



# Accidents de la route à Sartrouville

\*\*\*

Laurent Kuchto – juin 2018

Le 1<sup>er</sup> juillet prochain, les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central seront réduites à 80 km/h. L'objectif de cette mesure est de faire baisser le nombre de victimes d'accidents de la route, en ciblant le réseau de routes le plus meurtrier.

En France, on compte chaque année plus de 3 600 décès sur les routes. Dans un communiqué fin mai, l'ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière) annonçait, dans un bilan définitif, 3 684 décès sur la route en France pour l'année 2017, en légère baisse après deux années d'augmentation et une de stabilisation.

Mais, si les tendances nationales de l'accidentologie sont souvent relayées par les grands media, qu'en est-il dans notre commune ?

Nous avons analysé les données rendues publiques par le Ministère de l'Intérieur pour décrire les caractéristiques des accidents corporels à Sartrouville.

## Contenu

Méthodologie.....	2
1) Nombre d'accidents et de victimes à Sartrouville .....	3
2) Quand les accidents se produisent-ils ?.....	4
3) Qui est touché ? .....	5
4) Les types de collision.....	7
5) Les rues, les intersections .....	8
6) Comparaison avec d'autres villes des Yvelines .....	11
7) Conclusion.....	12

## **Méthodologie**

A chaque accident corporel connu des forces de l'ordre, les services de police ou de gendarmerie remplissent une fiche « BAAC » (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels), qui détaillent les circonstances et la gravité de l'accident –sans toutefois mentionner ni les identités ni les plaques d'immatriculations des personnes concernées. L'ensemble des fiches sont consolidées et vérifiées par l'ONISR dans un fichier unique, diffusé aux institutions et également au grand public via la plateforme « open data » du Gouvernement.

Les chiffres obtenus ne peuvent pas prendre en compte les accidents où les forces de l'ordre n'ont pas été appelées : le nombre de victimes est donc sous-évalué. Dans le bilan de l'accidentalité 2015, l'ONISR estime en France « le nombre réel des blessés à au moins 4 fois celui enregistré dans le BAAC, et le nombre réel des blessés hospitalisés à près de 2 fois celui du fichier BAAC ».<sup>1</sup>

La présente étude se base sur l'exploitation des fichiers rendus publics sur la plateforme « open data » du Gouvernement<sup>2</sup>. L'année 2017 n'ayant pas encore été diffusée au moment de l'étude, nous avons travaillé ici sur les données de 2006 à 2016.

Dans le dernier chapitre, le rapprochement avec le nombre d'habitants par ville a été calculé avec les chiffres des populations légales par commune établis par l'INSEE<sup>3</sup>. Pour le millésime 2016, les données légales n'ayant pas encore été parues, ce sont les chiffres de 2015 qui ont été pris en compte.

---

<sup>1</sup> ONISR, *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2015*, Direction de l'Information Légale et Administrative, Paris, 2016, 179p. Disponible sur le site de l'ONISR : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/accidentalite-routiere/bilans-annuels>

<sup>2</sup> <https://www.data.gouv.fr/>

<sup>3</sup> INSEE, *Historique des populations légales. Recensement de la population 1968-2015*, 27 décembre 2017. Base de données. Disponible sur le site de l'INSEE : <https://www.insee.fr/fr/statistiques>

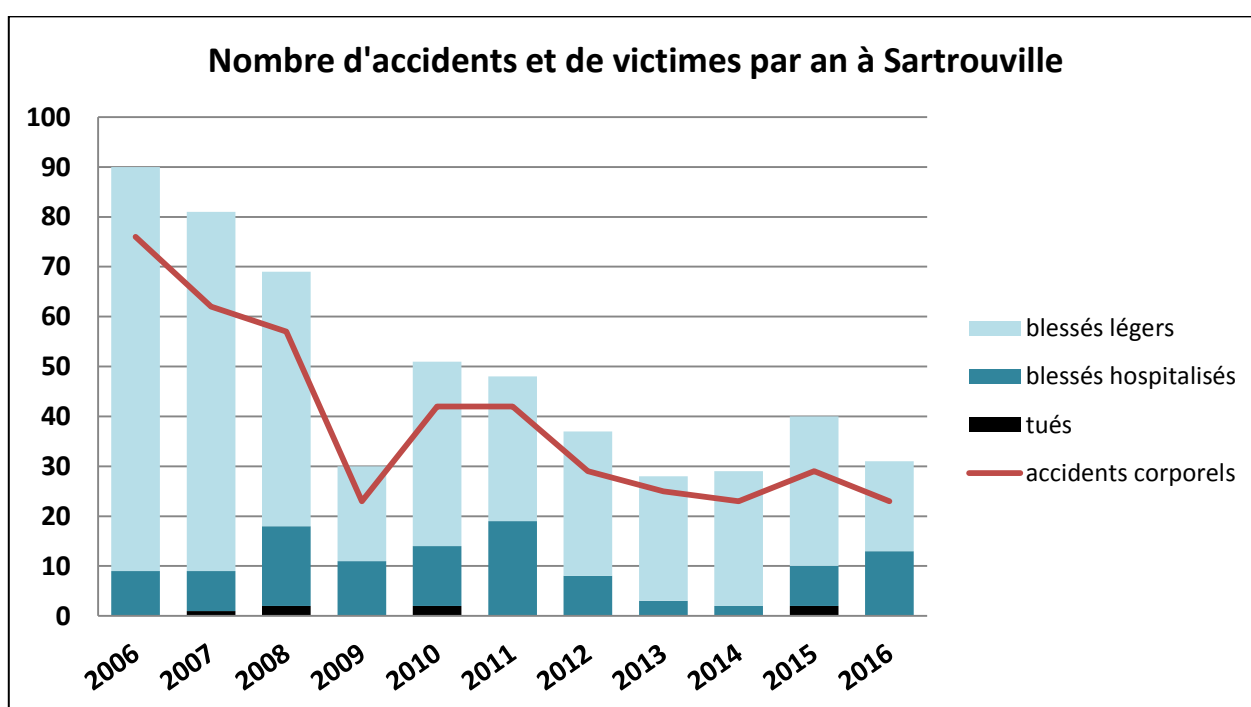
## 1) Nombre d'accidents et de victimes à Sartrouville

