



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction
départementale
des territoires et de la mer**
Observatoire départemental
de sécurité routière



**BILAN ANNUEL
DES ACCIDENTS
CORPORELS EN
LOIRE-ATLANTIQUE
2020**

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



Sommaire

DÉFINITIONS	p. 4
INTRODUCTION	p. 5
BILAN GLOBAL DE L'ANNÉE 2020 EN LOIRE-ATLANTIQUE	p. 6
BILAN DÉTAILLÉ DE L'ANNÉE 2020 EN LOIRE-ATLANTIQUE	p. 7
1 - L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000	
2 - Les accidents	
- Selon le lieu	
- Dans le temps	
3 - Les victimes	
- Répartition par catégorie de véhicule	
- Répartition par classe d'âge	
- Répartition par sexe	
- Utilisation des équipements de sécurité	
4 - Les conducteurs	
- Répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels	
- Répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels	
- Les conducteurs présumés responsables	
- Répartition des accidents mortels par cause	
5 - Le facteur alcool	
LES CONTRÔLES ROUTIERS	p. 25
1 - Les contrôles d'alcoolémie	
2 - Les contrôles de stupéfiants	
3 - Les contrôles de vitesse	
- Infractions aux radars sanction automatique de contrôle de vitesses	
- Infractions pour excès de vitesse hors CSA	
4 - Focus sur les radars automatiques	
- Évolution du parc de radars	
- Évolution du nombre de messages d'infraction	
ANNEXE	p. 32
1 - Evolution du parc auto en loire-atlantique	
2 - Chronologies des principales dates de mise en œuvre de la SR	

Définitions

Un **Accident corporel** de la circulation routière :

- provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant.

Sont donc exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles.

Sont également exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicules en circulation.

Victimes : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.

Indemnes : personnes impliquées non victimes.

Tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (normalisation européenne depuis le 1^{er} janvier 2005).

Blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

Blessés non hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

Victimes graves : somme des tués et des blessés hospitalisés

Cyclomoteur : véhicule à 2 ou 3 roues équipé d'un moteur de moins de 50 cm³ et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h par le constructeur. Ce terme regroupe donc, notamment, les scooters et les 2 roues-motorisés de type «mobylettes».

Motocyclette : véhicule à 2 roues équipé d'un moteur dont la puissance n'excède pas 73,6 KW soit 100 chevaux.

Motocyclette légère : motocyclette qui n'excède pas 125 cm³ et dont la puissance n'excède pas 11 KW et 15 chevaux.



Contrôles sanctions automatiques (radars vitesse)

ETF : équipement de terrain fixe.

ETD : équipement de terrain discriminant. Ces radars discriminants différencient les véhicules lourds des véhicules légers.

ETT : équipement de terrain tourelle. Ces radars nouvelle génération sont montés sur mat et peuvent avoir les fonctions vitesse, discriminant, double-sens.

ETVM : équipement de terrain vitesse moyenne, aussi appelé radar tronçon.

ETC : équipement de terrain chantier autonome.

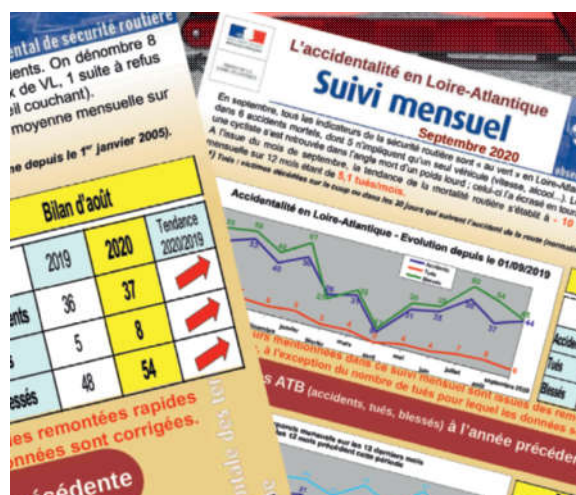


Introduction

L'année 2020, marquée par la crise sanitaire, présente une situation très particulière en matière d'accidentalité routière (chute du nombre d'accidents, de tués et de blessés), du fait de la baisse significative de la circulation à partir du mois de mars.

Le bilan annuel des accidents corporels en Loire-Atlantique a pour but de faire connaître l'évolution de l'accidentalité et ses caractéristiques.

Les données d'accidentalité sont fournies par les forces de l'ordre chargées de renseigner les fiches BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) à la suite de tout accident corporel au cours desquels ces services sont intervenus. Ces données sont ensuite transmises à l'observatoire départemental de la sécurité routière où elles sont traitées de plusieurs façons : bilan hebdomadaire des accidents mortels, suivi mensuel de l'accidentalité et bilan annuel.



Bilan global de l'année 2020 en Loire-Atlantique

Résumé :

Le contexte sanitaire de l'année 2020, avec une diminution de la circulation à partir du mois de mars, a conduit à une baisse significative de l'accidentalité : -21 % du nombre de tués (56 tués) par rapport à 2019 (71 tués), et -26 % des accidents corporels.

Moins de tués, parmi les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomoteuristes et motocyclistes) par rapport à 2018 et 2019, mais cette catégorie représente encore 30 % des tués en 2020 (56 % des victimes graves).

Le cumul des tués sur le cycle 2010-2020 s'élève à 750 personnes.

	Moyenne annuelle 2014/2018	2019	2020	Variations 2020 /2019					
				Sur la Loire-Atlantique		Sur la Région Pays de la Loire		Sur la France entière	
Accidents corporels	709	598	440	↓	-26,42 %	↓	-24,00 %	↓	-19,00 %
Tués	66	71	56	↓	-21,12 %	↓	-18,00 %	↓	-22,00 %
Blessés	895	718	504	↓	-29,80 %	↓	-32,00 %	↓	-21,00 %

Le département de la Loire-Atlantique enregistre une baisse de 26,42 % du nombre d'accidents corporels et une baisse de 29,80 % du nombre de blessés pour l'année 2020 par rapport à 2019.

Les tués sont majoritairement originaires de la Loire-Atlantique (42 ressortissants sur 56) représentant 75 % des victimes (contre 77,5 % en 2019 et 78,8 % en 2018).

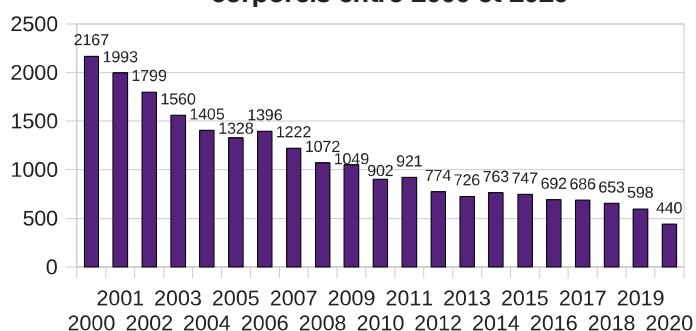
Les chiffres nationaux sont en baisse.



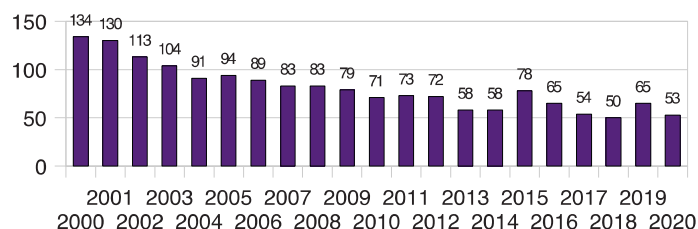
Bilan détaillé de l'année 2020 en Loire-Atlantique

1 ■ L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000

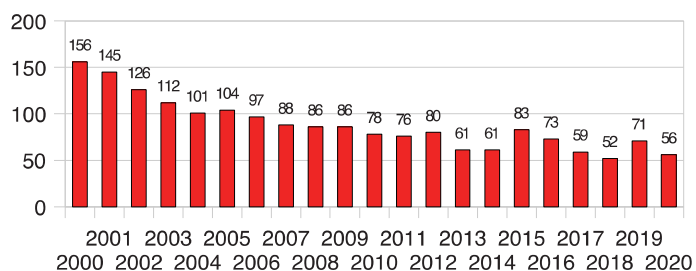
Évolution du nombre d'accidents corporels entre 2000 et 2020



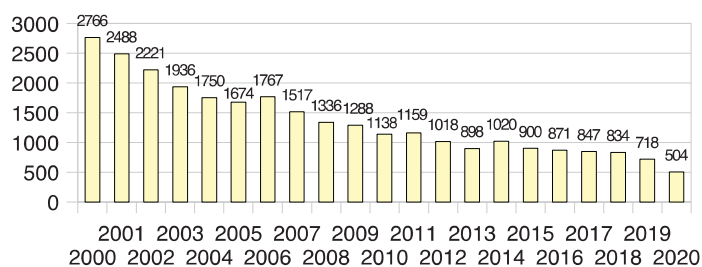
Évolution du nombre d'accidents mortels entre 2000 et 2020



Évolution du nombre de tués entre 2000 et 2020



Évolution du nombre de blessés entre 2000 et 2020



On différencie le nombre d'accidents mortels du nombre de tués ; un accident mortel pouvant engendrer plusieurs tués.

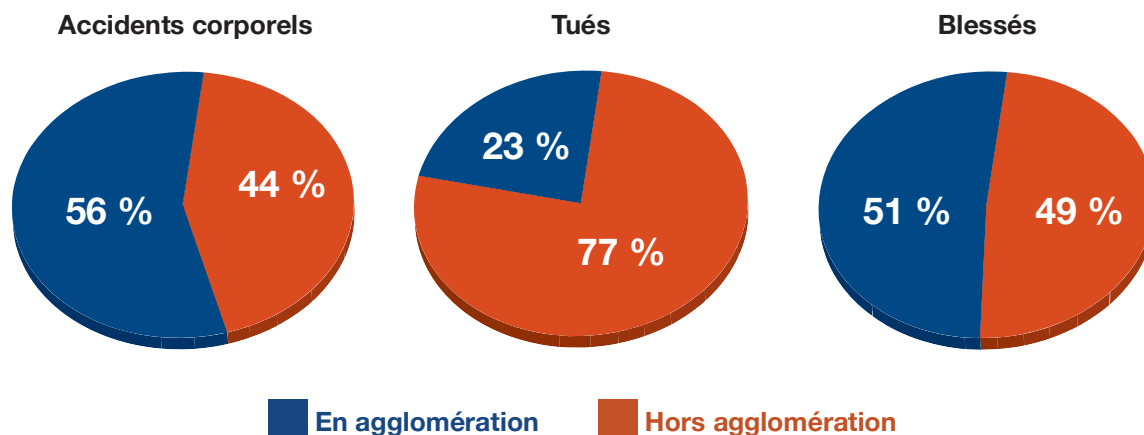
En 20 ans, entre 2000 et 2020 :

- Le nombre d'accidents corporels est passé de 2 167 à **440**, soit **une baisse de 79,70 %** ;
- Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à **53**, soit **une baisse de 60,45 %** ;
- Le nombre de tués est passé de 156 à **56**, soit **une baisse de 64,1 %** ;
- Le nombre de blessés est passé de 2 766 à **504**, soit **une baisse de 81,78 %**. Le seuil des moins de 2 000 blessés a été franchi en 2003, celui des 1 000 blessés en 2013. Ce chiffre connaît une relative stabilité depuis 2012.

