

Bilan 2016 et tendances 2017

Loire
Atlantique

L'accidentalité sur les routes départementales de Loire-Atlantique



Sommaire

1 - Bilan global de l'accidentalité 2016 en Loire-Atlantique

2 – Bilan détaillé de l'accidentalité sur routes départementales en 2016

2.1 – Les accidents

- selon le lieu
- selon le temps
 - mois de l'année
 - jour de la semaine et heure
 - jour et nuit

2.2 – Les impliqués

- selon le type de conflit
- selon les catégories d'usagers et l'âge des conducteurs

2.3 – Les principaux facteurs

- la vitesse
- l'alcool
- le refus de priorité
- le téléphone portable

2.4 - L'évolution des indicateurs depuis 2012

3 - Tendances 2017

4 - Carte de répartition des accidents par territoire

5 - Les actions mises en place par le Département de Loire-Atlantique en matière de sécurité routière

Définitions

Accidents corporels

Est défini comme accident corporel de la circulation, tout accident impliquant au moins un véhicule routier en mouvement, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, et dans lequel au moins une personne est blessée ou tuée. Sont exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.

Victimes

Toutes personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.

Indemnes

Personnes impliquées dans l'accident, non victimes.

Tués

Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident. Cette notion a été uniformisée en Europe depuis le 1^{er} janvier 2005.

Blessés hospitalisés (BH)

Victimes admises comme patients à l'hôpital plus de 24 h.

Blessés légers (BL)

Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

Cyclomoteur

Véhicule à 2 ou 3 roues équipé d'un moteur de moins de 50 cm³ et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h par le constructeur. Ce terme regroupe donc, notamment, les scooters et les 2 roues-motorisés de type « mobylettes ».

Motocyclette

Véhicule à 2 roues équipé d'un moteur dont la puissance n'excède pas 73,6 kw soit 100 chevaux.

Motocyclette légère

Motocyclette qui n'excède pas 125 cm³ et dont la puissance n'excède pas 11 kw et 15 chevaux.

VL

Véhicule léger ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres, d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

VU

Véhicule utilitaire ayant une hauteur totale supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres, d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

PL

Véhicule routier de plus de 3,5 tonnes.

Camionnette

Petit camion automobile dont la charge utile ne dépasse pas 1,5 tonnes.

Transport en commun

Véhicule à moteur qui comporte plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur.

1 - Bilan global de l'accidentalité 2016 en Loire-Atlantique (tous réseaux confondus)

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

L'année 2016 s'est terminée sur une baisse du nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués sur les routes de Loire-Atlantique.

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

- Les accidents

Le bilan global fait apparaître une baisse du nombre d'accidents corporels (-7,3%) et du nombre de tués (-12%).

Le nombre total d'accidents mortels enregistre une diminution de -45% par rapport à 2015.

Quelques paramètres sont à noter :

- L'alcool redevient la 1^{ère} cause de mortalité sur les routes, en étant présent dans 29% des accidents mortels ;
- La vitesse et la priorité, qui inclut le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales (déport à gauche, dépassement ...), représentent 25% des accidents mortels, soit la 2^{ème} cause ;
- La 3^{ème} cause de la mortalité routière est due à des facteurs multiples, comme les distracteurs (téléphone portable, fatigue ...) représentant 21% du total des tués.

- Les victimes

Malgré une baisse des accidents corporels l'année est marquée par une légère augmentation du nombre d'accidents corporels impliquant les véhicules légers (+1,3%) et par une nette diminution du nombre de tués (-12,05%).

Le nombre de blessés est globalement en baisse (-3,22%) sauf pour les blessés hospitalisés qui enregistrent une légère hausse (+0,42%).

Il convient de noter également une constante augmentation des victimes vulnérables (piétons et cyclistes), soit +1,81% en 2016. Le nombre de tués en Loire-Atlantique se répartit comme suit :

Catégorie de la route	Linéaire du réseau	Nombre de tués
Autoroutes	91 km	1
Routes nationales	230 km	9
Routes départementales	4 262 km	41
Voies communales	12 793 km	22

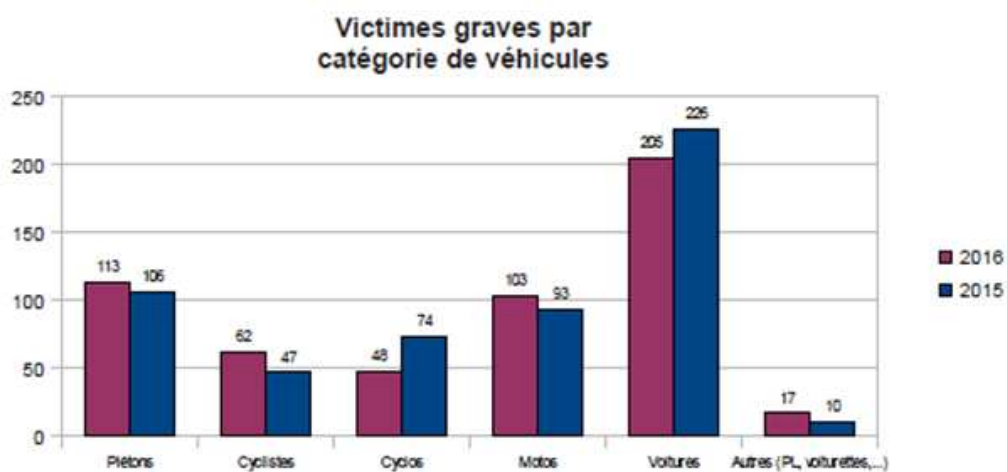
Il apparaît sur l'année 2016 que les accidents mortels se sont produits majoritairement le vendredi (13 personnes tuées sur ce seul jour de la semaine), suivis du lundi (12 tués) et du dimanche (10 tués).

