

Service
Infrastructure
Sécurité
Transport

Unité Education et
Sécurité Routière

Observatoire
Départemental de la
Sécurité Routière

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

BILAN 2016

DE L'ACCIDENTOLOGIE A MAYOTTE



195 accidents - 8 Tués - 223 blessés

Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement



L'accident corporel de la circulation routière

Définitions

Accident corporel : un accident (mortel ou non) de la circulation, qui provoque au moins une victime c'est à dire un usager ayant nécessité des soins médicaux, survenant sur une voie publique ou privée et ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.

Accident grave : accident avec au moins une personne tuée ou blessée hospitalisée.

Accident mortels : accidents ayant fait au moins 1 tué ;

Personne tuée : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Personne blessée hospitalisée : personne admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Personne blessée légèrement : personne ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

Victimes : personnes impliquées non indemnes ; ce sont les personnes tuées + les personnes blessées hospitalisées + personnes blessées légèrement

Indemnes : personnes impliquées non-victimes

Victimes graves : personnes tuées + personnes blessées hospitalisées

Gravité : indicateur rapportant le nombre d'accidents mortels au nombre d'accidents graves

Véhicule : engin susceptible de se mouvoir par un dispositif propre.

Il existe 2 types de données sur les accidents corporels de a circulation routière :

Les **ATBH** (accidents, Tués, Blessés légers et blessés hospitalisés) reposent sur un système de remontées rapides permettant, à partir de données partielles, de calculer une estimation provisoire des résultats du mois écoulé avec une marge d'erreur de l'ordre de 2 % au niveau national.

Les **BAAC** (Bulletins d'Analyse d'Accident Corporel) sont réalisés par les constatations (P.V.) que les forces de l'ordre effectuent au fur et à mesure de leurs interventions sur les lieux des accidents corporels. Ces données sont ensuite transmises par fichiers informatiques aux services de la sécurité routière Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) puis à la DEAL qui assure leur contrôle et consolidation.

Le présent bilan est issu de l'analyse des BAAC par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR)

1 – Accidentalité routière 2016

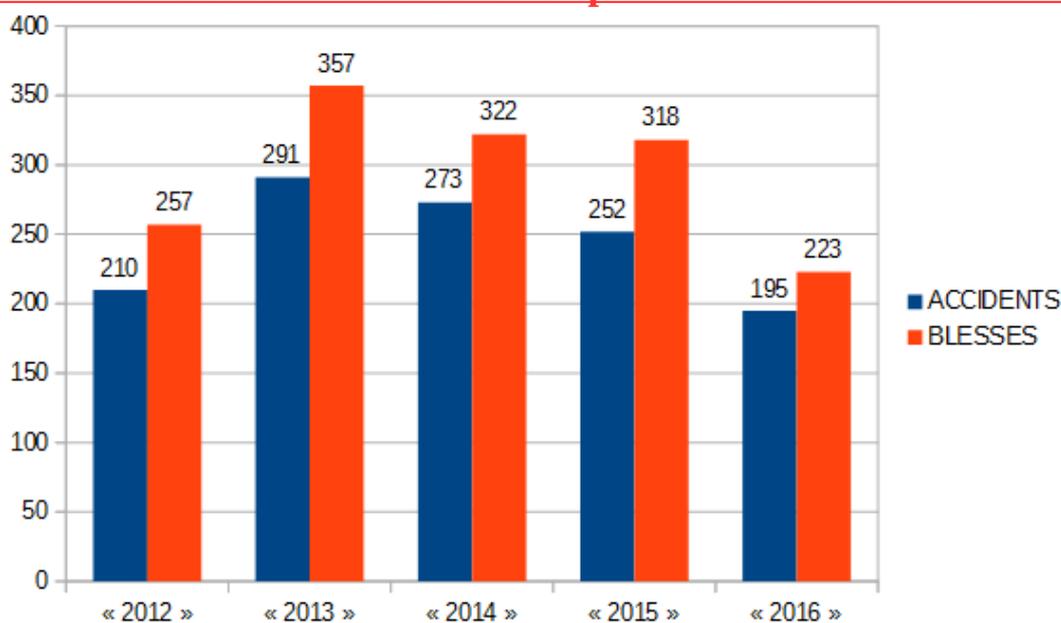
BILAN 2015	2015	2016	Ecart	Evolution
Accidents corporels	252	195	-57	-23%
accidents graves	52	40	-12	-23%
dont accidents mortels	7	8	0	0%
Victimes	318	231	-87	-34%
Tués	7	8	1	14%
Blessés hospitalisés	55	45	-10	-18%
Blessés légers	256	178	-78	-30%
Gravité	2,78	4,10		

