

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 en Loire-Atlantique

# 2017



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



# Sommaire

Définitions.....	4
Introduction.....	5
1 - Bilan global de l'année 2017 en Loire-Atlantique.....	6
2 - Bilan détaillé de l'année 2017 en Loire-Atlantique.....	7
2-1 L'évolution des principaux indicateurs depuis 2000.....	7
2-2 Les accidents.....	8
▶ selon le lieu.....	8
▶ dans le temps.....	10
2-3 Les victimes.....	14
▶ répartition par catégorie de véhicules.....	14
▶ répartition par classe d'âge.....	17
▶ répartition par sexe.....	19
▶ utilisation des équipements de sécurité.....	20
2-4 Les conducteurs.....	20
▶ répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.....	20
▶ répartition par sexe des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.....	21
▶ les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels.....	22
▶ répartition des accidents mortels par cause.....	24
2-5 Le facteur alcool.....	25
3 - Les contrôles.....	27
3-1 Les contrôles d'alcoolémie.....	27
3-2 Les contrôles de stupéfiants.....	27
3-3 Les contrôles de vitesse.....	27
4 - Annexe.....	31

## 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.



### 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.



## Bilan global de l'année 2017 en Loire-Atlantique

### Résumé

1. Dans un contexte national de chiffres à la hausse, l'année 2017 en Loire-Atlantique s'achève avec une régression de 14 tués (**59 tués, soit -19 %**) par comparaison à celui de l'année précédente (73 tués).

Au vu des 10 dernières années (2008-2017), la mortalité routière en 2017 se place sous la moyenne médiane des tués (71,3).

Le cumul des tués sur le cycle 2008-2017 s'élève à 708 personnes.

2. La baisse sensible des tués des catégories vulnérables, notamment celles des motos et cyclos est contrebalancée par l'augmentation de celles des cyclistes et des piétons.

3. L'alcool reste l'une des principales causes d'accidents mortels (28 %), suivie par la vitesse (24 %) et les « priorités » (17 %). La catégorie « autres causes et cause indéterminée » est majoritaire (31 %), **incluant** notamment les distracteurs (téléphone portable, fatigue...).

	Moyenne annuelle 2011/2015	2016	2017	Variations 2017/2016					
				sur la Loire-Atlantique		sur la Région Pays de la Loire		sur la France entière	
Accidents corporels	786	692	686	↘	-0,86 %	↗	+13,8 %	↗	+1,8 %
Tués	72	73	59	↘	-19,18 %	↘	-4,45 %	↘	-0,8 %
Blessés	999	871	847	↘	-2,75 %	↗	+11,55 %	↗	+1,3 %

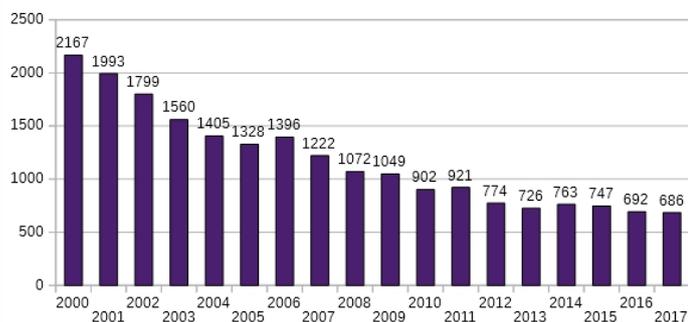
Le département de la Loire-Atlantique enregistre une baisse infime de 0,86 % du nombre d'accidents corporels et une baisse de 2,75 % du nombre de blessés pour l'année 2017 par rapport à 2016. Le nombre de tués, majoritairement originaires de la Loire-Atlantique (50 ressortissants sur 59), représente encore 84,75 % des victimes (contre 85 % en 2016).

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

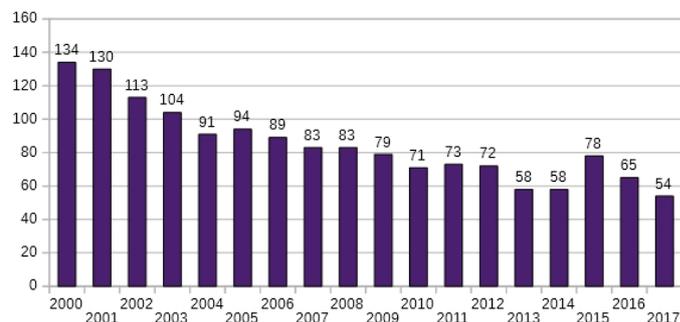
# Bilan détaillé de l'année 2017 en Loire-Atlantique

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

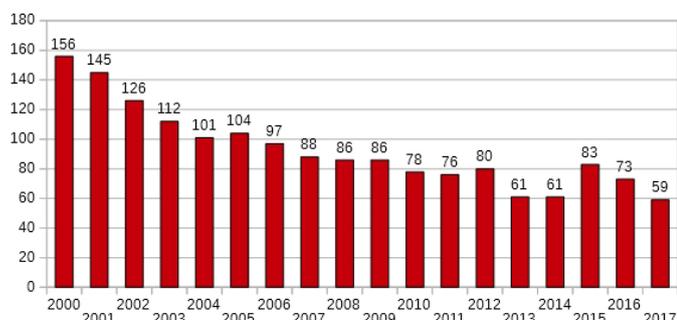
Évolution du nombre d'accidents corporels entre 2000 et 2017



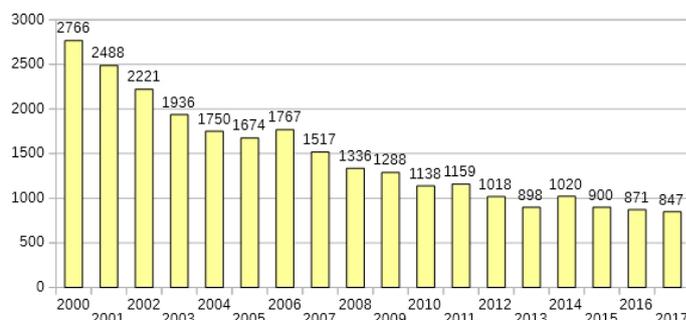
Évolution du nombre d'accidents mortels entre 2000 et 2017



Évolution du nombre de tués entre 2000 et 2017



Évolution du nombre de blessés entre 2000 et 2017



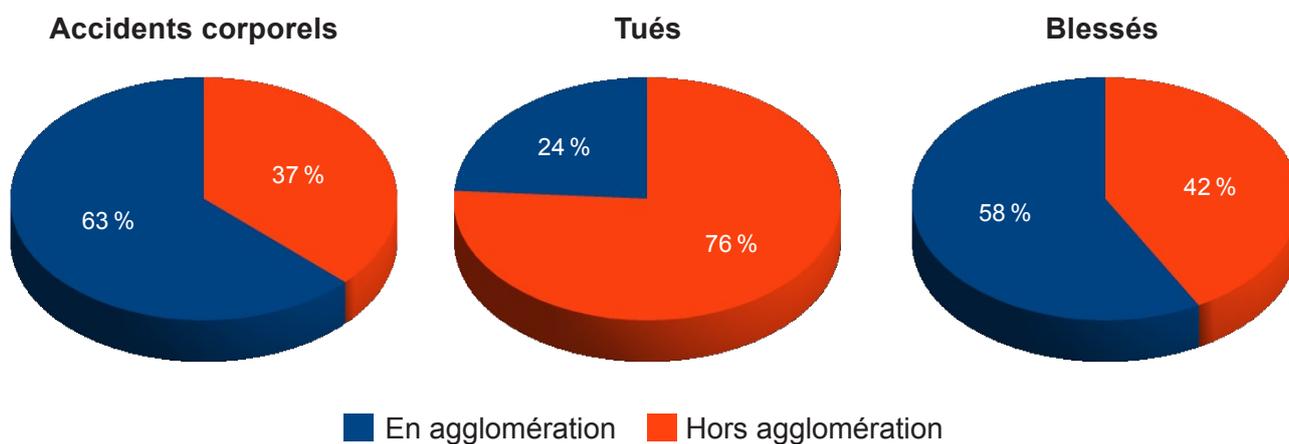
On différencie le nombre d'accidents mortels du nombre de tués, un accident mortel pouvant engendrer plusieurs tués. En 18 ans, entre 2000 et 2017 :

- ▶ Le nombre d'accidents corporels est passé de 2 167 à **686**, soit une **baisse de 68,34 %**.
- ▶ Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à **54**, soit une **baisse de 59,70 %**.
- ▶ Le nombre de tués est passé de 156 à **59**, soit une **baisse de 62 %**.
- ▶ Le nombre de blessés est passé de 2 766 à **847**, soit une **baisse de 69,38 %**. 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

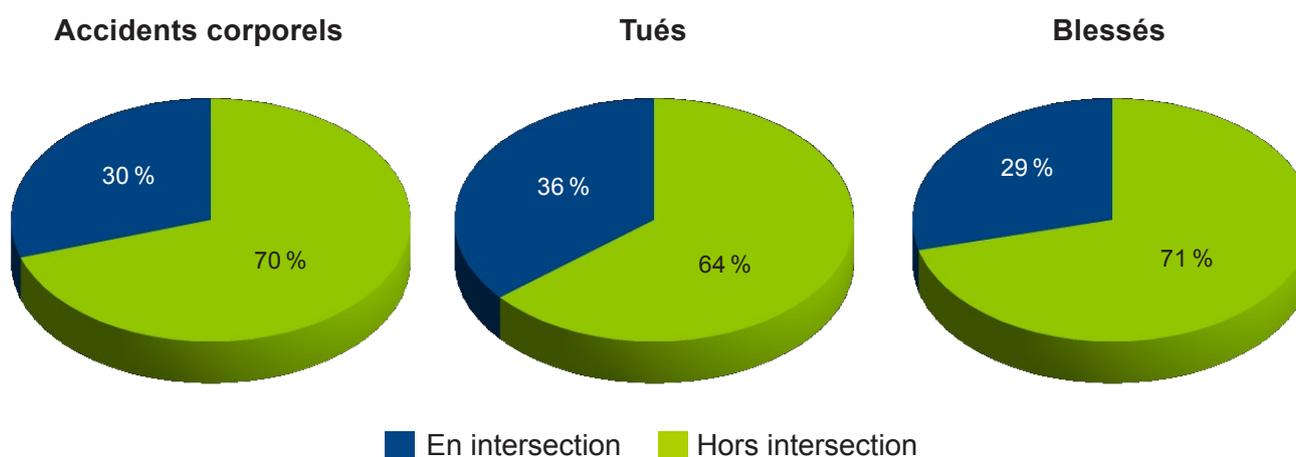
#### EN ET HORS AGGLOMÉRATION



La répartition globale de l'accidentalité corporelle démontre que 63 % des accidents ont lieu en agglomération ainsi que 58 % des blessés.

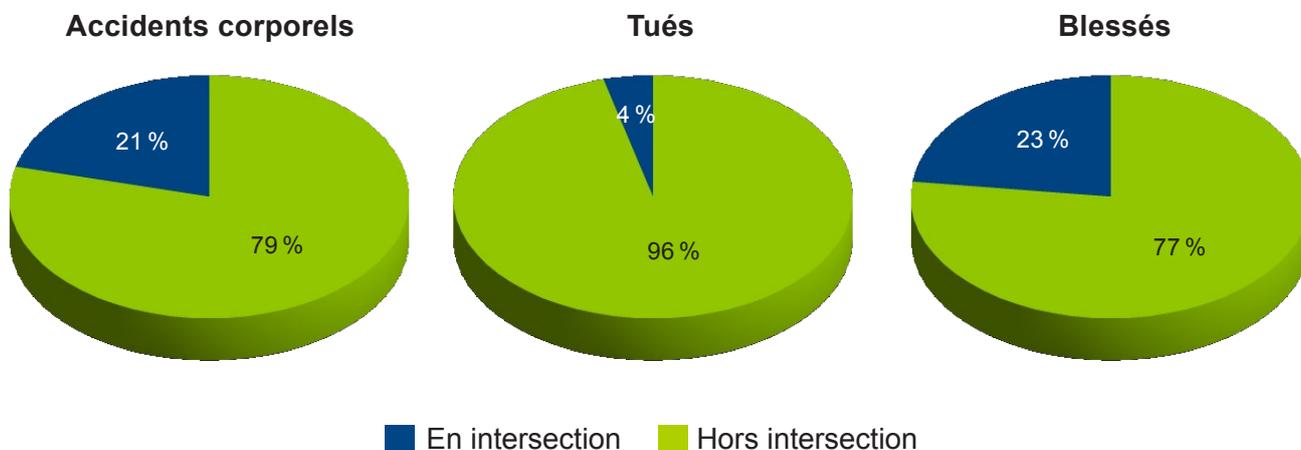
Une baisse régulière du pourcentage de tués en agglomération (25 % en 2013, 21 % en 2014 et 20 % en 2015) était constatée, mais en 2016 ce pourcentage remonte à 27 % et en 2017 à 24 %.

