

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

Observatoire  
départemental  
de sécurité  
routière

*sécurité routière sé*

# Bilan annuel

*des*

## accidents corporels en Loire-Atlantique

# 2018



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

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





# Sommaire

Définitions.....	4
Introduction.....	5
1 - Bilan global de l'année 2018 en Loire-Atlantique.....	6
2 - Bilan détaillé de l'année 2018 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.....	20
▶ répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.....	20
▶ répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.....	21
▶ les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels.....	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.....	32



## 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 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 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 qui n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance n'excède pas 11 KW et 15 chevaux.



© DDTM de la Loire-Atlantique

### Contrôle sanctions automatiques (radars vitesse)

**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 autonome.



# 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.



**Accidentalité en Loire-Atlantique Suivi mensuel Juin 2019**  
 observatoire départemental de sécurité routière  
 L'accidentalité routière est en baisse par rapport au mois précédent. On déplore cependant 4 tués (comme lors du même mois de mai 2019) et de blessés en baisse, comme le mois de mai 2019. Par ailleurs, les nombres d'accidents et de blessés sont en baisse, comme le mois de mai 2019. La mortalité routière s'établit à -2 par rapport à 2018, la moyenne mensuelle sur les 12 derniers mois étant égale à 4,2 tués/mois.

	2018	2019	Tendance 2019/2018
Accidents	48	41	→
Tués	5	4	→
Blessés	54	49	→

**L'accidentalité en Loire-Atlantique Suivi mensuel Mai 2019**  
 L'accidentalité routière est en hausse par rapport au mois précédent. On déplore cependant 4 tués (comme lors du même mois de mai 2019) et de blessés en baisse, comme le mois de mai 2019. Par ailleurs, les nombres d'accidents et de blessés sont en baisse, comme le mois de mai 2019. La mortalité routière s'établit à -2 par rapport à 2018, la moyenne mensuelle sur les 12 derniers mois étant égale à 4,2 tués/mois.

	Du 01/07/17 au 30/06/18	Du 01/07/18 au 30/06/19	Tendance 2019/2018
Accidents	569	571	→
Tués	64	50	→
Blessés	613	685	→

ATTENTION : les valeurs mentionnées dans ce suivi mensuel sont issues des remontées rapides des forces de l'ordre, à l'exception du nombre de tués pour lequel les données sont corrigées.  
 Comparaison des ATB (accidents, tués, blessés) à l'année précédente  
 Nombre d'accidents corporels mensuels sur les 12 derniers mois  
 Comparaison avec les 12 mois précédant cette période



## Bilan global de l'année 2018 en Loire-Atlantique

### Résumé

1. L'année 2018 en Loire-Atlantique s'achève avec une diminution de 7 tués (**52 tués, soit -11,9%**) par comparaison à celui de l'année précédente (59 tués).
2. Au vu des 10 dernières années (2009-2018), la mortalité routière en 2018 se place sous la moyenne médiane de (70,9) des tués.
3. Le cumul des tués sur le cycle 2009-2018 s'élève à 709 personnes.
4. En 2018, la catégorie « autres causes et cause indéterminée » est majoritaire (46%), **incluant** notamment les distracteurs (téléphone portable, fatigue...). Les 3 causes principales d'accidents mortels : l'alcool, la vitesse et les priorités représentent (18% chacune).

	Moyenne annuelle 2012/2016	2017	2018	Variations 2018/2017					
				sur la Loire-Atlantique		sur la Région Pays de la Loire		sur la France entière	
Accidents corporels	741	686	653	↘	-4,80%	↘	-0,08%	↘	-4,9%
Tués	72	59	52	↘	-11,90%	↘	-7%	↘	-5,8%
Blessés	942	847	834	↘	-1,50%	↘	-0,24%	↘	-4,8%

Le département de la Loire-Atlantique enregistre une baisse de 4,8% du nombre d'accidents corporels et une baisse de 1,5% de nombre de blessés pour l'année 2018 par rapport à 2017.

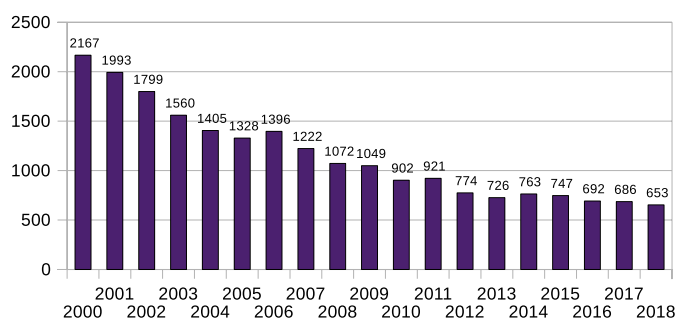
Le nombre de tués, majoritairement originaires de la Loire-Atlantique (41 ressortissants sur 52), représente encore 78,8% des victimes (contre 84,7% en 2017 et 85% en 2016).

Les chiffres nationaux sont aussi en baisse.

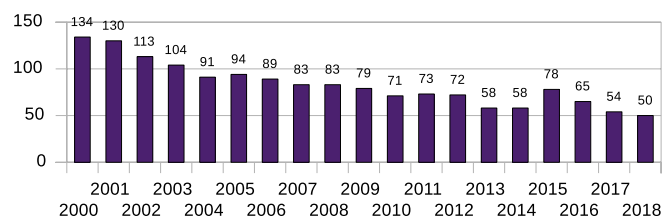
# Bilan détaillé de l'année 2018 en Loire-Atlantique

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

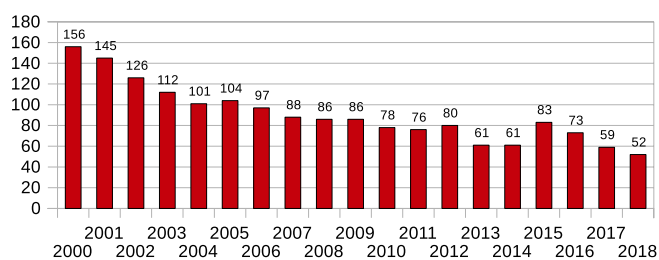
### Évolution du nombre d'accidents corporels entre 2000 et 2018



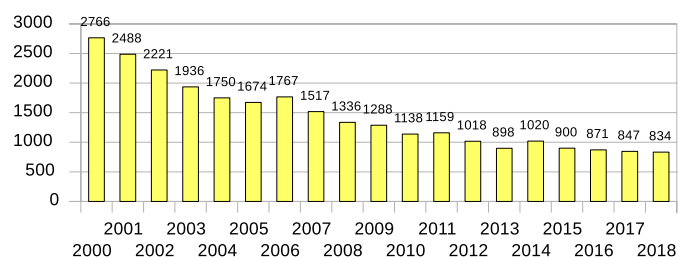
### Évolution du nombre d'accidents mortels entre 2000 et 2018



### Évolution du nombre de tués entre 2000 et 2018



### Évolution du nombre de blessés entre 2000 et 2018



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

En 19 ans, entre 2000 et 2018 :

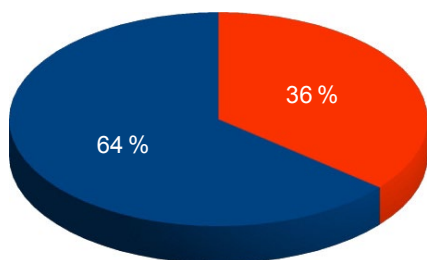
- ▶ Le nombre d'accidents corporels est passé de 2 167 à **653**, soit une baisse de **70 %**.
- ▶ Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à **50**, soit une baisse de **63 %**.
- ▶ Le nombre de tués est passé de 156 à **52**, soit une baisse de **67 %**.
- ▶ Le nombre de blessés est passé de 2 766 à **834**, soit une baisse de **70 %**. 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

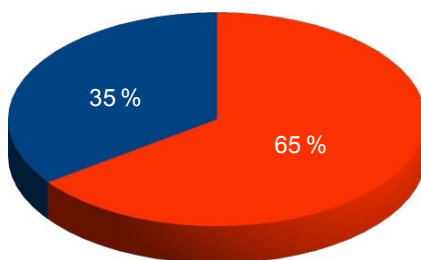
### 2-2-1 Les accidents selon le lieu

#### EN ET HORS AGGLOMÉRATION

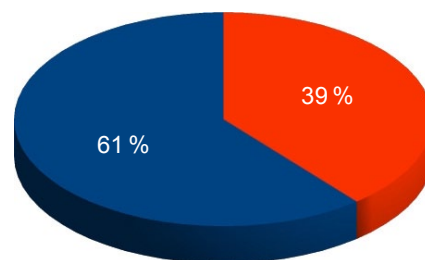
Accidents corporels



Tués



Blessés



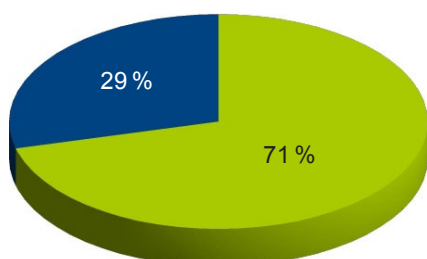
■ En agglomération ■ Hors agglomération

La répartition globale de l'accidentalité corporelle démontre que 64 % des accidents ont lieu en agglomération ainsi que 61 % des blessés.

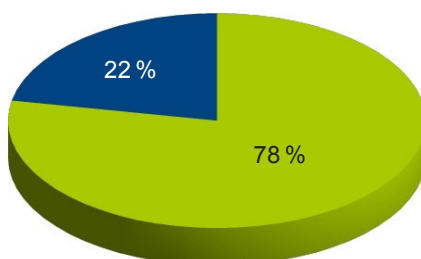
Une baisse régulière du pourcentage de tués en agglomération (25 % en 2013, 21 % en 2014 et 20 % en 2015) était constatée, en 2016 ce pourcentage remontait à 27%, en 2017 à 24 %. En 2018, le nombre de tués en agglomération remonte fortement 35 %.

#### EN ET HORS INTERSECTION EN AGGLOMÉRATION

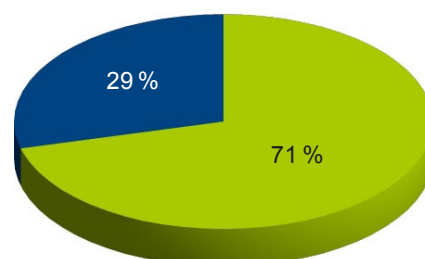
Accidents corporels



Tués



Blessés



■ En intersection ■ Hors intersection

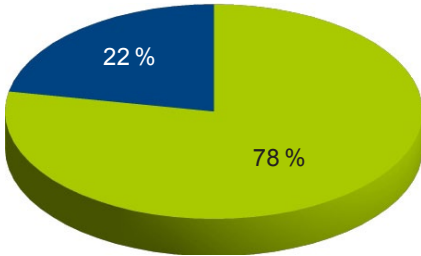
En agglomération, les pourcentages d'accidents corporels de blessés en intersection restent stables par rapport à ceux enregistrés en 2017 (respectivement 30 % et 29 %). Le pourcentage de tués baisse fortement en intersection 22 % (36 % en 2017).



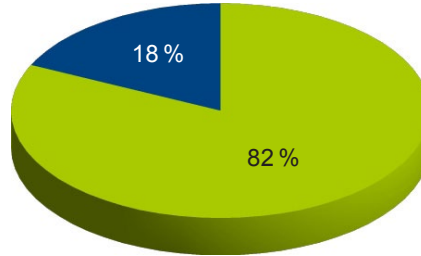


## EN ET HORS INTERSECTION HORS AGGLOMÉRATION

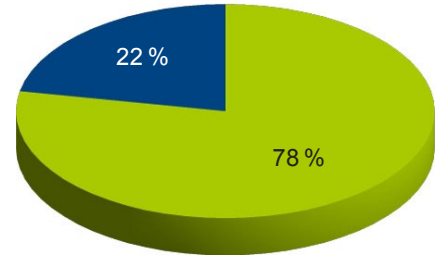
**Accidents corporels**



**Tués**



**Blessés**



■ En intersection ■ Hors intersection

Hors agglomération, le pourcentage de tués est en hausse par rapport à 2017 (4%) et le pourcentage d'accidents et de blessés en intersection sont stables par rapport à ceux enregistrés en 2017 (respectivement de 21 % et 23 %).

