

Les accidents de la route dans le Rhône 2015



Nombre d'accidents corporels en Rhône-Alpes

Le département du Rhône concentre plus de 40% des accidents de la région en raison de son caractère très urbanisé et de son fort trafic.

Définitions

Accident corporel

- provoque au moins une victime ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Tué

Victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessé hospitalisé

Victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Blessé léger

Victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

Réseau en agglomération

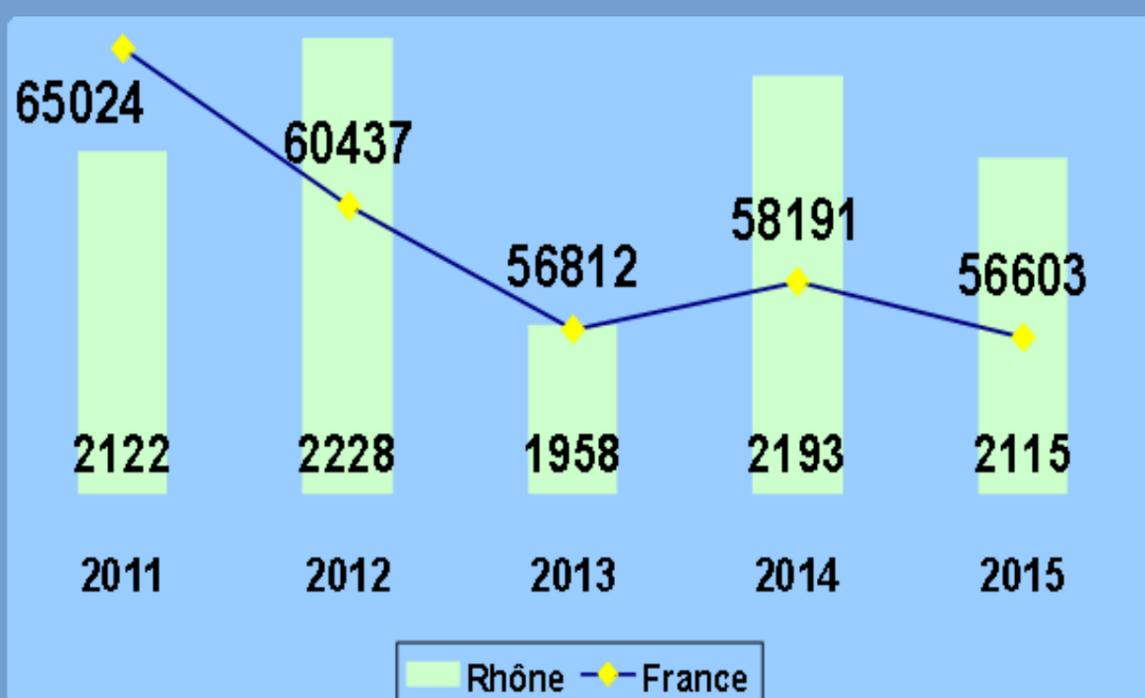
Ensemble des voies situées à l'intérieur d'une agglomération telle que définie dans le Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille.

Le reste du réseau est dit « hors agglomération ». Il correspond notamment à la rase campagne.

Les chiffres concernant le Rhône sont issus du fichier des accidents corporels de la circulation routière. Ce dernier est géré par l'unité transport et sécurité routière de la Direction départementale des territoires sur la base des informations constituées par les services de la police et de la gendarmerie nationales. Ces chiffres portent sur les années 2011-2015.

La base des accidents transmise par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est affinée au plan départemental afin d'en améliorer l'exhaustivité et la qualité.

