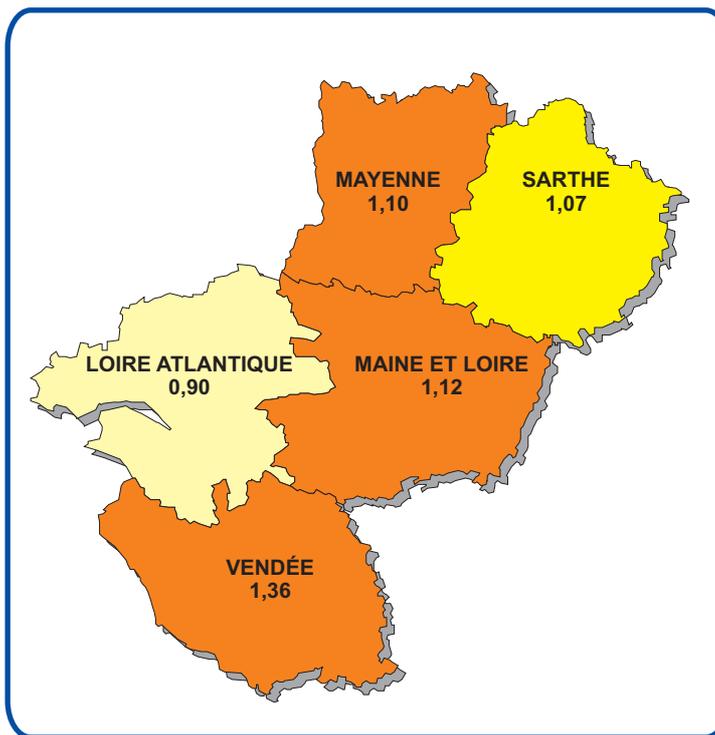


LA SECURITE ROUTIERE EN PAYS DE LA LOIRE

Les indicateurs d'accidentologie locale 2000 - 2004

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.

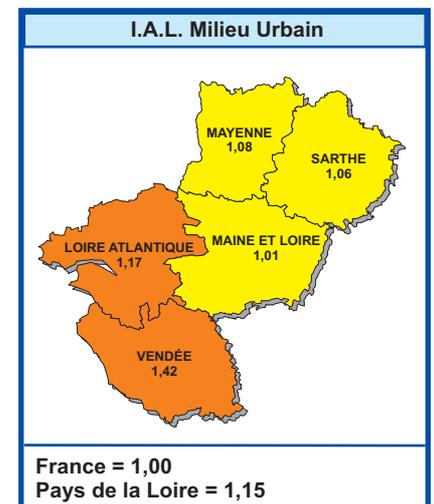
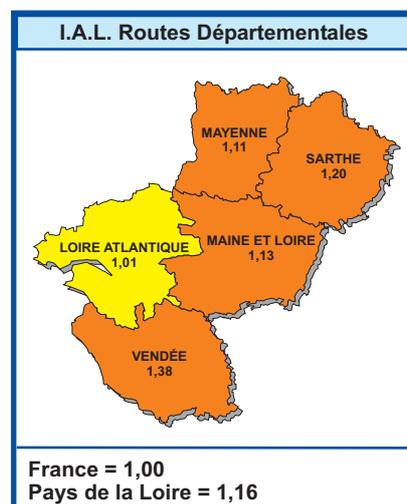
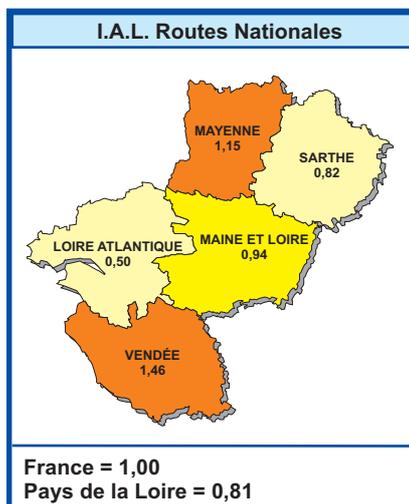


L'indicateur d'accidentologie locale ne concerne que les tués sur la route ; néanmoins, il rend possibles les comparaisons au niveau régional et au niveau départemental.