2 ■ Les accidents

■ Les accidents selon le lieu

En et hors agglomération

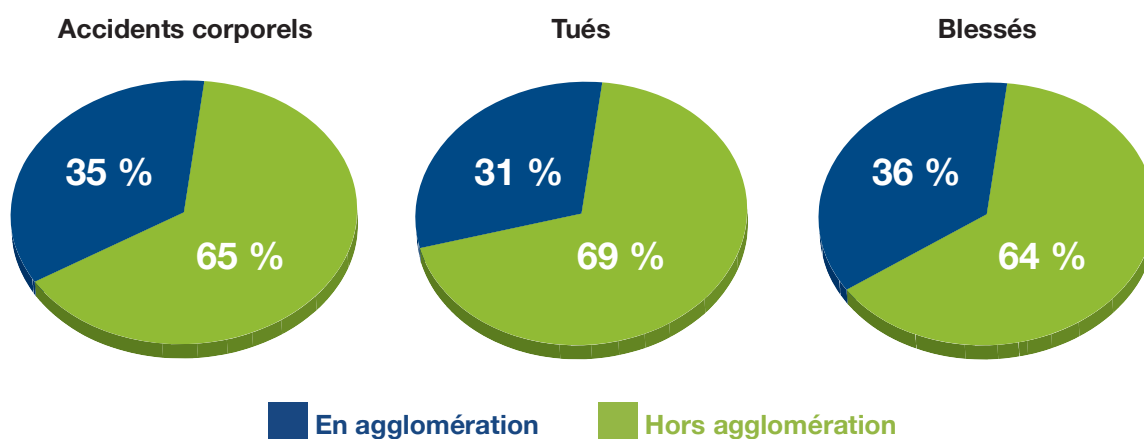


La répartition globale de l'accidentalité corporelle démontre que 56 % des accidents ont lieu en agglomération ainsi que 51 % des blessés.

Si une baisse régulière du pourcentage de tués en agglomération (25 % en 2013, 21 % en 2014 et 20 % en 2015) a été constatée, depuis 2016 ce pourcentage ne fait qu'augmenter. Il est passé de 27 % de tués en agglomération en 2017 à 37 % en 2019. Une baisse est constatée en 2020, on passe à 23 %.

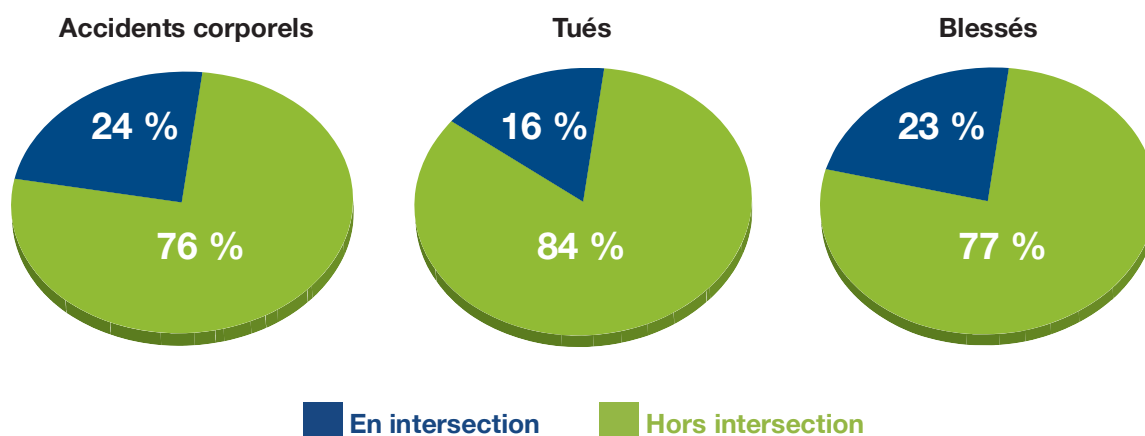
En et hors intersection

■ En agglomération



En agglomération, les pourcentages d'accidents corporels, de tués et de blessés hors intersection restent très majoritaires avec une baisse significative en 2020 du pourcentage de tués par rapport à ceux enregistrés en 2019 (81%).

Hors agglomération



Hors agglomération, en intersection, le pourcentage d'accidents, de tués et de blessés est en baisse par rapport à 2019. C'est moins d'un quart, pour les accidents et blessés, et moins d'un cinquième pour les tués.

Par catégorie de routes

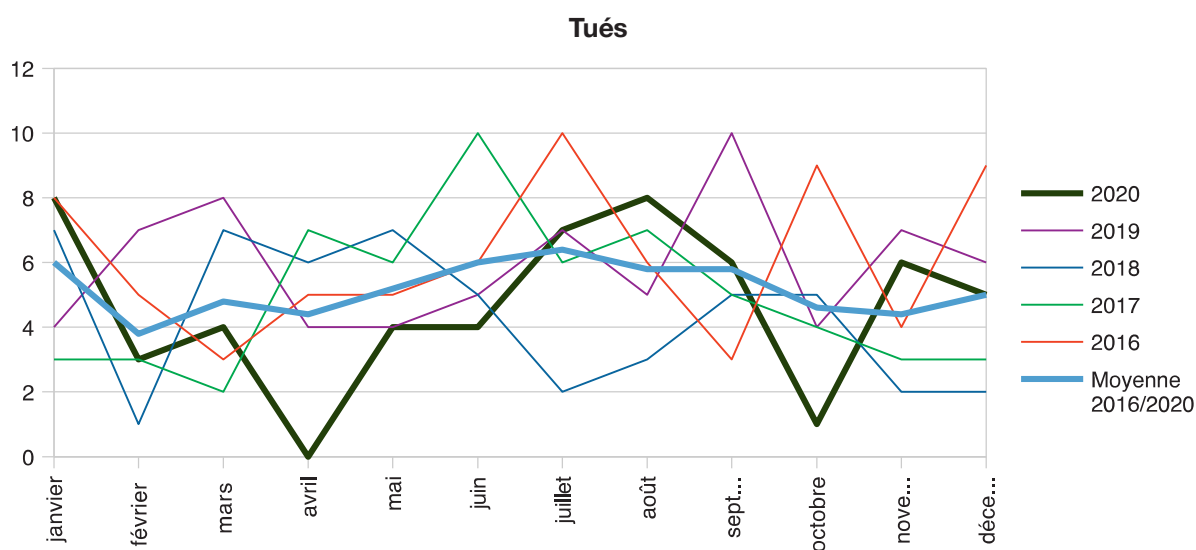
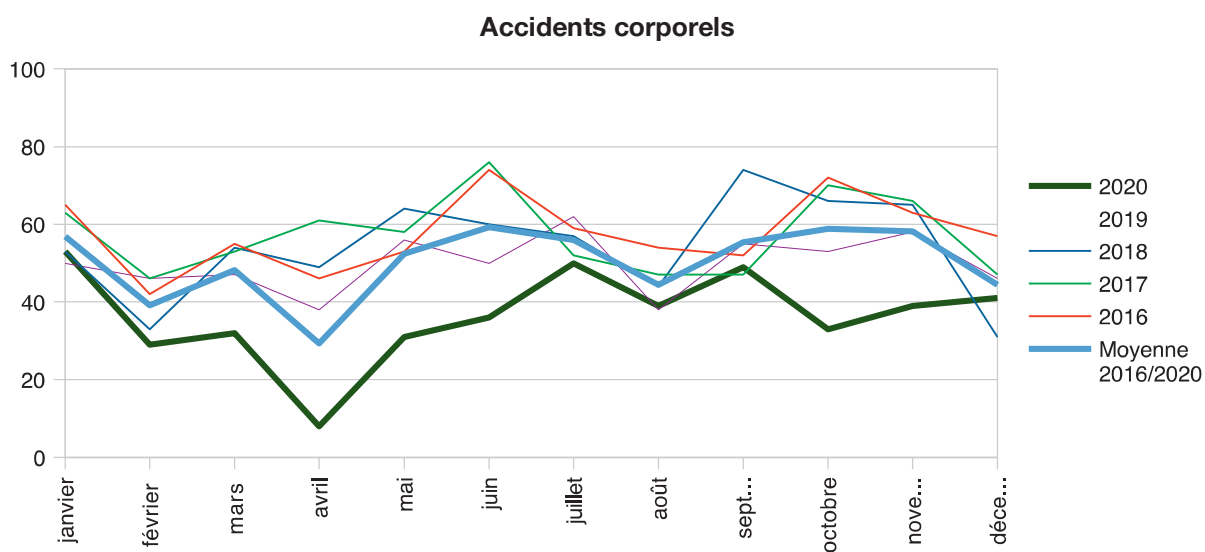
	Autoroutes			RN			RD			Voies communales			Autres ¹		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Nombre d'accidents corporels	14	9	15	49	28	34	187	164	160	379	411	227	24	15	4
Nombre d'accidents mortels	2	5	0	1	3	9	31	30	31	15	27	13	1	0	0

La baisse du nombre d'accidents corporels en 2020 concerne les réseaux départementaux, communaux et autres. Une hausse est constatée sur les réseaux autoroutiers et nationaux.

Le nombre d'accidents mortels reste fortement majoritaire sur les réseaux départementaux et communaux (83%). Cependant sur une base de 100 kilomètres de voies, cela représente 0,71 accidents corporels sur RD pour 3,91 accidents corporels sur RN (base de calcul 4 359 km RD et 230 RN).