En moyenne pour les années 2006 à 2016, on compte plus de **39 accidents corporels par an**, occasionnant plus de **48 victimes annuelles** (tous niveaux de gravité confondus). La tendance générale depuis 2006 est à la baisse mais ces dernières années semblent plutôt marquer une stagnation autour de 25 accidents corporels annuels et 32 victimes. (voir tableau et graphique ci-dessous)

Plus inquiétant, dans les deux dernières années dont nous disposons, le nombre de victimes graves (hospitalisées, tuées) est en augmentation.

Les décès de la route sont heureusement extrêmement rares à Sartrouville, en accord avec le constat national que les accidents en pleine ville, aux vitesses limitées à 50 km/h, provoquent des dommages moindres que sur les routes de campagne bidirectionnelles.

Année	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nb d'accidents corporels	76	62	57	23	42	42	29	25	23	29	23
Nb victimes (blessés, tués)	90	81	69	30	51	48	37	28	29	40	31
... dont Blessés légers	81	72	51	19	37	29	29	25	27	30	18
... dont Blessés hospitalisés	9	8	16	11	12	19	8	3	2	8	13
... dont Tués		1	2		2					2	

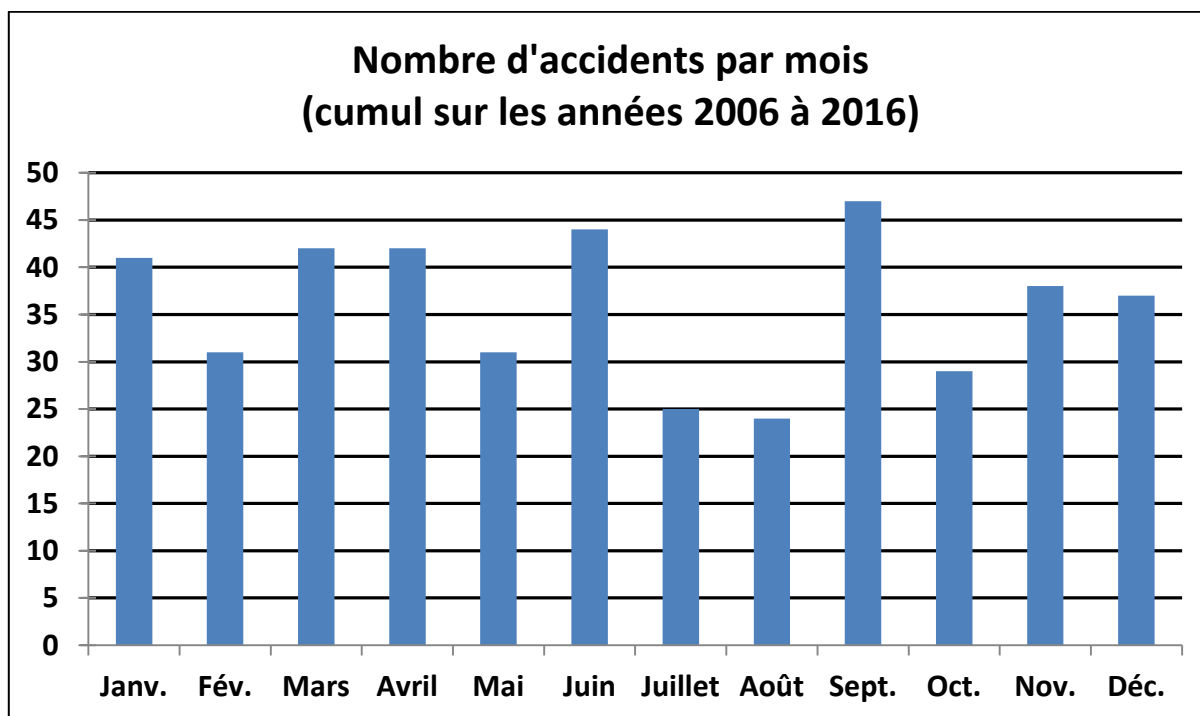


Dans l'évolution des accidents sur la période 2006-2011, on peut constater une baisse isolée en 2009 : celle-ci est répartie autant sur les grands axes que sur les routes secondaires de la ville. Elle est davantage due à une baisse du nombre de blessés légers (-63%) par rapport à 2008 que de blessés hospitalisés (-30%).

## 2) Quand les accidents se produisent-ils ?

### a. Par mois

La fréquence des accidents varie sur l'année. Les mois les moins accidentogènes correspondent à des périodes de vacances scolaires et de ponts (mai).

