

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 2014



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

des **Bilan annuel** | accidents corporels **2014**

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





Sommaire

Définitions	5
Introduction	6
1 - Bilan global de l'année 2014	6
2 - Bilan détaillé de l'année 2014.....	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 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
2-5 Le facteur alcool.....	23
3 - Radars automatiques « vitesse ».....	25
4 - Annexe	27

des **Bilan annuel** | accidents corporels **2014**

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



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 h.

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

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 dont la cylindrée du moteur n'excède pas 125 cm³ et la puissance 11 KW et 15 chevaux.



Introduction

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

Les données d'accidentalité sont fournies par les forces de l'ordre qui les remplissent à la suite de tout accident corporel où ils sont appelés et transmises à l'observatoire départemental de la sécurité routière où ces données sont traitées de façon hebdomadaire, mensuelle et annuelle.



© DDTM de la Loire-Atlantique

1 - Bilan global de l'année 2014

	Moyenne annuelle 2008/2012	2013	2014	Variations en Loire-Atlantique 2014/2013		Variation sur la France entière 2014/2013		Variation sur la Région Pays de Loire	
				↑	%	↑	%	↑	%
Accidents corporels	946	726	763	↗	+5,09%	↗	+2,11%	↗	+9,60%
Tués	82	61	61	→	+0,00%	↗	+3,78%	↗	+11,25%
Blessés	1 190	898	1 020	↗	+13,58%	↗	+3,05%	↗	+15,32%

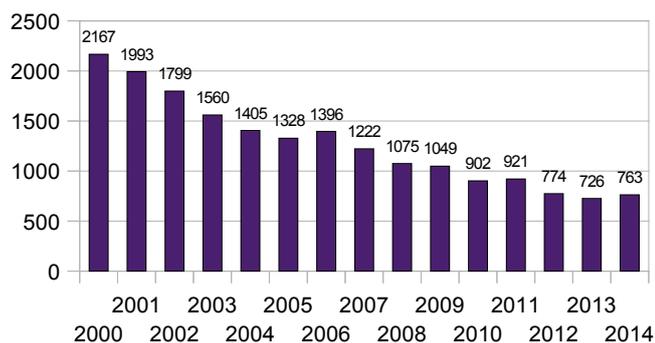
Par rapport à 2013, l'année 2014 enregistre une hausse significative du nombre d'accidents corporels et de blessés en Loire-Atlantique, alors que le nombre de tués reste stable.

L'analyse du nombre de tués montre que ceux-ci habitent pour plus de 80% la Loire-Atlantique et pour plus de 10% les départements voisins.

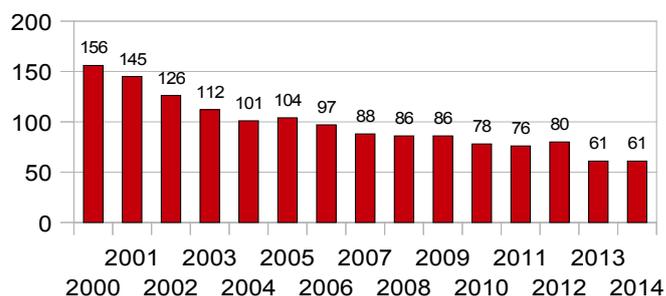
2 - Bilan détaillé de l'année 2014

2-1 L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000

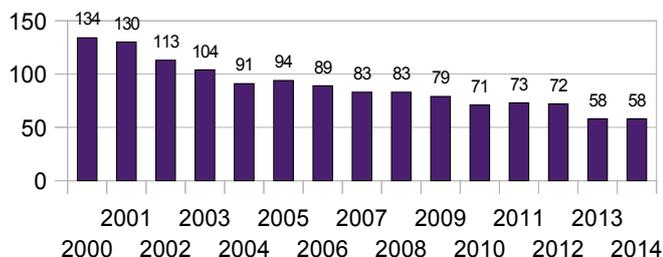
Évolution du nombre d'accidents corporels entre 2000 et 2014



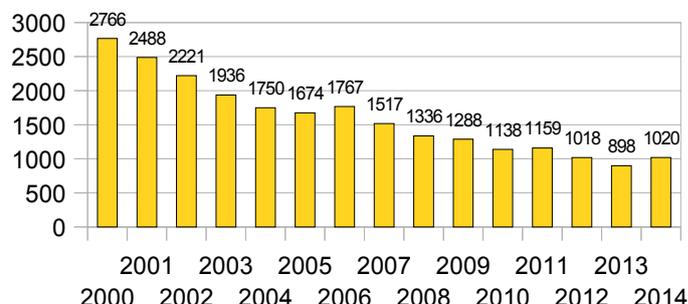
Évolution du nombre de tués entre 2000 et 2014



Évolution du nombre d'accidents mortels entre 2000 et 2014



Évolution du nombre de blessés entre 2000 et 2014



Entre 2000 et 2014 :

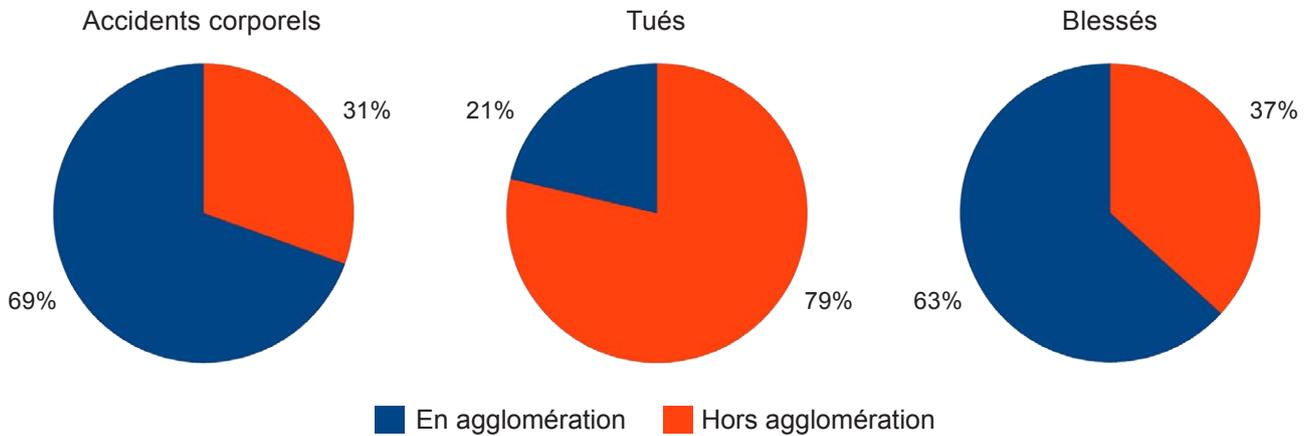
- ▶ Le nombre d'accidents est passé de 2167 à 763, soit une baisse de 65% en 15 ans.
- ▶ Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à 58, soit une baisse de 60% en 15 ans.
- ▶ Le nombre de tués est passé de 156 à 61, soit une baisse de 60% en 15 ans. Le seuil des moins de 100 tués a été franchi en 2006, celui des 80 tués en 2012. Depuis 2013, le chiffre est de 61 tués avec un gain de 19 vies par rapport à 2012 (24%).
- ▶ Le nombre de blessés est passé de 2766 à 1020, soit une baisse de 63% en 15 ans. Le seuil des moins de 2000 blessés a été franchi en 2003. Il connaît une certaine stabilité (plus ou moins 1000 blessés) depuis 2012.



2-2 Les accidents

2-2-1 Les accidents selon le lieu

2-2-1-a En et hors agglomération (2014)

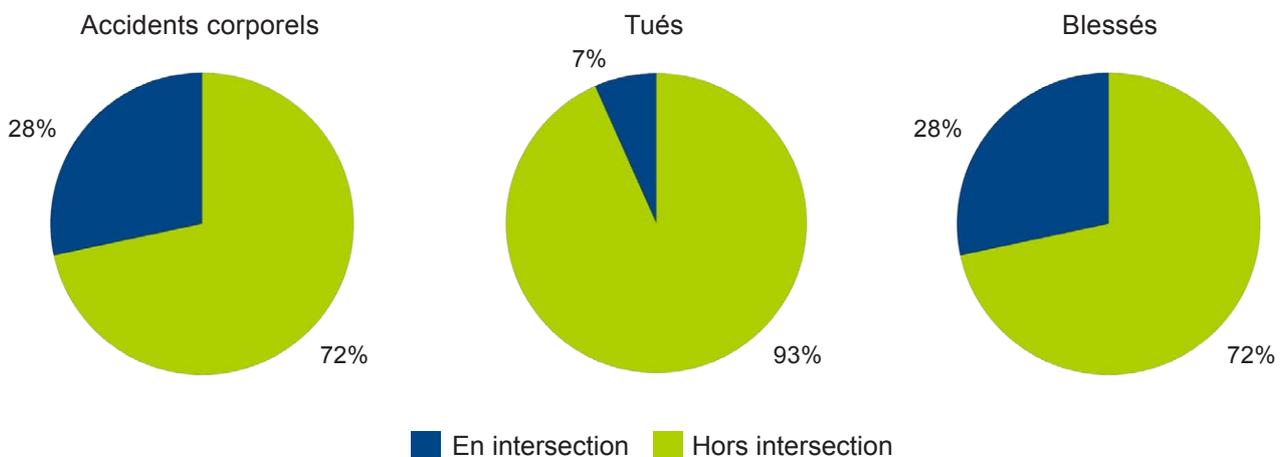


La répartition globale de l'accidentalité corporelle démontre que près de 70% des accidents se déroulent en agglomération ainsi que près des 2/3 des blessés. Cette proportion est relativement similaire à celle de 2013.

