

L'accidentologie des départements

Depuis 2001, l'Observatoire publie un palmarès des départements déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie locale (IAL) établi sur cinq années glissantes. Depuis 2005, un IAL annuel est également calculé. Cet indicateur qui prend en compte les particularités des réseaux et des trafics respectifs permet d'apprécier, par rapport à la référence constituée par les données de la métropole, le risque d'être tué en fonction des parcours. Pour plus d'informations, on se reportera en fin de chapitre à l'annexe méthodologique. En rappelant qu'en 2005, le recensement des victimes tuées est passé de six jours à trente jours, on signalera que les données de la base IAL des années 1995 à 2004 ont été recalculées en appliquant le coefficient validé après expertise à 1,069.

Il résulte du transfert d'une partie des routes nationales aux conseils généraux une imprécision sur l'accidentalité et les parcours sur les routes nationales et départementales en 2006. De ce fait, un IAL regroupant ces deux catégories de route a été calculé pour la période 2002-2006 et les parcours s'appuient sur les données consolidées de l'année 2005.

SYNTHÈSE

Les grandes tendances IAL 2002-2006

Entre les départements les mieux classés et les départements les moins bien classés, il y a un rapport de un à plus de trois, c'est-à-dire que pour un nombre équivalent de kilomètres parcourus il y a trois fois plus de risque d'être tué dans les départements les moins bien classés que dans les départements les mieux classés.

Les départements les mieux classés

Onze départements présentent un **sous-risque** par rapport au risque de la métropole de plus de 20 % : Paris (0,51), l'Isère (0,53), les Hauts-de-Seine et la Côte-d'Or (0,56), la Savoie (0,65), l'Essonne (0,67), les Yvelines (0,69), le Rhône (0,75) et enfin le Haut-Rhin, le Val d'Oise et la Saône-et-Loire (0,79).

Les départements les moins bien classés

Quinze départements présentent un **sur-risque** par rapport au risque de la métropole de plus de 40 % : il s'agit de la Corse-du-Sud (1,88), du Gers (1,75), de l'Ariège (1,67), de l'Yonne (1,65), du Jura (1,58), de la Haute-Corse (1,56), du Tarn-et-Garonne (1,55), du Vaucluse (1,53), de l'Oise, de la Haute-Marne et de la Haute-Saône (1,50), du Lot-et-Garonne et de l'Aube (1,48), des Alpes-de-Haute-Provence (1,47), du Cher (1,42) et de l'Aube (1,41).

Comparaison IAL 01-05 et IAL 95-99

Les départements qui ont le plus progressé depuis l'édition 1995-1999

Huit départements ont baissé leur risque d'au moins 20 % : il s'agit de la Côte-d'Or (-51 %), de l'Isère (-45 %), du Tarn (-32 %), de la Savoie et des Landes (-31%), de Paris (-27%), de la Moselle et de l'Allier (-21%).

Les départements qui ont le moins progressé depuis l'édition 1995-1999

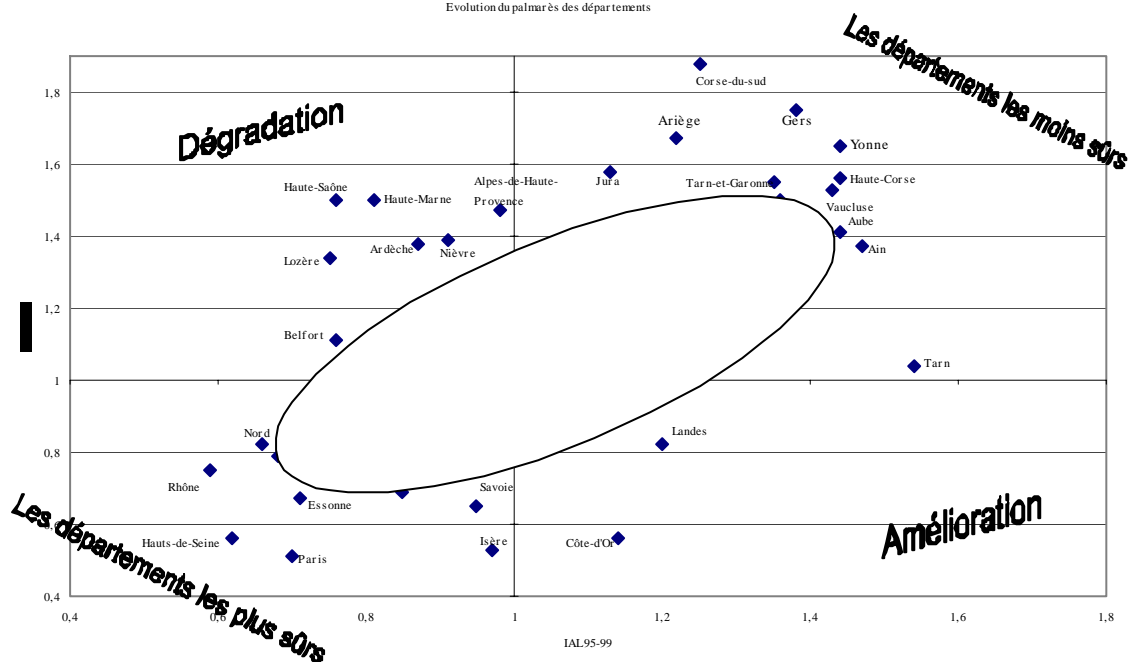
Onze départements ont dégradé leur risque de plus de 35 % : il s'agit de la Haute-Saône (+97 %), de la Haute-Marne (+85 %), de la Lozère (+78%), de l'Ardèche (+58%), de la Nièvre (+53%), de la Corse-du-Sud (+50%), des Alpes-de-Haute-Provence (+50 %), du Territoire de Belfort (+46%), du Jura (+40%), de l'Ariège (+37%) et de la Creuse (+35%).

Le graphique ci-après est illustratif des principaux résultats de cette comparaison.

Comparaison IAL 02-06 et IAL 2006

L'IAL 2006 est généralement proche de l'IAL 2002-2006, on note toutefois un écart supérieur à 20 % entre les deux résultats pour 38 départements.

Evolution du palmarès des départements



L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE PAR DÉPARTEMENT

IAL 2002-2006

Le tableau qui suit, donne en pourcentage la répartition des tués des principaux réseaux étudiés ainsi que l'IAL relatif respectif (rapport entre le risque du département et le risque France métropolitaine). Ce tableau permet ainsi de connaître l'influence des différents réseaux sur le

résultat global. Le réseau départemental et national représente généralement une part très importante en matière de trafic, de ce fait il influence beaucoup le résultat général.