BILAN 2015	2014	2016	Ecart	Evolution
Accidents corporels	273	195	-78	-29%
accidents graves	41	40	-1	-2%
dont accidents mortels	7	8	1	14%
Victimes	322	236	-86	-27%
Tués	8	8	0	0%
Blessés hospitalisés	35	45	10	29%
Blessés légers	279	178	-101	-36%
Gravité	2,93	4,10		

* - $Ig = \text{Indicateur de gravité (modèle DSCR)} = \text{Nbre de tués} / \text{Nombre d'accidents} * 100$

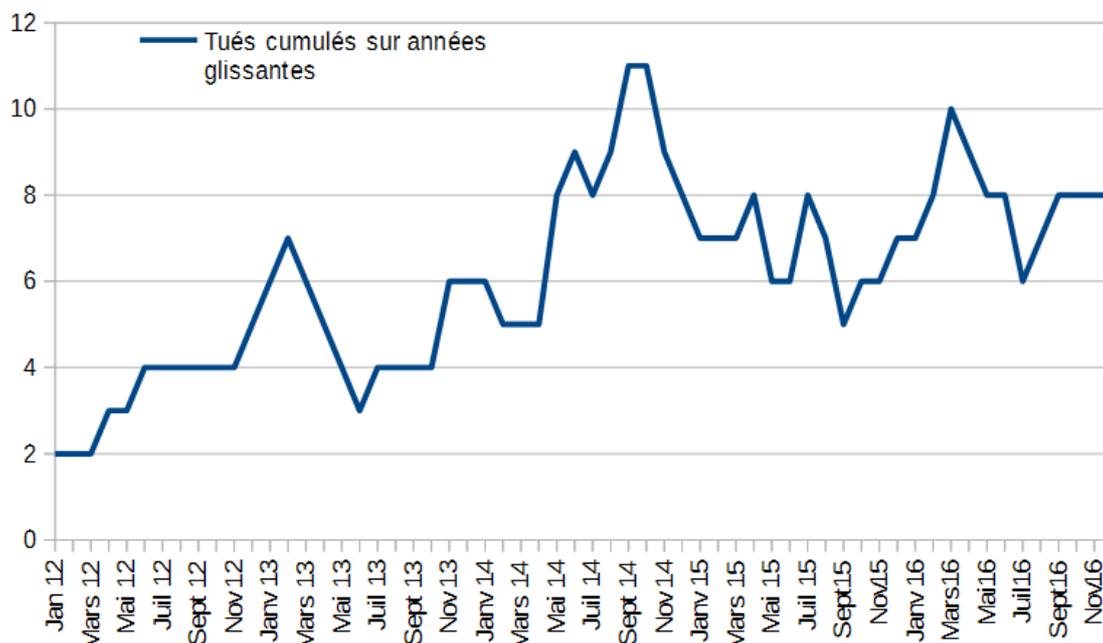
- Par rapport à l'année 2015, le bilan 2016 présente :
Une baisse de tous les indicateurs de sécurité route sauf le nombre de tués
 - une baisse du nombre d'accidents corporels (-23%);
 - une baisse du nombre d'accidents graves (-23%);
 - une baisse du nombre de blessés hospitalisés (-29%)
 - une baisse du nombre de blessés légers (-36%)
 - une légère augmentation du nombre d'accident mortels et de celui des tués
 - (1 tués de plus)
- en 2016, l'indicateur de gravité (Ig) est en hausse (3,98) par rapport à celui de 2015 (2,78)

2 - Evolution des accidents et des blessés par année entre 2012 et 2016



Le nombre d'accident et celui de blessés ont évolué dans le même sens soit une augmentation entre 2012 et 2013 et une diminution depuis 2013.

