

Service
Infrastructure
Sécurité
Transport



Unité Education et
Sécurité Routière

Observatoire
Départemental de la
Sécurité Routière

BILAN 2018

DE L'ACCIDENTOLOGIE



268 accidents - 5 Tués - 350 blessés

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

3 vies épargnées par rapport à 2017

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 la 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 2018

BILAN 2018	2017	2018	ECART	EVOLUTION
Accidents corporels	246	268	22	9%
Accidents graves	64	50	-14	-22%
dont mortels	8	5	-3	-38%
Victimes	334	355	21	6%
Tués	8	5	-3	-38%
Blessés hospitalisés	64	56	-8	-13%
Blessés légers	262	294	32	12%
Gravité	3,25	1,87		

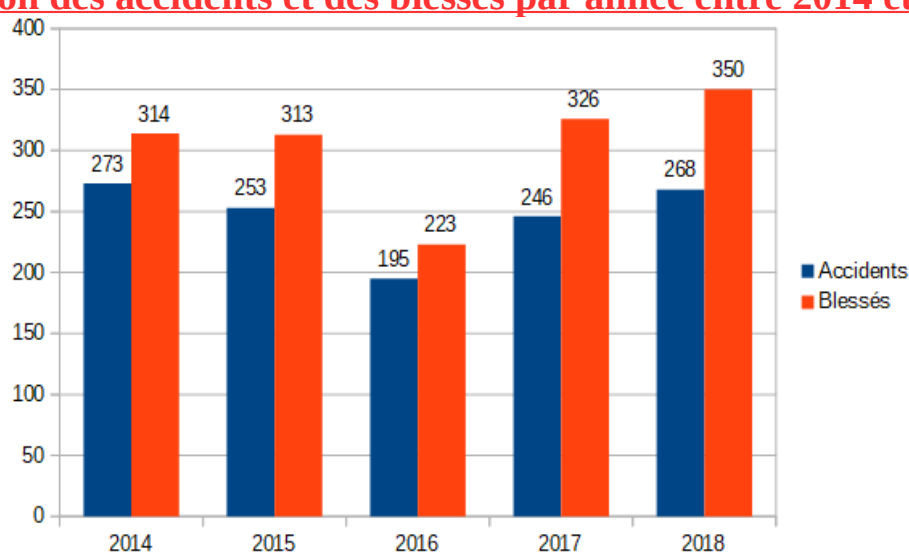
BILAN 2017	2016	2018	ECART	EVOLUTION
Accidents corporels	195	268	73	37%
Accidents graves	45	50	5	11%
dont mortels	8	5	-3	-38%
Victimes	231	355	124	54%
Tués	8	5	-3	-38%
Blessés hospitalisés	45	56	11	24%
Blessés légers	178	294	116	65%
Gravité	4,10	1,87		

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

En 2018, 5 personnes ont encore perdu la vie sur le réseau routier de Mayotte. Par rapport à 2017, 3 vies ont été épargnées. Par ailleurs, on note une situation mitigée se traduisant par une hausse de 9 % des accidents corporels et de 13 % des blessés légers alors qu'une diminution est constatée au niveau des tués (-38%) et à celui des blessés hospitalisés (-13%).