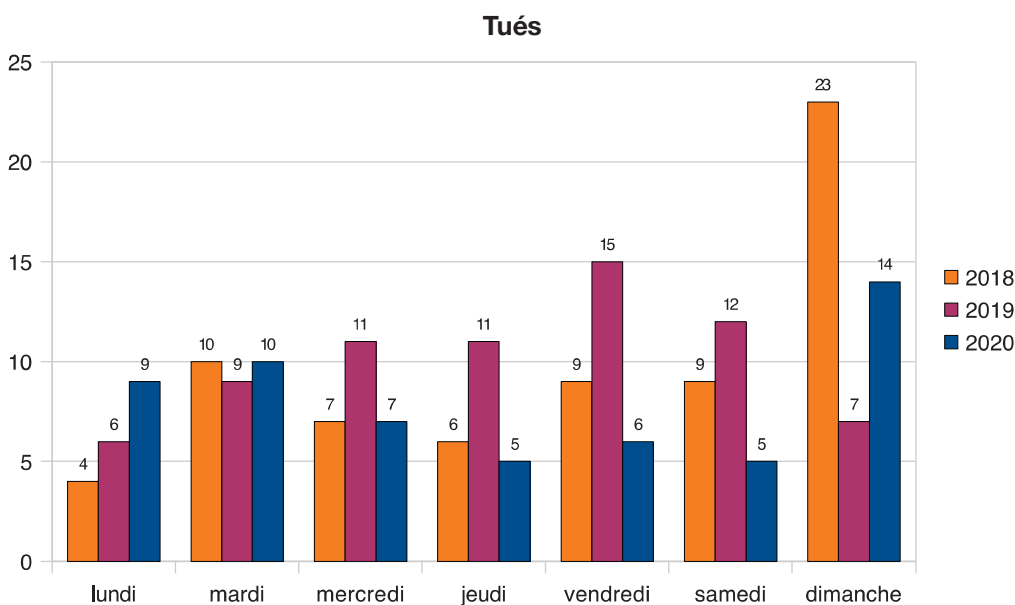
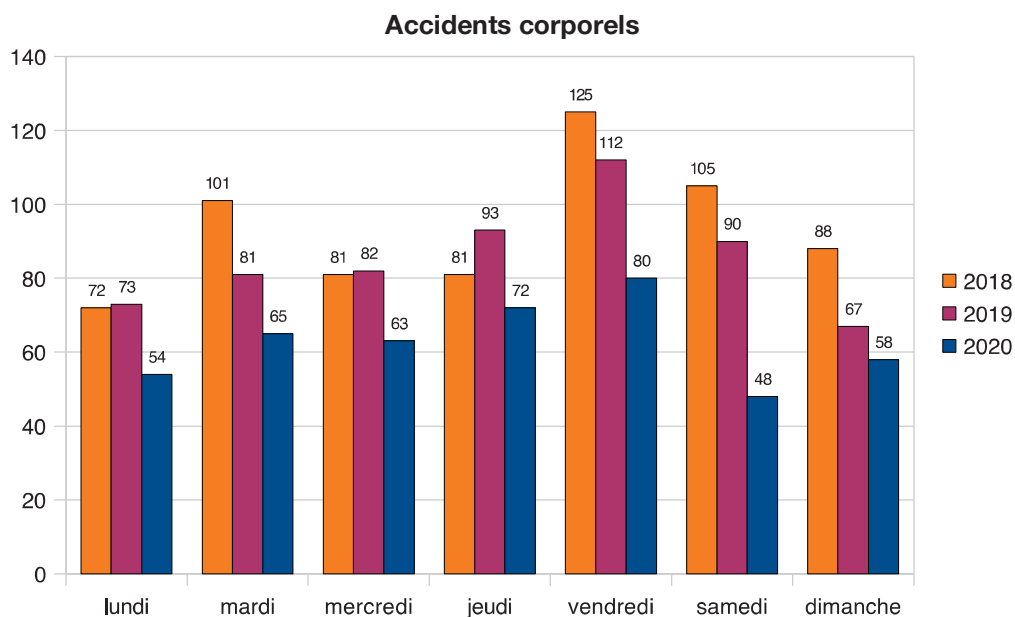
Les accidents dans le temps

Analyse mensuelle



La répartition de la moyenne mensuelle des tués, très irrégulière, ne permet pas de tirer des conclusions particulières sur le département. Cependant, compte tenu des 2 périodes de confinement de mars/juin et septembre/décembre, la corrélation entre la circulation et l'accidentalité est flagrante. Le pic des accidents 2020 a été atteint en janvier et le nombre le plus important de tués en janvier et août.

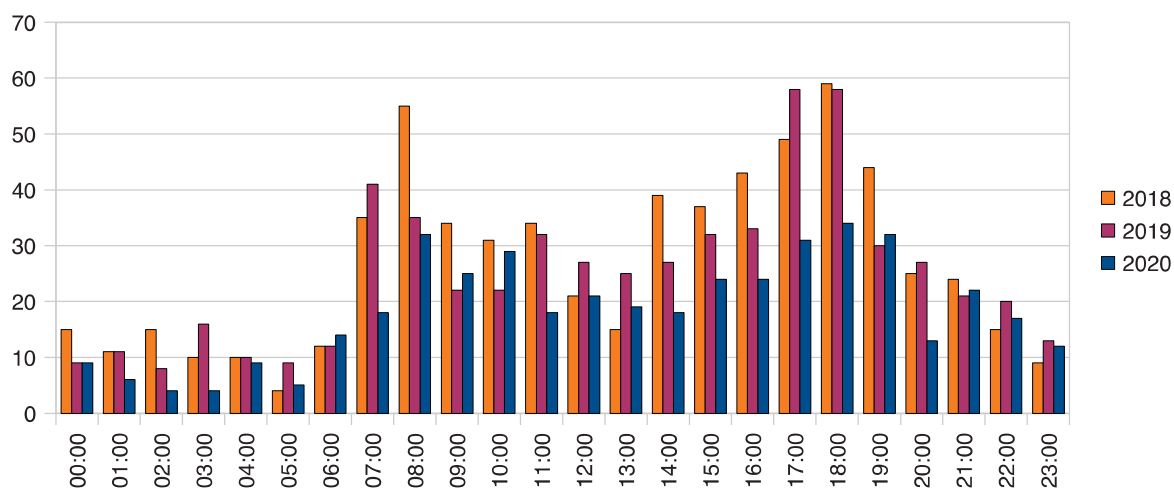
Analyse selon le jour de la semaine



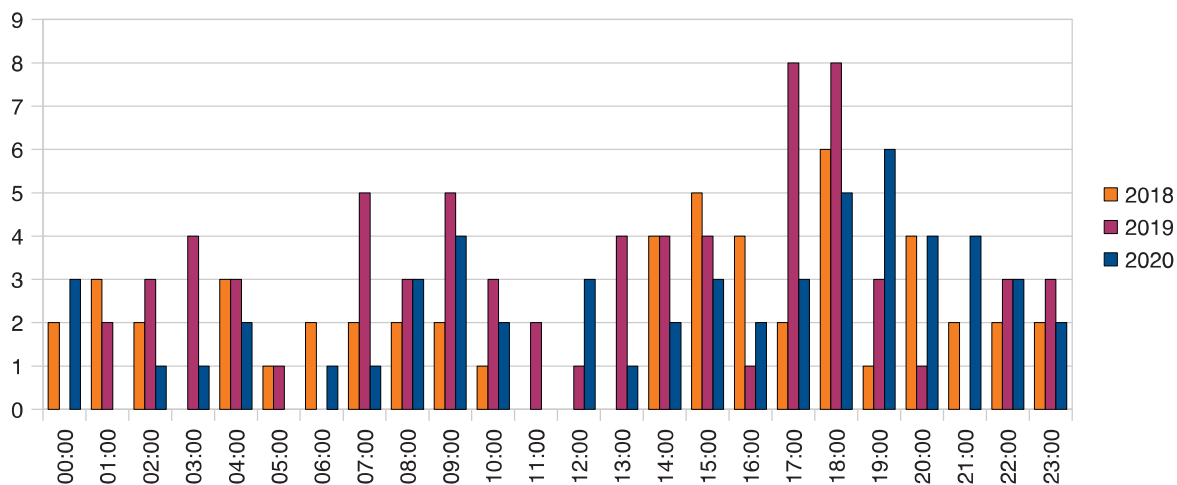
Sur l'année 2020, les accidents corporels se concentrent à 45 % du jeudi au samedi. Cependant, 59 % des personnes tuées font suite à des accidents se concentrant du dimanche au mardi pour l'année 2020.

Analyse selon l'heure de la journée

Accidents corporels



Tués

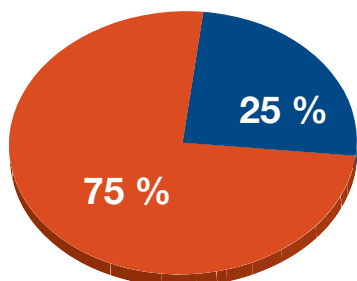


La répartition horaire des accidents corporels et des tués montre que la tranche horaire la plus impactée est la tranche horaire 17h-19h ; elle correspond en grande partie aux trajets travail-domicile.

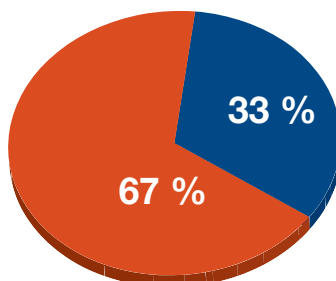
Répartition jour-nuit

Les horaires du jour-nuit sont : 8h-20h / 20h-8h

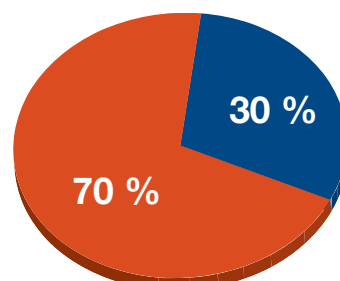
Accidents corporels 2018



Accidents corporels 2019



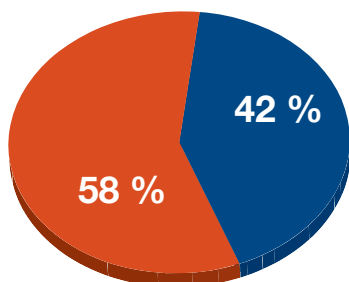
Accidents corporels 2020



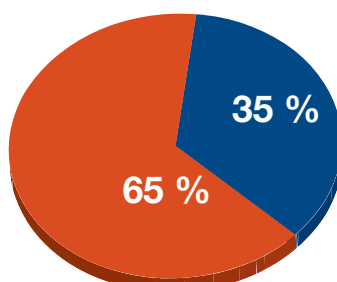
 Nuit  Jour

Le nombre d'accidents corporels de jour augmente très légèrement en 2020 par rapport à 2019.

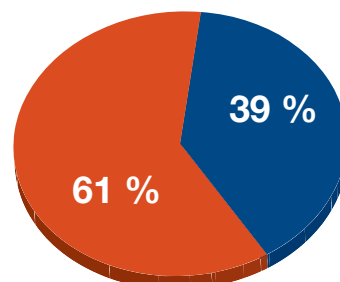
Tués 2018



Tués 2019



Tués 2020



 Nuit  Jour

Le nombre de tués la nuit, est sensiblement constant depuis 2014, mais on constate une très faible hausse en 2020.