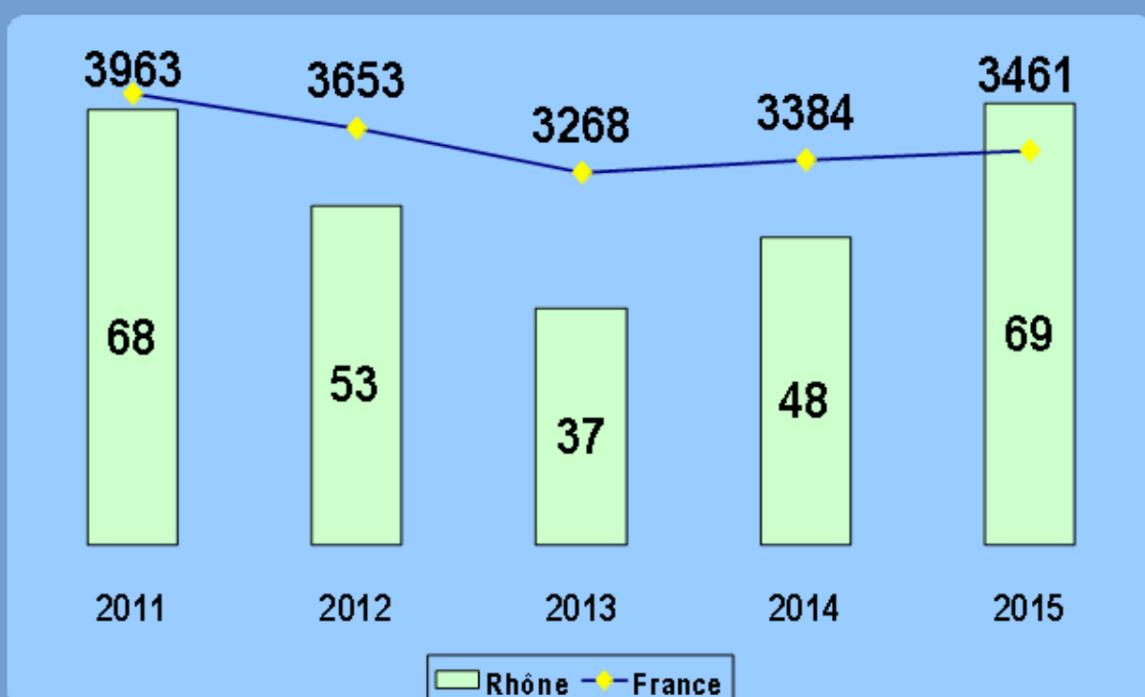
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS



Depuis 2011, le nombre d'accidents connaît une évolution en dents de scie avec une baisse jusqu'en 2013 et une reprise à la hausse en 2014.

L'année 2015 est à nouveau marquée par une légère baisse du nombre d'accidents : -3,6 % dans le Rhône (-78 accidents) et -2,7 % en France (-1588 accidents).

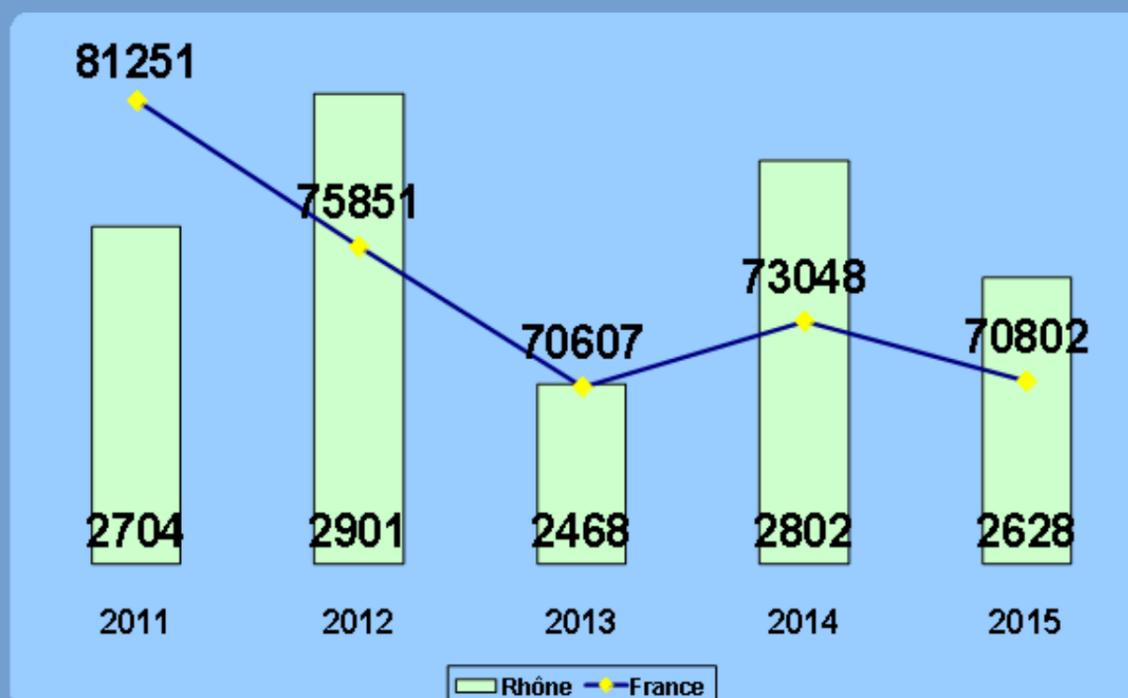
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS



