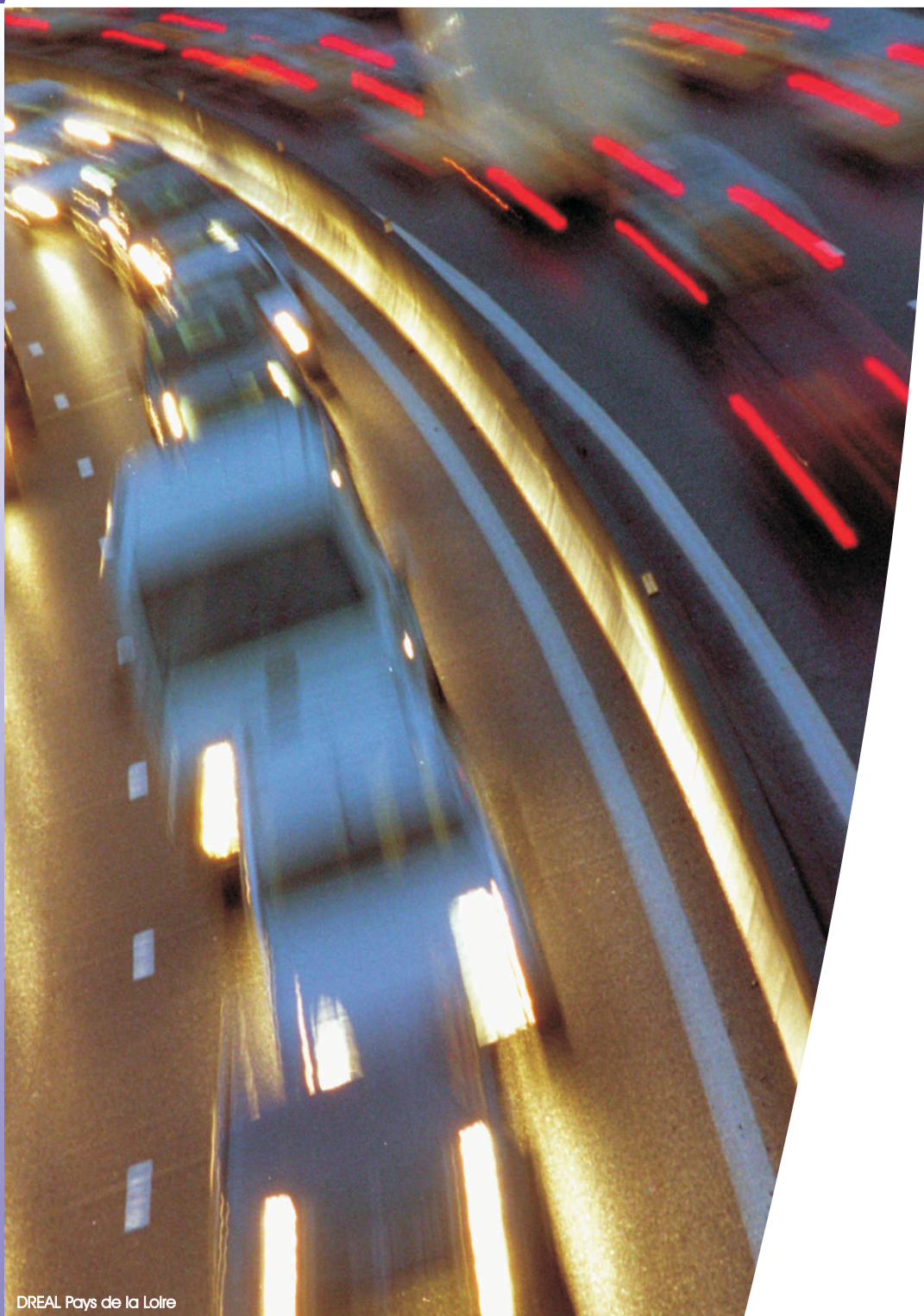


observatoire régional de sécurité routière des Pays de la Loire

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ
EN RÉGION PAYS DE LA LOIRE
ANNÉE 2014



ANALYSES
ET CONNAISSANCE

DREAL Pays de la Loire



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement Pays de la Loire

Sommaire

Plus d'accidents, de tués et de blessés qu'en 2013, mais moins qu'en 2012	En 2014, le nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés augmente fortement (respectivement de 9,6 %, 11,2 % et 15,4 % par rapport à 2013), mais continue sa tendance à l'amélioration par rapport aux années précédentes car l'année 2013 avait été exceptionnellement peu accidentogène.	page 4 Bilan global de l'année 2014
Des résultats qui restent plus satisfaisants que les autres régions	En 2014, les Pays de la Loire conservent de meilleurs résultats par habitant que ceux de la France métropolitaine, mais l'écart se resserre entre 2013 et 2014, notamment pour le nombre d'accidents et le nombre de tués. Par ailleurs, les accidents en Pays de la Loire représentent 3,7 % des accidents de France métropolitaine alors que sa part en nombre de tués s'élève à 5,9 %.	page 5 La région des Pays de la Loire dans le contexte national
Une hausse de l'insécurité routière dans l'ensemble des départements	L'augmentation du nombre d'accidents se retrouve dans tous les départements en 2014. En revanche, l'évolution du nombre de tués est marquée par une forte augmentation dans la Sarthe et la Vendée en 2014.	pages 6-7 Les évolutions des départements
Un bilan lourd pour les automobilistes, plus nuancé pour les usagers les plus vulnérables	Les usagers de véhicules légers représentent 60 % des tués et 50 % des blessés hospitalisés. L'augmentation du nombre de tués est portée principalement par les automobilistes. En revanche, l'augmentation des blessés hospitalisés est valable dans la plupart des catégories d'usagers, notamment les automobilistes, les cyclistes et les piétons (respectivement +23 %, +29 % et +19 %). Les usagers de véhicules légers restent sur-représentés dans les victimes en Pays de la Loire.	pages 8-9 Les accidents selon les catégories de véhicules
Plus de conflits entre voitures, moins de conflits de voitures avec des usagers vulnérables	La voiture intervient de plus en plus souvent dans les conflits (84,5 % contre 82,4 % entre 2009 et 2013), notamment les conflits entre voitures ou avec les modes doux (piétons et vélos), mais les conflits impliquant les deux-roues motorisés sont moins fréquents.	page 10 Analyse selon le type de conflit
Les hommes toujours autant impliqués	Les hommes sont majoritairement impliqués dans les accidents de la route : ils représentent 76 % des tués et 66 % des blessés hospitalisés. En tant que conducteurs, ils sont également impliqués dans 88 % des accidents mortels contre 35 % pour les femmes.	pages 11-12 Les victimes et les conducteurs selon le sexe

<p>Les jeunes conducteurs sont particulièrement concernés par les accidents</p>	<p>La tranche d'âge 18-24 ans reste la plus représentée avec plus de 20% des victimes. On les retrouve notamment dans la catégorie des deux-roues motorisés et des véhicules légers. Parmi les accidents de motocyclettes, la tranche d'âge 25-34 ans est sur-représentée, contrairement aux années précédentes. Pour la catégorie des cyclomoteurs, la tranche d'âge 15-17 ans représente plus d'un tiers des victimes. Les moins de 14 ans et plus de 75 ans sont sur-représentés dans les victimes piétons, mais la gravité est plus importante chez les plus de 75 ans.</p>	<p>pages 12-13 Les conducteurs victimes selon l'âge et le mode de déplacement</p>
<p>Les jeunes conducteurs particulièrement concernés par l'alcool</p>	<p>Lorsqu'un des conducteurs a une alcoolémie positive dans un accident, une fois sur deux, il a entre 18 et 34 ans, près de deux fois sur trois lorsque l'accident se produit en week-end ou jour férié.</p>	<p>page 14 L'alcoolisme des conducteurs</p>
<p>Un risque élevé en fin de semaine et des jeunes conducteurs sur-représentés le week-end</p>	<p>Les accidents sont plus nombreux le jeudi et le vendredi. La gravité des accidents augmente à la fin du week-end. Les jeunes de 16 à 21 ans constituent la majorité des victimes graves le week-end, veille et jour de fête (26 % contre 12 % en semaine).</p>	<p>page 15 Répartition selon le jour de la semaine</p>
<p>Toujours plus de tués le jour mais l'écart avec la nuit s'amenuise</p>	<p>Un tiers des accidents a lieu de nuit, pourcentage en augmentation par rapport aux années précédentes. A ce facteur d'accident élevé s'ajoute un facteur accru de gravité : 11 % des accidents de nuit sont mortels contre 7 % de jour.</p>	<p>page 16 Répartition jour-nuit</p>
<p>Mai et octobre les plus meurtriers</p>	<p>Les mois de mai et octobre ont été les plus meurtriers. Viennent ensuite les mois d'août et de décembre qui ont enregistré le moins d'accidents mais les plus graves.</p>	<p>page 16 Répartition selon le mois</p>
<p>Un nombre croissant de tués en rase campagne</p>	<p>En 2014, les accidents hors agglomération représentent 40 % des accidents de la région, mais 81 % des tués. 17 % des accidents en rase campagne sont mortels contre 3 % en agglomération.</p>	<p>page 17 Rase-campagne et agglomérations</p>

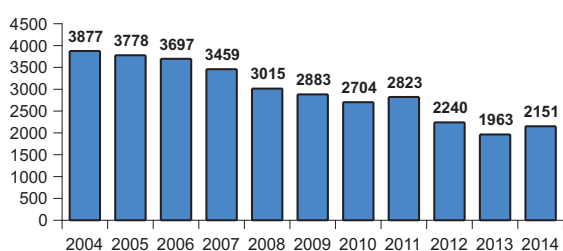
Bilan global de l'année 2014

En 2014, le nombre d'accidents corporels en Pays de la Loire a fortement augmenté par rapport à 2013 (+9,6 %, soit 188 accidents de plus) mais continue sa tendance à la baisse par rapport aux années précédentes (-14,7 % par rapport à la période 2009-2013).