2014 : 35 %

2015 : 34 %

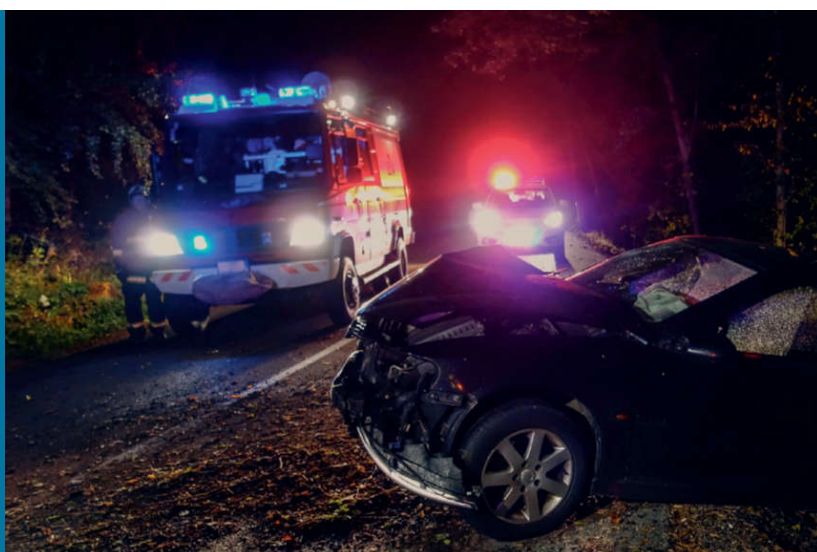
2016 : 32 %

2017 : 32 %

2018 : 42 %

2019 : 35 %

2020 : 39 %

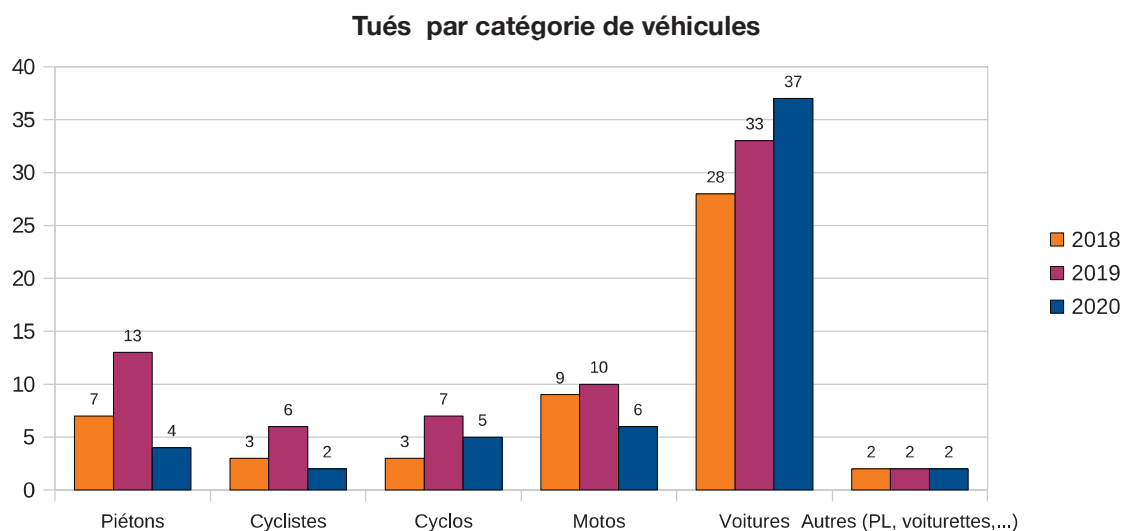


3 Les victimes

Répartition par catégorie de véhicules

Répartition globale

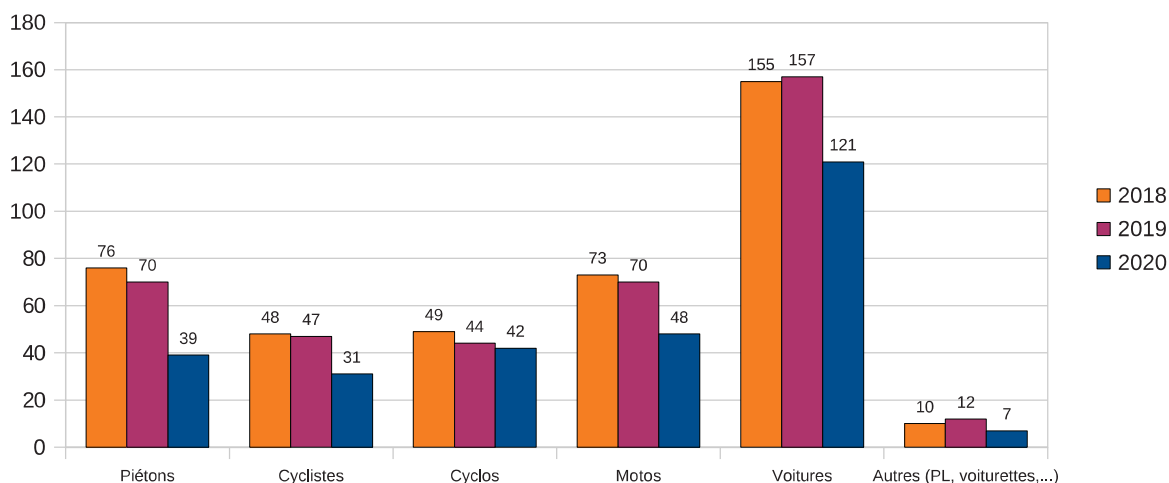
Accidents mortels



Le nombre de tués parmi les catégories d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes et cyclomotoristes) a baissé par rapport à 2018 et 2019, mais représente encore, en 2020, 20 % des tués.

Victimes graves

Vicimes graves par catégorie de véhicules



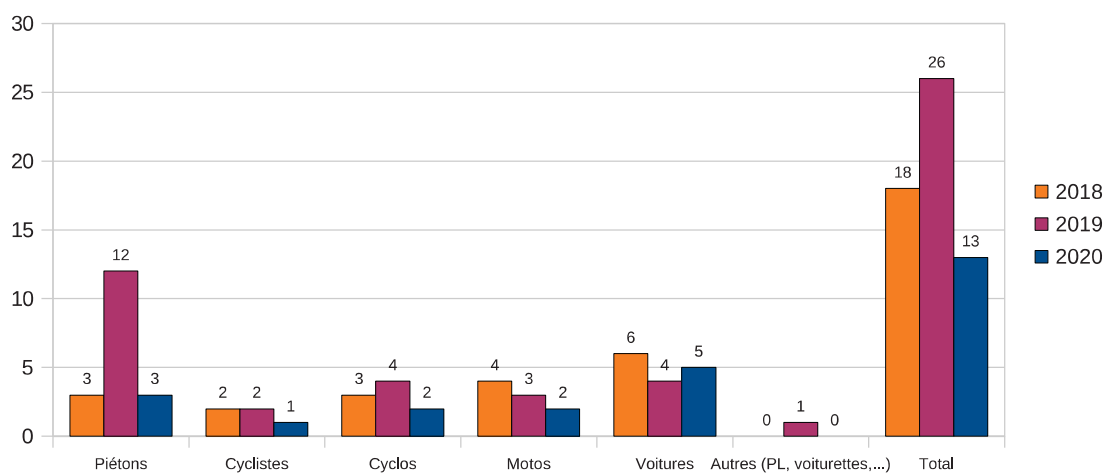
Le nombre de victimes graves enregistre une baisse significative sur toutes les catégories de véhicules ainsi que les piétons.



Répartition en agglomération

Accidents mortels

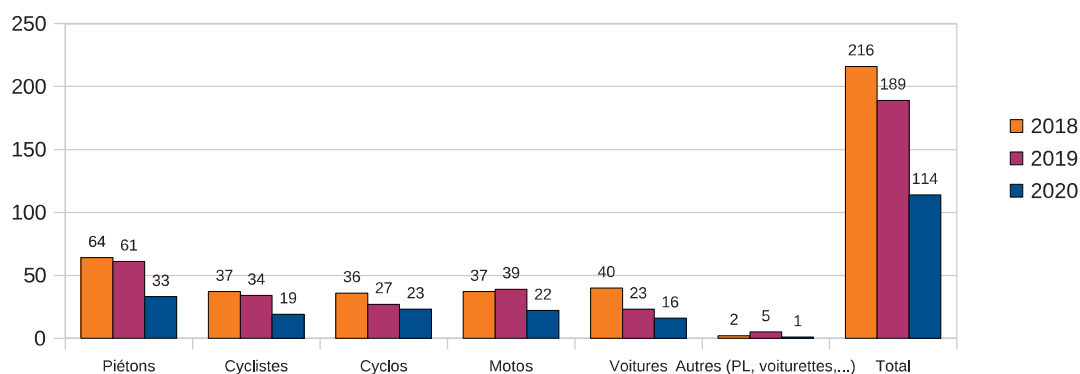
Tués en agglomération



En 2020, le nombre de tués parmi les usagers vulnérables en aggro représente 46 %.

Victimes graves

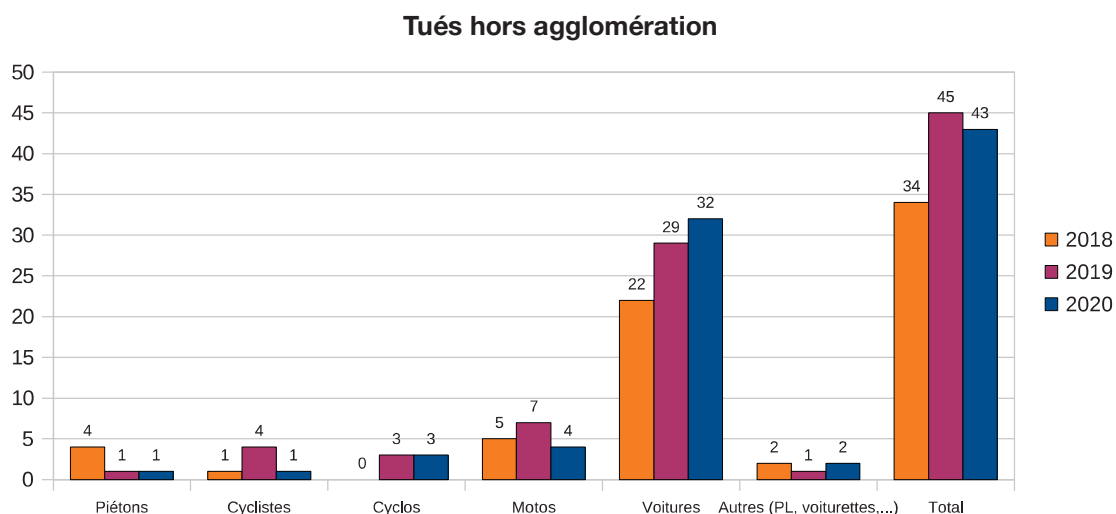
Victimes graves en agglomération



Les piétons représentent 29 % des victimes graves en 2020.