À l'inverse, une baisse du pourcentage de tués en agglomération (25% en 2013 à 21% en 2014) est constatée.

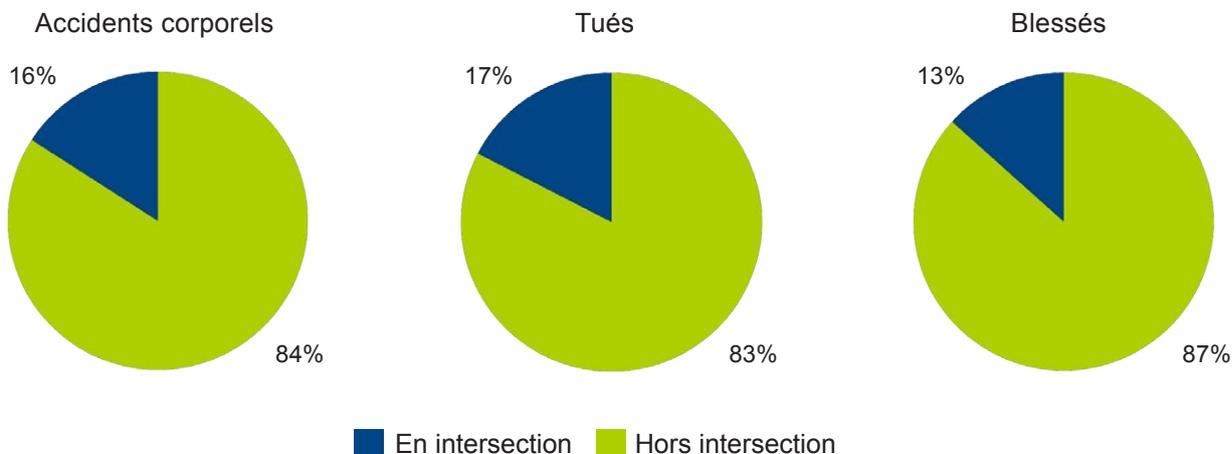
II-2-1-b En et hors intersection (2014)

► EN AGGLOMÉRATION



En agglomération, les pourcentages d'accidents corporels, de tués et de blessés en intersection baissent par rapport à 2013 (respectivement 33%, 20% et 34%).

► HORS AGGLOMÉRATION



Hors agglomération également, le pourcentage d'accidents corporels et de blessés est moins élevé aux intersections qu'en 2013 (respectivement de 20% et 20%) ; le pourcentage des tués reste stable.

II-2-1-c Par catégorie de routes

Année 2014	Autoroutes	RN	RD	Voies communales	Autres
Nombre d'accidents	7	34	214	492	16
Nombre d'accidents mortels	1	3	44	10	0

Année 2013	Autoroutes	RN	RD	Voies communales	Autres
Nombre d'accidents	13	44	210	443	16
Nombre d'accidents mortels	1	5	37	14	1

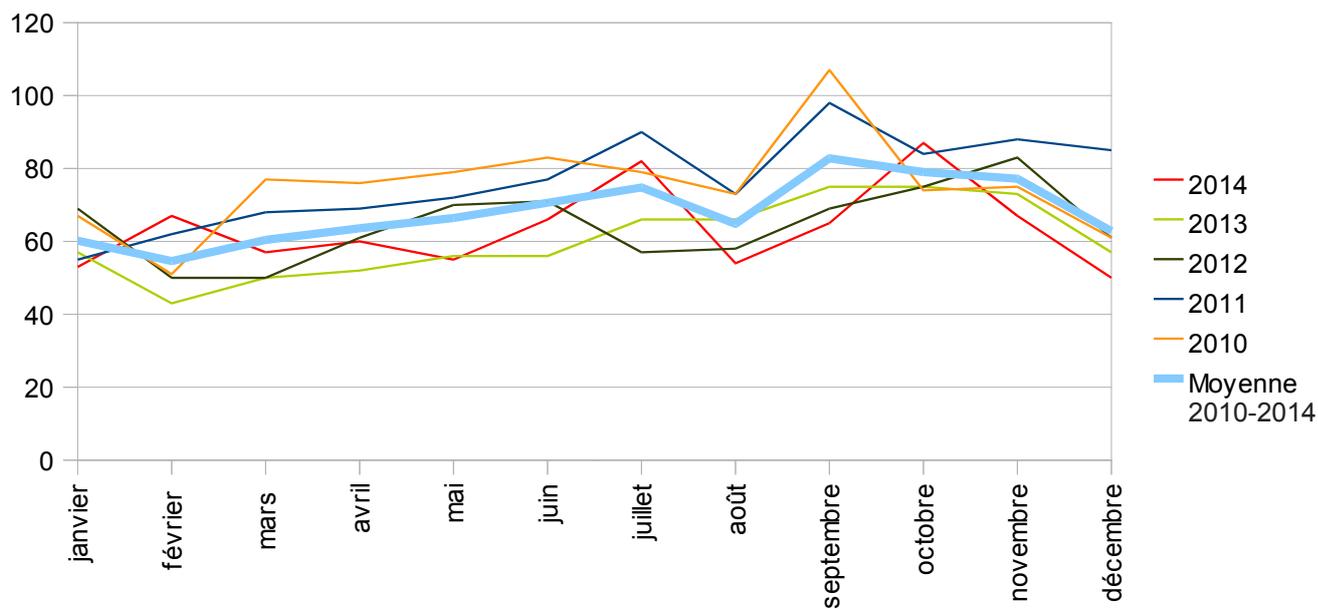
La baisse du nombre d'accidents s'est traduite sur les autoroutes et les routes nationales en 2014.