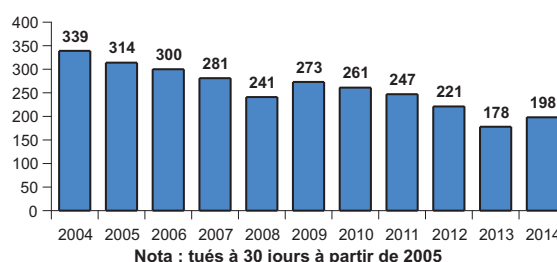
La même évolution est constatée pour le nombre de tués (+11,2 % en 2013, soit 20 morts en plus, mais -16,1 % par rapport à 2009-2013) et pour le nombre de blessés (+15,4 %, soit 377 blessés en plus, contre -10,6 % par rapport à 2009-2013).

	Accidents corporels		Tués (à 30 jours)		Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	victimes graves pour 100 accidents
	nombre	évolution 2013/2014	nombre	évolution 2013/2014	nombre	nombre	nombre
Région Pays de la Loire	2 151	9,6%	198	11,2 %	1 439	1 384	76,1
France	58 191	2,0 %	3 384	3,5 %	26 635	46 413	51,6
Loire-Atlantique	763	5,1 %	61	0,0 %	502	518	73,8
Maine-et-Loire	705	7,8 %	33	-8,3 %	311	595	48,8
Mayenne	134	19,6 %	16	-15,8 %	131	36	114,4
Sarthe	236	15,1 %	34	25,9 %	236	76	96,2
Vendée	313	17,7 %	54	54,3 %	259	159	100,0

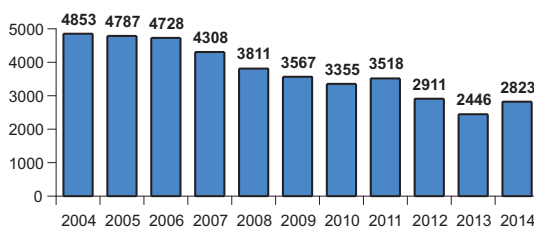
Accidents corporels



Tués



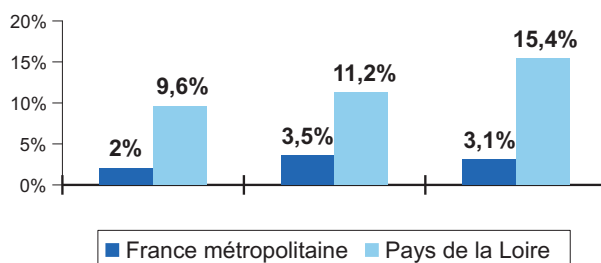
Blessés



La région des Pays de la Loire dans le contexte national

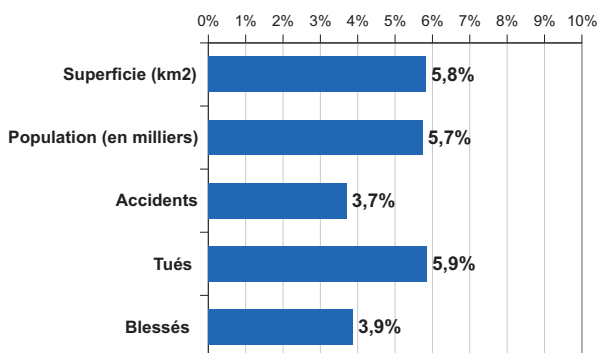
La hausse de l'insécurité routière constatée dans les Pays de la Loire entre 2013 et 2014 est observée, dans une moindre mesure, sur l'ensemble du territoire français, que ce soit pour les accidents corporels (+9,6 % en Pays de la Loire contre +2,0 % en France métropolitaine), les tués (+11,2 % contre +3,5 %) ou les blessés (+15,4 % contre +3,1%).

Evolution 2013-2014

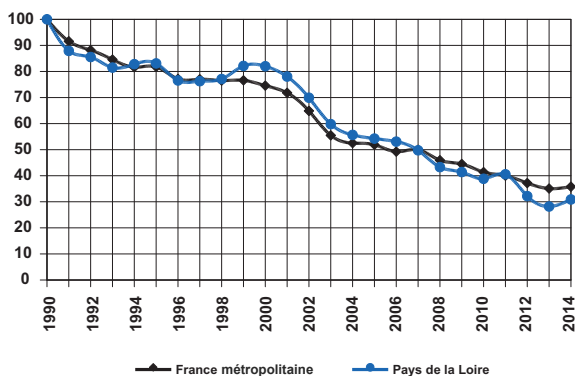


Par conséquent, si la région reste moins accidentogène que le reste de la France métropolitaine (3,7 % des accidents de la France métropolitaine contre 5,7 % de sa population), l'écart se réduit par rapport à 2013. Par ailleurs, la gravité des accidents étant plus importante (8,6 % des accidents sont mortels en Pays de la Loire contre 5,3 % dans les autres régions de France métropolitaine), la part de tués rapportée à sa population est à un niveau comparable.

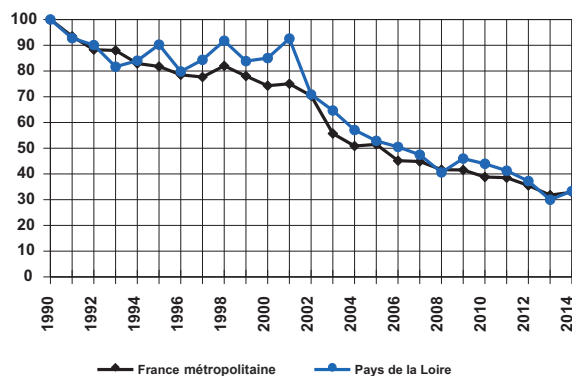
Part des Pays de la Loire en France métropolitaine



Accidents corporels



Tués



Les évolutions des départements

En Loire-Atlantique :

augmentation du nombre d'accidents, nombre de tués stable.

Le nombre d'accidents a augmenté de 5,1 % par rapport à 2013, mais la tendance par rapport à la moyenne des 5 dernières années reste favorable (-12,7 % par rapport à 2009-2013). Le nombre de tués reste stable, à un niveau bas (-15 tués par an par rapport à 2009-2013).

En Maine-et-Loire :

augmentation du nombre d'accidents, baisse du nombre de tués.

Le nombre d'accidents a augmenté de 7,8 % par rapport à 2013 mais reste bien inférieur à la moyenne des 5 dernières années (-16,0 %). Le nombre de tués poursuit sa baisse (-3 tués par rapport à 2013, -8 par rapport à 2009-2013).

En Mayenne :

forte augmentation du nombre d'accidents, baisse du nombre de tués.

Le nombre d'accidents a augmenté de près de 20 % par rapport à 2013, remontant à un niveau proche de la moyenne des 5 dernières années (-1,3 % seulement). En revanche, le nombre de tués poursuit sa baisse (-3 tués par rapport à 2013, -10 par rapport à 2009-2013).

En Sarthe :

forte augmentation du nombre d'accidents et de tués.

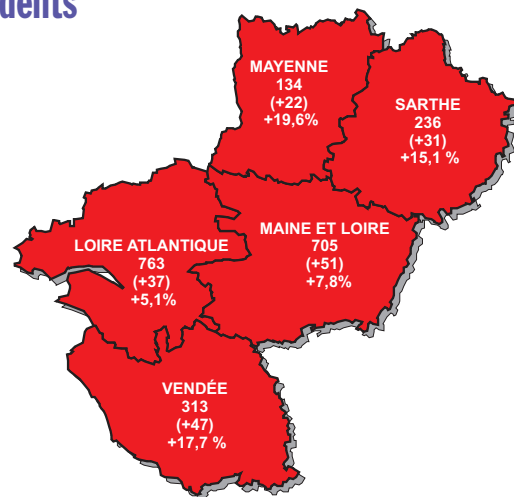
Le nombre d'accidents a augmenté de 15,1 % par rapport à 2013 mais reste à un niveau très bas par rapport à 2009-2013 (-36,3 %). Il en est de même pour le nombre de tués (+7 par rapport à 2013, -4 par rapport à 2009-2013).

