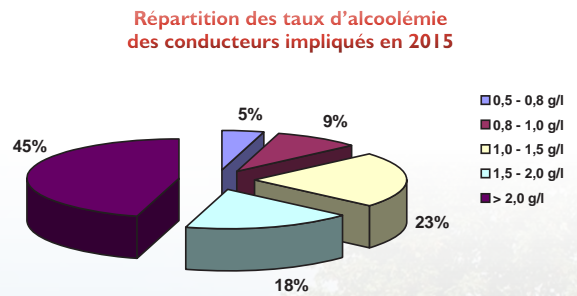
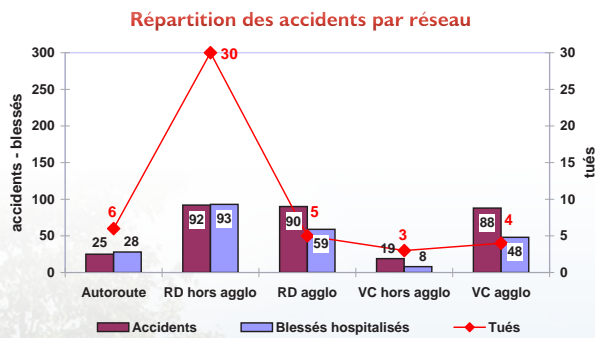




PRÉFET DU LOIRET





# Sommaire

<b>L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Loiret</b>	<b>2</b>
<b>L'essentiel du bilan 2015</b>	<b>3</b>

## Les caractéristiques générales des accidents

<b>L'évolution globale</b>	
Les données Accidents - Tués - Blessés (ATB)	4-5
L'Indice d'Accidentologie Locale	5
Le bilan par zone de compétence gendarmerie ou police	6
La situation au niveau de la région Centre Val de Loire	6
<b>Les victimes des accidents</b>	
Les victimes par sexe et classe d'âge	7
Les victimes par sexe et catégorie d'usagers	7-8
Les victimes par classe d'âge et catégorie d'usagers	8
<b>L'analyse temporelle des accidents</b>	
La répartition mensuelle	9
La répartition hebdomadaire	10
La répartition horaire	10-11

## Le facteur humain - Le comportement

<b>Les usagers impliqués</b>	
La répartition par sexe des conducteurs impliqués	12
Les catégories d'usagers impliqués dans les accidents	12-13
L'origine des usagers impliqués dans les accidents	14
<b>Le permis – la ceinture de sécurité</b>	
L'ancienneté du permis de conduire	14
Les conducteurs sans permis	15
La ceinture de sécurité dans les accidents	15
<b>L'alcool dans les accidents</b>	
L'évolution de l'alcool dans les accidents	16
L'alcoolémie des conducteurs impliqués	16
L'alcoolémie en fonction du jour et de l'heure	17

## L'environnement des accidents

<b>La localisation des accidents</b>	
Les accidents par type de voies	18
La localisation des accidents : section courante - intersection	18-19
Carte des accidents 2015	22-23
<b>Les circonstances des accidents</b>	
L'éclairage (répartition jour/nuit) et les zones agglomérées	19
L'état de la chaussée	20
Les obstacles latéraux	21

# L'observatoire départemental de sécurité routière du Loiret

Le bilan consolidé de l'année 2015 des accidents sur les routes du Loiret a été établi par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Loiret (ODSR Loiret), en s'appuyant sur les données des Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC) renseignés par les forces de police et de gendarmerie et collectés par l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Il analyse l'accidentalité routière de l'année au travers de plusieurs thématiques :

**- les caractéristiques générales des accidents.**

L'analyse porte sur l'évolution du nombre d'accidents et de tués par rapport aux années précédentes et aux tendances nationales, sur les victimes et sur la répartition dans le temps des accidents.

**- le facteur humain et le comportement.**

Le bilan comporte des informations sur les usagers impliqués dans les accidents, le port de la ceinture de sécurité et l'alcool dans les accidents.

**- l'environnement des accidents.**

Le bilan aborde la localisation des accidents, leur répartition par réseau routier, les circonstances des accidents, la présence d'obstacles latéraux.

## Ce bilan vise à donner des informations utiles à la réduction de l'insécurité routière :

- **aux acteurs de la sécurité routière** pour cibler les actions de prévention en direction des usagers les plus exposés ou concernés par l'insécurité routière.
- **aux gestionnaires de la route** pour engager les actions sur leurs infrastructures afin de les rendre plus sûres.
- **aux forces de police et de gendarmerie** pour orienter la politique de contrôle routier.

Le bilan annuel, sans prétendre à exhaustivité, permet de dégager une typologie de l'accidentalité routière propre au département. Il permet aussi, à partir de ce constat général, d'appréhender des analyses plus approfondies à engager sur des thèmes particuliers.

L'observatoire départemental assure d'autres parutions à partir des données échangées en pôle accidentologie avec les gendarmes, la police nationale et les gestionnaires de réseaux routiers :

- **les bilans statistiques mensuels.** Ils informent chaque mois les acteurs de la sécurité routière dans le département sur les principales données de l'accidentalité routière locale.
- **les bilans statistiques trimestriels.** Tous les trois mois, ce bilan analyse les accidents mortels de l'année en cours en comparaison avec la même période de l'année précédente.

**L'analyse des zones d'accumulation des accidents (ZAAC)** vient compléter le bilan annuel en identifiant et en analysant les zones d'accumulation d'accidents (sections de routes d'au moins 850 mètres sur lesquelles se sont produits au moins 4 accidents graves sur une période de 5 ans)

**Des études thématiques** analysent enfin de façon plus approfondie l'accidentalité d'une section de route ou apportent un éclairage plus précis sur un thème particulier.



# L'essentiel du bilan 2015

**314 accidents corporels, causant 48 tués**, ont été recensés sur les routes du Loiret en 2015. Ce bilan se caractérise par une baisse de 7% du nombre des accidents corporels mais **une très forte augmentation du nombre de tués**, qui a presque doublé par rapport à 2014. Cette augmentation de la mortalité routière dans le Loiret intervient après **trois années consécutives de baisse**.

En 2015, le nombre de tués sur les routes a également augmenté au niveau national, pour la 2<sup>e</sup> année consécutive.

## Les données collectées dans ce bilan conduisent à souligner les points suivants pour cette année 2015.

› **Le réseau routier de rase campagne, hors autoroutes, concentre 71 % de la mortalité routière dans le Loiret**, avec 34 tués en 2015, soit 22 tués de plus qu'en 2014. On enregistre la quasi totalité de la hausse du nombre des tués sur le réseau routier de rase campagne, là même où l'an dernier se concentrait l'essentiel de la baisse.

› **Les usagers en véhicules légers connaissent une forte hausse du nombre de tués** dans le Loiret en 2015, avec 36 tués, soit 20 tués de plus qu'en 2014. **Le nombre de blessés hospitalisés est également en augmentation pour cette catégorie d'usagers** qui représentent globalement les trois quarts des tués et plus de la moitié des blessés hospitalisés.

› **Les accidents consécutifs à des pertes de contrôle de véhicules seuls**, représentent 25 tués, plus de la moitié de la mortalité routière du département en 2015. La vitesse joue le plus souvent un rôle déterminant dans ces accidents.

› **Les autres catégories d'usagers connaissent une stabilité ou une baisse du nombre de victimes d'accidents graves**, tués ou blessés hospitalisés, y compris la catégorie deux-roues motorisés.

› **Les deux tiers des tués sont de sexe masculin**, une valeur proche du ratio des années précédentes, mais les **conducteurs tués sont des hommes dans 90 % des cas en 2015**, une part plus élevée encore que les années antérieures où elle se situait à environ 80%.

› **Les jeunes de 18 à 25 ans représentent 19 % des tués sur les routes** dans le Loiret en 2015, un ratio proche de celui relevé au niveau national (18 % des tués). **Les conducteurs novices de véhicules légers (permis B), ou « jeunes permis de conduire », représentent par ailleurs 24 % des conducteurs impliqués dans les accidents sur les routes du Loiret en 2015**, contre 29 % en 2014.

› **La conduite sous l'emprise d'alcool reste plus que jamais une cause majeure des accidents : l'alcool est présent à un taux illégal dans 14 % des accidents corporels et dans 36 % des accidents mortels en 2015**. En 2015, 20 personnes ont été tuées sur les routes du Loiret dans des accidents de la route impliquant la présence d'alcool ou de produits stupéfiants, soit deux fois plus qu'en 2014.

**Les résultats des dix premiers mois de l'année 2016 comptabilisent 34 tués, contre 41 tués sur la même période en 2015. Au niveau national, la dégradation des résultats constatée en 2015 se poursuit encore en 2016.**

**Les progrès enregistrés en matière de réduction de l'accidentalité routière ne sont pas acquis définitivement. La mobilisation de tous les acteurs de la sécurité routière reste une nécessité pour changer les comportements et rendre la route plus sûre.**



## L'évolution globale

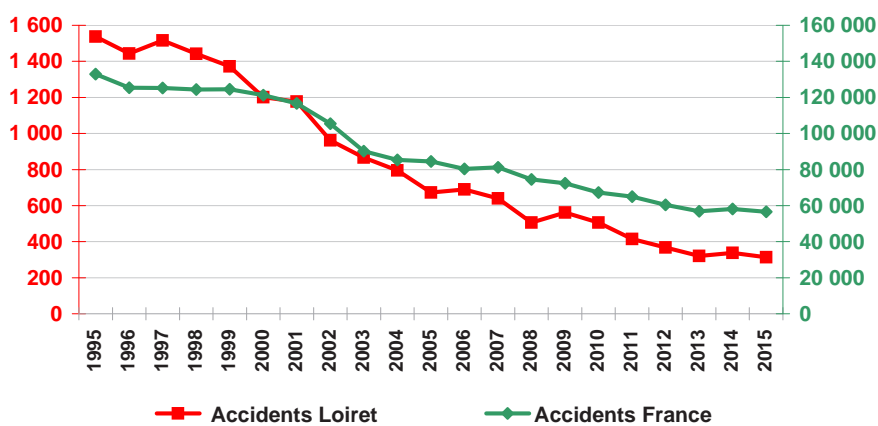
Le bilan de l'année 2015 des accidents sur les routes du Loiret a été établi à partir de la base de données CONCERTO. Ces données proviennent des Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC) renseignés sous format informatique par les forces de police et de gendarmerie et collectés par l'observatoire national de sécurité routière.

Après agrégation, ces données sont transmises aux observatoires départementaux avec un décalage de plusieurs mois. L'élaboration du bilan annuel est tributaire de ces données.



## Les données Accidents - Tués - Blessés (ATB)

Évolution du nombre d'accidents



**314 accidents corporels en 2015 dans le Loiret**

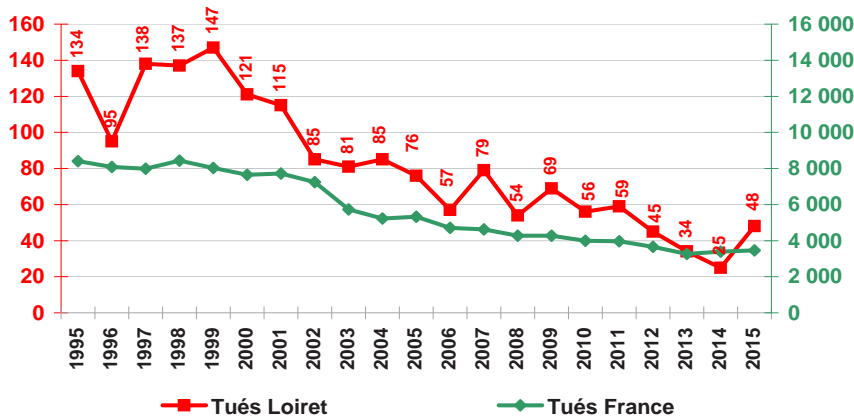
- 6,8% en 1 an  
- 2,7% en France

*Un accident est corporel s'il provoque des blessures.*

*Les courbes présentent les évolutions des données accidents dans le Loiret et en France avec des échelles adaptées en fonction du nombre d'habitants.*

En 2015, les nombres d'accidents baissent en France comme dans le Loiret. Sur une longue période, le nombre des accidents baisse plus fortement dans le Loiret que pour la France entière. Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents corporels a baissé de 53 % dans le Loiret et de 33 % au niveau national.

