



**PRÉFÈTE
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Cabinet de la Préfète
Direction des Sécurités
Bureau de la Sécurité Routière**

Bilan de l'accidentalité 2019 Département de la Gironde

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.**

Table des matières

Préambule	4
Les chiffres clés 2019	5
1.Évolution globale des indicateurs.....	6
2. Carte des accidents corporels 2019.....	7
3. Les Auteurs Présumés responsables des Accidents Mortels (APAM).....	8
4. Analyses thématiques.....	9
4.1. Les accidents selon la période.....	9
4.2. Les accidents selon le réseau routier.....	11
4.3. Les usagers impliqués.....	13
4.4. Les circonstances.....	14
5. Fiches de suivi par type d’usagers ou de véhicules et/ou par enjeux du DGO.....	16
5.1. Les Seniors et les Jeunes.....	16
5.2. Le Risque Routier Professionnel.....	18
5.3. Les conduites addictives.....	20
5.4. Les motos.....	22
5.5. Les cyclomoteurs.....	23
5.6. Véhicules Légers et Utilitaires.....	24
5.7. Les Piétons.....	25
5.8. Les bicyclettes.....	26
5.9. Les Poids Lourds (PL).....	27
5.10. Les Engins de Déplacement Personnel (EDP).....	28
5.11. Les accidents solo sans tiers impliqué.....	29

Préambule

Le bilan d'accidentologie 2019 a été réalisé par l'Observatoire Technique de Sécurité Routières (OTSR), pôle rattaché au Bureau de la Sécurité Routière de la Préfecture de Gironde.

Ce document a pour but de faire connaître l'accidentalité du département de la Gironde et d'en comprendre les mécanismes, notamment à travers des analyses et fiches thématiques.

Les données exploitées dans le présent bilan proviennent du fichier national des bulletins d'accidents corporels de la circulation routière (BAAC), établis par les forces de l'ordre suite à tout accident corporel dont la base au titre de l'accidentalité de l'année 2019 a été arrêtée le 15 mai 2020 par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

Après deux années 2017 et 2018 ayant connu une baisse anormale du nombre d'accidents corporels expliqués par le changement de critères de saisie des BAAC en zone police, une reprise progressive et normale durant le premier trimestre 2019 a conduit à de nouvelles augmentations des indicateurs entre 2018 et 2019.

Afin que cette problématique de saisie ne vienne pas impacter les analyses de ce bilan, toutes les données 2019 seront donc comparées aux moyennes annuelles des cinq années calculées sur la période 2014 à 2018.

Définition :

Références :

- Loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique et l'arrêté du 27 mars 2007.
- Arrêté du 27 mars 2007 relatifs aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation.
- Instruction du 24 août 2014 relative au suivi des résultats de l'accidentalité routière.

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident ;
- les victimes : impliquées non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les personnes blessées : victimes non tuées.

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

- les blessés dits « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Présentation du département :

- Superficie : 9 975 km², soit le département le plus étendu de la France Métropole.
- Population (source INSEE) : 1 583 384 habitants dont 50 % sont recensés sur Bordeaux Métropole.
- 20 964 km de routes dont 650 km de voies cyclables, réparties entre :
 - 68 % de voies communales
 - 30 % de routes départementales
 - 2 % d'autoroutes et routes nationales.

Les chiffres clés 2019

L'année 2019 a comptabilisé en Gironde :

- **1 445 accidents corporels**, dont **75 accidents mortels** et **78 personnes décédées**,
- **1 809 blessés** dont **492 Blessés Hospitalisés (BH)** et **1 317 Blessés Légers (BL)**.

Ces indicateurs n'évoluent pas par rapport aux moyennes des 5 dernières années (1 422 accidents corporels et 78,8 tués).

Quelques éléments d'analyse :

➤ Les victimes d'accidents mortels :

- Parmi les publics fragiles, on constate que les seniors (65 ans et plus) ont été les principales victimes d'accidents mortels avec 28 % des tués suivis des jeunes 18-24 ans avec 20 % des tués .
- Plus d'un tiers des personnes décédées sur les routes sont des deux-roues motorisés (23 %), des piétons ou cyclistes (17 % des tués).

➤ Les facteurs d'accidents : la vitesse excessive ou inadaptée est la principale cause des accidents mortels. Ce comportement à risque, de même que celui de l'alcool et/ou l'inattention, se retrouve dans l'augmentation des accidents mortels «en solo» sans tiers impliqué (38 % des tués).

➤ Le profil majoritaire de l'auteur d'accidents mortels des 5 dernières années en Gironde est un conducteur homme domicilié en Gironde, âgé entre 30 et 64 ans, circulant avec sa voiture en promenade – loisirs à moins de 8 km de son domicile.

Ce bon conducteur dispose généralement de ses 12 points sur son permis, et cause un accident mortel en raison de plusieurs facteurs combinés parmi lesquels la vitesse excessive ou inadaptée, la présence d'alcool et/ou de stupéfiants, le refus de priorité ou encore l'inattention du conducteur.

➤ Le risque professionnel : 36 % des accidents corporels et 25 % des mortels impliquent au moins un conducteur en déplacement domicile-travail ou professionnel.

➤ La localisation de l'accident : Si la majorité des accidents corporels (57%) sont localisés en agglomération, les accidents survenus hors agglomération enregistrent le plus de personnes décédées avec 61 % des accidents mortels.

Près de 60 % des accidents corporels et mortels sont localisés hors intersection.

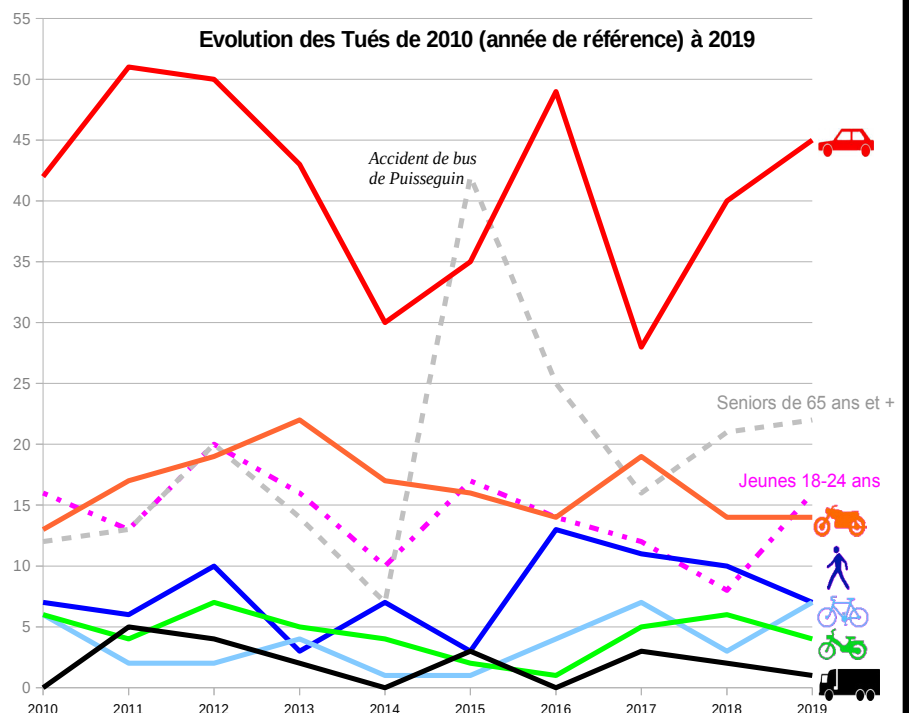
➤ Les conditions météorologiques : Les mauvaises conditions météorologiques ne constituent pas une cause déterminante dans la majorité des accidents. 60 % des accidents corporels et mortels sont enregistrés en plein jour.

➤ La journée du jeudi a enregistré le plus de personnes décédées sur les routes avec 18 tués, contre 17 le samedi et 12 le dimanche.

L'évolution des usagers tués en Gironde depuis 2010, montre peu de variation sur l'ensemble des moyens de déplacements.

Si dans l'ensemble, on observe que malgré quelques variations dans le temps du nombre de personnes décédées sur les routes par rapport à 2010, année de référence, une certaine stabilité domine dans ces statistiques si l'on compare les données de 2010 et celles de 2019.

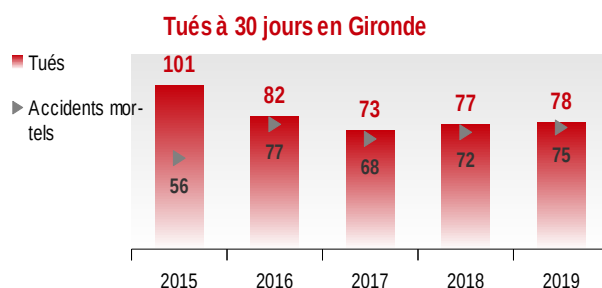
En effet, les seules évolutions constatées entre ces deux années concernent les usagers seniors (+10 tués), la catégorie véhicules légers / utilitaires (+ 3 tués) et la catégorie des cyclomoteurs (- 2 tués).



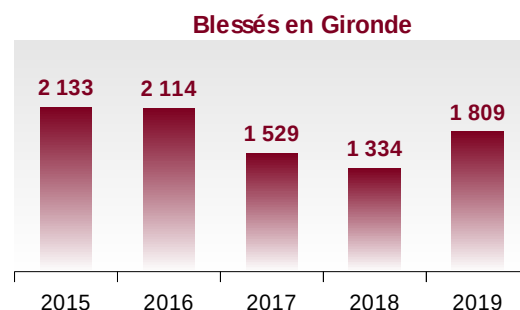
1.Évolution globale des indicateurs

L'année 2019 comptabilise 1 445 accidents corporels, soit une augmentation de 1,6 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

Pour rappel, les données de 2019 seront analysées à la lumière d'une moyenne des années précédentes afin que la reprise de la saisie des procédures BAAC en zone police ne pénalise pas leur exploitation.