Après une baisse continue entre 2011 et 2013, le nombre de tués augmente depuis 2 ans avec pour 2015 une forte augmentation (+44%), tendance plus marquée qu'au niveau national (+2,3%).

Globalement sur 2011-2015, chaque semaine 41 accidents corporels se produisent dans le Rhône et provoquent un mort tous les 6 jours. L'année 2015 enregistre le nombre le plus élevé de tués sur ces 5 dernières années.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE BLESSÉS



Le nombre total de blessés est à la baisse en 2015 comparé à 2014 : -6 % dans le Rhône et -3 % en France.

Cependant, l'année 2015 se caractérise par une hausse du nombre de blessés hospitalisés (+28%). Ces derniers représentent ainsi 36 % du nombre total de blessés contre 30 % les années précédentes.

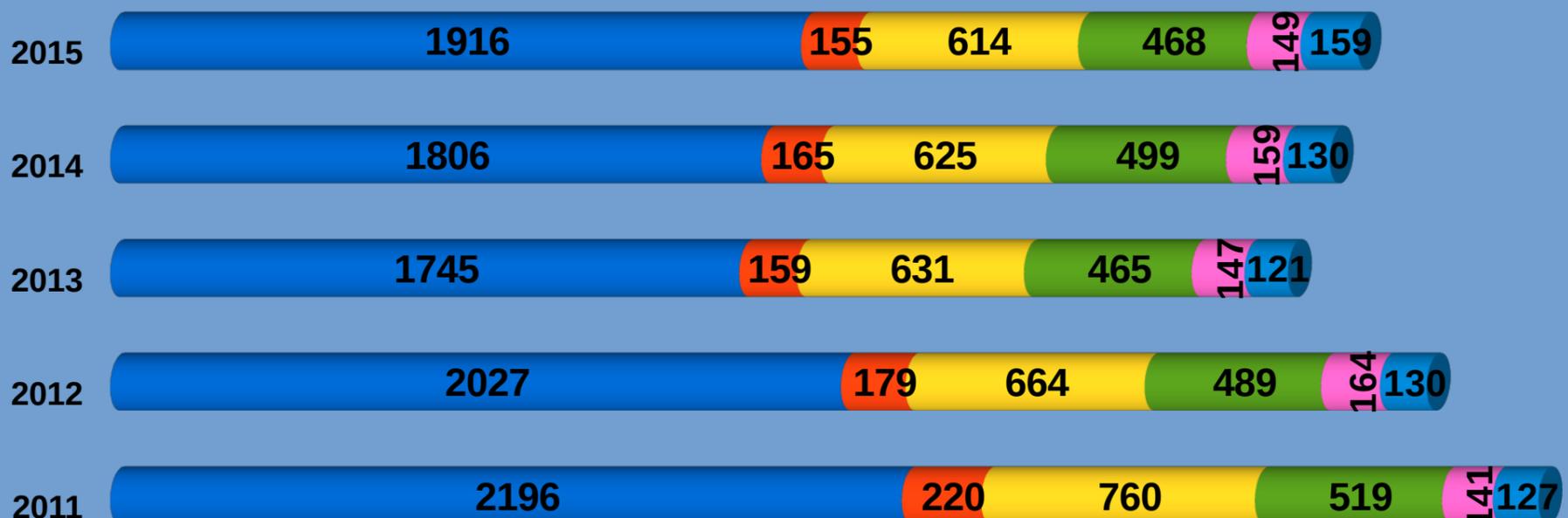
QUI ?

