

Bilan de l'accidentologie 2012

1 - Les chiffres et évolutions 2012 :

	2010	2011	2012	Evolution 11/12	Evolution 10/12
accidents	954	882	767	-13%	-20%
tués	73	61	63	3%	-14%
BH	391	361	331	-8%	-15%
BNH	776	727	613	-16%	-21%
Total blessés	1167	1088	944	-13%	-19%

Gravité* 2010: 7,6 %

Gravité* 2011: 6,9 %

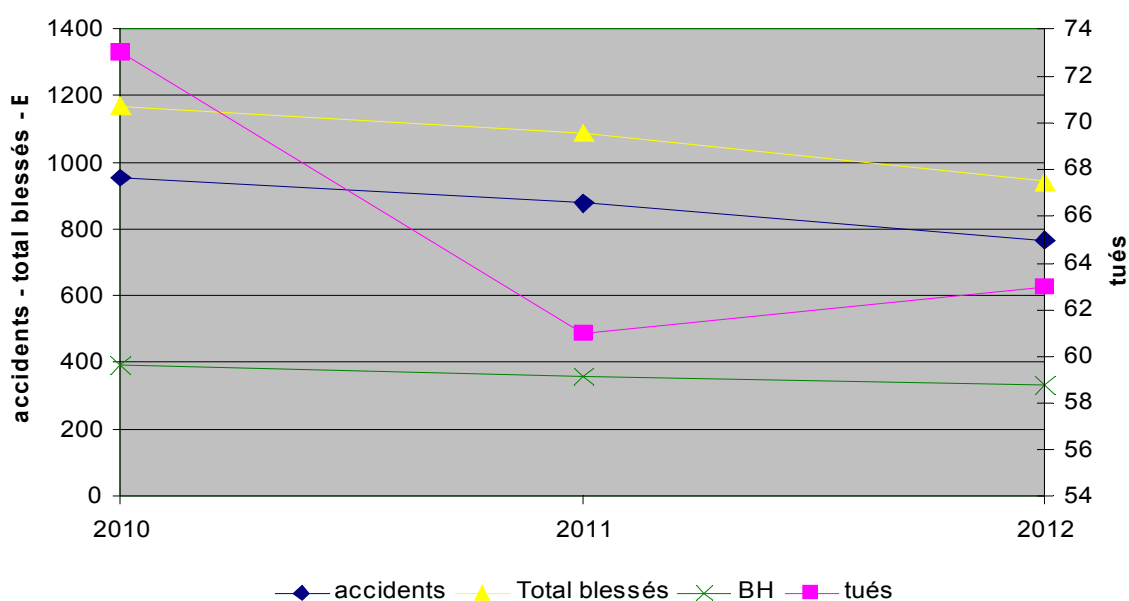
Gravité* 2012: 8,2 %

*Gravité: nombre de tués / nombre d'accidents corporels

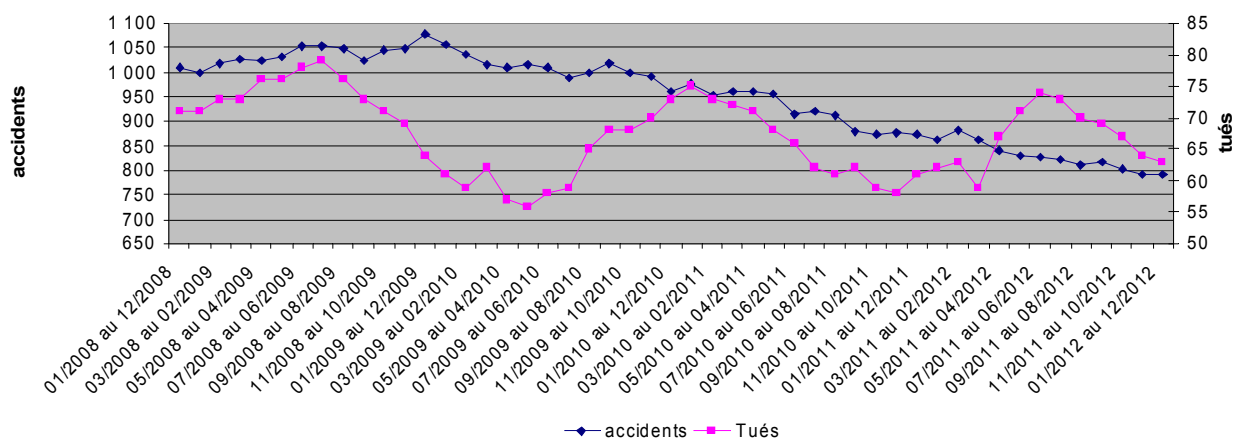
Hormis le nombre de tués qui est supérieur à 2011, tous les indicateurs « Accidents-Tués-Blessés » (ATB) pour l'année 2012 sont en baisse par rapport aux 2 années précédentes.

