

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

Observatoire
départemental
de sécurité
routière

ière sécurité routière

Bilan annuel *des* accidents corporels en Loire-Atlantique 2016



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES
www.securite-routiere.gouv.fr



Sommaire

Définitions	4
Introduction	5
1 - Bilan global de l'année 2016 en Loire-Atlantique	6
2 - Bilan détaillé de l'année 2016 en Loire-Atlantique.....	7
2-1 L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000.....	7
2-2 Les accidents	8
▶ selon le lieu	8
▶ dans le temps.....	10
2-3 Les victimes	14
▶ répartition par catégorie de véhicules	14
▶ répartition par classe d'âge	17
▶ répartition par sexe.....	19
▶ utilisation des équipements de sécurité.....	20
2-4 Les conducteurs.....	21
▶ répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.....	21
▶ répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.....	21
▶ les conducteurs présumés responsables	22
▶ répartition des accidents mortels par cause.....	24
2-5 Le facteur alcool	25
3 - Les contrôles	27
3-1 Les contrôles d'alcoolémie	27
3-2 Les contrôles de stupéfiants	27
3-3 Les contrôles de vitesse	27
4 - Annexe	31

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 « mopylettes ».

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.

ETF : équipement de terrain fixe.

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

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

ETC : équipement de terrain chantier (de travaux publics). Ce radar est déplaçable au sein d'un même chantier ou sur un autre chantier.

Introduction

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 où 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 2016 en Loire-Atlantique

Résumé

1. Dans un contexte national de chiffres à la hausse, l'année 2016 en Loire-Atlantique s'achève avec une régression de 10 tués (**73 tués, soit -12%**) par comparaison à celui des de l'année précédente (83 tués). Cette diminution ne permet pas toutefois d'atteindre le niveau des années 2014 et 2013 (61 tués).

Au vu des 10 dernières années (2006-2016), la mortalité routière en 2016 se place sous la moyenne médiane (86,7) des tués (2006 : 97 tués et première année sous la barre symbolique des 100 tués enregistrés en Loire -Atlantique).

Le cumul des tués sur le cycle 2006-2016 s'élève à 867 personnes.

2. La baisse sensible des tués des catégories vulnérables, notamment celles des motos et cyclos est contrebalancée par l'augmentation de celles de cyclistes et des piétons.

3. L'alcool reste la principale cause des accidents mortels (29%), suivie par la vitesse et les « priorités » dans les mêmes proportions (25%). D'autres causes multiples sont en augmentation (21%), notamment les distracteurs (téléphones portables, fatigue...).

	Moyenne annuelle 2010/2014	2015	2016	Variations 2016/2015					
				sur la Loire-Atlantique		sur la Région Pays de Loire		sur la France entière	
Accidents corporels	817	747	692	↓	-7,36%	↑	+4,4%	↑	+1,1%
Tués	71	83	73	↓	-12,05 %	↑	+11,9%	↑	+0,2%
Blessés	1 046	900	871	↓	-3,22%	↑	+1,1%	↑	+2,0%

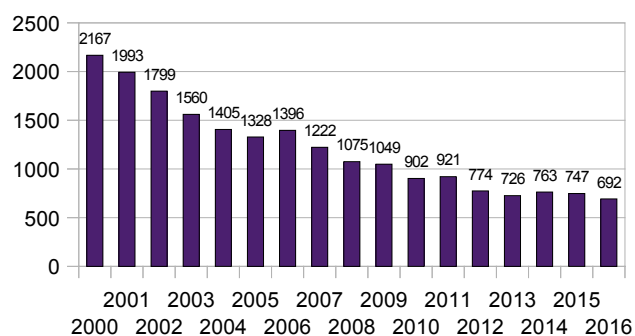
Le département de la Loire-Atlantique enregistre une baisse de 7,3% du nombre d'accidents corporels et de blessés pour l'année 2016 par rapport à 2015. Le nombre de tués, majoritairement originaires de la Loire-Atlantique (62 ressortissants sur 73), représente encore 85% des victimes (contre 92% en 2015).

Les chiffres régionaux et nationaux suivent une courbe inverse et ascendante, les chiffres de la Région Pays de la Loire reflètent une dégradation supérieure à ceux de la tendance nationale.

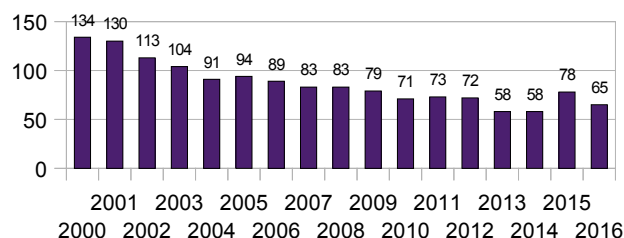
Bilan détaillé de l'année 2016 en Loire-Atlantique

2-1 L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000

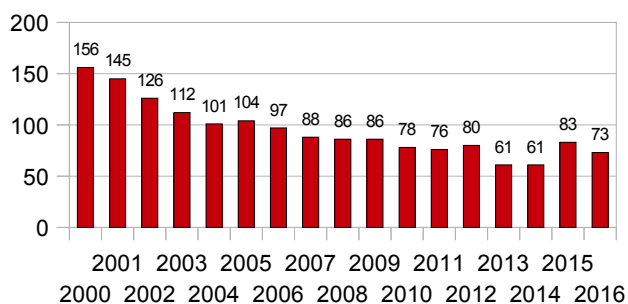
Évolution du nombre d'accidents corporels entre 2000 et 2016



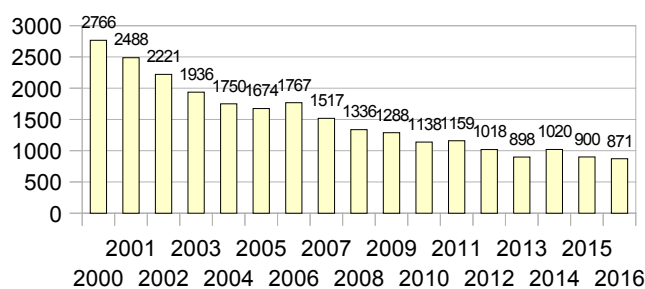
Évolution du nombre d'accidents mortels entre 2000 et 2016



Évolution du nombre de tués entre 2000 et 2016



Évolution du nombre de blessés entre 2000 et 2016



On différencie le nombre d'accidents mortels du nombre de tués, un accident mortel pouvant engendrer plusieurs tués. En 17 ans, entre 2000 et 2016 :

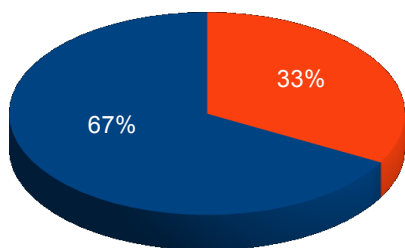
- ▶ Le nombre d'accidents corporels est passé de 2 167 à 692, soit **une baisse de 68%**.
- ▶ Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à 65, soit **une baisse de 52%**.
- ▶ Le nombre de tués est passé de 156 à 73, soit **une baisse de 53%**. Le seuil des moins de 100 tués a été franchi en 2006.
- ▶ Le nombre de blessés est passé de 2 766 à 871, soit **une baisse de 69%**. 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.

2-2 Les accidents

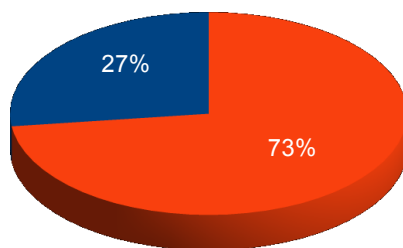
2-2-1 Les accidents selon le lieu

EN ET HORS AGGLOMÉRATION

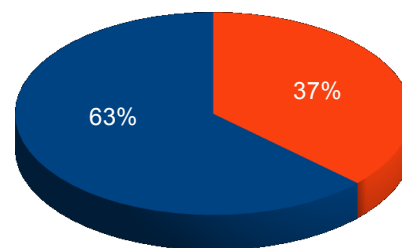
Accidents corporels



Tués



Blessés



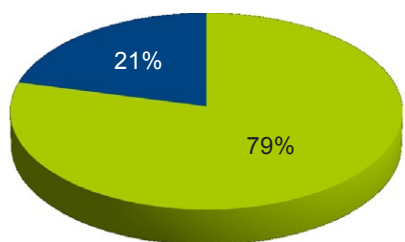
■ En agglomération ■ Hors agglomération

La répartition globale de l'accidentalité corporelle démontre que 67% des accidents ont lieu en agglomération ainsi que 63% des blessés.

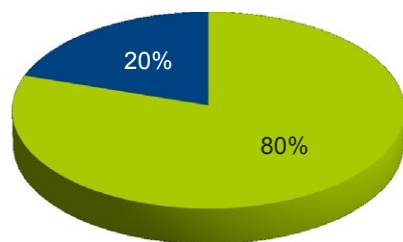
Une baisse régulière du pourcentage de tués en agglomération (25% en 2013, 21% en 2014 et 20% en 2015) était constatée, mais en 2016 ce pourcentage remonte à 27%.

EN ET HORS INTERSECTION EN AGGLOMÉRATION

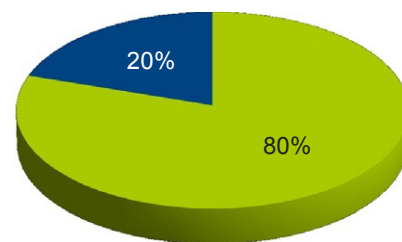
Accidents corporels



Tués



Blessés

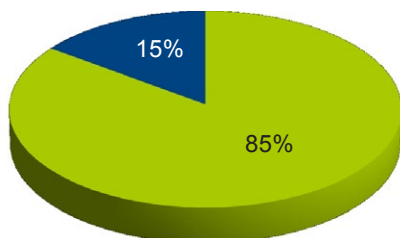


■ En intersection ■ Hors intersection

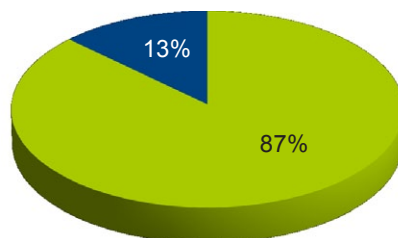
En agglomération, les pourcentages d'accidents corporels et de blessés en intersection baissent par rapport à ceux enregistrés en 2015 (respectivement 34% et 37%). En revanche le pourcentage de tués augmente (7% en 2014 et 12% en 2015).

EN ET HORS INTERSECTION HORS AGGLOMÉRATION

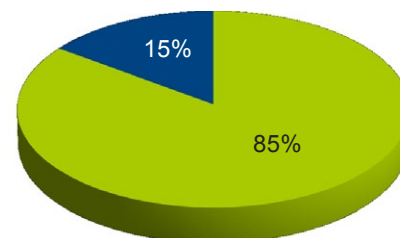
Accidents corporels



Tués



Blessés



■ En intersection ■ Hors intersection

Hors agglomération, les pourcentages d'accidents corporels, de tués et de blessés en intersection baissent par rapport à ceux enregistrés en 2015 (respectivement de 19%, 20% et 18%).



