

Accidentologie 2022

Présentation : Cédric GUILBAUD, Romain LEROUEIL
Réalisation : DD-DSE

France métropolitaine : Baisse du nombre d'accidents (-2,2 %), du nombre de blessés (-2,4 %) mais hausse du nombre de tués (+11 %) par rapport à 2021

52 380 accidents corporels

65 430 blessés

3 267 tués 2022

- Des résultats qui montrent une tendance à la baisse globale de l'accidentalité depuis 2019, sauf pour le nombre de tués (très légère hausse entre 2019 et 2022).
- En 2022, 50 personnes sont décédées pour 1M d'habitants en France, mais ce taux varie en fonction des classes d'âge :
 - 18-24 ans = 101 tués pour 1M d'habitants
 - 75 ans et + = 75 tués pour 1M d'habitants
 - 25-34 ans = 61 tués pour 1M d'habitants
- La part des usagers vulnérables tués ou blessés se renforce :
 - Cyclistes et EDPM : 8 % des tués, 20 % des blessés hospitalisés,
 - Usagers 2RM : 22 % des tués, 33 % des blessés graves



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



	Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves	Tués à 30 jours
	BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2019	56 016	184 068	70 490	239 045	16 248	3 244
2021	53 540	185 804	67 057	239 986	15 944	2 944
2022p	52 495	182 029	65 700	235 862	15 932	3 260
Evolution	-1 045	-3 775	-1 357	-4 124	-12	316
2022 / 2021	-2,0%	-2,0%	-2,0%	-1,7%	-0,1%	10,7%
Evolution	-3 521	-2 039	-4 790	-3 183	-316	16
2022 / 2019	-6,3%	-1,1%	-6,8%	-1,3%	-1,9%	+0,5%

Département :

490 accidents
676 victimes (B+T)
62 tués

Un nombre de tués dans le département qui repart à la hausse.

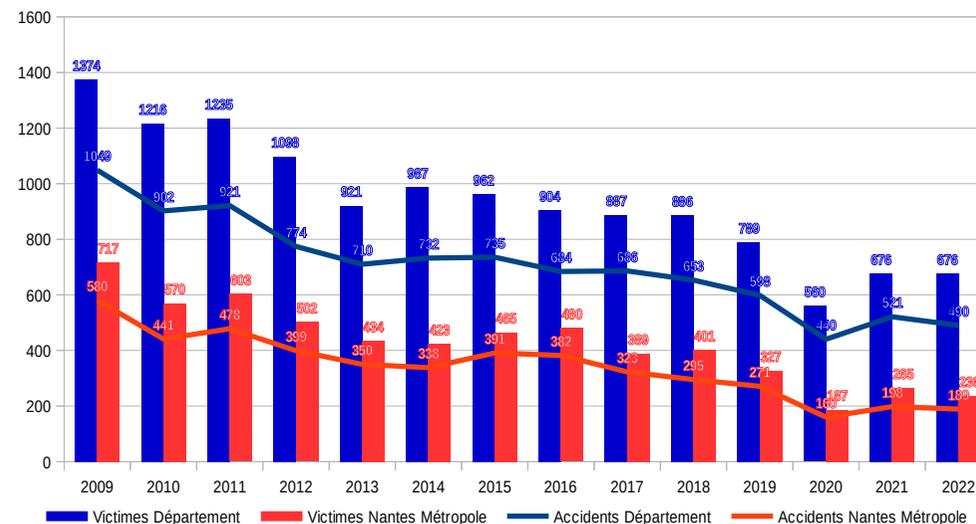
Une baisse du nombre d'accidents corporels depuis 2019 : la tendance pluriannuelle semble se poursuivre, malgré une remontée prévisible entre 2020 et 2021.

Chiffres Loire Atlantique 2022

	Loire-Atlantique	différence nombre (2022 - 2021)	Evolution 2022 / 2021	Tendance	National 2022/2021
Tués	62	+6	+10,7 %	→	+10,7 %
Blessés	614	--6	-0,01 %	=	-2 %
Accidents	490	-31	-6 %	→	-2 %

Usagers tués	2022	2021	2020	2019	Evolution 2022 / 2021
VL (<3,5T)	38	25	35	33	+13
Usagers vulnérables (cumul motos-cyclos-vélos-piétons)	21	22	17	36	-1
dont motos	8	14	6	10	-6
dont piétons	9	10	4	13	-1
Autres usagers (quad, voiturettes...)	3	9	4	2	-6
Total usagers	62	56	56	71	-6

Evolution du nombre d'accidents et de victimes



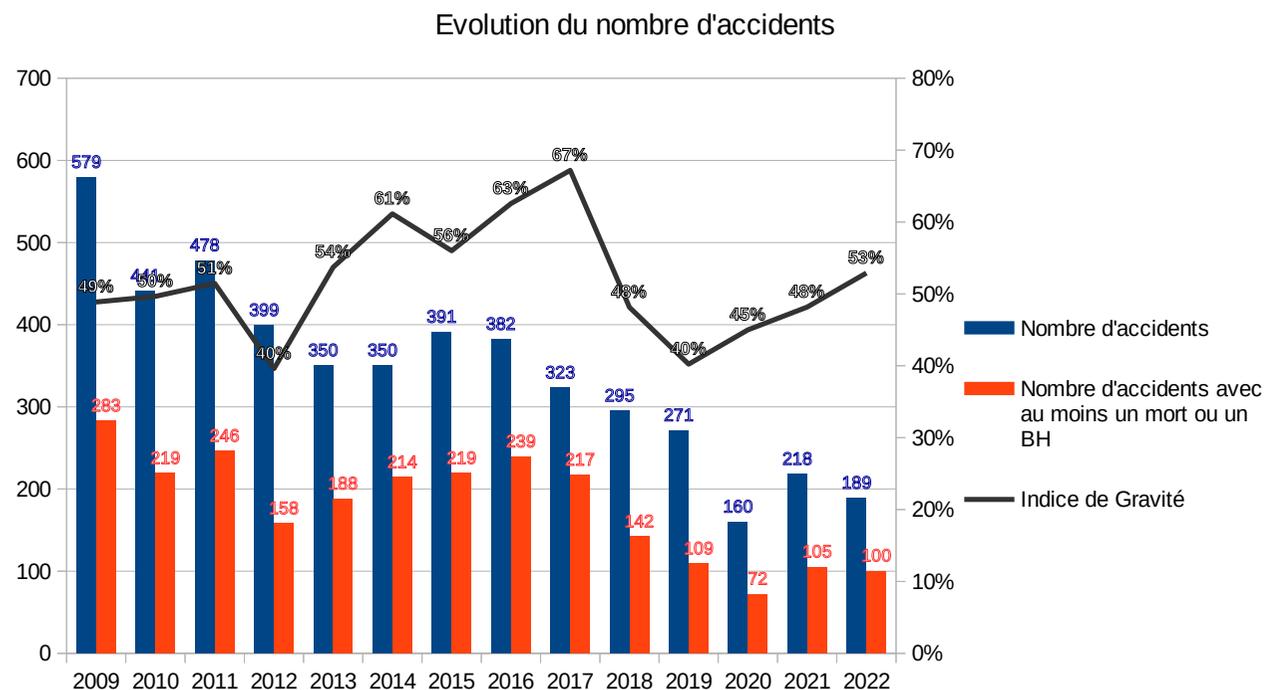
Nantes Métropole : comparaison 2022 / 2021