En Vendée :

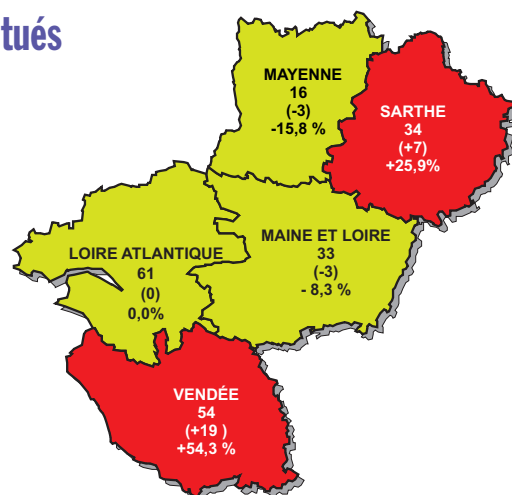
forte augmentation du nombre d'accidents et de tués, dégradation des résultats sur 5 ans.

Le nombre d'accidents a augmenté de 17,7 % par rapport à 2013 et de 3,5 % par rapport à 2009-2013. De même, le nombre de tués est fortement remonté (+19 tués par rapport à 2013), à un niveau comparable aux 5 dernières années

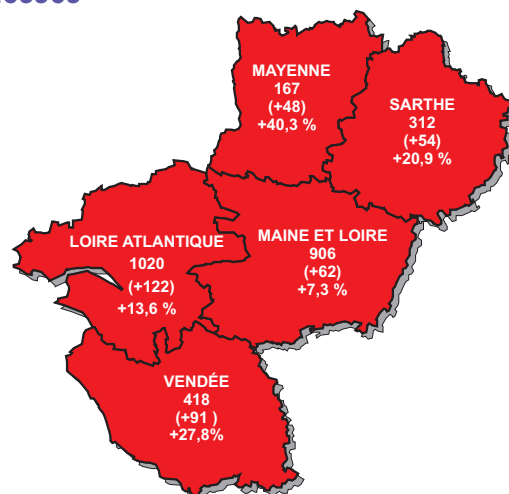
accidents



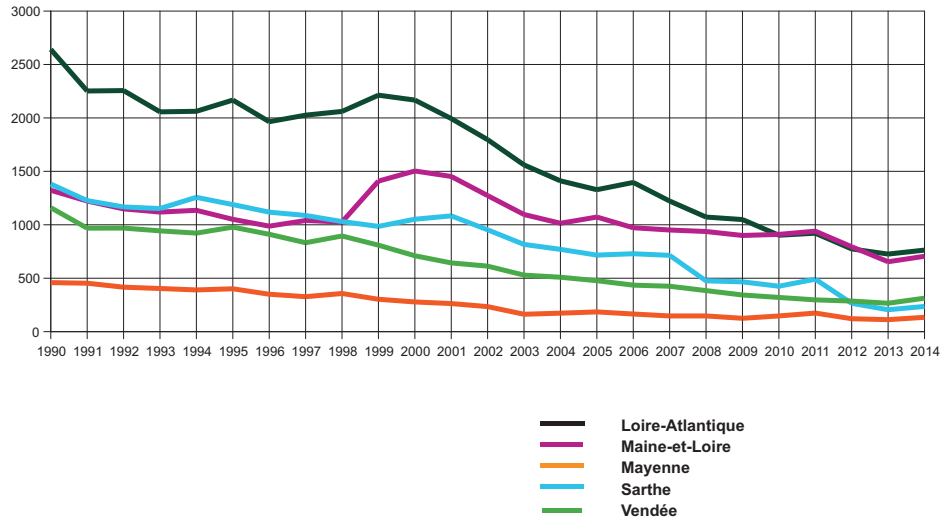
tués



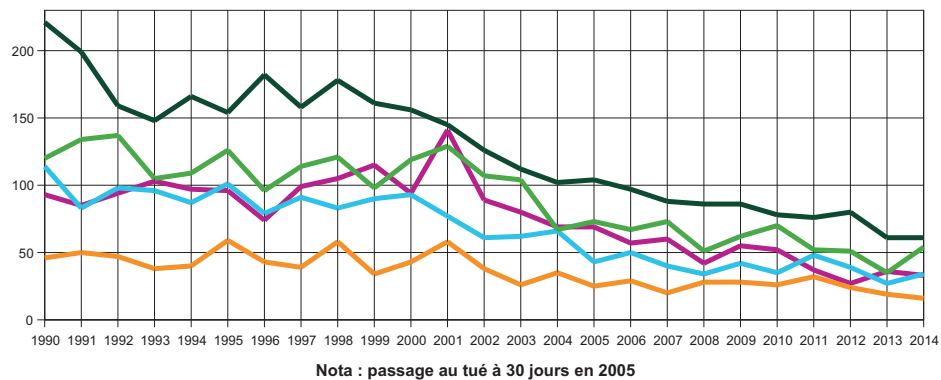
blessés



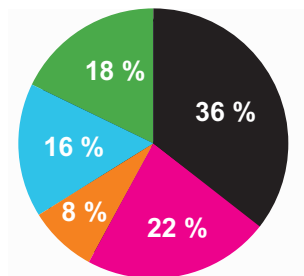
Accidents corporels



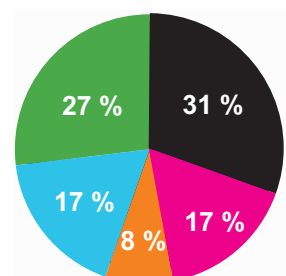
Tués



Population



Nombre de tués



Avec 31 % des tués de la région, la Loire-Atlantique est le département de la région qui dénombre le plus de tués sur les routes. Cependant, lorsque le nombre de tués est ramené à la population, la Vendée devient le

département le plus accidentogène (environ 2 tués par an pour 25 000 habitants) tandis que le Maine-et-Loire devient le moins accidentogène (environ 1 tué par an pour 25000 habitants).

Analyse des accidents corporels

Les accidents selon les catégories de véhicule

Le nombre de tués est globalement stable pour les usagers vulnérables (piétons et deux-roues), l'augmentation du nombre de tués est intégralement absorbée par les

usagers de véhicules légers. En revanche, l'augmentation du nombre de blessés hospitalisés est visible dans la plupart des catégories d'usagers.

catégories d'usagers	Tués			Blessés hospitalisés			Blessés non hospitalisés		
	2014	écart avec 2013	écart avec 2009-2013	2014	écart avec 2013	écart avec 2009-2013	2014	écart avec 2013	écart avec 2009-2013
piétons	24	-2	-3	208	33	19	159	-2	-30
cyclistes	8	-1	-3	106	24	12	117	11	-34
cyclomotoristes	15	5	0	177	-2	-67	208	56	-82
motocyclistes	29	-8	-12	214	10	-43	94	0	-56
automobilistes	117	25	-16	695	129	21	766	113	-71
autres	5	1	-3	39	0	0	40	5	-5
Total	198	20	-38	1439	194	-58	1384	183	-278

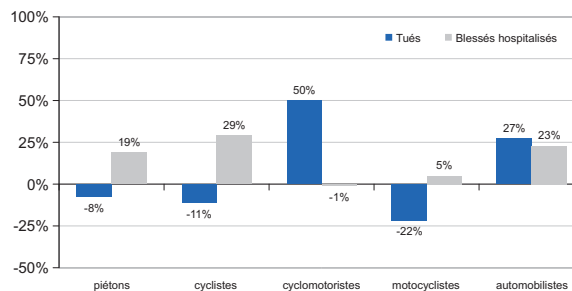
Si le nombre de piétons tués a légèrement diminué par rapport à 2013 (-2 tués), le nombre de piétons blessés hospitalisés a en revanche augmenté de 19 %, soit 33 blessés hospitalisés (BH) de plus.

Dans la catégorie des cyclistes, le nombre de tués a légèrement diminué (-1 tué) mais le nombre de blessés hospitalisés a augmenté de 29 % (+24 BH). Dans la catégorie des cyclomotoristes, le nombre de tués a augmenté (+ 5 tués) et le nombre de blessés hospitalisés est stable (- 2 BH, soit une baisse de 1 %).

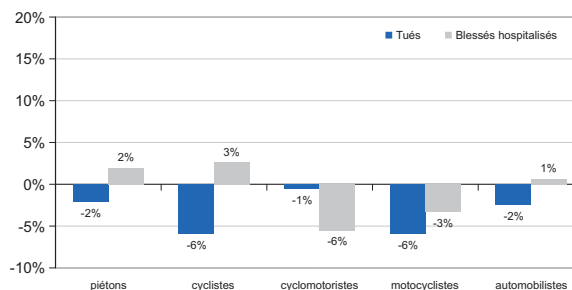
Dans la catégorie des motocyclistes, le nombre de tués a baissé (-8 tués) mais le nombre de blessés hospitalisés a augmenté de 5 % (+10 BH).