La région **Pays de la Loire** se situe légèrement au-dessus de la moyenne nationale (+8%). L'indicateur d'accidentologie locale a augmenté (+2%) par rapport à la période 1999-2003. 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 (+36% par rapport à la moyenne nationale). Cet indicateur a un peu augmenté en Maine et Loire, Mayenne et Sarthe. Seule la Loire-Atlantique a connu une évolution favorable.

| Les indicateurs globaux (tous réseaux confondus) | France | Pays de la Loire | Loire-Atlantique | Maine-et-Loire | Mayenne | Sarthe | Vendée |
|---|--------|------------------|------------------|----------------|---------|--------|--------|
| | 1,00 | 1,08 | 0,90 | 1,12 | 1,10 | 1,07 | 1,36 |



≤ 0,90

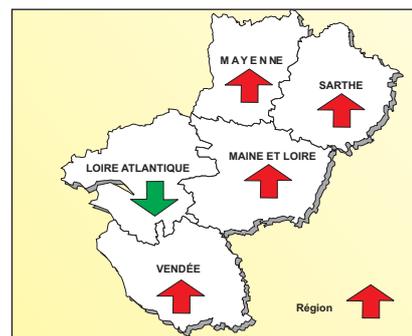
0,91 et < 1,10

≥ 1,10

évolution des indicateurs d'accidentologie locale

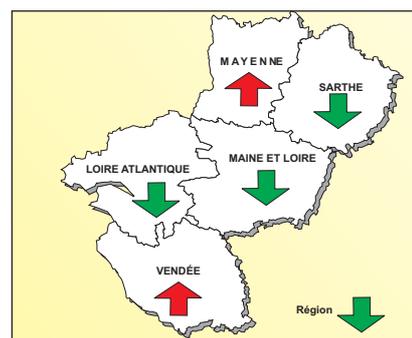
I.A.L. global

| Période | 1999-2003 | 2000-2004 | variations |
|------------------|-----------|-----------|------------|
| Pays de la Loire | 1,06 | 1,08 | 0,02 |
| Loire-Atlantique | 0,93 | 0,90 | -0,03 |
| Maine-et-Loire | 1,06 | 1,12 | 0,06 |
| Mayenne | 1,00 | 1,10 | 0,10 |
| Sarthe | 1,02 | 1,07 | 0,05 |
| Vendée | 1,34 | 1,36 | 0,02 |



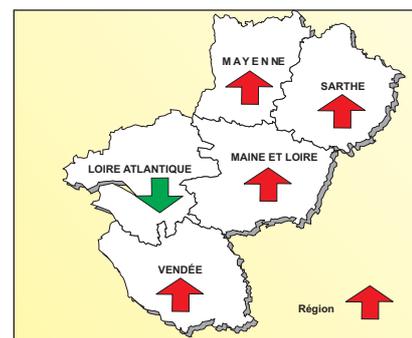
I.A.L. routes nationales

| Période | 1999-2003 | 2000-2004 | variations |
|------------------|-----------|-----------|------------|
| Pays de la Loire | 0,87 | 0,81 | -0,06 |
| Loire-Atlantique | 0,51 | 0,50 | -0,01 |
| Maine-et-Loire | 1,07 | 0,94 | -0,13 |
| Mayenne | 1,12 | 1,15 | 0,03 |
| Sarthe | 0,96 | 0,82 | -0,14 |
| Vendée | 1,42 | 1,46 | 0,04 |



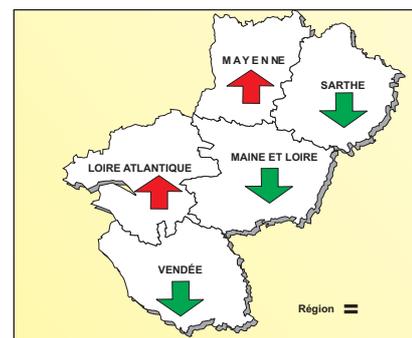
I.A.L. routes départementales

| Période | 1999-2003 | 2000-2004 | variations |
|------------------|-----------|-----------|------------|
| Pays de la Loire | 1,13 | 1,16 | 0,03 |
| Loire-Atlantique | 1,05 | 1,01 | -0,04 |
| Maine-et-Loire | 1,10 | 1,13 | 0,03 |
| Mayenne | 1,04 | 1,11 | 0,07 |
| Sarthe | 1,02 | 1,20 | 0,18 |
| Vendée | 1,37 | 1,38 | 0,01 |