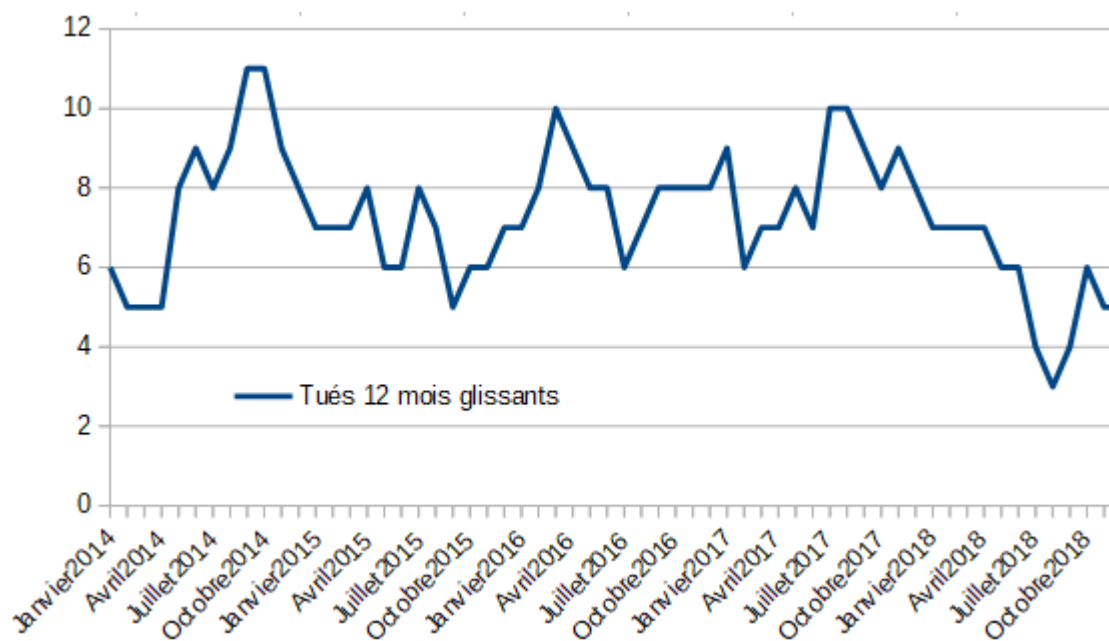
- En 2018, l'indicateur de gravité (Ig) est en baisse (1,87) par rapport à celui de 2017 (3,25)

2 - Evolution des accidents et des blessés par année entre 2014 et 2018



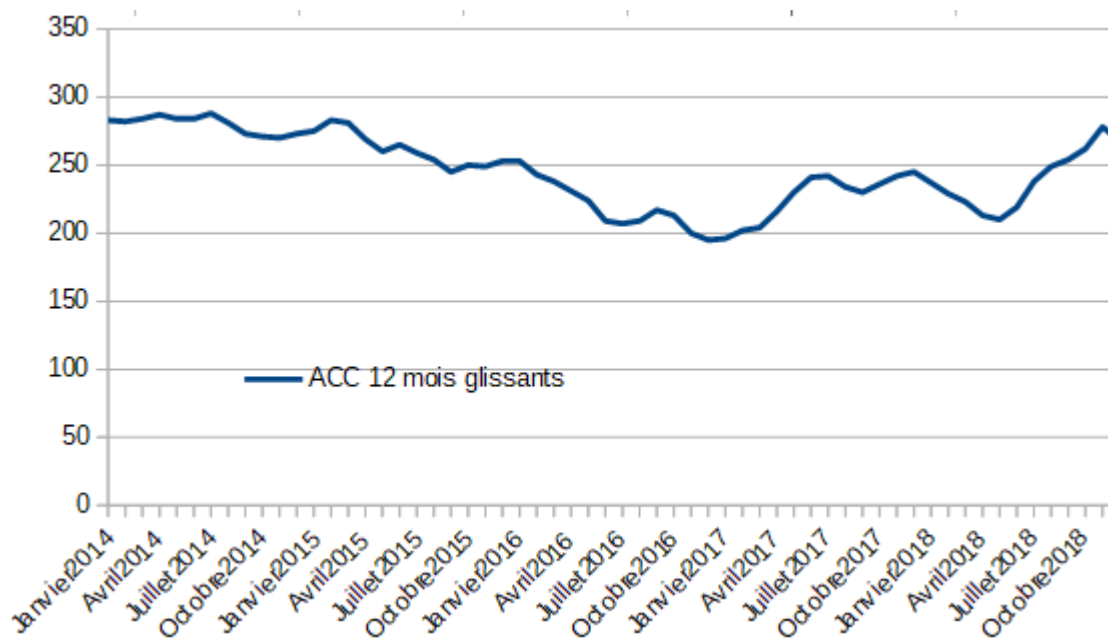
Entre 2014 et 2018, le nombre d'accidents corporels et celui de blessés ont évolué dans le même sens : une diminution entre 2014 et 2016 suivie d'une augmentation constante jusqu'en 2018 où le nombre de blessés atteint un niveau beaucoup plus important malgré un nombre d'accidents légèrement inférieur à celui de 2014.