Le nombre de blessés non hospitalisés (BNH) enregistre la baisse la plus significative (- 16 %) avec 613 BNH en 2012. Le nombre de tués étant en augmentation et le nombre d'accidents corporels en baisse, les accidents en 2012 sont plus graves qu'en 2011.

Evolution de l'accidentologie pour les années 2010 à 2012



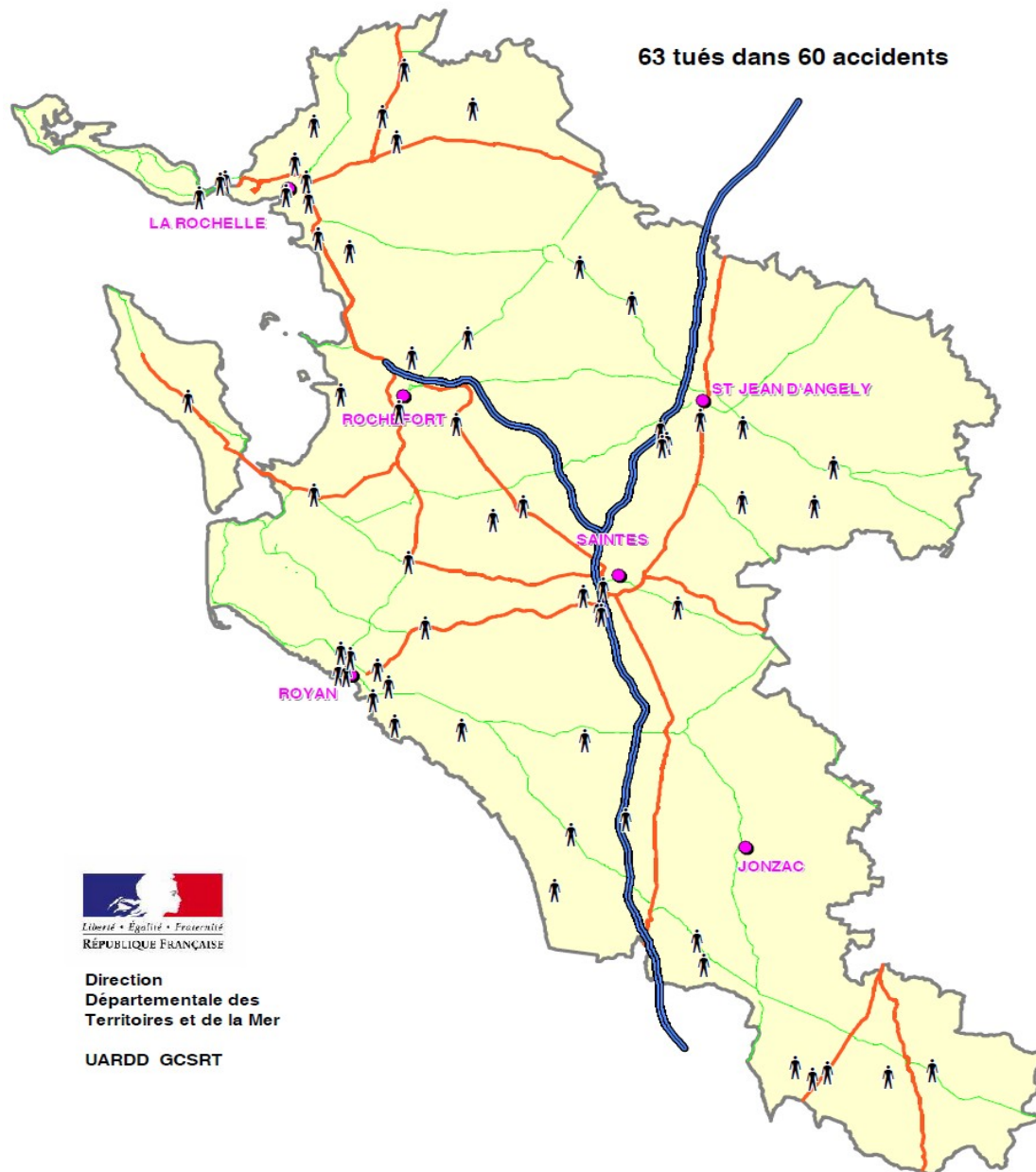
**Evolution sur 12 mois glissants des accidents et des tués
pour la période de janvier 2008 à décembre 2012**



Depuis novembre 2009, le nombre d'accidents est en nette régression avec une baisse globalement linéaire. Le nombre de tués demeure très fluctuant. Toutefois, on constate une reprise à la baisse de cet indicateur depuis le milieu de l'année 2012.