#### EN ET HORS INTERSECTION EN AGGLOMÉRATION



En agglomération, les pourcentages d'accidents corporels, de tués et de blessés en intersection augmente par rapport à ceux enregistrés en 2016 (respectivement 21 %, 20 % et 20 %).

## EN ET HORS INTERSECTION HORS AGGLOMÉRATION



Hors agglomération, le pourcentage de tués est en baisse par rapport à 2016 (13 %) et le pourcentage d'accidents et de blessés en intersection augmentent par rapport à ceux enregistrés en 2016 (respectivement de 15 % et 15 %).

## PAR CATÉGORIE DE ROUTES

	Autoroutes		RN		RD		Voies communales		Autres <sup>(1)</sup>	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Nombre d'accidents corporels	16	10	52	37	189	221	416	399	19	19
Nombre d'accidents mortels	1	2	9	3	34	35	21	14	0	0

<sup>(1)</sup> Parking

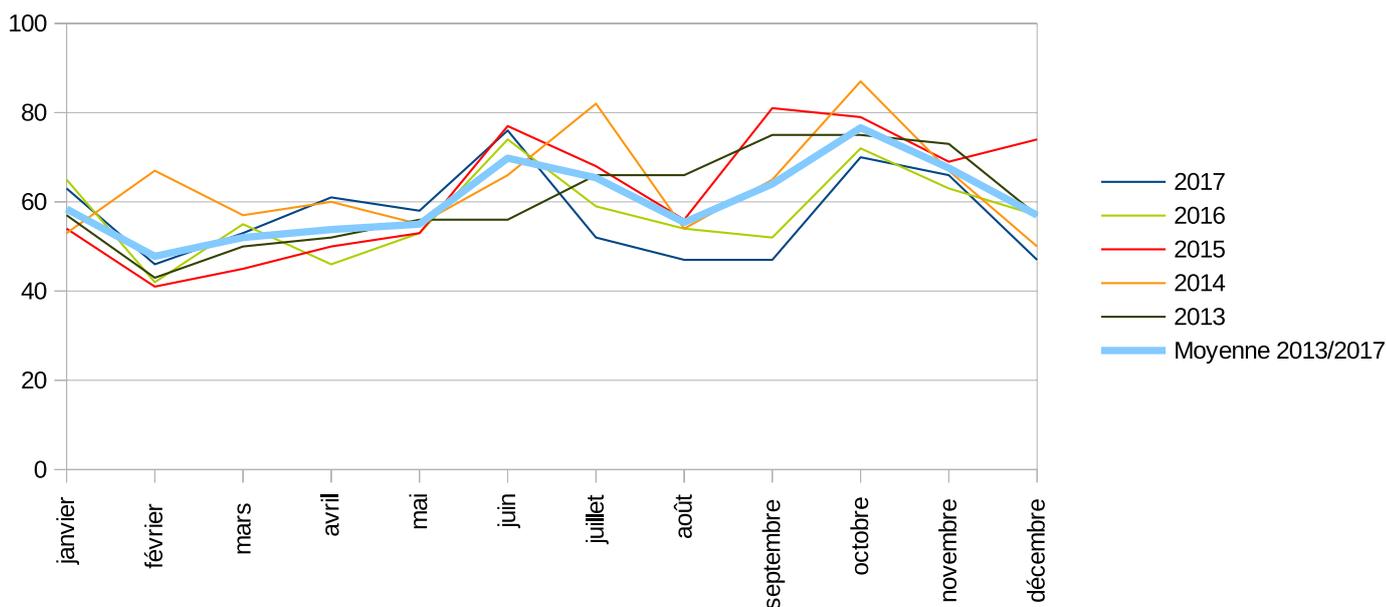
La baisse du nombre d'accidents corporels en 2017 concerne tous les types de réseaux sauf le réseau départemental.

De même, le nombre d'accidents mortels a fortement baissé sur le réseau communal.

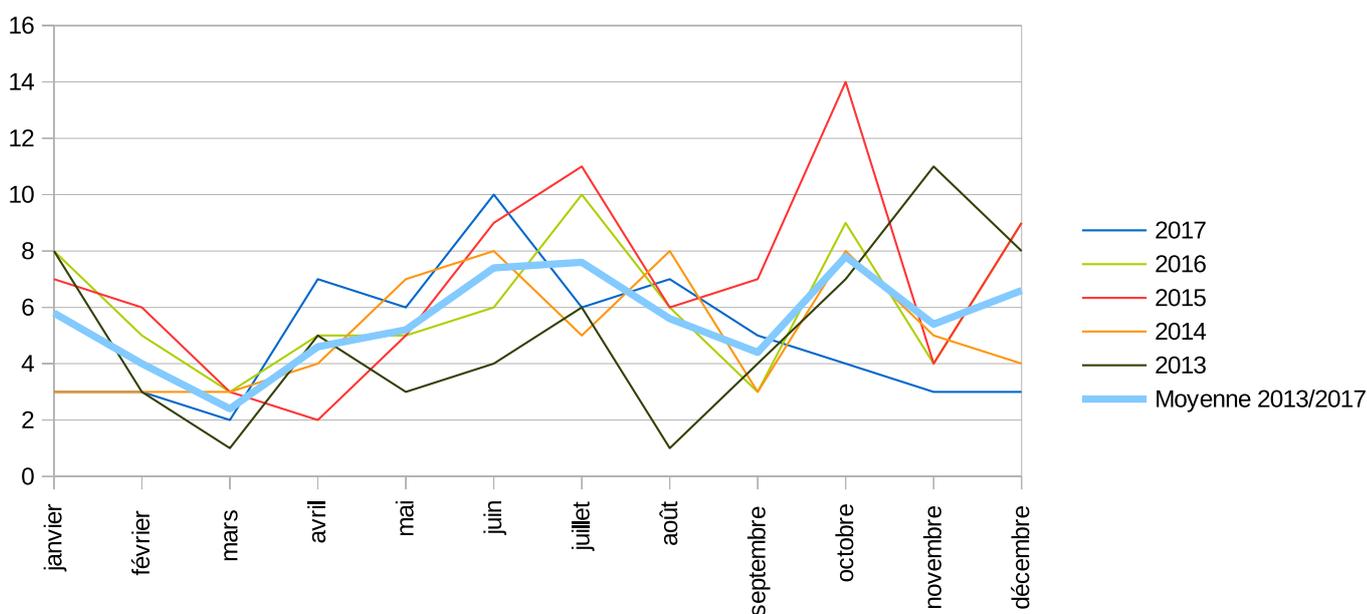
2-2-2 Les accidents dans le temps

**SELON LE MOIS**

**Accidents corporels selon le mois**



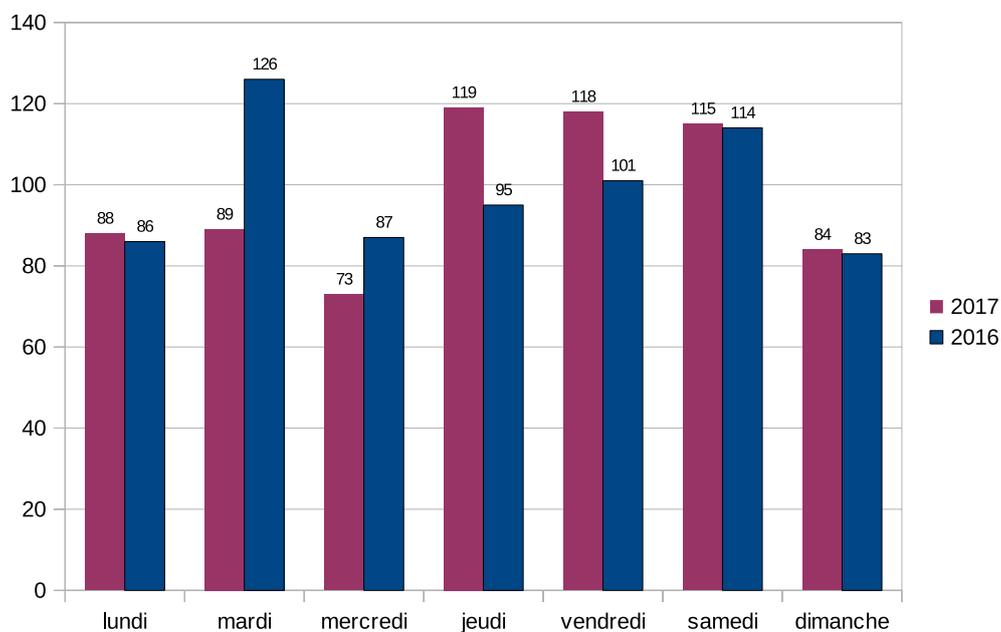
**Tués selon le mois**



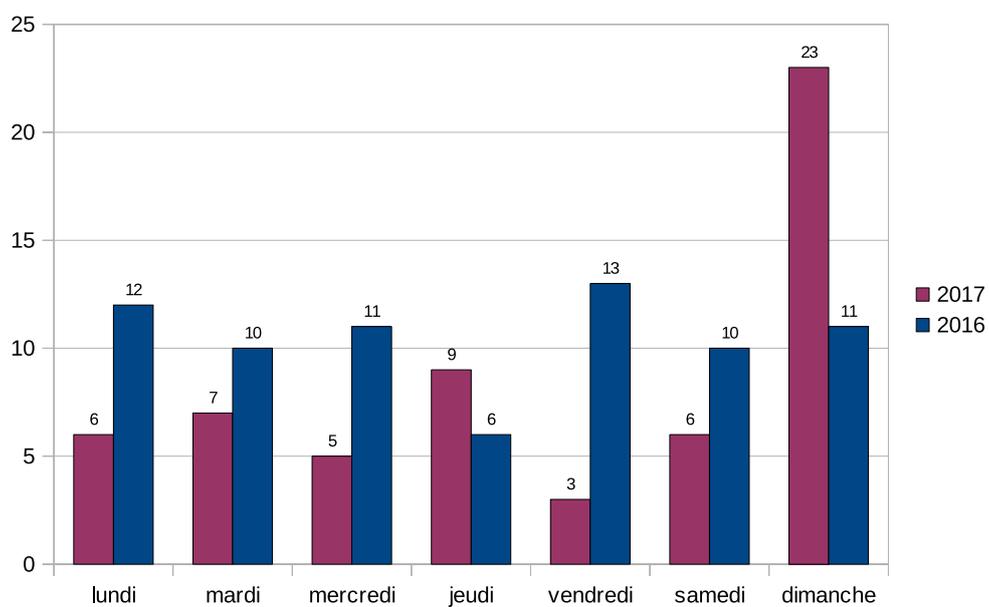
La répartition de la moyenne mensuelle des tués, très irrégulière, ne permet pas de tirer des conclusions particulières sur le département.

## SELON LE JOUR DE LA SEMAINE

### Accidents corporels selon le jour de la semaine



### Tués selon le jour de la semaine

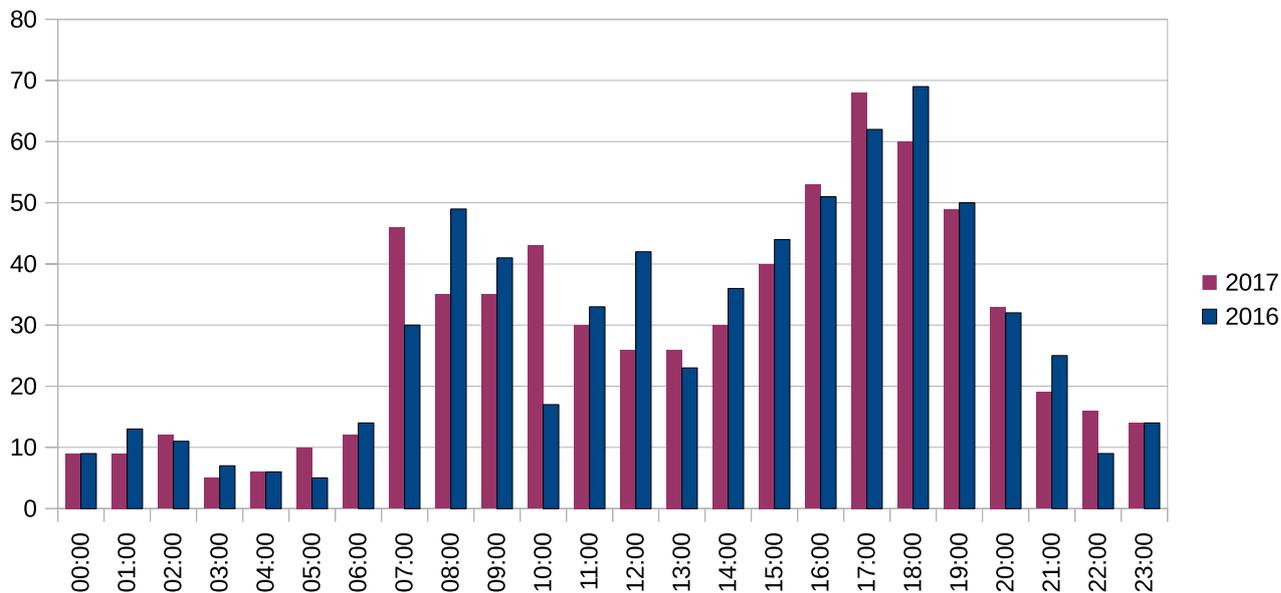


Sur l'année 2017, 54 % des tués se concentrent sur les 3 derniers jours de la semaine, (contre 47 % en 2016) soit +7 %.

