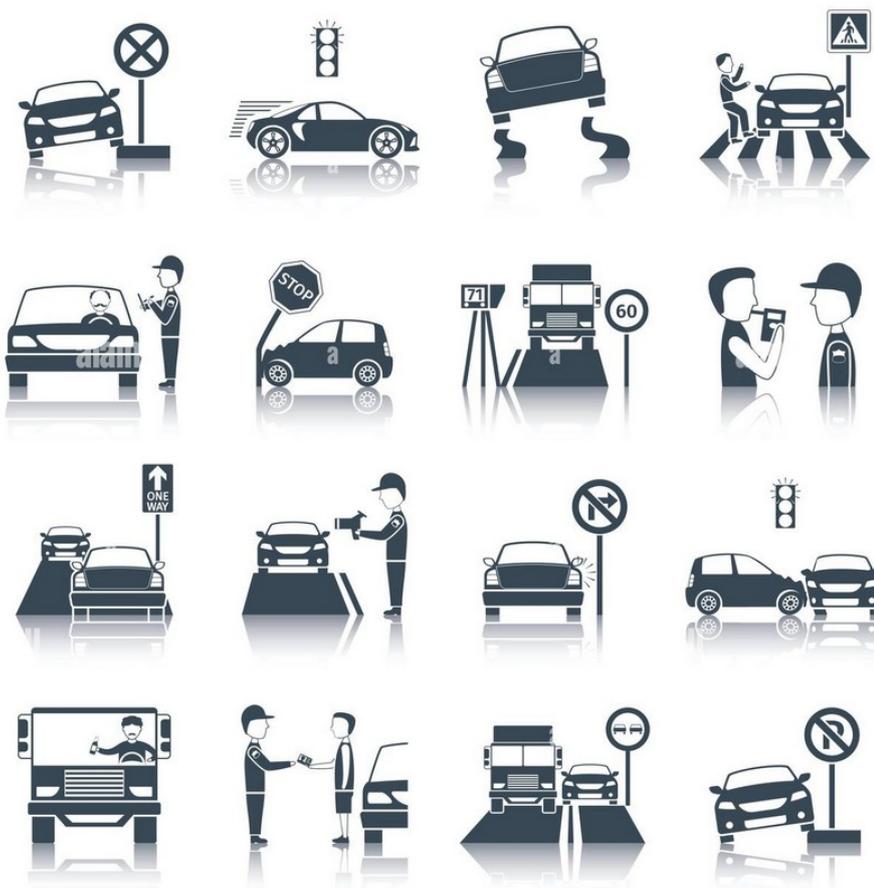


Diagnostique d'accidentalité du dernier DGO (2018-2022) sur les données 2017-2021 pour le DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2023-2027



PRÉAMBULE

Ce document a été élaboré en suivant les consignes de l'ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière).

La rédaction des diagnostics d'accidentalité est réalisée sur les années 2017 à 2021 à partir des bases officielles BAAC (bulletin national des accidents corporels de la circulation routière) enregistrées par les forces de l'ordre, et complétées dans l'application TRAxY (Trafic Routier et Accidents en coordonnées xy) par l'ODSR (Observatoire Départemental de la Sécurité Routière) et des données issues de CONCERTO (Connaissance de l'accidentologie) pour les présumés responsables en 2017 et 2018.

Ce document vise à présenter le diagnostic territorial partagé, en cohérence avec le dernier DGO, et la mise en exergue des enjeux locaux définis pour 2018-2022.

Enjeux nationaux impératifs du dernier DGO :

- le risque routier professionnel
- la conduite après usage d'alcool et de stupéfiants
- les jeunes
- les seniors

Enjeux supplémentaires retenus en Loire-Atlantique :

- le partage de la voirie
- les deux-roues motorisés

Lorsque cela est judicieux, des éléments de comparaison, au niveau national ou selon la même famille ILSR (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière) que le département de Loire-Atlantique, sont ajoutés pour une expertise plus fine. Sinon toutes les données ne concernent que le 44.

Remarques pour la compréhension du document :

Les tranches d'âge

Elles sont regroupées de la manière suivante dans tout le document :
0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus

Les modes de déplacement

Modes doux	=	piétons + vélos + EDP
Mode 2RM	=	cyclomoteurs + motos légères + motos lourdes
Mode VT	=	véhicules de Tourisme (ou véhicules légers)
Mode VU	=	véhicules Utilitaires) <i>Ces 2 modes sont parfois</i>
Mode PL	=	poids Lourds) <i>inclus dans Autre</i>

Vocabulaire

PR	Présumés Responsables
EDPm ou EDPsm	Engin de Déplacement Personnel, motorisé ou sans motorisation

Couleur de page

Vert pâle	Données hors agglomération
Bleu pâle	Données en agglomération
Brique pâle	Données sur autoroute

Sommaire du diagnostic territorial

1 - Présentation générale du département.....	4
1.1 - Situation géographique et population.....	4
1.2 - Mortalité routière, les victimes.....	5
1.3 - Mortalité routière, les présumés responsables (PR).....	11
1.4 - Risque routier professionnel.....	20
1.5 - Réseau routier.....	22
2 - Principales caractéristiques des accidents hors agglomération et hors autoroute.....	25
2.1 - Typologie des accidents.....	25
2.2 - Modes doux.....	26
2.3 - 2RM.....	28
2.4 - Facteurs spécifiques.....	30
3 - Principales caractéristiques des accidents en agglomération et hors autoroute.....	32
3.1 – Typologie des accidents.....	32
3.2 - Modes doux.....	33
3.3 - 2RM.....	35
3.4 - Facteurs spécifiques.....	37
4 - Principales caractéristiques des accidents sur autoroute (milieu autoroute).....	39
4.1 - Facteurs spécifiques.....	39
4.2 - Les accidents en moto.....	40
5 - Conclusion de l’ODSR.....	41
5.1 - Généralités.....	41
5.2 - Les grandes lignes à retenir dans le département pour les accidents corporels (2017-2021) :.....	42
5.3 - Les grandes lignes à retenir dans le département pour les accidents exclusivement mortels (2017-2021) :.....	43
5.4 - Les éléments à retenir selon les enjeux du DGO 2018-2022 en Loire-Atlantique.....	44

1 - Présentation générale du département

1.1 - Situation géographique et population

Le département de Loire-Atlantique est l'un des 5 départements de la région des Pays de la Loire. Département côtier, possédant 134 kilomètres de côte, doté également d'un secteur économique important avec l'influence de la Loire (qui le traverse et son estuaire), sa circulation routière est fortement impactée par ces facteurs. Son trafic routier est notamment modifié selon les saisons estivales.

La population de Loire-Atlantique est passée, fin 2021, à 1 461 267 d'habitants (pour 1 256 040 en 2008 et 1 134 551 en 1999). Ce chiffre représente environ 38 % de la population de la région des Pays de la Loire. La superficie du département atteint 6 880 km², ce qui équivaut à une densité de population aux alentours de 212 habitants/km². En 20 ans, on observe une croissance de plus de 20 % d'habitants.

La population par tranches d'âge s'établit comme suit (source **ONISR/INSEE**) à fin 2021 (résultats provisoires) :

Tranches d'âge	Total	%
	1 461 267	100 %
0 à 17 ans	327 787	22 %
18 à 24 ans	126 969	9 %
25 à 44 ans	367 436	25 %
45 à 64 ans	364 092	25 %
65 ans et +	274 983	19 %

Concernant la sécurité routière, la Loire-Atlantique peut être comparée à certains départements dont les indicateurs locaux de Sécurité Routière (ILSR) sont sensiblement les mêmes.

Il s'agit des 13 départements suivants (dits départements mono polarisés) :

DOUBS (25) – FINISTÈRE (29) – HAUTE-GARONNE (31) – GIRONDE (33) – ILLE ET VILAINE (35) -INDRE ET LOIRE (37) – ISÈRE (38) – LOIRE (42) – MAINE ET LOIRE (49) – PUY DE DÔME (63) - PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64) – SEINE ET MARNE (77) – HAUTE-VIENNE (87)

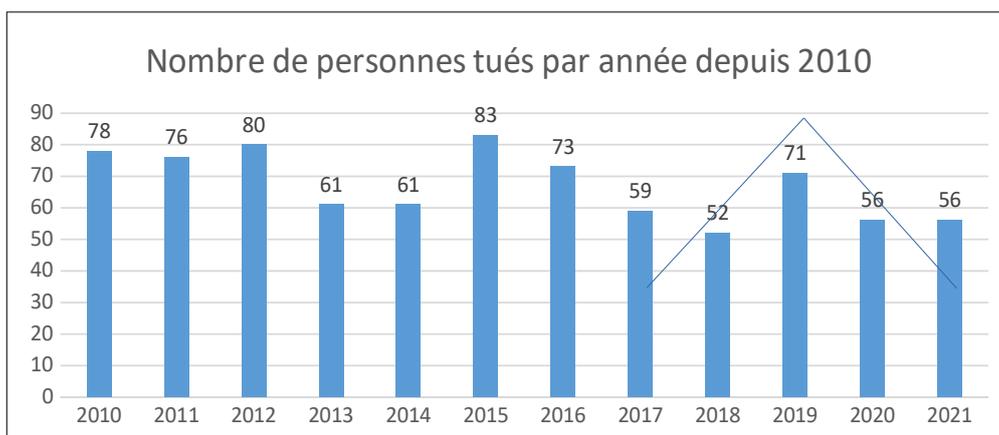
Cette famille de 14 départements représente à elle seule 1/5^e de la mortalité routière en 2021.

1.2 - Mortalité routière, les victimes

Les chiffres complets sur les accidents/victimes dans le département de Loire-Atlantique sur 2017-2021 :

- accidents : 2 898
- accidents mortels : 274
- tués : 294
- blessés (graves et légers) : 3 523

• Graphe d'évolution « longue » de la mortalité de 2010 à 2021



Depuis 2010, l'évolution de la mortalité en Loire-Atlantique est plutôt de type sinusoïdale, mais en baisse.

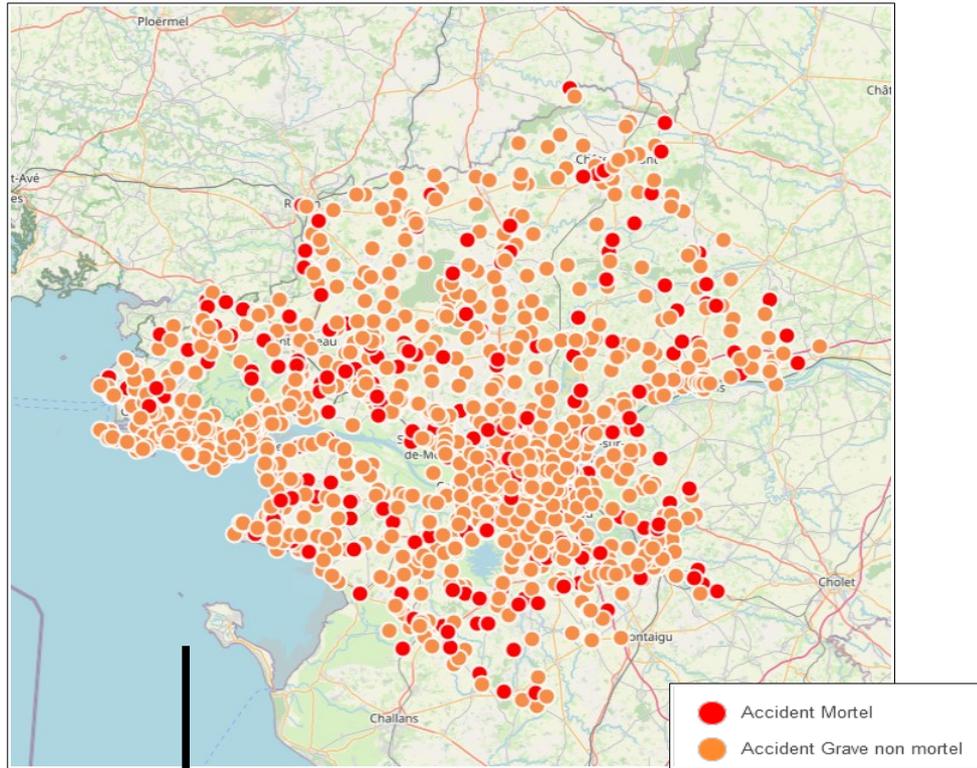
La mortalité moyenne sur ces 12 années s'élève à 67 tués annuellement.

Ce qui confirme une baisse de 17 % entre 2010 et 2021.

Les années « COVID 19 » 2020-2021, avec leurs périodes de confinement, sont marquées par une baisse du nombre de tués.

Le nombre de tués en 2021, par rapport à 2020, est resté stable bien que cette année ait été moins touchée par la crise sanitaire.

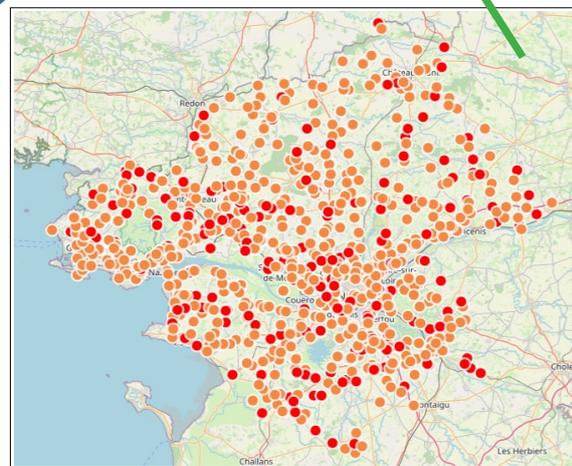
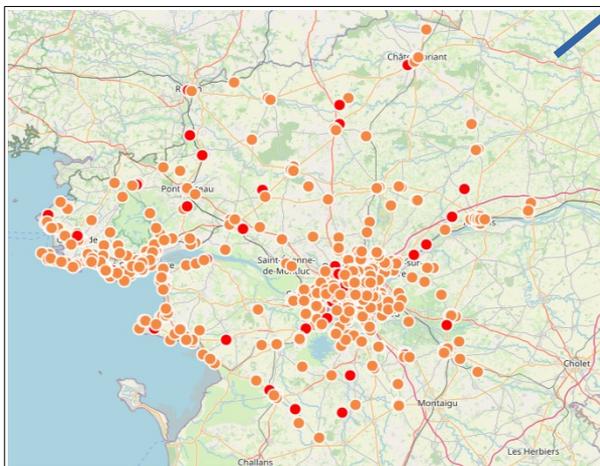
• Présentation cartographique des accidents graves et mortels sur les années 2017 à 2021



Il n'est pas tenu compte des accidents avec des blessés légers seulement.

