



PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
départementale
des territoires et de la mer

Observatoire départemental
de sécurité routière

Bilan annuel *des*

accidents corporels en Loire-Atlantique

2019

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

(Photos de couverture) ©Laurent Mignaux / Terra

Sommaire

DÉFINITIONS	4
INTRODUCTION	5
1 - BILAN GLOBAL DE L'ANNÉE 2019 EN LOIRE-ATLANTIQUE	6
2 - BILAN DÉTAILLÉ DE L'ANNÉE 2019 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 ROUTIERS.....	27
3-1 Les contrôles d'alcoolémie.....	27
3-2 Les contrôles de stupéfiants	27
3-3 Les contrôles de vitesse	27
▶ Infractions aux radars sanction automatique de contrôle de vitesse.....	27
▶ Infractions pour excès de vitesse hors CSA	28
▶ Focus sur les radars automatiques de contrôle de vitesse.....	28
▶ Évolution du parc de radars en Loire-Atlantique.....	29
▶ Évolution du nombre de messages d'infractions.....	30
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^{er} 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 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.



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.



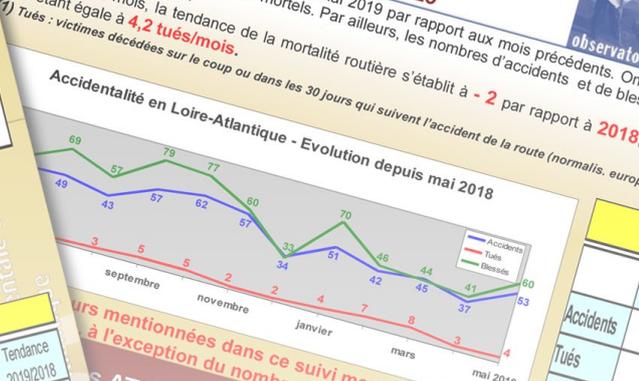
observatoire départemental de sécurité routière
Suivi mensuel Juin 2019
 L'accidentalité routière est en baisse par rapport au mois précédent. On dénombre cependant 4 tués (comme lors du mois de mai 2019) et de blessés sont en baisse, comme lors du mois de mai 2019, la tendance de la mortalité routière s'établit à **-2** par rapport à **2018**, la moyenne mensuelle sur 12 mois étant égale à **4,2 tués/mois**.



Bilan de juin

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

observatoire départemental de sécurité routière
L'accidentalité en Loire-Atlantique Suivi mensuel Mai 2019
 Augmentation de l'accidentalité routière en mai 2019 par rapport aux mois précédents. On dénombre 4 tués (comme lors du mois de mai 2018) et de blessés sont en baisse, comme lors du mois de mai 2018, la tendance de la mortalité routière s'établit à **-2** par rapport à **2018**, la moyenne mensuelle sur 12 mois étant égale à **4,2 tués/mois**.



Evolution sur 12 mois

	Du 01/07/17 au 30/06/18	Du 01/07/18 au 30/06/19	Tendance 2019/2018
Accidents	569	571	→
Tués	61	50	→
Blessés	683	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.



Cumul depuis le 1^{er} janvier

	Année en cours	Année précédente
Accidents	569	571
Tués	61	50
Blessés	683	685

BILAN GLOBAL DE L'ANNÉE 2019 EN LOIRE-ATLANTIQUE

Résumé

1. L'année 2019 en Loire-Atlantique s'est achevée avec une forte augmentation de **36,5 % de tués (71 tués)** par comparaison à l'année précédente (52 tués), malgré une diminution de 8,4 % du nombre d'accident corporel.
2. C'est la première année où le nombre de tués est majoritaire (50,7%) parmi les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoriste et motards) avec **36 tués**.
3. Le cumul des tués sur le cycle 2010-2019 s'élève à 694 personnes.

	Moyenne annuelle 2013/2017	2018	2019	Variations 2019/2018					
				sur la Loire-Atlantique		sur la Région Pays de la Loire		sur la France entière	
Accidents corporels	723	653	598	↘	-8,42 %	↗	+0,83 %	↘	-8,78 %
Tués	67	52	71	↗	+36,54 %	↗	+0,29 %	↘	-2,5 %
Blessés	907	834	718	↘	-13,91 %	↗	+1,25 %	↘	-6,78 %

Le département de la Loire-Atlantique enregistre une baisse de 8,4 % du nombre d'accidents corporels et une baisse de 13,9 % de nombre de blessés pour l'année 2019 par rapport à 2018.

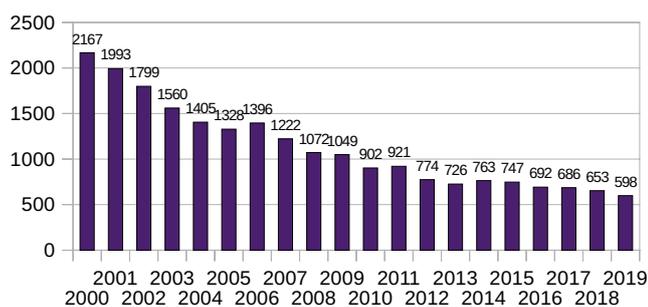
Le nombre de tués, majoritairement originaires de la Loire-Atlantique (55 ressortissants sur 71), représente encore 77,5 % des victimes (contre 78,8 % en 2018 et 84,7 % en 2017).

Les chiffres nationaux sont en baisse.

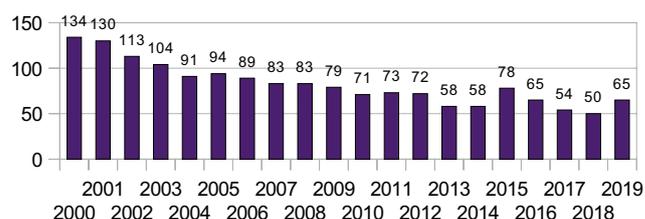
BILAN DÉTAILLÉ DE L'ANNÉE 2019 EN LOIRE-ATLANTIQUE

2-1 L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000

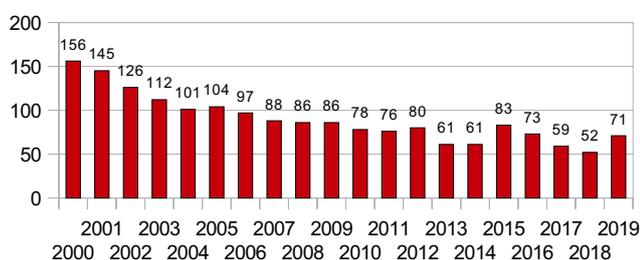
Évolution du nombre d'accidents corporels entre 2000 et 2019



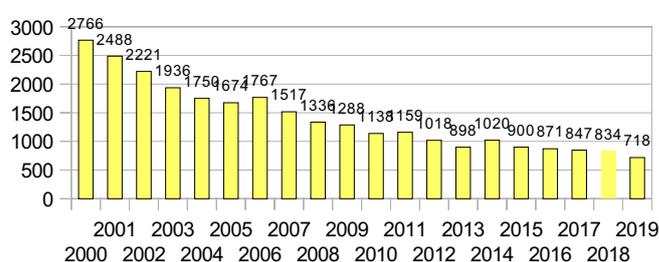
Évolution du nombre d'accidents mortels entre 2000 et 2019



Évolution du nombre de tués entre 2000 et 2019



Évolution du nombre de blessés entre 2000 et 2019



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

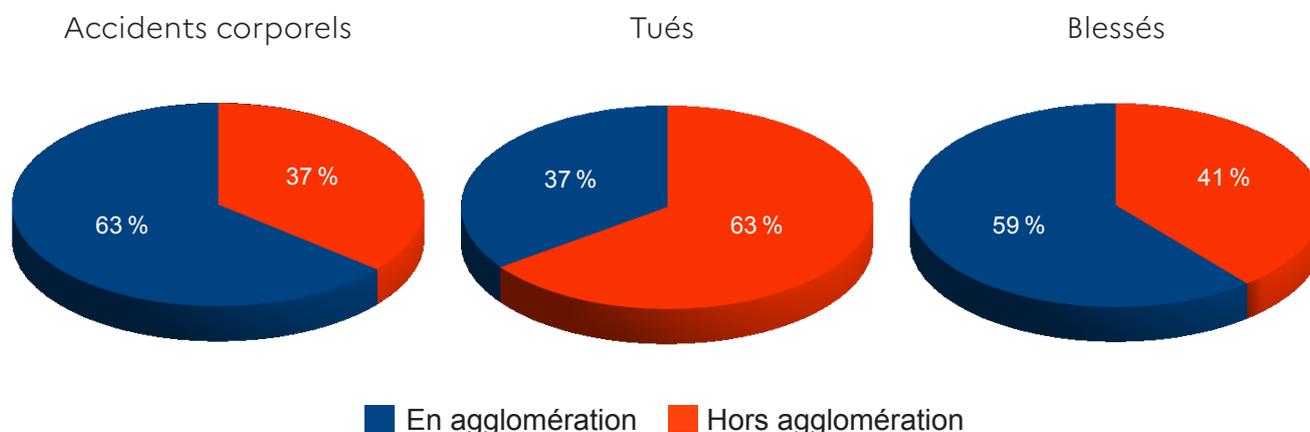
En 20 ans, entre 2000 et 2019 :

- ▶ Le nombre d'accidents corporels est passé de 2 167 à **598, soit une baisse de 72,4 %**.
- ▶ Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à **65, soit une baisse de 51,5 %**.
- ▶ Le nombre de tués est passé de 156 à **71, soit une baisse de 54,5 %**.
- ▶ Le nombre de blessés est passé de 2 766 à **718, soit une baisse de 74 %**. 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

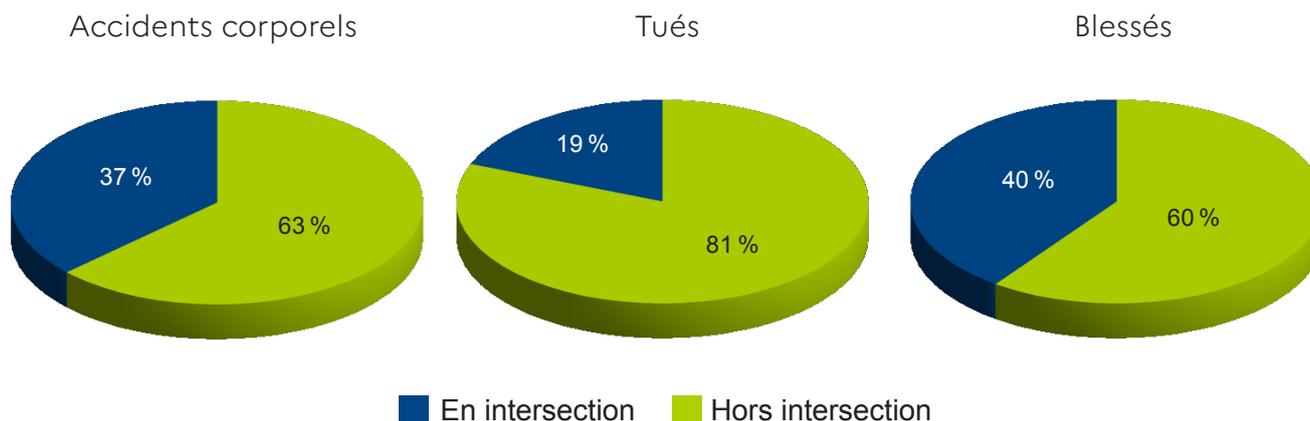
EN ET HORS AGGLOMÉRATION



La répartition globale de l'accidentalité corporelle démontre que 63 % des accidents ont lieu en agglomération ainsi que 59 % des blessés.