RÉPARTITION DES TUÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS COMPARAISON : RHÔNE / FRANCE

RHÔNE



FRANCE



■ Véhicules de tourisme et utilitaires légers ■ Cyclomoteurs ■ Motocyclettes
■ Piétons ■ Bicyclettes ■ Poids-lourds et autres

La forte dégradation de la mortalité routière constatée pour l'année 2015 concerne les automobilistes, les motards et les piétons, à la différence de la France où elle concerne surtout les voitures.

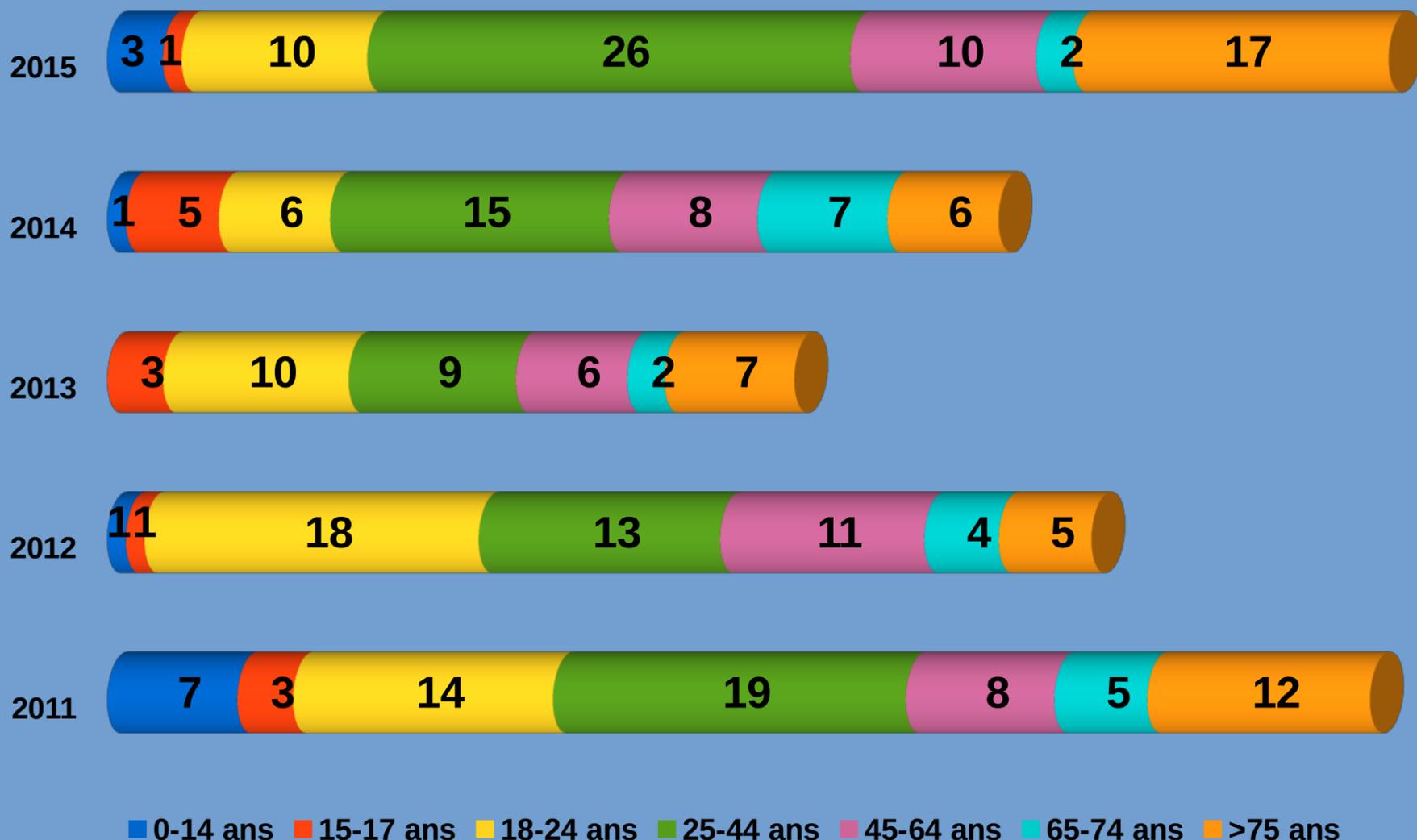
Les voitures représentent 45 % des tués contre 55 % à l'échelle nationale. Les deux-roues motorisés 28 % des tués contre 22 % à l'échelle nationale et les piétons 22 % contre 14 % en France.

