

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

Observatoire  
départemental  
de sécurité  
routière

ière sécurité routière

# Bilan annuel *des* accidents corporels 2015



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**  
[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

des **Bilan annuel** | **2015**  
accidents corporels

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



(Photo couverture) © Droits réservés



# Sommaire

Définitions .....	5
Introduction .....	6
1 - Bilan global de l'année 2015 .....	6
2 - Bilan détaillé de l'année 2015.....	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 .....	21
▶ répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.....	21
▶ répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.....	22
▶ les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels.....	23
▶ répartition des accidents mortels par cause.....	24
2-5 Le facteur alcool.....	25
3 - Les contrôles .....	27
3-1 Contrôles d'alcoolémie.....	27
3-2 Contrôles de stupéfiants .....	27
3-3 Contrôles de vitesse .....	27
4 - Annexe .....	31

des **Bilan annuel** | **2015**  
accidents corporels

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



# Définitions

---

Un **accident corporel** de la circulation routière :

- ▶ provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes,
- ▶ survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- ▶ implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant.

Sont donc exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles.

Sont également exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicules en circulation.

**Victimes** : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.

**Indemnes** : personnes impliquées non victimes.

**Tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (normalisation européenne depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005).

**Blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

**Blessés non hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

**Victimes graves** : somme des tués et des blessés hospitalisés

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

**Motocyclette** : véhicule à 2 roues équipé d'un moteur dont la puissance n'excède pas 73,6 KW soit 100 chevaux.

**Motocyclette légère** : motocyclette qui n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance n'excède pas 11 KW et 15 chevaux.

**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 (de travaux publics). Ce radar est déplaçable au sein d'un même chantier ou sur un autre chantier.



## 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.

## 1 - Bilan global de l'année 2015

Résumé

1. L'année 2015 s'achève avec un nombre de tués très supérieur à celui des deux années précédentes : 83 morts pour 61 en 2014 et 2013 ; la mortalité routière en 2015 se place entre celles observées en 2009 (86 tués) et 2010 (78 tués).
2. Très forte augmentation de la mortalité des usagers vulnérables, notamment les motards.
3. Alcool, vitesse et priorité restent les principales causes des accidents mortels.

	Moyenne annuelle 2009/2013	2014	2015	Variations en Loire-Atlantique 2015/2014		Variation sur la Région Pays de Loire		Variation sur la France entière 2015/2014	
Accidents corporels	875	763	747	↘	-2,1%	↘	-6,90%	↘	-3,4%
Tués	76	61	83	↗	+36,06 %	↗	+1,5%	↗	+2,3%
Blessés	1 100	1 020	900	↘	-11,76%	↘	-9,6%	↘	-3,1%

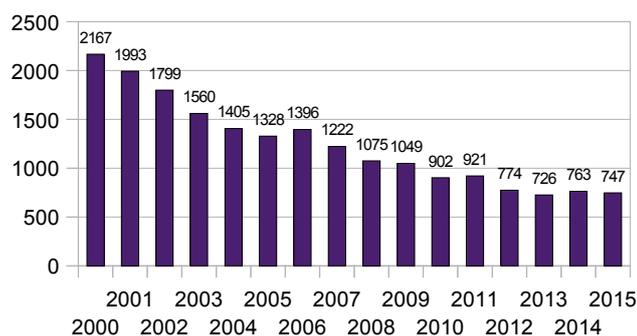
Le département de la Loire-Atlantique enregistre une légère baisse du nombre d'accidents corporels et de blessés pour l'année 2015 par rapport à 2014. En revanche, le nombre de tués, majoritairement originaires de la Loire-Atlantique (76 sur 83), augmente très fortement (+ 36 %).

Les chiffres régionaux et nationaux suivent la même tendance dans des proportions variables.

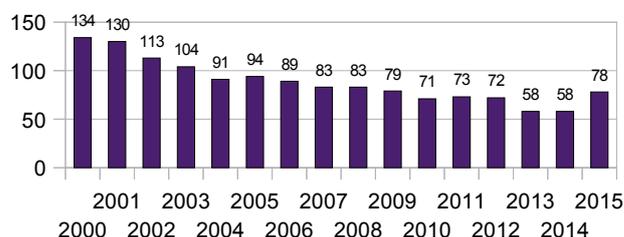
## 2 - Bilan détaillé de l'année 2015

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

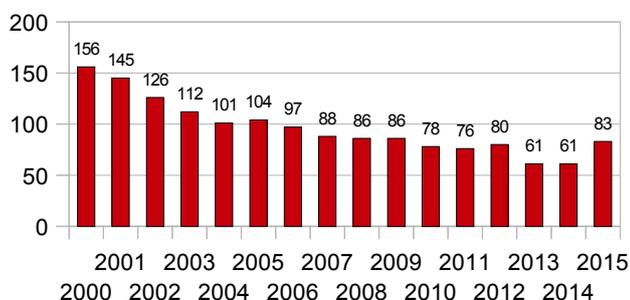
Évolution du nombre d'accidents corporels entre 2000 et 2015



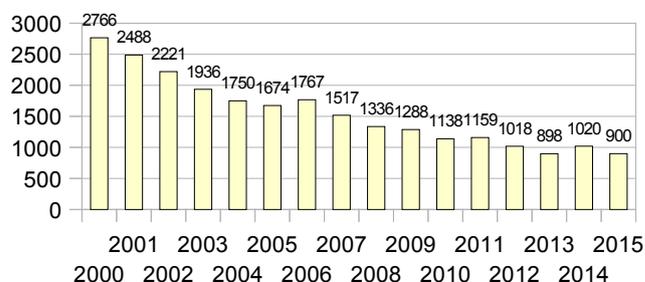
Évolution du nombre d'accidents mortels entre 2000 et 2015



Évolution du nombre de tués entre 2000 et 2015



Évolution du nombre de blessés entre 2000 et 2015



On différencie le nombre d'accidents mortels du nombre de tués, un accident mortel pouvant faire plusieurs tués. En 16 ans, entre 2000 et 2015 :

- ▶ Le nombre d'accidents corporels est passé de 2 167 à 747, soit une baisse de 65 %.
- ▶ Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à 78, soit une baisse de 42 %.
- ▶ Le nombre de tués est passé de 156 à 83, soit une baisse de 47 %. Le seuil des moins de 100 tués a été franchi en 2006.
- ▶ Le nombre de blessés est passé de 2 766 à 900, soit une baisse de 67 %. 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.

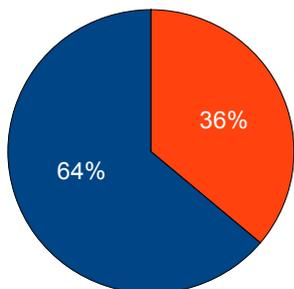


## 2-2 Les accidents

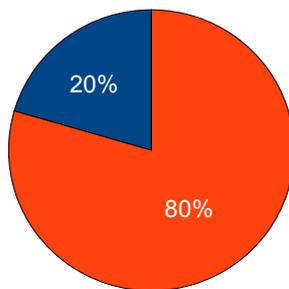
### 2-2-1 Les accidents selon le lieu

#### 2-2-1-a En et hors agglomération

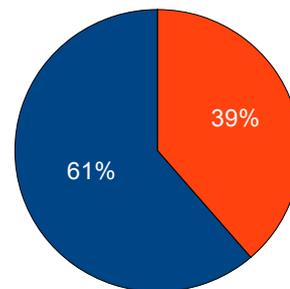
Accidents corporels



Tués



Blessés



■ En agglomération ■ Hors agglomération

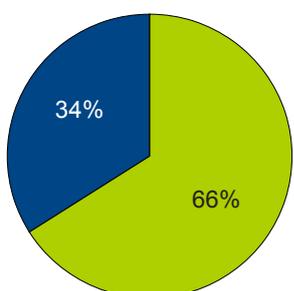
La répartition globale de l'accidentalité corporelle démontre que 64 % des accidents ont lieu en agglomération ainsi que 61 % des blessés. Cette proportion est relativement similaire à celles de 2013 et 2014.

Une baisse régulière du pourcentage de tués en agglomération (25 % en 2013, 21 % en 2014 et 20 % en 2015) est constatée.

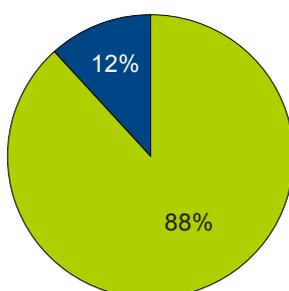
#### II-2-1-b En et hors intersection

##### ► EN AGGLOMÉRATION

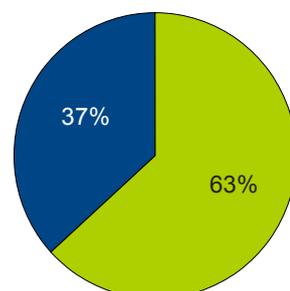
Accidents corporels



Tués



Blessés

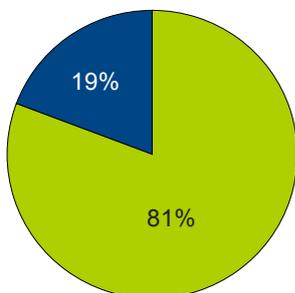


■ En intersection ■ Hors intersection

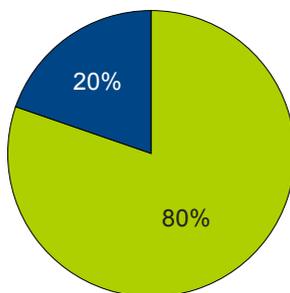
En agglomération, les pourcentages d'accidents corporels, de tués et de blessés en intersection augmentent par rapport à ceux enregistrés en 2014 (respectivement 28 %, 7 % et 28 %)

## ► HORS AGGLOMÉRATION

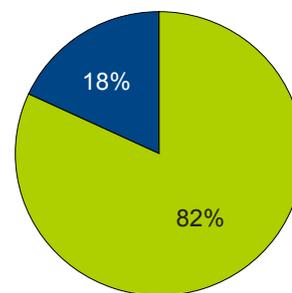
Accidents corporels



Tués



Blessés



■ En intersection ■ Hors intersection

Hors agglomération, les pourcentages d'accidents corporels, de tués et de blessés en intersection augmentent par rapport à ceux enregistrés en 2014 (respectivement de 16 %, 17 % et 13 %). Ces chiffres repartent à la hausse après un recul successif durant deux ans

### II-2-1-c Par catégorie de routes

Année 2014	Autoroutes		RN		RD		Voies communales		Autres <sup>(1)</sup>	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Nombre d'accidents corporels	7	5	34	28	214	243	492	459	16	12
Nombre d'accidents mortels	1	0	3	4	44	62	10	12	0	0

<sup>(1)</sup> Parking

La baisse du nombre d'accidents corporels en 2015 concerne l'ensemble du réseau routier, à l'exception du réseau départemental.