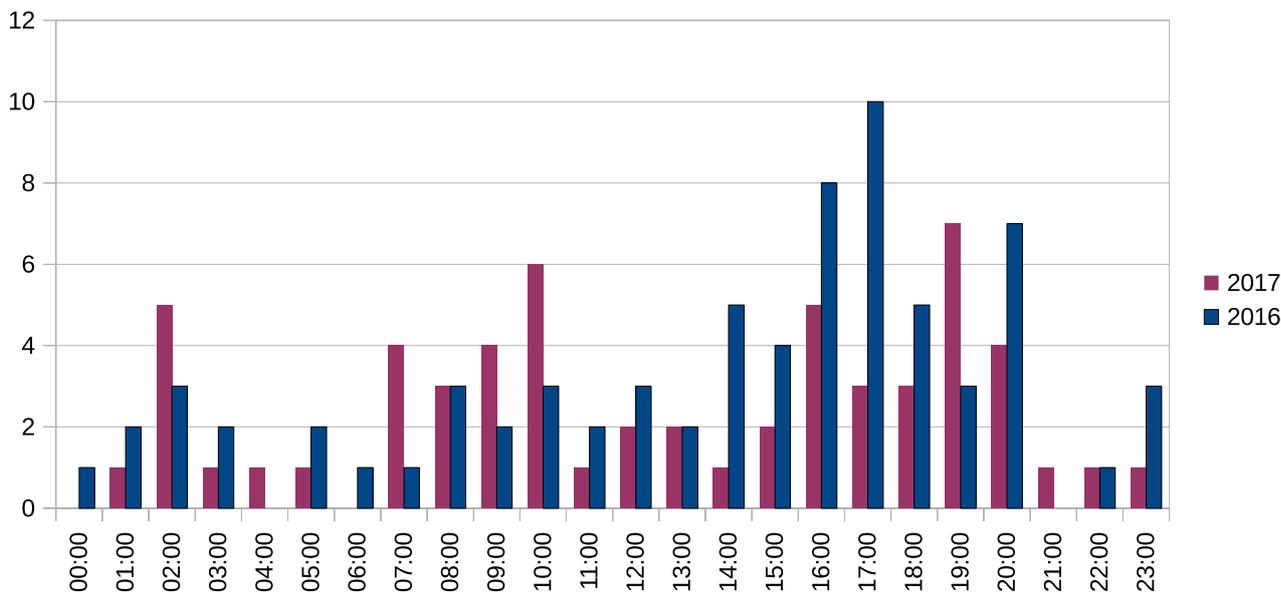


*SELON L'HEURE*

**Accidents corporels selon l'heure**



**Tués selon l'heure**

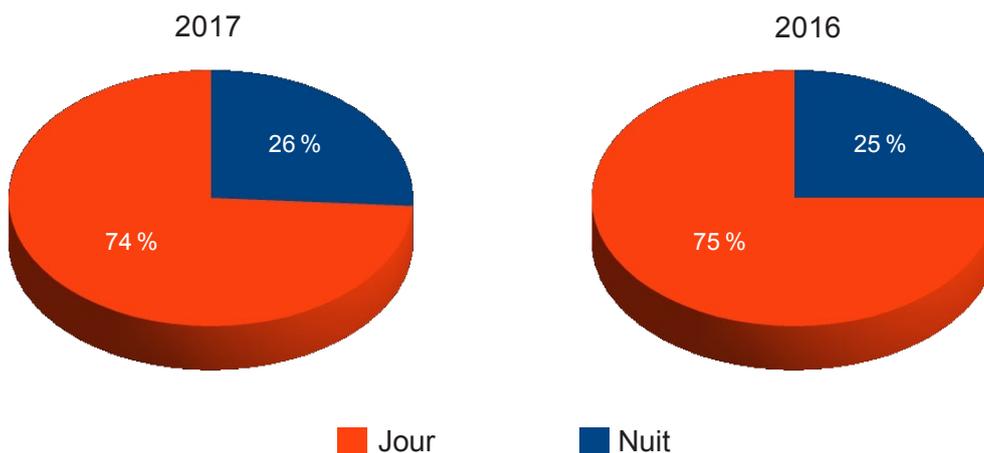


La répartition horaire des accidents corporels, assez semblable à celle des années précédentes, est plus significative sur la tranche horaire 18h-19h correspondant en grande partie aux trajets travail-domicile.

## RÉPARTITION JOUR-NUIT

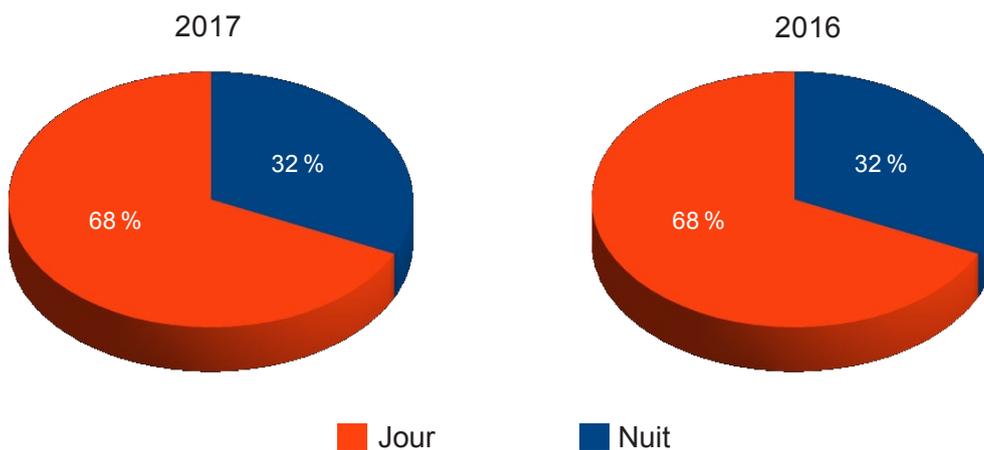
Les horaires du jour-nuit sont : 8h-20h / 20h-8h

### Accidents corporels par répartition jour-nuit



Le nombre d'accidents corporels de nuit reste stable en 2017.

### Tués par répartition jour-nuit



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

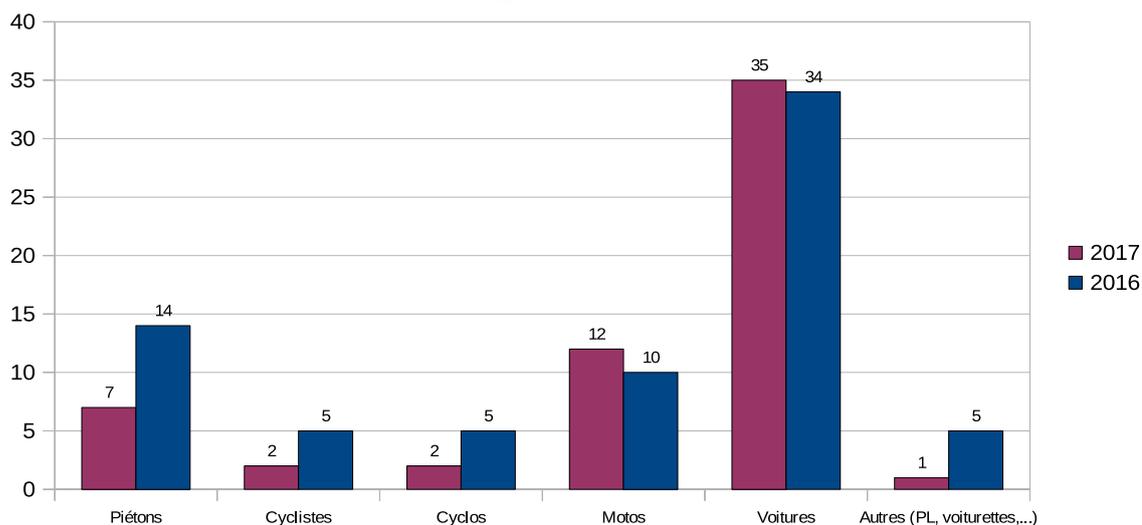
- ▶ 2011 : 42 %
- ▶ 2012 : 53 %
- ▶ 2013 : 59 %
- ▶ 2014 : 35 %
- ▶ 2015 : 34 %
- ▶ 2016 : 32 %
- ▶ 2017 : 32 %

## 2-3 Les victimes

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

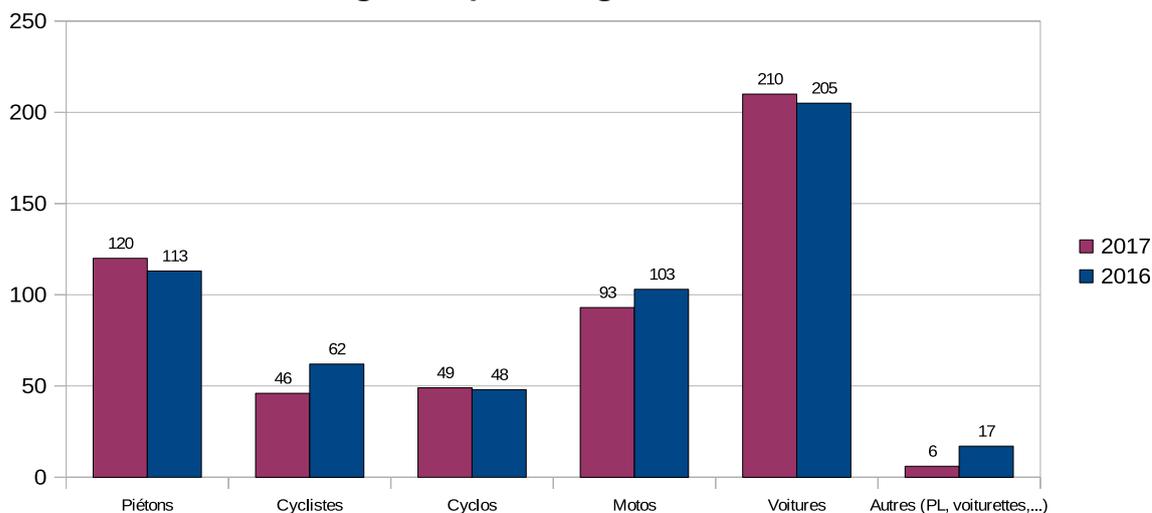
#### RÉPARTITION GLOBALE

Tués par catégorie de véhicules



La catégorie des usagers « Autres » est très fortement en baisse (-80 %). Les catégories des usagers de cyclos et de motos sont celles qui ont le plus baissé en proportion (baisse de 60 %), suivie de la catégorie des piétons (50 %) aux dépens des voitures.

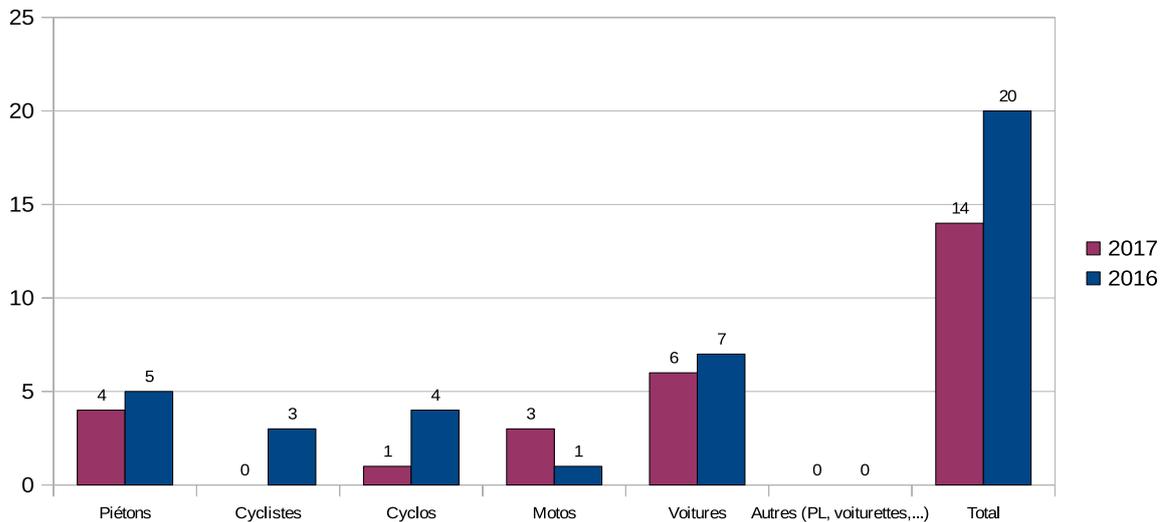
Victimes graves par catégorie de véhicules



Les victimes graves de la catégorie de véhicules « Autres » sont en baisse (-64,7 %) en 2017 suivies par celle des cyclistes (-25 %) et des motos (-9,71 %).