Le nombre des tués de la classe d'âge 18-24 ans, classe particulièrement sensible, est en baisse et ne représente proportionnellement que 15% des tués cette année

La classe d'âge 45-64 ans est la plus affectée par la mortalité routière cette année. Elle passe de 15 à 24 victimes entre 2015 et 2016, soit 33% du nombre de tués.

- Les tués – évolution par catégorie d'usagers

type d'usager	2015	2016	évolution 2016/2015	tendance
VL	45	34	-24,40%	↘
usagers vulnérables (motos-cyclos- vélos-piétons)	35	34	-2,80%	↘
dont motos	16	11	-31,25%	↘
dont piétons	6	14	+133,3%	↗
autres usagers (quads- voiturettes...)	3	5	+66,7%	↗



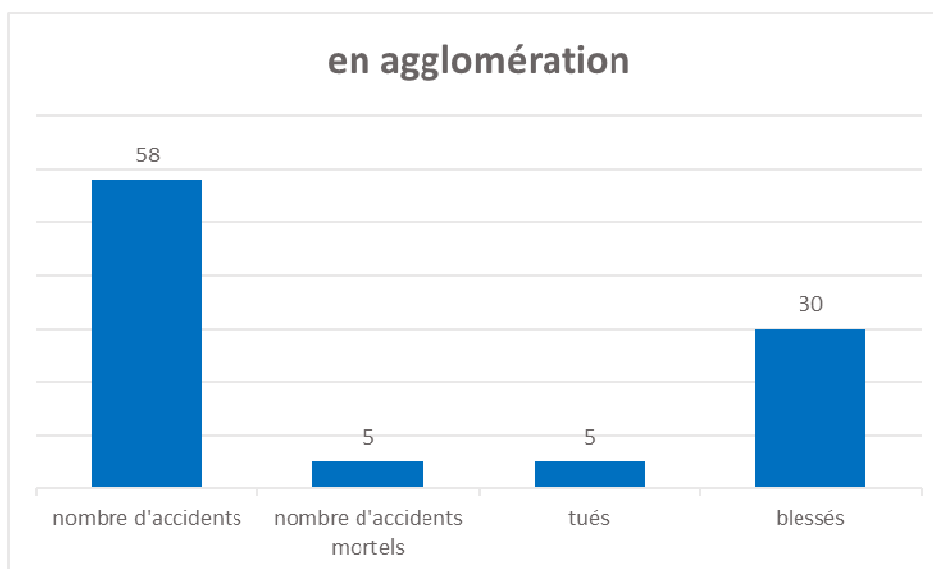
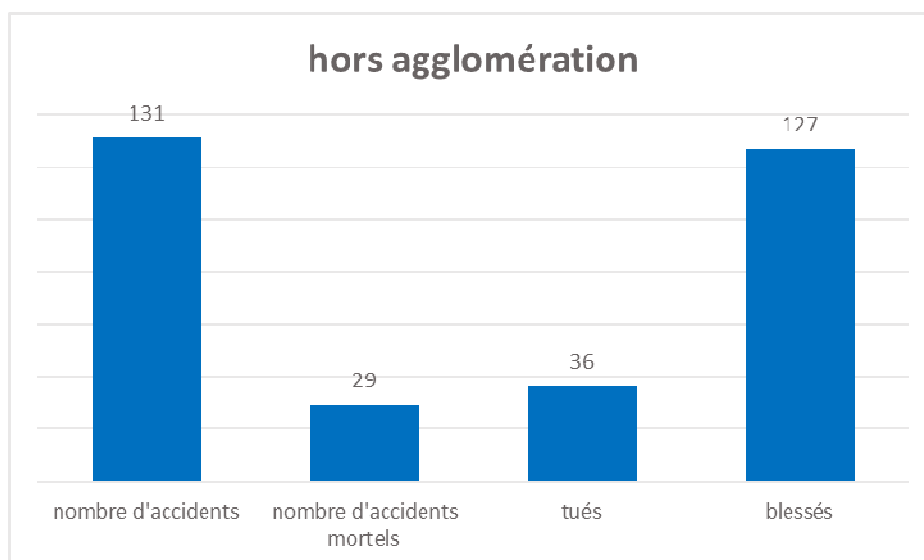
2 - Bilan détaillé de l'accidentalité sur routes départementales en 2016

2.1 – Les accidents

Le réseau départemental a enregistré en 2016 une diminution considérable du nombre d'accidents corporels par rapport à 2015 : 189 en 2016 contre 243 en 2015, soit - 22,22%.