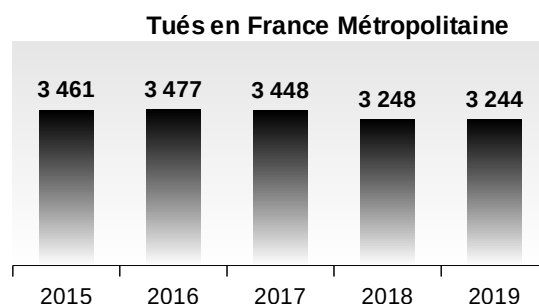
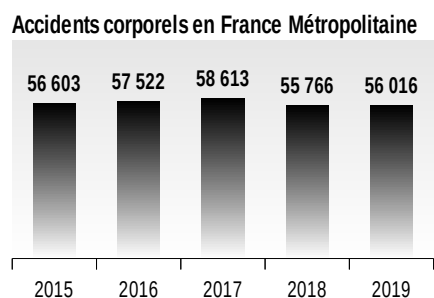
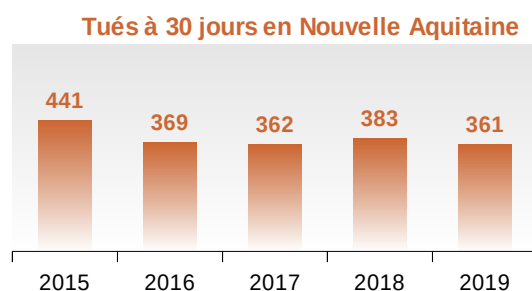
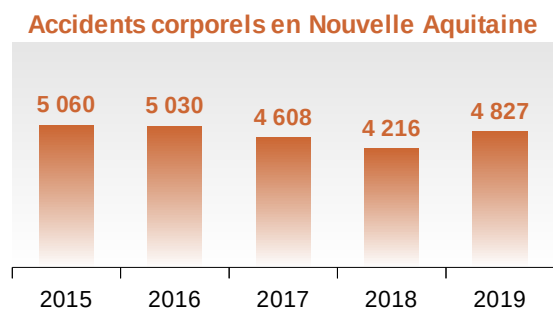


Avec 1 809 blessés (blessés légers + blessés hospitalisés >24h), la Gironde reste globalement dans la moyenne annuelle 2014-2018 du nombre de blessés (1 818 blessés / an).

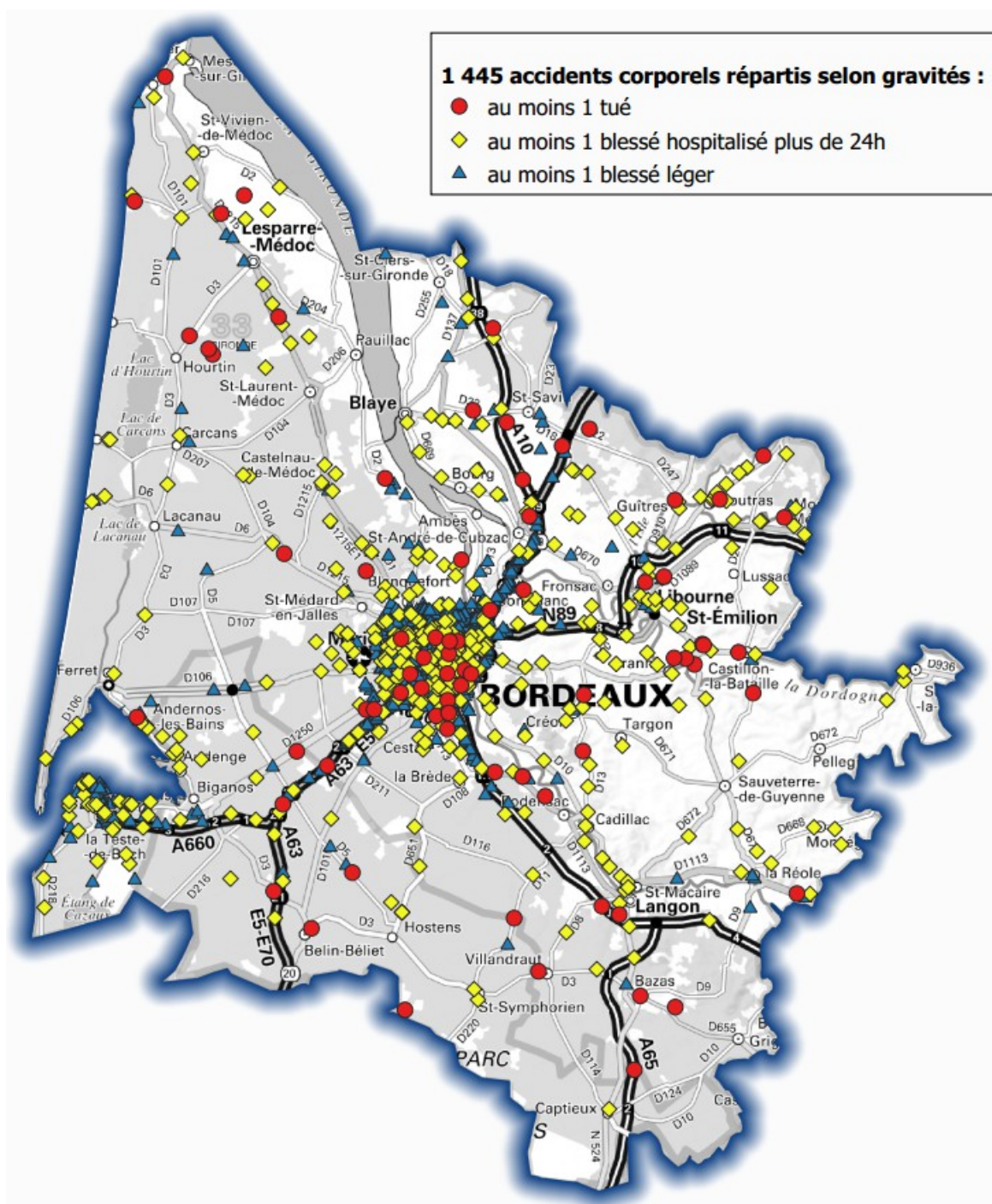


En 2019, une augmentation des accidents mortels en Gironde est observée depuis 3 ans avec 75 accidents mortels qui ont conduit au décès de 78 personnes pour l'année 2019.

Comparativement à l'échelle régionale et nationale, le département de la Gironde représente 30 % de l'accidentalité de la région Nouvelle Aquitaine et 3 % de la France Métropolitaine. Une augmentation de 1 % des blessés est enregistrée à l'échelle nationale.



2. Carte des accidents corporels 2019



Arrondissements	Accidents corporels	Tués	BH	BL
Arr. Bordeaux	1037	27	245	1023
Arr. Arcachon	151	6	67	124
Arr. Libourne	81	14	71	46
Arr. Blaye	60	7	27	51
Arr. Lesparre-Médoc	59	10	38	39
Arr. Langon	57	14	44	34

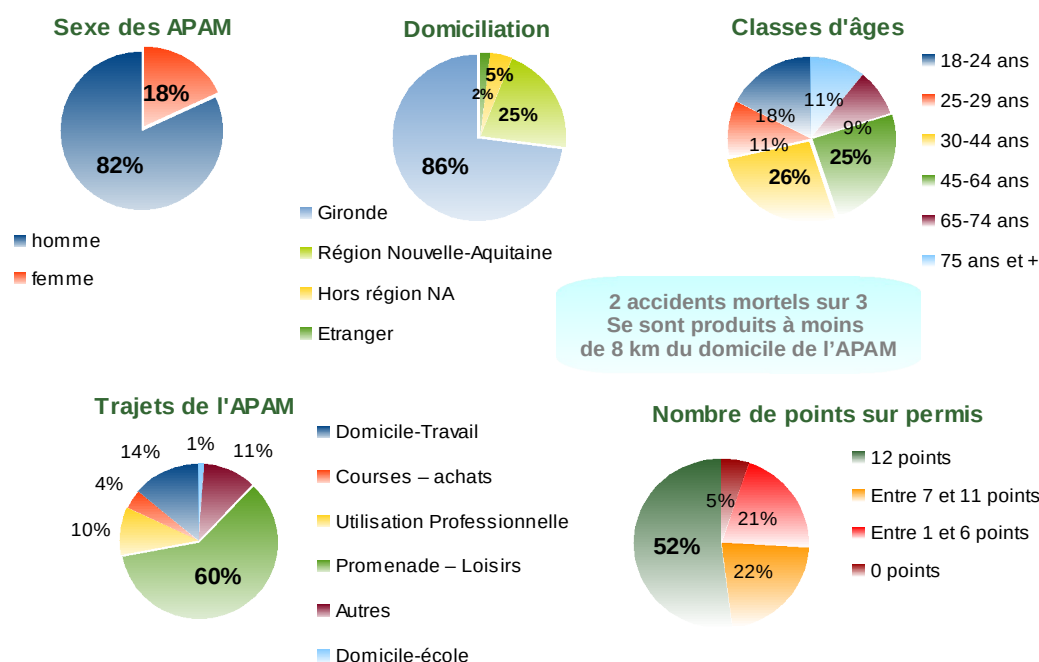
Les trois arrondissements de Langon, Lesparre – Médoc et de Libourne ont vu, en 2019, leur indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) dépasser leur moyenne pour ces 5 dernières années.

3. Les Auteurs Présumés responsables des Accidents Mortels (APAM)

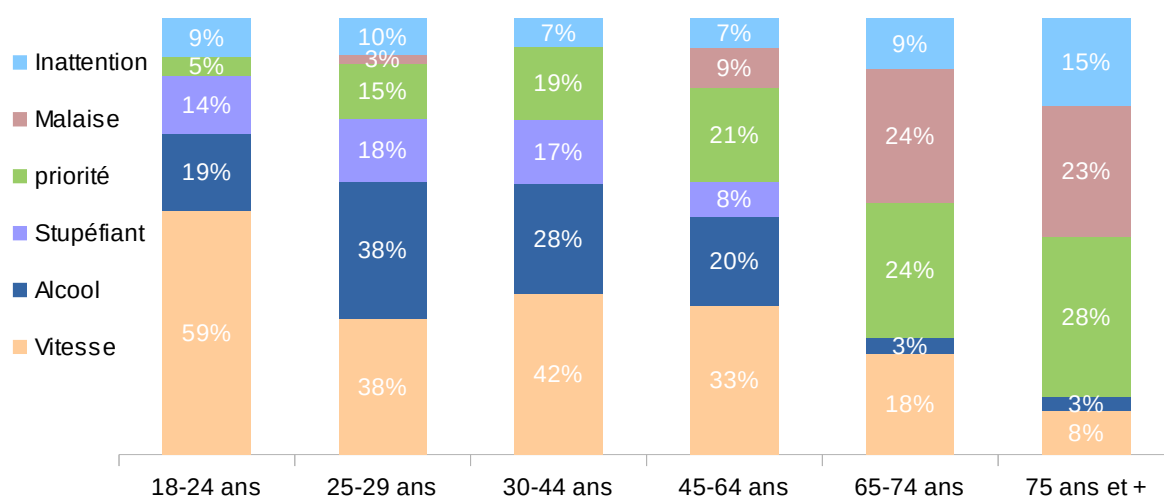
Les données suivantes sont issues des informations relevées dans les 367 fiches APAM des accidents mortels survenus en Gironde sur la période septembre 2014 à décembre 2019.

Elles permettent de décrire le profil majoritaire de l'auteur d'accidents mortels dans le département : ainsi, l'auteur d'un accident mortel est un homme domicilié en Gironde, âgé entre 30 et 64 ans, circulant avec sa voiture en promenade – loisirs à moins de 8 km de son domicile.

Ce bon conducteur, qui possède ses 12 points sur son permis de conduire cause un accident mortel en raison de plusieurs facteurs combinés : vitesse excessive ou inadaptée, présence alcool et/ou stupéfiants, refus de priorité et/ou inattention.