2 - La localisation des accidents mortels :

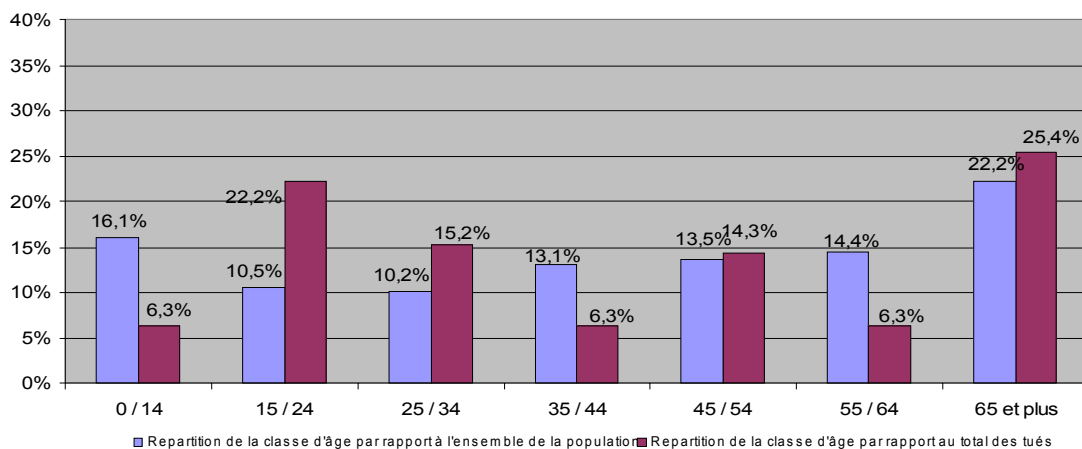
Accidents mortels 2012



L'année 2012 est marquée par une forte accumulation d'accidents mortels autour de Royan. L'afflux de touristes aux abords de la ville balnéaire dès les beaux jours explique peut-être cette concentration qui n'était cependant pas constatée les années précédentes. En effet, la grande majorité des accidents mortels autour de Royan a eu lieu pendant la belle saison (mai à août), les week-end et jours fériés, et concernent des usagers vulnérables.

3 - Les tués par tranche d'âge

Répartition par tranche d'âge des tués pour l'année 2012

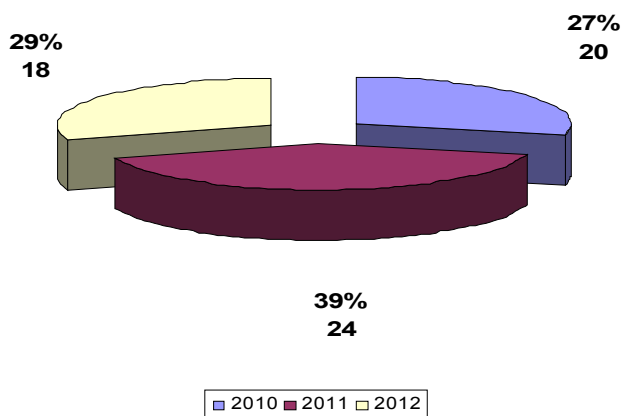


Contrairement aux années précédentes où la classe d'âge 15/24 ans était très nettement sur-représentée, ce sont les séniors les plus touchés en 2012 (25,4 % des tués). Compte tenu du fait que, dans cette tranche d'âges, beaucoup de personnes, particulièrement les plus âgées d'entre elles, ne conduisent plus de véhicule, on peut considérer que les séniors sont encore plus impactés que le montrent les statistiques.

Dans cette tranche d'âge, ce sont les plus de 75 ans les plus touchés (62,5 %), ce qui laisse penser que la diminution de leurs facultés peut être un élément d'explication.

4 - Les jeunes :

Tués de moins de 25 ans pour les années 2010 à 2012



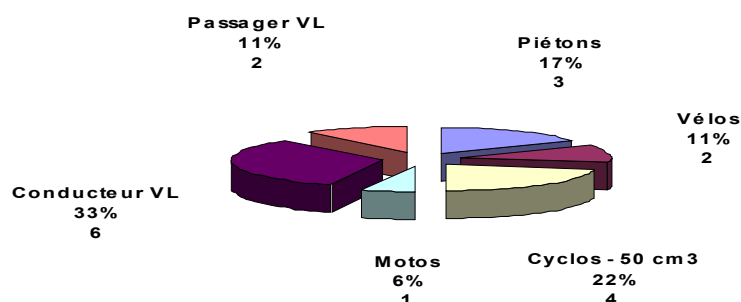
Après une année 2011 particulièrement préjudiciable aux jeunes, le nombre de tués de moins de 25 ans en 2012 (18) est en très nette régression par rapport aux 2 années précédentes. Alors que le nombre global de tués est en hausse, les jeunes ont été relativement épargnés même s'ils représentent encore plus d'un quart des tués sur les routes du département. Leur part dans l'ensemble des tués diminue fortement par rapport

à 2011 où elle atteignait plus de 40 % pour une classe d'âge représentant 26,5 % de la population dont une grande partie n'a pas encore accès à la conduite d'un véhicule.

En 2012, parmi les 18 tués de moins de 25 ans, 13 étaient conducteurs d'un véhicule, 2 étaient passagers et 3 étaient piétons dont 2 très jeunes enfants. Parmi les conducteurs, 10 avaient une part de responsabilité identifiée dans l'accident (alcool, stupéfiants, perte de contrôle, vitesse). Les 2 conducteurs n'ayant pas de responsabilité reconnue étaient des usagers vulnérables (vélo et cyclomoteur).