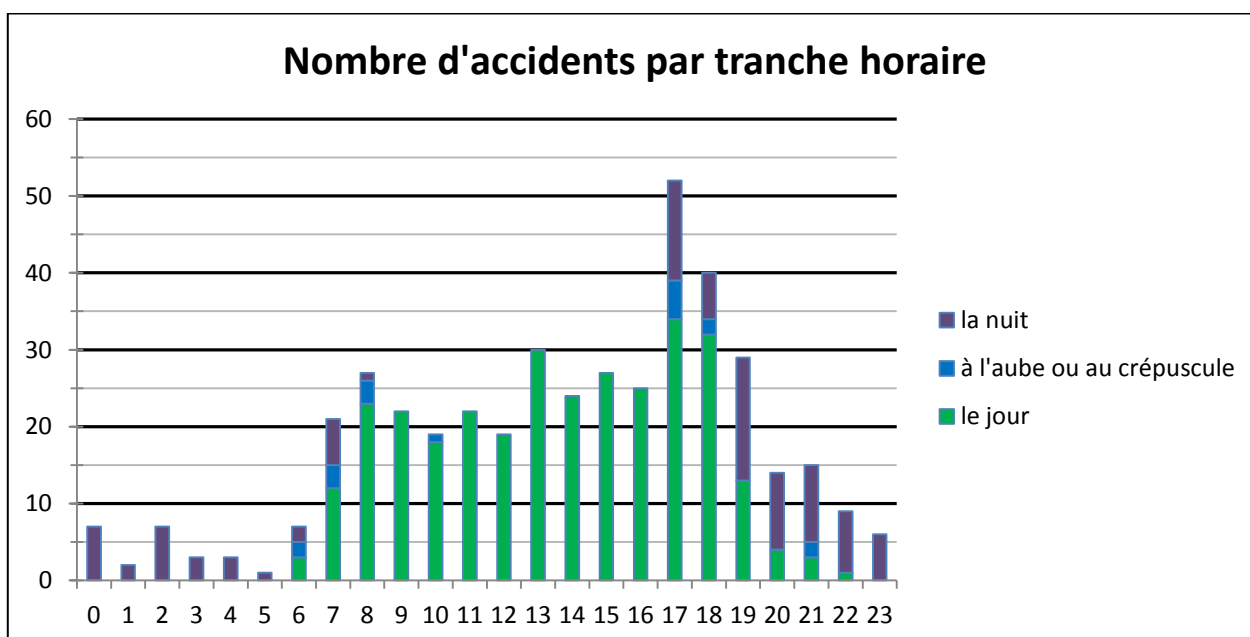


### b. Par heure

Les accidents sont davantage fréquents **entre 17h et 19h**, et **entre 13h et 14h**.

La baisse de visibilité en hiver dans la tranche 17h-19h n'est pas la cause du pic de soirée, puisque les chiffres montrent que la tranche horaire cumule le plus d'accidents même en plein jour.

Par exemple, sur les 11 ans de 2006 à 2016, on totalise 34 accidents entre 17h et 18h survenus de jour, 5 à l'aube ou au crépuscule, 13 la nuit. La tranche horaire entre 13h et 14h totalise 30 accidents.