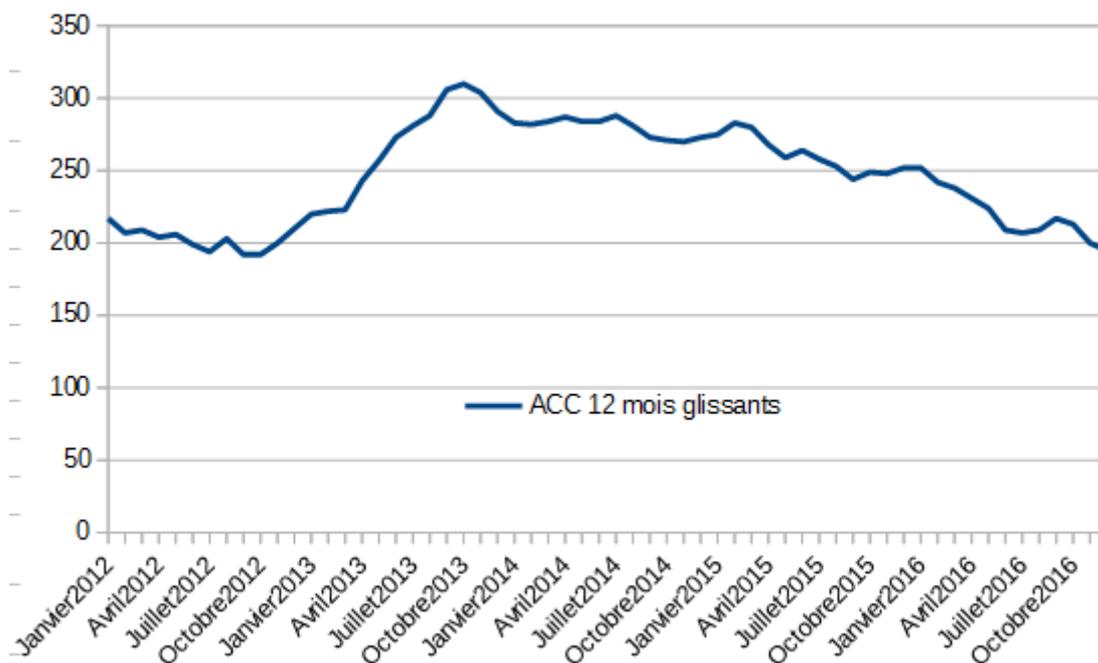
3 - Evolution du nombre de tués cumulés sur années glissantes



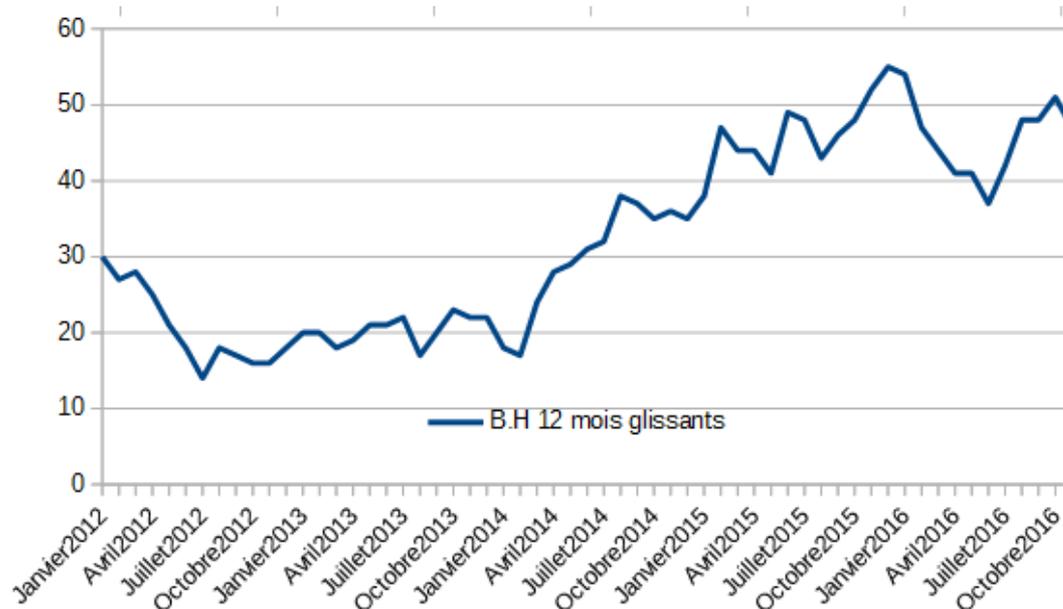
Le nombre de tués cumulés sur 12 mois glissants a affiché une tendance à la hausse jusqu'en 2014 suivi d'une diminution et finalement une stagnation entre 6 et 8 morts cumulés soit une légère hausse entre 2012 et 2016 .

