

L'accidentologie des départements

Ce chapitre présente tout d'abord les chiffres bruts de la sécurité routière dans les départements, ainsi qu'un certain nombre d'indicateurs pour mieux appréhender l'accidentalité des départements : tués par million d'habitants, part de victimes graves dans les accidents contre un arbre, part de victimes graves dans les accidents avec alcool, part de victimes graves motocyclistes et part de victimes graves non-ceinturées.

Toutefois, il convient prendre quelques précautions avant d'analyser ces chiffres. Tout d'abord, il s'agit souvent de petits chiffres, c'est particulièrement le cas du nombre de tués, pour lesquels les variations au niveau du département n'ont pas de valeur significative. Ainsi on ne peut considérer qu'une forte augmentation ou une forte diminution d'une année sur l'autre corresponde nécessairement à une détérioration ou amélioration de la sécurité routière.

Ensuite les résultats sont fortement dépendants de l'exposition au risque (des parcours) qui est très variable d'un département à l'autre notamment en raison de sa taille, de son nombre d'habitants, de sa densité, de la répartition du trafic selon les réseaux ou selon la catégorie d'usagers.

De ce fait l'Observatoire ajoute depuis 2001 un indicateur d'accidentologie locale (IAL) qui prend en compte le nombre de tués sur une plus longue période (5 années) et le trafic selon les réseaux par rapport à la référence constituée par les données nationales. Pour plus d'informations, on se reportera en fin de chapitre à l'annexe méthodologique.

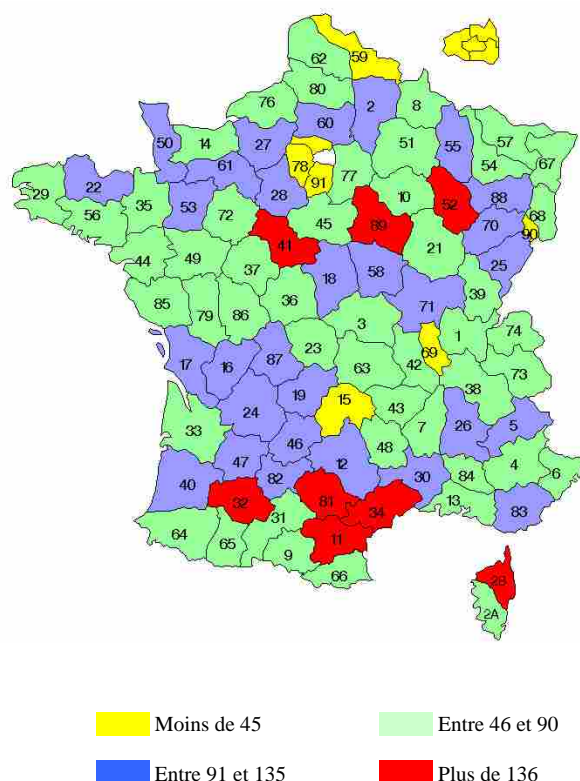
LES RÉSULTATS 2008

Entre le département où il y a le plus de personnes tuées (Bouches-du-Rhône, 156 tués) et ceux où il y en a le moins (Territoire de Belfort et la Lozère, 5 tués), on observe un rapport de 30. En rapportant le nombre de tués à la population du département, ce rapport entre la valeur maximale (Loir-et-Cher, 178 tués par million d'habitants) et la valeur minimale (Seine-Saint-Denis, 20 tués par million d'habitants) passe à 9. La superficie et le nombre d'habitants vont logiquement influencer les résultats de sécurité routière. La densité joue, elle aussi, un rôle dans le sens où un département plus dense a généralement un nombre de victimes rapporté à la population plus faible car les déplacements y sont souvent plus courts et les transports en commun plus développés.

D'autres facteurs, et en particuliers les parcours, expliquent en partie ces différences entre les départements. C'est ce que nous verrons dans la partie des IAL.