- **Nombre d'accidents en baisse de -13 %** entre 2022 et 2021.
- **En 2021, 39 %** (38 % en 2021) **des accidents corporels du département ont lieu sur le territoire de Nantes Métropole** (23 % des tués, 31 % en 2019)

189 accidents (218 en 2021)
218 blessés (252 en 2021)
18 tués (13 en 2021)
Coût (blessés + tués) : 99 965 985 €

- **Un indice de gravité qui augmente**

189 accidents corporels	↓	En baisse de -13,3 % (218 en 2021)
127 blessés légers	↓	En baisse de -17 % (153 en 2021)
91 blessés hospitalisés	↓	En baisse de -8 % (99 en 2021)
18 tués	↑	En hausse de +38,5% (13 en 2021)



Nantes Métropole : nombre d'accidents / km de voirie en zone agglomérée (2019 - 2022)

- Presque 9 fois plus d'accidents au km sur les voies principales que sur les voies secondaires en 2022
- En 2022, sur les voies principales, il y a presque autant d'accidents au kilomètre sur les voies limitées à 30km/h que sur celles limitées à 50 km/h .
- Un nombre d'accidents au km sur les voies secondaires (à 30 km/h comme à 50 km/h) très faible comparé aux voies principales : des voies sur lesquelles le trafic est plus faible.
- Globalement 1,7 fois plus d'accidents au km sur les voies limitées à 50 km/h par rapport à celles limitées à 30 km/h en 2022.

2019	A+B	S	Total
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 50 km/h</i>	0,307	0,029	0,112
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 30 km/h</i>	0,288	0,024	0,052
<i>Nb total d'accidents / km de voirie</i>	0,304	0,027	0,09

2022	A+B	S	Total
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 50 km/h</i>	0,192	0,008	0,082
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 30 km/h</i>	0,179	0,027	0,049
<i>Nb total d'accidents / km de voirie</i>	0,187	0,022	0,059

intra et extra périphérique : nombre d'accidents / km de voirie en 2022

10 fois plus d'accidents sur les voies principales que sur les voies secondaires en intra-périphérique, 3 fois plus en extra-périphérique

2,6 fois plus d'accidents au km sur les voies limitées à 50 km/h que sur celles limitées à 30km/h en intra-périphérique. 1,5 fois plus en extra-périphérique

Globalement, plus d'accidents au km sur les voies situées en intra-périphérique par rapport à celles situées en extra-périphérique : le trafic plus dense dans le secteur intra-périph peut expliquer ce résultat

2022 intra périph	A+B	S	Total
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 50 km/h</i>	0,333	0,022	0,171
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 30 km/h</i>	0,273	0,030	0,065
<i>Nb total d'accidents / km de voirie</i>	0,308	0,029	0,096

En intra-périphérique :

- linéaire de voirie apaisée (≤ 30 km/h) : 846 km
- linéaire de voirie à 50km/h : 351 km

2022 extra périph	A+B	S	Total
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 50 km/h</i>	0,061	0,016	0,030
<i>Nb d'accidents / km de voirie à 30 km/h</i>	0,031	0,017	0,020
<i>Nb total d'accidents / km de voirie</i>	0,052	0,017	0,023

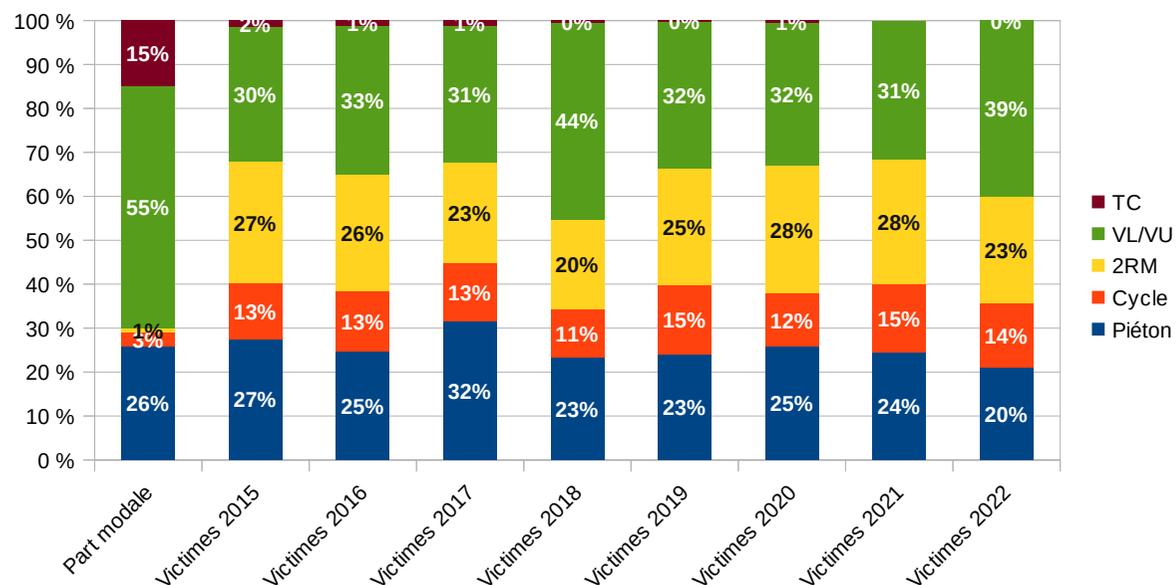
En extra-périphérique :

- linéaire de voirie apaisée (≤ 30 km/h) : 793 km
- linéaire de voirie à 50km/h : 492 km

Selon les catégories d'utilisateurs (2022 / 2021)

- Une sur-représentation importante des victimes cyclistes ou 2RM au regard de leur part modale
- Une baisse de la proportion des piétons (20 % des victimes)
- On note, pour presque toutes les catégories d'utilisateurs, une baisse du nombre d'accidents par rapport à 2021.
- Seuls les automobilistes enregistrent une hausse du nombre de victimes

Répartition des victimes par types de déplacements



		Piétons	Vélo	Cyclo	Moto	VL+VU	TC	tram	PL	Autres	Total
Nb total de victimes (B+T)	2022	47	33	17	38	91	0	0	0	3	236
	2021	63	45	32	41	81	0	0	2	0	264
Evolution 2018 / 2019 (victimes)		-25%	-27%	-47%	-7%	12%	0%	0%	-100%	#DIV/0 !	-11%



		Piétons	Vélo	Cyclo	Moto	VL+VU	TC	tram	PL	Autres	Total
Nb Total d'accidents	2022	43	35	17	35	170	2	0	9	6	189
	2021	60	43	34	44	186	5	0	11	8	217
Evolution 2018 / 2019 (impliqués)		-28%	-19%	-50%	-20%	-9%	-60%	0%	-18%	-25%	-13%

Selon les catégories de véhicules (en intra et extra- périphérique)

4 fois plus de tués par accident en extra-périphérique qu'en intra-périphérique : des vitesses pratiquées plus importantes ?

