



**PRÉFET
DE LA
CHARENTE-
MARITIME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale
des Territoires et de la Mer**

Bilan de l'accidentalité 2022

Département de la Charente-Maritime

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Table des matières

Préambule.....	3
Les chiffres clés 2022.....	4
1.Évolution globale des indicateurs.....	5
2. Carte des accidents corporels 2022.....	6
3. Analyses thématiques.....	7
3.1. Les accidents selon la période.....	7
3.2. Les accidents selon le réseau routier.....	9
3.3. Les usagers impliqués.....	10
3.4. Les circonstances.....	12
3.5. Les usagers vulnérables.....	12
3.6. Le risque routier professionnel.....	14
3.7. Les seniors et les jeunes.....	15
3.8. Les principales causes d'accidents mortels.....	16
Glossaire.....	17

Préambule

Le Bilan d'accidentologie 2022 a été réalisé par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR).

Ce document a pour but de faire connaître l'accidentalité du département de la Charente-Maritime et d'en comprendre les mécanismes.

Les données proviennent du fichier national des bulletins d'accidents corporels de la circulation routière (BAAC), établis par les forces de l'ordre suite à tout accident corporel.

Les bilans départementaux dépendent de la base nationale 2022 des « accidents corporels » qui a été arrêtée le 16 mai 2022 par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

Références :

- Loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique et l'arrêté du 27 mars 2007.
- Arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation.
- Instruction du 24 août 2014 relative au suivi des résultats de l'accidentalité routière.

Définitions :

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule. Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers.

Parmi ceux-ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du
- les victimes : impliquées non indemnes. :

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les personnes blessées : victimes non décédées.

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

- les blessés dits « hospitalisés » (BH) : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- les blessés légers (BL) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais non admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Présentation du département

- Superficie : 6 864 km².
- Population (source INSEE 2018) : 646 932 habitants .
- 18 807 km de routes dont 4 300 km d'itinéraires cyclables, réparties comme suit :
 - 66 % de voies communales.
 - 32,5 % de routes départementales.
 - 1,5 % d'autoroutes et routes nationales.

Les chiffres clés 2022

L'année 2022 a comptabilisé en Charente-Maritime 433 **accidents corporels** :

- dont **50** accidents mortels, qui ont occasionné le décès de **55** personnes,
- **548** blessés, dont **239** blessés hospitalisés (44 % des blessés), et **309** blessés légers.

Ces indicateurs évoluent fortement à la baisse en ce qui concerne les nombres d'accidents et de blessés par rapport à la moyenne 2017-2019. Par contre le nombre de tués est en augmentation.

	Accidents Corporels	Tués	Blessés
2022	433	55	548
Moyenne 2017-2019	643	53	798

Quelques éléments d'analyse :

➤ Les victimes d'accidents mortels :

51 % des personnes décédées sur les routes sont des usagers vulnérables.

➤ Les facteurs d'accidents : la conduite sous l'emprise de substances psychoactives (alcool, stupéfiants et médicaments) est la cause première des décès sur les routes de Charente-Maritime en 2022.

➤ Il est à noter que si la vitesse n'est pas la cause principale des accidents mortels (18 %), elle reste très

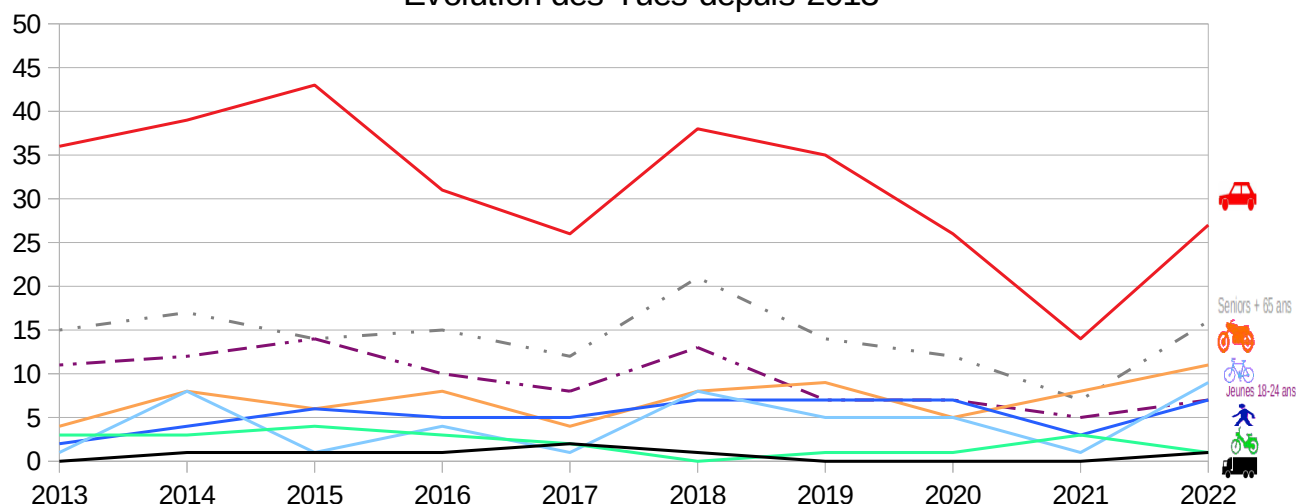
➤ présente et constitue souvent un facteur aggravant des autres accidents mortels

➤ La localisation de l'accident : Si la répartition des accidents corporels est partagée entre (63 %) agglomération et hors agglomération (51 %/49%), les accidents survenus hors agglomération enregistrent le plus de personnes décédées avec 82 % des accidents mortels.

➤ La journée du mercredi a enregistré le plus de personnes décédées sur les routes avec 12 tués.

Les déplacements lors de l'année 2021 ayant été encore très impactés par la gestion de la pandémie, le bilan de l'accidentalité routière en 2022 est comparé à l'année 2019.

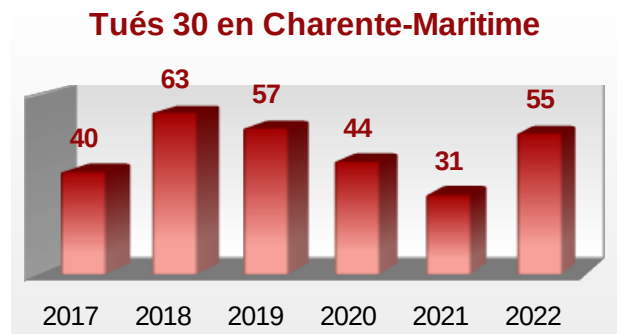
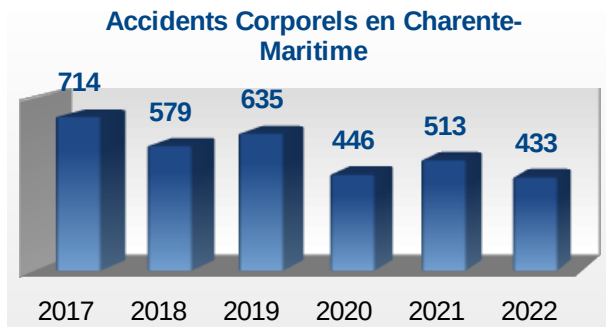
Évolution des Tués depuis 2013



	Jeunes 18-24 ans	Seniors 65 ans et +	VL & VU	Motos	Piétons	Vélos	Cyclos	PL
Variation des tués 2022 / 2019	0	2	-8	2	0	4	0	0

1.Évolution globale des indicateurs »