Évolution du nombre de tués



**48 tués en 2015 dans le Loiret**

+ 92% en 1 an  
+ 2,3% en France

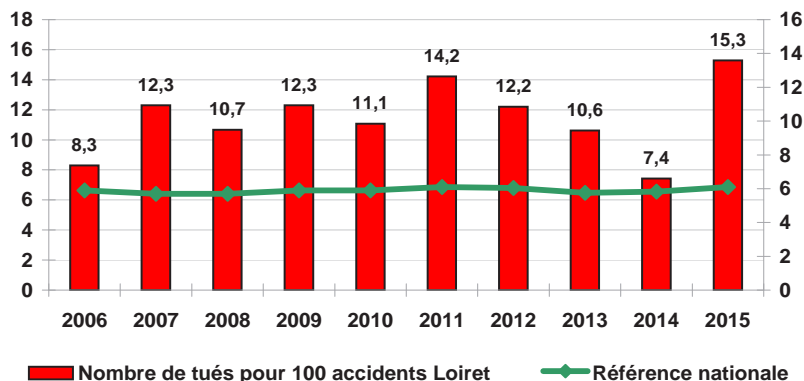
*La définition des tués de la route a changé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005 : les tués sont les victimes d'accidents de la route qui décèdent dans les 30 jours de l'accident (6 jours jusqu'en 2004).*

En 2015, le Loiret connaît une forte augmentation de la mortalité routière : le nombre de tués sur les routes du Loiret a presque doublé en un an après trois années consécutives de baisse.

Au niveau national, le nombre des tués augmente pour la 2<sup>e</sup> année consécutive, fait inédit depuis 1979.



## Évolution du taux de gravité



**En 2015 pour 100 accidents :**  
**15,3 tués dans le Loiret**  
**6,1 tués en France**

La gravité des accidents, habituellement très forte dans le Loiret, atteint en 2015 un niveau plus élevé encore que les années précédentes, avec 15,3 tués pour 100 accidents.



## L'Indice d'Accidentologie Locale

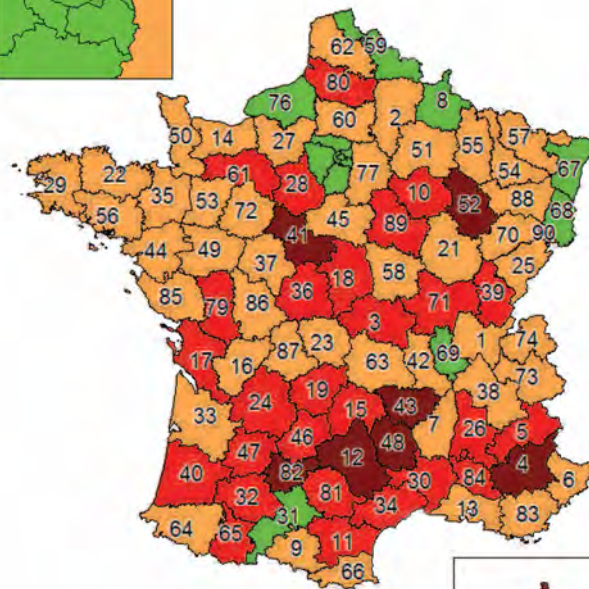
### Mortalité routière moyenne 2013-2015 par million d'habitants

Des indicateurs, permettant de comparer l'insécurité routière entre départements, sont publiés sur le site internet national de la sécurité routière. Ces indicateurs établissent des comparaisons entre les départements, regroupés par familles cohérentes présentant une typologie d'accidentalité comparable.

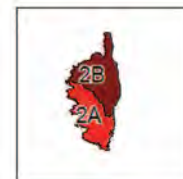
L'accidentalité locale est par ailleurs comparée en fonction de la mortalité routière rapportée à la population résidente.

Cette comparaison ne prend pas en compte le trafic et les modes de déplacement (urbain, part des 2 roues motorisés) qui jouent un rôle important dans l'exposition au risque routier des usagers.

Sur la période 2013 – 2015, le Loiret présente une mortalité routière, rapportée à la population, proche de la moyenne nationale : 53 tués par million d'habitants pour une moyenne nationale de 52 tués par million d'habitants en métropole.



Moins de 40	(15)
Entre 40 et 70	(46)
Entre 70 et 100	(28)
Plus de 100	(8)



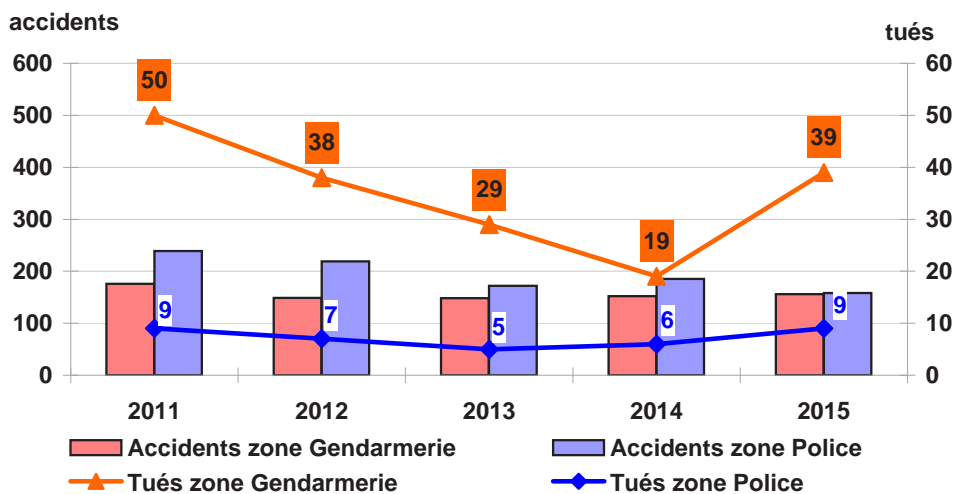
Moyenne 2013-2015 des personnes tuées par million d'habitants selon les départements





## Le bilan par zone de compétence gendarmerie ou police

### Évolution de l'accidentalité par zone de compétence



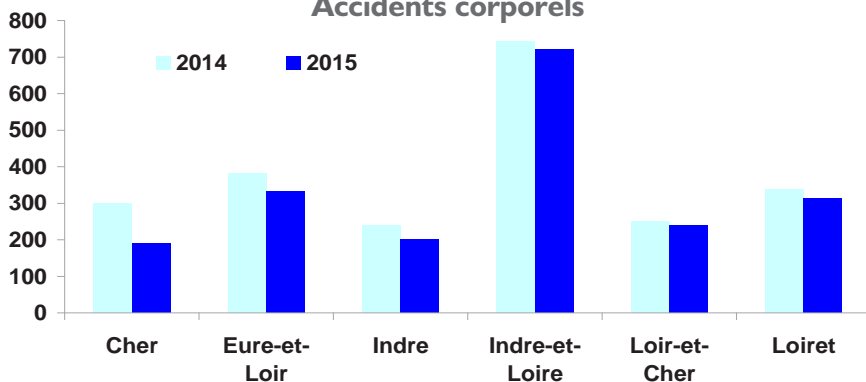
Le nombre d'accidents a légèrement augmenté en 2015, en zone gendarmerie (+ 2,6%) et a baissé en zone police (-14,6%). S'agissant du nombre de tués, il augmente en zone gendarmerie et en zone police.

La zone police présente un nombre de tués beaucoup plus faible que la zone gendarmerie pour un nombre d'accidents supérieur. Cette différence s'explique par la part prépondérante des agglomérations sur la zone police, avec des accidents d'une gravité inférieure à ceux des routes de rase campagne.



## La situation au niveau de la région-Centre Val de Loire

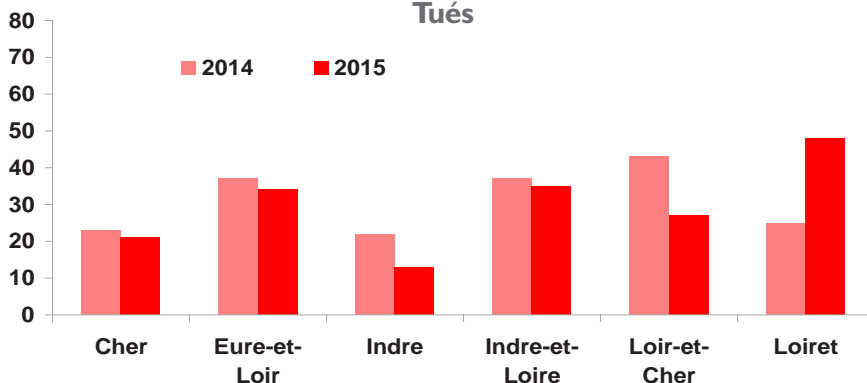
### Accidents corporels



**Le nombre des accidents baisse de 11,3% en 2015 dans la région Centre-Val de Loire.**

*Cette baisse concerne tous les départements de la région et elle est nettement plus forte qu'au niveau national.*

### Tués



**Le nombre des tués baisse de 4,8% en 2015 dans la région Centre-Val de Loire : 178 tués en 2015 pour 187 en 2014.**

*Cinq départements enregistrent une diminution du nombre des tués.*

*Seul le département du Loiret enregistre une hausse du nombre de tués.*





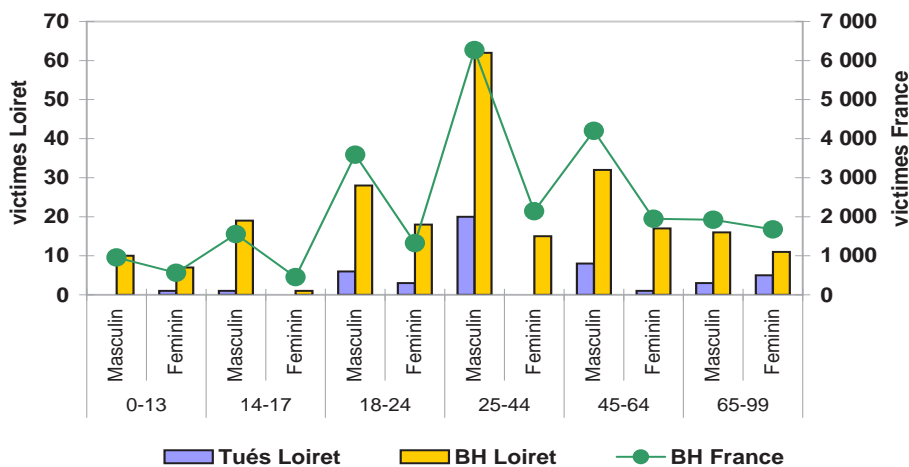


## Les victimes des accidents



### Les victimes par sexe et classe d'âge

Répartition des victimes par âges et par sexe en 2015



Les blessés hospitalisés (BH) sont les victimes d'accidents de la route qui sont hospitalisés plus d'une journée.

Les courbes et histogrammes présentent la répartition des victimes graves, tués et blessés hospitalisés, par classes d'âge et par sexe, avec les valeurs des blessés hospitalisés pour la France.