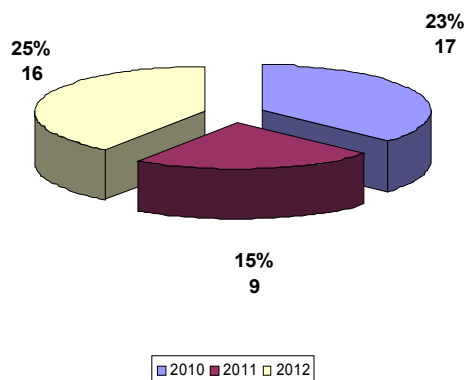
Une vigilance doit être maintenue pour cette catégorie d'usagers afin de conforter cette tendance favorable qui demeure néanmoins fragile.

Tués de moins de 25 ans par type d'usage en 2012



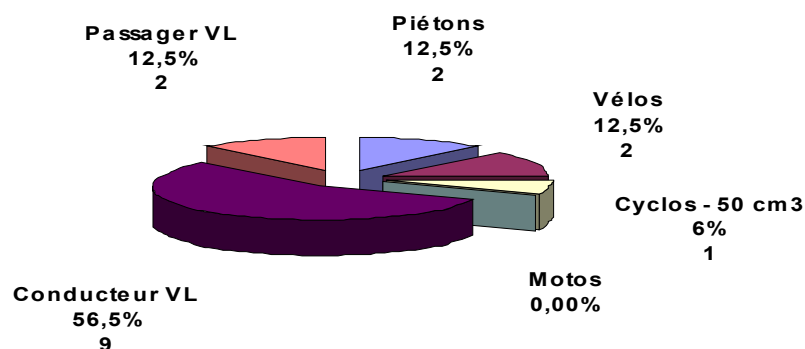
5 - Les séniors :

Tués de + de 65 ans pour les années 2010 à 2012



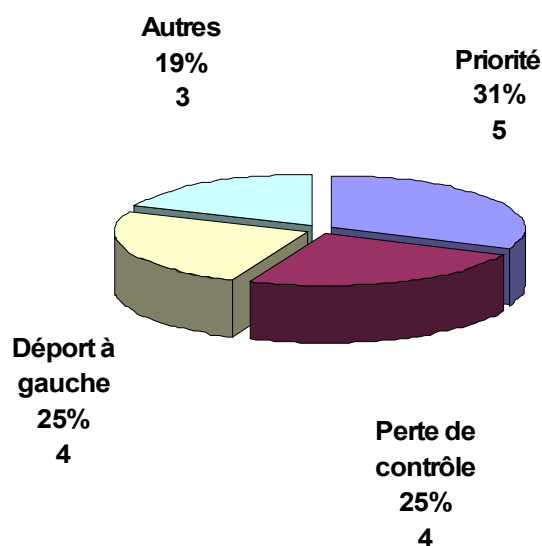
Avec 25 %, la part des + de 65 ans dans les tués sur les routes du département est en très nette progression en 2012 (leur nombre a presque doublé par rapport à 2011).

Tués de plus + de 65 ans par type d'usage en 2012



Les séniors tués sont majoritairement des conducteurs d'automobiles (56,5 %). Ils sont d'autant plus vulnérables qu'ils sont diminués physiquement : 5 étaient des usagers vulnérables (30 %) et 2 étaient passagers de véhicule léger (12,5 %).

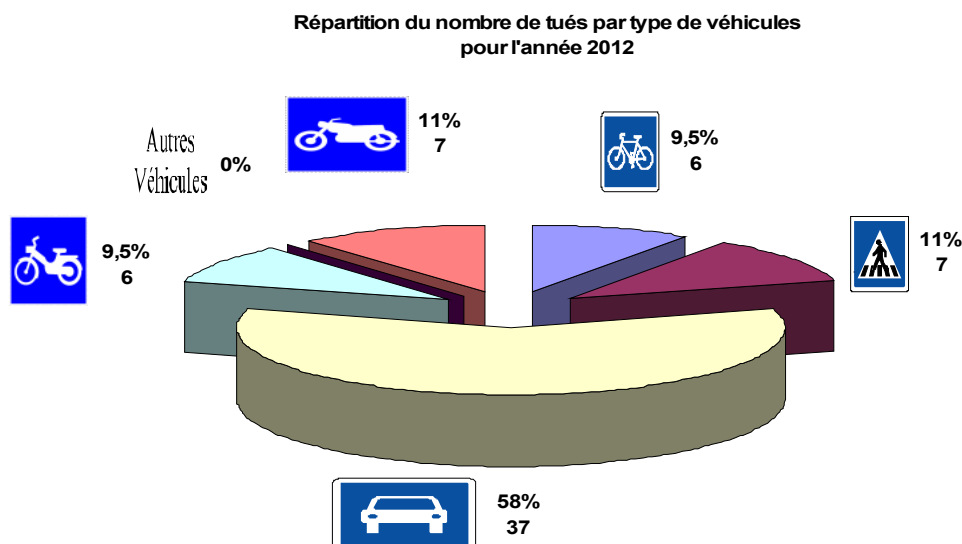
Répartition par causes des tués de + de 65 ans pour la période de janvier à octobre 2012



