

Le risque d'accidents en Haute-Savoie 2008-2012



PRÉFET
DE LA HAUTE-SAVOIE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Direction départementale des Territoires de la Haute-Savoie

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Sommaire

Édito	3
Quelques définitions	4
Le bilan 2008-2012	5
Indicateurs locaux de sécurité routière	6
Les évolutions sur 10 ans	8
Les accidents mortels	10
Le sexe et l'âge	11
Les tranches d'âge	12
Les circonstances	15
La localisation des accidents	17
Les impliqués	18
Les causes	22
Les infractions et contrôles	23



Thierry ALEXANDRE

Directeur départemental des Territoires

31 % d'accidents en moins, -22 % de tués soit 69 vies épargnées et -30 % de blessés : la baisse se poursuit en Haute-Savoie !

Ce propos optimiste mérite néanmoins d'être nuancé. Ainsi, si globalement on constate une amélioration des chiffres entre les périodes 2003-2007 et 2008-2012, la situation est plus contrastée thème par thème : la diminution des tués est particulièrement marquée pour les automobilistes (-42 %) et les 18-24 ans (-42 %) ou dans les accidents dont la première cause est la vitesse (-40 %). En revanche, le nombre de personnes tuées a augmenté pour les plus de 75 ans (+12 %), les piétons (+11 %) et les motards (+11 %). Les victimes de plus de 75 ans sont le plus souvent des piétons. Par ailleurs, le nombre des accidents en présence d'alcool augmente (+2 %) et le nombre de ceux engageant la responsabilité d'un jeune reste stable.

De plus, la comparaison avec les autres départements confirme les mauvaises tendances dans les domaines de l'alcool et des deux-roues motorisés.

Ce constat, sur 5 ans, donne les principales orientations des actions à mener en matière de lutte contre l'insécurité routière.

L'objectif est clair : faire diminuer de façon importante et pérenne le nombre de tués et de blessés sur les routes de Haute-Savoie.

Cette publication, réalisée par l'observatoire départemental de sécurité routière de la direction départementale des Territoires, vous permettra de mieux connaître et comprendre l'accidentalité en Haute-Savoie au travers des différentes thématiques abordées. Cette étude est aussi un outil de réflexion pour l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département dont je salue la forte implication et la mobilisation permanente.

Quelques définitions



➔ Accident corporel

implique au moins un véhicule sur une voie publique ouverte à la circulation et provoque au moins une victime

➔ Agglomération

toutes les routes comprises entre les panneaux de début et fin d'agglomération

➔ Blessé hospitalisé - BH

victime dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation

➔ Blessé non hospitalisé - BNH

victime ayant reçu des soins médicaux et ayant été hospitalisée moins de 24 heures

➔ Données accidents

les chiffres mentionnés dans ce document correspondent aux accidents corporels pour lesquels un procès verbal a été établi par la gendarmerie ou la police nationale.

➔ Impliqué

toute personne en cause dans un accident : tué, blessé ou indemne

➔ Indice de gravité - IG

nombre de tués pour 100 accidents

➔ Tué

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

Le bilan 2008-2012



	2008	2009	2010	2011	2012	Total	Moyenne 2008-2012
Accidents	580	543	471	408	393	2 395	479
Tués	54	66	39	43	49	251	50
Blessés	823	708	665	553	538	3 287	657

➔ Accidents

2 fois moins d'accidents en 10 ans

Par rapport à la période précédente 2008-2012, le nombre d'accidents a baissé de 31 %, ce nombre a été divisé par 2 entre 2003 et 2012. Entre 2008 et 2012, la baisse du nombre d'accidents est plus marquée qu'au niveau national et régional.

Malgré l'afflux touristique en Haute-Savoie, les impliqués dans les accidents sont à 3/4 des habitants du département.

➔ Tués

Une baisse significative en 2010 et 2011, retour à la hausse en 2012

Après une baisse importante du nombre de tués entre 2009 et 2010, le nombre de tués est en hausse depuis 2011. Les chiffres départementaux étant petits, les variations sont plus accentuées qu'en Rhône-Alpes et en France.

En Haute-Savoie, la gravité moyenne est 10,5.

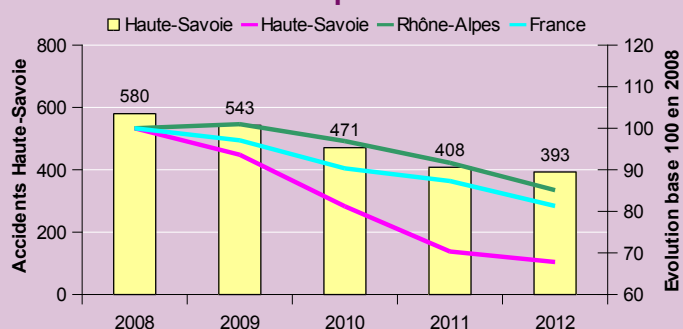
➔ Blessés

Près de 2 fois moins de blessés en 10 ans

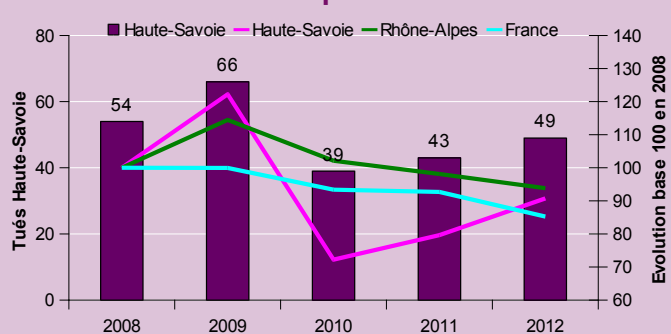
L'évolution du nombre de blessés est comparable à celle observée pour les accidents.

Depuis 2009, la Haute-Savoie se démarque de la France et de la région Rhône-Alpes avec une diminution plus nette du nombre de blessés.

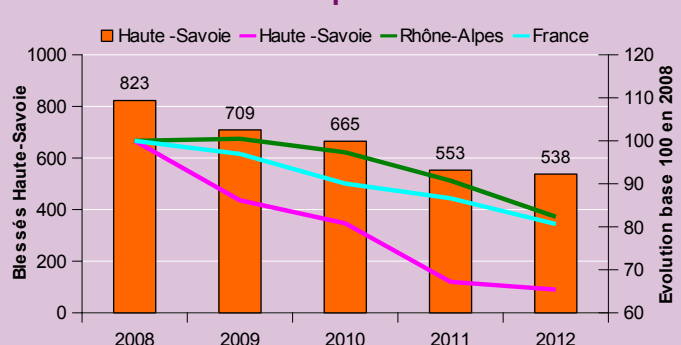
Accidents en Haute-Savoie comparés à Rhône-Alpes et France



Tués en Haute-Savoie comparés à Rhône-Alpes et France



Blessés en Haute-Savoie comparés à Rhône-Alpes et France



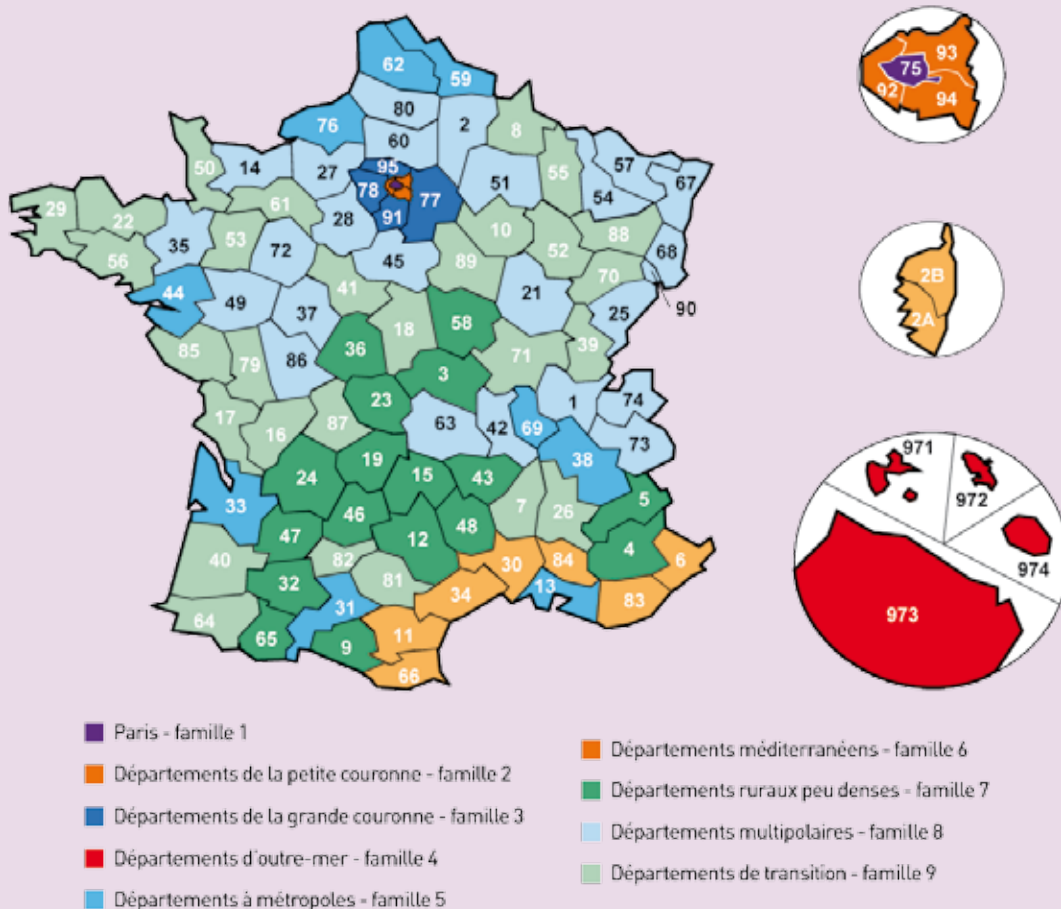
Indicateurs locaux de sécurité routière



Les indicateurs locaux de sécurité routière permettent de qualifier la mortalité routière d'un département par rapport à un autre département dont les caractéristiques sont comparables. Les départements sont classés en 9 familles après croisement de nombreux indicateurs tels que la population, le territoire, le parc de véhicules et l'activité économique.