3 - Evolution du nombre de tués cumulés sur années glissantes



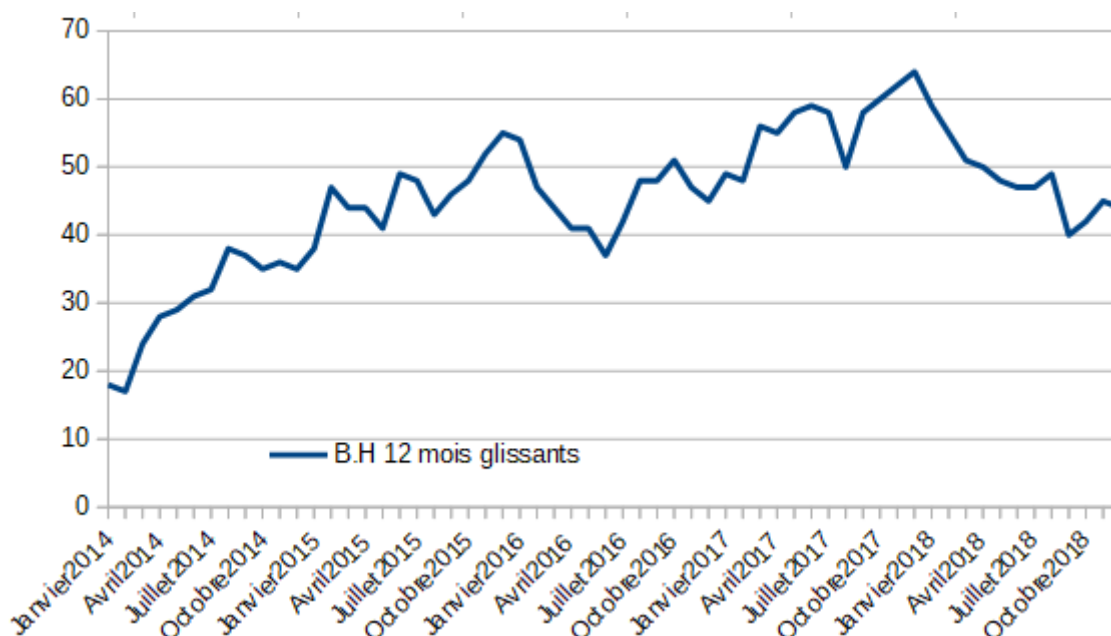
La tendance à la baisse constatée sur le nombre de tués cumulés s'est poursuivie sur les 12 mois glissants de 2018.