Réseau départemental			
	2015	2016	variation 2015/2016
accidents corporels	243	189	↘
accidents mortels	62	34	↘
nombre de tués	66	41	↘
nombre de blessés hospitalisés	176	157	↘
nombre de blessés légers	118	108	↘

- répartition des accidents selon le lieu

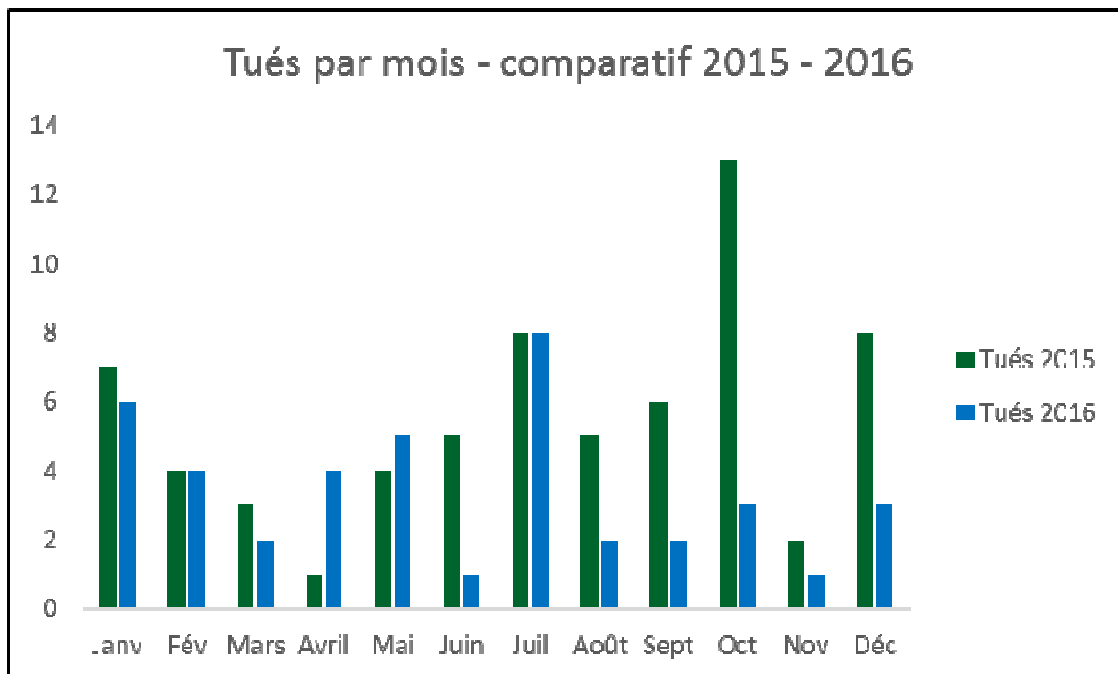


- répartition des accidents selon le temps (mois de l'année)

Comparatif des années 2015 et 2016 : sur le réseau départemental, la répartition mensuelle des accidents et des tués, globalement en baisse, reste très irrégulière, ne permettant pas d'analyse particulière d'une année à l'autre.

Mois	Année 2015				Année 2016			
	Accidents corporels	Tués	BH	BL	Accidents corporels	Tués	BH	BL
Janvier	21	7	13	4	17	6	14	11
Février	16	4	8	7	11	4	8	7
Mars	17	3	17	11	12	2	11	2
Avril	17	1	15	8	13	4	8	6
Mai	16	4	10	7	16	5	12	6
Juin	22	5	20	5	26	1	24	11
Juillet	23	8	15	19	22	8	17	11
Août	20	5	14	10	18	2	24	12
Septembre	24	6	17	10	9	2	6	6
Octobre	30	13	22	15	17	3	11	8
Novembre	15	2	11	8	11	1	10	8
Décembre	22	8	14	14	17	3	12	20
total	243	66	176	118	189	41	157	108

- nombre de tués par mois



- répartition des accidents selon le temps (jours de la semaine et heure)

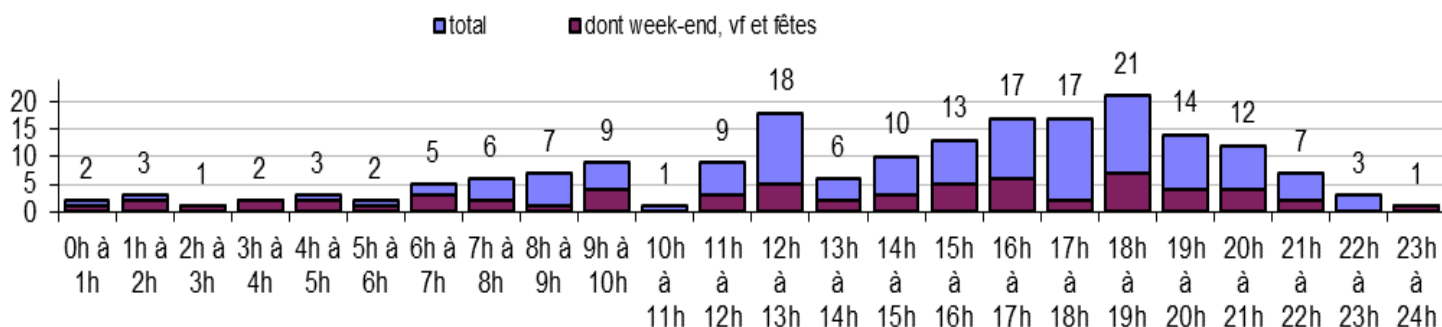
- Selon le jour de la semaine

	nombre jours	nombre accidents	accidents/jour*
Lundi	48	23	0,5
Mardi	51	33	0,6
Mercredi	50	22	0,4
Jeudi	49	22	0,4
Vendredi	51	26	0,5
Samedi	47	28	0,6
Dimanche	46	21	0,5
Veille fêtes	11	8	0,7
Fêtes	13	6	0,5

