



**PRÉFET  
DE LA LOIRE-  
ATLANTIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction départementale  
des territoires et de la mer**  
Observatoire départemental  
de la Sécurité Routière

# BILAN ANNUEL

DE L'ACCIDENTALITÉ  
2022

EN LOIRE-ATLANTIQUE



**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

Crédit photo : ©DDTM44/ODSR

# SOMMAIRE

01

**VOCABULAIRE DE L'ACCIDENTALITÉ** ..... page 2  
**ET SIGLES**

**INTRODUCTION** ..... page 3

02

**BILAN GLOBAL DE L'ANNÉE 2022** ..... page 4

L'évolution des principaux indicateurs  
 depuis 2013

03

**BILAN DÉTAILLÉ DE L'ANNÉE 2022** ..... page 6

Les accidents  
 Les victimes  
 Les présumés responsables d'accidents mortels

04

**BILAN 2022 PAR ENJEU DU DGO** ..... page 13  
**2023-2027**

Les deux-roues motorisés	}	<b>enjeux nationaux</b>
Les conduites à risque		
Les modes « doux »		
Le risque routier professionnel		
Les seniors	→	<b>enjeu local</b>

05

**ANNEXE** ..... page 19

# VOCABULAIRE ET SIGLES

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...), les catastrophes naturelles.*

*Sont également exclus tous les accidents matériels et les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation.*

Une **Victime** : personne impliquée, blessée (ayant fait l'objet de soins médicaux) ou décédée.

**Indemne** : personne impliquée non victime.

Un **Blessé non hospitalisé** (ou blessé léger) : victime ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme "patient" à l'hôpital moins de 24 heures.

Un **Blessé hospitalisé (BH)** : victime admise comme "patient" dans un hôpital pour plus de 24 heures.

Un **Tué** : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. *(normalisation européenne depuis le 1er janvier 2005).*

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

Une **Motocyclette légère** : motocyclette (moto) à 2 ou 3 roues, qui n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance n'excède pas 11 KW et 15 chevaux.

Une **Motocyclette** : moto à 2 ou 3 roues équipée d'un moteur dont la puissance est supérieure à celle d'une moto légère et n'excède pas 73,6 KW soit 100 chevaux.

Un **EDP(m)** : engin de déplacement personnel motorisé ou non, comme le vélo, le VAE (vélo à assistance électrique), la trottinette, la gyroroue, etc.

Un **Présumé responsable (PR)** : usager présumé responsable au moment de l'accident, identifié par les forces de l'ordre.

Un **Distracteur** : appareil qui perturbe la conduite, comme le téléphone portable, l'utilisation d'un appareil (réglage d'un GPS, etc)

## Quelques sigles usuels

**PL : Poids Lourd**  
**VU : Véhicule Utilitaire**  
**VT : Véhicule de Tourisme**  
**(VT = VL : Véhicule Léger)**  
**2RM : Véhicule à 2 ou 3 roues motorisé**





# INTRODUCTION

Ce bilan annuel présente l'évolution de l'accidentalité et ses caractéristiques, dans le département de Loire-Atlantique.

Les données sont issues de celles des forces de l'ordre (Police Nationale et Gendarmerie Nationale) qui renseignent des fiches appelées **BAAC** (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels), à la suite d'un accident corporel. Ces données sont considérées comme exhaustives concernant les tués, en revanche elles comportent un sous-enregistrement concernant les blessés. De fait, les forces de l'ordre ne sont pas systématiquement appelées sur tous les accidents corporels.

L'**ODSR** (Observatoire Départemental de la Sécurité Routière), recueille et analyse ces données pour produire les bilans hebdomadaire/mensuel/annuel de l'accidentalité dans le département.

Ce bilan 2022 s'inscrit dans la dernière année du précédent **DGO** 2018-2022 (Document Général d'Orientations) ; document de stratégie en sécurité routière, renouvelé tous les 5 ans, avec des enjeux nationaux et locaux selon les départements.

Les enjeux du nouveau DGO 2023-2027 font l'objet d'un chapitre particulier pour cette année de référence.





# BILAN GLOBAL DE L'ANNÉE 2022 EN LOIRE-ATLANTIQUE

Après une baisse de l'accidentalité relativement conséquente, liée aux deux années de périodes de confinement dues à la COVID 19, l'année 2022 est marquée par une hausse du nombre de tués, mais par une baisse des accidents corporels et des blessés, vis-à-vis de 2021.

L'année 2022 s'est achevée avec :

**61 ACCIDENTS MORTELS**

**63 TUÉS**

**614 BLESSÉS**

**491 ACCIDENTS CORPORELS**

et comparé à 2021 :