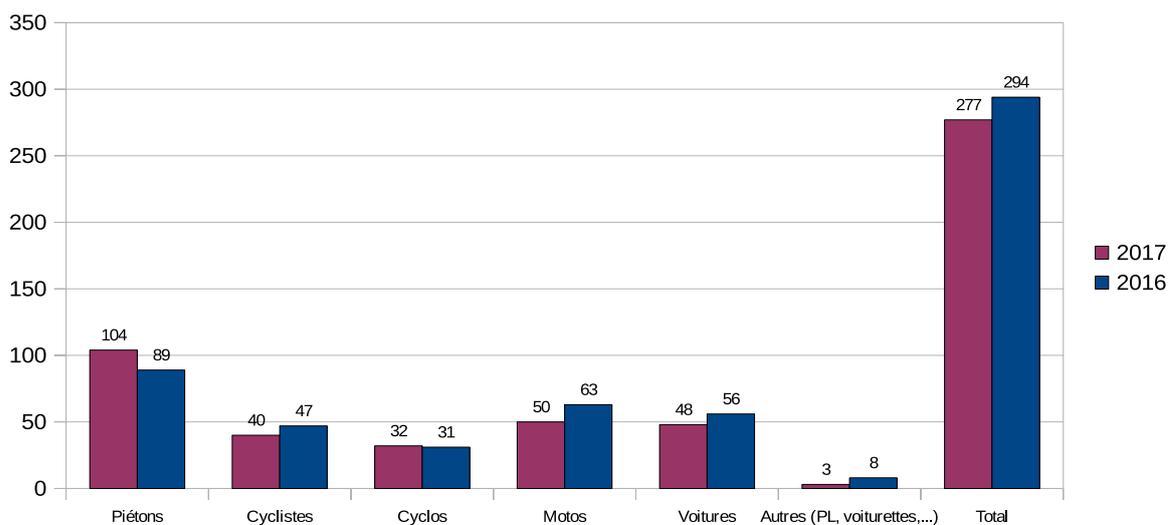
## RÉPARTITION EN AGGLOMÉRATION

### Tués en agglomération



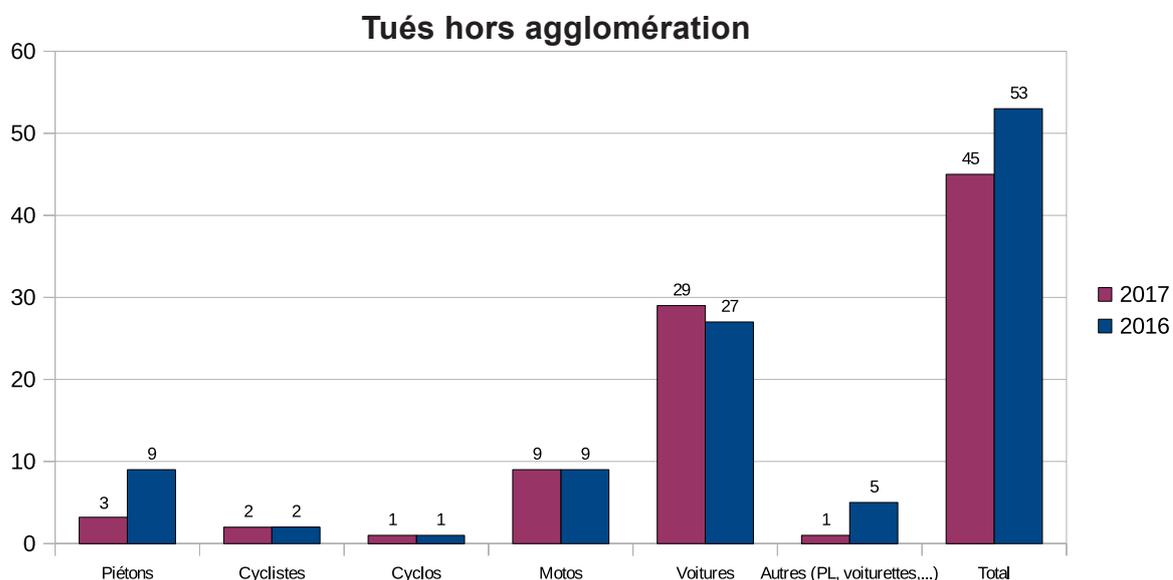
En 2017, une diminution de 30 % du pourcentage de tués en agglomération a été observée : toutefois, elle se répartie différemment, aux dépens des cyclos et des cyclistes.

### Victimes graves en agglomération



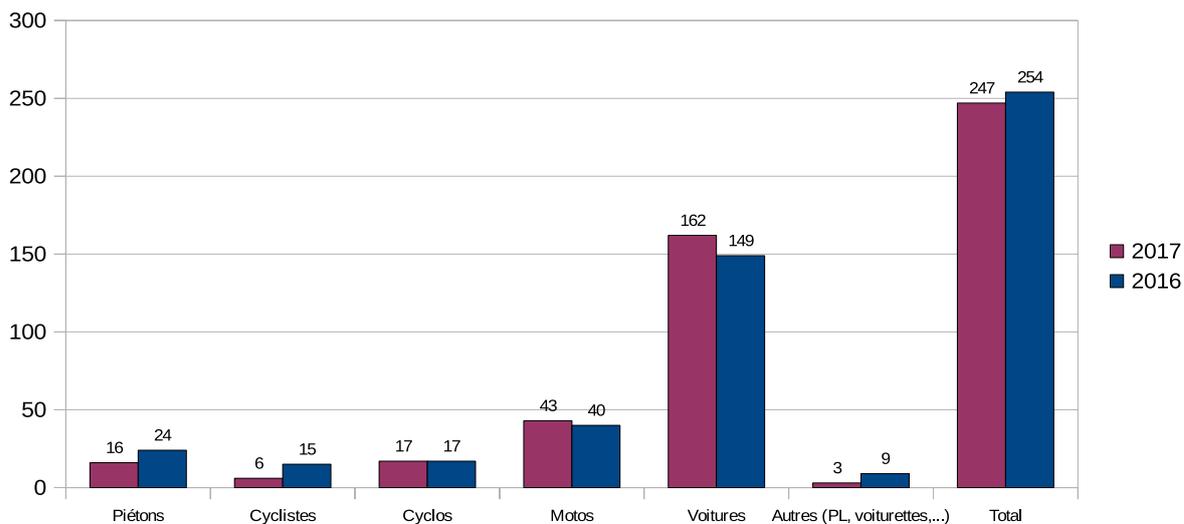
Une baisse de 5,8 % du nombre de victimes graves en agglomération est observée entre 2016 et 2017. Près de 40 % de ces victimes sont des piétons.

## RÉPARTITION HORS AGGLOMÉRATION



Après 2 années de stabilité, le nombre de tués hors agglomération se réduit de 15 % en 2017. Cette diminution n'affecte que les catégories des piétons et autres véhicules.

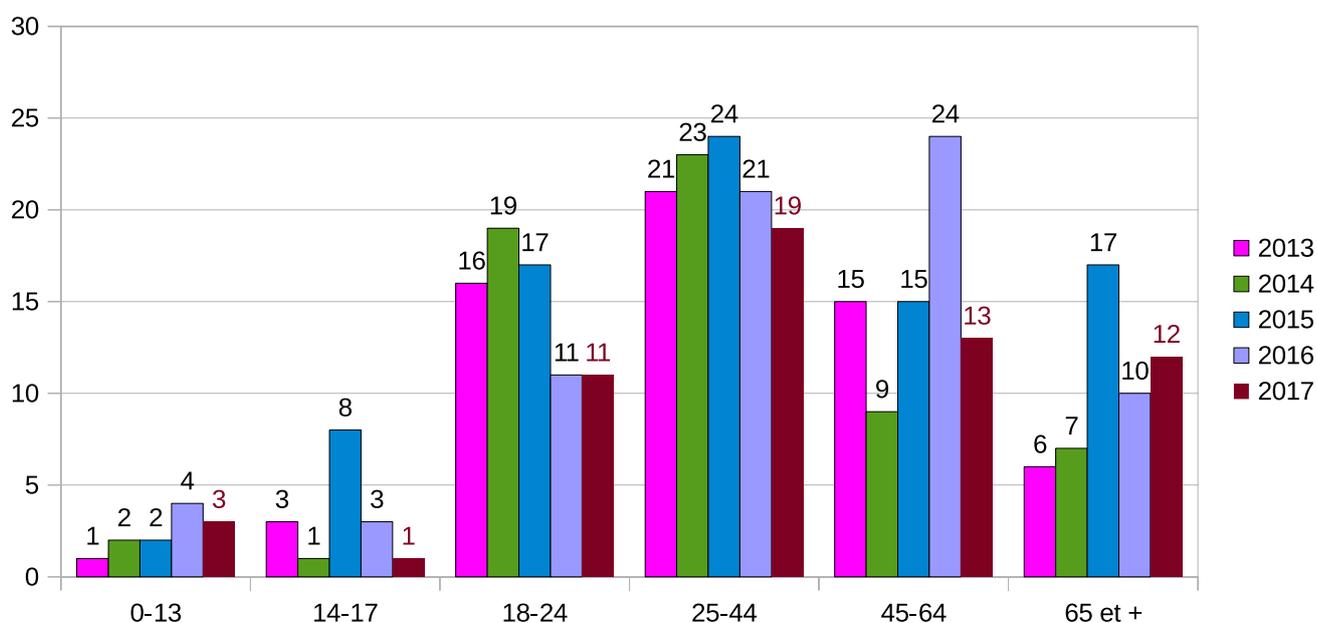
## Victimes graves hors agglomération



Le chiffre global des victimes graves hors agglomération **baisse de 2,75 %**, le nombre de cyclos reste stable pour ces 2 années, le nombre de victimes graves est en baisse pour les piétons, les cyclistes et les autres usagers.