Accidents graves *	Sur le département	En agglomération (avec partie autoroute)	Hors agglomération (avec partie autoroute)
Total	1 752	906	846
dont mortels	274	83	191
dont non mortels	1 478	823	655

* accident grave : tué(s) + blessé(s) hospitalisé(s) plus de 24h



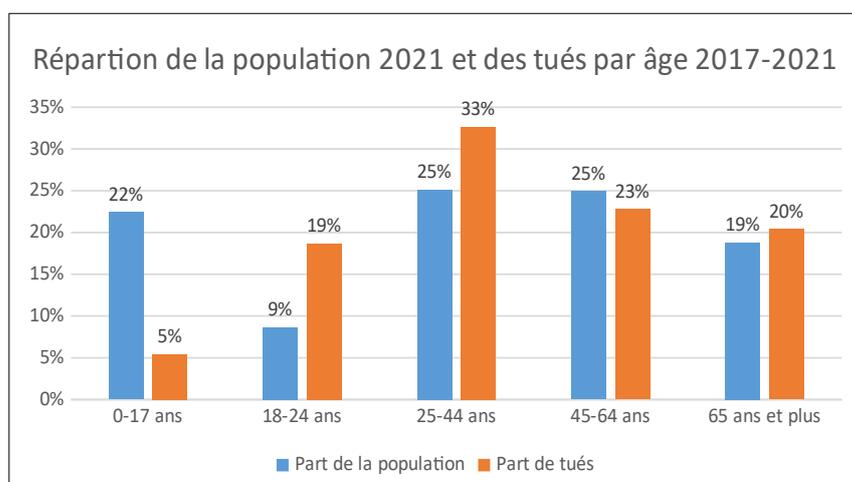
Les accidents mortels se produisent plus souvent hors agglomération.

- **Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants en comparaison aux départements ILSR commun et au niveau national**

N° dept	Nom département	Nb de tués sur 2017-2018	Nb de tués/million d'habitants
25	Doubs	152	56
29	Finistère	213	46
31	Haute-Garonne	288	40
33	Gironde	365	44
35	Ille-et-Vilaine	222	40
37	Indre-et-Loire	146	48
38	Isère	284	44
42	Loire	130	34
44	Loire-Atlantique	294	40
49	Maine-et-Loire	169	41
63	Puy-de-Dôme	168	50
64	Pyrénées-Atlantiques	184	53
77	Seine-et-Marne	336	47
87	Haute-Vienne	109	59
<i>Total des tués famille ILSR</i>		<i>3060</i>	
Moyenne famille ILSR		219	43
Moyenne France hors DOM			58
Moyenne France avec DOM			60

La Loire-Atlantique se situe sous la moyenne des départements de même famille ILSR (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière), ainsi que sous les moyennes nationales avec ou sans les DOM. La même famille ILSR totalise 3 060 tués, soit une moyenne/département de 219 tués.

- **Répartition (2017-2021) de la population par âge / Répartition des tués par âge**



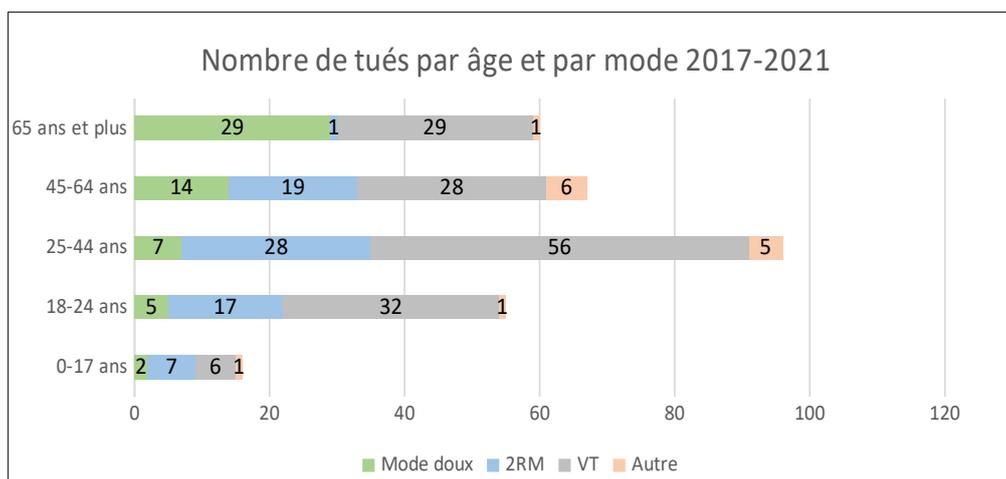
Par rapport à sa représentativité dans la répartition de la population (9%), **la tranche d'âge des 18-24 ans est la plus touchée par la mortalité routière** (19 % des tués).

Le rapport âge/risque est le plus élevé pour eux.

1/4 de la population, représentés par les 25-44 ans, comptabilise 1/3 des tués.

Le nombre de tués des seniors (65 ans et plus) est proportionné à celui de sa population.

• Nombre de tués (2017-2021) par mode de déplacement selon l'âge



Le mode de déplacement en véhicule de tourisme (VT) est le plus mortel de 18 à 64 ans.

Les **2 RM** (2 roues motrices) font plus de tués chez les **mineurs**.

Les **modes doux** (piéton/vélo) et le **mode VT** chez les **+ de 65 ans** sont les plus mortels.

• Nombre de tués (2017-2021) par mode

Modes	Tués en 44	% en 44	% national
Mode doux	57	19 %	21 %
2RM	72	24 %	24 %
VT (véhicule de tourisme)	151	51 %	49 %
Autre	14	5 %	6 %
Somme	294	100 %	

Le nombre de **tués en VT** représentent **plus de la moitié des tués**.

Les usagers en **2RM** correspondent à **près d'1/4 des tués**.

• Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe

80 % des tués sont des hommes.

Sexe	Tués	Pourcentage
Homme	236	80 %
Femme	58	20 %
Somme	294	100 %

- **Nombre de tués (2017-2021) selon la Catégorie Socio-Professionnelle (CSP) connue :**

CSP	Tués	%
Conducteur professionnel	3	1 %
Agriculteur exploitant	2	1 %
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	5	2 %
Cadre et professions intellectuelles supérieures	4	2 %
Professions intermédiaires et employé	42	17 %
Ouvrier	49	20 %
Retraité	67	28 %
Chômeur	14	6 %
Autre personne sans activité professionnelle	30	12 %
Étudiant / scolaire	25	10 %
Somme	241	100 %

CSP non renseignée ou inconnue : 18 %

Plus d'**1/4 des tués** sont des **usagers retraités**.

1/5 des tués sont des **ouvriers**, et moins de 1/5 ont des professions intermédiaires.

- **Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet renseigné**

Motif du trajet	Tués	Pourcentage
Domicile / travail	39	17 %
Domicile / école	1	0 %
Courses / achats	18	8 %
Utilisation professionnelle	11	5 %
Promenade / loisirs	150	65 %
Autre	11	5 %
Somme	230	100 %

Motif du trajet non renseigné : 22 %

La grande majorité des tués (65 %) le sont lors d'un trajet « Promenade/loisirs ».

- **Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence**

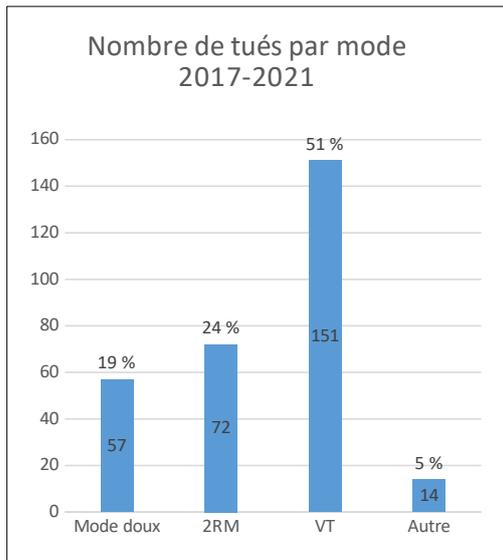
Département de résidence	Tués	Pourcentage
44	169	79 %
Autre connu	45	21 %
Total département connu	214	100 %

Département de résidence non renseigné : 27 %.

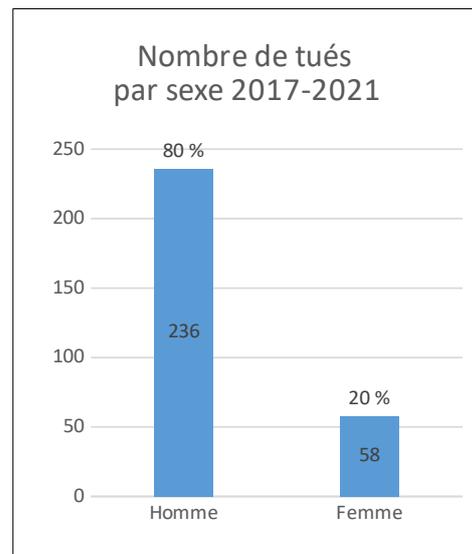
Plus de **3/4 des tués** résident dans le département.

Graphes concernant les tués associés aux présentations précédentes en tableau :

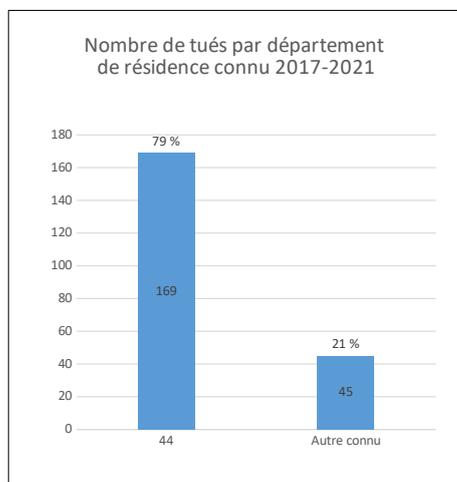
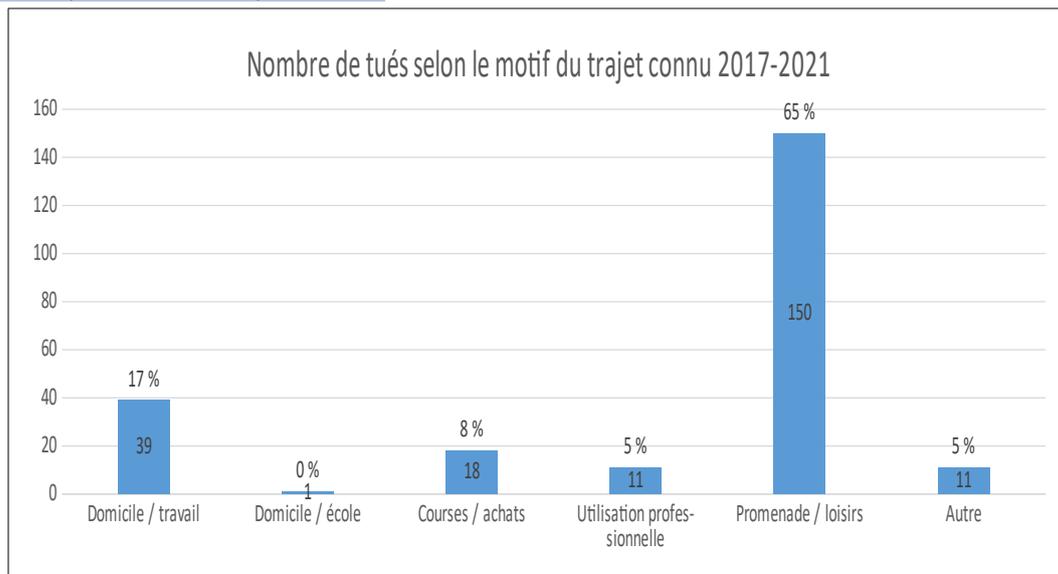
Tués par mode de déplacement :



Tués Homme/Femme :

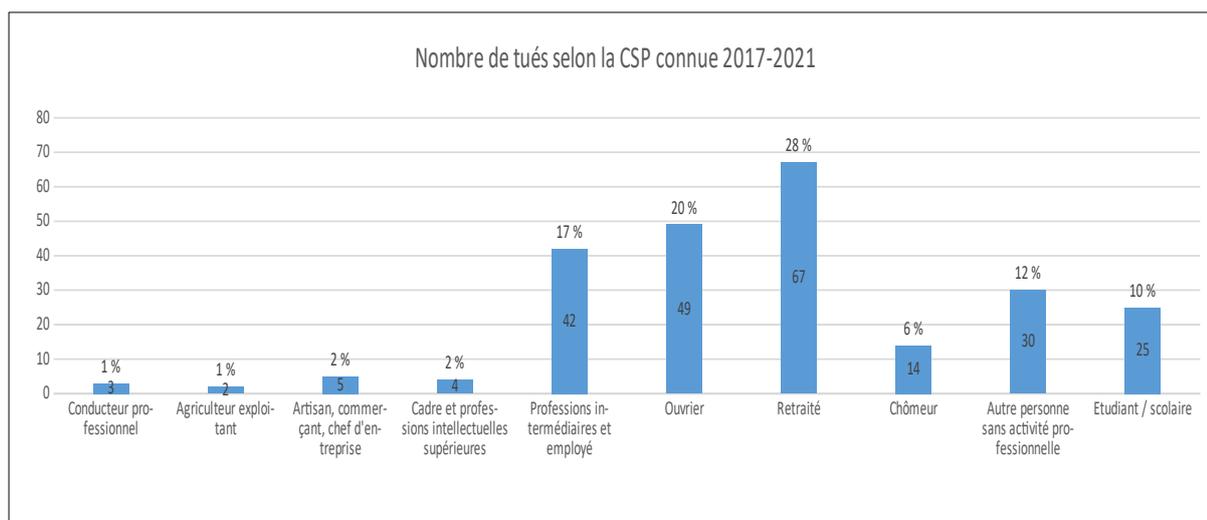


Tués par motif du trajet connu :



← Résidence des tués

Tués selon la Catégorie Socio-Professionnelle connue :



1.3 - Mortalité routière, les présumés responsables (PR)

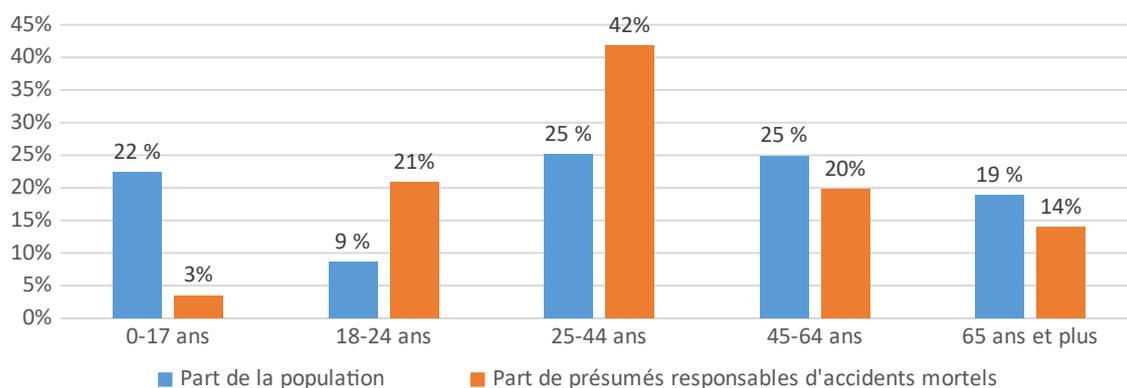
Source des données : de 2017 et 2018 via CONCERTO et de 2019 à 2021 via TRAxY

• Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2017-2021)

	Nombre de présumés responsables d'accidents mortels	Part de présumés responsables d'accidents mortels	Population	Part de la population
0-17 ans	8	3 %	327 787	22 %
18-24 ans	59	21 %	126 969	9 %
25-44 ans	110	40 %	367 436	25 %
45-64 ans	64	23 %	364 092	25 %
65 ans et plus	36	13 %	274 983	19 %
Total	277	100 %	1 461 267	100 %

Certains accidents peuvent compter plusieurs tués pour 1 seul présumé responsable (PR) et sur très peu d'accidents on peut avoir 2 présumés responsables ; ce qui explique le chiffre de 277 PR pour 294 tués et 274 accidents mortels.