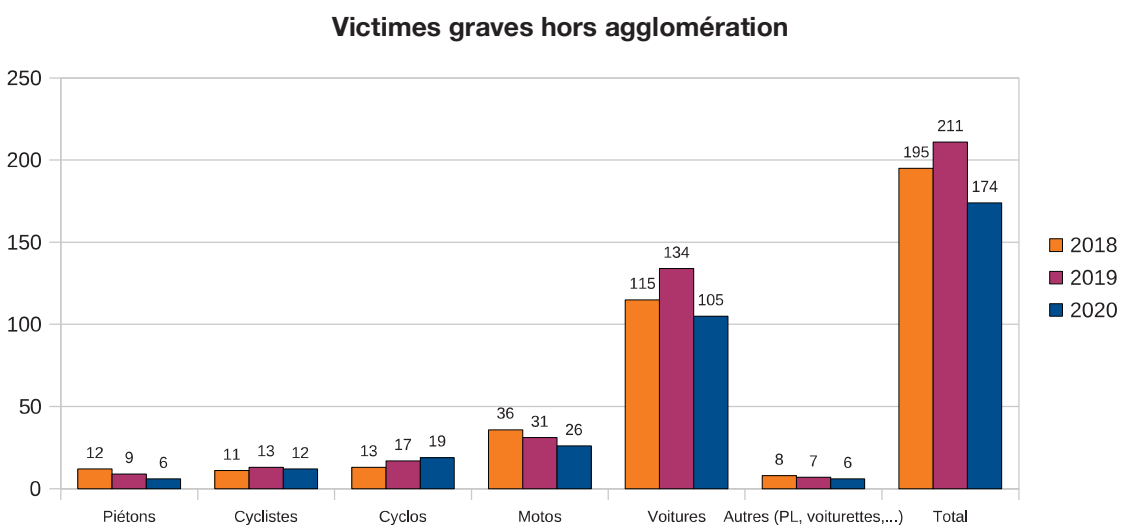
Répartition hors agglomération

Accidents mortels



En 2020, les victimes en voitures représentent 74 % des tués hors agglomération.

Victimes graves



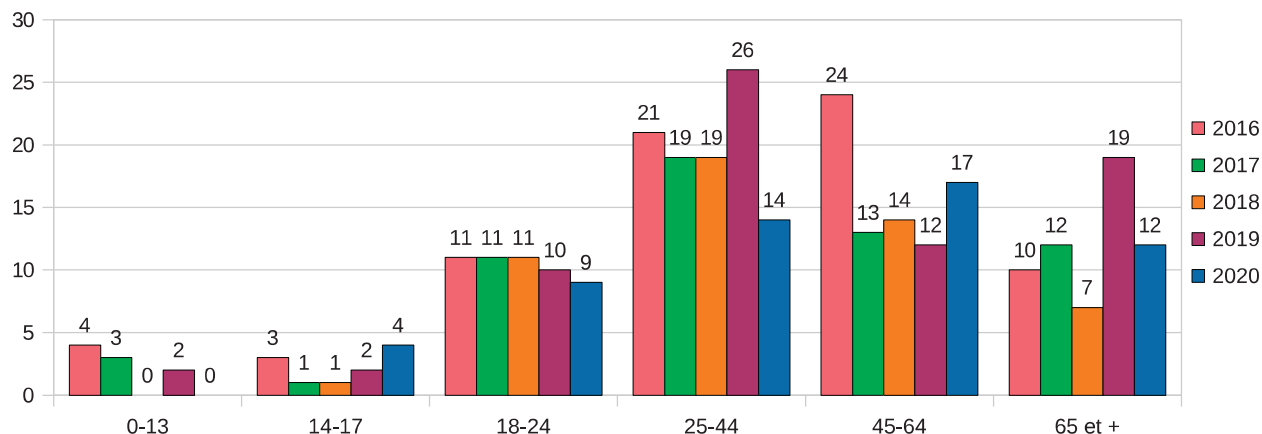
Le nombre de victimes graves parmi les usagers vulnérables, reste globalement stable, hors agglomération. Le nombre de victimes en voiture représente 60 % des victimes graves en 2020.



Répartition par classe d'âge

Accidents mortels

Tués par classe d'âge

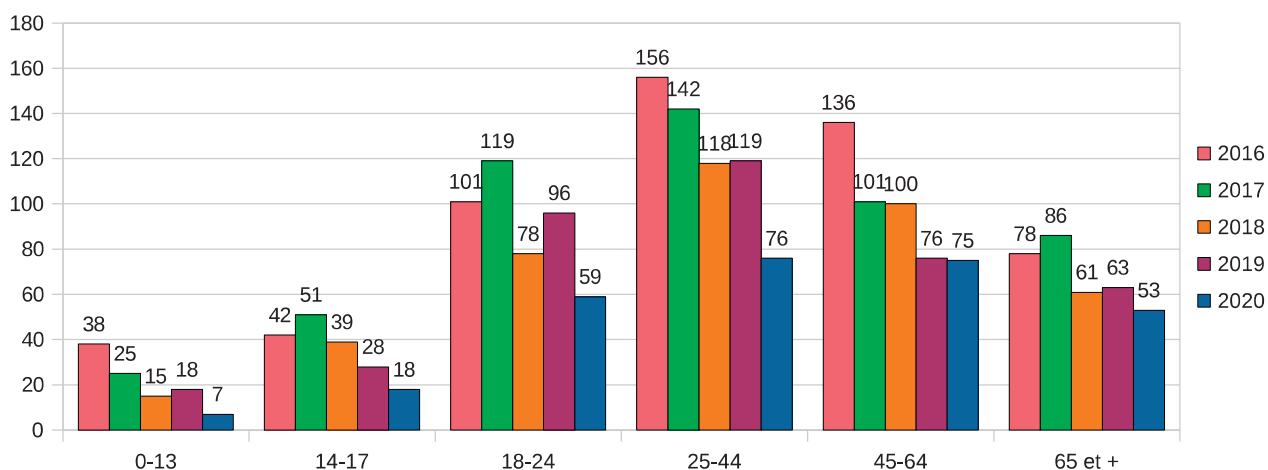


En 2020, on observe quelques évolutions pour la répartition par classe d'âge :

- Le nombre des tués de la classe d'âge 18-24 ans reste stable depuis 2016 ;
- Le nombre des tués de la classe d'âge 25-44 ans est en baisse par rapport à 2019 ;
- Le cumul de ces 2 dernières tranches d'âge représente 41 % des victimes en 2020 (contre 43 % en 2019). Le nombre de tués entre 45-64 ans est très supérieur par rapport aux années 2018 et 2019, il représente 30,35 % contre 16,90 % en 2019 et 26,92 % en 2018.

Victimes graves

Victimes par classe d'âge



En 2020, on observe une baisse des victimes graves dans toutes les classes d'âge.

Pourcentage de population en Loire-Atlantique (INSEE au 1^{er} janvier 2019) : 1 425 592 habitants

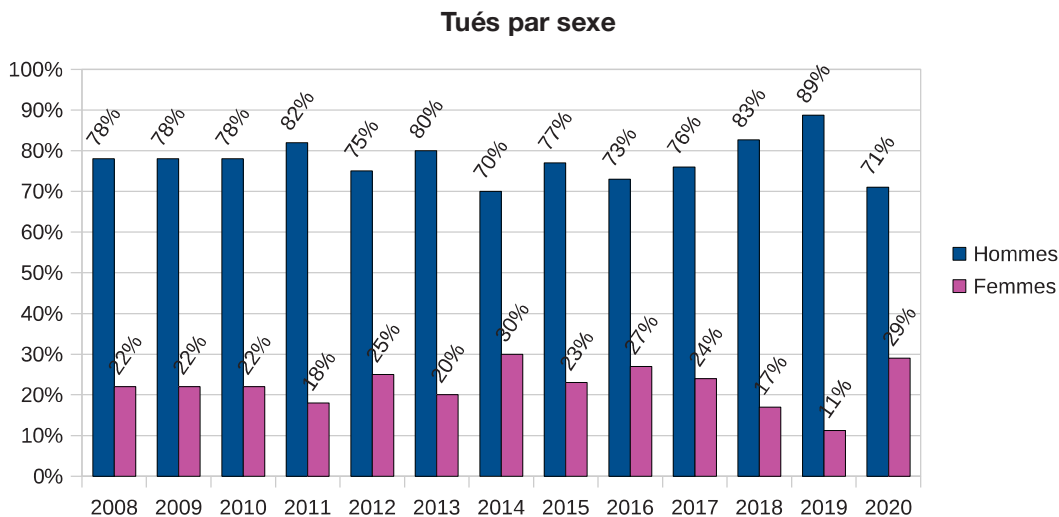
	0-14 ans	15-19 ans	20-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +
Population	18,81 %	6,63 %	5,90 %	25,44 %	24,90 %	18,31 %
Homme (692 160)	19,87 %	7,00 %	6,11 %	26,06 %	25,08 %	15,88 %
Femme (733 432)	17,81 %	6,28 %	5,70 %	24,86 %	24,73 %	20,61 %
Tués 2020	0,00 %	23,00 %		25,00 %	30,00 %	21,00 %

50 % de la population en Loire-Atlantique a entre 25 et 64 ans.

Les 15-24 ans représentent 12,5 % de la population mais il y a 23% des tués en 2020.

■ Répartition accidentalité par sexe

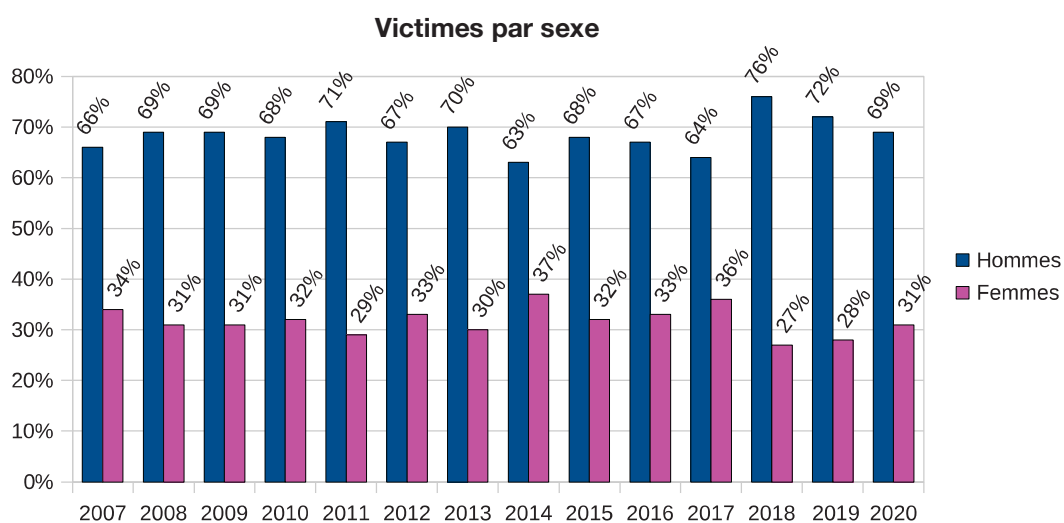
■ Accidents mortels



La part des femmes tuées sur la route en 2020 est la plus forte enregistrée depuis 6 ans avec 29 %.



Victimes graves



La part des victimes graves « femmes » reste stable et représente environ un tiers des victimes en 2020.