Plus d'accidents avec cyclistes en intra-périphérique (26 % des accidents) qu'en **extra-périphérique** (7% des accidents)

Sur le périphérique des accidents impliquant essentiellement des VL

Intra-périphérique			Accidents concernés
Catégorie administrative de véhicule	Tués	Blessés	
Vélo	0	29	31
Cyclo	0	10	10
Moto légère	1	9	9
Moto lourde	0	12	12
VT	1	28	91
VU	1	6	11
PL	0	0	3
TC	0	0	2
Autres	1	2	4
Indéterminable	0	0	1
EDP-m	1	5	6
Total	5	101	119

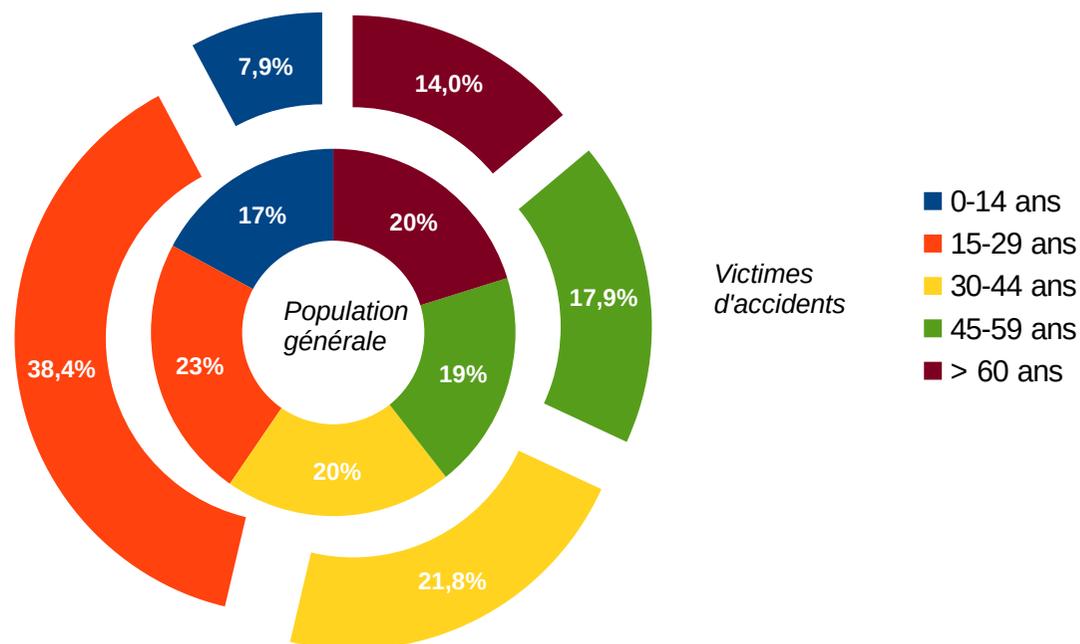
Extra-périphérique			Accidents concernés
Catégorie administrative de véhicule	Tués	Blessés	
Vélo	0	4	4
Cyclo	0	6	6
Moto légère	0	3	3
Moto lourde	1	9	9
VT	9	35	48
VU	0	0	8
PL	0	0	6
Autres	0	0	1
EDP-m	0	1	1
Total	10	58	59

Périphérique		
Catégorie administrative de véhicule	Tués	Accidents concernés
Moto lourde	0	3
VT	1	12
VU	0	1
Total	1	12

Age et sexe des victimes

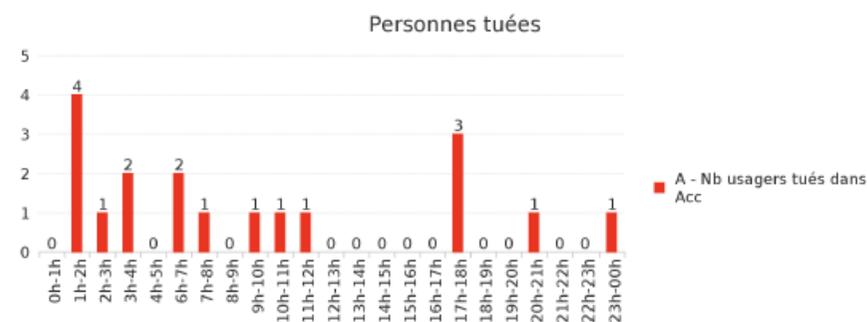
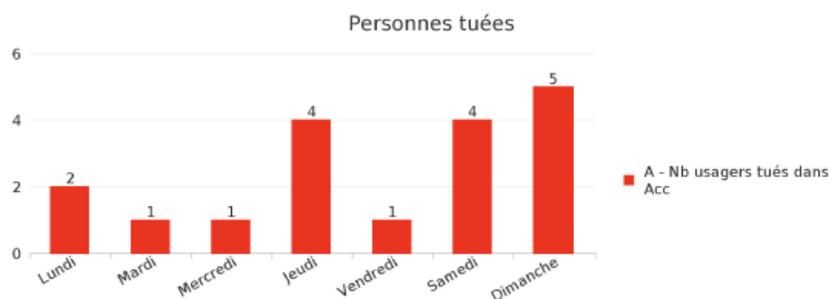
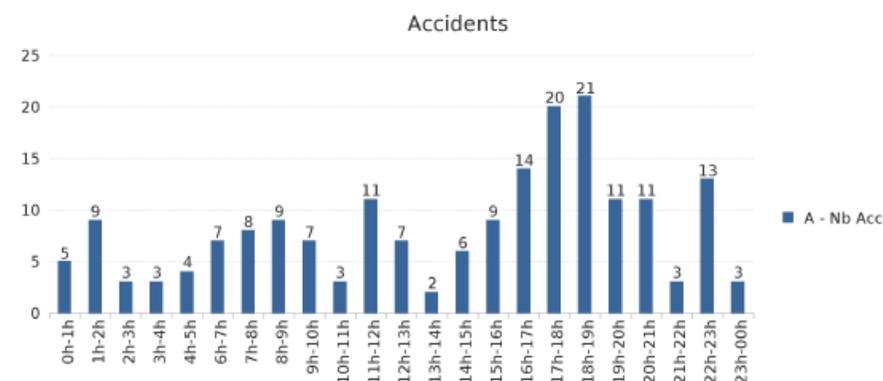
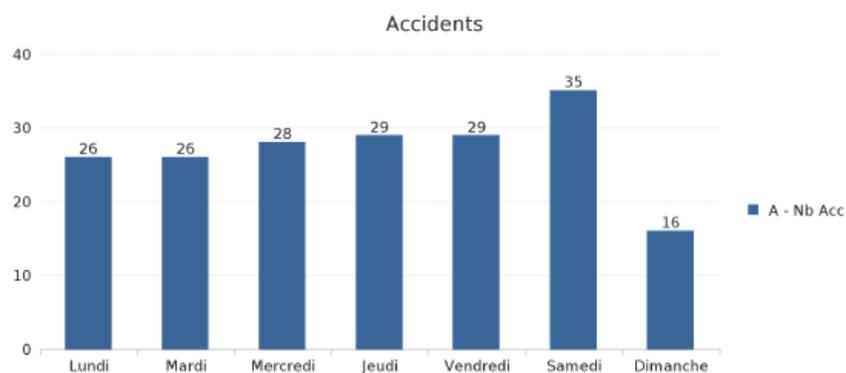
- **83 % des tués sont des hommes, 17 % des femmes**
- **68 % des blessés sont des hommes, 32 % des femmes**
- **Une forte sur-représentation des 15-29 ans** par rapport à la population générale (38,4 % des victimes, 23 % de la population)