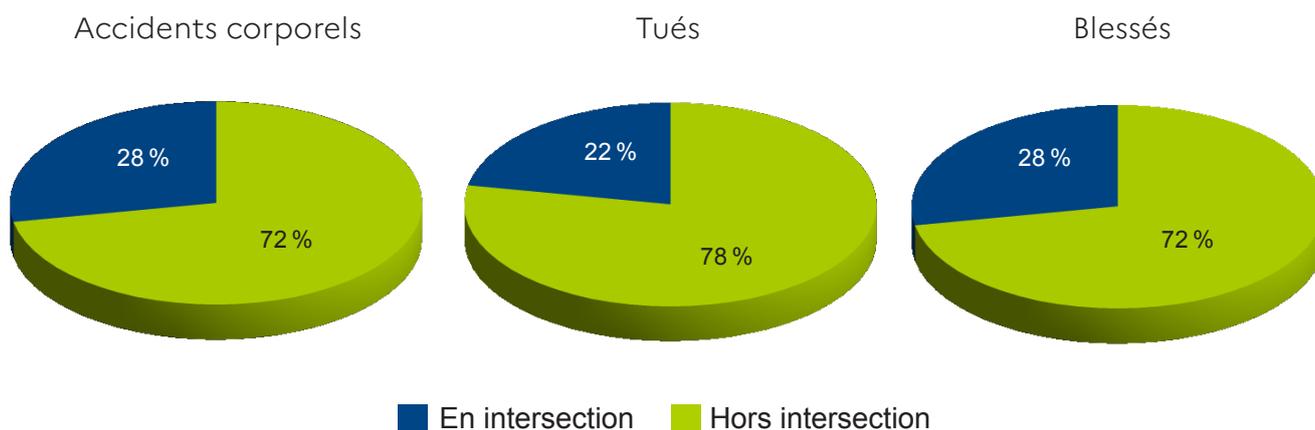
Si une baisse régulière du pourcentage de tués en agglomération (25 % en 2013, 21 % en 2014 et 20 % en 2015) a été constatée, depuis 2016 ce pourcentage ne fait que remonter. Il est passé de 27 % de tués en agglomération en 2017 à 37 % en 2019.

EN ET HORS INTERSECTION EN AGGLOMÉRATION



En agglomération, les pourcentages d'accidents corporels, de tués et de blessés **hors intersection** restent très majoritaires avec une augmentation du pourcentage de tués par rapport à ceux enregistrés en 2018 (78 %).

EN ET HORS INTERSECTION HORS AGGLOMÉRATION



Hors agglomération, **en intersection**, le pourcentage d'accidents, de tués et de blessés est en augmentation par rapport à 2018 et représente plus 1/4 des accidents corporels.

PAR CATÉGORIE DE ROUTES

	Autoroutes		RN		RD		Voies communales		Autres ⁽¹⁾	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Nombre d'accidents corporels	14	9	49	28	187	164	379	411	24	15
Nombre d'accidents mortels	2	5	1	3	31	30	15	27	1	0

⁽¹⁾ Parking

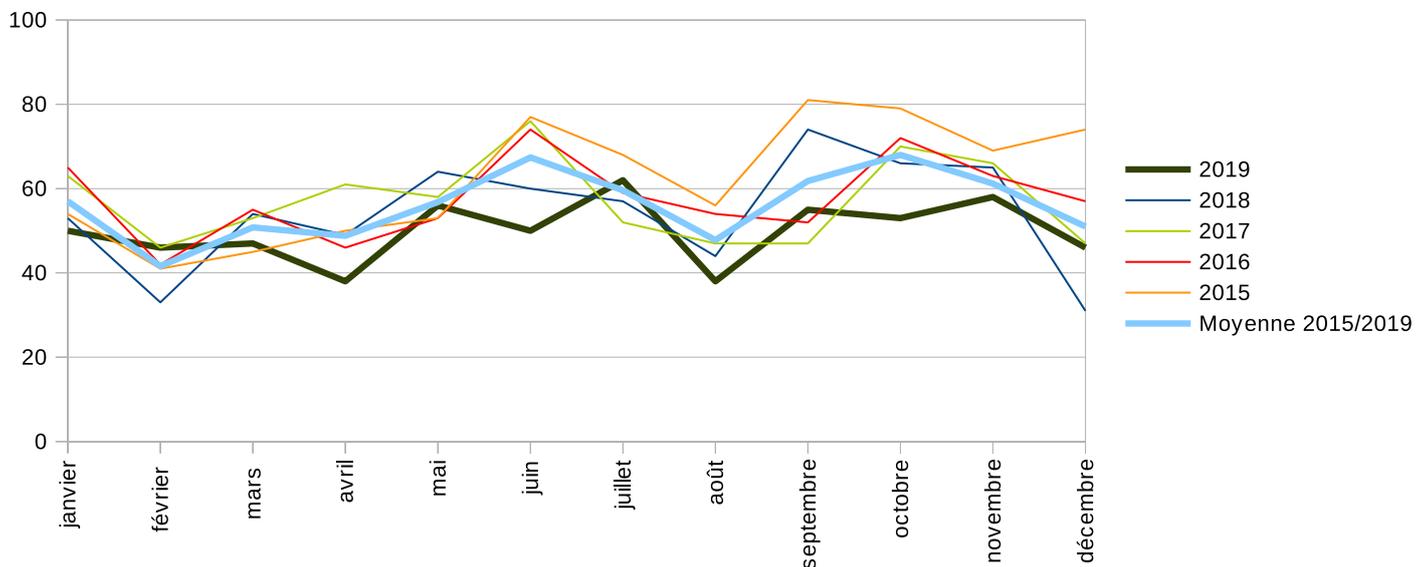
La baisse du nombre d'accidents corporels en 2019 concerne tous réseaux sauf les voies communales.

Le nombre d'accidents mortels reste fortement majoritaire sur les réseaux départementaux et communaux (87,7%). Rapporté aux nombres de kilomètre de voies cela représente 0,6 % sur RD, 1,2 % sur RN et 6,6 % sur autoroutes.

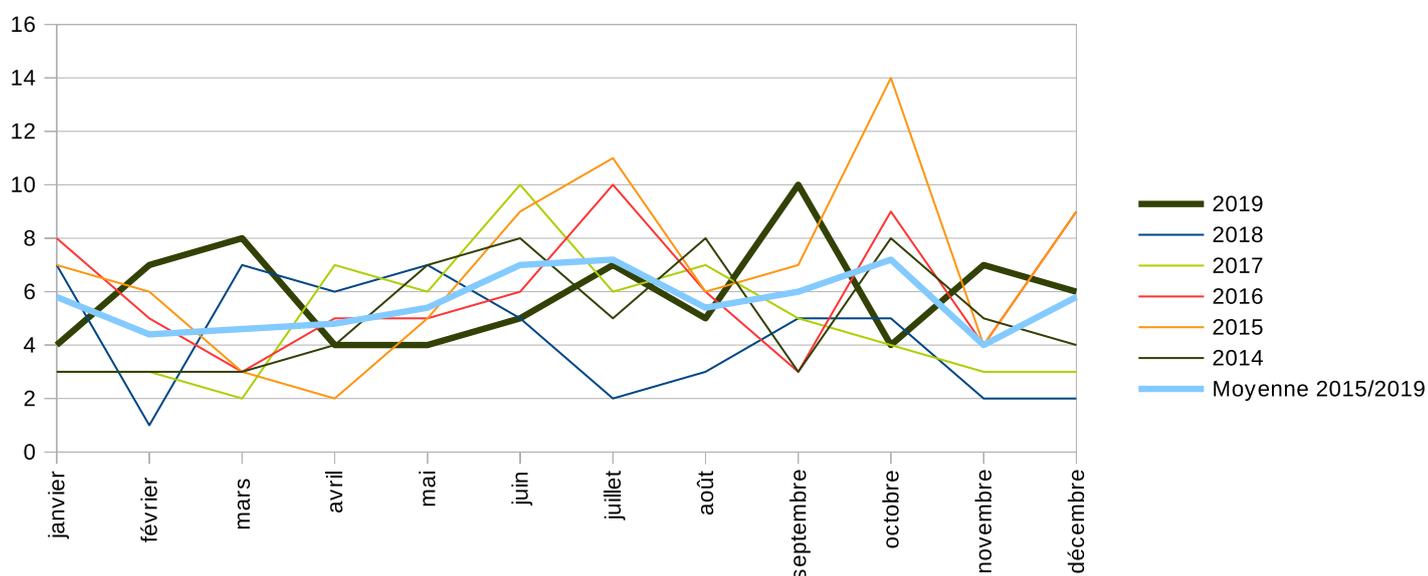
2-2-2 Les accidents dans le temps

SELON LE MOIS

Accidents corporels selon le mois



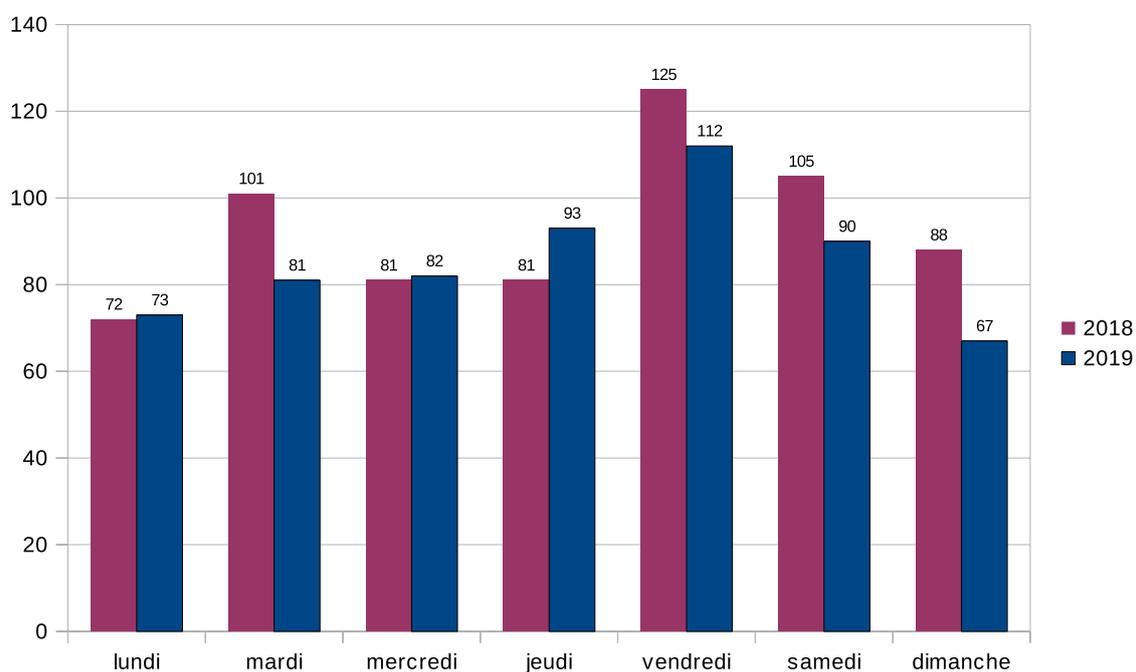
Tués selon le mois



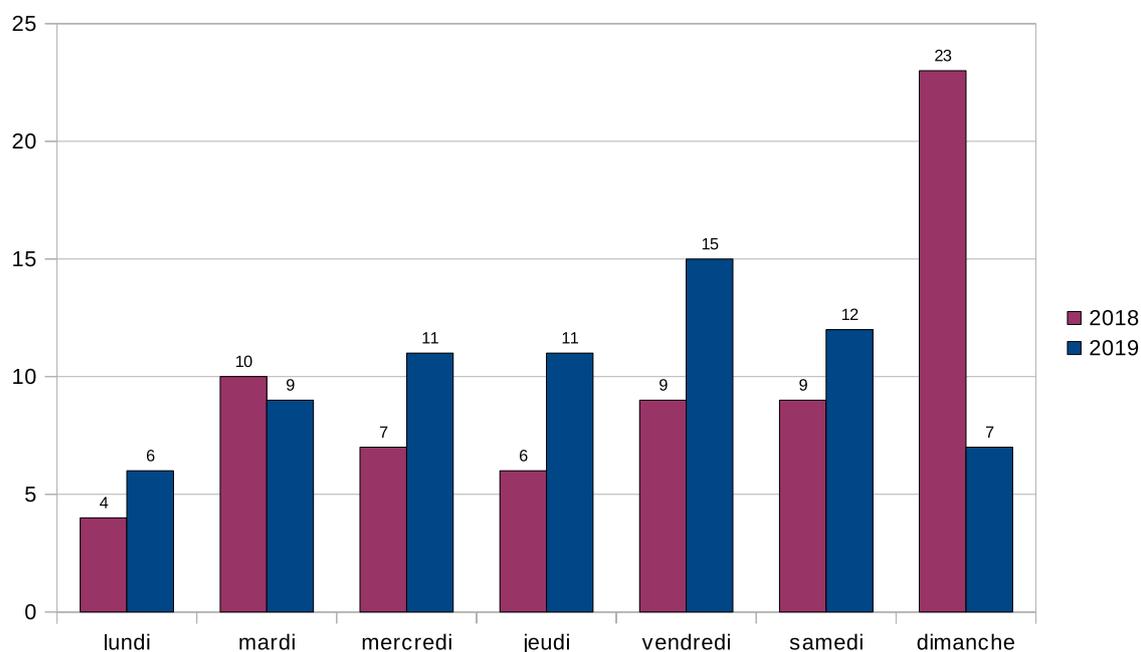
La répartition de la moyenne mensuelle des tués, très irrégulière, ne permet pas de tirer des conclusions particulières sur le département. Le pic des accidents 2019 a été atteint en juillet et le nombre le plus important de tués en septembre.