4 - Evolution du nombre d'accidents sur années glissantes



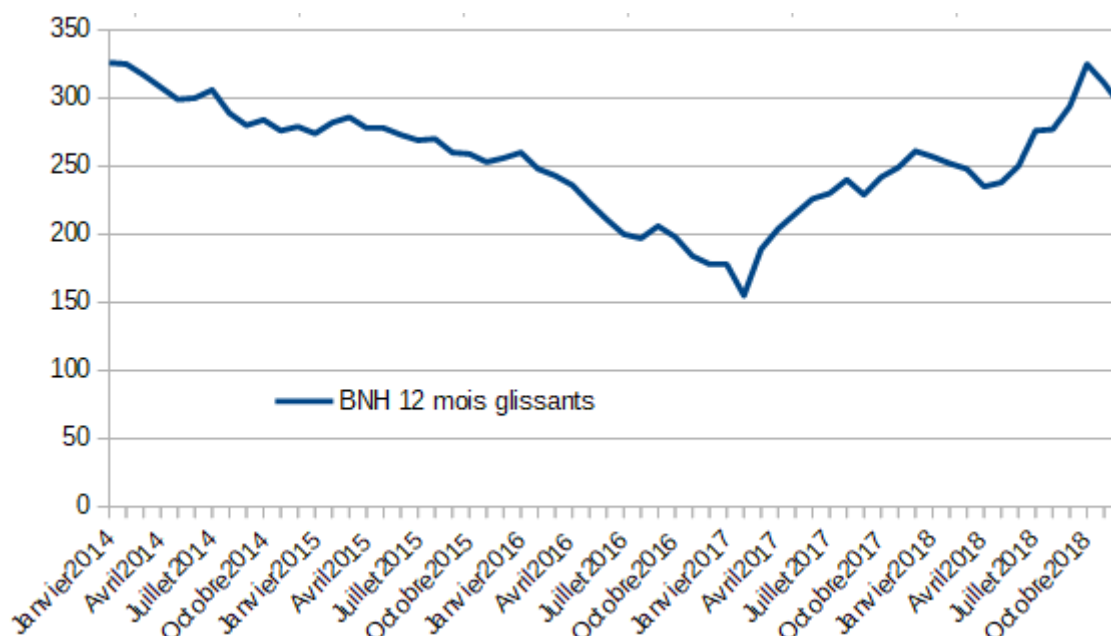
Une tendance à la hausse est constatée sur le nombre d'accidents corporels cumulés sur années glissantes en 2018.

5 - Evolution du nombre de blessés hospitalisés sur année glissante



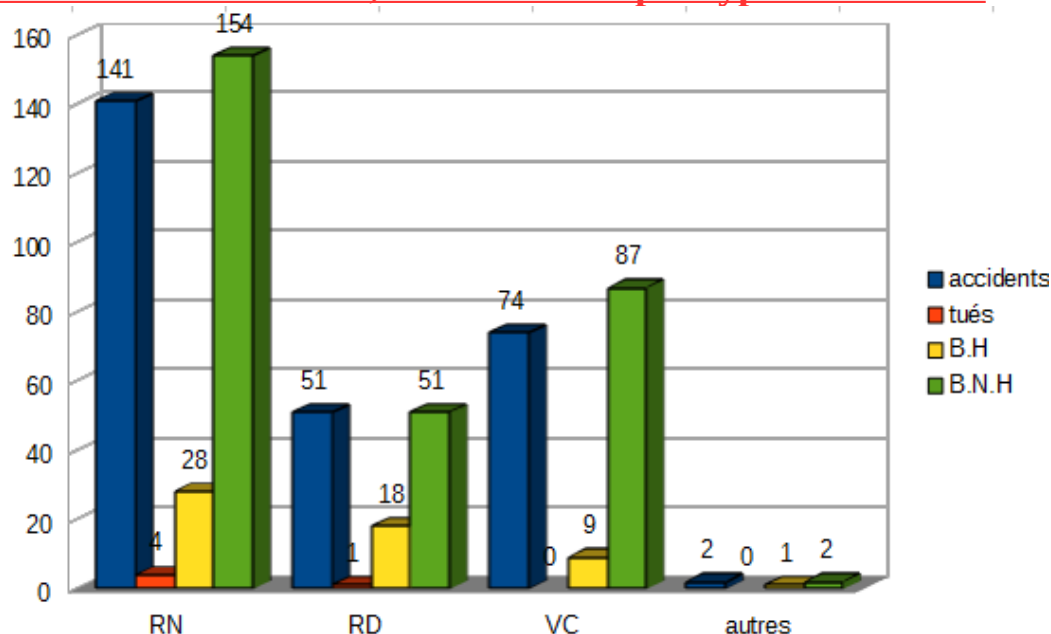
Le nombre de blessés hospitalisés cumulés affiche une tendance à la baisse malgré quelques pics observés sur la période considérée.

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



Une tendance à la hausse affichée par le nombre de blessés légers cumulés sur année glissante se poursuit malgré une baisse constatée durant les derniers mois de l'année 2018.