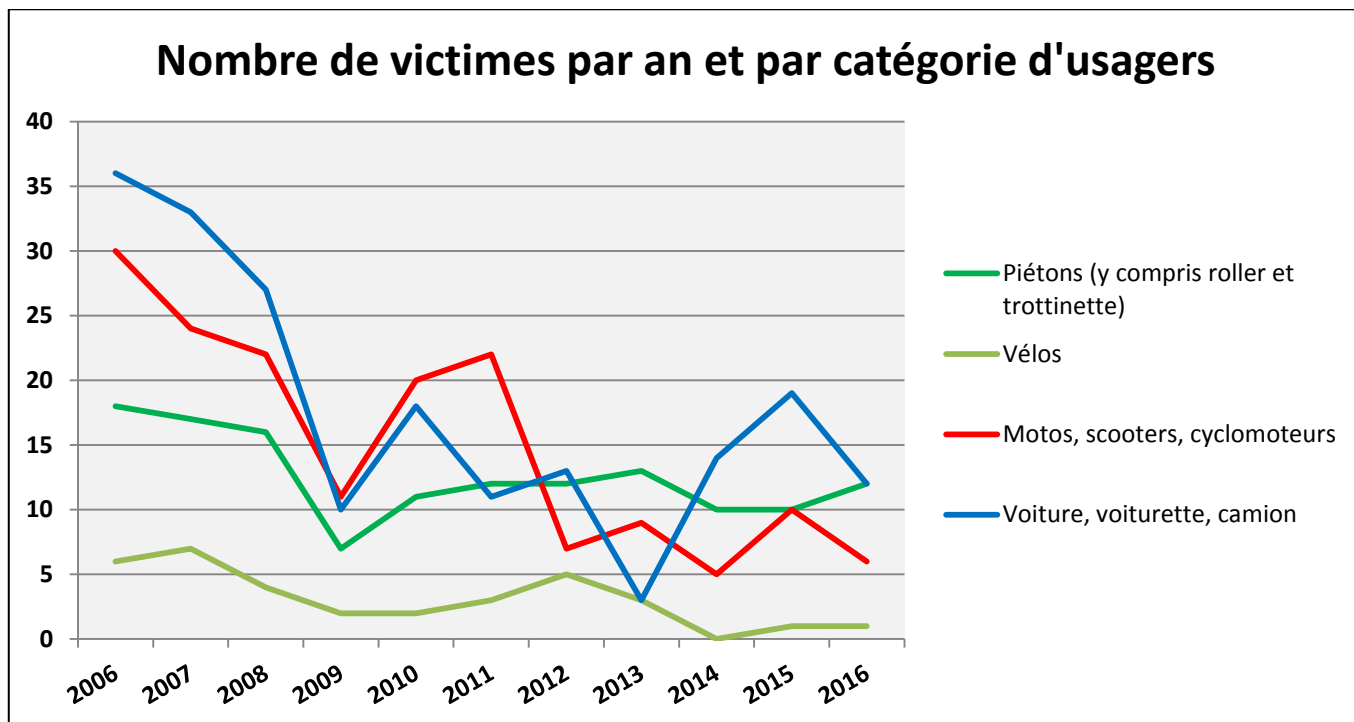


### 3) Qui est touché ?

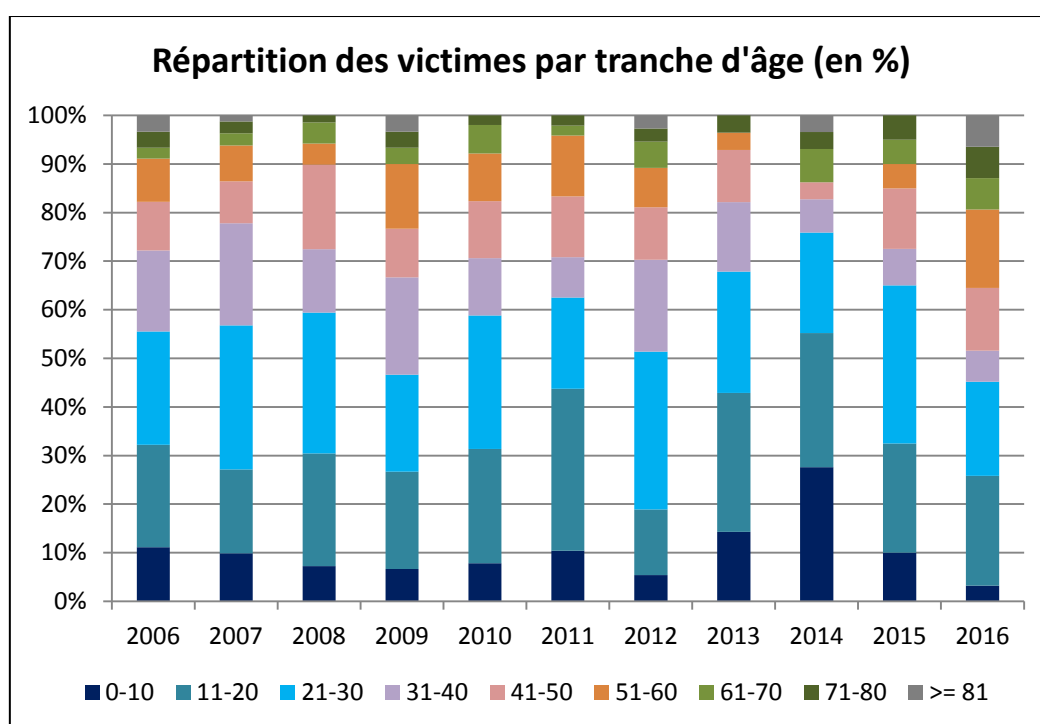
Plus du quart des victimes des accidents de la route entre 2006 et 2016 est constitué de piétons. En 2016, la proportion atteint 39% (12 victimes parmi les 31 victimes enregistrées), autant que les conducteurs ou passagers de voitures ou camions. Les deux roues motorisées représentaient 19% des victimes en 2016 et les cyclistes 3%.

Dans les situations les plus graves uniquement, lorsque l'accident provoque un décès ou une hospitalisation de plus de 24 heures, dans 84% des cas les victimes sont des usagers dits vulnérables : piétons, cyclistes, deux roues motorisés.

La baisse des accidents depuis 2006 a profité essentiellement aux deux roues motorisés et aux voitures, moins aux piétons, dont on compte entre 7 et 18 renversés chaque année.



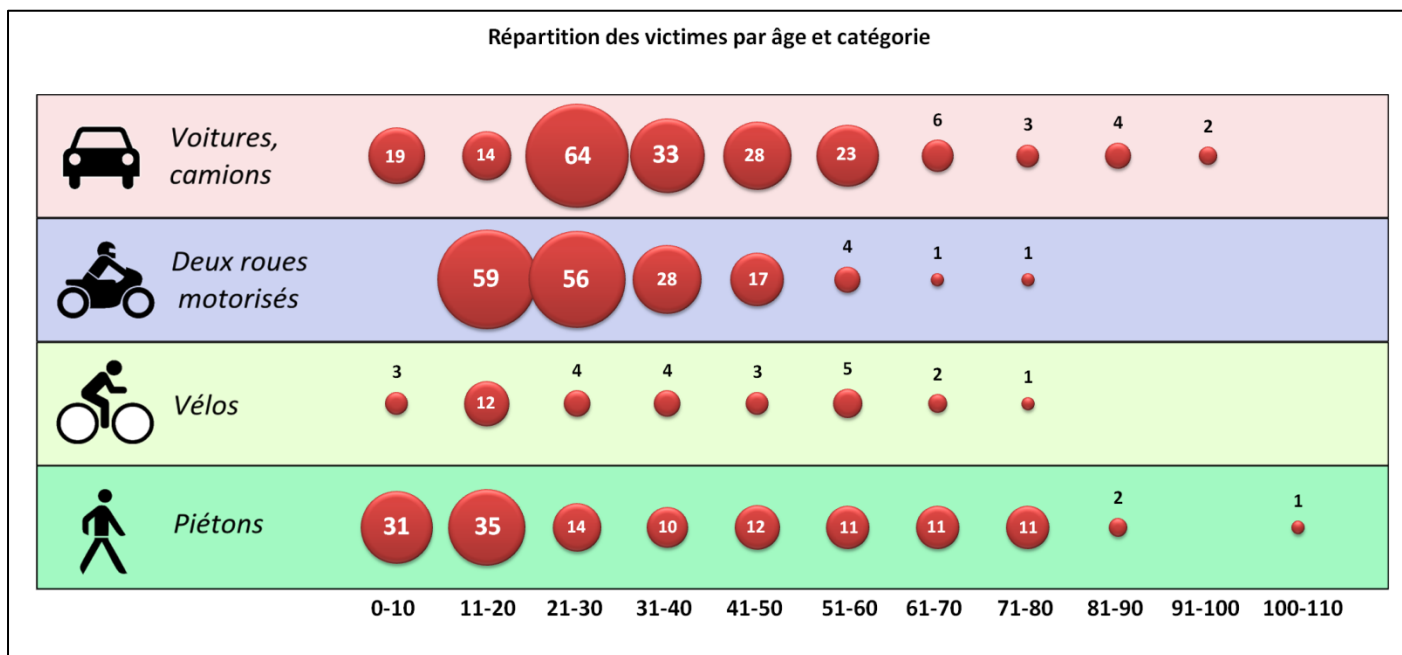
Ce sont les **jeunes** les plus touchés par les accidents. Sur l'ensemble des années étudiées, **une victime sur trois avait 21 ans ou moins**.