SELON LE JOUR DE LA SEMAINE

Accidents corporels selon le jour de la semaine



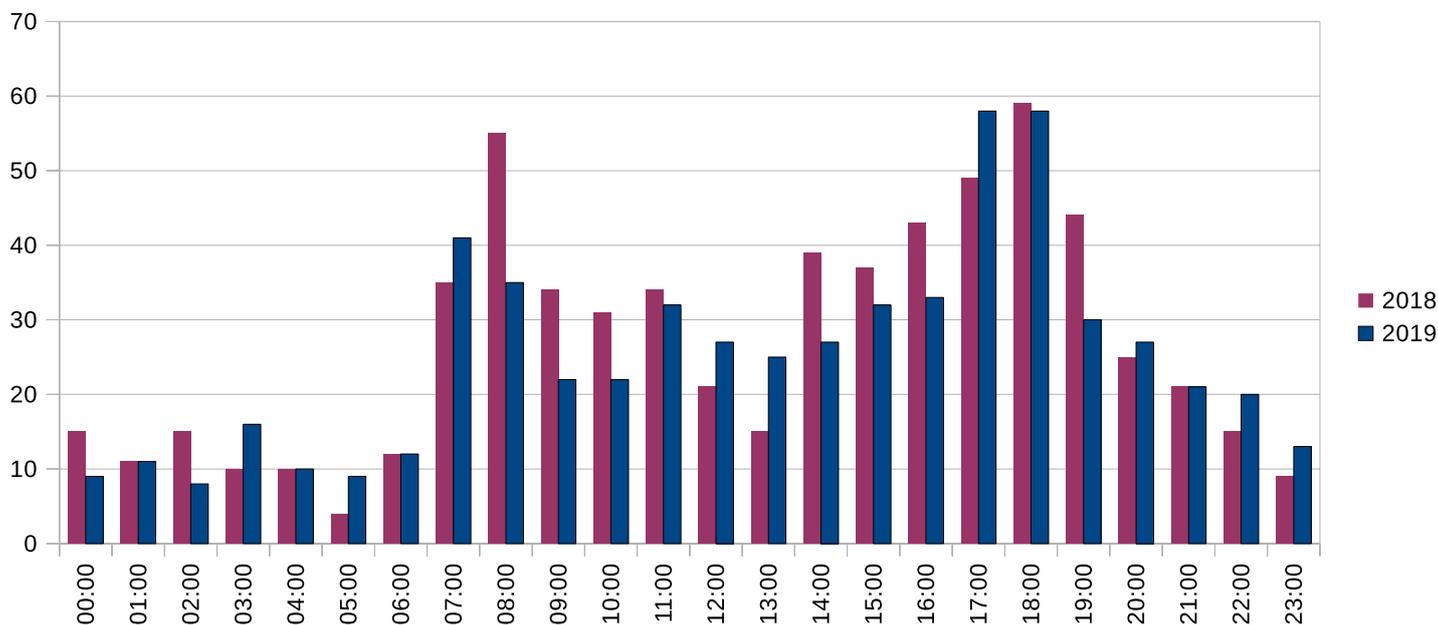
Tués selon le jour de la semaine



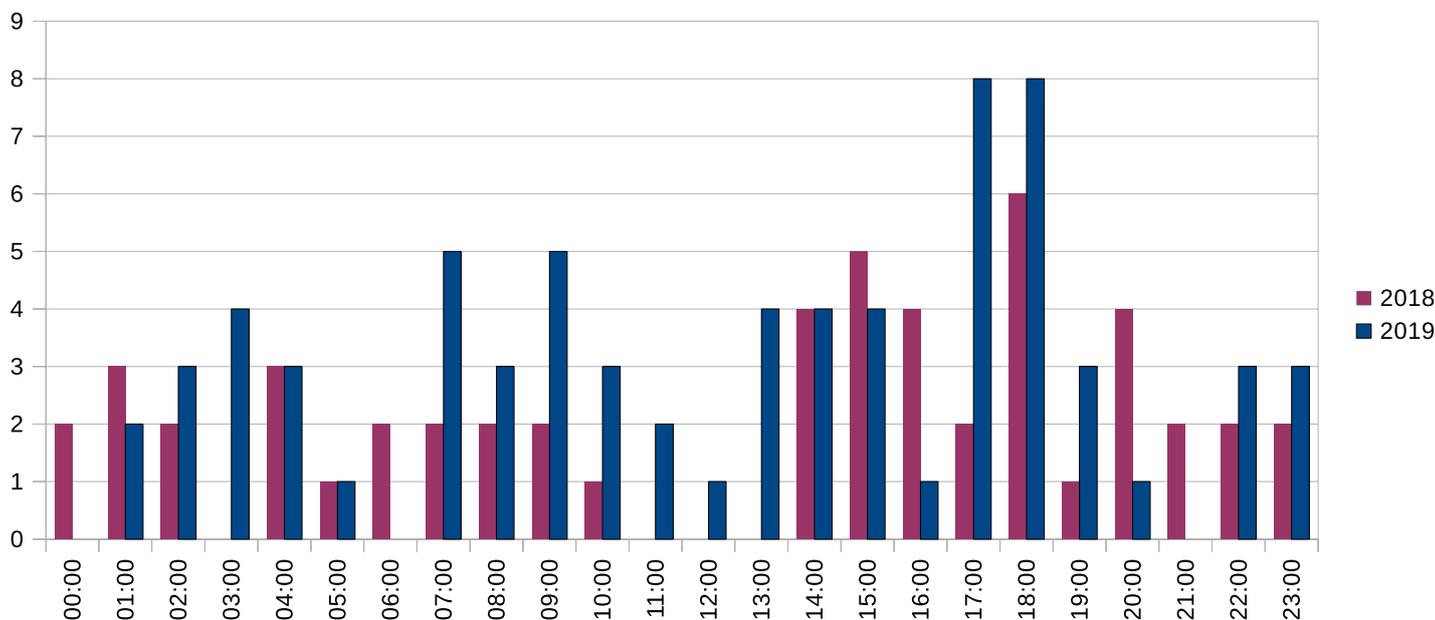
Sur l'année 2019, 49% des accidents corporels se concentrent, du jeudi au samedi avec un pic le vendredi, pour le nombre de tués sur l'année 2019.

SELON L'HEURE

Accidents corporels selon l'heure



Tués selon l'heure

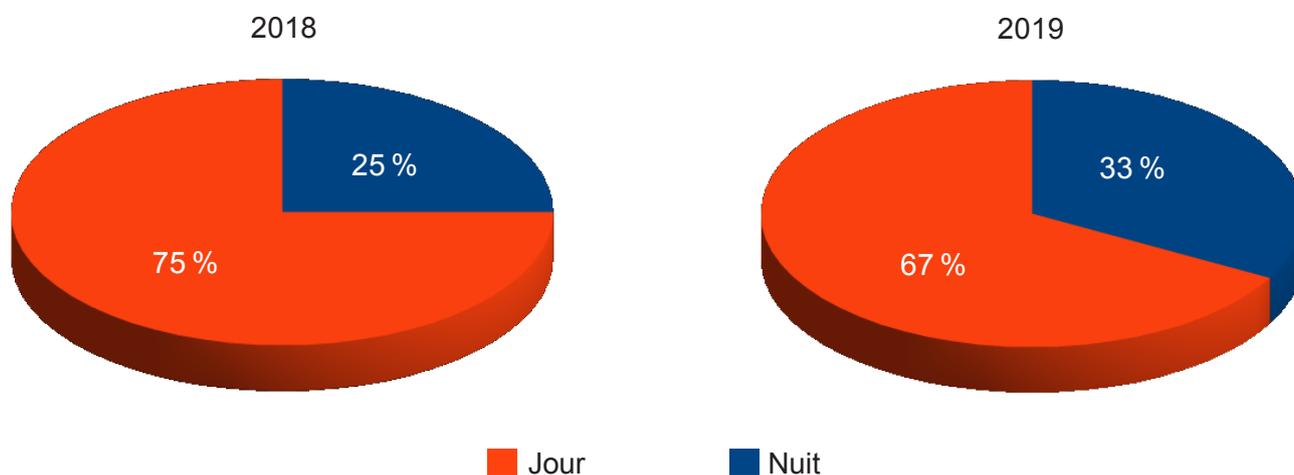


La répartition horaire des accidents corporels et des tués est plus significative sur la tranche horaire 17h00-18h00 correspondant en grande partie aux trajets travail-domicile.

RÉPARTITION JOUR-NUIT

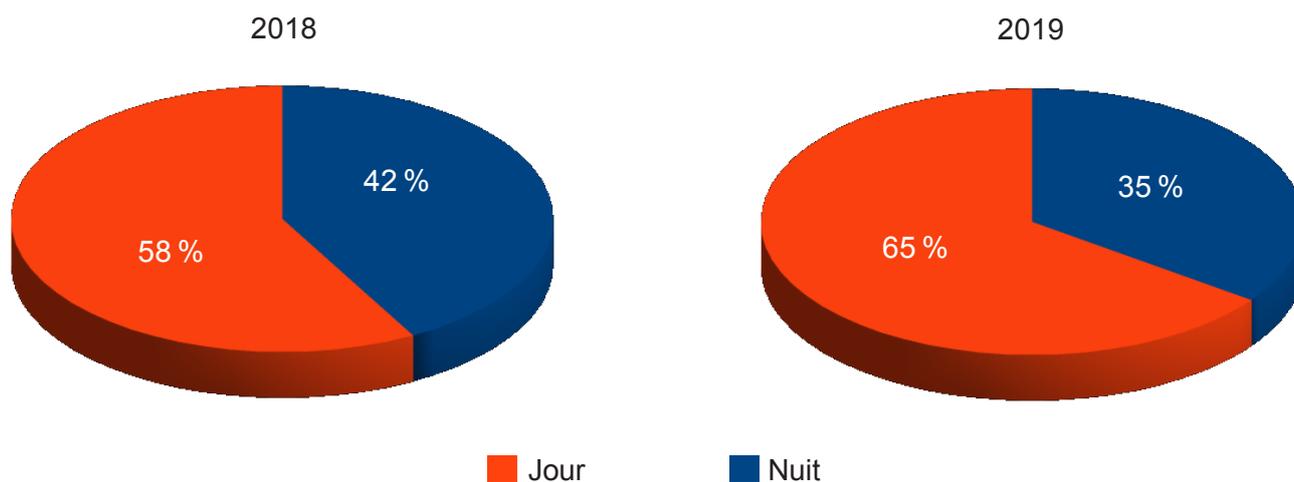
Les horaires du jour-nuit sont : 8h00-20h00 / 20h00-8h00

Accidents corporels par répartition jour-nuit



Le nombre d'accidents corporels de nuit reste augmenté en 2019.