## PAR CATÉGORIE DE ROUTES

	Autoroutes		RN		RD		Voies communales		Autres <sup>(1)</sup>	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Nombre d'accidents corporels	10	<b>14</b>	37	<b>49</b>	221	<b>187</b>	399	<b>379</b>	19	<b>24</b>
Nombre d'accidents mortels	2	<b>2</b>	3	<b>1</b>	35	<b>31</b>	14	<b>15</b>	0	<b>1</b>

<sup>(1)</sup> Parking

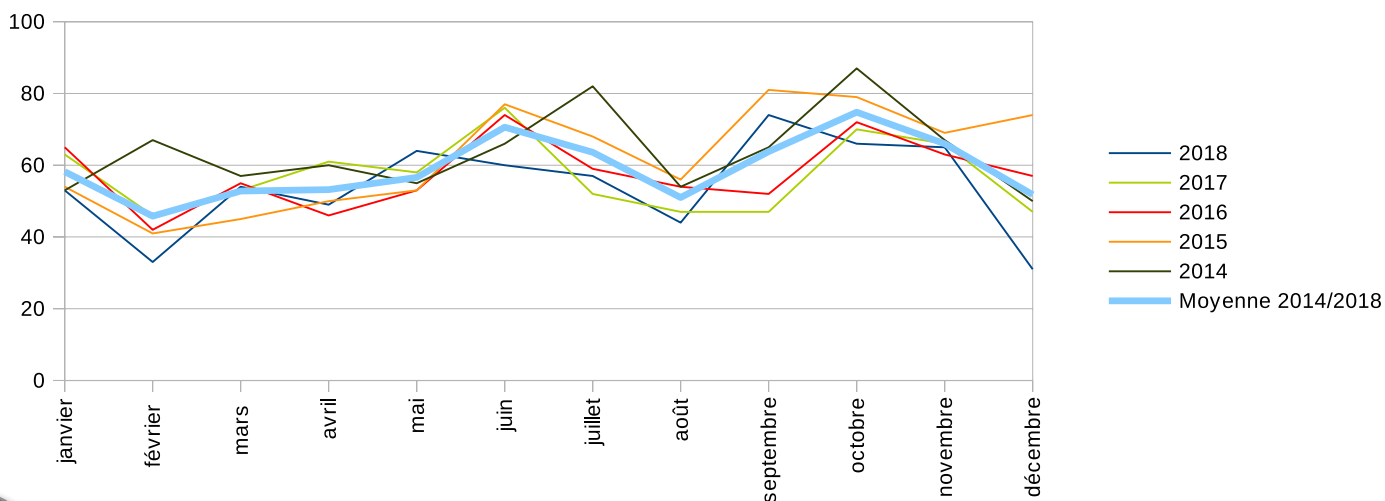
La baisse du nombre d'accidents corporels en 2018 ne concerne que les réseaux départemental et communal.

De même, le nombre d'accidents mortels a baissé sur les réseaux départemental et national.

2-2-2 Les accidents dans le temps

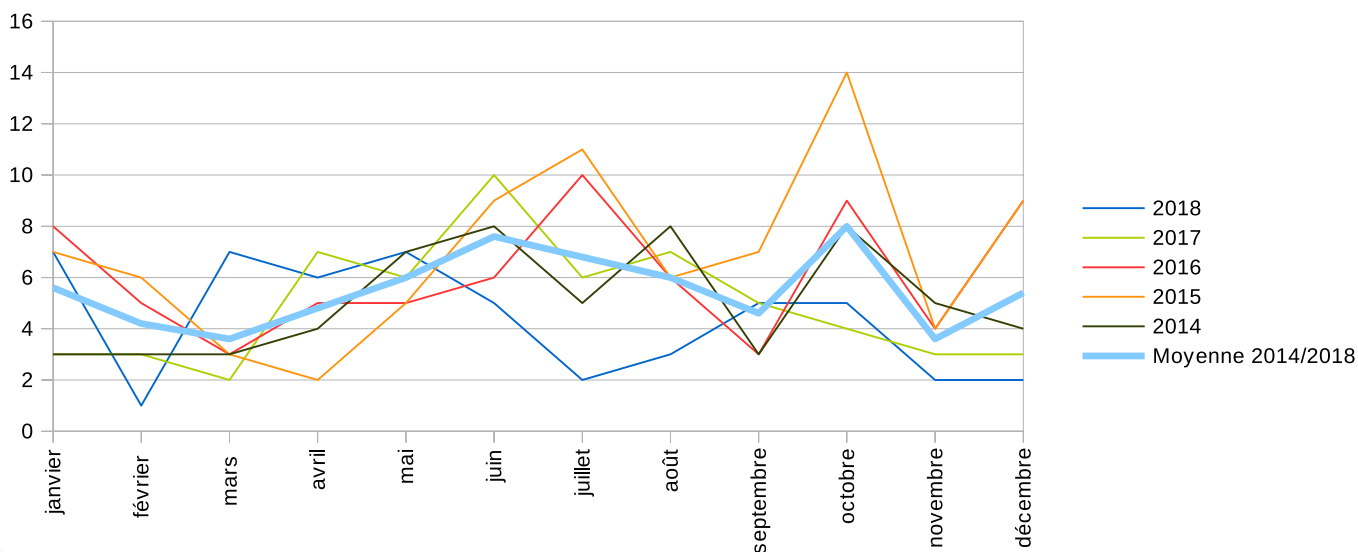
**SELON LE MOIS**

**Accidents corporels selon le mois**



La répartition de la moyenne mensuelle des accidents corporels, très irrégulière, montre une légère inflexion en juin et juillet ainsi qu'entre septembre et octobre.

**Tués selon le mois**

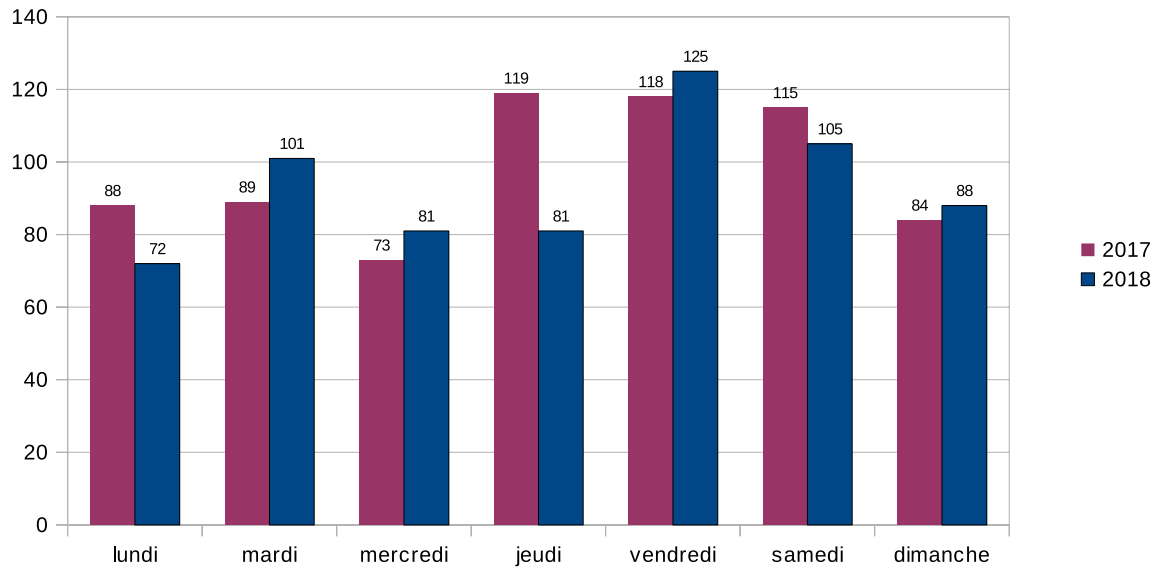


La répartition de la moyenne mensuelle des tués, très irrégulière, montre une légère inflexion supérieure à 8 tués en juin et juillet ainsi qu'en octobre.

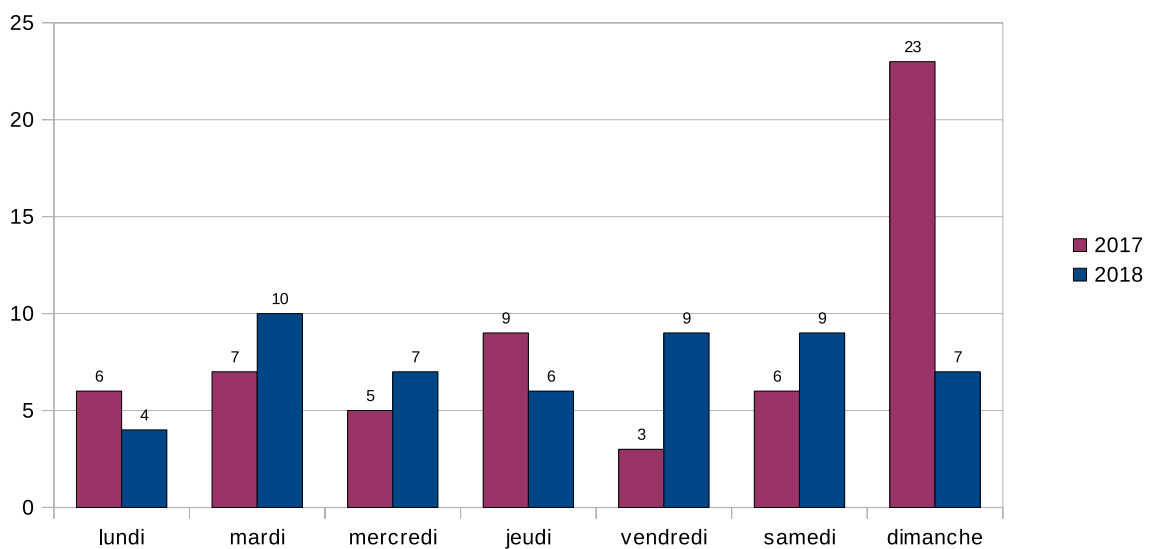


## SELON LE JOUR DE LA SEMAINE

### Accidents corporels selon le jour de la semaine



### Tués selon le jour de la semaine



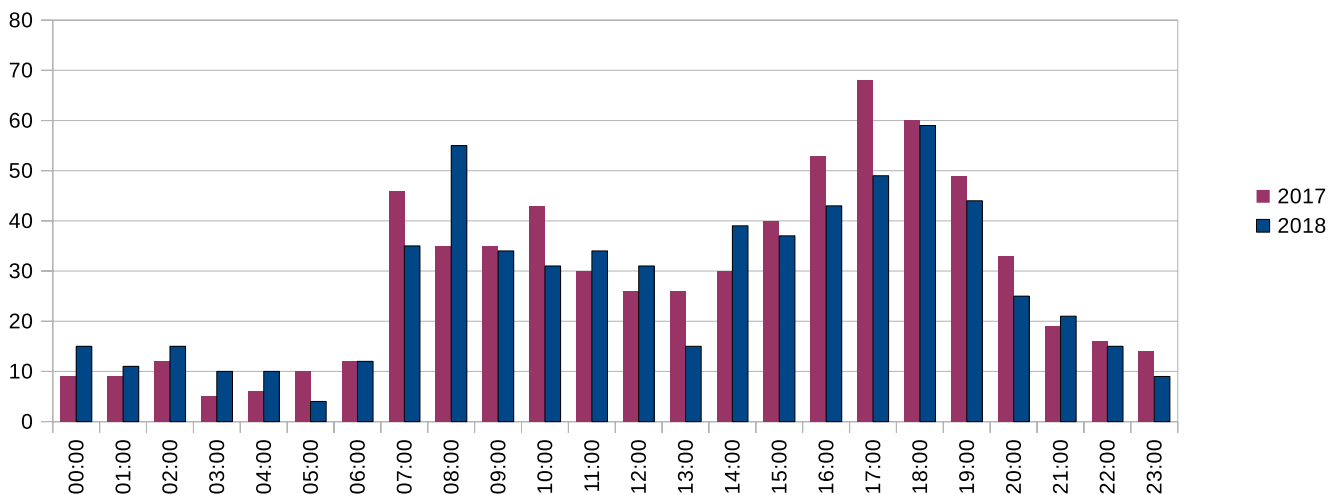
Sur l'année 2018, 48 % des tués se concentrent sur les 3 derniers jours de la semaine, (contre 54 % en 2017) soit -6 %, avec un pic le mardi pour l'année 2018.