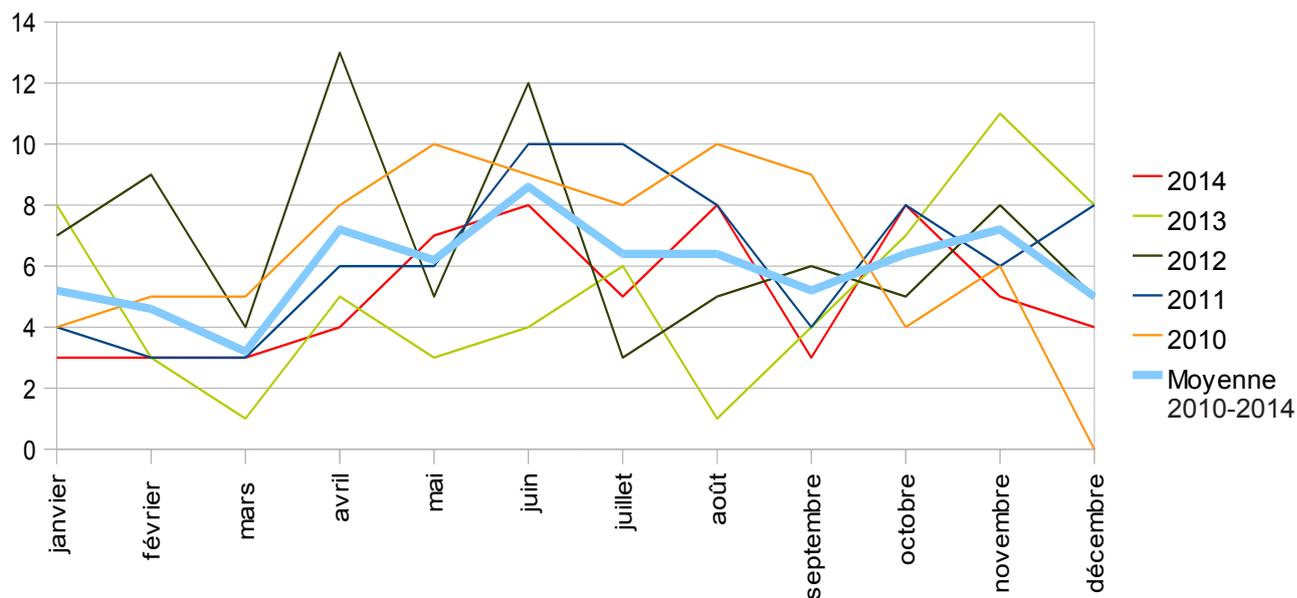
2-2-2 Les accidents dans le temps

2-2-2-a Selon le mois

Accidents corporels selon le mois



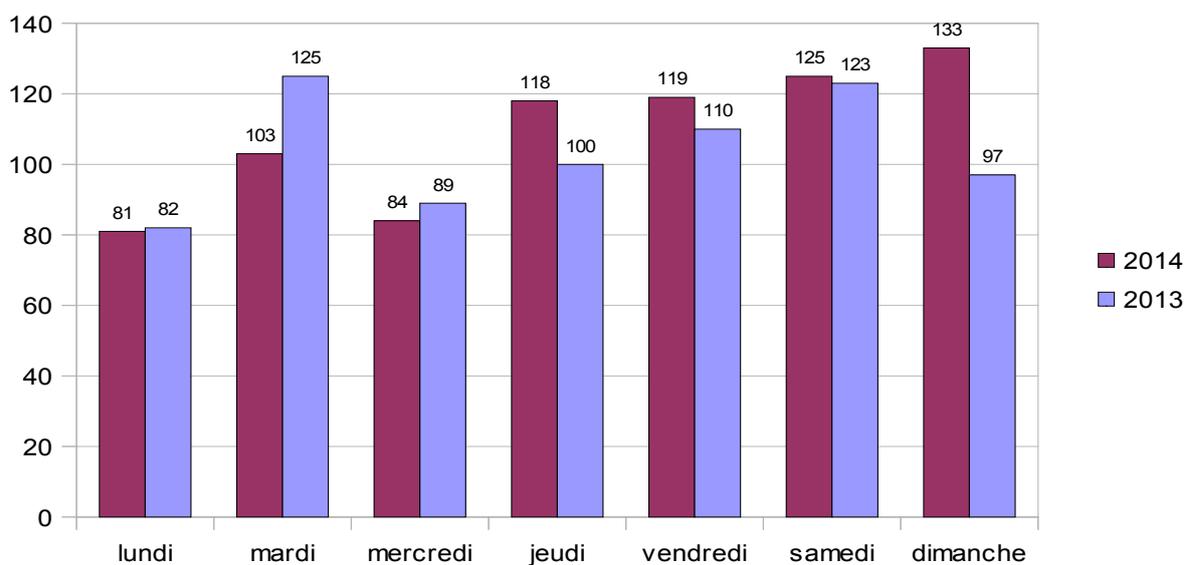
Tués selon le mois



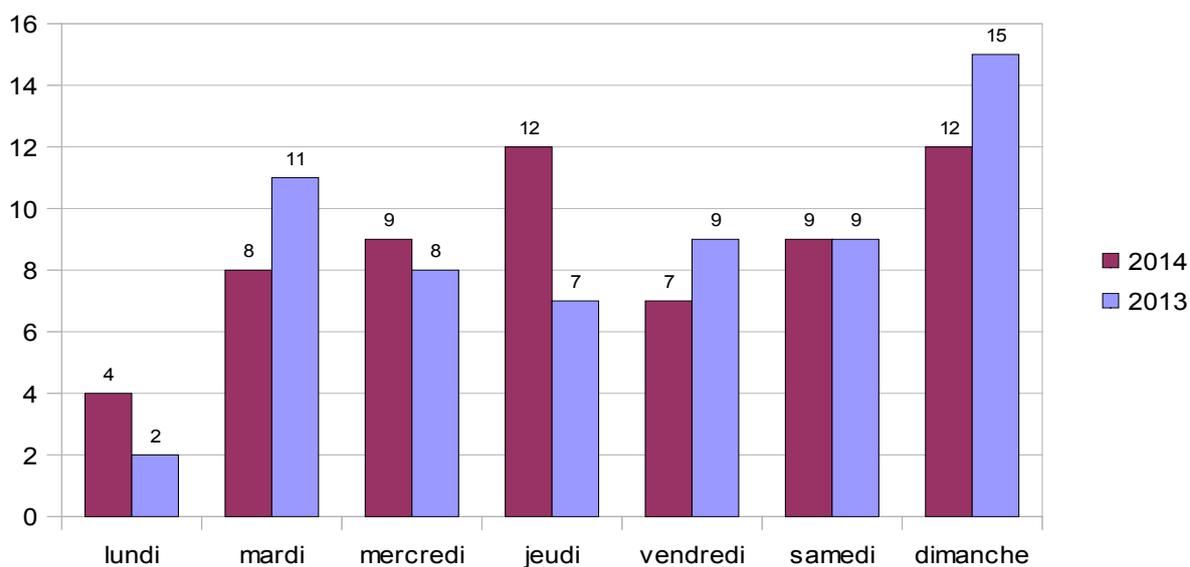
La répartition mensuelle des tués, très irrégulière, ne permet pas de tirer des conclusions particulières sur le département.

2-2-2-b Selon le jour de la semaine

Accidents corporels selon le jour de la semaine



Tués selon le jour de la semaine

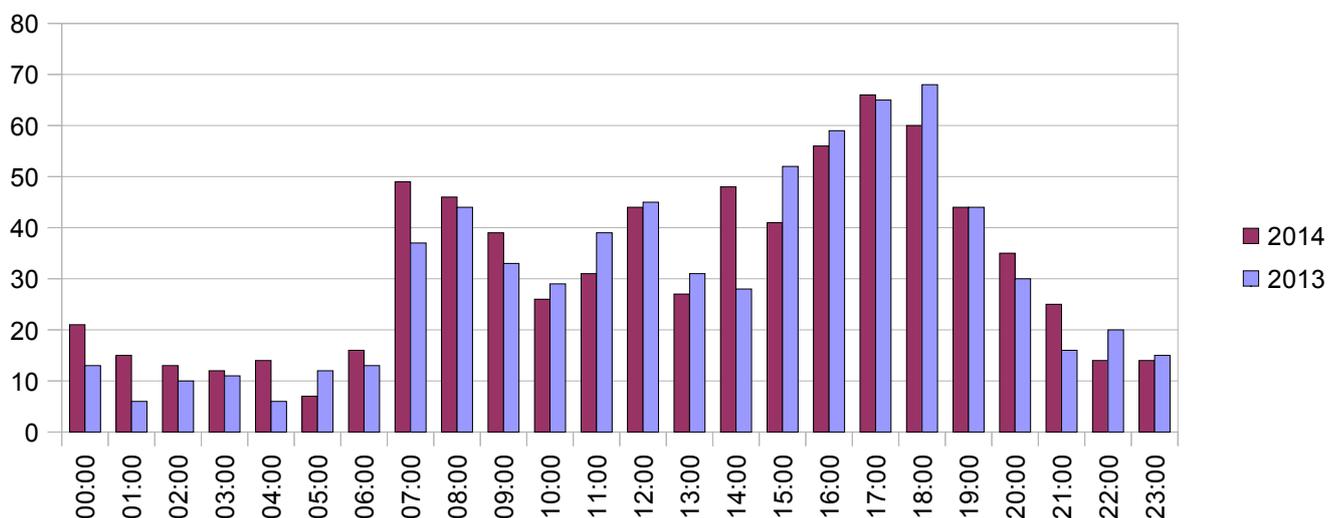


Sur l'année 2014, la hausse constatée des accidents s'est reportée sur la fin de semaine.

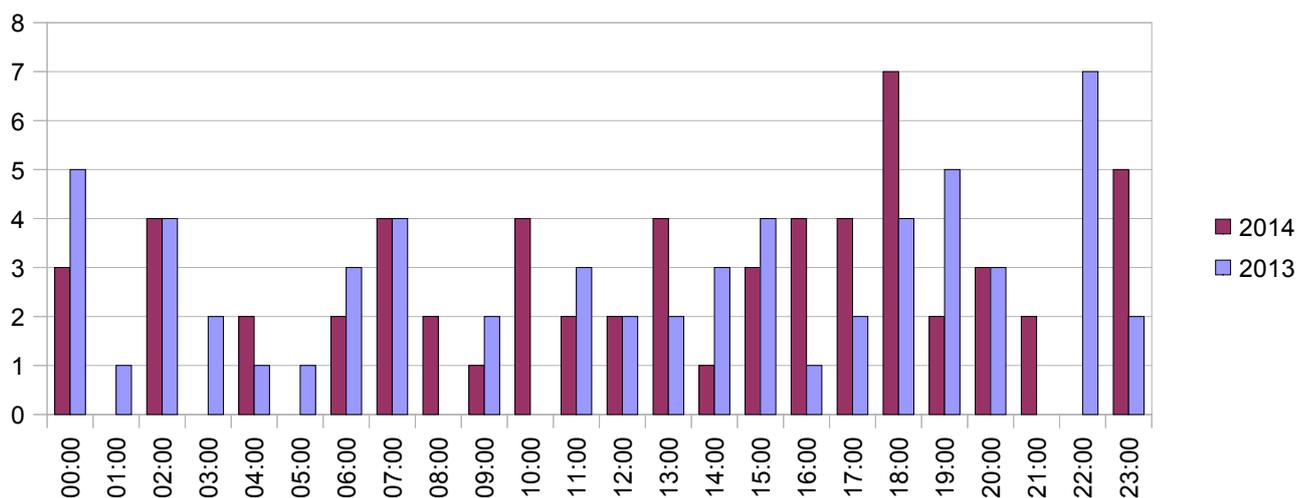


2-2-2-c Selon l'heure

Accidents corporels selon l'heure



Tués selon l'heure



La répartition horaire des accidents corporels est plus significative aux heures de pointe notamment sur la tranche horaire 16h-18h correspondant aux trajets domicile-travail.

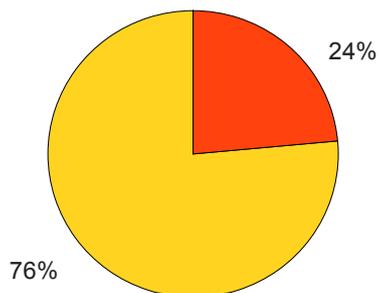
Celle des tués est marquée pour 2014 aux alentours de 18h00 et de 23h00.