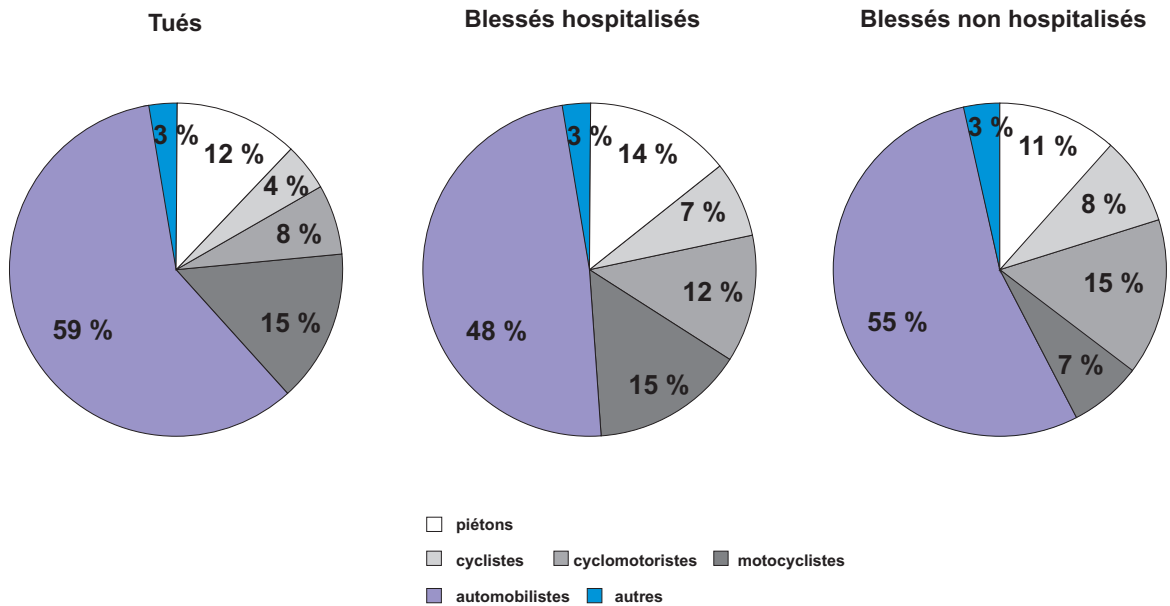
Le nombre d'automobilistes tués (conducteurs ou passagers) a fortement augmenté (+27 % par rapport à 2013) mais reste inférieur à la moyenne des années précédentes (-2 % par rapport à la période 2009-2013). De même, le nombre de blessés hospitalisés a fortement augmenté (+23 % par rapport à 2013) mais est stable par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (+0,6 %).

Évolution entre 2013 et 2014 (en %)



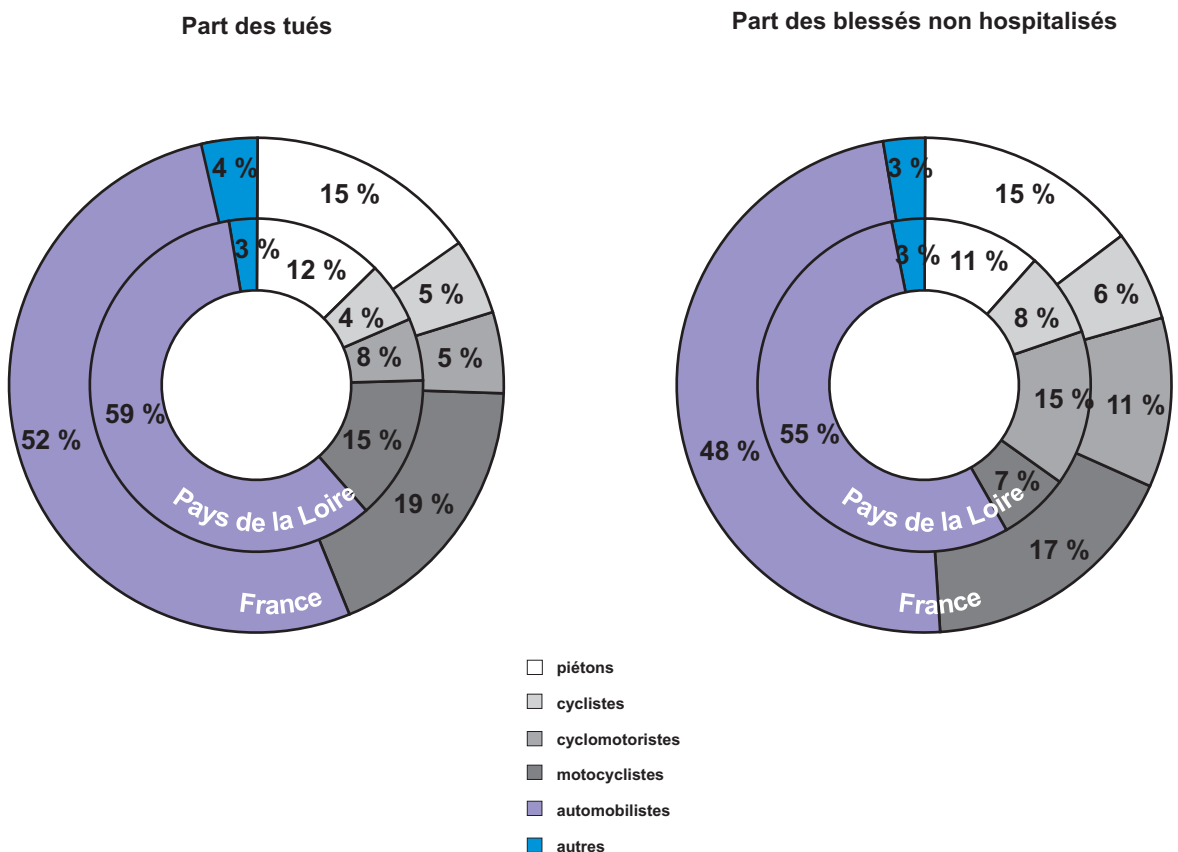
Évolution entre 2009-2013 et 2014 (en %)





Comparaison avec l'ensemble de la France métropolitaine

La catégorie des automobilistes est sur-représentée dans les tués en Pays de la Loire (59 % des tués contre 52 % pour les autres régions), notamment au bénéfice des piétons (12 % des tués contre 15 %).



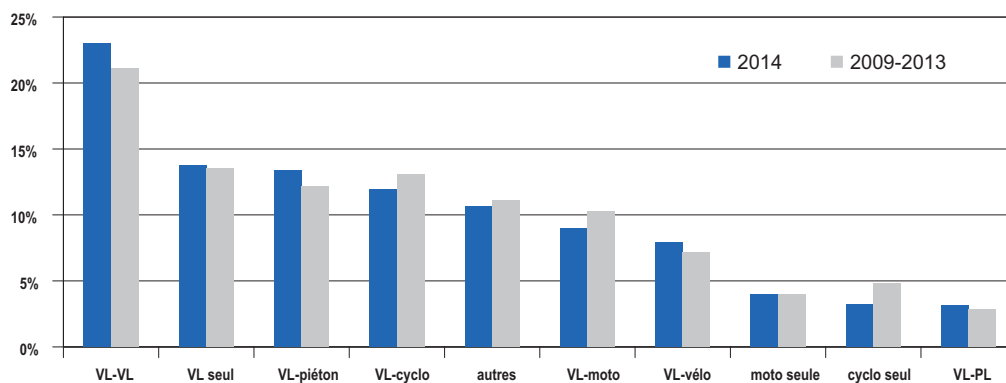
Analyse selon le type de conflit

La part des conflits entre véhicules légers (VL), qui reste de loin le premier type d'accidents par ordre de fréquence (23 % en 2014) continue d'augmenter (+1,9 point par rapport à la période 2009-2013), de même que les conflits entre VL et les modes doux (21,3 % des conflits ont lieu entre un VL et une bicyclette ou un piéton, contre 19,3 % entre

2009 et 2013). En revanche, les conflits entre VL et deux-roues motorisés est en forte baisse (20,9 % en 2014 contre 23,3 % entre 2009 et 2013). Les conflits de véhicules isolés, notamment les deux-roues motorisés, sont en forte baisse (22,8 % contre 25,0 % entre 2009 et 2013).