PAR CATÉGORIE DE ROUTES

	Autoroutes		RN		RD		Voies communales		Autres ⁽¹⁾	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Nombre d'accidents corporels	5	16	28	52	243	189	459	416	12	19
Nombre d'accidents mortels	0	1	4	9	62	34	12	21	0	0

⁽¹⁾ Parking

La baisse du nombre d'accidents corporels en 2016 concerne les réseaux départemental et communal.

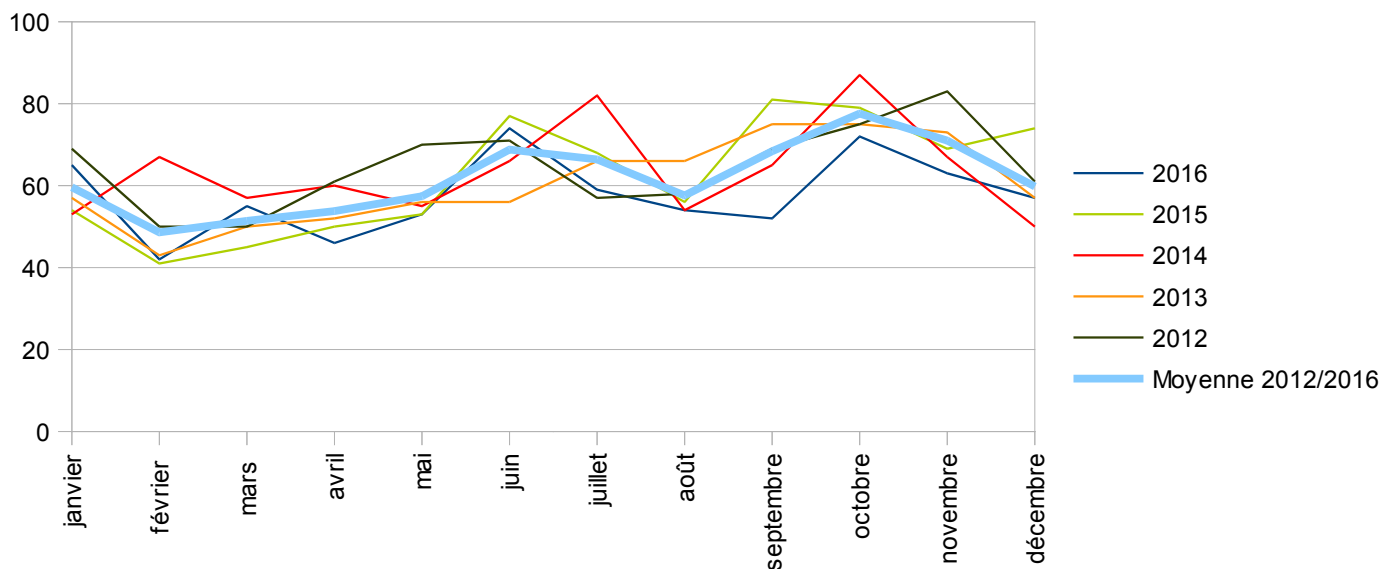
A contrario, le nombre d'accidents mortels a fortement progressé sur les réseaux national et communal alors qu'une baisse importante est constatée sur le réseau départemental.



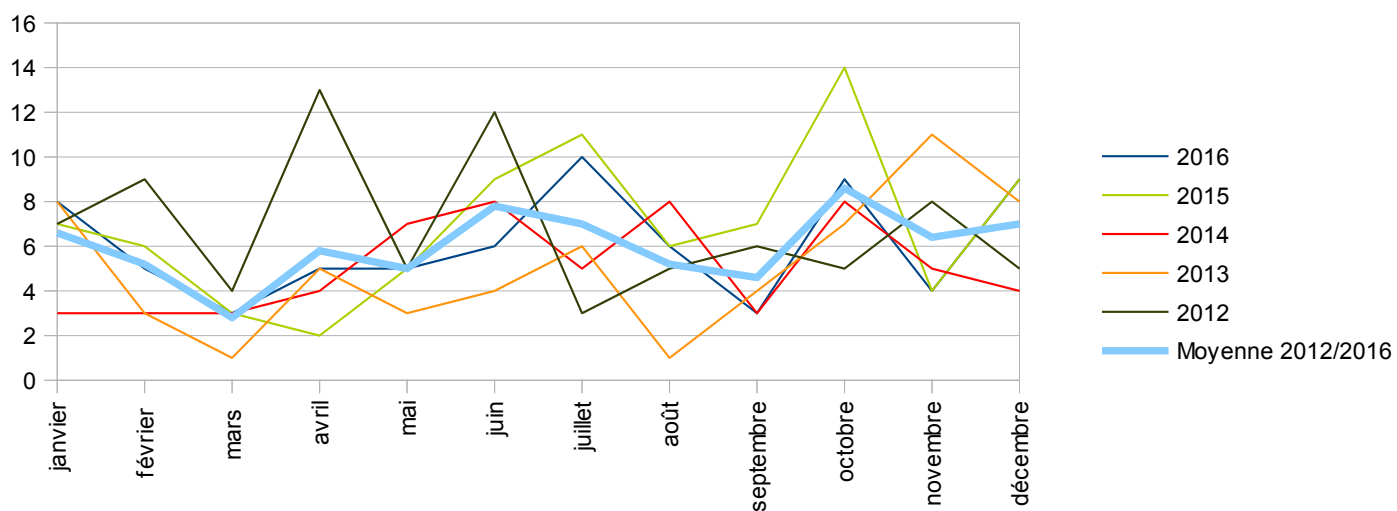
2-2-2 Les accidents dans le temps

SELON LE MOIS

Accidents corporels selon le mois



Tués selon le mois

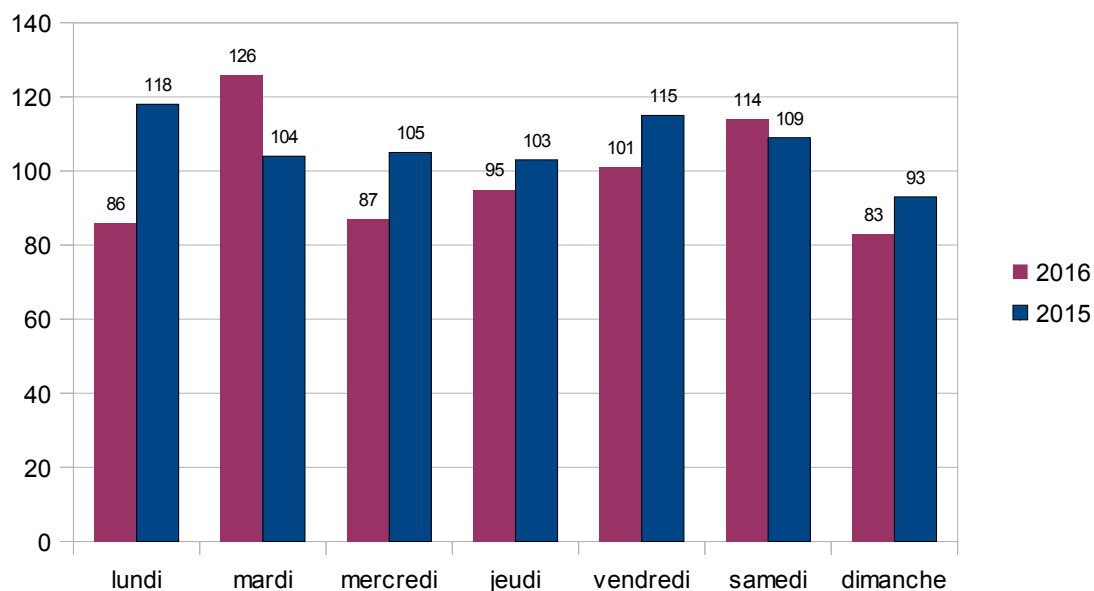


La répartition de la moyenne mensuelle des tués, très irrégulière, ne permet pas de tirer des conclusions particulières sur le département.

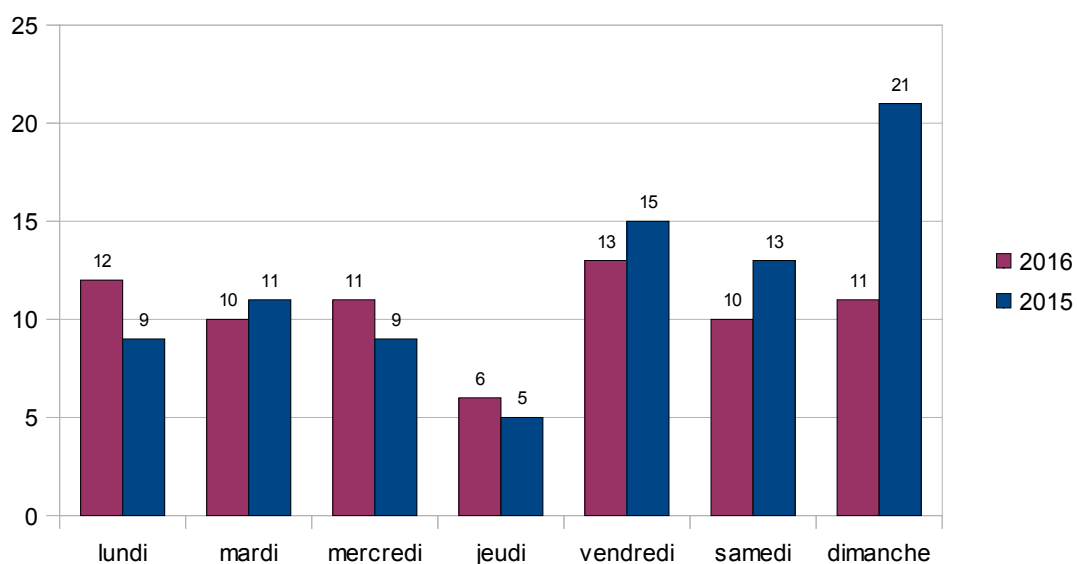
La tendance des tués enregistrée en 2015 pour les mois de juillet et octobre se reflète à nouveau en 2016 dans la moyenne mensuelle.

SELON LE JOUR DE LA SEMAINE

Accidents corporels selon le jour de la semaine



Tués selon le jour de la semaine

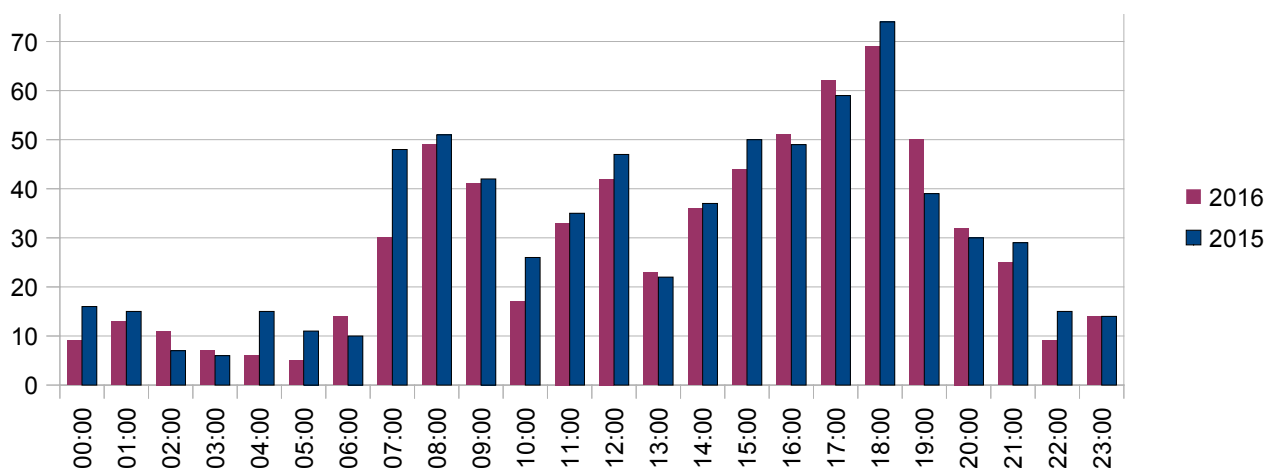


Sur l'année 2016, 47% des tués se concentrent sur les 3 derniers jours de la semaine, (contre 60 % en 2015) soit -13%.