La Haute-Savoie, l'Ain, la Savoie et la Loire font partie de la famille des départements multipolaires (famille 8), caractérisée par des agglomérations de taille moyenne, entrecoupées de zones à dominantes rurales. Portée par sa démographie équilibrée et son dynamisme économique, elle comprend quelques-uns des grands axes routiers supportant d'importants flux de circulation.

Les 9 familles de département selon leur profil de sécurité routière



Les 6 enjeux pertinents retenus pour qualifier la mortalité routière :

1. Personnes tuées dans un seul véhicule sans piéton ;
2. Personnes tuées de 75 ans et plus ;
3. Personnes tuées dans un accident avec un conducteur de 18-24 ans présumé responsable ;
4. Personnes tuées dans un accident avec un conducteur ou un piéton alcoolisés ;
5. Personnes tuées dans un accident avec un deux-roues motorisés ;
6. Personnes tuées de nuit.

Indicateurs locaux de sécurité routière



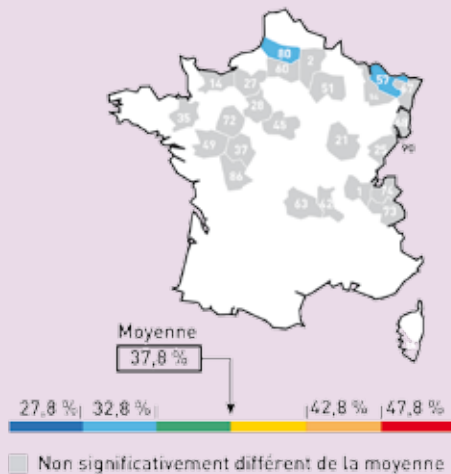
Les cartes suivantes donnent le positionnement de la Haute-Savoie pour ces 6 enjeux étudiés par rapport à sa famille de référence sur la période 2007-2011.

En revanche, des différences significatives sont observées pour les enjeux alcool et deux-roues motorisés.

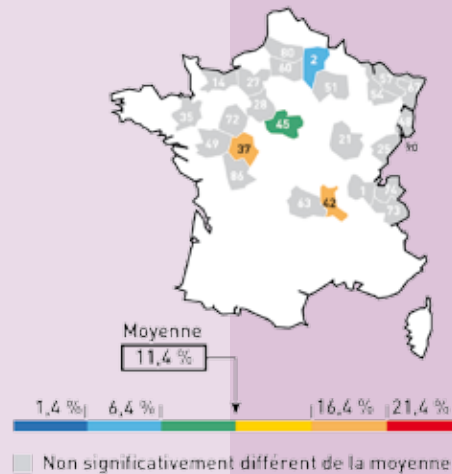
Pour les enjeux 1, 2, 3 et 6, l'analyse de ces cartes montre que la mortalité en Haute-Savoie est comparable à la moyenne des départements de la même famille.

Famille 8 - départements multipolaires

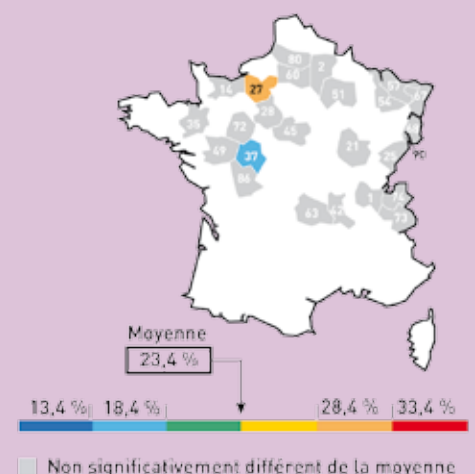
■ 1- Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



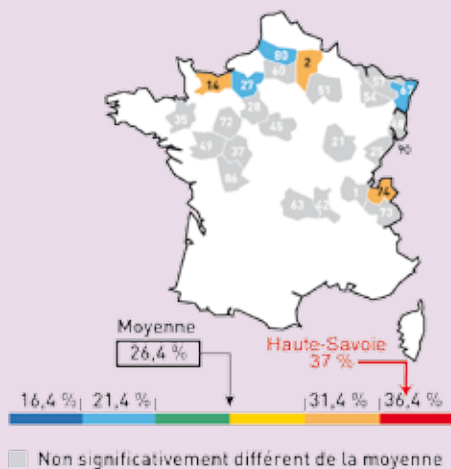
■ 2 - Tués de 75 ans et plus



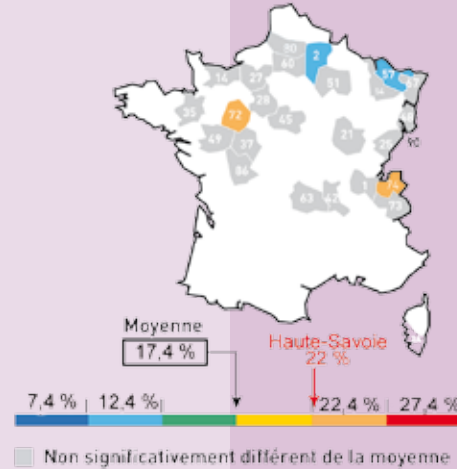
■ 3 - Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



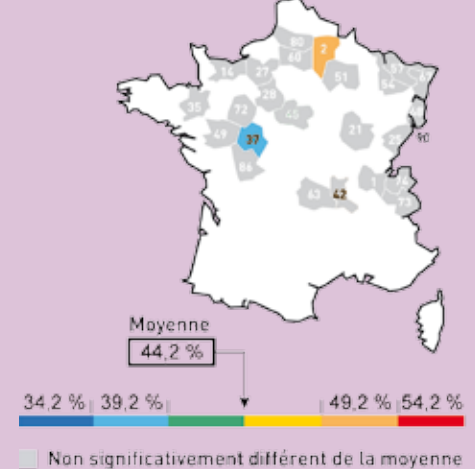
■ 4 - Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



■ 5 - Tués dans un accident avec une moto



■ 6 - Tués de nuit



Les évolutions sur 10 ans



Entre les périodes 2003-2007 et 2008-2012, les indicateurs de l'accidentalité en Haute-Savoie ont sensiblement diminué. A contrario, sur la période 2003-2012, la population haute-savoyarde a augmenté de 1,4 % par an et le trafic de 1 %.

	2003-2007	2008-2012	Évolution Haute-Savoie	Évolution nationale
Accidents	3 467	2 395	-31 %	-15 %
Tués	320	251	-22 %	-20 %
Blessés	4 690	3 287	-30 %	-16 %

Zoom sur les évolutions selon la catégorie d'usagers, l'âge et la cause des accidents.

Pour une meilleure lecture des tableaux suivants, un code couleur indique l'évolution de l'enjeu par rapport à l'évolution globale de l'accidentalité en Haute-Savoie.

Baisse plus élevée	Baisse comparable	Baisse moins élevée	Augmentation
--------------------	-------------------	---------------------	--------------

■ selon la catégorie d'usagers

Catégorie d'utilisateur		2003-2007	2008-2012	Évolution Haute-Savoie	Évolution nationale 2007-2011
Piétons	accidents avec piétons	494	389	-21 %	-9 %
	tués piétons	28	31	+11 %	-12 %
Motos	accidents avec motos	678	579	-14,6 %	-3 %
	accidents avec motos responsables	296	311	+5 %	+4 %
	tués motos	55	61	+11 %	-7,5 %
VL	accidents avec VL	3 063	2 016	-34 %	-16 %
	tués VL	215	125	-42 %	-26 %

■ selon l'âge

Tranche d'âge		2003-2007	2008-2012	Évolution Haute-Savoie	Évolution nationale 2007-2011
18-24 ans	accidents avec 18-24 ans responsables	641	536	-16 %	-13 %
	accidents mortels avec 18-24 ans	65	53	-18,5 %	
	tués 18-24 ans	85	49	-42 %	-25 %
75 ans et plus	accidents avec 75 ans et plus	260	203	-22 %	
	accidents avec 75 ans et plus responsables	90	96	+7 %	+2 %
	tués 75 ans et plus	25	28	+12 %	-11 %

Les évolutions sur 10 ans



■ selon la cause

Cause de l'accident		2003-2007	2008-2012	Évolution Haute-Savoie	Évolution nationale 2007-2011
Alcool	accidents avec alcool	422	392	-7 %	-8 %
	tués	87	89	+2 %	-28 %
Vitesse excessive ou inadaptée	accidents	1 150	834	-28 %	
	tués	136	81	-40 %	

Autres critères		2003-2007	2008-2012	Évolution Haute-Savoie	Évolution nationale 2007-2011
Véhicule seul sans piéton	accidents	732	570	-22 %	
	tués	128	101	-21 %	-35 %
La nuit	accidents	953	640	-33 %	
	tués	131	88	-33 %	-25 %

Les gains observés à l'échelle départementale sont dus essentiellement à une diminution :

- des accidents impliquant des automobilistes ;
- des tués âgés de 18 à 24 ans ;
- des tués causés par une vitesse excessive ou mal adaptée aux circonstances ;
- des accidents de nuit.