Parmi les piétons, les enfants sont les plus représentés dans les victimes blessées. Les piétons *tués* sur la route sont en revanche toutes des personnes de plus de 70 ans. La répartition des victimes piétons selon leur âge est comparable aux chiffres nationaux ; à l'exception des plus de 80 ans qui sont sous-représentés à Sartrouville.

Dans la catégorie des deux roues motorisés, les adolescents et jeunes adultes représentent la plus grande part des victimes.

Le graphique ci-dessous décrit la répartition des 534 victimes (toutes gravités confondues : blessés légers, hospitalisés et tués) entre 2006 et 2015.

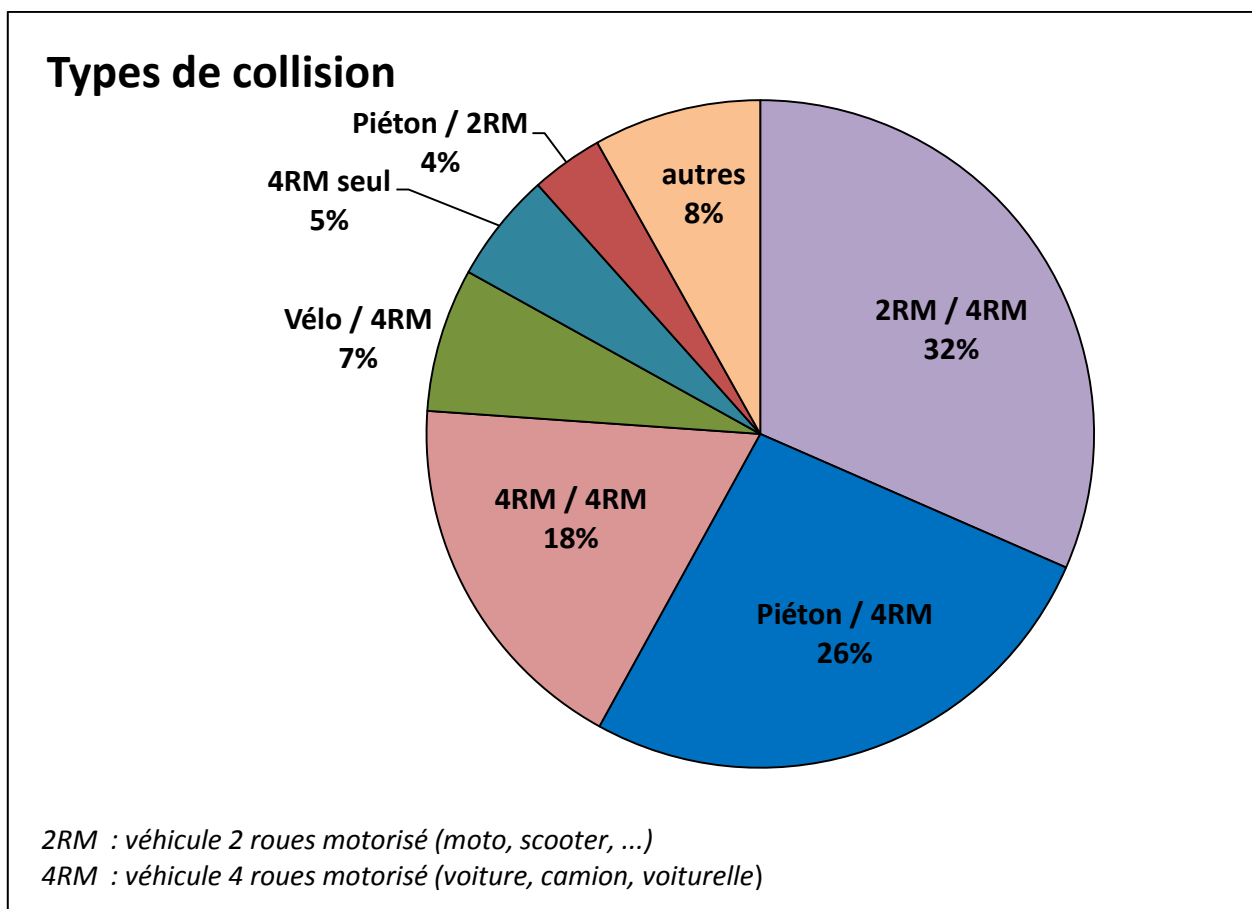


#### 4) Les types de collision

L'analyse des parties impliquées dans les accidents corporels montre que le partage de la route entre les différents types d'usagers est difficile.