Par ailleurs, on peut noter que les départements qui ont connu les plus grandes diminutions du nombre de personnes tuées en 2008 (-32) sont des départements qui avaient connu des hausses l'année précédente : Isère (+12), Puy-de-Dôme (+20), Vaucluse (+30). A l'opposé, si l'Hérault connaît en 2008 une forte augmentation du nombre de personnes tuées (+31) alors que le résultat avait été stable entre 2006 et 2007 (+1), la Gironde (augmentation de 29 tués), l'Oise (+18) et le Loir-et-Cher (+18), sont des départements qui avaient connu des baisses les années précédentes (respectivement -17, -25, -8).

Nombre de tués par million d'habitants dans les départements

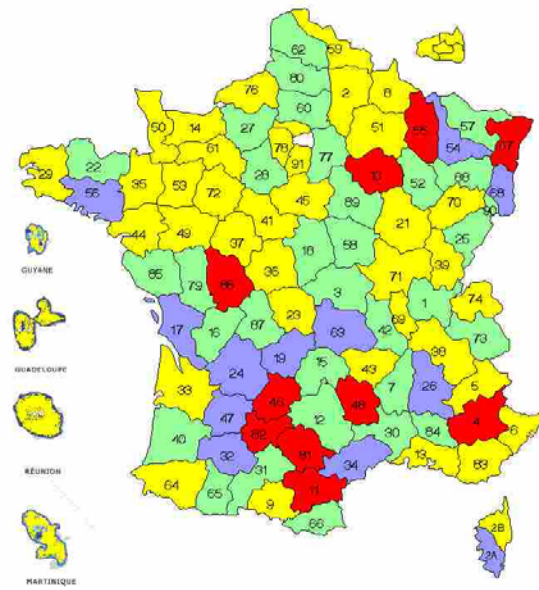


	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale ¹ (en milliers)	Tués par million habitants en 2008	Part de la population urbaine ² %
	2008	2007	2008	2007	2008	2007			
Ain	487	494	49	49	714	697	574	85	60,0
Aisne	389	400	51	69	512	550	537	95	57,4
Allier	310	362	24	38	426	492	343	70	60,6
Alpes-de-Haute-Provence	149	150	14	25	221	228	156	90	52,1
Hautes-Alpes	140	174	14	11	213	253	132	106	52,9
Alpes-Maritimes	2 832	3 403	65	89	3 450	4 129	1 081	60	95,4
Ardèche	203	243	15	41	283	311	309	49	52,1
Ardennes	167	160	21	17	205	190	285	74	61,4
Ariège	100	139	13	21	141	204	148	88	48,2
Aube	228	245	17	34	294	337	301	57	60,6
Aude	373	304	58	58	521	396	345	168	54,8
Aveyron	206	186	27	20	271	253	275	98	45,5
Bouches-du-Rhône	4 295	5 249	156	142	5 489	6 683	1 952	80	97,8
Calvados	429	476	41	42	566	626	674	61	62,3
Cantal	79	89	6	11	97	99	150	40	36,4
Charente	191	214	45	37	203	259	348	129	46,8
Charente-Maritime	1 019	1 031	71	64	1 310	1 318	604	118	55,3
Cher	345	340	29	29	427	441	315	92	57,3
Corrèze	301	349	26	19	390	456	242	108	49,4
Corse-du-Sud	249	378	11	18	365	515	138	80	61,3
Haute-Corse	366	431	24	23	527	622	161	150	63,4
Côte-d'Or	573	607	41	39	737	787	518	79	64,9
Côtes-d'Armor	520	483	56	43	654	646	575	97	53,9
Creuse	96	95	8	9	130	137	123	65	24,2
Dordogne	333	449	39	61	435	570	406	96	47,9
Doubs	453	515	52	38	564	703	519	100	66,9
Drôme	472	487	61	46	640	688	473	129	69,6
Eure	504	613	68	54	657	795	571	119	54,7
Eure-et-Loir	435	434	40	57	525	566	423	95	62,3
Finistère	632	638	56	65	789	802	887	63	72,8
Gard	1 071	1 072	69	73	1 459	1 432	691	100	76,4
Haute-Garonne	1 450	1 706	74	79	1 813	2 174	1 205	61	82,2
Gers	201	193	29	30	283	229	183	159	36,6
Gironde	2 091	2 217	100	71	2 596	2 765	1 408	71	79,6
Hérault	1 476	1 572	138	107	1 837	2 025	1 015	136	82,8
Ille-et-Vilaine	959	973	70	73	1 187	1 214	957	73	65,4
Indre	306	338	20	34	384	403	233	86	55,0
Indre-et-Loire	291	380	46	49	335	456	584	79	75,1
Isère	903	1 018	76	108	1 224	1 394	1 180	64	76,4
Jura	126	141	21	27	151	194	258	81	44,6
Landes	283	334	36	47	393	423	368	98	53,5
Loir-et-Cher	340	378	58	40	453	523	327	178	54,6
Loire	788	967	42	38	1 018	1 254	743	57	79,6
Haute-Loire	203	266	14	30	295	340	221	63	53,6
Loire-Atlantique	1 072	1 222	86	88	1 331	1 517	1 247	69	76,7
Loiret	500	640	54	79	641	826	649	83	74,3
Lot	168	133	17	30	198	140	171	100	36,3
Lot-et-Garonne	295	352	35	43	426	485	325	108	62,6
Lozère	89	91	5	9	128	128	77	65	35,1
Maine-et-Loire	937	951	42	60	1 184	1 155	772	54	64,9
Manche	493	501	49	49	669	630	494	99	48,0
Marne	384	452	33	50	484	582	565	58	68,8
Haute-Marne	250	269	26	19	321	329	186	140	50,3
Mayenne	147	147	28	20	179	197	301	93	49,1
Meurthe-et-Moselle	654	936	47	37	828	1 248	726	65	77,3
Meuse	220	187	20	17	280	241	194	103	46,4