Répartition de la population 2021 et des présumés responsables 2017-2021 par âge



Les usagers entre **25 et 44 ans**, représentant **1/4 de la population**, sont **présumés responsables de 42 % des accidents mortels**.

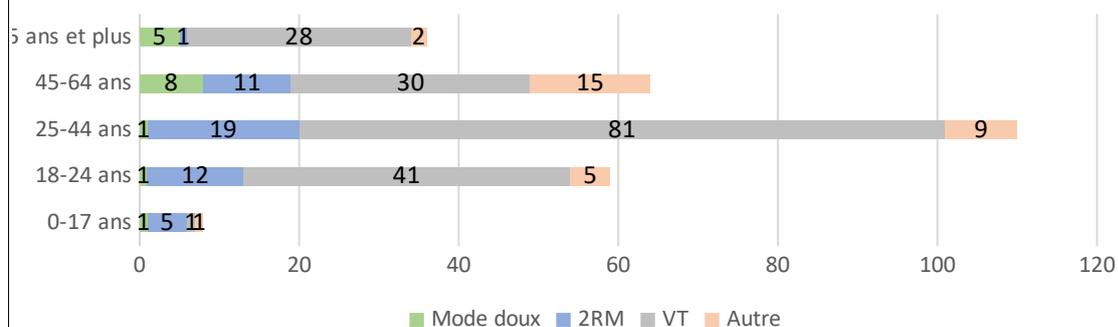
Pour à peine **10 % de la population**, les jeunes (18-24 ans) sont **PR de plus d'1/4 des accidents mortels**.

Représentant près de 20 % de la population, les seniors sont PR de 14 % des accidents mortels.

• Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)

	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Total
Mode doux	1	1	1	8	5	16
2RM	5	12	19	11	1	48
VT	1	41	81	30	28	181
Autre	1	5	9	15	2	32
Total	8	59	110	64	36	277

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2017-2021



Tout mode de déplacement confondu, **les 25-44 ans sont majoritairement présumés responsables** (PR) des accidents mortels.

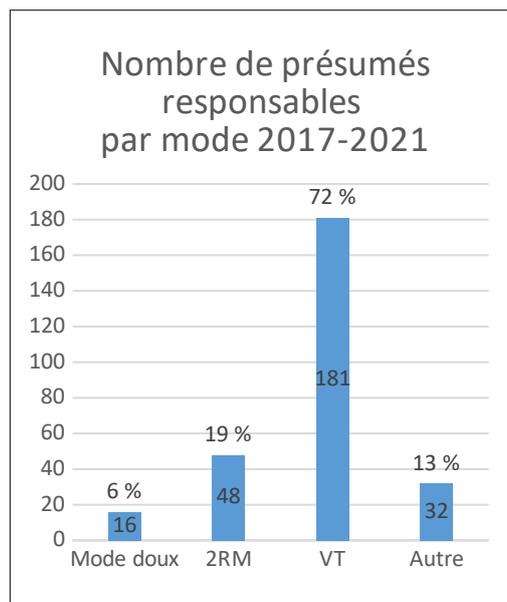
Les déplacements en **véhicules de tourisme** sont **les plus touchés par ces accidents**.

Les adultes de 65 ans et plus sont minoritairement PR quel que soit leur mode de déplacement.

- **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2017-2021) par mode seulement**

	Nombre	Pourcentage
Mode doux	16	6 %
2RM	48	19 %
VT	181	72 %
Autre	32	13 %
Total	277	100 %

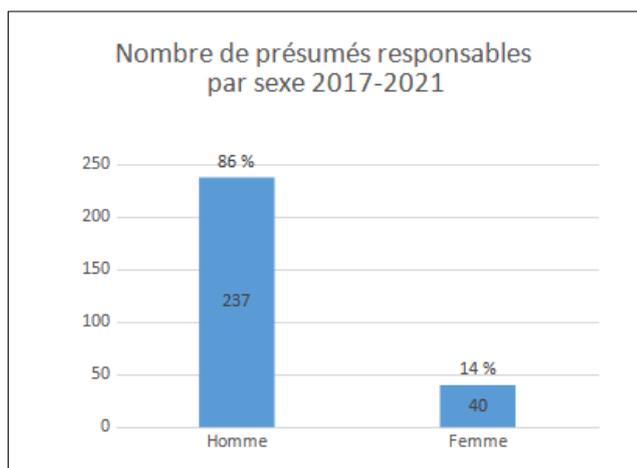
Le tableau des présumés responsables par mode de déplacement confirme que les **déplacements en véhicule de tourisme** sont **les plus touchés par les accidents mortels**.



- **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2017-2021) selon le sexe**

	Nombre	Pourcentage
Homme	237	86 %
Femme	40	14 %
Total	277	100 %

Les hommes sont en grande majorité les présumés responsables d'accidents mortels.



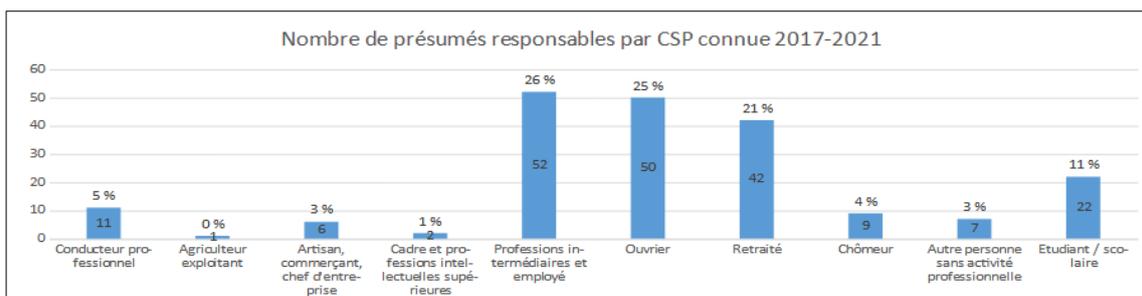
• **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2017-2021) selon la CSP**

	Nombre	Pourcentage
Conducteur professionnel	11	5 %
Agriculteur exploitant	1	0 %
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	6	3 %
Cadre et professions intellectuelles supérieures	2	1 %
Professions intermédiaires et employé	52	26 %
Ouvrier	50	25 %
Retraité	42	21 %
Chômeur	9	4 %
Autre personne sans activité professionnelle	7	3 %
Étudiant / scolaire	22	11 %
Total CSP connue	202	100 %

27 % des PR n'ont pas de CSP renseignée.

La moitié des présumés responsables appartiennent aux catégories « Professions intermédiaires et employé » et « Ouvrier ».

Les retraités représentent 1/5 des présumés responsables d'accidents mortels.

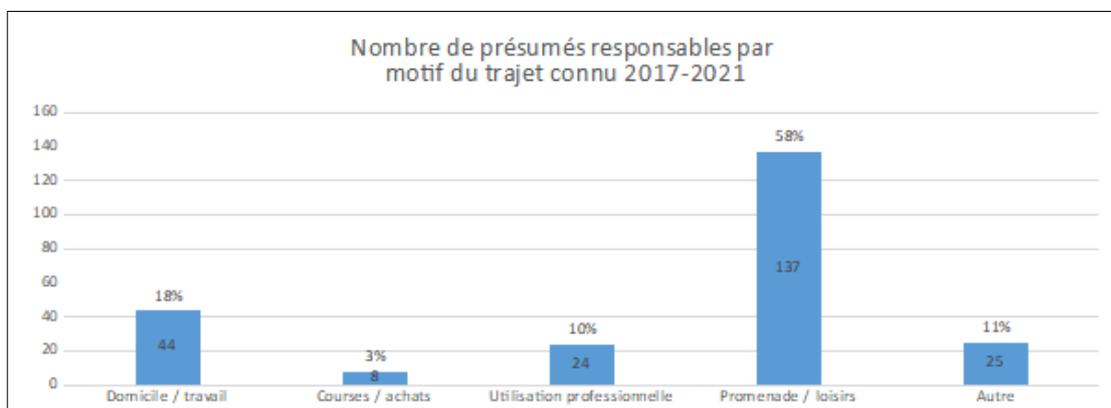


- **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2017-2021) selon le motif du trajet**

	Nombre	Pourcentage
Domicile / travail	44	18 %
Courses / achats	8	3 %
Utilisation professionnelle	24	10 %
Promenade / loisirs	137	58 %
Autre	25	11 %
Total pour motif connu	238	100 %

14 % des PR n'ont pas de motif du trajet renseigné.

En cohérence avec les tués sur les trajets « Promenade/Loisirs », la majorité des présumés responsables se retrouve sur ce type de trajet.

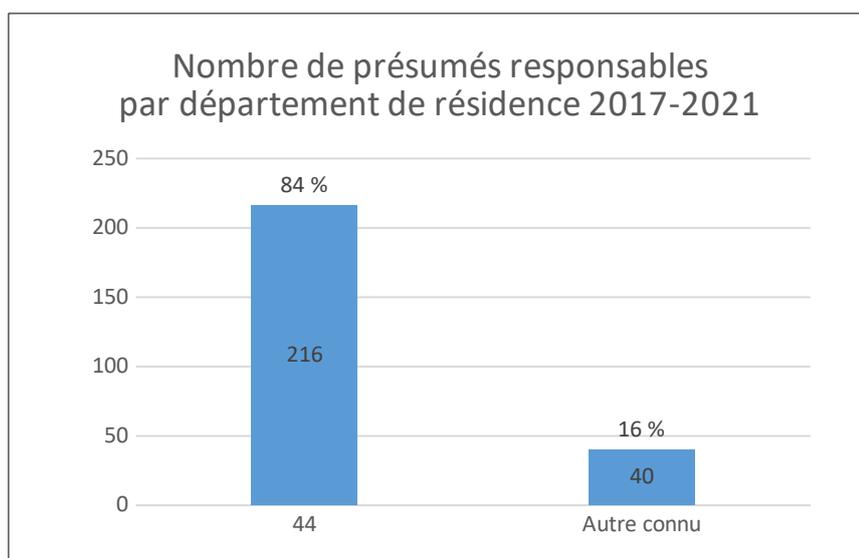


- **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2017-2021) selon le département de résidence**

Département de résidence	Nombre	Pourcentage
44	216	84 %
Autre connu	40	16 %
Total département connu	256	100 %

Pour 8 % des PR, le département de résidence n'a pas été renseigné.

La grande majorité (84%) des présumés responsables d'accidents mortels dans le département résident en Loire-Atlantique.



Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels

N.B. L'ONISR a choisi d'ajouter le facteur « Alcool et stupéfiant » et donc de différencier « alcool seul » et « stupéfiant seul » car le profil des personnes avec alcool seul est différent de celui des personnes avec stupéfiant seul. La somme « alcool seul+alcool et stupéfiant » a été ajoutée pour mieux identifier ce facteur.

- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2017-2021) avec une distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	72	2	74
Alcool seul	51	1	52
Stupéfiant seul	7	1	8
Alcool et stupéfiant	14	1	15
<i>Alcool seul + alcool et stupéfiant</i>	65	2	67
Inattention – téléphone	27	13	40
Non respect de la priorité	23	8	31
Malaise	13	2	15
Somnolence – fatigue	10	4	14
Médicaments	1	0	1
Contresens	10	2	12
Dépassement dangereux	8	0	8
Changement de file	5	3	8
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Éblouissement	3	0	3
Autre cause	26	6	32
Cause indéterminée	30	4	34
Nb de PR avec au moins 1 facteur renseigné	236	40	276

Les hommes sont majoritairement présumés responsables (PR) quel que soit le facteur des accidents mortels.

Sur les années 2017 à 2021 :

Facteurs prédominants chez les hommes : la vitesse en 1^{re} cause, puis l'alcool.

Facteur prédominant chez les femmes : l'inattention en 1^{re} cause, puis le non-respect de priorité.

Quel que soit le sexe, la vitesse excessive ou inadaptée reste la 1^{re} cause.

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2017-2021)

Facteurs/tranches d'âge	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	2	28	32	9	3	74
Alcool sans présence stupéfiant	0	12	26	13	1	52
Stupéfiant sans présence alcool	1	1	6	0	0	8
Alcool et stupéfiant	0	3	10	2	0	15
Alcool + alcool et stupéfiant	0	15	36	15	1	67
Inattention – téléphone	1	9	12	8	10	40
Non respect de la priorité	3	4	11	7	6	31
Malaise	0	1	1	9	4	15
Somnolence – fatigue	0	2	7	3	2	14
Médicaments	0	0	0	1	0	1
Contresens	1	0	8	1	2	12
Dépassement dangereux	0	3	4	0	1	8
Changement de file	0	1	5	1	1	8
Non respect des distances de sécurité	0	0	1	0	0	1
Éblouissement	0	0	1	0	2	3
Autre cause	0	8	9	11	4	32
Cause indéterminée	1	6	11	10	6	34

Nombre de PR ayant au moins 1 facteur renseigné	8	58	110	64	36	276
---	---	----	-----	----	----	-----

2/3 des principaux facteurs sont prédominants chez les 25-44 ans avec le facteur Alcool pour 1^{re} cause.

