



Bilan de l'accidentologie 2013



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



SOMMAIRE

I. Données générales

- 1 Evolution des ATBH
- 2 Les causes d'accidents en 2013
- 3 Les usagers impliqués
- 4 Les tués
- 5 La répartition par réseau

II. Données thématiques

- 1 Les jeunes
- 2 Les seniors
- 3 Les piétons
- 4 Les deux roues motorisés
- 5 L'alcool
- 6 Les stupéfiants

III. Comparaison des données nationales et locales

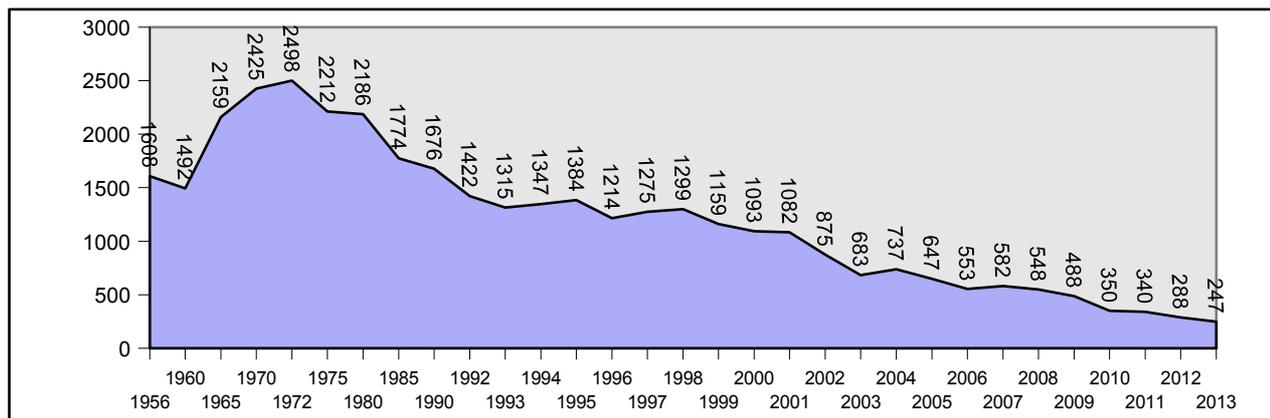
IV. Cartographie

Données générales

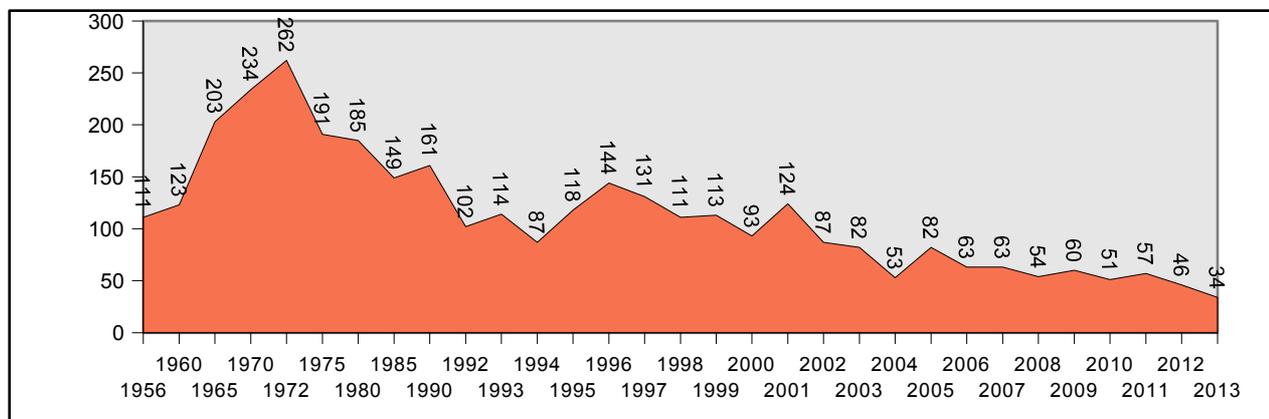
Evolution du nombre d'accidents, tués et blessés en Saône-et-Loire

L'année 1972 a été la plus meurtrière depuis l'invention de l'automobile. C'est à partir de là que les premières mesures de sécurité routière ont été prises. Depuis, la baisse des chiffres est continue avec des chiffres divisés par 10 pour les accidents, par 8 pour les tués et par 11 pour les blessés et deux dernières années particulièrement favorables en Saône-et-Loire.

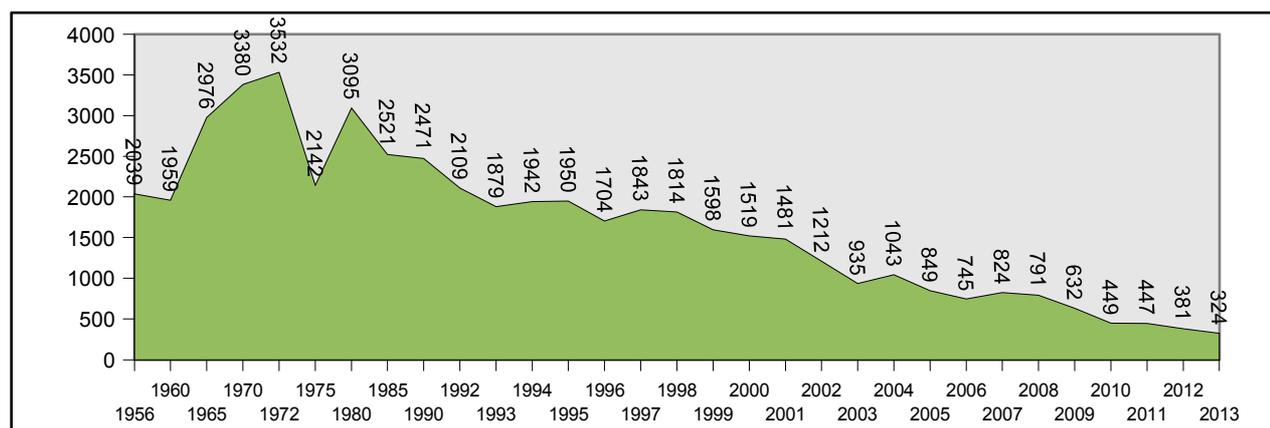
Évolution du nombre d'accidents en Saône-et-Loire



Évolution du nombre de tués en Saône-et-Loire



Évolution du nombre de blessés en Saône-et-Loire



L'année 2013 voit se confirmer la baisse des trois indicateurs accidents, tués, blessés constatée en 2012.

