



**Etude accidentalité routière
2018
Département du Gard**

TABLE DES MATIÈRES

I. CHIFFRES 2018

- a) Généralité**
- b) Catégorie d'usagers /mode de déplacement**
- c) Représentativité /tranche d'âge**
- d) Mortalité dans le temps et par réseau**

II. ÉVOLUTION Sur 5 ans

- a) Catégories d'usagers**
- b) Variations saisonnières**
- c) Classe d'âge**

III. Focus conduites ADDICTIVES :

- a) Représentativité de l'addictologie dans les accidents**
- b) Implication par tranche d'âge**

I. Chiffres 2018

a) Généralité

↗ **64 Tués** soit **+ 6,7 %** d'augmentation du nombre de morts comparé à 2017.

➡ **54 Accidents Mortels** contre 55 en 2017.

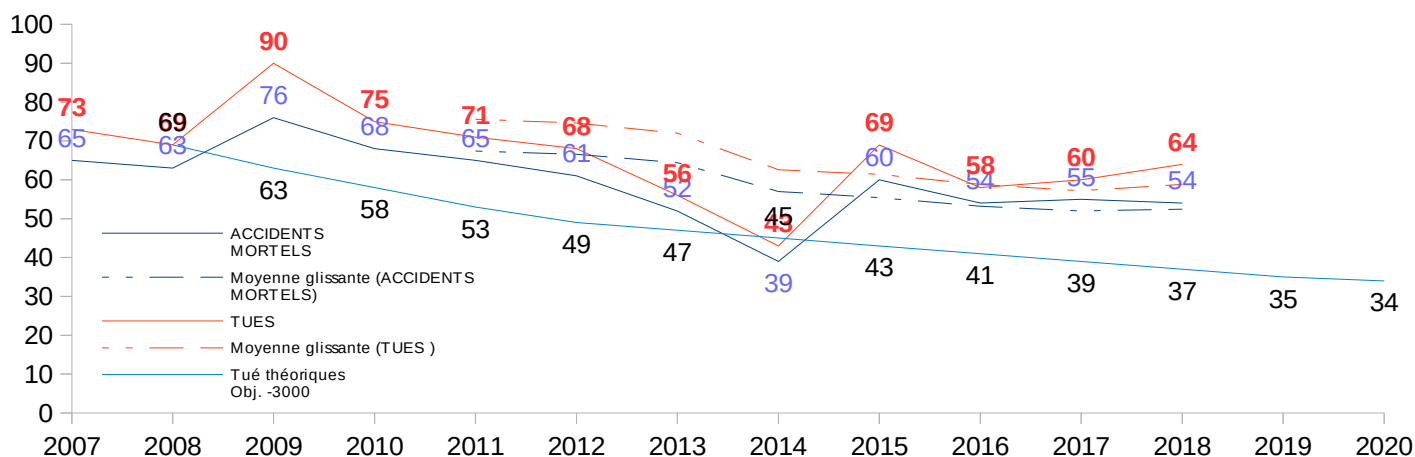
L'augmentation du nombre de victimes décédées alors que le nombre d'accidents mortels reste constant traduit une augmentation de la gravité des accidents. Cette augmentation de gravité peut être la conséquence de plusieurs facteurs :

- la non utilisation des dispositifs de retenue,
- l'augmentation des chocs frontaux provoqués par des comportements inadaptés, usage de distracteurs, vitesses et dépassements inappropriés,
- l'augmentation des vitesses de chocs.

↘ **468 Accidents** soit **- 6,8%** par rapport à 2017.

↘ **604 Blessés** soit **- 14 %** par rapport à 2017 dont **295 Blessés Hospitalisés** soit **-18 %**

	Accidents	Acc.Mortels	Tués	Blessés
2014	606	39	43	850
2015	619	60	69	831
2016	531	54	58	692
2017	502	55	60	701
2018	468	54	64	604