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

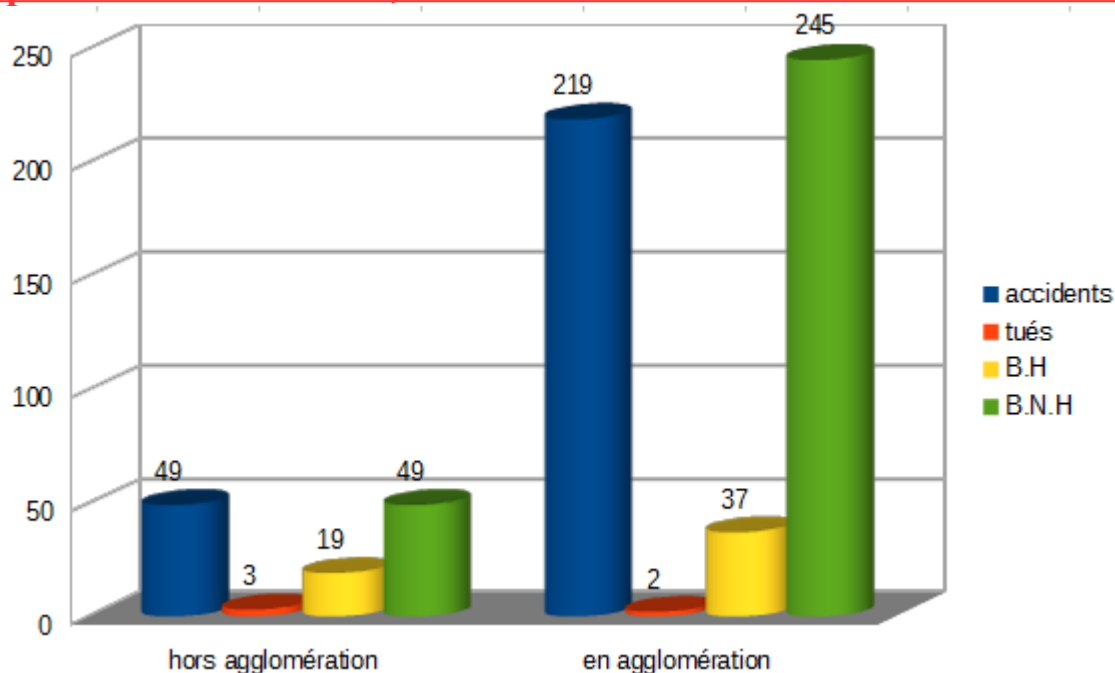


En 2018, la répartition des accidents corporels est la suivante : 51 % sur RN, 19 % sur RD et 29 % sur VC et 0,1 % sur autres voies.

La répartition des victimes est la suivante : 4 personnes tuées sur le réseau national et 1 sur le réseau départemental.

La tendance des blessés est celle des accidents: 52 % sur RN, 17 % sur RD et 30 % sur VC.

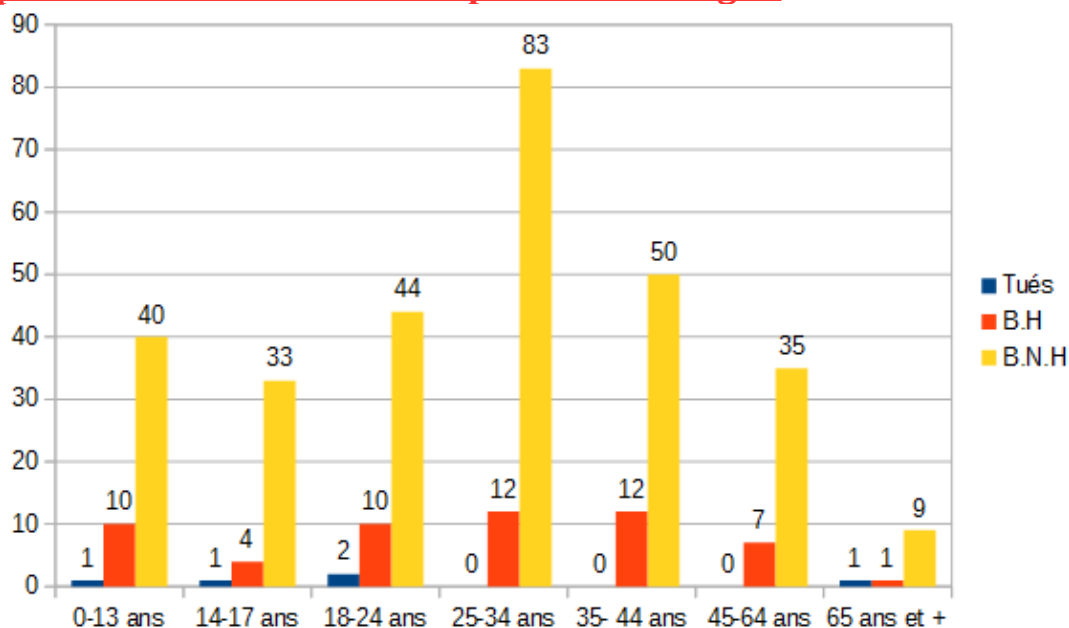
8- Répartition des accidents, des tués et des blessés selon l'environnement