Principales causes intervenant dans un même accident mortel selon l'âge de l'APAM



Concernant l'analyse des facteurs mortels en 2019, on constate que la vitesse excessive constitue la principale cause d'accidents mortels. Elle est majoritairement relevée chez les jeunes (59 % des accidents), mais reste un facteur élevé sur l'ensemble des tranches d'âge, exceptée chez les 75 ans et plus.

On observe également que les addictions (alcool et stupéfiants) représentent un facteur important d'accidents mortels jusqu'à 65 ans, et principalement entre 25 et 44 ans.

Le refus de priorité augmente avec l'âge (de 5 % chez les jeunes à 28 % chez les 75 ans et plus).

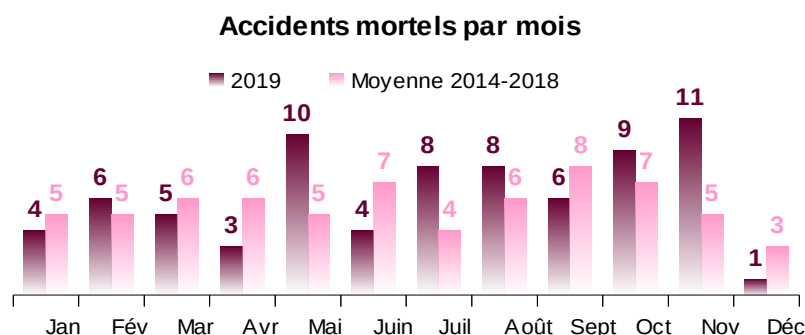
Les accidents mortels pour cause de malaise sont essentiellement constatés chez les séniors.

L'inattention constitue un facteur mortel dans environ 10 % des accidents, sauf chez les 75 ans et plus où elle atteint 15 %.

4. Analyses thématiques

4.1. Les accidents selon la période

a. Selon le mois



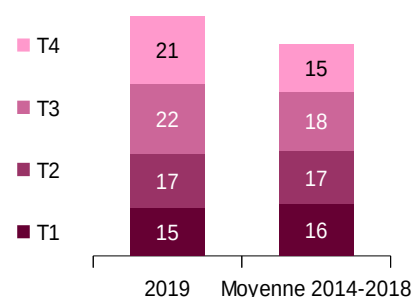
60 % des accidents mortels en 2019 se sont concentrés sur 5 mois de l'année, à savoir mai, juillet, août et octobre, novembre.

Les chiffres importants des remontées sur les mois de mai, octobre et novembre (hors période estivales) n'ont pas d'explications spécifiques.

Le deuxième semestre 2019 est classé parmi le plus meurtrier depuis 2013. Il compte 9 accidents mortels de plus que la moyenne annuelle 2014-2018.

Nota : Compte tenu de l'évolution anormale de l'accidentalité expliquée au 1.1, les accidents corporels selon la saison ne sont pas représentatifs et ne seront pas traités dans ce paragraphe.

Accidents mortels par trimestre



b. Selon le jour de la semaine

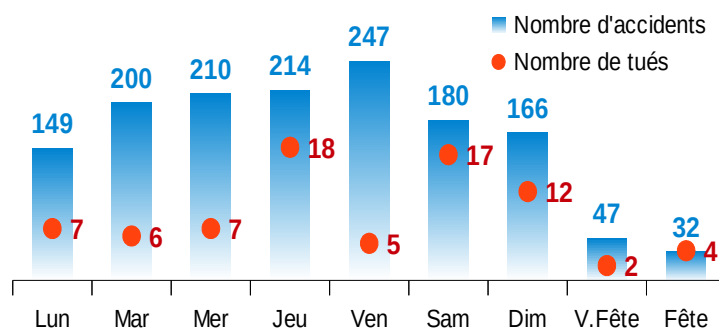
Si la journée du vendredi reste en 2019 la journée comptabilisant le plus d'accidents corporels, les jeudis ont enregistré pour la première fois le plus grand nombre de décès sur les routes devant les samedis avec 18 ayant trouvé la mort sur les routes.

Le week-end comptabilise 37 % des personnes tuées.

La répartition des accidents corporels selon les jours de la semaine est globalement identique aux années précédentes :

- 71 % des accidents corporels du lundi au vendredi ;
- 24 % les week-ends ;
- 5 % les veilles et jours de fêtes.

Accidents et tués 2019 selon la catégorie de jours

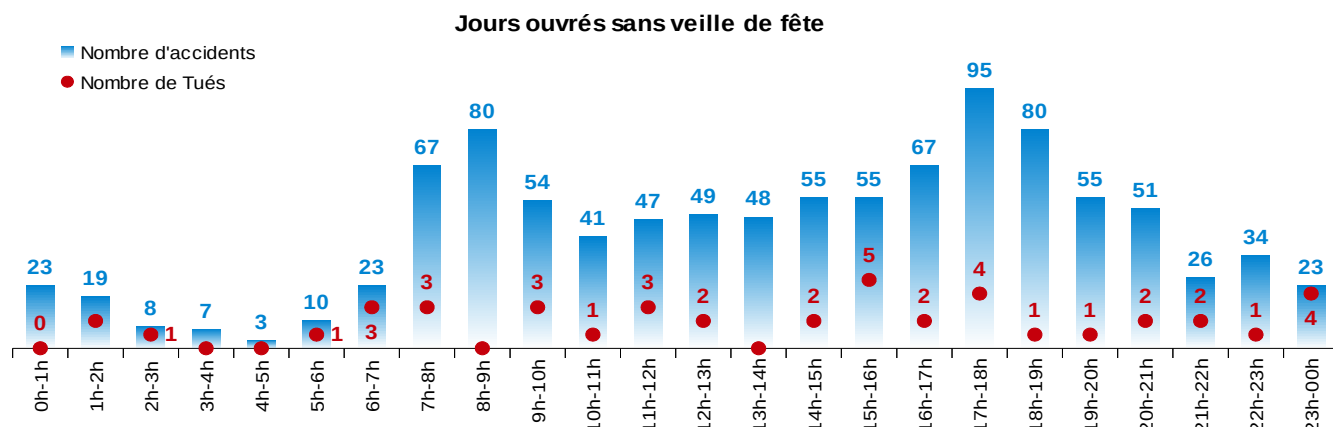


L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) en 2019 montre une dangerosité particulière des accidents survenus les journées de jeudi, samedi et dimanche, ainsi que les jours de fête, avec une augmentation de cet indice sur ces périodes.

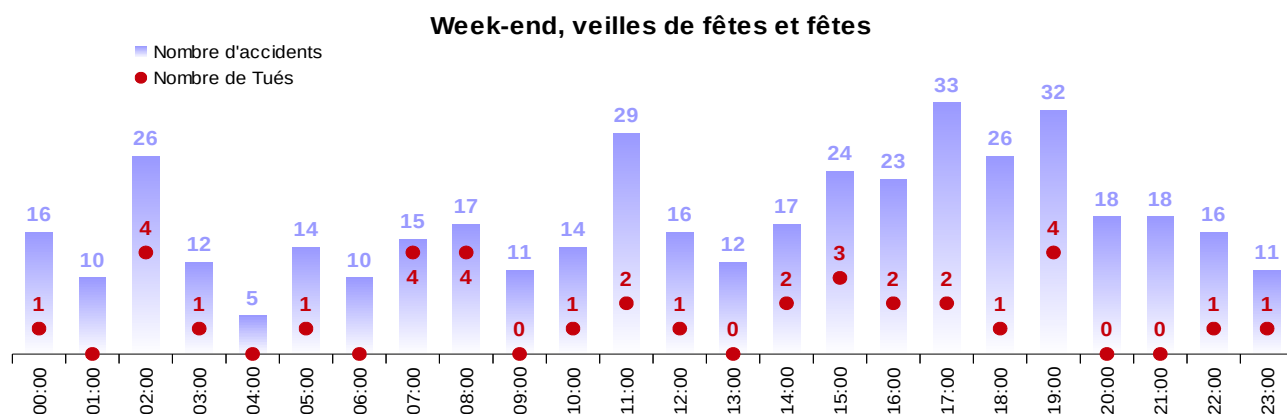
c. Selon l'heure

Sur les jours ouvrés, le nombre d'accidents corporels évolue logiquement selon la densité du trafic. On retrouve donc les valeurs d'accidentalité maximales durant les périodes d'heures de pointe soit entre 7 et 9 h puis entre 16 et 19 h.

Pour ce qui concerne les accidents mortels, leur remontée montre qu'ils ont été plus nombreux durant l'après-midi entre 14 h et 18 h avec 17 % des tués, soit 13 personnes décédées. Est ensuite concernée la tranche horaire de 23h-minuit avec 4 personnes tuées, puis celles de 6-8h, 9-10h et 11-12h avec 3 personnes tuées pour chacune d'entre elles.



Durant les week-ends, veilles de fêtes et fêtes, on dénombre plus d'accidents corporels les après-midi avec un pic de 17h à 19h. Deux autres pics sont observés pendant la nuit, entre 02h-03h, puis en fin de matinée entre 11-12 h.

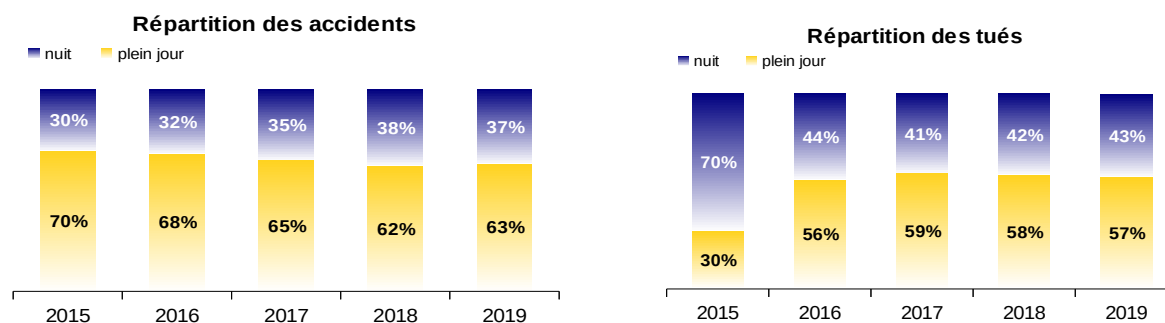


Concernant le nombre de personnes décédées, trois périodes comptabilisent 1/5^e des personnes tuées : 2h-3h, 7h-9h et 19h-20h.d. Selon le jour et la nuit

d. Selon le jour et la nuit

De la même façon que les années précédentes, plus de 60 % des accidents corporels et près de 60 % des accidents mortels ont lieu de jour.

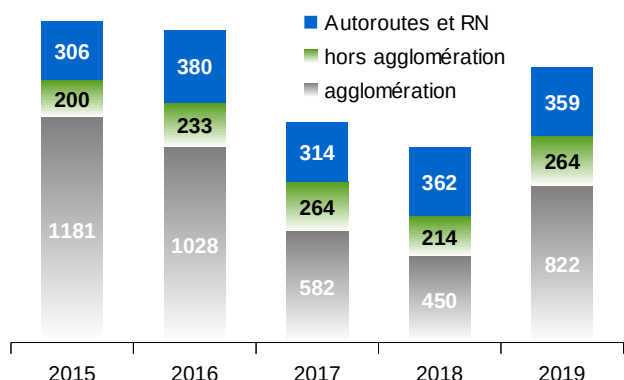
Nota : La notion de nuit comprend également « aube ou crépuscule » et « éclairage public allumé ou non ».



