

ière sécurité routière

# Bilan annuel *des* accidents corporels 2013



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)



# Sommaire

Définitions .....	3
Introduction .....	4
1 - Bilan global de l'année 2013.....	4
2 - Bilan détaillé de l'année 2013 .....	5
2-1 L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000 .....	5
2-2 Les accidents .....	6
▶ selon le lieu.....	6
▶ dans le temps .....	8
2-3 Les victimes .....	12
▶ répartition par catégorie de véhicules .....	12
▶ répartition par classe d'âge .....	15
▶ répartition par sexe.....	17
2-4 Les conducteurs .....	18
▶ répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels ..	18
▶ répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.	18
▶ les conducteurs présumés responsables .....	19
2-5 Le facteur alcool .....	20
3 - Radars automatiques « vitesse » .....	22
4 - Annexe .....	23

# 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<sup>er</sup> 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 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup> 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 elles sont présentes ; elles sont ensuite transmises à l'observatoire départemental de la sécurité routière où ces données sont traitées de façon hebdomadaire, mensuelle et annuelle.

Une synthèse extraite des données d'infractions aux radars automatiques « vitesse » ainsi que des données sur l'évolution du parc automobile ont été introduites afin de compléter le contexte de ce bilan.



## 1 - Bilan global de l'année 2013

	Moyenne annuelle 2007/2011	2012	2013	Variations en Loire-Atlantique 2013/2012		Variation sur la France entière 2013/2012 <sup>(1)</sup>		Variation sur la Région Pays de Loire <sup>(1)</sup>	
Accidents corporels	1 033	774	726	↘	-6,20%	↘	-6,00%	↘	-12,37%
Tués	83	80	61	↘	-23,75%	↘	-10,50%	↘	-19,46%
Blessés	1 288	1 018	898	↘	-11,78%	↘	-6,90%	↘	-16,05%

<sup>(1)</sup> données provisoires

Par rapport à 2012, l'année 2013 enregistre une baisse notable de l'accidentalité en Loire-Atlantique, pour l'ensemble des indicateurs.

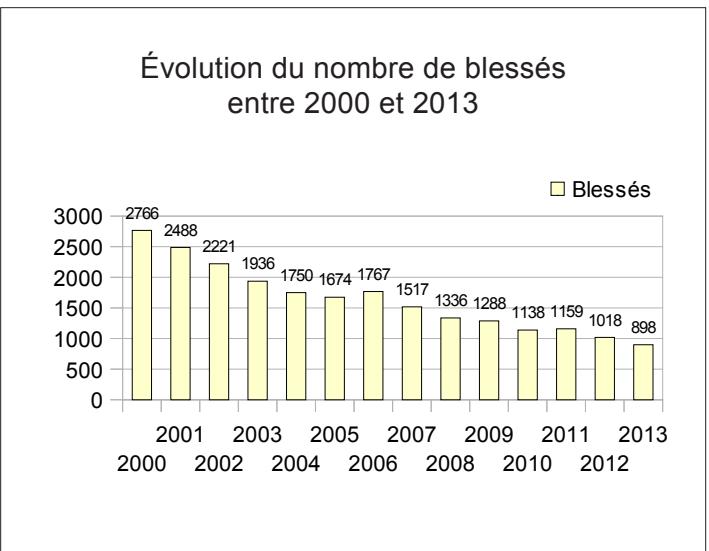
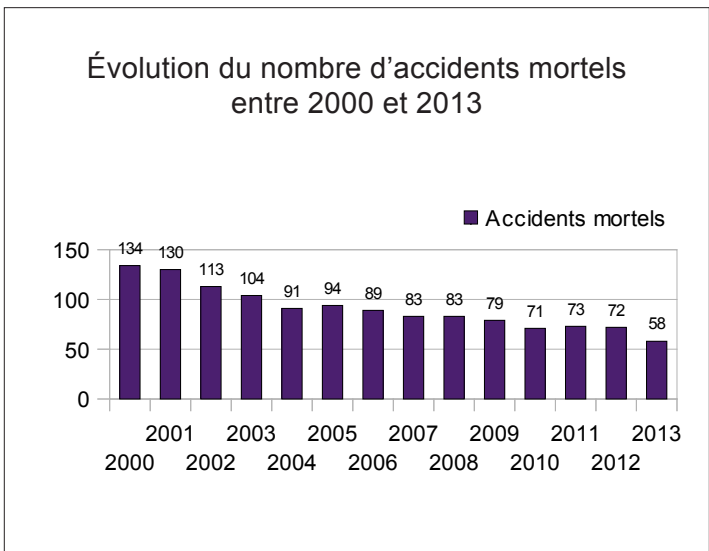
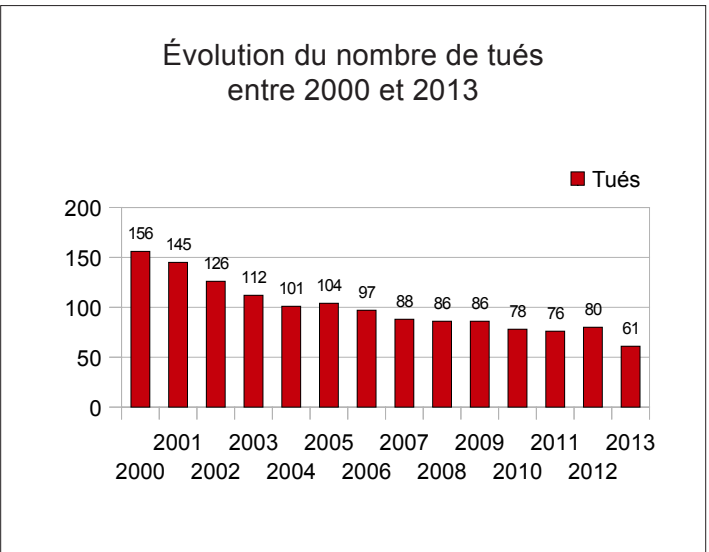
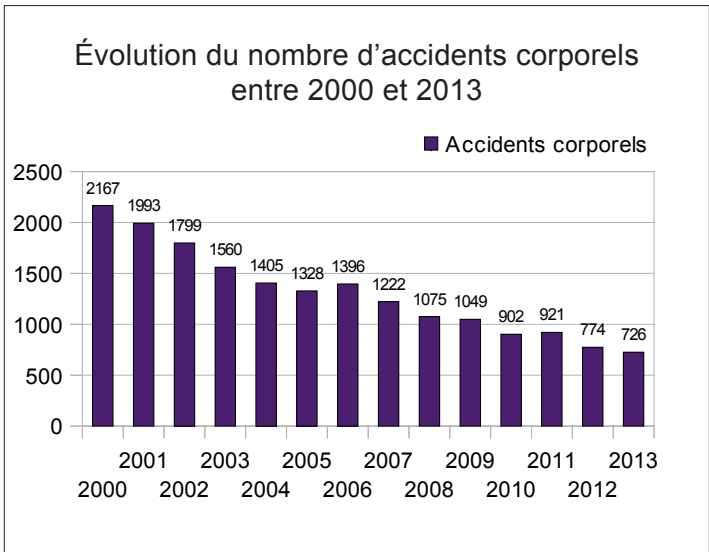
La tendance favorable de ce bilan, le plus bas depuis 2000, demande cependant à être consolidée.



## 2 - Bilan détaillé de l'année 2013

### 2-1 L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000

**Les indicateurs d'accidentalité sont les plus bas depuis 2000.**



- ▶ Le nombre d'accidents est passé de 2 167 à 726, soit une baisse de 66% en 14 ans.
- ▶ Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à 58, soit une baisse de 60% en 14 ans.
- ▶ Le nombre de tués est passé de 156 à 61, soit une baisse de 60% en 14 ans.
- ▶ Le nombre de blessés est passé de 2 766 à 898, soit une baisse de 67% en 14 ans.