Par contre, des améliorations restent à réaliser sur les enjeux suivants dont la mortalité a augmenté :

- la conduite sous l'emprise de l'alcool ;
- les accidents impliquant des usagers fragiles en particulier des motards et des piétons ;
- la responsabilité des 18-24 ans et des plus de 75 ans.

Les accidents mortels



1 tué par semaine

233 accidents (10 %) ont été mortels ; ils ont causés 251 tués et 169 blessés.

	accidents mortels	accidents non mortels
La nuit	33 %	26 %
Le week-end	42 %	36 %
Hors agglomération	71 %	48 %
Véhicule seul	41 %	22 %
Présence d'alcool	34 %	14 %

La diminution du nombre d'accidents mortels de -20 % entre 2003-2007 et 2008-2012 est inférieure à la diminution de l'ensemble des accidents (-31 %).

La répartition des tués selon l'âge et la catégorie d'usagers montre notamment :

- une part importante de victimes motards notamment de la tranche d'âge 40-64 ans où elle est supérieure aux victimes VL,
- une majorité de piétons tués âgés de plus de 65 ans.

Les accidents mortels ont lieu, pour 1/3, lors de manœuvres de dépassement et, pour 1/10, lors d'un tourne à gauche.

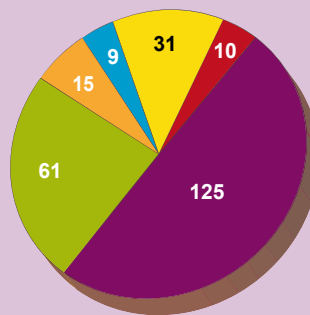
Les jeunes conducteurs (- de 2 ans de permis) sont impliqués dans 24 % des accidents mortels.

En Haute-Savoie, la répartition des tués par tranche d'âge est comparable à celle de la France. Le seul écart significatif concerne les 50-54 ans.

Comme pour la période 2003-2007, les accidents mortels ont lieu majoritairement sur le réseau départemental principal et dans les secteurs agglomérés, mais aussi pour environ 1/3 sur le réseau secondaire.

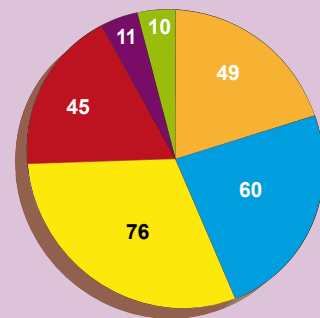
Les circonstances, les impliqués et les causes des accidents mortels sont détaillés tout au long de cette plaquette.

Tués selon la catégorie d'usager



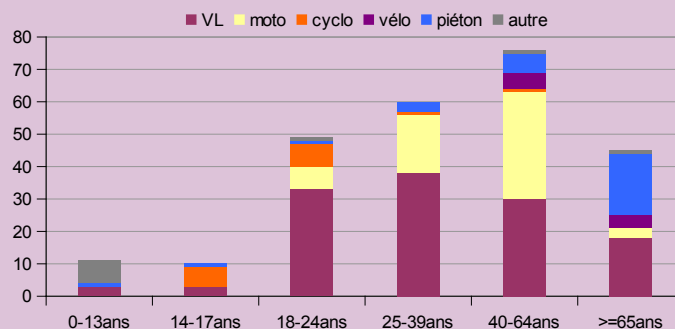
VL moto cyclo
vélo piéton autres

Tués selon l'âge

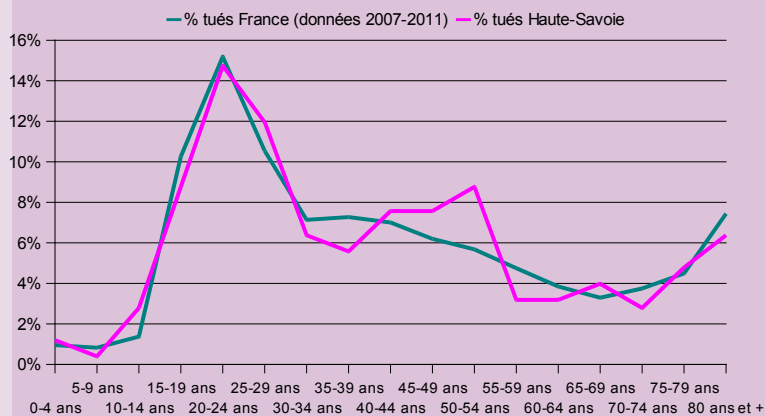


0-13 ans 14-17 ans 18-24 ans
25-39 ans 40-64 ans 65 ans et +

Répartition des tués selon l'âge et la catégorie d'usagers



Répartition des tués par tranches d'âge en France et en Haute-Savoie



Le sexe et l'âge



La comparaison entre la répartition de la population en Haute-Savoie et celle des conducteurs ou piétons impliqués dans un accident met en évidence un risque lié à l'âge et au sexe. Le risque maximum est atteint pour les conducteurs hommes d'environ 20 ans.

➔ Inégalité des sexes : 4,5 fois plus d'hommes tués que de femmes

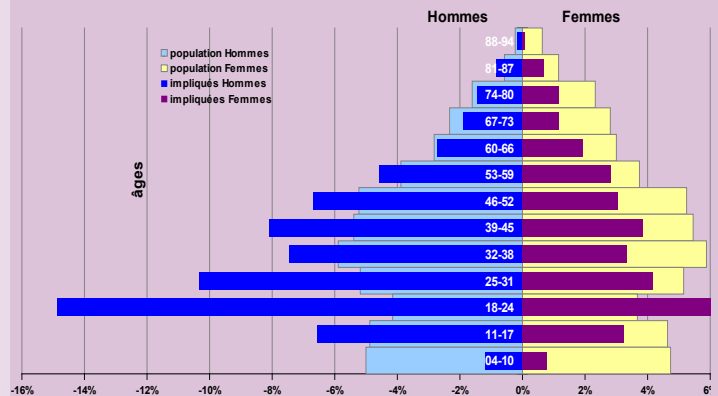
- 206 hommes tués dont 3/4 de conducteurs,
- 45 femmes tuées dont 4/10 de conductrices, 1/3 de passagères et 3/10 de piétons,
- 9 fois plus de conducteurs tués que de conductrices quelle que soit la tranche d'âge.
- Un homme impliqué en tant que conducteur a 3 fois plus de risque d'être tué qu'une conductrice.
- Ce rapport est de 2 en tant que piéton ou passager.

➔ L'âge : des différences très marquées

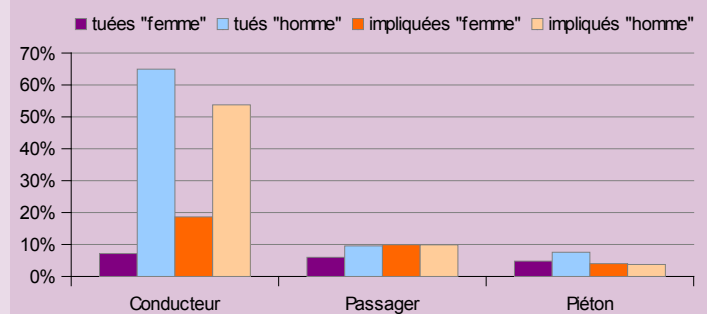
La proportion population/impliqués/tués est équilibrée entre 25 à 64 ans. Des particularités sont observées pour les autres tranches d'âge :

- Les moins de 13 ans sont 3,5 fois moins impliqués/tués que leur part dans la population.
- A partir de 14 ans, la proportion d'impliqués devient supérieure à leur part dans la population.
- Entre 18 et 24 ans, la différence population/impliqués et tués est la plus nette : les jeunes sont 2 fois plus impliqués et tués.
- Les 65 ans et plus : une implication moindre dans les accidents mais une mortalité 2 fois plus élevée ce qui démontre leur fragilité.

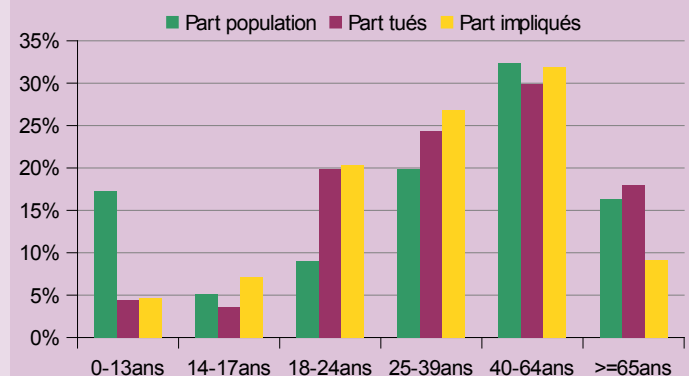
Pyramide des âges et impliqués



Tués et impliqués selon le sexe et la catégorie d'usager



Population, tués et impliqués selon l'âge



Les tranches d'âge



➔ 0-13 ans : 11 tués

18 % de la population

6 % des victimes (tués et blessés)