Tués par répartition jour-nuit



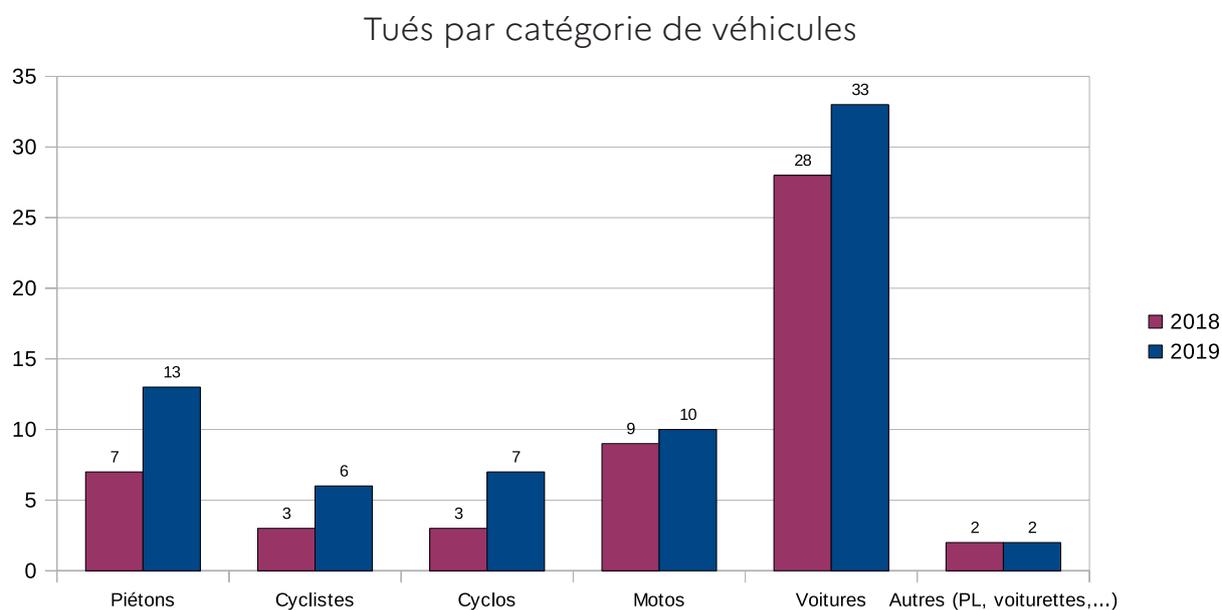
Le nombre de tués la nuit est sensiblement constant depuis 2014 :

- ▶ 2014 : 35 %
- ▶ 2015 : 34 %
- ▶ 2016 : 32 %
- ▶ 2017 : 32 %
- ▶ 2018 : 42 %
- ▶ 2019 : 35 %

2-3 Les victimes

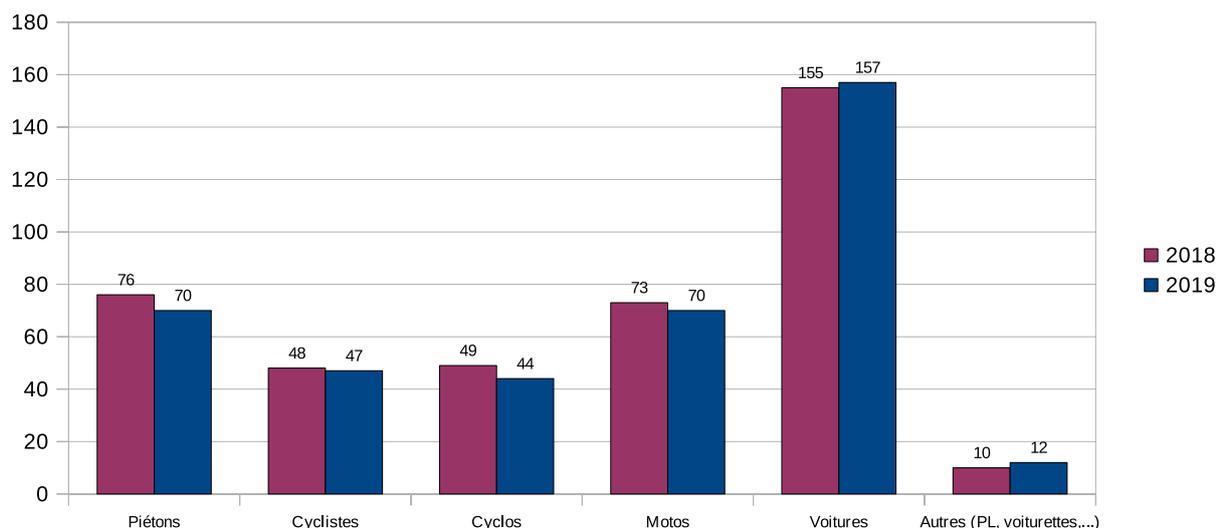
2-3-1 Répartition par catégorie de véhicules

RÉPARTITION GLOBALE



Les tués pour les catégories d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes et cyclomotoristes) ont doublés par rapport à 2018. **Les usagers vulnérables représentent en 2019 plus de 50% des tués.**

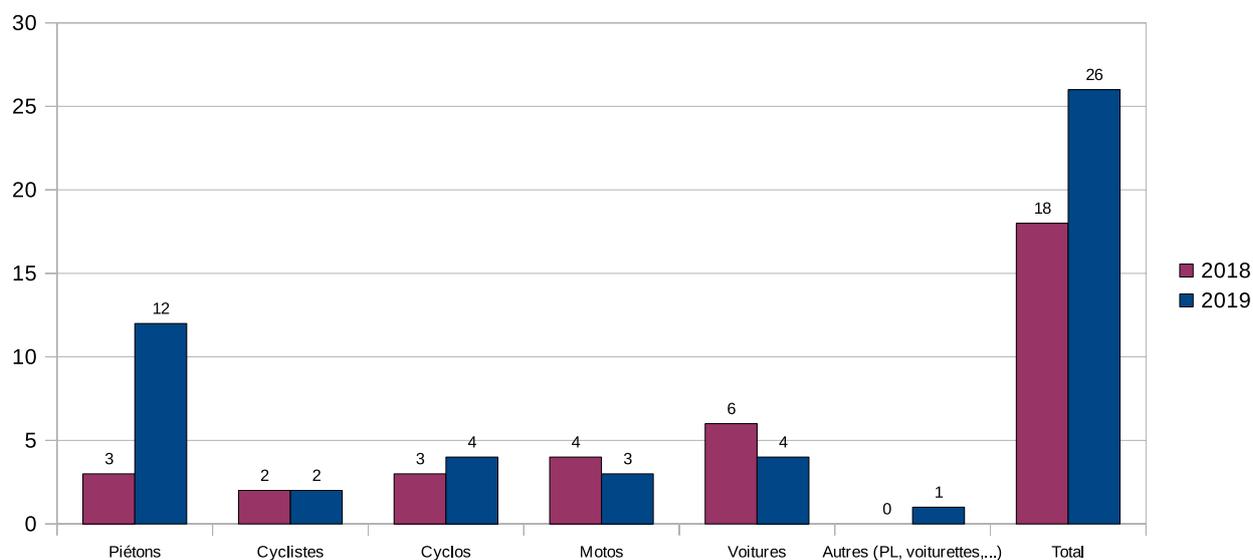
Victimes graves par catégorie de véhicules



La répartition des victimes graves sur toutes les catégories d'usagers restent globalement identiques à celles de 2018.

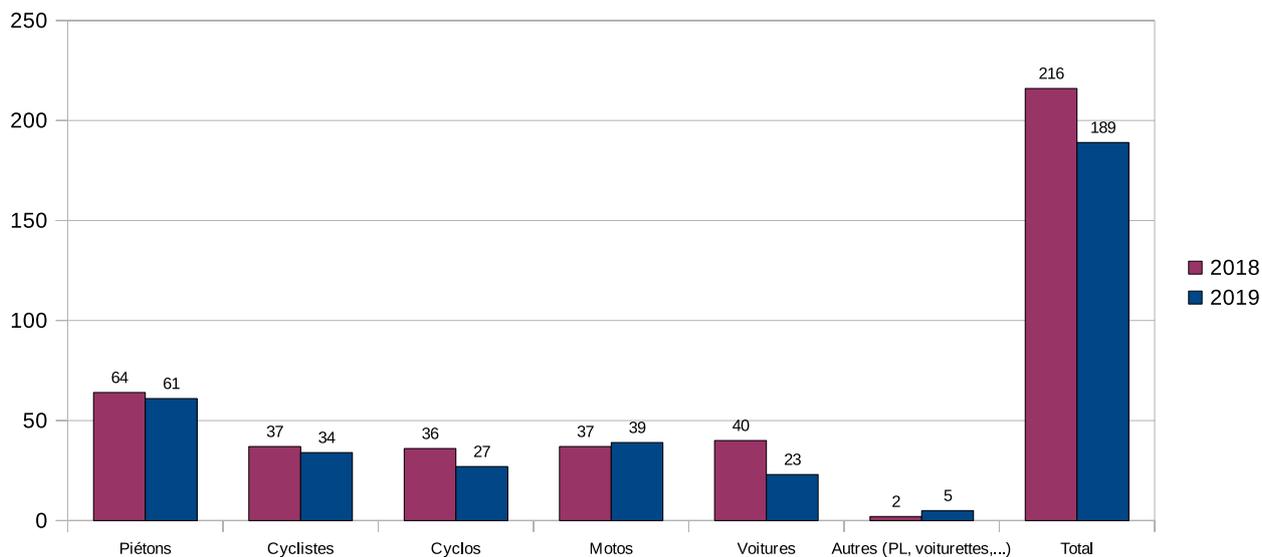
RÉPARTITION EN AGGLOMÉRATION

Tués en agglomération



En 2019, le nombre de piétons qui a été tué, a été multiplié par 4 par rapport à 2018.

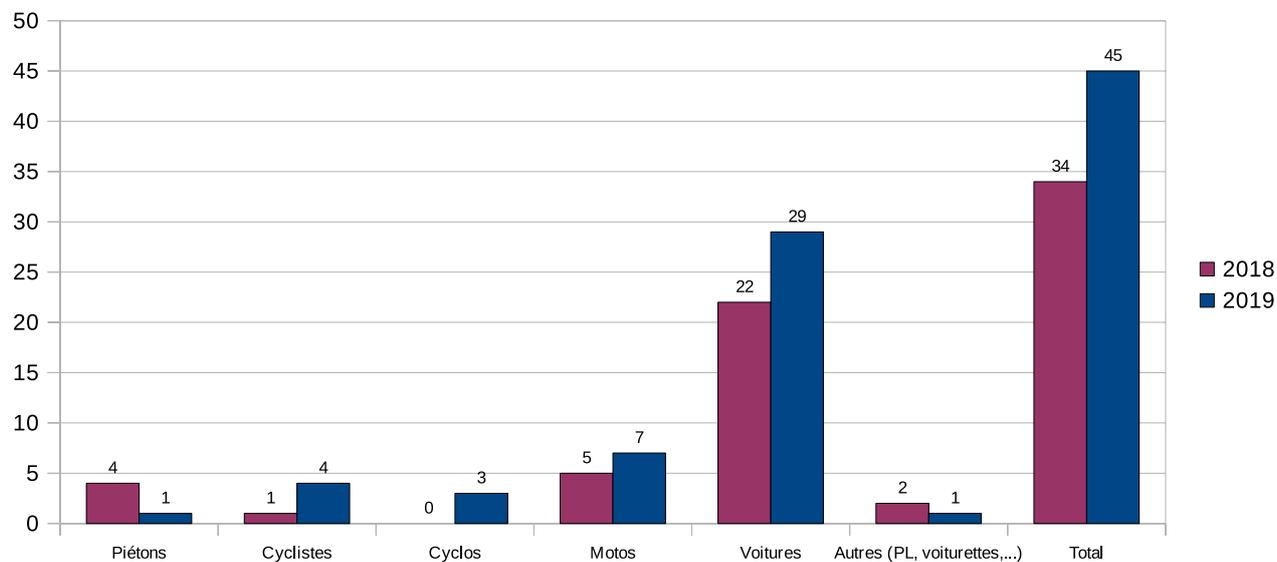
Victimes graves en agglomération



Une baisse de 12,5% du nombre de victimes graves en agglomération est observée entre 2018 et 2019.