Les accidents corporels et les blessés ont été enregistrés en grande partie en agglomération (82 % au niveau des accidents et 81 % à celui des blessés). Au niveau des tués la répartition est quasi équivalente entre l'intérieur et extérieur des agglomérations.

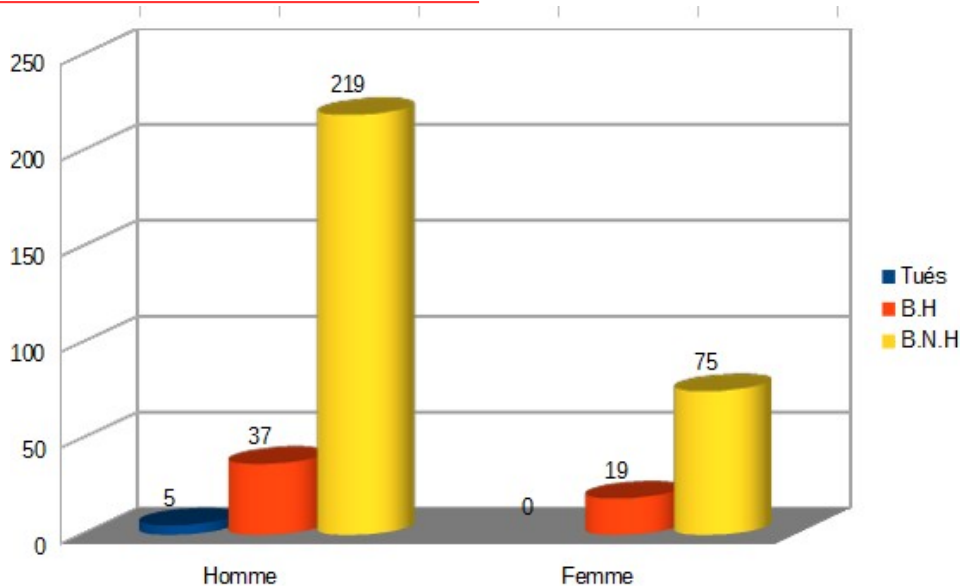
Les blessés hospitalisés suivent la tendance des accidents : 33 % hors agglomération et 67 % en agglomération alors que les blessés légers sont beaucoup plus nombreux en agglomération (83%) et 17 % hors agglomération.