4 - Evolution du nombre d'accidents sur années glissantes

Le nombre d'accidents corporels affiche une tendance à la baisse sauf sur la période de novembre 2012 à novembre 2013 où elle était à la hausse

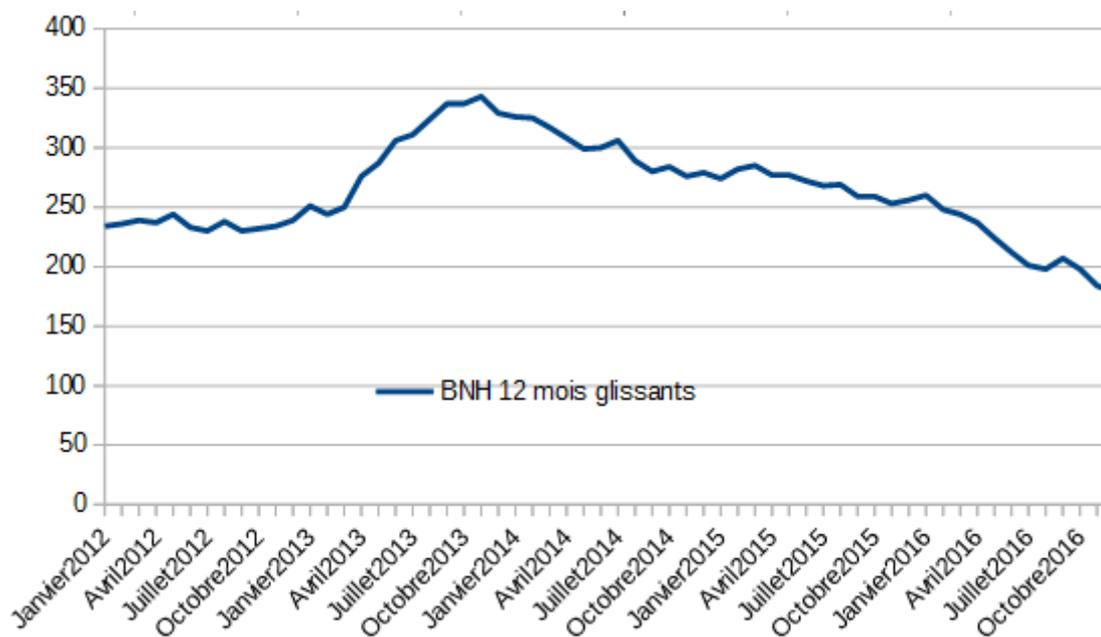


5 - Evolution du nombre de blessés hospitalisés sur année glissante



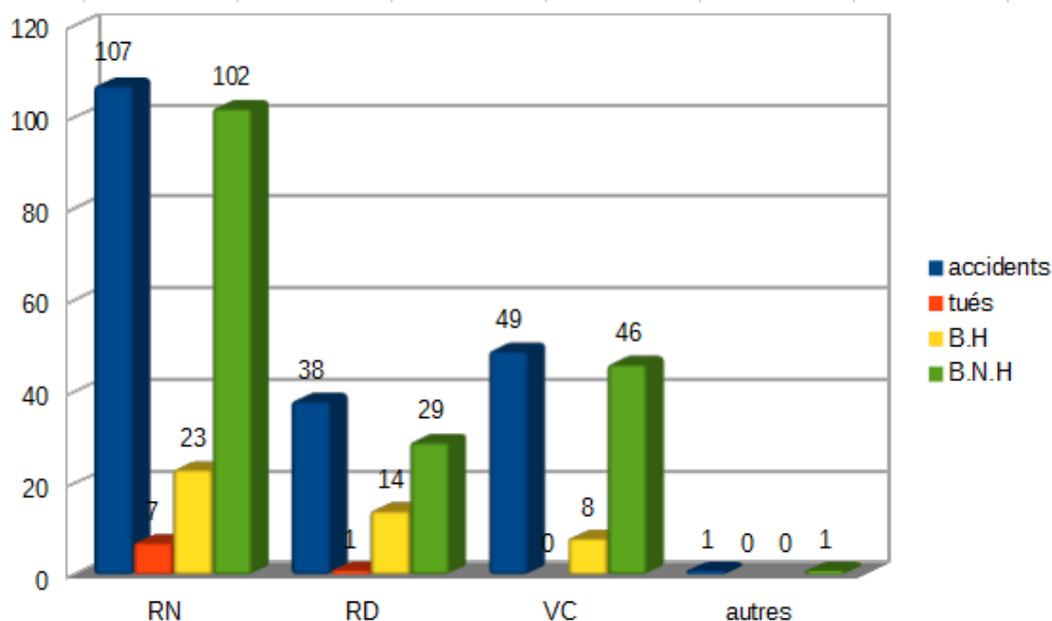
Le nombre de blessés hospitalisés affichait une tendance à la hausse entre juin 2012 et janvier 2016 et une évolution en dents de scie entre janvier 2016 et décembre 2016 (baisse de janvier à juin 2016 suivi d'une augmentation de juin 2016 à septembre 2016 pour finir par une baisse depuis)