2-2-2-d Répartition jour-nuit

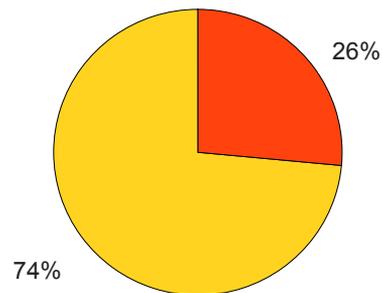
Les horaires pour le jour-nuit sont : 8h-20h / 20h-8h

► LES ACCIDENTS CORPORELS

Accidents corporels 2013



Accidents corporels 2014



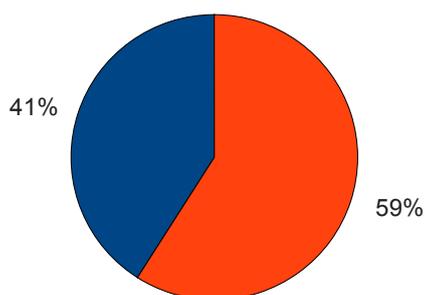
■ Jour

■ Nuit

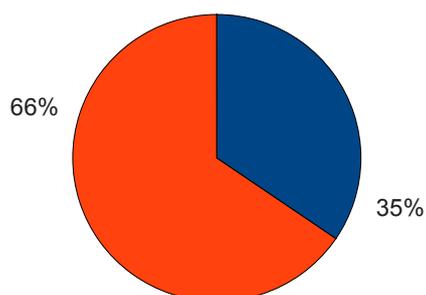
Le nombre d'accidents corporels de nuit reste stable en 2014.

► LES TUÉS

Tués 2013



Tués 2014



■ Jour

■ Nuit

Le nombre de tués la nuit, en constante augmentation depuis 2011 a fortement chuté en 2014 :

- 2011 : 42%
- 2012 : 53%
- 2013 : 59%
- 2014 : 35%

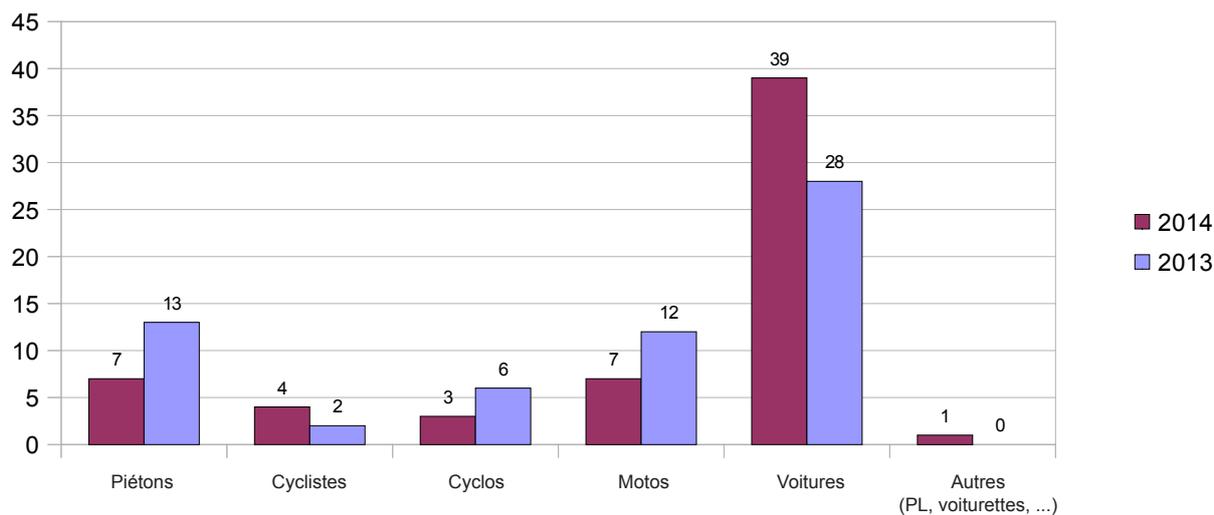


2-3 Les victimes

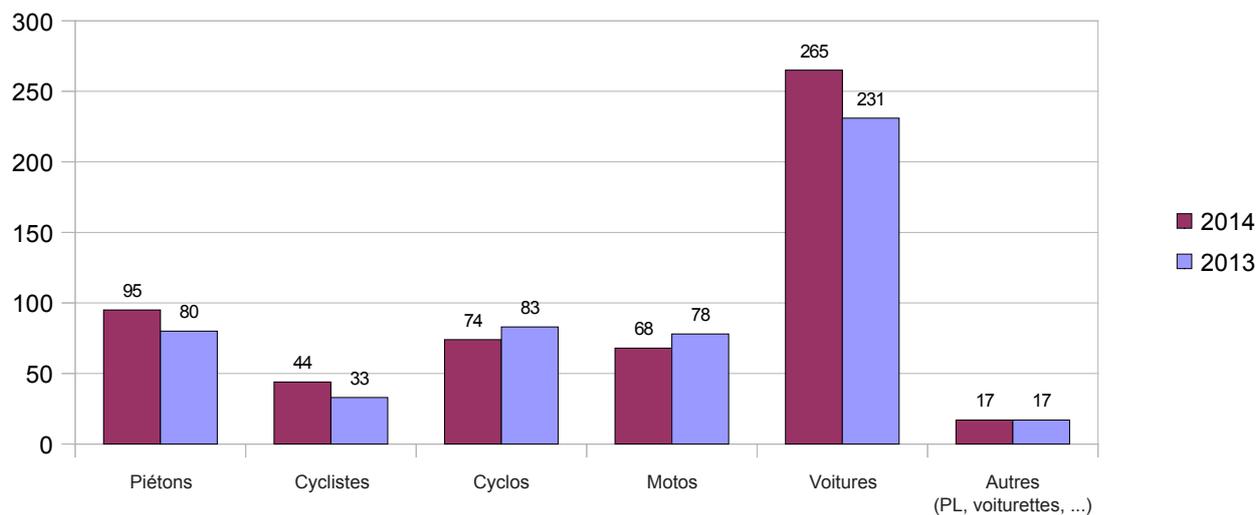
2-3-1 Répartition par catégorie de véhicules

2-3-1-a Répartition globale

Tués par catégorie de véhicules



Victimes graves par catégorie de véhicules

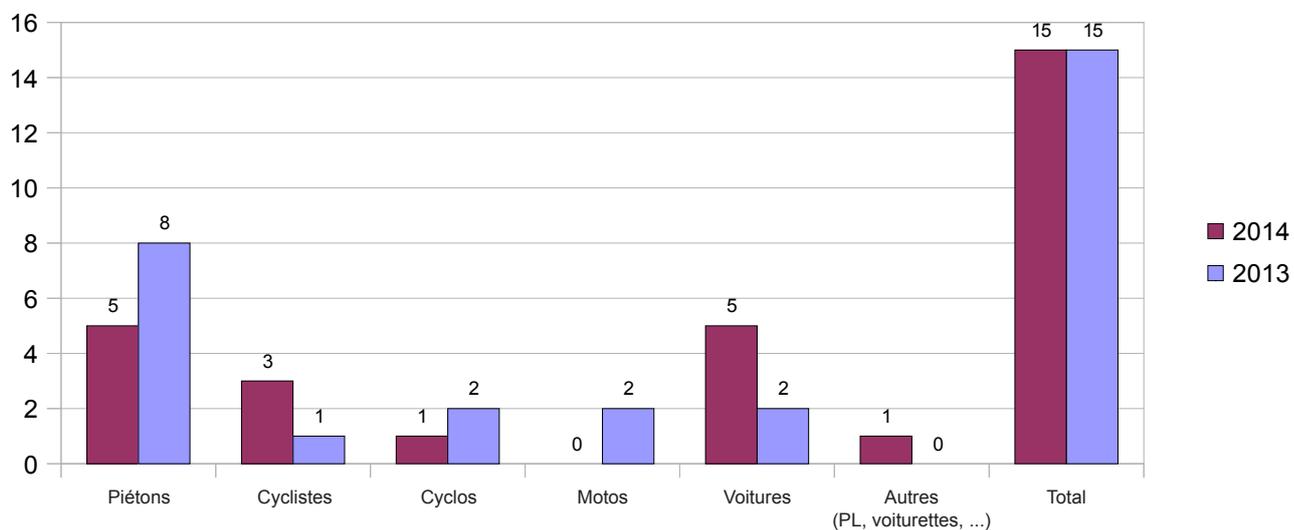


L'année 2014 se caractérise par une hausse notable du nombre de tués en voitures (+39%), ainsi que du nombre de victimes graves en voitures (14,7%).

Une augmentation des victimes graves en tant que piétons et cyclistes est à souligner pour 2014.