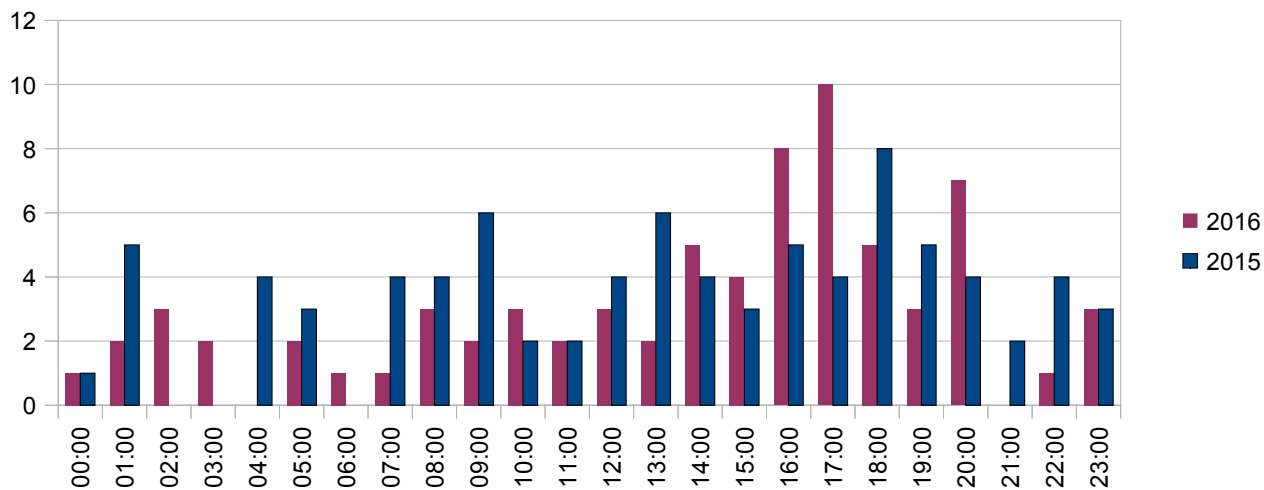


SELON L'HEURE

Accidents corporels selon l'heure



Tués selon l'heure



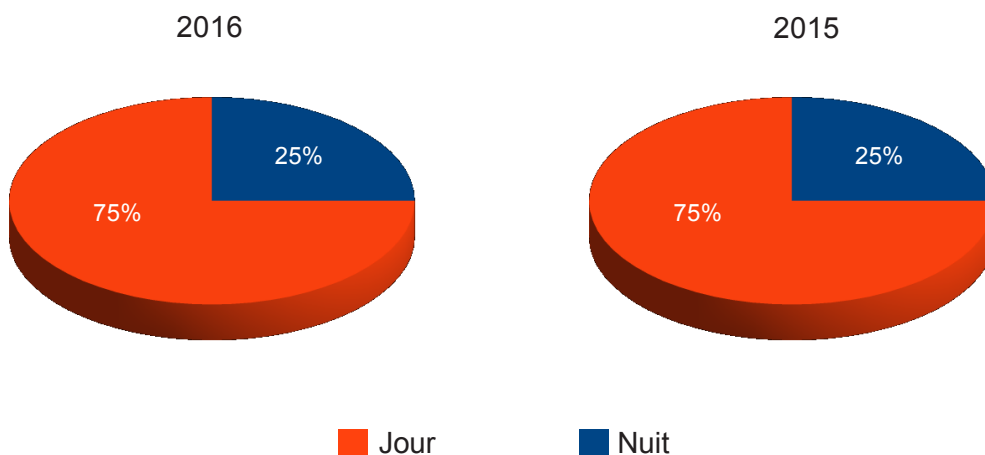
La répartition horaire des accidents corporels, assez semblable à celle des années précédentes, est plus significative sur la tranche horaire 16h-19h correspondant en grande partie aux trajets travail-domicile.

Celle des tués, assez hétérogène d'une année sur l'autre, se trouve également marquée par la tranche de 16h-20h.

RÉPARTITION JOUR-NUIT

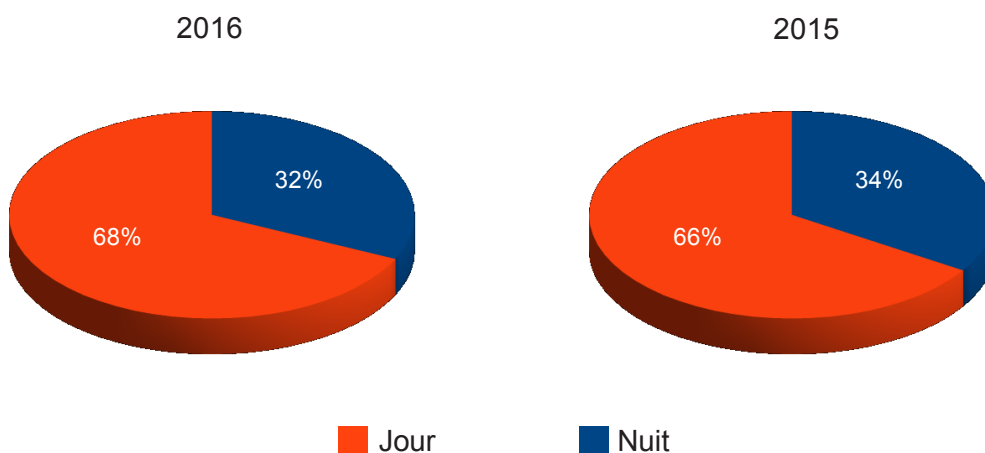
Les horaires du jour-nuit sont : 8h-20h / 20h-8h

Accidents corporels par répartition jour-nuit



Le nombre d'accidents corporels de nuit reste stable en 2016.

Tués par répartition jour-nuit



Le nombre de tués la nuit, en constante augmentation depuis 2011 avait fortement chuté en 2014 (35%) et s'est stabilisé depuis :

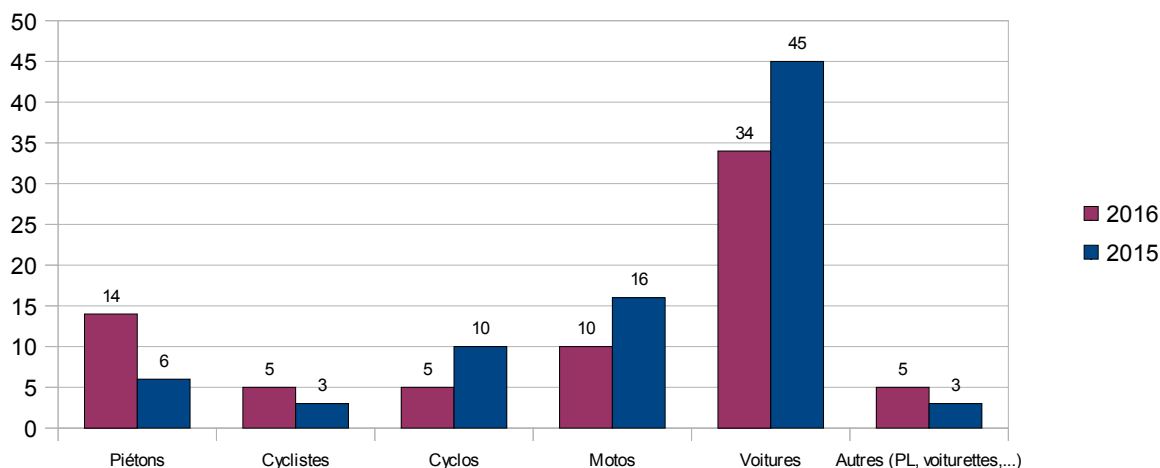
- ▶ 2011 : 42%
- ▶ 2012 : 53%
- ▶ 2013 : 59%
- ▶ 2014 : 35%
- ▶ 2015 : 34%
- ▶ 2016 : 32%

2-3 Les victimes

2-3-1 Répartition par catégorie de véhicules

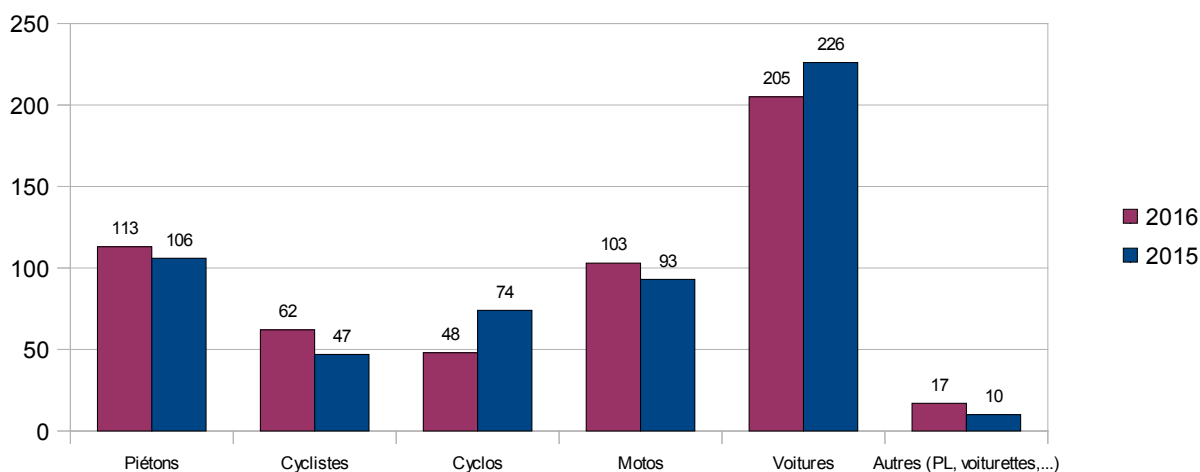
RÉPARTITION GLOBALE

Tués par catégorie de véhicules



La catégorie des usagers de cyclos est celle qui a le plus baissé en proportion (baisse de 50%), suivie des catégories motos et voitures (respectivement 37% et 24%) aux dépens des piétons, cyclistes et autres.