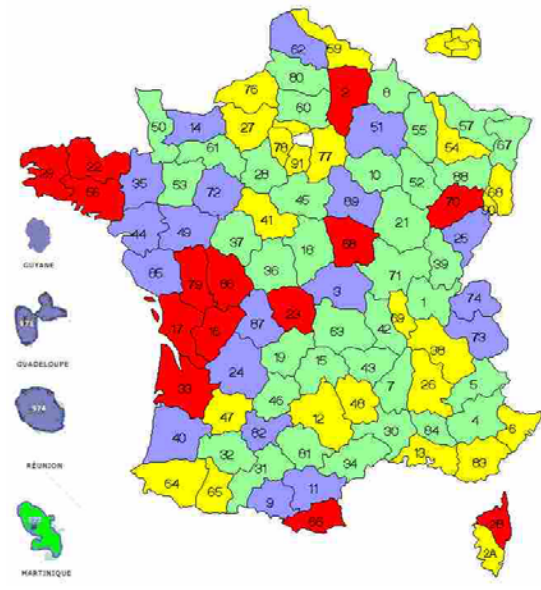
	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale ¹ (en milliers)	Tués par million habitants en 2008	Part de la population urbaine ² %
	2008	2007	2008	2007	2008	2007			
Morbihan	734	735	52	49	872	901	701	74	60,9
Moselle	802	975	56	72	1 072	1 290	1 038	54	75,1
Nièvre	227	275	26	21	259	369	222	117	52,4
Nord	2 621	2 657	99	103	3 339	3 407	2 566	39	89,9
Oise	539	692	82	64	762	1 035	797	103	65,9
Orne	203	234	31	30	280	325	293	106	44,9
Pas-de-Calais	1 075	1 158	103	91	1 442	1 586	1 456	71	81,9
Puy-de-Dôme	811	914	31	63	1 056	1 187	626	50	66,9
Pyrénées-Atlantiques	885	889	37	53	1 061	1 087	642	58	75,0
Hautes-Pyrénées	291	369	18	15	407	536	229	79	59,5
Pyrénées-Orientales	278	314	35	26	362	442	437	80	80,2
Bas-Rhin	1 079	1 060	53	66	1 326	1 342	1 086	49	73,9
Haut-Rhin	581	636	44	43	728	807	741	59	77,0
Rhône	2 015	2 148	53	69	2 566	2 806	1 683	31	92,4
Haute-Saône	135	167	32	33	164	216	237	135	43,9
Saône-et-Loire	530	582	54	63	777	824	550	98	59,3
Sarthe	475	714	34	40	615	908	557	61	62,8
Savoie	201	261	23	39	244	366	407	57	69,7
Haute-Savoie	575	625	54	63	811	854	705	77	74,7
Paris	8 286	8 591	51	37	9 553	9 897	2 189	23	100,0
Seine-Maritime	1 156	1 012	58	81	1 478	1 299	1 243	47	75,2
Seine-et-Marne	1 042	1 167	104	87	1 439	1 537	1 286	81	80,4
Yvelines	1 500	1 549	40	67	1 933	1 992	1 401	29	93,2
Deux-Sèvres	227	219	22	46	260	251	362	61	51,7
Somme	728	704	48	72	952	864	565	85	58,5
Tarn	219	303	51	40	273	374	368	139	67,3
Tarn-et-Garonne	230	271	24	37	278	349	230	105	56,3
Var	1 334	1 309	95	96	1 755	1 793	996	95	90,6
Vaucluse	535	590	44	76	685	793	539	82	83,2
Vendée	384	425	51	73	502	531	605	84	53,0
Vienne	416	419	34	43	533	569	421	81	55,9
Haute-Vienne	609	694	36	29	749	874	369	98	62,7
Vosges	289	349	38	43	385	508	380	100	70,1
Yonne	346	383	48	43	417	491	341	141	45,9
Territoire de Belfort	246	241	5	8	321	290	142	35	80,3
Essonne	1 496	1 519	45	38	1 886	2 010	1 208	37	95,2
Hauts-de-Seine	2 590	2 660	34	30	2 965	3 049	1 552	22	100,0
Seine-Saint-Denis	2 741	3 066	30	35	3 260	3 718	1 509	20	100,0
Val-de-Marne	2 495	2 527	30	25	2 942	3 014	1 309	23	100,0
Val-d'Oise	988	1 295	37	35	1 236	1 653	1 165	32	95,4
Métropole	74 487	81 272	4 275	4 620	93 798	103 201	61 771	69	75,5
Guadeloupe	500	447	56	73	751	603	403	139	0
Martinique	603	753	35	46	850	1 092	400	88	92,2
Guyane	400	596	26	27	528	802	214	122	
Réunion	777	782	51	72	978	1 011	791	65	89,0
France entière	76 767	83 850	4 443	4 838	96 905	106 709	63 578	70	75,5