Pour les autres tranches d'âge, le facteur prédominant est :

0-17 ans et 18-24 ans	la vitesse excessive ou inadaptée
45-64 ans	l'alcool
65 ans et +	l'inattention

- **Afin de pouvoir comparer le niveau départemental avec celui du national, le tableau ci-dessous présente les facteurs usagers des PR sur les 3 années 2019-2021** disponibles pour comparatifs dans l'application TRAxY

	En Loire-Atlantique sur 2019-2021		Niveau national sur 2019-2021
	Total	%	%
Vitesse excessive ou inadaptée	39	23 %	30 %
Alcool sans présence stupéfiant	35	20 %	17 %
Stupéfiant sans présence alcool	8	5 %	6 %
Alcool et stupéfiant	11	6 %	7 %
Alcool + alcool et stupéfiant	46	27 %	25 %
Inattention – téléphone	21	12 %	14 %
Non respect de la priorité	15	9 %	9 %
Malaise	10	6 %	9 %
Somnolence – fatigue	8	5 %	3 %
Médicaments	1	1 %	1 %
Contresens	11	6 %	3 %
Dépassement dangereux	7	4 %	6 %
Changement de file	5	3 %	4 %
Non respect des distances de sécurité	1	1 %	1 %
Éblouissement	3	2 %	2 %
Autre cause	18	10 %	9 %
Cause indéterminée	28	16 %	13 %

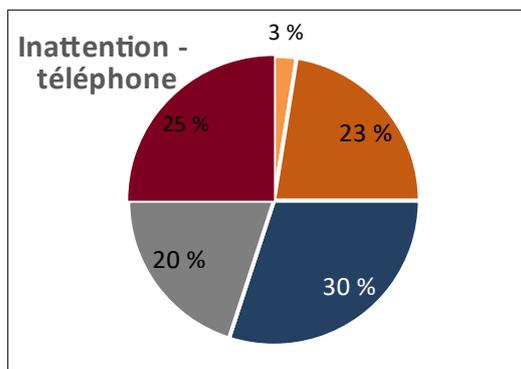
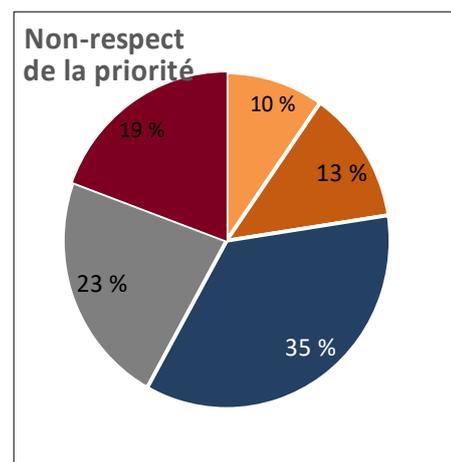
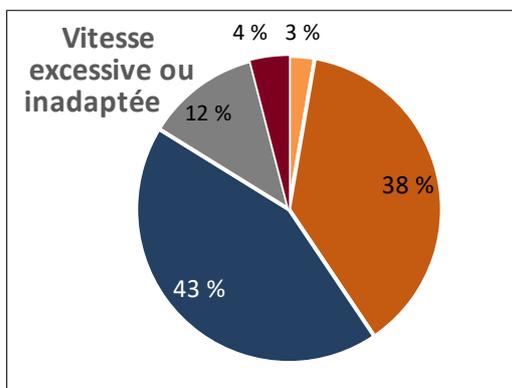
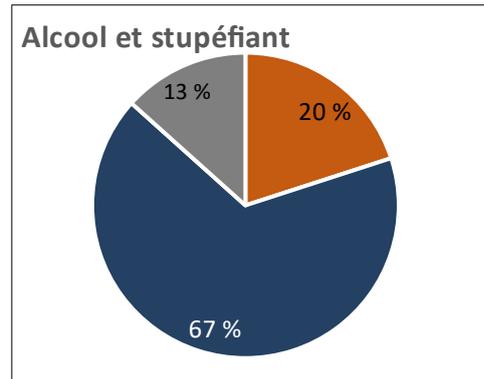
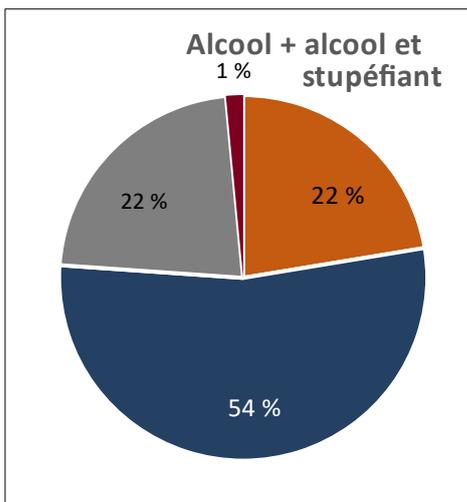
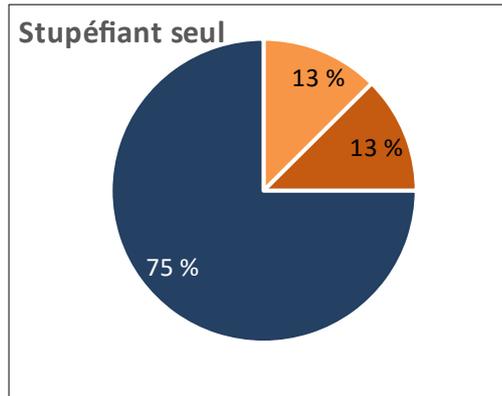
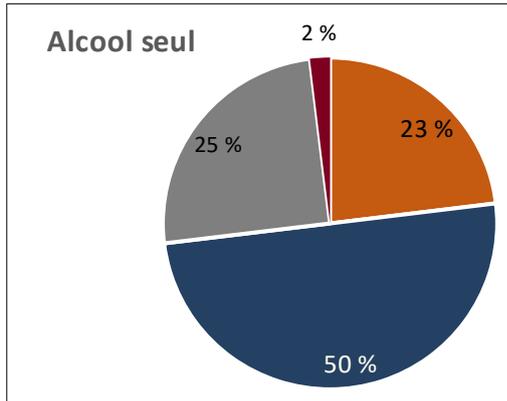
Sur les années 2019 à 2021 :

Plus d'1/4 des accidents mortels sont causés par l'alcool, qui devient le facteur prédominant (par rapport à la vitesse sur 2017-2021).

Au niveau national le facteur prédominant est la vitesse excessive ou inadaptée.

Constat : sur les 3 dernières années, le facteur alcool est passé devant celui de la vitesse en Loire-Atlantique.

Graphes correspondants aux tableaux précédents sur les années 2017-2021, et selon les âges



1.4 - Risque routier professionnel

Le risque routier professionnel comprend : les trajets domicile/travail, et les trajets liés à l'activité professionnelle, ainsi que tous les trajets des professionnels de la route.

Source des informations :

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages>

Le risque routier professionnel est la 1^{re} cause de décès au travail.

Cela représente plus de 4 millions de journées de travail perdues par an à cause du risque routier, soit près de l'équivalent de 18 000 salariés arrêtés toute une année.

Source des informations à suivre : TRAxY

- **Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)**

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	55
... un usager en trajet professionnel	57
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	101

34 % des tués l'ont été dans un accident impliquant un déplacement domicile-travail ou un trajet professionnel.

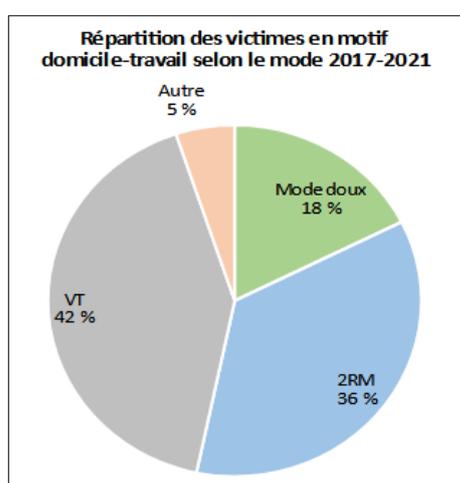
- **Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)**

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	39
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	11
<i>Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné</i>	230
Nombre total de personnes tuées	294

17 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)

Domicile / travail	Nombre	Pourcentage
Mode doux	83	18 %
2RM	168	36 %
VT	196	42 %
Autre	24	5 %
Total	471	100 %



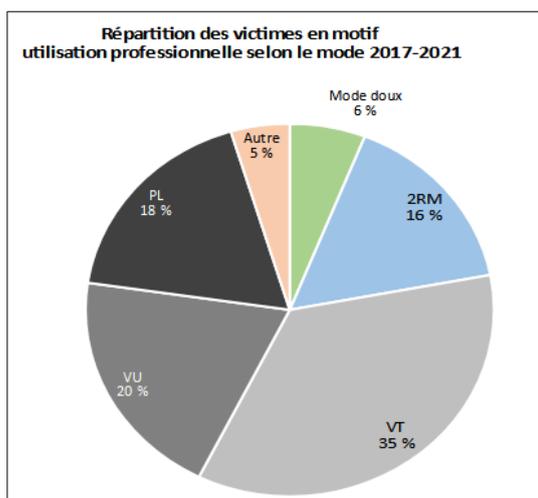
Près de la moitié des victimes en véhicule de tourisme, et plus d'1/3 de celles en 2RM le sont lors de trajets domicile-travail.

Et près des 4/5 des victimes en modes VT/RM.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement (2017-2021).

N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

Utilisation professionnelle	Nombre	Pourcentage
Mode doux	9	6 %
2RM	24	16 %
VT	53	35 %
VU	30	20 %
PL	27	18 %
Autre	7	5 %
Total	150	100 %



Majoritairement (à 35 %), lors d'une utilisation professionnelle, les victimes se sont déplacées en véhicule de tourisme.

Les victimes en 2RM représentent 16 % en déplacement professionnel alors que lors des trajets domicile/travail elles représentent 36 % des victimes.

1.5 - Réseau routier

Le réseau routier de Loire-Atlantique est composé de plus de 20 000 km de voies, réparties comme suit :

- 4 460 km de routes départementales (RD)
- 230 km de routes nationales (RN)
- 91 km d'autoroutes
- et plus de 15 000 km en voies communales (VC) et voies métropolitaines (VM).

Entre 2017 et 2021, la répartition des accidents selon le type de voirie s'établit comme suit :

Source : bilans annuels de la sécurité routière de l'ODSR 44 :

	Autoroutes	RN	RD	VC et VM	Autres	Total
Nombre d'accidents corporels	54	176	925	1698	74	2927 (*)
Nombre d'accidents mortels	9	21	159	83	2	274

La colonne « Autres » correspond aux accidents survenus dans un autre type de lieu, par exemple : sur un parking.

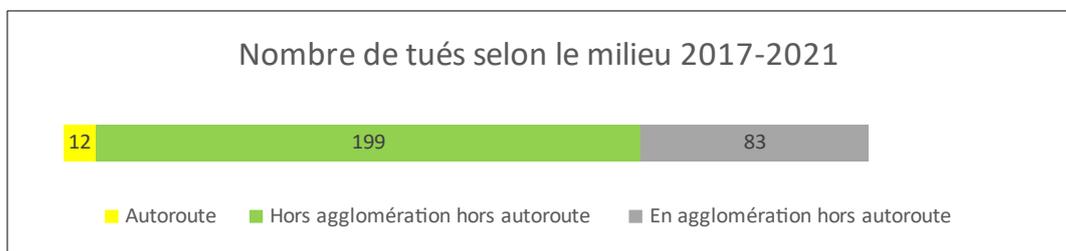
Le total tient compte de tous les types d'accidents (mortels, graves non mortels et légers).

() Le cumul peut être différent sur ce tableau, car 1 accident peut être comptabilisé 2 fois s'il est en intersection.*

Indicateurs d'accidentalité sur 2017-2021

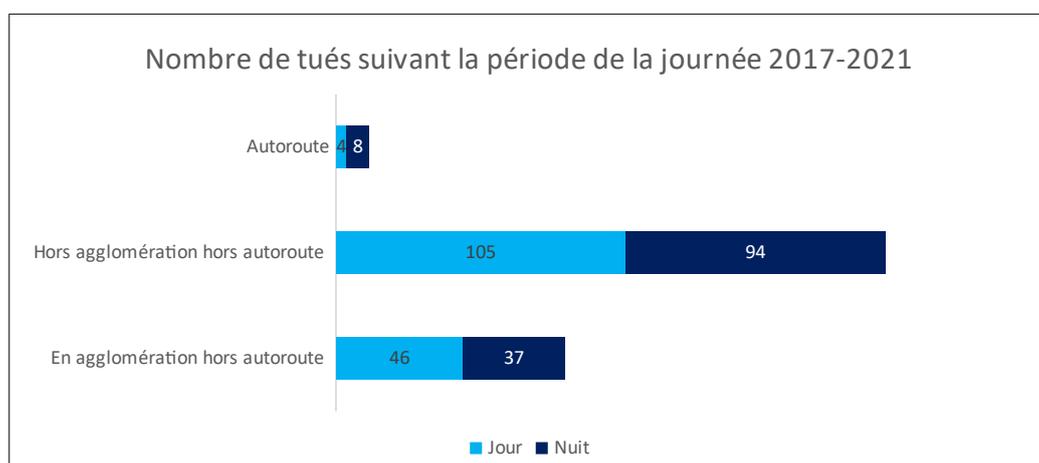
- **Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération et hors autoroute/en agglomération et hors autoroute**

Rappel du total tués : 294



Les routes hors agglomération sont plus mortelles, représentant 68 % de tués.

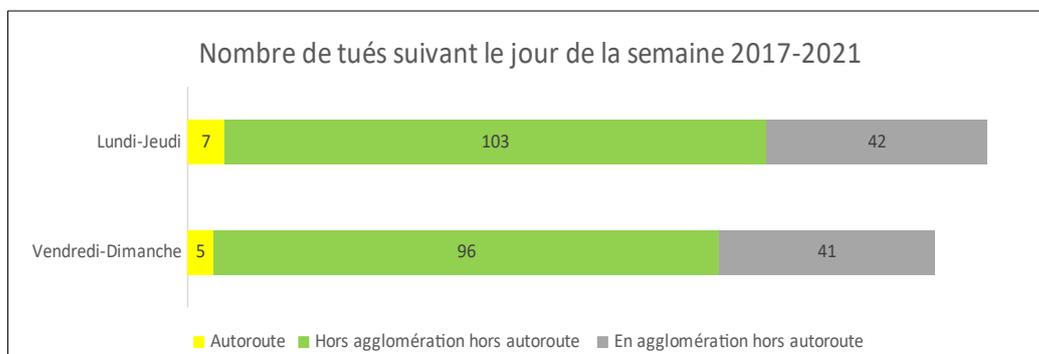
- **Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu**



Les accidents mortels sont plus nombreux en journée, hors autoroute.

