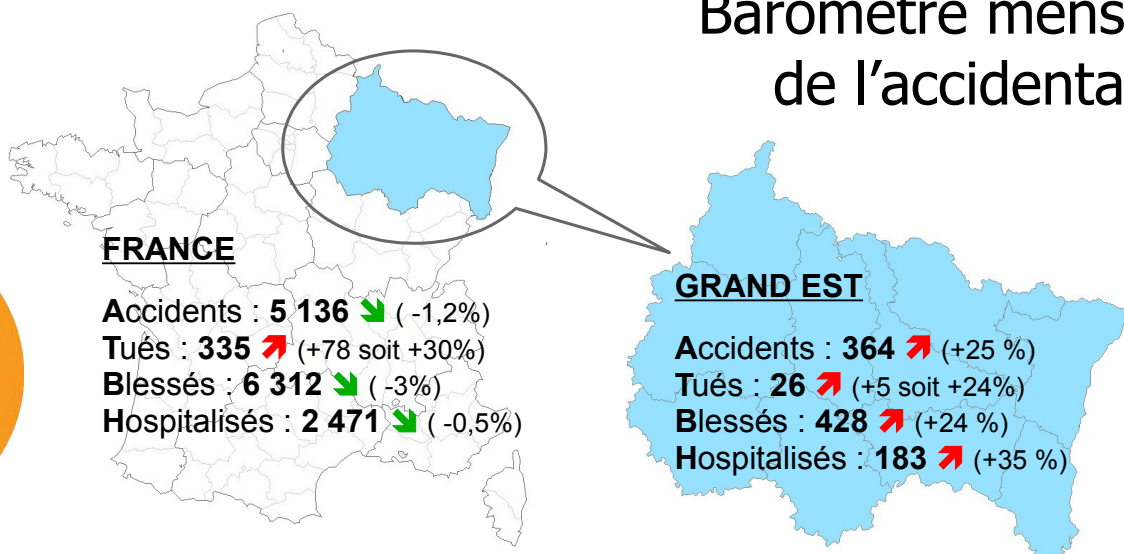


La sécurité routière dans la région Grand Est

Baromètre mensuel de l'accidentalité

Septembre
2016



BILAN PROVISOIRE DU MOIS

DEPARTEMENTS	ARDENNES	AUBE	MARNE	HAUTE-MARNE	MEURTHE ET MOSELLE	MEUSE	MOSELLE	BAS-RHIN	HAUT-RHIN	VOSGES
ATBH										
Accidents corporels	8	14	51	17	67	6	49	93	40	19
<i>même mois consolidé n-1</i>	6	14	24	9	77	6	32	69	34	20
Personnes tuées	1	3	2	2	3	1	6	2	3	3
<i>même mois consolidé n-1</i>	0	1	2	1	1	1	4	4	5	2
<i>Cumul depuis janvier</i>	7	11	29	7	22	9	34	30	18	18
Personnes blessées	8	12	60	18	83	6	61	116	43	21
<i>même mois consolidé n-1</i>	6	20	26	13	91	6	44	79	39	22
dont blessées hospitalisées	6	6	23	11	25	4	38	30	24	16
<i>même mois consolidé n-1</i>	5	13	15	4	18	5	21	20	19	16

REPARTITION DES PERSONNES TUEES

USAGERS	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Total depuis janvier	Septembre
Piétons	1		2	4	4	19	30	4
Bicyclettes	1		1	2	2	3	9	1
Cyclomoteurs				1	2	1	4	0
Motocyclettes			2	15	3	2	22	2
Véhicules légers	2	4	30	20	23	29	108	17
Poids lourds			1	1	3		5	2
Autres*			1	2	2	2	7	0
Cumul depuis janvier	4	4	37	45	39	56	185	26
Septembre	0	0	8	10	4	4		

*Autres = voiturettes, quads, tracteurs, trains, tramways et engins spéciaux

COMMENTAIRES

Avec 335 personnes qui seraient décédées sur les routes en France, la mortalité routière est beaucoup plus élevée en septembre 2016 qu'en septembre 2015 (+30 %), retrouvant un niveau proche de l'année 2012, qui avait enregistré 341 personnes décédées. En revanche, les nombres des accidents corporels, des personnes blessées et des blessés hospitalisés sont estimés **stables voire en légère baisse** par rapport à l'an dernier, respectivement -1%, -3% et -0,5%.