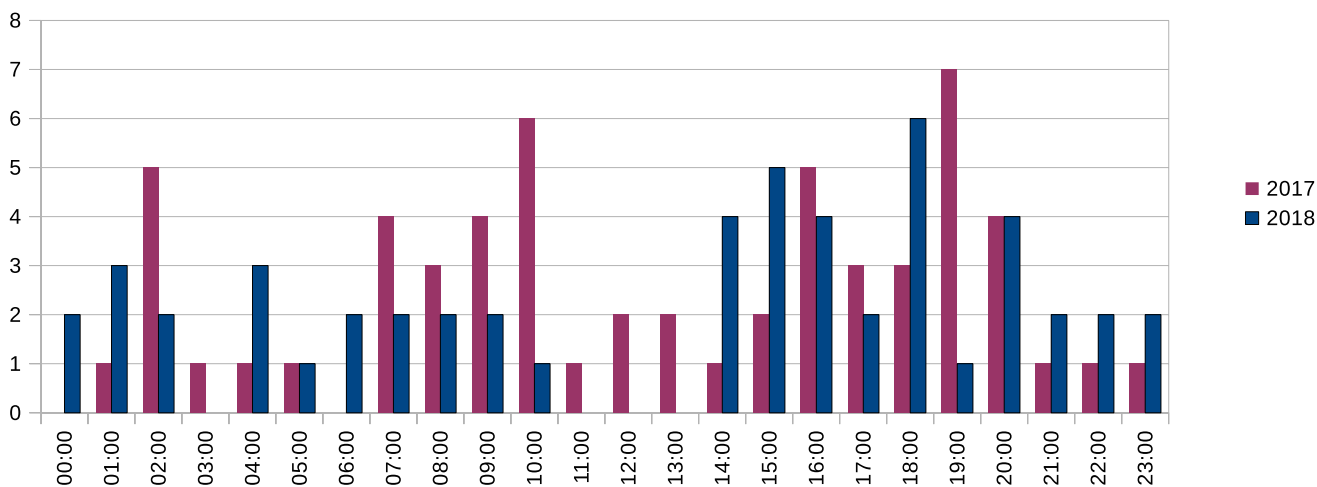
*SELON L'HEURE*

**Accidents corporels selon l'heure**



La répartition horaire des accidents corporels, assez semblable à celle des années précédentes, est plus significative sur la tranche horaire 17h-19h correspondant en grande partie aux trajets travail-domicile, ainsi que le pic à 8h00.

**Tués selon l'heure**



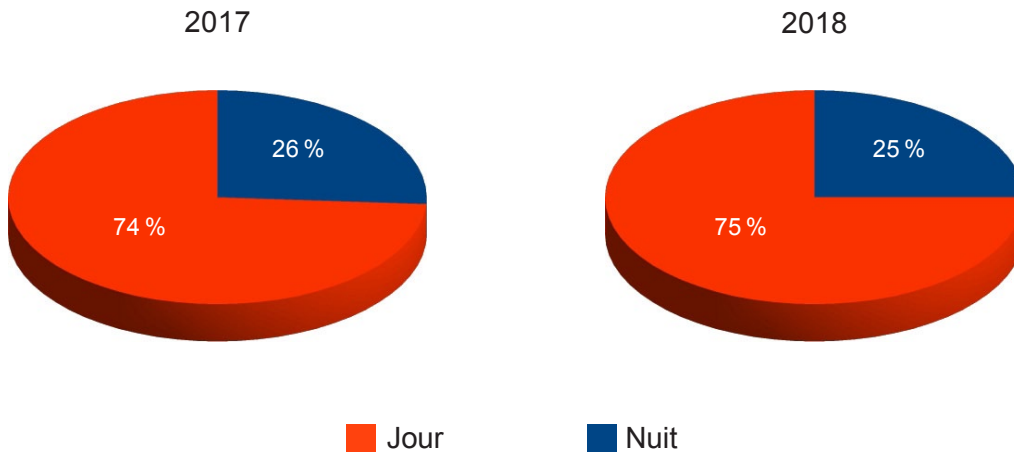
La répartition horaire des tués en 2018 se concentre sur la tranche 14h00 – 20h00 qui représente 50 % des tués.



## RÉPARTITION JOUR-NUIT

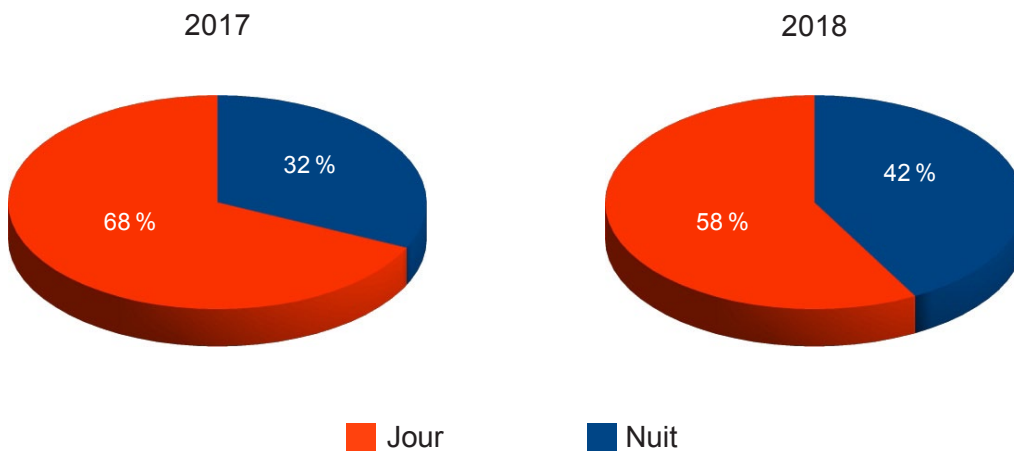
Les horaires du jour-nuit sont : 8h-20h / 20h-8h

### Accidents corporels par répartition jour-nuit



Le nombre d'accidents corporels de nuit reste stable en 2018.

### Tués par répartition jour-nuit



Le nombre de tués la nuit a augmenté de 10 % en 2018 par rapport à 2016 et 2017, mais reste cependant sous la barre des 50 % :

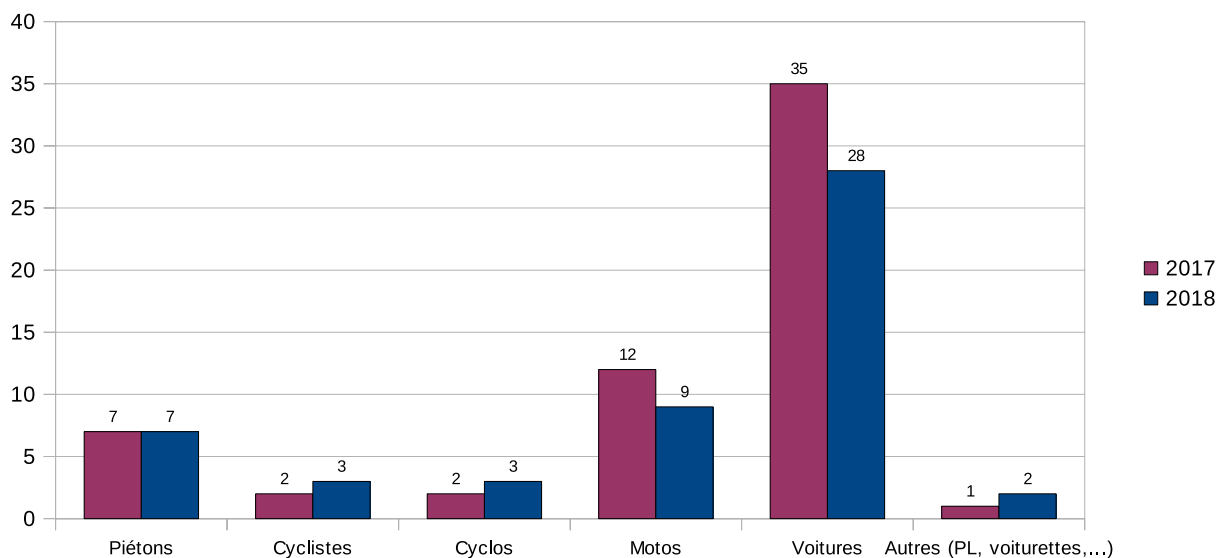
- ▶ 2011 : 42 %
- ▶ 2012 : 53 %
- ▶ **2013 : 59 %**
- ▶ 2014 : 35 %
- ▶ 2015 : 34 %
- ▶ 2016 : 32 %
- ▶ 2017 : 32 %
- ▶ **2018 : 42 %**

## 2-3 Les victimes

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

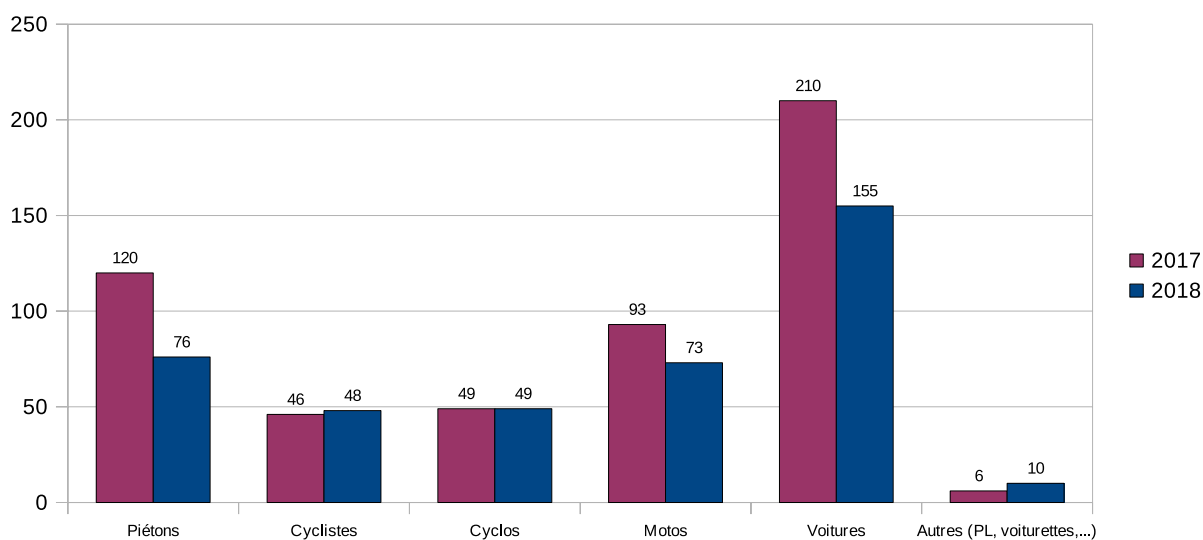
#### RÉPARTITION GLOBALE

Tués par catégorie de véhicules



Le nombre de tués à motos est en baisse de 25 % en 2018, suivie par celui des voitures (-20%). Les autres chiffres ne sont pas significatifs.

Victimes graves par catégorie de véhicules



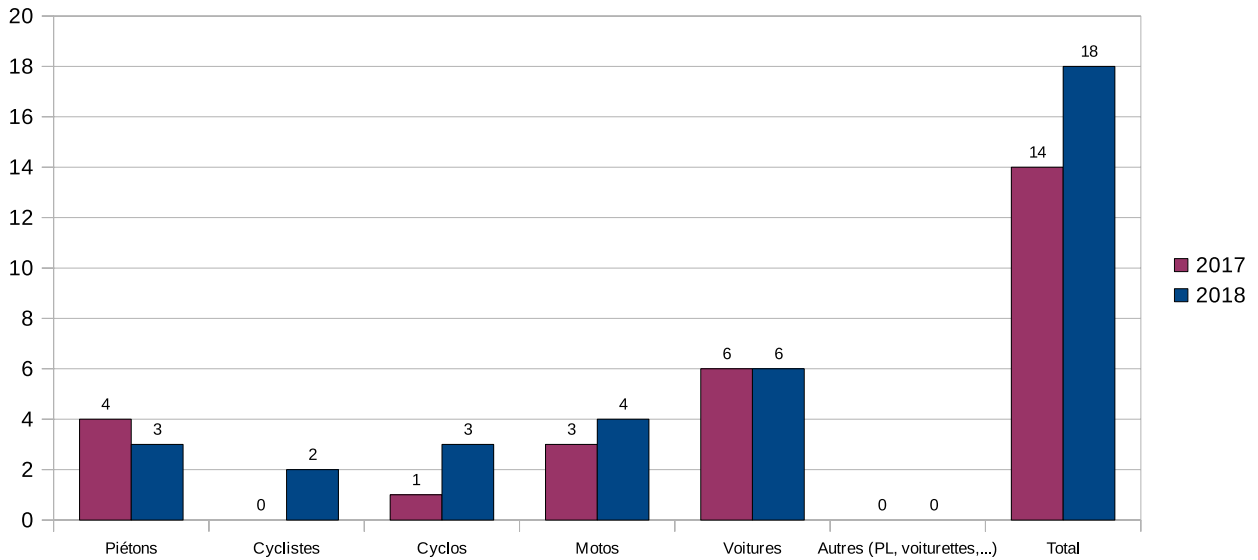
Les victimes graves de la catégorie des piétons est en baisse de 37 % en 2018 suivies par celle des voitures (-26 %) et des motos (-21 %).