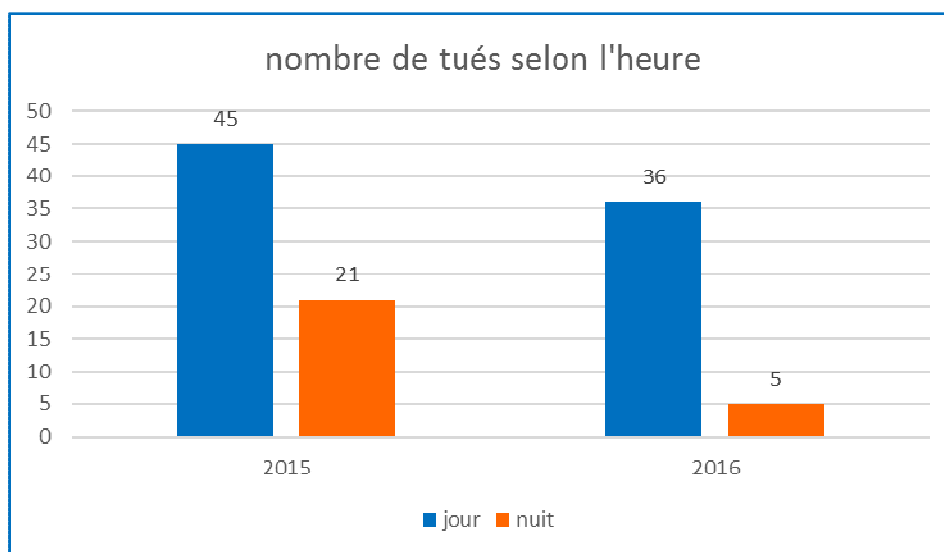
Accidents/jour = nombre d'accidents/nombre de jours d'un même type

- répartition selon l'heure

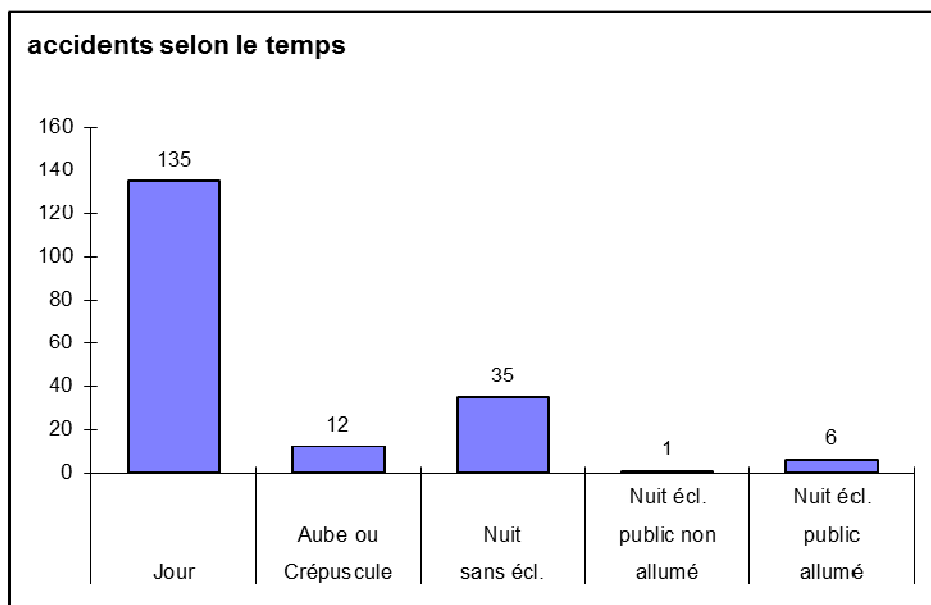
L'analyse de la répartition du nombre des accidents selon l'heure démontre une baisse significative par rapport au pic constaté en 2015 entre 7h et 20h (-48 accidents). Par ailleurs, le créneau horaire de 21h à 24h enregistre une légère augmentation par rapport à 2015 (+ 2 accidents).



- répartition du nombre des tués selon l'heure (comparatif 2015 / 2016) :



- répartition des accidents selon le temps (jour et nuit)



* Considérant le jour de 6 heures à 22 heures et la nuit de 22 heures à 6 heures

2.2 - Les impliqués

Parmi les usagers impliqués, on distingue :