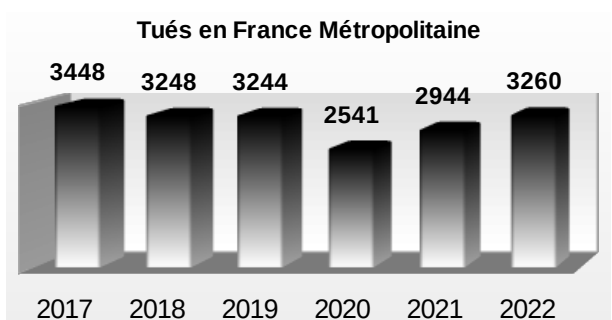
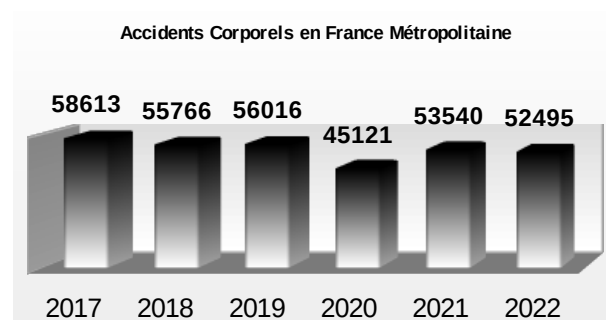
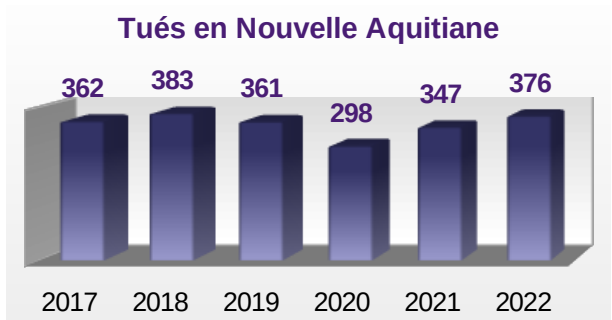
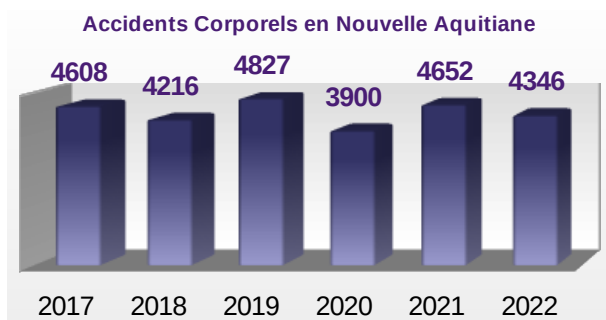
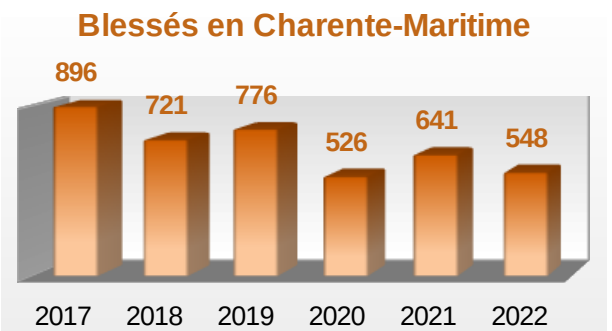
L'année 2022 comptabilise 433 accidents corporels, soit une diminution de 33 % par rapport à la moyenne 2017-2019. Cette baisse est difficile à expliquer d'autant plus que le nombre de tués est lui en augmentation.



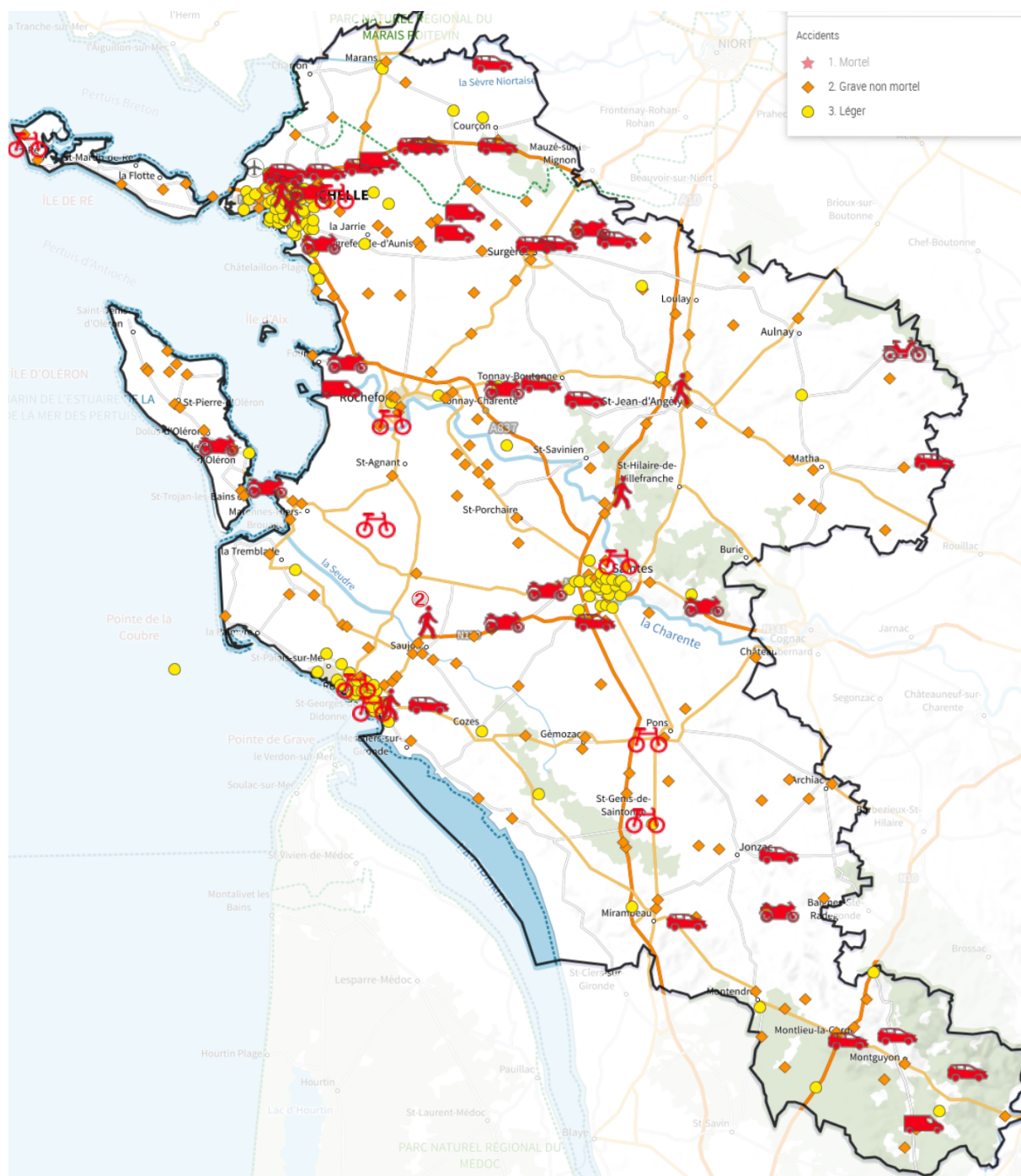
C'est le nombre de blessés qui a le plus diminué par rapport à la moyenne des cinq dernières années :

- +77% de tués en 2022
- 5 % d'accidents corporels en 2022
- 23 % de blessés en 2022

Le département de la Charente-Maritime représente 10 % de l'accidentalité de la région Nouvelle Aquitaine et moins de 1 % de la France Métropolitaine. Une baisse de 2 % des accidents est enregistrée à l'échelle nationale par rapport à 2021 - (6 % par rapport à 2019).