**HAUSSE DE 17 %**

**HAUSSE DE 12.5 %**

**BAISSE DE 1 %**

**BAISSE DE 6 %**

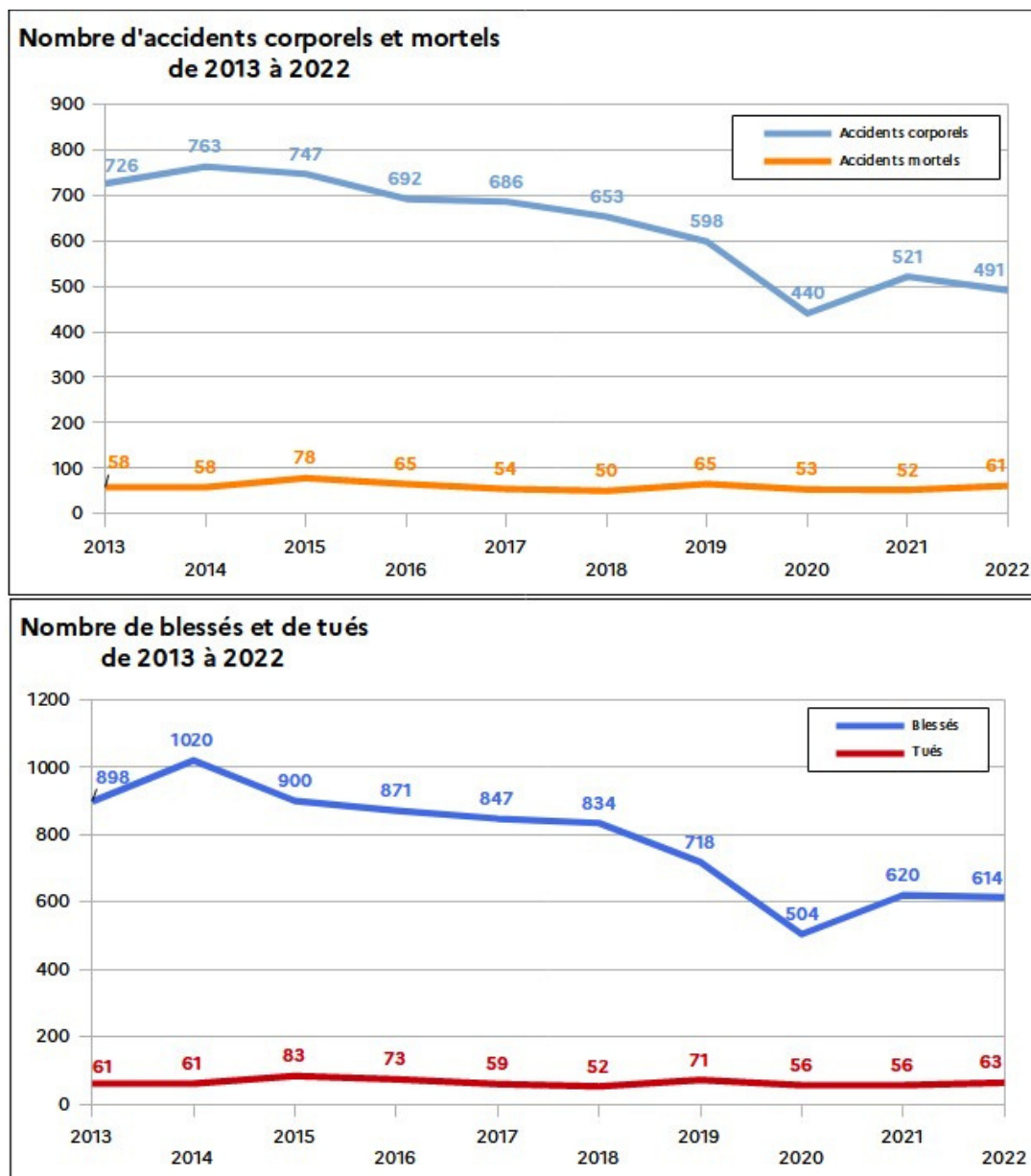
En Loire-Atlantique	2019	2021	2022
Accidents corporels	598	521	491
Blessés	718	620	614
Tués	71	56	63

Remarque : l'année 2019 est la dernière année de référence avant la crise sanitaire de la Covid 19

	Variations 2019/2022					
	sur la Loire-Atlantique		sur la région Pays de la Loire		sur la France métropolitaine	
Accidents corporels	-18 %	↓	-2 %	↓	-6,5 %	↓
Blessés	-14 %	↓	-6 %	↓	-7 %	↓
Tués	-11 %	↓	+1,5 %	↑	+0,7 %	↑

	Variations 2021/2022					
	sur la Loire-Atlantique		sur la région Pays de la Loire		sur la France métropolitaine	
Accidents corporels	-6 %	↓	+2 %	↑	-2 %	↓
Blessés	-1 %	↓	+2 %	↑	-2 %	↓
Tués	+12,5 %	↑	+26 %	↑	+11 %	↑

L'évolution des principaux indicateurs sur les 10 dernières années :



Dans ce graphe : blessés = blessés légers + « blessés hospitalisés de + de 24 h »

Sur les 10 années passées, l'évolution à la baisse se poursuit même si elle n'est pas aussi significative que sur la dizaine précédente, où une baisse éloquente avait été observée :

	2003	2013	2022
Accidents corporels	1560	726	491
Blessés	1936	898	614
Tués	112	61	63

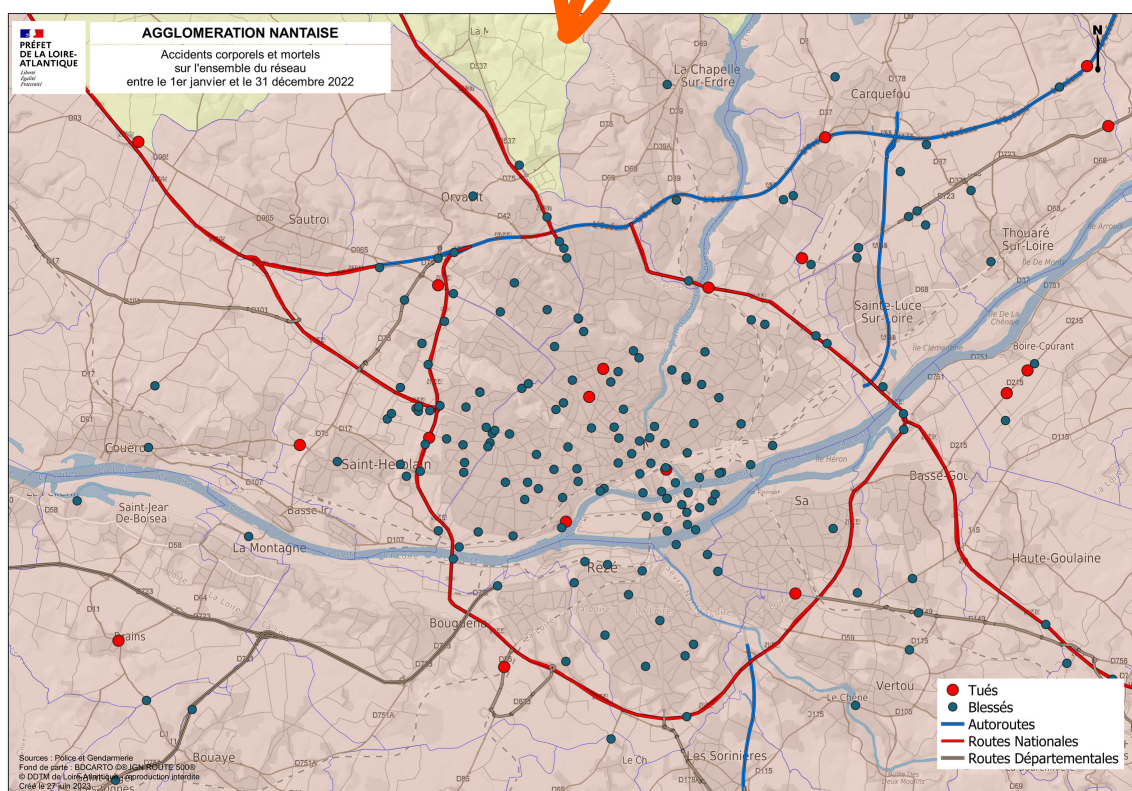
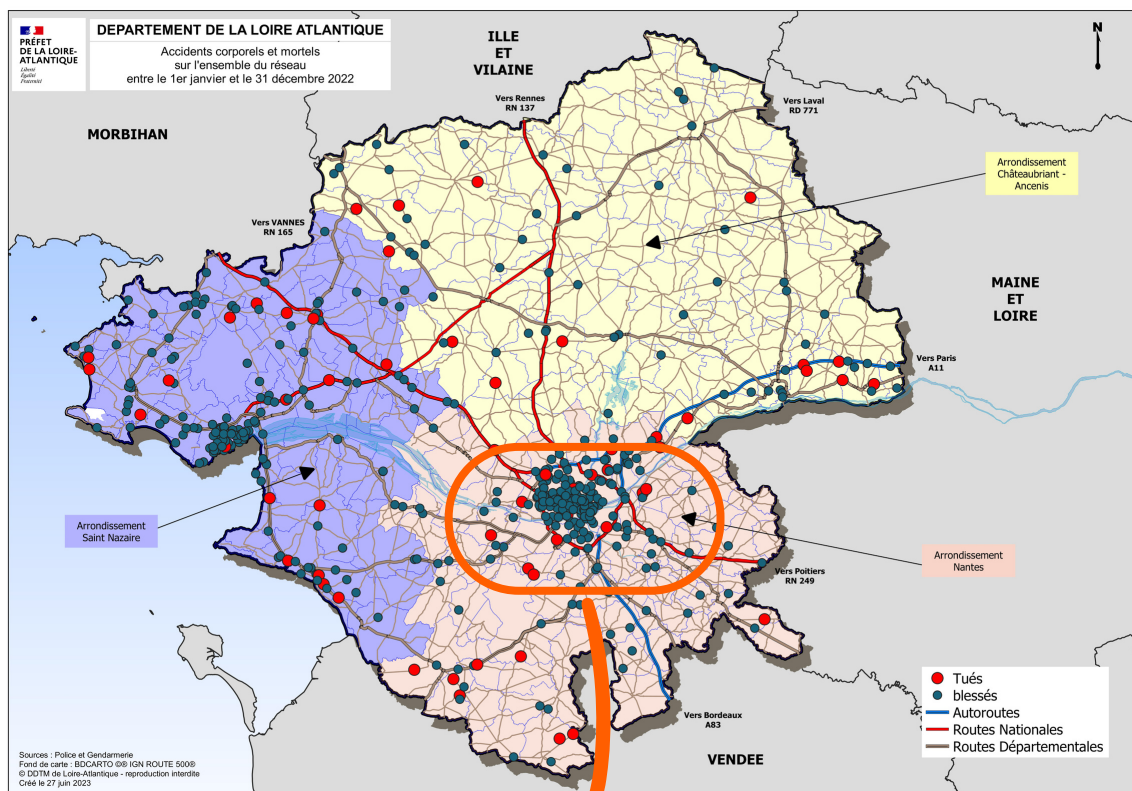
En 20 ans, le nombre d'accidents corporels et de blessés a baissé de presque 70 %, et de 44 % pour les tués. Sur les 10 dernières années, la baisse n'est observée que pour 1/3 concernant le nombre d'accidents et de blessés, et de 3 % pour les tués.