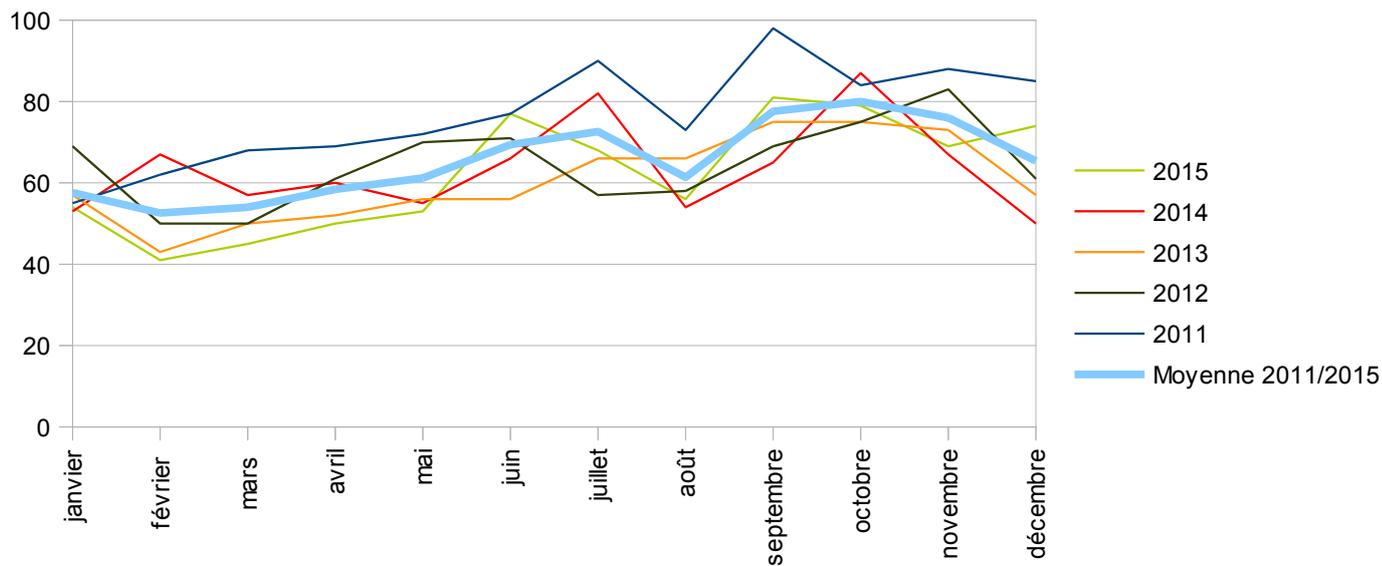
Le nombre d'accidents mortels a fortement progressé (+12 %) sur le réseau départemental.



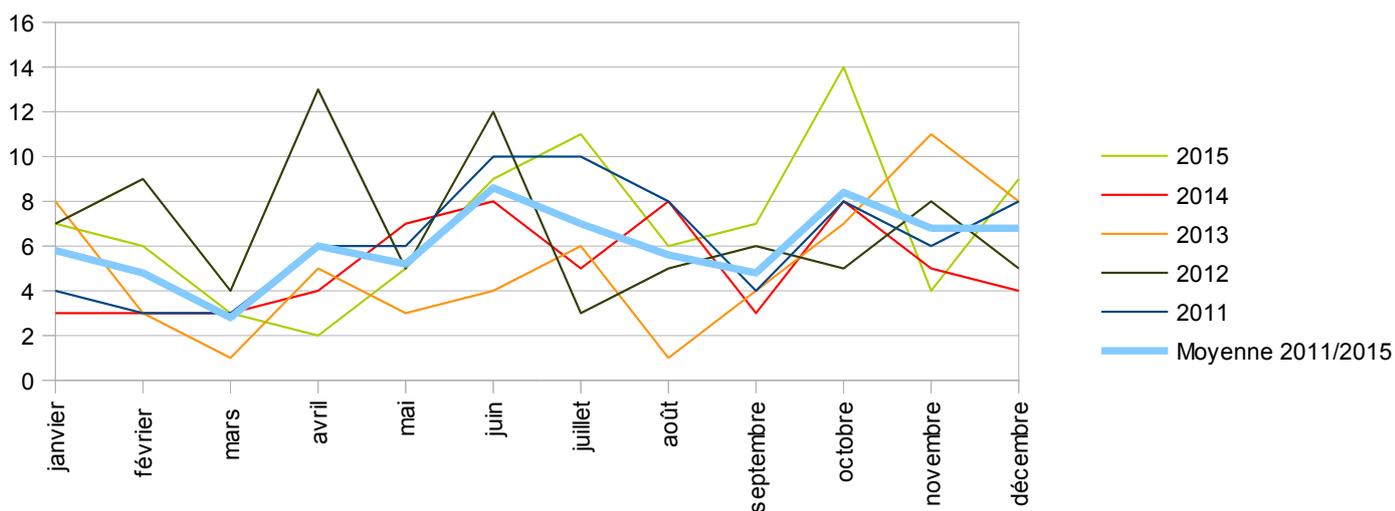
## 2-2-2 Les accidents dans le temps

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

Accidents corporels selon le mois



Tués selon le mois

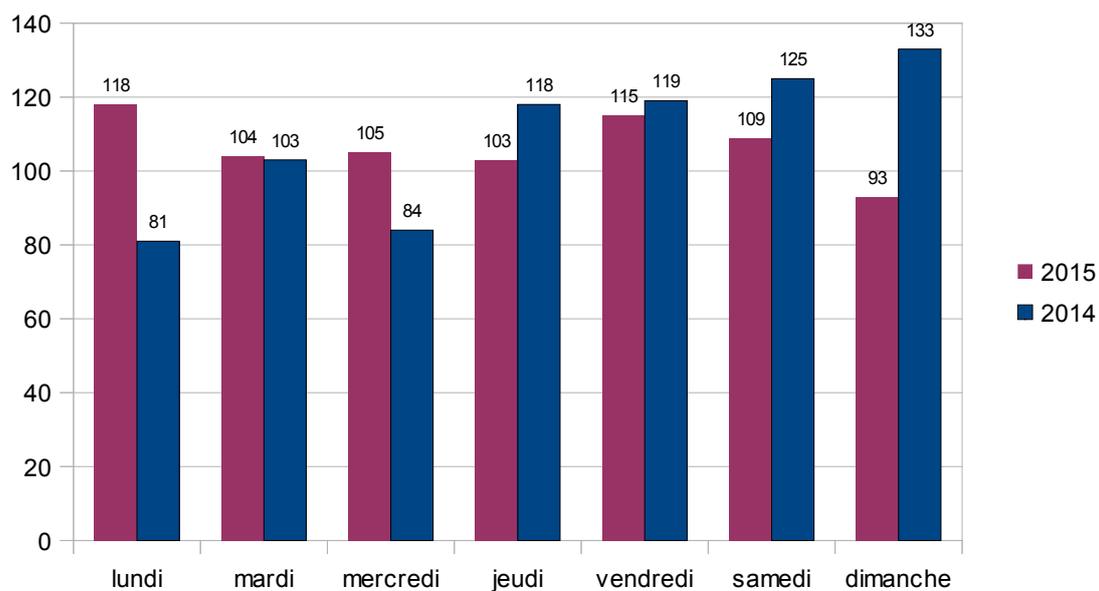


La répartition de la moyenne mensuelle des tués, très irrégulière, ne permet pas de tirer des conclusions particulières sur le département.

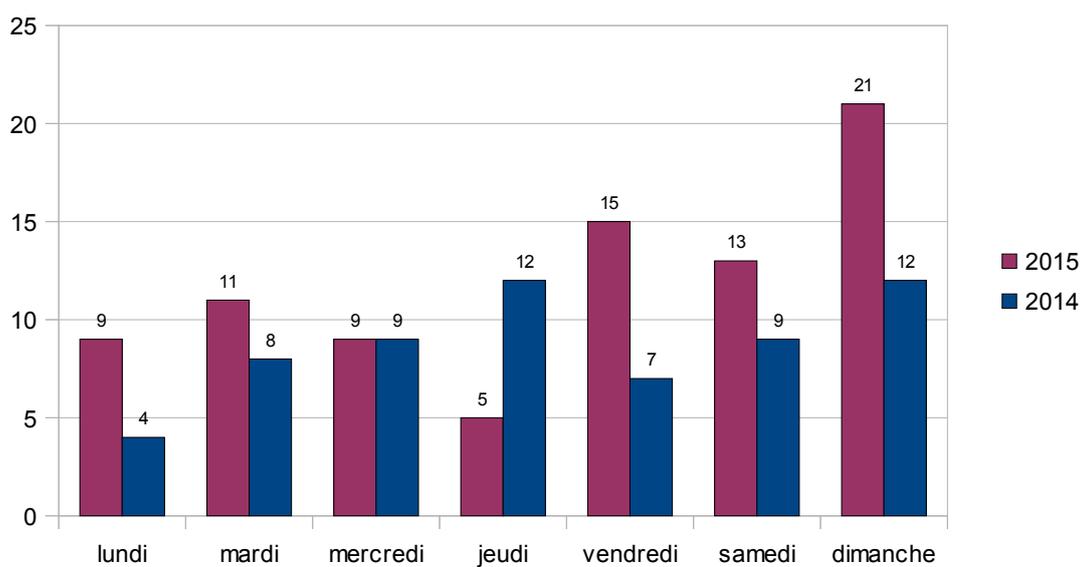
Les tués enregistrés en 2015 pour les mois de juillet et octobre ne se retrouvent pas dans la moyenne mensuelle 2011-2015.