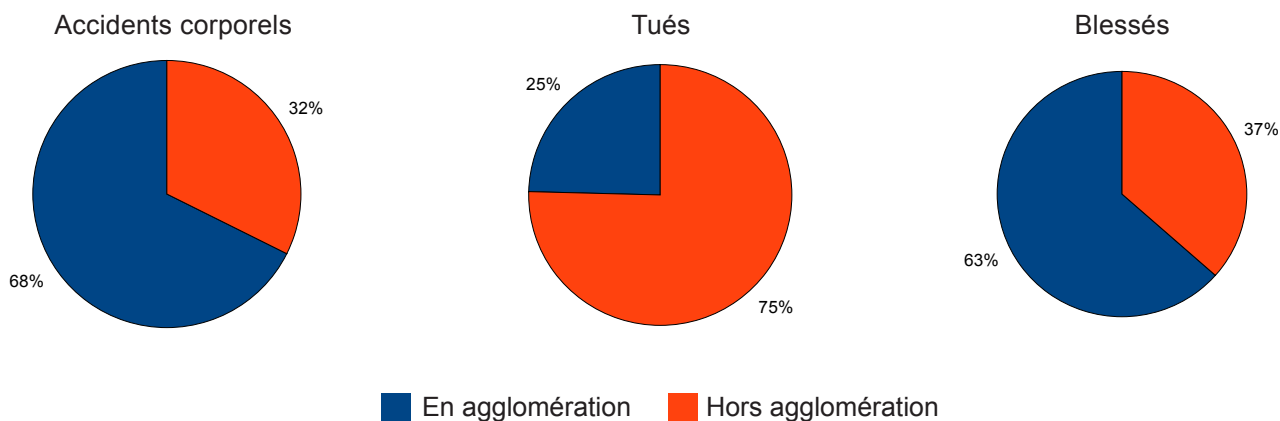




## 2-2 Les accidents

### 2-2-1 Les accidents selon le lieu

#### 2-2-1-a En et hors agglomération (2013)

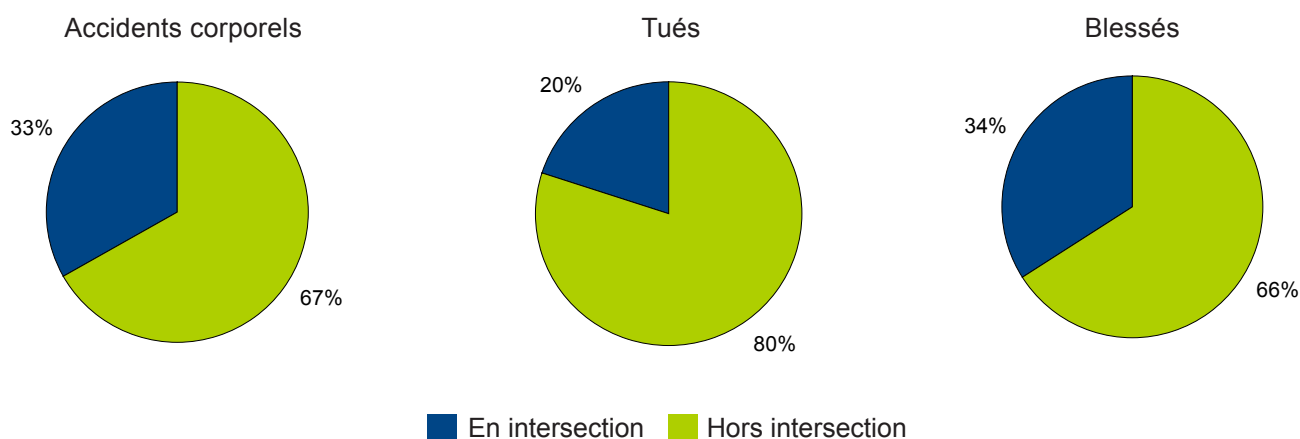


La baisse globale de l'accidentalité se fait davantage ressentir hors agglomération qu'en agglomération.

Le nombre de tués en agglomération est passé de 9% en 2012 à 25% en 2013.

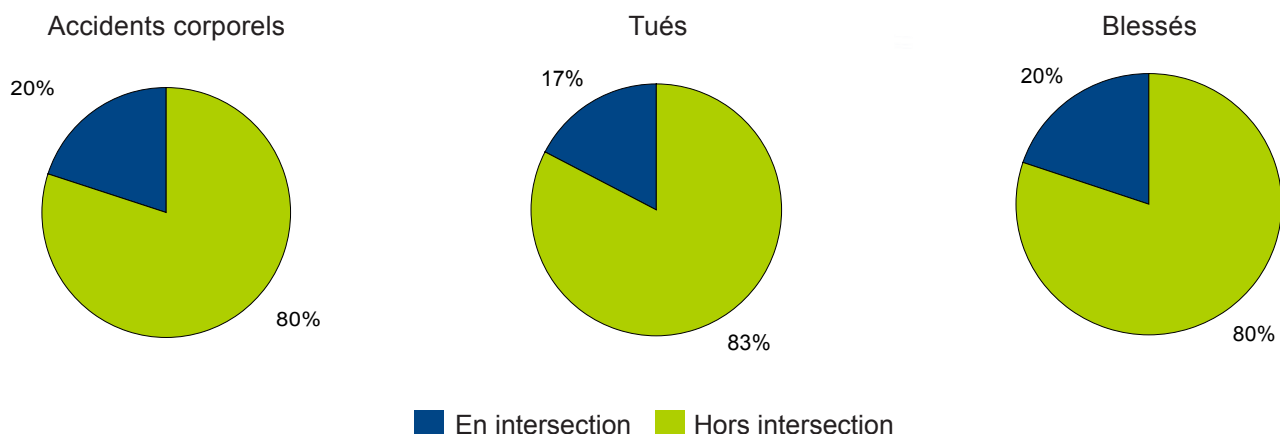
#### II-2-1-b En et hors intersection (2013)

##### ► EN AGGLOMÉRATION



En agglomération, la proportion d'accidents corporels et de blessés augmente en intersection par rapport à 2012 (29%), tandis que celle des tués est moins élevée qu'en 2012 (29%).

## ► HORS AGGLOMÉRATION



Hors agglomération, la proportion d'accidents corporels, de tués et de blessés est plus élevée aux intersections qu'en 2012, respectivement de 14%, 7% et 11%.

### II-2-1-c Par catégorie de routes

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

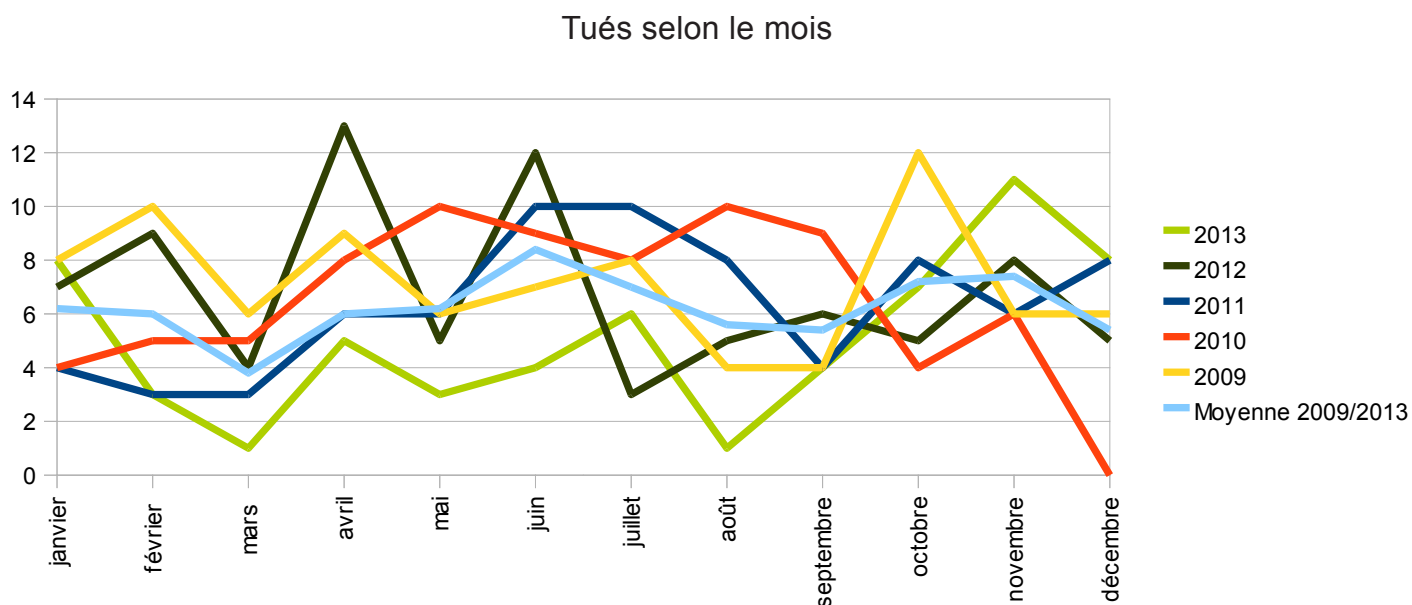
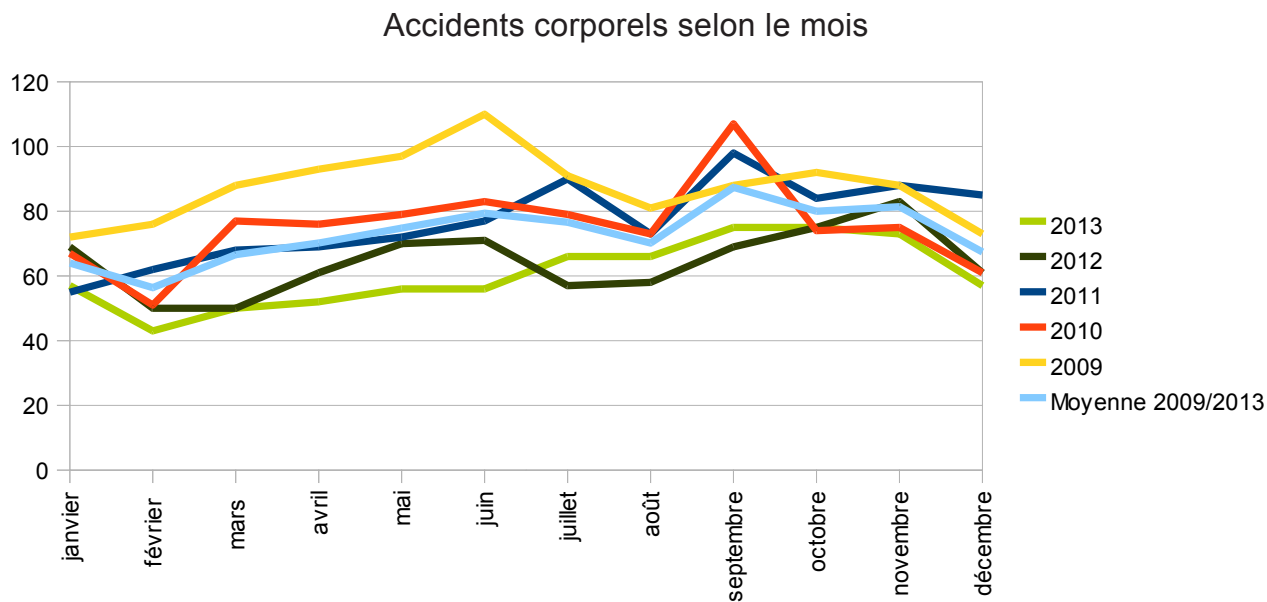
Année 2012	Autoroutes	RN	RD	Voies communales	Autres
Nombre d'accidents	10	58	223	469	14
Nombre d'accidents mortels	1	7	52	12	0

La baisse du nombre d'accidents s'est faite sentir sur l'ensemble des réseaux, hormis pour le réseau autoroutier.