#### LOIRET 2015

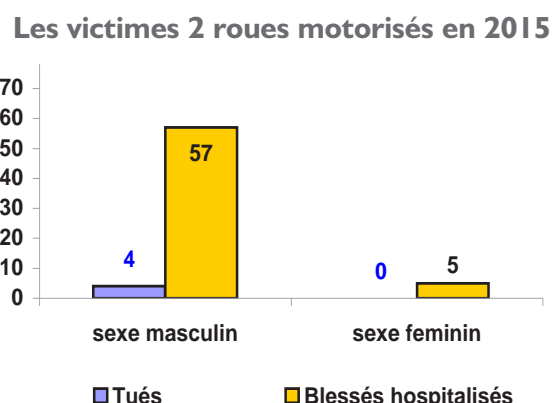
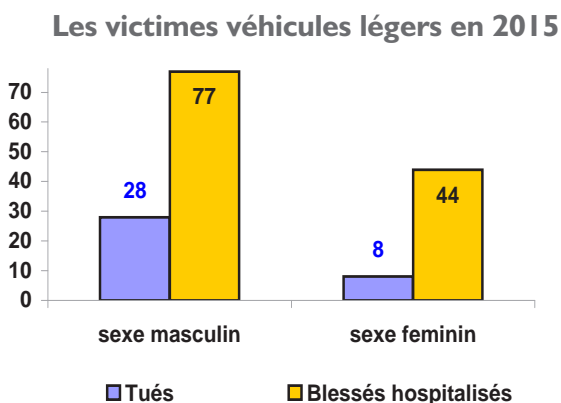
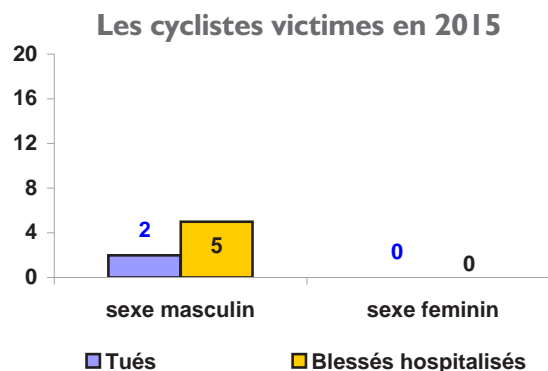
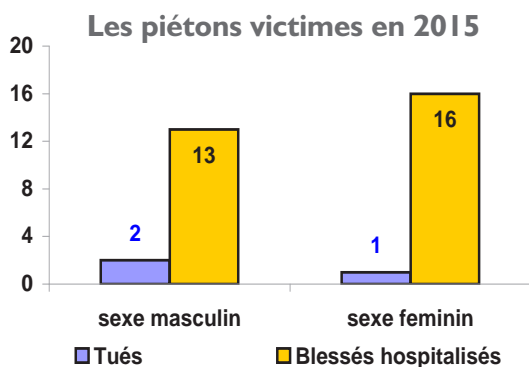
**48 tués :**  
38 hommes - 10 femmes

**236 blessés hospitalisés :**  
167 hommes - 69 femmes

Le nombre de jeunes de 14 à 25 ans tués dans les accidents sur les routes du Loiret reste élevé en 2015 (10 tués en 2015, 8 tués en 2014, 11 tués en 2013). Cependant, **la part des jeunes de 14 à 25 ans représentent 21 % des tués dans le Loiret en 2015**, une valeur nettement en baisse par rapport à 2014 (32 %) et proche de celle relevée au niveau national (22 %). Le nombre de jeunes blessés hospitalisés est en augmentation (66 blessés hospitalisés en 2015, 58 en 2014 et 58 en 2013). L'augmentation de la mortalité routière dans le Loiret en 2015 concerne principalement la classe d'âge des 25-45 ans (41 % des tués).



### Les victimes par sexe et catégories d'usagers



Les graphes ci-dessus présentent la répartition par sexe des victimes, tués et blessés hospitalisés, pour les principales catégories d'usagers de la route (plus de 90 % des victimes sont dans ces quatre catégories).



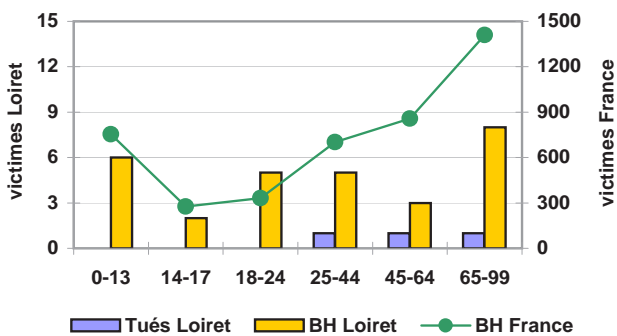
En comparaison avec 2014, les nombres des tués et de blessés hospitalisés sont en nette augmentation pour les usagers de véhicules légers (36 tués en 2015 pour 16 tués en 2014 et 19 blessés hospitalisés en plus). Pour les autres catégories d'usagers, les nombres de victimes évoluent peu par rapport à 2014.

Dans ce bilan, **les hommes représentent 72% des victimes graves** (tués et blessés hospitalisés). L'écart diffère suivant la catégorie d'usagers : pour les piétons/cyclistes, les hommes représentent 56 % des victimes (42 % en 2014), pour les véhicules légers 67 % (54 % en 2014) et pour les deux-roues motorisés 92 % (92 % en 2014).

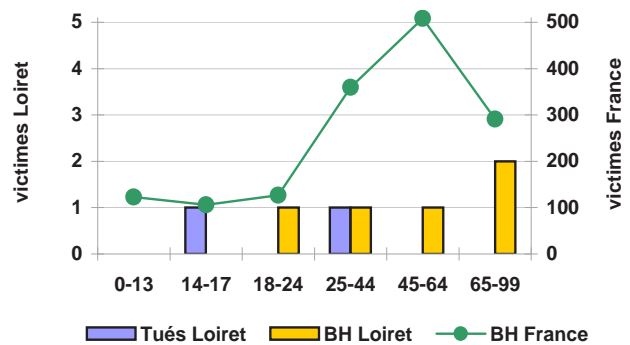


## Les victimes par classe d'âge et catégorie d'usagers

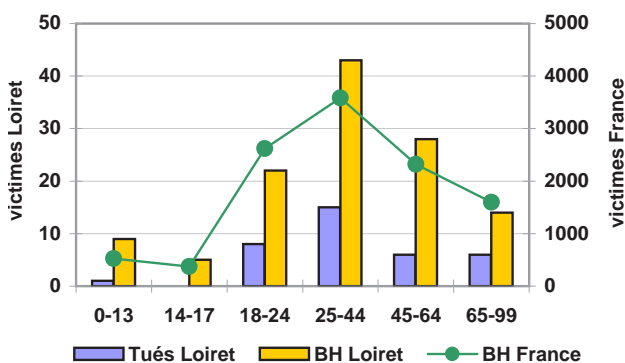
### Âge des victimes piétons



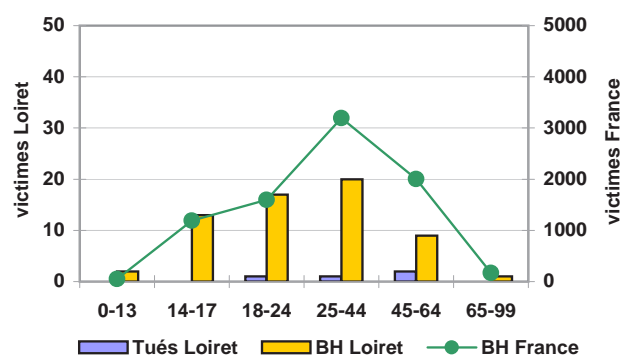
### Âge des victimes cyclistes



### Âge des victimes en véhicules légers



### Âge des victimes en 2 roues motorisés



Les graphes présentent la répartition des victimes graves, tués et blessés hospitalisés, par classes d'âge pour les principales catégories d'usagers de la route. La répartition des blessés hospitalisés pour la France entière permet de situer le Loiret par rapport au niveau national (les échelles sont adaptées en fonction de la population).

Le nombre de piétons victimes d'accidents graves (tués ou blessés hospitalisés) diminue (32 en 2015 contre 36 en 2014, 32 en 2013 et 35 en 2012). Les plus de 65 ans représentent 28 % des victimes graves dans ce bilan, contre 39 % en 2014.

Pour les cyclistes, on observe également une diminution du nombre de victimes graves (7 en 2015 contre 14 en 2014, 10 en 2013 et 16 en 2012). Ces deux catégories d'usagers, qualifiées de vulnérables, représentent globalement 14 % des victimes graves dans le Loiret en 2015, contre 21 % en moyenne nationale.

Pour les accidents en deux-roues motorisés, le Loiret présente habituellement des résultats légèrement plus favorables qu'à l'échelon national, sans doute en raison d'une pratique du cyclomoteur un peu moins développée que dans les grandes agglomérations. Les deux-roues motorisés représentent ainsi 23 % des victimes graves d'accidents sur les routes du Loiret en 2015, un ratio inférieur à 2014 (30 %) ou à celui du niveau national (près de 30 %).

55 % des victimes graves circulaient en véhicules légers dans le Loiret en 2015 contre 44 % en 2014 (43 % en moyenne nationale en 2015).

**Le nombre de tués et de blessés hospitalisés sur les routes du Loiret en 2015 concerne donc essentiellement les usagers en véhicules légers.**



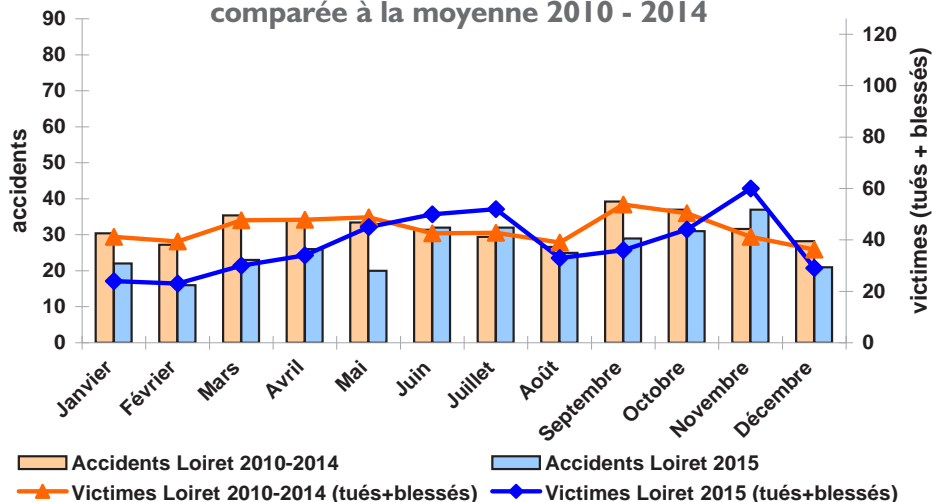


## L'analyse temporelle des accidents



### La répartition mensuelle

Valeur mensuelle de l'accidentologie 2015 comparée à la moyenne 2010 - 2014



Les graphes et courbes présentent les variations mensuelles des accidents et des victimes (tués et blessés hospitalisés) en 2015 et sur la période 2010-2014.

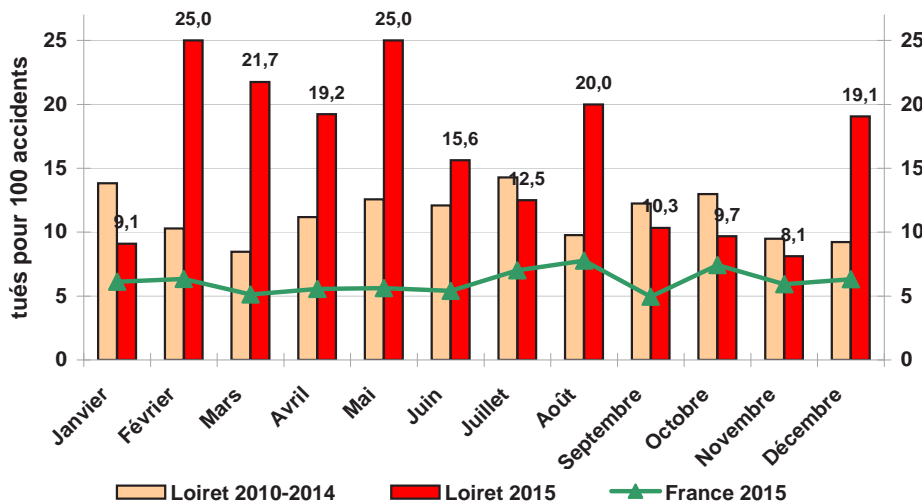
**Moyennes mensuelles 2015**

**26 accidents**

**38 victimes**

En 2015, les nombres d'accidents et de victimes des accidents corporels (tués + blessés) sont supérieurs aux moyennes observées sur la période 2010-2014 aux mois de juin, juillet et novembre. Pour tous les autres mois, on observe une baisse de l'accidentalité.