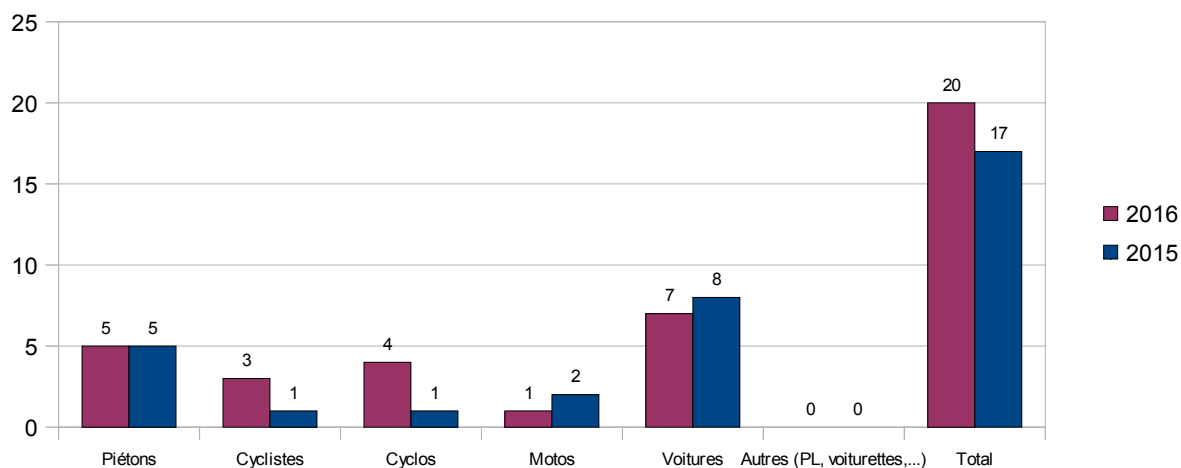
Victimes graves par catégorie de véhicules



Les victimes graves de la catégorie de véhicules « autres » sont en augmentation (70%) en 2016 suivies par celle des cyclos (hausse de 32%) et des motos (10%). On observe par ailleurs un repli de 10% du nombre de victimes graves en voitures.

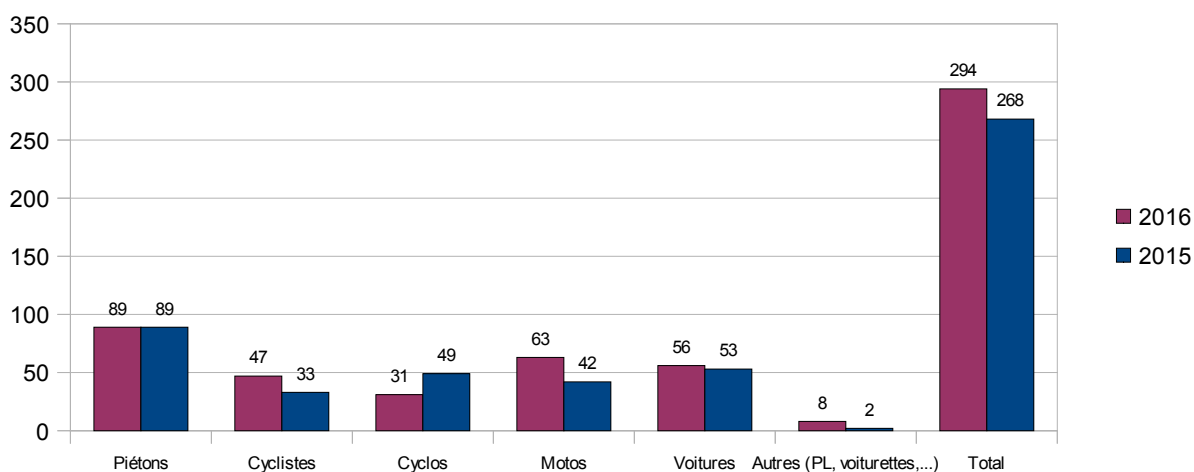
RÉPARTITION EN AGGLOMÉRATION

Tués en agglomération



En 2016, une augmentation de 15% du pourcentage de tués en agglomération a été observée : toutefois, elle se répartie différemment, aux dépens des cyclos et des cyclistes.

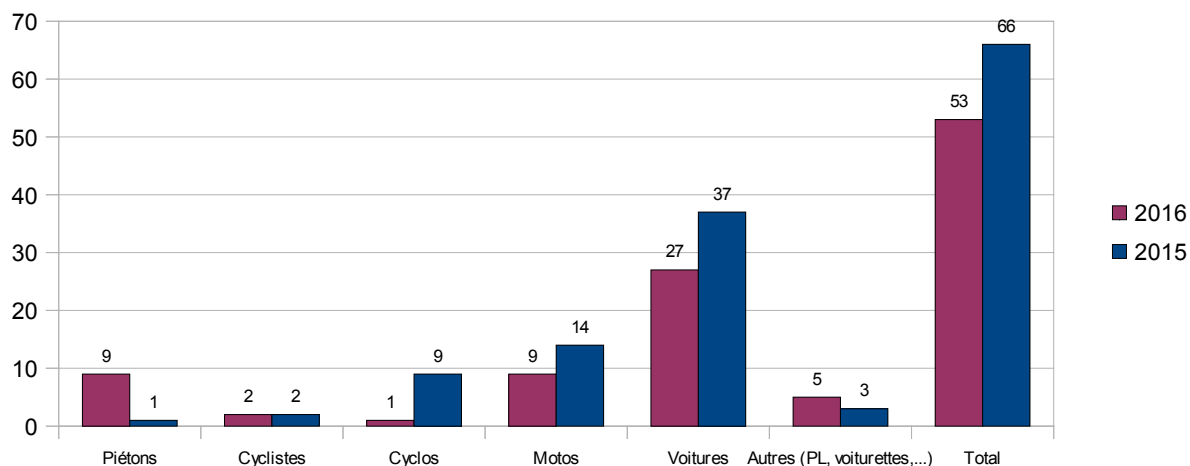
Victimes graves en agglomération



Une hausse de 10% du nombre de victimes graves en agglomération est observée entre 2015 et 2016. Près d'un tiers de ces victimes sont des piétons.

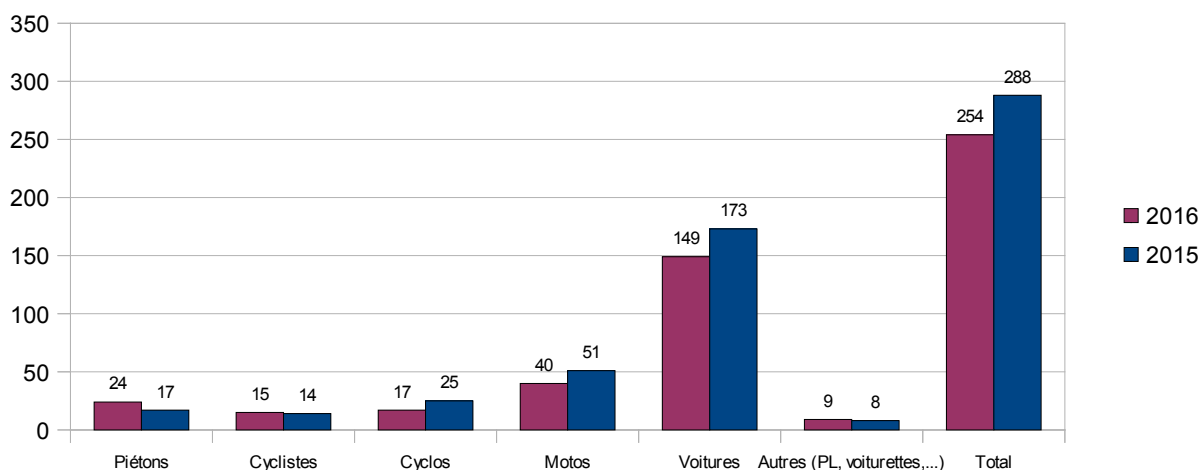
RÉPARTITION HORS AGGLOMÉRATION

Tués hors agglomération



Après 2 années de stabilité, le nombre de tués hors agglomération se réduit de 20% en 2016. Cette évolution concerne l'ensemble des catégories, à l'exclusion des piétons (1 victime en 2015 et 9 en 2016).

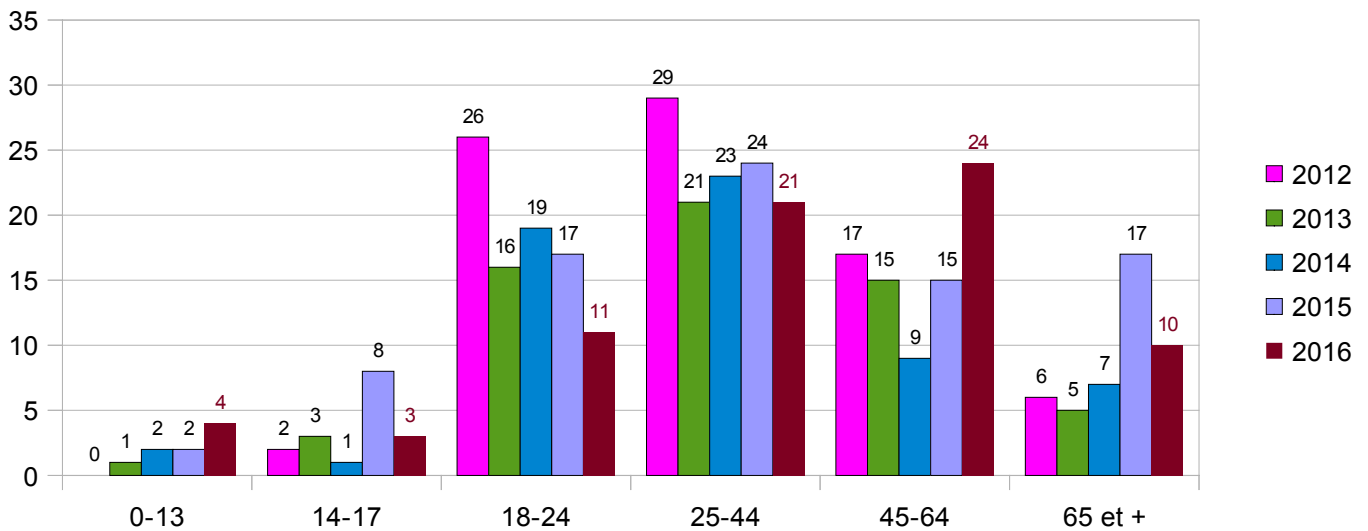
Victimes graves hors agglomération



Le chiffre global des victimes graves hors agglomération régresse de 11%, à l'exclusion des piétons, suivant ainsi la tendance observée pour les tués hors agglomération.