## 2-2-2 Les accidents dans le temps

### 2-2-2-a Selon le mois

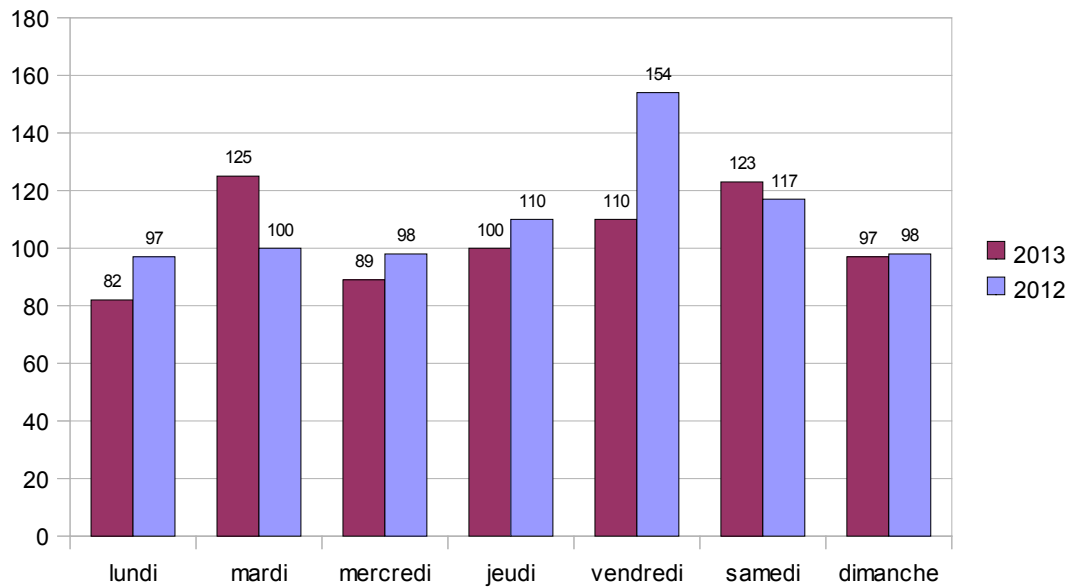


La répartition mensuelle des tués, très irrégulière, ne permet pas d'analyse particulière sur le département. Un pic de mortalité en novembre est toutefois à noter pour 2013.

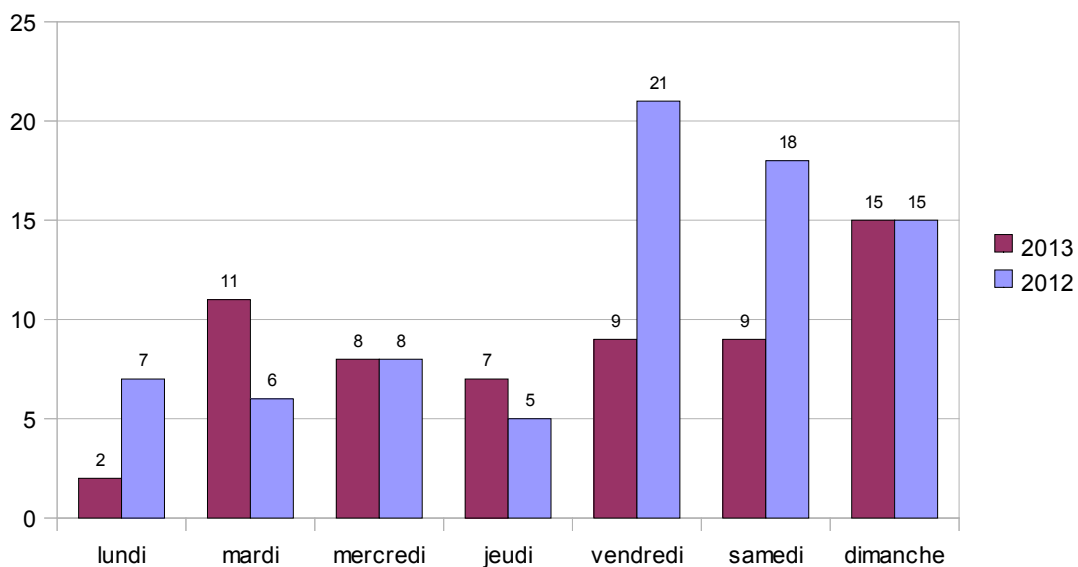


## 2-2-2-b Selon le jour de la semaine

Accidents corporels selon le jour de la semaine



Tués selon le jour de la semaine



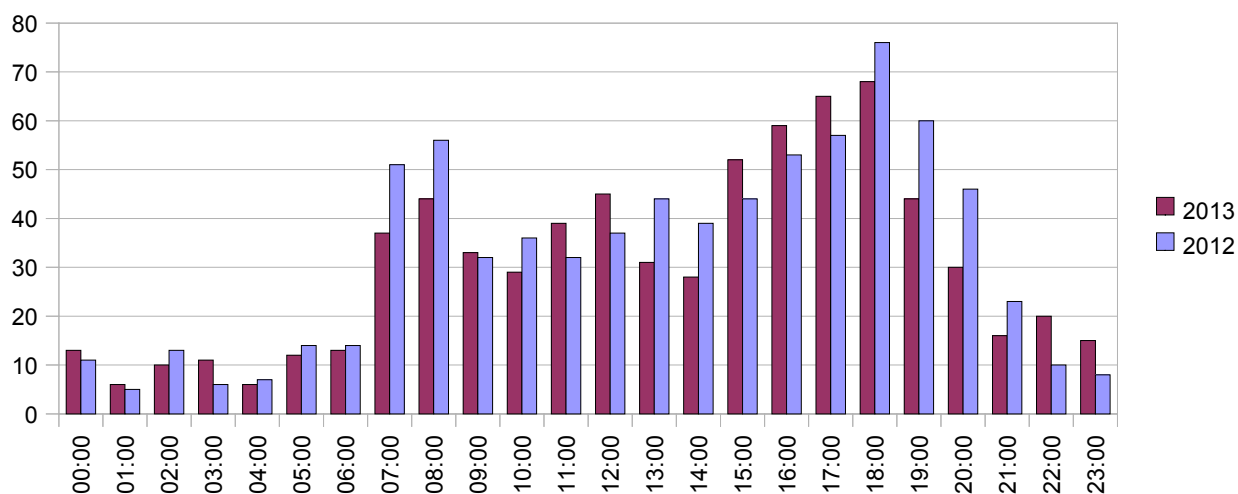
Sur l'année 2013, les jours de fin de semaine apparaissent moins marqués que les années précédentes. Ils concentrent néanmoins 54% des tués.