Répartition par âge des victimes (T+B) - 2022



Quand ont lieu les accidents corporels ?

- **Les accidents corporels ont lieu :**
 - Essentiellement de jour, avec une pointe plus importante en fin de journée.
 - Principalement en semaine, malgré une pointe le samedi
- **Des accidents mortels qui ont principalement lieu :**
 - de nuit (comportements à risque : vitesse, alcool, etc.). A noter une pointe sur le créneau 17-18h.
 - Le week-end



Facteurs à risque présents dans les accidents corporels

- **Sur 189 accidents :**
 - 58 présentaient au moins 1 usager inattentionné
 - 34 présentaient au moins 1 usager une vitesse inadaptée,
 - 23 présentaient au moins 1 usager qui n'a pas respecté une priorité,
 - 20 présentaient au moins 1 usager alcoolisé,
 - 12 présentaient au moins 1 usager sous l'emprise de stupéfiants
- **La vitesse inadaptée** est en cause pour 18 % des accidents corporels relevés et 23,5 % des accidents mortels
- **L'inattention** est présente pour 30,7 % des accidents corporels relevés et 11,8 % des accidents mortels.
- **L'alcool** est présent pour 10,6 % des accidents corporels relevés et 23,5 % des accidents mortels.

Facteur usager	Accidents où un usager a le facteur XX				Facteur	Part d'accidents où le facteur XX est présent parmi les accidents :			
	Tous	Mortels	Graves non mortels	Légers		Tous	Mortels	Graves non mortels	Légers
Alcool	20	4	9	7	Alcool	10,58%	23,53%	10,84%	7,87%
Vitesse	34	4	16	14	Vitesse	17,99%	23,53%	19,28%	15,73%
Stupéfiants	12	2	6	4	Stupéfiants	6,35%	11,76%	7,23%	4,49%
Priorité	23	1	14	8	Priorité	12,17%	5,88%	16,87%	8,99%
Téléphone et distracteur	1	1	0	0	Téléphone et distracteur	0,53%	5,88%	0,00%	0,00%
Malaise	4	0	4	0	Malaise	2,12%	0,00%	4,82%	0,00%
Somnolence - fatigue	1	0	1	0	Somnolence-fatigue	0,53%	0,00%	1,20%	0,00%
Inattention	58	2	20	36	Inattention	30,69%	11,76%	24,10%	40,45%
Contre Sens	1	0	1	0	Contre Sens	0,53%	0,00%	1,20%	0,00%
Dépassement dangereux	7	0	3	4	Dépassement dangereux	3,70%	0,00%	3,61%	4,49%
Changement de file	9	2	5	2	Changement de file	4,76%	11,76%	6,02%	2,25%
Non respect distances	1	1	0	0	Non respect distances	0,53%	5,88%	0,00%	0,00%
Médicaments					Médicaments	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Infirmité					Infirmité	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Suicide					Suicide	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Eblouissement	11	2	5	4	Eblouissement	5,82%	11,76%	6,02%	4,49%
Autre cause	111	3	41	67	Autre cause	58,73%	17,65%	49,40%	75,28%