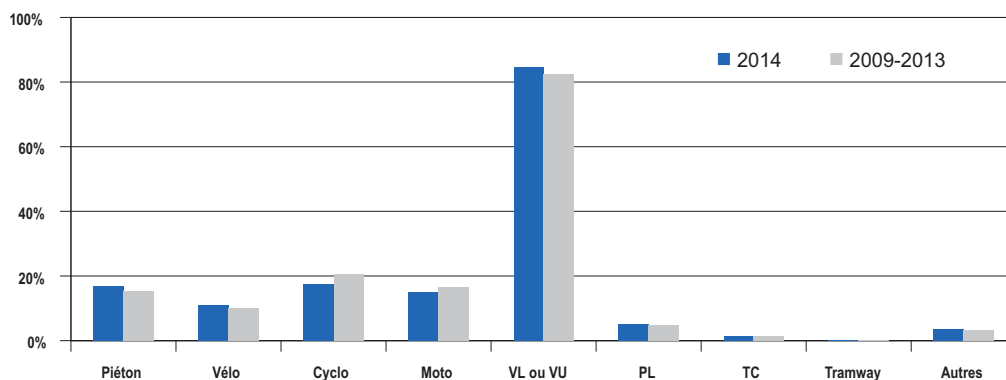
Modes de déplacement 2012	piéton	vélo	cyclo	moto	VL ou VU	PL	autre
vélo	0,5%	0,3%					
cyclo	1,1%	0,2%	0,2%				
moto	0,5%	0,1%	0,1%	0,3%			
VL ou VU	13,7%	8,1%	12,2%	9,2%	23,6%		
PL	0,3%	0,2%	0,4%	0,5%	3,3%	0,3%	
autre	0,9%	0,7%	0,4%	0,5%	2,1%	0,1%	0,0%
véhicule seul (sans piéton)		0,8%	3,3%	4,1%	14,1%	0,2%	0,3%

Nota : la somme de l'ensemble des conflits est supérieure à 100 %, un même conflit pouvant impliquer plusieurs véhicules et se retrouver dans plusieurs catégories



La présence des deux-roues motorisés dans les accidents est ainsi en forte baisse par rapport aux 5 dernières années (32,7 % en

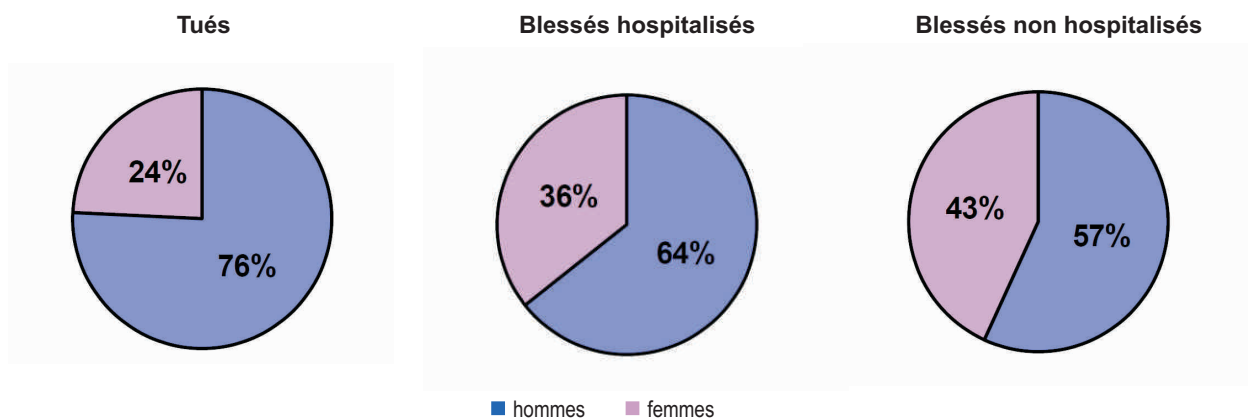
2014, soit -4,5 pts par rapport à 2009-2013), au détriment de celle de la voiture, prépondérante (84,5 %, +2,1 pts).



Analyse par catégories d'usager

Les victimes et les conducteurs selon le sexe

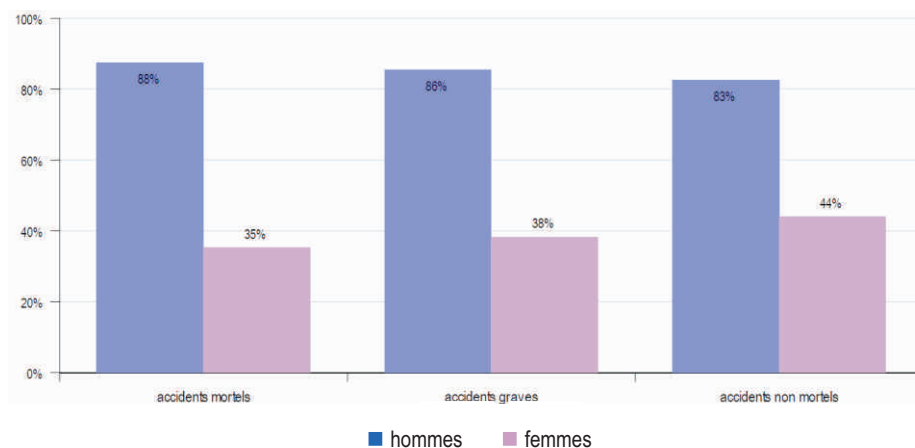
Les hommes restent majoritairement impliqués dans les accidents de la route avec 76 % des tués, 64 % des blessés hospitalisés et 57 % des blessés non hospitalisés.



De même, les conducteurs masculins sont impliqués dans 88 % des accidents mortels, 86 % des accidents graves et 83 % des accidents corporels (contre respectivement 35 %, 38 % et 44 % pour les conductrices).

Ces chiffres montrent la gravité accrue des accidents lorsque le conducteur est masculin : 9,1 % des accidents corporels impliquant un conducteur masculin sont mortels contre 7,1 % pour les conductrices.

Sexe du conducteur dans les accidents

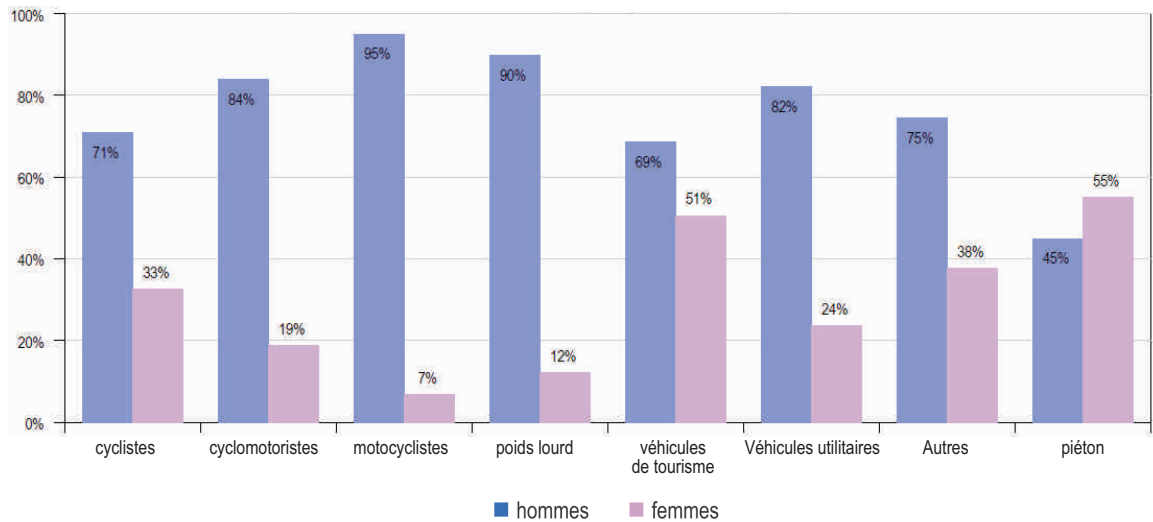


Nota : la somme des conflits par sexe pour une même catégorie est supérieure à 100 %, un même conflit pouvant impliquer des conducteurs de sexe différent.

Si les hommes sont impliqués dans 83 % des accidents corporels, cette part descend à 69 % pour les véhicules de tourisme. En revanche, les hommes représentent la grande majorité des conducteurs impliqués dans un accident de deux-roues (71 % pour les

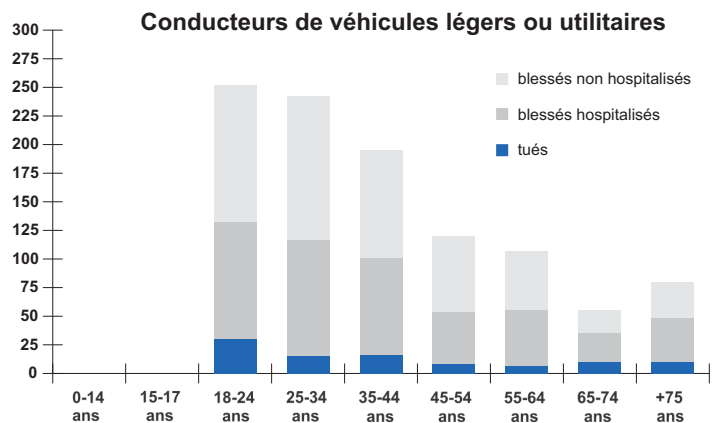
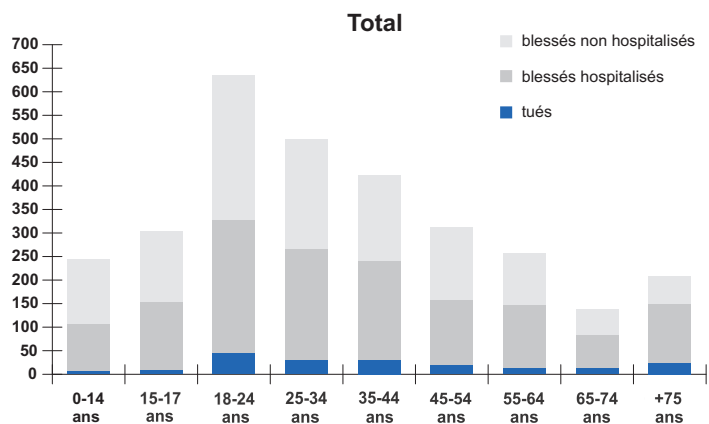
bicyclettes, 84 % pour les cyclomoteurs, 95 % pour les motocyclettes), encore plus pour les accidents mortels (51 accidents sur 53). En ce qui concerne les piétons, les femmes redeviennent majoritaires parmi les victimes (55 % contre 30 % en 2013 et 49 % en 2012).