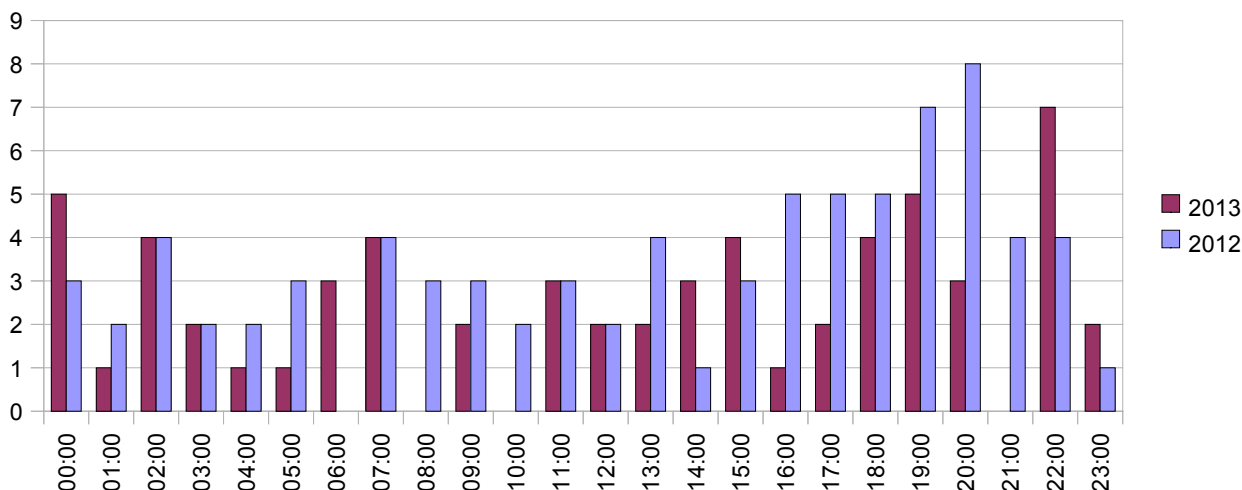


## 2-2-2-c Selon l'heure

Accidents corporels selon l'heure



Tués selon l'heure

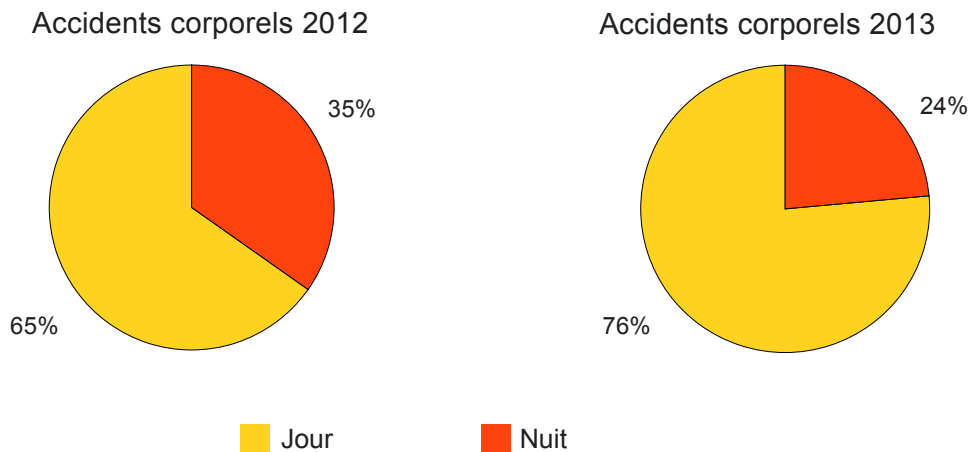


Comme en 2012, la répartition horaire des accidents corporels est plus significative en fin de journée, notamment sur la tranche 16h00-18h00. En revanche, la répartition horaire des tués est nettement plus marquée sur des heures plus tardives (22h00-00h00).

## 2-2-2-d Répartition jour-nuit

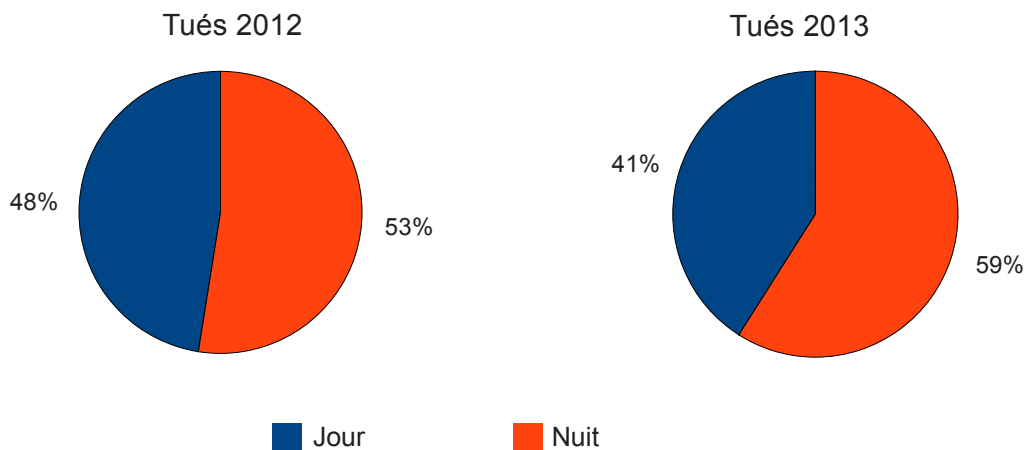
Les horaires pour le jour-nuit sont : 8h-20h / 20h-8h

### ► LES ACCIDENTS CORPORELS



Le nombre d'accidents corporels de nuit a baissé de façon significative en 2013.

### ► LES TUÉS



L'augmentation constante du nombre de tués la nuit depuis 2010 se poursuit :

- 2010 : 31%
- 2011 : 42%
- 2012 : 53%
- 2013 : **59%**

Les accidents sont donc moins fréquents la nuit mais plus graves.

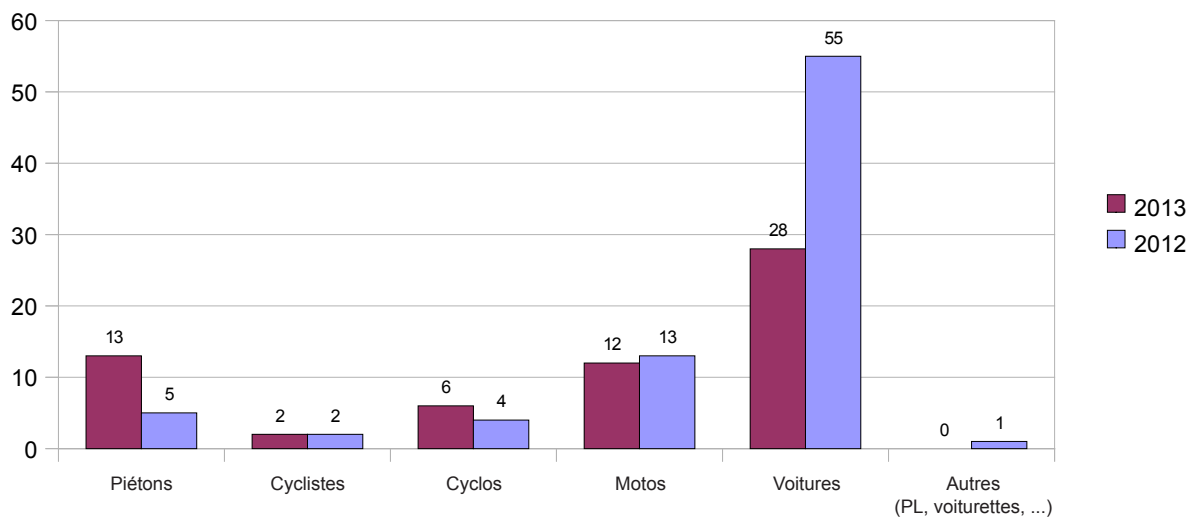


## 2-3 Les victimes

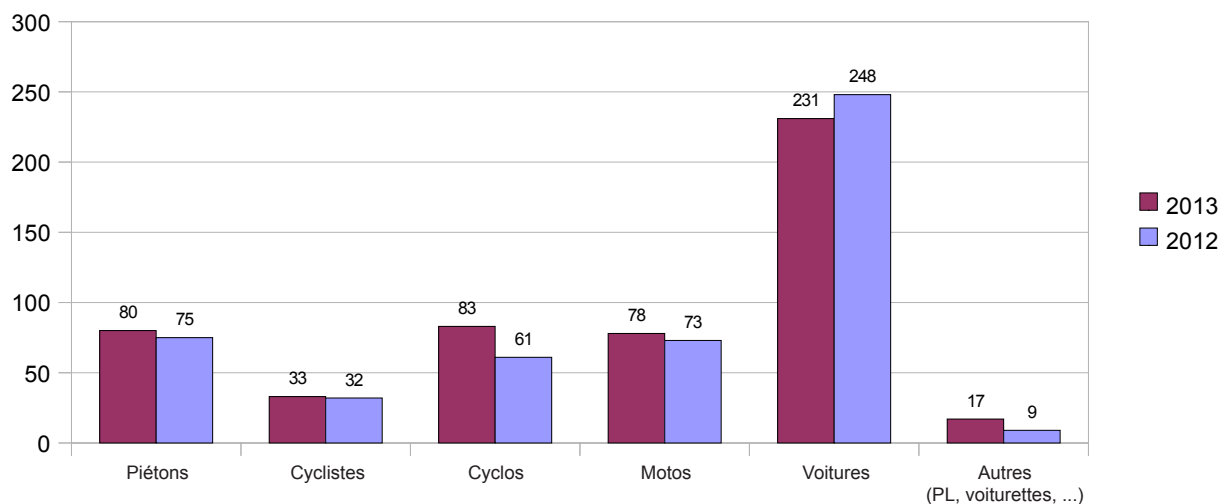
### 2-3-1 Répartition par catégorie de véhicules

#### 2-3-1-a Répartition globale

Tués par catégorie de véhicules



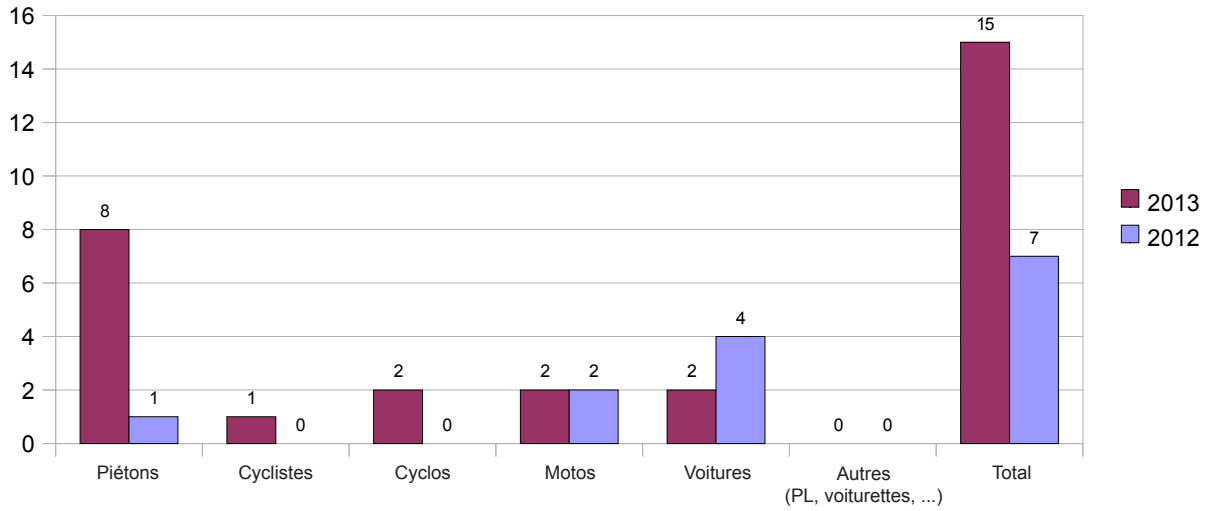
Victimes graves par catégorie de véhicules



L'année 2013 se caractérise par une baisse notable du nombre de tués en voiture, tandis que le nombre de tués piétons et cyclomotoristes est en augmentation, contrairement aux tendances nationales pour ces deux dernières catégories.