Concernant les personnes impliquées, les données relatives aux victimes ou aux présumés responsables sont à peu près identiques depuis de nombreuses années. Le ratio Hommes/Femmes est d'environ 80/20 %.

# BILAN DÉTAILLÉ DE L'ANNÉE 2022 EN LOIRE-ATLANTIQUE

## 1. LES ACCIDENTS

### 1.1. Sur le département et par arrondissement





Arrondissements	Population (2022) <small>Source INSEE</small>	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Tués par million d'habitants	Total blessés	Blessés hospitalisés seulement	Blessés légers seulement	Indemnes
Châteaubriant-Ancenis	227 966	70	15	15	65	85	54	31	61
Nantes	864 158	246	27	28	32	284	128	156	224
Saint-Nazaire	337 148	175	19	20	59	245	110	135	146
<b>Total</b>	<b>1 429 272</b>	<b>491</b>	<b>61</b>	<b>63</b>	<b>156</b>	<b>614</b>	<b>292</b>	<b>322</b>	<b>431</b>

L'arrondissement de Nantes concentre le plus grand nombre d'accidents corporels et de tués. Cependant, le nombre de tués par million d'habitants est plus important sur l'arrondissement de Chateaubriant-Ancenis.

## 1.2. Selon le milieu

En Agglomération

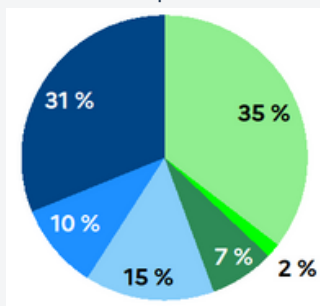
accidents corporels plus nombreux mais moins mortels

Hors Agglomération

accidents corporels moins nombreux mais plus mortels

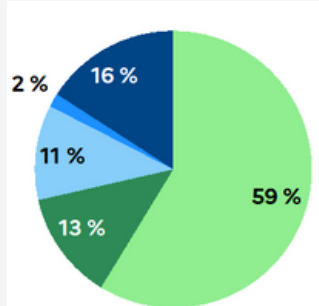
En agglo. 56 %  
Accidents corporels

Hors agglo. 44 %



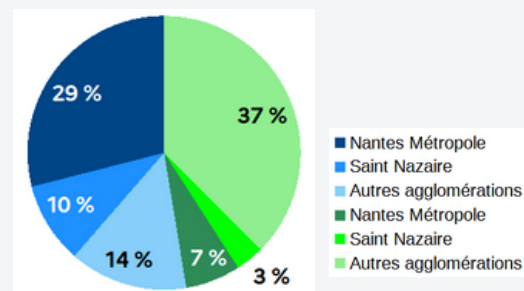
En agglo. 29 %  
Tués

Hors agglo. 71 %



En agglo. 53 %  
Blessés

Hors agglo. 47 %



## 1.3. Par catégorie de route

	Autoroutes (91 km)	Nationales (230 km)	Départementales (4 460 km)	Communales y compris métropolitaines (15 000 km)	Autres (parking, chemin communal...)	
Accidents corporels	6	28	193	282	12	2021
	11	35	176	266	3	2022
dont accidents mortels	0	5	32	14	1	2021
	4	5	31	21	0	2022

Le réseau routier de Loire-Atlantique comptabilise environ **20 000 km de voies**.

En 2022, les accidents mortels sont en hausse sur les autoroutes et sur les voies communales. En revanche, les accidents corporels sont en baisse sur les routes départementales et communales.