Rappelons qu'en raison du transfert d'une partie des routes nationales aux conseils généraux, un seul IAL est calculé pour ces deux catégories de routes.

	2002-2006							2006
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Ain	6,2	0,73	84,7	1,50	9,0	1,11	1,37	1,43
Aisne	3,4	0,74	86,7	1,29	9,9	1,05	1,19	1,11
Allier	1,6	0,34	86,3	0,98	12,0	0,96	0,95	1,31
Alpes-de-Haute-Provence	3,8	0,97	82,4	1,41	13,7	2,95	1,47	2,09
Hautes-Alpes			90,9	1,04	9,1	1,14	1,11	1,19
Alpes-Maritimes	6,3	0,74	40,8	1,09	53,0	1,46	1,23	0,60
Ardèche			78,2	1,22	21,8	2,76	1,38	2,78
Ardennes	2,4	0,59	91,9	1,14	5,6	0,42	1,00	1,09
Ariège			84,5	1,60	15,5	3,60	1,67	1,32
Aube	8,1	1,29	84,8	1,57	7,1	0,74	1,41	1,29
Aude	14,3	1,08	75,2	1,40	10,5	1,72	1,33	1,55
Aveyron	0,5	0,20	89,2	0,97	10,3	1,65	0,92	1,05
Bouches-du-Rhône	11,7	1,24	57,2	1,15	31,2	1,20	1,17	0,90
Calvados	4,0	0,62	76,3	0,78	19,7	1,53	0,83	0,96
Cantal	7,1	1,38	78,8	0,96	14,1	2,28	1,07	1,32
Charente			90,1	1,15	9,9	1,55	1,22	1,27
Charente-Maritime	3,8	0,79	85,1	1,07	11,1	1,40	1,11	0,99
Cher	7,4	1,47	78,3	1,49	14,3	1,55	1,42	1,94
Corrèze	12,6	1,42	76,4	0,91	11,0	1,13	0,93	0,99
Corse-du-Sud			73,1	1,50	26,9	3,03	1,88	2,37
Haute-Corse			91,3	1,52	8,7	1,19	1,56	1,98
Côte-d'Or	18,8	1,21	63,8	0,47	17,4	1,36	0,56	0,47
Côtes-d'Armor			92,0	0,79	8,0	0,67	0,82	0,84
Creuse	2,8	4,31	91,7	0,96	5,6	1,63	1,03	1,84
Dordogne	0,7	0,82	90,7	1,02	8,6	1,27	1,06	0,92
Doubs	8,3	1,45	79,9	0,90	11,8	0,86	0,93	0,95
Drôme	16,8	0,95	73,8	1,08	9,4	0,89	1,06	0,85
Eure	8,4	0,93	82,9	1,17	8,7	1,28	1,17	0,99
Eure-et-Loir	13,2	1,42	79,6	1,28	7,2	0,97	1,23	1,37
Finistère			83,2	0,69	16,8	0,76	0,82	1,01
Gard	3,7	0,62	82,8	1,46	13,6	1,27	1,31	1,01
Haute-Garonne	8,9	0,57	65,2	1,00	25,9	1,11	0,92	0,84
Gers			79,8	1,48	20,2	6,80	1,75	2,50
Gironde	8,2	0,82	71,9	0,79	19,9	1,00	0,82	0,57
Hérault	8,9	1,14	70,2	1,25	20,9	1,56	1,23	1,08
Ille-et-Vilaine	1,0	0,54	82,3	0,74	16,7	1,03	0,81	0,81
Indre	7,6	0,81	81,4	0,97	11,0	1,33	1,00	1,51
Indre-et-Loire	5,8	0,90	81,3	1,25	12,9	0,83	1,14	1,06
Isère	7,9	0,82	79,3	0,50	12,8	0,64	0,53	0,49
Jura	4,2	0,87	82,3	1,53	13,5	2,82	1,58	2,15
Landes	2,3	0,71	89,1	0,82	8,6	1,15	0,82	0,81
Loir-et-Cher	12,3	1,42	78,1	1,18	9,6	1,51	1,23	1,50
Loire	6,7	0,60	72,9	0,96	20,4	0,71	0,87	0,79
Haute-Loire	1,6	3,28	85,6	1,08	12,8	1,74	1,19	2,13
Loire-Atlantique	1,7	0,60	79,0	0,84	19,3	0,93	0,90	0,89
Loiret	8,9	1,32	73,0	1,27	18,1	1,31	1,33	1,30
Lot	11,1	1,97	74,4	1,07	14,5	4,14	1,22	1,40
Lot-et-Garonne	2,4	0,65	88,3	1,67	9,3	1,15	1,48	1,52
Lozère	1,9	0,23	90,7	1,33	7,4	1,74	1,34	2,14