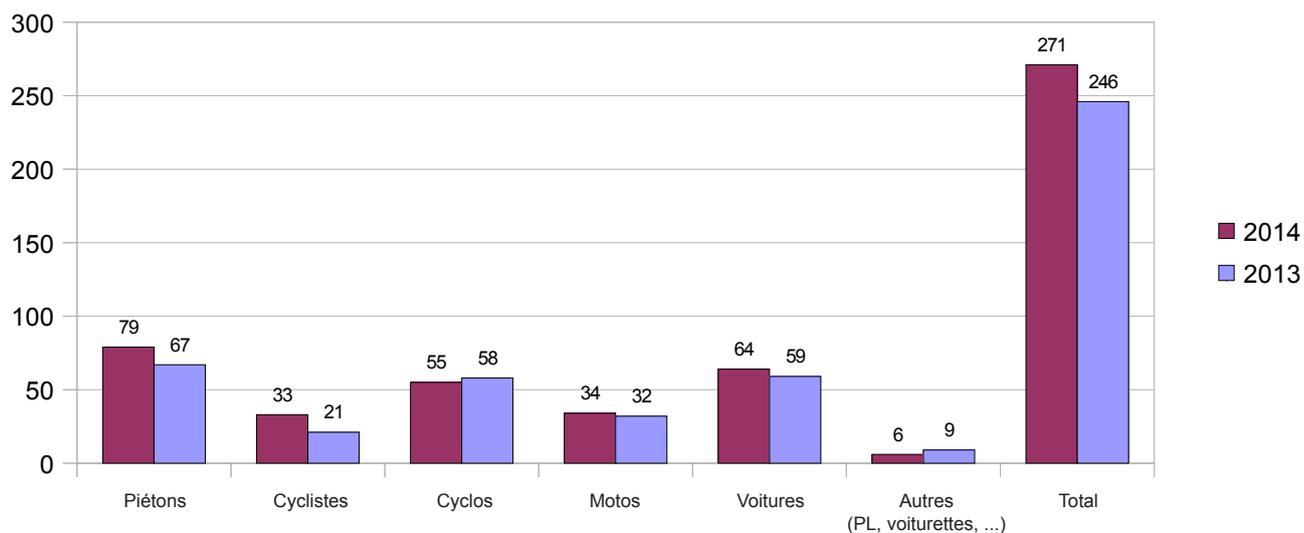
2-3-1-b Répartition en agglomération

Tués en agglomération



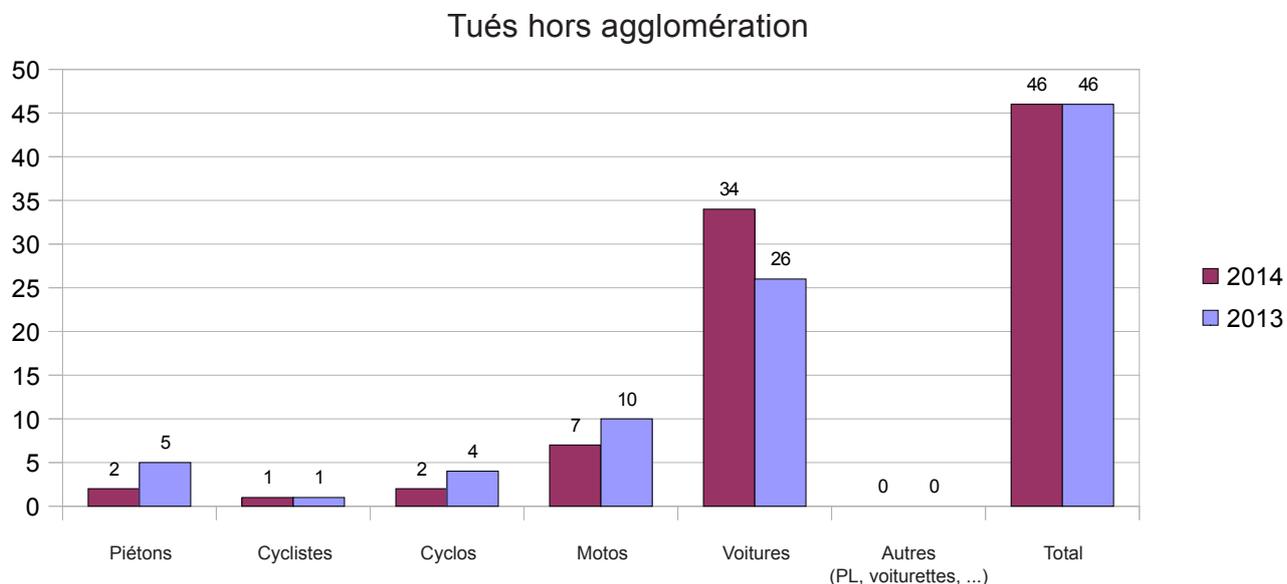
Le nombre de tués, égal en 2013 et 2014, s'est réparti différemment, davantage sur les cyclistes et voitures.

Victimes graves en agglomération



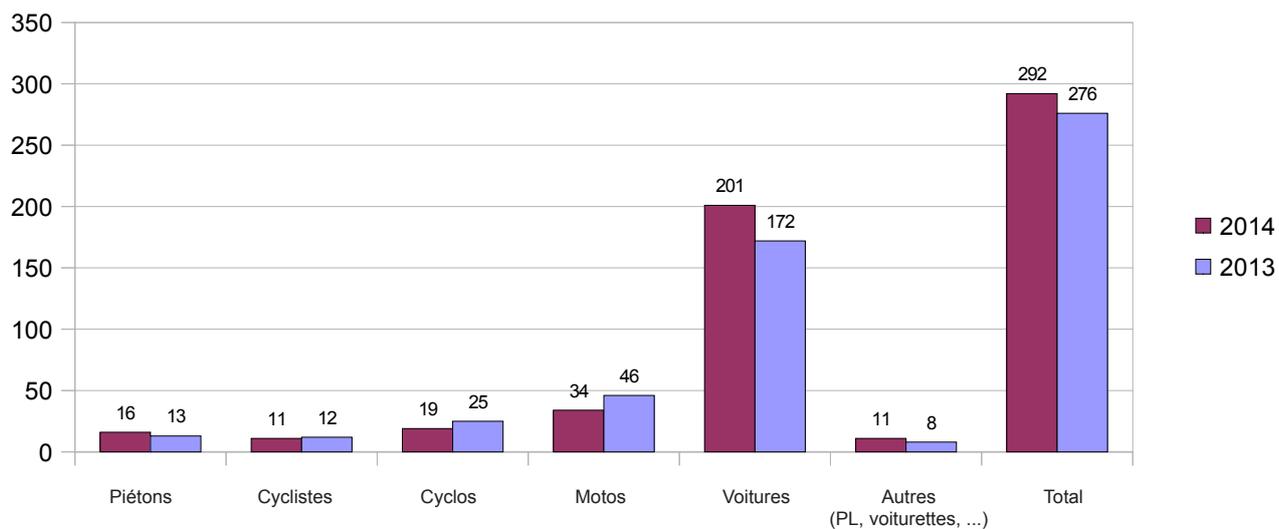
Le nombre de victimes graves en agglomération continue d'augmenter 9% en 2014 (32% en 2013).

2-3-1-c Répartition hors agglomération



Le nombre de tués reste identique en 2013 et 2014.

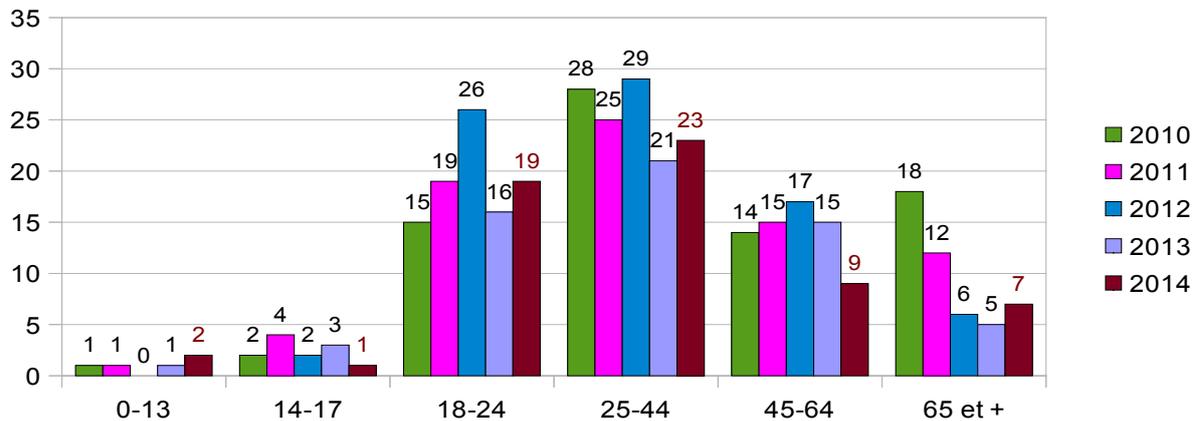
Victimes graves hors agglomération



Les victimes graves hors agglomération augmentent de 5% par rapport à 2013 mais principalement pour la catégorie « voitures ».

2-3-2 Répartition par classe d'âge

Tués par classe d'âge

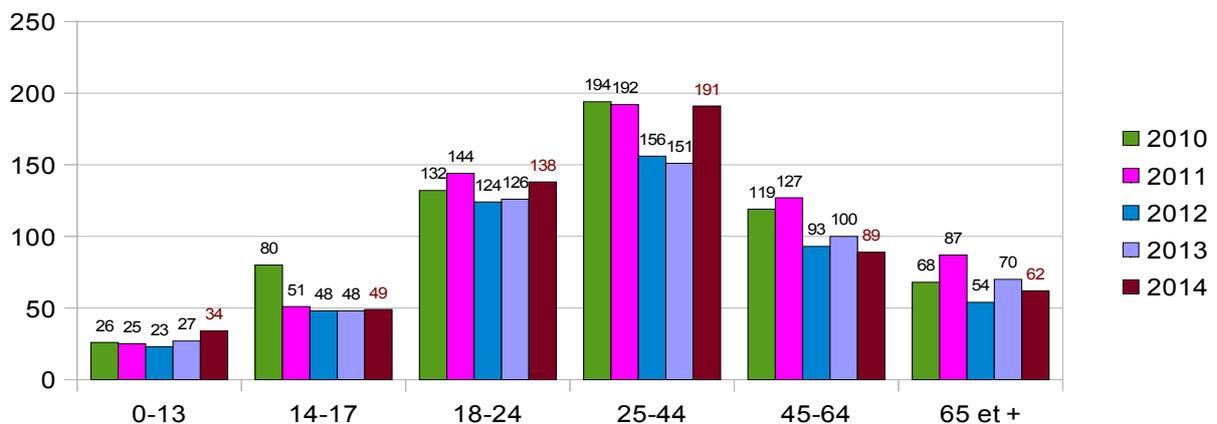


Les tués de la classe d'âge 18-24 ans, en augmentation, représentent 31% du total alors que cette classe d'âge ne représente que 9% de la population.