En 2022	Nationales	Départementales	Communes	Autoroutes
Accidents corporels	7 %	36 %	55 %	2 %
Tués	8 %	51 %	35 %	6 %

En 2022 et en comparaison entre les routes départementales (RD) et les voies communales (VC) :

- les accidents corporels sont plus nombreux sur les VC,
- les tués sont plus nombreux sur les RD

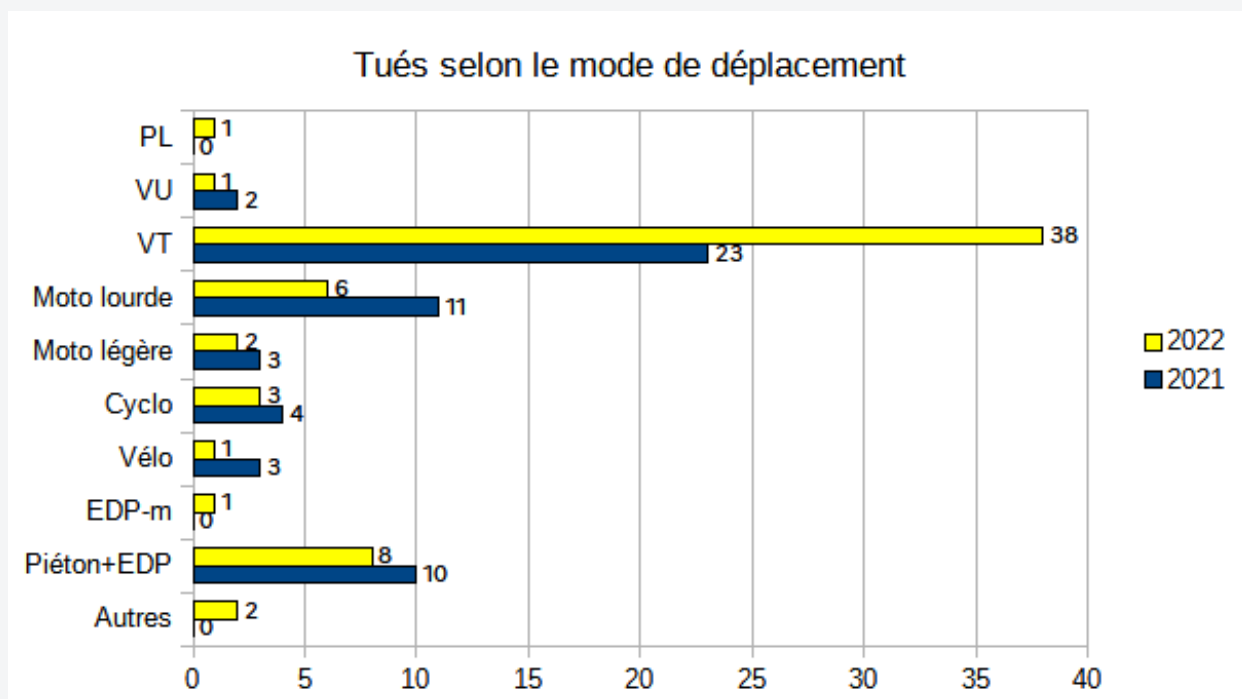
## 1.4. Dans le temps

En 2022 :

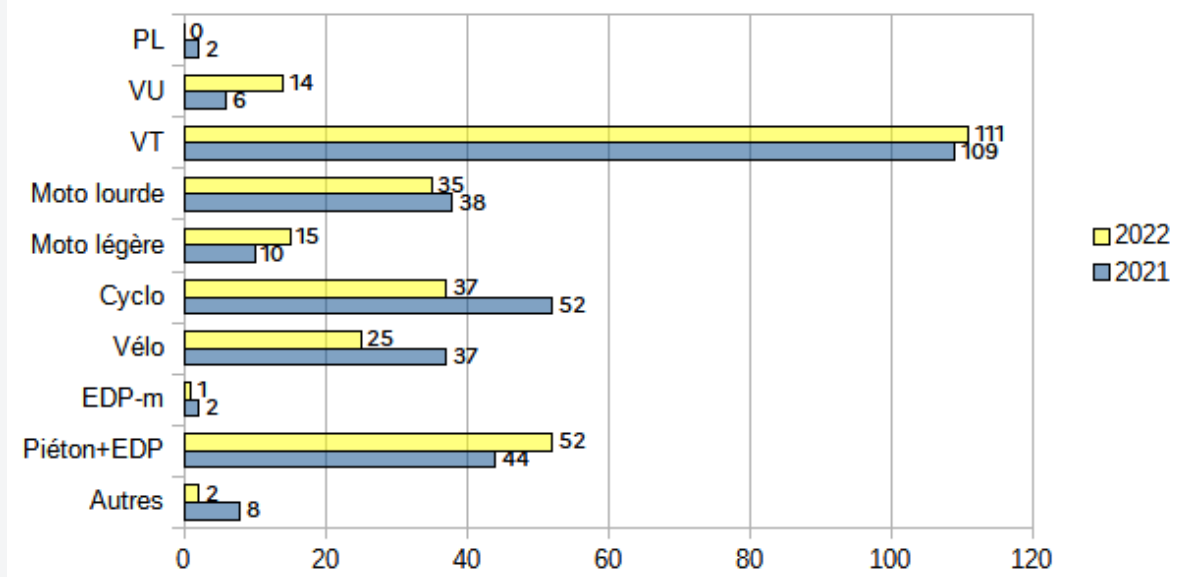
- le mois de septembre concentre la plus forte mortalité
- la mortalité est en moyenne plus forte les jeudi et dimanche, et plus faible le mardi
- la plage horaire de 1h à 2h enregistre le plus grand nombre de tués, celle de 21h à 23h en comptabilise le moins

## 2. LES VICTIMES "BLESSÉS HOSPITALISÉS ET TUÉS"

### 2.1. Selon le mode de déplacement



## Blessés hospitalisés selon le mode de déplacement



L'année 2022 fait apparaître une augmentation du nombre de victimes, se déplaçant :

- en véhicules utilitaires, de 87 %
- en véhicules de tourisme, de 13 %
- pour les piétons et EDP, de 11 %

Une baisse du nombre des victimes de 6 % est en revanche observée chez les motards (tous confondus).