Le nombre de tués est le plus bas jamais enregistré, soit 34 morts sur les routes du département (pour 46 en 2012).

Le tableau ci-après compare les chiffres nationaux aux chiffres locaux.

L'année 2013 voit la tendance à la baisse se confirmer si bien au niveau national que local.

On note une progression plus encourageante dans notre département si bien pour les accidents que pour les blessés et les tués.

Bilan de l'année	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Blessés hospitalisés	
	France	Saône-et-Loire	France	Saône-et-Loire	France	Saône-et-Loire	France	Saône-et-Loire
Année 2013	56812	247	3268	34	70607	324	25966	216
Année 2012	60437	288	3653	46	75851	381	27142	267
Différence 2013/2012	-3625	-41	-385	-12	-5244	-57	-1176	-51
Evolution 2013/2012	-6%	-14%	-11%	-26%	-7%	-15%	-4%	-19%

Chiffres-clés :

Un accident sur 13 est mortel.

Un tué tous les 11 jours.

Chaque semaine en Saône-et-Loire, on dénombre en moyenne 4 à 5 accidents avec 4 usagers hospitalisés.

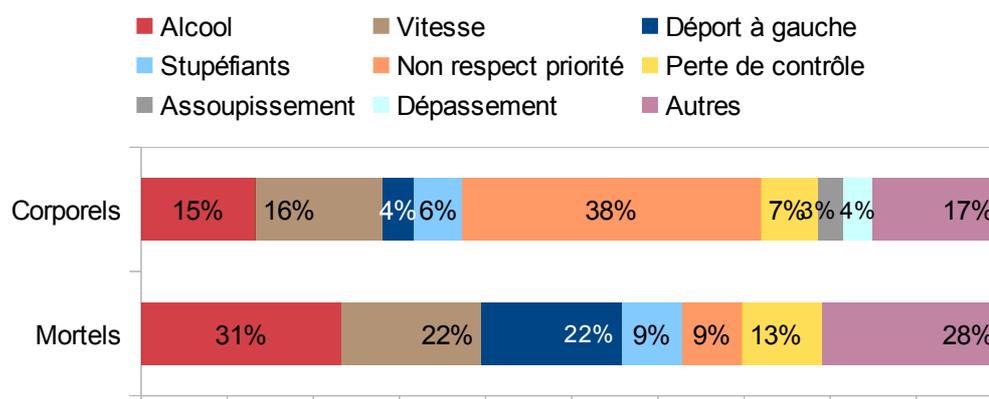
Les causes d'accidents en 2013 :

Les causes des accidents corporels sont multiples et se répartissent de la manière suivante :

Accidents 2013	Corporels	% du total	Mortels	% du total
Non respect priorité	94	38,1%	3	9,4%
Perte de contrôle	18	7,3%	4	12,5%
Vitesse	40	16,2%	7	21,9%
Alcool	36	14,6%	10	31,3%
Stupéfiants	15	6,1%	3	9,4%
Déport à gauche	10	4,0%	7	21,9%
Assoupissement	8	3,2%	0	0,0%
Dépassement	9	3,6%	0	0,0%
Autres	41	16,6%	9	28,1%
Total	247		32	

Un accident peut relever de plusieurs causes.

Le graphique ci-après illustre la part de chaque cause d'accident par rapport au nombre total d'accidents corporels et mortels.



Les constats sur les causes des accidents corporels sont :

- La part des accidents pour non respect de priorité a encore augmenté en 2013 pour représenter plus d'un tiers des accidents corporels.
- La vitesse est la deuxième cause suivie de l'alcool, avec leur part qui augmente aussi en 2013.

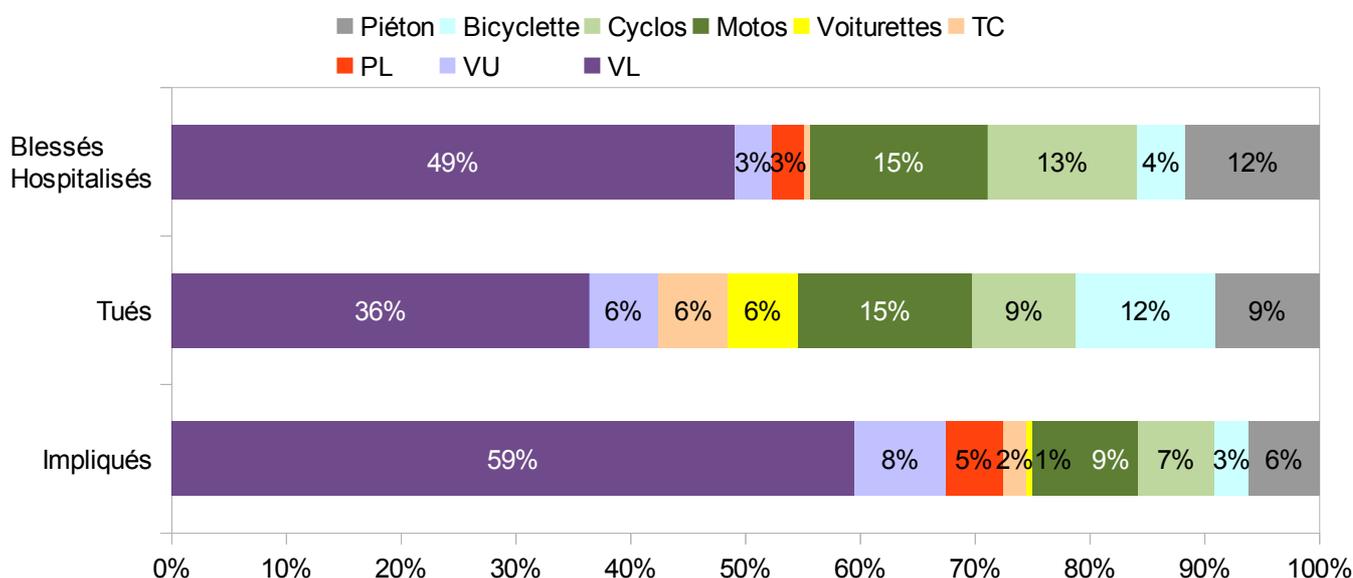
En matière d'accidents mortels,

- L'alcool reste la première cause des accidents mortels. La conduite sous l'emprise de cannabis prend désormais une part importante aussi.
- La vitesse est la deuxième cause des accidents mortels, tout comme le déport à gauche : il s'agit d'usagers qui, pour des raisons que l'on ne peut déterminer, se retrouvent sur la voie de circulation opposée et provoquent l'accident.