2. Carte des accidents corporels 2022

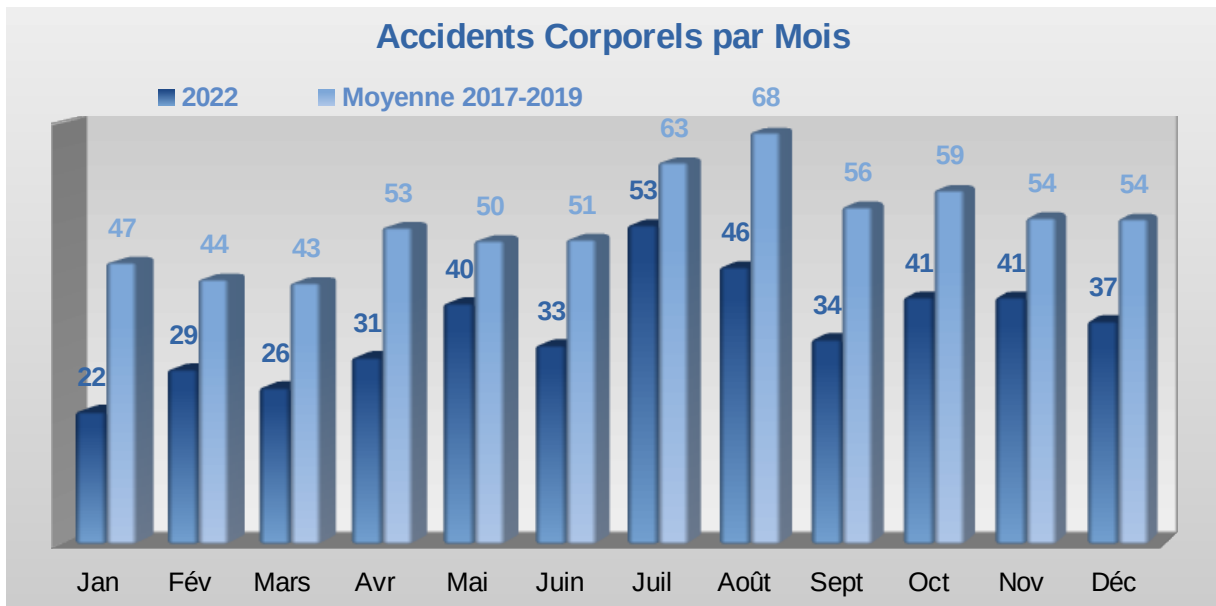


2022 Arrondissements	Accidents Corporels	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés
La Rochelle	153	14	41	173
Rochefort	120	16	75	144
Saintes	79	9	47	108
Saint Jean d'Angély	34	7	35	54
Jonzac	47	9	41	69

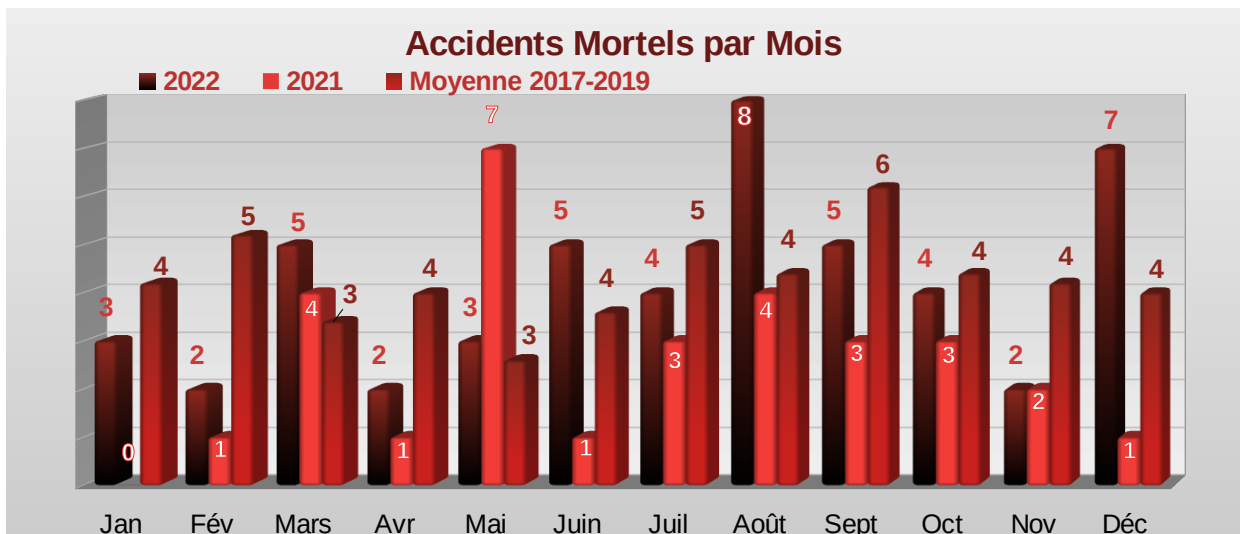
3. Analyses thématiques

3.1. Les accidents selon la période

a. Selon le mois



En 2022, la mortalité mensuelle moyenne est de 4 décès. Elle varie de 2 personnes tuées en février, avril et novembre à 10 personnes en juillet. On note deuxième pic inhabituel au mois de décembre avec 7 tués.

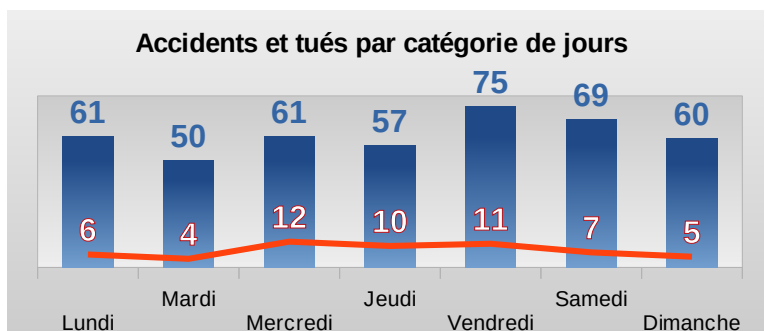


b. Selon le jour de la semaine

Le nombre d'accidents corporels varie 50 les mardis à 75 les vendredis, il est en moyenne de 62 accidents par jour de semaine.

Le nombre de personnes tuées varie entre 4 les mardis et 12 les mercredis qui est la journée de la semaine qui comptabilise le plus de tués.