4.2. Les accidents selon le réseau routier

a. Selon le milieu : agglomération / hors agglomération

Répartition des accidents corporels

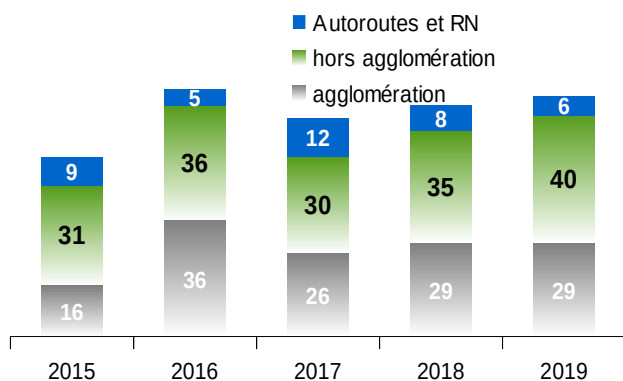


La majorité des accidents corporels reste localisée en agglomération (57 % en 2019).

77 % de ces accidents corporels en agglomération ont été enregistrés sur les communes de Bordeaux Métropole.

À noter que les données « en agglomération » relevées en 2017 et 2018 présentent des particularités en raison de la saisie des BAAC différentes en zone police sur Bordeaux Métropole.

Répartition des accidents mortels

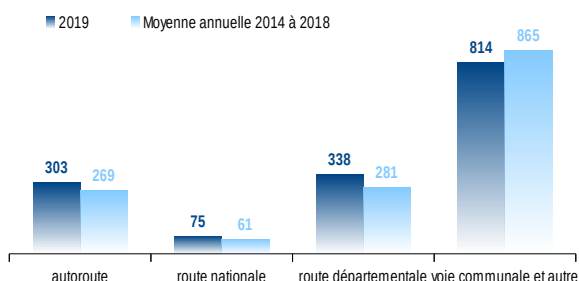


L'année 2019 enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels hors agglomération sur ces 5 dernières années, soit 53 % des accidents mortels relevés sur l'année.

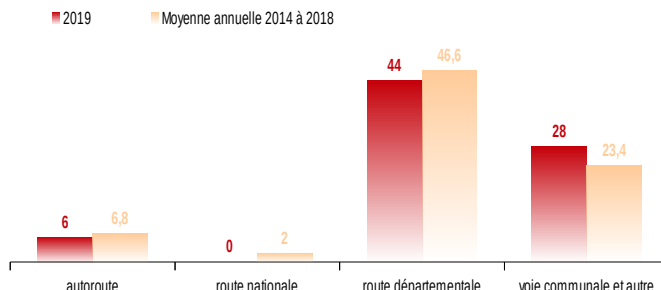
b. Selon le type de réseau routier

Par rapport aux moyennes annuelles 2014-2018, on note en 2019 une augmentation de 20 % des accidents corporels sur les routes départementales et de 13 % sur les autoroutes.

Répartition des accidents corporels selon le réseau routier



Tués selon réseau routier



Nota : Des accidents peuvent être comptés sur plusieurs réseaux routiers (intersections,...).

56% des personnes décédées sur les routes de Gironde au cours de l'année 2019 ont été victimes d'un accident localisé sur les routes départementales (indice de gravité de 13 tués pour 100 accidents corporels) et 36 % sur voies communales (dont 25 % sur Bordeaux Métropole).

Catégories de routes	Part du réseau de la Gironde	Part des accidents corporels 2019	Part des tués	Indice de gravité (tués pour 100 accidents)
Autoroutes	1,5 %	20 %	8 %	2
Routes nationales	0,5 %	5 %	-	-
Routes départementales	30 %	22 %	56 %	13
Voies communales et autres	68 %	53 %	36 %	3

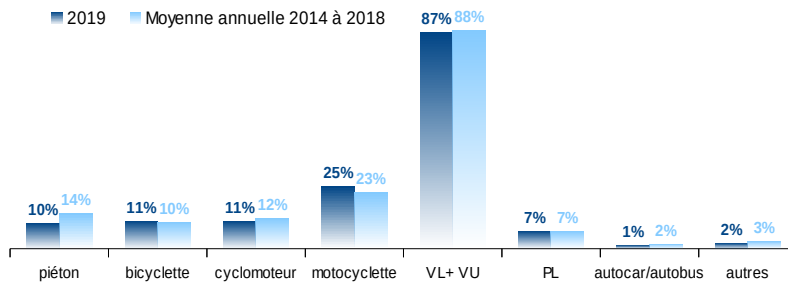
4.3. Les usagers impliqués

Remarque : Chaque type d'usager fait l'objet d'une analyse particulière au chapitre 5.

a. Catégories des véhicules impliqués dans les accidents corporels

De façon générale, on constate depuis 5 ans une stabilité dans la répartition des modes de déplacement impliqués dans les accidents corporels, même si les motocyclettes ont été le mode de déplacement le plus concerné en 2019 (+ 2 points par rapport à la moyenne 2014-2018). Les piétons ont, quant à eux, été les moins impliqués dans de tels accidents (- 4 points).

Répartition des accidents corporels selon le mode de déplacement



Nota : Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs modes de déplacement.

b. Conflits d'usagers dans les accidents mortels 2019 et répartition des tués

En 2019, on constate que la proportion de personnes décédées en véhicules légers et en bicyclettes a respectivement augmenté de 10 et 4 points par rapport 2014-2018, tandis que la part des tués en motos a diminué de 3 points.

Les tués « en solo » sans tiers impliqué, représentent 38 % des personnes décédées en 2019, dont 24 % se sont tués en véhicule léger.

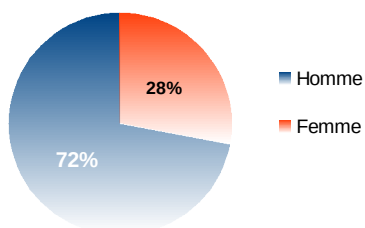
Conflits 2019	Qui est tué ?									
	Avec Qui ?	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Bus	Autre (EDP, tram...)
Piéton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vélo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cyclo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VL	5	4	2	8	11	1	-	-	-	1
VU	1	-	-	-	5	-	-	-	-	-
PL	1	1	-	-	5	-	1	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autre (EDP, tram...)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Solo	-	1	2	6	19	3	-	-	-	-
Multicollision	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Total	7	6	4	14	41	4	1	0	1	1
Répartition 2019	9%	8%	5%	18%	53%	5%	1%	0%	1%	1%
Moyenne 2014-2018	11%	4%	5%	21%	43%	3%	2%	10%	1%	1%

Pour mémoire : les 10 % de tués en autocars / autobus représentent l'accident de Puisseguin de 2015.

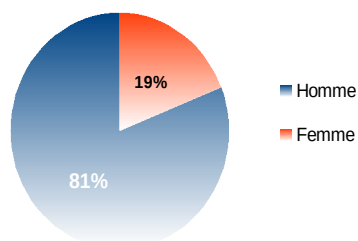
c. Selon le sexe

Les conducteurs hommes sont majoritairement représentés dans les accidents corporels et parmi les personnes tuées. De même, ils constituent la majorité des auteurs responsables des accidents corporels et mortels en 2019.

Répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels 2019

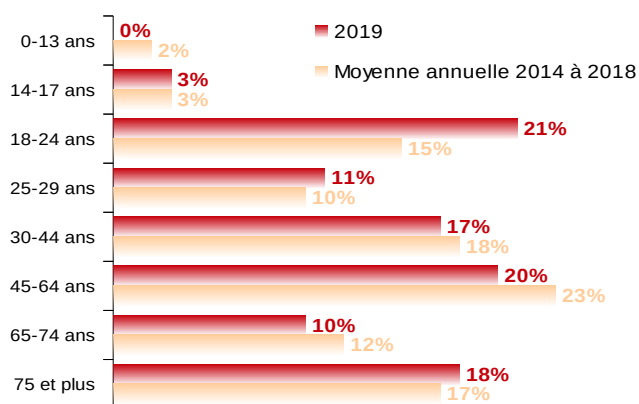


Répartition des tués 2019



d. Selon la classe d'âge

Répartition des tués 2019 selon classe d'âge



En 2019, les tranches d'âge les plus représentées parmi les victimes décédées dans un accident de la circulation sont :

- les jeunes 18-24 ans (16 tués)
- les 45-64 ans (16 tués) ;
- les 75 ans et plus (14 tués).
- les 30-44 ans (13 tués)

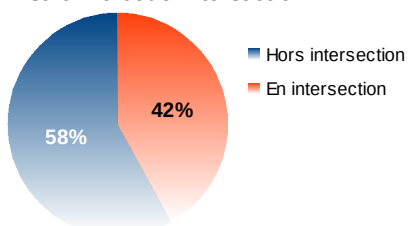
A noter que la tranche d'âge des 18-24 ans dépasse, en 2019, de 6 points la moyenne annuelle 2014-2018.

4.4. Les circonstances

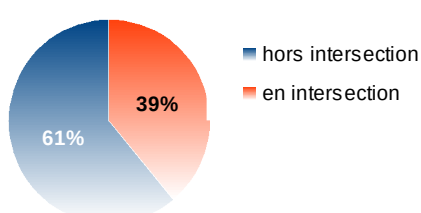
a. Les accidents en intersection

Environ 60 % des accidents corporels et mortels se produisent hors intersection.

Répartition des accidents corporels 2019 selon le code intersection



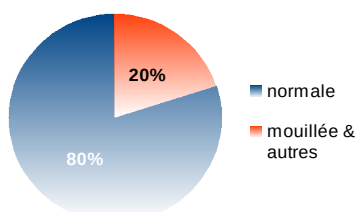
Répartition des accidents mortels 2019 selon le code intersection



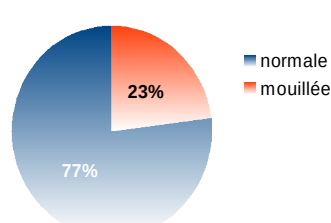
b. Selon l'état hydrique de la chaussée

Comme les années précédentes, en 2019, les accidents corporels et mortels se sont majoritairement produits sur des chaussées « sèches ».

Répartition des accidents corporels 2019 selon l'état hydrique de la chaussée



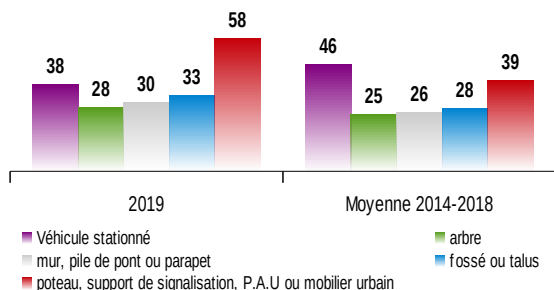
Répartition des accidents mortels 2019 selon l'état hydrique de la chaussée



c. Les accidents contre obstacles fixes

Les accidents corporels survenus contre des obstacles fixes (véhicule stationné, poteau, mur/parapet, arbre ou fossé/talus) représentent 23 % des accidents corporels en 2019, soit 335 accidents sur 1 445 accidents corporels.