Le nombre de tués sur les routes en 2015 est équivalent à celui constaté en 2011. Comparé à 2011, le nombre de tués en voiture a augmenté tandis que la mortalité est stable ou en légère baisse pour les autres catégories d'usagers.

La mortalité des motards reste élevée notamment au regard de leur faible part dans le trafic total (entre 1 et 2%). La mortalité des piétons est de nouveau très élevée (une quinzaine de tués par an). La mortalité des cyclistes est stable (2 tués depuis 2013).

RÉPARTITION DES TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE

RHÔNE



La dégradation de la mortalité routière en 2015 a concerné notamment les 18-44 ans et très fortement les plus de 75 ans.

Comparé à 2011, la mortalité routière des 18-24 ans est plutôt à la baisse, tandis qu'elle est à la hausse pour les 25-44 ans et plutôt stable pour les seniors.

Les hommes représentent 65 % des tués sur la route et les femmes 35 %. La part des femmes dans le nombre de tués a nettement progressé par rapport à l'année dernière (20 % en 2014).

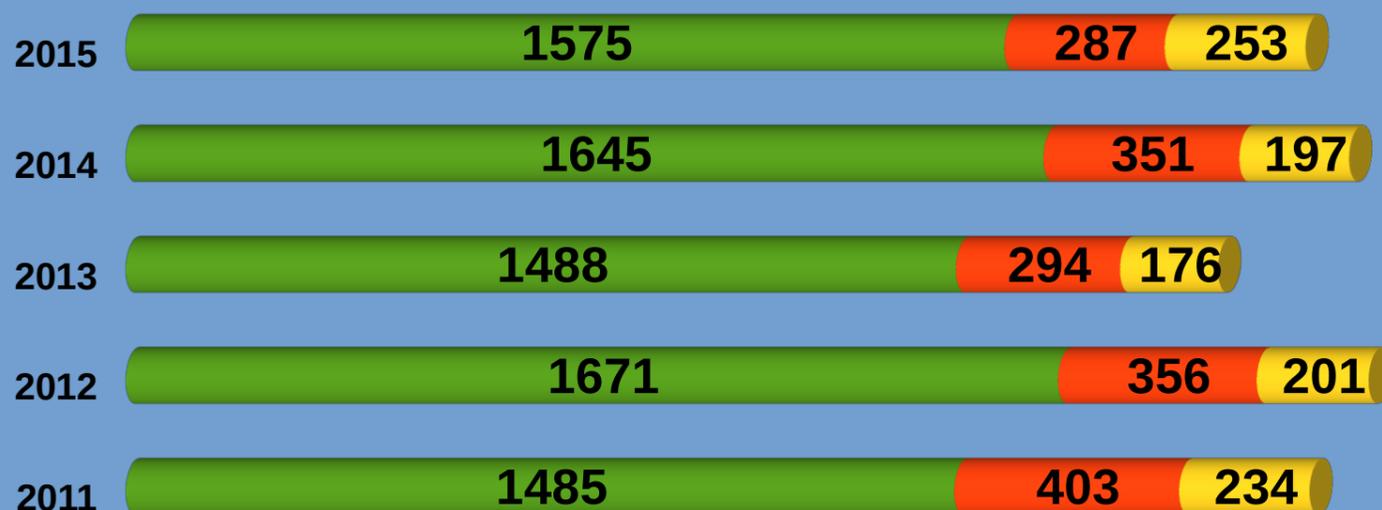
Par ailleurs, les classes d'âges les plus vulnérables en 2015 selon le sexe sont :

- les hommes de la classe d'âge 25-44 ans qui représentent 42 % des tués alors que leur poids dans la population est de 28 %,
- les hommes et les femmes de plus de 65 ans qui représentent 30 % des tués alors que leur poids dans la population est de moins 20 %.