## 2.2. Selon le milieu

### En Agglomération

**Total tués : 19**

Nombre de victimes "BH+tués" entre 2021/2022 :

- **piéton/EDP** passe de 47 à 49, soit une hausse de 4 %
- **motard** (en motos légères/lourdes) passe de 18 à 26, soit une hausse de 44 %

### Hors Agglomération

**Total tués : 44**

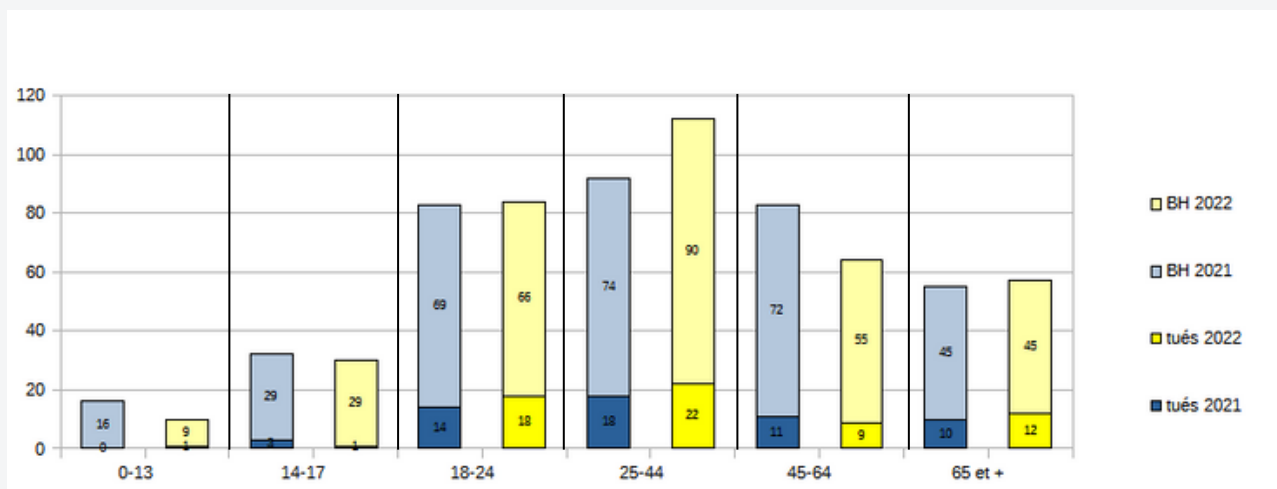
Nombre de victimes "BH + tués" entre 2021 et 2022 :

- **piéton/EDP** passe de 7 à 11, soit une hausse de 57 %
- **en VT** passe de 100 à 118, soit une hausse de 18 %
- **en VU** passe de 6 à 13, soit une hausse de 117 %

Le constat des **fortes hausses du nombre de victimes** en moto (en agglomération), en modes doux et en VU (hors agglomération) sont repris dans les enjeux du DGO.



### 2.3. Par tranche d'âge



Entre 2021 et 2022 :

- hausse de la mortalité de 29 % chez les 18-24 ans
- hausse de 21 % du nombre des BH chez les 25-44 ans
- hausse de la mortalité de 20 % pour les seniors

### 2.4. Usage des équipements de sécurité

**On ne voudrait pas vous brider, mais  ce serait bien si vous pouviez la boucler.**

La ceinture vous protège, ainsi que les autres passagers. Lors d'un choc à 50 km/h, une personne de 70 kg devient un projectile d'1,4 t



Sur les 54 tués en 2022 présumés responsables, 30 % d'entre eux ont présenté un défaut d'utilisation des équipements de sécurité (pas d'équipement ou non déterminable)

Tués sans équipement en 2021	Tués sans équipement en 2022
1 cycliste homme sans casque 1 conducteur de VT sans ceinture de sécurité	1 cycliste sans casque 5 conducteurs de VT sans ceinture de sécurité

### 3. LES PRÉSUMÉS RESPONSABLES (PR) D'ACCIDENTS MORTELS

Pour chaque accident mortel, la responsabilité des personnes impliquées est évaluée lors de l'examen de l'accident par les forces de l'ordre.

*Attention : il s'agit de Présumés Responsables au moment de l'accident mortel. Cela ne préjuge en aucun cas des résultats définitifs après enquête.*

Pour 61 accidents mortels, sur les 95 conducteurs (tous confondus) impliqués dans ces accidents mortels, 62 conducteurs sont présumés responsables (2 PR ont été retenus pour un seul accident).

#### 3.1. Par mode de déplacement

	2021	2022
EDP-m	0	1
Vélos	2	0
Cyclos	4	3
Motos	10	7
VT	29	42
autres (dont VU/PL)	8	9

Sur les 62 conducteurs présumés responsables : 68 % sont des conducteurs de VT.

Entre 2021 et 2022 :

- hausse de 45 % pour les conducteurs PR en VT
- baisse de 30 % pour les conducteurs PR en moto

#### 3.2. Par cause

	nombre total d'accidents mortels	alcool		vitesse	priorité, contre sens, dépassement	stupéfiants	autres causes	
		seul	+ stupéfiants				indéterminée	téléphone ou distracteur technologique
<b>2021</b>	52	8	0	12	11	1	20	0
<b>2022</b>	61	17	3	8	12	6	15	1

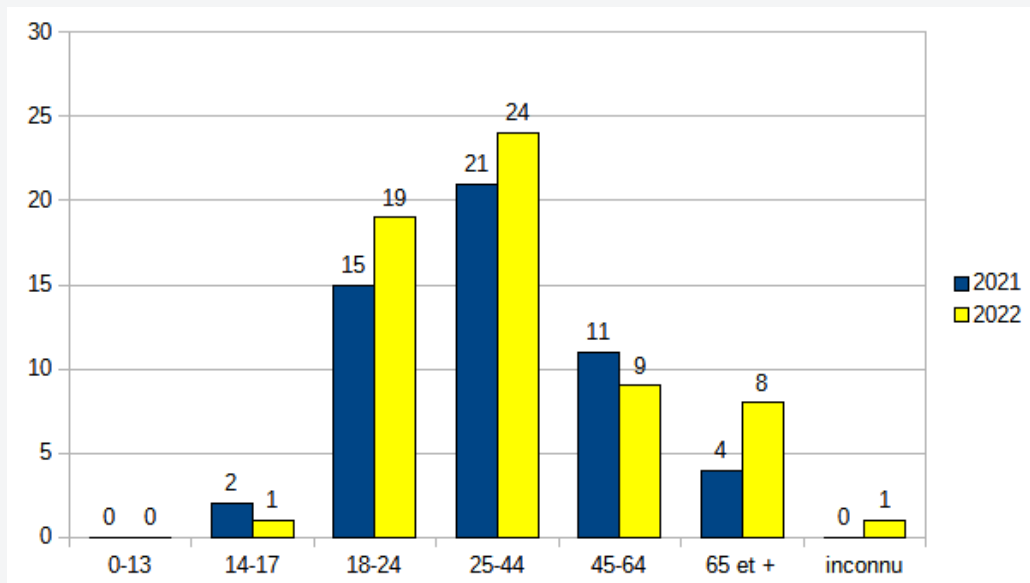
Ce tableau ne tient compte que d'une cause par accident

En 2022, :

- 33 % des accidents mortels sont présumés liés à la cause « alcool »
- pour 25 % des PR, aucune cause n'a pu être déterminée.