Piètons ou conducteurs impliqués par mode de déplacement

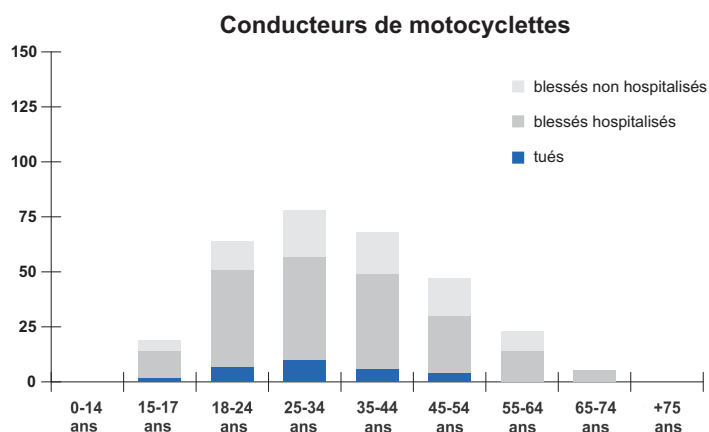


Les conducteurs victimes selon l'âge et le mode de déplacement

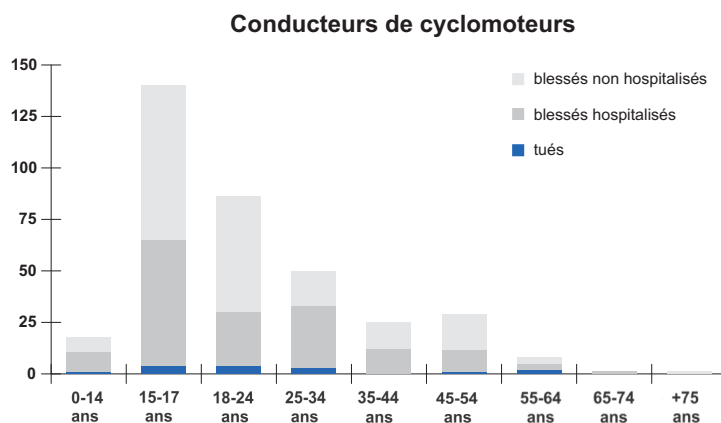
La tranche d'âge 18-24 ans reste la plus représentée avec 21 % des victimes corporelles et 23 % des tués. On les retrouve notamment dans la catégorie des cyclomoteurs (24 %), des motocyclettes (21 %) et des véhicules légers (24 %).



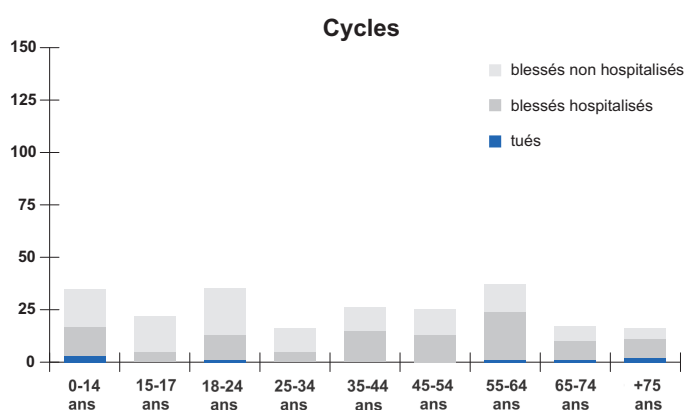
Parmi les conducteurs de motocyclettes accidentés, la tranche d'âge 25-34 ans est sur-représentée, davantage que les 18-24 ans, contrairement aux années précédentes.



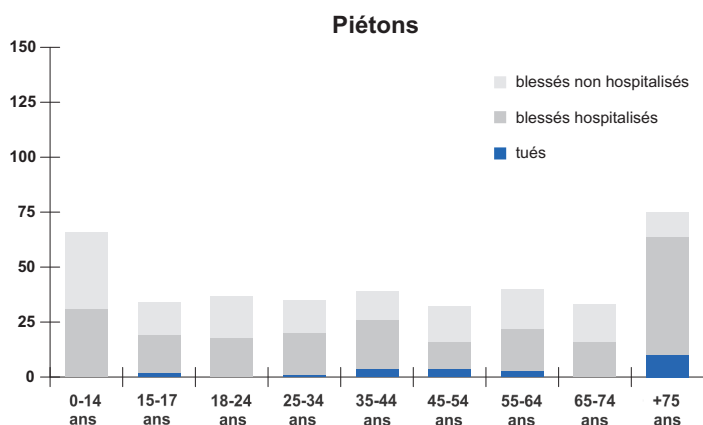
Pour la catégorie des cyclomoteurs, 63 % des victimes ont entre 15 et 24 ans, un tiers uniquement pour la tranche d'âge 15-17 ans.



Les moins de 14 ans, les 18-24 ans et les 55-64 ans représentent près de la moitié des accidents de bicyclettes. Parmi ces 3 catégories, c'est chez les 18-24 ans que la gravité des accidents est la moins importante.