Les usagers impliqués

Mode de déplacement	Total usagers	Usagers impliqués				Véhicules impliqués	Accidents concernés
		Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés non Hospitalisés	Indemnes		
Piéton	36	3	25	6	2		34
Bicyclette	17	4	9	4		17	17
Voiturettes	3	2		1		2	2
Cyclos	39	3	28	7	1	31	31
Motos	53	5	33	12	3	46	45
VL	345	12	105	67	161	266	194
VU	46	2	7	5	32	31	29
PL	29		6	1	22	27	21
TC	12	2	1	4	5	7	7
Tracteur agricole	1				1	1	1
Engin spécial	1				1	1	1
Quad	2		2			1	1
Camping-car	3	1		1	1	2	2
TOTAL	587	34	216	108	229	432	247

Les véhicules légers et véhicules utilitaires représentent 67 % des impliqués dans les accidents pour 42 % des tués et 52 % des blessés hospitalisés alors que les usagers vulnérables (2 RM, cycles et piétons), avec seulement 26 % des impliqués, concentrent 45 % des tués et 44 % des blessés.



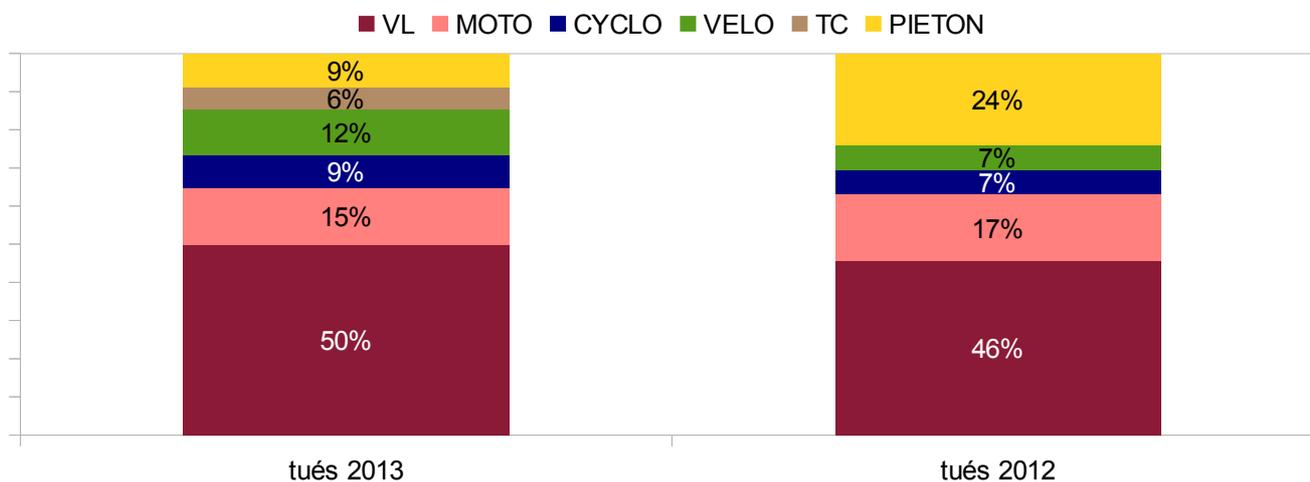
Les tués

tués 2013	0 à 14 ans	15 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 44 ans	45 à 54 ans	55 à 64 ans	65 ans et +	Total
VL	1	2	5	3		2	4	17
MOTO		3	1				1	5
CYCLO			2				1	3
VELO						1	3	4
TC					1	1		2
PIETON							3	3
TOTAL	1	5	8	3	1	4	12	34

Parmi les usagers de 65 ans ou plus tués en 2013, 2/3 utilisaient un mode de déplacement qui les rend plus vulnérables en cas d'accident (piétons, cyclistes, utilisateurs de 2 roues motorisés). On voit ainsi également la part importante des motos chez les 15-24 ans.

La représentation ci-dessous compare la part des catégories d'usagers dans l'ensemble des tués en 2013 par rapport à 2012. On s'aperçoit que

- la part des piétons tués a sensiblement diminué en 2013,
- la part des cyclistes tués a augmenté,
- la part des utilisateurs de 2 roues motorisés stagne mais avec une augmentation de la part des cyclomotoristes tués et une diminution de celle des motocyclistes tués.

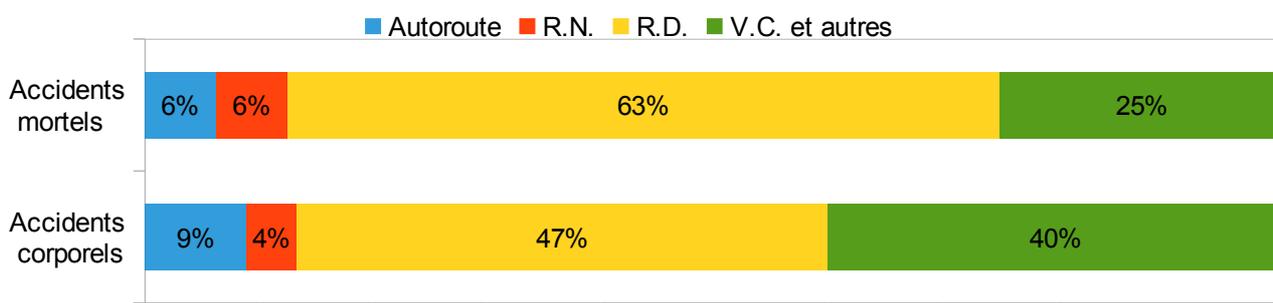


La répartition par réseau

Réseau	Accidents corporels	Accidents mortels	% d'accidents corporels	% d'accidents mortels	Part des accidents graves dans l'ensemble des accidents graves
Autoroute	22	2	9%	6%	9%
R.N.	10	2	4%	6%	5%
R.D.	116	20	47%	63%	49%
V.C. et autres	99	8	40%	25%	37%
Totalité des accidents 2013	247	32	100%	100%	100%

Le réseau secondaire (routes départementales et voies communales) est celui sur lequel se produit le plus grand nombre d'accidents avec 63 % des accidents mortels sur les routes départementales et 25 % sur les voies communales et autres.

La RCEA concentre 4 % des accidents corporels, 5 % des accidents graves et 6 % des accidents mortels.