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

Accidents corporels selon le jour de la semaine



Tués selon le jour de la semaine



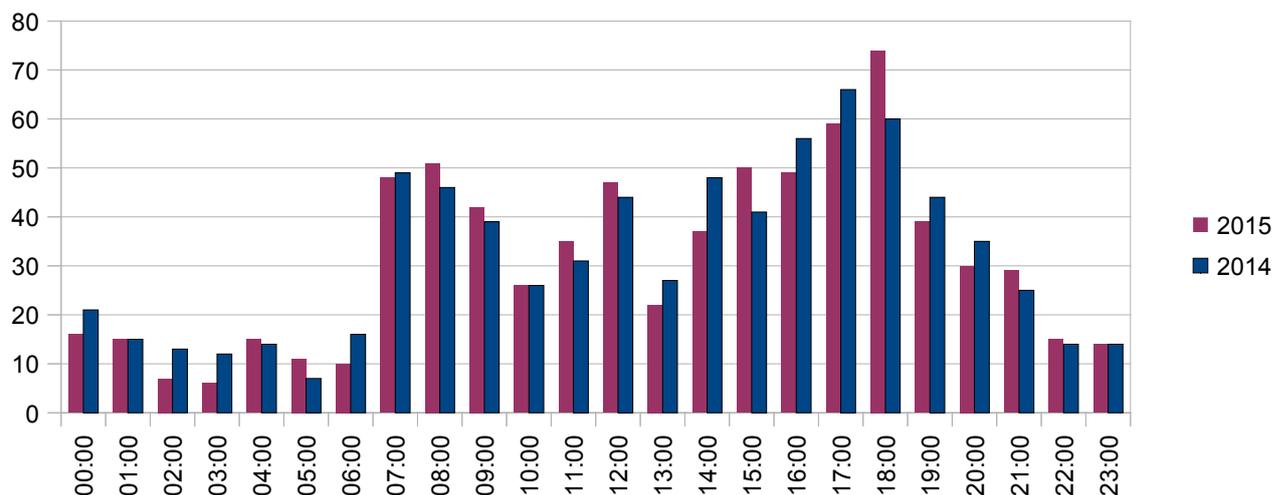
Sur l'année 2015, 60 % du chiffre de la hausse constatée des tués se concentre sur les 3 derniers jours de la semaine.



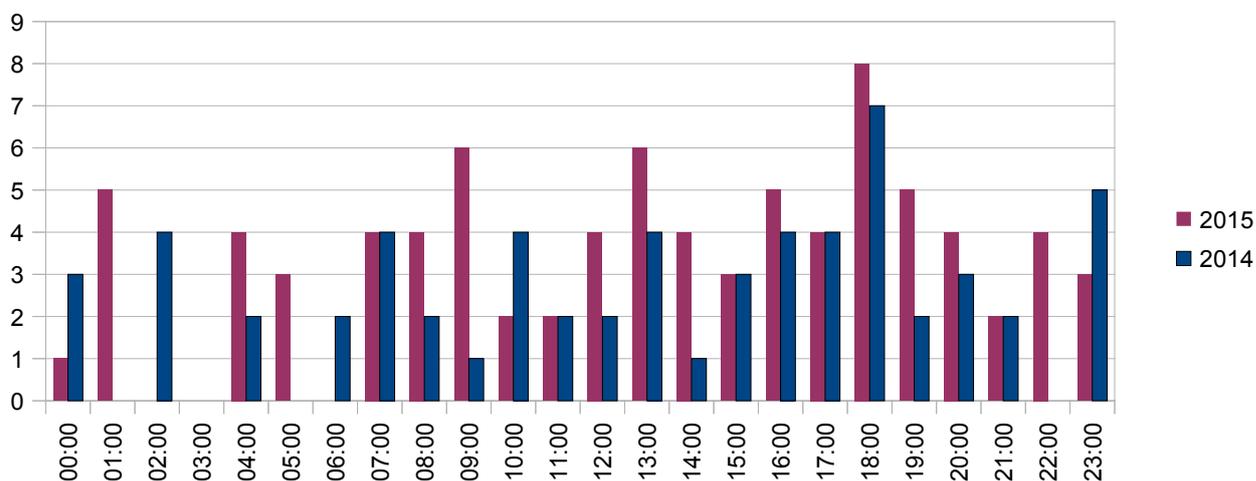


## 2-2-2-c Selon l'heure

Accidents corporels selon l'heure



Tués selon l'heure



La répartition horaire des accidents corporels, assez semblable à celle des années précédentes, est plus significative aux heures de pointe notamment sur la tranche horaire 17h-18h correspondant aux trajets travail-domicile.

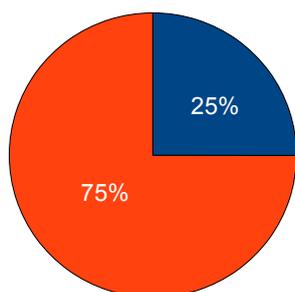
Celle des tués, assez hétérogène d'une année sur l'autre, se trouve également marquée par la tranche de 18h.

## 2-2-2-d Répartition jour-nuit

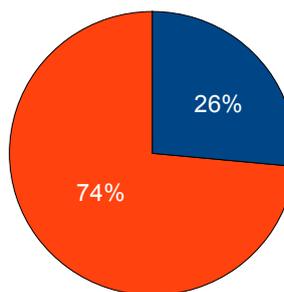
Les horaires pour le jour-nuit sont : 8h-20h / 20h-8h

### ► LES ACCIDENTS CORPORELS

Accidents corporels 2015



Accidents corporels 2014



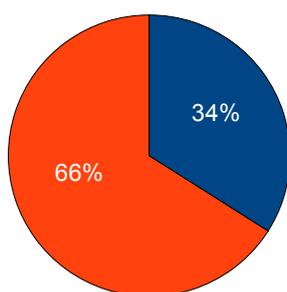
■ Jour

■ Nuit

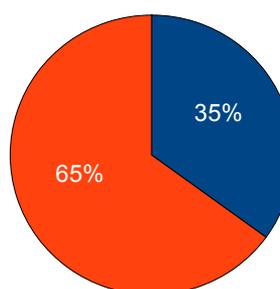
Le nombre d'accidents corporels de nuit reste stable en 2015.

### ► LES TUÉS

Tués 2015



Tués 2014



■ Jour

■ Nuit

Le nombre de tués la nuit, en constante augmentation depuis 2011 avait fortement chuté en 2014 (35 %) et s'est stabilisé en 2015 :

► 2011 : 42 %

► 2013 : 59%

► 2015 : 34 %

► 2012 : 53 %

► 2014 : 35 %

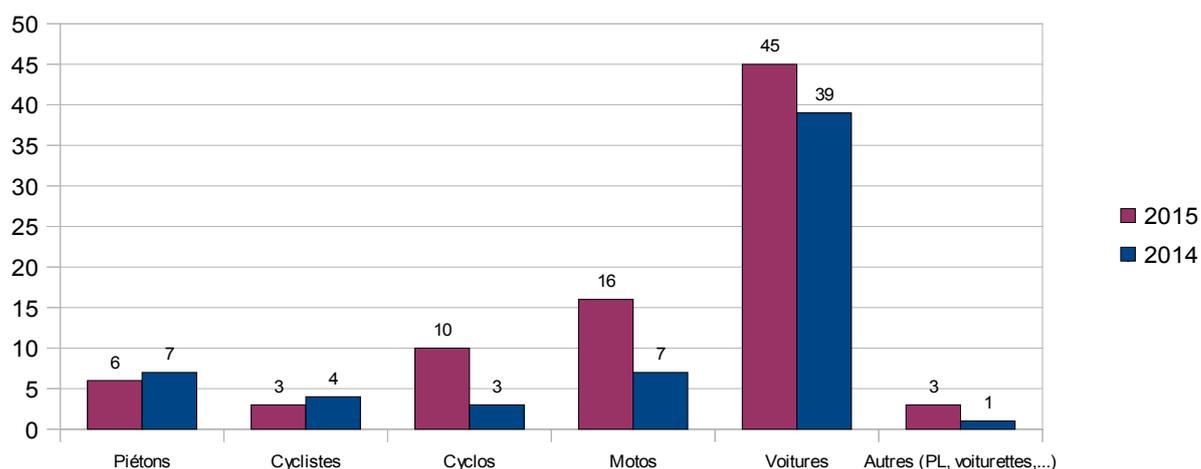


## 2-3 Les victimes

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

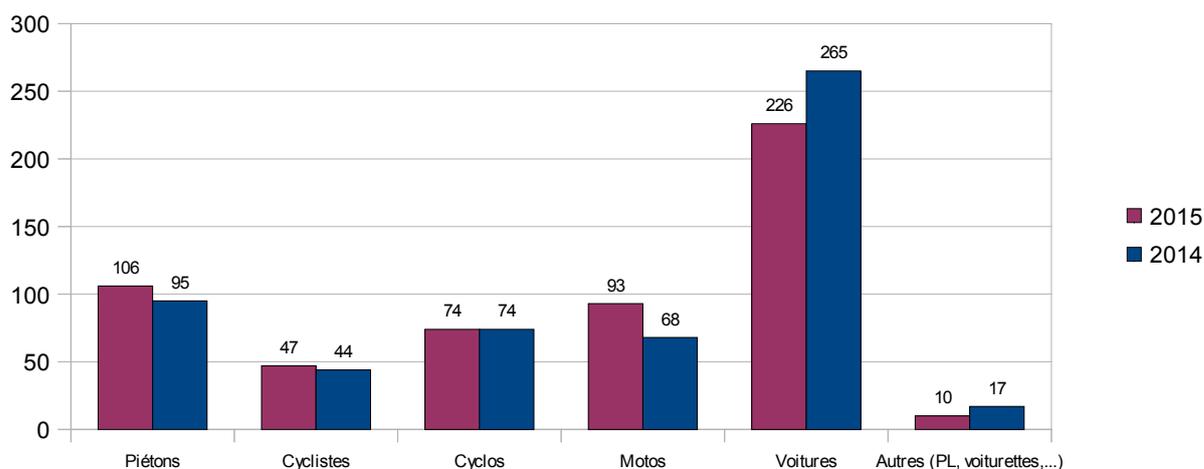
#### 2-3-1-a Répartition globale

Tués par catégorie de véhicules



Les usagers motos représentent la catégorie des tués connaissant l'augmentation la plus marquante en 2015, soit une hausse de 128 %. On observe par ailleurs une hausse de 13 % du nombre de tués en voitures.