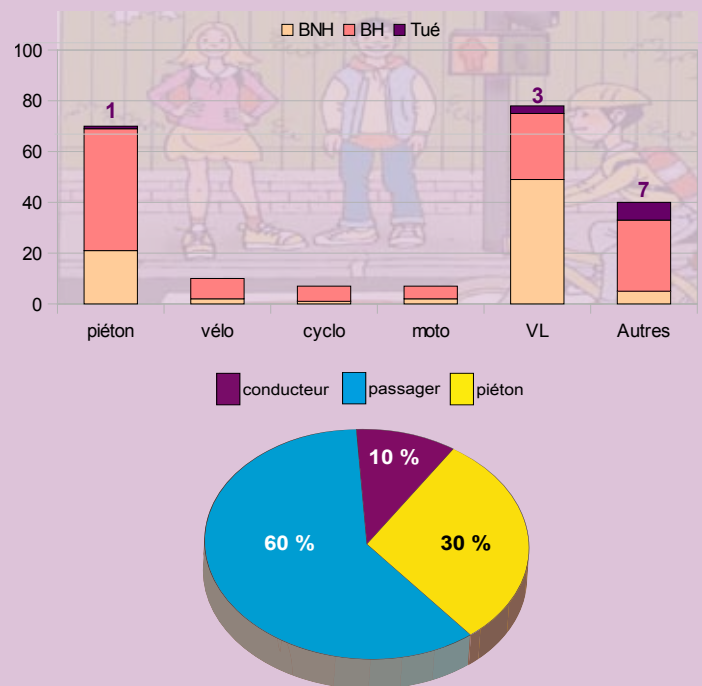
4 % des tués

11 tués dont 7 collégiens au passage à niveau sur la commune d'Allinges en 2008

Augmentation de 5 tués par rapport à la période 2003-2007

- Les garçons sont déjà 1,6 fois plus impliqués que les filles, ils représentent 6 victimes sur 10.
- 20 % des accidents impliquant des enfants piétons ont lieu sur le trajet de l'école.
- Hormis les 7 victimes du car d'Allinges, les tués de moins de 13 ans sont des passagers de VL.

Victimes de 0-13 ans par catégorie d'usager



➔ 14-17 ans : 10 tués

5 % de la population

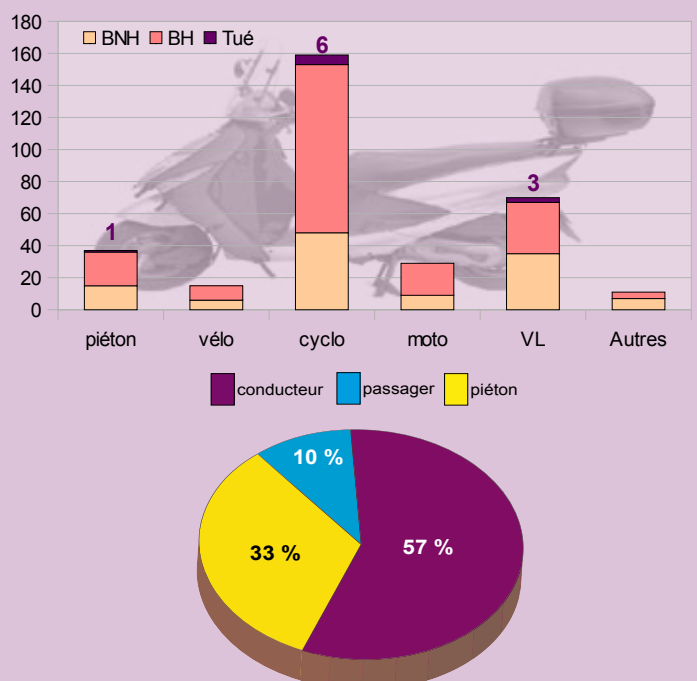
9 % des victimes (tués et blessés)

4 % des tués

Augmentation de 2 tués par rapport à la période 2003-2007

- Les conducteurs victimes de cet âge sont essentiellement des conducteurs de cyclos ou de scooters.
- Les garçons sont 2 fois plus impliqués que les filles, ils représentent 7 victimes sur 10.
- La part d'accidents de nuit (31 %) est plus élevée que l'ensemble des accidents (25 %).
- Près de 4 accidents sur 10 se produisent le week-end comme dans l'ensemble des accidents.
- Les accidents impliquant un cyclomoteur se produisent lors de trajets de loisirs (7/10).

Victimes de 14-17 ans par catégorie d'usager



Les tranches d'âge



➔ 18-24 ans : 49 tués

8 % de la population

21 % des victimes (tués et blessés)

20 % des tués

21 % des conducteurs impliqués

22 % des responsables d'accidents

Par rapport à 2003-2007, les 18-24 ans est la tranche d'âge qui connaît la plus grande diminution du nombre de tués avec -42 % (-36 tués). Néanmoins, les jeunes restent surreprésentés dans les accidents par rapport à leur part dans la population.

Les hommes sont 2,5 fois plus impliqués que les femmes, ils représentent 8/10 des tués.

Les particularités des accidents impliquant un conducteur de 18-24 ans :

- Ils ont lieu plus fréquemment de nuit et le week-end.
- Un conducteur de 18-24 ans est responsable de 6 accidents sur 10 dans lequel il est impliqué.
- Les jeunes responsables sont plus impliqués que les autres tranches d'âge dans les accidents avec un véhicule seul (1/3 cas).
- Ils représentent environ 1/3 des conducteurs avec alcool.

Par rapport à la répartition de la population, les 18-24 ans sont à l'origine de 2 fois plus d'accidents que les 25-39 ans et 3 fois plus que les 40-64 ans.

➔ 25-39 ans : 60 tués

23 % de la population

25 % des victimes (tués et blessés)

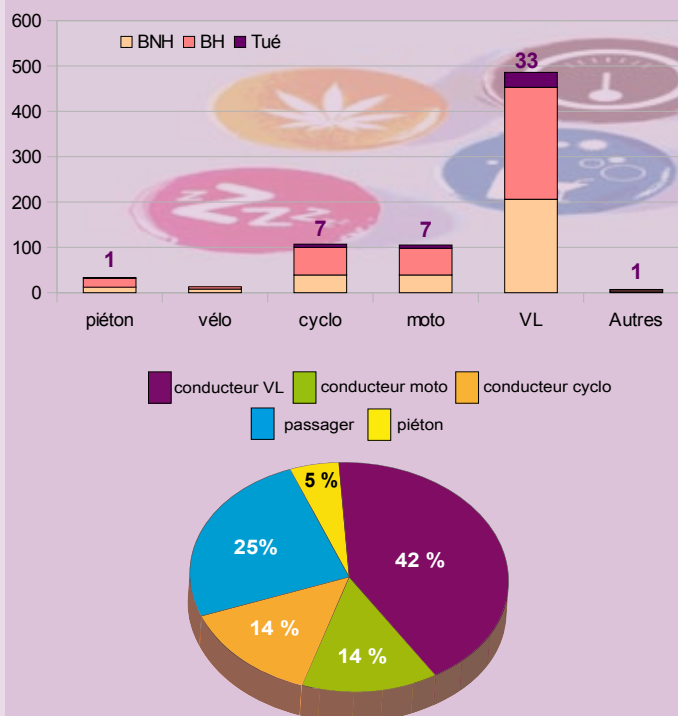
24 % des tués

30 % des conducteurs impliqués

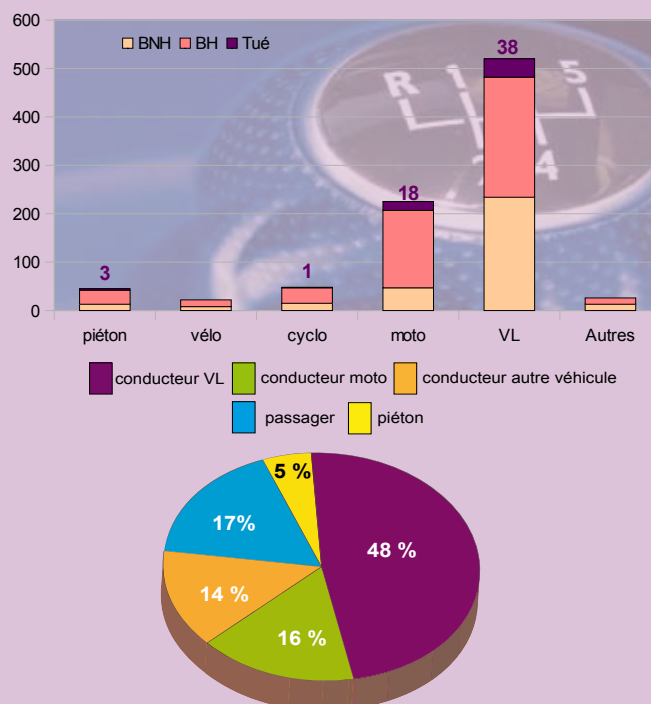
Diminution de 26 tués par rapport à la période 2003-2007

- Les hommes sont 2 fois plus impliqués que les femmes et ils représentent 9/10 des tués.
- Les 25-39 ans sont impliqués dans 1/3 des accidents avec véhicule seul dont 1/3 avec alcool.

Victimes de 18-24 ans par catégorie d'utilisateur



Victimes de 25-39 ans par catégorie d'utilisateur



Les tranches d'âge



➡ 40-64 ans : 76 tués

32 % de la population

29 % des victimes (tués et blessés)

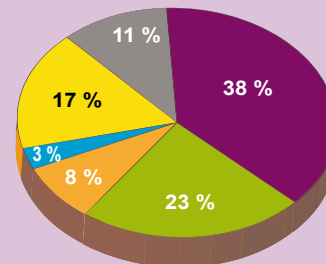
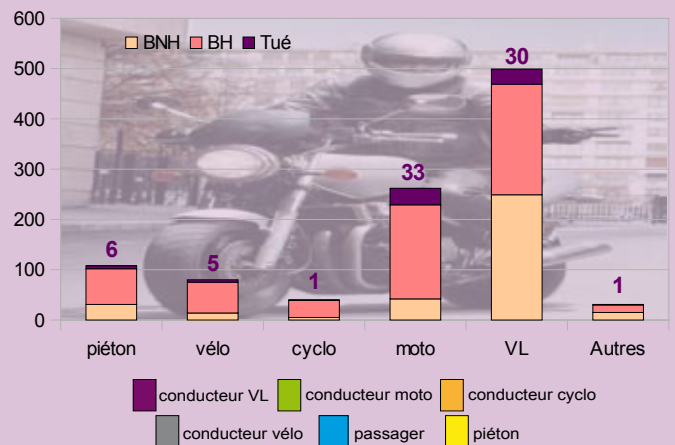
30 % des tués

33 % des conducteurs impliqués

Par rapport à 2003-2007, le nombre de tués de 40-64 ans a diminué de 5 % soit 4 fois moins que l'ensemble des tués.