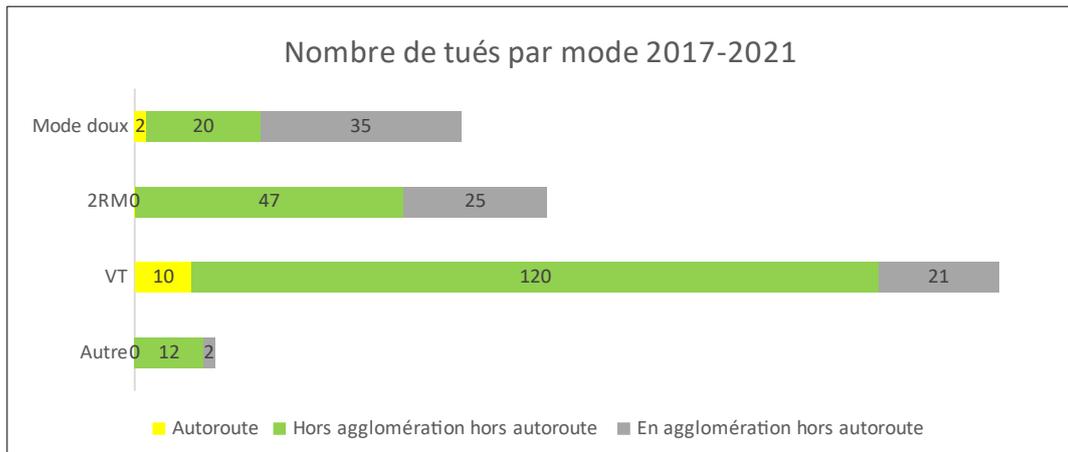
En revanche, les accidents de nuit sont plus mortels sur autoroute.

- **Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu**



Les accidents mortels sont plus nombreux en semaine.

• **Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu**



Les déplacements **en véhicule de tourisme et 2RM** sont **plus mortels hors agglomération**.
Les déplacements **en modes doux** sont **plus mortels en agglomération**.

2 - Principales caractéristiques des accidents hors agglomération et hors autoroute

N.B. : l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués + les blessés.

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie.

Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.1 - Typologie des accidents

• Qui tue/blesse qui ? hors agglomération par mode de déplacement

USAGERS	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	15	57	292	18	9	5	16	414
COLLISION AVEC (mode)										
Piéton	0	1	0	0	3	0	0	0	0	4
Vélo	0	2	2	0	0	0	0	0	0	4
Cyclo	0	3	0	2	2	0	0	0	0	7
Moto	0	1	2	0	9	2	1	0	0	15
VT	46	48	72	121	441	13	4	1	6	752
VU	5	8	9	15	33	13	3	0	2	88
PL	3	3	1	5	40	7	3	0	2	64
TC	3	1	1	0	7	0	0	0	0	12
Autre	2	1	4	4	6	1	0	0	1	19
MULTICOLLISION	2	4	11	20	167	14	0	0	6	224
TOTAL	61	74	117	224	1000	68	20	6	33	1603
<i>Part de victimes</i>	4%	5%	7%	14%	62%	4%	1%	0%	2%	100%

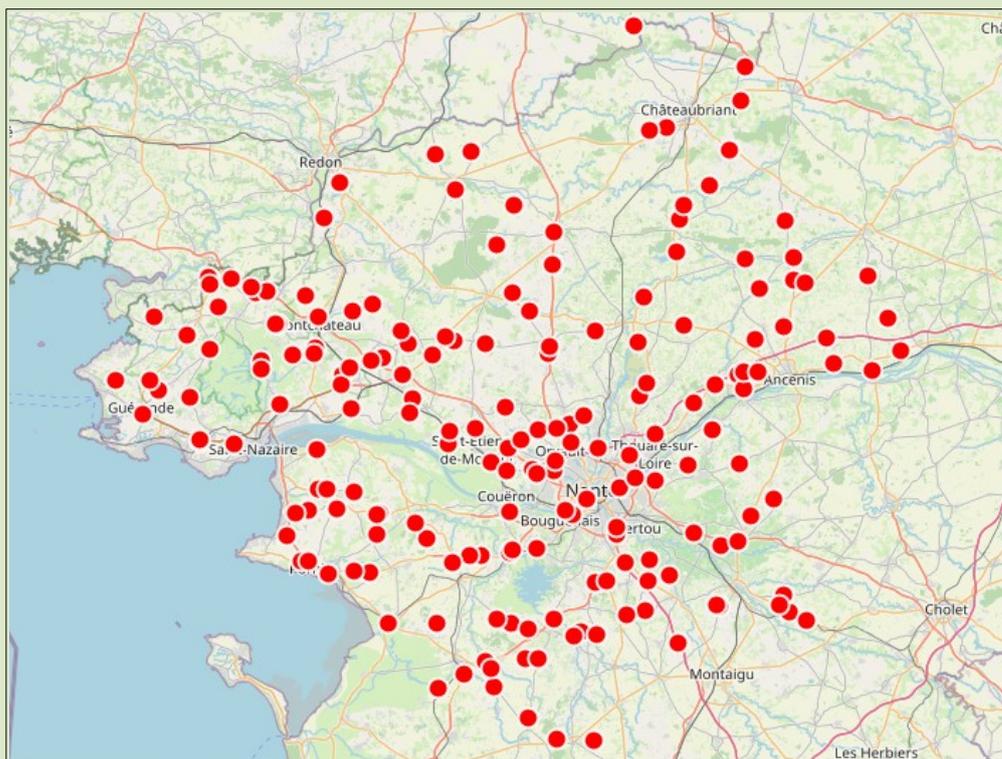
Pour la compréhension de lecture du tableau :

les motards en collision avec un VT ont engendré 121 victimes de motards

les conducteurs de VT en collision avec une moto ont engendré 9 victimes en VT

Les usagers en véhicule de tourisme (VT) sont les plus impliqués dans les accidents qui tuent ou blessent (eux-mêmes ou d'autres usagers), avec 62 % de part des victimes en VT.

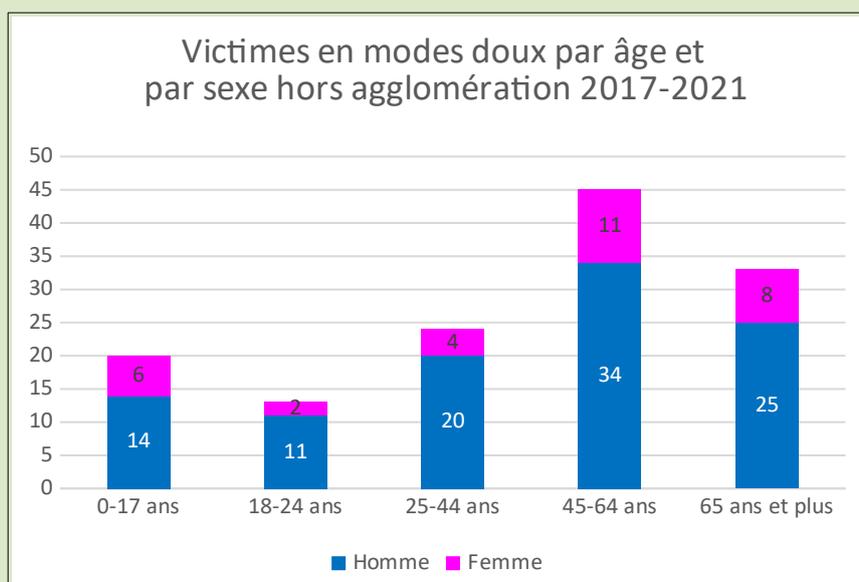
- **Carte des accidents mortels : un point par accident mortel situé hors agglomération**



Entre 2017 et 2022, **183 accidents sont mortels hors agglomération** (et hors autoroute).

2.2 - Modes doux

- **Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe**

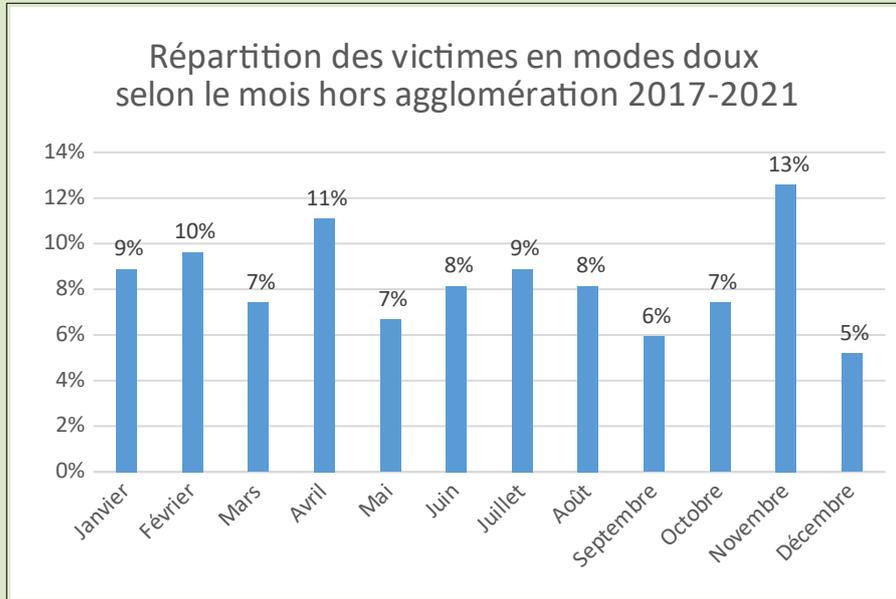


Quel que soit le mode doux, en agglomération, les hommes sont plus victimes que les femmes ; et la tranche d'âge des 45-64 ans est la plus touchée.

- **Evolution des victimes en modes doux entre 2019 et 2021 hors agglomération**

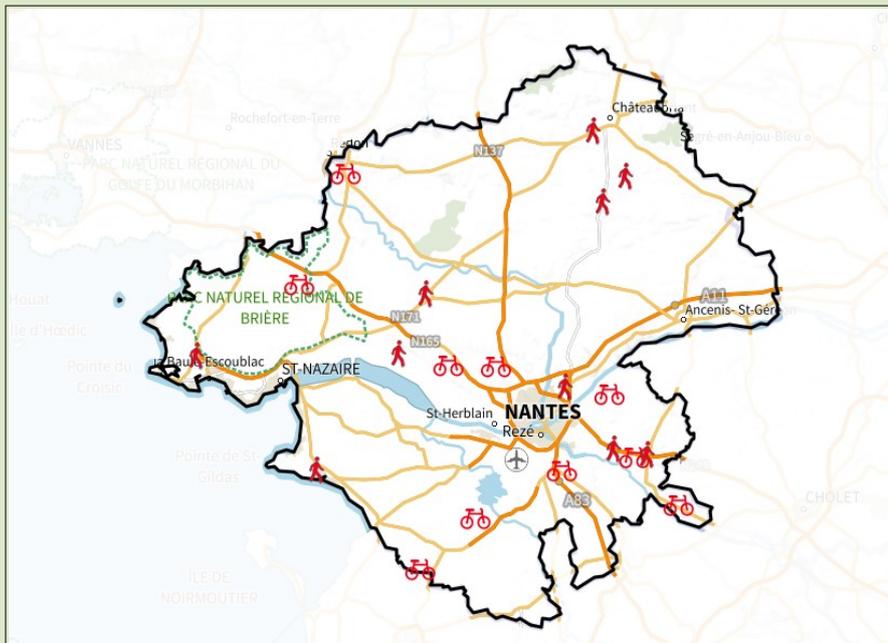
Une baisse de 15 % est observée entre 2019 et 2021 en modes doux.

- **Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération**



Le mois de novembre compte le plus de victimes en modes doux.

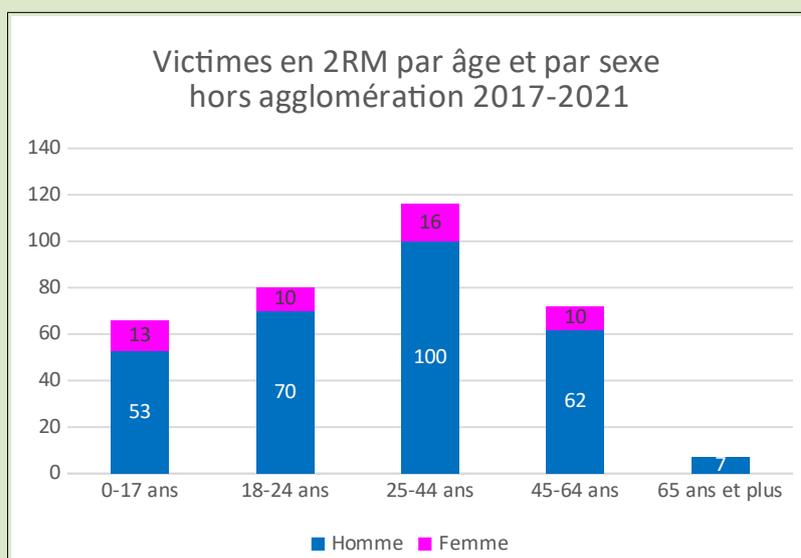
- **Carte hors agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident mortel**



20 usagers en modes doux sont impliqués dans un accident mortel.

2.3 - 2RM

- **Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe**



**Les hommes sont beaucoup plus victimes que les femmes en 2RM.
La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus touchée.**

- **Evolution des victimes en 2RM entre 2019 et 2021 hors agglomération**

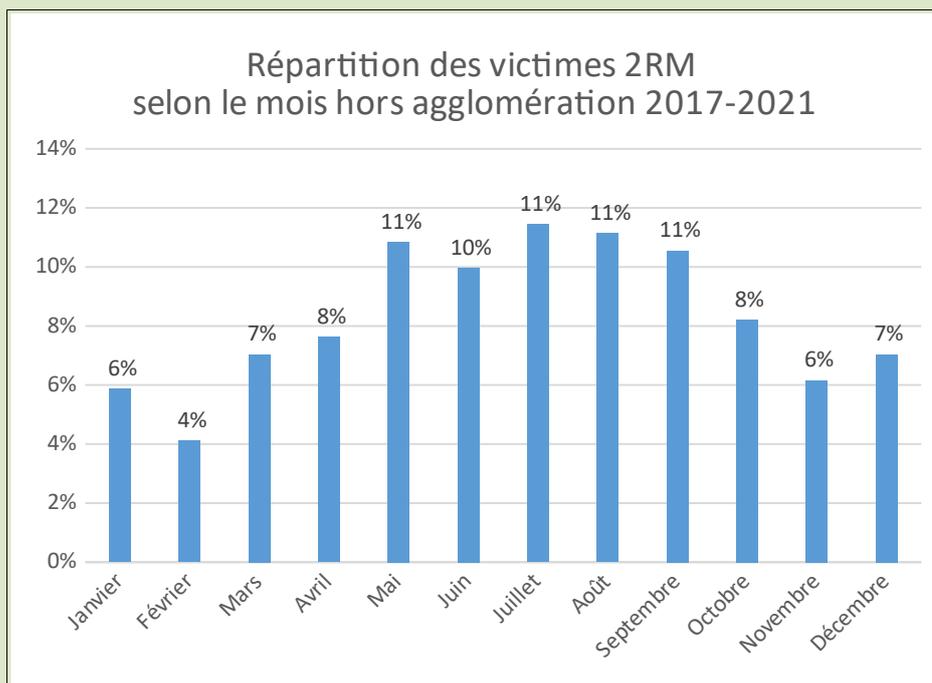
Les victimes en 2RM connaissent une hausse de 30 %, entre 2019 et 2021.