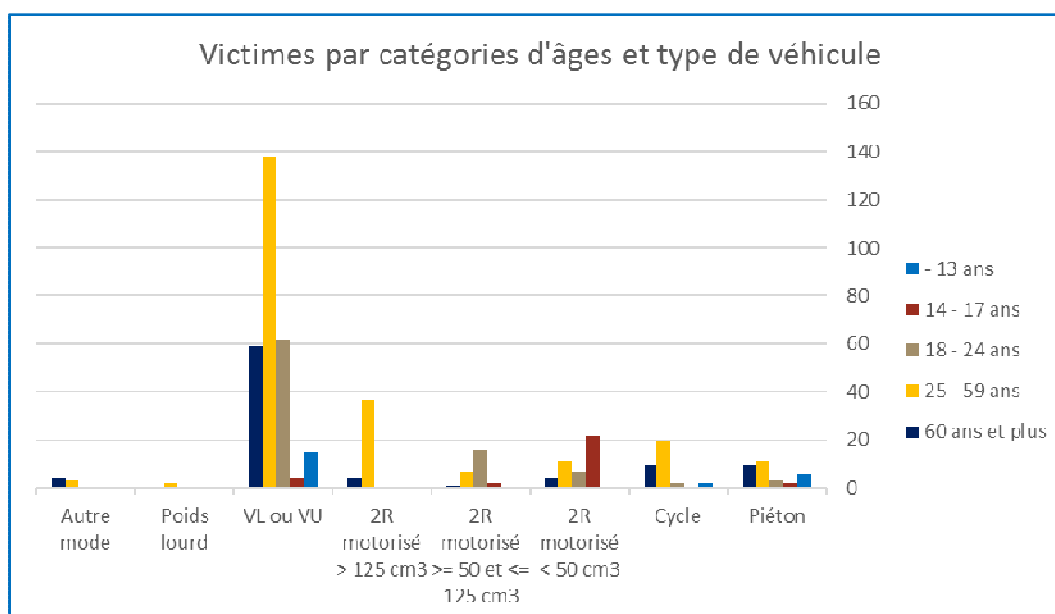
- les victimes : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux ;
- les indemnes : personnes impliquées non victimes.

- répartition des impliqués selon le type de conflit (en nombre)

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	2R motorisé > 125 cm3	VL ou VU	PL	TC
Cycle		1	3	1		1			
2R motorisé < 50 cm3	5								
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	2								
2R motorisé > 125 cm3	7	1							
VL ou VU	22	15	16	17	3	22	63		
PL	1		2			1	8		
TC							1		
Les autres modes	1						4		
Sur les 189 accidents de la période	38	17	21	24	5	32	164	12	1

- répartition des victimes selon les catégories d'usagers et l'âge des conducteurs

	- 13 ans	14 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 59 ans	60 ans et plus
Piéton	6	2	3	11	9
Cycle	2		2	20	9
2R motorisé < 50 cm ³		22	7	11	4
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³		2	16	7	1
2R motorisé > 125 cm ³				37	4
VL ou VU	15	4	62	138	59
Poids lourd				2	
Autre mode				3	4



Depuis trois ans consécutifs, la classe d'âge la plus touchée par les accidents se situe entre 25 et 59 ans. Il convient par ailleurs de noter que le cumul des tranches d'âge 25 - 34 ans et 35 - 44 ans constituent 26,44% de la population pour 65,60% des accidents survenus sur le réseau départemental.

population de Loire-Atlantique par classes d'âge (INSEE 2011)						
classe d'âge	0-13	14-17	18-24	25-44	45-64	65 et +
population	18,19%	4,95%	9,03%	26,44%	25,64%	15,75%

2.3 - Les principaux facteurs

Les 3 causes principales d'accidents corporels sur le réseau départemental sont :

- la priorité, qui inclut le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales (déport à gauche, dépassement...);
- la vitesse, qui prend en compte essentiellement les pertes de contrôles ;
- l'alcool, qui peut intervenir en tant que cause aggravante à celle qui a engendré l'accident.

Le facteur priorité est la 1^{ère} cause d'accidents en 2016, le facteur alcool est la 2^{ème} et le facteur vitesse, arrive en 3^{ème}.

Pour les accidents mortels, les causes principales diffèrent des données indiquées ci-dessus :

- **Le nombre de tués liés à un refus de priorité**

Mois	Tués
Janvier	4
Février	1
Mars	1
Avril	0
Mai	1
Juin	0
Juillet	4
Août	2
Septembre	0
Octobre	0
Novembre	0
Décembre	3
TOTAL	16

- **Le nombre de tués liés à l'alcool :**

Mois	Tués
Janvier	0
Février	2
Mars	1
Avril	3
Mai	1
Juin	0
Juillet	3
Août	0
Septembre	0
Octobre	3
Novembre	1
Décembre	0
TOTAL	14

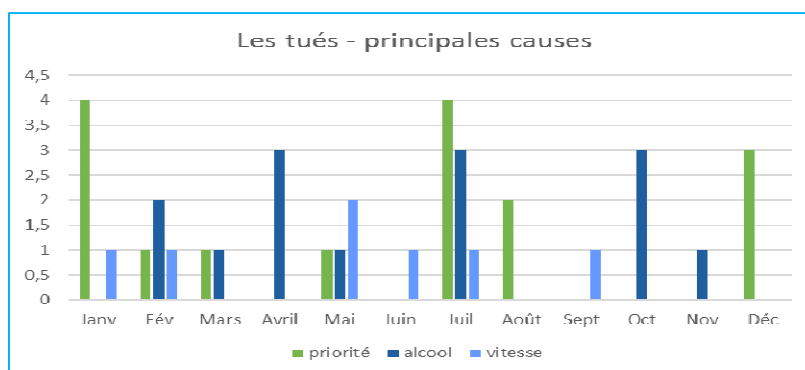
- Le nombre de tués liés à la vitesse :

Mois	Tués
Janvier	1
Février	1
Mars	0
Avril	0
Mai	2
Juin	1
Juillet	1
Août	0
Septembre	1
Octobre	0
Novembre	0
Décembre	0
TOTAL	7