- Les hommes sont 2 fois plus impliqués que les femmes, ils représentent 9/10 des tués.
- 60 % des motards tués étaient âgés de 40 à 50 ans.
- La part des 40-64 ans dans les accidents avec véhicule seul est inférieure à celle des 25-39 ans.

Victimes de 40-64 ans par catégorie d'usager



➡ 65 ans et + : 45 tués

14 % de la population

10 % des victimes (tués et blessés)

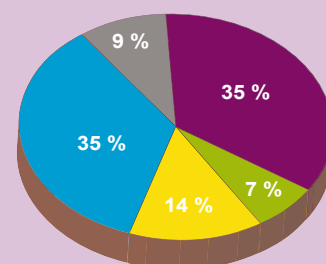
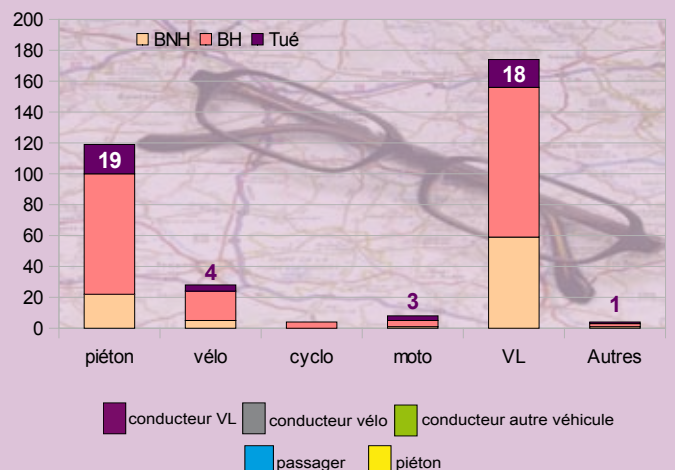
18 % des tués

8 % des conducteurs impliqués

Par rapport à 2003-2007, le nombre de tués de plus de 65 ans a diminué de 12 % soit 2 fois moins que l'ensemble des tués.

- Les plus de 65 ans sont 2 fois moins impliqués que les autres tranches d'âge dans les accidents de nuit (13 %).
- L'écart d'implication hommes/femmes s'atténue avec 1,3 fois plus d'hommes impliqués.
- Les plus de 65 ans sont fortement impliqués en tant que piéton.
- 6 piétons tués sur 10 étaient âgés de plus de 65 ans (19 tués).
- Les conducteurs de plus de 65 ans sont responsables de 3 % des accidents avec alcool.

Victimes de 65 ans et plus selon la catégorie d'usager



Les circonstances



➔ Jour/nuit

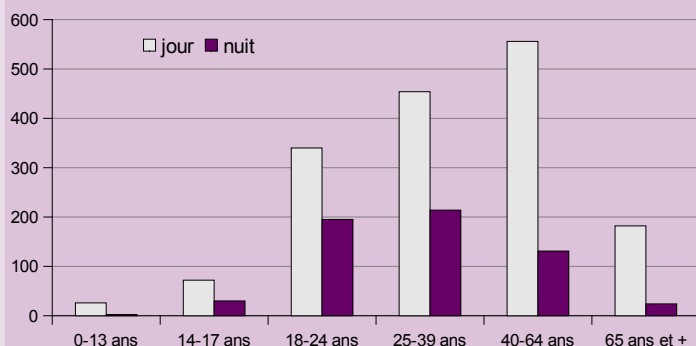
La gravité des accidents augmente la nuit

2008-2012	accidents	tués	indice de gravité	blessés hospitalisés
de nuit	640	88	13,8	893
de jour	1 755	163	9,3	2 394
Total	2 395	251	10,5	3 287

Accidents de nuit : 1/4 des accidents et 1/3 des tués

- Le nombre d'accidents et de tués de nuit a diminué d'1/3 par rapport aux cinq années précédentes ;
- Ils ont lieu plus fréquemment le week-end, avec un maximum dans la nuit du samedi au dimanche (2/10 cas) ;
- Un VL est impliqué dans 9 cas sur 10 ;
- 4 accidents sur 10 impliquent un véhicule seul, soit deux fois plus que le jour. Dans les accidents de nuit avec véhicule seul, plus de la moitié des conducteurs étaient en alcoolémie positive ;
- Les 18-24 ans et 25-39 ans sont surreprésentés dans les accidents de nuit.

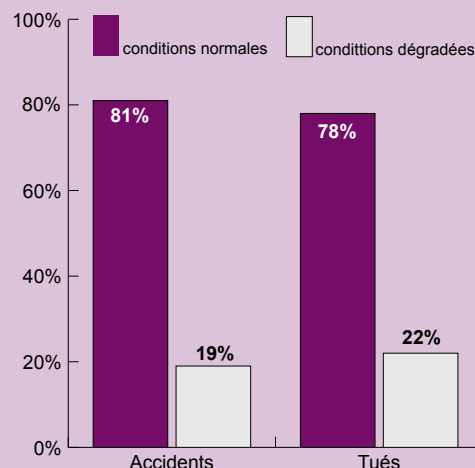
Accidents jour/nuit selon l'âge du responsable



➔ Les conditions dégradées : état de la chaussée ou conditions atmosphériques : 1/4 des tués

2008-2012	accidents	tués	indice de gravité	blessés
conditions normales	1 949	195	10,0	2 604
conditions dégradées	446	56	12,6	683
Total	2 395	251	10,4	3 287

- Les accidents survenus lors de conditions atmosphériques dégradées représentent 2/10 des accidents et 1/4 des tués ;
- Les conditions dégradées sont un facteur d'aggravation de l'accident (gravité = 12,8 contre 9,9 en conditions normales) ;
- 6/10 de ces accidents ont lieu en journée.



Les circonstances

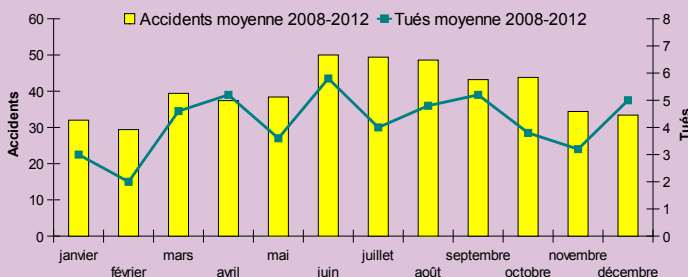


➔ Mensuelle

Des accidents plus nombreux en été

- Les accidents sont plus nombreux en été. Toutefois, il n'existe pas de corrélation apparente entre le nombre de tués et le mois.
- La gravité moyenne varie entre 6,8 (février) et 15 (décembre).

Répartition mensuelle des accidents et des tués

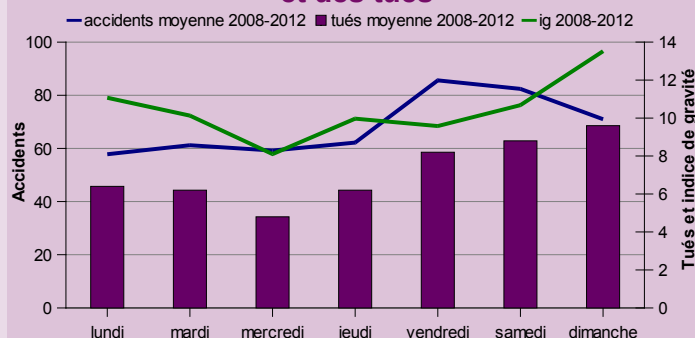


➔ Hebdomadaire

Des accidents plus nombreux le week-end

- La moitié des accidents ont lieu les vendredis, samedis et dimanches.
- Les tués sont les plus nombreux le dimanche avec 48 tués (gravité = 13,4).

Répartition hebdomadaire des accidents et des tués

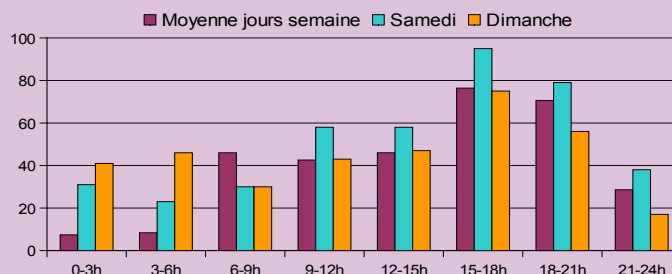


➔ Selon le jour et l'heure

Une disparité entre la semaine et le week-end

- En semaine, les accidents ont lieu en majorité entre 6 h et 21 h.
- Le week-end, les accidents ont lieu plus fréquemment la nuit.
- L'augmentation du nombre d'accidents le week-end se fait sentir à partir du vendredi 15 h jusqu'au dimanche après-midi.