La hausse au **niveau national** est de 4 %.

(Différence de 26 % entre le département et le niveau national).

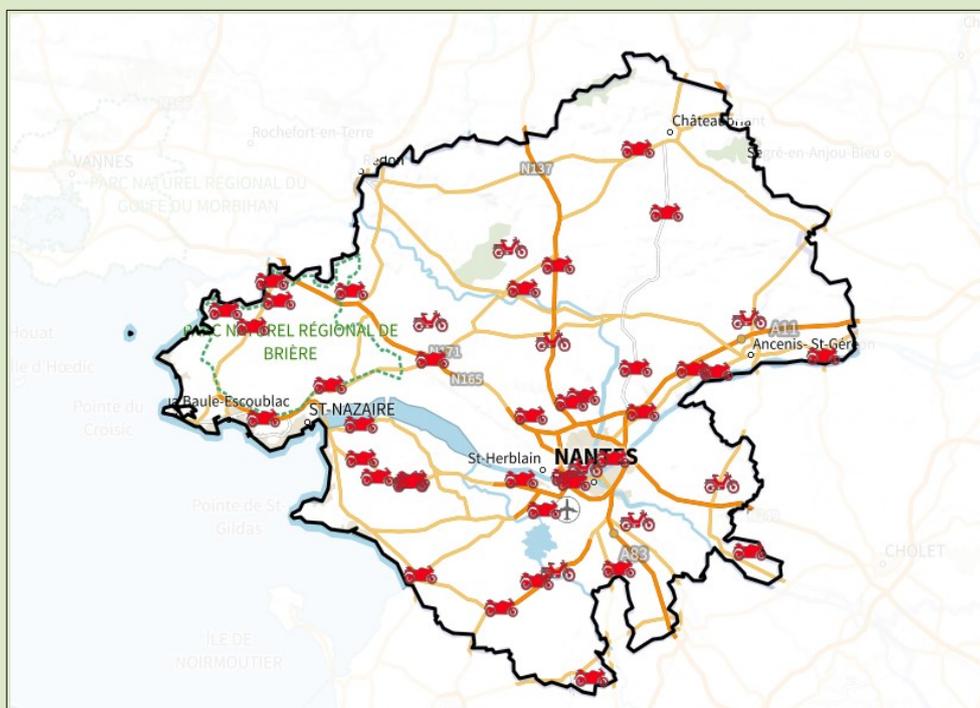
Concernant les départements de la même famille des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) que la Loire-Atlantique la hausse des victimes en 2RM est de 1 %.

- Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération



Le nombre de **victimes en 2RM**, hors agglomération, est **plus important sur la période estivale de mai à septembre**.

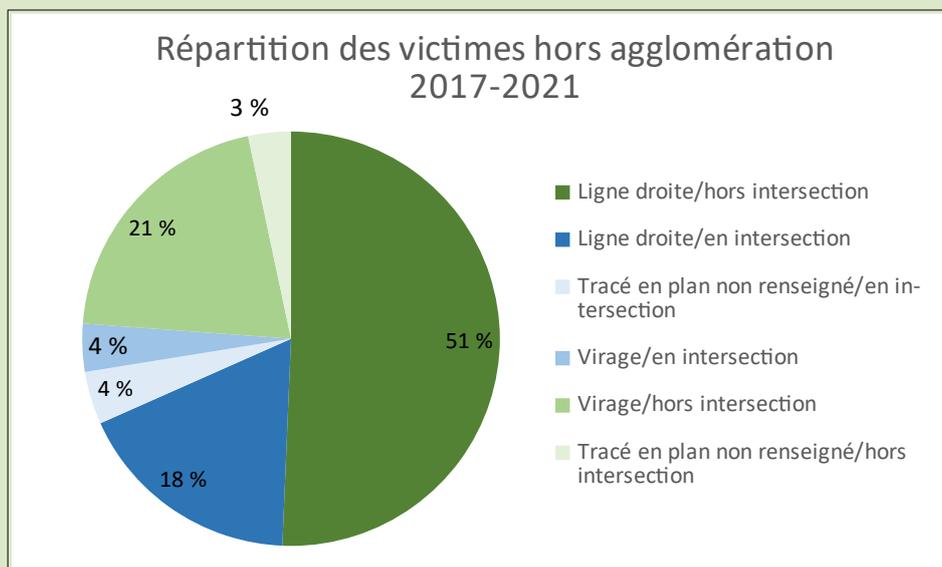
- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM impliqué dans l'accident mortel



47 usagers en 2RM sont impliqués dans un accident mortel.

2.4 - Facteurs spécifiques

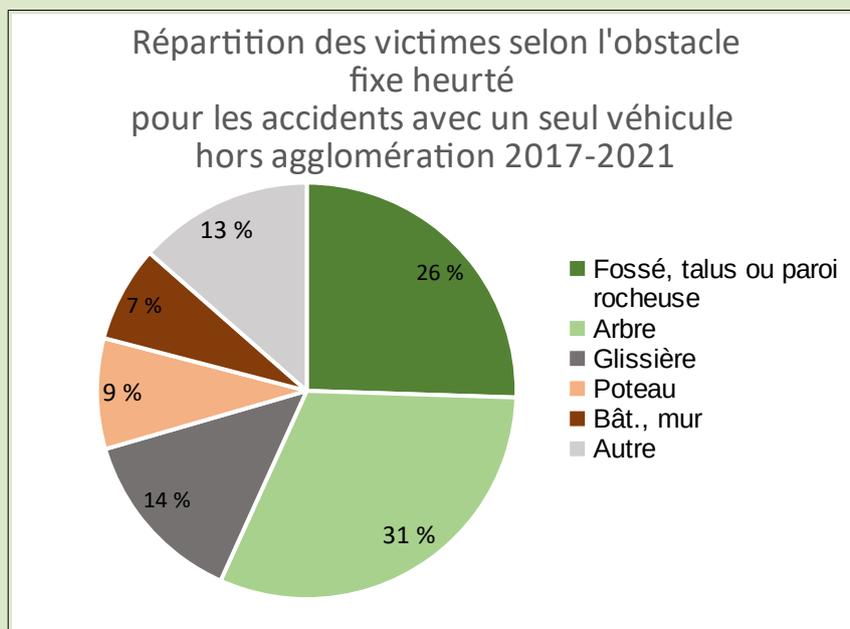
- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection



La part des victimes avec un tracé en plan non renseigné est de 7 %.

Les trajets en ligne droite sont les plus accidentogènes avec près de 70 % des victimes. 3/4 des victimes le sont hors intersection.

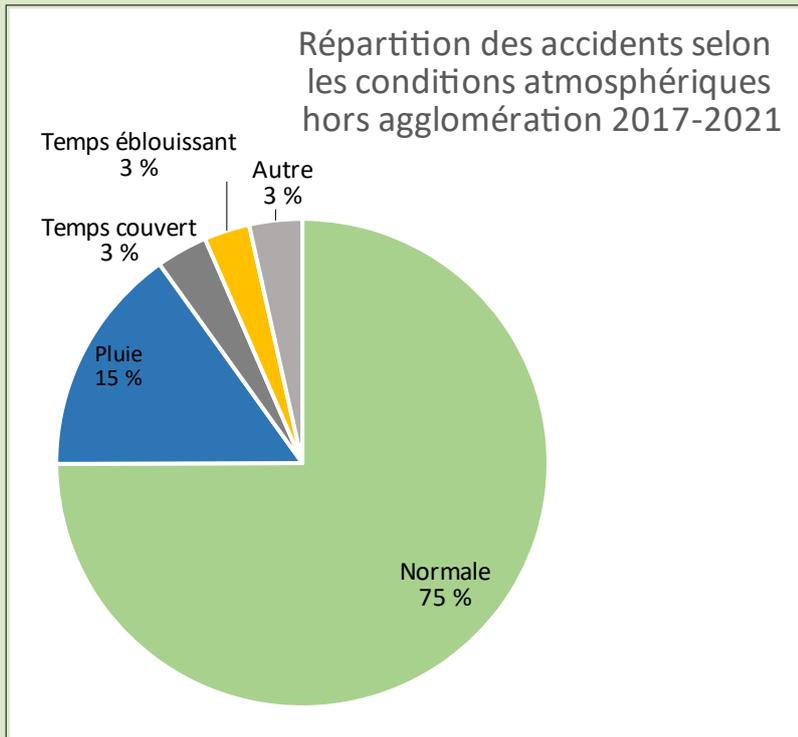
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule, hors agglomération (accident avec véhicule seul)



Plus de la moitié (57%) des victimes ont heurté des éléments naturels, hors agglomération .

La cause principale est un arbre, puis en 2^e position : un talus ou une paroi rocheuse, ou un fossé .

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération



3/4 des accidents corporels ont lieu en situation atmosphérique normale.
Dans 15 % des cas, seulement, la pluie est présente.

3 - Principales caractéristiques des accidents en agglomération et hors autoroute

N.B. Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie.
Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

3.1 – Typologie des accidents

• Qui tue et/ou blesse qui ? en agglomération par mode de déplacement

USAGERS	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	10	43	41	108	4	1	0	7	214
COLLISION AVEC (mode)										
Piéton	0	4	2	7	5	0	0	2	0	20
Vélo	18	10	1	6	3	1	0	1	0	40
Cyclo	23	8	10	0	4	0	0	0	0	45
Moto	26	11	1	4	15	0	0	0	0	57
VT	425	247	203	202	291	6	5	9	9	1397
VU	31	16	9	17	18	6	2	2	2	103
PL	6	6	3	5	9	2	0	0	1	32
TC	16	9	1	3	4	1	0	3	0	37
Autre	26	13	6	2	10	0	0	0	2	59
MULTICOLLISION	17	5	8	6	78	1	0	1	0	116
TOTAL	588	339	287	293	545	21	8	18	21	2120
Part de victimes	28%	16%	14%	14%	26%	1%	0%	1%	1%	100%

Pour la compréhension de lecture du tableau :

Les piétons sont plus souvent victimes lors d'une collision avec des VT (425 victimes de piétons).

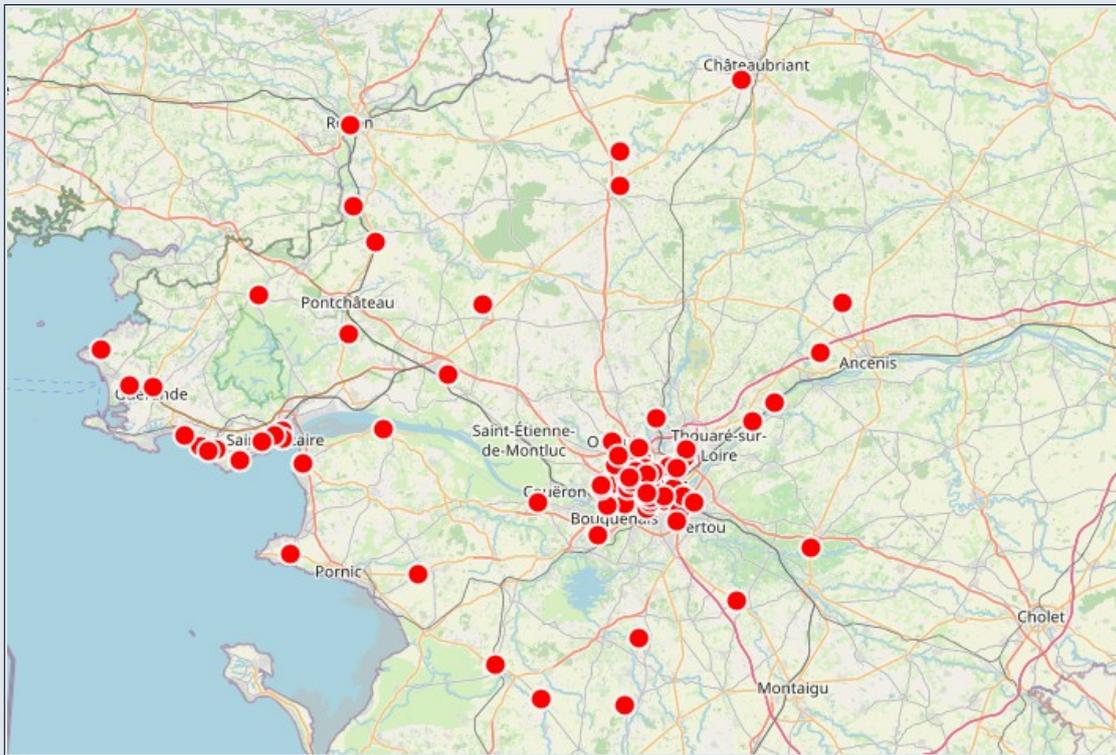
Les motards qui entrent en collision avec des VT engendrent 202 victimes de motards.

Les usagers en véhicules de tourisme se tuent ou se blessent seuls plus souvent que dans les autres modes de déplacement.

Quel que soit le mode de déplacement, ce sont les piétons les plus vulnérables avec 28 % de part des victimes.

Près de 50 % des usagers en modes doux (piéton+vélo) sont victimes des usagers en VT et les 2RM (cyclo+moto) le sont à 30 %.

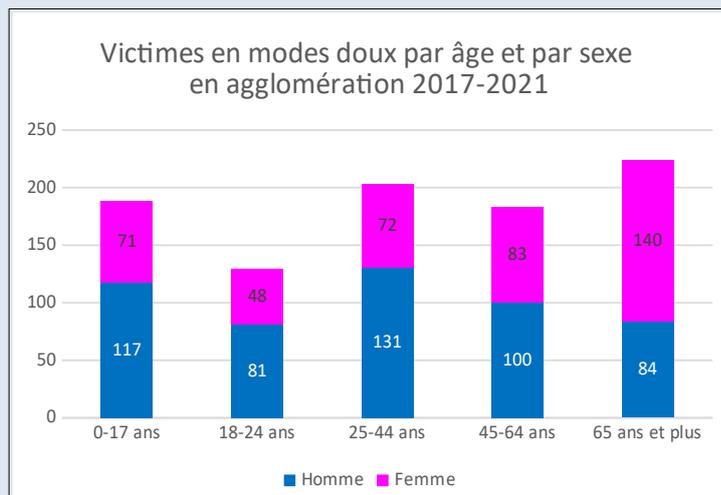
- **Carte des accidents mortels : un point par accident mortel situé en agglomération**



Entre 2017 et 2022, **82 accidents sont mortels en agglomération** (et hors autoroute).