Variation mensuelle de la gravité



Les courbes présentent la variation mensuelle de la gravité (tués pour 100 accidents).

Le taux de gravité mensuel des accidents varie fortement selon les périodes de l'année.

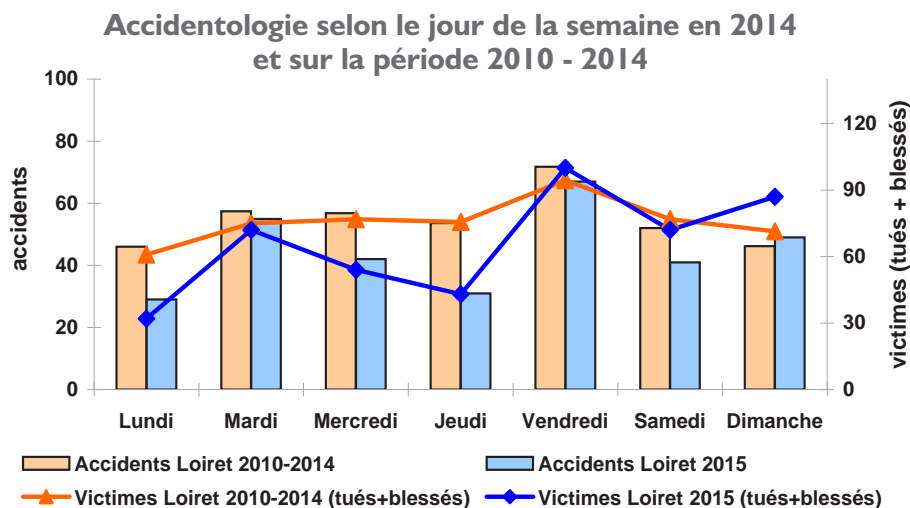
En 2015, il a atteint des valeurs particulièrement élevées, avec plus de 15 tués pour 100 accidents sur sept mois de l'année et des valeurs supérieures au taux national toute l'année.

Il n'y a pas de constante d'une année à l'autre sur les mois présentant une gravité très forte.





## La répartition hebdomadaire



### Les tués dans le Loiret en 2015

Lundi	2
Mardi	5
Mercredi	4
Jeudi	6
Vendredi	7
Samedi	11
Dimanche	11
Jour férié	2

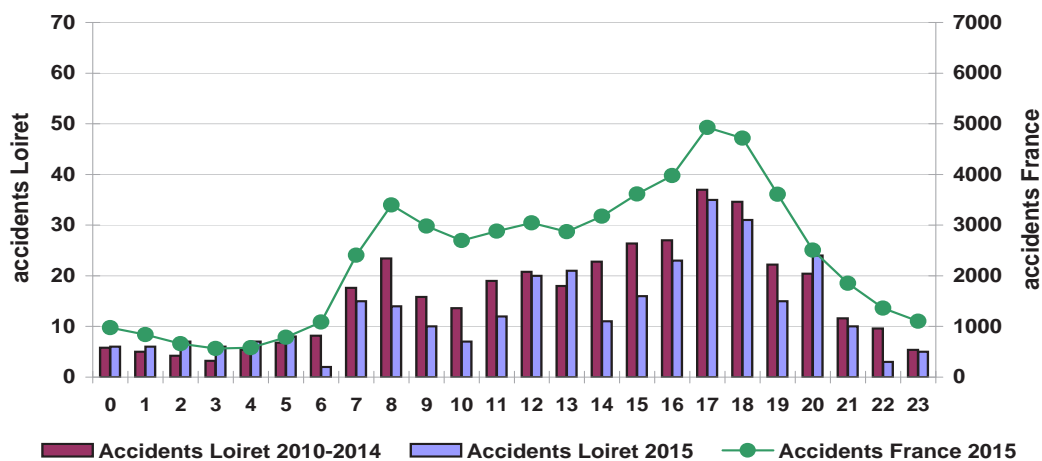
En 2015, le nombre d'accidents est inférieur à celui observé sur la moyenne des 5 années précédentes pour tous les jours de la semaine, excepté le dimanche.

En 2015, la gravité des accidents sur la période du week-end se situe à un niveau très nettement supérieur à celui des années précédentes. On dénombre 25 tués sur les week-ends (du vendredi 21 h au lundi 8 h) et les jours fériés. Les week-ends et périodes de fêtes comptabilisent donc 52 % des tués au cours de l'année (en 2014, 24 % des tués se concentraient sur le week-end, 44 % en 2013, 40 % en 2012 et 49 % en 2011).



## La répartition horaire

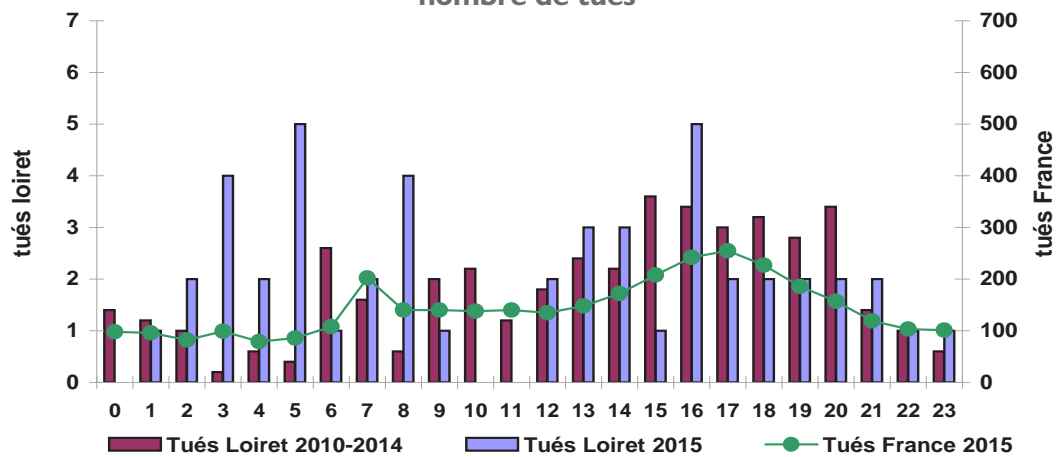
### Accidentologie selon l'heure de la journée : nombre d'accidents



Les valeurs 2015 sont majoritairement en dessous des valeurs moyennes sur les 5 années précédentes. Globalement, la répartition des accidents, sur une période de cinq ans, est proche de ce qu'on observe au plan national.



Accidentologie selon l'heure de la journée :  
nombre de tués



Plusieurs tranches horaires présentent en 2015 un nombre de tués en nette augmentation par rapport aux années précédentes et nettement supérieur à la référence nationale, particulièrement entre 2 h et 9 h. Cette concentration de la mortalité routière sur ces tranches horaires nocturnes est spécifique au bilan 2015.

Cependant, les statistiques locales font apparaître que les tranches horaires, les plus concernées par les accidents mortels, évoluent suivant les années.



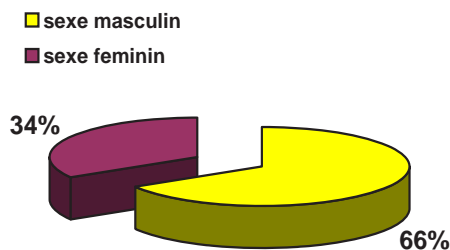


## Les usagers impliqués

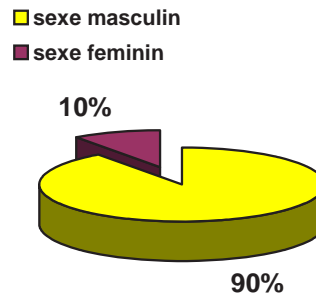


## La répartition par sexe des conducteurs impliqués

Conducteurs impliqués dans les accidents corporels en 2015



Conducteurs tués en 2015



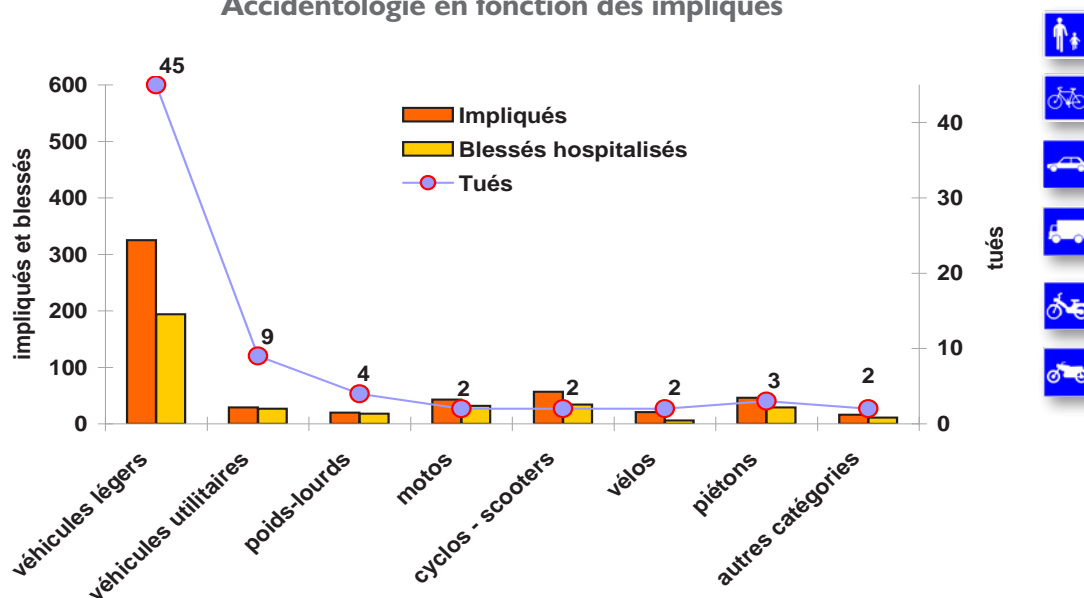
Si on considère les conducteurs impliqués dans les accidents et non plus seulement les victimes, on constate encore la part très majoritaire prise par les hommes dans les accidents. Si on ne prend en compte que les conducteurs tués, la part des conducteurs masculins est encore plus élevée et à un niveau supérieur à celui des années précédentes : il atteint 90 % en 2015, contre 81 % en 2014 (81 % en 2013, 72 % en 2012).

À l'échelon national, on observe également que les **2/3 tiers des impliqués dans les accidents corporels sont de sexe masculin.**



## Les catégories d'usagers impliqués dans les accidents

Accidentologie en fonction des impliqués



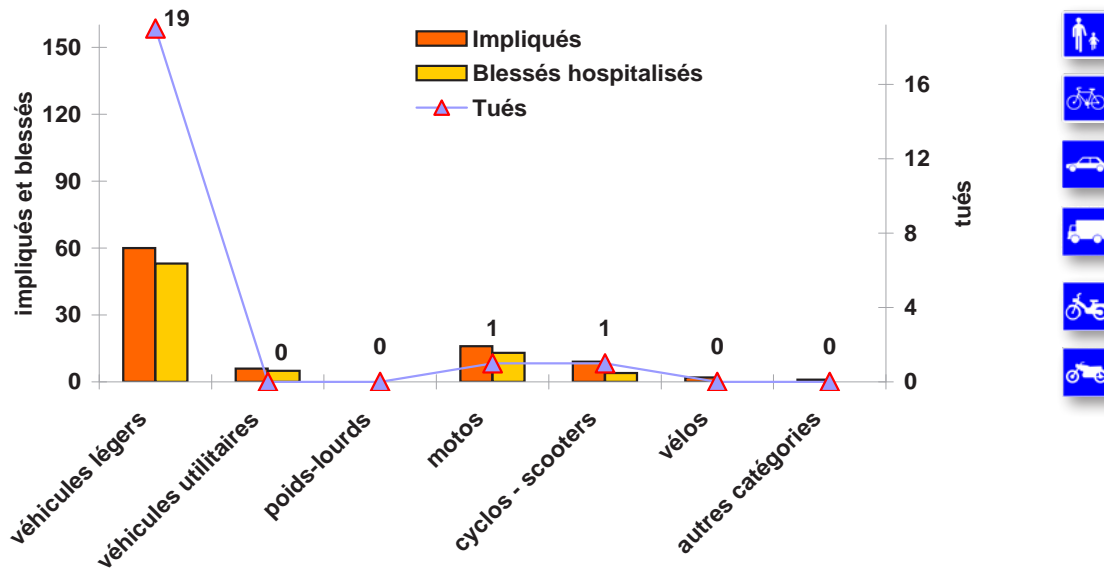
**Les véhicules légers constituent la part prépondérante des catégories d'usagers impliqués dans les accidents.**

La répartition des impliqués ne présente pas de différence très importante avec les années antérieures et avec les résultats observés pour la France entière.