Sources : ONISR – fichier des accidents ; (1) INSEE, estimations de population par département au 1^{er} janvier 2006 –(2) 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.

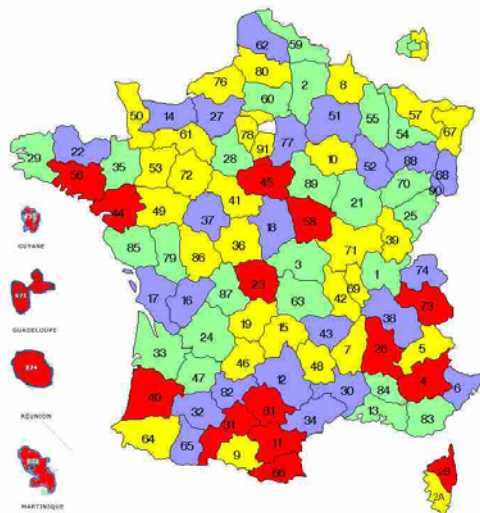
Part de victimes graves contre arbre (2008)



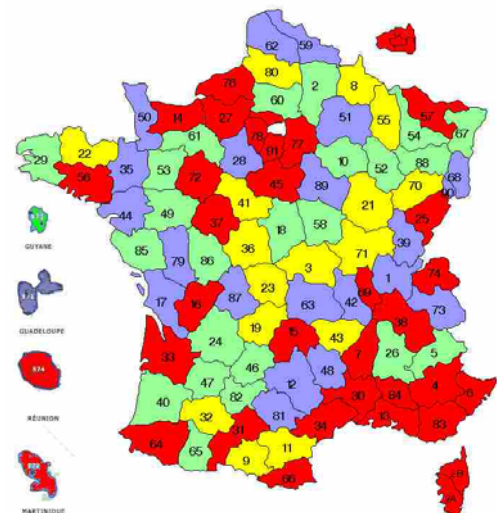
Part de victimes graves avec alcool (2005-2008)