3.2 - Modes doux

- **Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération**



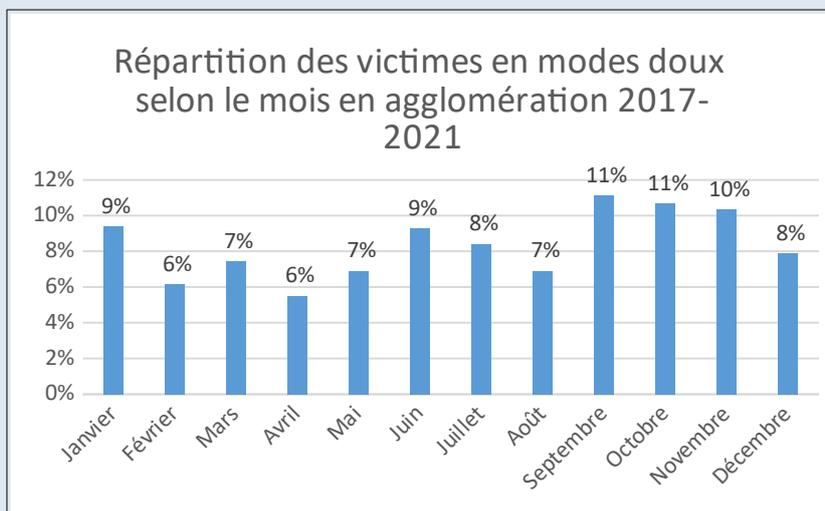
Les hommes sont plus victimes que les femmes (comme en hors agglomération), sauf pour les plus de 65 ans.

La tranche d'âge 65 ans et plus est la plus touchée en modes doux.

- **Evolution des victimes en modes doux entre 2019 et 2021 en agglomération**

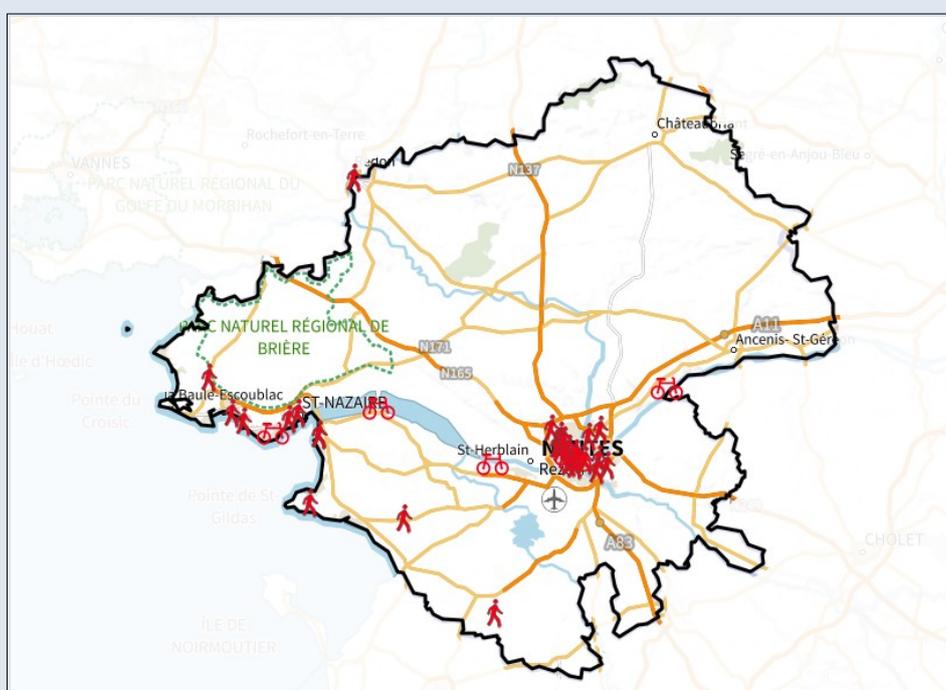
Entre 2019 et 2021, une **baisse de 12 %** en modes doux est observée en Loire-Atlantique.

- **Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année en agglomération**



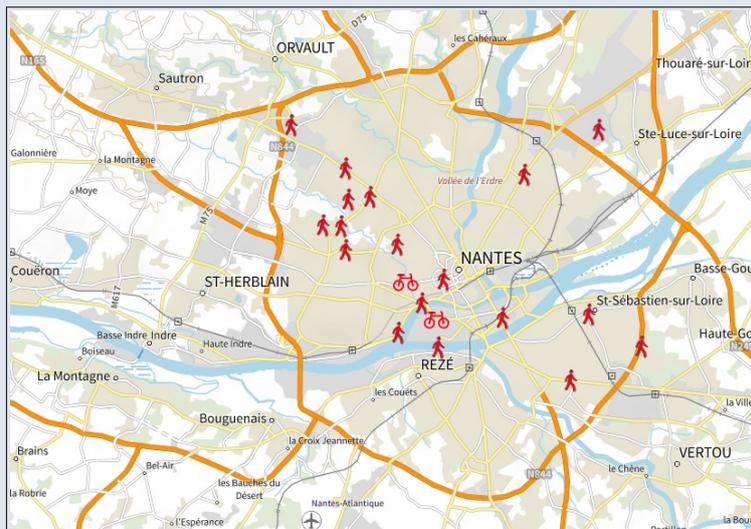
En agglomération, les mois de **septembre/octobre/novembre** sont les plus marqués par les victimes en modes doux.

- **Carte en agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident mortel**



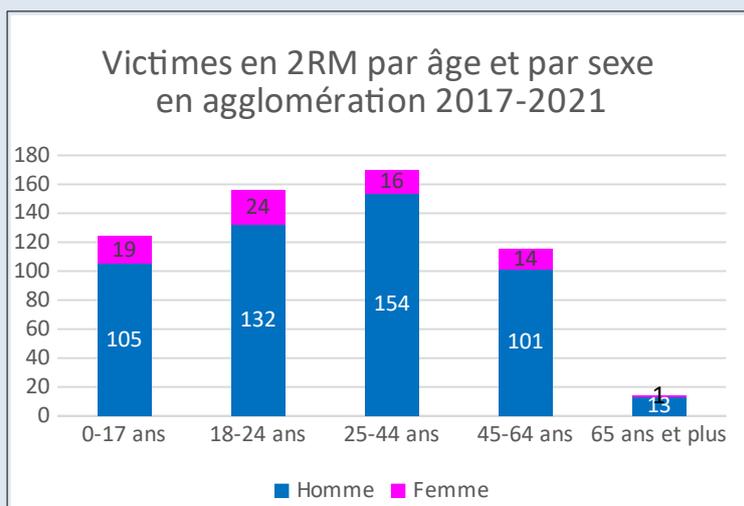
35 usagers en modes doux sont impliqués dans un accident mortel.

Détail sur Nantes :



3.3 - 2RM

- **Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération**



Les hommes sont beaucoup plus victimes que les femmes en 2RM.

La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus touchée.

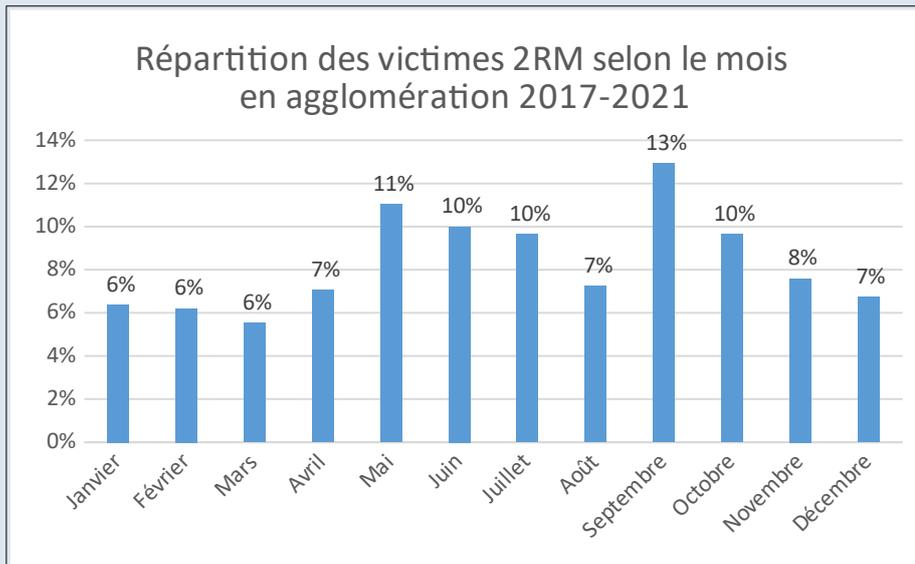
- **Evolution des victimes en 2RM entre 2019 et 2021 en agglomération**

Entre 2019 et 2021, une **baisse de 11 %** est observée en Loire-Atlantique **pour les victimes en 2RM.**

Au niveau national, la baisse est de 7 %.

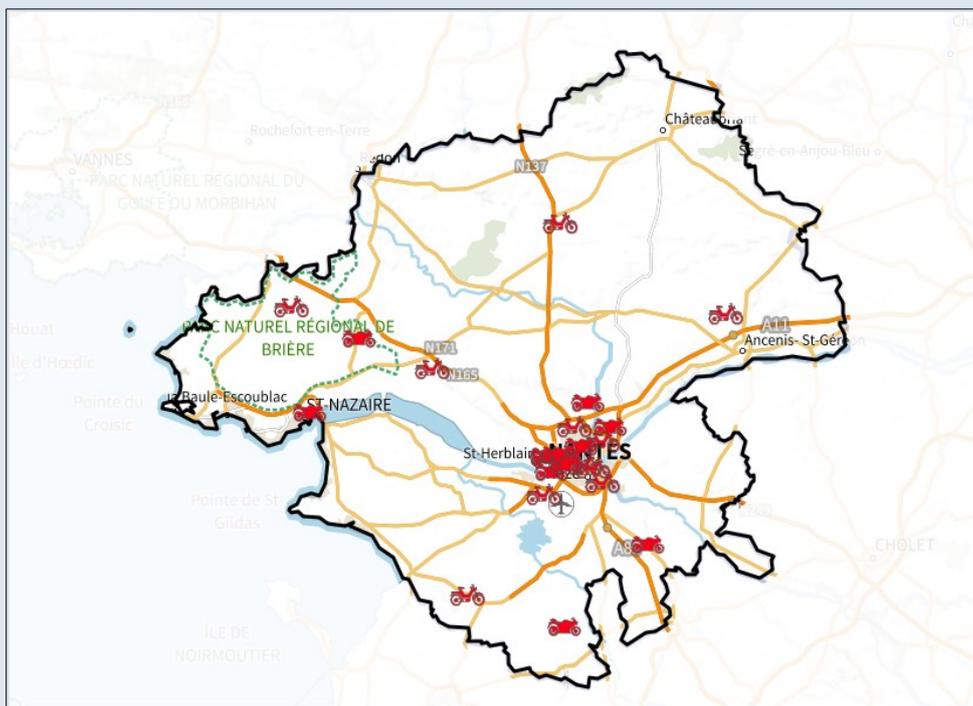
Concernant la même famille des ILSR de Loire-Atlantique, la hausse est de 3 %.

- Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année en agglomération



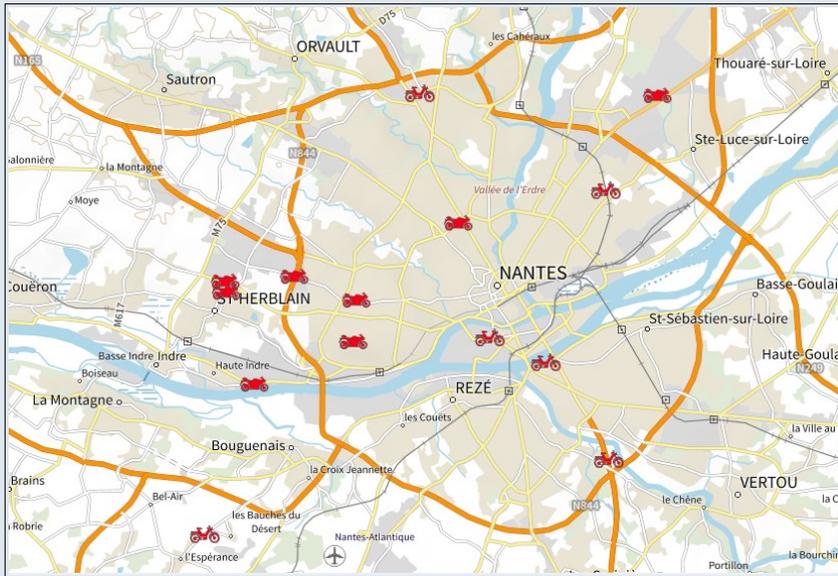
En agglomération, la rentrée de septembre est très accidentogène pour les 2RM, avec un taux qui culmine à 13 % des victimes sur l'année.

- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident mortel



25 usagers en 2RM sont impliqués dans un accident mortel.

Détail sur Nantes :



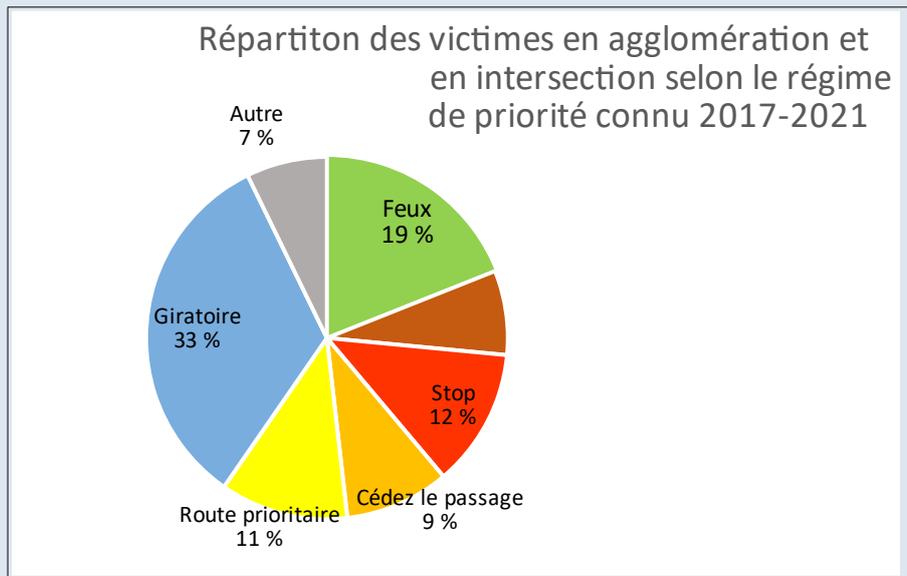
3.4 - Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection en agglomération

En/hors intersection	Accidents	%	Tués	Victimes
Hors intersection	1197	67 %	60	1419
En intersection	580	33 %	23	700
N/C	1	0 %	0	1
Total	1778	100 %	83	2120

Les accidents corporels sont beaucoup plus nombreux hors intersection.