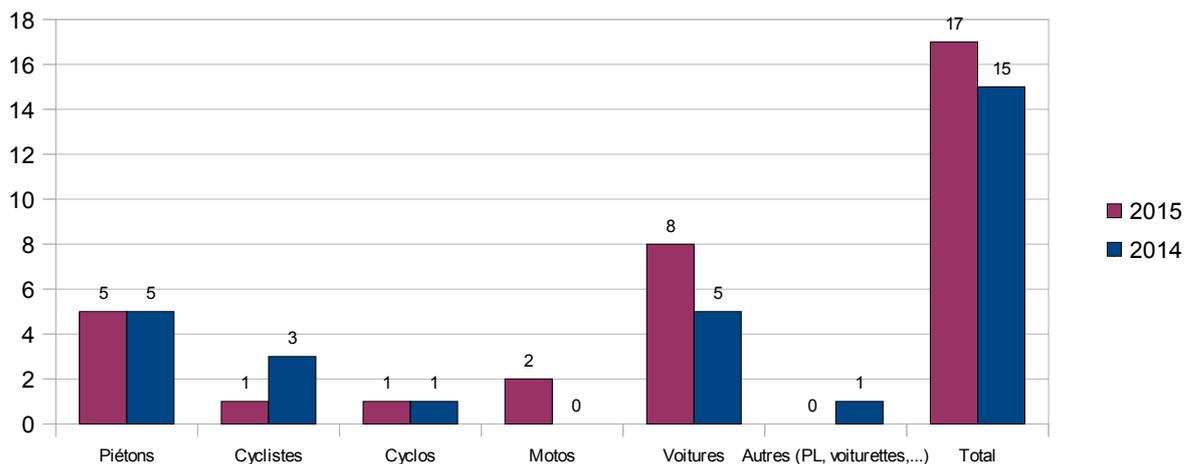
Victimes graves par catégorie de véhicules



Les usagers motos représentent la catégorie des victimes graves connaissant l'augmentation la plus marquante en 2015, soit une hausse de 36 %. On observe par ailleurs une diminution de 14,7 % du nombre de victimes graves en voitures.

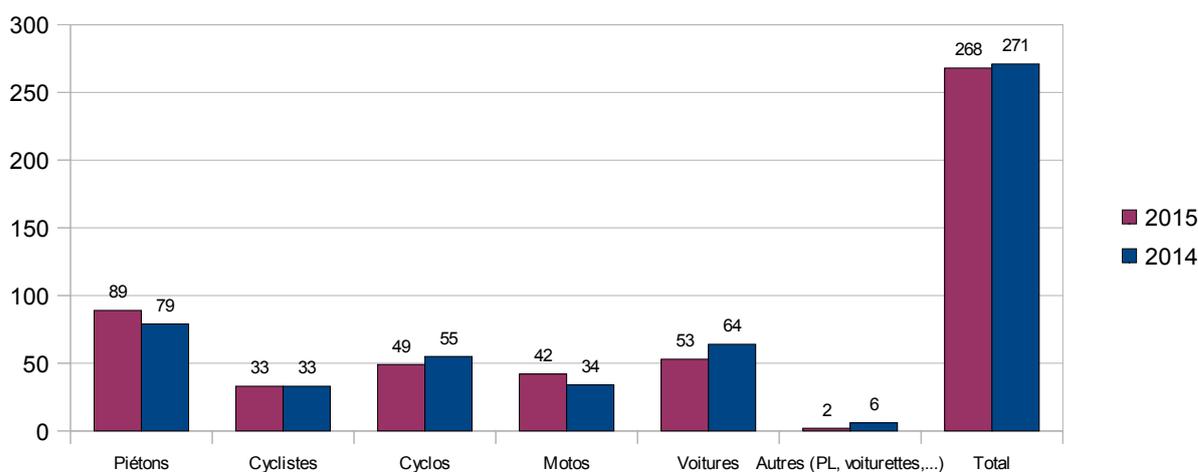
## 2-3-1-b Répartition en agglomération

Tués en agglomération



Si une baisse régulière du pourcentage de tués en agglomération a été observée, celle-ci se répartit différemment en 2015 aux dépens des motos et des voitures.

Victimes graves en agglomération

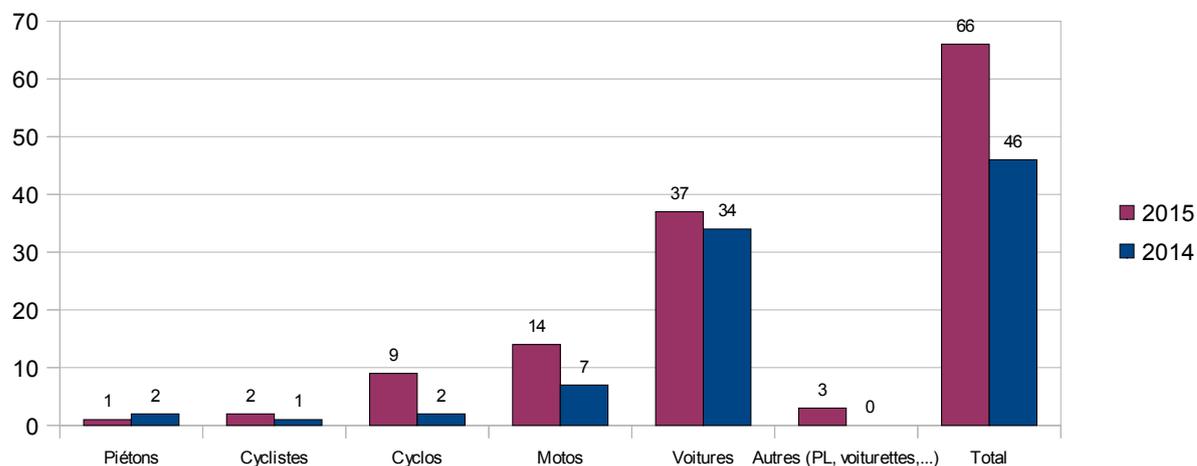


Une relative stabilisation du nombre de victimes graves en agglomération est observée entre 2014 et 2015. Près d'un tiers de ces victimes sont des piétons.



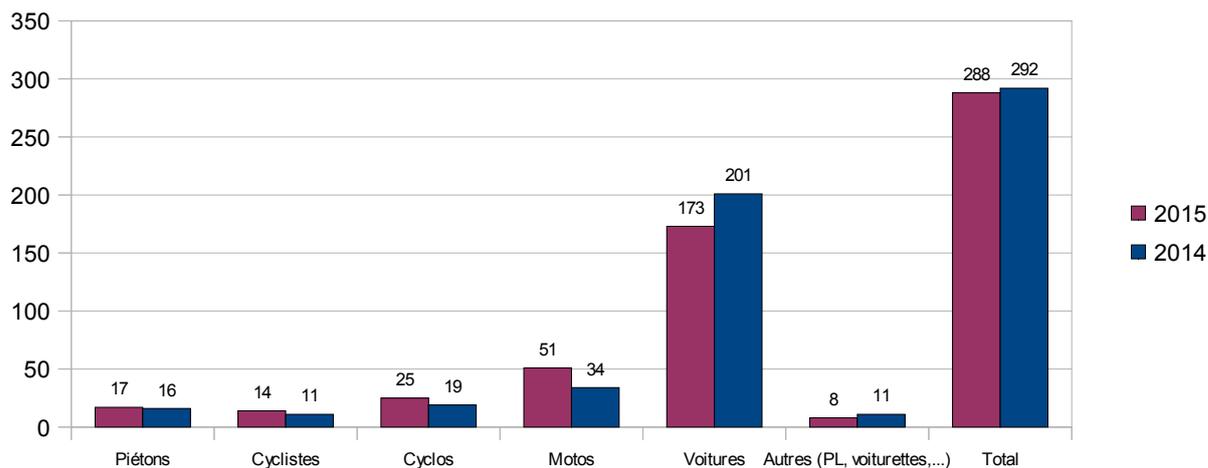
### 2-3-1-c Répartition hors agglomération

Tués hors agglomération



Après 2 années de stabilité, le nombre de tués hors agglomération augmente fortement en 2015 (30 %). Cette évolution affecte particulièrement la catégorie des « cyclos » ainsi que la catégorie des « motos » dont le nombre de victimes double.

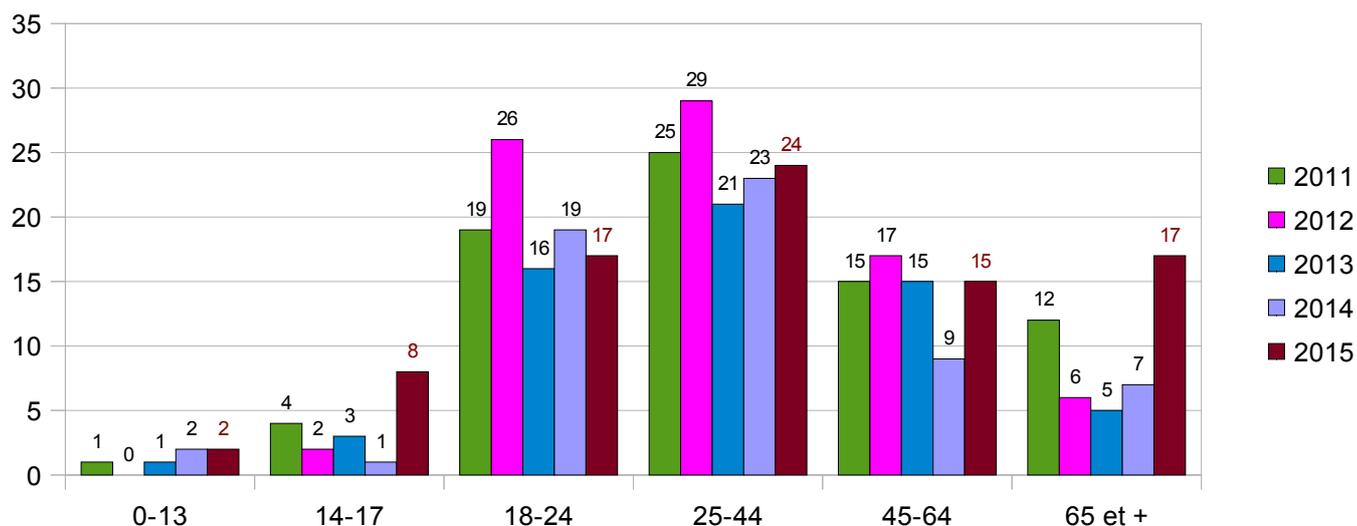
Victimes graves hors agglomération



Le chiffre global des victimes graves hors agglomération est légèrement en baisse ; la même tendance est observée que pour le nombre de tués hors agglomération : les catégories deux roues motorisés voient leurs chiffres augmenter sensiblement (motos + 33 % et cyclos + 24 %).