Part de victimes graves non-ceinturées (2008)



Part de victimes graves motos (2008)



IAL 2004-2008 ET 2008

	2004-2008						2008	
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Ain	8,0	1,05	76,5	1,40	8,1	0,96	1,28	1,12
Aisne	4,8	1,19	76,2	1,16	11,0	1,20	1,17	1,15
Allier	1,9	0,58	79,2	1,25	13,7	1,44	1,25	0,82
Alpes-de-Haute-Provence	1,7	0,48	83,6	1,49	9,3	1,99	1,45	0,99
Hautes-Alpes			86,6	0,81	9,2	0,94	0,88	1,11
Alpes-Maritimes	4,8	0,83	30,4	1,07	61,7	2,05	1,57	1,61
Ardèche			87,6	1,20	4,1	0,45	1,14	0,66
Ardennes	2,7	0,72	76,6	0,97	11,9	0,84	0,95	1,03
Ariège			85,0	1,16	9,7	1,60	1,16	1,05
Aube	5,7	0,94	82,4	1,38	9,5	0,86	1,27	0,80
Aude	10,5	1,03	72,7	1,68	13,0	2,39	1,57	1,91
Aveyron	1,3	0,35	88,2	0,92	9,3	1,27	0,80	0,80
Bouches-du-Rhône	9,7	1,35	52,2	1,09	35,9	1,40	1,21	1,39
Calvados	2,5	0,34	79,7	0,68	9,9	0,64	0,63	0,59
Cantal	5,7	1,26	73,5	0,85	11,1	1,67	0,90	0,42
Charente			80,9	1,20	9,6	1,66	1,34	1,41
Charente-Maritime	1,9	0,48	77,5	1,06	11,0	1,53	1,11	1,22
Cher	8,1	1,53	75,3	1,38	10,4	1,08	1,25	1,07
Corrèze	10,9	1,23	69,0	0,79	11,6	1,24	0,83	1,07
Corse-du-Sud			72,3	1,45	25,4	2,72	1,89	1,66
Haute-Corse			91,4	1,59	6,0	0,83	1,76	2,38
Côte-d'Or	16,2	1,10	63,1	0,43	15,9	1,11	0,48	0,46
Côtes-d'Armor			80,9	0,81	7,9	0,79	0,83	1,08
Creuse			87,7	0,92	0,0	0,00	0,96	0,68
Dordogne	1,8	1,78	81,2	1,23	8,4	1,35	1,28	1,07
Doubs	4,6	0,96	76,8	0,97	11,0	0,86	0,92	1,10
Drôme	11,1	0,77	66,9	1,07	12,5	1,23	1,06	1,34
Eure	6,1	0,68	80,5	1,17	6,5	0,91	1,17	1,61
Eure-et-Loir	11,0	1,45	75,7	1,29	11,6	1,85	1,33	1,03
Finistère			67,2	0,67	13,7	0,71	0,77	0,79
Gard	2,8	0,57	79,5	1,43	13,7	1,26	1,26	1,24
Haute-Garonne	11,4	0,82	58,5	0,97	26,6	1,23	0,94	0,92
Gers			89,2	1,41	6,7	1,87	1,42	1,70
Gironde	5,4	0,58	67,0	0,74	19,1	0,96	0,74	0,79
Hérault	7,3	1,13	65,4	1,26	23,8	1,90	1,26	1,67
Ille-et-Vilaine	0,9	0,48	78,2	0,59	11,9	0,74	0,71	0,87
Indre	4,9	0,52	76,3	1,12	9,3	1,11	1,01	0,87
Indre-et-Loire	5,9	1,01	69,9	1,09	15,0	0,99	1,05	1,07
Isère	8,9	1,08	70,4	0,97	14,9	0,79	1,00	1,03
Jura	2,3	0,48	86,7	1,45	6,5	1,13	1,36	0,97
Landes	1,0	0,32	84,2	0,74	9,5	1,37	0,73	0,67
Loir-et-Cher	13,0	2,09	71,1	1,33	8,5	1,50	1,36	1,83
Loire	2,3	0,23	68,5	1,01	22,6	0,82	0,93	1,08
Haute-Loire			80,7	1,22	3,9	0,61	1,29	0,81
Loire-Atlantique	1,3	0,53	71,1	0,84	17,6	0,91	0,90	0,94
Loiret	8,2	1,42	69,5	1,38	12,5	1,00	1,39	1,23
Lot	8,1	1,49	83,5	1,21	1,8	0,54	1,13	0,93
Lot-et-Garonne	2,1	0,68	83,2	1,76	8,8	1,15	1,49	1,17
Lozère	4,7	0,56	84,7	1,16	2,3	0,49	1,14	0,80
Maine-et-Loire	6,1	1,87	68,2	0,88	14,7	1,06	0,96	0,75
Manche	3,7	1,58	85,4	1,11	7,0	0,89	0,97	1,08
Marne	5,7	0,98	73,1	1,11	15,2	1,14	1,14	0,79
Haute-Marne	8,0	0,73	84,9	0,97	3,9	0,49	0,88	1,30