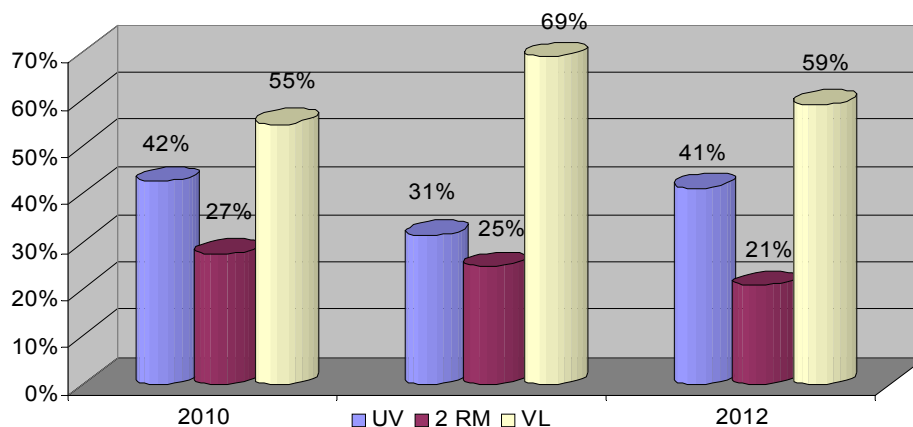
Bien qu'elles ne soient pas identifiées en tant que telles, les défaillances physiques (capacités motrices et sensorielles) sont probablement à l'origine des refus de priorité, identifiés comme première cause de la mortalité des séniors. De la même façon, les déports à gauche et pertes de contrôle peuvent résulter de malaises, somnolences, ou défauts de vigilance qui affectent de manière plus prégnante les personnes âgées. Sur les 16 accidents mortels impliquant un séniors, leur responsabilité est engagée dans 62,5 % des cas (10 accidents mortels).

Cette catégorie d'usagers, dont on pressentait qu'elle devenait victime de la mortalité routière ces dernières années, est fortement impactée en 2012 et requiert donc le renforcement des actions de prévention engagées en 2011.

6 - Les usagers vulnérables :



Répartition des victimes tuées pour les années 2010 à 2012



UV: Usagers vulnérables (piétons, vélo, 2RM)

On constate en 2012 une augmentation de la part des usagers vulnérables dans l'ensemble des tués par rapport à 2011. Cette augmentation est principalement engendrée par un nombre de tués piétons (7) et cyclistes (6) nettement supérieur à l'année précédente.

Le nombre de tués en 2RM est en baisse depuis plusieurs années : 19 en 2010, 15 en 2011 et 13 en 2012, soit une baisse de 37 % entre 2010 et 2012. La part du 2RM dans l'ensemble des tués est, elle aussi, en nette diminution (-16 %) par rapport à 2011.

Toutefois, même si la part de tués en deux-roues motorisés (2RM) est en baisse, elle représente néanmoins encore 21 % du nombre total des tués alors que le trafic 2RM est de l'ordre de quelques % du trafic global. Parmi tous les usagers vulnérables, le 2RM reste majoritairement représenté (51% en 2012).

Alors qu'en 2011, 80 % des tués en 2RM étaient des motocyclistes, en 2012, les tués sont uniformément répartis entre cyclomoteuristes (6) et motocyclistes (7). Une vigilance doit également être maintenue sur ce type d'usagers.

Quelques informations complémentaires sur l'accidentologie moto:

Depuis plusieurs années, on constate une augmentation de l'âge des motocyclistes victimes de la route. En 2011, leur âge moyen était de 35 ans et leur âge médian de 33 ans. En 2012, leur âge moyen est de 40 ans et leur âge médian de 45 ans. Sur les 7 tués en moto en 2012, un seul avait moins de 25 ans.

Cette évolution s'explique par de nombreux facteurs cumulatifs: excès de confiance de motards confirmés, manque de réflexes de motards occasionnels ou erreurs de conduite de personnes venant à la moto sur le tard... autant de cibles pour la prévention.

