

Dijon, le 9 juillet 2021

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'accidentalité routière en juin 2021 en Côte-d'Or

Un mois de juin particulièrement mortel

Le mois de juin 2021 dénombre le plus grand nombre de tués et de blessés durant les 6 premiers mois de l'année 2021, enregistrant à lui seul le tiers des accidents mortels du premier semestre 2021 (4).

Un premier semestre en demi-teinte

L'accidentalité 2021 n'a pas atteint le niveau de celle « d'avant-crise sanitaire » mais se montre plus lourde que celle de 2020 qui a été marquée par les restrictions de déplacement.

Ainsi, entre le 1^{er} janvier et le 30 juin 2021, les Forces de l'ordre ont relevé 87 accidents corporels, 12 tués et 124 blessés, contre 73 accidents, 11 tués et 88 blessés en 2020 et 114 accidents, 17 tués et 166 blessés au premier semestre 2019.

Par ailleurs, la mortalité a fortement augmenté au cours de la première quinzaine de juillet : le nombre de décédés sur la route s'élève désormais à 19.

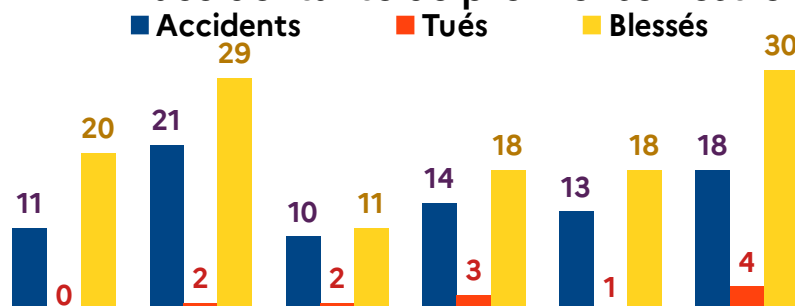
Un début de mois de juillet dramatique et alarmant

Depuis le 1er juillet, 6 accidents mortels ont causé 7 tués dans le département.

Au 14 juillet, avec 19 tués depuis le début de l'année (11 en 2020 et 17 en 2019 à cette même date) la mortalité a très nettement augmenté, dépassant déjà celle de 2019 (pour mémoire le département n'a connu aucun tué en juillet 2019 portant à 17 le nombre de tués au 31 juillet 2019, respectivement 3 tués en juillet 2020 et 14 tués au 31 juillet 2020).

- 1er juillet - 1 accident VL/VL – 2 tués 66 et 73 ans
- 2 juillet - 1 accident VL/cycliste – 1 tué 59 ans
- 5 juillet - 1 accident VL seul – 1 tué 32 ans
- 10 juillet - 1 accident VL seul - 1 tuée 25 ans
- 12 juillet - 1 accident VL/VL - 1 tuée 77 ans
- 18 juillet - 1 accident VL/moto - 1 tué 68 ans

L'accidentalité du premier semestre 2021



Préfecture de la région Bourgogne-Franche-Comté,
Préfecture de la Côte-d'Or

Service régional et départemental de la
communication interministérielle

Caractéristiques des accidents des six derniers mois

Plus forte accidentalité en semaine, plus forte mortalité les week-end

Plus des deux tiers des accidents de la route ont eu lieu un jour de semaine. Pourtant, sept des tués l'ont été un samedi ou un dimanche.

Le type de route

Les accidents corporels, comprenant les accidents mortels, qui ont eu lieu hors autoroutes représentent 85 % du total des accidents de la circulation et se répartissent de façon similaire entre les routes départementales (RD) et les voies communales.

Neuf personnes ont été tuées alors qu'elles circulaient hors agglomération dont trois sur autoroutes. Trois l'ont été en agglomération.

45 % des accidents corporels ont eu lieu dans une intersection alors que 75 % des tués l'ont été hors intersection.

L'ambiance lumineuse

Les deux tiers des douze tués l'ont été en plein jour, dont une au crépuscule ou aube. Cela correspond à **la tranche horaire 7 heures / 19 heures, avec un pic de trois tués entre 13 heures et 16 heures**. À noter que le pic des accidents corporels est situé entre 16 heures et 19 heures avec 27 chocs. Les 50 autres accidents de ces six derniers mois se répartissent de façon plutôt égale entre 7 et 22 heures avec en moyenne 11 à 12 accidents par tranche de trois heures en journée et 13 sont survenus entre 22 heures et 7 heures du matin.

Plus la météo est bonne, plus le risque est élevé

58 accidents ont eu lieu sur une chaussée sèche par temps clair, six avec une luminosité qualifiée d'éblouissante et 17 par temps pluvieux. Seul un tué l'a été avec une météo moins clémente.

Le type de chocs

56 accidents résultent d'un choc avec un ou plusieurs autres véhicules, soit légèrement plus des deux tiers. 25 sont des collisions avec des obstacles inanimés (pont, arbre par exemple) et six accidents sont des sorties de route. À peu de choses près, les proportions sont les mêmes pour ce qui concerne les accidents mortels.

Les caractéristiques des usagers impliqués

Conducteur ou non

60 % des blessés conduisaient leur véhicule, que ce soit une voiture ou un vélo et 14 piétons ont été blessés, un tué.

Responsable ou non

Presque 2/3 des blessés ne seraient pas responsables de l'accident dans lequel ils sont impliqués, cette proportion monte à la moitié pour les tués.

Femme ou homme

Parmi les douze tués, il y a eu cinq femmes.