Répartition par catégorie de véhicules

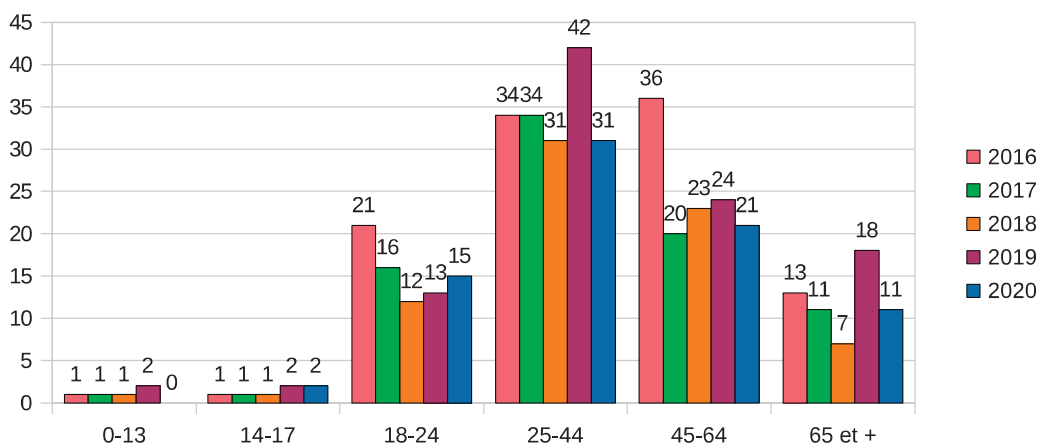
Sur les 52 tués « usagers de véhicules » en 2020, sont dénombrés :

- 2 cyclistes non porteurs du casque (1 homme et 1 femme) ;
- 5 cyclomotoristes dont 1 non porteur du casque (5 hommes) ;
- 6 motocyclistes porteurs du casque (5 hommes et 1 femme) ;
- 37 usagers de voitures dont 27 porteurs de la ceinture de sécurité (16 hommes et 11 femmes) et 10 non porteurs (9 hommes et 1 femme) ;
- 2 « autres » 2 tracteurs non porteurs de la ceinture (2 hommes) ;

En conclusion, les défauts d'utilisation d'équipements de sécurité concernent 13 usagers soit (25 %) des victimes.

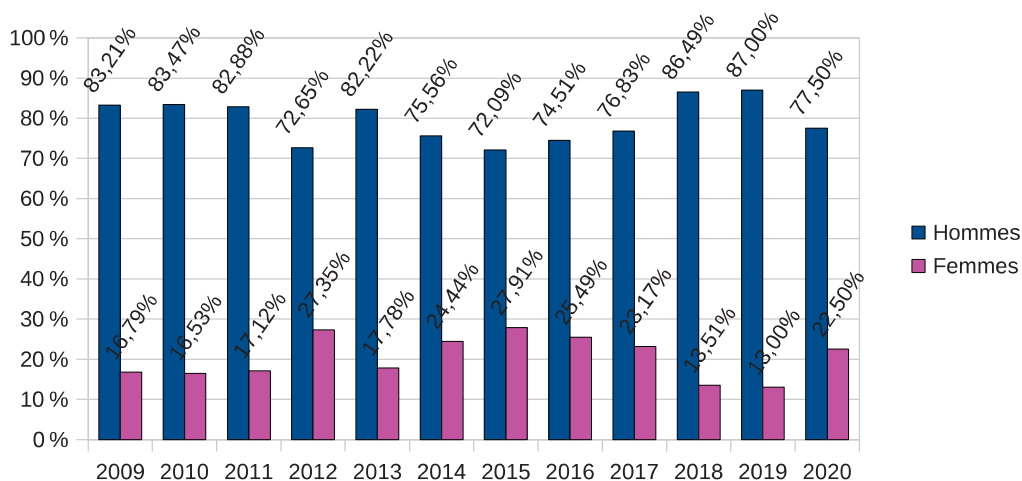
4 Les conducteurs

Répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels



Le nombre des conducteurs impliqués dans les accidents mortels baisse en 2020 par rapport à 2019 sauf pour les «18-24 ».

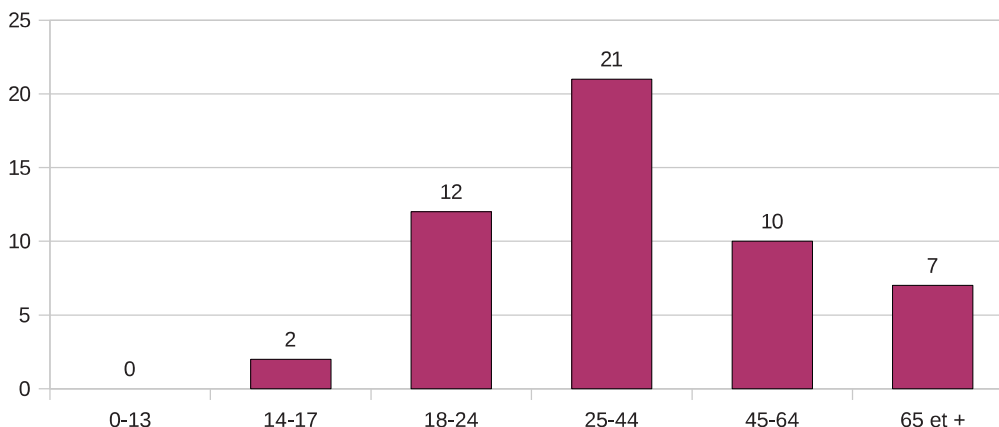
Répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels



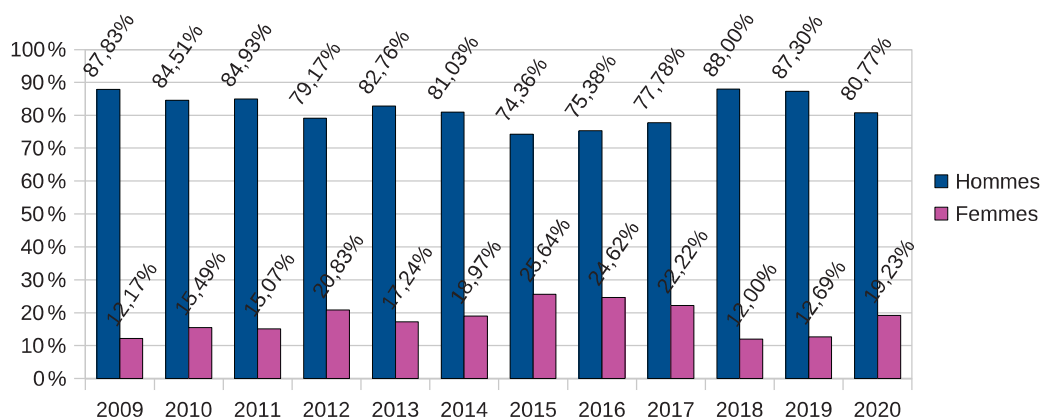
Le pourcentage des femmes impliquées dans les accidents mortels est en hausse pour 2020 avec 22,5 %.

Les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels

53 accidents mortels : 52 conducteurs responsables



En 2020, 21 conducteurs de la tranche d'âge « 25-44 ans » sont les auteurs présumés responsables dans les accidents mortels, soit 39,6 % des 53 accidents mortels.



Le pourcentage des conducteurs de sexe masculin présumés responsables dans les accidents mortels est de 80,77 % en 2020 soit 42 accidents mortels sur 52.

Les conducteurs impliqués et présumés responsables dans les accidents mortels par type de véhicules

	Nombre de conducteurs impliqués dans les accidents mortels			Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Vélos	3	6	2	2	2	0
Cyclos	3	7	5	2	3	4
Motos	9	10	6	3	8	4
VL	48	64	59	39	44	40
Autres	11	13	8	4	6	4
TOTAL	74	100	80	50	63	52

Sur les 80 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 52 conducteurs (65 %) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 53 accidents mortels, 40 conducteurs de VL (75,5 %) sont présumés responsables.

Sur les 52 conducteurs présumés responsables (42 hommes et 10 femmes) dans les accidents mortels :

- 7 conducteurs (13,46 %) ont un permis récent datant de moins de trois ans, 6 (11,54 %) ont un défaut de permis (annulé ou suspendu) et 4 (7,69%) n'ont pas de permis (2 cyclos et 2 autres) ;
- 6 conducteurs présumés responsables (11,54 %) effectuaient un trajet domicile-travail et 5 conducteurs présumés responsables (9,61 %) un déplacement et/ou une utilisation professionnelle.

Parmi les 6 motocyclistes impliqués dans les accidents mortels, 1 est titulaire de permis motos depuis moins de deux ans, 5 ont entre six et trente-sept ans de permis. On dénombre 4 motards (13 %) responsables, 3 conducteurs de motos d'une cylindrée >125 cm³ et 1 conducteur de moto >50 ≤ 125.

■ Répartition des accidents mortels par causes

	Nombre total d'accidents mortels	Alcool		Priorité, contresens, dépassement	Vitesse	Autres causes ou cause indéterminée
		1 ^{ère} cause	2 ^e cause			
2016	65	19	3	16	16	14
2017	54	15	/	9	13	17
2018	50	9	1	9	9	23
2019	65	4	1	9	15	37
2020	53	11	0	11	8	23

En 2020 la cause principale d'accident mortel est la catégorie « autres causes ou cause indéterminée » (23 cas soit 43 %). Les « distracteurs au volant » (téléphones portables – réglages GPS..) sont pressentis être à l'origine d'une grande partie des accidents classés « cause indéterminée », souvent caractérisés par des dépôts à gauche engendrant une collision frontale.

Les 3 causes habituellement les plus représentées sont :

- la vitesse (8 cas soit 15 %), qui prend en compte essentiellement les pertes de contrôles ;
- la priorité (11 cas soit 21 %), qui inclut essentiellement le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales lors de dépassement...;
- l'alcool (11 cas soit 21 % des accidents).

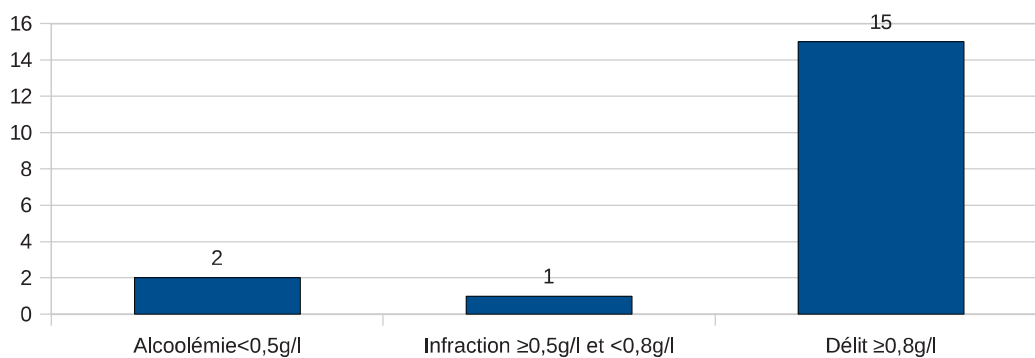
5 ■ Le facteur alcool

Type d'accidents	Nombre d'accidents			Nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l			Pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Corporels	653	598	440	75	79	64	11,50 %	13,20 %	14,54 %
Dont mortels	50	65	53	15	15	16	30,00 %	23,00 %	30,19 %

Pour la totalité des accidents, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, a augmenté et représente encore 30,19 % des accidents mortels.