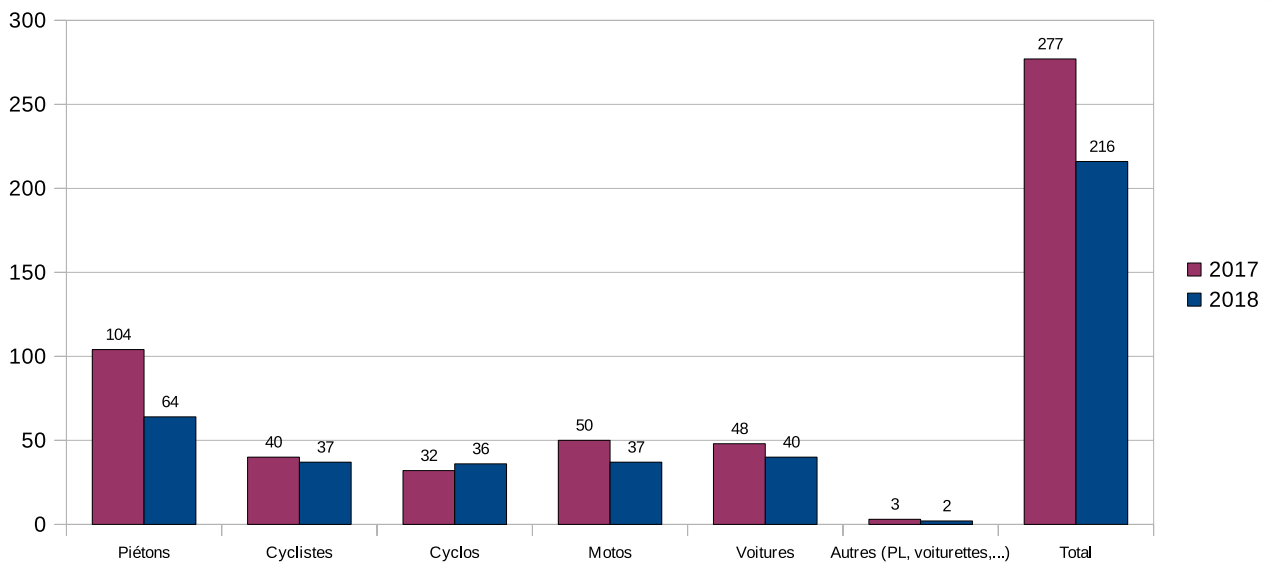
## RÉPARTITION EN AGGLOMÉRATION

### Tués en agglomération



En 2018, un nombre de 4 tués supplémentaires en agglomération a été observé par rapport à 2017. Il se répartit différemment, aux dépens des usagers vulnérables : cyclos, motos et cyclistes.

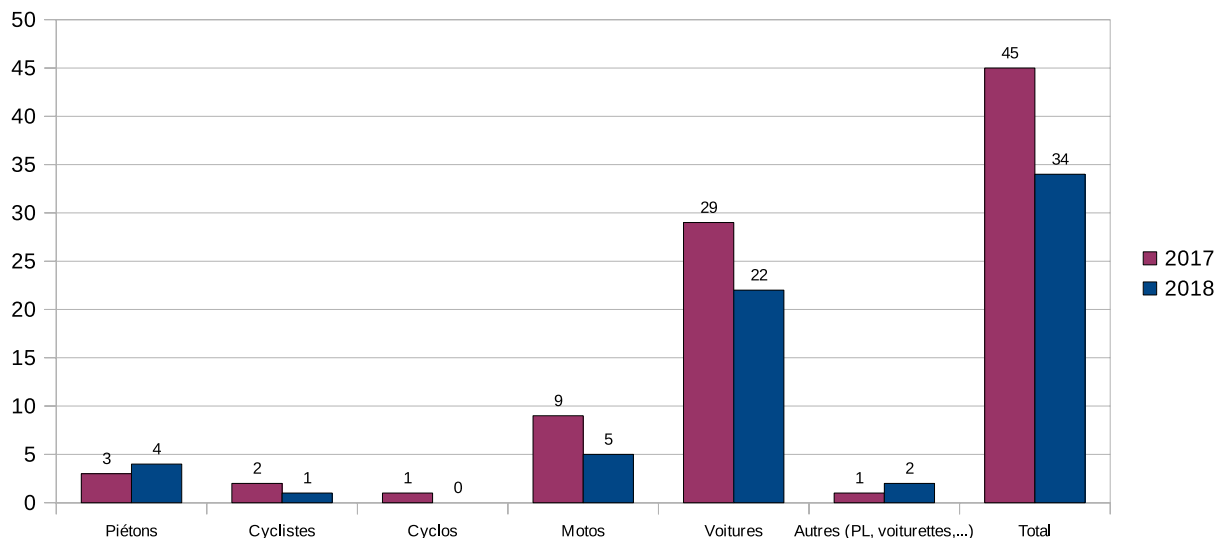
### Victimes graves en agglomération



Une baisse de 22% du nombre de victimes graves en agglomération est observée entre 2017 et 2018. La plus significative étant celle des piétons avec 39% de victimes en moins, mais qui reste cependant la catégorie la plus touchée représentant 30% des victimes.

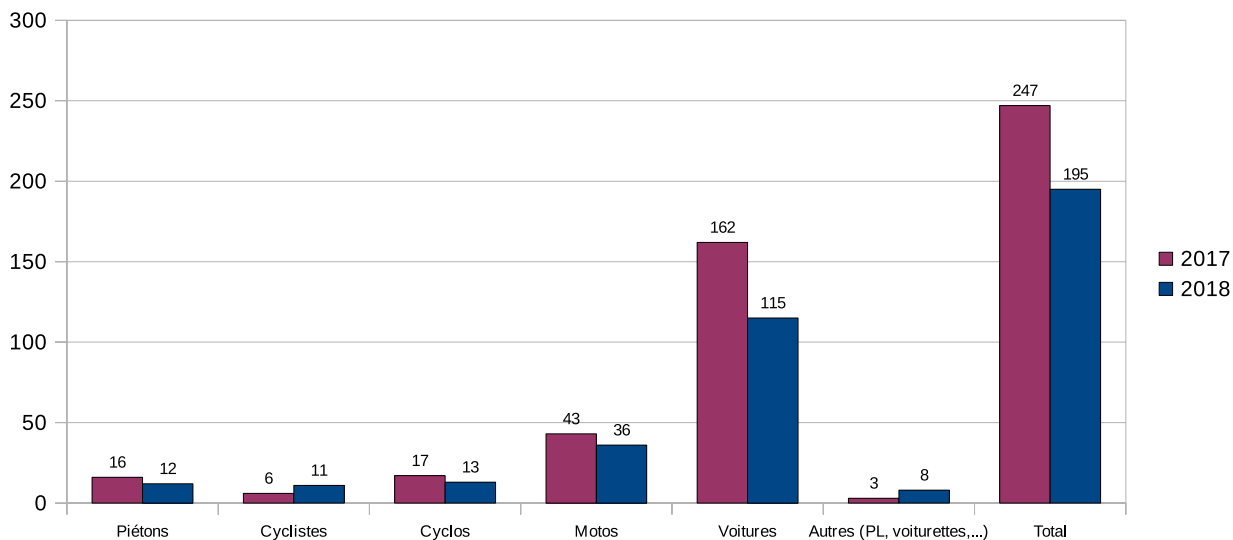
## RÉPARTITION HORS AGGLOMÉRATION

### Tués hors agglomération



Le nombre de tués hors agglomération se réduit de 24 % en 2018. Seul le nombre de tués augmente de une personne pour les piétons et les autres véhicules.

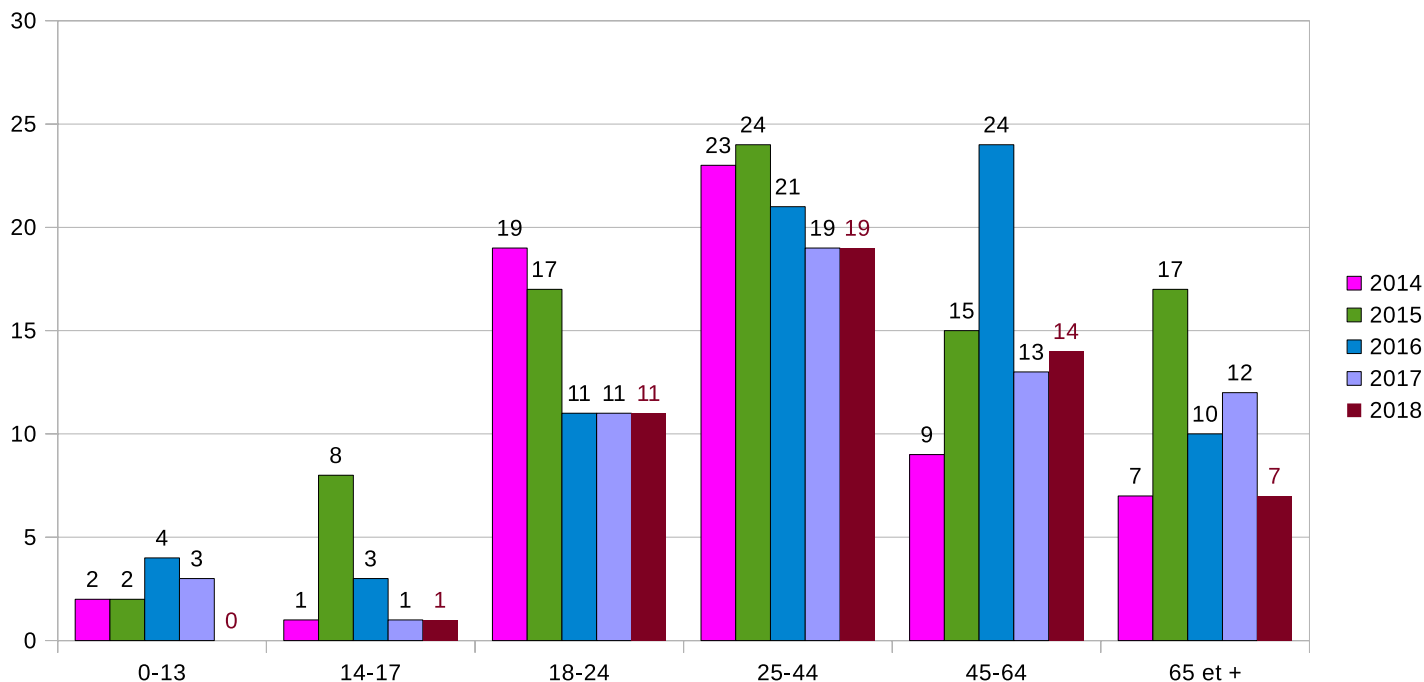
### Victimes graves hors agglomération



Le chiffre global des victimes graves hors agglomération **baisse de 21%**. Seul le nombre de victimes graves est en hausse pour les cyclistes et autres véhicules.