2-3-2 Répartition par classe d'âge

Tués par classe d'âge

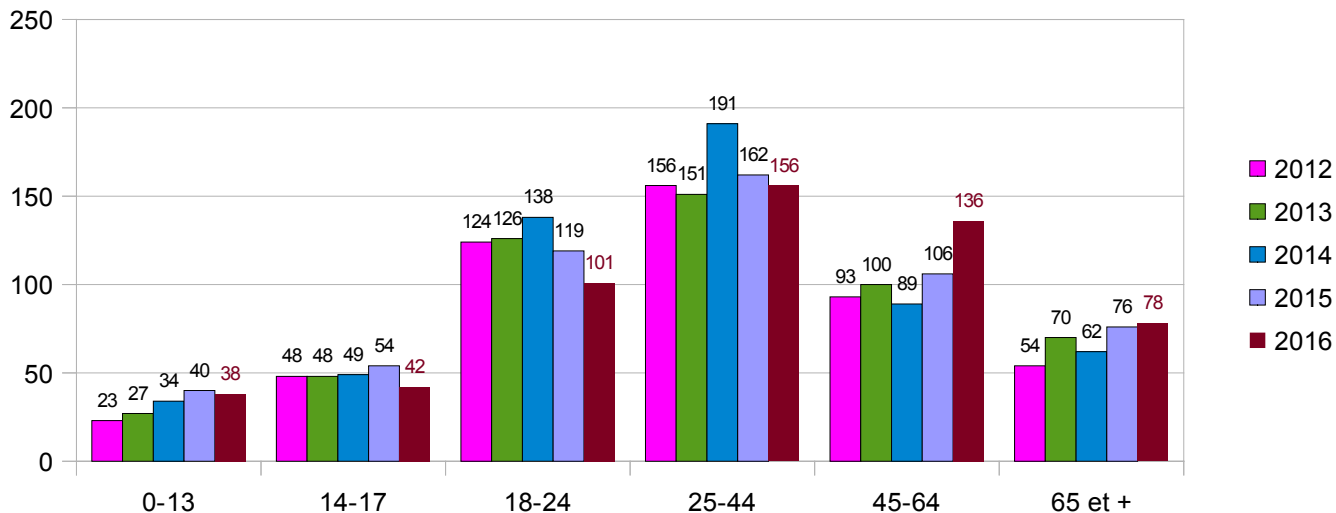


En 2016, on observe quelques évolutions pour la répartition par classe d'âge :

- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 18-24 ans, classe particulièrement sensible, est en baisse et ne représente proportionnellement que 15% des tués cette année.
Le nombre des tués de la classe d'âge 25-44 ans, bien qu'en légère baisse en nombre reste dans la même proportion (29% du nombre des tués).
- ▶ La classe d'âge 45-64 ans est la plus affectée par la mortalité routière cette année. Elle passe de 15 à 24 victimes entre 2015 et 2016, soit 33% du nombre de tués.
- ▶ Le cumul de ces dernières 2 tranches d'âge représente 62% des victimes en 2016 (contre 47% en 2015).
- ▶ La classe d'âge des + de 65 ans voit son chiffre régresser par rapport à l'année 2015.



Victimes graves par classe d'âge



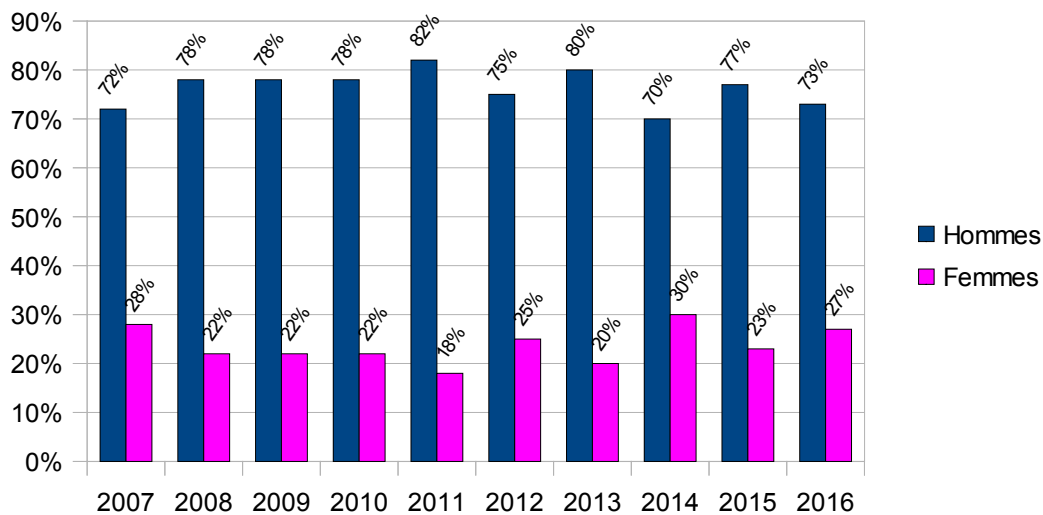
Les évolutions constatées par rapport à 2015 sont relativement semblables à l'exception de la tranche des 45-64 ans plus marquée dans son augmentation.

Pourcentage de population en Loire-Atlantique (INSEE 2011)

Classe d'âge	0-13	14-17	18-24	25-44	45-64	65 et +
Population	18,19%	4,95%	9,03%	26,44%	25,64%	15,75%

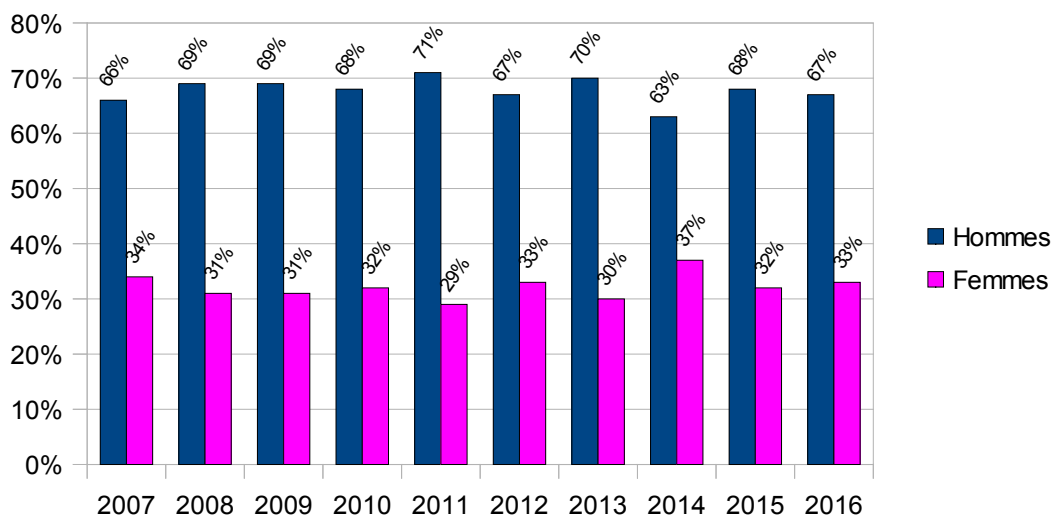
2-3-3 Répartition par sexe

Tués par sexe



Après une baisse en 2015, la part des femmes tuées est en augmentation (27%), sans toutefois atteindre les niveaux de 2007 et 2014.

Victimes graves par sexe



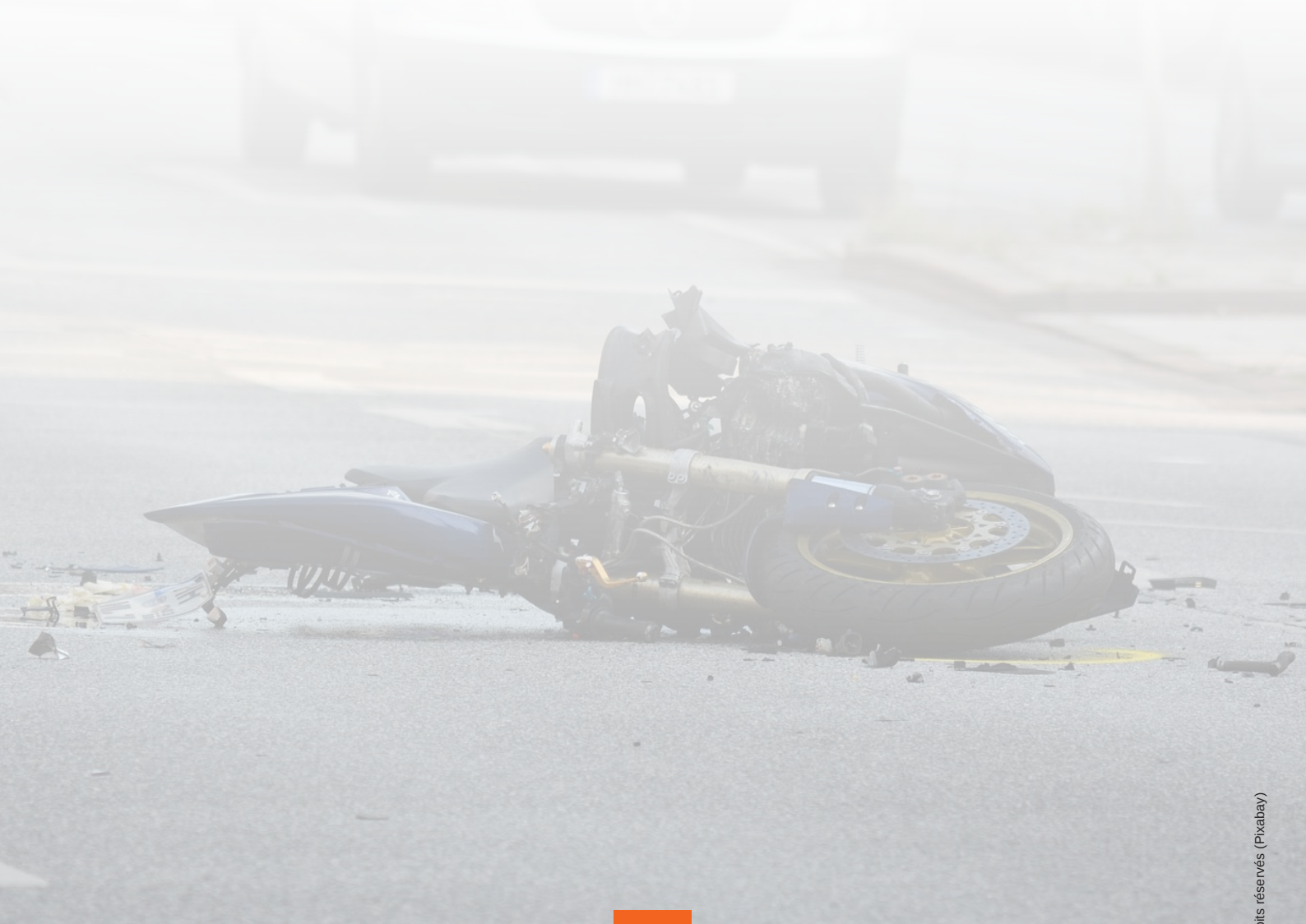
La part des victimes graves « femmes », relativement stable, représente environ un tiers des victimes sur la période 2007/2016.