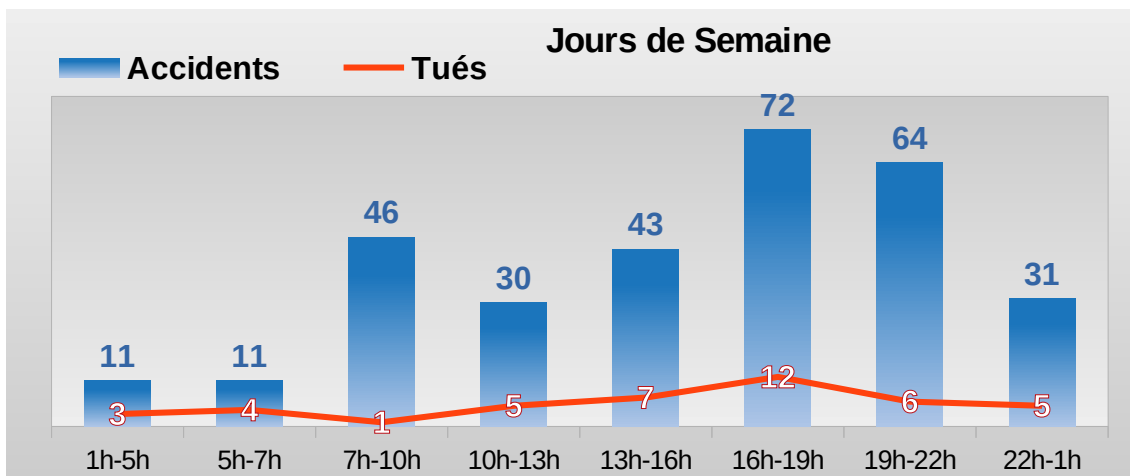
Les 3 jours de milieu de semaine (mardi-mercredi-jeudi) comptabilise 60 % des tués



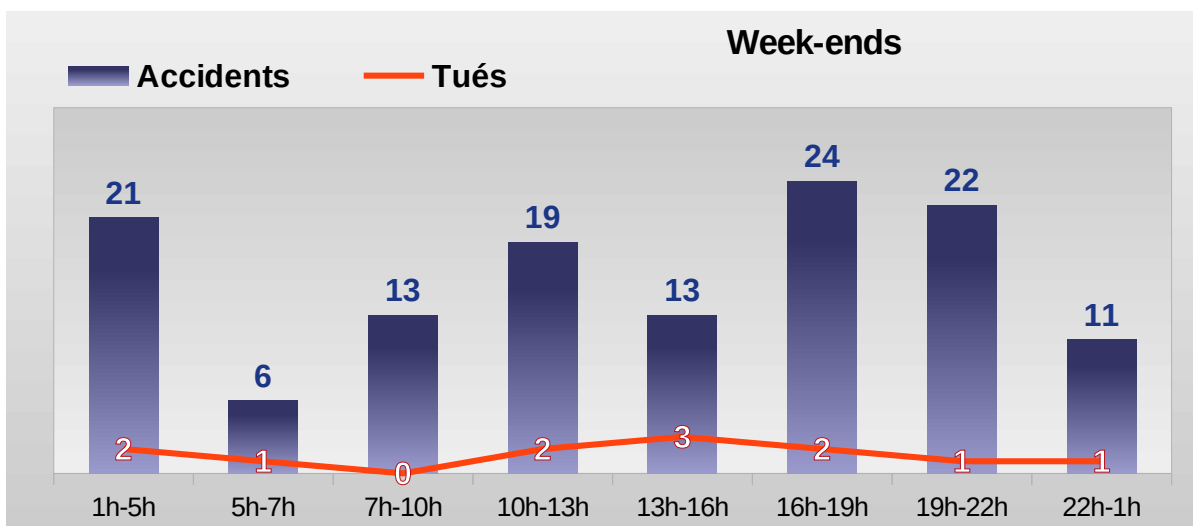
c. Selon l'heure

En jour de semaine, le nombre d'accidents corporels évolue logiquement selon le trafic. On retrouve donc les valeurs maximales d'accidentalité durant les périodes d'heures de pointe, en particulier celle du soir entre 16 h et 19 h.

Il en est de même pour les accidents mortels.



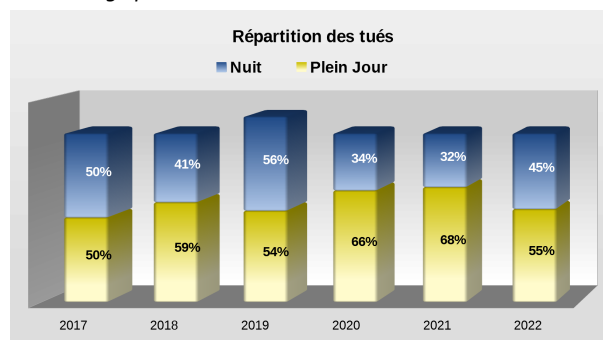
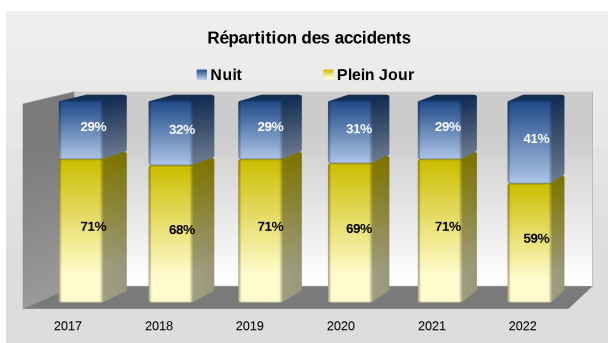
Durant les week-ends, l'évolution est la même que la semaine avec un pic d'accidents corporels de 16 h à 19 h. Concernant le nombre de personnes décédées, près de la moitié le sont entre 16 h et 22 h pour cette année 2022.



d. Selon le jour et la nuit

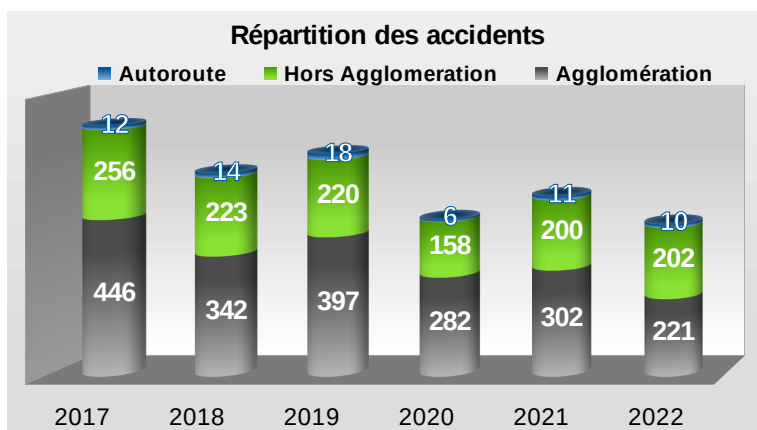
De la même façon que les années précédentes, les accidents corporels et les accidents mortels se produisent majoritairement de jour, cependant on note une augmentation des accidents corporels de nuit par rapport aux années précédentes (+10%). On revanche on retrouve une répartition des accidents mortels équivalente à celle avant période covid.

Nota : La notion de nuit comprend également « aube ou crépuscule » et « éclairage public allumé ou non ».