Répartition quotidienne des accidents



La localisation des accidents



En et hors agglomération

Plus de tués hors agglomération

2008-2012	accidents	tués	gravité
En agglomération	1 195	70	5,9
Hors agglomération	1 200	181	15,1

Si le nombre d'accidents en et hors agglomération est quasiment identique, les tués sont 2,5 fois plus nombreux hors agglomération. Ce qui tend à démontrer l'importance de la vitesse dans la gravité des accidents. Par rapport à la période 2003-2007, la différence en et hors agglomération s'atténue.

- La gravité des accidents diminue lorsque la taille de l'agglomération augmente.
- En agglomération :
 - 1/3 des tués sont des piétons ;
 - 3/10 des tués sont des motards ;
 - 1/4 des tués sont des VL.
- Hors agglomération :
 - 6/10 des tués sont des VL, ils sont 6 fois plus nombreux qu'en agglomération.

En et hors intersection

Peu d'accidents et de tués en intersection : 1/4 des accidents et moins de 1/5 des tués

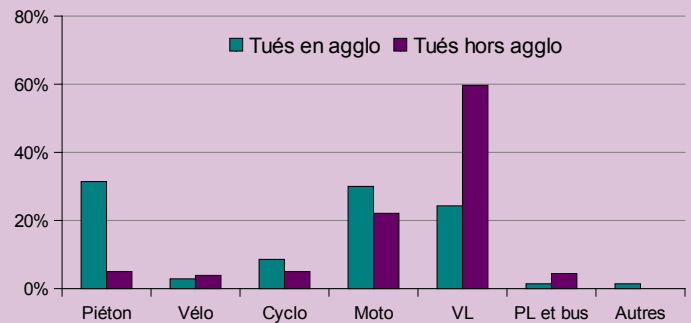
2008-2012	accidents	tués	gravité
En intersection	565	44	7,8
Hors intersection	1 814	207	11,4

- Les accidents en intersection sont trois fois plus nombreux en agglomération.
- Les principaux impliqués dans les accidents en intersection sont des VL (61 %) et des motards (16 %).
- 1/4 des piétons ont été tués en intersection.

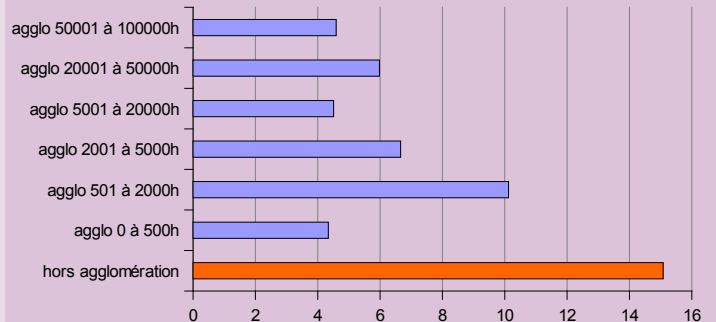
Sur le réseau routier hors agglomération

- 2/3 des accidents ont lieu sur le réseau routier départemental qui assure l'essentiel du trafic du département en dehors du réseau autoroutier.
- Les accidents situés sur le réseau autoroutier sont relativement peu nombreux (96 accidents) et ont une gravité comparable aux autres accidents (11,5 contre 12 sur RD-RN).

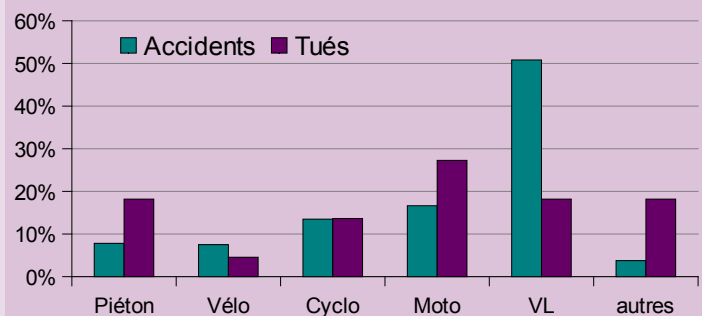
Tués par catégorie d'usager en et hors agglo



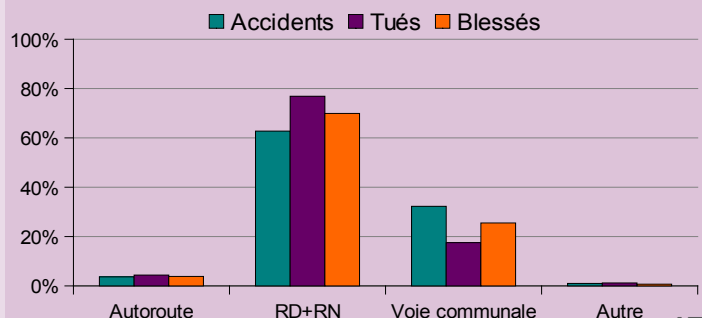
Indice de gravité selon le milieu



Part d'accidents et de tués par catégorie d'usager en intersection



Victimes par type de réseau routier

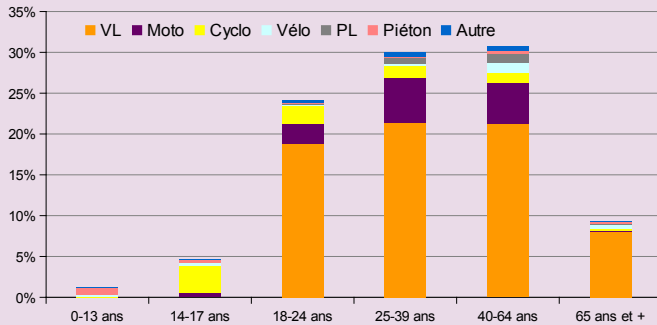


Les impliqués



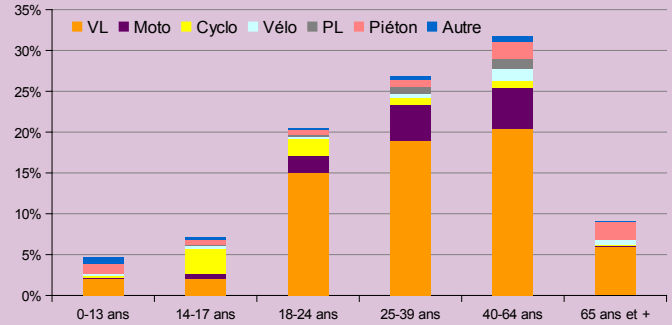
➔ La responsabilité

Responsables selon l'âge et le type d'usager

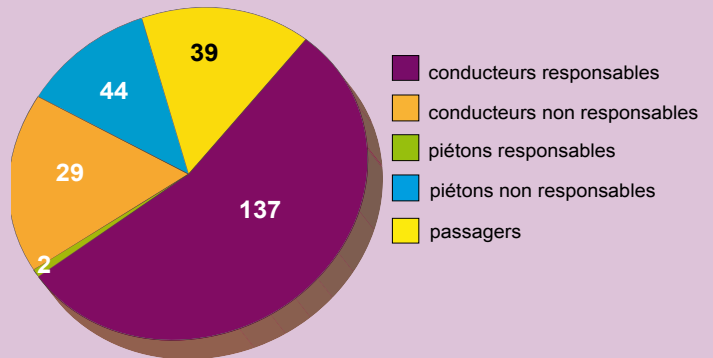


- La responsabilité selon l'âge et l'usager est comparable à l'implication dans les accidents.
- Les tués non responsables représentent près de la moitié des tués.

Impliqués selon l'âge et le type d'usager



Tués selon responsabilité



➔ Piétons : 31 tués

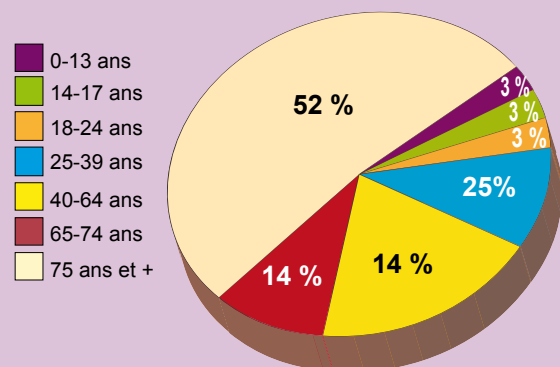
16 % des accidents

12 % des victimes et 12 % des tués

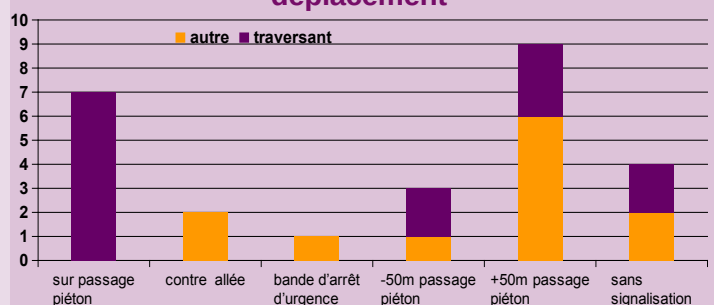
Augmentation de 3 tués par rapport à la période 2003-2007

- 90 % des accidents piétons ont lieu en agglomération (21 tués) mais les accidents hors agglomération sont 3 fois plus graves (9 tués).
- Hors intersection : 80 % des accidents et 75 % des tués.
- De nuit : 1/4 des accidents et 4 tués sur 10 dont la moitié en hiver.
- En hiver : 1,5 fois plus d'accidents piétons qu'en été.
- Les plus de 65 ans : représentent plus de la moitié des piétons tués et 1/4 des blessés, ce qui montre leur fragilité.
- 2/3 des piétons tués étaient en conflit avec un VL.