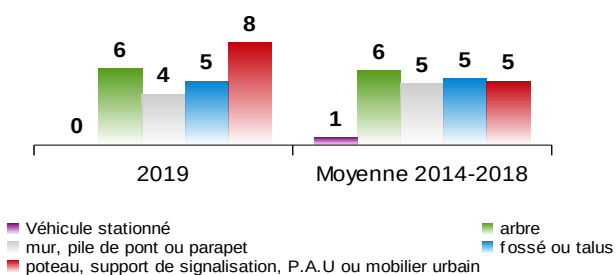
Nombre de véhicules ayant heurtés certains obstacles fixes



Plus précisément, on constate que :

- la famille des dispositifs de retenue « glissières » est la plus fréquemment percutée avec 109 accidents.
- une hausse des collisions sur la famille « poteaux » (+ 20 accidents), suivi des « véhicules en stationnement (+ 10 accidents) ».
- une baisse des heurts sur « fossés ou talus » (- 10 accidents).

Tués dans véhicule avec une collision sur obstacle fixe



Le nombre total de personnes tuées contre des obstacles fixes reste relativement stable, il est passé de 37 en 2018 à 35 tués en 2019, soit 45 % de l'ensemble des personnes décédées sur les routes cette année (78 tués).

Pour 2019, l'indice de gravité contre un obstacle fixe (poteau, arbre, autre...) présente un ratio élevé, proche de 14.

5. Fiches de suivi par type d'usagers ou de véhicules et/ou par enjeux du DGO

5.1. Les Seniors et les Jeunes

Les analyses thématiques suivantes distinguent ces deux enjeux du document général d'orientations (DGO) 2018-2022.

Définitions :

Les « Seniors » sont représentés par les deux classes d'âge : 65-74 ans et 75 ans et plus.

Les « Jeunes » sont représentés par les trois classes d'âge : 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans.

a. Les tués par modes de déplacement

Tués 2019	Jeunes						Seniors		Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	
VL ou VU	-	1	8	6	8	7	6	9	45
Moto	-	-	3	1	4	6	-	-	14
Piéton	-	-	2	-	1	0	1	3	7
Vélo	-	-	1	-	-	2	1	2	6
Cyclo	-	1	2	-	-	1	0	0	4
PL	-	-	-	1	-	0	0	0	1
EDP à moteur	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Total 2019	0	2	16	9	13	16	8	14	
Par enjeux DGO		27					22		
Total 2018	3	3	8	6	17	19	12	9	

Les jeunes et les seniors représentent 63 % des personnes tuées en 2019.

Plus précisément :

- les « Jeunes » représentent 35 % des 78 personnes tuées en 2019. Ils enregistrent une augmentation de 10 tués par rapport à 2018, dont 8 sur la classe d'âge 18-24 ans et 3 sur celle des 25-29 ans. Il convient de noter que les jeunes de 18 à 29 ans décédés dans un accident, ont majoritairement été victimes en tant qu'usagers VL.
- Les « Seniors », représentent 28 % des personnes tuées en 2019. On comptabilise 1 tué de plus par rapport à 2018, soit 4 tués de moins sur la première classe d'âges 65-74 ans, mais 5 tués supplémentaires chez les « 75 ans et plus ». Les tués « Seniors » sont principalement des usagers de VL et des usagers vulnérables « piétons et vélo ».

b. Les tués par modes de déplacement

Blessés 2019	Jeunes						Seniors		Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	
VL ou VU	59	18	218	117	237	180	66	37	932
Moto (ou 3RM)	1	12	71	64	108	101	11	-	368
Cyclo	1	46	51	12	27	18	3	-	158
Piéton y/c EDP sans moteur	27	10	16	11	20	35	16	18	153
Vélo	7	14	33	13	33	31	9	5	145
EDP à moteur	-	-	2	2	8	4	1	-	17
PL	-	-	2	2	6	3	-	-	13
Autobus ou Autocar	-	-	2	-	1	4	4	-	11
Autre	1	-	3	3	-	2	1	2	12
Total 2019	96	100	398	224	440	378	111	62	
Public cible DGO		722					173		
Total 2018	86	75	237	155	366	293	64	58	

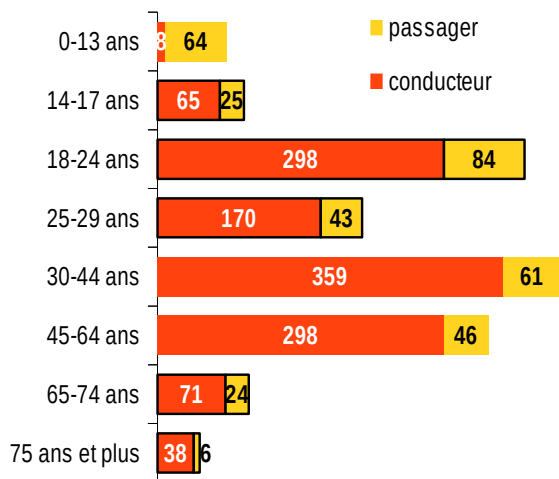
On observe qu'en 2019, les blessés « Jeunes » sont nettement plus nombreux que les blessés « Seniors ». En effet, les 14-29 ans représentent 40 % des 1 809 blessés 2019 tandis que les blessés âgés de 65 ans et plus ne représentent que 10 %.

On note une légère augmentation en 2019 des blessés « jeunes » (+4 points) par rapport à 2018.

Pour chacun de ces publics cibles, on constate que :

- Parmi les « Jeunes », les blessés des classes d'âge comprises entre 18 et 29 ans sont principalement des usagers de VL / VU, suivi des 2RM et vélos.
- Parmi les « Seniors », les blessés l'ont principalement été au volant de VL /VU, puis en tant que piétons.

Blessés par catégories et âges d'usagers



Pour ces deux enjeux du DGO, on constate que les blessés sont majoritairement des conducteurs.

Toutefois, la proportion des blessés passagers n'est pas négligeable : 22 % chez les « Jeunes » et les « Seniors ».

5.2. Le Risque Routier Professionnel

Selon la définition de l'ONISR, le risque routier professionnel est mesuré par le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur, auteur ou victime, sur un trajet « domicile-travail » ou en trajet « utilisation professionnelle ».

Il est identifié comme l'un des cinq enjeux du DGO 2018-2022.

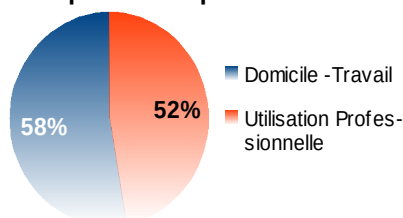
En 2019, parmi les BAAC dont le trajet est renseigné par les forces de l'ordre, le risque routier professionnel est présent dans :

- 524 accidents corporels sur 1 445 (36 %)
- 19 accidents mortels sur 75 (25 %)

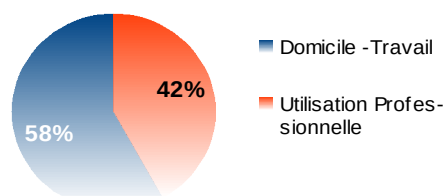
a. Proportion des trajets « domicile-travail » et « utilisation professionnelle »

En 2019, parmi les accidents corporels dont le trajet conducteur est connu, 58 % survient lors de trajet « domicile - travail »

Répartition* des accidents corporels en risque routier professionnel



Répartition* des accidents mortels en risque routier professionnel



* Nota : un accident en risque routier professionnel peut impliquer plusieurs conducteurs en domicile/travail et/ou en utilisation professionnelle.

b. Répartitions par classes d'âge et catégories de véhicules

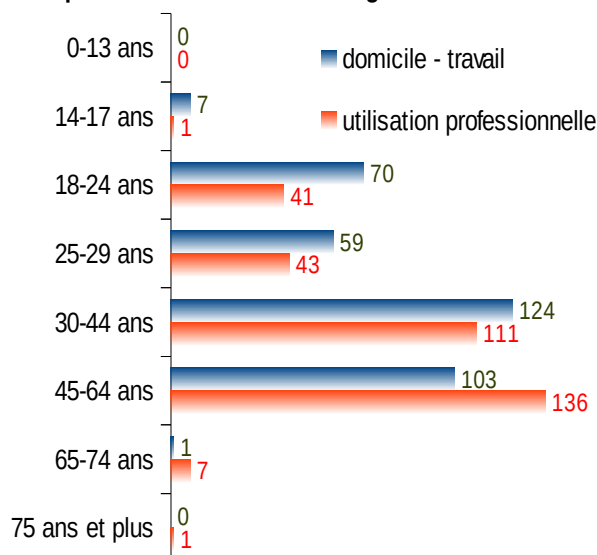
Au regard des données de réparation par type de trajet et par tranche d'âge, on constate que seule la classe d'âge 45 – 64 ans compte plus de conducteurs accidentés en « utilisation professionnelle » qu'en trajet « domicile-travail » qui constitue la raison de déplacement la plus accidentogène.

Sur les 524 accidents survenus en lien avec le monde professionnel, 78 % ont impliqué au moins un VL, 34 % un 2RM et 18 % un PL.

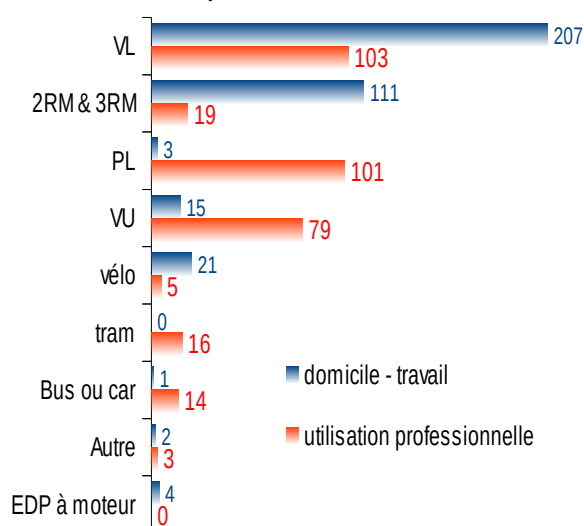
Parmi ces accidents, les VL et les 2RM sont majoritairement impliqués dans les trajets « domicile-travail ».

Les accidents comptabilisés en « utilisation professionnelle », concernent à 72 % les VL, 30 % les VU et 34 % les PL.