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



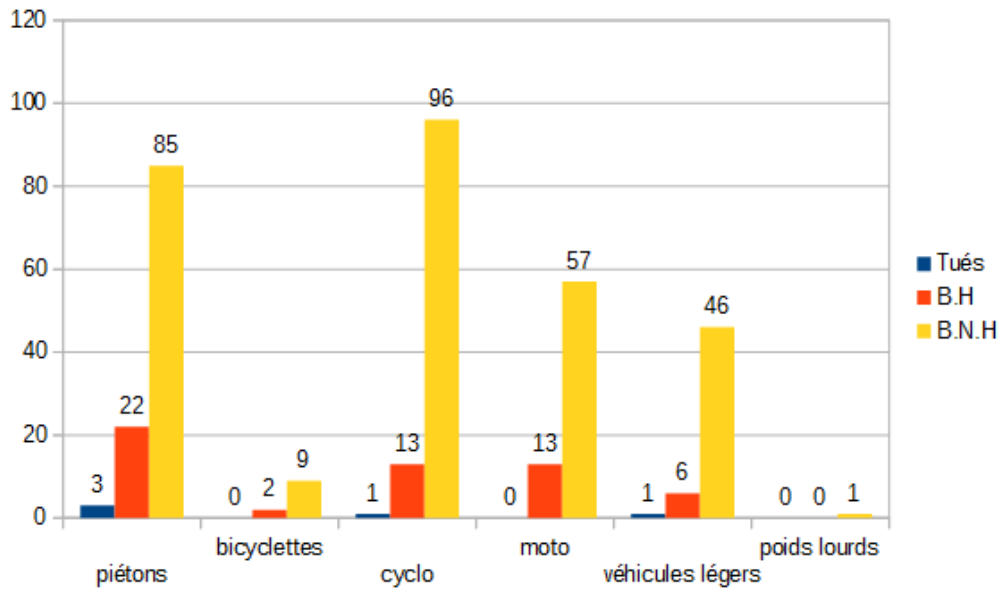
Les victimes des accidents mortels font partis des classes d'âge 0-13 ans, 14 à 17 ans, 18 à 24 ans mais également celle des seniors (65 ans et plus). Les blessés hospitalisés se répartissent par ordre d'importance sur les classes d'âge : 25 à 34 ans et 35 à 44 ans, ensuite 0-13 ans et 18-24 ans et plus ont été touchés usagers de plus de 45 ans ont été épargnés par les accidents mortels.

10 - Répartition des tués selon le sexe



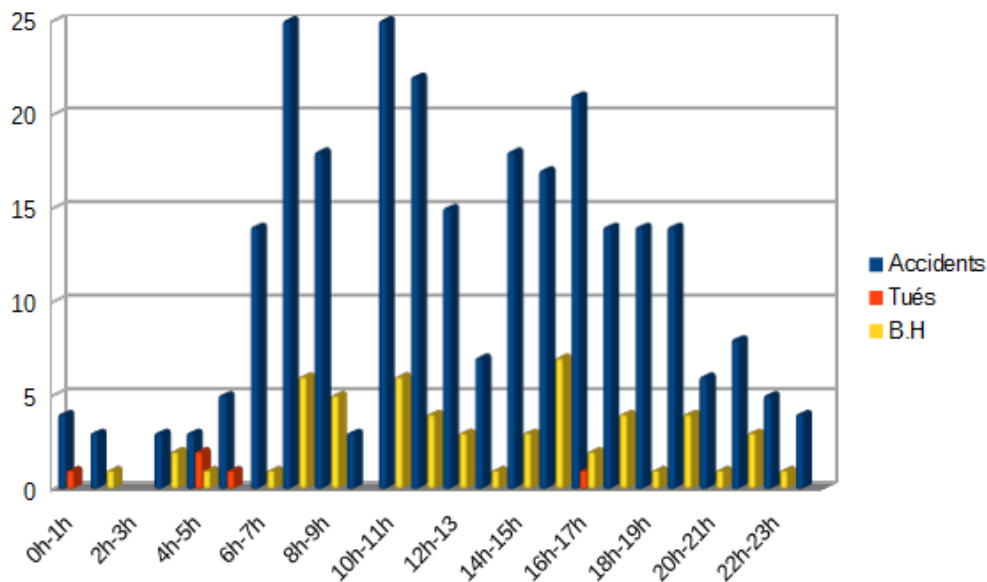
On note une surreprésentation des hommes aussi bien au niveau des tués (la totalité), qu'à celui des blessés, 79 % des blessés hospitalisés et 69 % des blessés légers.

11 - Répartition des victimes par catégories d'usagers



Les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) restent les principaux victimes des accidents routiers en 2018 avec malgré tout une situation moins inquiétante pour les cyclistes. En effet, au niveau des tués, les piétons et cyclomotoristes représentent 4 tués sur les 5 enregistrés. Au niveau des blessés les usagers vulnérables sont impliqués à hauteur de 89 % pour les blessés hospitalisés et 84 % pour les blessés légers.