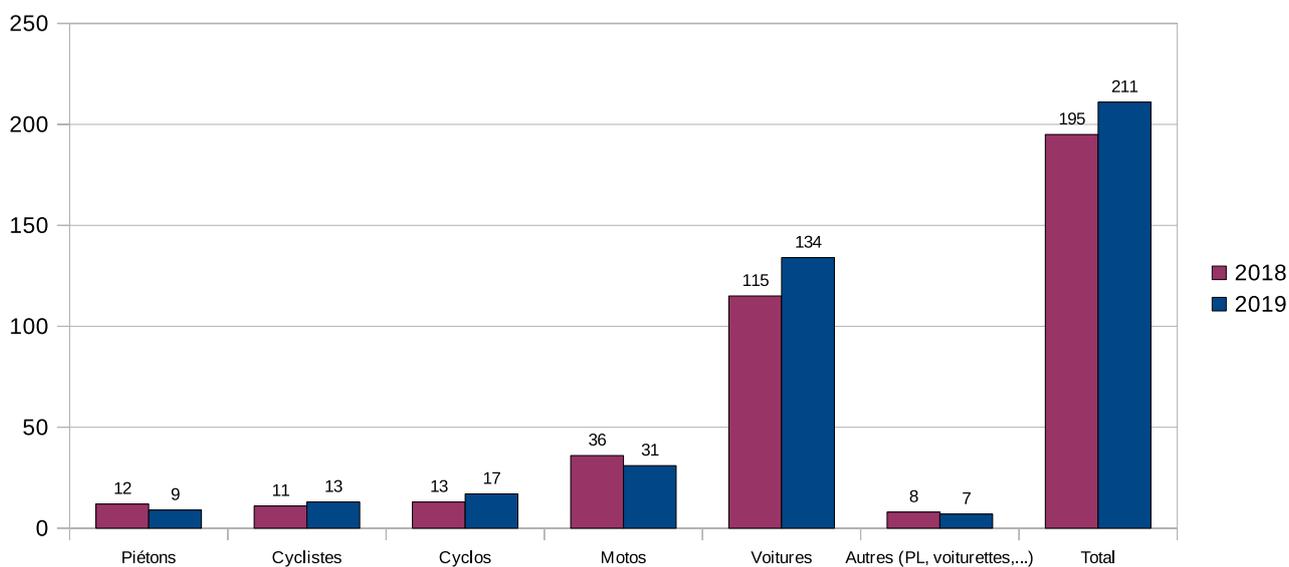
RÉPARTITION HORS AGGLOMÉRATION

Tués hors agglomération



En 2019, on constate une **augmentation de 32,3%** du nombre de tués hors agglomération par rapport à 2018.

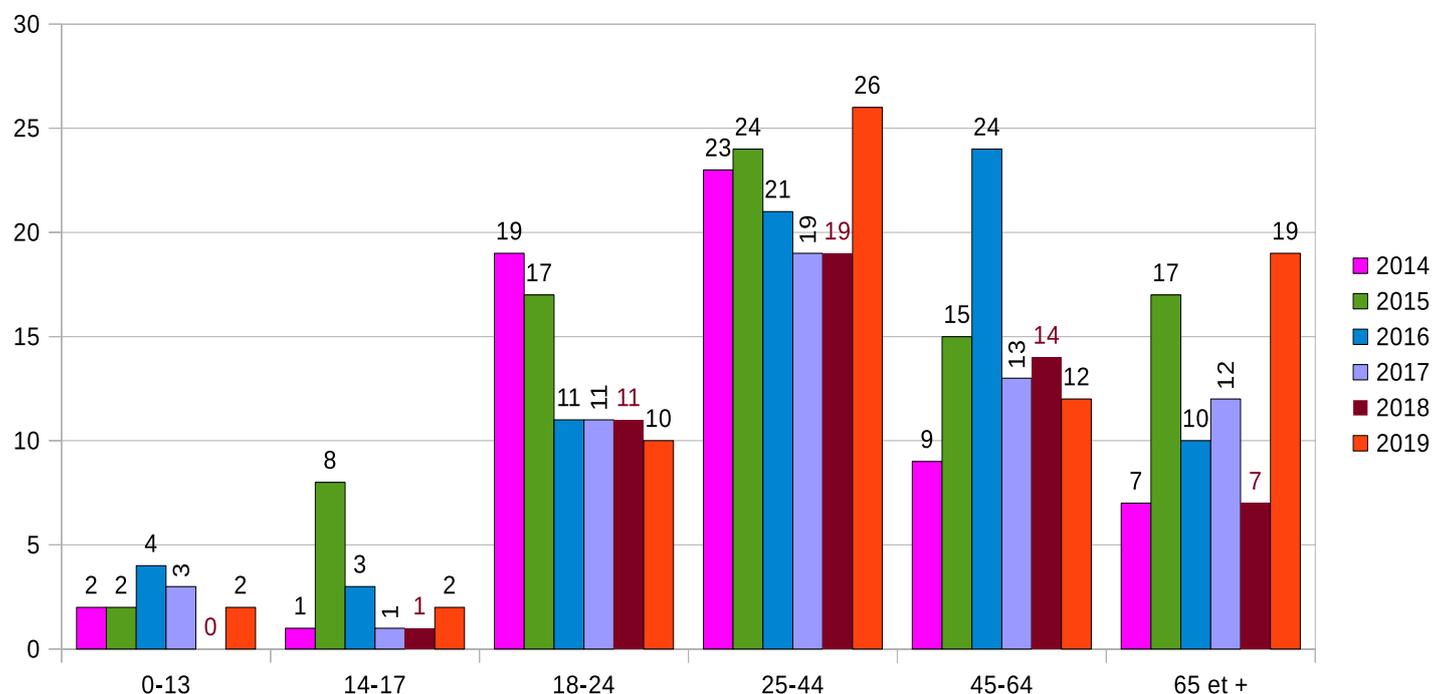
Victimes graves hors agglomération



Le chiffre global des victimes graves hors agglomération **augmente de 8,2%**. Le nombre de victimes graves parmi les usagers vulnérables, reste globalement stable, hors agglomération.

2-3-2 Répartition par classe d'âge

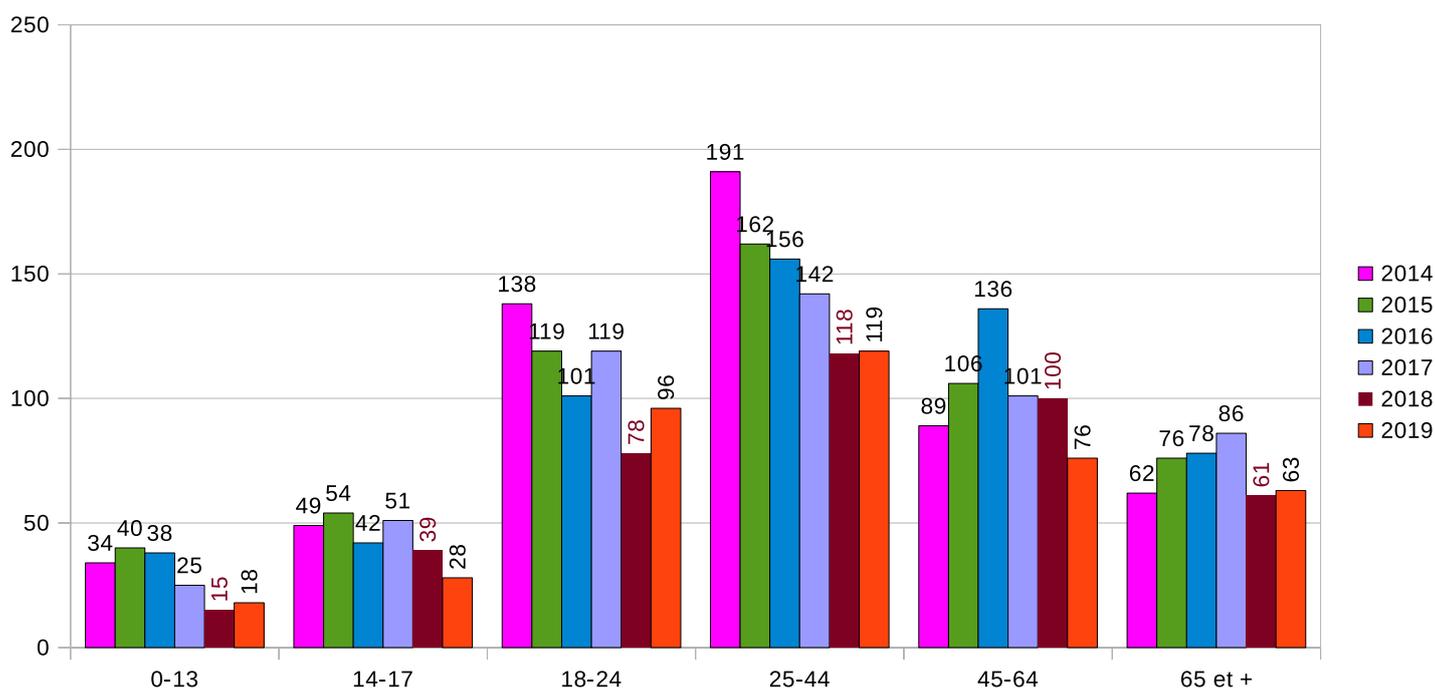
Tués par classe d'âge



En 2019, on observe quelques évolutions pour la répartition par classe d'âge :

- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 18-24 ans reste stable depuis 2016.
- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 25-44 ans est en hausse par rapport à 2017 et 2018.
- ▶ Le cumul de ces dernières 2 tranches d'âge représente 43 % des victimes en 2019 (contre 57 % en 2018).
- ▶ Une forte augmentation des tués de la tranche 65 ans et + en 2019 est constatée ; le nombre de tués représente près de 27 % des tués alors que cette tranche d'âge ne constitue que 18,31 % de la population (cf. tableau INSEE page 18).

Victimes graves par classe d'âge



En 2019, on observe une baisse des victimes graves dans les classes d'âge 14-17 ans et 45-64 ans.

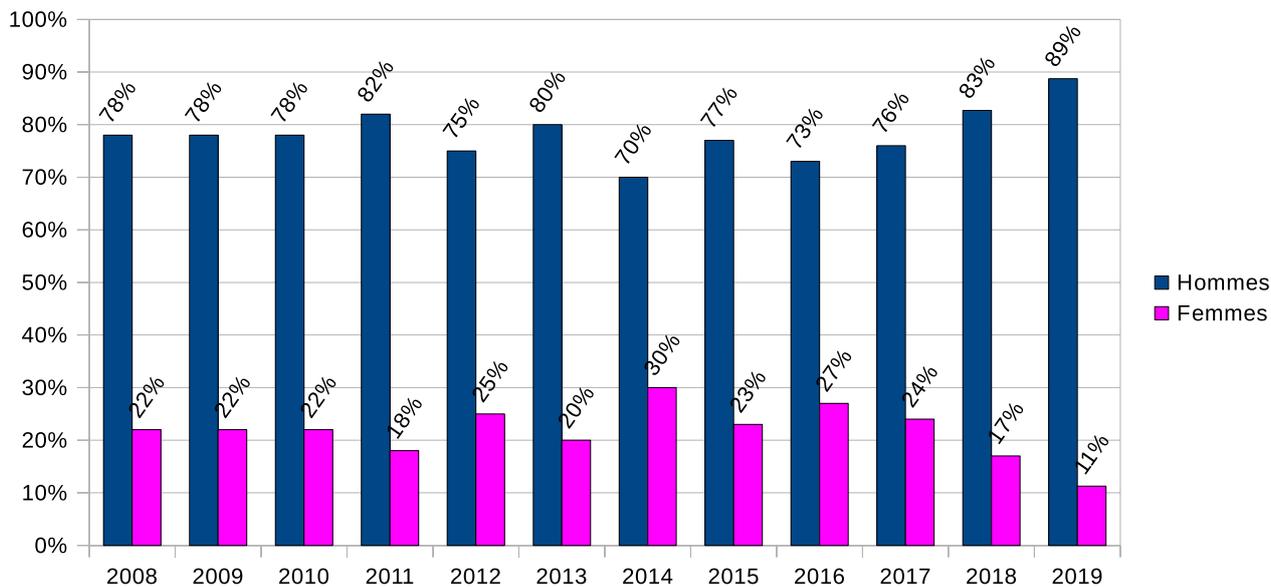
Pourcentage de population en Loire-Atlantique (INSEE au 1^{er} janvier 2019)

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.