Une seule a été responsable de l'accident dans lequel elle a perdu la vie, les onze autres auteurs présumés d'accidents mortels sont des hommes.

Jeune ou moins jeune

Parmi les tués, trois avaient entre 18 et 24 ans, 3 entre 25 et 64 ans, 6 plus de 65 ans.

Parmi les blessés, les mineurs étaient représentés à hauteur de 13 %, les jeunes majeurs 18 %, les 25/64 ans 60 % et les 65 ans et plus 9 % alors qu'ils représentent la moitié des tués sur la même période.

Le type de trajet

31 accidents ont eu lieu lors d'une utilisation professionnelle du véhicule ou lors d'un trajet domicile / école ou domicile / travail, 48 lors de sorties pour des loisirs.

La ceinture de sécurité, un dispositif destiné à sauver des vies

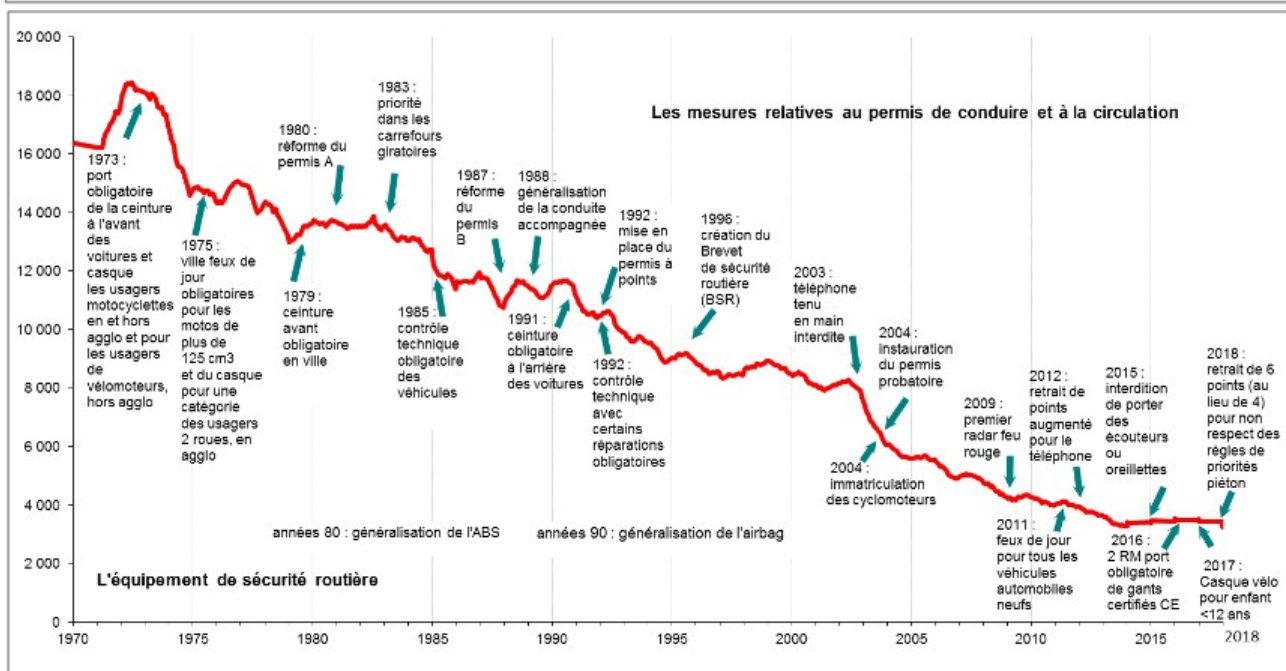
Au moins trois des personnes qui ont perdu la vie ces six derniers mois n'étaient pas porteuses de leur ceinture de sécurité, dont deux pour le seul mois de juin. Ce dispositif permet de maintenir le corps solidaire du siège. En cas de choc, il constitue la seule chance de rester conscient pour sortir du véhicule.

Instaurée sur les routes hors agglomération en 1973, elle est rendue obligatoire en 1979, mais son port est limité à l'avant. Il faudra attendre 1991 pour qu'elle soit obligatoire à l'arrière également. Outre l'aspect répréhensible du non-port de la ceinture, il est important de rappeler que la ceinture de sécurité est un dispositif de retenu : un enfant de 20kg devient un projectile d'une demi-tonne en cas de choc à 50km/h s'il ne la porte pas.

Rappelons que le conducteur est pénalement responsable des mineurs qu'il transporte, à ce titre, il lui revient de vérifier qu'il peut circuler en toute sécurité. Ainsi, le non-port d'une ceinture expose le conducteur à un retrait de trois points sur son permis de conduire et à une amende de 135€.

Les accidents corporels de la circulation routière sont la première cause de traumatismes sérieux des femmes enceintes. Une idée reçue sur sa dangerosité pour les enfants à naître a été définitivement démentie par deux études américaines en 2008 puis 2013 (*Fetal outcome in motor-vehicle crashes : effects of crash characteristics and maternal restraint - avril 2008, Adverse Pregnancy Outcomes Following Motor Vehicle Crashes, 2013*). Le port de la ceinture ne nuit pas à une femme enceinte si elle est correctement portée : elle doit être positionnée sous le ventre et non dessus.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 – 2018 (moyenne glissante sur 12 mois)



Graphique disponible sur le site de l'Observatoire national de la sécurité routière : www.onisr.securite-routiere.gouv.fr.