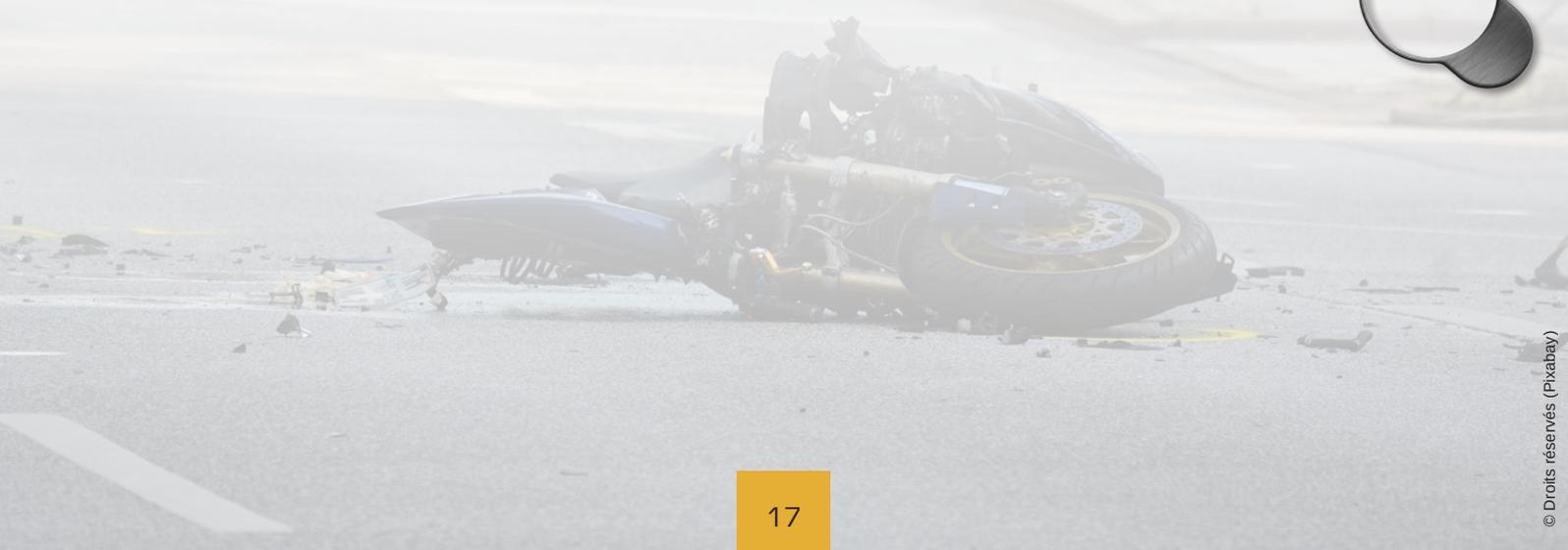
## 2-3-2 Répartition par classe d'âge

### Tués par classe d'âge

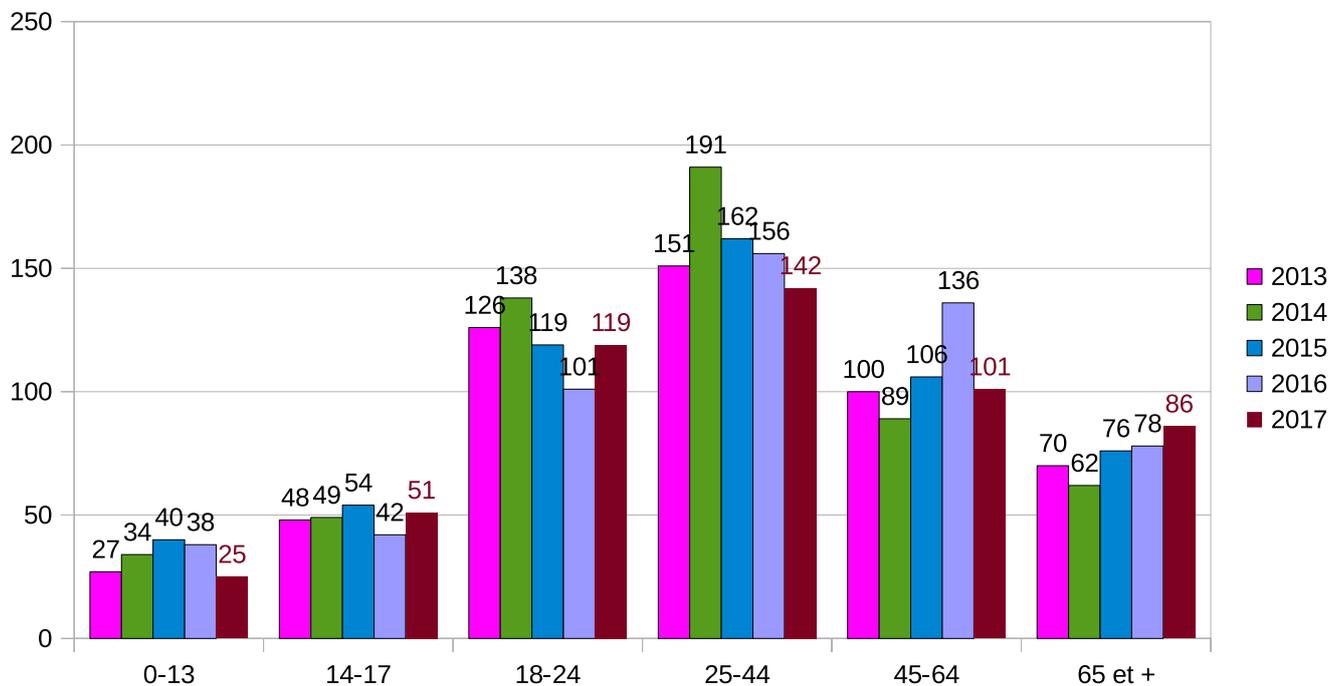


En 2017, on observe quelques évolutions pour la répartition par classe d'âge :

- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 18-24 ans, classe particulièrement sensible, est en baisse et représente proportionnellement 18,6 % des tués cette année.
- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 25-44 ans, bien qu'en légère baisse en nombre reste dans la même proportion (32 % du nombre des tués).
- ▶ Le cumul de ces dernières 2 tranches d'âge représente 42 % des victimes en 2017 (contre 46 % en 2016).



**Victimes graves par classe d'âge**



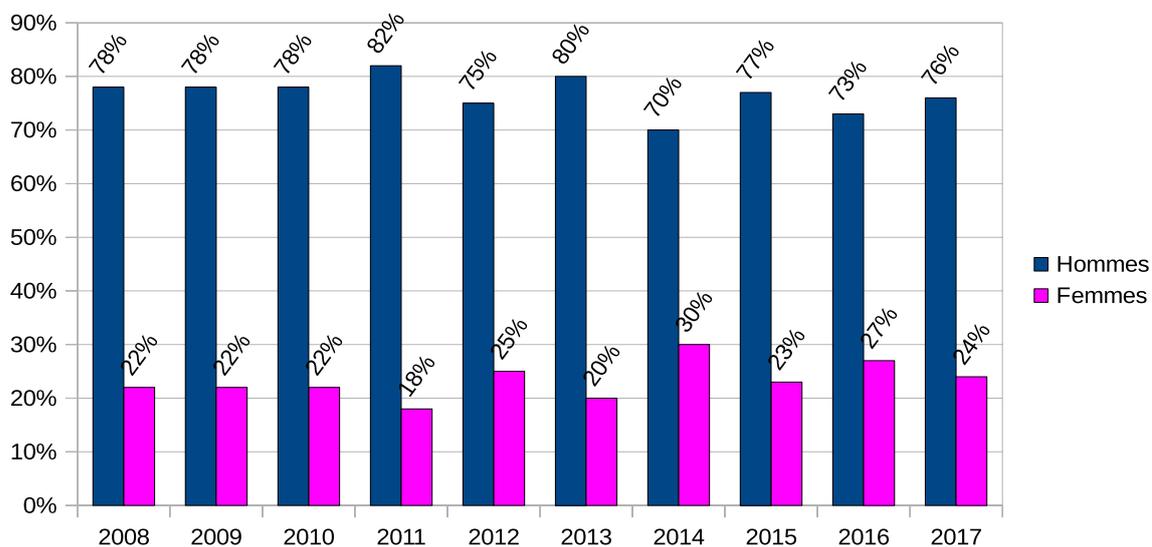
Les évolutions importantes constatées par rapport à 2016 sont relativement semblables à l'exception des tranches 14-17 ans, 18-24 ans et 65 ans et plus, davantage marquées dans leur augmentation.

**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 %

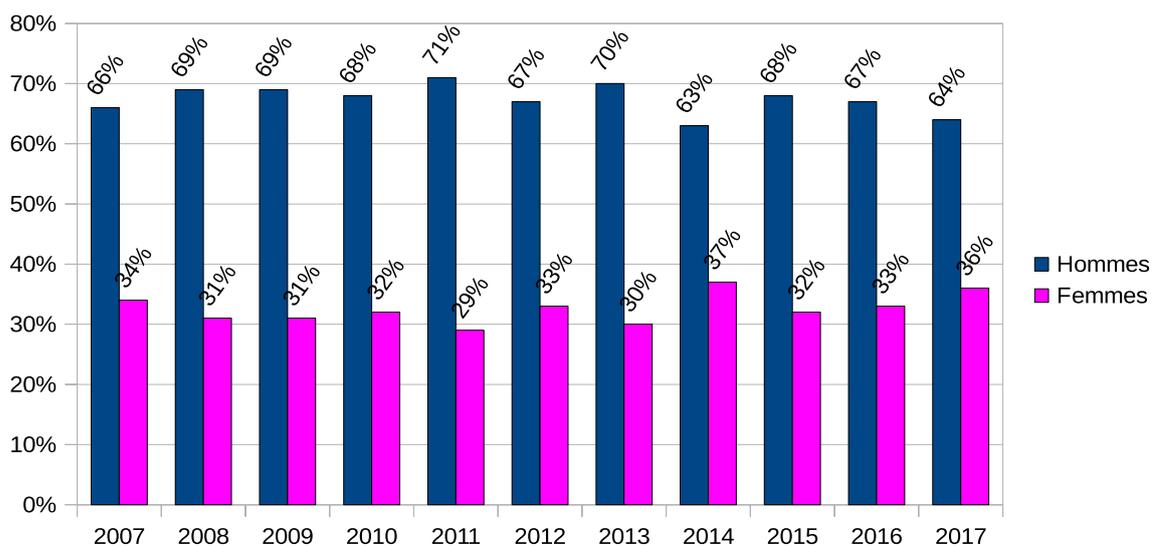
## 2-3-3 Répartition par sexe

### Tués par sexe



La part des femmes tuées, la plus haute en 2014 (30 %), est redescendue à 24 % en 2017.

### Victimes graves par sexe



La part des victimes graves « Femmes », relativement stable, représente environ un tiers des victimes sur la période 2007/2017.

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

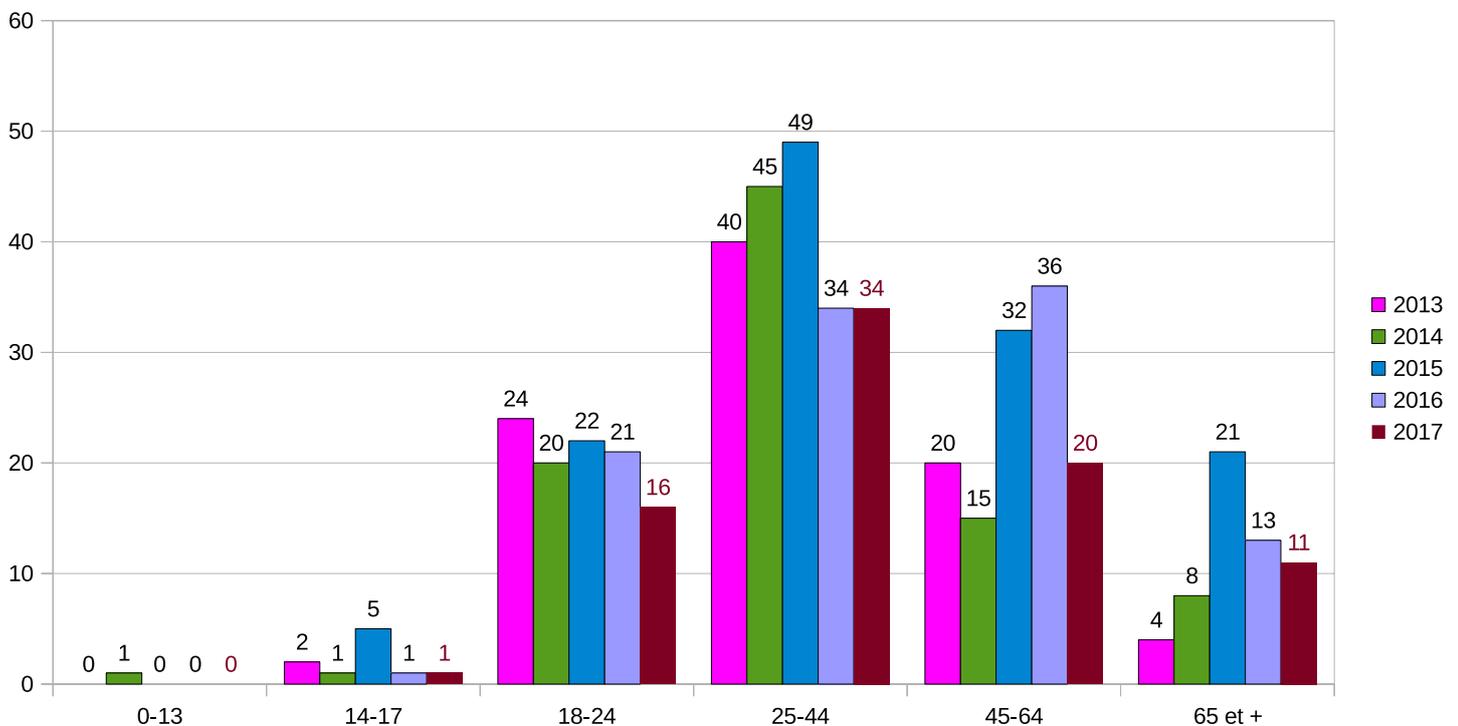
Sur 52 tués « usagers de véhicules », sont dénombrés :

- ▶ 2 cyclistes dont 2 porteurs d'équipements de sécurité
- ▶ 3 cyclomotoristes dont 3 porteurs du casque
- ▶ 12 motocyclistes dont 11 porteurs du casque et 1 non porteur du casque
- ▶ 35 usagers de voitures dont 27 porteurs de la ceinture de sécurité et 8 non porteurs.