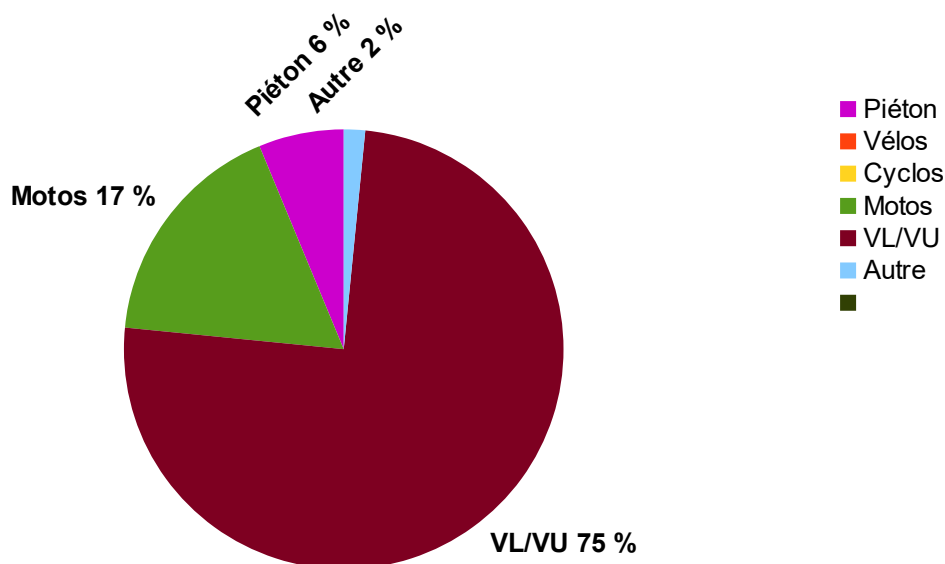
A retenir pour 2018

- Le maintien de la tendance à la hausse de la mortalité entamé depuis 4 ans
- L'augmentation de la gravité des accidents
- 75 % de la mortalité concerne des usagers véhicules légers

b) Catégorie d'usagers / mode de déplacement :

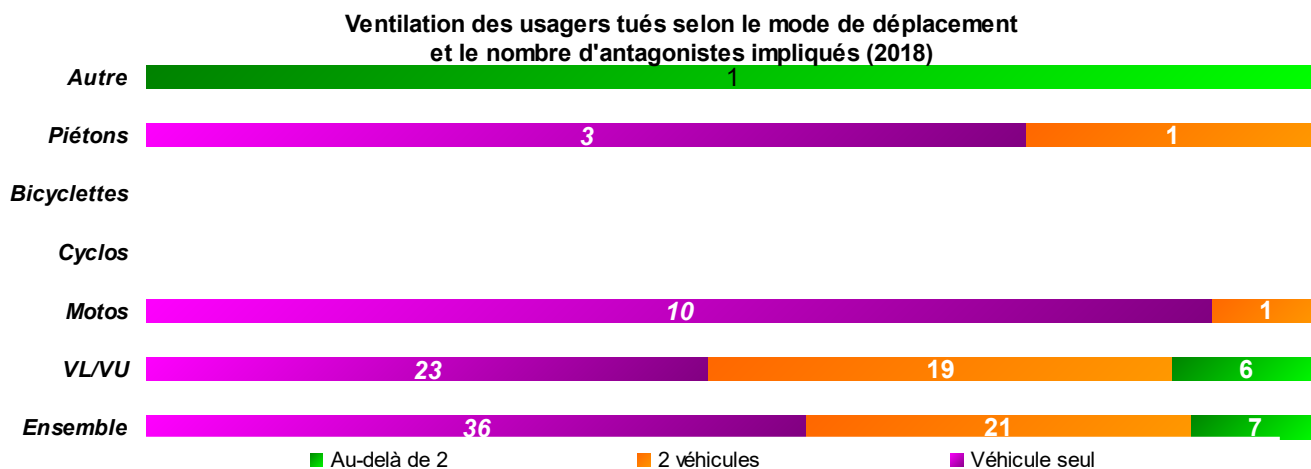
En 2018, dans le Gard, les usagers vulnérables ont été peu impactés. **75 %** des usagers décédés étaient à bord d'un VL.

Répartition des usagers tués en 2018 par type (64 personnes décédées)



Une majorité des accidents impliquent un seul véhicule. 36 victimes avec un seul véhicule impliqué contre 21 avec deux véhicules et 7 plus de deux.