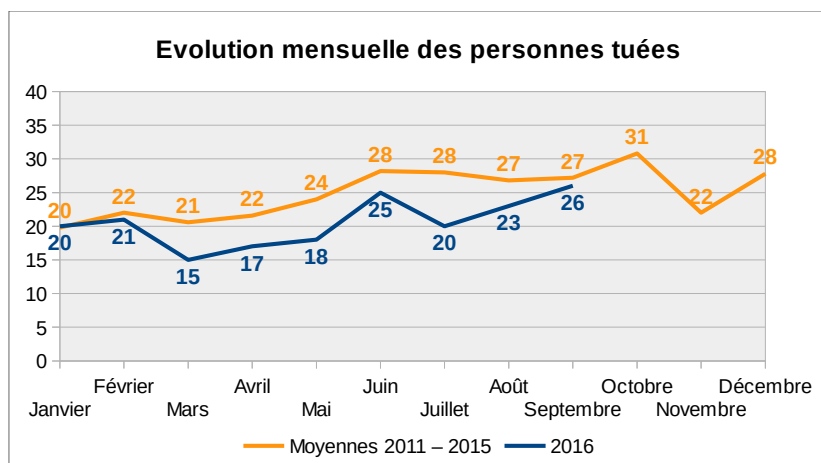
L'accidentalité dans la région Grand-Est est moins favorable que celle de la France puisque tous ses indicateurs sont à la hausse. Ainsi, concernant la mortalité, on dénombre 5 personnes tuées de plus par rapport à septembre 2015. Par ailleurs, les nombres des accidents corporels, personnes blessées et hospitalisés sont également en augmentation respectivement de 25 %, 24 % et 35 %.

Comparé à septembre 2015, la mortalité augmente dans 6 départements du Grand Est (08, 10, 52, 54, 57 et 88). Concernant la Moselle où l'on dénombre 6 personnes tuées soit 2 de plus par rapport à septembre 2015, cette hausse est la conséquence d'un accident corporel avec 3 personnes tuées dans le même véhicule. Plus favorablement, dans le Bas-Rhin et le Haut-Rhin la mortalité baisse avec pour chacun, **2 personnes tuées de moins**.

Les seniors restent les usagers les plus vulnérables depuis le début de l'année. A septembre 2016, cette tranche d'âges représente 30 % du nombre total de personnes tuées pour la région et pour 1/3 d'entre eux (34%) il s'agit de piétons. Concernant les usagers de 2 roues motorisés (motos + cyclos) ils sont au 3^{ème} rang de la mortalité, après les véhicules légers et les piétons. Ils représentent ainsi depuis le début de l'année 14 % des personnes tuées sur les routes de la région Grand Est.

EVOLUTION MENSUELLE

(Chiffres provisoires mensuels 2016, comparés aux moyennes des 5 mois identiques précédents)

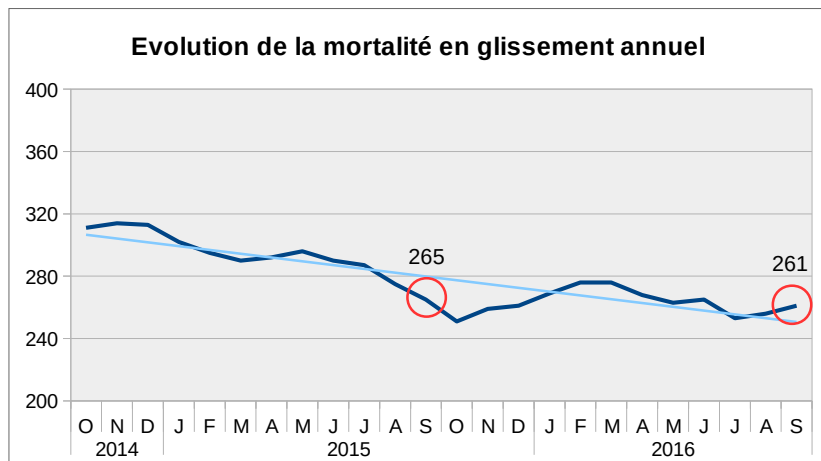


Depuis le début de l'année, la courbe de la mortalité dans la région Grand-Est est majoritairement en dessous de celle des moyennes des 5 mois identiques précédents.