## 2-3-2 Répartition par classe d'âge

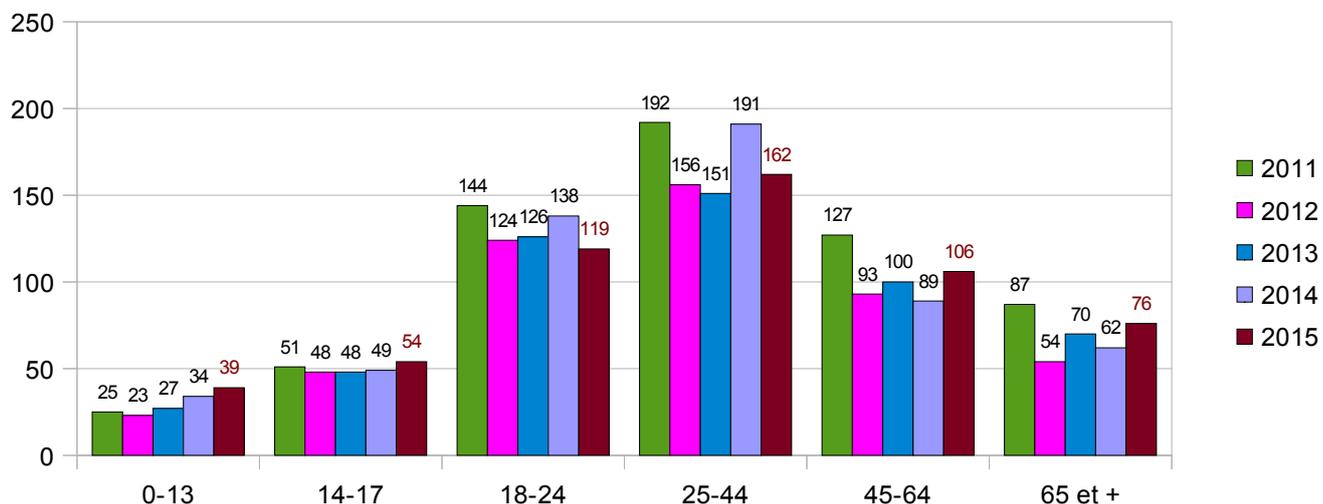
Tués par classe d'âge



En 2015, on observe quelques évolutions pour la répartition par classe d'âge :

- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 18-24 ans, classe particulièrement sensible, est en régression : il représente toutefois 20 % du nombre des tués alors que cette classe d'âge ne représente que 9 % de la population.
- ▶ La classe d'âge 25-44 ans reste la plus affectée par la mortalité routière. Néanmoins, le cumul de ces 2 tranches d'âge (41 tués parmi les 18-24 ans et 25-44 ans) ne représente plus que 50 % de la mortalité routière de la Loire-Atlantique alors qu'il représentait 69 % de victimes en 2014.
- ▶ 2015 s'est révélé plus meurtrier pour la classe d'âge des plus de 65 ans (passage de 7 à 17 victimes entre 2014 et 2015) ainsi que pour celle des 45-64 ans (passage de 8 à 15 victimes entre 2014 et 2015). Le cumul de ces 2 tranches d'âge représente 39 % de la mortalité routière (26 % en 2014).
- ▶ Il est également à noter 8 victimes parmi la classe d'âge des 14-17 ans, ordinairement plus basse.

### Victimes graves par classe d'âge



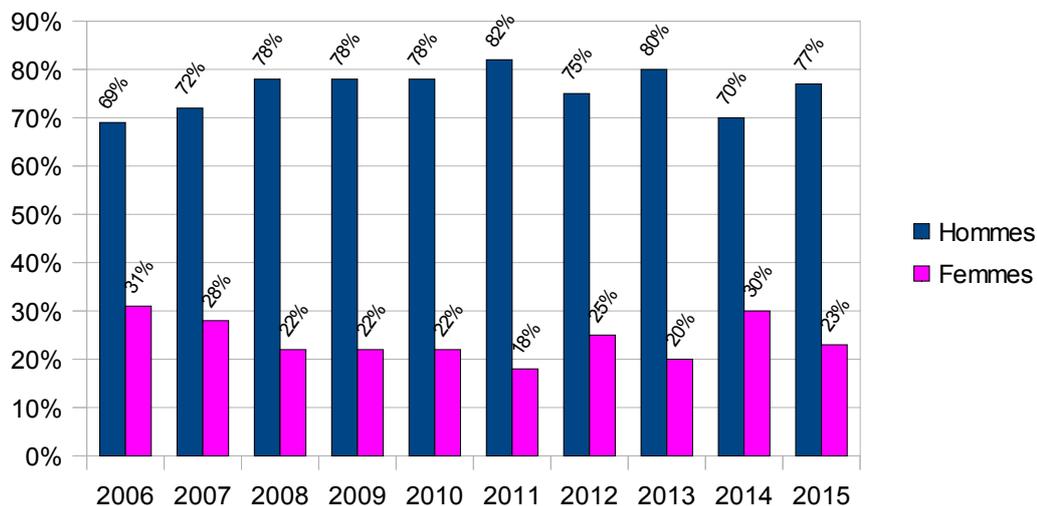
Les évolutions constatées sont semblables à celles des tués.

### Pourcentage de population en Loire-Atlantique (INSEE 2011)

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

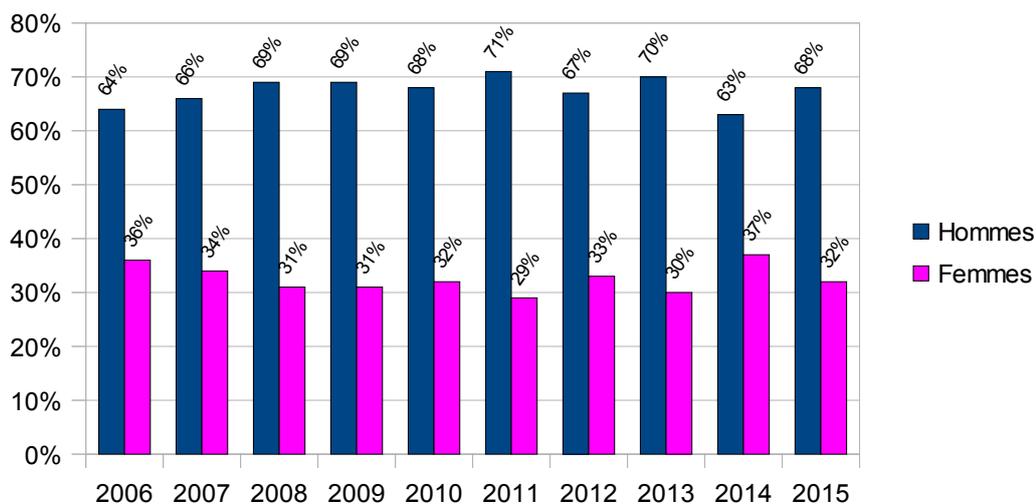
### 2-3-3 Répartition par sexe

Tués par sexe



Après une hausse en 2014 (30 %), la part des femmes est repassée à moins de 25 %, chiffre déjà approché entre 2008 et 2013.

Victimes graves par sexe



La part des victimes graves « femmes » représente environ un tiers des victimes sur la période 2006/2015.

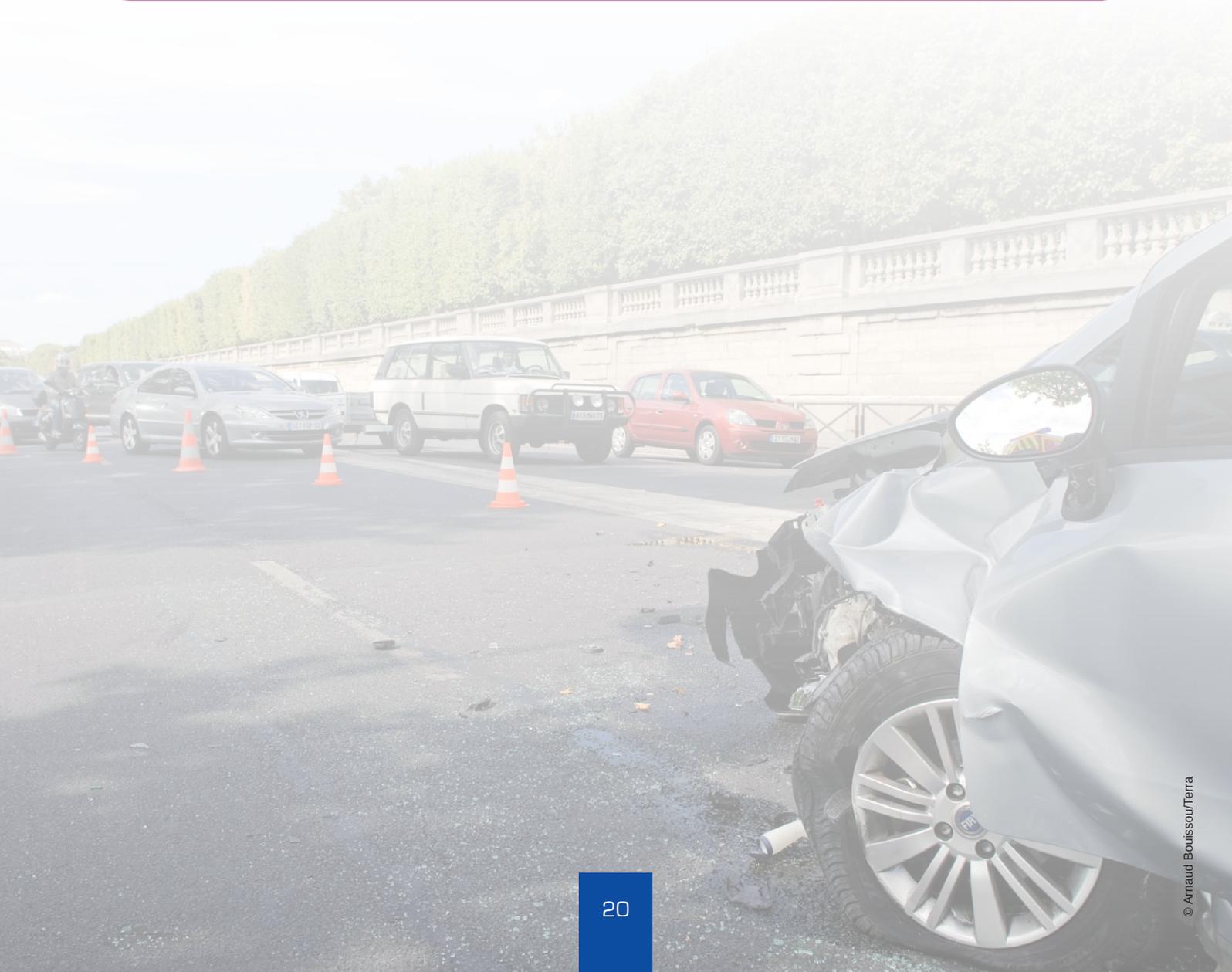


### 2-3-4 Utilisation des équipements de sécurité

Sur 77 tués « usagers de véhicules », on dénombre :