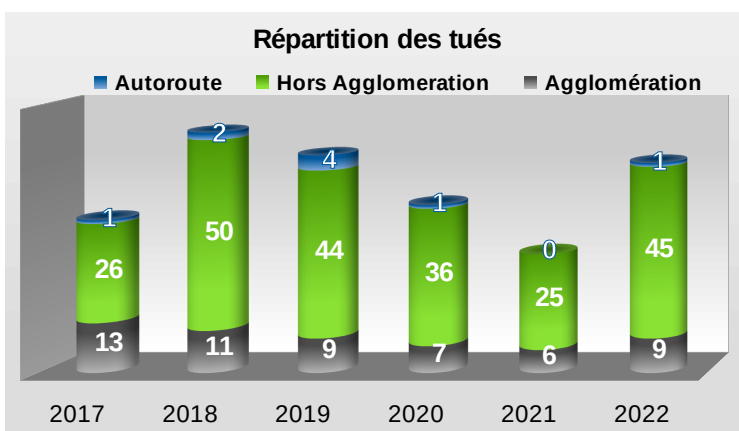


3.2. Les accidents selon le réseau routier

a. Selon le milieu : agglomération, hors agglomération



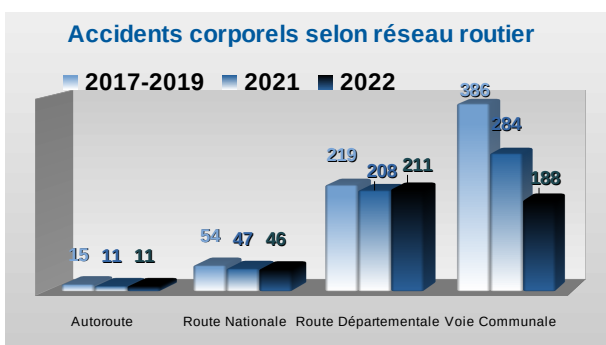
En 2022 les accidents corporels sont également répartis en agglomération et hors agglomération. Habituellement 60 % des accidents corporels ont lieu en agglomération.



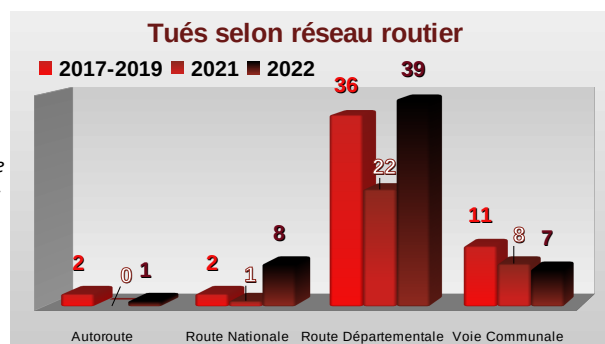
L'année 2022 marque un retour aux chiffres avant période covid. Environ 80 % des tués le sont hors agglomération.

b. Selon le type de réseau routier

Par rapport aux moyennes annuelles 2017-2019, on note en 2022 une légère baisse des accidents corporels sur les routes départementales et une baisse importante sur les voies communales -50 % par rapport à la période 2017-2019 et -30 % par rapport à 2021.



Nota : Des accidents peuvent être comptés sur plusieurs réseaux routiers.

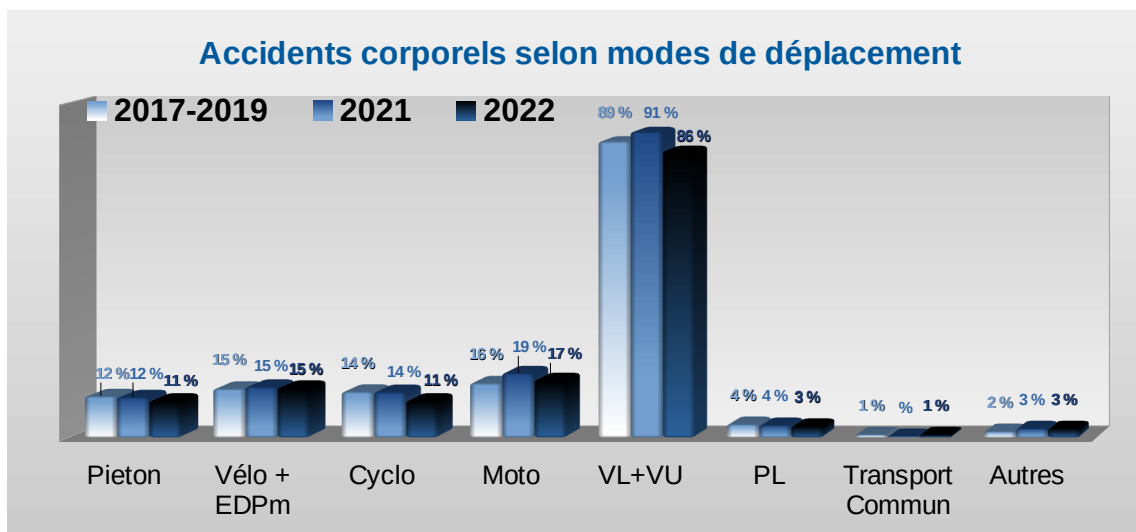


71 % des personnes décédées sur les routes de Charente-Maritime au cours de l'année 2022 ont été victimes d'un accident localisé sur les routes départementales. Cela représente une hausse de 77 % par rapport à 2021. On note aussi une augmentation importante du nombre de tués sur les routes nationales par rapport aux années précédentes, 8 tués en 2022 contre 1 en 2021 et 2 en moyenne sur la période 2017-2019.

3.3. Les usagers impliqués

a. Catégories des véhicules impliqués dans les accidents corporels

De façon générale, on constate depuis 5 ans une stabilité dans la répartition des modes de déplacement impliqués dans les accidents corporels.



Nota : Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs modes de déplacement.

b. Conflit d'usagers dans les accidents mortels en 2022 et répartition des tués.

En 2022 on constate que la part de la mortalité des vélo+EDPm est passée de 3 % à 16 % par rapport à 2021. La part des personnes décédées en véhicule léger a quant à elle stable, elle représente 45 %.

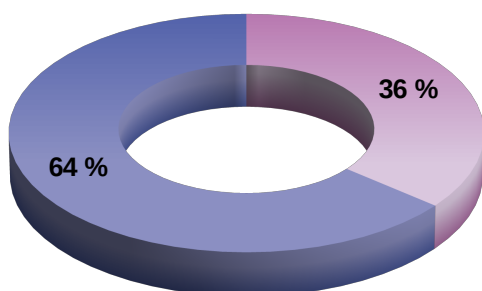
Les tués « en solo » sans tiers impliqués représentent plus de 40 % décédées en 2021, cette proportion était similaire à la période 2017-2019, c'était 48 % en 2021.

COLLISION AVEC	Piéton	Vélo+EDPm	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TC	Autre
Piéton	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vélo+EDPm	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cyclo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moto	-	-	-	-	1	-	-	-	-
VL	5	3	-	5	2	-	-	-	-
VU	2	1	-	1	1	-	-	-	-
PL	-	1	-	-	3	-	-	-	-
TC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	1	5	15	2	0	0	0
MULTICOLLISION		3	-	-	3	-	-	-	-
TOTAL	7	9	1	11	25	2	0	0	0
Part de la mortalité 2022	13%	16%	2%	20%	45%	4%	0%	0%	0%
Part de la mortalité 2021	10%	3%	10%	26%	45%	0%	0%	0%	3%
Part de la mortalité 2017-19	12%	9%	2%	13%	56%	6%	2%	0%	1%

c. Selon le sexe

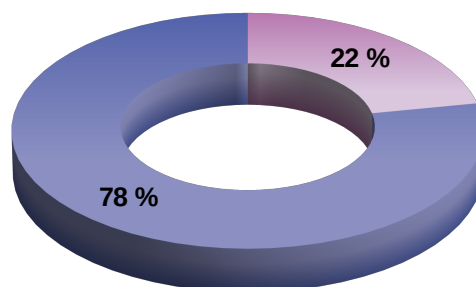
Les conducteurs hommes sont majoritairement représentés dans les accidents corporels et parmi les tués. Ils représentent la majorité des auteurs responsables des accidents corporels et mortels.