Données thématiques

Les jeunes

Le tableau ci-dessous indique la répartition des jeunes de moins de 26 ans selon la tranche d'âge, les conducteurs, la responsabilité dans l'accident et la présence d'un facteur aggravant.

jeunes de moins de 26 ans		- de 14 ans	14-17 ans	18-25 ans	Total
Piéton	tous	5	2	2	9
	conducteurs				0
	responsables	3	1		4
	facteur aggravant	1	1		2
Bicyclette	tous	1		1	2
	conducteurs	1		1	2
	responsables	1		1	2
	facteur aggravant				0
Cyclos	tous	1	17	11	29
	conducteurs		13	9	22
	responsables		4	5	9
	facteur aggravant		4	3	7
Motos	tous		2	8	10
	conducteurs		1	7	8
	responsables			6	6
	facteur aggravant			4	4
VL	tous	10	4	78	92
	conducteurs			63	63
	responsables			44	44
	facteur aggravant			31	31
VU	tous	2	9	5	16
	conducteurs			5	5
	responsables			5	5
	facteur aggravant			4	4
PL	tous			2	2
	conducteurs			2	2
	responsables			1	1
	facteur aggravant			1	1
TC	tous		2		2
	conducteurs				0
	responsables				0
	facteur aggravant				0
Total	tous	19	36	107	162
	conducteurs	1	14	87	102
	responsables	4	5	62	71
	facteur aggravant	1	5	43	49

Sur les 102 conducteurs et 9 piétons de moins de 26 ans, 64 % d'entre eux sont considérés comme responsables de l'accident dans lequel ils sont impliqués.

On remarque également que sur ces 102 conducteurs et 9 piétons de moins de 26 ans, 49 d'entre eux (44 %) présentaient un facteur aggravant tel que l'alcool, les stupéfiants, la vitesse, le refus de priorité, le dépassement dangereux, la fatigue, ou la traversée irrégulière de la chaussée (2 piétons de 4 et 14 ans).

Chez les conducteurs, la vitesse est présente chez 34 % des jeunes de moins de 26 ans présentant un facteur aggravant, l'alcool pour 30 % et les stupéfiants pour 13 %.

jeunes conducteurs facteurs aggravants		alcool	stups	alcool +stups	vitesse	alcool +stups + vitesse	RP	dépassement dangereux	fatigue	total
Cyclos	14-17 ans	1		1	1		1			4
	18-25 ans	1			1				1	3
Motos	14-17 ans									0
	18-25 ans	2			1		1			4
VL	14-17 ans									0
	18-25 ans	6	2	2	9	1	8	2	1	31
VU	14-17 ans									0
	18-25 ans				2		1	1		4
PL	14-17 ans									0
	18-25 ans				1					1
Total		10	2	3	15	1	11	3	2	47

Parmi ces 47 conducteurs, l'inexpérience (conducteur âgé de moins de 21 ans ou dont l'ancienneté du permis est inférieure à 3 ans) est constatée dans 33 cas soit pour 70 % de cette catégorie de conducteurs.

Les seniors : à partir de 65 ans

Le tableau ci-dessous indique la répartition des seniors selon la tranche d'âge, les conducteurs, la responsabilité dans l'accident et la présence d'un facteur aggravant.

Seniors		65-69 ans	70-74 ans	75-79 ans	80-84 ans	85-89 ans	90 ans et +	Total
Piéton	tous	7	2	3	7			19
	conducteurs							
	responsables	1			1			2
	facteur aggravant	1	1		1			3
Bicyclette	tous	2	2	1	1		1	7
	conducteurs	2	2	1	1		1	7
	responsables		1					1
	facteur aggravant		1					1
Voitures	tous	2						2
	conducteurs	1						1
	responsables							0
	facteur aggravant							0
Cyclos	tous		1	1				2
	conducteurs		1	1				2
	responsables							0
	facteur aggravant							0
Motos	tous		1					1
	conducteurs		1					1
	responsables							0
	facteur aggravant							0
VL	tous	23	11	17	11	5	1	68
	conducteurs	15	10	9	6	5	1	46
	responsables	11	7	4	5	5	1	33
	facteur aggravant	10	4	5	3	3	1	26
VU	tous	2	1	1	2			6
	conducteurs	1		1				2
	responsables	1		1				2
	facteur aggravant	1		1		1		3
autres	tous	2			1			3
	conducteurs	1						1
	responsables							0
	facteur aggravant							0
Total	tous	38	18	23	22	5	2	108
	conducteurs	20	14	12	7	5	2	60
	responsables	13	8	5	6	5	1	38
	facteur aggravant	12	6	6	4	4	1	33

Sur les 60 conducteurs et 19 piétons seniors, 48 % d'entre eux sont considérés comme responsables de l'accident dans lequel ils sont impliqués.

On remarque également que sur ces 60 conducteurs et 19 piétons seniors, 33 d'entre eux (42 %) présentaient un facteur aggravant tel que l'alcool, l'inattention, la vitesse inadaptée, le refus de priorité, le déport à gauche, la fatigue, la traversée irrégulière de la chaussée ou la circulation à contresens.

Le refus de priorité est présent chez 49 % des seniors présentant un facteur aggravant.

Les autres facteurs aggravants sont répartis dans les différents modes de transports et tranches d'âges sans prédominance des uns ou des autres.

SENIORS		alcool	inattention	vitesse	RP	RP à piéton	déport gauche	fatigue	traversée irrégulière	contresens	total
facteurs aggravants											
Piéton	65-69 ans								1		1
	70-74 ans	1									1
	80-84 ans								1		1
Bicyclette	70-74 ans						1				1
VL	65-69 ans	1	1	2	2		3			1	10
	70-74 ans				3	1					4
	75-79 ans		1	1	3						5
	80-84 ans				2			1			3
	85-89 ans		1		1	1					3
	90 ans et +				1						1
VU	65-69 ans			1							1
	75-79 ans				1						1
	85-89 ans				1						1
total		2	3	4	14	2	3	2	2	1	33

Les piétons

Les accidents de piétons concernent 34 accidents sur 247 soit 14 % du nombre d'accidents.

Les 3 piétons tués (tous âgés de plus de 65 ans) représentent 9 % des tués.

31 piétons ont été blessés dont 25 blessés hospitalisés

Plus d'un accident de piéton sur deux concerne un senior (19 sur 34).

Parmi ces 19 seniors, 13 sont des femmes soit 68 % de l'ensemble des piétons seniors victimes d'un accident corporel alors que la population féminine de plus de 65 ans représente 58 % de cette tranche d'âge.