	2002-2006						2006	
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Maine-et-Loire	4,3	1,19	82,7	1,01	13,0	0,91	1,03	0,91
Manche	3,5	1,33	86,2	0,98	10,2	1,30	0,94	1,11
Marne	7,0	1,23	80,3	1,18	12,7	0,95	1,18	1,19
Haute-Marne	7,2	0,83	80,3	1,57	12,5	2,09	1,50	2,38
Mayenne	4,8	1,02	86,9	1,06	8,3	0,94	1,00	1,07
Meurthe-et-Moselle	12,5	1,06	71,7	1,00	15,8	0,71	0,96	0,74
Meuse	2,9	0,72	80,6	1,19	16,5	2,85	1,27	1,31
Morbihan			89,8	0,86	8,7	0,80	0,94	0,77
Moselle	11,8	0,93	70,8	0,97	17,4	0,83	0,92	1,05
Nièvre	1,8	1,32	84,5	1,37	13,7	2,21	1,39	1,97
Nord	15,5	1,20	52,3	0,72	32,2	0,78	0,82	0,67
Oise	8,6	1,38	77,5	1,51	13,9	1,25	1,50	2,10
Orne			92,9	1,00	6,6	1,03	0,94	1,01
Pas-de-Calais	11,8	1,34	64,9	0,85	23,3	0,91	0,90	0,73
Puy-de-Dôme	6,7	0,72	72,4	1,36	20,8	1,43	1,23	1,35
Pyrénées-Atlantiques	7,8	1,08	66,7	1,09	25,5	1,26	1,11	1,47
Hautes-Pyrénées	4,3	0,82	76,5	1,08	19,1	1,62	1,11	1,72
Pyrénées-Orientales	5,5	1,08	79,5	0,97	15,0	1,00	1,03	1,10
Bas-Rhin	11,5	0,96	72,1	1,07	16,5	0,80	1,00	0,99
Haut-Rhin	10,8	0,93	69,9	0,75	19,3	0,96	0,79	0,65
Rhône	20,9	1,81	47,3	0,65	31,8	0,72	0,75	0,70
Haute-Saône			82,8	1,38	17,2	3,15	1,50	2,10
Saône-et-Loire	10,0	1,05	79,4	0,77	10,6	1,06	0,79	0,75
Sarthe	7,8	0,79	81,2	1,11	11,0	0,90	1,09	1,19
Savoie	6,1	0,73	81,7	0,59	12,2	0,85	0,65	0,54
Haute-Savoie	6,6	1,10	80,5	1,16	12,9	0,78	1,12	1,25
Paris	0,8	0,31	0,0		99,2	0,53	0,51	0,87
Seine-Maritime	3,3	0,67	63,0	0,83	33,7	1,52	0,95	1,25
Seine-et-Marne	12,4	1,37	72,8	1,05	14,8	0,82	1,08	1,23
Yvelines	15,9	0,89	54,9	0,67	29,2	0,55	0,69	0,76
Deux-Sèvres	2,6	0,55	80,3	1,28	17,0	2,33	1,33	1,47
Somme	10,5	1,16	81,1	1,30	8,4	0,94	1,22	1,61
Tarn	1,6	0,82	84,1	1,02	14,3	1,49	1,04	1,87
Tarn-et-Garonne	3,5	0,37	86,1	1,76	10,4	1,68	1,55	2,18
Var	10,4	1,22	66,6	1,22	23,0	1,27	1,19	1,07
Vaucluse	8,5	1,52	60,8	1,38	30,7	2,22	1,53	1,58
Vendée	2,0	0,69	85,9	1,36	12,1	1,84	1,32	1,34
Vienne	7,8	1,48	76,3	1,09	15,9	1,80	1,21	1,06
Haute-Vienne	5,1	0,55	77,3	1,15	17,7	1,49	1,13	0,85
Vosges	2,2	0,89	88,6	1,05	9,2	1,07	1,03	0,76
Yonne	12,2	1,18	80,4	1,78	7,5	1,36	1,65	2,17
Territoire de Belfort	9,5	1,04	63,5	1,09	27,0	1,21	1,11	1,20
Essonne	14,6	1,07	56,2	0,59	29,2	0,62	0,67	0,48
Hauts-de-Seine	14,5	0,90	7,2		78,3	0,50	0,56	0,32
Seine-Saint-Denis	25,0	1,13	2,3		72,7	0,90	0,97	1,11
Val-de-Marne	19,6	0,89	6,4		74,0	0,97	0,99	1,07
Val-d'Oise	11,7	1,01	49,7	0,75	38,6	0,84	0,79	1,00
Métropole	7,6	1	73,1	1	19,3	1	1	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 2002-2006 sont de 0,33 pour les autoroutes, 1,2 pour l'ensemble des routes nationales et départementales. Toute case vierge signifie que le réseau est inexistant dans le département ou que ses caractéristiques ne sont pas en adéquation avec le cadre fixé par la méthodologie IAL. Dans le cas de données nulles, cela veut dire qu'il n'a été recensé aucun tué.

CLASSEMENT PAR ORDRE DÉCROISSANT DES INDICES D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE

Indice global tués (tous réseaux) 2002-2006

Départements		Départements		Départements		Départements	
Corse-du-Sud	1,88	Meuse	1,27	Sarthe	1,09	Moselle	0,92
Gers	1,75	Puy-de-Dôme	1,23	Seine-et-Marne	1,08	Haute-Garonne	0,92
Ariège	1,67	Hérault	1,23	Cantal	1,07	Aveyron	0,92
Yonne	1,65	Eure-et-Loir	1,23	Drôme	1,06	Pas-de-Calais	0,90
Jura	1,58	Alpes-Maritimes	1,23	Dordogne	1,06	Loire-Atlantique	0,90
Haute-Corse	1,56	Loir-et-Cher	1,23	Tarn	1,04	Loire	0,87
Tarn-et-Garonne	1,55	Lot	1,22	Pyrénées-Orientales	1,03	Calvados	0,83
Vaucluse	1,53	Somme	1,22	Creuse	1,03	Gironde	0,82
Oise	1,50	Charente	1,22	Maine-et-Loire	1,03	Côtes-d'Armor	0,82
Haute-Saône	1,50	Vienne	1,21	Vosges	1,03	Finistère	0,82
Haute-Marne	1,50	Aisne	1,19	Mayenne	1,00	Landes	0,82
Lot-et-Garonne	1,48	Var	1,19	Indre	1,00	Nord	0,82
Alpes-de-Haute-Provence	1,47	Haute-Loire	1,19	Ardennes	1,00	Ille-et-Vilaine	0,81
Cher	1,42	Marne	1,18	Bas-Rhin	1,00	Haut-Rhin	0,79
Aube	1,41	Bouches-du-Rhône	1,17	Val-de-Marne	0,99	Val-d'Oise	0,79
Nièvre	1,39	Eure	1,17	Seine-Saint-Denis	0,97	Saône-et-Loire	0,79
Ardèche	1,38	Indre-et-Loire	1,14	Meurthe-et-Moselle	0,96	Rhône	0,75
Ain	1,37	Haute-Vienne	1,13	Seine-Maritime	0,95	Yvelines	0,69
Lozère	1,34	Haute-Savoie	1,12	Allier	0,95	Essonne	0,67
Aude	1,33	Hauts-Pyrénées	1,11	Morbihan	0,94	Savoie	0,65
Loiret	1,33	Pyrénées-Atlantiques	1,11	Orne	0,94	Côte-d'Or	0,56
Deux-Sèvres	1,33	Charente-Maritime	1,11	Manche	0,94	Hauts-de-Seine	0,56
Vendée	1,32	Hautes-Alpes	1,11	Corrèze	0,93	Isère	0,53
Gard	1,31	Territoire de Belfort	1,11	Doubs	0,93	Paris	0,51