## 2-3-2 Répartition par classe d'âge

### Tués par classe d'âge

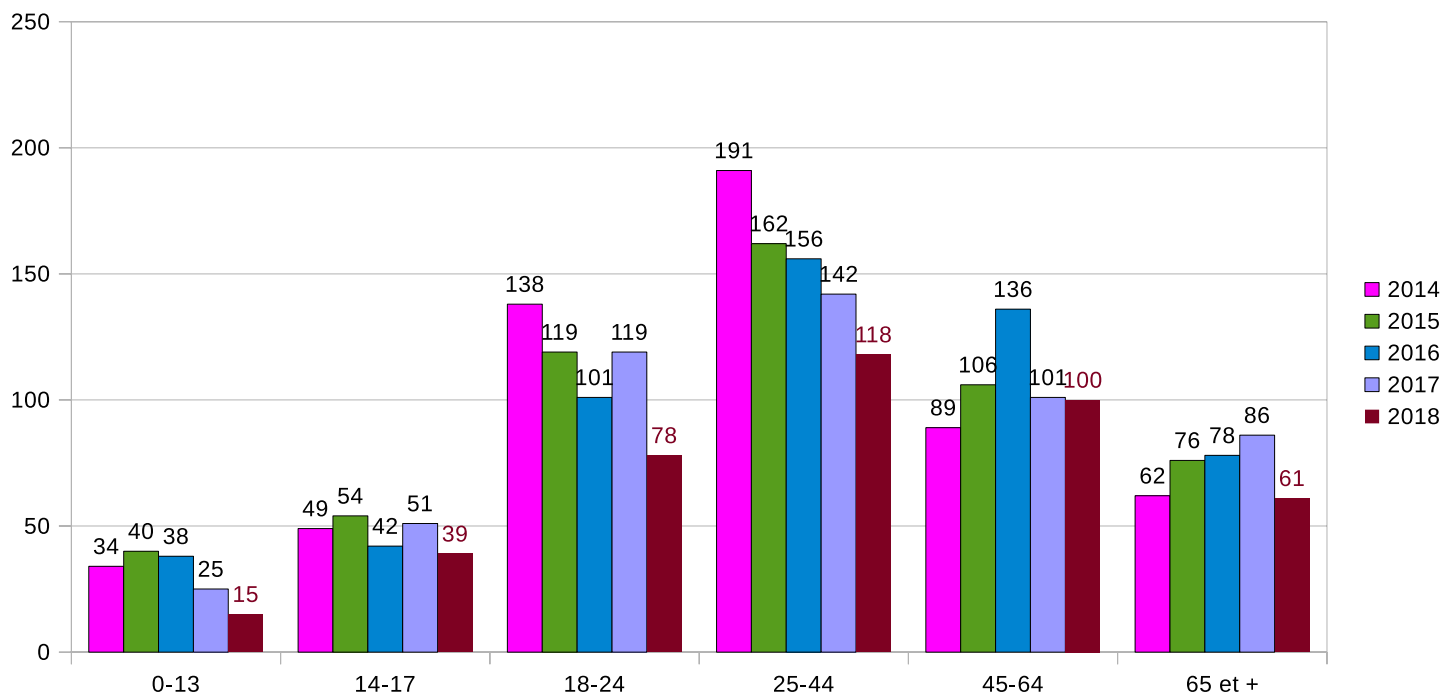


En 2018, on observe plusieurs évolutions du nombre de tués dans la répartition par classe d'âge :

- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 18-24 ans reste stable depuis 2016. Il représente 21 % des tués en 2018 sur une tranche de la population de 9 %.
- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 25-44 ans est toujours majoritaire depuis 2014. Il représente 36 % des tués sur une tranche de la population de 25 %.
- ▶ Le cumul de ces 2 dernières tranches d'âge (18-44) représente 30 tués, soit 58 % des victimes en 2018 contre 50 % en 2017.



### Victimes graves par classe d'âge



En 2018, on observe une baisse des victimes graves dans toutes les classes d'âge, avec la plus significative de -34 % pour les 18-24 ans.

### Pourcentage de population en Loire-Atlantique (INSEE au 1<sup>er</sup> janvier 2019)

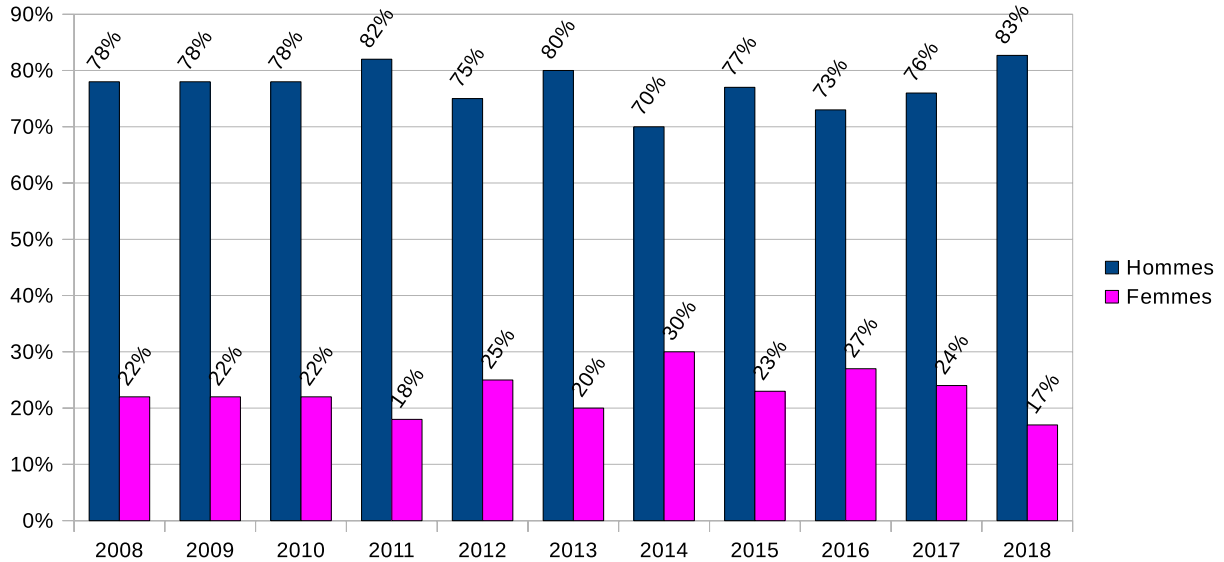
Classe d'âge	0-14 ans	15-19 ans	20-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +
Population (1 425 592 hab.)	18,81 %	6,63 %	5,90 %	25,44 %	24,90 %	18,31 %
Homme (692 160)	19,87 %	7,00 %	6,11 %	26,06 %	25,08 %	15,88 %
Femme (733 432)	17,81 %	6,28 %	5,70 %	24,86 %	24,73 %	20,61 %

50 % de la population en Loire-Atlantique a entre 25 et 64 ans. Les 15-24 ans représentent 12,5 % de la population et sont répartis en 13 % d'hommes et 12 % de femmes.



### 2-3-3 Répartition par sexe

#### Tués par sexe



La part des hommes tués en 2018 représente le plus haut pourcentage depuis 2008 avec 83 %. La part des femmes tuées depuis 11 ans représente une moyenne de 23 %.

#### Victimes graves par sexe



La part des victimes graves « Hommes » augmente en 2018 et représente environ trois quarts des victimes et deux tiers des victimes sur la période 2007/2017.

## 2-3-4 Utilisation des équipements de sécurité

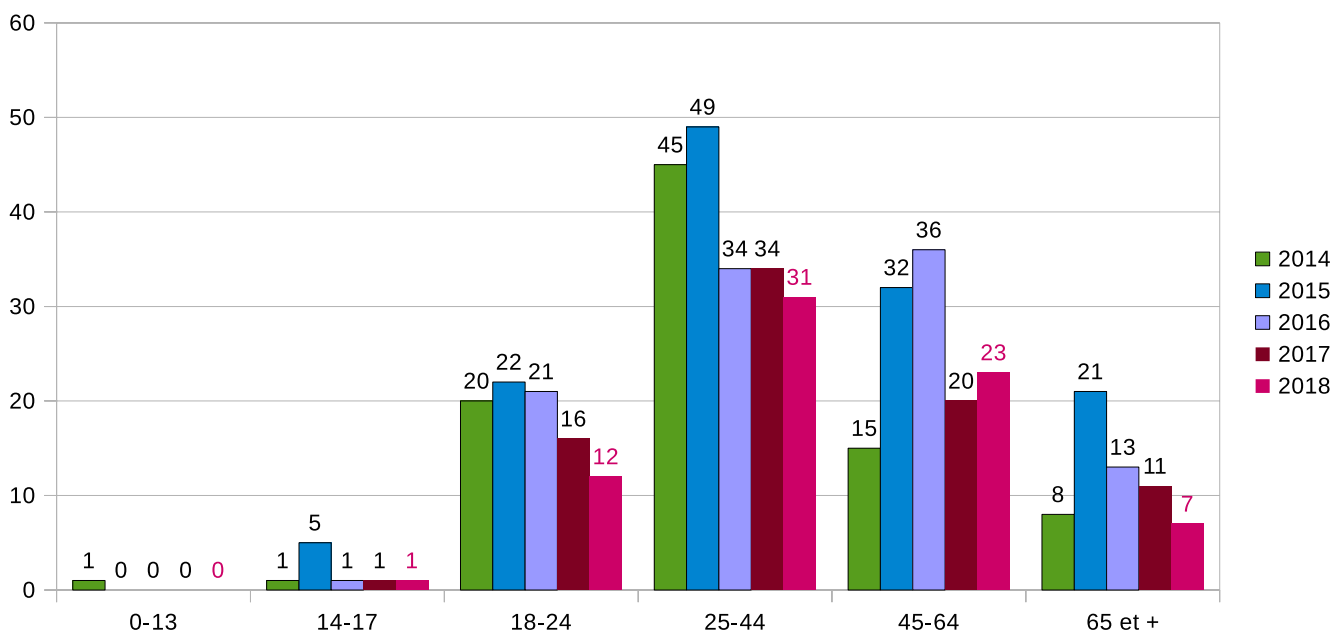
Sur 45 tués « usagers de véhicules », sont dénombrés :

- ▶ 3 cyclistes non porteurs du casque (3 hommes).
- ▶ 3 cyclomotoristes dont 2 porteurs du casque (3 hommes).
- ▶ 9 motocyclistes porteurs du casque (9 hommes).
- ▶ 28 usagers de voitures dont 19 porteurs de la ceinture de sécurité (24 hommes, 4 femmes) ; 4 non déterminés (4 hommes) et 5 non porteurs (4 hommes, 1 femme).
- ▶ 2 « autres » 1voiturette porteur de la ceinture et 1 quad porteur du casque (1 homme, 1 femme).

**En conclusion**, les défauts d'utilisation d'équipements de sécurité concernent 13 usagers (29%).

## 2-4 Les conducteurs

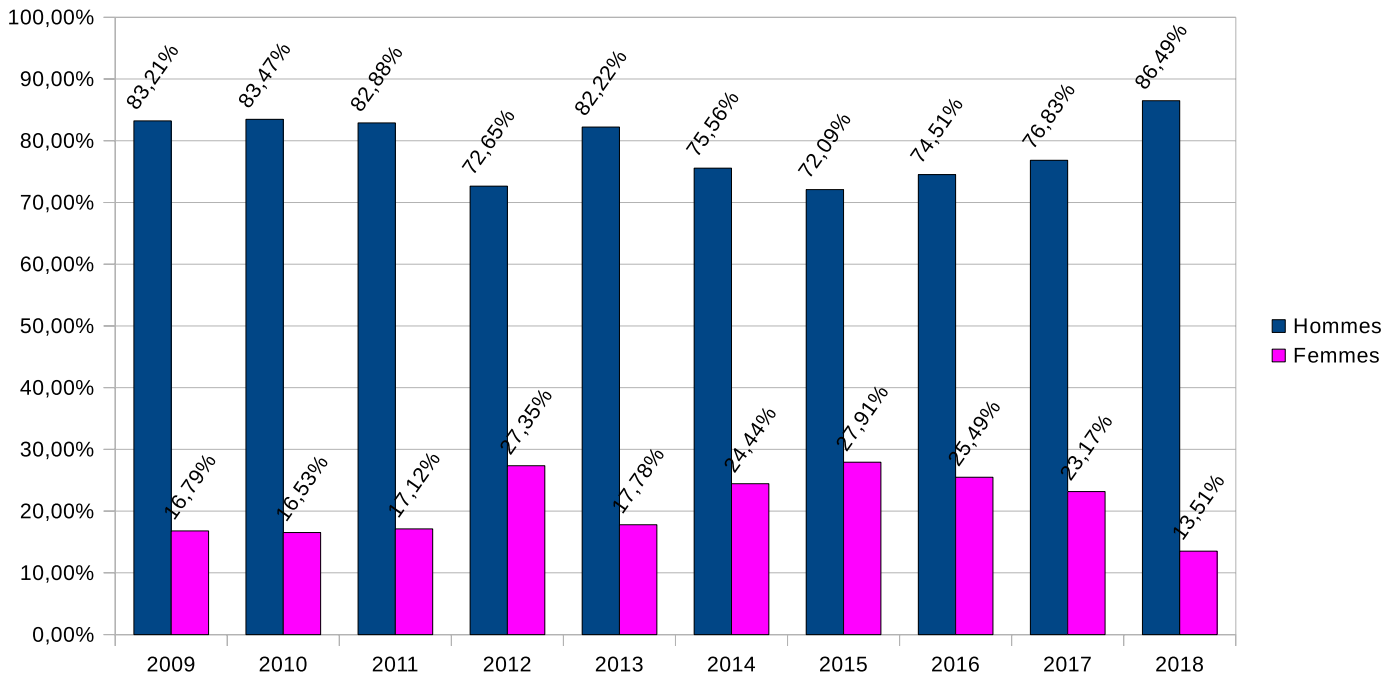
### 2-4-1 Répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels



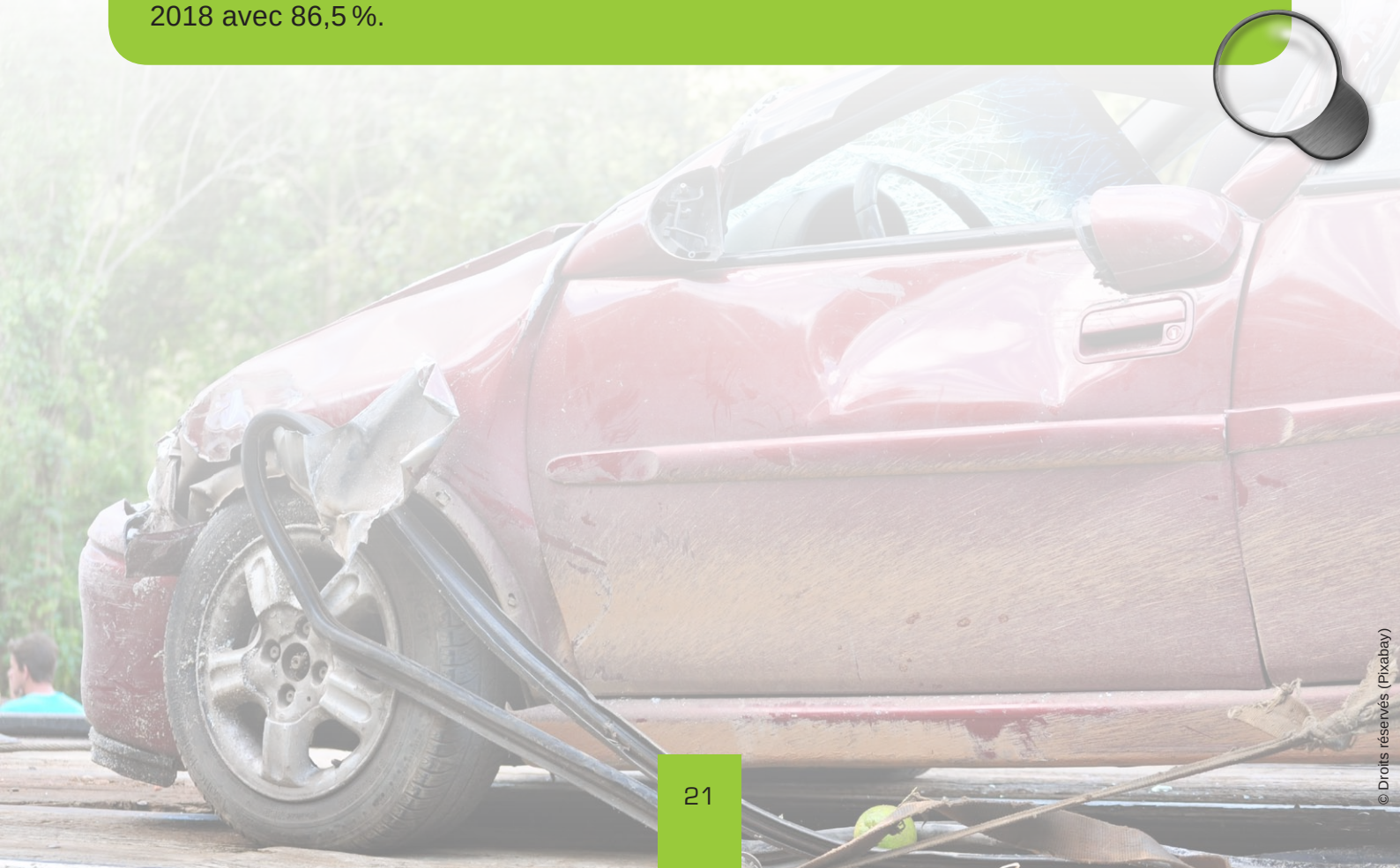
Le nombre des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est en diminution pour toutes les classes d'âge sauf celle des « 45-64 ans ».



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



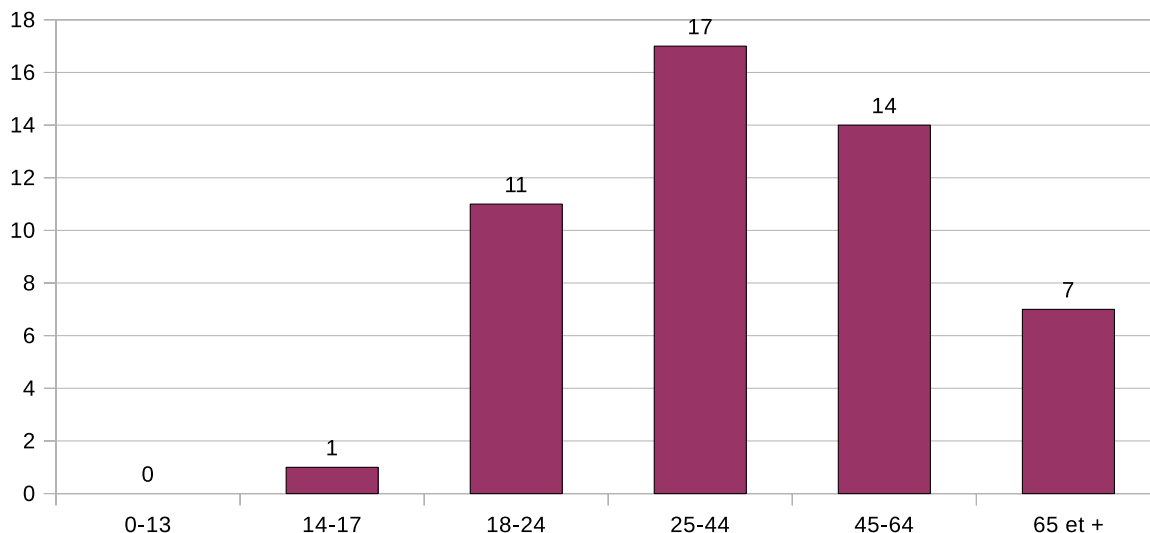
Le pourcentage des **hommes** impliqués dans les accidents mortels est au plus haut en 2018 avec 86,5 %.





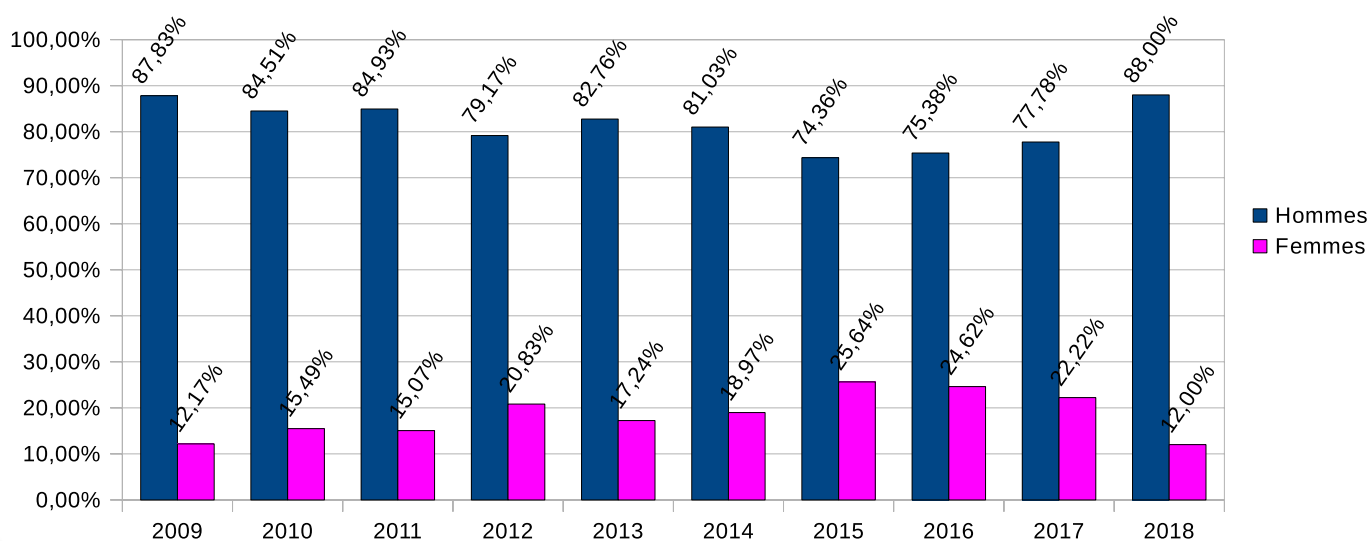
### 2-4-3 Les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels

#### Répartition par âge des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



En 2018, 17 conducteurs de la tranche « 25-44 ans » soit 34 % sont les auteurs présumés responsables des 50 accidents mortels.

#### Répartition par sexe des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



Le pourcentage des conducteurs de sexe masculin présumés responsables dans les accidents mortels représentait **88 %** en 2018 soit 44 accidents mortels sur 50.

## 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		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Vélos	6	2	3	3	1	2
Cyclos	5	2	3	4	1	2
Motos	11	11	9	8	9	3
VL	66	61	48	45	42	39
Autres	14	6	11	5	1	4
<b>TOTAL</b>	<b>102</b>	<b>82</b>	<b>74</b>	<b>65</b>	<b>54</b>	<b>50</b>

Compte tenu de la diminution des accidents mortels en 2018 comme en 2016 et 2017, le nombre de conducteurs impliqués dans ces accidents diminue.

Sur les 74 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 50 conducteurs (67,6 %) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 50 accidents mortels, 39 conducteurs de VL (78 %) sont présumés responsables.

Sur les 50 conducteurs (44 hommes et 6 femmes) présumés responsables dans les accidents mortels :

- ▶ 12 personnes (11 hommes et 1 femme) soit (24 %) ont un permis récent datant de moins de trois ans, 5 personnes (5 hommes) soit (10 %) ont un défaut de permis (annulé ou suspendu) et 2 personnes (2 hommes) soit (2 %) n'ont pas de permis (1 vélo et 1 voiturette).
- ▶ 17 personnes (16 hommes et 1 femme) soit (34 % des présumés responsables) sont détenteurs de permis récents où sont en situation non réglementaire concernant leur titre de conduite.
- ▶ 9 conducteurs (18 %) effectuaient un trajet domicile-travail et 5 conducteurs (10 %) un déplacement et/ou une utilisation professionnel(le).

Parmi les 9 motocyclistes impliqués dans les accidents mortels, un motocycliste est titulaire de permis motos depuis moins de deux ans, 7 ont entre trois et dix-neuf ans de permis, et 1 circulait sans permis. On dénombre 3 motards (6%) responsables, 3 motos sont d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>.