La répartition selon l'âge et le sexe s'établit ainsi :

34 piétons victimes	Nombre	H	F	Piéton tué	Piéton BH	Piéton BNH
0-14 ans	5	1	4		4	1
15-24 ans	2	2			2	
25-44 ans	3	2	1		2	1
45-64 ans	5	3	2		2	3
65-74 ans	9	4	5	1	7	1
75-84 ans	10	2	8	2	8	
Total	34	14	20	3	25	6

L'analyse des accidents de piétons montre que :

- 6 piétons relevaient de l'infraction « traversée irrégulière de la chaussée par un piéton » avec un bilan de 4 blessés hospitalisés et 2 blessés non hospitalisés
- 3 piétons étaient alcoolisés (1 tué et 2 blessés hospitalisés)
- 1 piéton manquait d'attention (blessé hospitalisé)

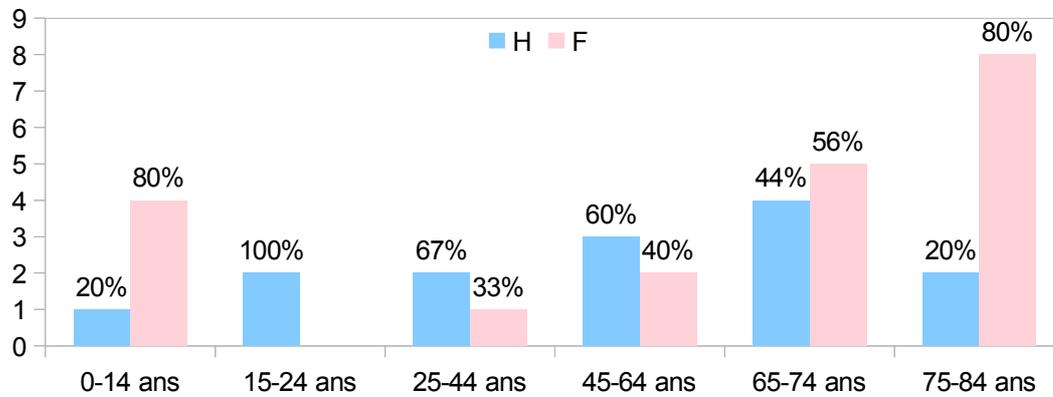
et que :

- 8 conducteurs ont refusé la priorité au piéton
- 2 conducteurs circulaient à une vitesse excessive
- 2 conducteurs étaient alcoolisés
- 1 conducteur était sous l'emprise de stupéfiants

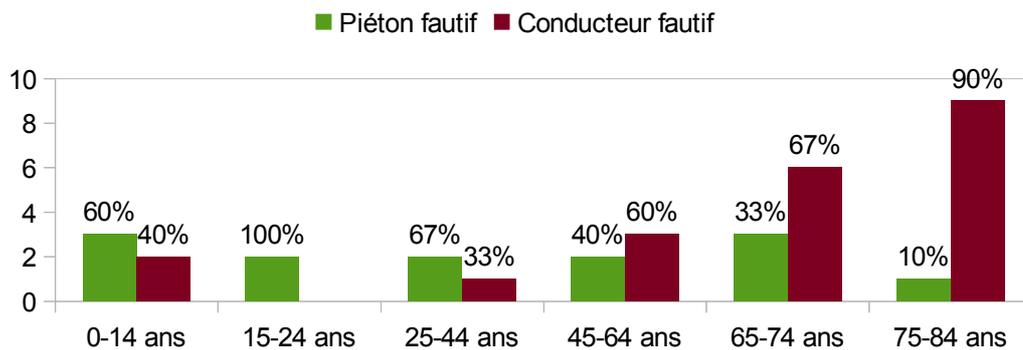
Les piétons se trouvaient :

- sur le passage protégé pour 12 d'entre eux
- sur le trottoir pour 3 d'entre eux
- sur l'accotement dans 1 cas
- sur une contre allée dans 1 cas
- sur la chaussée à moins de 50 mètres d'un passage protégé pour 7 d'entre eux
- sur la chaussée à plus de 50 mètres d'un passage protégé pour 5 d'entre eux

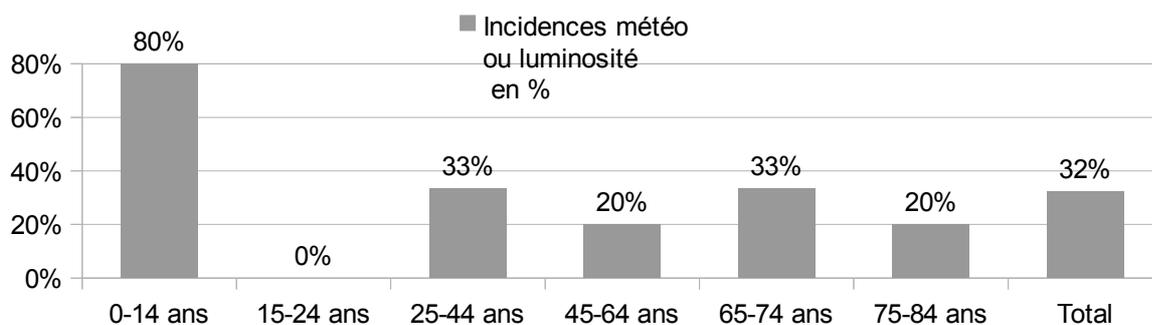
Le graphique suivant montre le déséquilibre Homme/Femme dans les tranches d'âge « très jeunes » et « très âgés »



Après 75 ans, les piétons sont « fautifs » pour seulement 10 % d'entre eux.



Globalement, les conditions météorologiques ou de luminosité influent à hauteur d'environ 1/3 des accidents de piétons sauf pour les moins de 14 ans où ces conditions sont impliquées à hauteur de 80 % peut-être en corrélation avec le port de vêtements sombres et le non port de gilet de sécurité fluorescent lors de déplacements dans de mauvaises conditions de visibilité.

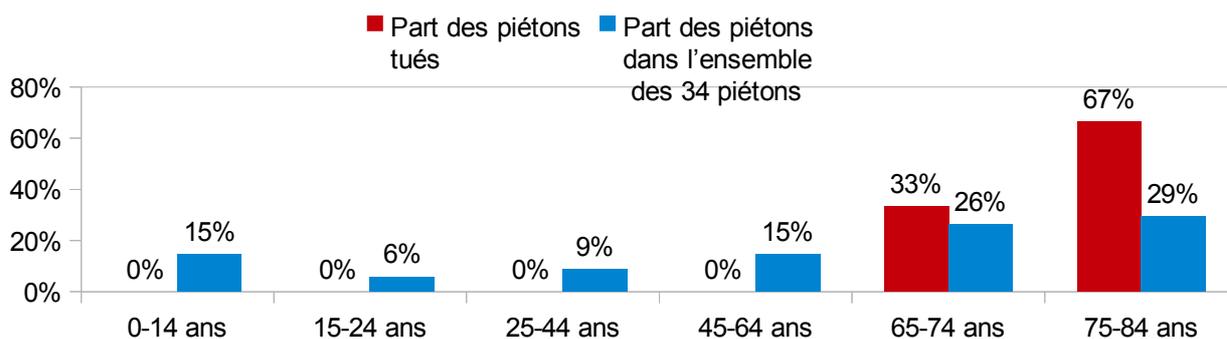


Chez les seniors, les difficultés de motricité, de vue, d'ouïe rallongent le temps nécessaire pour traverser la chaussée et surexposent les seniors piétons au risque d'accident corporel.