**En comparaison avec 2021, le facteur « alcool » devient la 1<sup>re</sup> cause des accidents mortels en Loire-Atlantique.**

### 3.3. Par tranche d'âge



Chez les seniors de 65 ans et plus, le nombre de PR a doublé, et chez les 18-24 ans il a augmenté de 27 %.

**Un repas d'affaires sans alcool, ça sera toujours moins bizarre qu'un repas d'affaires sans vous.**

1/3 des morts sur la route est causé par une alcoolémie excessive. Pour vous et pour les autres, ne buvez pas avant de conduire.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**



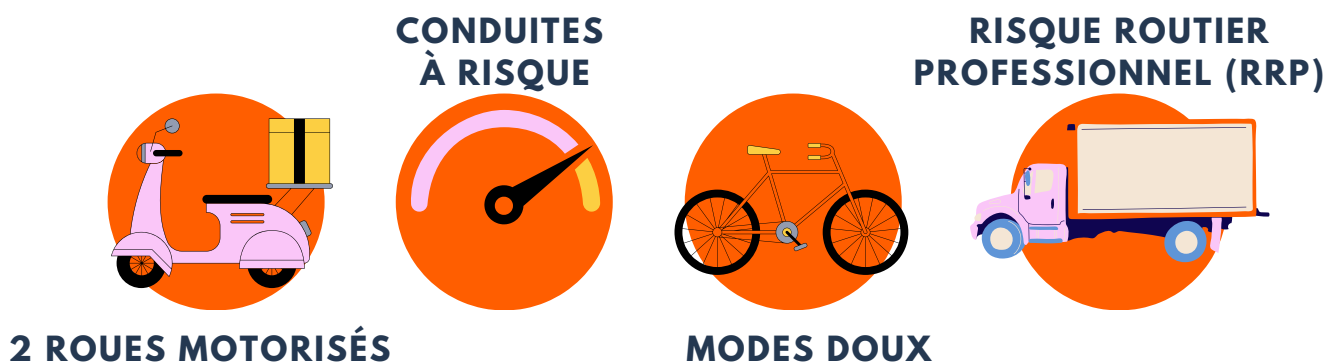


# BILAN 2022 PAR ENJEU DU DGO 2023-2027

## Contexte

Le bilan de l'accidentalité en Loire-Atlantique, sur l'année 2022, s'attache à présenter des résultats particuliers concernant les enjeux retenus pour le DGO 2023-2027.

Les 4 enjeux nationaux sont :



et l'enjeu local retenu dans le département est :



**LES SENIORS**

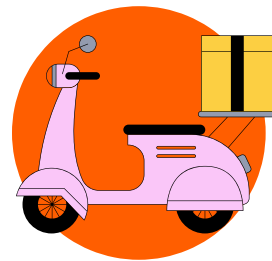


Ces 5 enjeux font l'objet d'un suivi particulier dès cette année.

## Rappel

Pour la bonne compréhension des chiffres indiqués dans les illustrations graphiques et les tableaux, il est important de se rappeler que :

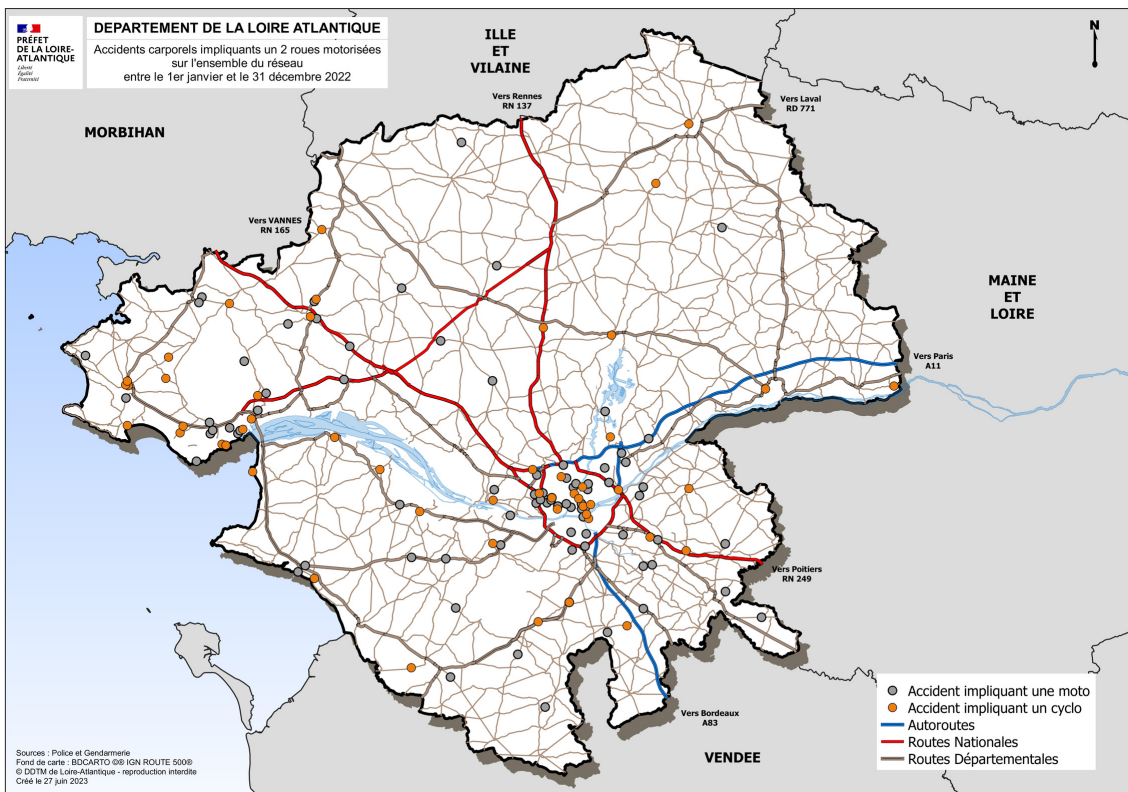
**Accidents corporels = accidents avec blessés et/ou tués**  
**Victimes = blessés légers + blessés hospitalisés plus de 24 h + tués**