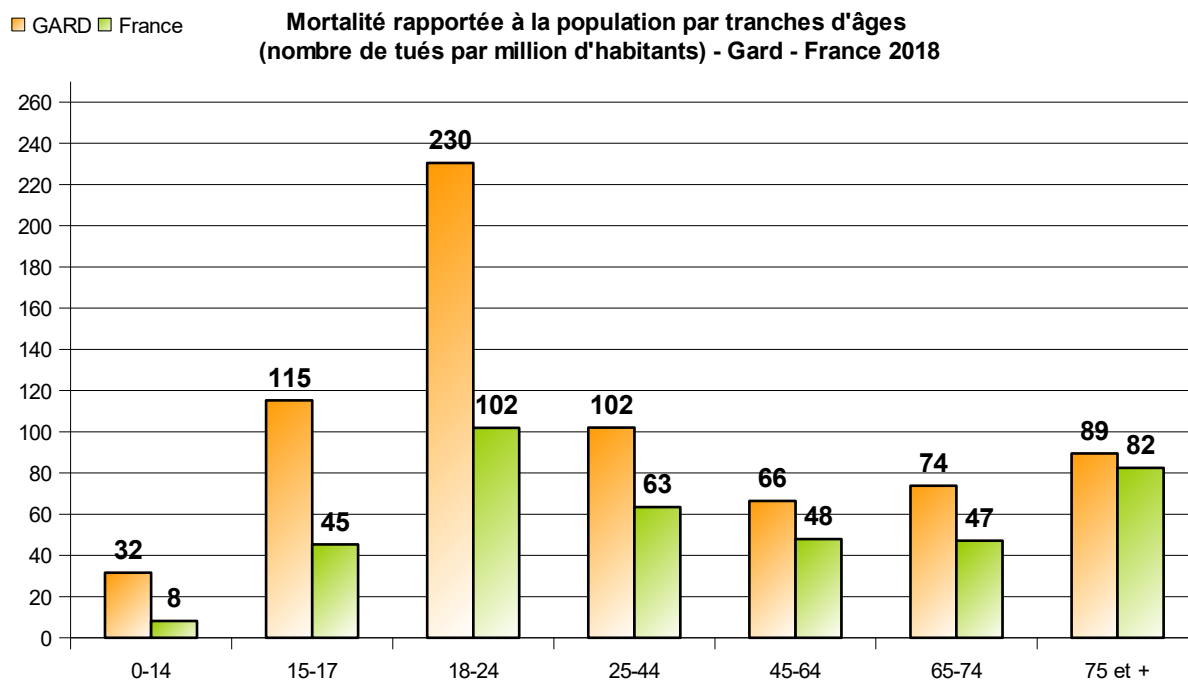
En 2018, en moto, 10 victimes sur les 11 sont décédées dans un accident où seule la moto est en cause ; aucun autre usager n'est impliqué.



c) Représentativité / tranche âge :

Avec **84 tués /million d'habitant** le Gard reste sur-accidentogène par rapport au national (53T/M hbt).

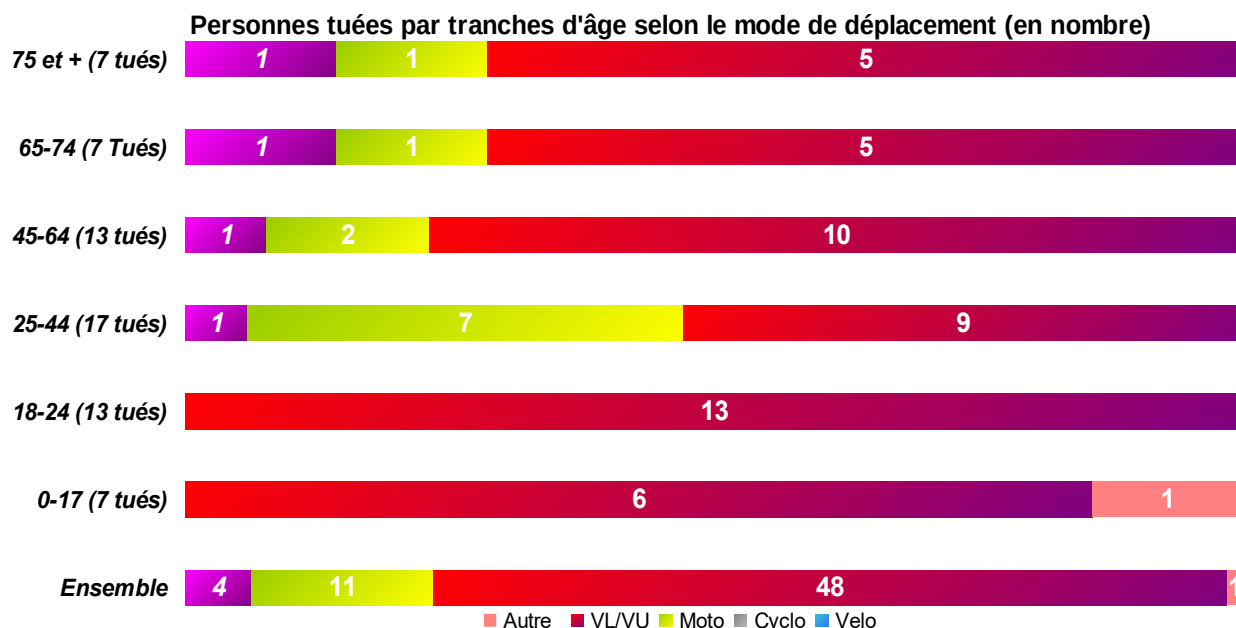
La tranche d'âge 18-24 est particulièrement sur-représentée en 2018 dans le département ; la totalité des décès de cette catégorie a été victime d'accidents de véhicules légers.



En 2018, dans le Gard, tous les usagers vulnérables avaient plus de 25 ans.

64 victimes en 2018 dont **48 sont décédées en VL**.