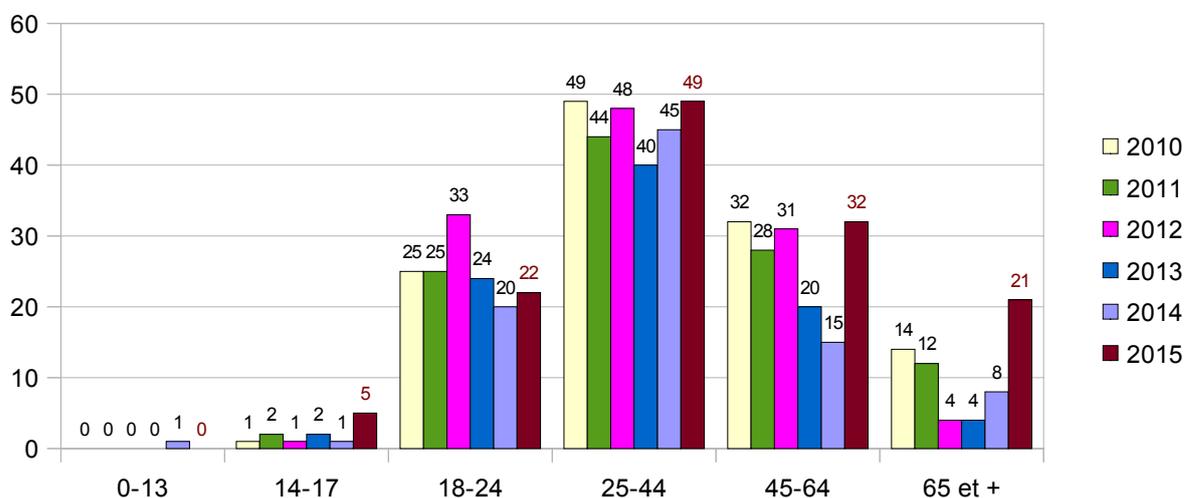
- ▶ 3 cyclistes dont 2 porteurs d'équipements de sécurité
- ▶ 10 cyclomotoristes dont 9 porteurs du casque
- ▶ 16 motocyclistes dont 14 porteurs du casque
- ▶ 2 autres (voiturettes) tous porteurs de la ceinture de sécurité
- ▶ 45 usagers de voitures dont 34 porteurs de la ceinture de sécurité ; 8 ne l'avaient pas et 3 ne sont pas déterminés
- ▶ 1 usager PL porteur de la ceinture de sécurité.

**En conclusion** : les défauts d'utilisation d'équipements de sécurité concernent 12 usagers (16 %) et restent non déterminés pour 3 d'entre eux (4 %).



## 2-4 Les conducteurs

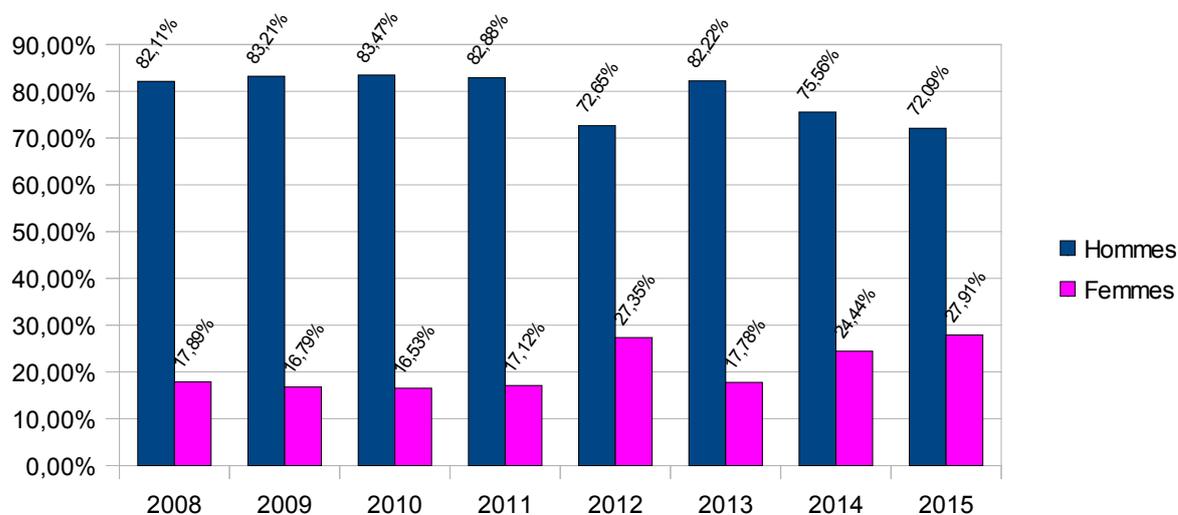
### 2-4-1 Répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels



Le nombre des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est en augmentation parmi les classes d'âge 45-64 ans et 65 ans et +.



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

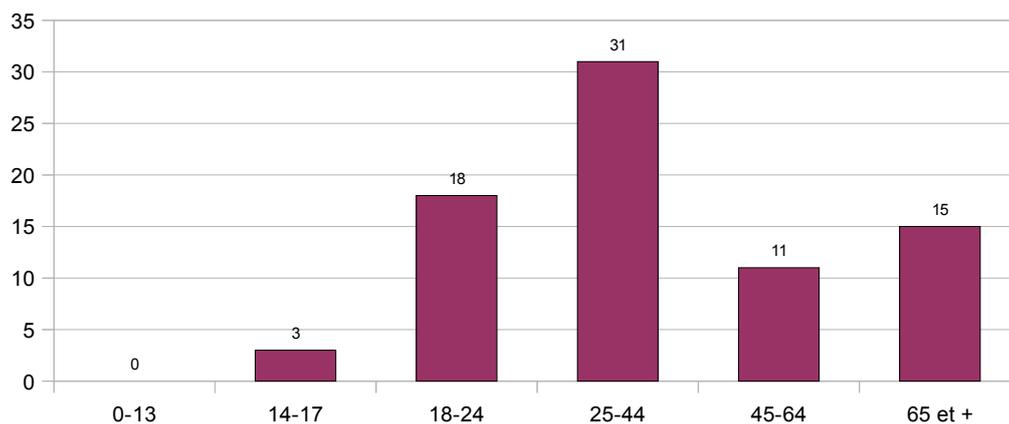


Le pourcentage de femmes impliquées dans les accidents mortels a augmenté en 2015 (niveau le plus haut constaté depuis 2008).



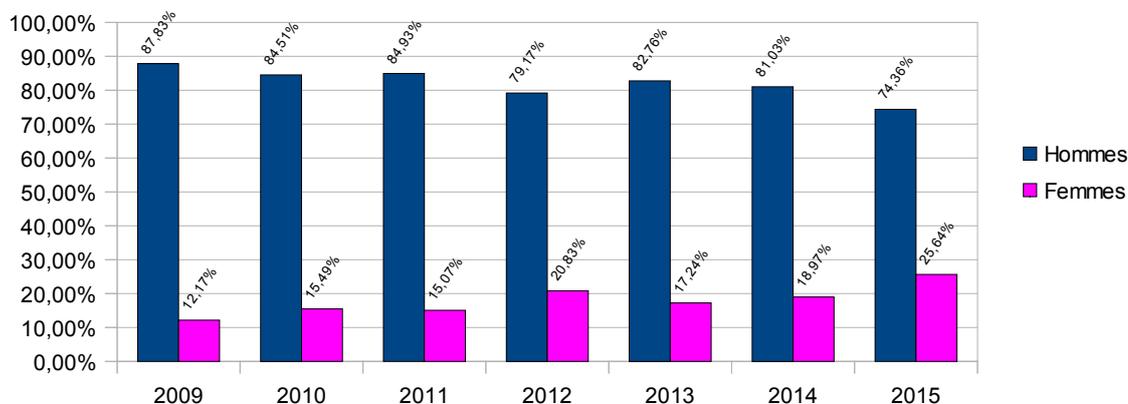
### 2-4-3 Les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels

Répartition par âge  
des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



En 2015, 31 conducteurs de la tranche « 25-44 ans » sont les auteurs présumés responsables de près de 40 % des 78 accidents mortels, mais la classe d'âge qui observe la plus forte hausse par rapport à 2014 est celle des 65 ans et + (11 accidents supplémentaires).

Répartition par sexe  
des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



Le pourcentage des conductrices présumées responsables dans les accidents mortels représente maintenant plus du quart des accidents mortels alors que cette valeur était inférieure à 21 % jusqu'en 2014.

### 2-4-3-a 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		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Vélos	2	4	3	1	1	0
Cyclos	5	3	9	3	3	5
Motos	13	8	15	7	5	9
VL	65	67	91	45	47	60
Autres	5	8	11	2	2	4
<b>TOTAL</b>	90	90	<b>129</b>	58	58	<b>78</b>

2015 voit une augmentation sensible (soit 43 %) du nombre de conducteurs impliqués dans les accidents mortels.