I.A.L. milieu urbain

| Période | 1999-2003 | 2000-2004 | variations |
|------------------|-----------|-----------|------------|
| Pays de la Loire | 1,15 | 1,15 | 0 |
| Loire-Atlantique | 1,14 | 1,17 | 0,03 |
| Maine-et-Loire | 1,07 | 1,01 | -0,06 |
| Mayenne | 0,77 | 1,08 | 0,31 |
| Sarthe | 1,18 | 1,06 | -0,12 |
| Vendée | 1,49 | 1,42 | -0,07 |

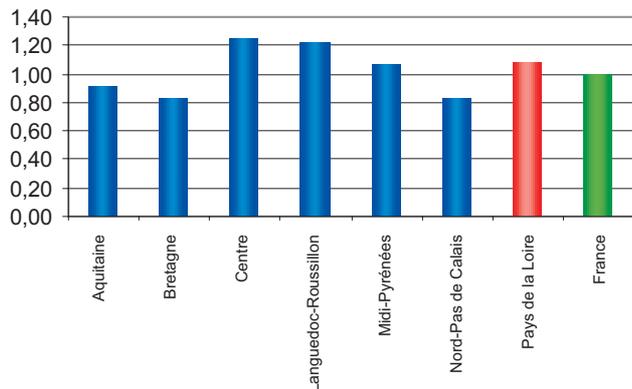


La comparaison des résultats de la période 2000-2004 avec ceux de la période précédente met en évidence :

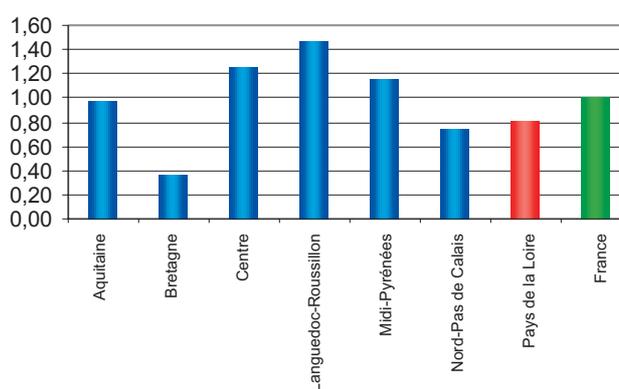
- l'augmentation de l'I.A.L. global pour l'ensemble de la région, ce qui traduit une diminution moins importante du nombre de tués qu'au niveau national.
- la poursuite de l'amélioration sur le réseau national.
- une dégradation sur le réseau départemental
- une situation stable en milieu urbain.
- les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

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

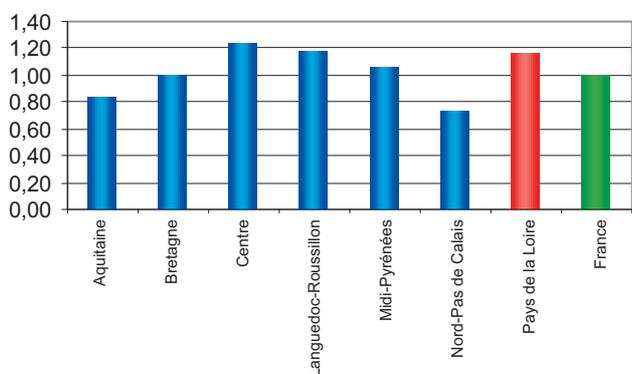
I.A.L.