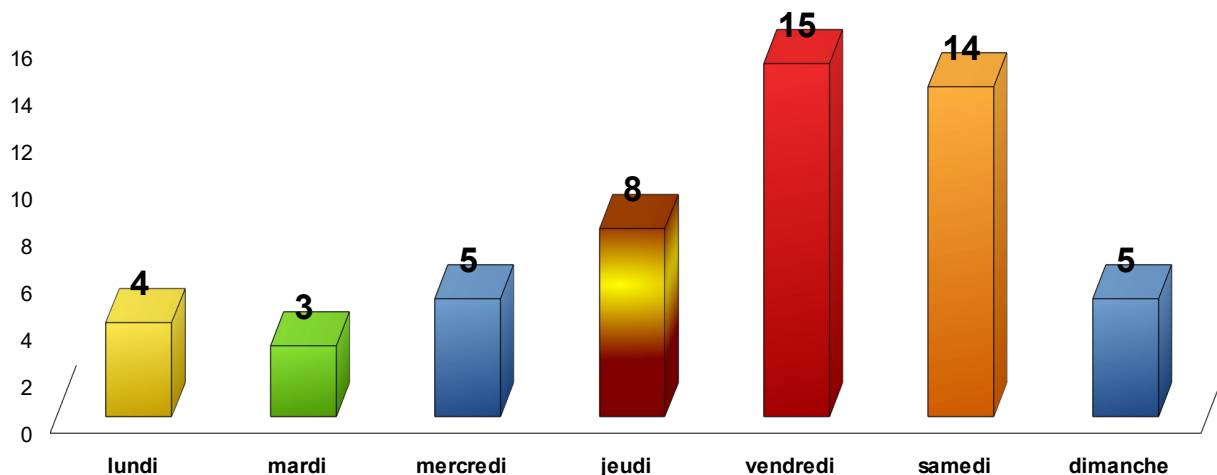
Tous les motards décédés avaient plus de 25 ans, ce qui confirme l'évolution des pratiques et la nécessité de sensibiliser aussi les tranches d'âge plus élevées sur l'usage d'un deux roues motorisé.



d) Mortalité dans le temps et par réseau

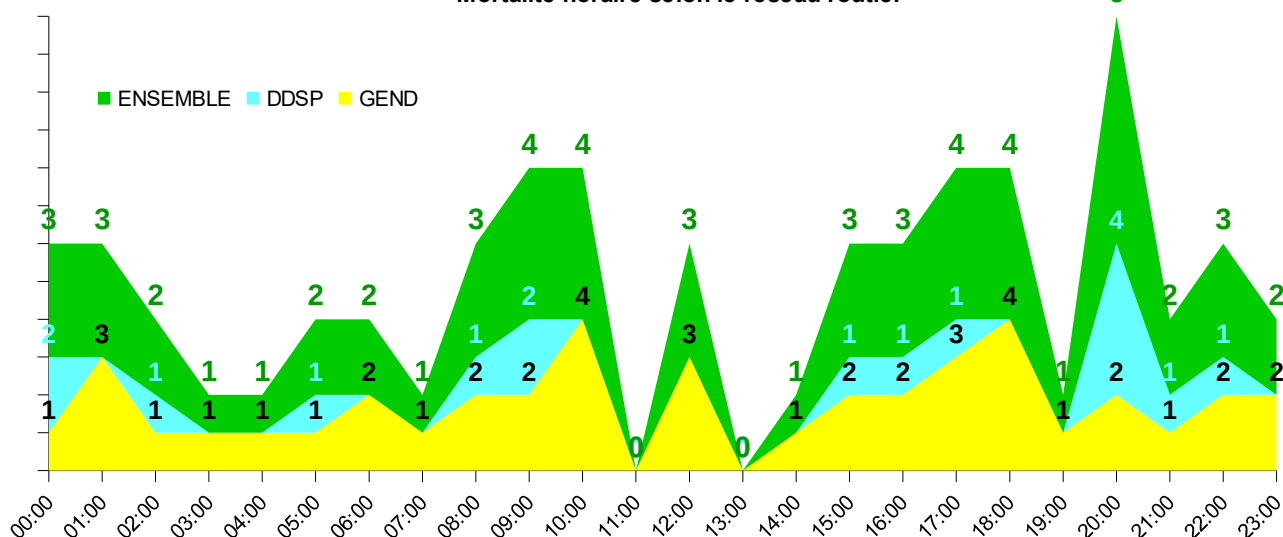
La fin de semaine a été la période la plus meurtrière en 2018.

Mortalité quotidienne en 2018



En 2018, le pic de mortalité est enregistré à 20:00 ; cet horaire est aussi le pic de mortalité relevé en zone DDSP. En zone gendarmerie, deux pics sont relevés le matin à 10:00 et fin d'après midi à 18:00.