Indice autoroutes (tués) 2002-2006

Départements	Départements	Départements	Départements
Rhône 1,81	Nord 1,20	Haut-Rhin 0,93	Savoie 0,73
Vaucluse 1,52	Maine-et-Loire 1,19	Eure 0,93	Meuse 0,72
Vienne 1,48	Yonne 1,18	Hauts-de-Seine 0,90	Puy-de-Dôme 0,72
Cher 1,47	Somme 1,16	Indre-et-Loire 0,90	Landes 0,71
Doubs 1,45	Hérault 1,14	Yvelines 0,89	Vendée 0,69
Corrèze 1,42	Seine-Saint-Denis 1,13	Val-de-Marne 0,89	Seine-Maritime 0,67
Eure-et-Loir 1,42	Haute-Savoie 1,10	Vosges 0,89	Lot-et-Garonne 0,65
Loir-et-Cher 1,42	Aude 1,08	Jura 0,87	Gard 0,62
Cantal 1,38	Pyrénées-Atlantiques 1,08	Haute-Marne 0,83	Calvados 0,62
Oise 1,38	Pyrénées-Orientales 1,08	Gironde 0,82	Loire-Atlantique 0,60
Seine-et-Marne 1,37	Essonne 1,07	Dordogne 0,82	Loire 0,60
Pas-de-Calais 1,34	Meurthe-et-Moselle 1,06	Isère 0,82	Ardennes 0,59
Manche 1,33	Saône-et-Loire 1,05	Tarn 0,82	Haute-Garonne 0,57
Nièvre 1,32	Territoire de Belfort 1,04	Hautes-Pyrénées 0,82	Deux-Sèvres 0,55
Loiret 1,32	Mayenne 1,02	Indre 0,81	Haute-Vienne 0,55
Aube 1,29	Val-d'Oise 1,01	Sarthe 0,79	Tarn-et-Garonne 0,37
Bouches-du-Rhône 1,24	Alpes-de-Haute-Provence 0,97	Charente-Maritime 0,79	Paris 0,31
Marne 1,23	Bas-Rhin 0,96	Alpes-Maritimes 0,74	
Var 1,22	Drôme 0,95	Aisne 0,74	
Côte-d'Or 1,21	Moselle 0,93	Ain 0,73	

Note : ont été exclus certains départements dont l'exposition au risque est faible. Pour Paris, les données prises en compte concernent le périphérique.

Indice routes nationales et départementales (tués) 2002-2006

Départements	Départements	Départements	Départements
Yonne 1,78	Aisne 1,29	Haute-Loire 1,08	Creuse 0,96
Tarn-et-Garonne 1,76	Deux-Sèvres 1,28	Hautes-Pyrénées 1,08	Corrèze 0,91
Lot-et-Garonne 1,67	Eure-et-Loir 1,28	Lot 1,07	Doubs 0,90
Ariège 1,60	Loiret 1,27	Charente-Maritime 1,07	Morbihan 0,86
Aube 1,57	Hérault 1,25	Bas-Rhin 1,07	Pas-de-Calais 0,85
Haute-Marne 1,57	Indre-et-Loire 1,25	Mayenne 1,06	Loire-Atlantique 0,84
Jura 1,53	Ardèche 1,22	Vosges 1,05	Seine-Maritime 0,83
Haute-Corse 1,52	Var 1,22	Seine-et-Marne 1,05	Landes 0,82
Oise 1,51	Meuse 1,19	Hautes-Alpes 1,04	Côtes-d'Armor 0,79
Ain 1,50	Marne 1,18	Dordogne 1,02	Gironde 0,79
Corse-du-Sud 1,50	Loir-et-Cher 1,18	Tarn 1,02	Calvados 0,78
Cher 1,49	Eure 1,17	Maine-et-Loire 1,01	Saône-et-Loire 0,77
Gers 1,48	Haute-Savoie 1,16	Haute-Garonne 1,00	Haut-Rhin 0,75
Gard 1,46	Bouches-du-Rhône 1,15	Orne 1,00	Val-d'Oise 0,75
Alpes-de-Haute-Provence 1,41	Charente 1,15	Meurthe-et-Moselle 1,00	Ille-et-Vilaine 0,74
Aude 1,40	Haute-Vienne 1,15	Allier 0,98	Nord 0,72
Haute-Saône 1,38	Ardennes 1,14	Manche 0,98	Finistère 0,69
Vaucluse 1,38	Sarthe 1,11	Moselle 0,97	Yvelines 0,67
Nièvre 1,37	Territoire de Belfort 1,09	Pyrénées-Orientales 0,97	Rhône 0,65
Vendée 1,36	Vienne 1,09	Aveyron 0,97	Essonne 0,59
Puy-de-Dôme 1,36	Pyrénées-Atlantiques 1,09	Indre 0,97	Savoie 0,59
Lozère 1,33	Alpes-Maritimes 1,09	Loire 0,96	Isère 0,50
Somme 1,30	Drôme 1,08	Cantal 0,96	Côte-d'Or 0,47