6 - Evolution du nombre de blessés non hospitalisés sur années glissantes



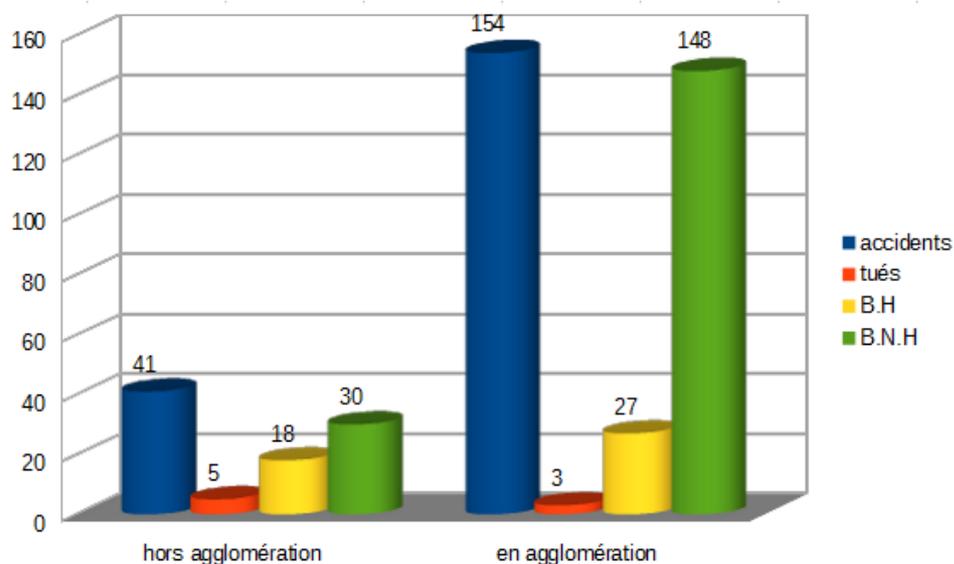
On note une tendance similaire (baisse depuis novembre 2013) à celle du nombre d'accidents corporels

7 - Répartition des accidents, tués et blessés par types de réseaux



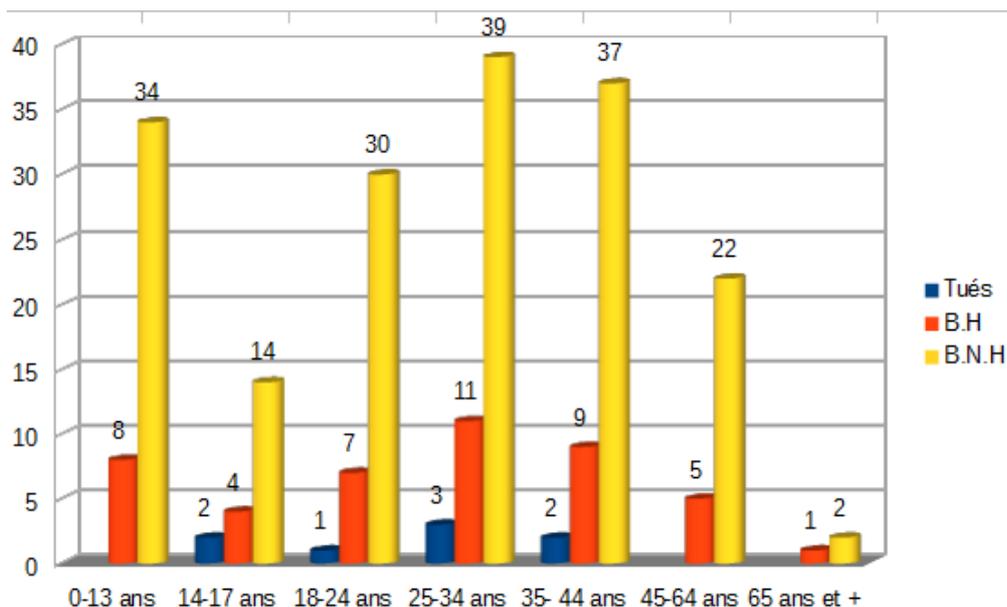
En 2016, plus de 54 % des accidents corporels ont eu lieu sur les routes nationales contre 19 % sur routes départementales et 26 % sur les routes communales. La répartition des victimes est la suivante : 7 personnes sur le réseau national et 1 sur le réseau départemental, 21% des blessés

8- Répartition des accidents, des tués et des blessés selon l'environnement



Les accidents corporels ont été enregistrés en grande partie en agglomération (86 %). Toutefois, les accidents hors agglomération, bien que très peu nombreux (14%) ont été les plus graves pour avoir provoqué le décès de 5 personnes sur les 8 et 44% de blessés hospitalisés. En agglomération il y a eu prédominance de blessés non hospitalisés (80 % des blessés non hospitalisés)