- Presque un tiers des accidents (32%) sont des collisions entre un deux roues motorisé (scooter, cyclomoteur, moto) et une voiture ou un camion. Quelques exemples de types d'accidents seront donnés dans la section des rues les plus accidentogènes, même si les causes exactes sont rarement connues au travers des fichiers de données.
- Le deuxième type de scénario est celui d'un ou plusieurs piétons renversé(s) par une voiture ou un camion. Parmi les 116 piétons blessés/tués dans ces circonstances, 52 étaient localisés sur un passage piéton et 10 sur le trottoir.
- Ensuite seulement dans l'ordre de fréquence vient le choc entre deux véhicules de type 4 roues (voiture ou camion). Il convient de rappeler ici que les statistiques se basent sur les accidents corporels seulement. Ici il y a 78 accidents entre deux voitures ou camions *engendrant des dommages corporels*. Les accidents de ce type ne provoquant que de la « tôle froissée » sont évidemment plus nombreux.

Le graphique ci-dessous illustre la répartition des types de collision. La catégorie « Autres » regroupe tout un ensemble de types de collisions plus rares : un vélo et un piéton, quatre voitures impactées, une moto seule, deux voitures et une moto, etc. Dans le cas d'un véhicule seul, la collision a pu se produire avec du mobilier urbain, un obstacle, un terre-plein...



## 5) Les rues, les intersections

### a. Les rues les plus dangereuses

Les rues qui comptent le plus d'accidents sont des voies connues localement pour être très empruntées et où les vitesses sont les plus rapides. Le tableau ci-dessous liste les 10 rues concentrant le plus d'accidents, sur les 11 ans de 2006 à 2016.

Rang	Nom de la voie	Total accidents (2006-2016)	Accidents entraînant une hospitalisation > 24h, décès
1	Avenue Maurice Berteaux	44	16
2	Avenue de la République	29	8
3	Avenue de la Convention	25	9
4	Rue Jean Mermoz	24	4
5	Avenue Robert Schuman	23	6
6	Avenue de Tobrouk	22	4
7	Avenue du Général De Gaulle	21	7
8	Boulevard de Bezons	20	4
9	Avenue Jean Jaurès	18	4
	Avenue Georges Clémenceau	18	2

Les scénarios des accidents ne sont pas racontés dans les fichiers de statistique et les numéros de rue ne sont pas systématiquement indiqués. Les manœuvres indiquées ne peuvent donner que des indices sur les intentions des conducteurs et des piétons.

On y trouve des situations hétérogènes. Dans le cas de l'avenue Maurice Berteaux, les accidents les plus graves concernaient :

- Un piéton renversé sur un passage piéton par un poids lourd qui tournait à droite ;
- Un piéton renversé sur passage piéton par une voiture sans changement de direction ;
- Un piéton renversé sur passage piéton par une voiture tournant à gauche ;
- Deux adolescents renversés sur un passage piéton par une voiture changeant de file à gauche ;
- Deux cas de collision par le côté entre un deux roues motorisé et le côté droit d'une voiture tournant à gauche ;
- Une collision par le côté entre un scooter en phase de dépassement, avec le côté gauche d'une voiture tournant à gauche ;
- Deux cas de voitures seules, deux cas de motos seules, en collision avec du mobilier urbain, un obstacle sur la chaussée ou le terre-plein central ;
- Une collision multiple impliquant deux véhicules utilitaires, deux véhicules légers dont un ouvrant sa porte et un scooter en changement de file ;
- Une collision entre une moto et une voiture engagée dans un demi-tour ;
- Une collision par le côté entre un utilitaire et une voiture sans changement de direction ;
- Un deux roues percuté par une voiture en insertion ;
- Une collision entre une voiture et un cycliste à contresens.

**L'avenue de la République présente quant à elle la particularité d'une forte fréquence d'accidents avec piétons.**


Nous en reparlons dans le paragraphe suivant.



## b. Les rues les plus dangereuses pour les piétons

En ce qui concerne l'accidentologie des piétons, des axes a priori moins fréquentés sont mis en évidence au milieu des rues déjà citées en tête de classement tous types d'accidents confondus : la rue de Stalingrad, la rue Lamartine, la rue Paul Bert.

L'avenue de la République est celle qui concentre le plus de chocs.

Rang	Nom de la voie	 Accidents avec piétons blessés/tués (2006-2016)	Total accidents (2006-2016)	Ratio accidents piétons blessés et tués / total accidents
1	Avenue de la République	15	29	52%
2	Avenue Maurice Berteaux	12	44	27%
3	Rue Jean Mermoz	10	24	42%
4	Boulevard de Bezons	8	20	40%
5	Avenue Georges Clémenceau	7	18	39%
6	Rue de Stalingrad	5	7	71%
7	Rue Lamartine	5	11	45%
8	Rue Paul Bert	4	6	67%
	Avenue du Général De Gaulle	4	21	19%
	Avenue de Tobrouk	4	22	18%
	Avenue de la Convention	4	25	16%

Les causes ne sont pas toujours connues dans les données publiques. Par exemple, avenue de la République on observe, mais sans connaître les causes déterminantes : des piétons renversés sur des passages piétons ou à proximité par des véhicules en ligne droite ou venant de tourner ; des piétons renversés sur le trottoir par un deux roues dans une manœuvre d'évitement de voiture ; un piéton renversé sur un passage piéton par un deux roues qui dépassait une voiture ; des piétons renversés sur le trottoir par une voiture en marche arrière.