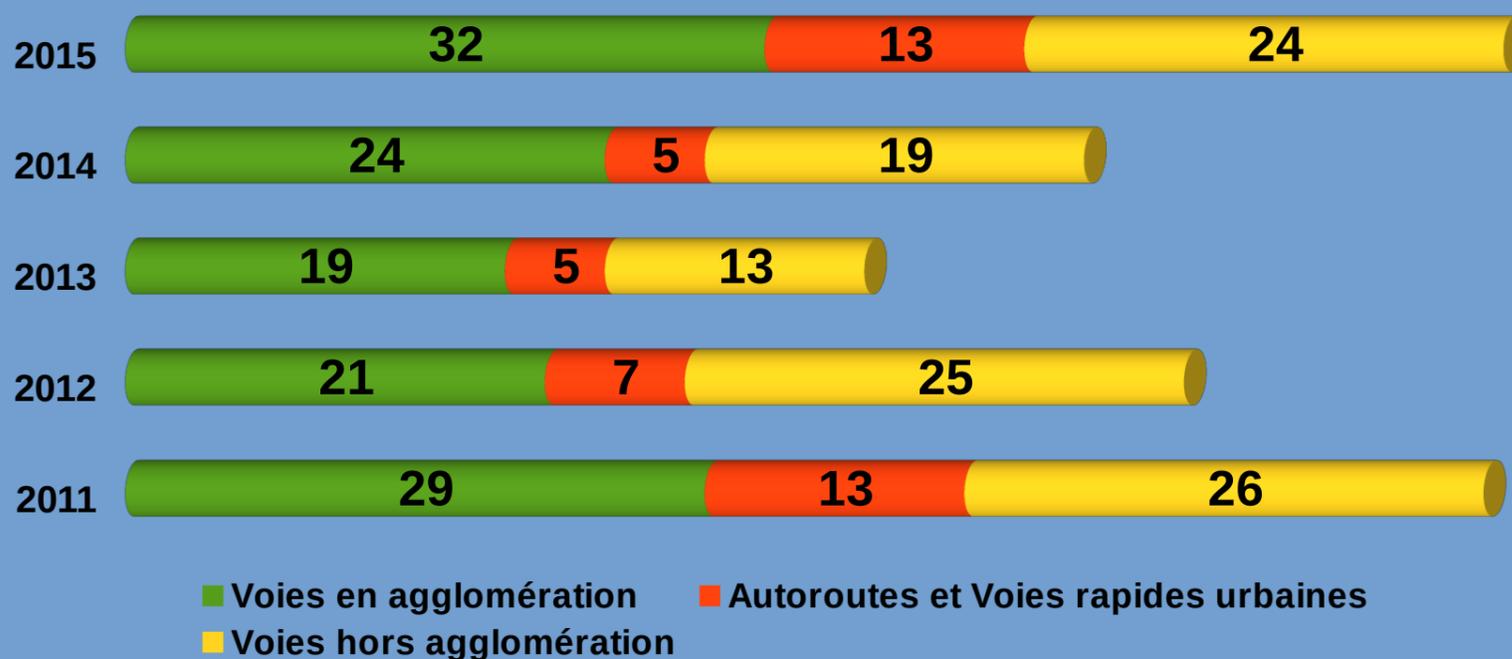
Où ?

ACCIDENTS ET TUÉS SUIVANT LE RÉSEAU

Accidents corporels par type de réseau – 2011-2015



Tués par type de réseau – 2011-2015



Les trois quarts des accidents ont lieu en agglomération. S'ils sont moins nombreux hors agglomération, ils sont souvent plus graves, représentant un peu plus de la moitié des tués.

On observe une baisse des accidents de -3,6 % en 2015 avec une amélioration en agglomération (-4,25%) et sur les voies rapides urbaines (-18%) mais une dégradation pour les autres voies hors agglomération (+28%).