Répartition des accidents corporels



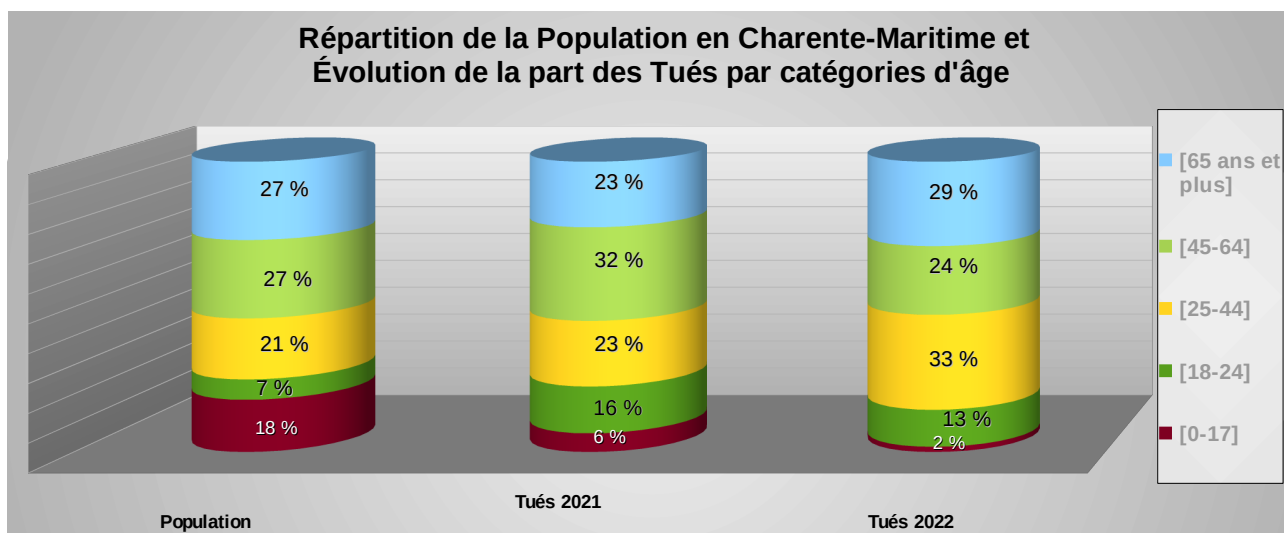
■ Homme ■ Femme

Répartition des Tués



■ Homme ■ Femme

c. Selon la classe d'âge



Trois tranches d'âges sont sur-représentées en terme de tués par rapport à la population du département :

- Les 18-24 ans représentent 7 % de la population mais 13 % des tués en 2022 (7 tués), on note une baisse de 3 % par rapport à 2021.
- Les 25-44 ans représentent 21 % de la population et 33 % des tués en 2022 (hausse de 10 % par rapport à 2021). C'est le plus grand écart avec la population (+12%), c'est aussi la tranche d'âge où l'on dénombre le plus de tués en 2022 (18).
- Les +65 ans qui représentent 27 % de la population sont légèrement sur-représentés avec 29 % des tués, c'est 6 % de plus qu'en 2021. 16 personnes de +65 ans sont décédées sur les routes en 2022.

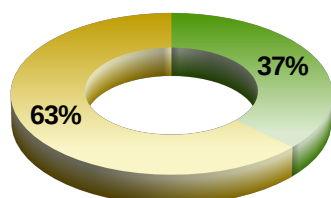
Les deux dernières tranches d'âges, 0-17ans et 45-64ans, sont sous-représentées par rapport à la population et sont en baisse par rapport à 2021 (-4 % et -8%).

3.4. Les circonstances

Les accidents en intersection

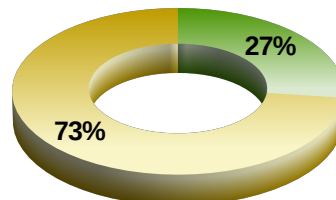
Environ 67 % des accidents corporels et 84 % des accidents mortels se produisent hors intersection.

Répartition des accidents corporels



■ Hors intersection ■ En intersection

Répartition des accidents mortels



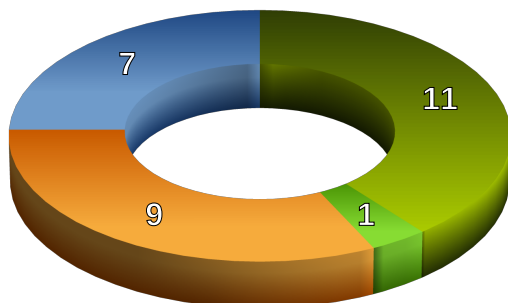
■ Hors intersection ■ En intersection

3.5 Les usagers vulnérables

Les usagers vulnérables sont physiquement moins protégés en cas de collision et de chute au sol.

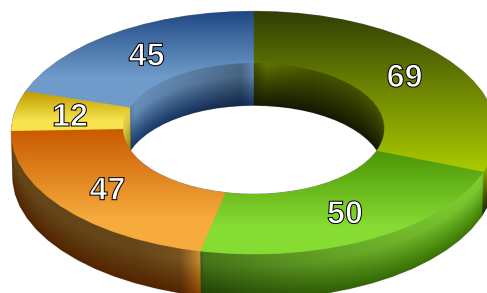
Ils regroupent les utilisateurs de deux roues motorisés 2RM et 3RM, les cyclistes, les piétons et les engins de déplacement personnel motorisé ou non (EDPM/EDP).

Usagers Vulnérables Tués



■ Piéton ■ EDP-m ■ Vélo ■ Cyclo ■ Moto

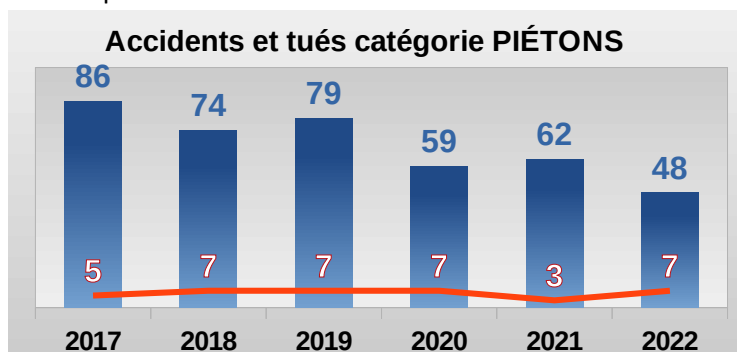
Usagers Vulnérables Blessés



■ Piéton ■ EDP-m ■ Vélo ■ Cyclo ■ Moto

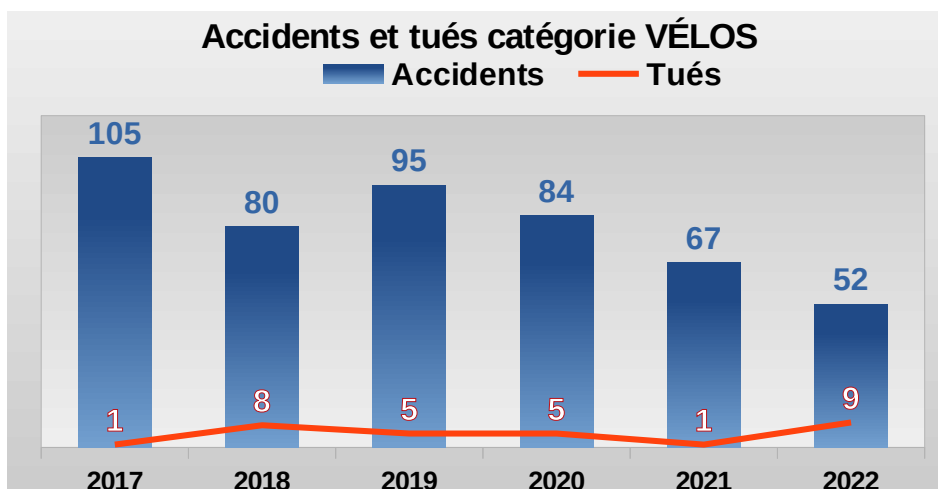
a. Les piétons:

48 piétons ont été blessés en 2022 (-14 par rapport 2021) et une hausse (+4) par rapport à 2021, c'est un retour aux chiffres des années précédentes.