Les conséquences d'un accident corporel pour un piéton sont aggravées du fait de la fragilité s'accroissant avec l'âge et des chances de survie diminuant avec l'avancement en âge.

Les 3 piétons tués en 2013 étaient tous âgés de plus de 65 ans et parmi cette tranche d'âge :

- les piétons âgés de 65 à 74 ans représentent 26 % des victimes d'accidents de piétons pour 33 % des piétons tués
- les piétons âgés de 75 à 84 ans représentent 29 % des victimes d'accidents de piétons pour 67 % des piétons tués



Les deux roues motorisés

Les accidents de deux roues motorisés concernent 30 % des accidents, 27 % des victimes et 24 % des tués.

Accidents de 2 RM 2013	Accidents	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Total	75	95	8	87	63
2R motorisé < 50 cm³	31	38	3	35	28
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm³	7	8		8	5
2R motorisé > 125 cm³	38	42	5	37	28
autres modes		7		7	2

Les accidents de 2 RM se caractérisent selon les critères suivants :

- 72 % hors intersection,
- 54 % hors agglomération,
- 76 % sur une partie rectiligne,
- 83 % dans des conditions atmosphériques normales,
- 67 % de jour, 53 % un vendredi, samedi, dimanche ou jour de fête

Les accidents de 2 RM d'une cylindrée d'au moins 125 cm³ représentent 50 % des accidents de 2 RM pour 62,5 % des tués dans ces accidents.

victimes		06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans	total
2R motorisé < 50 cm ³	Tués						2				1		3
	Blessés	1	9	8	8	2	3	2	1		1		35
	BH	1	8	8	6	1	3	1					28
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³	Tués												
	Blessés			1			1	1	5				8
	BH							1	4				5
2R motorisé > 125 cm ³	Tués				1	2	1				1		5
	Blessés				2	2	11	13	9				37
	BH				1	2	8	10	7				28
VL ou VU	Tués												
	Blessés						1	1	3		1	1	7
	BH								1		1		2
Total	Tués				1	2	3				2		8
	Blessés	1	9	9	10	4	16	17	18		2	1	87
	BH	1	8	8	7	3	11	12	12		1		63

Plus d'un accident de 2 RM sur 4 (27 %) ne met pas en cause d'autre véhicule.

Dans les 55 accidents de 2 RM impliquant au moins 2 véhicules, les conducteurs de 2 RM sont responsables de l'accident dans moins d'un cas sur 3 (31 %).

L'alcool

En 2013, 36 accidents corporels sont liés à l'alcool. Comme pour les deux années précédentes, la part des accidents impliquant des usagers alcoolisés par rapport au nombre total d'accidents de l'année reste de l'ordre de 15 % mais la part de la mortalité est de 26 % contre 22 %.

Les usagers alcoolisés se répartissent de la façon suivante :

Usagers alcoolisés	VL/VU	Motos	Cyclos	Piétons	Total
15 à 17 ans			2		2
18 à 24 ans	8	2	1		11
25 à 34 ans	5	1	2	1	9
35 à 44 ans	6	1	1		8
45 à 54 ans	2			1	3
55 à 64 ans	2				2
65 à 74 ans	1			1	2
Total	24	4	6	3	37

un accident concernait 2
impliqués alcoolisés

Un conducteur impliqué sur 13 était alcoolisé soit 8 %.

Un piéton impliqué sur 12 était alcoolisé soit 8 %.

En ce qui concerne les conducteurs de véhicules, le détail par tranche d'âge s'établit ainsi :

- Pour les moins de 18 ans, un conducteur impliqué sur 8 était alcoolisé soit 13 % des conducteurs de cette tranche d'âge.
- Pour les conducteurs de 18 à 24 ans, un conducteur impliqué sur 7 était alcoolisé soit 14 % des conducteurs de cette tranche d'âge.
- Pour les conducteurs de 25 à 34 ans, un conducteur impliqué sur 10 était alcoolisé soit 10 % des conducteurs de cette tranche d'âge.
- Pour les conducteurs de 35 à 44 ans, un conducteur impliqué sur 8 était alcoolisé soit 13 % des conducteurs de cette tranche d'âge.
- Pour les conducteurs de 45 à 54 ans, un conducteur impliqué sur 26 était alcoolisé soit 4 % des conducteurs de cette tranche d'âge.
- Pour les conducteurs de 55 à 64 ans, un conducteur impliqué sur 26 était alcoolisé soit 4 % des conducteurs de cette tranche d'âge.
- Pour les conducteurs de 65 à 74 ans, un conducteur impliqué sur 17 était alcoolisé soit 6 % des conducteurs de cette tranche d'âge.