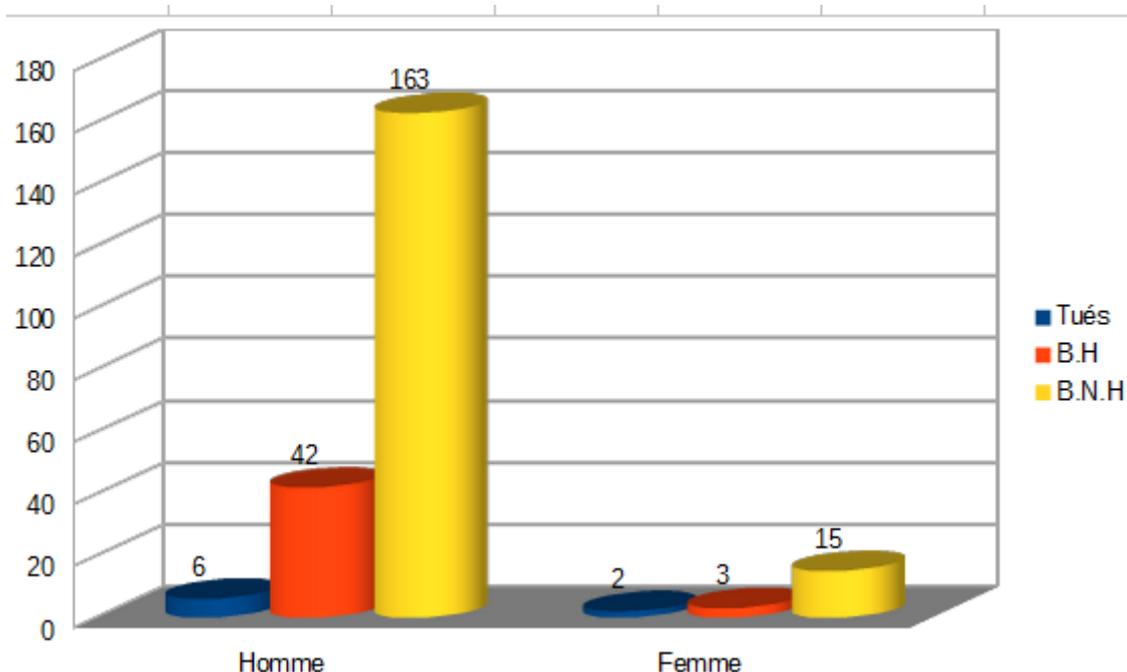
9 - Répartition des tués et blessés par classes d'âges



Les personnes tuées ont entre 14 et 44 ans et 5 tués sur les 8 entre 25 et 44 ans. Les plus de 65 ans et les moins de 14 ans ont été épargnés par les accidents mortels.

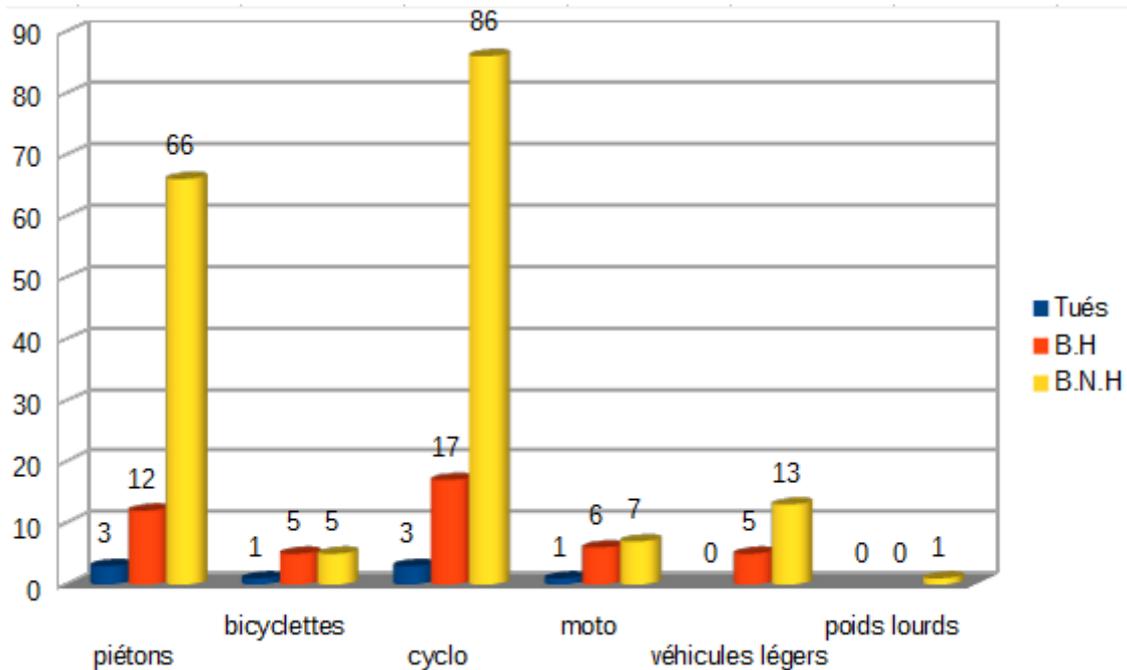
La classe d'âge 0-13 ans au sein de laquelle se trouve un nombre important de blessés légers ainsi que celles de plus de 45 ans ont été épargnées par les accidents mortels