2-3-4 Utilisation des équipements de sécurité

Sur 59 tués « usagers de véhicules », sont dénombrés :

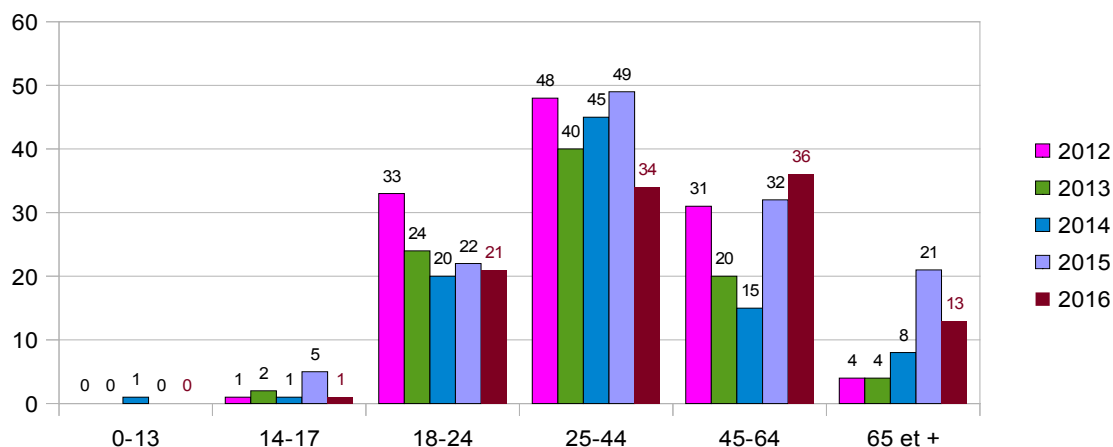
- ▶ 5 cyclistes dont 2 porteurs d'équipements de sécurité
- ▶ 5 cyclomotoristes dont 3 porteurs du casque
- ▶ 10 motocyclistes tous porteurs du casque
- ▶ 5 autres (1 usager voiturette porteur de la ceinture de sécurité, 2 usagers quad porteurs du casque, 1 usager PL et 1 usager Transport en Commun, non porteurs de ceinture)
- ▶ 34 usagers de voitures dont 29 porteurs de la ceinture de sécurité, 4 non porteurs et 1 indéterminé.

En conclusion, les défauts d'utilisation d'équipements de sécurité concernent 11 usagers (18%) et restent non déterminés pour 1 d'entre eux (1,7%).



2-4 Les conducteurs

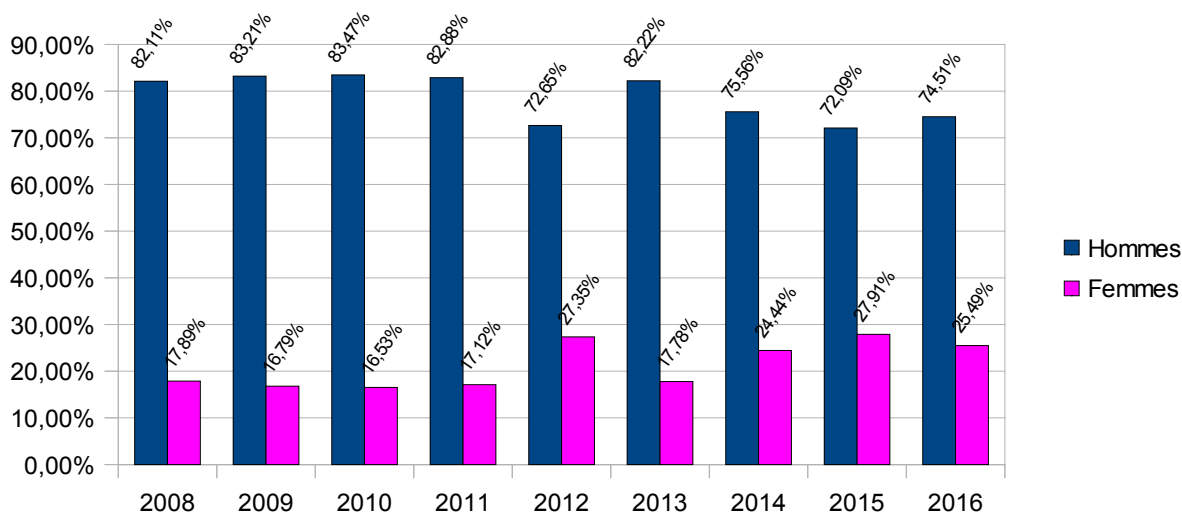
2-4-1 Répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels



Le nombre des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est en augmentation pour la classe d'âge 45-64 ans (49% en 2016 contre 38% en 2015).



2-4-2 Répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels

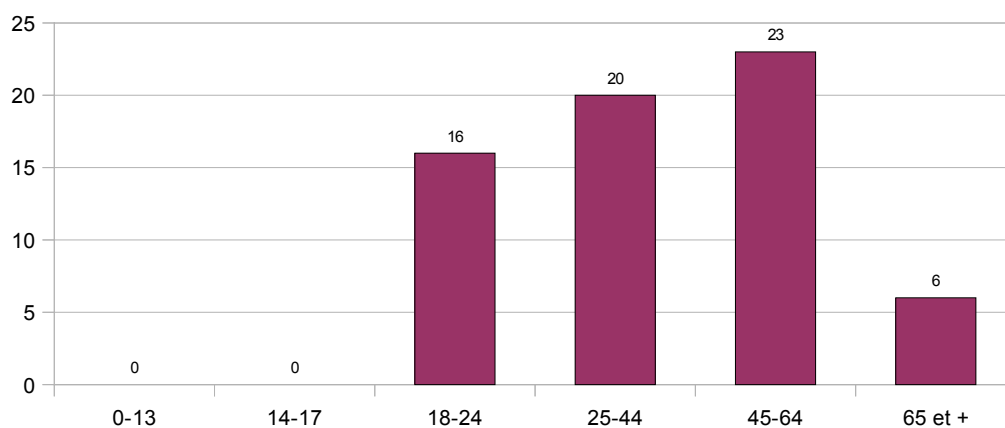


Le pourcentage de femmes impliquées dans les accidents mortels a légèrement baissé en 2016.



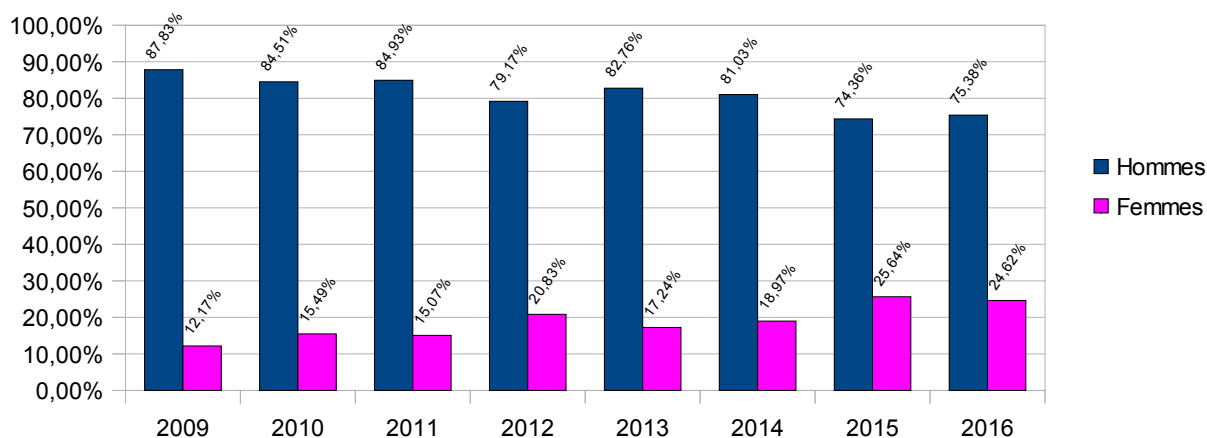
2-4-3 Les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels

Répartition par âge des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



En 2016, 23 conducteurs de la tranche « 45-64 ans » sont les auteurs présumés responsables de près de 35% des 65 accidents mortels. La classe d'âge qui observe la plus forte baisse par rapport à 2015 est celle des 65 ans et + (9 accidents en moins).

Répartition par sexe des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



Le pourcentage des conductrices présumées responsables dans les accidents mortels représente un quart des accidents mortels alors que cette valeur était inférieure à 21% jusqu'en 2014.

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		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Vélos	4	3	6	1	0	3
Cyclos	3	9	5	3	5	4
Motos	8	15	11	5	9	8
VL	67	91	66	47	60	45
Autres	8	11	14	2	4	5
TOTAL	90	129	102	58	78	65

2016 voit une baisse du nombre de conducteurs impliqués dans les accidents mortels.

Sur les 102 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 65 conducteurs (63,7%) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 65 accidents mortels, 45 conducteurs de VL (69%) sont présumés responsables.

Sur les 65 présumés responsables dans les accidents mortels :

- ▶ 15 personnes (23%) ont un permis récent datant de moins de trois ans, 8 personnes (12%) ont un défaut de permis (annulé ou suspendu) et 6 personnes (9%) n'ont pas de permis (1 voiturette, 2 cyclistes et 3 cyclos) ; 29 personnes (44% des présumés responsables) sont détenteurs de permis récents où sont en situation non réglementaire concernant leur titre de conduite.
- ▶ 6 conducteurs (9,2%) effectuaient un trajet domicile-travail et 4 conducteurs (6%) un(e) déplacement et/ou utilisation professionnel(le).

Parmi les 11 motocyclistes impliqués dans les accidents mortels, 2 (19%) sont titulaires de permis motos depuis moins de deux ans, 8 ont entre trois et vingt-huit ans de permis et 1 circulait malgré une suspension de permis.

On dénombre 8 motards responsables. Seule 1 moto est d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³.



2-4-4 Répartition des accidents mortels par causes

	Nombre total d'accidents mortels	Alcool		Priorité, contresens, dépassement	Vitesse	Autres dont inattention
		1 ^{ère} cause	2 ^e cause			
2012	72	18	2	24	18	12
2013	58	7	11	16	20	15
2014	58	10	9	17	23	8
2015	78	14	5	27	24	13
2016	65	19	3	16	16	14

Par ordre d'importance décroissante, les 3 causes principales d'accidents mortels restent en 2016 :

- ▶ l'alcool (19 cas soit 29% des accidents), qui peut également intervenir en tant que cause aggravante (2^e cause) à celle qui a engendré l'accident ;
- ▶ la priorité (16 cas soit 25%), qui inclut le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales (déport à gauche, dépassement, ...) ;
- ▶ la vitesse (16 cas soit 25%), qui prend en compte essentiellement les pertes de contrôles.

Le facteur alcool, en progression en tant que 1^{ère} et 2^e cause d'accident retrouve sa place de primo-facteur dans 29% des accidents mortels. Pour rappel : 25% en 2015, 33% en 2014, 31% en 2013, 27,8% en 2012 et 35,6% en 2011.

Le facteur priorité est en diminution en 2016 (25%) ; il oscillait entre 25% en 2011, 33,3% en 2012 et 29,3% en 2013 et 2014. Il représente 40% de la part des accidents mortels chez les motards (6 des 15 accidents).

Le facteur vitesse est en diminution (25%) par rapport à 2015 (37%) et semble confirmer la régression amorcée les années précédentes.