Dans la plupart des rues, les données disponibles ne permettent pas d'établir de points communs significatifs aux accidents. Une analyse minutieuse des données fait toutefois ressortir quelques lieux :

- **Avenue de la République** : trois accidents ont été relevés au niveau du n°140 et du croisement avec la rue de Dixmude ; trois accidents ont été relevés sur la petite portion entre les intersections avec la rue Villebois Mareuil et la rue Henri Regnault ; deux accidents devant le n°133.
- **Rue Jean Mermoz** : quatre accidents ont été relevés devant l'église en face du croisement avec le boulevard de Bezons. Sur les quatre, dans trois cas les piétons étaient sur le passage piéton, dans le dernier cas à moins de 50 mètres du passage piéton.
- La **rue de Stalingrad** présente la particularité d'une plus grande concentration d'accidents avec piétons par rapport au reste de l'accidentologie. Les circonstances des accidents piétons y sont les mêmes : les piétons sont renversés en traversant la chaussée, sur un passage piéton ou pas, par une voiture en dehors de tout changement de direction.  
Deux accidents concernent des enfants, dont un d'environ 3 ans sur un passage piéton. Sur les cinq accidents piétons, quatre sont très précisément localisés : au 22/24 (passage piéton face ruelle du pont, accident survenu avant la requalification de la rue), au 42, au 83 (à côté intersection rue Suger) et au niveau du n°120 à l'intersection avec la rue du Docteur Roux.

### c. Les intersections

Dans un peu plus de la moitié des cas (55%), les accidents ont été signalés en intersection par les forces de l'ordre. Malheureusement, dans les données dont nous disposons, l'intersection n'est pas toujours identifiable car il arrive qu'un seul nom de voie ne soit renseigné ; à défaut de coordonnées GPS, rien ne permet de retrouver de façon certaine le lieu précis de l'accident.

Néanmoins 109 intersections ont pu être précisément localisées sur les 237 accidents survenus en intersection. Parmi celles-ci, le tableau ci-dessous montre les intersections apparaissant au moins 3 fois, ou deux fois avec des conséquences graves.

<b>Intersection</b>	<b>Nombre d'accidents identifiés</b>	<b>Nombre d'accidents identifiés entraînant une hospitalisation &gt; 24h, décès</b>
<b>Avenue Maurice Berteaux / Avenue de la Convention / Rue Voltaire</b>	6	1
<b>Avenue du Général De Gaulle / Rue Maeterlinck / Rue Pablo Picasso</b>	4	1
<b>Avenue Georges Clémenceau / Rue Paul Bert</b>	3	1
<b>Avenue de la Convention / Rue Lamartine</b>	3	1
<b>Avenue de la République / Rue de Dixmude / Rue de Verdun</b>	3	0
<b>Rue Jean Mermoz / Rue Paul Langevin / Rue des Moulins</b>	3	0
<b>Avenue Maurice Berteaux / Rue Félix Faure / Rue de Péronne</b>	2	2
<b>Avenue de la Convention / Avenue Carnot</b>	2	2
<b>Avenue de Tobrouk / Rue de la Paix / Rue Turgot</b>	2	2

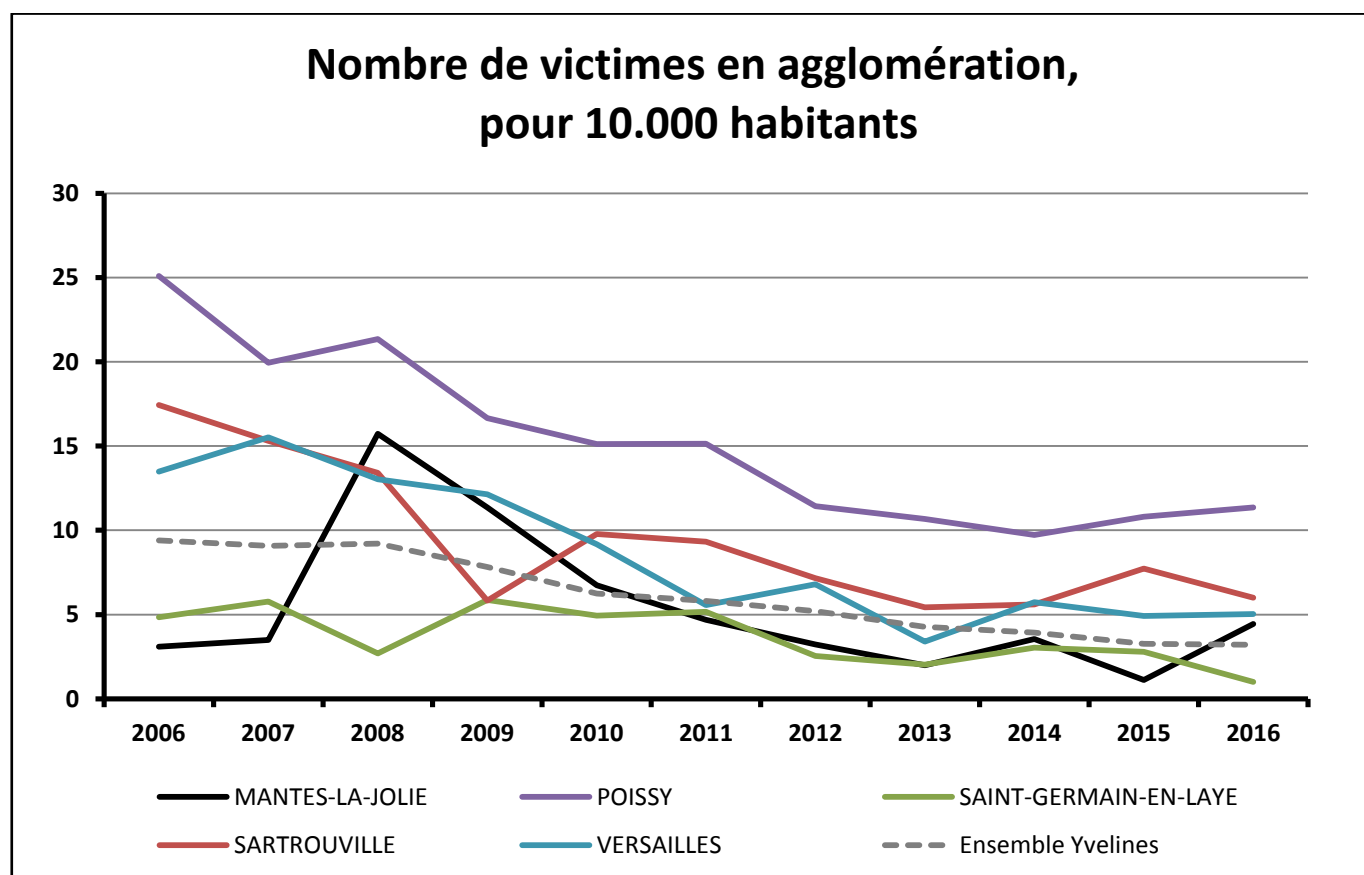
A l'exception du croisement important Berteaux/Convention/Voltaire et du rond point à l'entrée de l'avenue de Tobrouk, il s'agit d'intersections dans lesquelles une « petite » voie s'engage, sans feu, sur un axe important.