Le bilan 2015 fait surtout ressortir un nombre élevé de tués dans les accidents impliquant des véhicules légers et des véhicules utilitaires. **Les accidents impliquant ces usagers présentent une gravité nettement supérieure à celle relevée les années précédentes**



### Accidents avec un seul impliqué



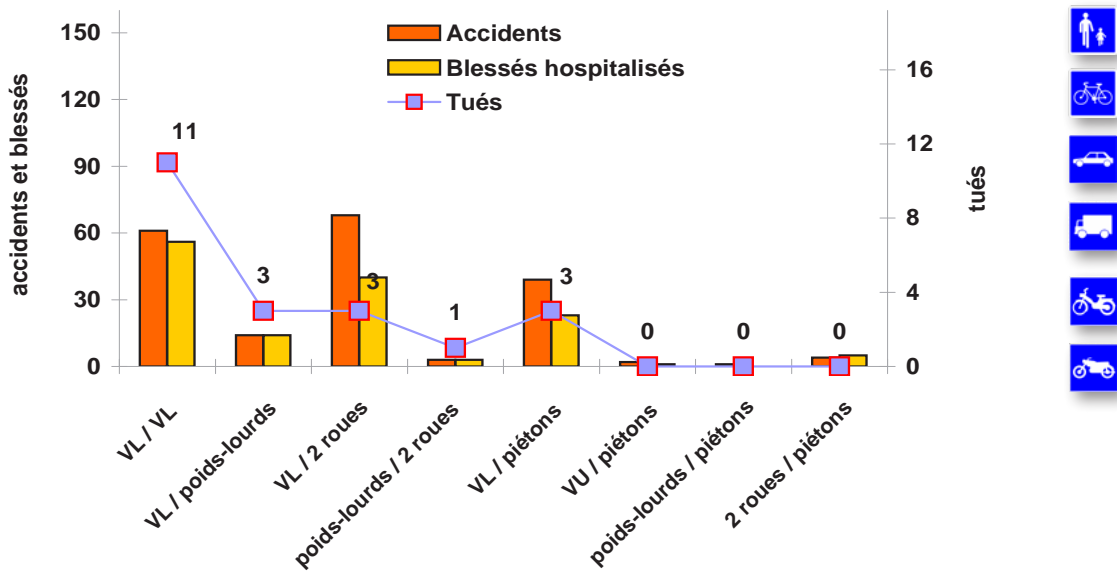
Le nombre d'accidents impliquant un seul usager est en augmentation en comparaison des années précédentes : en 2015, 94 accidents ont impliqué un seul usager, contre 73 accidents en 2014 et 81 accidents en 2013.

Pour les véhicules légers, on relève 60 accidents de ce type en 2015 (49 en 2014, 47 en 2013 et 55 en 2012). Le bilan des victimes – 19 tués et 53 blessés hospitalisés – augmente fortement par rapport aux années précédentes (7 tués et 36 blessés hospitalisés en 2014, 7 tués et 39 blessés hospitalisés

en 2013 et 11 tués et 49 blessés en 2012).

Pour les motos, sur 16 accidents impliquant une moto seule, on dénombre 1 tué et 13 blessés hospitalisés en 2015. Le nombre des accidents impliquant une moto seule augmente donc par rapport à l'an dernier (0 tué et 6 blessés hospitalisés pour 9 accidents en 2014, 2 tués et 9 blessés hospitalisés pour 11 accidents en 2013, 4 tués et 6 blessés hospitalisés pour 11 accidents en 2012 et 3 tués, 16 blessés hospitalisés pour 21 accidents en 2011).

### Les accidents entre catégories d'usagers



Les accidents entre plusieurs usagers sont significatifs des conflits d'usage de la route.

En 2015, le nombre des accidents impliquant plusieurs usagers baisse nettement (192 accidents en 2015, 233 accidents en 2014, 239 accidents en 2013), mais le nombre des tués augmente par rapport à 2014 et retrouve le niveau

des années antérieures (21 tués en 2015, 13 tués en 2014, 23 tués en 2013, 24 tués en 2012).

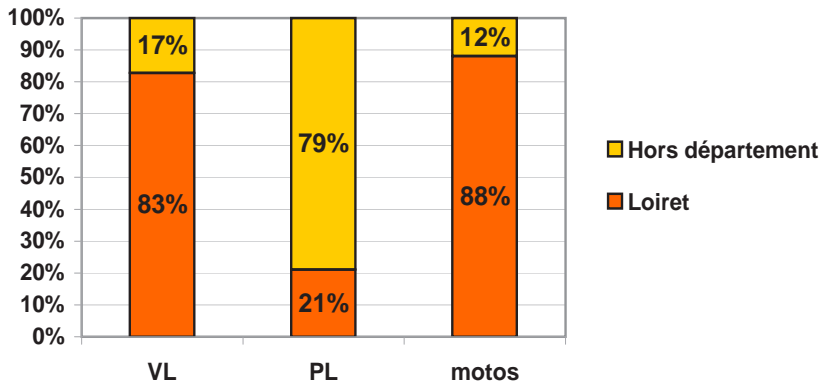
Les véhicules légers, les plus nombreux sur la route, sont très majoritairement impliqués dans ces accidents, notamment avec les deux-roues (35% de l'ensemble des collisions) et avec les piétons (20% des collisions).





## L'origine des usagers impliqués dans les accidents

Origine des véhicules impliqués dans les accidents en 2015



Au total, 80 % des impliqués dans les accidents sur les routes du Loiret résident dans le département.

Les usagers impliqués dans les accidents du Loiret sont dans une très large majorité originaires du département, à l'exception des conducteurs de poids-lourds : 80% des impliqués dans les accidents corporels sont des Loirétains. Ce taux est stable depuis plusieurs années. Les accidents se produisent le plus souvent lors de petits trajets.

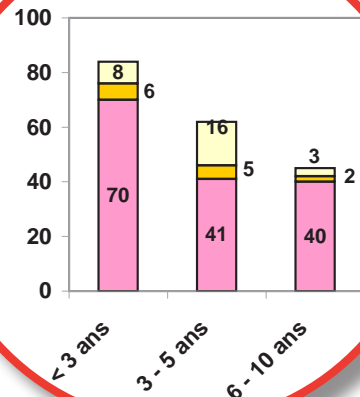
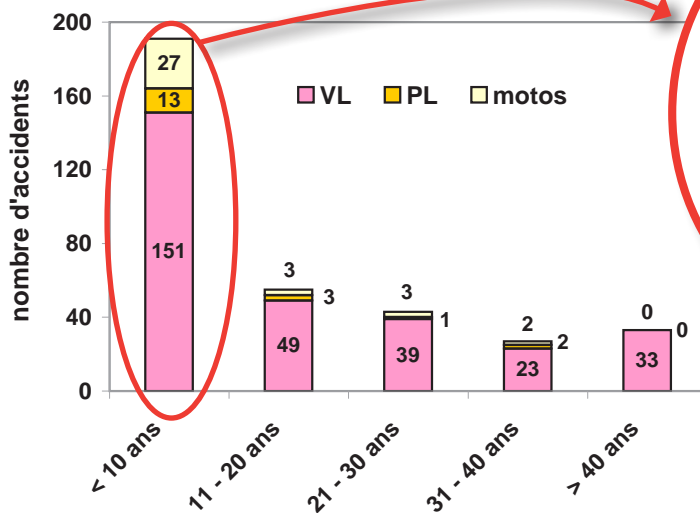


## Le permis - la ceinture de sécurité



## L'ancienneté du permis de conduire

Ancienneté du permis des conducteurs impliqués dans les accidents



En 2015, les «permis de moins de 3 ans» (tous permis confondus) représentent 24% des impliqués dans les accidents et les «permis de moins de 6 ans» 42%.

**Ces valeurs sont en baisse en comparaison avec celles relevées en 2014** (respectivement 31 % et 44 % pour les permis de moins de 3 ans et de moins de 6 ans) et en 2013 (28 % et 45 %). La situation diffère selon la catégorie de permis.

► Pour les conducteurs de véhicules légers, les «permis de moins de 3 ans» représentent 24% des impliqués dans les

accidents et les «permis de moins de 6 ans» 38% (contre respectivement 29% et 41% en 2014).

► Si on considère les motards, ces chiffres passent respectivement à 32% et 58% (en 2014, 41% et 57%).

► Pour les poids-lourds, ces chiffres sont respectivement de 23% et 69% (en 2014, 29% et 54%).

**En 2015, on enregistre une réduction du «sur-risque» d'accident des jeunes conducteurs. En dépit de cette amélioration, les «jeunes» sont toujours un enjeu au niveau national et dans le Loiret.**







## Les conducteurs sans permis

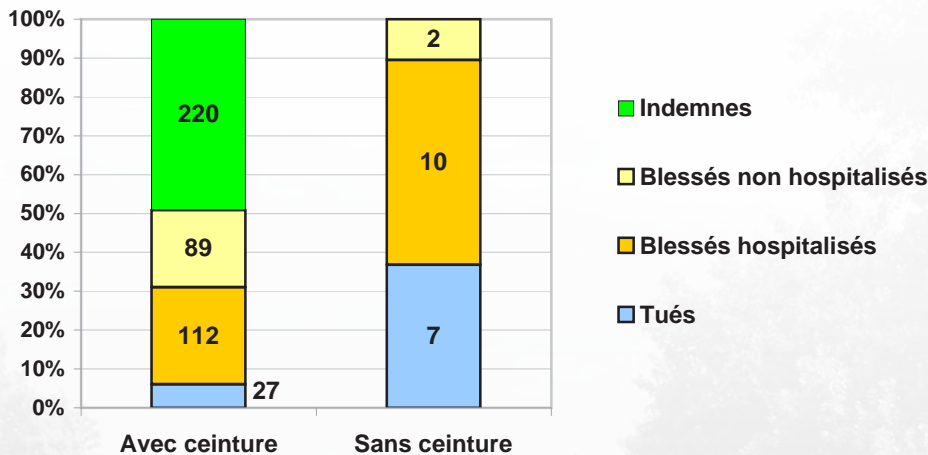
21 conducteurs sans permis (périmé, suspendu, catégorie non valable, défaut de permis) sont impliqués dans un accident corporel en 2015. Ces conducteurs sans permis représentent 6,7 % des conducteurs impliqués dans un accident.

En 2014, 7 conducteurs sans permis avaient été impliqués dans un accident et en 2013, 15 conducteurs.



## La ceinture de sécurité dans les accidents

Gravité des accidents en fonction du port de la ceinture de sécurité



Parmi les impliqués dans les accidents sur les routes du Loiret en 2015 qui n'ont pas mis leur ceinture de sécurité, près de 90 % sont des victimes graves (tués et blessés hospitalisés).

Les impliqués ceinturés ne comptent qu'un tiers de victimes graves et la moitié sont indemnes.

19 occupants de véhicules impliqués dans un accident dans le Loiret n'avaient pas bouclé leur ceinture en 2015, soit environ 7 % des victimes d'accidents corporels.

La gravité est beaucoup plus élevée en l'absence de ceinture : on dénombre 37% des occupants qui n'avaient pas bouclé leur ceinture tués dans les accidents, à comparer aux 6% de tués parmi les occupants ceinturés.