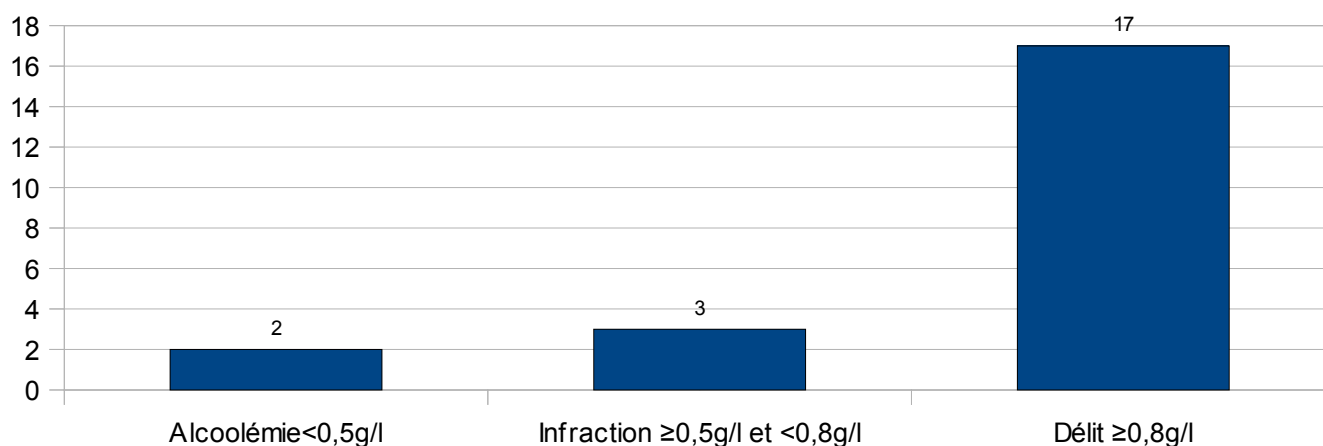
La part d'accidents mortels, qui ne relève pas des 3 causes précédemment citées, **est en augmentation** (21% en 2016 pour 16% en 2015) Cette part correspond à d'autres causes multiples, **notamment les distracteurs** (téléphones portables – réglages GPS, fatigue, ...).

2-5 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	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Corporels	747	692	86	98	11,51 %	14,17 %
Dont mortels	78	65	24	18	30,8 %	27,69 %

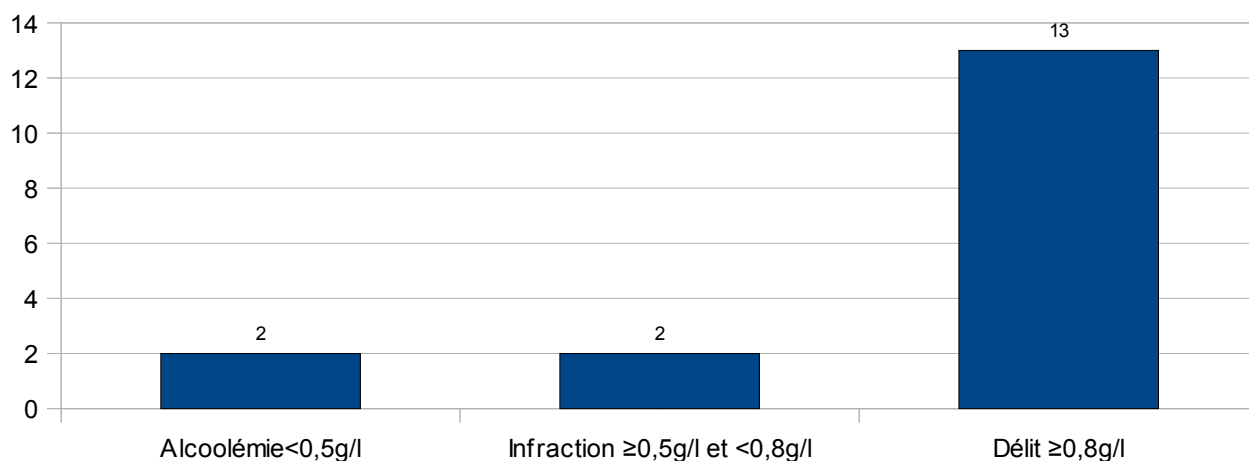
Pour la totalité des accidents, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l a augmenté.

Nombre d'accidents mortels avec alcool



Le nombre d'accidents mortels avec alcool a légèrement baissé en 2016 (22 accidents, soit 3,2%, contre 29 accidents en 2015, soit 3,8%).

Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels avec alcool



Sur les 22 accidents mortels avec alcool (20 en infraction ou délit), 17 accidents (77%) impliquent un conducteur alcoolisé et présumé responsable de l'accident (15 en infraction ou délit soit 68%).

Sur les 22 accidents mortels avec alcool, on dénombre 22 hommes.



3 - Les contrôles

[source : DDSP 44 - Gendarmerie - Police routière - Infocentre Contrôle Automatisé Rapports et Exploitation]

3-1 Contrôles d'alcoolémie

En 2016, les forces de l'ordre ont effectué près de 180 000 dépistages d'alcoolémie.

6 600 se sont révélés positifs soit 3,7% (3,8% en 2015, 3,5% en 2014 et 4% en 2013), soit 18 dépistages positifs par jour (20 en 2015).

3-2 Contrôles de stupéfiants

En 2016, sur 1 461 dépistages de stupéfiants, 863 ont été déclarés positifs, soit 59,1%.

En 2015, sur 1 027 dépistages de stupéfiants, 588 ont été déclarés positifs, soit 57,3%.

En 2014, sur 805 dépistages de stupéfiants, 601 ont été déclarés positifs, soit 74,7%.

En 2013, sur 945 dépistages de stupéfiants, 316 ont été déclarés positifs, soit 33,4%.

3-3 Contrôles de vitesse

3-3-1 Infractions aux radars sanction automatique de contrôle de vitesse [équipements de terrain]

En 2016, la Loire-Atlantique dispose de 41 équipements de terrain (ET), en service dont :

- ▶ 34 ETF (Fixes classiques) dont 10 équipés de la fonction double-sens (+ 3 en 2016) ; en fin d'année 2016, 4 ETF ont été remplacés par des ETD (Fixes Discriminants),
- ▶ 5 ETD (Fixes Discriminants), + 4 installés en fin d'année 2016(cf ci-dessus),
- ▶ 2 ETVM (Vitesse Moyenne).

En 2016, le nombre de messages d'infractions (MIF) enregistrés par ces équipements a quasiment doublé (404 121 MIF en 2016 pour 208 859 MIF en 2015).

Cette très forte augmentation des MIF est essentiellement due :

- ▶ aux effets, sur 12 mois, de la mise en service en septembre 2015 de la fonction « Double sens » sur 7 ETF situés sur routes départementales ; 3 ETF ont été équipés de cette fonction en 2016, dont 1 sur route nationale bidirectionnelle (RN171 à Fay-de-Bretagne) ;
- ▶ à la mise en service, au cours du 1^{er} trimestre 2016, de 2 nouveaux ETF sur le périphérique nantais, de part et d'autre du Pont de Cheviré ; ces 2 équipements, en 2016, totalisent plus de 125 000 MIF en 10 mois !
- ▶ au déplacement de l'ETF175 sur le périphérique extérieur de Nantes, de la Porte de Chézine au secteur de la Beaujoire (périphérique Est), remis en service le 1^{er} février 2016. En 2016, il a enregistré plus de 61 000 MIF pour seulement 8 102 en 2015 à son ancien emplacement.

3-3-2 Infractions pour excès de vitesse, hors contrôles sanction automatique (CSA) par équipements de terrain fixes

En 2016, 55 523 procès-verbaux pour excès de vitesse (hors CSA fixes) ont été établis, soit une moyenne de 152 par jour (+ 13,3% par rapport à 2015), forte augmentation due essentiellement au développement du nombre de contrôles par radars embarqués.

Contrôle de vitesse hors CSA fixe	2013	2014	2015	2016
Radars embarqués ⁽²⁾	11 276	13 582	10 747	28 071
Radars mobiles ⁽²⁾	737	9 314	12 960	11 354
Autres contrôles de vitesse ⁽³⁾	21 612	16 667	17 916	16 098
TOTAL	33 625	39 563	41 623	55 523

⁽²⁾ source : application Infocentre/ICARE de l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions

⁽³⁾ source : forces de l'ordre

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

- ▶ radars « tronçon » 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 VLA⁽⁴⁾ sur certains types de routes (installés en 2013),
- ▶ fin décembre 2015, a été mis en place dans le cadre d'un chantier routier à Saint-Herblain où la VLA est de 30 km/h, un équipement autonome facilement déplaçable dit radar Chantier (ETC). En 2016, cet équipement n'a été mis en service qu'au cours du 1^{er} trimestre, sur le même site de Saint-Herblain,
- ▶ En 2016, les propositions de programme de déploiement de radars automatiques ont été 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. Dans ce cadre, la RD 751 (Pornic à Chaumes-en-Retz) a été retenue au titre de la prochaine vague de mise en œuvre du programme pluriannuel de sécurisation des axes accidentogènes par panneaux leurres.

⁽⁴⁾ (vitesse limite autorisée)

Évolution du parc de radars

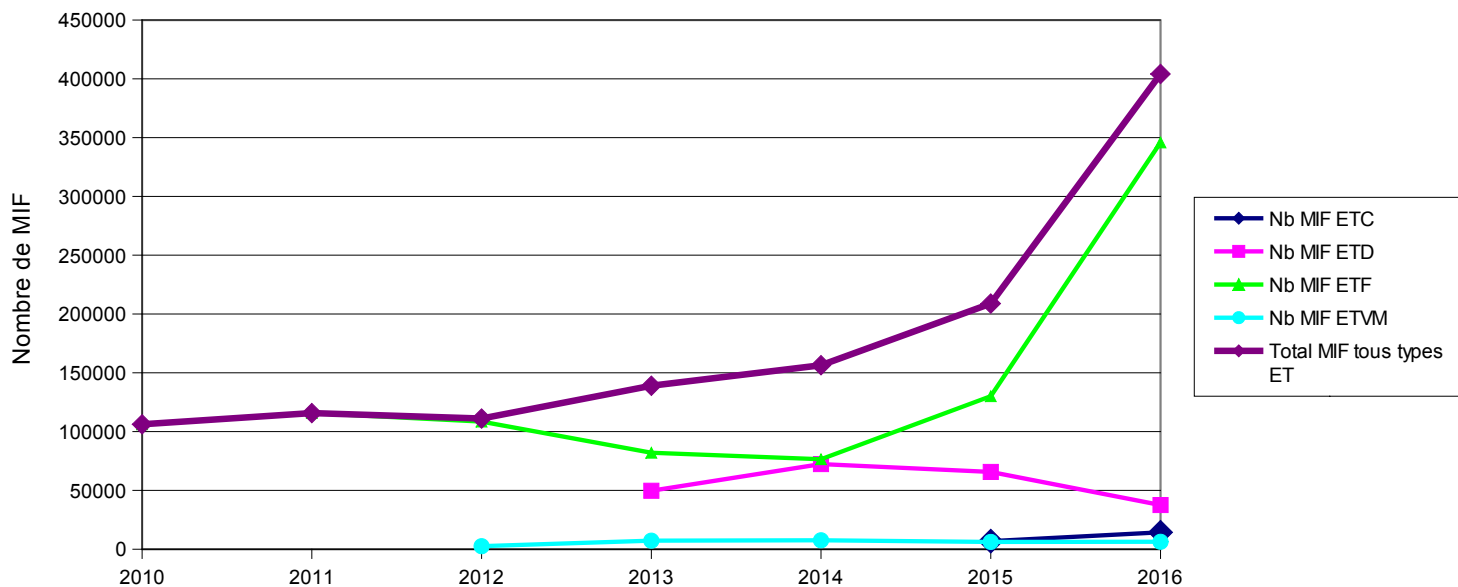
Nombre total d'équipements de terrain (ET) de type CSA Vitesse en service en Loire-Atlantique					
	Nombre ETD	Nombre ETF	Nombre ETVM	Nombre ETC	Nombre total ET
2010		30			30
2011		30			30
2012		30 puis 34	0 à 2		30 à 36
2013	0 à 3	34 puis 33	2		33 à 38
2014	3 à 5	33	2		38 à 40
2015	5	33 puis 32	2	0 à 1	38 à 40
2016	5 à 9	32 puis 34	2	0 à 1	38 à 42

La politique de contrôle par sanctions automatiques (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.