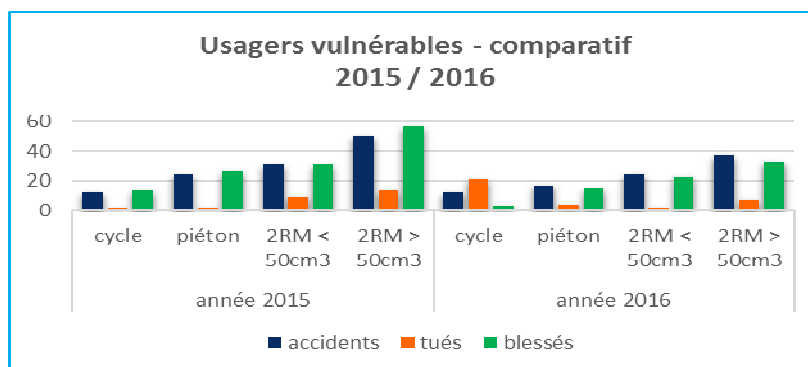
Le solde d'accidents mortels correspond à d'autres causes non identifiées (distraction, fatigue, téléphone portable...).

Par rapport à l'année 2015, ceci représente :

Les tués selon la cause de l'accident			
	2015	2016	évolution 2015/2016
refus de priorité	22	16	↘
alcool	21	14	↘
vitesse	13	7	↘

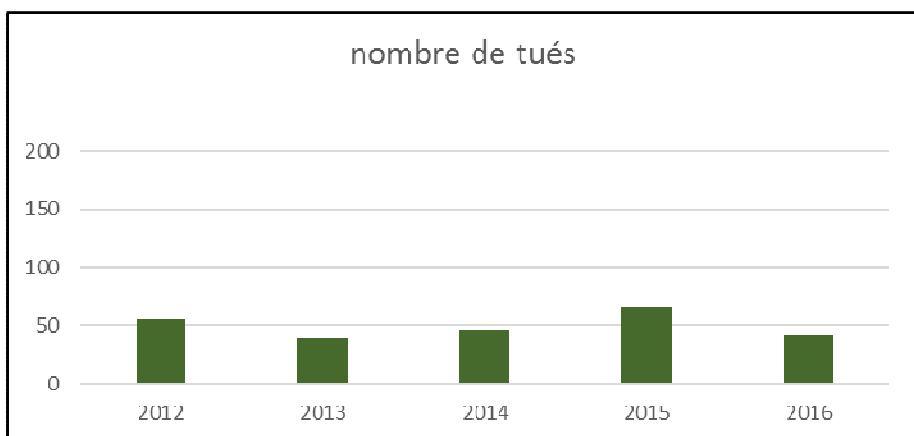
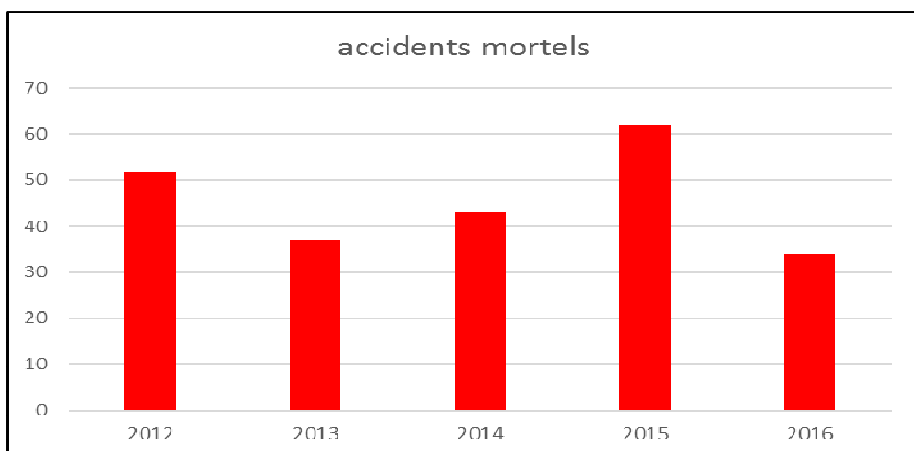
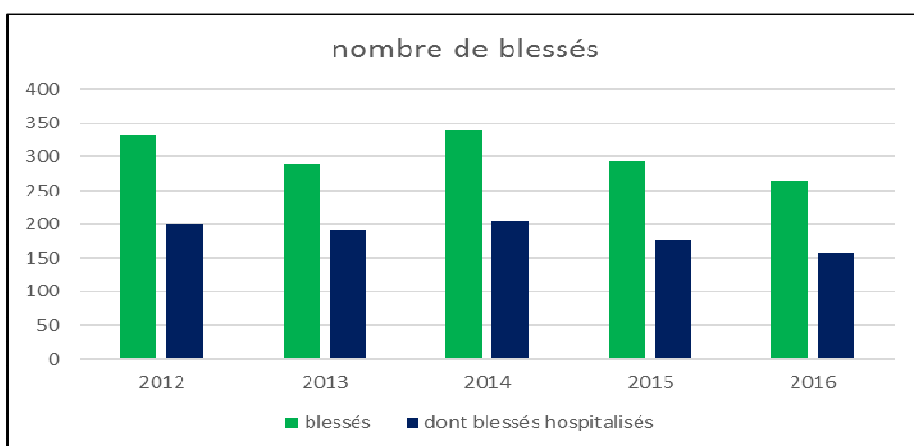
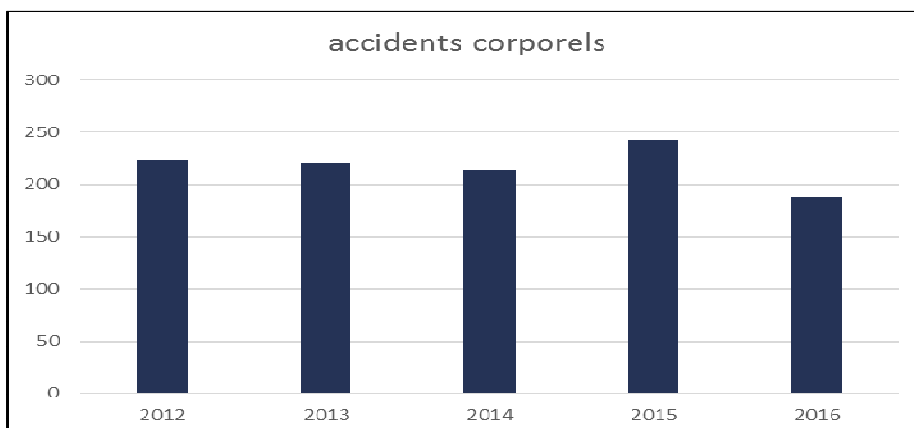