Mortalité horaire selon le réseau routier

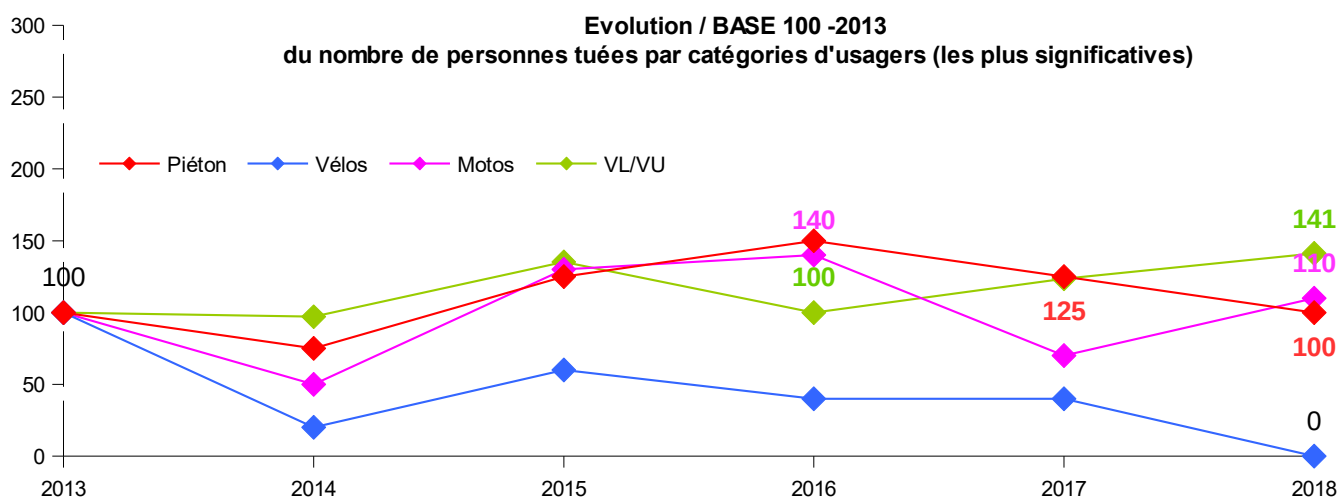


II. Évolution sur 5 ans :

Les évolutions ou données sont étudiées sur cinq ans dans un objectif de fiabilité statistique à l'échelle départementale.

a) Catégorie d'usagers :

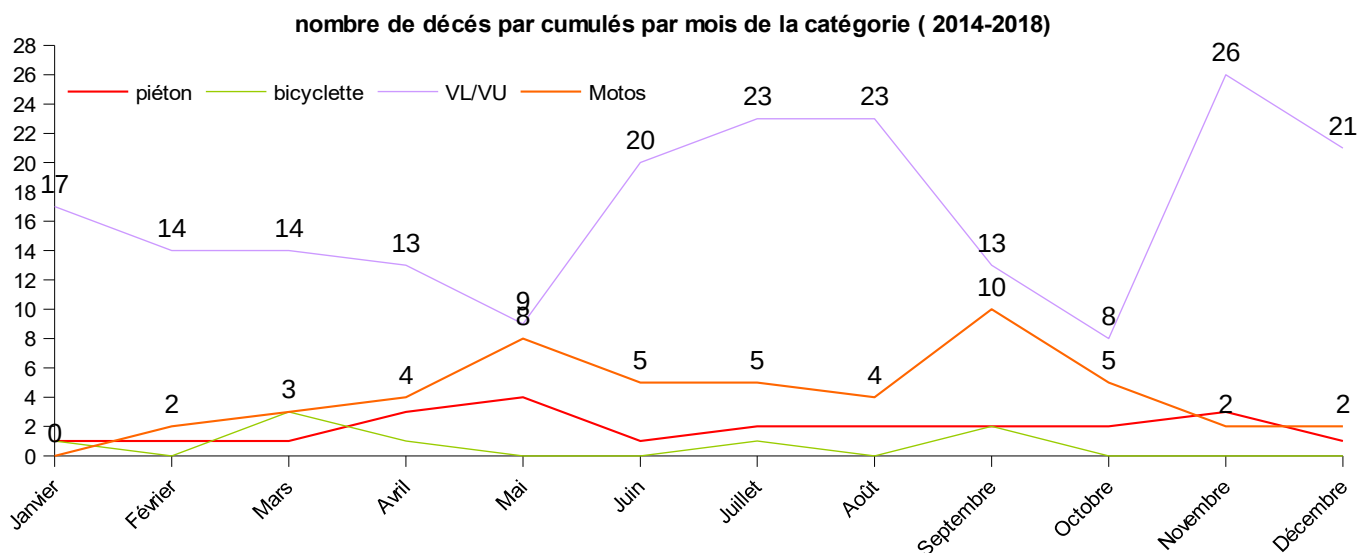
La comparaison sur une base 100 sur 5 ans permet d'évaluer l'évolution de chaque catégorie. La seule catégorie pour laquelle cette évolution est favorable concerne les cyclistes. Les catégories Motos et piétons évoluent peu, tandis que les personnes décédées dans les véhicules légers n'a jamais été inférieure aux chiffres de 2013.



b) Variations saisonnières

A l'échelle départementale, les variations saisonnières observées sur cinq années, bien que concernant de petits chiffres, fournissent cependant des informations intéressantes.