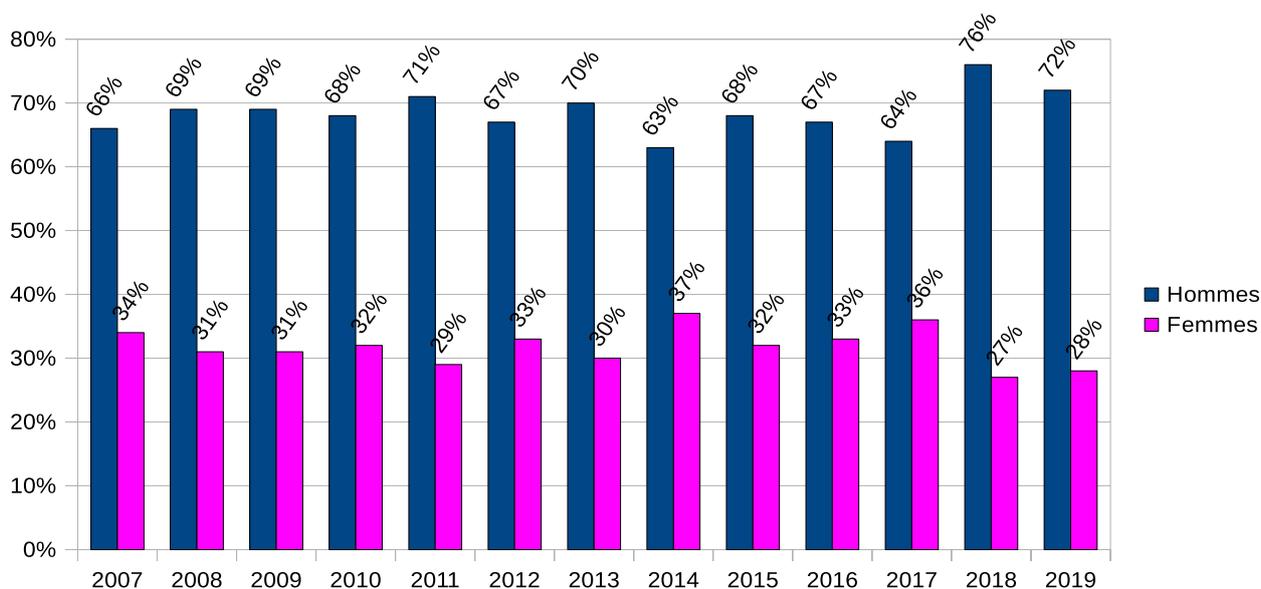
2-3-3 Répartition par sexe

Tués par sexe



La part des hommes tués sur la route en 2019 est la plus forte enregistrée depuis 11 ans avec 89 %.

Victimes graves par sexe



La part des victimes graves « femmes » reste stable et représente environ un quart des victimes en 2019 (un tiers des victimes sur la période 2007/2017).

2-3-4 Utilisation des équipements de sécurité

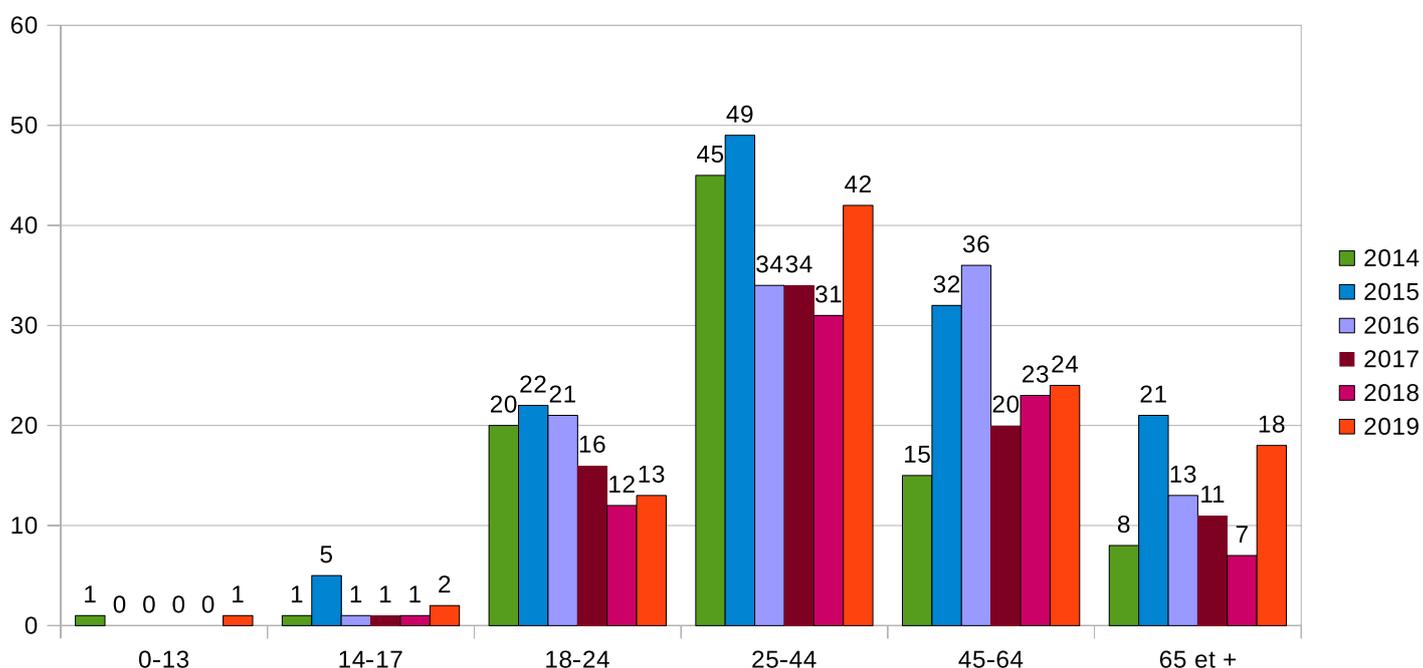
En 2019, sur 58 tués « usagers de véhicules », sont dénombrés :

- ▶ 6 cyclistes dont 5 non porteurs du casque (3 hommes et 2 femmes) et 1 homme porteur de casque.
- ▶ 7 cyclomotoristes dont 1 non porteur du casque (1 homme) et 6 porteurs du casque.
- ▶ 10 motocyclistes porteurs du casque (10 hommes).
- ▶ 33 usagers de voitures dont 25 porteurs de la ceinture de sécurité (22 hommes et 3 femmes) ; 2 non déterminés (1 homme et 1 femme) et 6 non porteurs (6 hommes).
- ▶ 2 « autres » 1 voiturette porteur de la ceinture (1 homme) et 1 poids lourd porteur de la ceinture de sécurité (1 homme).

En conclusion, les défauts d'utilisation d'équipements de sécurité concernent 12 usagers soit (20,6 %) des victimes.

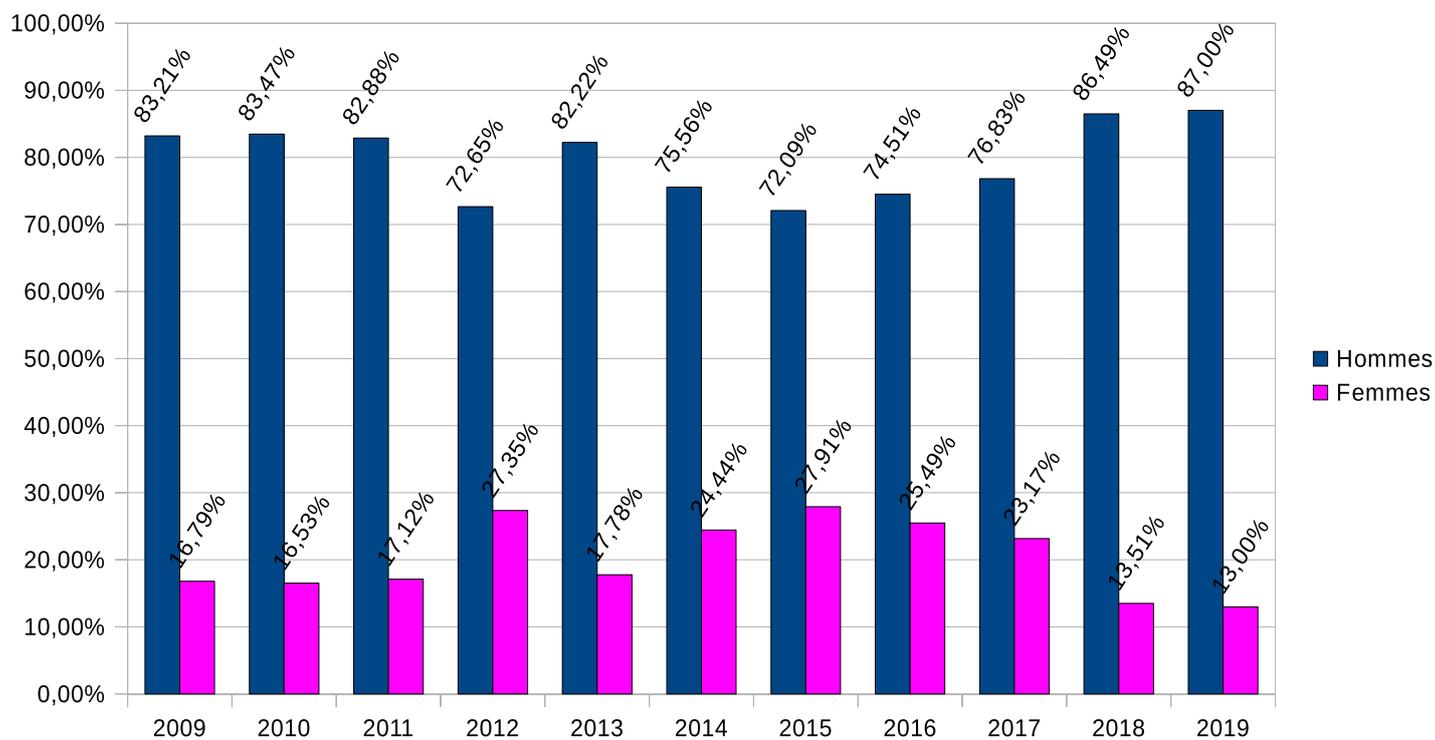
2-4 Les conducteurs

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



Le nombre des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est en hausse en 2019 pour toutes les classes d'âge. Les tranches « 25-44 » et « 65 et + » représentent des hausses respectives de 35 % et 157 % par rapport à 2018.

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

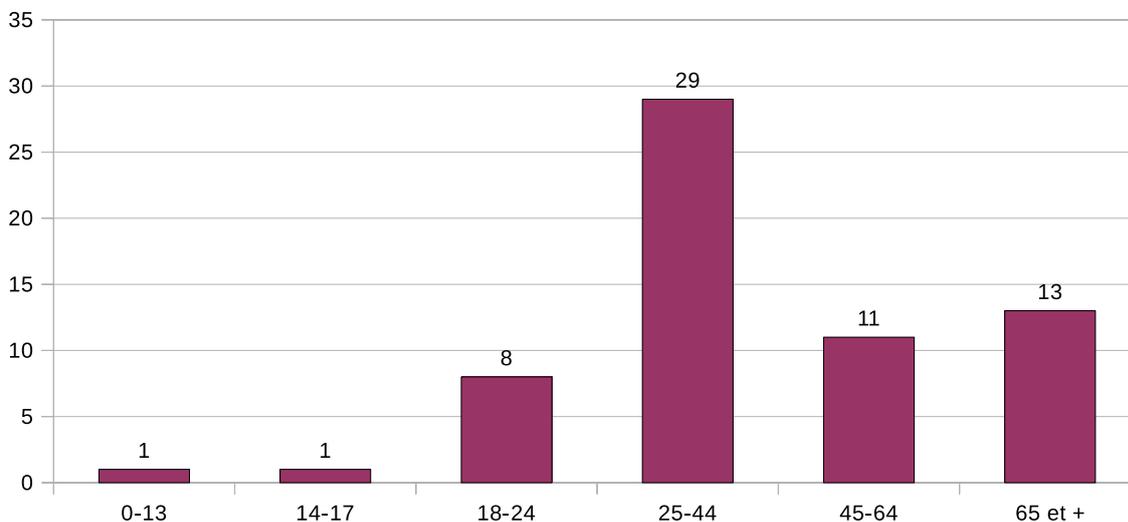


Le pourcentage des hommes impliqués dans les accidents mortels reste au plus haut en 2019 avec 87 %.