**En conclusion**, les défauts d'utilisation d'équipements de sécurité concernent 9 usagers (17,3%).

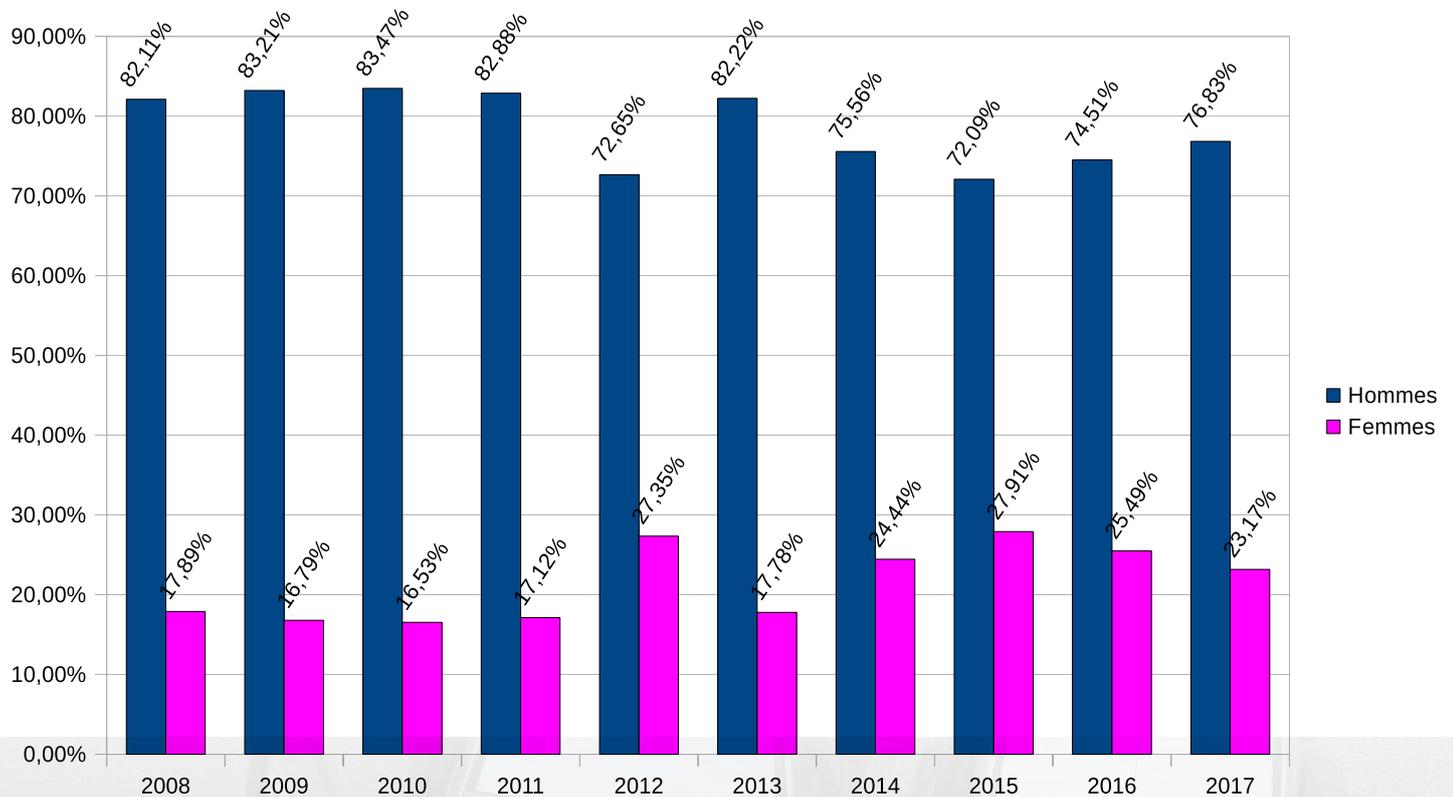
## 2-4 Les conducteurs

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

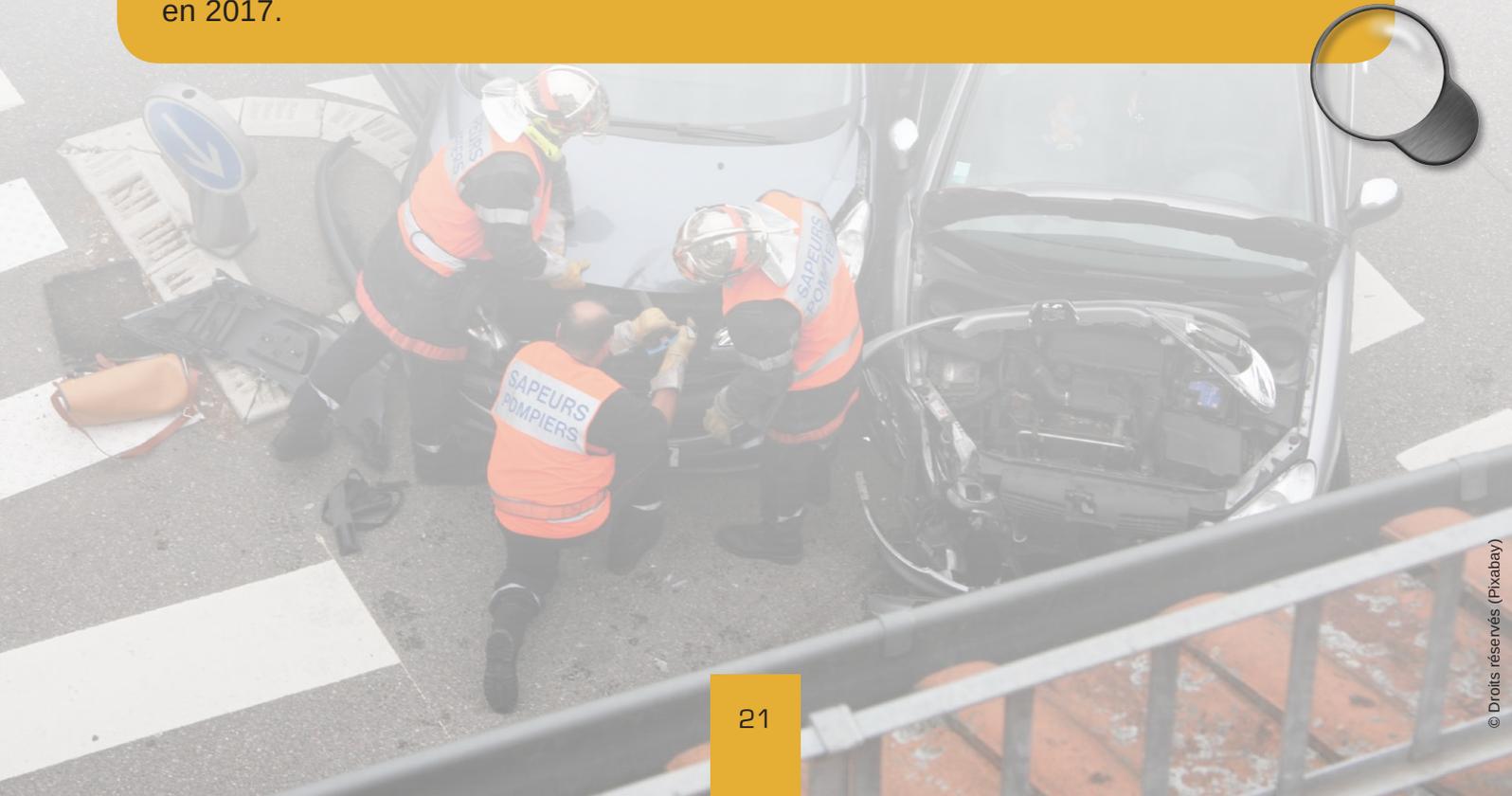


Le nombre des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est en diminution pour toutes les classes d'âge.

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

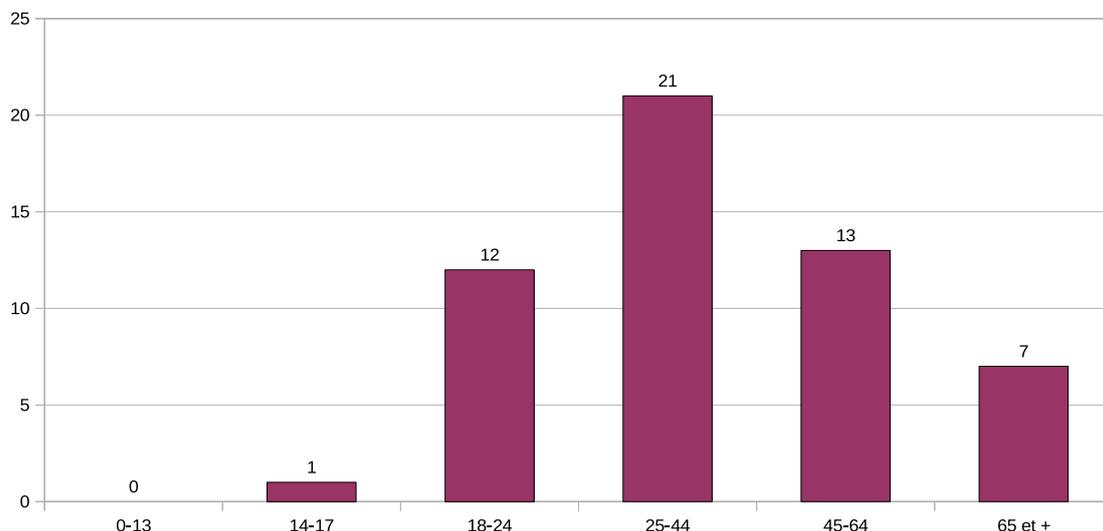


Le pourcentage de femmes impliquées dans les accidents mortels a légèrement baissé en 2017.



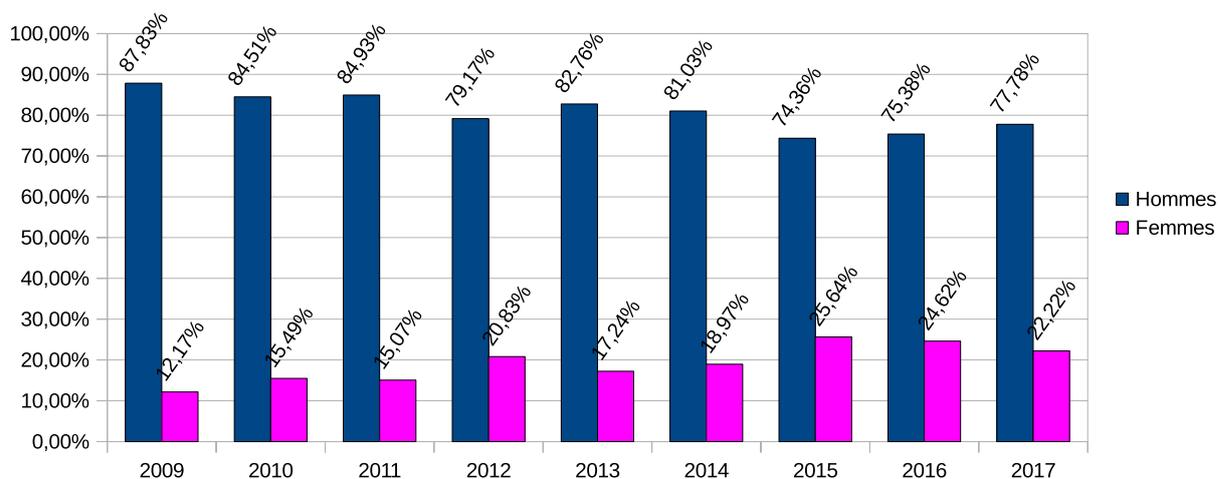
### 2-4-3 Les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels

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



En 2017, 21 conducteurs de la tranche 25-44 ans sont les auteurs présumés responsables de près de 39 % des 54 accidents mortels. La classe d'âge qui observe la plus forte baisse par rapport à 2016 est celle des 45-64 ans (12 accidents en moins).

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



Le pourcentage des conductrices présumées responsables dans les accidents mortels représente un quart des accidents mortels alors que cette valeur est d'environ 1/5 en 2017.

## 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		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Vélos	3	6	2	0	3	1
Cyclos	9	5	2	5	4	1
Motos	15	11	11	9	8	9
VL	91	66	61	60	45	42
Autres	11	14	6	4	5	1
<b>TOTAL</b>	<b>129</b>	<b>102</b>	<b>82</b>	<b>78</b>	<b>65</b>	<b>54</b>

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

Sur les 82 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 54 conducteurs (65,85 %) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 54 accidents mortels, 42 conducteurs de VL (77,7 %) sont présumés responsables.

Sur les 54 présumés responsables dans les accidents mortels :

- ▶ 17 personnes (31,48 %) ont un permis récent datant de moins de trois ans, 5 personnes (9,26 %) ont un défaut de permis (annulé ou suspendu) et 1 personne (1,85 %) n'a pas de permis (1 cyclo) ; 23 personnes (42,59 % des présumés responsables) sont détenteurs de permis récents où sont en situation non réglementaire concernant leur titre de conduite.
- ▶ 4 conducteurs (7,41 %) effectuaient un trajet domicile-travail et 4 conducteurs (7,41 %) un déplacement et/ou une utilisation professionnel(le).

Parmi les 11 motocyclistes impliqués dans les accidents mortels, 3 (27,27 %) sont titulaires de permis motos depuis moins de deux ans, 7 ont entre trois et dix-neuf ans de permis, et 1 circulait sans permis. On dénombre 9 motards (16,66 %) responsables. 3 motos sont d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>.