Répartition selon tranches d'âges des conducteurs

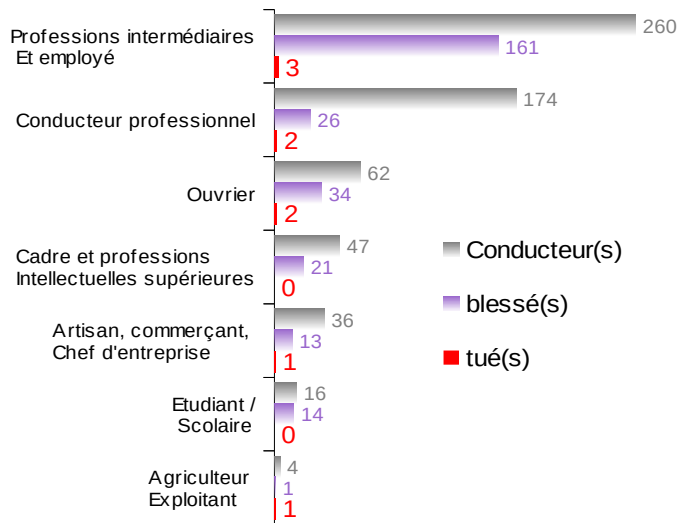


Modes de déplacement des conducteurs



c. Répartition par catégories socioprofessionnelles des conducteurs impliqués dans un accident « risque routier professionnel »

Gravité de blessures des conducteurs en risque routier professionnel



Les conducteurs les plus représentés en 2019 parmi les accidents survenus en risque routier professionnel relèvent de la catégorie des professions intermédiaire / employés, avec 260 conducteurs impliqués dans un accident (et 161 blessés).

Les conducteurs professionnels, quant à eux, sont impliqués dans 174 accidents (et 26 blessés).

d. Les piétons

Même si la définition de l'ONISR du risque routier professionnel ne prend pas en compte les piétons, on a recensé en 2019 que 10 victimes piétons sur un trajet « risque professionnel », dont 6 blessés hospitalisés.

5.3. Les conduites addictives

Les analyses ci-dessous n'exploitent que les données relatives aux accidents corporels pour lesquels les BAAC présentent des éléments en matière de consommation d'alcool ou usage de stupéfiants.

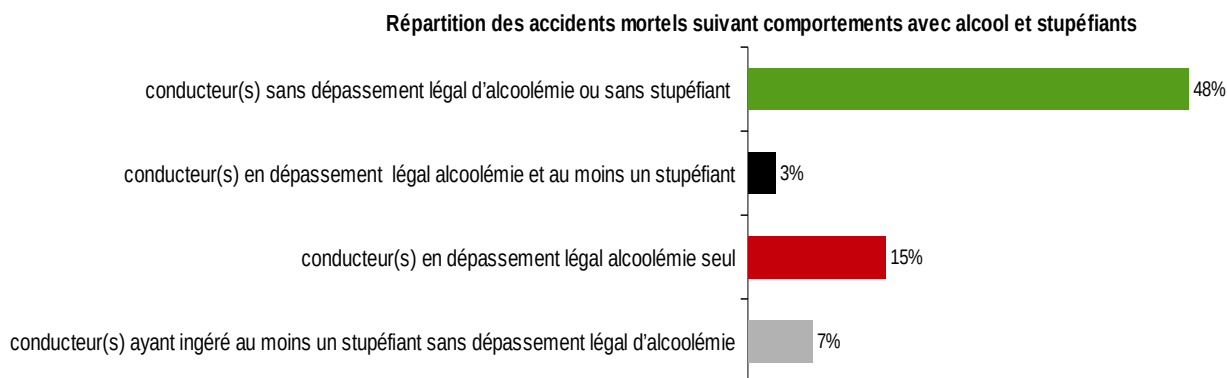
Il convient de préciser que pour 46 % des conducteurs impliqués dans des accidents corporels, dont 34 % dans des accidents mortels, les BAAC présentent des données non déterminées en matière d'alcool ou de stupéfiant.

a. Répartitions des conduites addictives dans les accidents mortels

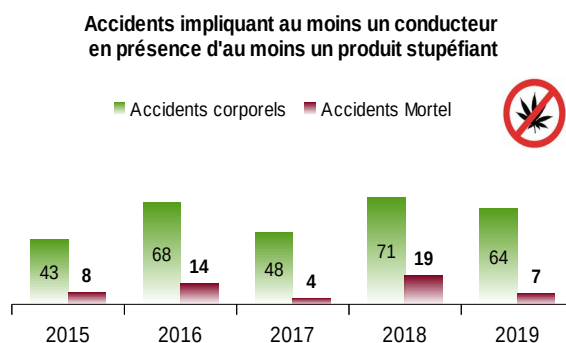
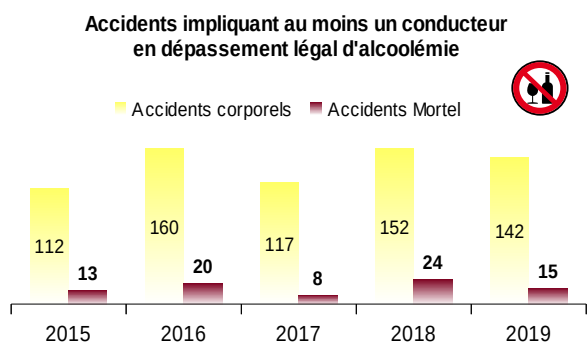
Parmi les 75 accidents mortels de 2019, il est à noter que :

- dans 18 accidents mortels les conducteurs présentaient des résultats alcool / stupéfiants « connus ».
- dans 36 accidents mortels les conducteurs ne présentaient pas un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal, et n'avaient pas fait usage de stupéfiants.

Pour 2019, la répartition globale des conducteurs impliqués dans un accident mortel est représentée comme il suit :



b. Evolution des accidents impliquant les conducteurs avec alcool ou stupéfiants



Les accidents avec dépassement légal du taux d'alcoolémie représentent au moins 10 % des accidents corporels et au moins 20 % des mortels en 2019.

46 % des accidents corporels avec alcoolémie ont eu lieu les week-ends, veilles de fêtes et jours de fêtes.

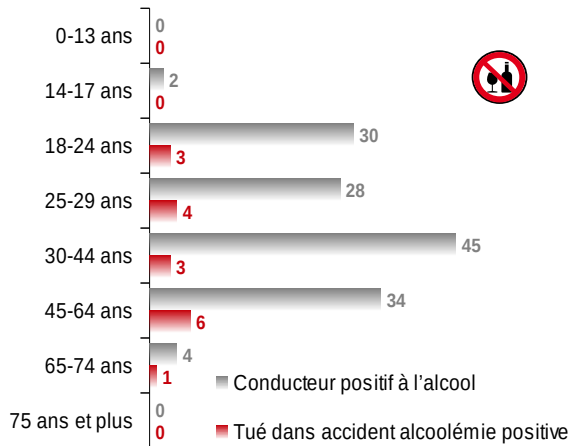
76 % des conducteurs étaient en situation de délit (taux supérieur à 0,8 g/L de sang).

Les accidents impliquant un conducteur en présence d'au moins un produit stupéfiant représentent 4 % des accidents corporels et 9 % des accidents mortels en 2019.

À noter également que 36 accidents corporels, dont 2 accidents mortels, impliquaient des conducteurs ayant consommé de l'alcool au-delà du taux légal et fait usage de stupéfiant

c. Répartition par classe d'âges

Conducteurs et tués* dans accident avec au moins un conducteur en dépassement légal d'alcoolémie



* Les personnes tuées peuvent être distinctes des conducteurs reconnus positifs à l'alcoolémie.

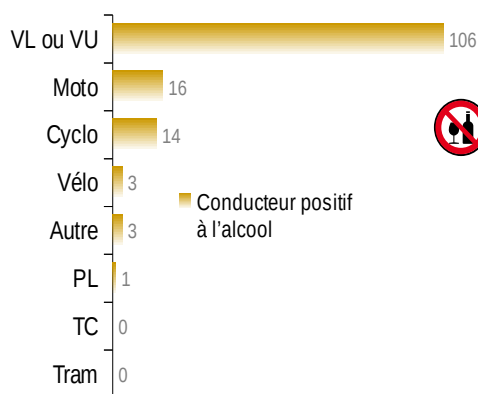
Les 30-44 ans sont à nouveau les plus représentés dans les accidents à alcoolémie positive, dont 3 tués à déplorer.

Si la problématique « alcool » intéresse toutes les classes d'âge de conducteurs (à l'exception des plus de 75 ans), les 45-64 ans sont les plus touchés avec 6 décès ayant ce facteur impliqué dans l'accident, 4 tués pour les 25-29 ans et 3 tués pour les 16-24 ans.

Parmi ces conducteurs positifs à l'alcool, 87 % sont des hommes.

d. Répartition par modes de déplacement

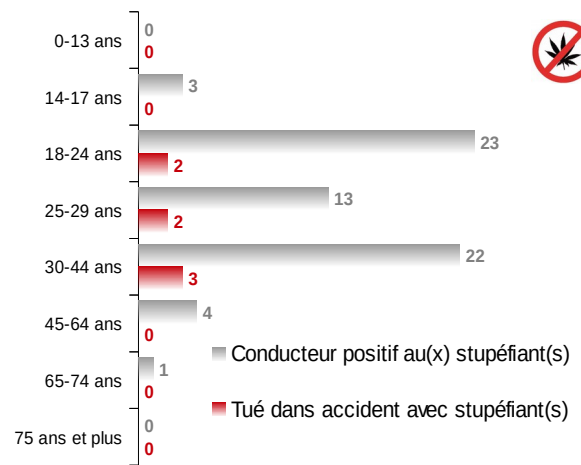
Modes de déplacement des conducteurs



On retrouve majoritairement les conducteurs de VL/VU et les conducteurs de 2 roues motorisés.

On comptabilise 4 piétons positifs à l'alcool dans 4 accidents corporels.

Conducteurs et tués* dans accident avec au moins un conducteur positif au(x) stupéfiant(s)

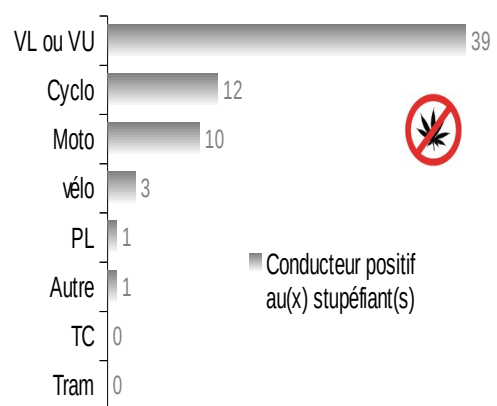


* Les tués peuvent être distincts des conducteurs positifs aux stupéfiants

Les conducteurs des trois classes d'âges comprises entre 18 et 44 ans sont les plus impliqués dans les accidents avec usage de stupéfiants.

Parmi ces conducteurs positifs aux stupéfiants, 92 % sont des hommes.