2016 enregistre une évolution globale de la mortalité des usagers vulnérables :



2.4 - L'évolution des indicateurs depuis 2012

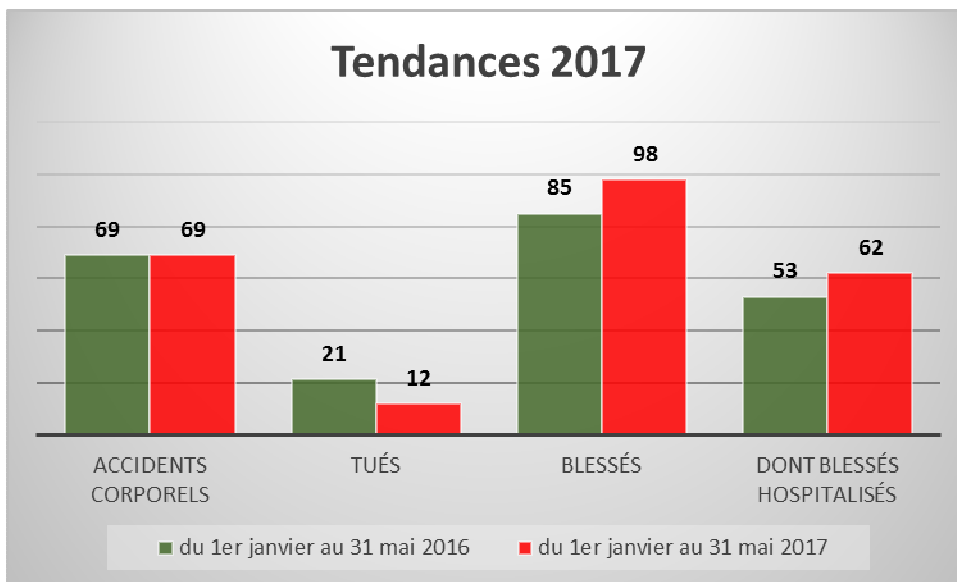
Depuis 5 ans, l'accidentalité routière sur le réseau départemental connaît une baisse quasi constante, seul un pic ascendant a été enregistré en 2015.



3 - Tendances 2017 sur le réseau départemental (source : Portail accidents et remontées rapides des forces de l'ordre - données non consolidées)