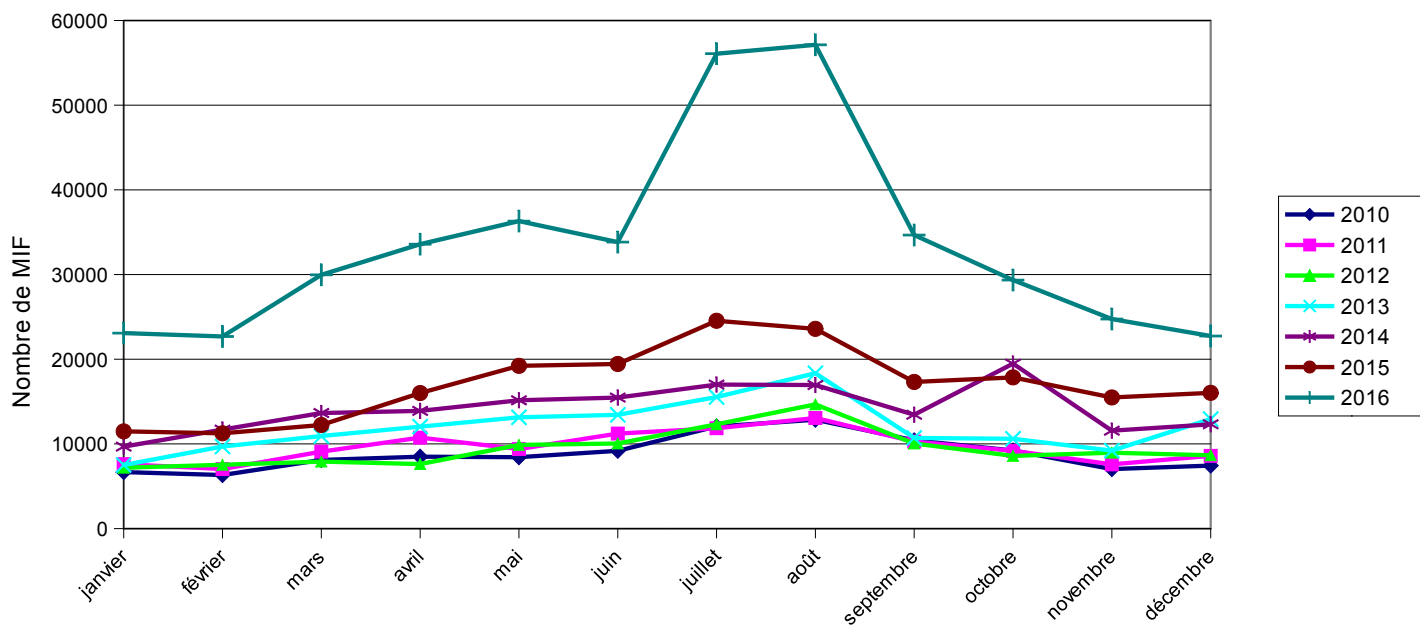
Évolution du nombre de messages d'infractions

Nombre total de messages d'infractions (MIF) aux CSA Vitesse					
	Nombre MIF ETD	Nombre MIF ETF	Nombre MIF ETVM	Nombre 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	49 703	82 021	7 257		138 981
2014	72 356	76 494	7 572		156 422
2015	65 703	130 091	6 197	6 868	208 859
2016	37 359	345 903	6 308	14 371	404 121

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



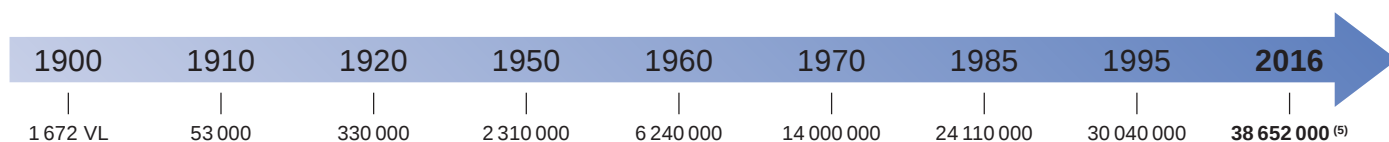
Évolution mensuelle du nombre de messages d'infraction (MIF) aux CSA



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

4 - Annexe

Évolution du parc automobile en France : un parc toujours en hausse



⁽⁵⁾ (32 000 000 VL, dont 19 900 000 de véhicules diesel)

Autres données de l'INSEE

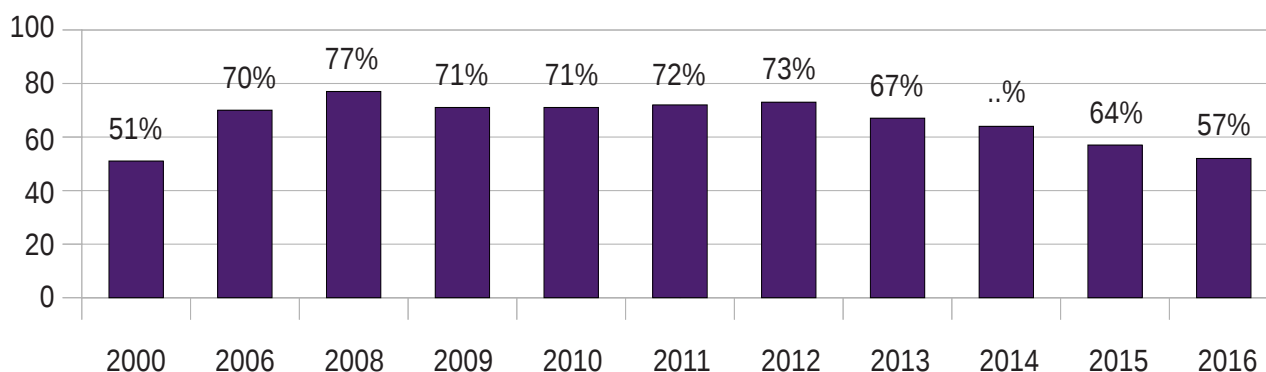
80,6% : part de ménages disposant d'une voiture en France en 2011, contre 76,8% en 1990

33,8% : part de ménages possédant deux voitures en 2015, valeur qui a doublé depuis 1980

8,8 ans : âge moyen d'un véhicule en 2016, 8 ans en 2008 et 6 ans en 1990

52,12% : part de véhicules diesel dans les immatriculations en France en 2016, contre 77,3% en 2008, 64% en 2014 et 57% en 2015. 62,4% du parc automobile français de voitures particulières fait l'objet d'une motorisation diesel au 1^{er} janvier 2015.

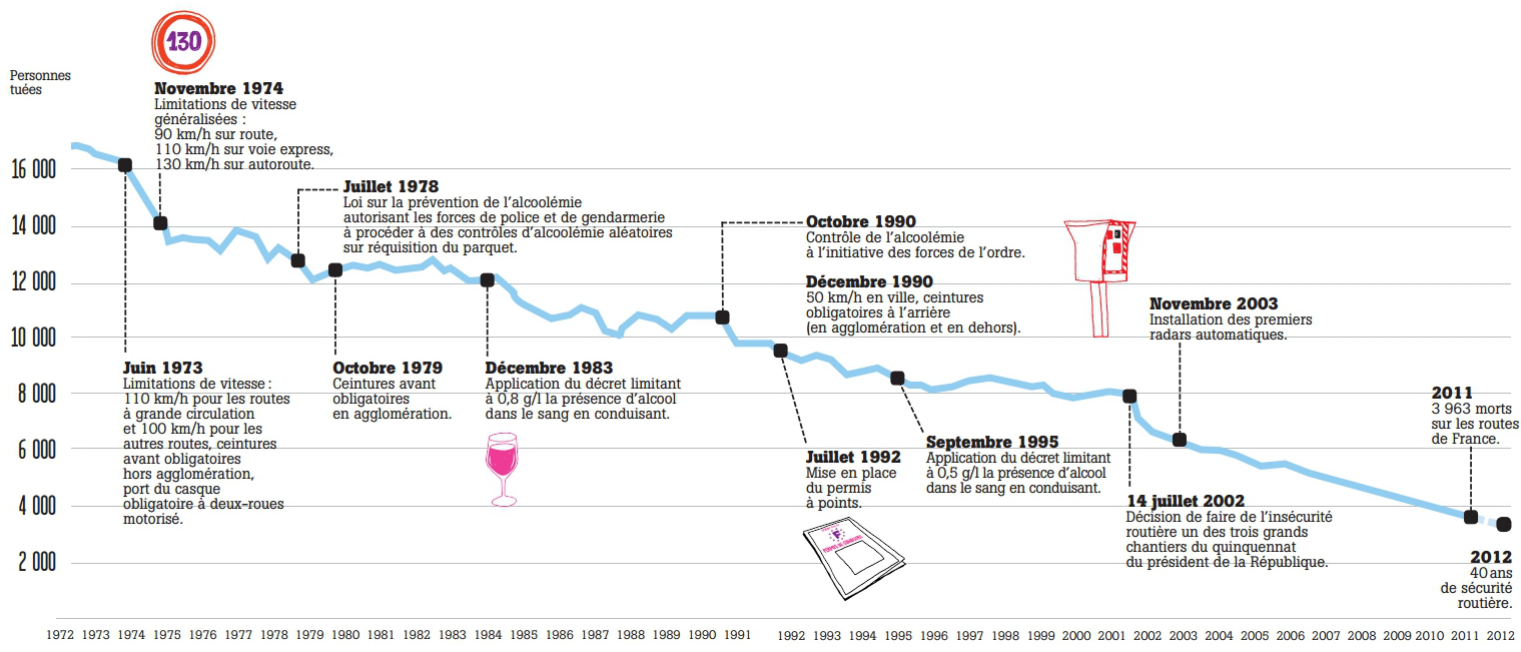
Évolution en pourcentage de la part du diesel dans les immatriculations de véhicules neufs en France



Les immatriculations de véhicules hybrides en France augmentent constamment malgré un léger creux en 2016 : 13 600 véhicules en 2011, 27 730 en 2012, 41 389 en 2013, 48 198 en 2014, 60 497 en 2015 et 50 961 en 2016. S'y ajoute par ailleurs une progression des immatriculations de véhicules électriques qui passe la barre des 1% en 2016. À noter que les immatriculations des voitures à transmission automatique en progression régulière représente à présent 20%.

Ces catégories de véhicules progressent régulièrement ; leur conception contribue à la généralisation d'un type de conduite plus apaisée, favorable à la sécurité routière.

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



Source : Securite-routiere.gouv.fr

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)

En 2016, 25 500 tués sur les routes en Europe.



Note

Lined writing area consisting of horizontal lines for notes.



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

10, bd G. Serpette - BP 53606 - 44036 Nantes cedex 1
Téléphone : 02.40.67.25.05 - Télécopie : 02.40.67.26.72
Mél : ddtm-str-sr@loire-atlantique.gouv.fr
www.loire-atlantique.gouv.fr