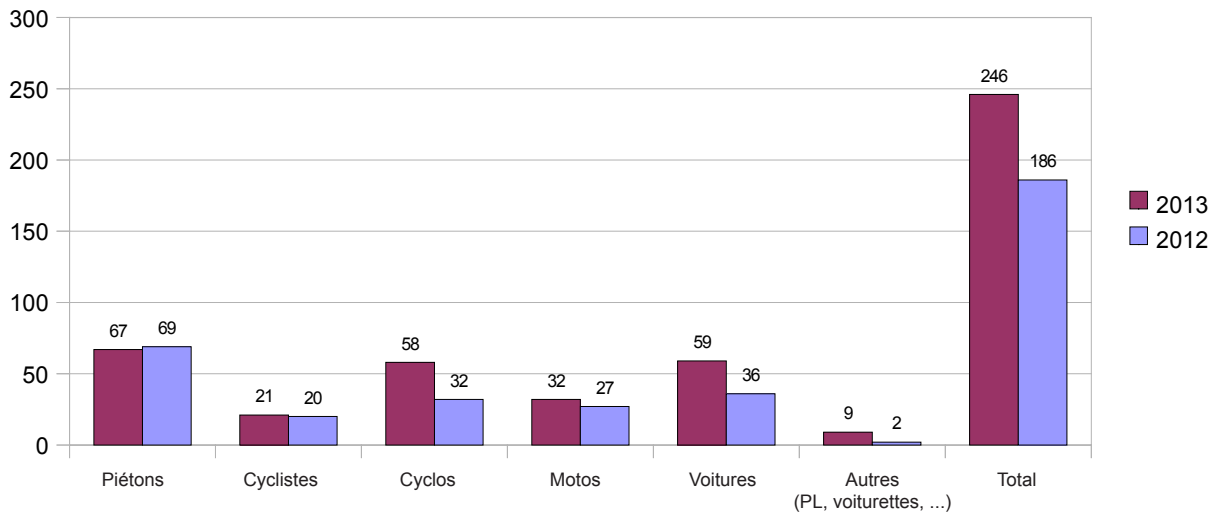
### 2-3-1-b Répartition en agglomération

Tués en agglomération



L'augmentation du nombre de tués piétons, et dans une moindre mesure cyclistes et cyclomotoristes, est à souligner pour l'année 2013.

Victimes graves en agglomération



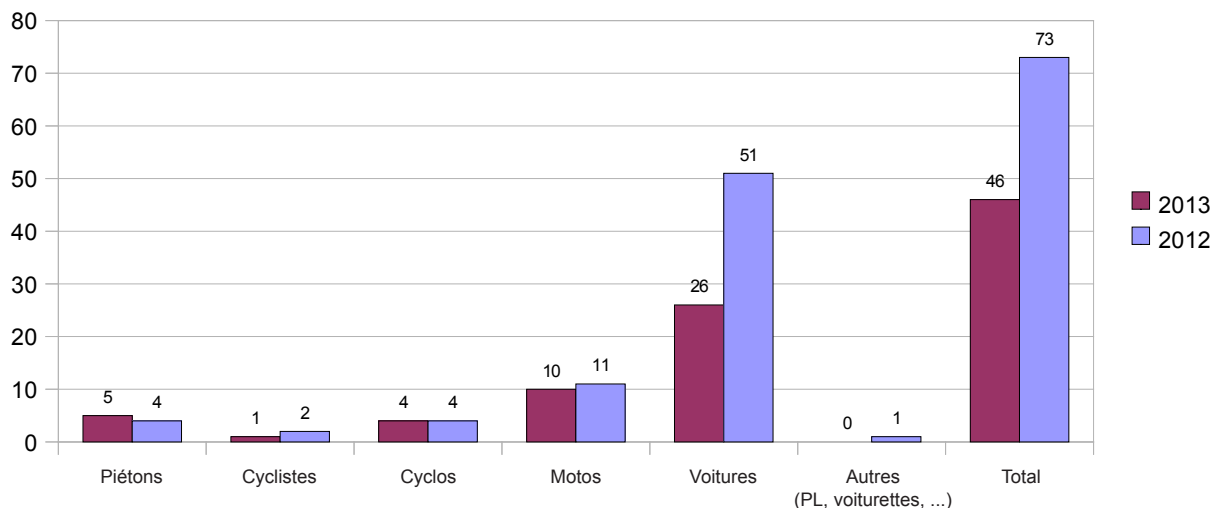
Le nombre de victimes graves a augmenté de 32% en agglomération entre 2012 et 2013.





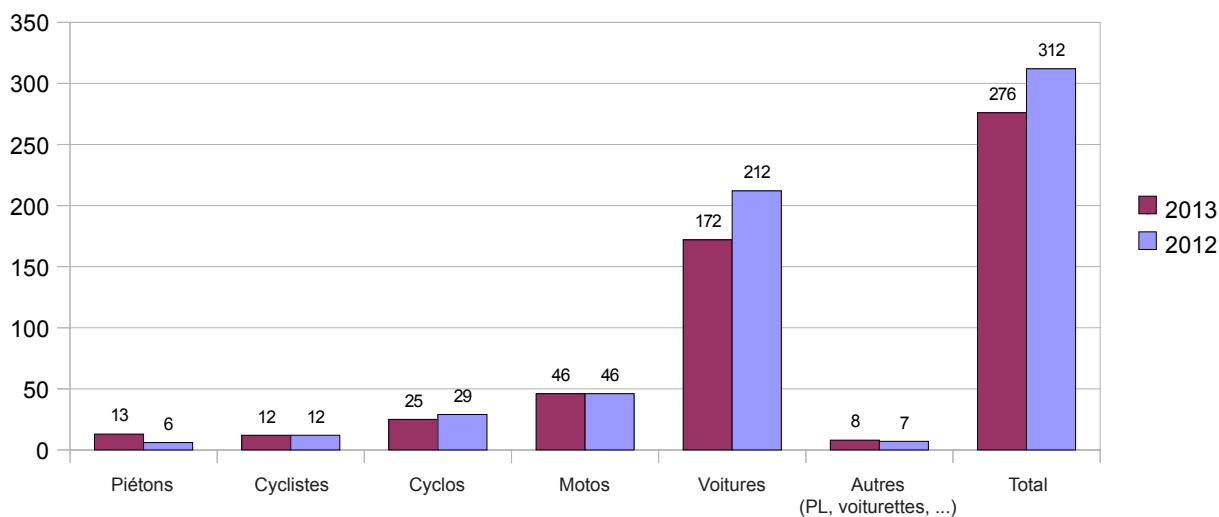
### 2-3-1-c Répartition hors agglomération

Tués hors agglomération



Le nombre de tués a baissé de façon significative entre 2012 et 2013 (-36%).

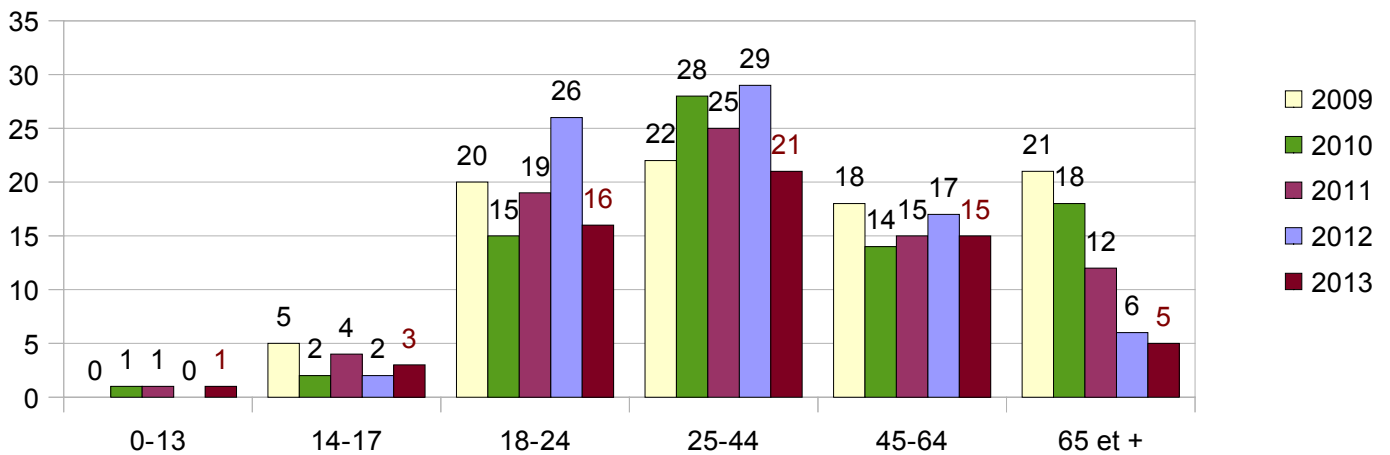
Victimes graves hors agglomération



Cette baisse est de 11% sur la même période pour les victimes graves hors agglomération.