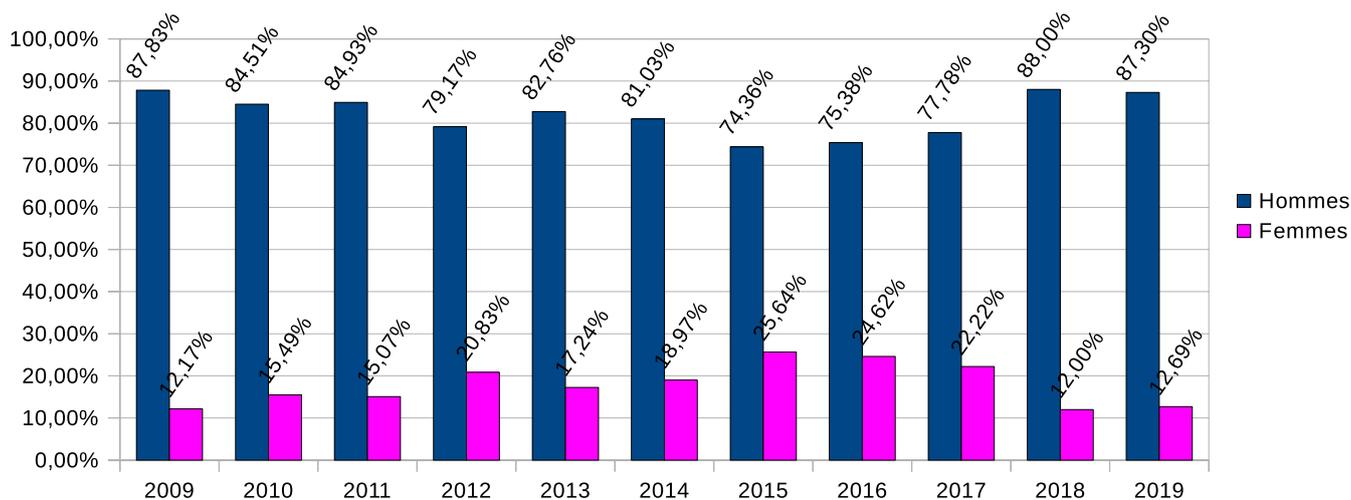
2-4-3 Les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels

Répartition par âge des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



En 2019, 42 conducteurs de la tranche « 25-44 ans » sont impliqués dans les accidents mortels et 29 sont les auteurs présumés responsables, soit 45 % des 65 accidents mortels. À noter la forte augmentation des « 65 ans et + » impliqués et responsables dans ces accidents.

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 87,3 % en 2019 soit 55 accidents mortels sur 65.

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		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Vélos	2	3	6	1	2	2
Cyclos	2	3	7	1	2	3
Motos	11	9	10	9	3	8
VL	61	48	64	42	39	44
Autres	6	11	13	1	4	6
TOTAL	82	74	100	54	50	63

Sur les 100 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 63 conducteurs (63 %) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 65 accidents mortels, 44 conducteurs de VL (67,7 %) sont présumés responsables.

Sur les 63 conducteurs présumés responsables (55 hommes et 8 femmes) dans les accidents mortels :

- ▶ 12 personnes (19 %) ont un permis récent datant de moins de trois ans, 3 personnes (4,8 %) ont un défaut de permis (annulé ou suspendu) et 6 personnes (9,5 %) n'ont pas de permis (2 vélos, 2 cyclos et 2 voiturettes) ;
- ▶ 7 conducteurs présumés responsables (11 %) effectuaient un trajet domicile-travail et 5 conducteurs présumés responsables (8 %) un déplacement et/ou une utilisation professionnelle.

Parmi les 10 motocyclistes impliqués dans les accidents mortels, 4 sont titulaires de permis motos depuis moins de deux ans, 5 ont entre trois et vingt-neuf ans de permis, et 1 circulait sans permis. On dénombre 8 motards (13 %) responsables, conducteurs de motos d'une cylindrée >125 cm³.

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 ^{re} cause	2 ^e 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
2018	50	9	1	9	9	23
2019	65	4	1	9	15	37

En 2019 la cause principale d'accident mortel est la catégorie « autres causes ou cause indéterminée » (37 cas soit 57 %).

Les « distracteurs au volant » (téléphones portables – réglages GPS..) sont pressentis être à l'origine d'une grande partie des accidents classés « cause indéterminée », souvent caractérisés par des dépôts à gauche engendrant une collision frontale.

Les 3 autres causes les plus représentées sont :

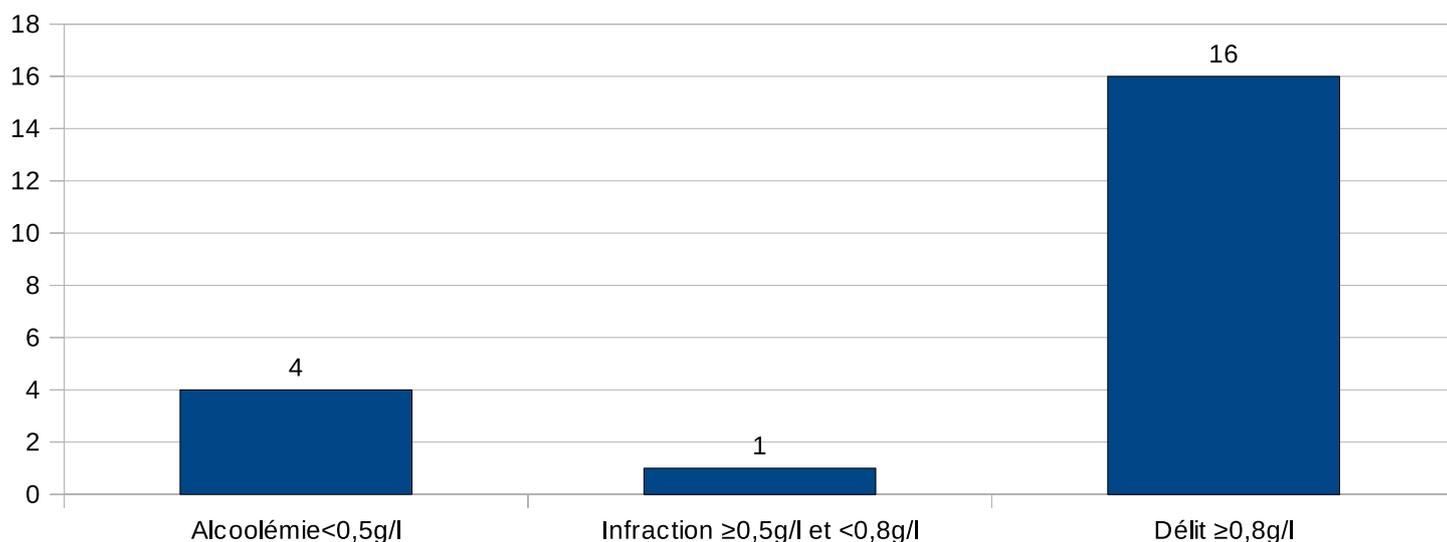
- ▶ **la vitesse** (15 cas soit 23%), qui prend en compte essentiellement les pertes de contrôles ;
- ▶ **la priorité** (9 cas soit 14%), qui inclut essentiellement le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales lors de dépassement ...);
- ▶ **l'alcool** (4 cas soit 6% des accidents), qui peut également intervenir en tant que cause aggravante (2^e cause) à celle qui a engendré l'accident.

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	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Corporels	653	598	75	79	11,50 %	13,20 %
Dont mortels	50	65	15	15	30,00 %	23,00 %

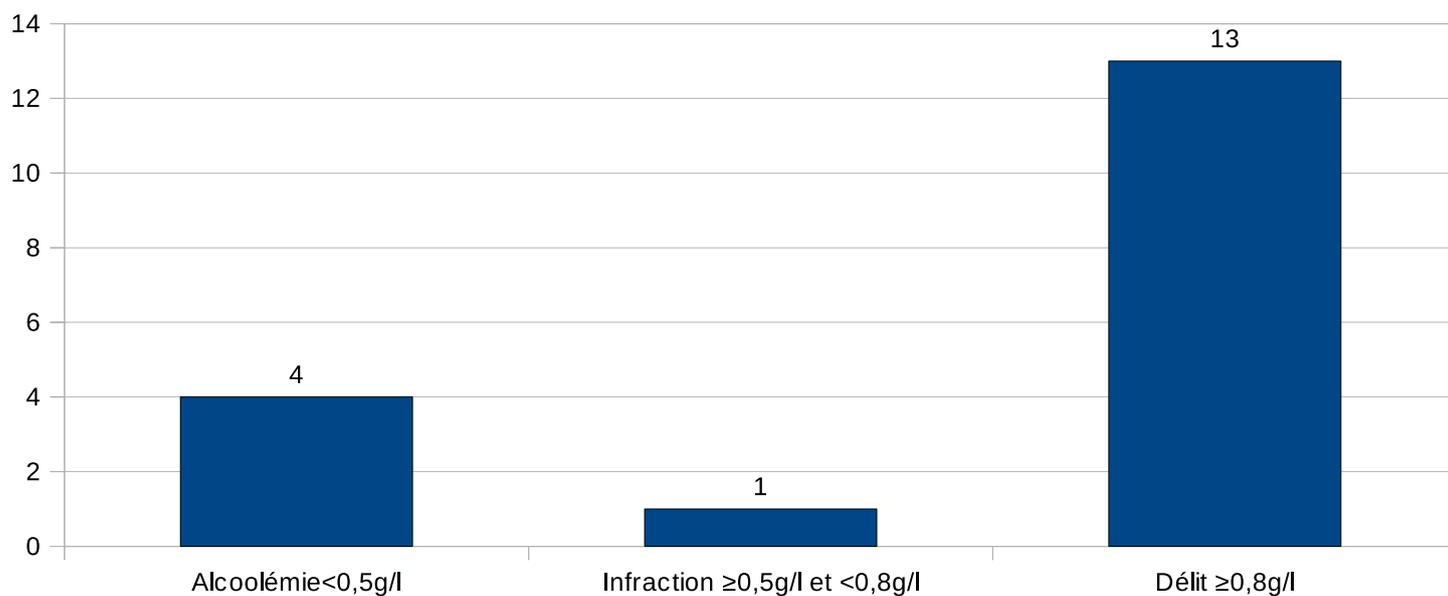
Pour la totalité des accidents, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, a diminué mais représente encore 23 % des accidents mortels.

Nombre d'accidents mortels avec alcool



Le nombre d'accidents mortels avec alcool est de 21 en 2019 et en augmentation par rapport aux autres années (18 en 2018, 17 accidents 2017).

Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels avec alcool



À noter 13 accidents mortels avec délit et 1 avec infraction. 15 conducteurs présumés responsables et 1 cyclo non responsable. 2 accidents de piétons avec alcool.

Sur les 21 accidents mortels avec alcool (17 en infraction ou délit soit 81%) et 14 conducteurs sont présumés responsables de l'accident. On note aussi 2 accidents piétons alcoolisés en délit.

Sur les 21 accidents mortels avec alcool, on dénombre 20 hommes et 1 femme.



3 - LES CONTRÔLES ROUTIERS

(SOURCE : DDSP 44 – GENDARMERIE – POLICE ROUTIÈRE – INFOCENTRE CONTRÔLE AUTOMATISÉ RAPPORTS ET EXPLOITATION «ICARE»)

3-1 Les contrôles d'alcoolémie

En 2019, les forces de l'ordre ont effectué environ 175 125 dépistages d'alcoolémie. 4 509 se sont révélés positifs soit 2,6 %, pour 2,7 % en 2017 et 2018 (3,7 % en 2016, 3,8 % en 2015), soit plus de 12 dépistages positifs par jour (13 en 2017 et 2018, 18 en 2016 et 20 en 2015).

3-2 Les contrôles de stupéfiants

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dépistages de stupéfiants	805	1 027	1 461	3 045	5 312	7 219
Dépistages déclarés positifs	601	588	863	696	1 066	1 283
— soit en %	74,7 %	57,3 %	59,1 %	22,9 %	20 %	17,77 %

3-3 Les contrôles de vitesse

3-3-1 Infractions aux radars sanction automatique de contrôle de vitesse (équipements de terrain)

Le parc de radars sanction automatique de contrôle de vitesse installés en Loire-Atlantique a fait l'objet de nombreuses actions de vandalisme depuis la fin 2018, certains radars ont été détruits par incendie et font l'objet d'une modernisation dans le cadre de leur remplacement.