La classe d'âge 25-44 ans reste la plus affectée par la mortalité routière.

Le cumul des tués des tranches d'âge 18-24 ans et 25-44 ans (42 morts) représente 69%.

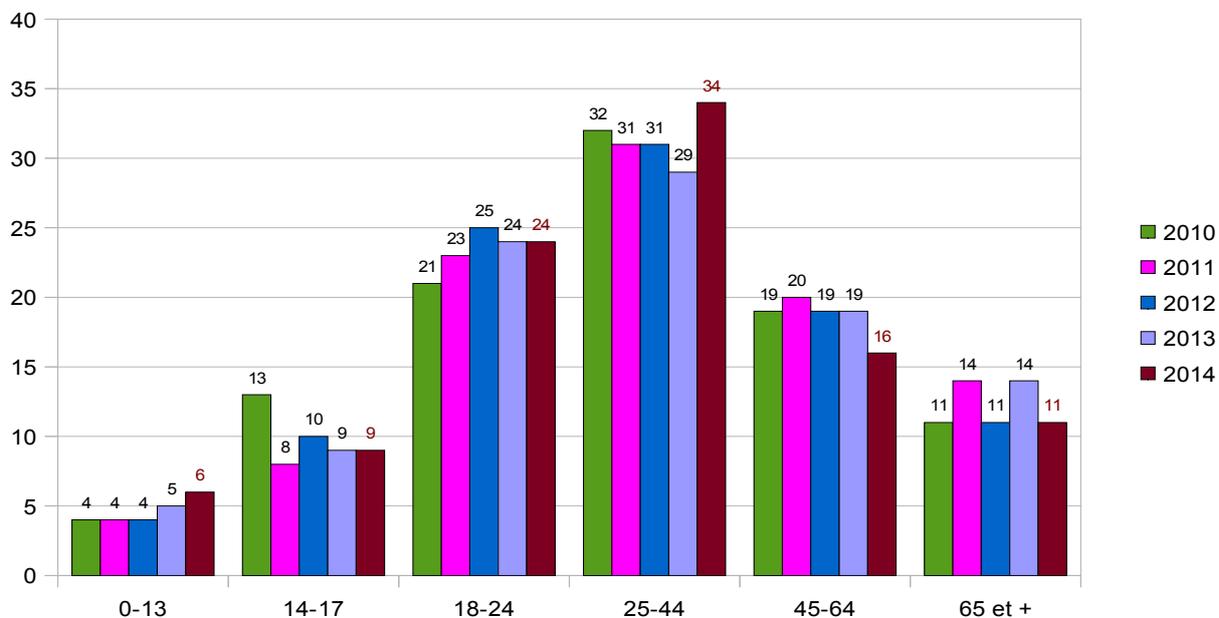
Victimes graves par classe d'âge



Les victimes graves sont davantage réparties sur l'ensemble des classes d'âge. Le cumul des tranches d'âge 18-24 ans et 25-44 ans constituent néanmoins 58% de ces victimes.



Répartition en pourcentage des victimes graves par classe d'âge



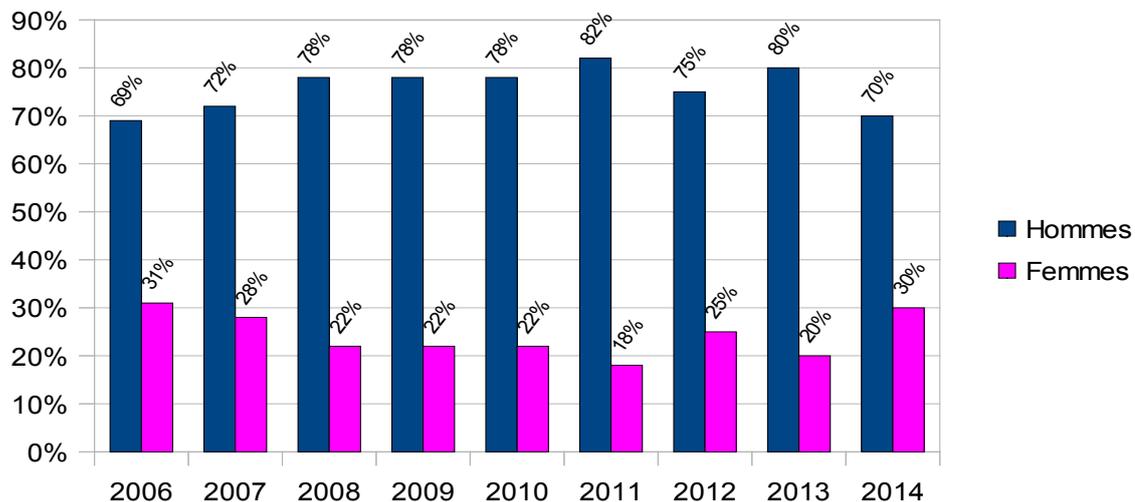
Les victimes graves de la classe d'âge 25-44 ans sont en hausse (+5%).

**POURCENTAGE DE POPULATION EN LOIRE-ATLANTIQUE
PAR CLASSES D'ÂGE (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%

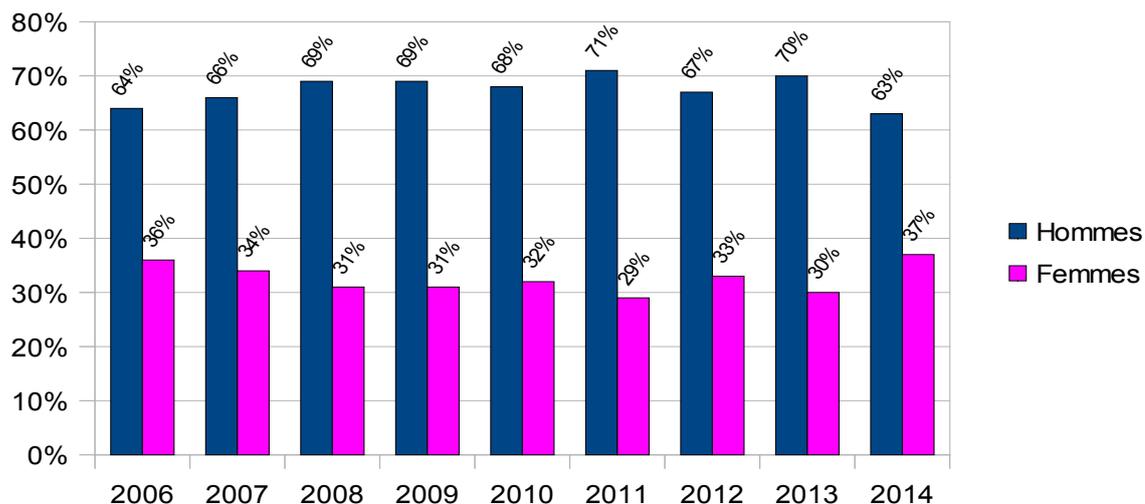
2-3-3 Répartition par sexe

Tués par sexe



Les femmes représentent en moyenne moins d'1/4 des tués sur la période 2008/2013. En 2014, leur part passe à 30%, chiffre déjà approché en 2006/2007.

Victimes graves par sexe



La part des victimes graves « femmes » augmentent en 2014. Elle représente environ 1/3 des victimes sur la période 2006/2014.



2-3-4 Utilisation des équipements de sécurité

Sur 54 tués « usagers de véhicules » :

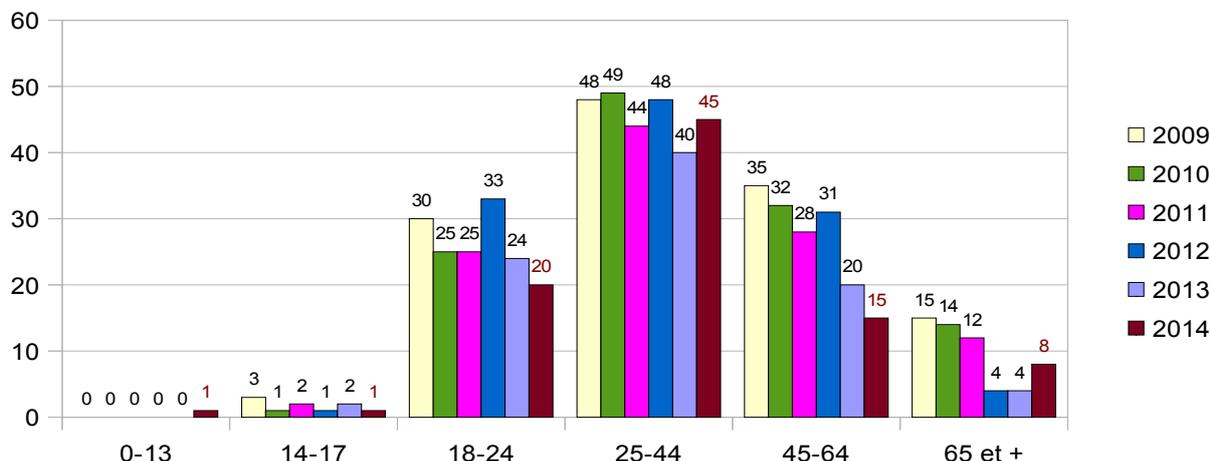
- ▶ 4 cyclistes dont 3 n'avaient pas d'équipement de sécurité.
- ▶ 3 cyclomotoristes porteurs du casque.
- ▶ 7 motocyclistes porteurs du casque.
- ▶ 1 autre (trike) porteur de la ceinture.
- ▶ 39 usagers de voitures dont 28 étaient ceinturés, 5 ne l'étaient pas et 6 ne sont pas déterminés.