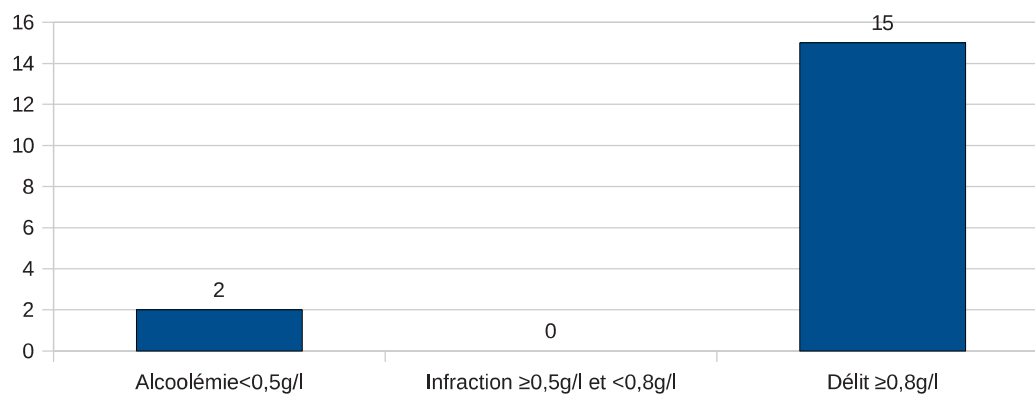


■ Accidents mortels avec alcool



Le nombre d'accidents mortels avec alcool est de 18 en 2020. Il est en baisse par rapport à 2019 (21 en 2019, 18 en 2018, 17 accidents 2017).

Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels avec alcool



A noter 15 accidents mortels avec délit et 17 conducteurs présumés responsables dont 1 cyclo, 1 PL et 1 tracteur.

Sur les 18 accidents mortels avec alcool 89 % sont en infraction ou délit et 17 conducteurs sont présumés responsables de l'accident.

Sur les 18 accidents mortels avec alcool, on dénombre 17 hommes et 1 femme.

Les contrôles routiers

(source : DDSP 44 – Gendarmerie – Police routière – Infocentre Contrôle Automatisé Rapports et Exploitation « ICARE »)

1 ■ Contrôles d'alcoolémie

En 2020, les forces de l'ordre ont effectué 140 347 dépistages d'alcoolémie.

3 159 se sont révélés positifs soit 2,2 %, pour 2,6 à 2,7 % de 2017 à 2019 (3,7 % en 2016, 3,8 % en 2015), soit 9 dépistages positifs par jour (13 de 2017 à 2019, 18 en 2016 et 20 en 2015).

2 ■ Contrôles de stupéfiants

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nb de dépistages de stupéfiants	805	1027	1461	3045	5312	7219	7675
Dépistages déclarés positifs	601	588	863	696	1066	1283	1181
Soit en %	74,66	57,25	59,07	22,86	20,07	17,77	15,39



3 ■ Contrôles de vitesse

Répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.

■ Infractions aux radars sanction automatique de contrôle de vitesse (équipements de terrain)

Le parc de radars sanction automatique de contrôle de vitesse installés en Loire-Atlantique a fait l'objet de nombreuses actions de vandalisme depuis la fin 2018. Certains radars ont été détruits par incendie et font l'objet d'une modernisation dans le cadre de leur remplacement.

Fin 2020, la Loire-Atlantique dispose de 36 équipements de terrain fixe (ET) en état de fonctionnement et de production, dont :

- **14** équipements de terrain fixes (ETF), dont 7 équipés de la fonction double-sens (ETFDS),
- **7** équipements de terrain tourelles (ETT),
- **11** appareils discriminants (ETD et ETD2F),
- **2** équipements de vitesse moyenne (ETVM) sur le Pont de Saint-Nazaire,
- **1** équipement de terrain chantier (ETC) sur l'itinéraire sécurisé Chaumes-en-Retz – Pornic ; ETC déplaçable selon un plan de rotation défini avec le prestataire de la délégation à la sécurité routière,
- **1** second ETC a été installé le 16 décembre 2020, sur la RN 171 - section 2x2 voies - déviation de Bouvron (mise en service fin 2019), suite au non respect de la VLA (Vitesse Limite Autorisée) par 47 % des usagers.

Le nombre de messages d'infractions (MIF) enregistrés par ces différents équipements de contrôle sanction automatique est reporté dans le paragraphe « Évolution du nombre de messages d'infractions CSA ».





■ Infractions pour excès de vitesse, hors contrôle sanction automatique (CSA) par équipement de terrain fixe

En 2020, 35 413 procès-verbaux pour excès de vitesse (hors CSA fixes) ont été établis, soit une moyenne de 97 par jour, valeur en baisse par rapport à 2019 (- 8,3%), essentiellement pour ce qui concerne les contrôles par radars mobiles.

Nb de contrôles de vitesse hors CSA fixe	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Radars embarqués (1)	13 582	10 747	28 008	24 820	19 137	19 788	16 612
Radars mobiles (1)	9 314	12 960	11 354	14 662	15 206	6 863	4 925
Autres contrôles de vitesse (2)	16 667	17 916	16 098	15 127	13 150	15 976	13 876
Total	39 563	41 623	55 460	54 609	47 493	42 627	35 413

(1) source : application ICARE (Infocentre Contrôle Automatisé Rapports et Exploitation) de l'ANTAI (Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions)

(2) source : forces de l'ordre

4 ■ Focus sur les radars automatiques de contrôle de la vitesse

La politique de contrôle par sanction automatique (radars fixes) a eu un impact sensible sur l'accidentalité observée sur les sites équipés. Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), elle a aussi contribué à la baisse des vitesses pratiquées sur l'ensemble du réseau routier, avec pour corollaire une baisse de l'accidentalité générale.

La mise en service du premier radar automatique « vitesse » fixe en Loire-Atlantique date de **juillet 2004**. Depuis cette date, le parc a constamment évolué en nombre et technique-ment. À partir de 2012, apparition de nouvelles technologies :

- radars dit « tronçon » ou « vitesse moyenne » contrôle de la Vitesse Moyenne sur une section donnée (ETVM),
- radars Discriminants (ETD), pour différencier les véhicules lourds des véhicules légers, non soumis à la même VLA1 sur certains types de routes (installés en 2013 dans les 2 sens de circulation du Pont de Saint-Nazaire),
- en 2015, la fonction double-sens est installée sur les ETF de dernières générations, permettant de contrôler les 2 sens de circulations des routes bidirectionnelles,
- fin décembre 2015, a été mis en place dans le cadre d'un important chantier routier se déroulant sur plusieurs années à Saint-Herblain (VLA fixée à 30 km/h), un équipement autonome facilement déplaçable dit radar Chantier (ETC). Fin 2020, un équipement de ce type a été installé à la demande de la DREAL sur la récente déviation de Bouvron (RN 171 en 2x2 voies),
- à partir de 2016, les propositions de programme de déploiement de radar automatique sont établies dans le cadre d'une nouvelle doctrine visant à faire changer les comportements des usagers de la route, sur des zones pour lesquelles la stratégie de contrôle fixe ayant cours jusqu'à maintenant, a atteint ses limites. Afin de garder la vigilance du conducteur, une incertitude est introduite sur le lieu du contrôle, avec la mise en service de radars déplaçables sur un itinéraire, protégeant ainsi un nombre accru de zones,



- en 2018, 2 itinéraires dits « sécurisés » étaient aménagés, ou en cours d'aménagement, dans ce cadre :
 - la RD 751 de Chaumes-en-Retz à Pornic où un ETC a été mis en service à partir d'août 2018,
 - la RD 723 de Paimboeuf à Vue ; cet itinéraire n'était pas encore en service en 2020.
- Depuis fin 2018, le parc de radars sanction automatique de contrôle de vitesse installés en Loire-Atlantique fait l'objet d'une modernisation ; de nombreux remplacements ont lieu par des équipements plus performants, et notamment :
 - 7 radars discriminants « double face » (ETD2F) ont été installés courant 2019 en remplacement de 4 ETD et 3 ETF,
 - 4 nouveaux équipements de terrains de type « tourelle » (ETT) ont remplacé 4 ETF, au cours du second semestre 2019.

Par ailleurs, l'externalisation à des opérateurs privés de la conduite des voitures radars (radars mobiles) était en cours de déploiement dès 2018 dans la région Normandie. Dès 2019, la région des Pays de la Loire a été retenue, avec la région Bretagne et Centre Val de Loire pour poursuivre ce déploiement ; et cela dans chaque département de ces 3 régions, de manière progressive mais simultanée.

Le dispositif national d'externalisation de la conduite des voitures-radar est lancé officiellement, en Loire-Atlantique, à compter du lundi 7 décembre 2020.

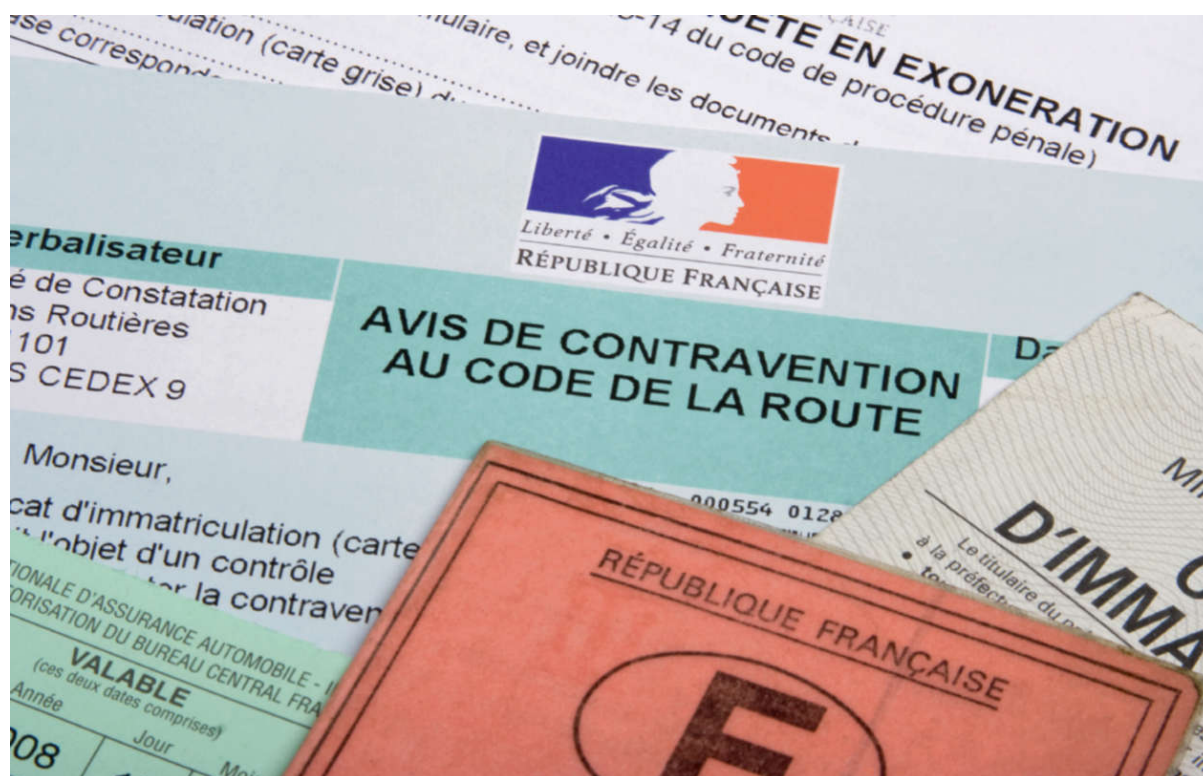
■ Évolution du parc de radars en Loire-Atlantique