Conflits 2018 / 2022

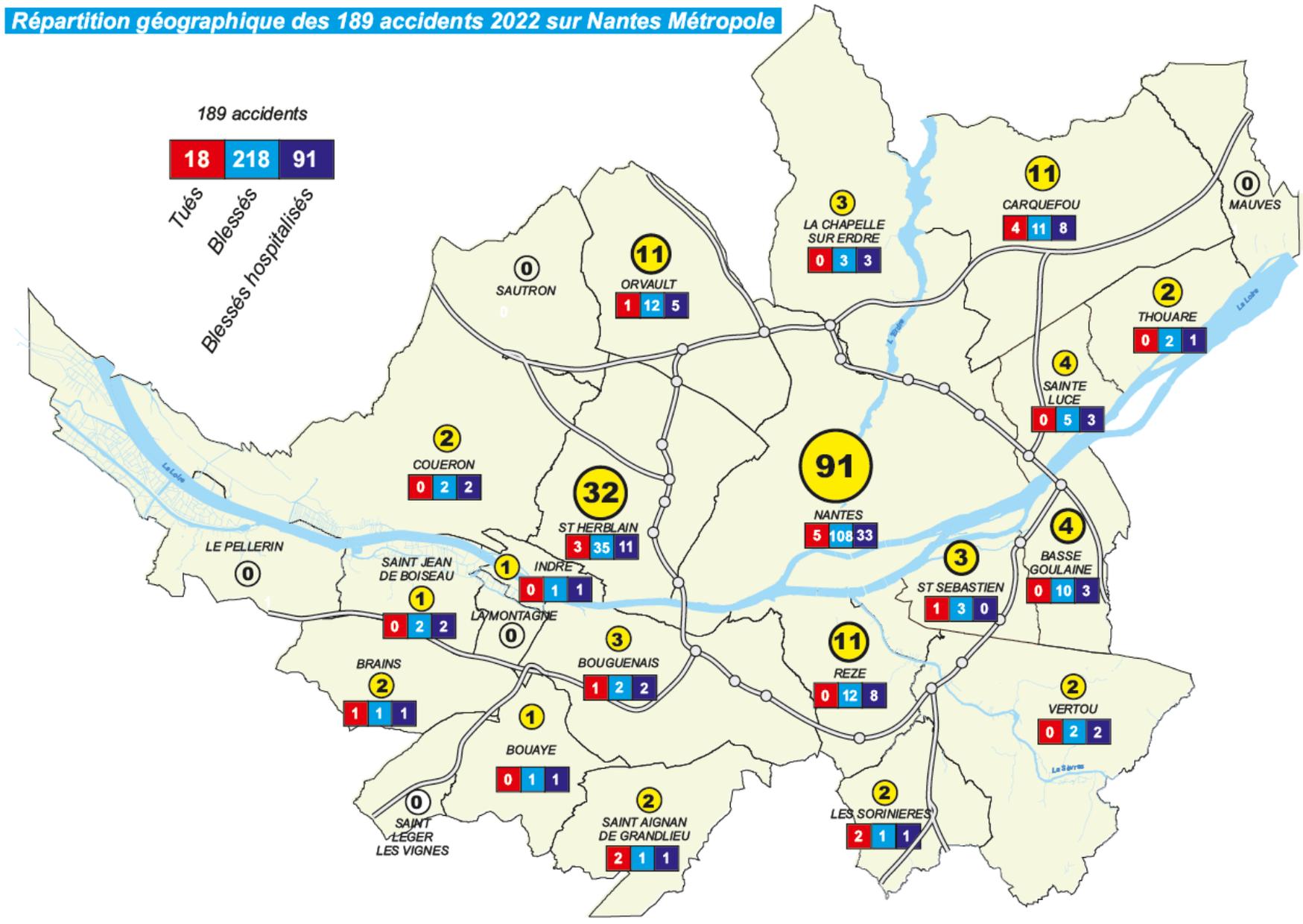
- **Piétons et cyclistes sont toujours victimes d'un tiers, principalement un automobiliste**
- **Automobilistes et usagers de 2RM sont ceux qui ont le plus d'accidents seuls**

Tableau 1 : les accidents selon le conflit

	Véh seul	Piéton (dt EDPsm)	EDP-m	Vélo	2RM	dont Cyclo	dont Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
Piéton (dt EDPsm)	0	0										
EDP-m	1	0	0									
Vélo	3	12	1	5								
2RM	57	24	1	16	5							
dont cyclo	22	10	0	6	3	2						
dont moto	35	14	1	10	3	1	2					
VT	64	223	17	123	216	83	134	199				
VU	3	23	1	17	19	5	14	30	5			
PL	3	5	1	6	5	1	4	24	6	2		
TC	0	17	0	8	6	0	3	8	1	0	1	
Autres	2	15	0	8	4	1	3	12	3	0	0	3
Nombre d'accidents impliquant au moins un :												
	310	22	194	345	130	216	877	97	46	21	44	

Répartition sur le territoire : accidents corporels par commune 2022

Répartition géographique des 189 accidents 2022 sur Nantes Métropole

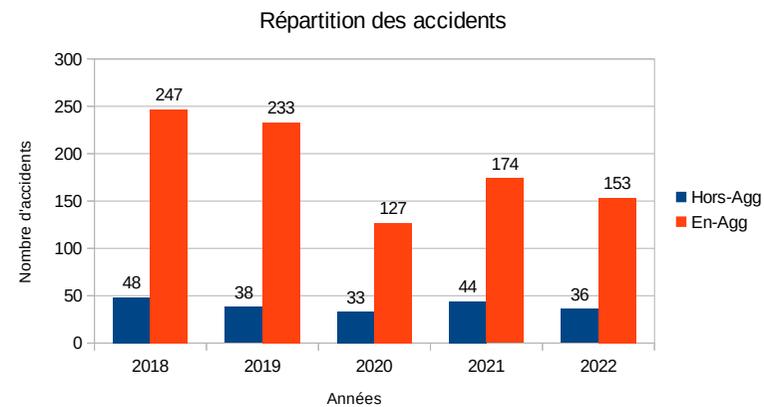
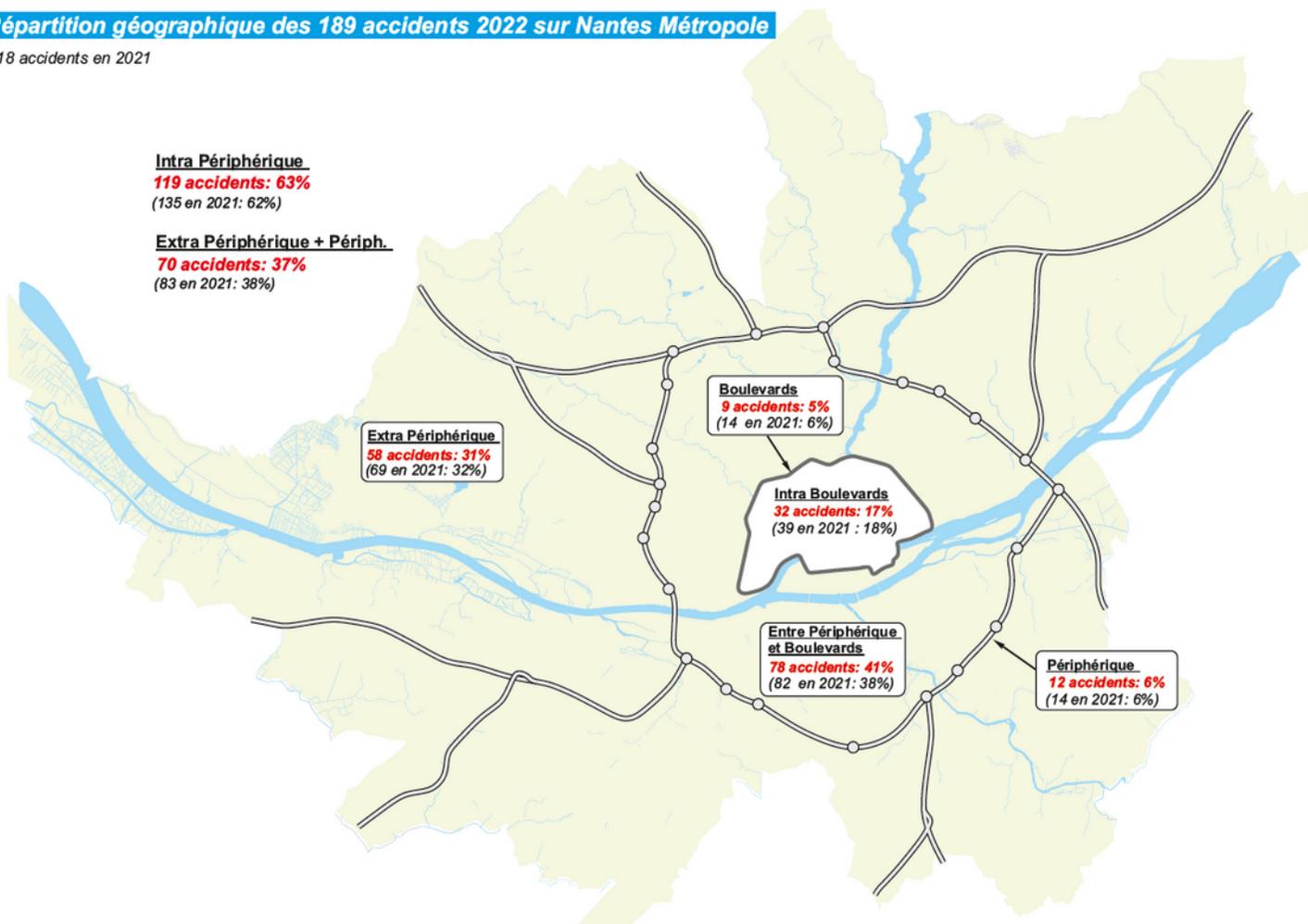


