77	-0,21
Sarthe	1,31	1,18	-0,13
Vendée	1,32	1,49	0,17

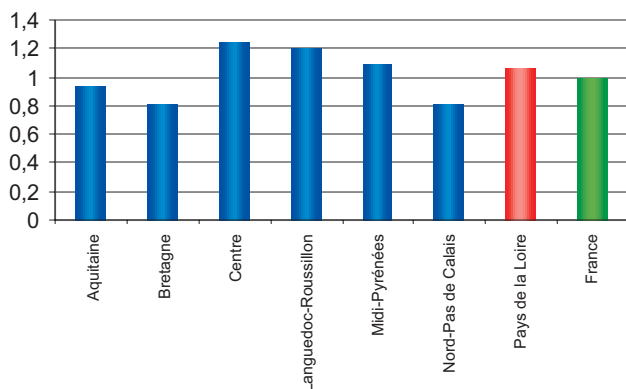


La comparaison des résultats de la période 1999-2003 avec ceux de la période précédente met en évidence :

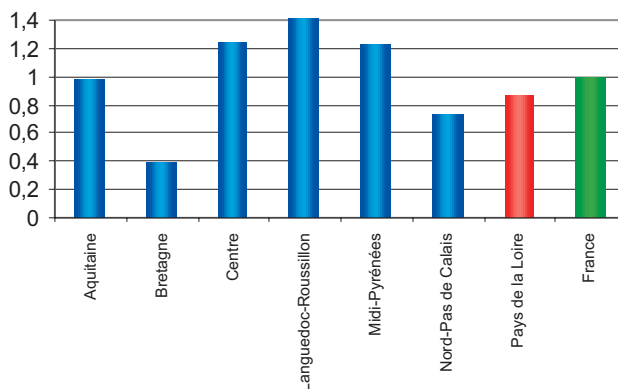
- l'augmentation de l'I.A.L. global pour l'ensemble de la région, ce qui traduit une diminution moins importante du nombre de tués qu'au niveau national.
- une amélioration sur le réseau national.
- une dégradation sur le réseau départemental et en milieu urbain.
- les meilleurs résultats enregistrés en Mayenne et en Loire-Atlantique.
- la situation préoccupante de la Vendée, quel que soit le réseau ou le milieu concerné.

## la région Pays de la Loire par rapport à d'autres régions comparables

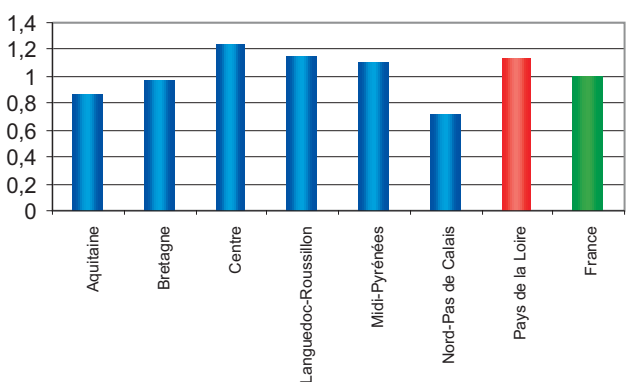
### I.A.L.