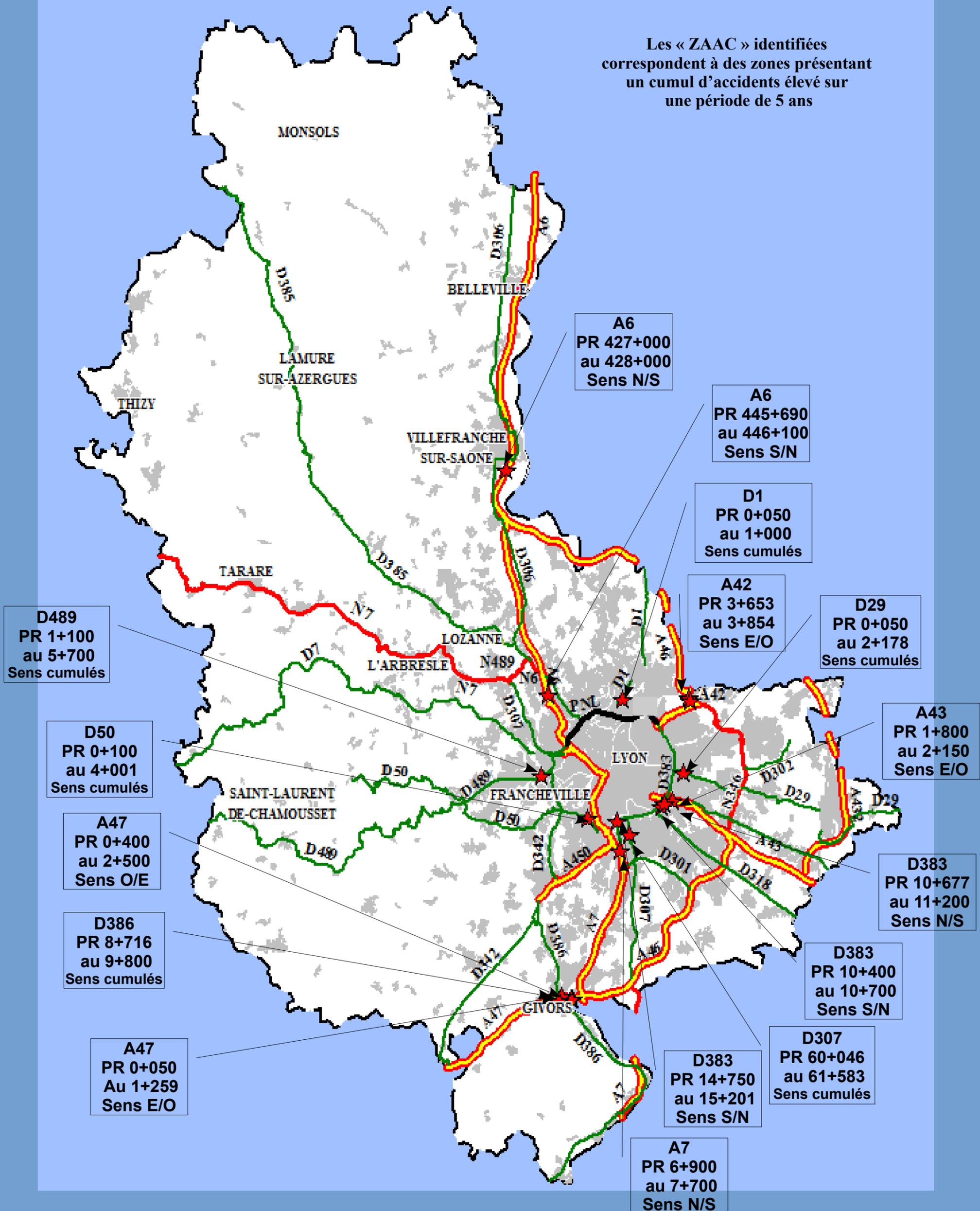
Entre 2011 et 2015, le nombre d'accidents a augmenté sur les voies en agglomération (+6%) et sur les voies hors agglomération (+8%), contrairement aux accidents sur les voies rapides urbaines où il y a une forte baisse (-29%).

L'augmentation de la mortalité routière en 2015 par rapport à 2014 a concerné l'ensemble des réseaux routiers du département retrouvant son niveau de l'année 2011. Cette mortalité est très marquée sur les voies rapides urbaines alors que la tendance était plutôt à la baisse les 3 dernières années.

Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels

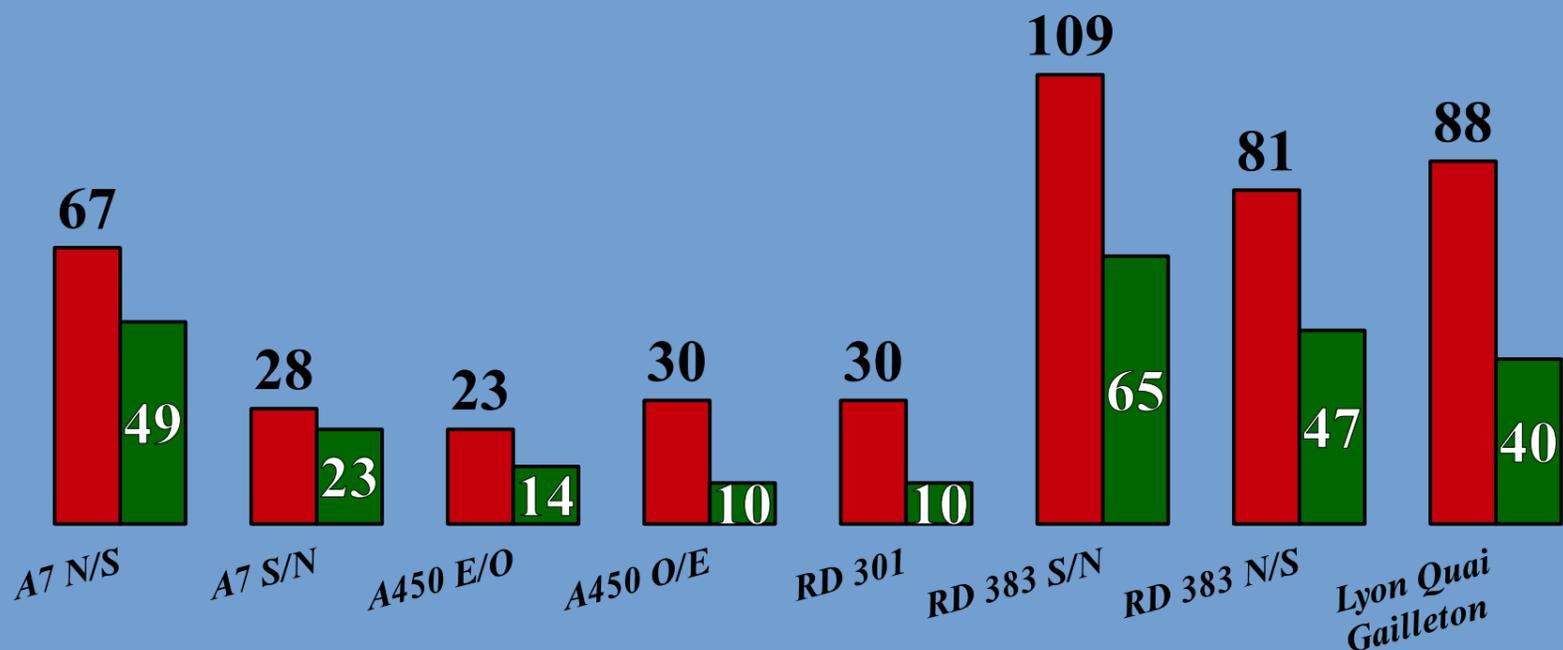
Période 2011-2015

Les « ZAAC » identifiées correspondent à des zones présentant un cumul d'accidents élevé sur une période de 5 ans



LES CONTRÔLES AUTOMATISÉS

BILAN ACCIDENTOLOGIE AVANT ET APRÈS MISE EN PLACE DES RADARS FIXES VITESSE



■ *Nombre total d'accidents avant radar* ■ *Nombre total d'accidents après radar*

On constate une baisse importante du nombre d'accidents corporels après la mise en service des radars, sur l'ensemble des zones d'études concernées par l'implantation d'un radar. Ces études portent sur une période de 5 ans.

Point de situation des radars dans le Rhône

Le parc de radars dans le département reste inchangé par rapport à l'année 2014 avec :

- 36 radars vitesse fixes dont 8 radars discriminants VL/PL et 1 radar tronçon ;
- 16 radars feu rouge ;
- 4 radars passages à niveau.

L'année 2015 a été marquée par le déploiement d'un équipement de terrain semi-autonome qui a permis de sécuriser une zone de chantier sur l'autoroute A6 (travaux A89/A6) et des zones de danger situées hors agglomération comportant des enjeux prioritaires en matière d'accidentologie.

ÉQUIPEMENT DE TERRAIN AUTONOME

Le radar autonome est un équipement semi-fixe, destiné à être déplacé régulièrement sur des zones de danger isolées, zones de chantier ou des itinéraires à sécuriser. Il mesure la vitesse instantanée de tous types de véhicules circulant dans les deux sens de circulation dans la zone de détection, quelle que soit leur voie et leur vitesse.