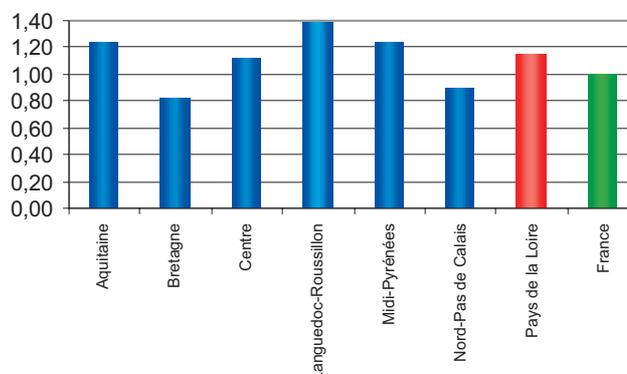
I.A.L. routes nationales



I.A.L. routes départementales

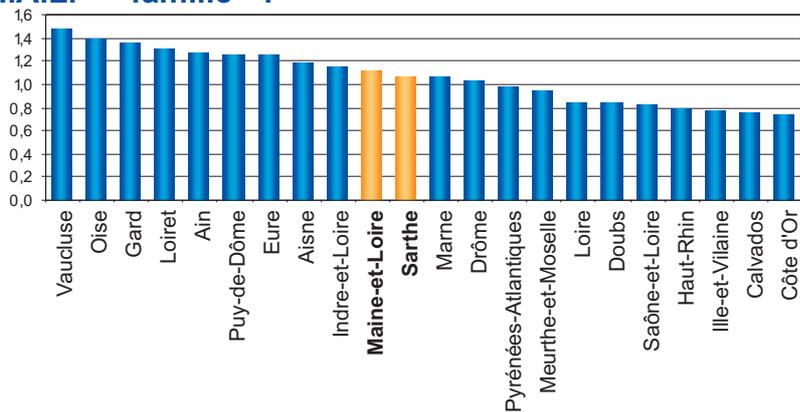


I.A.L. milieu urbain

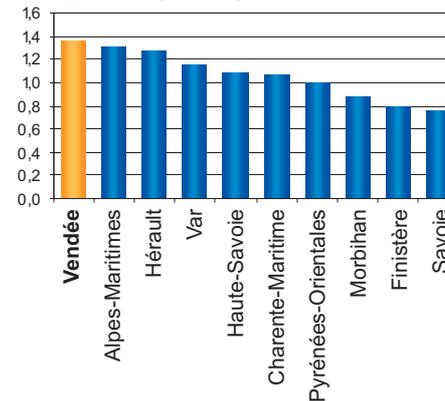


les départements de la région par rapport à d'autres départements comparables

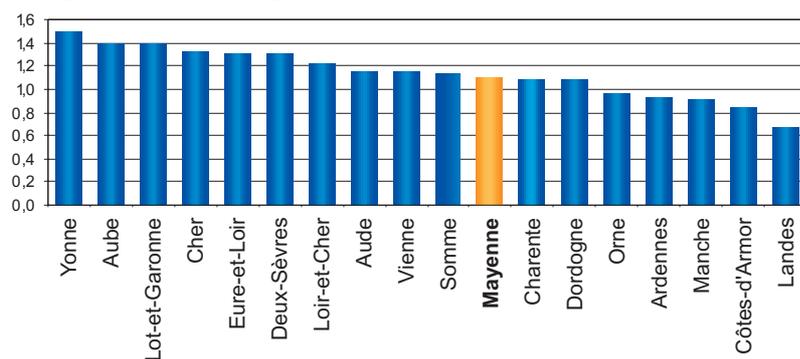
I.A.L. - "famille" 1



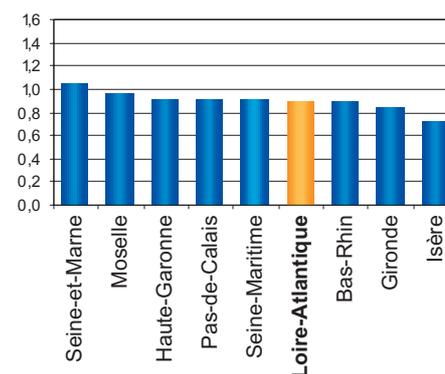
I.A.L. - "famille" 4



I.A.L. - "famille" 2



I.A.L. - "famille" 5



l'accidentologie des départements

division
Infrastructures

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.

16, rue Gaëtan Rondeau
BP 90409
44204 Nantes cedex 2
téléphone :
02 40 67 28 81
télécopie :
02 40 67 28 28
mél : DRE-pays-de-la-loire@equipement.gouv.fr

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.

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
Pôle géomatique régional
réf. : indicateurs 2000 2004.cdr