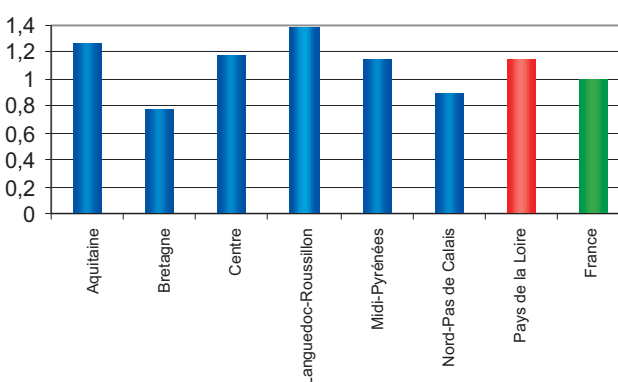
### I.A.L. routes nationales



### I.A.L. routes départementales

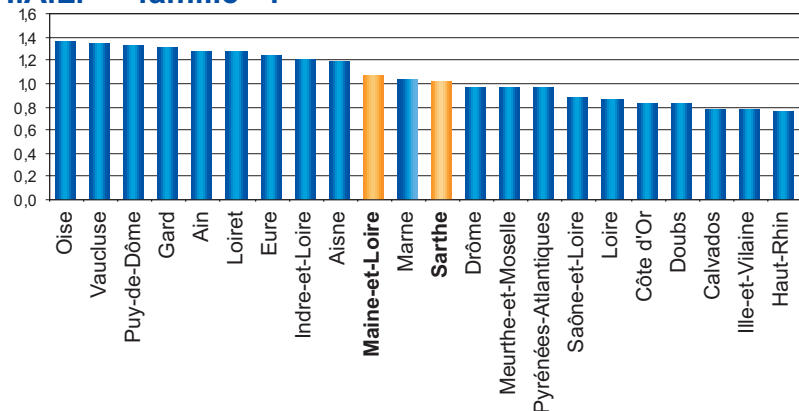


### I.A.L. milieu urbain

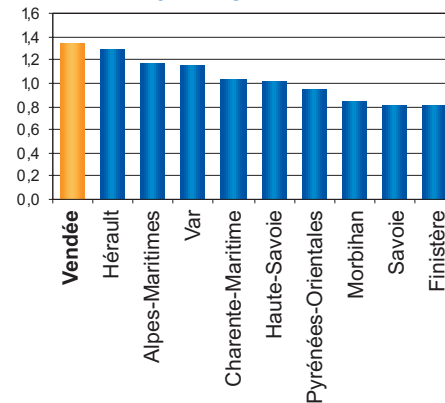


## les départements de la région par rapport à d'autres départements comparables

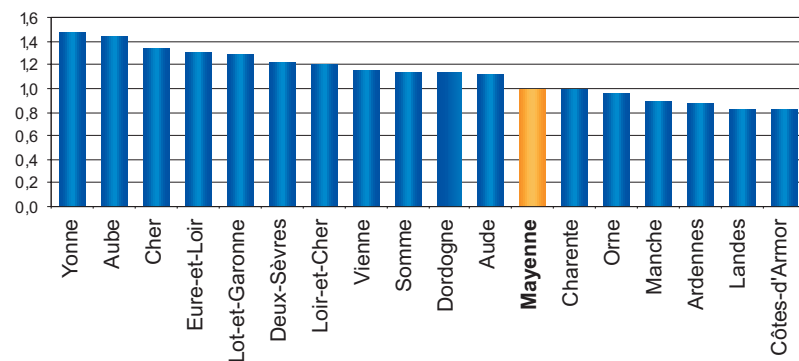
### I.A.L. - "famille" 1



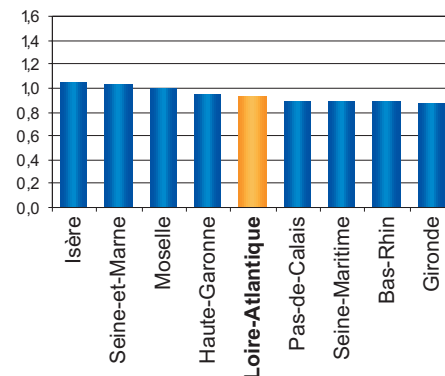
### I.A.L. - "famille" 4



### I.A.L. - "famille" 2



### I.A.L. - "famille" 5



## l'accidentologie des départements

Au niveau d'un département, le nombre de tués sur la route connaît des fluctuations aléatoires d'une année sur l'autre qu'il peut être difficile d'interpréter. Par ailleurs, même rapportée à la population, cette donnée ne permet pas facilement les comparaisons d'un département à l'autre, compte tenu du fait qu'elle est fortement dépendante du caractère

urbain ou rural du département. C'est la raison pour laquelle depuis 2001, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière s'est engagé dans le calcul d'indicateurs d'accidentologie locale qui utilisent le nombre total de tués sur cinq ans et tiennent compte des parcours mesurés sur les différents réseaux dans le département.

## les indicateurs d'accidentologie locale

### DÉFINITIONS ET MÉTHODE UTILISÉE

#### Définition de l'indicateur d'accidentologie locale (I.A.L.)

Le but de l'indicateur d'accidentologie locale est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de routes.

***L'indicateur d'accidentologie locale compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux.***

#### Choix de l'indicateur d'insécurité

L'indicateur choisi pour caractériser l'insécurité est le **nombre de tués** sur cinq ans pour deux raisons :

- le nombre de tués est un indicateur plus fiable que le nombre de victimes graves (tués + blessés graves).
- travailler sur cinq ans assure une variation aléatoire moindre (significativité de l'échantillon).

Le choix des tués correspond également à la volonté gouvernementale de réduire le nombre de morts sur les routes françaises.

Cependant, dans les départements de moindre importance (comme la Mayenne dans notre région), le petit «échantillon» du nombre de tués peut altérer la pertinence des résultats. Il convient donc de prendre quelques précautions dans leur interprétation.

Dans le but de travailler avec des données quantitativement plus importantes, le calcul a également été effectué avec les victimes graves. Cet autre indicateur est appelé **I.A.L.V.G.**

#### Le découpage du réseau routier

Cinq catégories de réseaux sont distinguées :

- quatre en rase campagne et dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants :

Autoroutes

Routes nationales

Routes départementales

Autres voies (voies communales essentiellement)

- une catégorie « réseau urbain » qui regroupe toutes les catégories de voies dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants.

#### L'exposition au risque

Pour chaque catégorie de réseau, un indicateur d'exposition au risque a été déterminé :

- pour les autoroutes, routes nationales, routes départementales et les autres voies (rase campagne et petites agglomérations), c'est le **parcours** en véhicules x kilomètres qui a été retenu comme indicateur. Ce parcours est connu pour les autoroutes et les routes nationales, et estimé partiellement pour les routes départementales. Pour les «autres voies», le parcours est considéré proportionnel à celui des routes départementales suivant le rapport du nombre de tués sur les deux réseaux.

- pour le milieu urbain, la **population** des entités urbaines de plus de 5 000 habitants est le critère retenu pour le calcul de l'indicateur d'exposition au risque.

## définitions et sources

**tué** : victime décédée sur le coup ou dans une période de 6 jours  
**blessé grave** : victime dont l'état nécessite plus de 6 jours d'hospitalisation  
**victimes graves** : ensemble des tués et des blessés graves

**sources** : données de l'ONSIR, fichiers des D.D.E.

#### conception et réalisation :

direction régionale de l'Équipement des Pays de la Loire  
Observatoire régional de sécurité routière  
Unité géomatique et PAO  
réf. : indicateurs 1999 2003.cdr