12 - Répartition des tués selon le moment de la journée

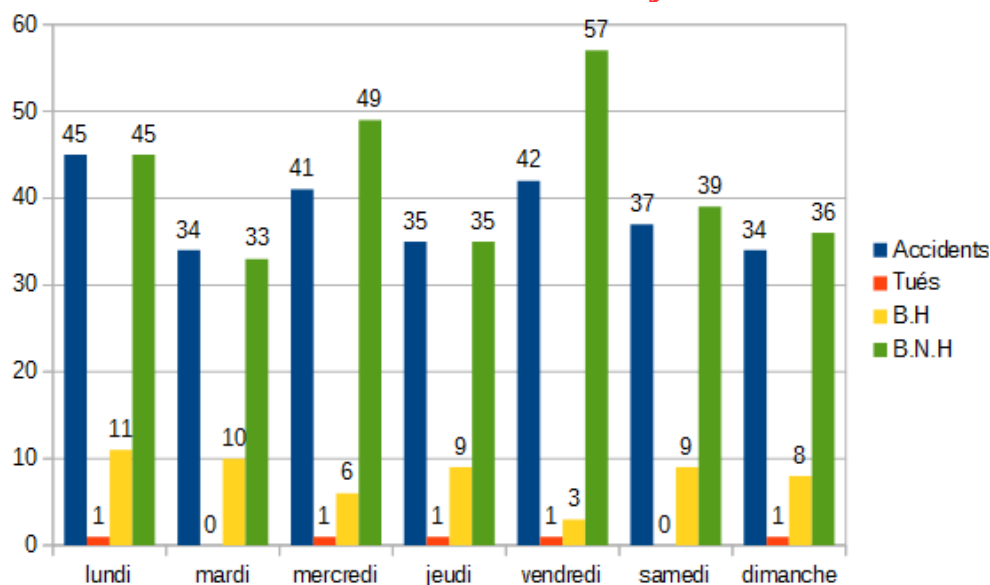


Les accidents corporels se sont produits en grande partie dans la journée et notamment aux heures de pointe mais également en début de soirée.

Un seul accident mortel a eu lieu dans la journée, les 4 autres ont été enregistrés la nuit entre minuit et 5 heures du matin.

Les blessés hospitalisés ont été enregistrés dans la journée et dans la 1ère partie de la nuit et notamment avant 22 heures.

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 des pics les lundis, mercredis et vendredis. Au niveau des blessés hospitalisés la répartition est quasi équivalente le long de la semaine hormis les mercredis et vendredis dont le nombre est plus faible. Paradoxalement les blessés légers sont enregistrés principalement les vendredis, mercredis et lundis.

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

	Accidents	Tués	B.H	B.N.H
Mamoudzou	221	1	18	270
Koungou	3	0	0	4
Bandraboua	2	1	0	1
Mzamboro	0	0	0	0
Accoua	0	0	0	0
Mtsangamouji	3	0	1	2
Tsingoni	2	0	2	0
Sada	3	1	3	1
Chiconi	2	0	2	0
Ouangani	6	1	7	2
Dembeni	1	0	0	2
Bandrele	7	0	6	4
Chirongui	4	0	6	0
Boueni	1	0	2	0
Kani-keli	0	0	0	0
Dzaoudzi	9	1	8	3
Pamandzi	4	0	1	5
	268	5	56	294

Plus de 82 % des accidents corporels ont été enregistrés dans la commune de Mamoudzou. Ces accidents ont généré 32 % des blessés hospitalisés et 91 % des blessés légers. Mamoudzou fait également partie de 5 communes sur laquelle 1 personne a été tuée sur le réseau routier.

Les communes qui se sont bien comportées (aucun accident enregistré) sont Accoua et Mzamboro

Les accidents corporels sans aucune gravité ont eu lieu dans les communes de Kani Kéli et Dembeni

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