LES RÉSULTATS 2006

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2006)	Part de la population urbaine (1)
	2006	2005	2006	2005	2006	2005			
Ain	525	579	68	77	761	816	547	124	60,0 %
Aisne	410	470	55	60	513	591	536	103	57,4 %
Allier	436	437	42	48	558	608	344	122	60,6 %
Alpes-de-Haute-Provence	197	193	27	28	283	271	146	185	52,1 %
Hautes-Alpes	209	196	16	8	306	279	128	125	52,9 %
Alpes-Maritimes	3307	3 345	56	73	4204	4 242	1 057	53	95,4 %
Ardèche	234	277	37	30	329	365	299	124	52,1 %
Ardennes	189	228	25	26	236	293	289	87	61,4 %
Ariège	135	170	14	24	179	217	142	99	48,2 %
Aube	237	306	34	41	320	411	294	116	60,6 %
Aude	281	295	51	59	371	396	329	155	54,8 %
Aveyron	236	221	31	39	318	294	272	114	45,5 %
Bouches-du-Rhône	4722	5 487	136	162	6105	7 032	1 893	72	97,8 %
Calvados	486	652	36	65	674	913	664	54	62,3 %
Cantal	97	102	19	18	100	130	149	128	36,4%
Charente	228	273	45	58	269	345	344	131	46,8 %
Charente-Maritime	857	960	69	82	1059	1 167	588	117	55,3 %
Cher	313	381	45	45	395	504	313	144	57,3 %
Corrèze	304	365	22	20	382	468	237	93	49,4 %
Corse-du-Sud	380	435	17	16	498	593	125	136	61,3 %
Haute-Corse	400	410	23	19	578	545	148	155	63,4 %
Côte-d'Or	604	733	43	57	757	907	515	83	64,9 %
Côtes-d'Armor	424	393	44	45	585	539	561	78	53,9 %
Creuse	121	115	19	11	151	137	124	153	24,2 %
Dordogne	438	448	51	51	599	575	398	128	47,9 %
Doubs	548	572	47	55	706	751	510	92	66,9 %
Drôme	552	622	40	53	776	872	458	87	69,6 %
Eure	638	713	48	71	821	942	557	86	54,7 %
Eure-et-Loir	481	497	67	68	636	664	415	161	62,3 %
Finistère	704	702	70	58	924	885	874	80	72,8 %
Gard	1082	1 145	65	92	1486	1 553	665	98	76,4 %
Haute-Garonne	1712	1 699	89	98	2176	2 169	1 135	78	82,2 %
Gers	209	292	18	25	282	369	178	101	36,6 %
Gironde	2054	2 135	88	131	2594	2 733	1 360	65	79,6 %
Hérault	1542	1 443	106	122	1956	1 881	971	109	82,8 %
Ille-et-Vilaine	948	1 056	56	66	1218	1 353	908	62	65,4 %
Indre	400	338	27	21	518	459	231	117	55,0 %
Indre-et-Loire	446	537	49	55	512	698	568	86	75,1 %
Isère	1142	1 155	94	80	1549	1 602	1 145	82	76,4 %
Jura	145	194	37	49	197	231	255	145	44,6 %
Landes	328	416	40	51	454	567	347	115	53,5 %
Loir-et-Cher	435	434	48	42	556	573	321	150	54,6 %
Loire	885	1 039	44	52	1099	1 362	732	60	79,6 %
Haute-Loire	259	241	27	24	334	329	216	125	53,6 %
Loire-Atlantique	1396	1 328	97	104	1767	1 674	1 192	81	76,7 %
Loiret	689	672	57	76	905	880	634	90	74,3 %
Lot	138	160	17	24	160	199	167	102	36,3 %
Lot-et-Garonne	430	460	47	55	574	611	315	149	62,6 %
Lozère	116	122	12	8	154	170	75	160	35,1 %
Maine-et-Loire	964	1 072	57	69	1193	1 325	753	76	64,9 %
Manche	571	589	49	44	758	778	486	101	48,0 %
Marne	572	613	57	80	747	807	564	101	68,8 %
Haute-Marne	292	365	25	21	385	495	190	132	50,3 %
Mayenne	165	185	29	25	217	231	293	99	49,1 %
Meurthe-et-Moselle	905	1 034	45	68	1152	1 361	723	62	77,3 %
Meuse	199	250	15	30	248	319	193	78	46,4 %
Morbihan	742	798	60	83	948	1 008	677	89	60,9 %

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2006)	Part de la population urbaine (1)
	2006	2005	2006	2005	2006	2005			
Moselle	875	1 016	78	66	1 169	1 368	1 033	76	75,1 %
Nièvre	262	282	27	22	326	336	222	122	52,4 %
Nord	2 639	2 609	117	143	3 317	3 261	2 577	45	89,9 %
Oise	641	691	89	76	935	942	780	114	65,9 %
Orne	234	277	29	35	320	375	292	99	44,9 %
Pas-de-Calais	1 198	1 208	95	112	1 593	1 617	1 450	66	81,9 %
Puy-de-Dôme	972	1 037	43	51	1 229	1 331	617	70	66,9 %
Pyrénées-Atlantiques	977	1 064	57	45	1 234	1 355	625	91	75,0 %
Hautes-Pyrénées	368	380	22	20	490	511	228	96	59,5 %
Pyrénées-Orientales	324	300	40	38	427	347	421	95	80,2 %
Bas-Rhin	1 103	1 319	75	59	1 390	1 682	1 063	71	73,9 %
Haut-Rhin	594	766	32	55	768	986	731	44	77,0 %
Rhône	2 128	2 220	69	78	2 792	2 870	1 646	42	92,4 %
Haute-Saône	142	187	19	31	189	263	234	81	43,9 %
Saône-et-Loire	553	647	62	82	745	848	548	113	59,3 %
Sarthe	729	716	50	43	918	926	543	92	62,8 %
Savoie	253	350	25	29	338	466	392	64	69,7 %
Haute-Savoie	621	715	64	70	823	982	676	95	74,7 %
Paris	7 959	7 361	64	54	9 122	8 553	2 164	30	100,0 %
Seine-Maritime	1 014	1 041	67	83	1 344	1 351	1 245	54	75,2 %
Seine-et-Marne	1 255	1 473	107	116	1 608	1 999	1 257	85	80,4 %
Yvelines	1 526	1 697	62	68	1 939	2 149	1 390	45	93,2 %
Deux-Sèvres	208	248	27	37	237	290	352	77	51,7 %
Somme	777	758	78	58	960	965	559	140	58,5 %
Tarn	322	334	50	67	410	482	358	140	67,3 %
Tarn-et-Garonne	352	354	43	33	455	466	219	196	56,3 %
Var	1 326	1 316	103	116	1 745	1 726	958	108	90,6 %
Vaucluse	689	716	46	66	900	952	522	88	83,2 %
Vendée	435	477	67	73	619	631	577	116	53,0 %
Vienne	449	503	34	44	596	657	408	83	55,9 %
Haute-Vienne	625	644	30	51	798	852	361	83	62,7 %
Vosges	295	372	30	49	411	514	382	79	70,1 %
Yonne	363	403	57	47	494	518	338	169	45,9 %
Territoire de Belfort	169	271	6	12	206	339	140	43	80,3 %
Essonne	1 495	1 658	47	59	1 934	2 160	1 172	40	95,2 %
Hauts-de-Seine	2 396	2 454	31	30	2 796	2 855	1 494	21	100,0 %
Seine-Saint-Denis	2 907	2 709	38	46	3 532	3 223	1 417	27	100,0 %
Val-de-Marne	2 372	2 153	39	34	2 863	2 645	1 259	31	100,0 %
Val-d'Oise	1 303	1 450	38	58	1 621	1 794	1 139	33	95,4 %
Métropole	80 309	84 525	4 709	5 318	102 125	108 076	60 339	78	75,5 %
Guadeloupe	440	539	70	59	615	775	422	166	
Martinique	847	684	59	52	1 200	990	381	155	92,2 %
Guyane	619	538	33	41	1 012	879	157	210	
Réunion	778	740	71	73	1 028	963	706	101	89,0 %
France entière	82 993	87 026	4 942	5 543	105 980	111 683	62 005	80	