Modes de déplacement des conducteurs

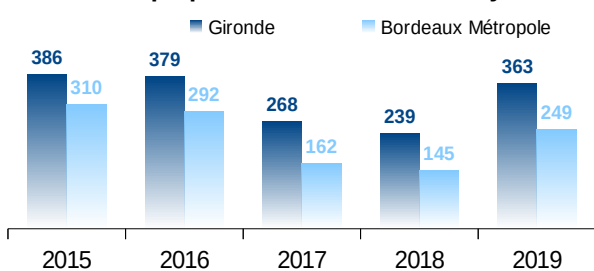


Parmi les modes de déplacement des conducteurs ayant fait usage de stupéfiants, tout comme pour l'alcool, on retrouve majoritairement les conducteurs de VL/VU et les conducteurs de 2 roues motorisés.

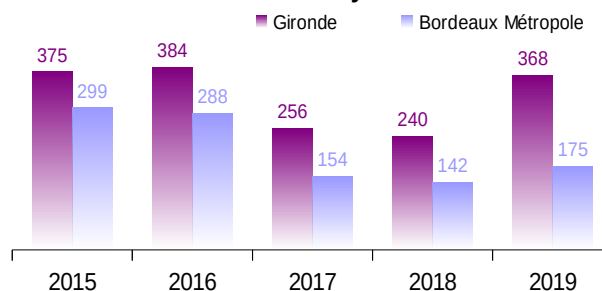
5.4. Les motos

Les motocyclettes font partie de la catégorie 2RM qui est un des enjeux du DGO 2018-2022.

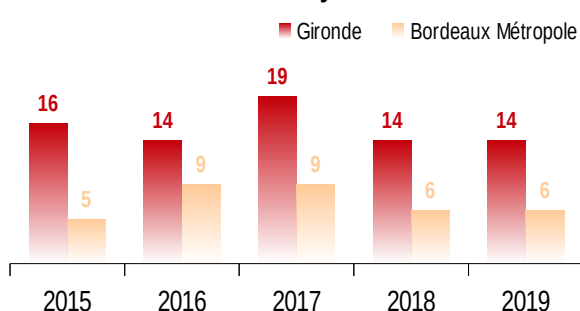
Accident impliquant au moins un motocycliste



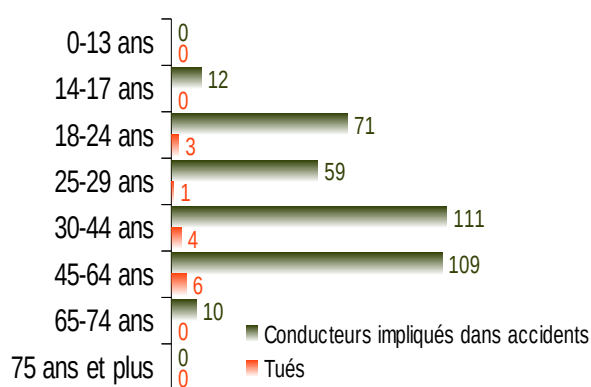
Les blessés motocyclistes



Les tués motocyclistes



Âges des conducteurs en moto



Avec 14 tués en 2019, le nombre de tués en moto diminue faiblement en Gironde (16 tués en moyenne sur les 5 dernières années).

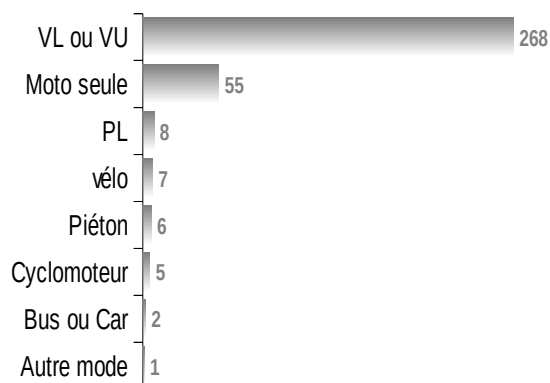
Sur ces 14 décès, on constate que :

- 8 accidents mortels ont impliqué un VL ou un VU et 6 accidents sont survenus sans tiers,
- Les classes d'âge les plus touchées sont les 45-64 ans (6 tués), 30-44 ans (4 tués) et 18-24 ans (3 tués),
- 8 accidents mortels (57 %) sont survenus en jours ouvrés,
- Les tués ont été plus nombreux en septembre (4 tués) et en août (3 tués).

Parmi les 363 accidents corporels impliquant au moins une motocyclette en 2019, on note que :

- Les mois 2019 les plus accidentogènes ont été de juin à octobre : octobre (48 accidents), juin à septembre (40 accidents par mois),
- 60% des accidents se sont produits en agglomération,
- 79 % se sont produits en semaine,
- 74 % se sont produits avec un VL ou un VU impliqué,
- 58 % sur voie communale, 26 % sur autoroute et route nationale et 25 % sur route départementale (un accident peut être comptabilisé sur plusieurs catégories de routes)
- 65 % des accidents se sont réalisés hors intersection.

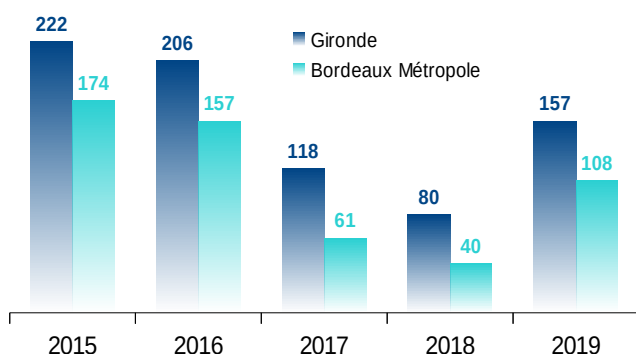
Usagers impliqués dans accidents avec motocyclistes



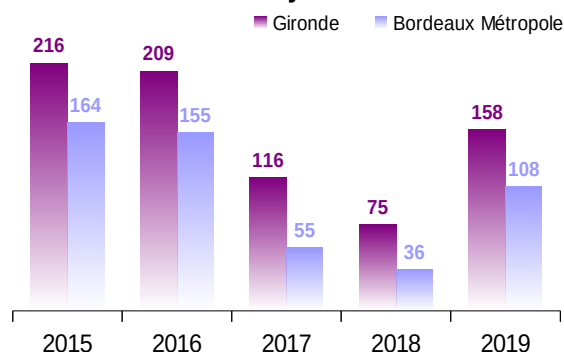
5.5. Les cyclomoteurs

Les cyclomoteurs font partie de la catégorie 2RM qui est un des enjeux du DGO 2018-2022.

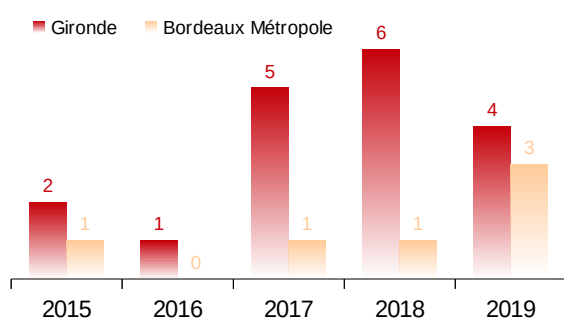
Accidents impliquant au moins un cyclomoteur



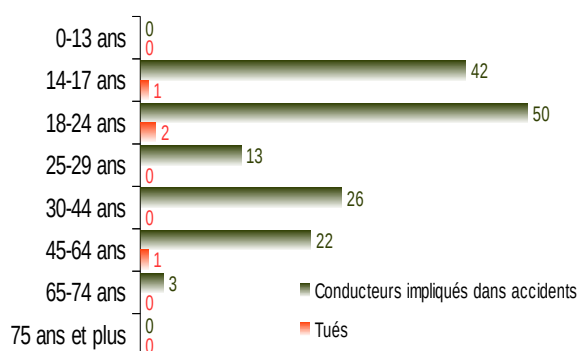
Les blessés cyclomotoristes



Les tués cyclomotoristes



Âges des conducteurs en cyclomoteur



En 2019, on enregistre 4 tués cyclomotoristes dont 3 sur Bordeaux Métropole.

Sur les 157 accidents corporels en 2019 impliquant un cyclomoteur, sur la même tendance que pour les accidents impliquant les motos, on constate que :

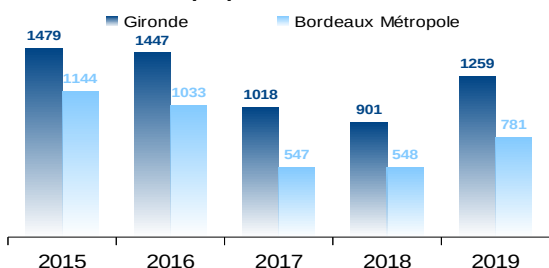
- 74 % des accidents avec cyclomoteur implique un VL / VU.
- 89 % des accidents se sont produits en agglomération.
- 82 % sont localisés sur voies communales dont 68 % sur Bordeaux Métropole, et 25 % sur routes départementales.
- 68 % des accidents sont survenus dans une intersection.
- Les mois de septembre, octobre et novembre regroupent 40 % des accidents corporels annuels des cyclomoteurs.
- Les heurts les plus fréquents se produisent contre des VL/VU puis les pertes de contrôle.
- Parmi les 4 décès enregistrés avec un cyclomoteur, 3 sont des jeunes de moins de 25 ans (2 tués entre 18 et 24ans et 1 entre 14 et 17 ans), et 1 de la tranche d'âge 55-59 ans.
- 71 % des accidents se sont produits en semaine.

5.6. Véhicules Légers et Utilitaires

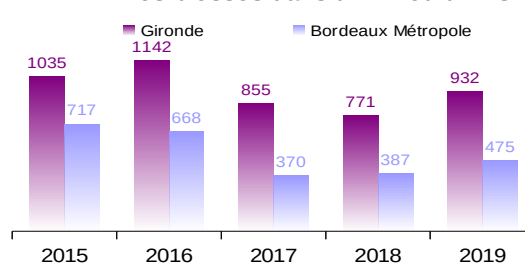
Les VL/VU représentent les véhicules les plus impliqués dans les accidents corporels.

Remarque : L'augmentation des accidents enregistrés entre 2018 et 2019 pour les VI et les VU résulte de la reprise des saisies des BAAC en zone police.

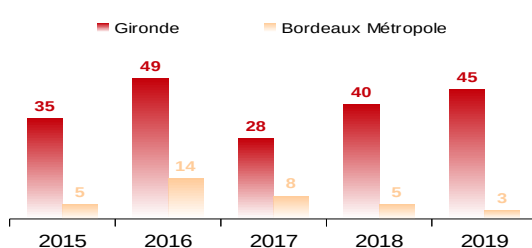
Les accidents impliquant au moins un VL ou un VU



Les blessés dans un VL ou un VU



Les tués dans un VL ou un VU

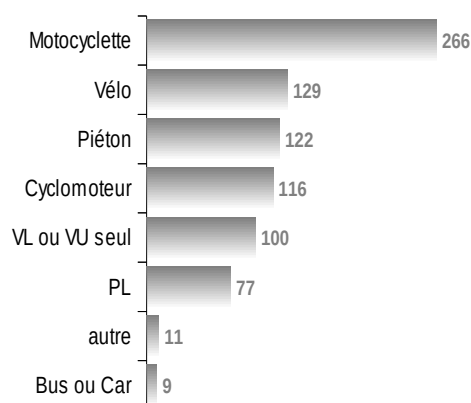


84 % des accidents mortels en 2019 ont impliqué au moins un VL/VU (63 accidents mortels).