2022 - Des accidents localisés majoritairement :

- en intra-périphérique
- en agglomération

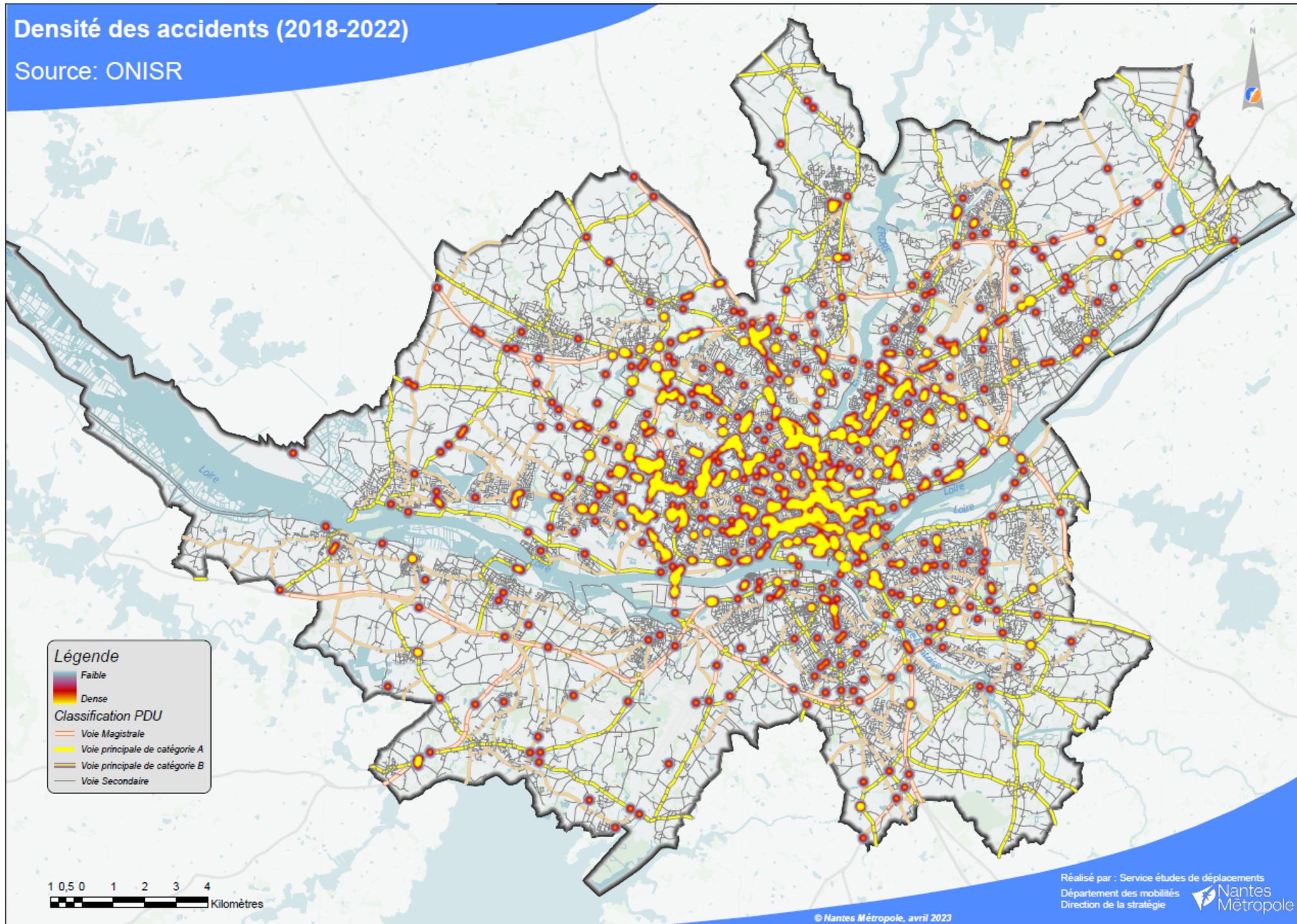
Répartition géographique des 189 accidents 2022 sur Nantes Métropole

*218 accidents en 2021



Densité des accidents (2018-2022)