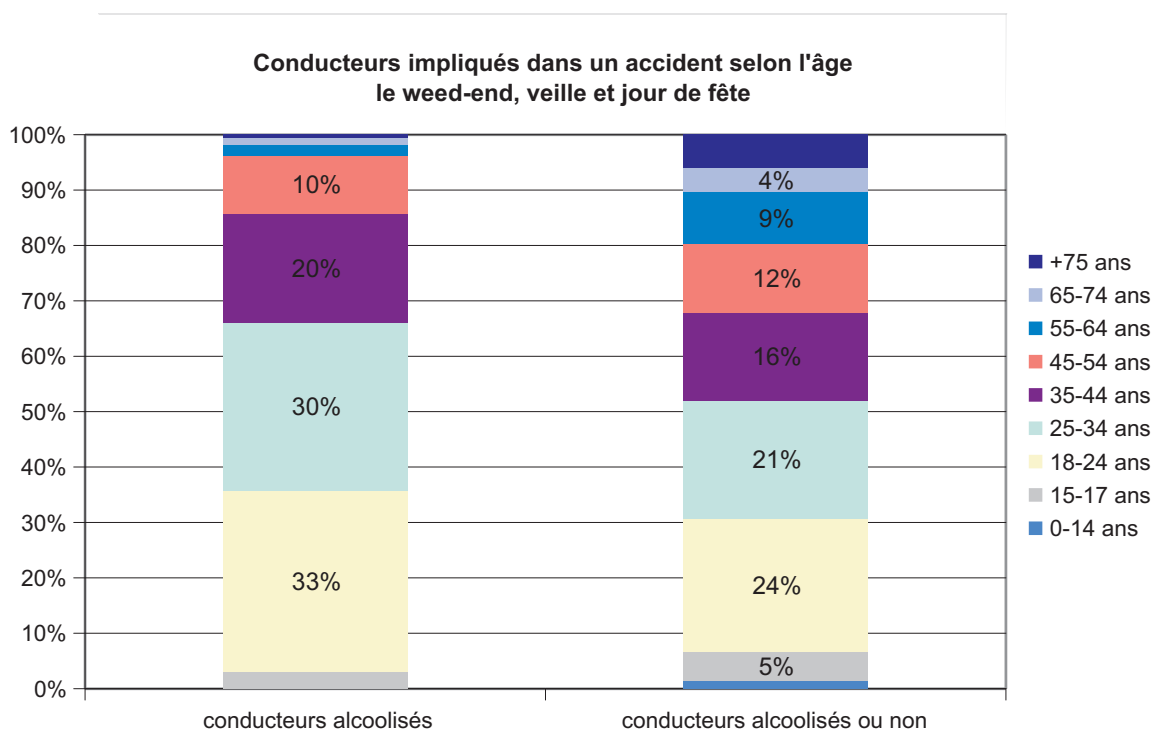
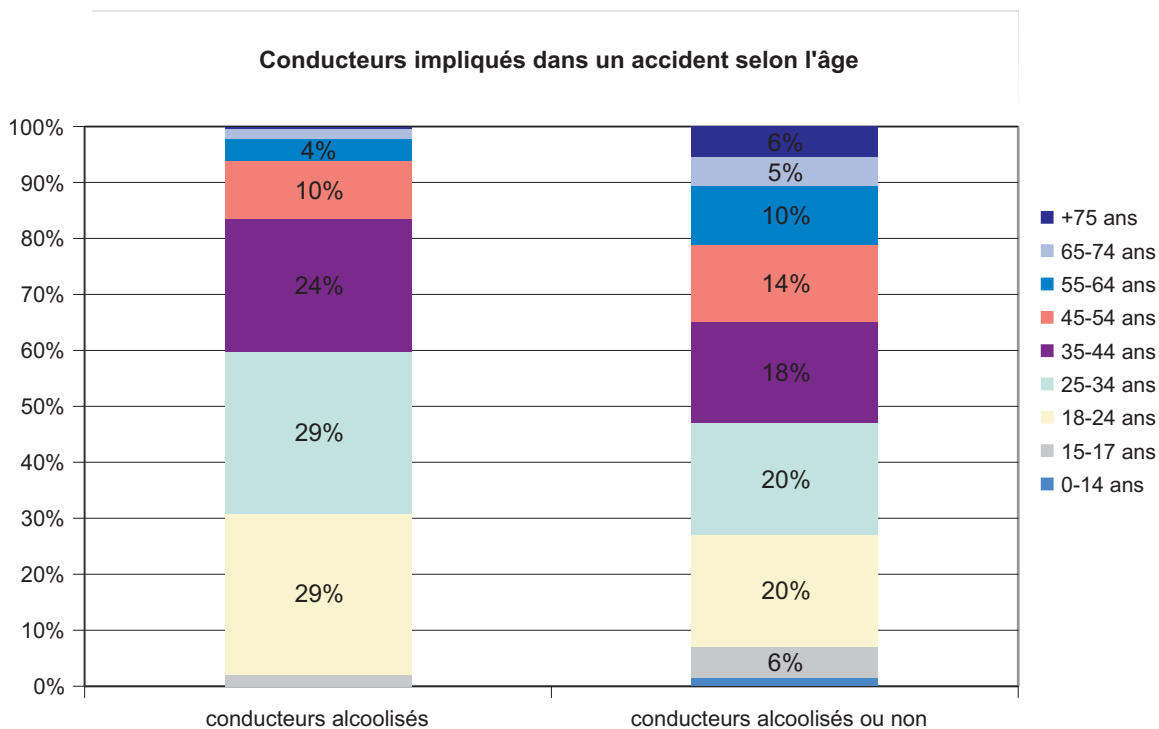
Les moins de 14 ans et plus de 75 ans sont sur-représentés dans les victimes piétons, mais la gravité est plus importante chez les plus de 75 ans : 85 % des accidents corporels sont graves lorsque le piéton victime a plus de 75 ans, contre 47 % pour les moins de 14 ans.



L'alcoolisme des conducteurs

Parmi les conducteurs impliqués dans un accident, 40 % ont entre 18 et 34 ans. Ce pourcentage monte à 58 % si le conducteur a

une alcoolémie positive. Ce constat est d'autant plus valable en fin de semaine, veille et jour de fête (63 %).



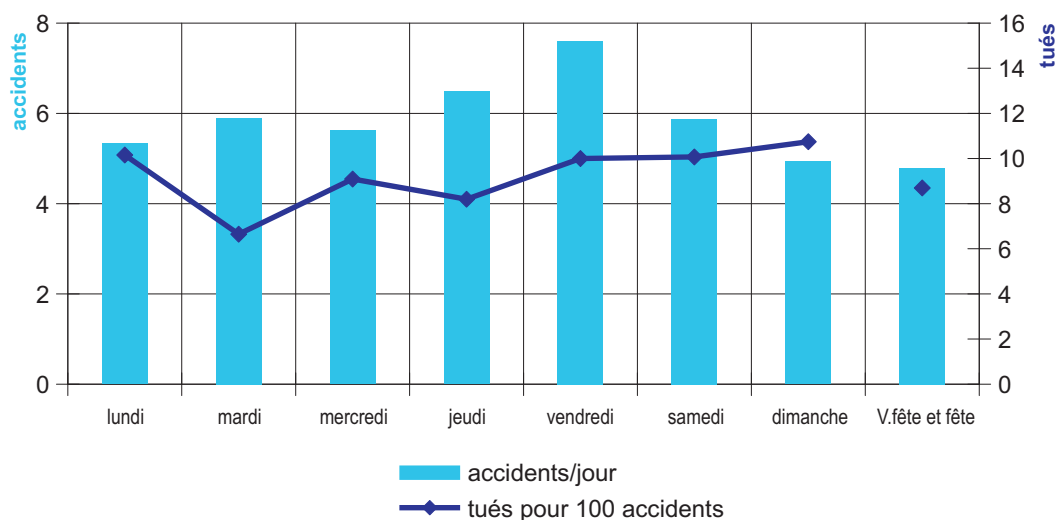
Analyse temporelle

Répartition selon le jour de la semaine

Les accidents sont plus nombreux le jeudi et le vendredi (7,1 accidents par jour dans la région, soit 30 % de plus que les autres

jours). La gravité des accidents augmente du vendredi au lundi (+30 % par rapport au reste de la semaine).

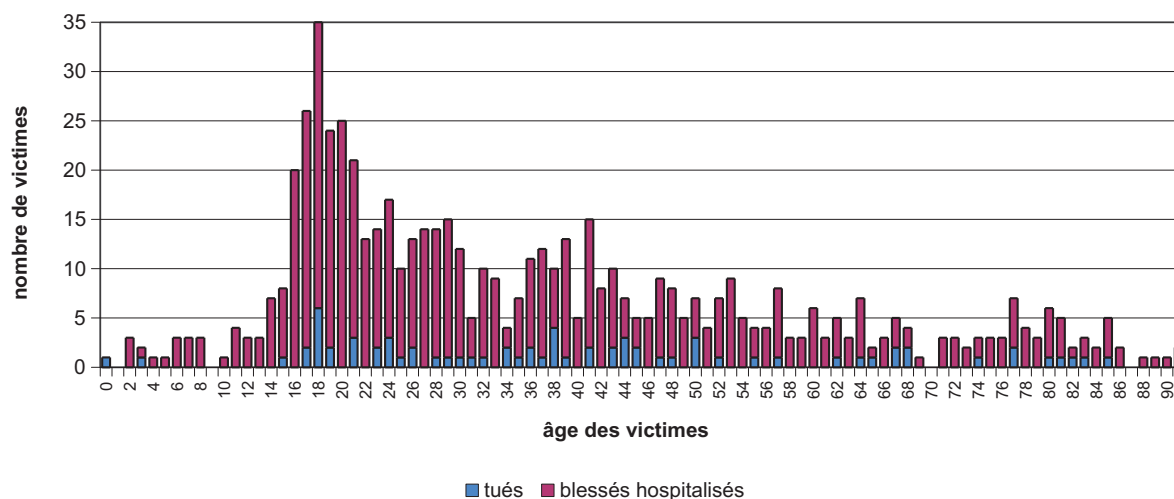
Accidents par jour et tués pour 100 accidents



Les jeunes de 16 à 21 ans constituent la majorité des victimes graves le week-end, veille et jour de fête (26 % contre 12 % en

semaine). Après 60 ans, le nombre de victimes est sensiblement identique quel que soit l'âge.

Âge des victimes graves le week end, veille et jour de fête

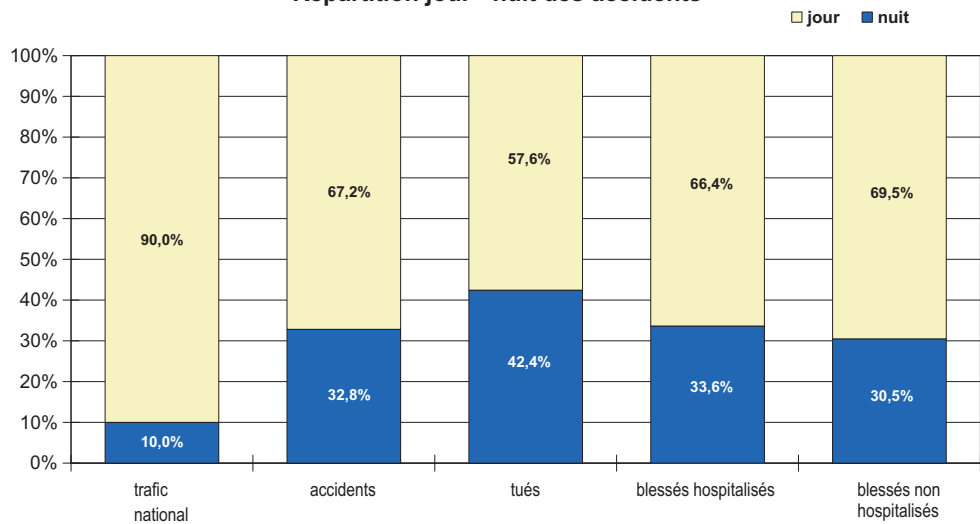


Répartition jour-nuit

Un tiers des accidents a lieu de nuit, pourcentage en augmentation par rapport aux années précédentes (32,8 % en 2014 contre 31,2 % en 2013, 30,8 % en 2012 et 29,3 % en 2011).