## 2-3-2 Répartition par classe d'âge

Tués hors agglomération

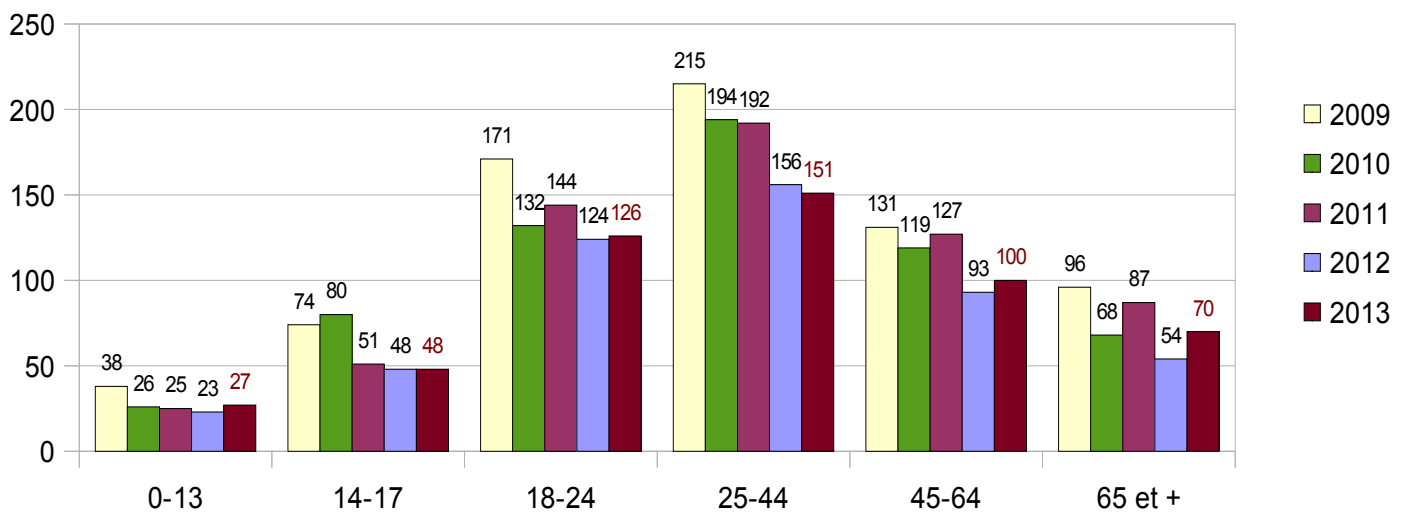


La baisse des tués se répercute sur l'ensemble des classes d'âge.

Si le nombre de tués parmi les 18-24 ans a notablement baissé, cette classe d'âge représente 24,5% des tués alors qu'elle ne représente que 9% de la population.

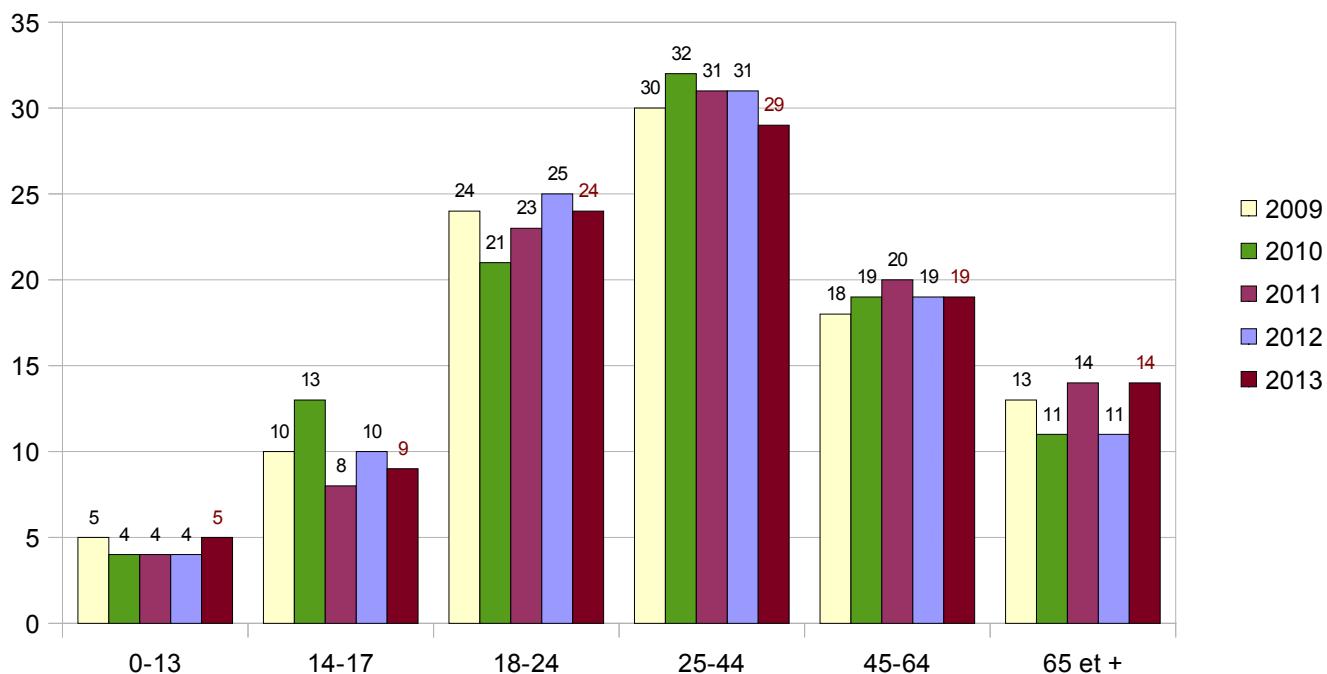


Nombre de victimes graves par classe d'âge





Pourcentage des victimes graves par classe d'âge

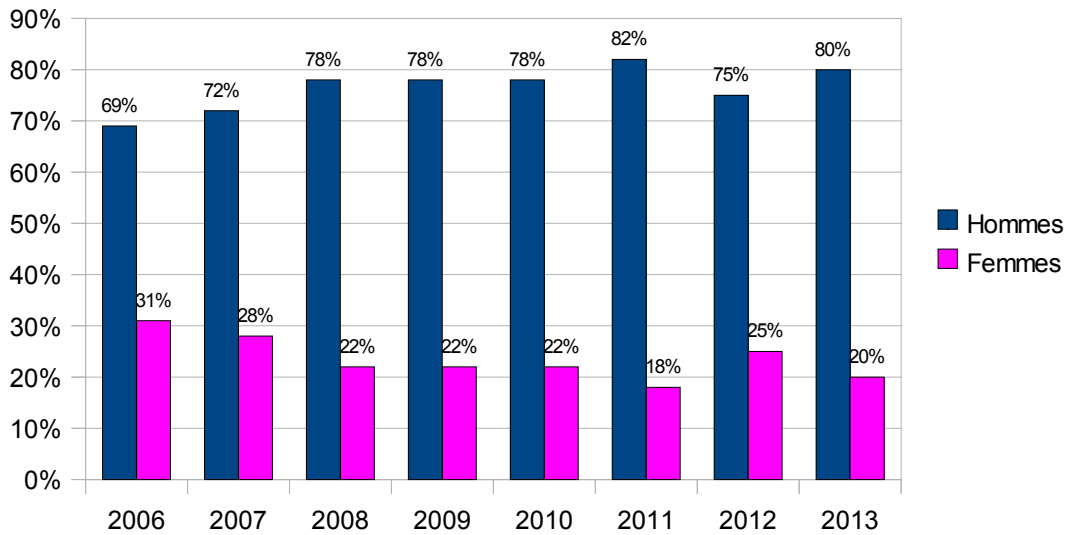


**POURCENTAGE DE POPULATION EN LOIRE-ATLANTIQUE  
PAR CLASSES D'ÂGE (INSEE 2011)**

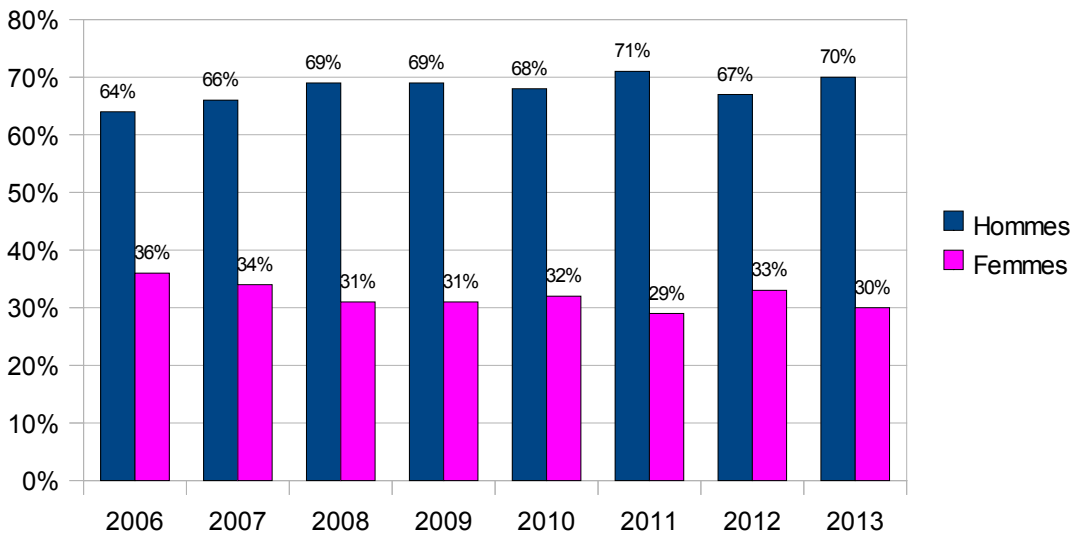
Classe d'âge	0-13	14-17	18-24	25-44	45-64	65 et +
Population	18,19%	4,95%	9,03%	26,44%	25,64%	15,75%

### 2-3-3 Répartition par sexe

Tués par sexe



Victimes graves par sexe



Plus des  $\frac{3}{4}$  des personnes tuées sont des hommes. C'est une donnée relativement constante sur le département comme sur le plan national.