À noter : Défaut d'utilisation d'équipements de sécurité pour 8 usagers (15%) et 6 non déterminés (11%).



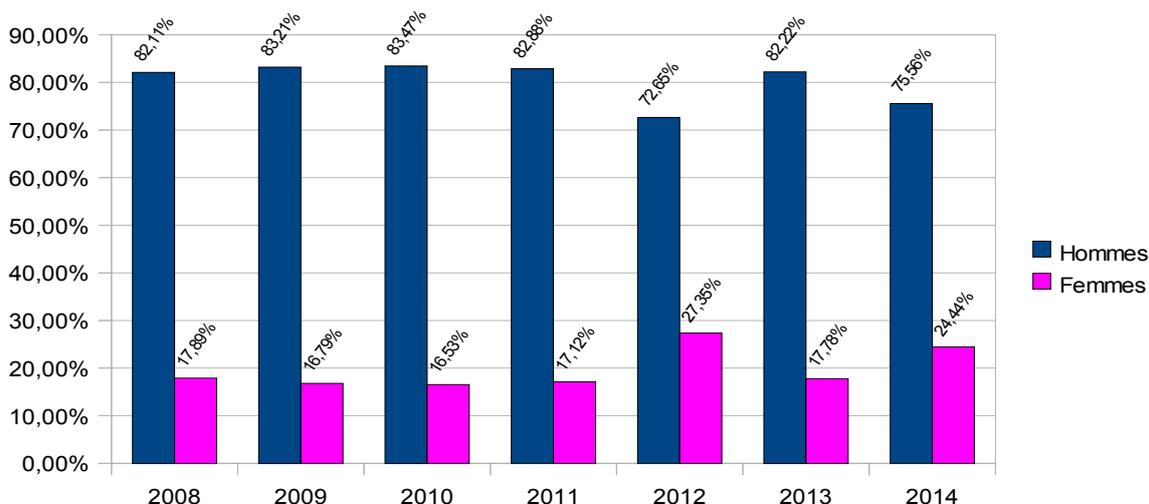
2-4 Les conducteurs

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



On note une régression significative en 2014 pour les tranches d'âge 18-24 ans et 45-64 ans et une augmentation pour les 25-44 ans et 65 ans et +.

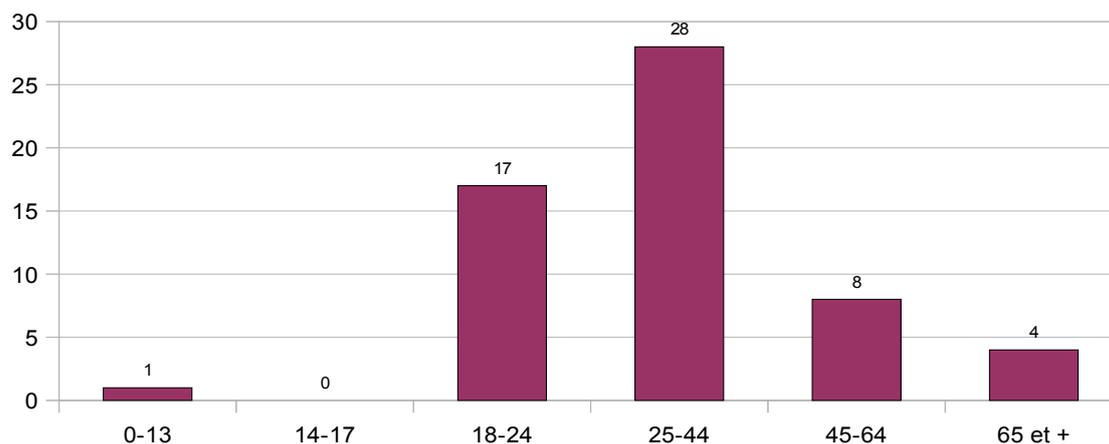
2-4-2 Répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels



On constate que le pourcentage de femmes impliquées dans les accidents mortels a augmenté en 2014, sans toutefois revenir à celui de 2012.

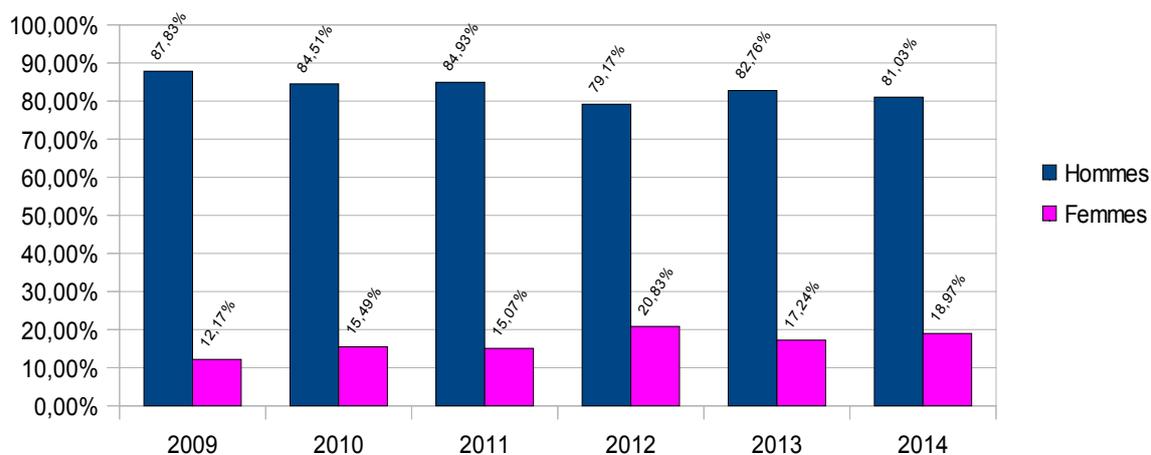
2-4-3 Les conducteurs présumés responsables

Répartition par âge
des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



La classe d'âge 25-44 ans est la plus impliquée dans les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels.

Répartition par sexe
des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



Les conductrices présumées responsables des accidents mortels représentent moins d'un accident mortel sur cinq.

2-4-3-a Les conducteurs 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	2013	2012	2014	2013	2012
Vélos	4	2	2	1	1	0
Cyclos	3	5	4	3	3	3
Motos	8	13	13	5	7	7
VL	67	65	88	47	45	58
Autres	8	5	10	2	2	4

En 2014, sur 90 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 58 conducteurs (64,2%) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 58 accidents mortels, 47 conducteurs de VL sont présumés responsables.

Sur les 58 présumés responsables dans les accidents mortels : 18 personnes ont un permis de moins de 3 ans, 2 personnes ont un permis annulé ou suspendu et 1 personne n'a pas de permis (voiturette) soit 36% des présumés responsables. 11 conducteurs effectuaient un trajet domicile-travail (19%).



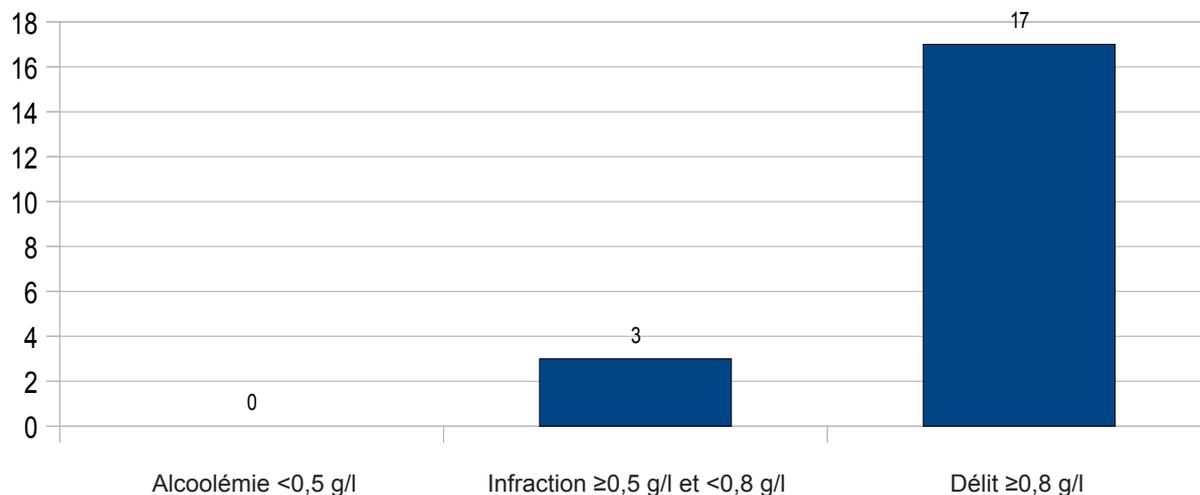
2-5 Le facteur alcool

Type d'accidents	Accidents		Accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l		Pourcentage	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Corporels	726	763	99	106	13,6%	13,9%
Mortels	58	58	17	18	29,3%	31%