Malgré une tendance d'évolution générale à la hausse, pour septembre 2016, le nombre de personnes tuées reste **inférieur** à cette référence.

EVOLUTION ANNUELLE

(Chaque valeur mensuelle correspond à la moyenne sur 12 mois glissants y compris le mois considéré)



Sur une année glissante, d'octobre 2015 à septembre 2016, 261 personnes sont décédées dans la région Grand-Est. Comparé à septembre 2015 avec 265 personnes tuées et sur une période identique, la mortalité **a baissé de 1,5 %** alors qu'au niveau national elle a progressé défavorablement de 4 %.

A septembre 2016, la **tendance d'évolution** générale de la mortalité pour la région reste **favorable**.

Précisions sur les conditions de l'examen psychotechnique en cas d'infractions graves ou répétées

► Les conducteurs dont le permis a été annulé, invalidé ou suspendu pour une période supérieure ou égale à 6 mois sont tenus de se soumettre à un test psychotechnique permettant d'évaluer leur aptitude à la conduite (décret du 22 janvier 2016)

Réalisé par un psychologue, cet examen vise à évaluer les capacités psychomotrices d'un conducteur à maîtriser sa conduite. Il mesure ses capacités à réagir, à se concentrer, à prendre et traiter l'information. Ce test peut également comporter des épreuves d'aptitude sensorielles et cognitives. L'arrêté INTS1621322A du 26 août 2016, signé conjointement par le directeur général de la santé et le délégué interministériel à la sécurité routière, précise les conditions de cet examen psychotechnique. Les psychologues désirant faire passer ces tests doivent désormais être inscrits au répertoire « Automatisation des listes », ADELI, et se déclarer en préfecture. Leur formation sera refondue et adaptée d'ici un an par arrêté conjoint. L'arrêté du 26 août précise également la durée du test qui ne pourra être inférieure à 40 minutes et son contenu : un entretien individuel ainsi qu'un ou plusieurs tests répondant aux préconisations fixées dans l'arrêté. Une liste des tests sera publiée ultérieurement sur avis de l'Ifsttar.



Visite du Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (Lab)

► Une délégation de la DSCR conduite par Emmanuel Barbe a visité le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain et le Ceesar (Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques) en présence de Christian Peugeot, président du Comité des constructeurs français d'automobiles.

Créé par PSA et Renault, le Lab étudie les mécanismes qui conduisent à l'accident pour les mettre en rapport aux lésions constatées. Le Laboratoire mène des recherches sur la caractérisation biomécanique de l'être humain et sa modélisation, sur le comportement au choc des structures de véhicules et sur les performances des dispositifs de protection. Le Lab concentre son action sur la reconstitution d'accidents avec véhicules instrumentés et mannequins d'essais de chocs. Il conduit des expérimentations biomécaniques sur pièces anatomiques et sur sujets volontaires, des simulations numériques et des enquêtes et observations des comportements. Le Lab collabore avec de nombreux centres d'études français et européens.

À moto ou en scooter, le port des gants devient obligatoire pour limiter la gravité des blessures en cas de chute

► A partir du 20 novembre 2016, le port de gants de motocyclisme certifiés CE devient obligatoire aux conducteurs et aux passagers qui circulent à motocyclette sous peine de verbalisation. Cette mesure concerne également les tricycles et quadricycles à moteur, ainsi que les cyclomoteurs.

En France, 12 % des utilisateurs de deux-roues motorisé roulent encore sans gants adaptés (enquête TNS Sofres). Les motards, scootéristes, cyclomotoristes, quadistes et tricyclistes, ont jusqu'au 20 novembre pour s'équiper, s'ils ne le sont pas déjà. Une dérogation est accordée aux usagers de ces véhicules lorsque ceux-ci sont équipés à la fois de ceinture de sécurité et de portière. L'arrêté sorti le même jour précise les caractéristiques des gants qui doivent être portés. Il s'agit, en cas de chute, de limiter la gravité des blessures aux mains et aux avant-bras, trop souvent liées à l'insuffisance, voire l'absence de protection corporelle.



Les autres actualités de la sécurité routière

LE CHIFFRE

Près d'un accident corporel sur 10 est lié à l'utilisation du téléphone au volant

A L'ÉPREUVE DES FAITS

« Les filles réussissent moins à l'examen pratique B que les garçons »

VRAI ou FAUX

Réponse