	Nombre total d'équipements de terrain (ET) de type CSA Vitesse en service en Loire-Atlantique				Nbre total d'ET en service (1)
	Nombre ETF + ETT	Nombre ETVM	Nombre ETD + ETD2F	Nombre ETC	
2011	30				30
2012	30 puis 34	0 à 2			30 à 36
2013	34 puis 33	2	0 à 3		33 à 38
2014	33	2	3 à 5		38 à 40
2015	33 puis 32	2	5	0 à 1	38 à 40
2016	32 puis 34	2	5 à 9	0 à 1	38 à 42
2017	30	2	9 puis 8		40 à 41
2018	29	2	9	0 à 2	40 à 42
2019	16 + 3	2	3 + 7	1	32
2020	14 + 7	2	2 + 11	2	38

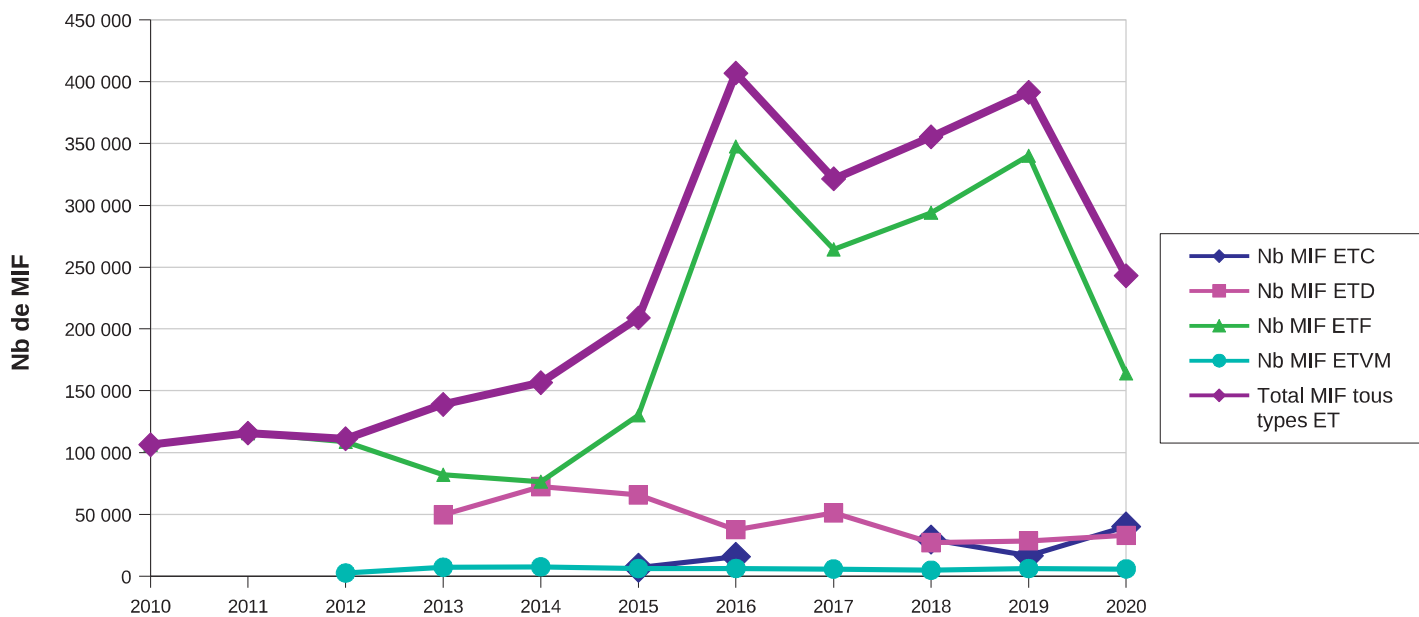
(1) Hors période de maintenance ou de mises « hors service » contraintes

Évolution annuelle du nombre de messages d'infraction

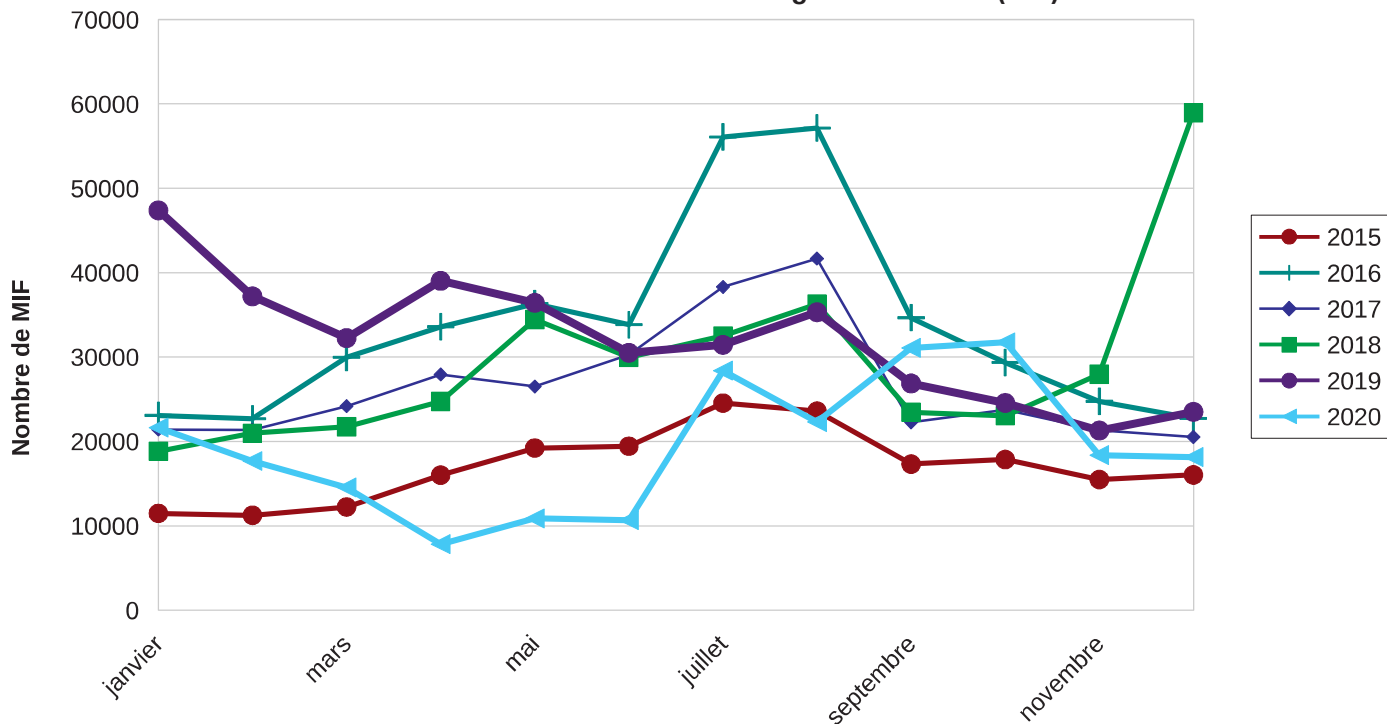
Période	Nb MIF ETF	Nb MIF ETVM	Nb MIF ETD	Nb MIF ETC	Total MIF tous types ET
2010	106 199				106 199
2011	115 720				115 720
2012	108 523	2 557			111 080
2013	82 021	7 257	49 703		138 981
2014	76 494	7 572	72 356		156 422
2015	130 091	6 197	65 703	6 868	208 859
2016	347 512	6 225	37 582	15 601	406 920
2017	264 279	5 789	51 286		321 354
2018	293 867	4 841	26 995	29 560	355 263
2019	340 112	6 177	28 613	16 504	391 406
2020	163 922	5 896	32 981	40 136	242 935
TOTAL	2 028 740	52 511	365 219	108 669	2 555 139



Évolution du nombre de messages d'infractions (MIF) aux différents types d'équipement de CSA «Vitesse»



Évolution mensuelle du nombre de messages d'infraction (MIF) aux CSA



Le nombre de MIF enregistré en 2020 est très inférieur à celui de l'an dernier (baisse de près de 38%). Cette baisse est essentiellement due aux périodes de confinement de la population dans le cadre de la pandémie, notamment au cours des mois de mars à juin puis en fin d'année.

On note l'aspect récurrent de la hausse des infractions mensuelles sur les mois d'été (juillet à septembre).

Fin 2018, 10 cabines radars avaient été détruites lors d'actes de vandalisme et plusieurs équipements étaient tagués rendant les messages d'infraction inexploitable. Or, le nombre de MIF enregistré en décembre 2018 et janvier 2019 est le double de celui des mois précédents ; cela traduit le mauvais comportement d'utilisateurs ne respectant plus la VMA devant les radars à vitres occultées.

Annexe

■ Évolution du parc automobile en Loire-Atlantique : un parc automobile en baisse (source DREAL Pays de Loire)

2015 : 29 481 immatriculations de véhicules neufs (particuliers et commerciales) dont 1,2 % de véhicules électriques

2016 : 30 814 VL, dont 1,7 % de véhicules électriques

2017 : 33 896 VL, dont 1,5 % de véhicules électriques

2018 : 36 333 VL, dont 1,6 % de véhicules électriques

2019 : 38 162 VL, dont 2,2 % de véhicules électriques

2020 : 31 118 VL, dont 7,46 % de véhicules électriques

■ Chronologie des principales dates de mises en œuvres des mesures de sécurité routière et évolution de la courbe des tués

2018, le nombre de morts le plus bas de l'histoire de la sécurité routière



Source : Securite-routiere.gouv.fr Tués en France

Rappel du nombre de tués en France :

1972 : 16 545 tués à 6 jours (environ 15 000 000 de véhicules)

1987 : 9 855 tués à 6 jours

1991 : <10 000 tués à 6 jours

2006 : < 5 000 tués à 6 jours

2012 : 3 653 tués à 30 jours

2013 : 3 268 tués à 30 jours

2014 : 3 384 tués à 30 jours

2015 : 3 461 tués à 30 jours

2016 : 3 469 tués à 30 jours (38 652 000 de véhicules)

2017 : 3 684 tués à 30 jours

2018 : 3 489 tués à 30 jours

2019 : 3 498 tués à 30 jours

2020 : 2 550 tués à 30 jours

**En 2020,
18 800 tués sur les routes en Europe**





Notes

A series of horizontal dotted lines for taking notes.

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Direction départementale des territoires et de la Mer de Loire-Atlantique

10, boulevard Gaston Serpette - BP 53606 - 44036 - NANTES Cedex1

Téléphone : 02 40 67 25 05

Mél : ddtm-str-st@loire-atlantique.gouv.fr