Sources : ONISR – fichier des accidents ; INSEE, estimations localisées de population (métropole) – données provisoires au 1^{er} janvier 2004. DOM recensement 1999. (1) INSEE - recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

ÉLÉMENTS D'INTERPRÉTATION

Dans la mesure où le facteur parcours est pris en compte dans les IAL, l'interprétation des résultats doit se tourner vers d'autres facteurs explicatifs. En première approche, certains s'imposent d'emblée. On peut par exemple constater que parmi les départements les mieux classés la plupart sont des départements dont la caractéristique urbaine est très marquée ou que les meilleurs scores sur le réseau des routes nationales sont souvent le cas des départements dont le poids du parcours des routes express à 2 x 2 voies est le plus

élevé. Cependant, on peut aussi remarquer, qu'entre des départements aux caractéristiques similaires, la valeur de l'IAL diffère qu'il s'agisse de l'IAL global ou selon les réseaux. Le facteur parcours étant neutralisé, il devient évident que d'autres facteurs sont à rechercher pour interpréter les différences. Avant la présentation de résultats sur des variables choisies en raison de leur potentiel accidentogène reconnu de tous les experts, il convient d'attirer l'attention sur le fait que la notion de neutralisation des parcours est à prendre avec précaution. En effet, on rappellera ici que le modèle IAL n'est pas très satisfaisant dans la partie urbaine puisqu'en l'absence de données trafic, il utilise

la population des entités urbaines de plus de 5 000 habitants ayant un centre bourg de 5 000 habitants et plus, ce qui, pour certains départements, particulièrement en Ile-de-France, conduit à occulter le réseau de rase campagne.

En ce qui concerne l'étude des différentes variables, jusqu'ici présentées, l'année 2005 a engendré une rupture dans les données. Précédemment centrée sur la répartition des victimes graves (tués + blessés graves) établie sur une moyenne de 5 ans, l'introduction de la nouvelle définition des victimes ne permet plus de suivre cet indicateur. Il est remplacé par la part des tués + blessés hospitalisés en 2006, indicateur qui sera toujours dénommé « victimes graves ».

Comme précédemment cinq facteurs sont étudiés malgré les défauts ou limites des données. Ainsi par exemple pour l'alcool, la ceinture, les plantations d'alignement et les motos, nous ne disposons pas des véritables variables d'exposition au risque que pourraient être la part des conducteurs sous l'influence de l'alcool, la part des motocyclistes dans le trafic, etc..

A défaut de ces variables d'exposition au risque, il est proposé des variables de résultat. Il ne faut toutefois pas cacher que certaines de ces variables sont mal renseignées. Si l'on veut progresser dans la connaissance de l'accidentologie locale, il est

important qu'un effort soit fait dans ce domaine d'une part (des progrès étant cependant réalisés comme le montre le chapitre « Le fichier national des accidents corporels de la circulation ») et que l'analyse s'intéresse également à des données autres que celles issues du fichier BAAC d'autre part, comme en priorité les données vitesse. Ensuite, au plan de facteurs ayant une influence manifeste, comme en premier lieu l'âge, dont diverses caractéristiques semblent pérennes, il n'est pas inutile, au plan local, de vérifier par exemple si la répartition selon le sexe croisée avec les catégories d'usagers, les réseaux et moments n'évoluerait pas.

Pour les routes nationales, dans la mesure où les routes expresses à 2 x 2 voies sont très proches des autoroutes qui ont un taux de tués au kilomètre parcouru trois fois plus faible que celui des routes nationales et quatre fois plus faible que celui des routes départementales, la part du trafic sur routes nationales à 2 x 2 voies est le premier facteur explicatif du taux de tués sur route nationale. D'après les données recueillies en 2005, 13 départements ne possèdent pas ce type d'infrastructure (01, 04, 05, 15, 19, 47, 48, 64, 73, 75, 92, 93 et 94). Pour les départements concernés par le réseau de routes nationales à 2 x 2 voies, l'étendue de la part du parcours sur ce réseau varie en 2005 de 0,8 (Ardèche) à 100 (Morbihan).

Cartes à faire

	IAL global tués 2001-2005	Part RN 2 x 2 voies en % (1)	Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en %			
			VG contre arbre 2005 (2)	VG avec <i>alcool</i> (2000-2004) (3)	VG non- ceinturées 2005 (4)	VG motocyclistes 2005 (5)
Ain						
Aisne						
Allier						
Alpes-de-Haute-Provence						
Hautes-Alpes						
Alpes-Maritimes						
Ardèche						
Ardennes						
Ariège						
Aube						
Aude						
Aveyron						
Bouches-du-Rhône						
Calvados						
Cantal						
Charente						
Charente-Maritime						
Cher						
Corrèze						
Corse-du-Sud						
Haute-Corse						
Côte-d'Or						
Côtes-d'Armor						
Creuse						
Dordogne						
Doubs						
Drôme						
Eure						
Eure-et-Loir						
Finistère						
Gard						
Haute-Garonne						
Gers						
Gironde						
Hérault						
Ille-et-Vilaine						
Indre						
Indre-et-Loire						
Isère						
Jura						
Landes						
Loir-et-Cher						
Loire						
Haute-Loire						
Loire-Atlantique						
Loiret						
Lot						
Lot-et-Garonne						
Lozère						
Maine-et-Loire						
Manche						
Marne						
Haute-Marne						

	IAL global tués 2001-2005	Part RN 2 x 2 voies en % (1)	Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en %			
			VG contre arbre 2005 (2)	VG avec alcool (2000-2004) (3)	VG non- ceinturées 2005 (4)	VG motocyclistes 2005 (5)
Mayenne						
Meurthe-et-Moselle						
Meuse						
Morbihan						
Moselle						
Nièvre						
Nord						
Oise						
Orne						
Pas-de-Calais						
Puy-de-Dôme						
Pyrénées-Atlantiques						
Hautes-Pyrénées						
Pyrénées-Orientales						
Bas-Rhin						
Haut-Rhin						
Rhône						
Haute-Saône						
Saône-et-Loire						
Sarthe						
Savoie						
Haute-Savoie						
Paris						
Seine-Maritime						
Seine-et-Marne						
Yvelines						
Deux-Sèvres						
Somme						
Tarn						
Tarn-et-Garonne						
Var						
Vaucluse						
Vendée						
Vienne						
Haute-Vienne						
Vosges						
Yonne						
Territoire de Belfort						
Essonne						
Hauts-de-Seine						
Seine-Saint-Denis						
Val-de-Marne						
Val-d'Oise						
Métropole						

(1) La part des RN 2 x 2 voies se réfère au poids du parcours (en véhicules x kilomètres) qu'elles représentent en 2005 sur l'ensemble du réseau RN du département. Les chiffres en italique se réfèrent aux données 2004 (actualisées dans quelques cas depuis la précédente publication).