Sur chaque intersection, on retrouve des circonstances différentes dans les accidents qui s'y sont produits.

## 6) Comparaison avec d'autres villes des Yvelines

La tendance globale observée à Sartrouville est commune aux autres grandes villes yvelinoises. Partout on observe une même baisse générale depuis 10 ans mais moins marquée, en quasi-stagnation, sur les 4 dernières années de la période d'étude.

Avec une moyenne d'environ 6 victimes en agglomération pour 10.000 habitants, Sartrouville se situe dans le même ordre de grandeur que les grandes villes voisines. Si les résultats sont meilleurs qu'à Poissy, ils sont cependant moins bons que Versailles, Saint-Germain en Laye, Mantes-la-Jolie. Le classement entre ces cinq villes ne change presque pas à 11 ans d'intervalle, malgré la relativement faible volumétrie annuelle des chiffres qui aurait pu occasionner une grande volatilité des résultats.



## 7) Conclusion

Alors que des rapports nationaux sont publiés tous les mois et ont pour critère principal le nombre de tués sur la route, au niveau local le volume beaucoup plus faible nécessite, pour obtenir des tendances globales, d'observer les accidents sur une plus longue période en prenant en compte l'ensemble des victimes, tués et blessés.

La tendance générale observée à Sartrouville rejoint ce qui est observé partout en France, aussi bien sur la fréquence des accidents (les dernières années sont plutôt marquées par une stabilisation après plusieurs années de baisse), que sur la typologie des accidents : la surreprésentation des jeunes et des deux-roues motorisés.

Sur la base des données publiques seules, il reste très difficile d'expliquer les causes principales des accidents. L'analyse de l'accumulation des accidents piétons, en particulier avenue de la République, rue Jean Mermoz, rue de Stalingrad semblent indiquer des vitesses pratiquées excessives, mais seuls des relevés de vitesse pourraient le confirmer. Les conseils à donner aux usagers des routes de Sartrouville pourraient donc être les mêmes que ceux donnés au niveau national pour la conduite en agglomération (voir encadré ci-dessous).

Il n'y a pas de fatalité. Nous espérons que ce qui a été montré ici peut nous aider à ce que, par la contribution de chacun, nous parvenions à rendre nos routes plus sûres.

### ***Quels conseils peut-on donner aux usagers sartrouillois ?***

La Délégation à la Sécurité Routière, sur le site internet [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr), consacre une page de conseils pratiques dédiée à l'environnement urbain<sup>(1)</sup>. Nous en reproduisons une sélection ci-dessous. Au-delà du respect de la réglementation (vitesse, téléphone, ...) il s'agit de se comprendre entre usagers, être visible, montrer ses intentions, anticiper celles des autres. Ces conseils de bon sens sont valables à Sartrouville où plus de la moitié des accidents corporels relèvent de collisions entre différents types d'usagers (voiture/deux roues, voiture/piéton). L'attention doit rester au moins aussi grande en fin de journée, puisque la présente étude y montre une hausse du nombre d'accidents.

**Piétons** : lorsque vous traversez, vous devez utiliser les passages piétons dès lors qu'il en existe à moins de 50 mètres ; assurez-vous d'être visible par les conducteurs notamment à la descente de bus.

**Cyclistes** : respectez le code de la route, il vous concerne aussi. A une intersection placez-vous de façon à être visible des conducteurs.

**Cyclomotoristes / Motocyclistes** : Prévenez et anticipez les comportements des autres usagers et évitez tout changement brusque de direction.

**Automobilistes** : Cédez le passage aux piétons lorsqu'ils traversent, ralentissez à l'approche des passages piétons. Pensez à la gêne que vous occasionnez et aux dangers que vous représentez en stationnant sur les trottoirs, arrêts de bus, passages piétons ou sur les bandes, pistes et doubles-sens cyclables.

(1) Délégation à la Sécurité Routière, *La rue, un espace à partager avec tous les usagers*, sur <http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/conseils-pratiques/le-partage-de-la-rue/la-rue-un-espace-a-partager-avec-tous-les-usagers>, consulté le 9/6/2018.