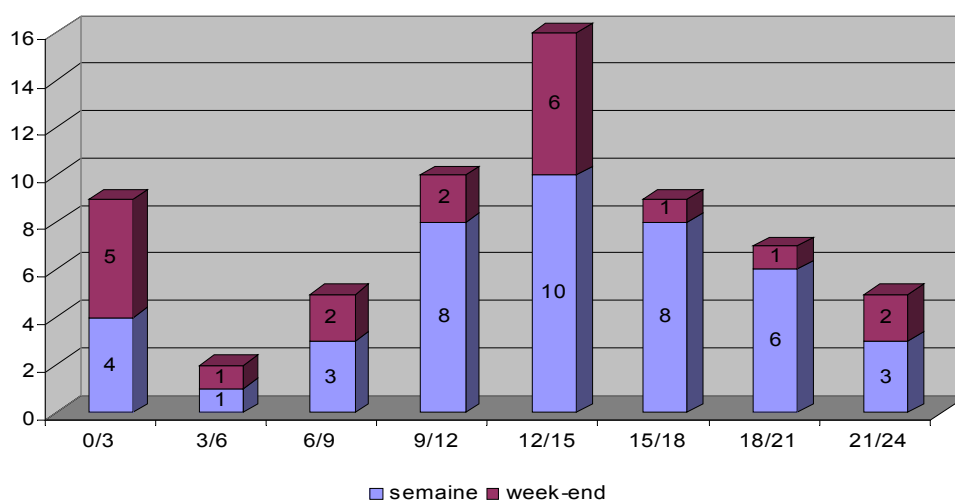
Les causes principales d'accidents mortels en 2RM sont:

- alcool et (ou) stupéfiant (30 %)
- défaut de maîtrise autre véhicule en cause (25 %)
- perte de contrôle* (25 %)

** lorsque la cause des accidents n'est pas identifiée, ils sont classés dans le thème « perte de contrôle ».*

7 - Les tués par tranche horaire :

Répartition des tués par tranches horaires et jours de la semaine pour l'année 2012

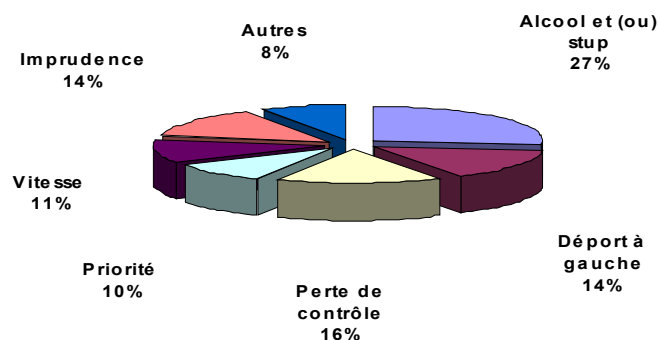


Contrairement à la tendance observée depuis longtemps où les accidents mortels se produisaient majoritairement sur les tranches horaires de fin de journée (correspondant notamment à la circulation liée au trajet domicile-travail), en 2012, les accidents mortels se sont produits sur les tranches horaires de fin de matinée-début d'après-midi (70 % des

séniors tués sont dans cette tranche horaire). Compte tenu du profil de la population touchée (séniors), cette tranche horaire correspond aussi à des habitudes de vie. On retrouve toutefois les mêmes tendances que les années précédentes en ce qui concerne les nuits du week-end qui sont également meurtrières mais dans une moindre mesure.

8 - Les causes principales d'accidents mortels :

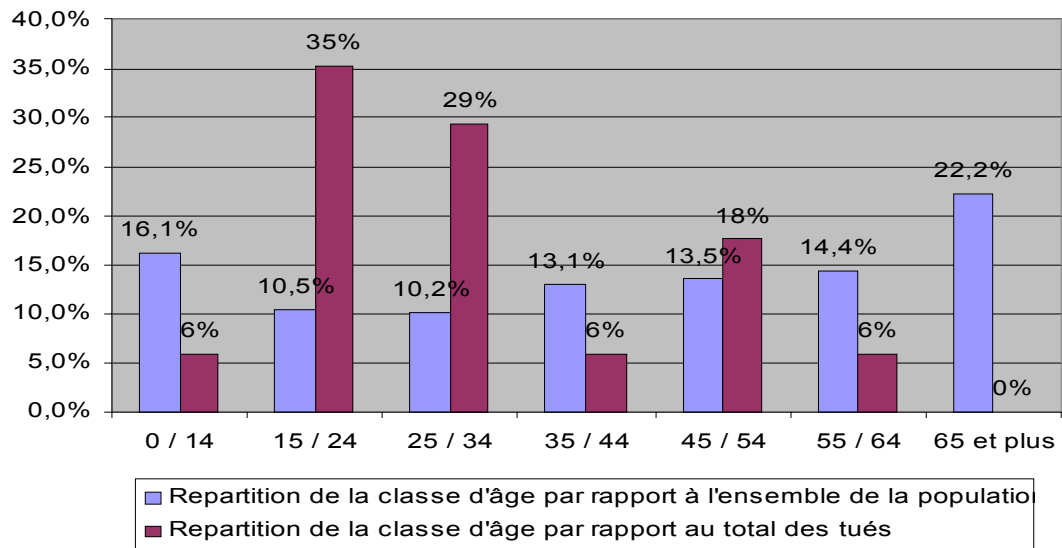
Causes principales d'accidents mortels en 2012



Les causes principales d'accident restent similaires sur les dernières années : on retrouve toujours l'alcool et les stupéfiants (qui sont parfois cumulés) en tête. En 2012, même si la vitesse ne fait pas partie des causes les plus souvent identifiées, elle demeure souvent difficile à déterminer. Ainsi, les déports à gauche et pertes de contrôle sont vraisemblablement, pour une part non négligeable, consécutifs à des vitesses excessives ou inadaptées à l'infrastructure et aux conditions de circulation.