(2) et (5) Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en 2005 de l'ensemble des accidents.

(3) Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés graves 2000-2004) recensées dans l'ensemble des accidents à taux d'alcoolémie connu (accidents avec alcool ou taux positif ou 0,5g/l de sang et plus) +(accidents sans alcool ou taux négatif ou tout taux < 0,5g/l de sang).

(4) Cet indicateur concerne les victimes (conducteurs et passagers) de voitures de tourisme dont la part est établie sur le total des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) recensées dans ces accidents et pour lesquels la rubrique a été renseignée. En moyenne, la part des indéterminés représente pour le cas étudié 15,1 % pour une étendue allant de 2,6 % (Jura) à 36,6 % (Haute-Garonne). En moyenne, sur l'ensemble des impliqués (victimes + indemnes), la part des indéterminés représente 14,1 % pour une étendue allant de 3,2 % (Jura) à 39,7 % (Haute-Garonne).

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 02-06 / 95-99

	IAL 95-99	IAL 01-05	IAL 02-06	IAL 2006	Evolution 02-06 / 95-99	Evolution favorable	Evolution défavorable
	(1)	(2)	(3)	(4)			
Ain	1,47	1,3	1,37	1,43	- 6,8%		
Aisne	1,14	1,2	1,19	1,11	+ 4,4%		
Allier	1,2	1,3	0,95	1,31	- 20,8%	++	
Alpes-de-Haute- Provence	0,98	1,29	1,47	2,09	+ 50,0%		--
Hautes-Alpes	1	1,16	1,11	1,19	+ 11,0%		-
Alpes-Maritimes	1,01	1,33	1,23	0,6	+ 21,8%		--
Ardèche	0,87	0,98	1,38	2,78	+ 58,6%		--
Ardennes	0,77	0,99	1	1,09	+ 29,9%		--
Ariège	1,22	1,56	1,67	1,32	+ 36,9%		--
Aube	1,44	1,41	1,41	1,29	- 2,1%		
Aude	1,15	1,27	1,33	1,55	+ 15,7%		--
Aveyron	0,96	0,92	0,92	1,05	- 4,2%		
Bouches-du-Rhône	1,22	1,22	1,17	0,9	- 4,1%		
Calvados	0,81	0,77	0,83	0,96	+ 2,5%		
Cantal	0,97	0,98	1,07	1,32	+ 10,3%		-
Charente	1,14	1,12	1,22	1,27	+ 7,0%		
Charente-Maritime	1,02	1,12	1,11	0,99	+ 8,8%		
Cher	1,19	1,3	1,42	1,94	+ 19,3%		--
Corrèze	0,98	0,92	0,93	0,99	- 5,1%		
Corse-du-Sud	1,25	1,84	1,88	2,37	+ 50,4%		--
Haute-Corse	1,44	1,46	1,56	1,98	+ 8,3%		
Côte-d'Or	1,14	0,63	0,56	0,47	- 50,9%	++	
Côtes-d'Armor	0,78	0,83	0,82	0,84	+ 5,1%		
Creuse	0,76	0,81	1,03	1,84	+ 35,5%		--
Dordogne	1,25	1,02	1,06	0,92	- 15,2%	++	
Doubs	0,78	0,89	0,93	0,95	+ 19,2%		--
Drôme	1,09	1,04	1,06	0,85	- 2,8%		
Eure	1,22	1,26	1,17	0,99	- 4,1%		
Eure-et-Loir	1,38	1,27	1,23	1,37	- 10,9%	+	
Finistère	0,89	0,76	0,82	1,01	- 7,9%		
Gard	1,36	1,38	1,31	1,01	- 3,7%		
Haute-Garonne	1,02	0,91	0,92	0,84	- 9,8%		
Gers	1,38	1,58	1,75	2,5	+ 26,8%		--
Gironde	0,96	0,83	0,82	0,57	- 14,6%	+	
Hérault	1,26	1,28	1,23	1,08	- 2,4%		
Ille-et-Vilaine	0,73	0,76	0,81	0,81	+ 11,0%		-
Indre	1,07	1,02	1	1,51	- 6,5%		
Indre-et-Loire	1,18	1,16	1,14	1,06	- 3,4%		
Isère	0,97	0,63	0,53	0,49	- 45,4%	++	
Jura	1,13	1,42	1,58	2,15	+ 39,8%		--
Landes	1,2	0,59	0,82	0,81	- 31,7%	++	
Loir-et-Cher	1,34	1,2	1,23	1,5	- 8,2%		
Loire	0,97	0,89	0,87	0,79	- 10,3%	+	
Haute-Loire	1,22	1,02	1,19	2,13	- 2,5%		
Loire-Atlantique	1,03	0,89	0,9	0,89	- 12,6%	+	
Loiret	1,14	1,34	1,33	1,3	+ 16,7%		--
Lot	1,31	1,19	1,22	1,4	- 6,9%		
Lot-et-Garonne	1,38	1,49	1,48	1,52	+ 7,2%		
Lozère	0,75	1,09	1,34	2,14	+ 78,7%		--
Maine-et-Loire	0,85	1,15	1,03	0,91	+ 21,2%		--
Manche	0,98	0,9	0,94	1,11	- 4,1%		