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

	Nombre total d'accidents mortels	Alcool		Priorité, contresens, dépassement	Vitesse	Autres causes ou cause indéterminée
		1 <sup>re</sup> cause	2 <sup>e</sup> cause			
2013	58	7	11	16	20	15
2014	58	10	9	17	23	8
<b>2015</b>	<b>78</b>	14	5	27	24	13
<b>2016</b>	<b>65</b>	19	3	16	16	14
<b>2017</b>	<b>54</b>	15	–	9	13	17

En 2017 la cause principale d'accident mortel est la catégorie « autres causes ou cause indéterminée » (17 cas soit 31 %), regroupant notamment l'inattention (8 accidents), la fatigue-somnolence-malaise (3). Les « distracteurs au volant » (téléphones portables – réglages GPS,...) sont pressentis être à l'origine de la plupart des accidents classés « cause indéterminée », souvent caractérisés par des dépôts à gauche engendrant une collision frontale.

Par ordre d'importance décroissante, les trois autres causes habituellement les plus représentées sont :

- ▶ l'alcool (15 cas soit 28 % des accidents), qui peut également intervenir en tant que cause aggravante (2<sup>e</sup> cause) à celle qui a engendré l'accident ;
- ▶ la vitesse (13 cas soit 24 %), qui prend en compte essentiellement les pertes de contrôle ;
- ▶ la priorité (9 cas soit 17 %), qui inclut essentiellement le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales lors de dépassement...).

**Le facteur alcool**, est toujours prépondérant (de l'ordre de 30 % des accidents mortels).

**Le facteur vitesse** qui semblait régresser est toujours présent dans le quart des accidents mortels ; de plus, en 2018, les forces de l'ordre ont identifié 9 fois une vitesse excessive ou inadaptée, en 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> cause de l'accident.

**Le facteur priorité** est encore en diminution en 2017 (17 %) ; il oscillait entre 25 % en 2016, 33,3 % en 2012 et 29,3 % en 2013 et 2014.

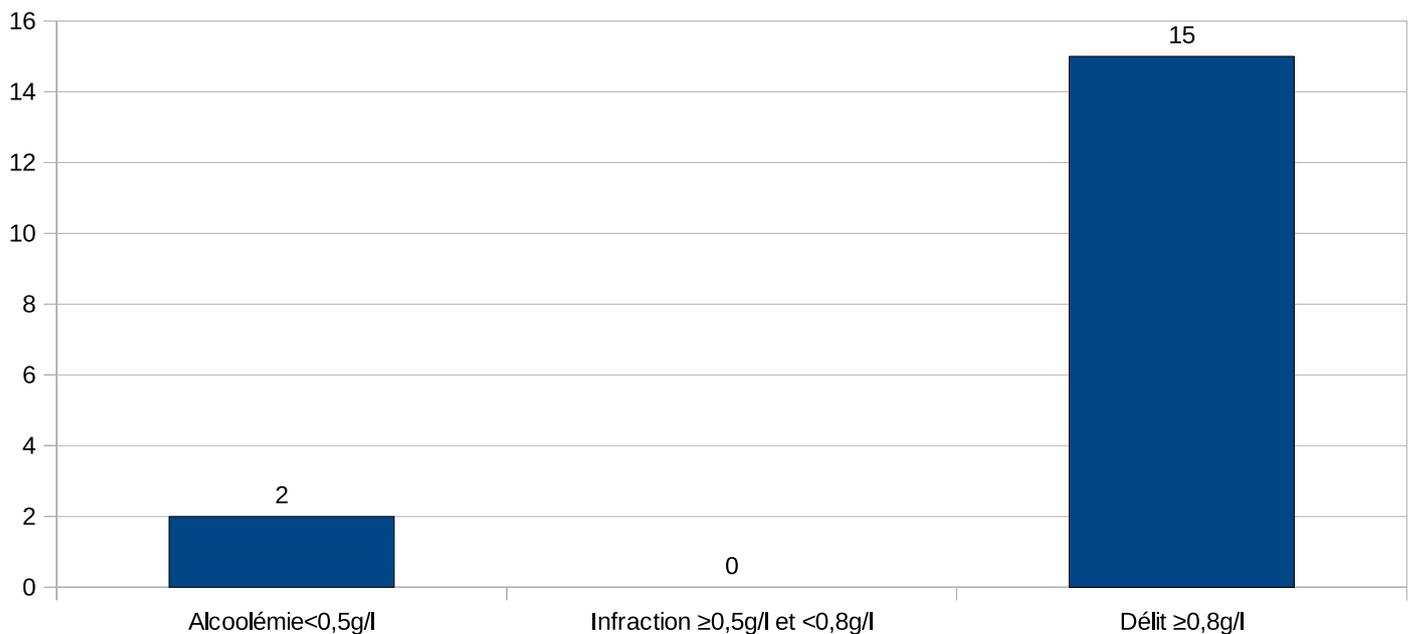
Il représente toutefois plus de 50 % de la part des accidents mortels chez les motards (6 des 11 accidents).

## 2-5 Le facteur alcool

Type d'accidents	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l		Pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
<b>Corporels</b>	692	<b>686</b>	98	77	14,17 %	<b>11,22 %</b>
<b>Dont mortels</b>	65	54	18	15	27,69 %	<b>27,78 %</b>

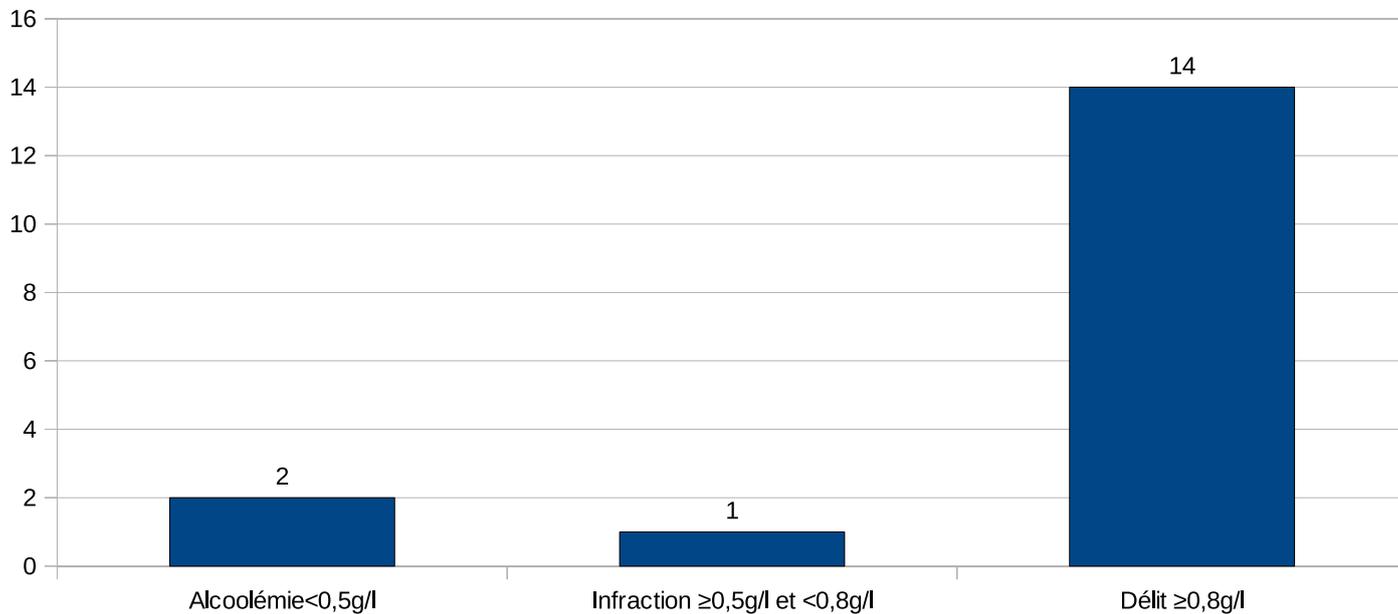
Pour la totalité des accidents, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l a baissé.

**Nombre d'accidents mortels avec alcool**



Le nombre d'accidents mortels avec alcool a légèrement baissé en 2017 (17 accidents, contre 22 accidents en 2016).

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



À noter 15 accidents mortels avec délit, mais 14 avec conducteurs responsables, le délit d'alcoolémie pour le 15<sup>e</sup> étant imputable au piéton.

Sur les 17 accidents mortels avec alcool (15 en infraction ou délit soit 88,23 %), tous les conducteurs sont présumés responsables de l'accident.

Sur les 17 accidents mortels avec alcool, on dénombre 15 hommes et 2 femmes.



## 3 - Les contrôles

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

### 3-1 Les contrôles d'alcoolémie

En 2017, les forces de l'ordre ont effectué près de 199 000 dépistages d'alcoolémie.

5 342 se sont révélés positifs soit 2,7 % (3,7 % en 2016, 3,8 % en 2015, 3,5 % en 2014 et 4 % en 2013), soit moins de 15 dépistages positifs par jour (18 en 2016 et 20 en 2015).

### 3-2 Les contrôles de stupéfiants

En 2017, sur 3 045 dépistages de stupéfiants, 696 ont été déclarés positifs, soit 22,9 %.

En 2016, sur 1 461 dépistages de stupéfiants, 863 ont été déclarés positifs, soit 59,1 %.

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 Les contrôles de vitesse

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

En 2017, la Loire-Atlantique dispose de 41 équipements de terrain fixe (ET) en service, dont :

- ▶ 30 ETF (Fixes classiques), dont 10 équipés de la fonction double-sens ; en fin d'année 2017, l'ETF 6 808 sur l'A11 a été démonté en vue d'un remplacement par un ETD (Fixe Discriminant),
- ▶ 9 ETD (Fixes Discriminants),
- ▶ 2 ETVM (Vitesse Moyenne).

En 2017, le nombre de messages d'infractions (MIF) enregistrés par ces équipements a quasiment doublé ( 404 121 MIF en 2016 pour 208 859 MIF en 2015).

En 2017, le nombre de messages d'infractions (MIF) enregistrés par ces équipements a diminué par rapport à l'année précédente (321 354 MIF en 2017 pour 389 750 MIF en 2016 - pour mémoire, 201 991 MIF « seulement » en 2015).

Cette diminution des MIF s'explique essentiellement par une forte baisse du nombre de MIF enregistrés, d'une façon générale, sur les équipements radars installés récemment dans 2 zones limitées à 70 Km/h sur le périphérique de l'agglomération nantaise – Pont de Cheviré et périphérique Est (169 428 MIF en 2017 pour 233 188 MIF en 2016).

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

En 2017, près de 55 000 procès-verbaux pour excès de vitesse (hors CSA fixes) ont été établis, soit une moyenne de 150 par jour, valeur en baisse par rapport à 2016 (-1,5 %), surtout pour ce qui concerne les contrôles par radars embarqués.

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

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

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

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

- ▶ radars « 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 VLA1 sur certains types de routes (installés 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). Aucun équipement de ce type n'a été mis en service en 2017 sur le réseau routier de la Loire-Atlantique,
- ▶ à partir de 2016, les propositions de programme de déploiement de radar automatique sont établies dans le cadre d'une nouvelle doctrine visant à faire changer les comportements des usagers de la route, sur des zones pour lesquelles la stratégie de contrôle fixe ayant cours jusqu'à maintenant, a atteint ses limites. Afin de garder la vigilance du conducteur, une incertitude est introduite sur le lieu du contrôle, avec la mise en service de radars déplaçables sur un itinéraire, protégeant ainsi un nombre accru de zones,
- ▶ en 2017, 2 sites étaient en cours d'aménagement, dans ce cadre :
  - la RD 751 de Chaumes-en-Retz à Pornic,
  - la RD 723 de Paimbœuf à Vue.