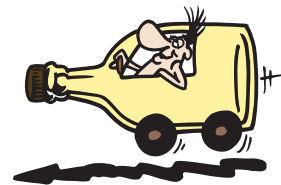




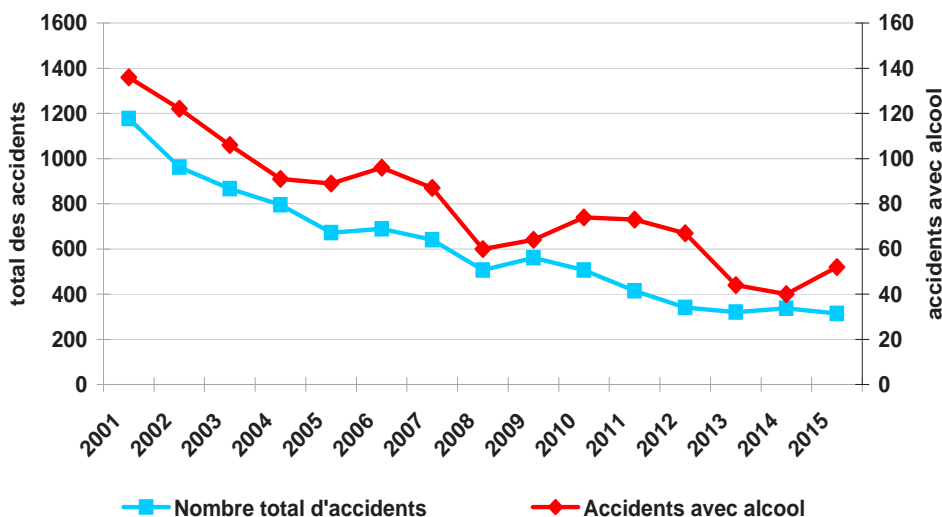
## L'alcool dans les accidents



### L'évolution de l'alcool dans les accidents



Évolution depuis 2001 du nombre d'accidents impliquant l'alcool dans le Loiret



L'alcool était présent dans 16 % des accidents corporels et 43 % des accidents mortels du Loiret en 2015.

Pour la France entière, on relève 30 % d'accidents mortels dans lesquels l'alcool était présent en 2015.

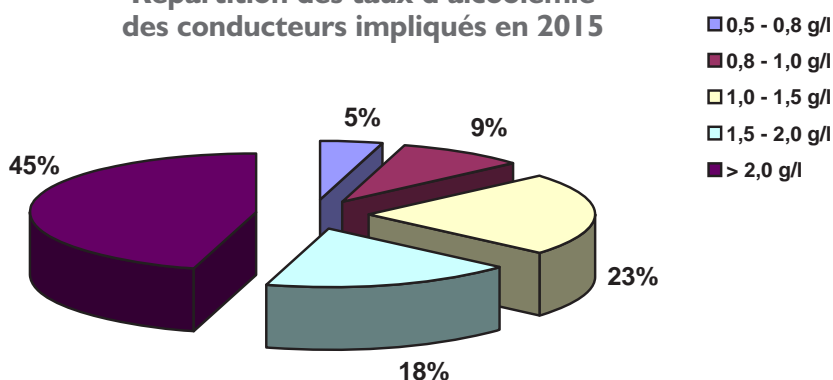
La courbe des accidents impliquant l'alcool suit la courbe de l'ensemble des accidents avec des fluctuations. En 2015, le nombre d'accidents impliquant la présence d'alcool est en augmentation alors que le nombre total d'accidents baisse. L'alcool est présent dans 43 % des accidents mortels dans le Loiret en 2015, contre 29 % en 2014 et 40 % en 2013. Cette valeur est très élevée, et l'alcool est la **cause principale des accidents mortels sur les routes du Loiret en 2015**.

La politique de prévention et de contrôle sur le risque alcool reste plus que jamais nécessaire.



### L'alcoolémie des conducteurs impliqués

Répartition des taux d'alcoolémie des conducteurs impliqués en 2015



En 2015, dans le Loiret, l'alcool est présent à un **taux illégal** dans :

14 % des accidents corporels, 36 % des accidents mortels.

La répartition des taux d'alcoolémie relevés fait apparaître des valeurs élevées dans une part importante des accidents.

Les fortes alcoolémies sont en augmentation par rapport à 2014 : on relève 86 % d'accidents impliquant la présence d'alcool, avec des taux de plus d'un gramme d'alcool (70 % en 2014) et **45 % des accidents impliquant l'alcool avec des taux supérieurs à 2 grammes d'alcool** (26 % en 2014).

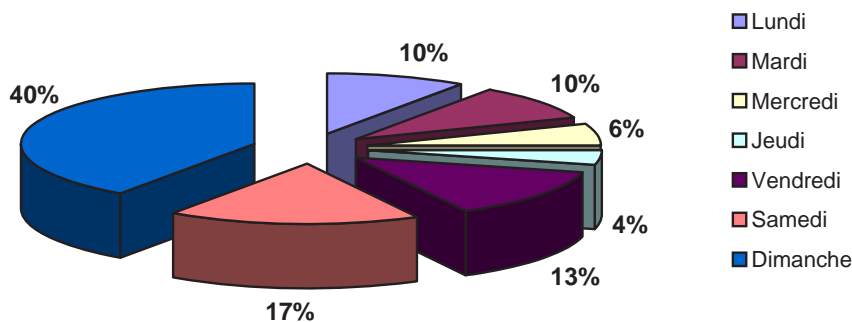
Le nombre d'accidents corporels impliquant le facteur alcool augmente nettement en 2015, après trois années consécutives de baisse.





## L'alcoolémie en fonction du jour et de l'heure

Nombre d'accidents impliquant le facteur alcool selon le jour de la semaine



En 2015, dans le Loiret, l'alcool est présent dans 10 % des accidents corporels en semaine.

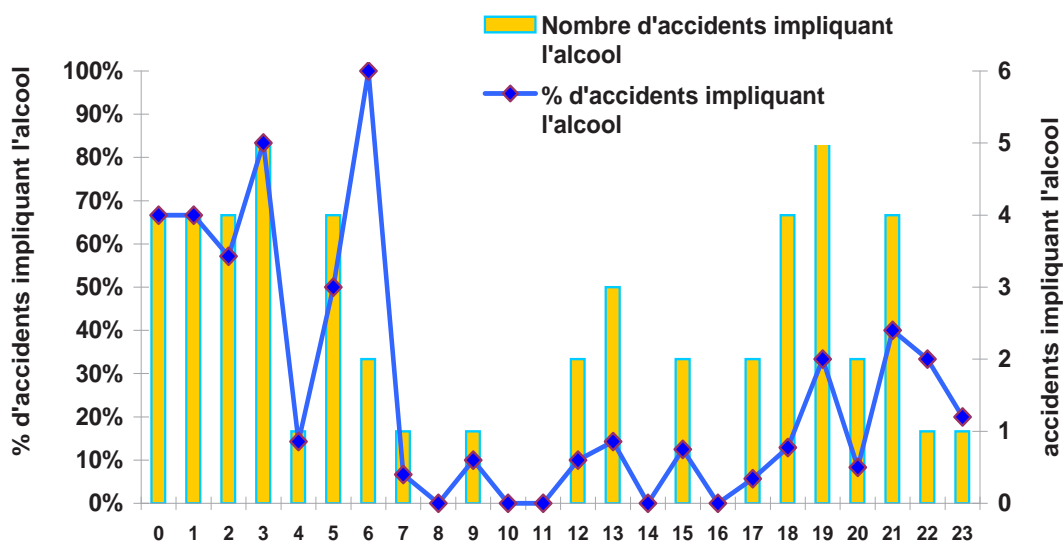
Le week-end, ce taux passe à 33 %.

Les accidents impliquant l'alcool se concentrent à 71 % sur la fin de semaine (vendredi - samedi - dimanche) en 2015.

Cette valeur est supérieure à ce qu'on observe au plan national (50 % des accidents impliquant l'alcool sur la période du week-end).

En 2015, sur 25 accidents mortels survenus du lundi au vendredi, 7 accidents impliquaient la présence d'alcool (28 %). Sur 19 accidents mortels survenus le samedi ou le dimanche, 12 accidents impliquaient la présence d'alcool (63 %).

Nombre d'accidents impliquant le facteur alcool selon l'heure de la journée



La répartition horaire des accidents impliquant l'alcool fait apparaître une augmentation du nombre d'accidents en fin de journée et la nuit.

En 2015 dans le Loiret, 50 % des accidents corporels entre 21 h et 7 h impliquent la présence d'alcool, une valeur supérieure à celle relevée en 2014 (37 %). La consommation d'alcool est responsable d'une part déterminante des accidents survenant la nuit.

**Selon l'observatoire national interministériel de sécurité routière, près de 60 % des tués sur les routes en France une nuit de week-end, sont imputables à l'alcool.**

**Le risque alcool et produits stupéfiants est un enjeu du DGO (Document Général d'Orientation) du Loiret.**

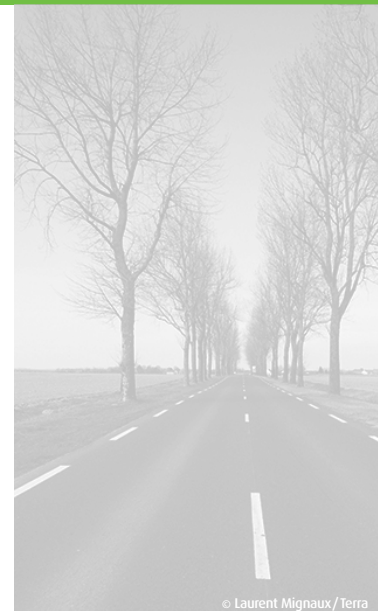
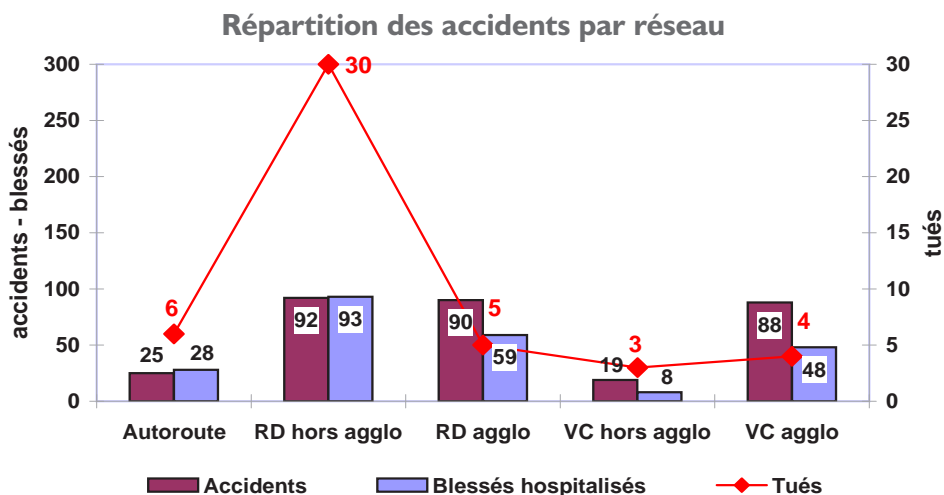




## La localisation des accidents



### Les accidents par type de voies



Le réseau routier départemental concentre une part importante des accidents (58 %) et des tués (73 %). **Le nombre des tués sur les routes départementales augmente en 2015** (35 tués en 2015, 14 tués en 2014, 24 tués en 2013, 35 tués en 2012).

Mais la différence se situe avant tout entre la rase campagne et les agglomérations : 57 % des accidents corporels ont lieu sur des voies en agglomération mais 81 % des tués sont recensés sur des routes de rase campagne.