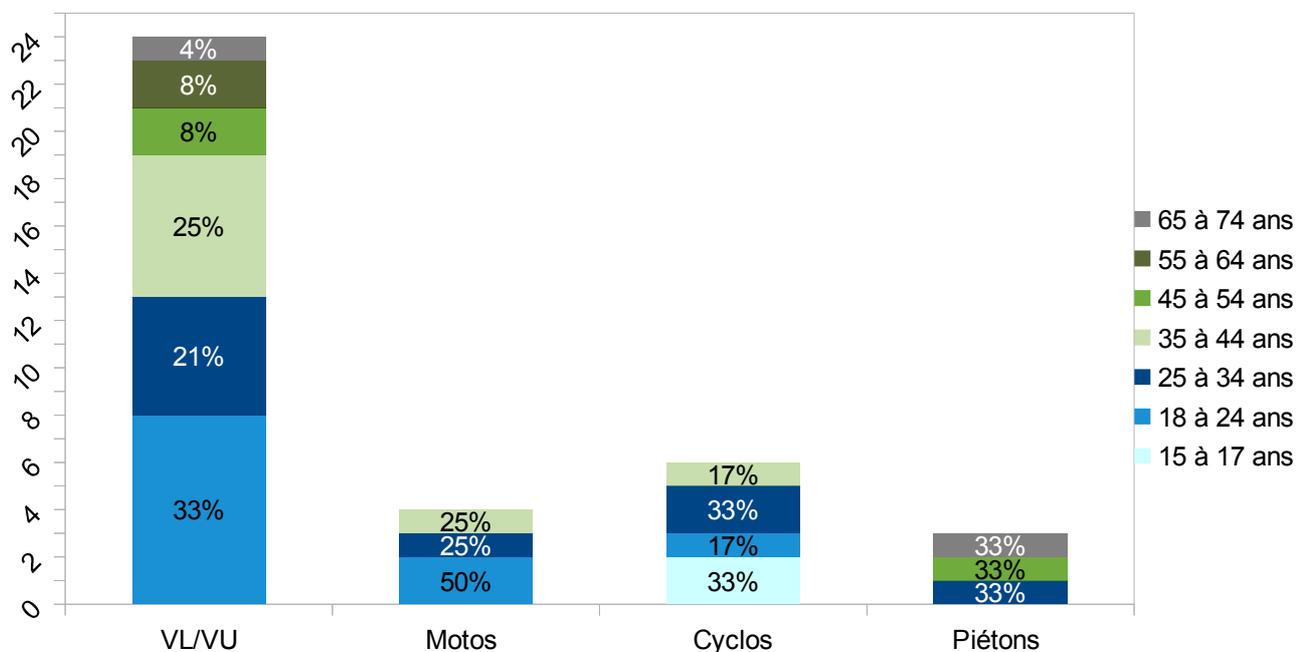
On observe que la tranche des 18-24 ans est largement surreprésentée suivie de celle des 35-44 ans et de celle des 25-34 ans.

En ce qui concerne les piétons alcoolisés aucune tendance particulière ne se dégage.

En comparant pour chaque catégorie de mode de déplacement la répartition par tranche d'âge des conducteurs avec celle des conducteurs alcoolisés, on remarque les particularités suivantes :

- **les conducteurs de VL/VU âgés de 18 à 24 ans** représentent 19 % des conducteurs de VL/VU mais 33 % des conducteurs de VL/VU alcoolisés
- **les conducteurs de VL/VU âgés de 35 à 44 ans** représentent 14 % des conducteurs de VL/VU mais 25 % des conducteurs de VL/VU alcoolisés

- **les conducteurs de motos âgés de 18 à 24 ans** représentent 15 % des conducteurs de motos mais 50 % des conducteurs de motos alcoolisés
- **les conducteurs de cyclos âgés de 25 à 34 ans** représentent 16 % des conducteurs de cyclos mais 33 % des conducteurs de cyclos alcoolisés
- **les conducteurs de cyclos âgés de 35 à 44 ans** représentent 6 % des conducteurs de cyclos mais 17 % des conducteurs de cyclos alcoolisés



Les stupéfiants

En 2013, 15 accidents corporels sont liés à l'usage des stupéfiants. Comme pour les deux années précédentes, la part des accidents dont au moins un conducteur avait fait usage de stupéfiants par rapport au nombre total d'accidents de l'année est de 6 % mais la part de la mortalité passe de 12 % à 9 %.

Conducteurs avec stupéfiants	VL/VU	Motos	Cyclos	Total
15 à 17 ans			1	1
18 à 24 ans	4			4
25 à 34 ans	5		2	7
35 à 44 ans	1	2		3
45 à 54 ans				0
55 à 64 ans				0
65 à 74 ans				0
Total	10	2	3	15

Année	Accidents avec stupéfiants	Tués	Blessés	% d'accidents stupéfiants	% de tués	% de blessés
2011	22	7	27	6%	12%	6%
2012	18	5	26	6%	11%	7%
2013	15	3	16	6%	9%	5%

Comparaison des données locales et nationales

Données nationales	Données locales
2/3 de la mortalité piétonne se produit en agglomération	1/3 de la mortalité piétonne se produit en agglomération
2/3 de la mortalité cycliste survient hors agglomération	la moitié de la mortalité cycliste survient hors agglomération
4 motocyclistes tués sur 5 roulent en cylindrée de + de 125 cm ³	5 motocyclistes tués sur 5 roulent en cylindrée de + de 125 cm ³
3/4 des personnes tuées sont des hommes	91 % des personnes tuées sont des hommes
14,2 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un poids lourd	17,6 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un poids lourd
Dans les accidents mortels l'alcool est présent à hauteur de 29 % les stupéfiants sont présents à hauteur de 21 %	Dans les accidents mortels l'alcool est présent à hauteur de 31 % les stupéfiants sont présents à hauteur de 22 %