	2004-2008							2008
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Mayenne	3,0	0,76	84,1	1,13	8,2	0,94	1,04	1,18
Meurthe-et-Moselle	10,4	1,04	68,7	0,98	15,2	0,69	0,92	1,00
Meuse	2,9	0,70	80,7	0,95	13,7	1,94	0,99	1,11
Morbihan			76,6	0,76	10,5	0,96	0,87	0,86
Moselle	8,8	0,77	69,0	0,98	18,4	0,84	0,89	0,83
Nièvre	2,1	1,27	87,0	1,36	8,6	1,26	1,28	1,33
Nord	11,9	1,15	46,3	0,62	33,6	0,83	0,76	0,72
Oise	8,7	1,58	75,2	1,44	9,9	0,89	1,41	1,70
Orne			89,6	0,92	4,8	0,71	0,83	0,85
Pas-de-Calais	12,7	1,72	58,0	0,77	22,1	0,94	0,85	0,99
Puy-de-Dôme	7,8	0,80	68,9	1,24	20,2	1,23	1,12	0,84
Pyrénées-Atlantiques	7,0	1,32	60,2	1,24	25,5	1,44	1,27	1,04
Hautes-Pyrénées	3,1	0,61	76,1	1,04	10,1	0,82	0,97	0,97
Pyrénées-Orientales	3,2	0,72	71,8	0,90	14,5	0,98	0,98	1,06
Bas-Rhin	8,0	0,75	67,5	1,00	18,6	0,86	0,93	0,89
Haut-Rhin	11,5	1,16	65,1	0,69	18,2	0,89	0,73	0,77
Rhône	13,2	1,65	45,3	0,63	35,7	0,77	0,71	0,55
Haute-Saône			89,5	0,96	6,9	1,21	0,86	1,00
Saône-et-Loire	8,2	1,04	75,2	0,85	10,4	1,05	0,82	0,81
Sarthe	6,4	0,81	73,7	1,11	11,5	0,96	1,10	0,91
Savoie	6,9	0,81	76,3	0,50	9,6	0,59	0,53	0,48
Haute-Savoie	5,5	1,09	70,8	1,14	12,4	0,81	1,19	1,19
Paris	1,9	0,20	0,0		98,1	0,86	0,81	1,06
Seine-Maritime	5,6	1,10	65,7	0,75	24,5	0,95	0,78	0,66
Seine-et-Marne	11,0	1,45	67,6	0,99	14,7	0,80	1,08	1,29
Yvelines	14,0	1,03	44,5	0,61	33,8	0,69	0,74	0,59
Deux-Sèvres	1,2	0,24	76,7	1,11	7,8	0,93	1,09	0,75
Somme	9,2	1,21	76,9	1,39	8,4	1,01	1,28	1,01
Tarn	0,8	0,52	77,6	1,88	12,2	1,42	1,84	2,06
Tarn-et-Garonne	3,9	0,55	72,9	1,69	11,2	2,06	1,58	1,17
Var	8,8	1,29	61,9	1,33	23,9	1,46	1,31	1,33
Vaucluse	6,3	1,16	65,1	1,24	23,0	1,63	1,21	0,97
Vendée	2,8	0,87	79,1	1,17	10,2	1,43	1,09	0,91
Vienne	4,3	0,88	77,6	1,05	13,6	1,37	1,11	1,06
Haute-Vienne	4,8	0,54	79,1	1,20	16,0	1,36	1,09	1,14
Vosges	1,9	0,94	85,5	1,06	7,6	0,90	1,01	1,03
Yonne	6,1	0,68	83,3	1,96	7,5	1,20	1,72	2,05
Territoire de Belfort	18,8	1,80	59,3	0,76	16,8	0,65	0,82	0,56
Essonne	10,7	1,03	55,5	0,63	33,6	0,74	0,78	0,82
Hauts-de-Seine	11,8	0,80	0,0		82,9	0,62	0,67	0,87
Seine-Saint-Denis	21,6	1,08	0,0		75,6	0,85	0,93	0,82
Val-de-Marne	13,6	0,67	0,0		80,4	0,82	0,84	0,87
Val-d'Oise	15,9	1,53	43,3	0,64	37,0	0,70	0,75	0,68
Métropole	6,5	1	68,3	1	18,8	1	1	1