#### 2-4-4 Répartition des accidents mortels par causes

	Nombre total d'accidents mortels	Alcool		Priorité, contresens, dépassement	Vitesse	Autres causes ou cause indéterminée
		1 <sup>re</sup> cause	2 <sup>e</sup> cause			
2014	58	10	9	17	23	8
2015	78	14	5	27	24	13
2016	65	19	3	16	16	14
2017	54	15	–	9	13	17
<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>23</b>

En 2018 la cause principale d'accident mortel est la catégorie « autres causes ou cause indéterminée » (23 cas soit 46 %). Les « distracteurs au volant » (téléphones portables – réglages GPS, ...) sont pressentis être à l'origine de la plupart des accidents classés « cause indéterminée », souvent caractérisés par des dépôts à gauche engendrant une collision frontale.

Les 3 autres causes les plus représentées sont :

- ▶ **l'alcool** (9 cas soit 18 % des accidents), qui peut également intervenir en tant que cause aggravante (2<sup>e</sup> cause) à celle qui a engendré l'accident ;
- ▶ **la vitesse** (9 cas soit 18 %), qui prend en compte essentiellement les pertes de contrôles. De plus, en 2018, les forces de l'ordre ont identifié 9 fois une vitesse excessive ou inadaptée, en 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> cause de l'accident ;
- ▶ **la priorité** (9 cas soit 18 %), qui inclut essentiellement le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales lors de dépassement. Elle représente toutefois plus de 50 % de la part des accidents mortels chez les motards (6 des 11 accidents).

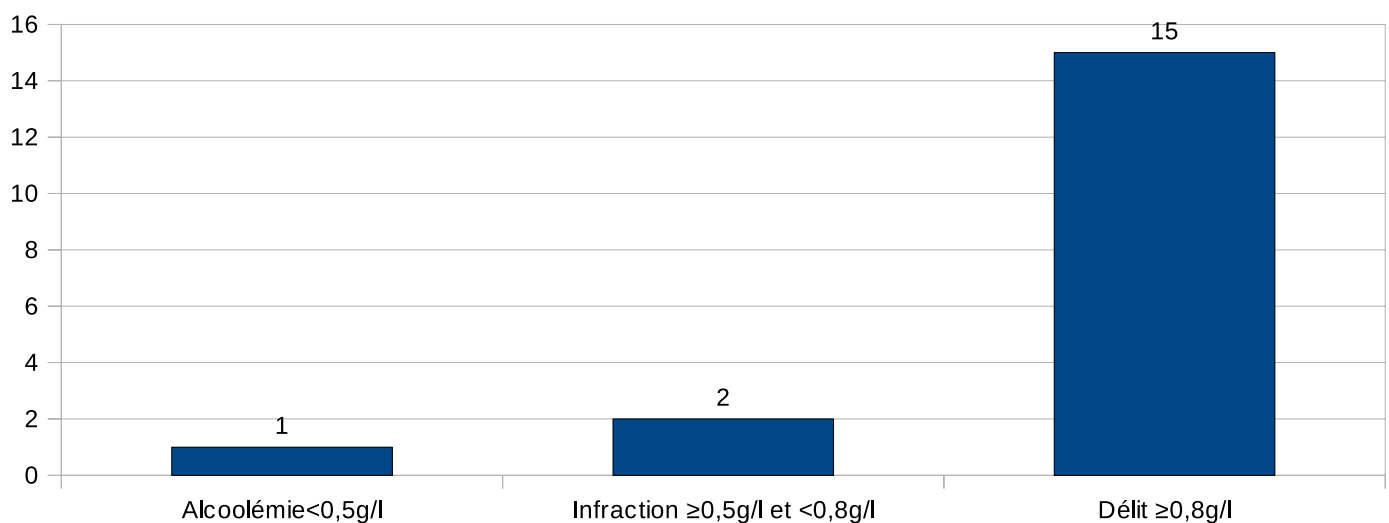


## 2-5 Le facteur alcool

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	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
<b>Corporels</b>	686	<b>653</b>	77	<b>75</b>	11,22 %	<b>11,49 %</b>
<b>Dont mortels</b>	54	<b>50</b>	15	<b>17</b>	27,78 %	<b>34,00 %</b>

Pour la totalité des accidents 2018, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l a légèrement augmenté et représente 34 % des accidents.

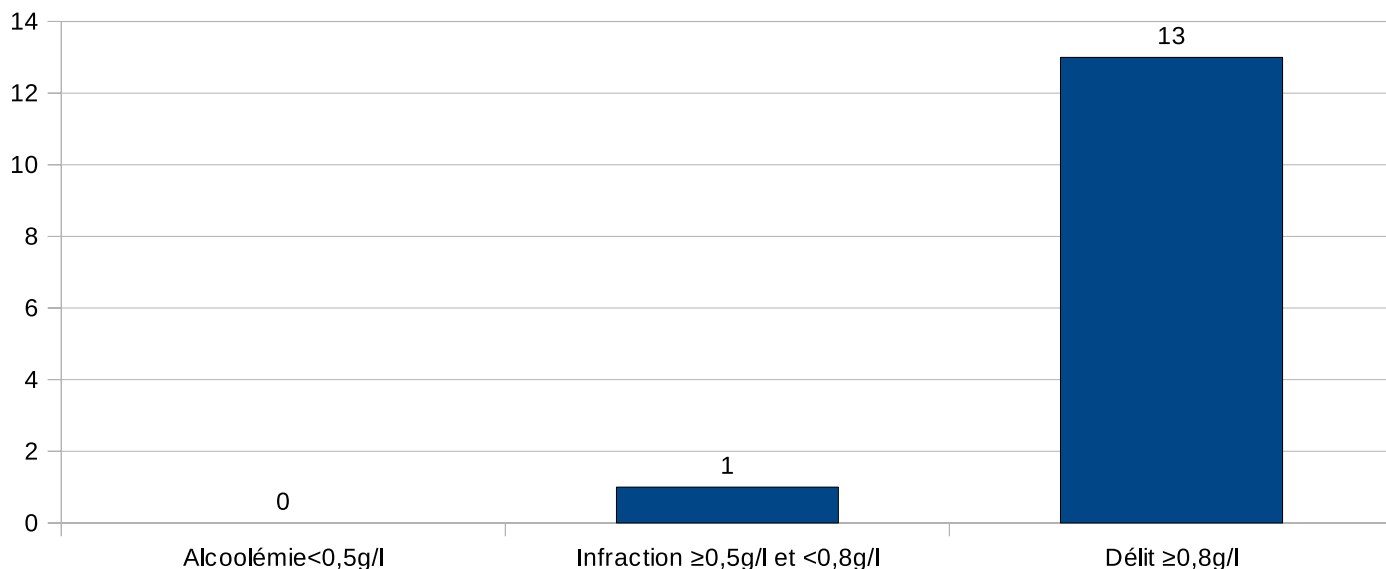
### Nombre d'accidents mortels avec alcool



Le nombre d'accidents mortels avec alcool est de 18 en 2018 (17 accidents 2017 et 22 accidents en 2016).



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



À noter 13 accidents mortels avec délit et 1 avec infraction tous responsables. Un 15<sup>e</sup> accident mortel était également en infraction alcool, mais le conducteur déclaré non responsable.

Sur les 18 accidents mortels avec alcool (17 en infraction ou délit soit 94%), 14 conducteurs sont présumés responsables de l'accident. On note aussi 3 accidents piétons alcoolisés 2 délits et 1 < 0,5g/l. Sur les 18 accidents mortels avec alcool, on dénombre 16 hommes et 2 femmes.



## 3 - Les contrôles

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

### 3-1 Les contrôles d'alcoolémie

En 2018, les forces de l'ordre ont effectué environ 177 000 dépistages d'alcoolémie sur le département de la Loire-Atlantique.

4 813 se sont révélés positifs soit 2,7 %, comme en 2017 (3,7 % en 2016, 3,8 % en 2015), soit 13 dépistages positifs par jour (15, en 2017, 18 en 2016 et 20 en 2015).

### 3-2 Les contrôles de stupéfiants

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Dépistages de stupéfiants	945	805	1 027	1 461	3 045	5 312
Dépistages déclarés positifs	316	601	588	863	696	1 066
soit en %	33,4 %	74,7 %	57,3 %	59,1 %	22,9 %	20 %

### 3-3 Les contrôles de vitesse

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

En 2017, la Loire-Atlantique dispose de 40 équipements de terrain fixe (ET) en service, dont :

- ▶ 29 ETF (Fixes classiques), dont 10 équipés de la fonction double-sens ;
- ▶ 9 ETD (Fixes Discriminants) ; un 10<sup>e</sup> ETD a dû être démonté en 2017 dans le cadre de travaux routiers de longue durée sur le périphérique nantais ;
- ▶ 2 ETVM (Vitesse Moyenne).

De plus, d'avril à août 2018, un radar chantier (ETC) a de nouveau été mis en service sur le chantier du bd Charles Gautier à Saint-Herblain.

À partir de début août 2018 un premier radar chantier (ETC) a été installé et mis en service sur l'itinéraire sécurisé « Chaumes-en-Retz – Pornic ».

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 ».

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

En 2018, près de 47 500 procès-verbaux pour excès de vitesse (hors CSA fixes) ont été établis, soit une moyenne de 130 par jour, valeur en baisse par rapport à 2017 (-15 %), essentiellement pour ce qui concerne les contrôles par radars embarqués.

Contrôle de vitesse hors CSA fixe	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Radars embarqués <sup>(2)</sup>	11 276	13 582	10 747	28 008	24 820	19 137
Radars mobiles <sup>(2)</sup>	737	9 314	12 960	11 354	14 662	15 206
Autres contrôles de vitesse <sup>(3)</sup>	21 612	16 667	17 916	16 098	15 127	13 150
<b>TOTAL</b>	<b>33 625</b>	<b>39 563</b>	<b>41 623</b>	<b>55 460</b>	<b>54 609</b>	<b>47 493</b>

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

<sup>(3)</sup> source : forces de l'ordre

La mise en service du premier radar automatique « vitesse » en Loire-Atlantique date de juillet 2004. Depuis cette date, le parc a constamment évolué en nombre et techniquement. 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),
- ▶ 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). Un équipement de ce type a été réinstallé d'avril à août 2018 sur le même chantier avant la mise en service des aménagements.
- ▶ 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 sites 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 sur le seul emplacement valide,
- la RD 723 de Paimboeuf à Vue.



## Évolution du parc de radars

Nombre total d'équipements de terrain (ET) de type CSA Vitesse en service en Loire-Atlantique					
	Nombre ETF	Nombre ETVM	Nombre ETD	Nombre ETC	Nombre total ET en service <sup>(4)</sup>
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
<b>2018</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>0 à 2</b>	<b>40 à 42</b>

<sup>(4)</sup> hors période de maintenance ou de mises « hors service » contraintes

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 CSA

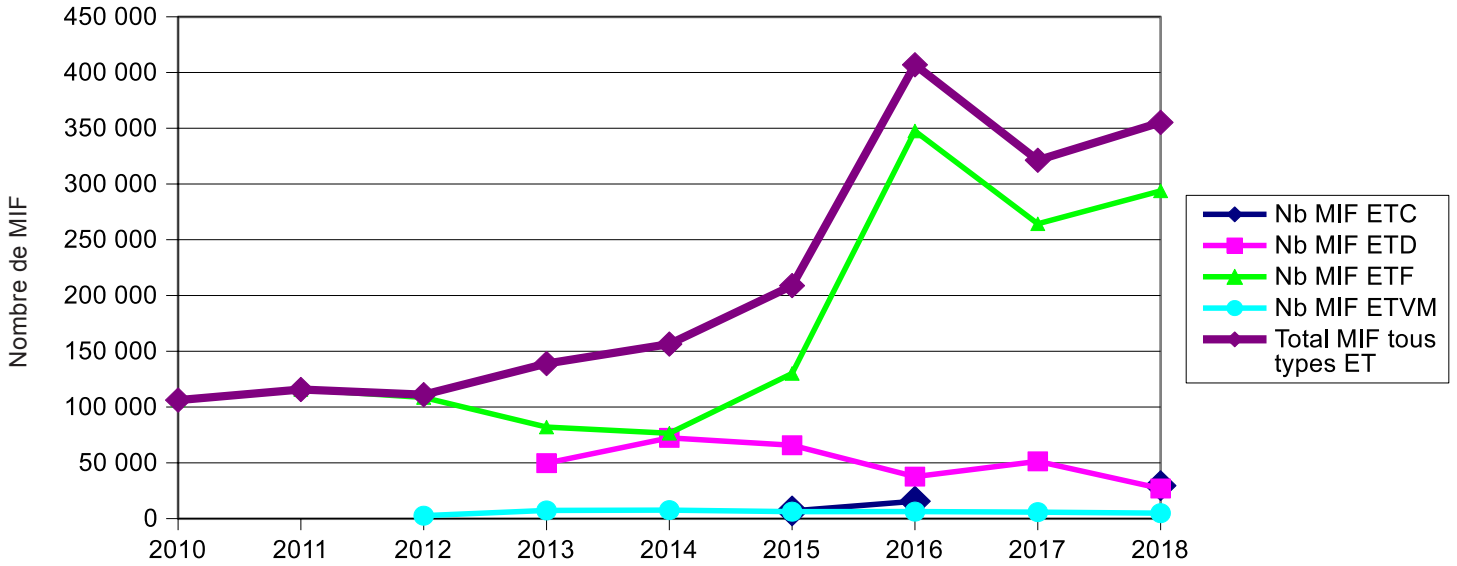
Nombre total de messages d'infractions (MIF) aux CSA Vitesse					
	Nombre MIF ETF	Nombre MIF ETVM	Nombre MIF ETD	Nombre MIF ETC	Total MIF tous types ET
2010	106 199				106 199
2011	115 720				115 720
2012	108 523	2 557			111 080
2013	82 021	7 257	49 703		138 981
2014	76 494	7 572	72 356		156 422
2015	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
<b>TOTAL</b>	<b>1 524 706</b>	<b>40 438</b>	<b>303 625</b>	<b>52 029</b>	<b>1 920 798</b>