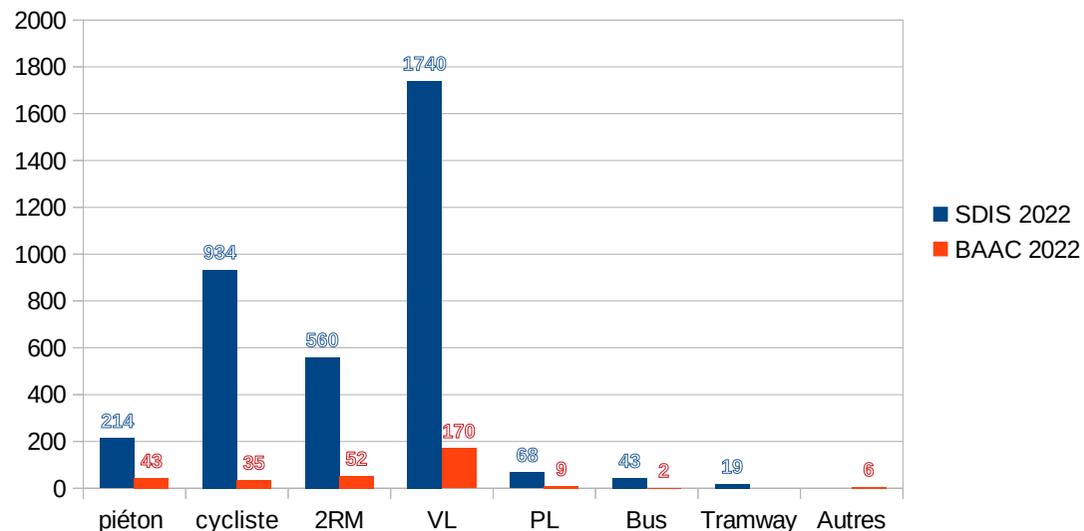
Source: ONISR



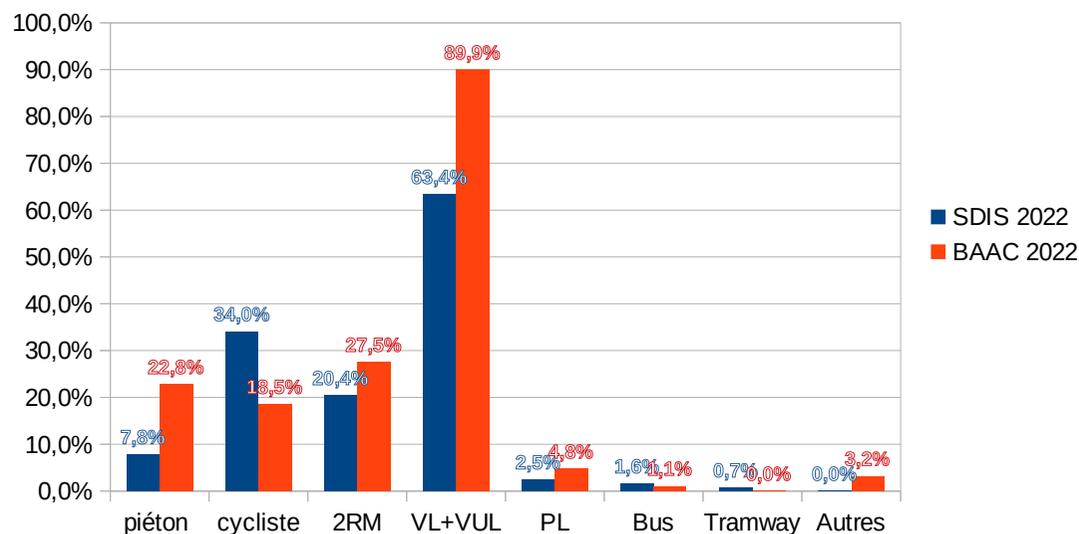
Interventions SDIS pour accident sur le voirie publique (AVP)

- **En 2022, le SDIS est intervenu 2745 fois pour un accident sur la voirie publique (AVP).**
- **Proportionnellement :**
 - **Le SDIS enregistre plus d'interventions pour des incidents impliquant un cycliste (34 % des interventions) que les relevés d'accidents corporels (18,5%).**
 - **Le SDIS enregistre proportionnellement moins d'incidents impliquant un automobiliste, un piéton ou un 2RM que les relevés d'accidents corporels.**
- **Le SDIS enregistre en 2022 :**
 - **15 fois plus d'AVP que d'accidents corporels relevés**
 - **27 fois plus d'incidents impliquant un cycliste** que les relevés d'accidents corporels.
 - **10 fois plus d'incidents impliquant un automobiliste** que les relevés d'accidents corporels.
 - **11 fois plus d'incidents impliquant un 2RM** que les relevés d'accidents corporels.
 - **5 fois plus d'incidents impliquant un piéton** que de relevés d'accidents corporels.