Toute case vierge signifie que le réseau est inexistant dans le département ou que l'exposition au risque était trop faible. Dans le cas de données nulles, cela veut dire qu'il n'a été recensé aucun tué. Pour Paris, les données sur autoroute correspondent au périphérique.

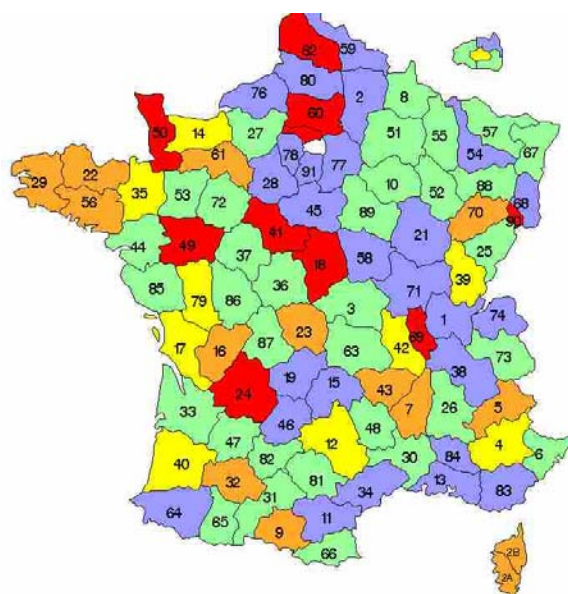
Les données de parcours utilisées pour les autoroutes proviennent des stations SIREDO sur la période 2004-2007, les données de 2008 n'étant pas encore disponibles. Pour le parcours sur route départementale, il s'agit de données datant de 2005.

Sur la période 2004-2008, les taux de tués par milliard de kilomètre parcouru au niveau national sont de 2,52 tués par milliard de km sur les autoroutes et de 10,7 pour l'ensemble des routes nationales et départementales.

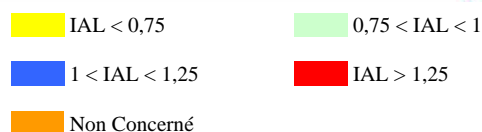
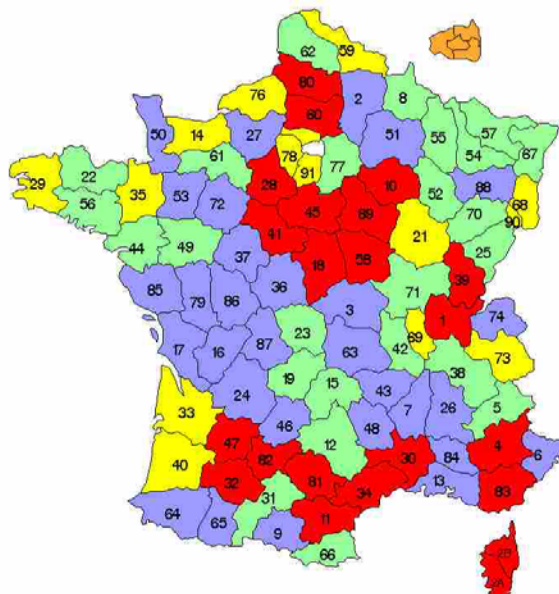
Classement par IAL décroissant