Sur les 129 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 78 conducteurs (60,5 %) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 78 accidents mortels, 60 conducteurs de VL (76 %) sont présumés responsables.

Sur les 78 présumés responsables dans les accidents mortels :

- ▶ 21 personnes (26 %) ont un permis de moins de trois ans, 6 personnes (7 %) ont un défaut de permis (annulé ou suspendu) et 2 personnes (4 %) n'ont pas de permis (voiturette, tracteur-agricole) ce qui représente 37 % des présumés responsables.

- ▶ 15 conducteurs (19 %) effectuaient un trajet domicile-travail et 5 conducteurs (7 %) un(e) déplacement et/ou utilisation professionnel(le).

Pour les 15 accidents mortels impliquant des motos, 2 sont titulaires de permis motos depuis moins de deux ans, 12 ont entre quatre et vingt-neuf ans de permis et 1 n'était pas titulaire du permis. On dénombre 9 motards responsables. Seules 2 motos sont d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>.

L'âge moyen du parc impliqué est relativement élevé (12 ans - année médiane 2004)



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

	Nombre total d'accidents mortels	Alcool		Priorité, contresens, dépassement	Vitesse	Autres dont inattention
		1 <sup>ère</sup> cause	2 <sup>e</sup> cause			
2011	73	17	9	18	24	14
2012	72	18	2	24	18	12
2013	58	7	11	16	20	15
2014	58	10	9	17	23	8
<b>2015</b>	<b>78</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>13</b>

Les 3 causes principales d'accidents mortels restent en 2015 :

- ▶ 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 aussi intervenir en tant que cause aggravante (2<sup>e</sup> cause) à celle qui a engendré l'accident.

**Le facteur priorité** est en augmentation en 2015 (34,6 %) ; il oscillait entre 25 % en 2011, 33,3 % en 2012 et 29,3 % en 2013 et 2014. Il reste toutefois significatif chez les motards (6 des 15 accidents).

**Le facteur vitesse est en diminution** (30,8 %) par rapport à 2014 (39,7 %) et reprend la régression qui semblait amorcée les années précédentes.

**Le facteur alcool**, bien qu'en régression en tant que 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> cause d'accident reste présent dans 25 % des accidents mortels. Pour rappel : 33 % en 2014, 31 % en 2013, 27,8 % en 2012 et 35,6 % en 2011.

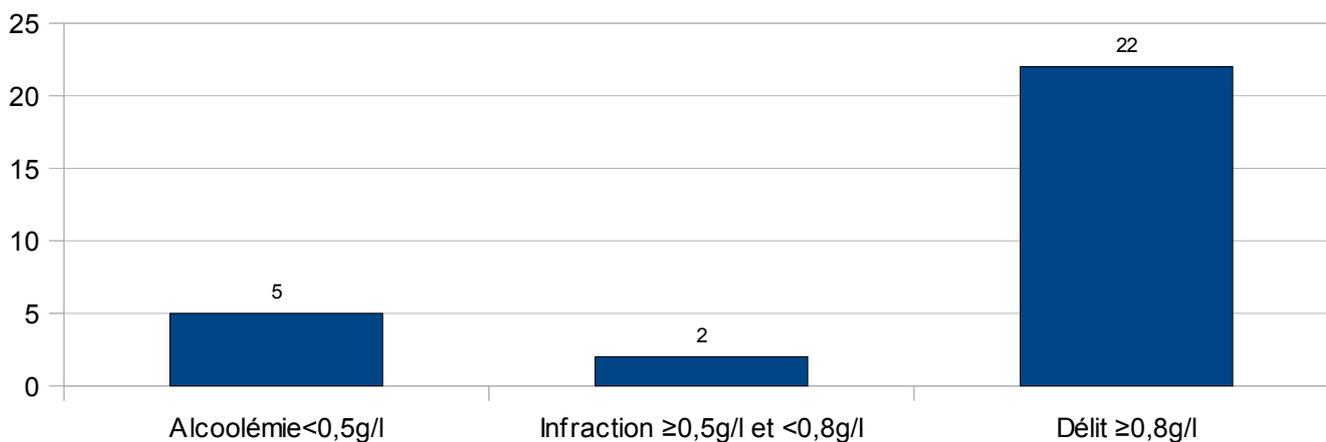
La part d'accidents mortels de 16,7 % en 2015 (13,8 % en 2014) qui ne relève pas des 3 causes précédemment citées, correspond à d'autres causes multiples (distraction, portables, fatigue...).

## 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	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
<b>Corporels</b>	763	747	106	86	<b>13,9 %</b>	<b>11,51 %</b>
<b>Dont mortels</b>	58	78	18	24	<b>31 %</b>	<b>30,8 %</b>

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

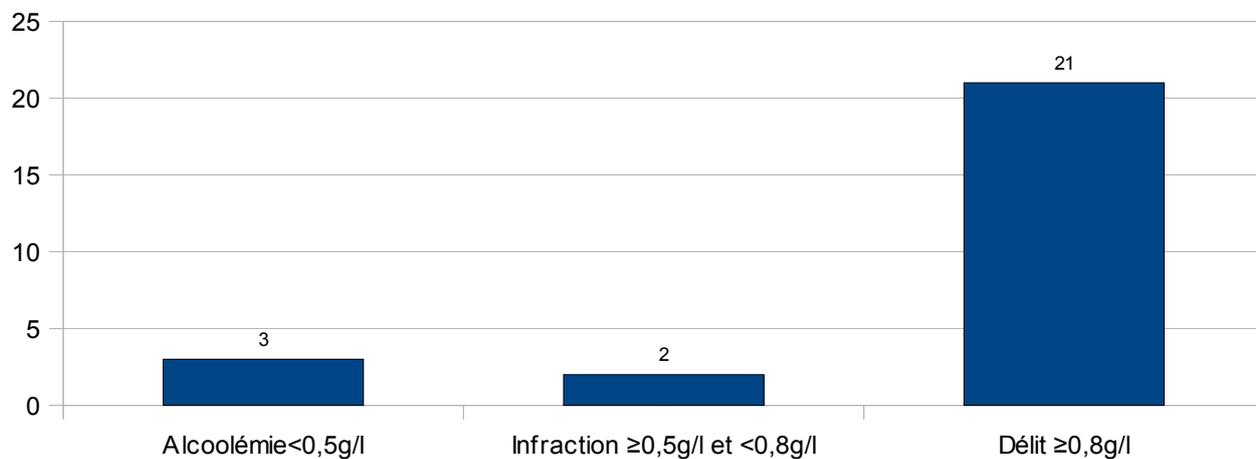
Nombre d'accidents mortels avec alcool



Bien que le nombre total d'accidents soit en baisse en 2015 (747 contre 763 en 2014), le bilan fait ressortir 29 accidents mortels avec alcool contre 20 en 2014 (+ 31 %).



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



Sur les 29 accidents mortels avec alcool (24 en infraction ou délit), 26 accidents (89 %) impliquent un conducteur alcoolisé et présumé responsable de l'accident (23 en infraction ou délit soit 80 %). 1 seul des 16 motards tués conduisait sous l'emprise de l'alcool (2,01 g/l).

Sur les 29 accidents mortels avec alcool, on dénombre 28 hommes et 1 femme.

## 3 - Les contrôles

*[source : DDSP 44 - Gendarmerie - Police routière - Infocentre Contrôle Automatisé Rapports et Exploitation]*

### 3-1 Contrôles d'alcoolémie

En 2015, les forces de l'ordre ont effectué plus de 187 000 dépistages d'alcoolémie.

7 127 se sont révélés positifs soit 3,8 % (3,5 % en 2014, 4 % en 2013), soit 20 dépistages positifs par jour.

### 3-2 Contrôles de stupéfiants

En 2015, sur 1 027 dépistages de stupéfiants, 588 ont été déclarés positifs, soit 57,3 %

En 2014, sur 805 dépistages de stupéfiants, 601 ont été déclarés positifs, soit 74,7 %,

En 2013, sur 945 dépistages de stupéfiants, 316 ont été déclarés positifs, soit 33,4 %

### 3-3 Contrôles de vitesse

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

La Loire-Atlantique est équipée de 40 Équipements de Terrain, dont :

- ▶ 33 ETF (Fixes classiques)
- ▶ 5 ETD (fixes Discriminants)
- ▶ 2 ETVM (Vitesse Moyenne)

En 2015, le nombre de messages d'infractions (MIF) enregistrés par ces équipements a augmenté de près de 30 % (211 253 MIF, soit 579 par jour), alors que le bilan de l'année précédente ne montrait qu'une évolution de l'ordre de 11 % (144 017 MIF en 2013).

Cette forte augmentation des MIF est essentiellement due :

- ▶ à la mise en service en septembre 2015 de la fonction « Double sens » sur 7 ETF situés sur routes départementales, 1 de ces ETF ayant été, de surcroît, déplacé en zone à vitesse légale autorisée 70 km/h en avril 2015 ; ainsi, le nombre de messages d'infraction enregistrés par cet ETF est passé de 40/mois à plus de 3 500/mois ;
- ▶ à la mise en service à la mi-décembre d'un nouvel équipement de type « radar chantier autonome » (ETC) sur le territoire de l'agglomération nantaise : près de 7 000 MIF en 2 semaines !



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

En 2015, 41 623 procès-verbaux pour excès de vitesse ont été établis, soit une moyenne de 114 par jour (+ 5,2% par rapport à 2014).

Contrôle de vitesse hors CSA fixe	2013	2014	2015
Radars embarqués <sup>(2)</sup>	11 276	13 582	10 747
Radars mobiles <sup>(2)</sup>	737	9 314	12 960
Autres contrôles de vitesse	21 612	16 667	17 916
<b>TOTAL</b>	<b>33 625</b>	<b>39 563</b>	<b>41 623</b>

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

La mise en service du premier radar automatique « vitesse » en Loire-Atlantique date de 2004. Depuis cette date, le parc a constamment évolué en nombre et techniquement. À partir de 2012, apparition de nouvelles technologies :

- ▶ radars « tronçon » 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<sup>(3)</sup> sur certains types de routes (apparus en 2013),
- ▶ fin décembre 2015, a été mis en place dans le cadre d'un chantier routier à Saint-Herblain où la VLA est de 30 km/h, un équipement autonome facilement déplaçable dit radar Chantier (ETC).