## Évolution du parc de 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 en service <sup>(4)</sup>
2011		30			30
2012		30 puis 34	0 à 2		30 à 36
2013	0 à 3	34 puis 33	2		33 à 38
2014	3 à 5	33	2		38 à 40
2015	5	33 puis 32	2	0 à 1	38 à 40
2016	5 à 9	32 puis 34	2	0 à 1	38 à 42
2017	9	30	2		41

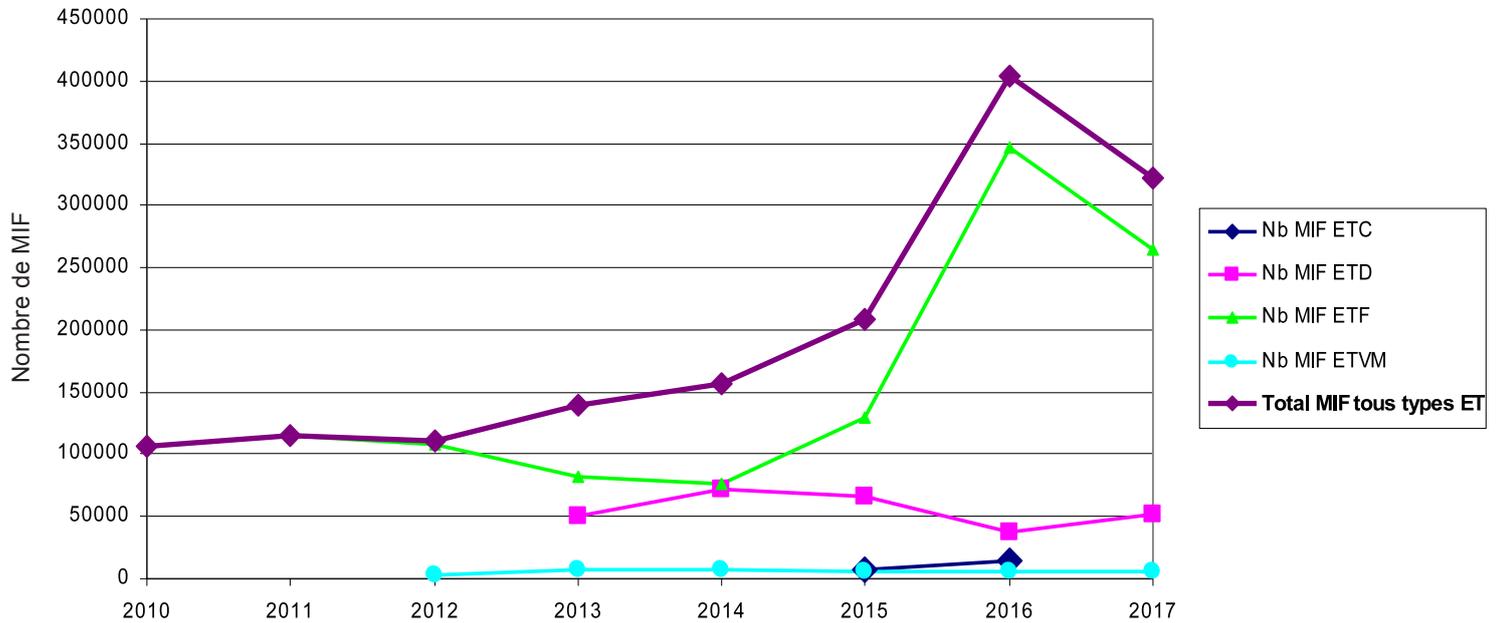
<sup>(4)</sup> hors période de maintenance ou de mises « hors service » contraintes

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

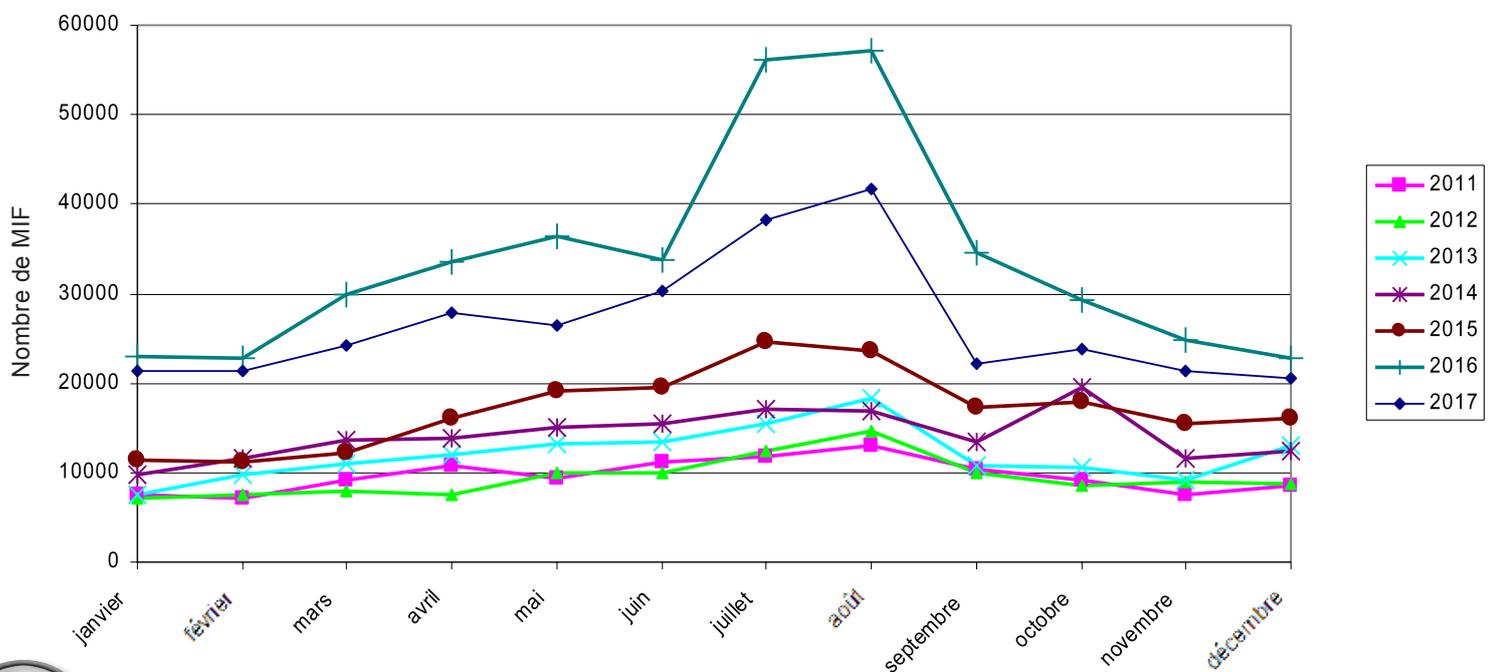
## Évolution du nombre de messages d'infractions

Nombre total de messages d'infractions (MIF) aux CSA Vitesse					
	Nombre MIF ETD	Nombre MIF ETF	Nombre MIF ETVM	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	49 703	82 021	7 257		138 981
2014	72 356	76 494	7 572		156 422
2015	65 703	130 091	6 197	6 868	208 859
2016	37 359	345 903	6 308	14 371	404 121
2017	51 286	264 279	5 789		321 354

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



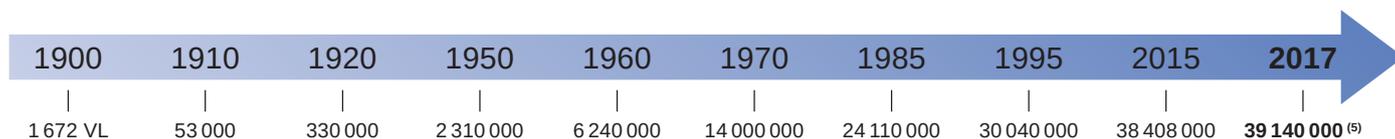
**Évolution mensuelle du nombre de messages d'infractions (MIF) aux CSA**



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

## 4 - Annexe

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



<sup>(5)</sup> (32 390 000 VL, dont 19 939 000 de véhicules diesel)

#### Autres données de l'INSEE

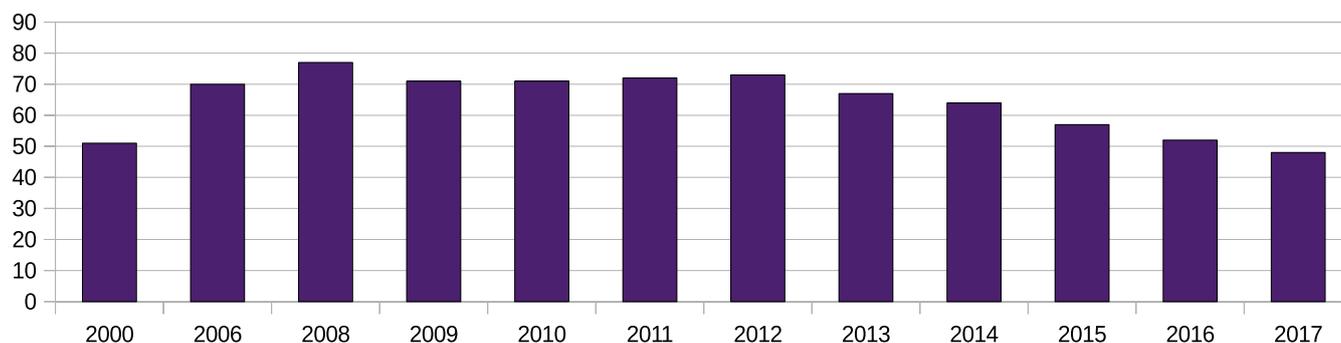
**80,6 %** : part de ménages disposant d'une voiture en France en 2011, contre 76,8 % en 1990

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

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

**47,29 %** : part de véhicules diesel dans les immatriculations en France en 2017, contre 77,3 % en 2008, 64 % en 2014, 57 % en 2015 et 52,12 % en 2016. **61,6 %** du parc automobile français de voitures particulières fait l'objet d'une motorisation diesel au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

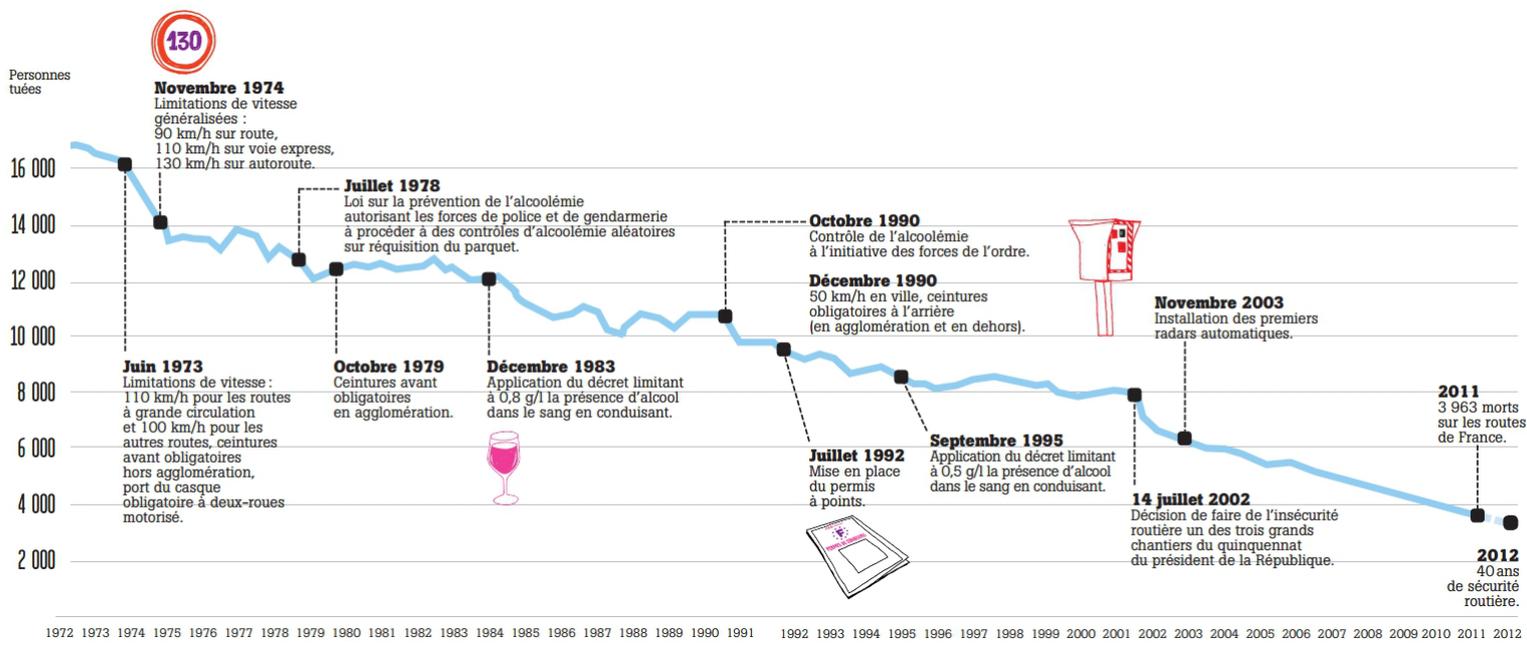
#### Évolution en pourcentage de la part du diesel dans les immatriculations de véhicules neufs en France



Les immatriculations de véhicules hybrides en France augmentent constamment. Elles représentent 3,86 % du parc de voitures particulières en France, en 2017. S'y ajoute par ailleurs une progression des immatriculations de véhicules électriques qui passe la barre des 1 % en 2016, 1,18 % en 2017. À noter que les immatriculations des voitures à transmission automatique en progression régulière représentent à présent plus de 20 %.

Ces catégories de véhicules progressent régulièrement ; leur conception contribue à la généralisation d'un type de conduite plus apaisée, favorable à la sécurité routière.

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



Source : Securite-routiere.gouv.fr

### Rappel du nombre de tués en France

1972 : 16 545 tués à 6 jours (environ 15 000 000 de véhicules)

1987 : 9 855 tués à 6 jours

1991 : < 10 000 tués à 6 jours

2006 : < 5 000 tués à 6 jours

2012 : 3 653 tués à 30 jours

2013 : 3 268 tués à 30 jours

2014 : 3 384 tués à 30 jours

2015 : 3 461 tués à 30 jours

2016 : 3 469 tués à 30 jours (38 652 000 de véhicules)

**2017 : 3 684 tués à 30 jours**

**En 2017, 25 300 tués sur les routes en Europe.**





---

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

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