	IAL 95-99 (1)	IAL 01-05 (2)	IAL 02-06 (3)	IAL 2006 (4)	Evolution 02-06 / 95-99	Evolution favorable	Evolution défavorable
Marne	1,09	1,12	1,18	1,19	+ 8,3%		
Haute-Marne	0,81	1,38	1,5	2,38	+ 85,2%		--
Mayenne	1,09	1,08	1	1,07	- 8,3%		
Meurthe-et-Moselle	1,05	0,96	0,96	0,74	- 8,6%		
Meuse	1,05	1,13	1,27	1,31	+ 21,0%		--
Morbihan	0,85	0,94	0,94	0,77	+ 10,6%		-
Moselle	1,17	0,88	0,92	1,05	- 21,4%	++	
Nièvre	0,91	1,11	1,39	1,97	+ 52,7%		--
Nord	0,66	0,8	0,82	0,67	+ 24,2%		--
Oise	1,36	1,5	1,5	2,1	+ 10,3%		-
Orne	0,92	0,94	0,94	1,01	+ 2,2%		
Pas-de-Calais	0,79	0,9	0,9	0,73	+ 13,9%		-
Puy-de-Dôme	1,15	1,3	1,23	1,35	+ 7,0%		
Pyrénées-Atlantiques	0,87	1,07	1,11	1,47	+ 27,6%		--
Hautes-Pyrénées	0,98	1	1,11	1,72	+ 13,3%		-
Pyrénées-Orientales	1	0,93	1,03	1,1	+ 3,0%		
Bas-Rhin	0,79	0,95	1	0,99	+ 26,6%		--
Haut-Rhin	0,83	0,8	0,79	0,65	- 4,8%		
Rhône	0,59	0,7	0,75	0,7	+ 27,1%		--
Haute-Saône	0,76	1,31	1,5	2,1	+ 97,4%		--
Saône-et-Loire	0,94	0,85	0,79	0,75	- 16,0%	++	
Sarthe	1,02	1,03	1,09	1,19	+ 6,9%	++	
Savoie	0,95	0,71	0,65	0,54	- 31,6%	++	
Haute-Savoie	0,87	1,11	1,12	1,25	+ 28,7%		--
Paris	0,7	0,83	0,51	0,87	- 27,1%	++	
Seine-Maritime	0,86	0,96	0,95	1,25	+ 10,5%		-
Seine-et-Marne	1,09	0,99	1,08	1,23	- 0,9%		
Yvelines	0,85	0,72	0,69	0,76	- 18,8%	++	
Deux-Sèvres	1,13	1,27	1,33	1,47	+ 17,7%		--
Somme	1,2	1,19	1,22	1,61	+ 1,7%		
Tarn	1,54	0,94	1,04	1,87	- 32,5%	++	
Tarn-et-Garonne	1,35	1,49	1,55	2,18	+ 14,8%		-
Var	1,17	1,18	1,19	1,07	+ 1,7%		
Vaucluse	1,43	1,45	1,53	1,58	+ 7,0%		
Vendée	1,2	1,32	1,32	1,34	+ 10,0%		-
Vienne	1,07	1,19	1,21	1,06	+ 13,1%		-
Haute-Vienne	1,04	1,12	1,13	0,85	+ 8,7%		
Vosges	1,08	1,06	1,03	0,76	- 4,6%		
Yonne	1,44	1,59	1,65	2,17	+ 14,6%		-
Territoire de Belfort	0,76	0,99	1,11	1,2	+ 46,1%		--
Essonne	0,71	0,69	0,67	0,48	- 5,6%		
Hauts-de-Seine	0,62	0,65	0,56	0,32	- 9,7%		
Seine-Saint-Denis	0,79	0,95	0,97	1,11	+ 22,8%		--
Val-de-Marne	0,8	0,93	0,99	1,07	+ 23,8%		--
Val-d'Oise	0,68	0,72	0,79	1	+ 16,2%		--

Légende :

Evolution favorable

Evolution défavorable

++	Forte progression : évolution à la baisse égale ou supérieure à 15 %	--	Forte régression : évolution à la hausse égale ou supérieure à 15 %
+	Progression : évolution à la baisse comprise entre 10 et 14 %	-	Régression : évolution à la hausse comprise entre 10 et 14 %
	Progression légère ou stable : évolution à la baisse inférieure à 10 %		Régression légère ou stable : évolution à la hausse inférieure à 10 %

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE DES INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL)

Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zones urbaines). L'IAL 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.

Les catégories de réseaux

Cinq catégories de réseaux sont distinguées :

- quatre en « rase campagne » (tout ce qui est hors panneaux d'entrée et sortie d'agglomération ou en agglomération de moins de 5 000 habitants) en distinguant les autoroutes, les routes nationales, les routes départementales et le reste du réseau ;
- la catégorie réseau urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants dans le cadre de la méthodologie IAL, cf. exposition au risque).

Formule

On définit l'IAL pour chaque département par la formule suivante :

$$IAL = \frac{\text{Nombre de tués}}{\text{Nombre de tués que le département aurait eu s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale}}$$

L'exemple suivant simplifié permet de mieux comprendre :

	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Total
Nombre de tués dans le département	29	158	363	550 = 29+158+363
Parcours dans le département (en 100 millions de véhicules x kilomètres)	56	48	113	
Taux de risque pour le département	0,52 (=29/56)	3,29 (=158/48)	3,21 (=363/113)	
Taux France entière pour 100 millions de véhicules x kilomètres	0,50	2,08	2,1	
Tués du département avec taux France entière	28 (=0,5x56)	100 (=2,08x48)	237 (=2,1x113)	365 = 28+100+237
Risque relatif du département (risque du département / risque France entière)	1,04 (=0,52/0,50)	1,58 (=3,29/2,08)	1,53 (=3,21/2,1)	

$$IAL = 550/365 = \mathbf{1,51}$$

Ce département a eu au cours des cinq dernières années 158 morts sur les routes nationales pour un parcours de 48 millions de véhicules x kilomètres, soit un taux de risque pour le département de 3,29. Si ce département avait eu le même taux de risque que la France entière sur ces routes nationales, soit

L'indicateur de risque

Le choix du nombre de tués sur cinq ans s'explique parce que le nombre de tués est un indicateur plus fiable que le nombre de victimes ou de victimes graves et que travailler sur cinq ans assure une variation aléatoire moindre.

L'exposition au risque

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

- pour les autoroutes, routes nationales, routes départementales et autres voies, l'indicateur retenu est le parcours (en véhicules x kilomètres). Ce parcours est connu pour les autoroutes et routes nationales, et estimé partiellement pour les routes départementales. Pour la catégorie « autres voies », il est considéré proportionnel à celui sur routes départementales suivant le rapport du nombre de tués sur les deux réseaux ;
- pour le milieu urbain, l'indicateur d'exposition au risque retenu est la population des entités urbaines de plus de 5 000 habitants ayant un centre bourg de 5 000 habitants et plus.

2,08, il aurait eu 100 tués sur routes nationales. Globalement, sur l'ensemble de ces trois réseaux, ce département a un risque supérieur de 50 % au risque de l'ensemble des départements français.