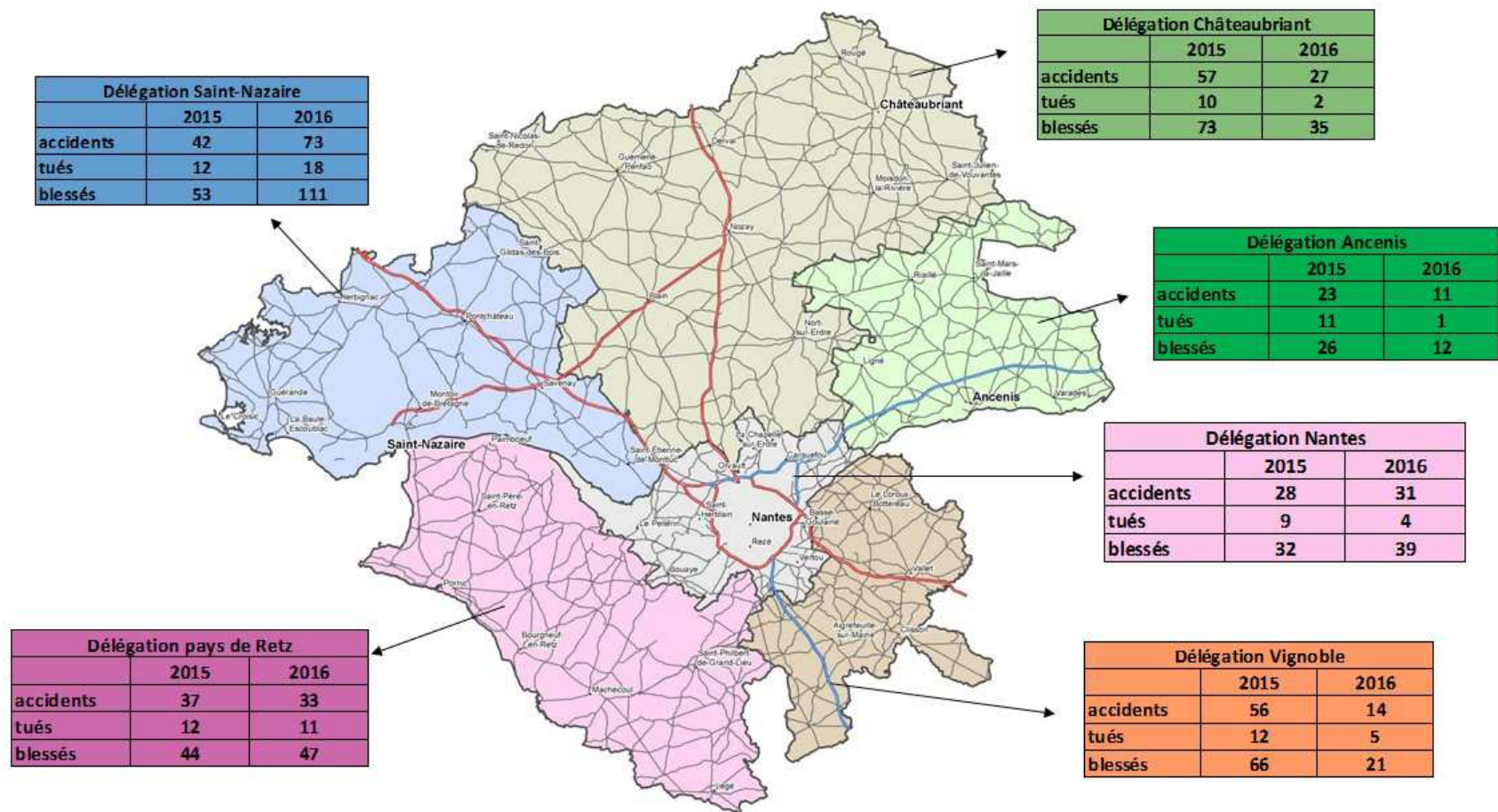
A l'issue du mois de mai 2017, les tendances de l'accidentalité routière en Loire-Atlantique sont plutôt encourageantes, comparées à la même période en 2016. En se basant sur les tendances actuelles, l'évolution de la mortalité routière pourrait enregistrer à la fin 2017, une baisse de - 9,75% par rapport à 2016 (-4 tués par rapport à l'an passé).

Il convient toutefois de noter une augmentation sensible du nombre de blessés (dont blessés hospitalisés).



	accidents corporels	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
du 1er janvier au 31 mai 2016	69	21	85	53
du 1er janvier au 31 mai 2017	69	12	98	62
évolution	→	↘	↗	↗

4 - LOCALISATION DES ACCIDENTS SUR LE TERRITOIRE



5 - Les actions mises en place par le Département de Loire-Atlantique en matière de sécurité routière

Dans le cadre de sa politique de sécurité routière, le Département agit :

Sur l'infrastructure :

- Actions préventives par la tenue de 82 visites de la commission de sécurité routière en 2016 pour un budget de 1 000 000 €,
- Aménagements curatifs par la réalisation de 12 opérations de sécurité en 2016 pour un budget global de 2 100 000 €.

Sur les comportements :

Bien conscient que les facteurs comportementaux sont la première cause d'accidentalité corporelle, la collectivité maintient sa présence avec sa politique forte en matière de sécurité routière en menant des actions sur l'ensemble du territoire.

A l'aide d'outils pédagogiques adaptés, comme la piste d'éducation routière, le simulateur deux-roues motorisé, le parcours de simulation de l'alcoolémie ou la voiture tonneau, des actions sur les comportements sont mises en œuvre auprès des écoles, collèges, lycées, administration pénitentiaire, public séniors ..., mais également avec le lancement d'appels à projets ou de subventions aux associations.

En 2016, ce sont 25 000 personnes qui ont été sensibilisées grâce au déploiement de ces actions pour un budget de 240 000 €.

Par ailleurs, une politique d'aménagement et de développement du réseau routier départemental a été adoptée. Celle-ci s'appuie sur une programmation pluriannuelle d'investissement pour prioriser les opérations majeures (contournement, mise à 2x2 voies, échangeurs ...).

De plus, le Département de Loire-Atlantique est engagé dans l'élaboration d'une politique relative à la route et aux mobilités. Cette politique a pour objet d'anticiper la mutation des modes de déplacements tout en ayant une attention particulière sur leurs conséquences sur les infrastructures.

Ainsi, ce projet a pour ambition de renforcer la sécurité routière, préserver l'environnement, favoriser le partage de la voirie et la mobilité de tous publics, développer l'innovation tout en garantissant le maintien de l'attractivité de la Loire-Atlantique.

Plus spécifiquement sur la sécurité routière, le Département souhaite mettre en œuvre des outils innovants de sensibilisation, renforcer les actions existantes et renouveler ses outils de communication en direction de ses publics cibles.

Les évaluations biennuelles réalisées sur le périmètre des opérations de sécurité et des commissions de sécurité routière font apparaître une efficacité des actions menées. En effet, il s'avère que l'accidentologie relevée sur 5 années après la réalisation des travaux, s'avère quasi nulle.