L'alcool et (ou) les stupéfiants ont été identifiés par les forces de l'ordre dans 16 accidents mortels ayant fait 17 victimes, soit 27 % du total des tués en 2012. On observe une très nette baisse par rapport à 2011 où l'alcool et (ou) les stupéfiants étaient présents dans plus de la moitié des accidents mortels. Les taux d'alcool mesurés vont de 0,63 à 3,18 g/l. La plupart sont délictueux.

Répartition par tranche d'âges des tués dans un accident avec alcool et (ou) stupéfiant en 2012



Les jeunes de manière prépondérante et, dans une moindre mesure, la classe d'âge 25/34 ans, sont concernés par l'absorption d'alcool et (ou) de stupéfiants dans les accidents mortels de la circulation.

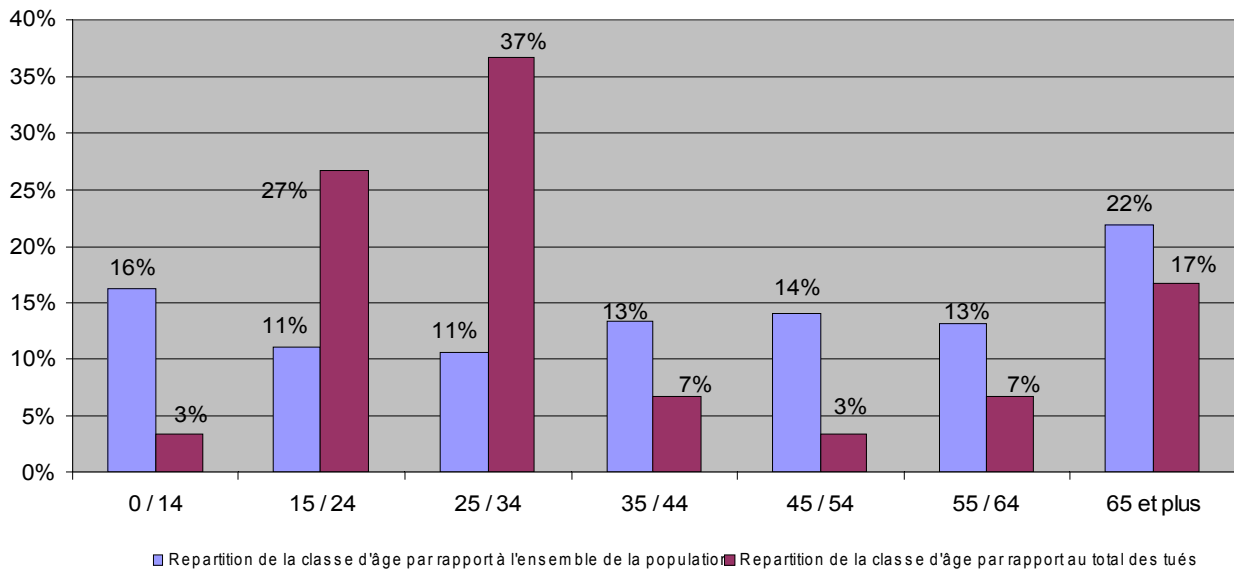
La grande majorité des tués sous l'emprise d'alcool et (ou) de stupéfiants circulaient en VL (13 pour 83 %). Parmi les 4 autres, 2 circulaient en cyclomoteurs, 1 en moto et 1 était piéton.

9 - Les accidents sans tiers :

Les accidents impliquant un véhicule seul supposent très souvent que le conducteur ait perdu le contrôle de son véhicule de son propre fait ou en raison d'événements extérieurs.

En 2012, on dénombre 30 tués pour 29 accidents mortels impliquant un véhicule seul (47 % pour 41 % en 2011). Cette typologie d'accidents est observée de façon aussi marquée depuis peu (2011) et semble se conforter.

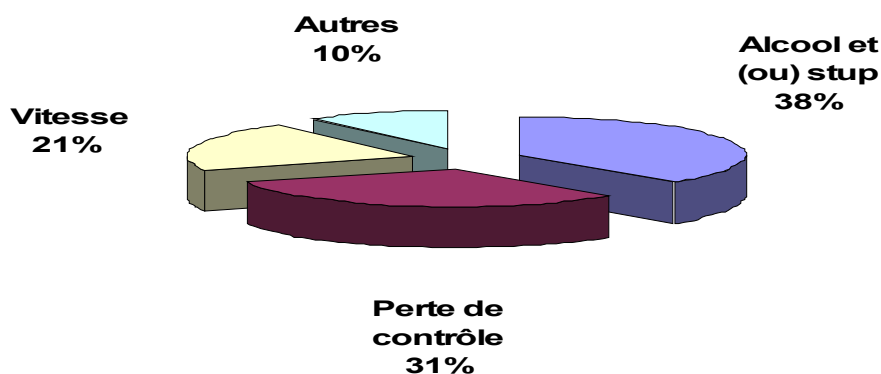
Répartition par tranche d'âge des tués dans les accidents mortels impliquant un véhicule seul pour l'année 2012



Les moins de 34 ans sont très majoritairement représentés dans ce type d'accident (67 %).