# 1. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS (2RM) en 2022

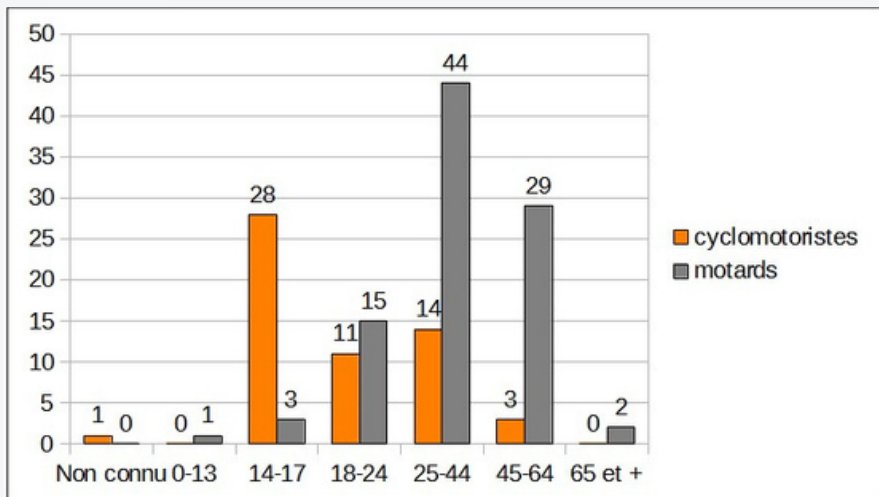
La catégorie 2RM comprend les cyclomoteurs et les motos.  
 Les véhicules de type 3RM sont compris dans la sous-catégorie des motos.

## Accidents corporels impliquant un 2RM :



Les 133 accidents corporels impliquant un 2RM ont lieu majoritairement dans la **métropole Nantaise et dans l'agglomération Nazairienne**.  
 8 motards et 3 cyclomotoristes ont été tués en Loire-Atlantique.

## Accidents corporels de 2RM par tranche d'âge :



Sur les 133 accidents corporels impliquant un 2RM :

- 49 % des **victimes** en cyclomoteur sont des adolescents de **14 à 17 ans**
- 47 % des **victimes** en moto ont entre **25 et 44 ans**.



## 2. LES CONDUITES À RISQUE en 2022

### 2.1. Causes principales des présumés responsables (PR) dans les accidents corporels

	Nombre de conducteurs PR	Alcool		Vitesse	Stupéfiant	Priorité	Indéterminée	Autres causes	Téléphone ou distracteur technologique
		Alcool seul	+ stupéfiants						
2022	504	78	14	85	17	112	67	129	2

Priorité	74
Changement de file	15
Contresens	5
Dépassement dangereux	10
Non respect des distances de sécurité	8
<b>Total</b>	<b>112</b>

Autres causes	46
Eblouissement	14
Inattention	58
Malaise	6
Somnolence	5
<b>Total</b>	<b>129</b>

Les tableaux ci-dessus ne prennent en compte que la 1<sup>ère</sup> cause identifiée.

504 PR ont été identifiés pour 491 accidents corporels, dont 13 ont 2 PR. Pour 22 % des conducteurs PR, **au moins 2 causes** ont été identifiées.



La 1<sup>re</sup> cause des accidents corporels (toutes catégories détaillées) est la « priorité », et le facteur « alcool » arrive en 2<sup>de</sup> position. C'est l'inverse pour les accidents mortels..

### 2.2. Le défaut d'attention

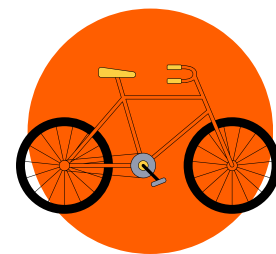
En 2022, un défaut d'attention (inattention ou usage de téléphone ou de distracteurs technologiques) est relevé chez 5 conducteurs, provoquant un accident mortel et 4 autres accidents corporels (en considérant toutes les causes pour un même accident).

**Personne n'en mourra si vous ne répondez pas en conduisant.**

**L'inverse n'est pas forcément vrai.**

En voiture, mettez votre téléphone en mode conduite pour éviter toute distraction. Rien n'est assez important pour répondre au volant.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE



### 3. LES MODES DOUX en 2022

En agglomération, l'utilisation des modes doux devient plus fréquente. En parallèle, un nombre plus élevé de victimes est constaté.

La proportion des victimes "BH et tués" en mode doux est de 80/20 %.

#### 3.1. Les blessés hospitalisés et les tués en agglomération

Mode de déplacement	Blessés Hospitalisés	Tués	Total victimes
Piéton+EDP	47	2	49
EDP-m	1	1	2
Vélo	18	1	19
<i>Total</i>	66	4	70

- les plus impactés sont les piétons à 70 %,
- les vélos le sont à 27 %.

#### 3.2. Les blessés hospitalisés et les tués hors agglomération

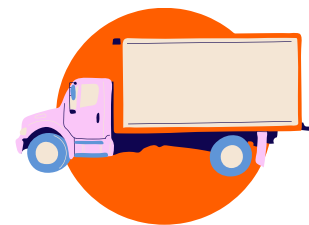
Mode de déplacement	Blessés Hospitalisés	Tués	Total victimes
Piéton+EDP	5	6	11
EDP-m	0	0	0
Vélo	7	0	7
<i>Total</i>	12	6	18

- les plus impactés sont les piétons à 61 %,
- les vélos le sont à 39 %.

**Rappel :**  
port du casque fortement  
conseillé pour les plus de  
12 ans en vélo et en EDP







## 4. LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL (RRP) en 2022

### 4.1. Les accidents impliquant un usager en trajet domicile/travail ou en trajet professionnel

	Nombre d'accidents corporels impliquant...
... un usager en domicile/travail	85
... un usager en trajet professionnel	79
... un usager en trajet professionnel ou en domicile travail	164

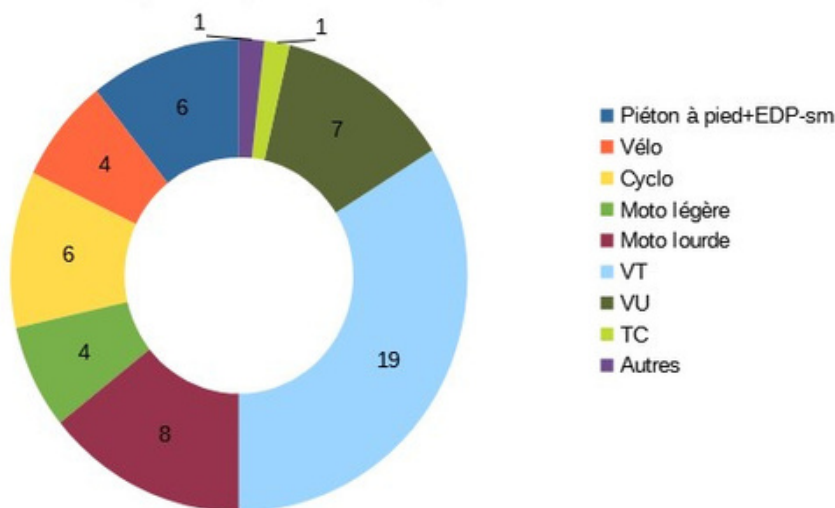
**n°1**  
**La route est**  
 la première cause de décès au travail.