10 - Répartition des tués selon le sexe



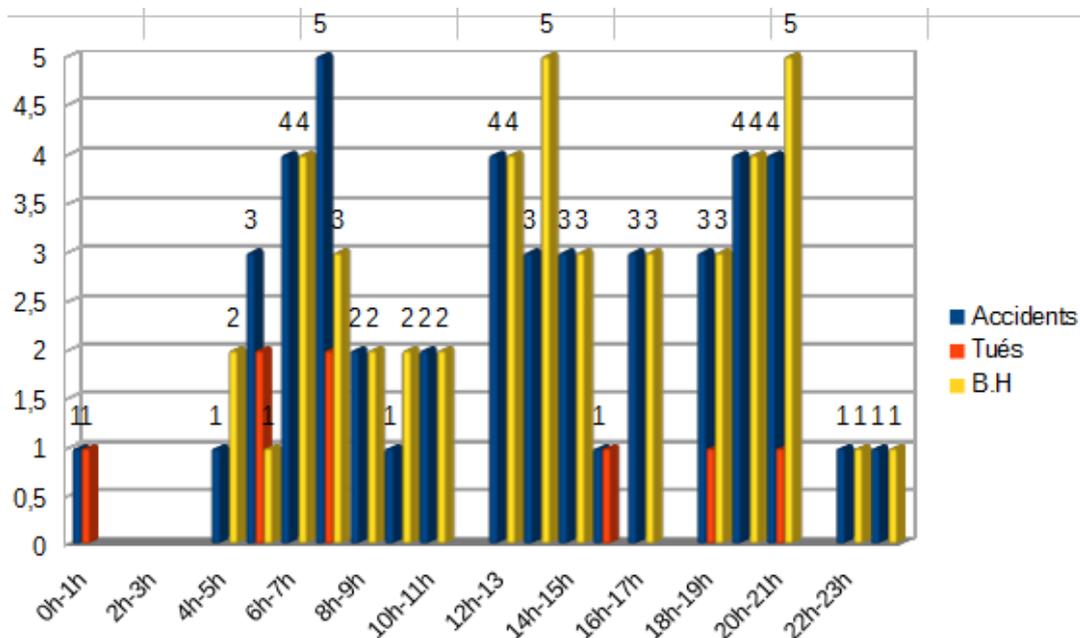
Les hommes ont été les principaux victimes. Ils représentent **3 tués sur 4 ; 87 %** des blessés hospitalisés et **90 %** des blessés légers - soit **89 %** des blessés.