Piétons tués par classe d'âge



Localisation des piétons tués en fonction de leur déplacement



Les impliqués



➔ Vélos : 9 tués

7 % des accidents

5 % des victimes et 4 % des tués

Augmentation de 2 tués par rapport à 2003-2007

- 60 % des accidents impliquant un cycliste ont lieu en agglomération
- Les accidents hors agglomération, moins nombreux, sont plus graves.
- Ces accidents ont lieu fréquemment de jour et ont causé 9/10 des tués.
- 56 % des cyclistes tués étaient âgés de 40 à 64 ans.

➔ Cyclos : 15 tués

14 % des accidents

11 % des victimes et 6 % des tués

Augmentation de 3 tués par rapport à 2003-2007

Les accidents avec cyclos ont lieu plus fréquemment :

- le printemps et l'été,
- en intersection (4/10 des accidents) et en agglomération (7/10 accidents).
- Près de 2/10 des accidents impliquent un cyclomoteur seul en cause.
- Les cyclomoteuristes victimes d'accidents sont majoritairement âgés de 15 à 17 ans : 2/5 des tués et des blessés.
- Les cyclomoteuristes sont présumés responsables de la moitié de ces accidents.
- 10 % des conducteurs de cyclos sont en alcoolémie illégale.
- 3,4 % des conducteurs de cyclos impliqués circulaient sans casque.

➔ Voitures : 125 tués

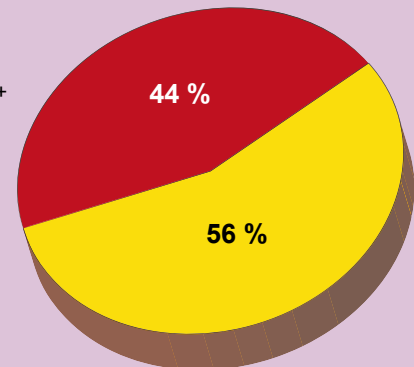
84 % des accidents

52 % des victimes et 50 % des tués

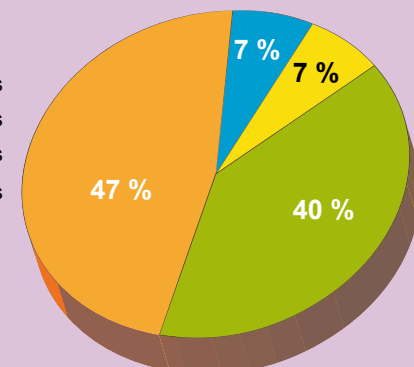
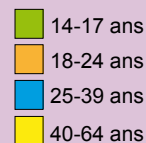
Baisse de 90 tués par rapport à la période 2003-2007

- Les VL représentent environ 90 % du trafic.
- La moitié des accidents se produisent hors aggro.
- 2/3 des accidents ont lieu de jour mais la moitié des accidents mortels se produisent de nuit.
- 3 % des impliqués en VL ne portaient pas de ceinture de sécurité.
- 12 % des conducteurs présentaient une alcoolémie illégale.

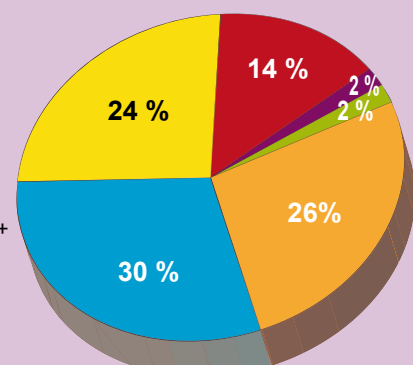
Cyclistes tués par classe d'âge



Cyclomoteuristes tués par classe d'âge



Automobilistes tués par classe d'âge



Les impliqués



➔ Poids lourds : 2 tués en PL et 12 tués autres véhicules

5 % des accidents

Baisse de 25 tués par rapport à la période 2003-2007

- 86 % des accidents avec PL ont lieu de jour.
- Les poids lourds impliqués dans des accidents ont causé 14 tués et 134 blessés.
- 2/3 des accidents se produisent hors agglomération.
- 3 conducteurs de PL étaient en alcoolémie positive soit 2,7 % des conducteurs.
- Les PL représentent entre 6 et 7 % du trafic.

➔ Véhicule seul sans piéton : 101 tués

25 % des accidents et 40 % des tués

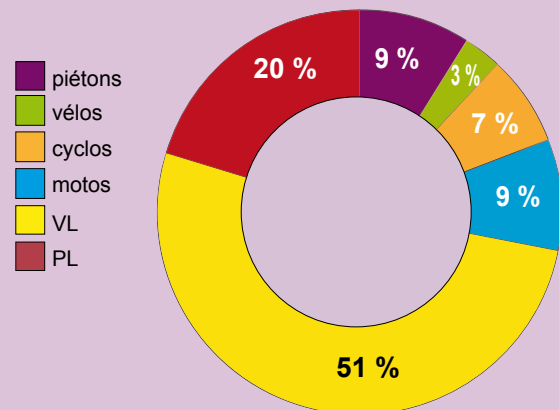
Baisse de 27 tués par rapport à la période 2003-2007

Ces accidents sont 2 fois plus graves que les accidents impliquant plusieurs véhicules ou des piétons.

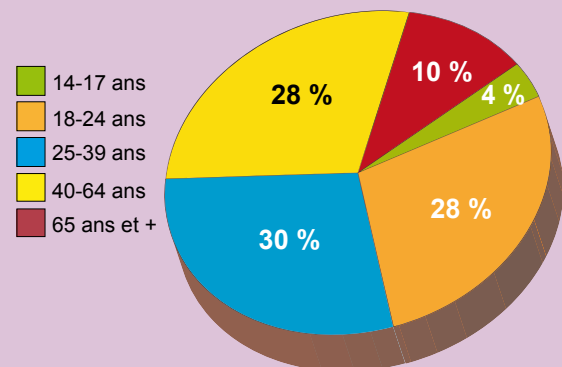
Les accidents impliquant un véhicule seul se produisent fréquemment :

- hors agglomération : 70 % des accidents,
- de nuit : la moitié des accidents,
- avec un VL : 3/5 des accidents ou en moto (1/4),
- avec un conducteur de 18-24 ans : 1/3 des conducteurs,
- avec un conducteur de moins de 2 ans de permis : 1/4 des conducteurs dont 70 % âgés de 18 à 24 ans,
- avec un conducteur en alcoolémie positive : 3/10 des conducteurs,
- avec non port de la ceinture : 11 % des conducteurs.

Les victimes des accidents impliquant un PL (tués et blessés)



Tués en véhicule seul par classe d'âge



Les impliqués

Motos : un enjeu fort du DGO



➔ Motos : 61 tués

25 % des accidents (579)

18 % des victimes

25 % des tués

Par rapport à 2003-2007, le nombre de motards tués a augmenté de 6 tués.

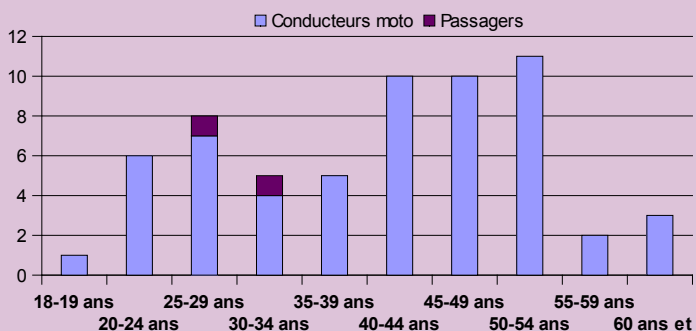
- Les motards impliqués sont majoritairement âgés de 20 à 30 ans mais la moitié des motards tués sont âgés de 40 à 54 ans.
- Accidents avec moto seule : 131 accidents dont 21 mortels (22 tués).
- Accidents avec tiers : 447 accidents, 43 tués dont 3 piétons et 1 cycliste. La responsabilité du motard est engagée dans 4 accidents sur 10 et 3 fois sur 4 dans les accidents mortels.

L'autre véhicule est présumé responsable dans 60 % des cas, dont plus de la moitié lors de manœuvres de tourne à gauche ou de traversée de chaussée. La moitié de ces accidents ont lieu en agglomération où la vitesse inférieure explique une gravité moins élevée de ces accidents.

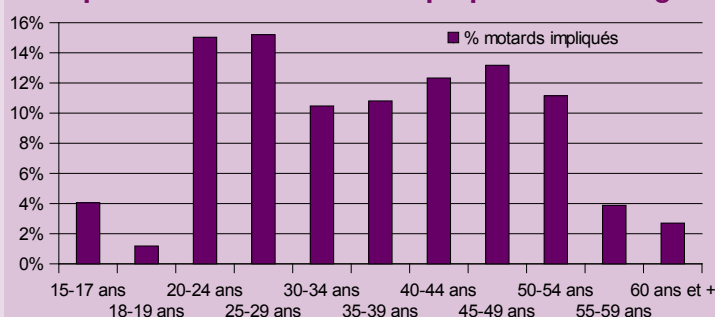
L'autre véhicule en cause est 9 fois sur 10 un VL.

- Une femme motard est impliquée dans 20 % des accidents motos dont plus de la moitié en tant que passagère ; 3 ont été tuées dont 1 conductrice et 2 passagères.
- Les accidents impliquant une moto ont lieu principalement au printemps et en été.
- 85 % des accidents ont lieu de jour dont 91 % sur chaussée normale.
- 40 % des accidents mortels en motos ont lieu le week-end.
- La part des motards impliqués en alcoolémie illégale (6 % des conducteurs) est inférieure à la moyenne des conducteurs impliqués dans un accident, en Haute-Savoie (12 %).
- 1 % des motards impliqués circulaient sans casque.