En particulier pour **la catégorie moto dont les pics** de mortalité sur cinq ans se situent en **mai et septembre**. Pour les VL, si l'augmentation estivale peut être liée à l'augmentation du trafic, le pic de **novembre et décembre** est plus atypique.

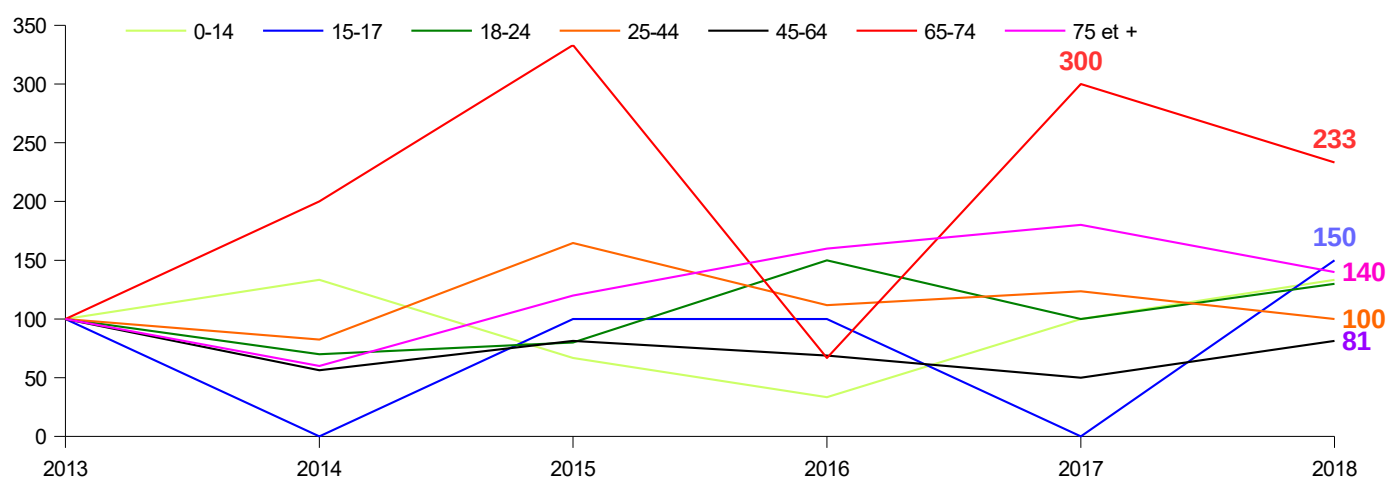


c) Classe d'âge

C'est la classe d'âge des + de 65 ans qui subit l'évolution la plus défavorable depuis 2013. Les catégories 0-14 ans et 15-17 ans concernant de petits chiffres à l'échelle départementale et impliquant une proportion importante de victimes (passagers) subissent des variations importantes peu fiables statistiquement.

Le vieillissement de la population, lié à la première génération contemporaine de seniors ayant construit leur vie sociale autour de l'utilisation d'un véhicule, augmente de façon significative l'exposition aux risques. Par conséquent, ce risque doit être intégré dans la politique de prévention.

Evolution du nombre de personnes tuées de 2013 à 2018 par classe d'âge
Base 100 en 2013



III. Focus conduites ADDICTIVES :

a) représentativité de l'addictologie dans les accidents :

Un conducteur est dit "alcoolisé" s'il a une alcoolémie illégale, c'est à dire un taux supérieur à 0,5 g/l de sang. NB : le seuil de 0,2 g/l du permis probatoire n'est pas renseigné dans les données BAAC. L'alcoolémie n'est pas systématiquement renseignée dans le fichier BAAC pour l'intégralité des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.

On distingue, par conséquent, **les accidents avec alcool**, c'est-à-dire ceux où au moins un conducteur impliqué est positif; **les accidents sans alcool**, c'est-à-dire ceux où tous les conducteurs impliqués sont négatifs, **les accidents dont l'alcoolémie est indéterminée**, c'est-à-dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue.

Les analyses sont réalisées sur les seuls accidents mortels dont l'alcoolémie est connue soit **80% d'entre eux**.

Dans les accidents mortels dont l'alcoolémie est connue (80% des accidents mortels), **33%** d'entre eux ont un conducteur **dont le taux d'alcoolémie est supérieur à la réglementation en vigueur**.