A ce facteur d'accident élevé s'ajoute un facteur accru de gravité (11 % des accidents de nuit sont mortels contre 7 % de jour).

Répartition jour - nuit des accidents

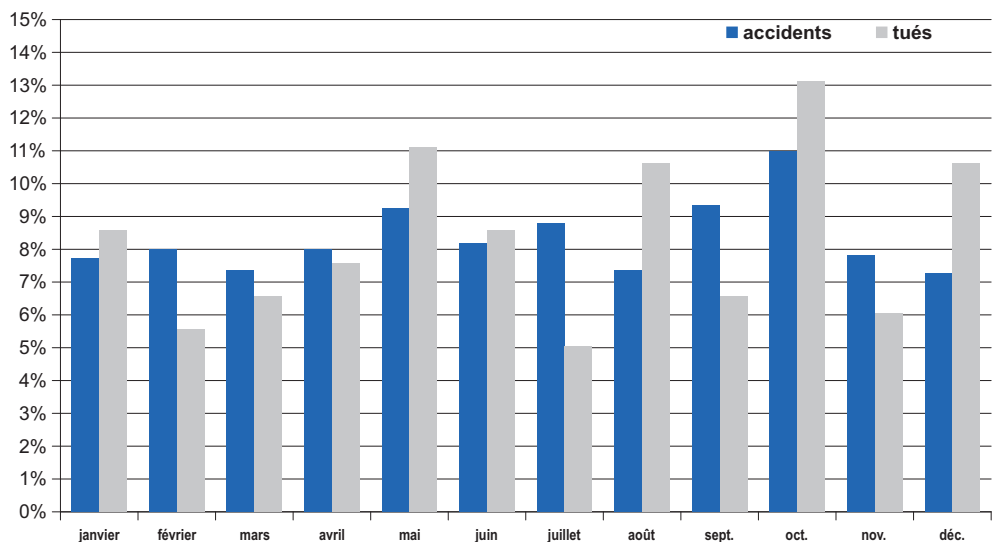


Répartition selon le mois

Les mois de mai et octobre ont été les plus meurtriers (2 tués de plus chaque semaine par rapport au reste de l'année). Viennent ensuite les mois d'août et de décembre qui ont enregistré le moins d'accidents (1 de

moins chaque jour par rapport au reste de l'année) mais les plus graves (12 % d'accidents ont été mortels en août et en décembre contre 8 % les autres mois de l'année).

Proportion des accidents et tués selon le mois

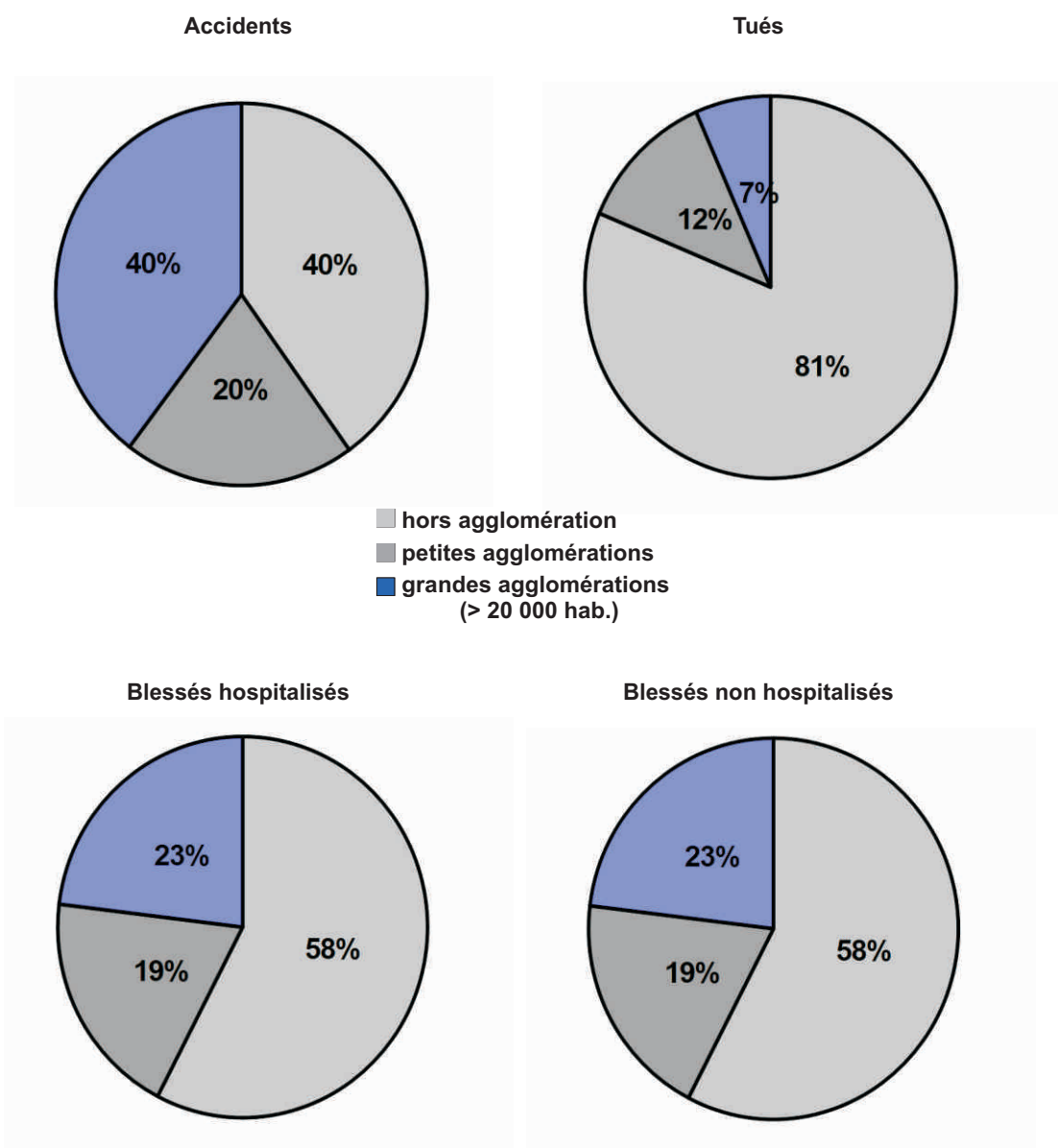


Rase-campagne et agglomération

En 2014, les accidents hors agglomération représentent 40 % des accidents de la région, mais 81 % des tués. L'augmentation du nombre de décès s'est concentrée sur les routes en rase campagne (+19 tués contre +1 tué en agglomération), ce qui y accroît la différence de gravité de l'accident : 17 % des

accidents en rase campagne sont mortels contre 3 % en agglomération.

En revanche, c'est dans les petites agglomérations que le nombre d'accidents a le plus augmenté (+27,6 %), représentant 20 % des accidents contre 17 % en 2013.



définitions et source

milieu urbain ou agglomération : ensemble du réseau routier situé entre les panneaux d'entrée et de fin d'agglomération au sens du code de la route

rase campagne ou hors agglomération : reste du réseau situé en dehors de l'agglomération

accident corporel : accident ayant occasionné au moins une victime, survenu sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule

victime : personne tuée ou blessée

victimes grave : personne tuée ou blessée hospitalisée

personne tuée : victime décédée sur le coup ou dans une période de 30 jours après l'accident (avant le 1er janvier 2005, le délai de prise en considération du décès était de 6 jours)

blessé hospitalisé : victime admise dans un hôpital plus de 24 h, non décédée dans les 30 jours

blessé non hospitalisé : victime ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 h

taux légal d'alcoolémie : inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang

automobiliste : usager de véhicule de tourisme

véhicule de tourisme : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins 4 roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de 8 places assises

véhicules utilitaire : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises et de PTAC inférieur à 3,5 t

véhicule léger : véhicule de tourisme ou véhicule utilitaire

bicyclette : vélo y compris vélo électrique

cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h

motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³

source des données : fichier national des accidents corporels de la circulation routière. Il est constitué des informations recueillies dans les bulletins d'analyse d'accident corporel de la circulation (dit "BAAC") par les forces de l'ordre. Il est géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service intermodalité,
aménagement et logement

5, rue Françoise Giroud
CS 16326
44263 Nantes cedex 2
tél : 02.72.74.75.41
fax : 02.72.74.75.00

Directrice
de publication :
Annick BONNEVILLE

ISSN : 2109-5493