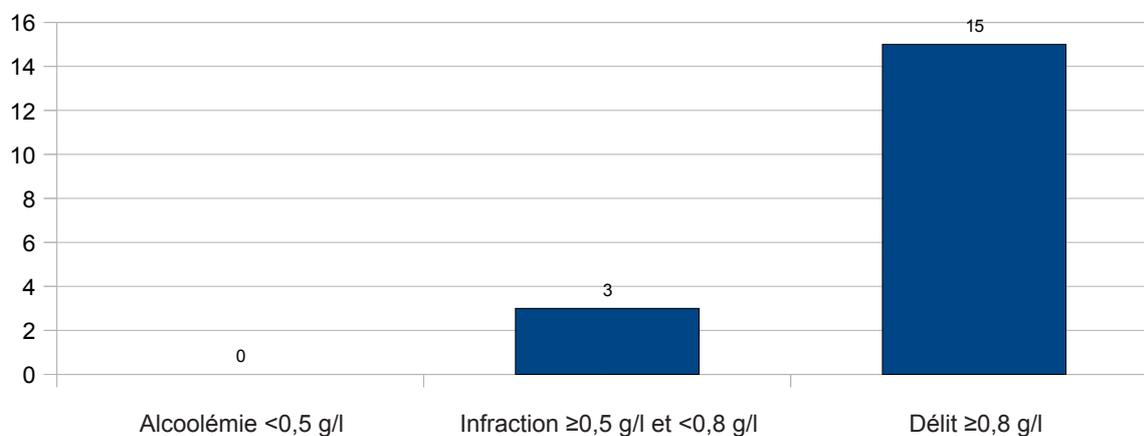
Pour la totalité des accidents, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5g/l a légèrement augmenté.



Nombre d'accidents mortels avec alcool



Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels avec alcool



20 accidents mortels avec alcool (dont 2 accidents où l'alcool concerne la catégorie piéton).

18 accidents mortels impliquent un conducteur alcoolisé et présumé responsable de l'accident.

100% des accidents mortels avec alcool concernent des hommes.

3 - Radars automatiques « vitesse »

CONTRÔLES SANCTIONS AUTOMATISÉES TOUS TYPES DE RADARS FIXES « VITESSE »

Nombre total d'infractions par année					
Année	2010	2011	2012	2013	2014
TOTAL	106 199	115 720	113 963	145 176	161 127

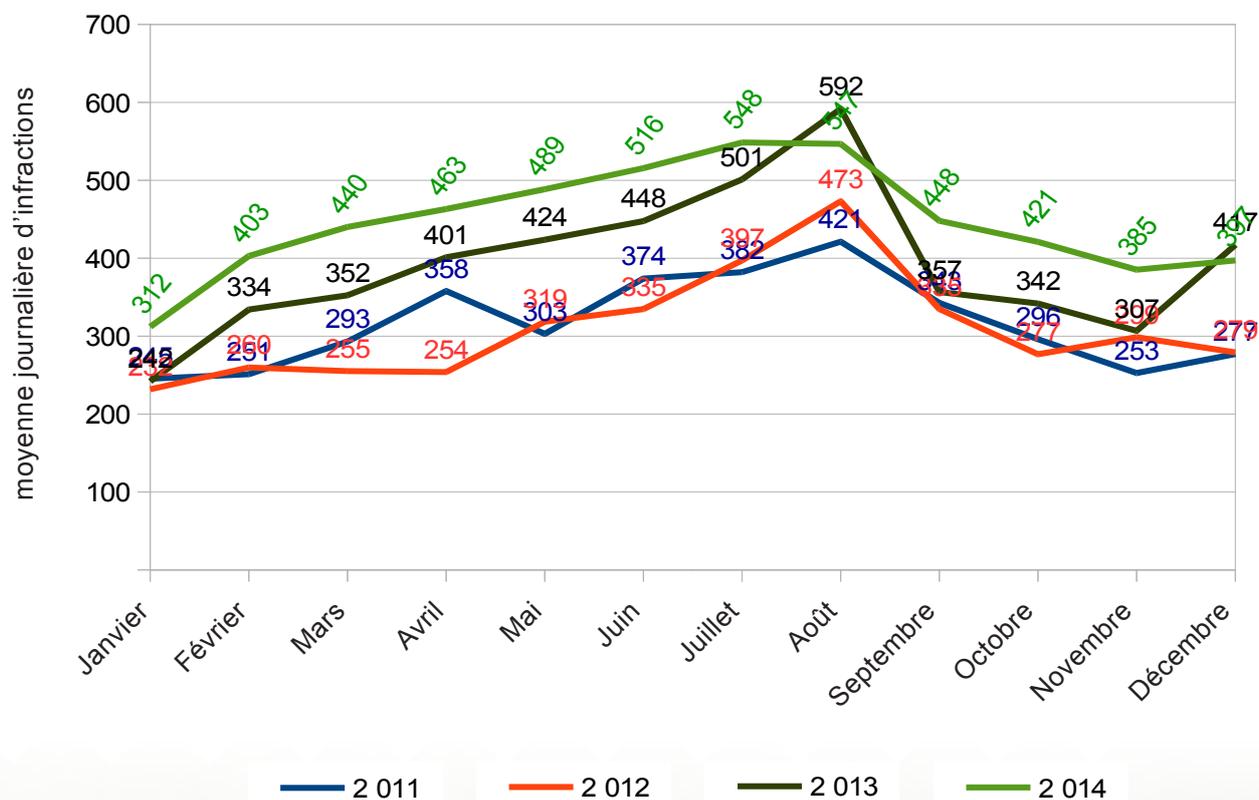
La mise en service du premier radar automatique « vitesse » en Loire-Atlantique date de 2004.

De 2010 à 2012, une certaine stabilisation du nombre total d'infractions est constatée : la politique de contrôle des sanctions automatiques a eu un impact sensible sur l'accidentalité observée sur les sites équipés. Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, 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.

Pour 2014, la remontée à 161 127 infractions constatée s'explique essentiellement par la mise en place de 2 équipements supplémentaires de type « discriminants » mis en service en février 2014, mais aussi par l'abaissement à 70 km/h de la vitesse limitée autorisée intervenue en juillet 2013 sur certaines portions du périphérique nantais.

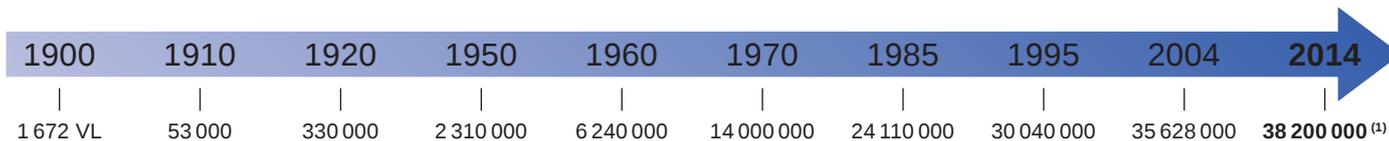
À noter l'aspect récurrent de la hausse des infractions mensuelles sur les mois d'été (juillet à septembre).

Évolution mensuelle du nombre d'infractions
aux CSA Vitesse de 2011 à 2014



4 - Annexe

Évolution du parc automobile



⁽¹⁾ (31 600 000 VL, dont 19 000 000 de véhicules diesel)

Autres données de l'INSEE

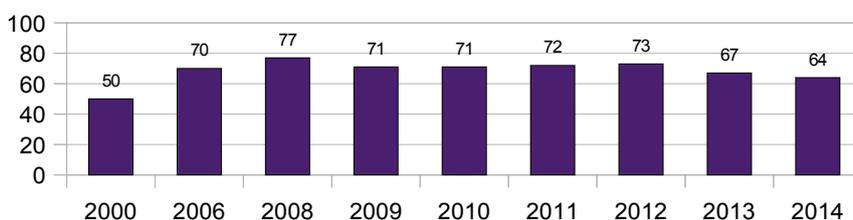
80,6% : part de ménages disposant d'une voiture en France en 2011, contre 76,8% en 1990.

33,8% : proportion de ménages possédant deux voitures, valeur qui a doublé depuis 1980.

8,5 ans : âge moyen d'un véhicule en 2014, 8,3 ans en 2013, 8 ans en 2008 et 6 ans en 1990.

77,3% : part de véhicules diesel dans les immatriculations en France en 2008, contre 64% en 2014.

Évolution en pourcentages de la part du diesel dans les immatriculations véhicules neuves en France



Bien que minoritaire, les immatriculations de véhicules hybrides en France augmentent : 13 600 véhicules en 2011, 27 730 en 2012, 41 389 en 2013 et 48 198 en 2014...

L'apparition de cette nouvelle catégorie de véhicules qui progresse de façon significative et contribue, de part sa conception, à la progression d'un type de conduite plus apaisée et favorable à la sécurité routière.

Rappel du nombre de tués en France :

1972	1987	1991	2006	2012	2013	2014
16 545	9 855	< 10 000	< 5 000	3 653 tués à 30 jours	3 268	3 384 tués à 30 jours ⁽²⁾

⁽²⁾ Source bilan globale 2012 SR France



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-st-srt@loire-atlantique.gouv.fr
www.loire-atlantique.gouv.fr