Le résultat de tests « stupéfiants » n'est pas renseigné systématiquement dans le fichier BAAC pour l'intégralité des conducteurs impliqués dans les accidents mortels.

Comme pour l'alcool, on distingue cependant les accidents où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif aux stupéfiants, les accidents où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants, les accidents où l'information "stupéfiants" est indéterminée, c'est à dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur non contrôlé ou au résultat de test inconnu.

Les analyses sont réalisées sur les seuls accidents mortels dont la donnée « stupéfiant » est connue (194) soit 75% d'entre eux.

Parmi les accidents mortels où la donnée « stupéfiants » est connue, 18% d'entre eux ont un conducteur ayant consommé au moins un produit illicite.

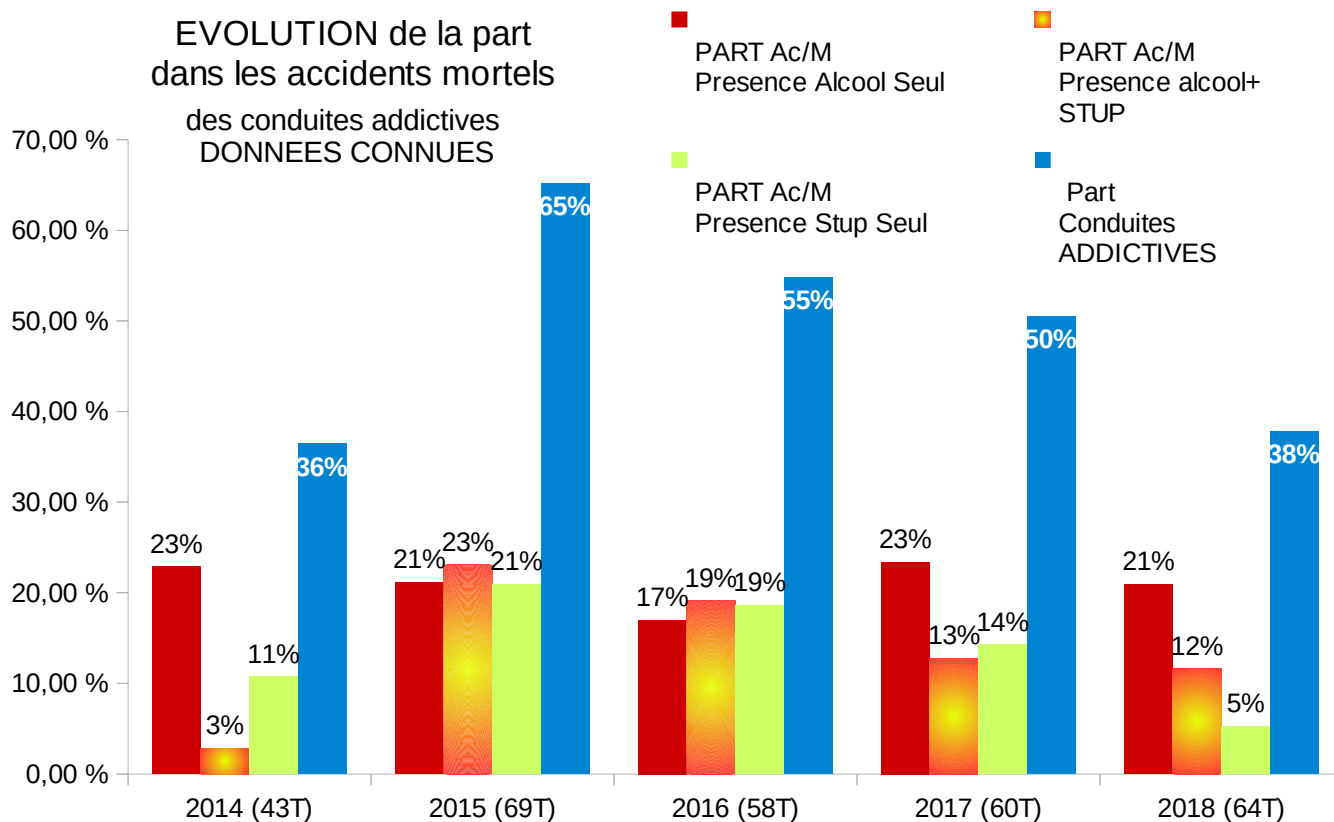
L'implication des conduites addictives dans les accidents mortels est en diminution, mais reste supérieure à la moyenne nationale.