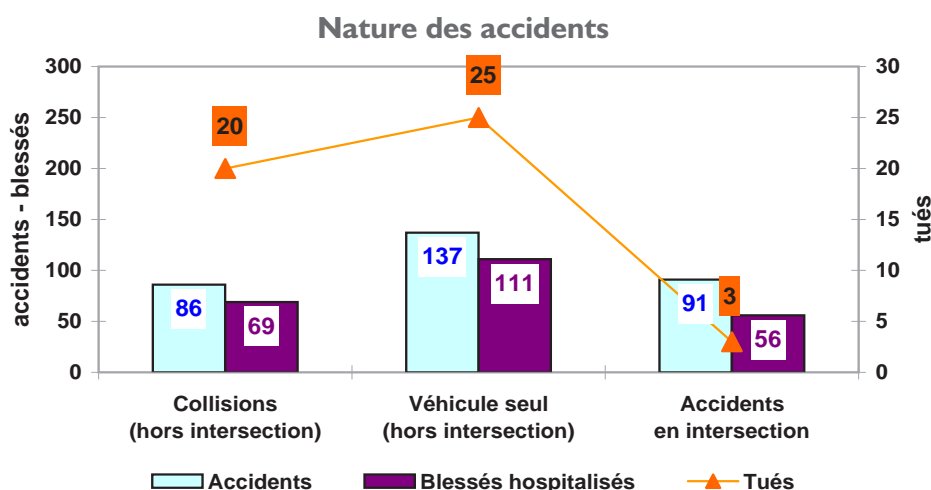
En l'absence de prise en compte du trafic, cette répartition des accidents n'est toutefois pas représentative du risque pour l'usager.

#### La gravité (nombre de tués pour 100 accidents) diffère suivant les réseaux :

- ▶ 24 sur le réseau autoroutier (soit une valeur très supérieure à la moyenne nationale des autoroutes de 5,7 tués pour 100 accidents ou à la moyenne nationale des autoroutes de liaison de 14,2 tués pour 100 accidents) ;
- ▶ 29,7 sur les routes hors agglomération (la moyenne nationale sur route de rase campagne s'établit à 15,3) ;
- ▶ 5 sur les routes et les rues en agglomération (la moyenne nationale en milieu urbain s'établit à 2,6).



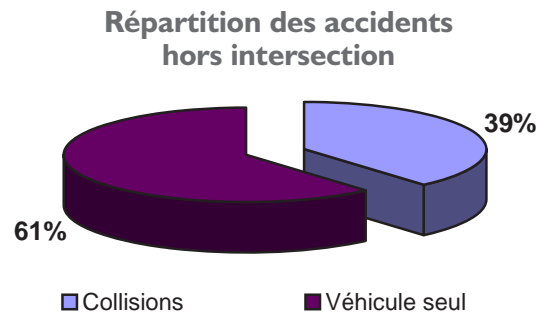
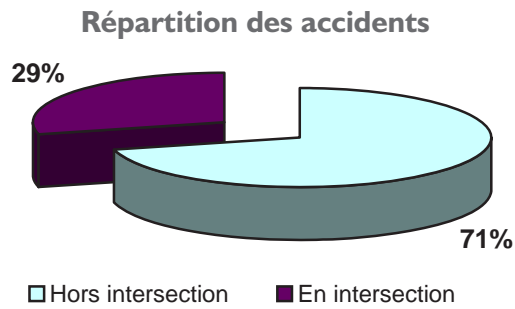
### La localisation des accidents : section courante - intersection



**Plus des deux-tiers des accidents se produisent en dehors des carrefours.** Environ 60 % de ces accidents en « section courante » impliquent un seul usager, une valeur en nette augmentation par rapport aux années antérieures, où elle était voisine de un tiers. Le nombre de collisions hors intersection est en baisse mais la mortalité dans ces accidents est très élevée en 2015.

La gravité des accidents reste plus élevée hors intersection. Le rôle de la vitesse peut être considéré comme déterminant dans ce type d'accident.





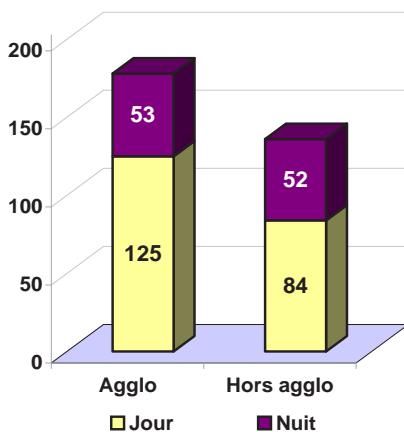
Les infrastructures routières ne constituent pas un enjeu du DGO 2013 - 2017 ; mais un aménagement du réseau routier, favorisant une réduction de la vitesse en agglomération et prenant en compte les usagers les plus vulnérables, constitue une des neuf orientations retenues.

**Carte des accidents 2015 (p 22 - 23)**

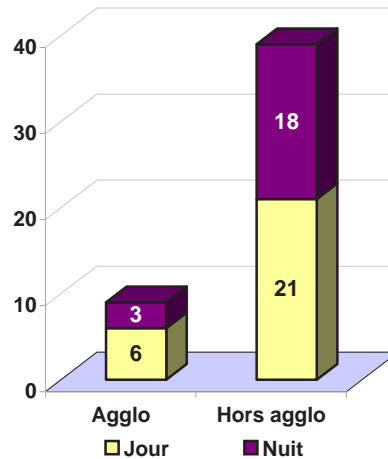
**Les circonstances des accidents**

**L'éclairage (répartition jour/nuit) et les zones agglomérées**

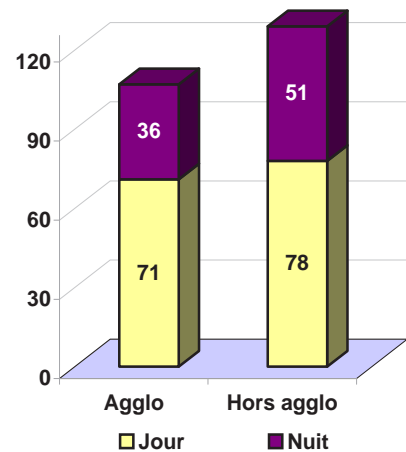
**Répartition jour / nuit du nombre d'accidents**



**Répartition jour / nuit du nombre de tués**



**Répartition jour / nuit du nombre de blessés hospitalisés**



Les zones agglomérées présentent un nombre d'accidents supérieur à celui de la rase campagne. Cependant les accidents hors agglomération provoquent davantage de victimes avec un écart particulièrement important dans le bilan des tués.

La typologie des accidents est nettement différente entre ces deux zones, avec une gravité des accidents beaucoup plus forte hors agglomération. Cette différence tient essentiellement aux vitesses pratiquées plus élevées sur le réseau de rase campagne.

La gravité des accidents est plus élevée la nuit : en 2015, elle est de 20 tués pour 100 accidents au lieu de 13 tués pour 100 accidents en journée.

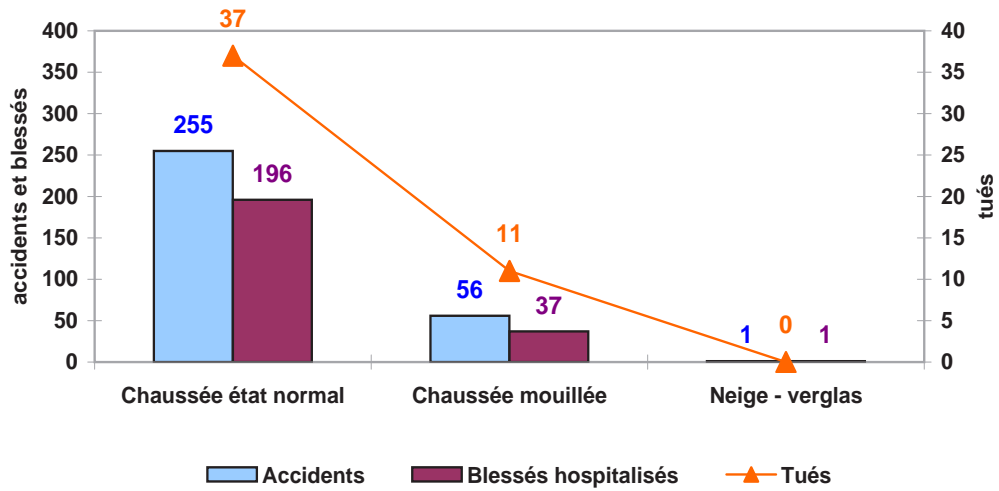




L'état de la chaussée

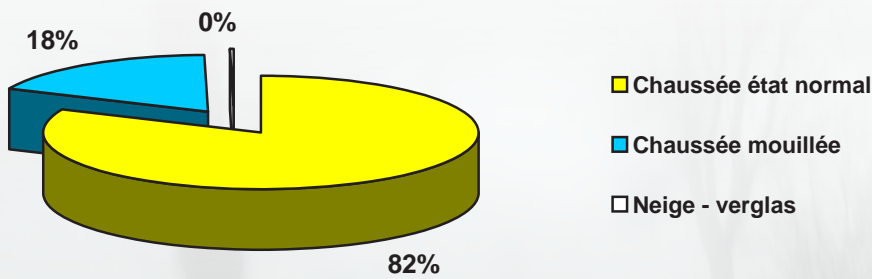


Accidents selon l'état de la chaussée



En 2015, 82 % des accidents corporels se sont produits sur une chaussée avec un état de surface normal. Ce résultat est similaire à ceux des années antérieures. La neige et le verglas n'ont pas joué un rôle important dans le bilan 2015.

Répartition des accidents selon l'état de la chaussée

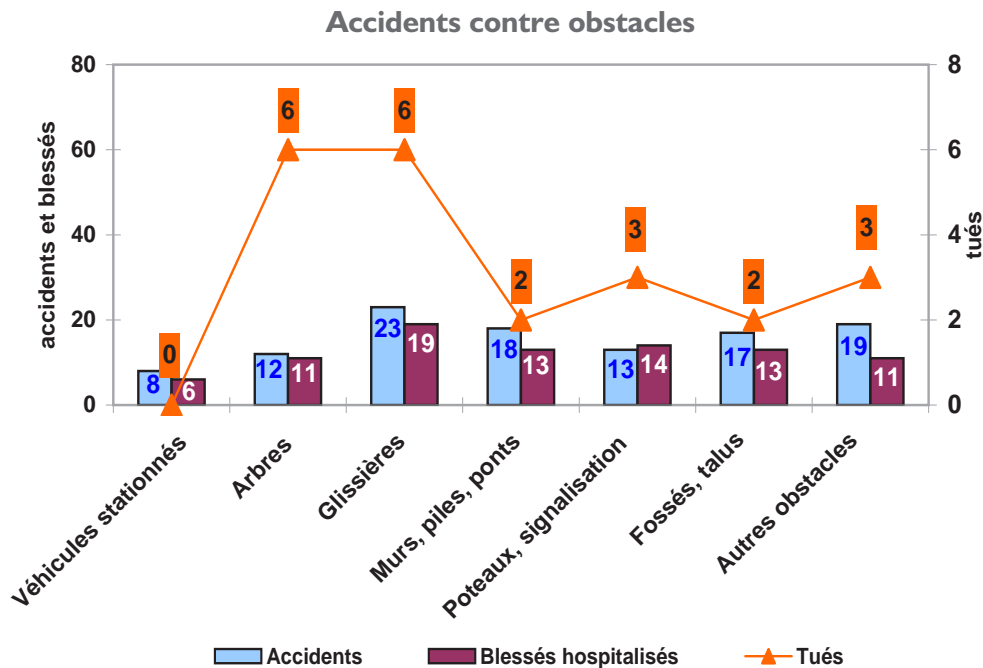


En 2015, dans le Loiret, 82 % des accidents corporels se sont produits sur une chaussée normale. Le résultat est identique à la moyenne nationale.