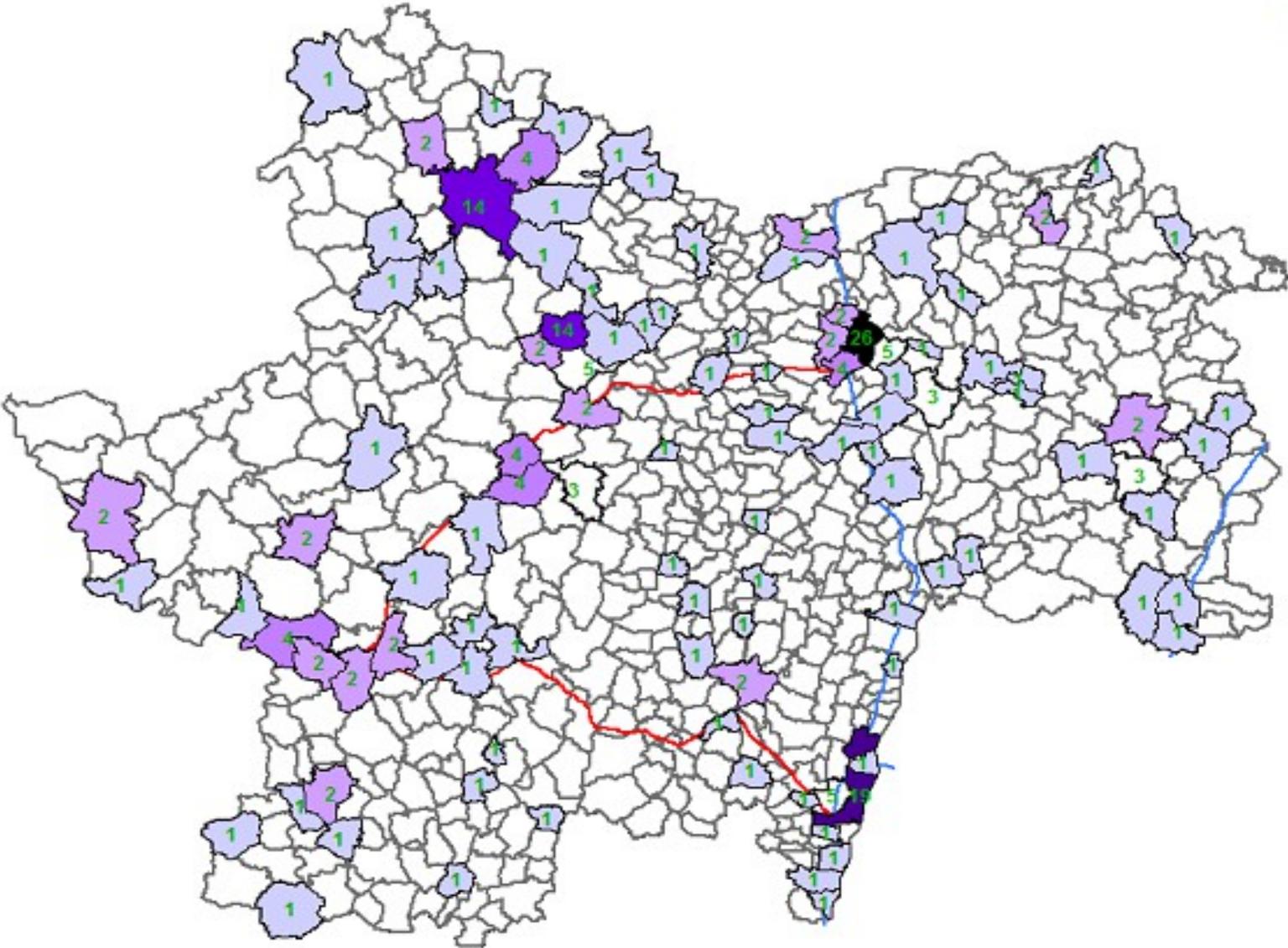
Cartographie

- Répartition des accidents hors autoroute
- Répartition des accidents mortels
- Répartition des accidents avec alcool
- Répartition des accidents avec stupéfiants
- Répartition des accidents de 2 RM

Nombre d'accidents par commune

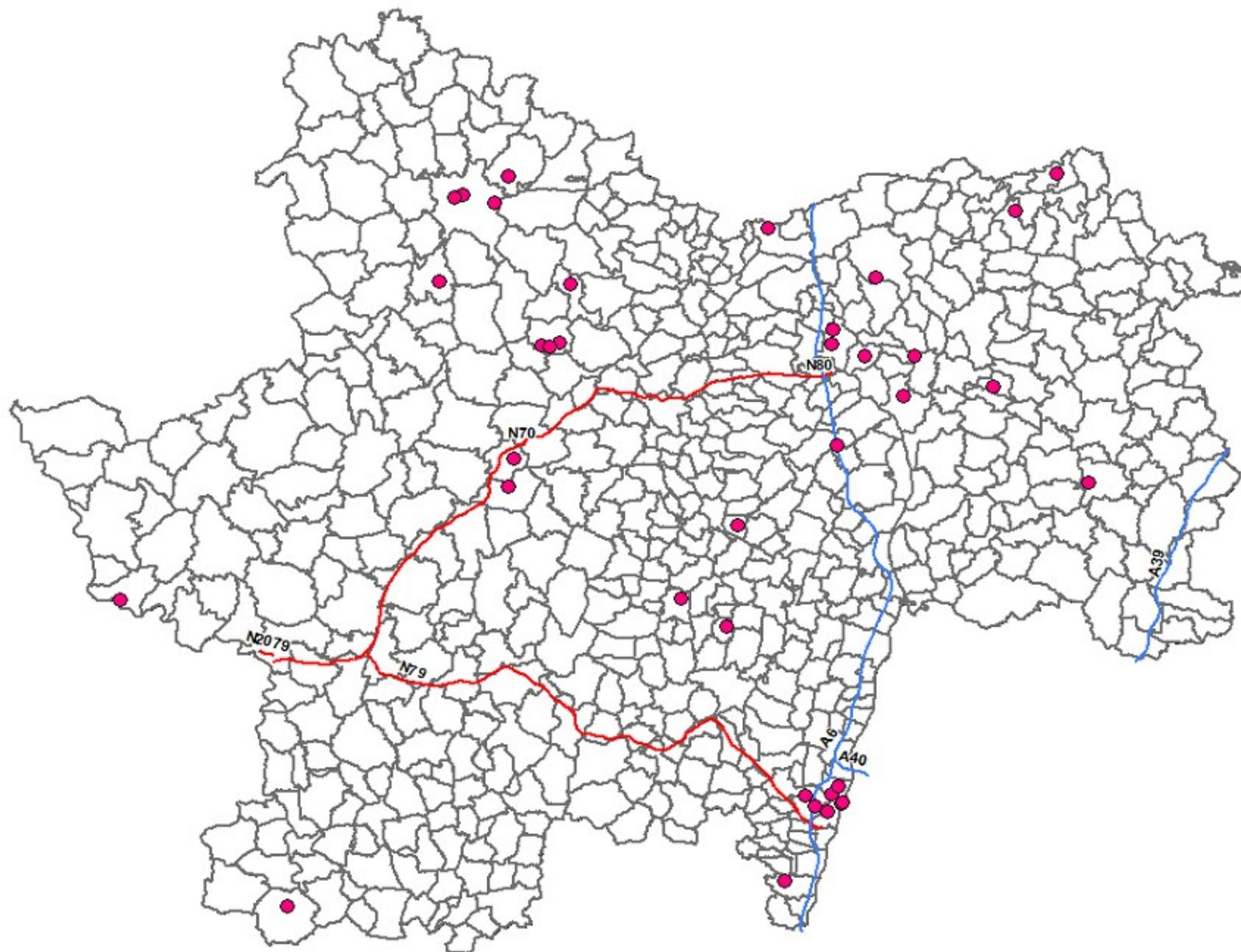
Les accidents (hors autoroute) répartis sur le territoire

■	26 - 26	(1)
■	19 - 19	(1)
■	14 - 14	(2)
■	4 - 5	(5)
■	2 - 3	(15)
■	1 - 1	(78)



225 accidents sur 247 (91%) se produisent hors autoroute et concernent 108 des 573 communes du département.

Les 36 accidents avec conducteur alcoolisé répartis sur le territoire



Les 15 accidents avec conducteur ayant fait usage de stupéfiants répartis sur le territoire



Les 75 accidents de deux roues motorisés répartis sur le territoire:

31 cyclos (< 50cm³) et 45 motos (> 50cm³)