Corse-du-Sud	1,89	Gard	1,26	Mayenne	1,04	Pas-de-Calais	0,85
Tarn	1,84	Hérault	1,26	Vosges	1,01	Val-de-Marne	0,84
Haute-Corse	1,76	Allier	1,25	Indre	1,01	Côtes-d'Armor	0,83
Yonne	1,72	Cher	1,25	Isère	1,00	Orne	0,83
Tarn-et-Garonne	1,58	Bouches-du-Rhône	1,21	Meuse	0,99	Corrèze	0,83
Aude	1,57	Vaucluse	1,21	Pyrénées-Orientales	0,98	Saône-et-Loire	0,82
Alpes-Maritimes	1,57	Haute-Savoie	1,19	Manche	0,97	Territoire de Belfort	0,82
Lot-et-Garonne	1,49	Eure	1,17	Hautes-Pyrénées	0,97	Paris	0,81
Alpes-de-Haute-Provence	1,45	Aisne	1,17	Maine-et-Loire	0,96	Aveyron	0,80
Gers	1,42	Ariège	1,16	Creuse	0,96	Essonne	0,78
Oise	1,41	Ardèche	1,14	Ardennes	0,95	Seine-Maritime	0,78
Loiret	1,39	Marne	1,14	Haute-Garonne	0,94	Finistère	0,77
Jura	1,36	Lozère	1,14	Loire	0,93	Nord	0,76
Loir-et-Cher	1,36	Lot	1,13	Bas-Rhin	0,93	Val-d'Oise	0,75
Charente	1,34	Puy-de-Dôme	1,12	Seine-Saint-Denis	0,93	Gironde	0,74
Eure-et-Loir	1,33	Charente-Maritime	1,11	Meurthe-et-Moselle	0,92	Yvelines	0,74
Var	1,31	Vienne	1,11	Doubs	0,92	Landes	0,73
Haute-Loire	1,29	Sarthe	1,10	Loire-Atlantique	0,90	Haut-Rhin	0,73
Somme	1,28	Vendée	1,09	Cantal	0,90	Rhône	0,71
Ain	1,28	Haute-Vienne	1,09	Moselle	0,89	Ille-et-Vilaine	0,71
Dordogne	1,28	Deux-Sèvres	1,09	Haute-Marne	0,88	Hauts-de-Seine	0,67
Nièvre	1,28	Seine-et-Marne	1,08	Hautes-Alpes	0,88	Calvados	0,63
Aube	1,27	Drôme	1,06	Morbihan	0,87	Savoie	0,53
Pyrénées-Atlantiques	1,27	Indre-et-Loire	1,05	Haute-Saône	0,86	Côte-d'Or	0,48

IAL sur autoroutes



IAL sur RN et RD



Éléments d'interprétation des écarts entre les départements

Alors que l'on observe un rapport de 9 entre les valeurs minimales et maximales du tué par million d'habitant entre les départements, ce rapport passe à 4 pour les IAL. 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. On peut par exemple constater que parmi les départements les mieux classés la plupart sont des départements dont la caractéristique urbaine est très marquée. L'infrastructure a également une influence puisque les autoroutes et les routes à 2*2 voies sont plus sûres que les routes à chaussée bidirectionnelle.

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. La composition du trafic peut aussi avoir son importance, ainsi une part de deux roues motorisés dans le trafic élevé peut entraîner un IAL moins bon. Enfin le comportement des usagers aura aussi une influence sur l'IAL.

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE 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).

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.

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)	

$$IAL = 550/365 = 1,51$$

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 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.