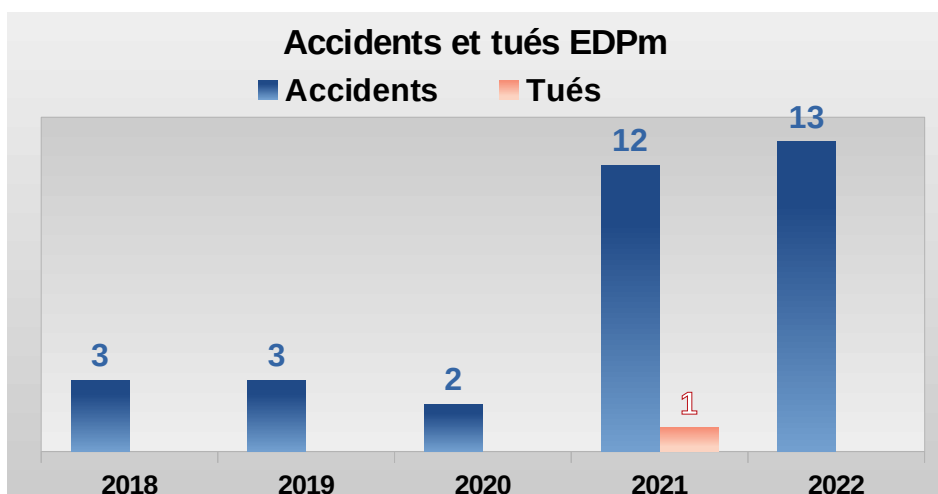


b. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » :

52 cyclistes ont été blessés en 2022 (-15 par rapport à 2021), cependant 9 usagers de vélo ont été tués (+8 par rapport à 2021), c'est le plus grand nombre de tués depuis 2017.



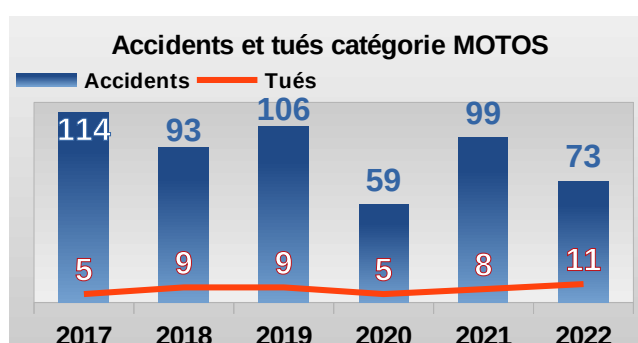
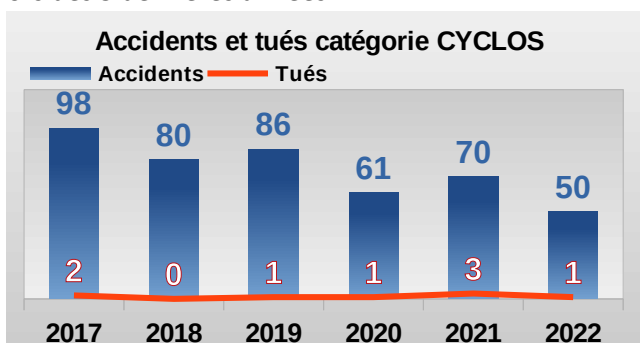
13 accidents impliquent des conducteurs d'engin de déplacement personnel motorisés en 2022 (+1 par rapport à 2021). On note l'absence de tué dans cette catégorie en 2022.



c. Les deux et trois roues motorisés

En 2022, 123 accidents ont impliqué des 2RM, faisant 119 blessés usagers de 2RM et 12 décès.

Le nombre de tués est en augmentation en 2022 avec 11 tués (+3 par rapport à 2021), nombre jamais atteint lors des 5 dernières années.



3.6 Le risque routier professionnel

En 2022, 149 accidents corporels concernent le risque routier professionnel (trajets domicile-travail ou trajets professionnels), parmi lesquels on dénombre 17 accidents mortels ayant fait 19 tués (dont 11 en trajets domicile/travail et 8 en trajets professionnels). Le taux de gravité de ce type d'accidents (nombre tués / nombre d'accidents) est de 13 %.

Les accidents liés au risque routier professionnel ont engendré plus de 35 % des blessés recensés sur l'année.

	Accidents	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Domicile/Travail	98	11	118	45
Trajet professionnel	51	8	76	37
Total	149	19	194	82

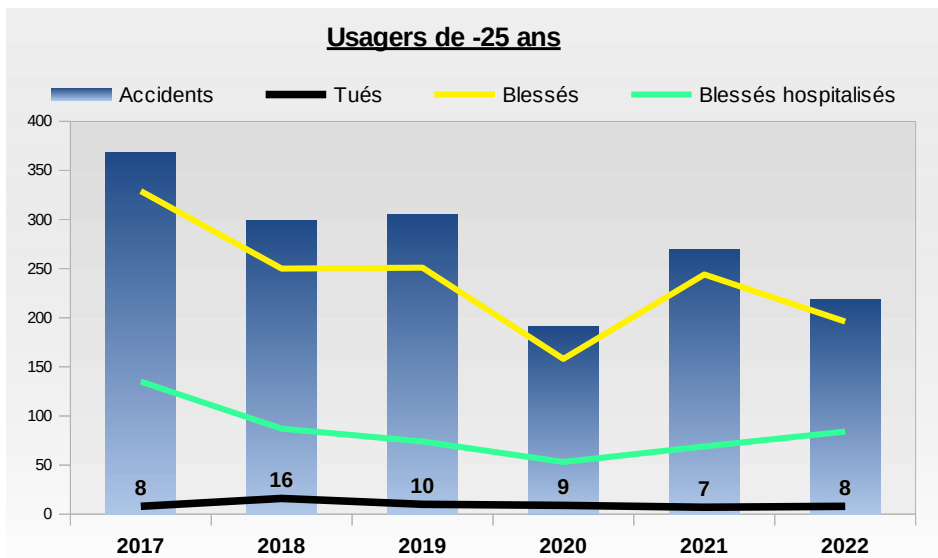
Les véhicules légers (103 victimes) et les deux-roues motorisés (cyclo 15 victimes + moto 25 victimes) sont les catégories les plus concernées par le risque routier professionnel dans le département.

À noter que parmi les accidents liés au risque routier professionnel, 8 % impliquent au moins un véhicule utilitaire et 4 % un poids-lourd.

Les accidents liés au risque routier professionnel se répartissent équitablement hors et en agglomération. Toutefois, les accidents mortels se produisent à plus de 90 % hors agglomération.