## Les obstacles latéraux



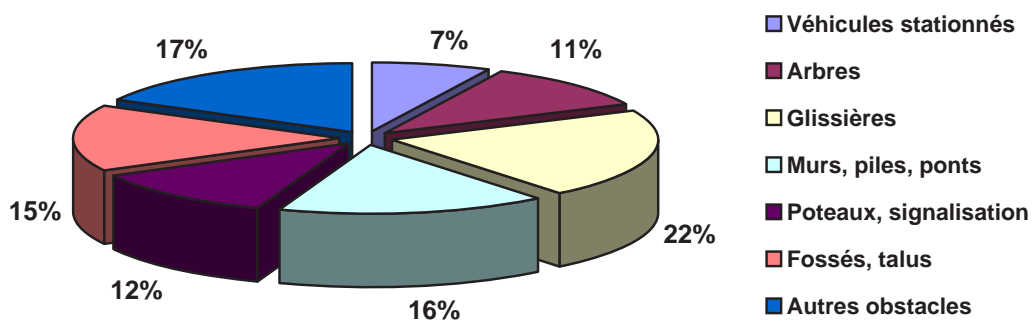
Les accidents contre obstacles ont concerné 35 % des accidents corporels recensés en 2015 dans le Loiret et 46 % des tués. Ces valeurs sont supérieures à celles de l'an dernier (respectivement 27 % des accidents et 35 % des tués). Cette évolution est à relier au nombre important d'accidents mortels impliquant des véhicules seuls en 2015. Les accidents contre obstacles concernent en effet le plus souvent des accidents avec des véhicules seuls en « section courante », en dehors des intersections.

La diversité des types d'obstacles intervenant dans le bilan laisse entrevoir la complexité des actions à mener pour améliorer la sécurité des infrastructures.

Les glissières, dont le rôle est d'assurer la sécurité des usagers, sont aussi des obstacles en cas d'accidents. Leur implantation doit se faire avec discernement.

**Les obstacles latéraux demeurent un enjeu important pour l'aménagement des infrastructures.**

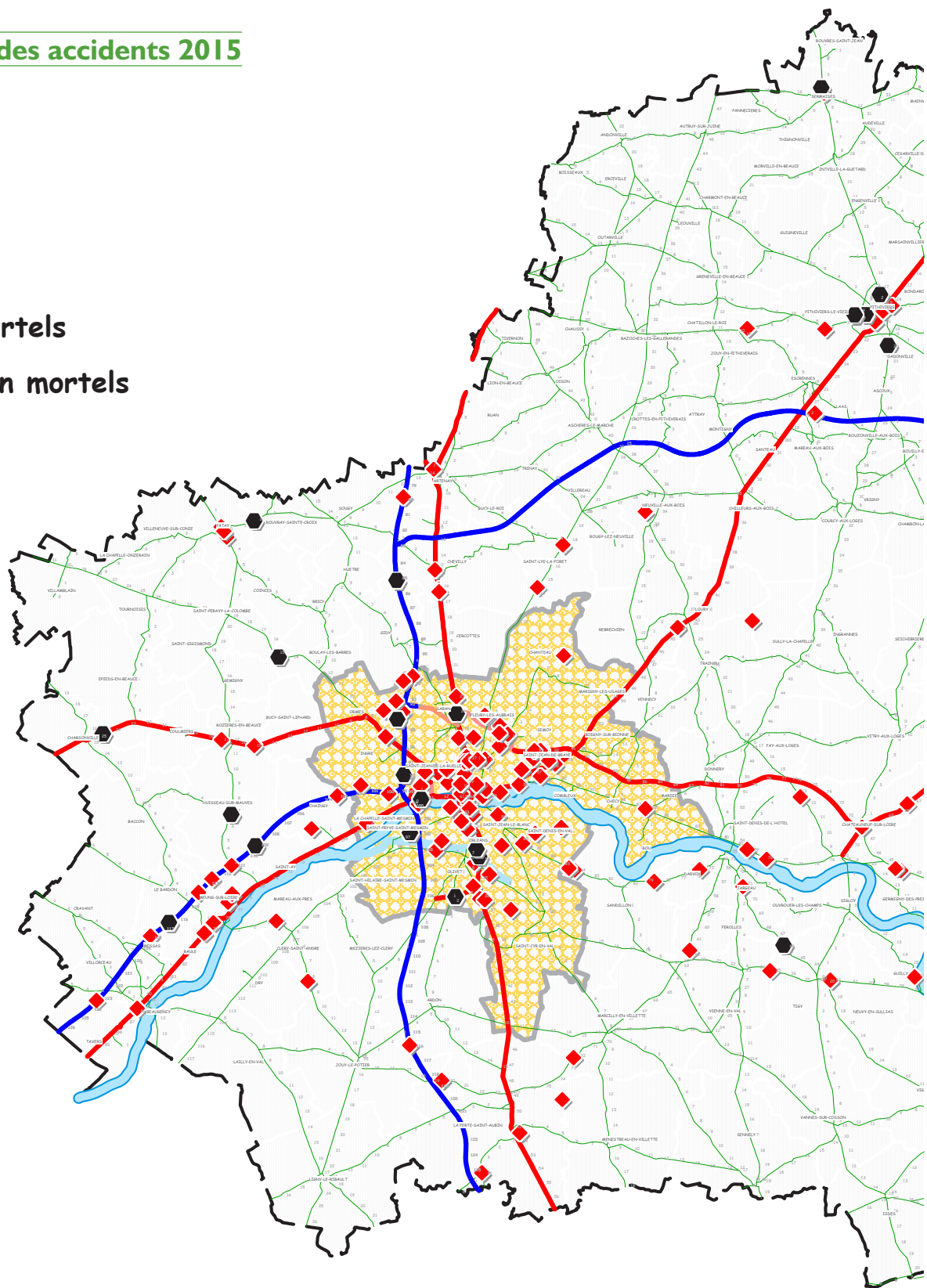
### Répartition des accidents par obstacles



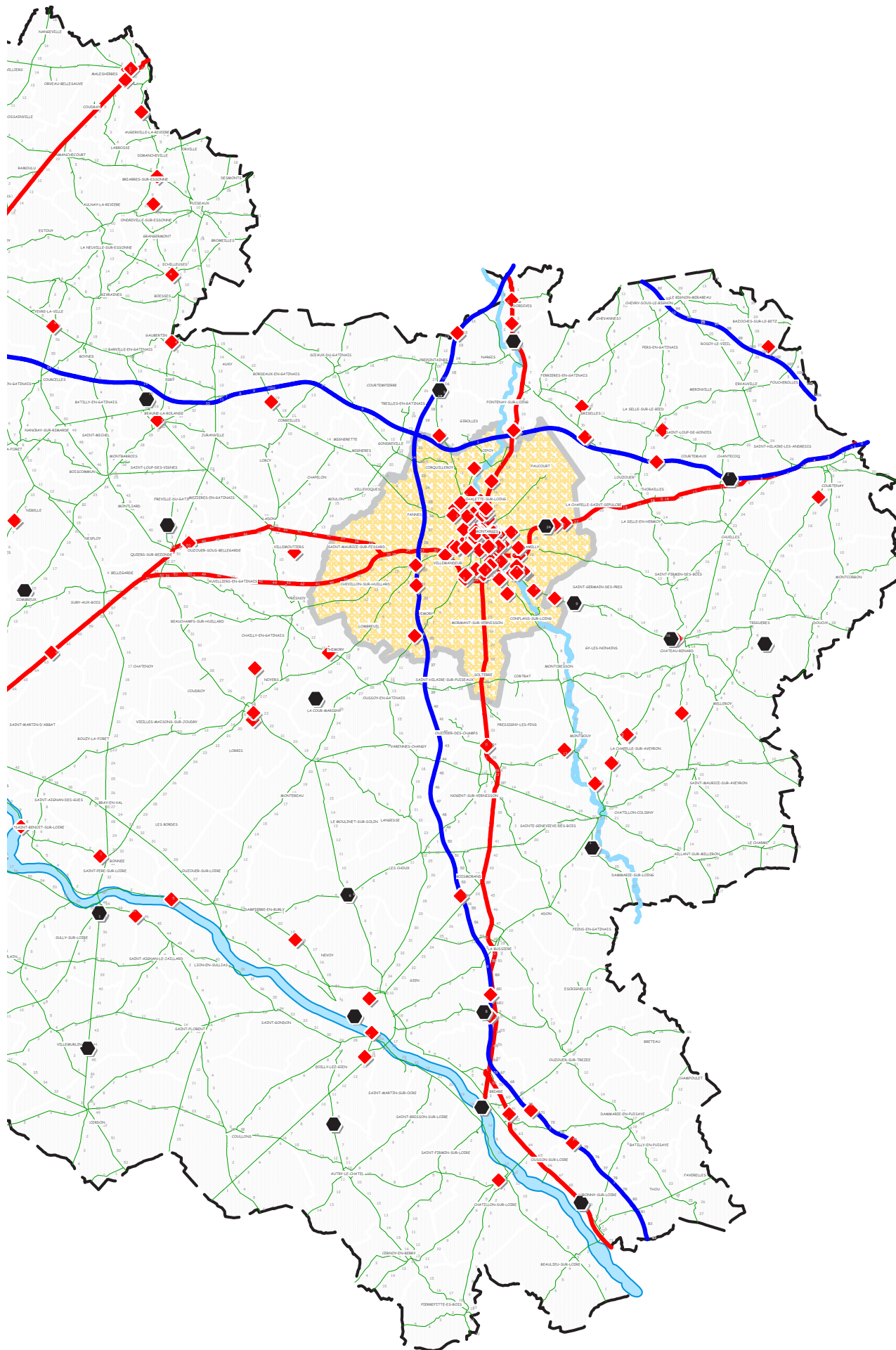


Carte des accidents 2015

-  **Mortels**
-  **Non mortels**









# Glossaire

## **Accident corporel :**

un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière

- provoque au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

## **ATB :**

accidents – tués – blessés. Le nombre d'accidents, de tués et de blessés est publié mensuellement sur le site internet de la sécurité routière. <http://www.securite-routiere.gouv.fr>

## **BAAC :**

bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation. Chaque accident corporel fait l'objet d'une fiche remplie par les forces de l'ordre. Ces fiches alimentent le fichier national des accidents.

## **Blessé hospitalisé :**

une victime d'un accident corporel est un blessé hospitalisé si son état nécessite plus d'une journée d'hospitalisation. Cette définition date du 1<sup>er</sup> janvier 2005. Elle a remplacé la notion de blessé grave (un blessé grave était un blessé dont l'état nécessitait plus de six jours d'hospitalisation).

## **Blessé non hospitalisé :**

une victime d'un accident corporel est un blessé non hospitalisé si elle reçoit des soins moins d'une journée (en l'absence de soins, il n'y a pas de blessé). Cette définition date du 1<sup>er</sup> janvier 2005. Elle a remplacé la notion de blessé léger (un blessé léger était un blessé dont l'état nécessitait entre 0 et six jours d'hospitalisation ou un soin médical).

## **CONCERTO :**

c'est un logiciel qui permet d'exploiter le fichier accident.

## **DGO :**

Document Général d'Orientations en sécurité routière. C'est le document cadre qui définit pour une durée de 5 ans la politique locale de sécurité routière.

## **IAL :**

Indice d'Accidentologie Locale. L'indice d'accidentologie locale compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux. Ainsi par définition l'IAL national est égal à 1,00. Cet indicateur sera remplacé prochainement.

## **ODSR :**

Observatoire Départemental de Sécurité Routière. Les ODSR interviennent dans les outils de connaissance de l'insécurité routière, l'analyse de l'accidentologie au niveau départemental et la diffusion de la connaissance.

## **ONISR :**

Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

## **Taux de gravité :**

c'est le taux entre le nombre de tués et le nombre d'accidents corporels.

## **Tué :**

une victime d'un accident corporel de la circulation décédée sur le coup ou dans les 30 jours de l'accident.

## **ZAAC :**

zone d'accumulation d'accident. C'est une zone pour laquelle on a repéré au moins 4 accidents corporels graves (tués ou blessés hospitalisés) sur une section de route de 850 mètres.



Service Loire, Risques, Transports - Transports Sécurité Routière  
131, rue du faubourg Bannier - 45042 Orléans cedex 1  
Tél. : 02 38 52 47 82  
Fax. : 02 38 52 47 81

# Bilan 2015 des accidents sur les routes du Loiret

Courriel : [ddt-slrt-tsr@loiret.gouv.fr](mailto:ddt-slrt-tsr@loiret.gouv.fr)  
Internet DDT : [www.loiret.gouv.fr](http://www.loiret.gouv.fr)