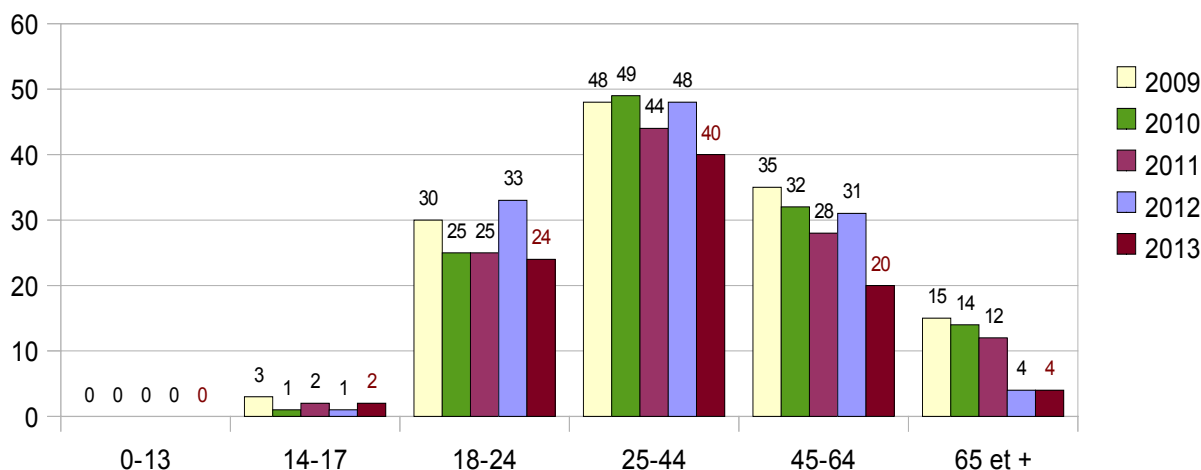
De façon globale, la population féminine est moins affectée par la violence routière.





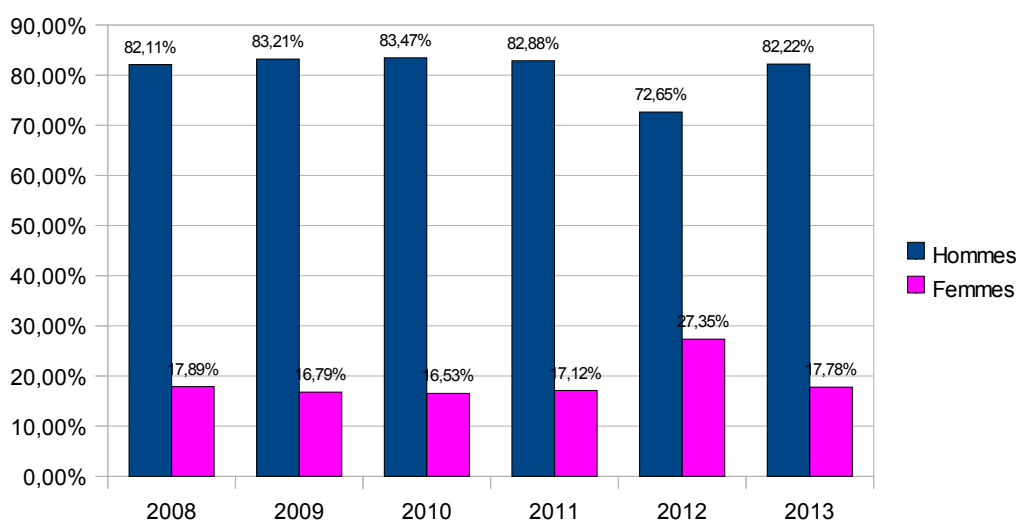
## 2-4 Les conducteurs

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



On note une régression significative en 2013 pour l'ensemble des tranches d'âge et notamment pour les 45-64 ans.

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

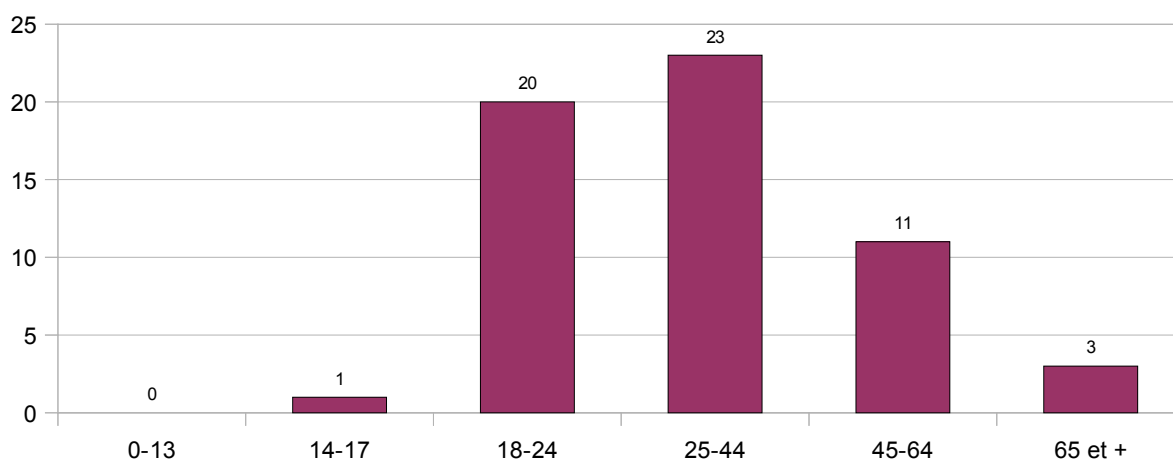


Le pourcentage de femmes impliquées dans les accidents mortels revient à celui observé antérieurement à la situation de 2012.



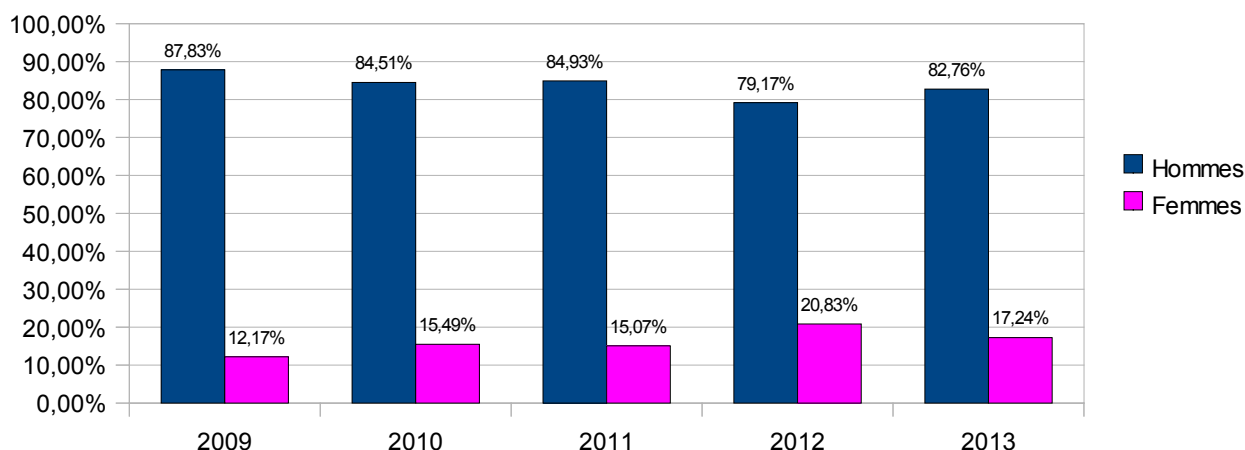
## 2-4-3 Les conducteurs présumés responsables

Répartition par âge  
des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



Si les trois tranches d'âge 18-24, 25-44 et 45-64 ans des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels sont toujours les plus représentées en 2013, il convient de souligner la sur-représentation de la tranche des 18-24 ans par rapport à son poids de population de 9%.

Répartition par sexe  
des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



La représentation des conductrices présumées responsables des accidents mortels sur les cinq dernières années s'élève en moyenne à 16,16%, soit 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		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Cyclistes	4	2	2	2	0	1
Cyclos	5	4	5	3	3	3
Motos	17	13	13	12	7	7
VL	77	88	65	54	58	45
Autres	8	10	5	2	4	2
<b>TOTAL</b>	<b>111</b>	<b>117</b>	<b>90</b>	<b>73</b>	<b>72</b>	<b>58</b>

En 2013, sur 90 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 58 conducteurs (64,2%) sont présumés responsables de leur accident.

La valeur maximum est atteinte pour la catégorie des VL avec 69,2%. Elle s'élève à 53,8% pour les motos.