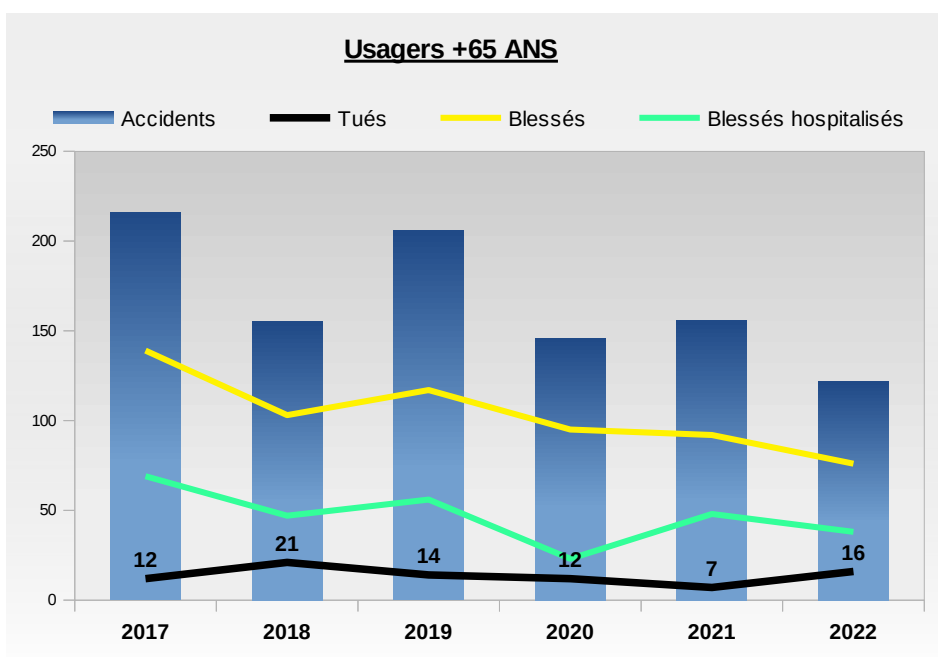
Les principales causes des accidents mortels liés au risque routier professionnel sont les conduites addictives et le non-respect des règles de circulation (refus priorité, dépassement dangereux, contresens...).

3.7. Les Seniors et les Jeunes.



Une des victimes décédées avait moins de 18 ans (piéton).

Parmi les 7 autres tués, 3 l'ont été dans un véhicule de tourisme, 2 en moto, 1 en vélo et un autre piéton.



Comme les années précédentes, cette catégorie d'âge est très impactée par la mortalité routière, elle est en forte augmentation par rapport à 2021 (+9).

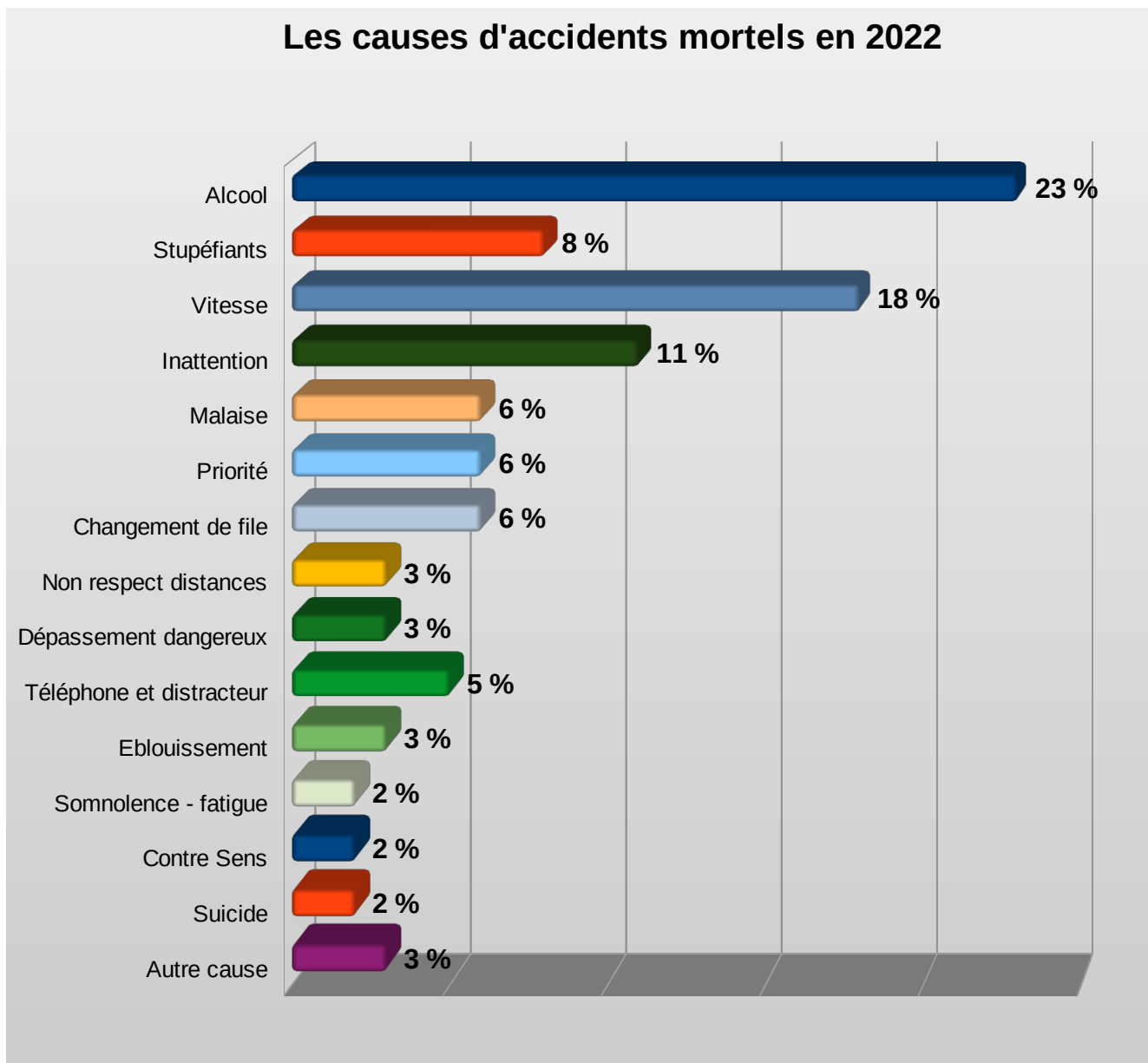
6 des 8 tués de +75 ans étaient en voiture (les 2 autres des piétons).

En ce qui concerne les 65-74ans, 3 tués en vélo, 2 en motos et 2 en voiture, le dernier était un piéton.

3.8 Les principales causes d'accidents mortels.

La conduite sous l'emprise de substances psychoactives (alcool, stupéfiants et médicaments) est la première cause des accidents mortels en 2022 (1/3).

Il est à noter que si la vitesse n'est pas la cause principale des accidents mortels (18%), elle reste très présente et constitue souvent un facteur aggravant des autres accidents mortels.



Glossaire et sigles

Engin de déplacement personnel (EDP) : il peut être non motorisé (**EDP**)(roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (**EDPm**)(trottinette électrique, gyropode, segway...) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

Bicyclette : Vélo y compris vélo électrique.

Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur.

Deux-roues motorisé (2RM) : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Scooter : Motocycle à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat.

Cyclomoteur : Deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

Motocyclette : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Voiturette : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h.

Véhicule Légers (VL) ou véhicule de tourisme : Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Véhicule utilitaire (VU) : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t.

Poids lourd (PL) : Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

Transport en commun (TC) : Autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC n'ayant jusqu'en 2018 pas l'information « permis probatoire »).

Jeunes – *personne âgée de moins de 25 ans, sauf mention contraire.*

Senior – modification Bilan 2015 : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire.

Taux légal d'alcool : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun.

Taux délictuel d'alcool : ≥ 0,8 g/l de sang.

* * *