Ainsi fin 2019, la Loire-Atlantique ne dispose plus que de 30 équipements de terrain fixe (ET) en service, dont :

- ▶ 16 équipements de terrain fixes (ETF), dont 7 équipés de la fonction double-sens (ETFDS),
- ▶ 3 équipements de terrain tourelles (ETT),
- ▶ 8 appareils discriminants (ETD et ETD2F),
- ▶ 2 équipements de vitesse moyenne (ETVM) sur le Pont de Saint-Nazaire,
- ▶ 1 équipement de terrain chantier (ETC) sur l'itinéraire sécurisé Chaumes-en-Retz – Pornic ; ETC déplaçable selon un plan de rotation défini avec le prestataire de la DSR/DCA.

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 2019, 42 627 procès-verbaux pour excès de vitesse (hors CSA fixes) ont été établis, soit une moyenne de 117 par jour, valeur en baisse par rapport à 2018 (-10 %), essentiellement pour ce qui concerne les contrôles par radars mobiles.

Contrôle de vitesse hors CSA fixe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Radars embarqués ⁽²⁾	13 582	10 747	28 008	24 820	19 137	19 788
Radars mobiles ⁽²⁾	9 314	12 960	11 354	14 662	15 206	6 863
Autres contrôles de vitesse ⁽³⁾	16 667	17 916	16 098	15 127	13 150	15 976
TOTAL	39 563	41 623	55 460	54 609	47 493	42 627

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

⁽³⁾ source : forces de l'ordre

3-3-3 Focus sur les radars automatiques de contrôle de vitesse

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.

La mise en service du premier radar automatique « vitesse » fixe 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 VLA⁽⁴⁾ 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.

⁽⁴⁾ VLA : vitesse limite autorisée

- ▶ En 2018, 2 itinéraires dits « sécurisés » 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,
 - la RD 723 de Paimboeuf à Vue ; cet itinéraire n'était pas encore en service en 2019.

Depuis fin 2018, le parc de radars sanction automatique de contrôle de vitesse installés en Loire-Atlantique a fait l'objet d'une modernisation dans le cadre de nombreux remplacements.

Ainsi, 7 radars discriminants « double face » (ETD2F) ont été installés courant 2019 en remplacement de 4 ETD et 3 ETF.

De plus, 4 nouveaux équipements de terrains de type « tourelle » (ETT) ont remplacé 4 ETF, au cours du second semestre 2019.

Par ailleurs, l'externalisation à des opérateurs privés de la conduite des voitures radars (radars mobiles) était en cours de déploiement dès 2018 dans la région Normandie.

La région des Pays de la Loire a été retenue, avec la région Bretagne et centre Val de Loire, pour poursuivre ce déploiement dès 2019 dans chaque département de ces 2 régions, de manière progressive mais simultanée.

La conduite externalisée de voitures-radars en région Pays-de-la-Loire, devrait voir le jour au quatrième trimestre 2020.

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 ⁽⁵⁾
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
2018	29	2	9	0 à 2	40 à 42
2019	16+3	2	3+7	1	32

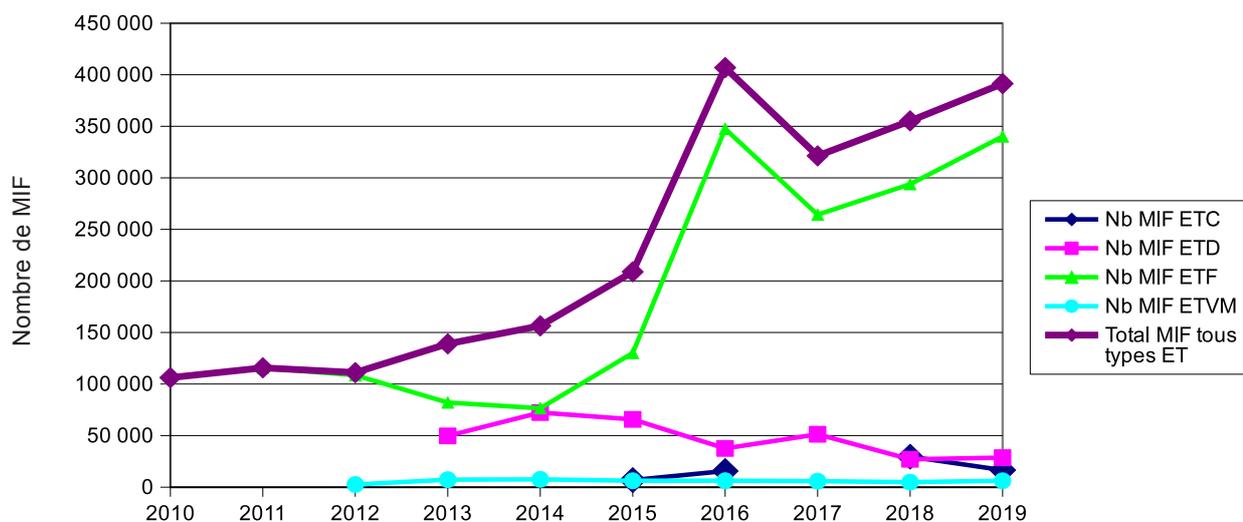
⁽⁵⁾ hors période de maintenance ou de mises « hors service » contraintes

Évolution du nombre de messages d'infractions CSA

Nombre total de messages d'infractions (MIF) aux CSA Vitesse					
	Nombre MIF ETF et ETT (en 2019)	Nombre MIF ETVM	Nombre MIF ETD et ETD2F (en 2019)	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
2019	340 112	6 177	28 613	16 504	391 406
TOTAL	1 864 818	46 615	332 238	68 533	2 312 204

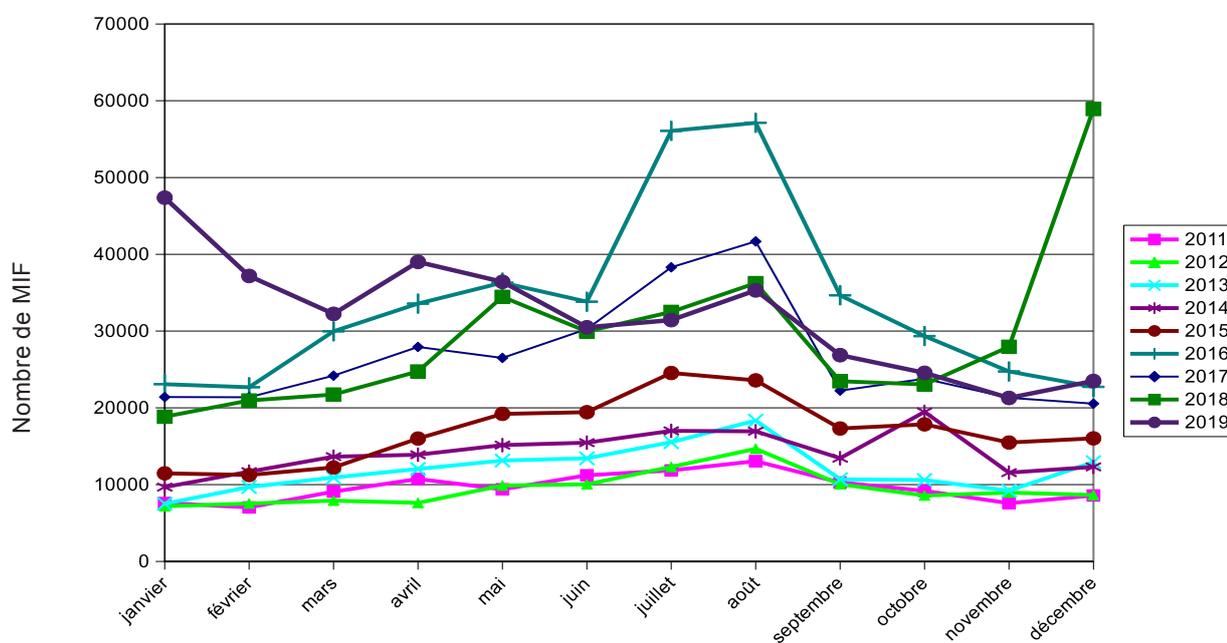
Source : application Infocentre / ICARE de l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions

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



Le nombre de MIF enregistré en 2019 est toutefois beaucoup plus élevé que celui de l'an dernier lié, a priori, au comportement d'utilisateurs ne respectant plus la VMA devant les radars à vitres occultées.

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 valeurs de décembre 2018 et du début 2019 traduisent le mauvais comportement d'utilisateurs ne respectant plus la VMA devant les radars à vitres occultées.

4 - ANNEXE

Évolution du parc automobile en Loire-Atlantique : un parc toujours en hausse

© source DRAL des Pays-de-la-Loire



⁽⁶⁾ immatriculations de véhicules neufs (particuliers et commerciales) dont 1,2 % de véhicules électriques

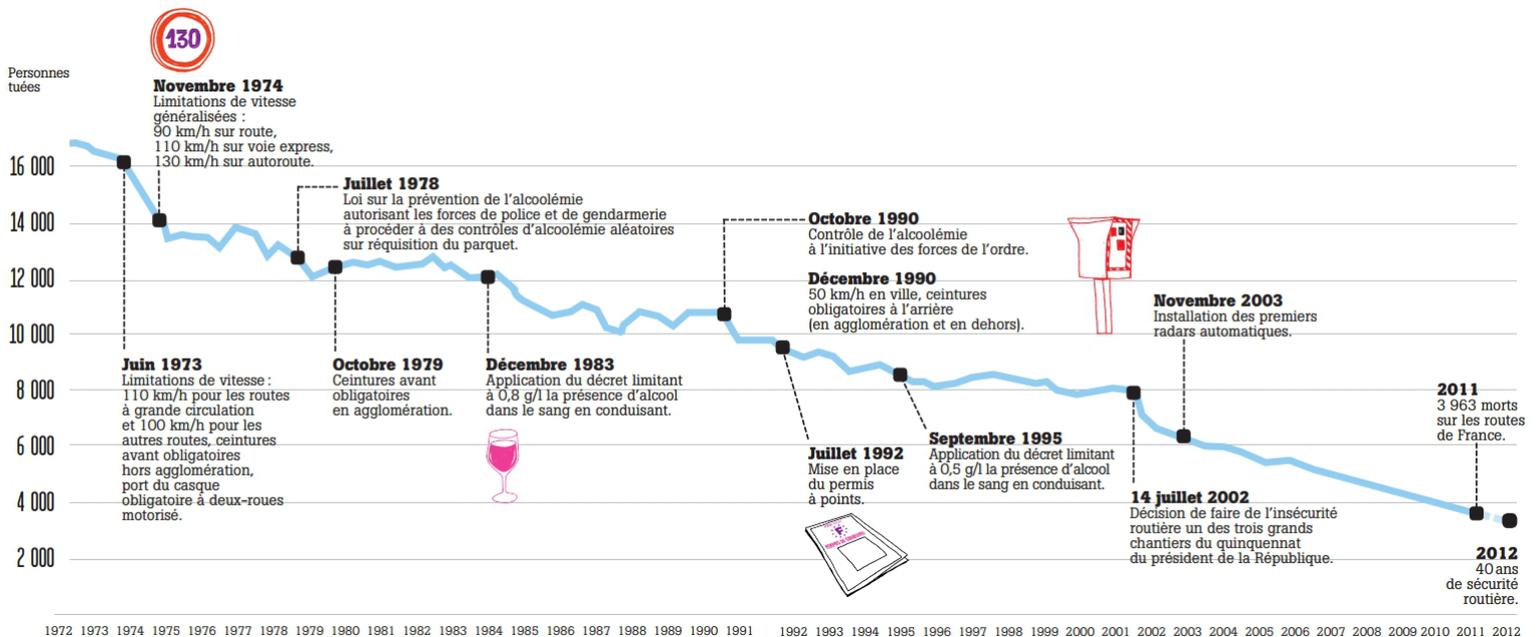
⁽⁷⁾ dont 1,7 % de véhicules électriques

⁽⁸⁾ dont 1,5 % de véhicules électriques

⁽⁹⁾ dont 1,6 % de véhicules électriques

⁽¹⁰⁾ dont 2,2 % de véhicules électriques

Chronologie des principales dates de mises en œuvre des mesures de sécurité routière et évolution de la courbe des tués





Évolution de la mortalité routière entre 1978 et 2018 en France

Rappel du nombre de tués en France (source : Securite-routiere.gouv.fr)

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 : 3 477 tués à 30 jours (38 652 000 de véhicules)

2017 : 3 448 tués à 30 jours

2018 : 3 259 tués à 30 jours

2019 : 3 498 tués à 30 jours

En 2018, 22 800 tués sur les routes en Europe.

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

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