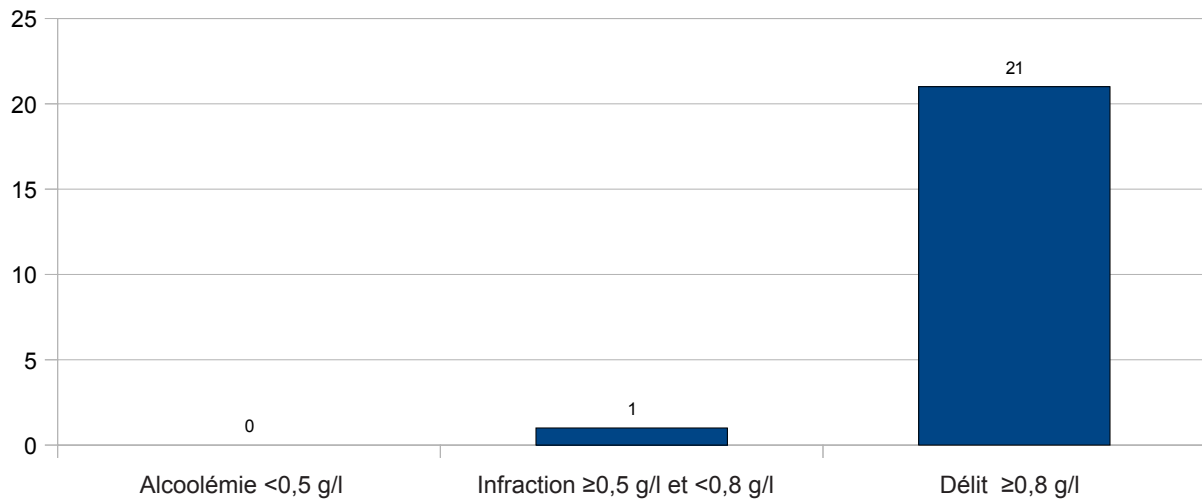
Les chiffres sont relativement stables depuis 2011 pour ces deux rubriques les plus représentatives.

### 2-5 Le facteur alcool

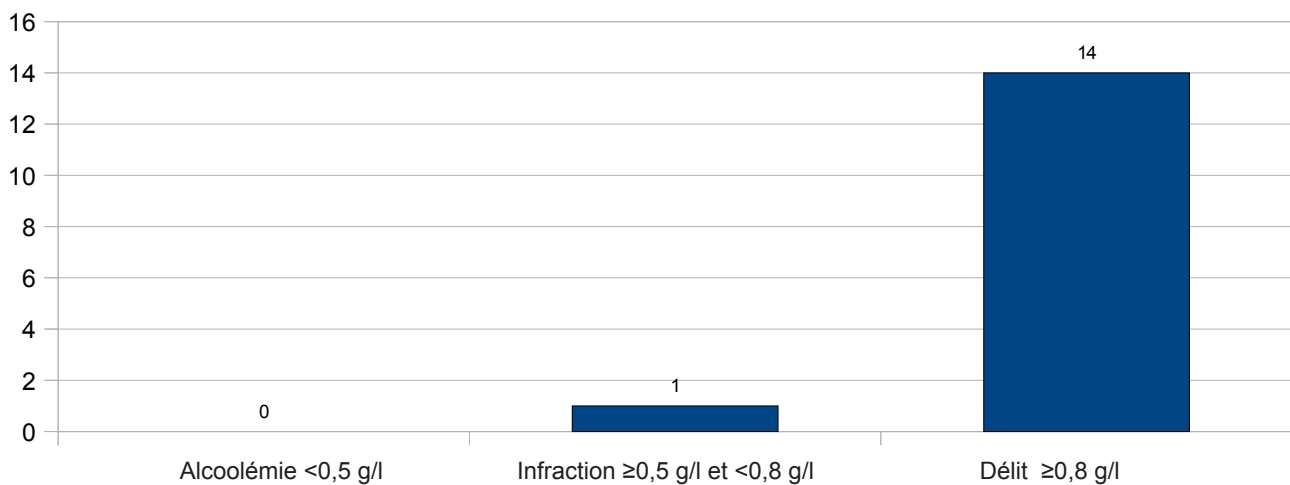
Type d'accidents	Accidents			Accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0.5 g/l			Pourcentage		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Corporels	921	774	726	118	86	99	12,8%	11,1%	13,6%
Dont mortels	73	72	58	34	24	17	46,5%	33,3%	29,3%

Pour la totalité des accidents corporels, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l a légèrement augmenté, passant sur les deux dernières années de 11,11% à 13,64%, en 2013 tandis que pour les accidents mortels sur la même période, l'implication d'un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l est en régression passant de 33,33% à 29,31%.

### Nombre d'accidents mortels avec alcool



### Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels avec alcool



22 accidents mortels avec alcool se sont déroulés en 2013, dont 5 accidents où l'alcool concerne des usagers piéton.

Il reste donc 17 accidents mortels impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l. Sur ces 17 accidents, 15 conducteurs alcoolisés sont présumés responsables de l'accident. Les 2 autres conducteurs sont des conducteurs sous l'emprise de l'alcool et impliqués dans les accidents.

Les données disponibles ne permettent pas d'analyser d'autres facteurs que l'alcool.





## 3 - Radars automatiques « vitesse »

### CONTRÔLES SANCTIONS AUTOMATISÉES TOUS TYPES DE RADARS FIXES « VITESSE »

Nombre total d'infractions par année					
Année	2009	2010	2011	2012	2013
<b>TOTAL</b>	123 833	106 199	115 720	113 963	145 176

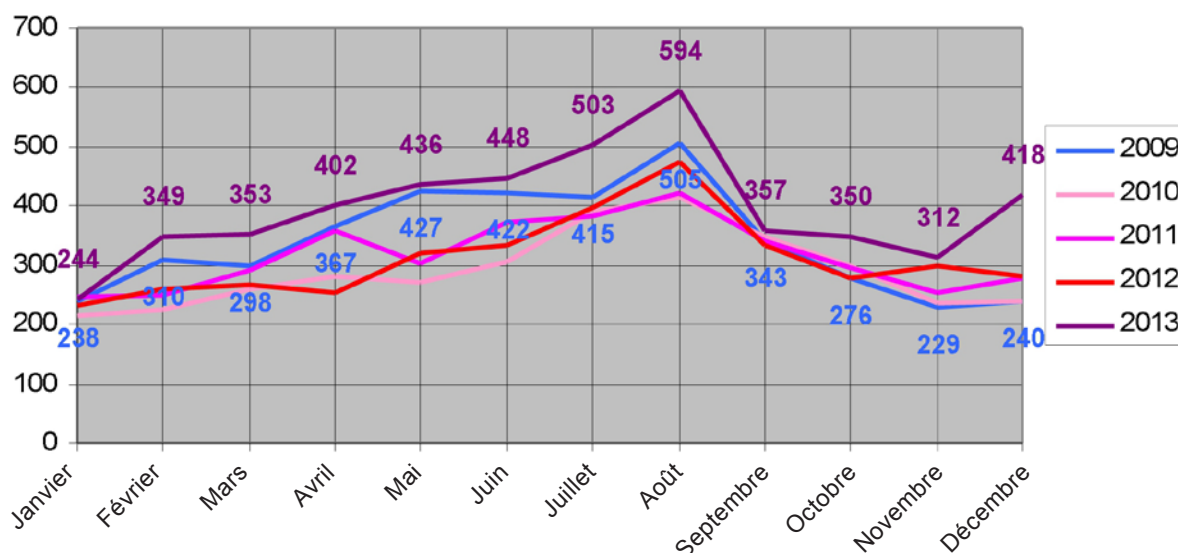
La mise en service du premier radar automatique « vitesse » en Loire-Atlantique date de 2004.

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 2013, la remontée à 145 176 infractions constatées s'explique essentiellement par la mise en place d'équipements de nouvelles générations de type « vitesse moyenne » ou « discriminants », mais aussi par l'abaissement à 70 km/h de la vitesse limitée autorisée sur certaines portions du périphérique nantais.

À noter l'aspect récurrent de la hausse des infractions mensuelles sur les mois d'août et septembre.

Moyenne journalière d'infractions  
aux contrôles sanction automatique « vitesse fixe »  
Tous types d'équipements en Loire-Atlantique



## 4 - Annexe

### PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS

(SOURCES : COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS AUTOMOBILES ET INSEE)

Années	Parc	Tués
1900	1 672	
1910	53 000	
1926	330 000	2 160
1936 / 1938	2 070 000	7 688 (+ de 40% des 19 220 décès par accidents)
1950	2 310 000	4 780
1972	+ de 14 000 000	+ de 17 000
1987	+ de 24 000 000	
2013	+ de 38 138 000 (dont 31 500 000 VL, 6 000 000 de véhicules utilitaires, 600 000 cars, bus et véhicules industriels)	3 268



Tués à trente jours à partir de l'année 2005 (avant 2005, ce délai n'était que de six jours).

#### Autres données de l'INSEE

- ▶ **82,7%** : part de ménages disposant d'une voiture en France en 2008, contre 76,8% en 1990.
- ▶ **30%** : proportion de ménages possédant deux voitures, valeur qui a doublé depuis 1980.
- ▶ **8,3 ans** : âge moyen d'un véhicule en 2013, contre 8 ans en 2008 et 6 ans en 1990.







---

**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](mailto:ddtm-st-srt@loire-atlantique.gouv.fr)  
[www.loire-atlantique.gouv.fr](http://www.loire-atlantique.gouv.fr)