<sup>(3)</sup> (vitesse limite autorisée)



### Évolution du parc des radars

Nombre total d'équipements de terrain (ET) de type CSA Vitesse en service en Loire-Atlantique					
	Nombre ETD	Nombre ETF	Nombre ETVM	Nombre ETC	Nombre total ET
2010		30			30
2011		30			30
2012		30 à 34	0 à 2		30 à 36
2013	0 à 3	33 à 34	2		33 à 39
2014	3 à 5	33	2		38 à 40
<b>2015</b>	<b>4 à 5</b>	<b>32 à 33</b>	<b>2</b>	<b>0 à 1</b>	<b>38 à 41</b>

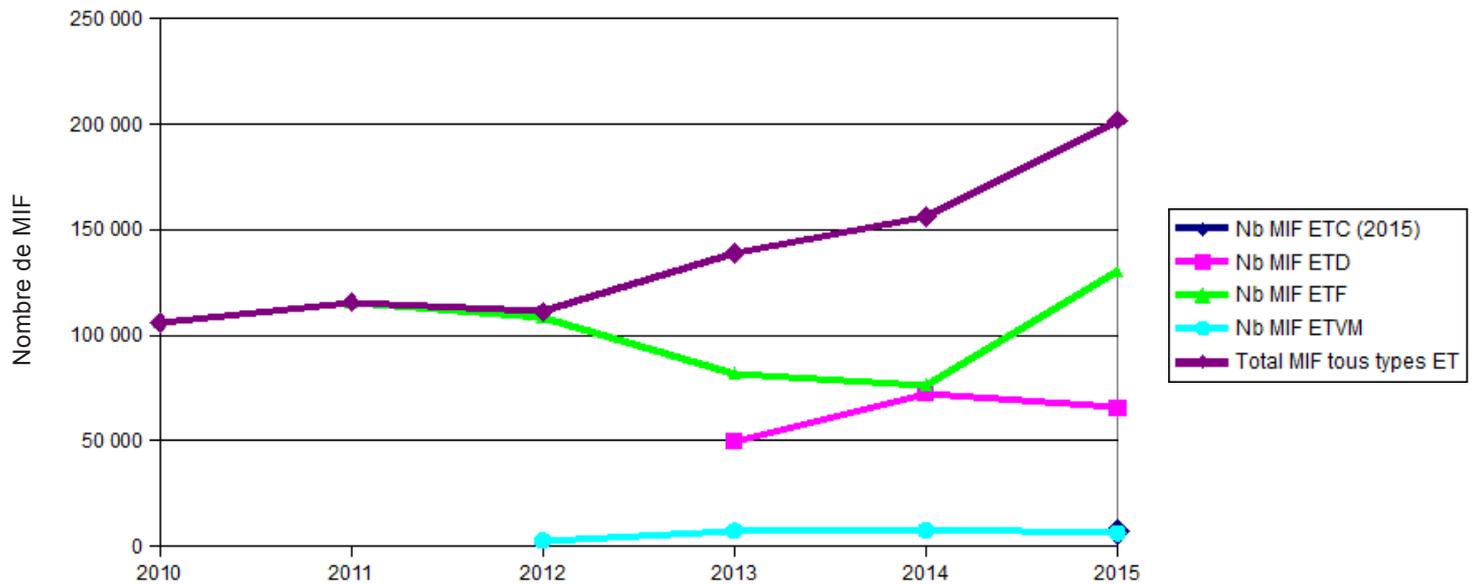
La politique de contrôle par sanctions automatiques (radars fixes) a eu un impact sensible sur l'accidentalité observée sur les sites équipés. Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), elle a aussi contribué à la baisse des vitesses pratiquées sur l'ensemble du réseau routier, avec pour corollaire une baisse de l'accidentalité générale.

### Évolution du nombre de messages d'infractions

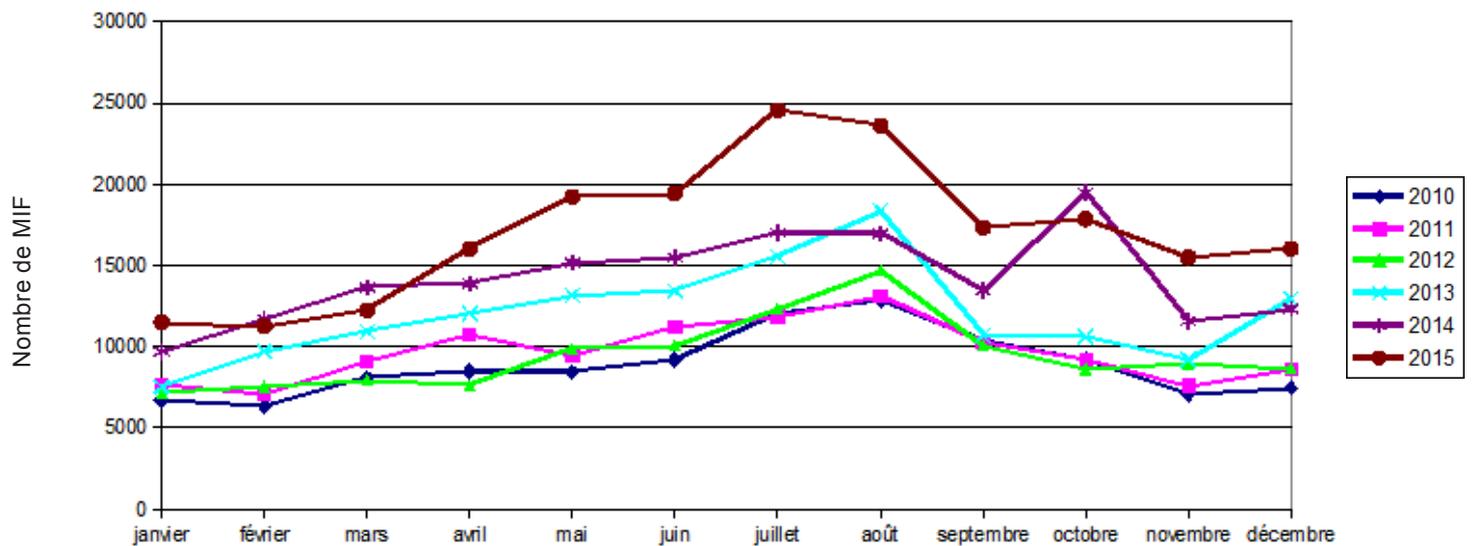
Nombre total de messages d'infractions (MIF) aux CSA Vitesse					
	Nbre MIF ETD	Nombr MIF ETF	Nombre MIF ETVM	Nombre MIF ETC	Total MIF tous type ET
2010		106 199			106 199
2011		115 720			115 720
2012		108 523	2 557		111 080
2013	49 703	82 021	7 257		138 981
2014	72 356	76 494	7 572		156 422
<b>2015</b>	<b>65 703</b>	<b>130 091</b>	<b>6 197</b>	<b>6 873</b>	<b>208 864</b>



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



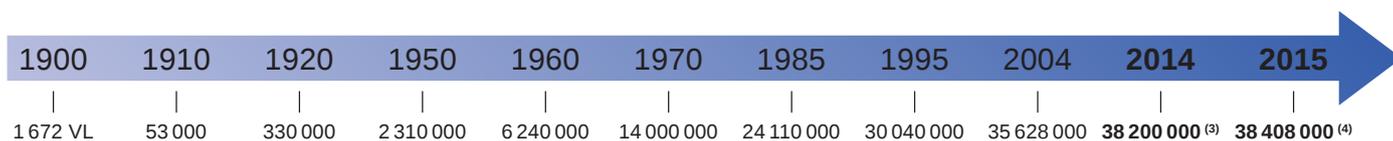
### Évolution mensuelle du nombre de messages d'infraction (MIF) aux CSA



À noter l'aspect récurrent de la hausse des infractions mensuelles sur les mois d'été (juillet à septembre).

## 4 - Annexe

### Évolution du parc automobile



<sup>(3)</sup> (31 600 000 VL, dont 19 000 000 de véhicules diesel)

<sup>(4)</sup> (31 800 000 VL, dont 19 836 000 de véhicules diesel)

#### Autres données de l'INSEE

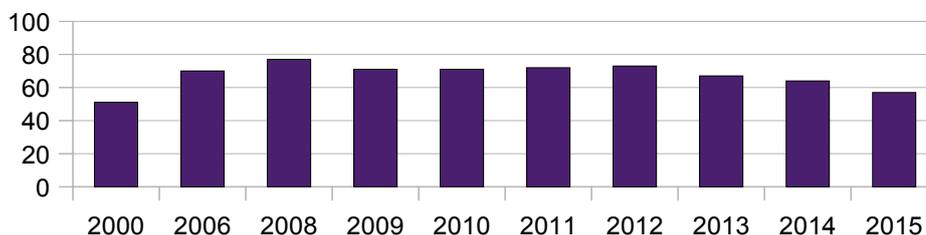
80,6 % : part de ménages disposant d'une voiture en France en 2011, contre 76,8% en 1990.

33,8 % : proportion de ménages possédant deux voitures, valeur qui a doublé depuis 1980.

8,7 ans : âge moyen d'un véhicule en 2015, 8 ans en 2008 et 6 ans en 1990.

77,3 % : part de véhicules diesel dans les immatriculations en France en 2008, contre 64% en 2014 et 57 % en 2015.

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



Les immatriculations de véhicules hybrides en France augmentent constamment : 13 600 véhicules en 2011, 27 730 en 2012, 41 389 en 2013, 48 198 en 2014 et 60 497 en 2015. S'y ajoute par ailleurs une progression des immatriculations de véhicules électriques. Ces catégories de véhicules progressent régulièrement ; leur conception contribue à la généralisation d'un type de conduite plus apaisée, favorable à la sécurité routière.

#### Nombre de tués en France

1972	1987	1991	2006
16 545	9 855	< 10 000	< 5 000
2012	2013	2014	2015
3 653 tués à 30 jours	3 268	3 384 tués à 30 jours	3 461 tués à 30 jours



---

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

10, bd G. Serpette - BP 53606 - 44036 Nantes cedex 1  
Téléphone : 02.40.67.25.05 - Télécopie : 02.40.67.26.72  
Mél : [ddtm-st-srt@loire-atlantique.gouv.fr](mailto:ddtm-st-srt@loire-atlantique.gouv.fr)  
[www.loire-atlantique.gouv.fr](http://www.loire-atlantique.gouv.fr)