11 - Répartition des tués par catégories d'usagers



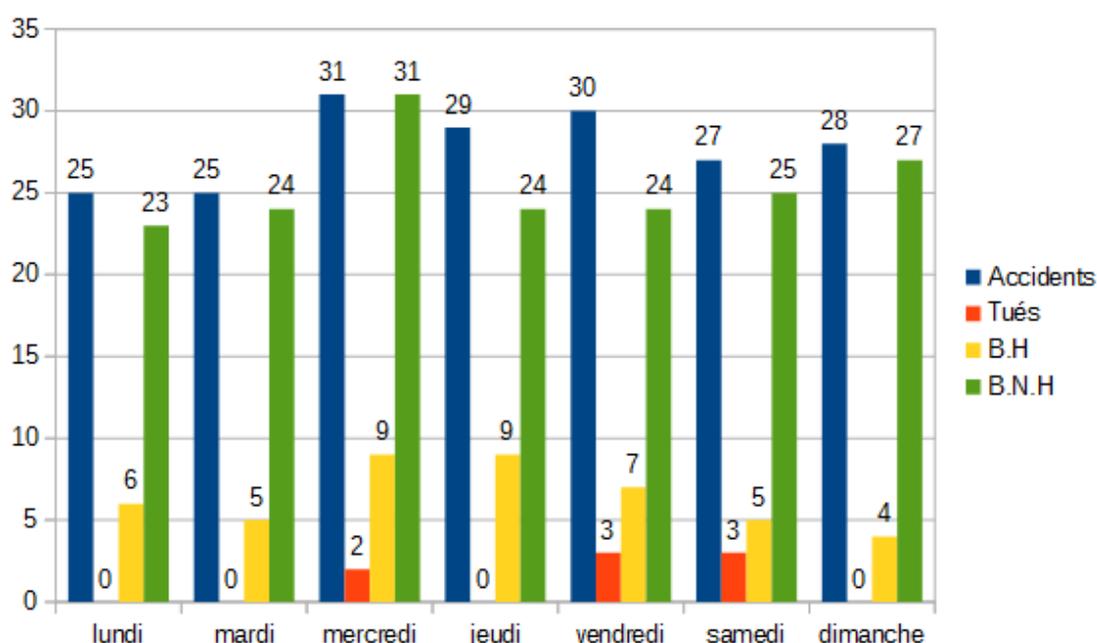
Les accidents mortels n'ont touché en 2016 que les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes). La situation a été plus inquiétante pour les cyclomotoristes et les piétons qui représentent à eux deux **6** tués sur les **8**, plus de la moitié (**59 %**) des blessés hospitalisés et **86 %** des blessés non hospitalisés soit **79 %** des blessés.

12 - Répartition des tués selon le moment de la journée



Les accidents ont eu lieu un peu plus lors des heures de pointe du matin (de 7h à 9h) et du soir (de 16 h à 19 h) ainsi que lors du repos de midi (de 12 h à 15h). La situation a été relativement calme de 23 h à 7 heures du matin et entre 10 h et 11 h.

13 - Répartition des tués et des blessés selon le jour de la semaine



Les accidents corporels ont été répartis sur tous les jours de la semaine avec une moyenne de 30 accidents du mercredi au vendredi et de 26 accidents du samedi au mardi.

3 jours se distinguent compte tenu du nombre de victimes enregistrés : le mercredi avec 2 tués et 40 blessés, le vendredi avec 3 tués et 31 blessés et samedi avec 3 tués et 31 blessés

14 - Répartition des accidents, des tués et des blessés par commune

	Accidents	Tués	B.H	B.N.H
Mamoudzou	163	6	16	165
Koungou	4	0	4	1
Bandraboua	1	0	0	1
Mzamboro	0	0	0	0
Accoua	0	0	0	0
Mtsangamouji	0	0	0	0
Tsingoni	5	0	3	3
Sada	1	0	0	2
Chiconi	1	0	1	0
Ouangani	2	0	3	0
Dembeni	4	1	4	1
Bandrele	3	1	2	2
Chirongui	2	0	2	0
Boueni	1	0	2	0
Kani-keli	1	0	1	0
Dzaoudzi	6	0	7	2
Pamandzi	1	0	0	1
	195	8	45	178

La commune de Mamoudzou continue à être, comme en 2015, la commune où ont été enregistrés plus de 80 % des accidents faisant 6 tués sur les 8, presque 7 blessés hospitalisés sur 20 et 87 % des blessés légers

Les communes sur lesquelles aucun accident corporel n'y a été enregistré ont été Acoua et Mtsangamouji. Suivent ensuite les communes de Mzamboro, Bandraboua, Sada et Pamandzi où les

accidents enregistrés ont été non seulement pas trop nombreux mais également sans gravité particulière, que de blessés légers.

15 - Infractions constatées par les forces de l'ordre

La présence des forces de l'ordre (police et gendarmerie nationales) le long du réseau routier a permis de constater et de relever de nombreuses infractions commises par les usagers mettant souvent en danger les autres usagers de la route.

Ces infractions ont touché aussi bien les conducteurs que les véhicules :

- Plusieurs conducteurs ne disposaient pas de permis de conduire valides,
- un certain nombre conduisaient des véhicules non assurés ou ne disposant pas de contrôle technique valide ou de dispositif d'éclairage conforme à la réglementation
- L'utilisation des oreillettes et téléphone portable en conduite lors de la conduite
- Le port des équipements de sécurité n'a pas toujours été respecté : la ceinture de sécurité particulièrement sur les places arrières et casque non porté
- Un non respect du code de la route et particulièrement au niveau des stationnements ou arrêts, des règles de priorité, de la signalisation horizontale et par des véhicules circulant en sens interdit

Nature des infractions

Nombre

