

Accidentalité routière en Eure-et-Loir

Baromètre mensuel - Mai 2018

(données non-consolidées)



Les 16, 17 et 18 mai, 4 personnes ont perdu la vie lors de 3 accidents mortels.
Le problème de mauvais comportement en conduisant est la cause principale.

Données mensuelles

Accidents

2017 : 15
2018 : 27

Tués

2017 : 6
2018 : 4

Blessés

2017 : 13
2018 : 32

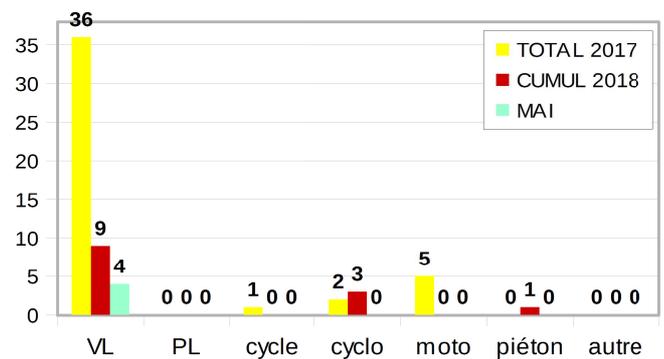
Blessés Hospitalisés

2017 : 6
2018 : 7

Données cumulées 2017-2018 à partir du 01 janvier

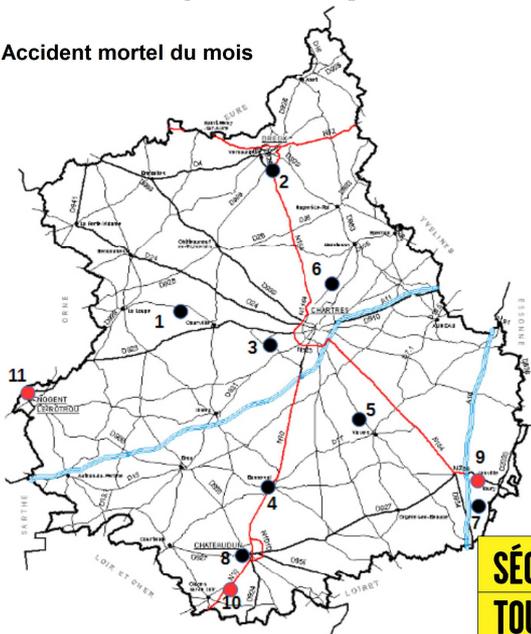
	Du 01/01/2017 au 31/05/2017	Du 01/01/2018 au 31/05/2018	Ecart
Accidents	87	96	+ 9
Tués	22	10	- 12
Blessés	109	117	+ 8
Bl. Hosp.	66	68	+ 2

Tués par catégorie d'usagers



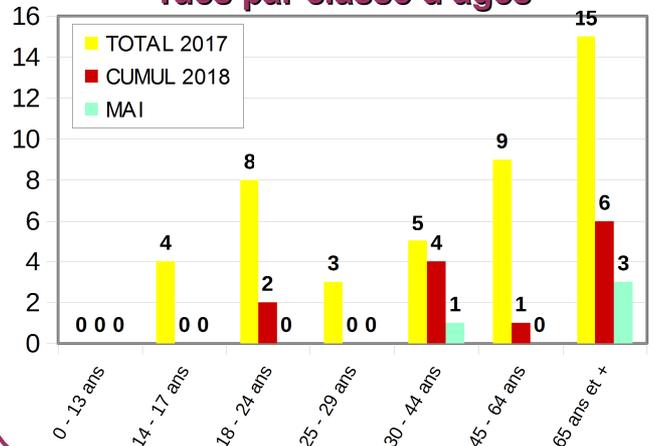
Localisation des accidents mortels Depuis le 1^{er} janvier

● Accident mortel du mois



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Tués par classe d'âges





POURQUOI SUR LES ROUTES À DOUBLE SENS SANS SÉPARATEUR CENTRAL ?

La mesure s'applique sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central à une voie. C'est sur ces routes où l'accidentalité est la plus forte que les effets de la mesure seront les plus marqués.

Par route avec séparateur central, il faut entendre routes physiquement séparées par une ou deux glissières métalliques, en béton ou par un terre-plein qui peut accueillir de la verdure. Une ligne blanche, des zébras ne sont pas un séparateur central.

Certaines routes du réseau secondaire aujourd'hui limitées à 90 km/h resteront à cette vitesse, car elles sont configurées de telle sorte qu'elles permettent de sécuriser davantage les dépassements. Il s'agit des tronçons de route comportant au moins deux voies affectées (deux fois deux voies et trois voies à un même sens de circulation, et uniquement dans ce sens de circulation. Attention, si la voie opposée à cette double voie est unique, celle-ci aura, selon la nouvelle règle commune, une vitesse limitée à 80 km/h).

Le gouvernement souhaite réduire le nombre de morts (~3500/an – 2017 : 3456 en France métropole) mais aussi les blessés graves qui sont 7 fois plus nombreux (24 000).

En effet, la vitesse est un facteur aggravant dans tous les accidents. Ainsi la réduction de la vitesse maximale autorisée, sur les voies de circulation, fera baisser les vitesses moyennes pratiquées qui feront baisser mécaniquement le nombre d'accidents et leur gravité.

Au niveau national, 55 % des accidents mortels se produisent sur les routes du réseau secondaire.

Cette mesure permettrait :

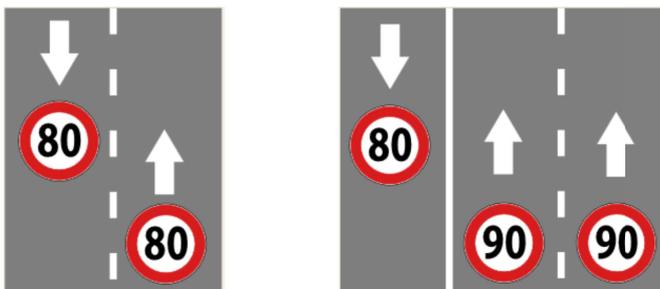
- de sauver entre 300 et 400 vies par an,
- d'améliorer la fluidité du trafic dans certains cas,
- la réduction de la vitesse implique une économie de carburant et des émissions polluantes.
- la conduite est apaisée et facilite une meilleure appréhension des dangers à venir.

En réduisant la vitesse de 10 km/h, la distance d'arrêt diminue.

La distance de réaction est pratiquement identique (on gagne 3 mètres) mais la distance d'arrêt est bien plus longue à 90 km/h.

Dans le département :

- en 2017, la part des accidents hors agglomération, hors autoroute sur le réseau secondaire représente 73 % des accidents corporels et mortels (88 accidents)
- en 2018, depuis le début de l'année, la part des accidents sur le réseau secondaire représente 69 %,
- la vitesse représente + de 30 % des accidents depuis le début de l'année toujours sur le réseau secondaire.



Selon la décision du Premier ministre exprimée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier dernier, le surplus possible des amendes perçues par l'État liées à l'abaissement de la vitesse à 80 km/h, sera affecté à un fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales spécialisées dans la prise en charge des accidentés de la route.

Direction Départementale des Territoires d'Eure-et-Loir

Adresse : 17 place de la République - CS 40517 - 28008 Chartres cedex

Site Internet : <http://www.eure-et-loir.gouv.fr/>

Contact : Service de la Sécurité, de l'Éducation Routière et des Bâtiments (SERBAT)

☎ : 02 37 20 40 60

Sources des données : SERBAT / BSR / ODSR