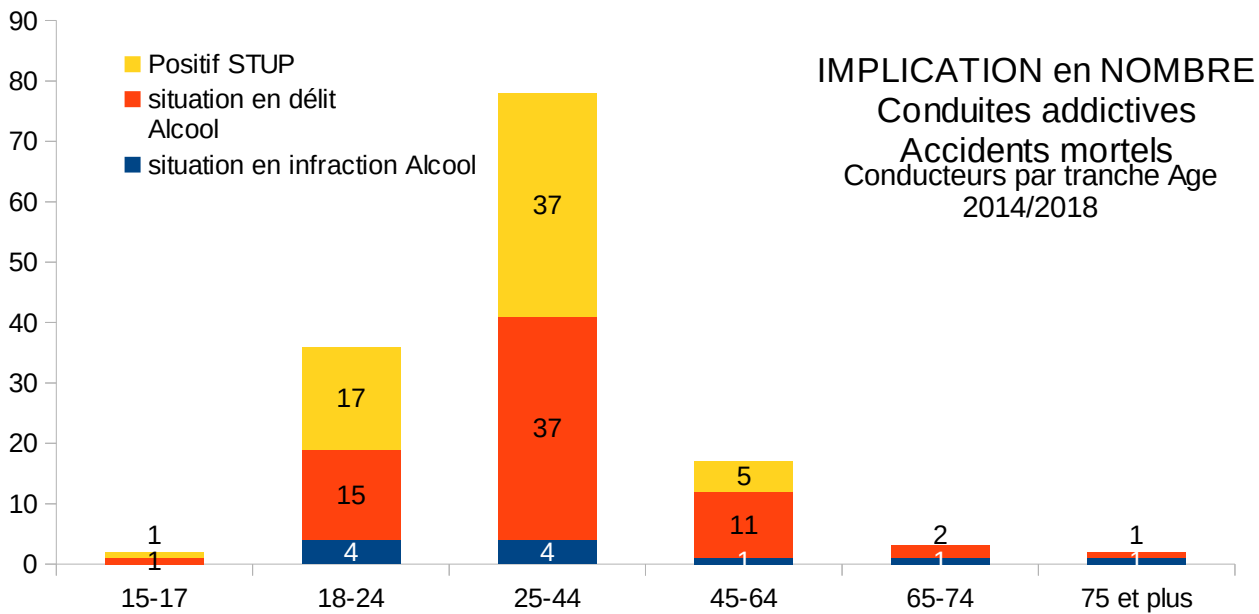
En ce qui concerne l'alcool, ce sont les conduites en situation de délit qui sont le plus relevées dans les accidents mortels.

La tranche d'âge 18-24 ans est tout autant impliquée dans les accidents avec présence d'alcool que de stupéfiants.

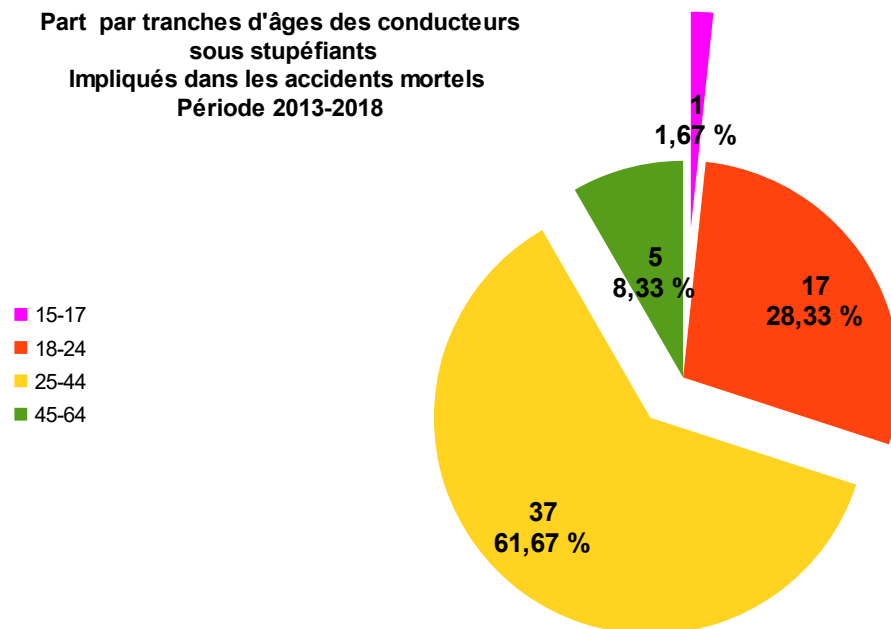
C'est dans la tranche 25-44 ans où l'on trouve le plus grand nombre de conducteurs alcoolisés et/ou drogués.

Les seuls conducteurs non impactés par l'usage de stupéfiant sont les plus de 65 ans.





Part par tranches d'âges des conducteurs sous stupéfiants impliqués dans les accidents mortels Période 2013-2018



répartition par tranches d'âges des conducteurs Alcoolisés impliqués dans les accidents mortels Période 2013-2018