- Répartition des victimes selon le régime de priorité



1/3 des victimes le sont dans des giratoires, dont le régime de priorité est le plus accidentogène.
Et près de **1/5 des victimes** le sont aux **feux**.

4 - Principales caractéristiques des accidents sur autoroute (milieu autoroute)

Les données correspondent au « milieu autoroute » et non à la catégorie de route « autoroute ».

Le nombre d'accidents corporels (2017-2021), sur autoroute, est de 54.

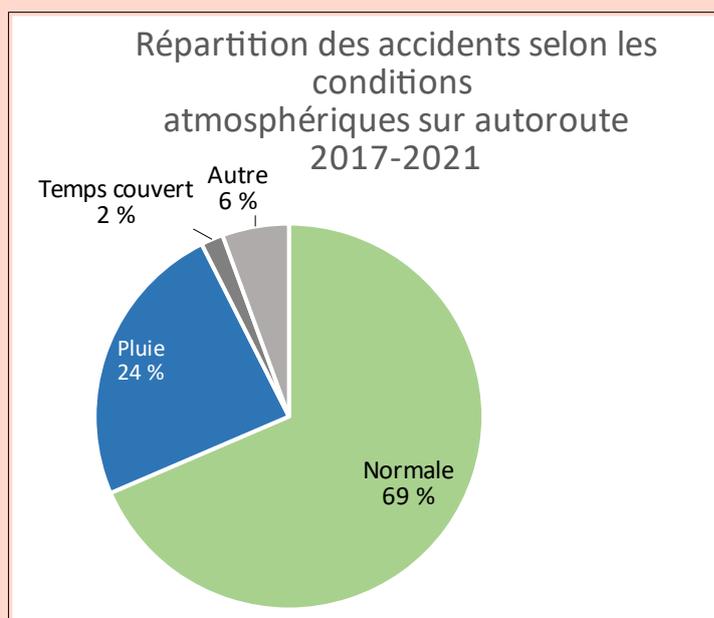
4.1 - Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes sur autoroute selon les lieux ligne droite ou virage



Les accidents corporels sur autoroute ont lieu très majoritairement en ligne droite.

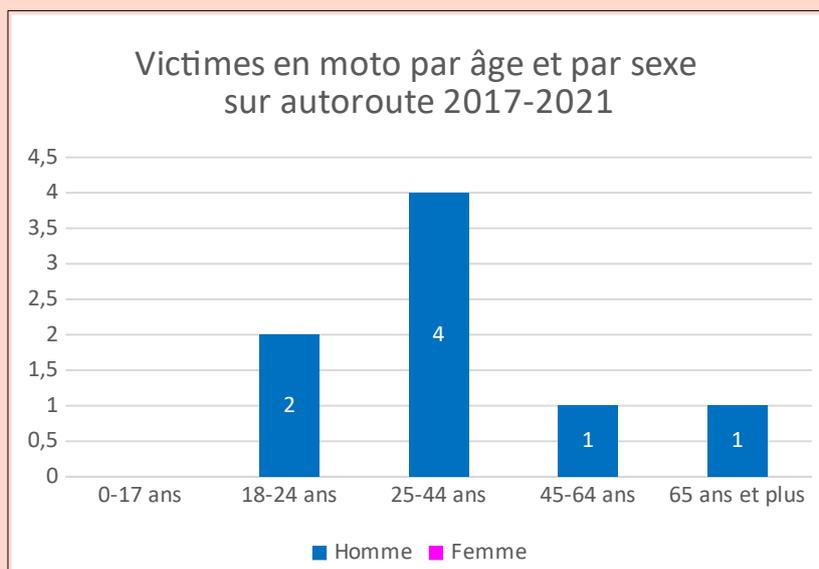
- Répartition des victimes sur autoroute selon les conditions atmosphériques



Dans la très grande majorité des cas (69 %), les accidents sur autoroute ont lieu dans des conditions atmosphériques normales.

4.2 - Les accidents en moto

- Répartition des victimes en moto sur autoroute selon les âges et le sexe



Les **victimes en moto sur autoroute** sont au nombre de 8 (seulement des hommes) sur 5 ans. **La classe d'âge des 25-44 ans est la plus touchée.**

5 - Conclusion de l'ODSR

5.1 - Généralités

Concernant les accidents corporels (blessés légers/graves et tués) :

De 2017 à 2021, 2 898 accidents ont eu lieu sur les routes de Loire-Atlantique, contre 3 614 pendant la période de 2013 à 2017.

Entre les 2 périodes de 5 ans, l'accidentalité routière connaît une baisse de 20 % en Loire-Atlantique, plus forte que celle observée au **niveau national (- 6,5 %)**, en France Métropolitaine, sur la même période.

La mortalité moyenne par million d'habitants sur ces 5 années se situe à 40 tués. Cette moyenne est inférieure à celle des départements de la même famille ILSR (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière), qui est de 43.

Concernant les tués seulement :

De 2017 à 2021, 294 personnes ont perdu la vie sur les routes de Loire-Atlantique, contre 337 pendant la période de 2013 à 2017.

Entre les 2 périodes de 5 ans, la mortalité routière connaît une baisse de 13 % en Loire-Atlantique, plus importante également qu'au **niveau national (- 8 %)**, en France Métropolitaine.

Concernant les blessés :

De 2017 à 2021, 3 523 usagers de la route ont été blessés en Loire-Atlantique, contre 4 536 pendant la période de 2013 à 2017.

Entre les 2 périodes de 5 ans, les blessés connaissent une baisse de 22 % en Loire-Atlantique. Au niveau national, en France Métropolitaine, ces blessés baissent de 6,5 %.

Depuis le dernier DGO	Loire-Atlantique	National France Métropolitaine
Accidents corporels	 20 %	 6,5 %
Les tués	 13 %	 8 %
Les blessés	 22%	 6,5 %

La Loire-Atlantique est également sous la moyenne des départements aux ILSR (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière) communs concernant le nombre de tués par million d'habitants.

5.2 - Les grandes lignes à retenir dans le département pour les accidents corporels (2017-2021) :

- **le nombre d'accidents :**
 - est quasi identique en agglomération et hors agglomération
 - est beaucoup plus important sur les voies communales ou métropolitaines
 - 90,5 % des accidents ne sont pas mortels
- **les chiffres :**
 - 1752 accidents corporels graves dont 816 hors agglomération, 902 en agglomération et 34 sur autoroutes
- **les déplacements :**
 - les usagers en véhicule de tourisme sont les plus impliqués dans les accidents qui tuent ou blessent eux-mêmes ou d'autres usagers
 - en modes doux en agglomération : les 65 ans et plus sont les plus touchés ; hors agglomération ce sont les 45-64 ans
 - l'automne est la période avec le plus de victimes en modes doux en agglomération, hors agglomération il s'agit du mois de novembre
 - plus de 50 % des usagers en modes doux sont victimes d'un véhicule de tourisme
 - en agglomération, la rentrée de septembre est la plus accidentogène en 2RM
- **les victimes :**
 - les hommes sont plus souvent victimes que les femmes, sauf en modes doux pour les 65 ans et plus
 - entre 2019 et 2021 les usagers en 2RM connaissent une hausse des 30 % des victimes hors agglomération, mais une baisse de 11 % en agglomération
 - en agglomération, les piétons sont les plus vulnérables dans 28 % des cas
- **infrastructures et conditions atmosphériques :**
 - hors agglomération, les trajets en ligne droite sont plus accidentogènes, et l'arbre est principalement la cause de la majorité des victimes qui ont heurté un élément naturel
 - en agglomération, le régime de priorité des giratoires est le plus accidentogène, mais les victimes sont plus nombreuses hors intersection
 - les accidents ont lieu très majoritairement en situation atmosphérique normale
- **spécificité du risque routier professionnel :**
 - presque la moitié des victimes lors de trajets domicile/travail ou professionnels le sont en véhicule de tourisme

5.3 - Les grandes lignes à retenir dans le département pour les accidents exclusivement mortels (2017-2021) :

- **lieux et conditions des accidents les plus mortels :**
 - hors agglomération (et hors autoroute) à 68 %, quel que soit le mode de déplacement
 - sur les routes départementales
 - le jour et par temps normal

- **les chiffres :**
 - 274 accidents mortels dont 183 hors agglomération, 82 en agglomération et 9 sur autoroutes
 - 294 tués dont 199 hors agglomération, 83 en agglomération et 12 sur autoroutes

- **les tués :**
 - 80 % des tués sont des hommes
 - les 25-44 ans sont les plus touchés
 - le coefficient âge/risque est le plus fort chez les 18-24 ans
 - 1/4 des tués sont des retraités
 - 1/5 des tués sont des ouvriers

- **les déplacements :**
 - les plus mortels (la moitié des tués) le sont en véhicule de tourisme
 - les trajets « promenade/loisirs » sont les plus accidentogènes

- **les présumés responsables (PR) :**
 - des 25-44 ans sont les PR de 40 % des accidents, et plus de la moitié sont alcoolisés
 - sont en grande majorité des hommes (86 % contre 14%)

- **les facteurs d'accidents :**
 - sur les 5 années de 2017 à 2021 la vitesse en est la 1^{re} cause, puis l'alcool
 - sur les 3 années de 2019 à 2021 l'alcool en est la 1^{re} cause, puis la vitesse

- **spécificité du risque routier professionnel :**
 - 1/3 des tués sont impliqués dans les trajets domicile/travail ou professionnel
 - l'ensemble des trajets domicile/travail et professionnel font 17 % des tués
 - les 4/5 des victimes en domicile/travail circulent en VT ou en 2RM

5.4 - Les éléments à retenir selon les enjeux du DGO 2018-2022 en Loire-Atlantique

Aux 4 enjeux nationaux, 2 enjeux locaux avaient été ajoutés.

1. Sur les enjeux nationaux

- **le Risque Routier Professionnel** (trajets domicile/travail ou professionnel)
 - les accidents de la route sont la 1^{re} cause de décès au travail
 - lors d'un trajet domicile/travail : la moitié des victimes le sont en véhicule de tourisme
 - lors d'une utilisation professionnelle : la majorité des victimes le sont également en véhicule de tourisme
 - 1/3 des tués sont impliqués dans ces types de trajet
 - 17 % des tués le sont dans ces trajets
- **la conduite après usage de substances psychoactives** (alcool, stupéfiants)
 - entre 2017 et 2021 la vitesse excessive ou inadaptée est la 1^{re} cause mortelle, avant l'alcool
 - entre 2019 et 2021 l'alcool devient la 1^{re} cause mortelle, devant la vitesse
 - la classe d'âge des 25-44 ans détient le plus fort pourcentage de PR d'accidents mortels sous emprise de l'alcool ou de stupéfiants
 - les classes d'âge des 18-24 et 45-64 ans détiennent à égalité la 2^e position des PR avec ces substances
 - les 65 ans et plus, ainsi que les mineurs ne sont pas des PR pour ces causes

Les tranches d'âge ont été modifiées depuis le dernier DGO. Aussi, les éléments sur les jeunes et seniors tiennent compte des nouvelles tranches d'âge retenues par l'ONISR.

- **les jeunes** (de 0 à 24 ans)
 - les 18-24 sont les plus touchés par la mortalité routière et en véhicule de tourisme
 - 16 mineurs et 55 jeunes adultes sont tués en 5 ans
 - les mineurs sont plus souvent tués en cyclomoteurs
 - 10 % des tués sont des scolaires ou étudiants
 - les 18-24 ans sont, pour 1/4 des présumés responsables, ceux d'accidents mortels
 - la vitesse excessive ou inadaptée est le facteur prédominant chez les jeunes adultes, devant celui du cumul « alcool+alcool et stupéfiant »
 - les jeunes hommes sont plus victimes que les jeunes femmes
 - en modes doux 350/1 062 victimes, soit 1/3, sont des jeunes de moins de 25 ans
- **les seniors** (65 ans et plus)
 - le nombre de tués des seniors est proportionnel à sa part dans la répartition de la population
 - les déplacements en modes doux ou en véhicule de tourisme font le plus de tués chez les seniors : 58/60 tués pour ces deux modes en 5 ans (29 pour chacun des modes)
 - 1/4 des tués sont des retraités

- Les 65 ans et plus sont minoritairement présumés responsables d'accidents mortels quel que soit leur mode de déplacement, et minoritairement au regard de la part de population, (après les mineurs cependant)
- les seniors sont plus PR lors de leurs déplacements en véhicule de tourisme
- les seniors femmes sont plus des victimes en modes doux

2. Sur les enjeux locaux

- **le partage de la voirie** (en agglomération)
 - entre 2019 et 2021 les victimes en modes doux connaissent une baisse de 12 %
 - les 65 ans et plus sont les plus touchés par les accidents corporels en modes doux
 - 50 % des usagers en modes doux sont victimes de véhicules de tourisme
 - le régime de priorité des giratoires est le plus accidentogène et engendre 1/3 des victimes
 - les piétons sont les plus vulnérables et sont plus souvent victimes d'usagers en véhicule de tourisme
 - les accidents arrivent plus souvent hors intersection, avec 1/5 des victimes toutefois aux feux tricolores
- **les 2 roues motorisés (2RM)**
 - entre 2019 et 2021 et hors agglomération ces usagers connaissent une hausse de 30 % des victimes, mais une baisse de 11 % en agglomération
 - 72 usagers en 2RM ont été tués entre 2017 et 2021, soit près d'1/4 des tués
 - les 25-44 ans sont les plus souvent présumés responsables en mode 2RM
 - les hommes sont plus victimes que les femmes
 - la tranche d'âge des 25-44 ans est la plus touchée
 - hors agglomération la période automnale connaît le plus de victimes en 2RM, en agglomération le mois de septembre est le plus accidentogène
 - dans le milieu « autoroute » 8 victimes de motards ont été recensés

Conclusion générale

L'accidentalité routière et le nombre de tués, sur la période 2017-2021, continuent de baisser en Loire-Atlantique, avec des pourcentages de baisse plus forts que sur le territoire national.

Plusieurs circonstances ont pu toutefois modifier les résultats :

- la crise sanitaire avec ses périodes de confinement, avec un impact plus important sur les seniors
- les effets du passage et du maintien de la baisse de la VMA (vitesse maximale autorisée) à 80 km/h dans ce département
- la sortie de la crise, avec probablement certaines modifications de comportements (passage du facteur alcool devant celui de la vitesse entre 2019 et 2021)

La seule hausse que connaît le département concerne les victimes en 2RM hors agglomération.