SDIS / BAAC 2022 : interventions / accidents impliquant

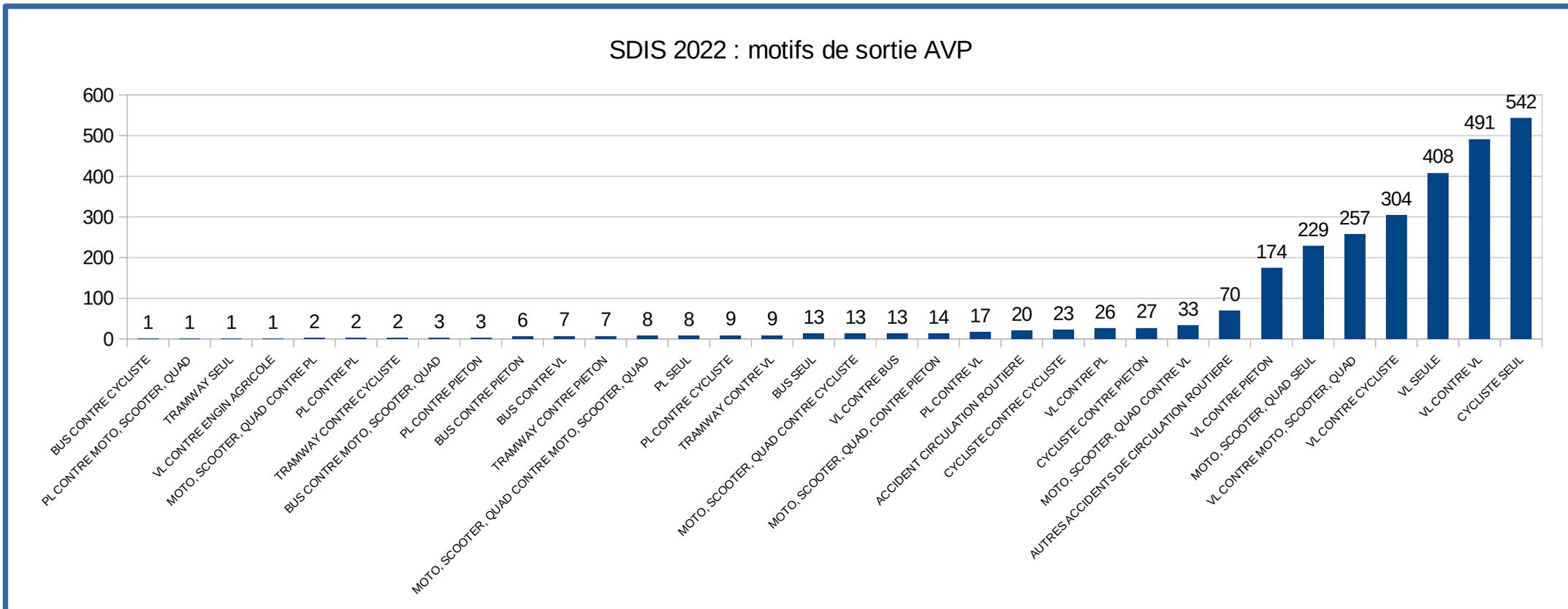


SDIS / BAAC 2022 : parts d'interventions / accidents impliquant



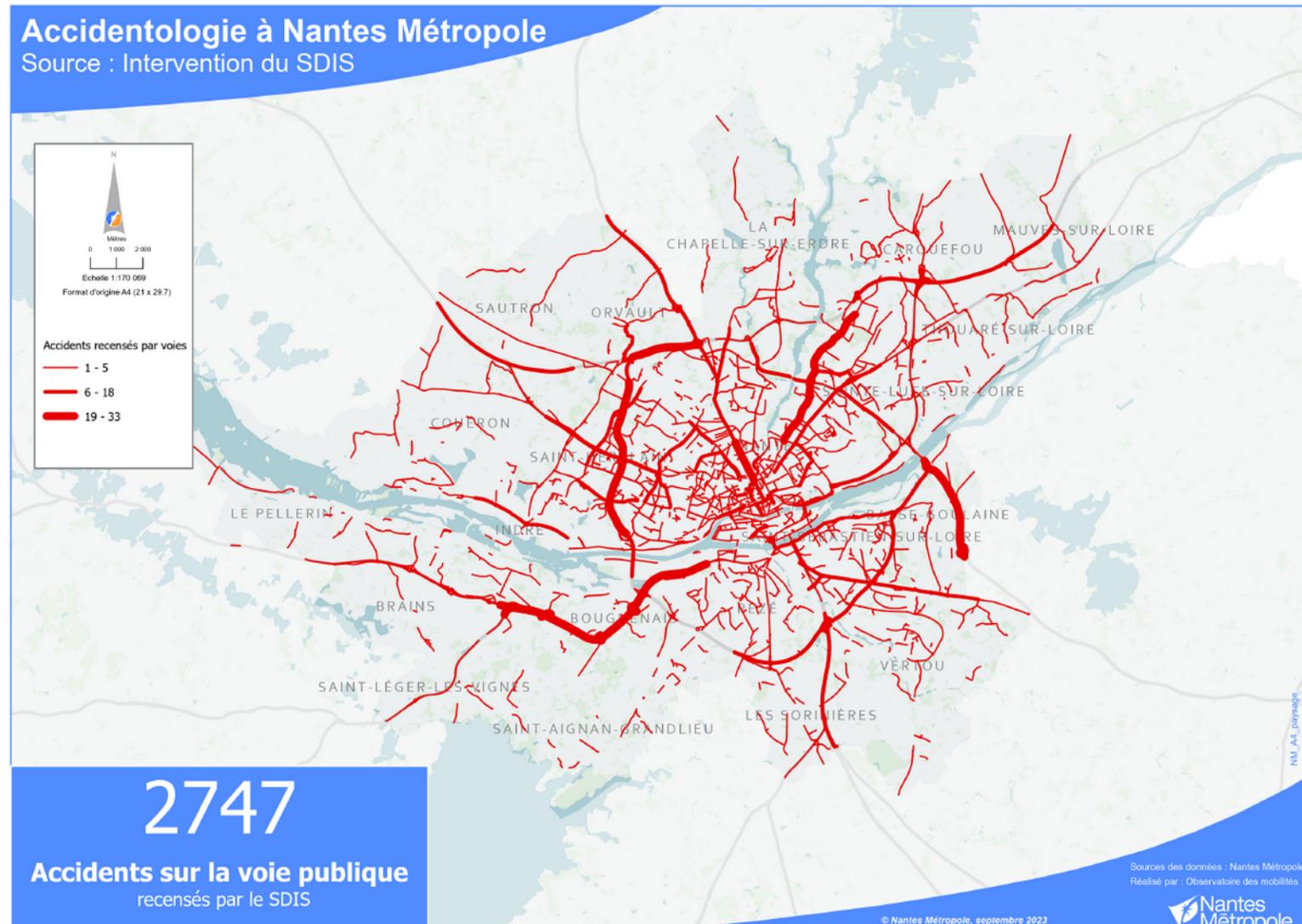
Interventions SDIS pour accident sur le voirie publique

- **Cyclistes :**
 - la majorité des incidents relevés concernent des cyclistes seuls (542),
 - 304 incidents concernent 1 cycliste et 1 voiture
 - 27 concernent 1 piéton et 1 cycliste
- **Piétons :** La majorité des incidents relevés concernent également 1 automobiliste (174)
- **2 RM :**
 - Un nombre important d'incidents impliquant un 2RM seul (229),
 - Un nombre important d'incidents impliquant un 2RM contre 1 automobiliste (257)



Répartition sur le territoire : voies concernées par les interventions du SDIS en 2022

- Une structuration de la donnée qui ne permet pas d'identifier des points précis : seuls les axes dans leur ensemble sont identifiés



Conclusions

- **Un nombre d'accidents corporels relevés en baisse entre 2022 (189) et 2021 (218) : -13 %.** Cette baisse s'inscrit dans une tendance sur plusieurs années.
- **9 fois plus d'accidents corporels sur voiries principales A+B que sur voies secondaires pour 3 fois moins de linéaire :** les voies qui concentrent le plus de flux sont celles qui concentrent le plus d'accidents.
- **Une nombre de tués (18) qui repart à la hausse (13 en 2021),** sans pour autant atteindre le niveau de 2019 (22 tués).
- Tous les modes de déplacements enregistrent une diminution du nombre d'accidents corporels en 2022 par rapport à 2021.
- **Usagers de 2 roues motorisés et cyclistes sont les catégories les plus sur-représentées (37 % des victimes)** par rapport à leur part modale (4 % des déplacements).
- **Forte sur-représentation des 15-29 ans et des hommes :** des questions de comportement ?
- **Des accidents corporels qui ont lieu principalement de jour et en semaine.**
- **Une sur-représentation des accidents mortels la nuit.**
- **Inattention, alcool, vitesse inadaptée et non respect des priorités sont les principaux facteurs relevés dans les accidents corporels.**
- **SDIS : des données précieuses pour une vision plus complète** de l'accidentologie sur notre territoire

Agir en faveur de la sécurité routière :

- **Poursuivre les actions en faveur des piétons et des cycles** (extension d'aires piétonnes, aménagements cyclables, etc.)
- **Poursuivre le développement des zones apaisées**
- **Agir pour réduire l'accidentalité des piétons** (aménagement des abords de traversées : suppression de stationnement en amont de la traversée mais aussi de tout masque à la visibilité, réalisation de refuge piétons sécurisés, sécurisation des abords d'écoles, etc.) conformément à la LOM , aux recommandations du CEREMA et aux prescriptions Métropolitaines.
- **Participation à des événements organisés par des partenaires** sous réserve d'invitation
- **Poursuivre l'octroi de subventions à la Prévention Routière**
- **Poursuite de la démarche d'écomobilité scolaire et de sécurisation des abords d'écoles**
- **Agir pour la suppression du stationnement en épi**, et pas seulement sur les voies principales