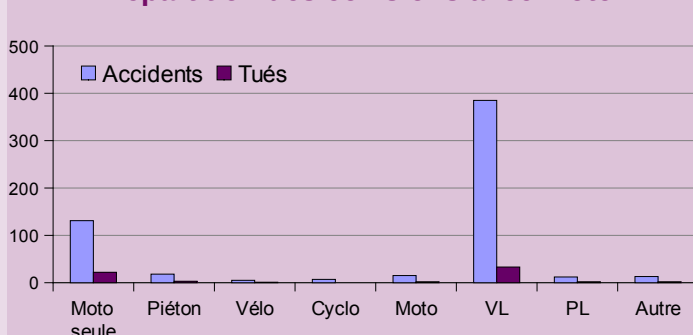
Tués motos



Répartition des motards impliqués selon l'âge



Répartition des collisions avec moto



Les causes



Les principales causes des accidents sont le défaut de maîtrise ou une vitesse excessive, le défaut de priorité et l'alcool. L'alcool est la 1^{ère} cause des accidents mortels avec 1/3 des tués.

➔ **L'alcool : 89 tués**

Un des enjeux du DGO 2008-2012

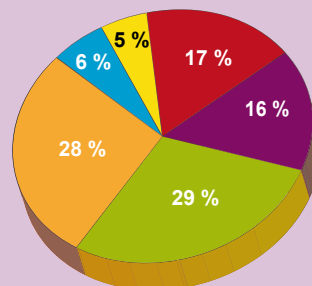
**16 % des accidents, 34 % des accidents mortels
34 % des tués**

Une gravité 3 fois supérieure aux accidents sans alcool

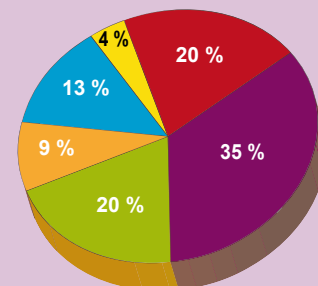
Malgré la diminution sensible du nombre total d'accidents, les accidents avec alcool sont aussi nombreux que sur la période 2003-2007. La mortalité des accidents avec alcool est également sensiblement identique (87 tués entre 2003 et 2007).

- 10 % des conducteurs impliqués dans un accident sont en alcoolémie illégale dont 92 % d'hommes. 3 % de piétons sont concernés.
- Les conducteurs de 18-24 ans et de 25-39 ans sont sur-représentés dans les accidents avec alcool.
- 1 fois sur 4, les conducteurs impliqués ont moins de 2 ans de permis.
- Plus de la moitié de ces accidents impliquent un seul véhicule.
- Contrairement aux accidents sans alcool pour lesquels la répartition hebdomadaire est homogène, la répartition des accidents avec alcool montre une augmentation du lundi au dimanche et des accidents plus nombreux les nuits de week-end (0 h-6 h).
- Les nuits de week-end, la gravité des accidents avec alcool, est supérieure de 2 points à celle observée pour les accidents en semaine.

Causes des accidents



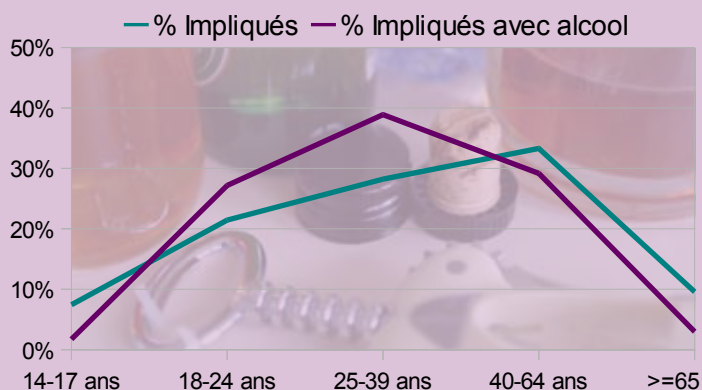
Causes des tués



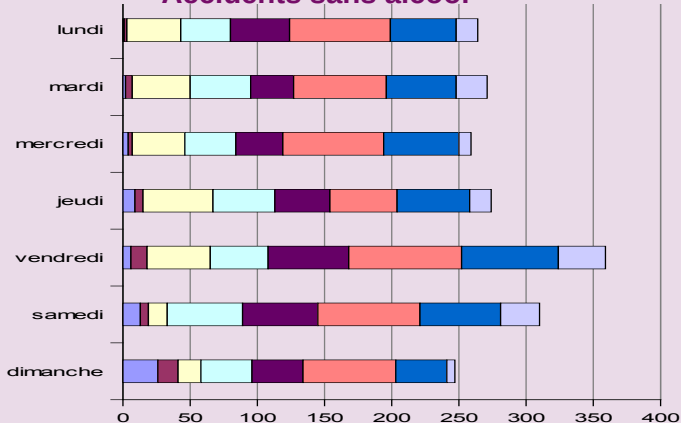
■ alcool ■ défaut de maîtrise ■ priorité ■ vitesse excessive
■ dépassement dangereux ■ autre cause*

* autre cause : stupéfiants, verglas, inattention, circulation à gauche, non renseigné

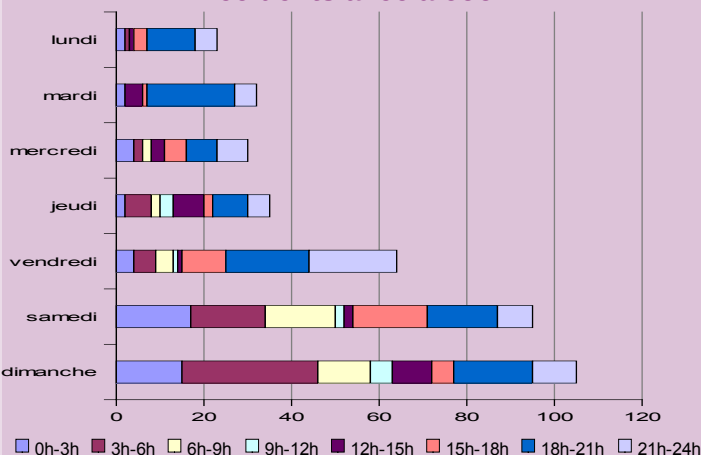
Age des impliqués et des impliqués avec alcool



Accidents sans alcool



Accidents avec alcool



Les infractions et contrôles



➔ Alcool

Entre 2008 et 2012, les forces de l'ordre : Gendarmerie et Police nationales, ont effectué 590 000 dépistages de l'alcoolémie dont 22 000 positifs soit 3,7 %.

➔ La vitesse : 81 tués

En Haute-Savoie, une vitesse excessive ou mal adaptée aux circonstances est la 2^{ème} cause des accidents mortels.

La vitesse est un facteur présent dans tous les accidents.

Entre 2008 et 2012, 81 tués ont été causés par une vitesse excessive ou mal adaptée soit 55 tués de moins qu'entre 2003 et 2007.

L'observatoire national des vitesses a mis en évidence une baisse de la vitesse moyenne de 10 km/h depuis 2002, date à laquelle ont eu lieu les premières installations de radars automatiques. Le gain est estimé à 11 000 vies sauvées.

Radars automatiques

Au 31 décembre 2012, 26 radars vitesse sont implantés en Haute-Savoie.

En 2012, 307 000 infractions à la vitesse ont été recensées par les dispositifs fixes et mobiles (radars fixes : 85 %, radars mobiles : 15 %) soit une diminution de 14 % par rapport à 2011. 95 % des infractions relevées sont inférieures à 20 km/h au dessus de la vitesse autorisée.

Contrôles vitesse

100 200 infractions à la vitesse, hors radars automatiques, ont été constatées. Ces infractions ont entraîné le retrait de 2 400 permis de conduire.

➔ Le non respect des règles

Les règles du Code de la route sont parfois négligées, elles peuvent générer des accidents ou être un facteur d'aggravation de l'accident.

Les infractions les plus fréquentes dans les accidents :

- non port des dispositifs de sécurité : ceinture (3 %), casque (3,4 % des cyclos et 1 % des motards),
- non respect des feux rouges : 7 radars feux rouges sont implantés en Haute-Savoie. Depuis leur installation, près de 40 000 infractions ont été recensées.
- usage du téléphone au volant multiplie par 3 le risque d'accident : 7 à 8 % des accidents en France,
- non respect des interdistances,
- conduite sans permis : 3 % des conducteurs impliqués dont 1/3 âgés de 18-24 ans,
- défaut d'assurance : 3 % des conducteurs impliqués,
- délit de fuite : 2,2 % des accidents.

Suspensions du permis de conduire

Entre 2008 et 2012, plus de 11 000 suspensions du permis de conduire ont été effectuées en Haute-Savoie dont 77 % pour alcoolémie excessive, 20 % pour excès de vitesse et 3 % pour stupéfiants.

➔ Permis à points

La Haute-Savoie est le :

- 28^{ème} département par sa population 20-74 ans (source INSEE 2012),
- 29^{ème} au nombre d'infractions ayant entraîné un retrait de point soit 86 937,
- 34^{ème} pour le nombre de permis au solde nul soit 711

Source : ministère de l'Intérieur - bilan 2011

www.securiteroutiere.gouv.fr

Direction départementale des Territoires
de la Haute-Savoie
15 rue Henry Bordeaux 74998 Annecy cedex 9
Tél. 04 50 33 78 00
Fax. 04 50 27 96 09

www.haute-savoie.gouv.fr