Source : application Infocentre/ICARE de l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions

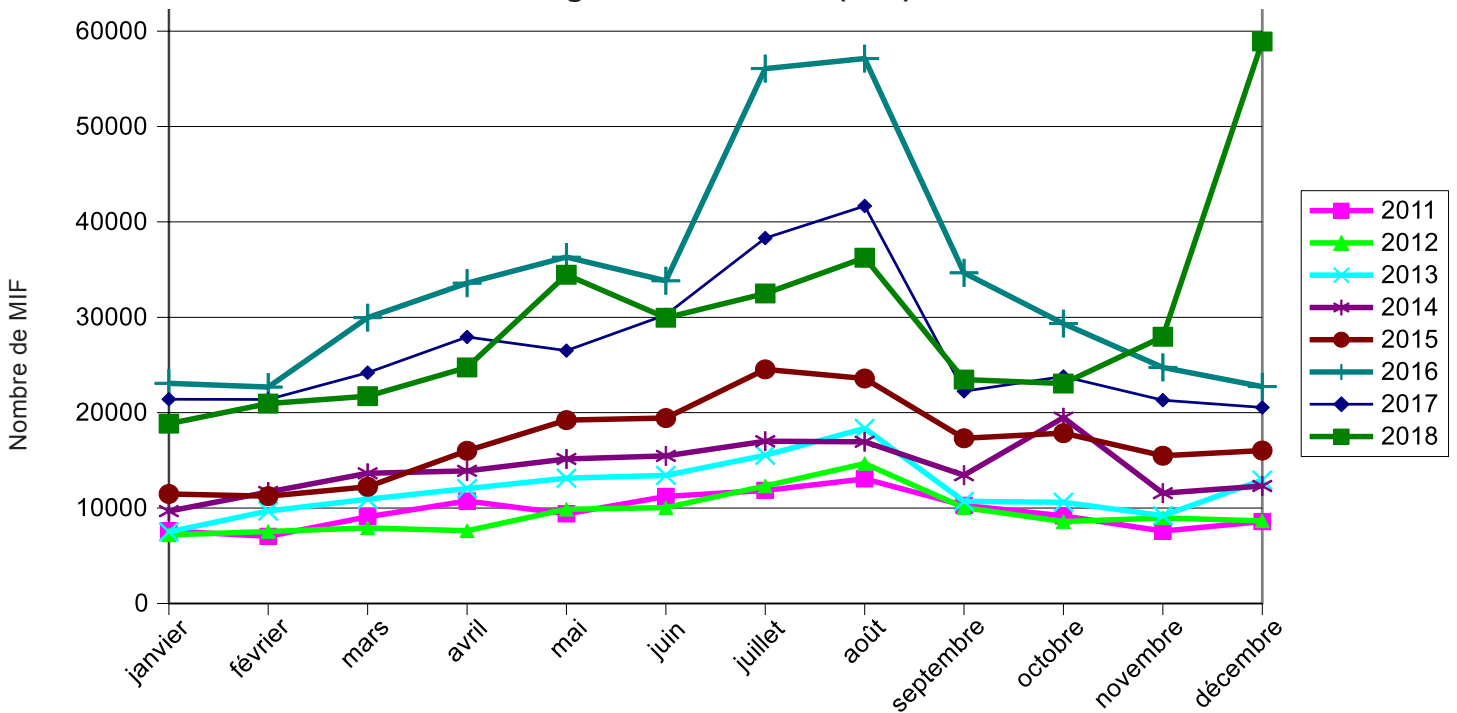




### Évolution du nombre de messages d'infractions (MIF) aux différents types d'équipement de CSA «Vitesse»



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



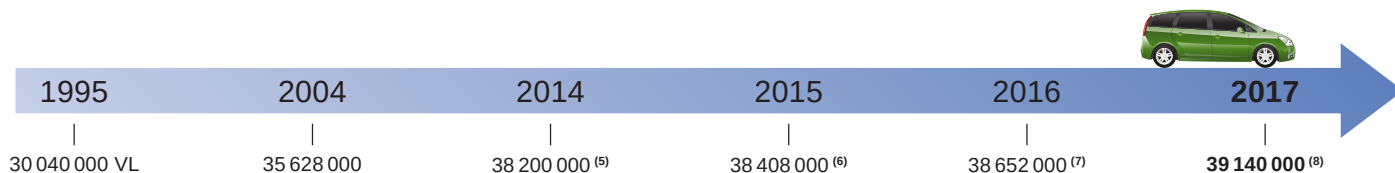
À noter :

- ▶ l'aspect récurrent de la hausse des infractions mensuelles sur les mois d'été (juillet à septembre),
- ▶ les nombres de MIF enregistrés fin 2018 : près de 60 000 en décembre !



## 4 - Annexe

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



<sup>(5)</sup> (31 600 000 VL, dont 19 000 000 de véhicules diesel)

<sup>(6)</sup> (31 800 000 VL, dont 19 836 000 de véhicules diesel)

<sup>(7)</sup> (32 000 000 VL, dont 19 900 000 de véhicules diesel)

<sup>(8)</sup> (32 390 000 VL, dont 19 939 000 de véhicules diesel)

#### Autres données de l'INSEE

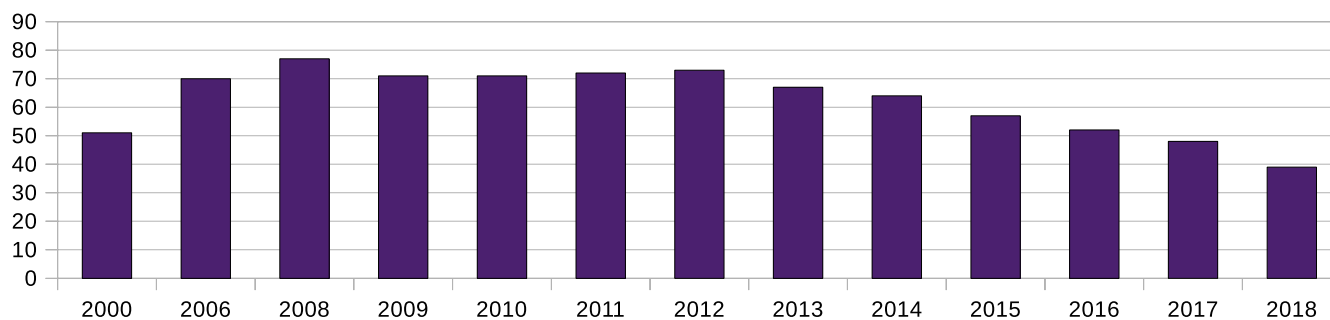
**80,6 %** : part de ménages disposant d'une voiture en France en 2011, contre 76,8 % en 1990

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

**8,9 ans** : âge moyen d'un véhicule en 2017, 8 ans en 2008 et 6 ans en 1990

**38,87 %** : part de véhicules diesel dans les immatriculations en France en 2018, contre 77,3 % en 2008, 64 % en 2014, 57 % en 2015, 52,12 % en 2016 et 47,29 % en 2017 (Cf. graphique ci-dessous).

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

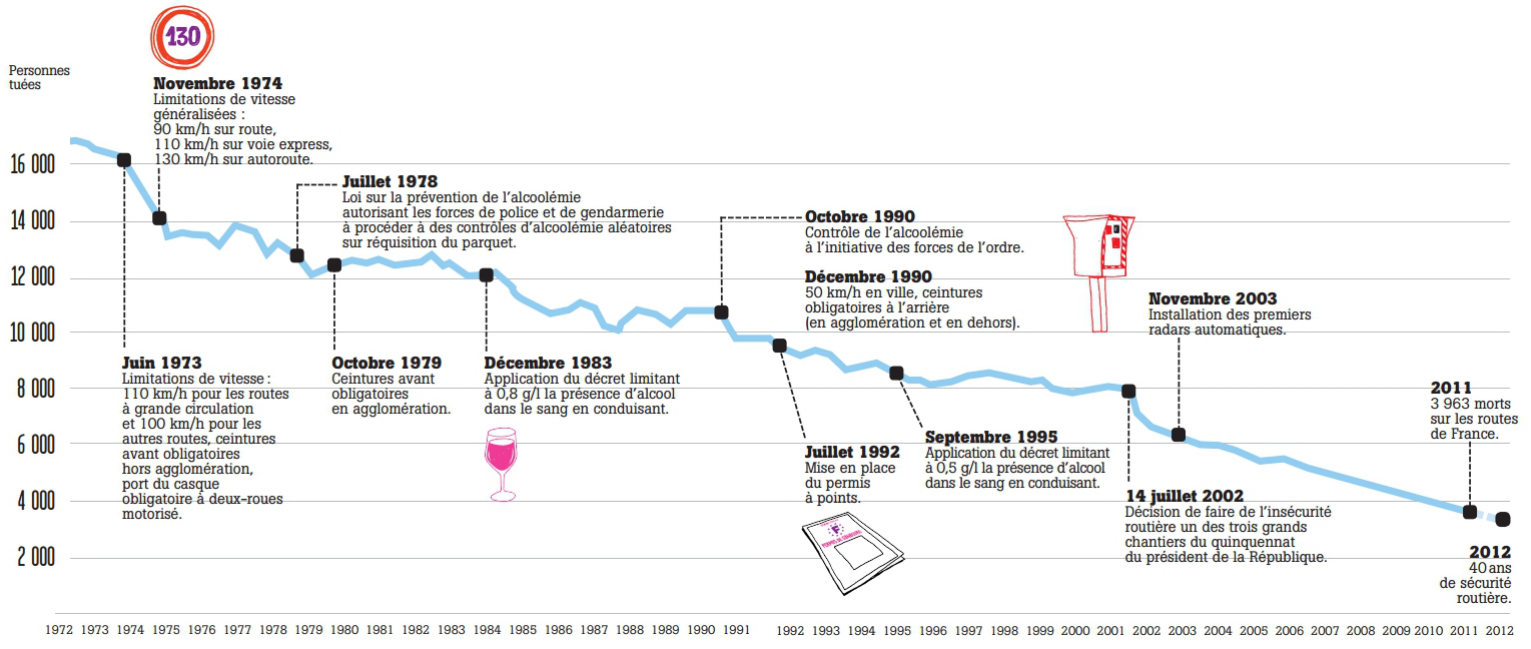


La part du diesel dans les immatriculations de véhicules neufs continue de baisser. Celle des hybrides représente 4,89 % du parc de voitures particulières en France, en 2018. S'y ajoute par ailleurs une progression des immatriculations de véhicules électriques qui passe la barre des 1 % en 2016, 1,18 en 2017 et 1,43 % en 2018. A noter que les immatriculations des voitures à transmission automatique en progression régulière représentent à présent plus de 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 œuvre des mesures de sécurité routière et évolution de la courbe des tués



### 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**

**En 2018, 25 100 tués sur les routes en Europe.**









---

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