L'alcool et (ou) les stupéfiants sont la cause de 38 % des accidents mortels impliquant un véhicule seul. Si l'on ajoute **les pertes de contrôle** et **la vitesse**, le total représente 90 % de ce type d'accidents mortels.

Causes des accidents mortels impliquant un véhicule seul en 2012



« perte de contrôle » est renseignée comme cause lorsqu'une cause précise n'est pas identifiée par les forces de l'ordre.

10 – Bilan (au regard des objectifs du PDLIR 2012) :

	accidents	tués	blessés	BH	Jeunes	2RM	Alcool/stup
Objectifs PDLIR	800	60	1000	300	20	13	26
Année 2012	767	63	943	331	18	13	17
Ecart	- 4,1 %	+ 5 %	- 5,7 %	+ 10 %	- 10 %	0 %	- 34,6 %
Année 2011	882	61	1088	361	24	15	31

Au regard des objectifs fixés dans le PDLIR 2012, les résultats obtenus sont globalement satisfaisants: en effet, 5 objectifs sur 7 ont été atteints.

L'objectif ambitieux (- 17 %) fixé pour les blessés hospitalisés (BH) a été dépassé mais le chiffre 2012 (331) est inférieur de 8,6 % à celui de 2011 (361).

Concernant le nombre de tués, le 2ème trimestre (26 tués) et le mois de décembre 2012 (7 tués) ont été particulièrement meurtrier et n'ont pas permis d'atteindre l'objectif de passer sous la barre des 60 tués en 2012. Cet objectif sera reconduit en 2013.

11 - Conclusion :

En Charente-Maritime, depuis 3 ans, le nombre d'accidents et de blessés est en baisse constante.

En revanche, le nombre de tués en 2012 sur les routes du département reste très élevé, même si l'année 2011 avait enregistré le meilleur résultat jamais obtenu pour cet indicateur.

Si l'on peut être satisfait de ces bons résultats, ils demeurent fragiles et l'effort doit être maintenu pour espérer les améliorer encore. Pour cela, il convient de s'intéresser de près aux caractéristiques des accidents et au profil des victimes.

Ainsi, au regard de l'accidentologie, l'action locale doit se consacrer sur les 5 priorités suivantes :

- **les séniors** : La part des +de 65 ans tués a fortement augmenté en 2012 passant de 14,7 % en 2011 (9 tués) à 25,4 % en 2012 (16 tués).
- **les jeunes** : Même si leur nombre et leur part dans les tués sur les routes de la Charente-Maritime est en forte diminution, les jeunes représentent encore 29 % du total des tués et restent sur-représentés dans l'accidentologie départementale.
- **les 2RM** : Les 2RM, motocyclistes et cyclomotoristes à part sensiblement égale, représentent encore 21 % des tués sur la route pour un trafic très faible même si leur nombre et leur part sont en baisse en 2012.
- **l'alcool et les stupéfiants** : Malgré une nette régression en 2012, l'absorption d'alcool et (ou) de stupéfiants reste la cause principale des accidents mortels (27 % des tués et 38% des accidents sans tiers) et concerne principalement les jeunes.
- **les accidents sans tiers** : ils représentent 48,3 % des accidents mortels. Pour les $\frac{3}{4}$, ils sont la conséquence d'un taux d'alcool délictueux ou d'une perte de contrôle liée à un manque de vigilance ou à une vitesse excessive.

Le bilan de l'année écoulée met en exergue des tendances connues qui s'orientent à la baisse : c'est le cas pour les jeunes, les 2RM et pour l'alcool et les stupéfiants. Ces domaines, qui concentrent encore un grand nombre de tués, devront continuer à être suivis en 2013. La thématique des séniors et les accidents sans tiers en progression sensible devront recevoir toute l'attention des acteurs de la sécurité routière en Charente-Maritime. L'ensemble de ces résultats seront pris en compte pour établir les objectifs 2013 en matière d'accidentalité.

Si la diminution du nombre de tués sur les routes constitue la priorité absolue du Gouvernement, le nombre d'accidents et de blessés doit être également considéré comme un indicateur de référence en ce qu'il contribue à révéler une double évolution majeure et structurelle de la lutte contre l'insécurité routière : la diminution du nombre des accidents et des blessés. Ces objectifs seront naturellement repris dans les priorités pour 2013.