Un accident peut conjuguer plusieurs victimes en mode de déplacement RRP.

### 4.2. Répartition des victimes dans les modes de déplacement domicile/travail ou professionnel

Le diagramme présente toutes les victimes (BH + tués) dans un accident où l'utilisateur est en trajet domicile/travail ou trajet professionnel.

Tués et blessés hospitalisés par mode de déplacement en RRP



**Votre bureau, maintenant, c'est un peu ici, un peu chez vous... Mais jamais dans votre voiture.**

En voiture, mettez votre téléphone en mode « ne pas déranger » pour éviter toute distraction.

SECURITE ROUTIERE VIVRE ENSEMBLE

- 56 victimes sont recensées
- 1/3 des victimes sont des usagers en VT

**TROP D'ACCIDENTS COMMENCENT PAR UN BAILLEMENT BAILLEMENT BAILLEMENT**

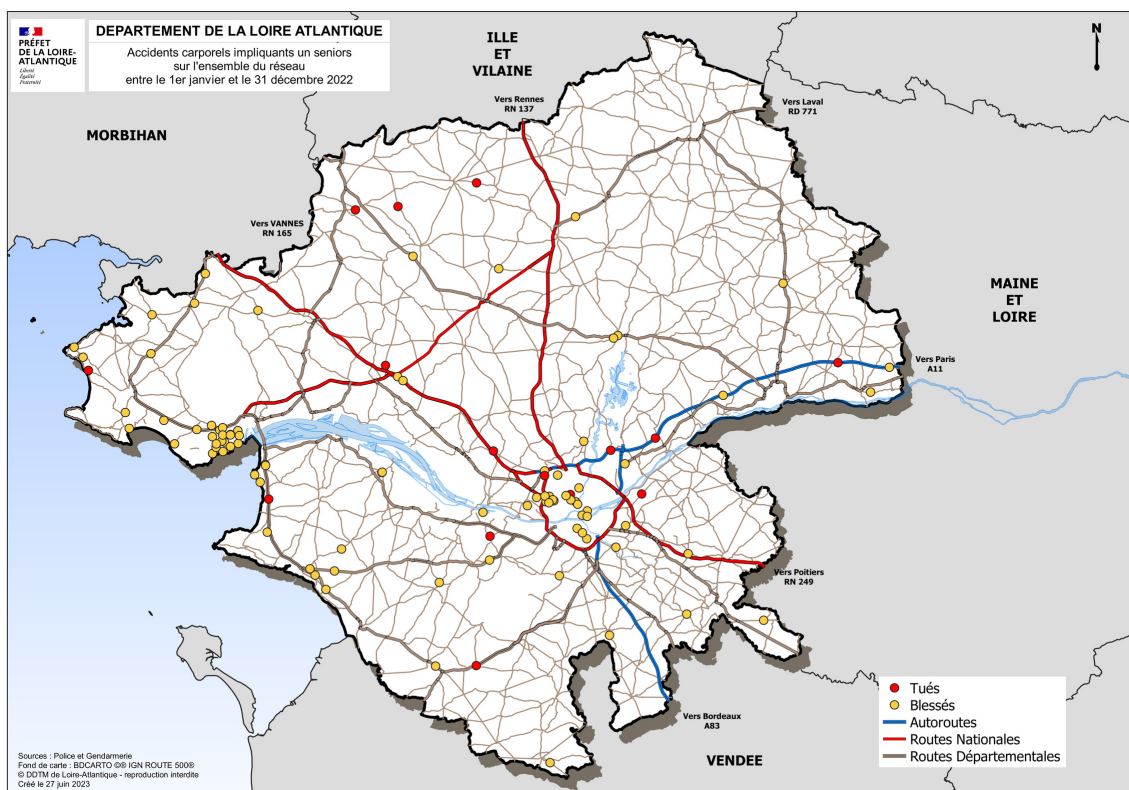
BAILLEMENTS ? PAUPIERES LOURDES ? LA SOMNOLENCE VOUS GUETTE !

ARRÊTEZ-VOUS IMPÉRATIVEMENT DE CONDUIRE ET FAITES UN SOMME DE 20 MINUTES.



## 5. LES SENIORS en 2022

### 5.1. Accidents corporels des « 65 ans et + » impliqués



Les accidents corporels, au nombre de 102, impliquant des usagers de « 65 ans et + » sont situés majoritairement sur les agglomérations Nantaise et Nazarienne.

### 5.2. Répartition des « blessés hospitalisés et tués » par classe d'âge seniors et par mode de déplacement

Mode de déplacement	65 à 74 ans	75 ans et +	Total
Piéton+EDP	10	11	21
Vélo	3	2	5
Moto	1	0	1
VT	13	17	30
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>57</b>

Les 57 victimes (45 blessés hospitalisés et 12 tués) se déplaçaient :

- à 53 % en véhicule de tourisme,
- à 37 % à pied (ou éventuellement avec un EDP).

**En agglomération**, les victimes seniors sont à 62 % des piétons

**Hors agglomération**, 92 % des victimes seniors sont des usagers en VT

# ANNEXE

Cette annexe présente les sites Internet importants de la sécurité routière.

## Niveau LOCAL

### Site de la Préfecture pour les bilans annuels et mensuels :

<https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-routiere-transports-exceptionnels-et-fluviaux/Chiffres-de-l-accidentologie>

### Site de la Préfecture pour le Document Général d'Orientations (DGO) :

<https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-routiere-transports-exceptionnels-et-fluviaux/Les-politiques-de-securite-routiere/Le-document-general-d-orientations-de-securite-routiere>

## Niveau NATIONAL

### Portail de l'ONISR (Observatoire National Interministériel de la sécurité Routière) :

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

### Bilan de l'accidentalité nationale 2022 de l'ONISR :

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2022-de-la-securite-routiere>



### Direction départementale des territoires et de la mer

10, boulevard Gaston Serpette – BP 53 606 –

44 036 – NANTES Cedex 1

Téléphone : 02 40 67 26 26

Mél : [ddtm-odsr@loire-atlantique.gouv.fr](mailto:ddtm-odsr@loire-atlantique.gouv.fr)

©DDTM 44 – 2023