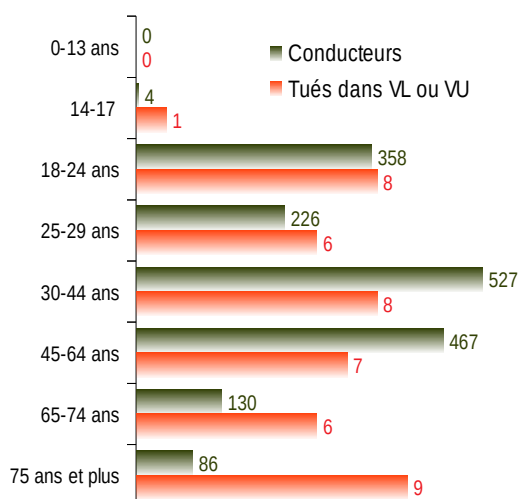
Parmi ces accidents mortels, on observe que :

- 45 personnes ont été tuées au moyen d'un VL / VU, dont 22 sans tiers impliqué.
- 27 accidents mortels (43%) ont eu lieu les week-end, veille de fête et fête,
- les tués sont plus nombreux en novembre (10 tués), mai (9 tués), juillet (5 tués) et octobre (5 tués). Ces 4 mois représentent 64% des tués dans un VL / VU.
- 33 personnes ont trouvé la mort lors d'un accident survenu au moyen d'un VL / VU sur routes départementales, 9 sur voies communales et 3 tués sur autoroutes.

Usagers impliqués dans accidents avec un VL ou un VU



Age des conducteurs et tués dans un VL ou un VU

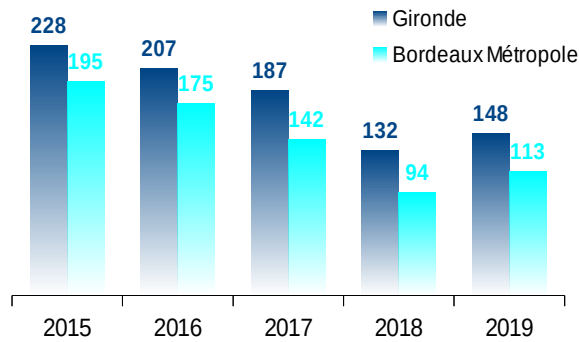


Sur les 1 259 accidents corporels 2019 impliquant au moins un VL / VU, on constate que :

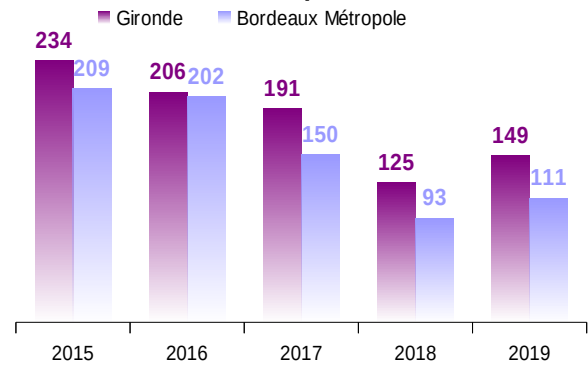
- Hormis la période estivale (de juin à août) avec 351 accidents, les mois les plus accidentogènes sont les trois derniers mois de l'année avec 32 % des accidents (399 accidents)
- 45 % des accidents se sont produits hors agglomération.
- Les classes d'âge des conducteurs de VL / VU les plus impliqués sont les 30-44 ans (29%) et les 45-64 ans (26%).
- 70 % des accidents se sont produits pendant les jours ouvrés (hors week-end, veilles de fêtes et fêtes).
- 56 % des accidents ont eu lieu hors intersection.

5.7. Les Piétons

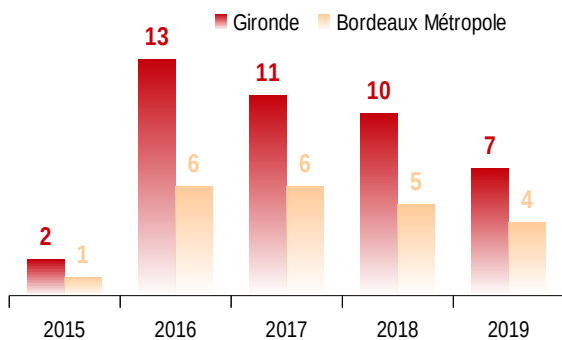
Accidents impliquant au moins un piéton



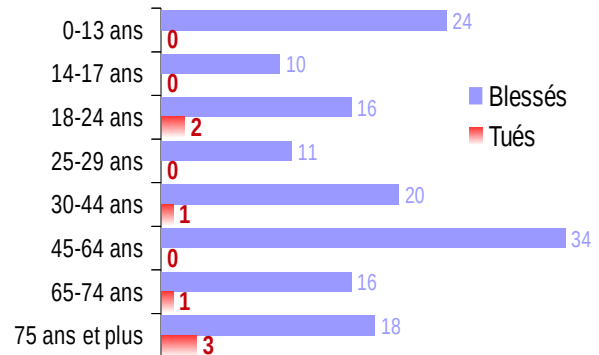
Blessés piéton



Tués piétons



Gravité piétons par classes d'âge



Les piétons sont impliqués dans 10 % des accidents corporels du département, et majoritairement avec un VL ou un VU.

L'année 2019 a été marquée par le décès de 7 piétons, dont 3 avaient 75 ans et plus.

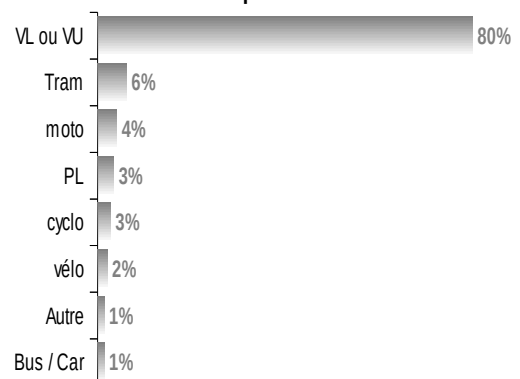
On note une baisse des tués piétons depuis 2016.

91 % des piétons ont été percutés en agglomération.

76 % des accidents ayant impliqué au moins un piéton ont été enregistrés sur Bordeaux Métropole.

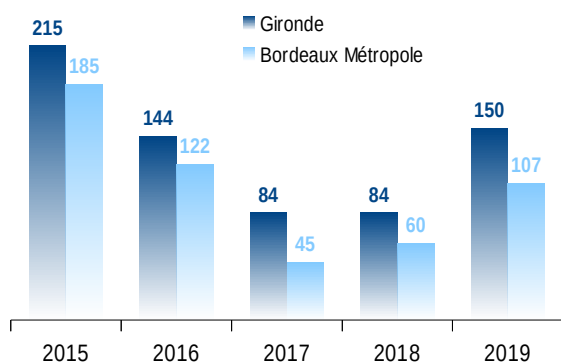
Les piétons des classes d'âge suivantes ont les plus représentés dans les accidents corporels : 45-64 ans (21%), 0-13 ans (15%) et 18-24 ans (14%).

Véhicules impliqués dans un accident avec piéton en 2019

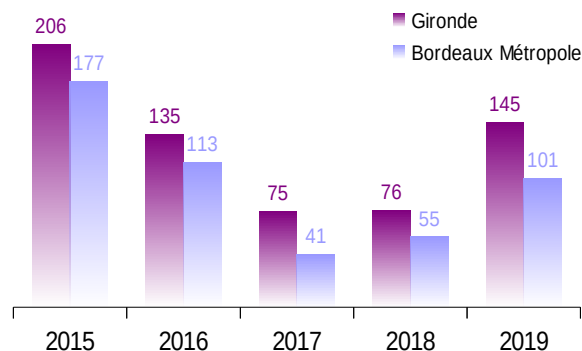


5.8. Les bicyclettes

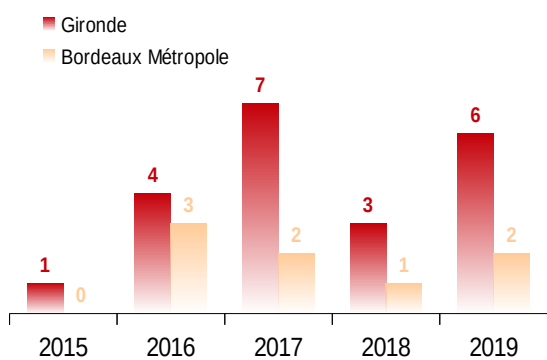
Accident impliquant au moins un vélo



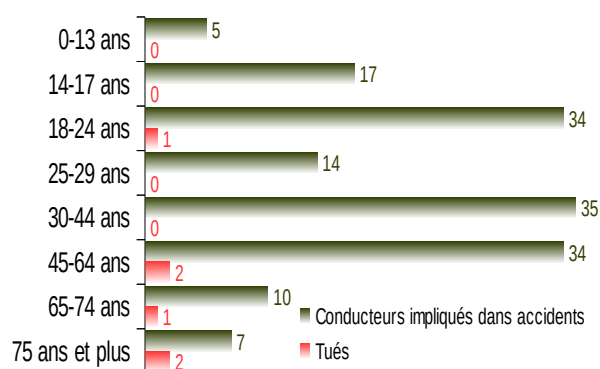
Les cyclistes blessés



Les tués cyclistes



Âges des conducteurs en bicyclette



En 2019, on enregistre :

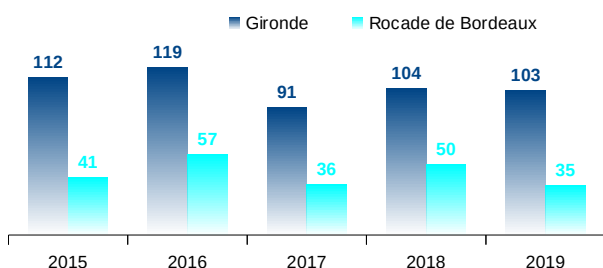
- 6 cyclistes tués, soit 3 de plus que 2018.
- 3 cyclistes tués avaient plus de 65 ans.
- 4 accidents mortels avec un VL/VU, 1 accident mortel avec PL et 1 accident mortel dû à une perte de contrôle du vélo sans tiers.

Sur les 150 accidents corporels en 2019 impliquant au moins une bicyclette (y compris un Vélo Assistance Électrique VAE), on constate que :

- 89 % sont localisés en agglomération et 71 % sur le territoire de Bordeaux Métropole.
- 80 % se sont produits en semaine.
- 75 % se sont produits en plein jour.
- 65 % se sont produits hors intersection.
- Les mois comptabilisant le plus d'accident sont mai et octobre (18 accidents).
- La majorité des accidents de cyclistes se sont produits avec des VL ou des VU.

5.9. Les Poids Lourds (PL)

Accidents impliquant au moins un PL

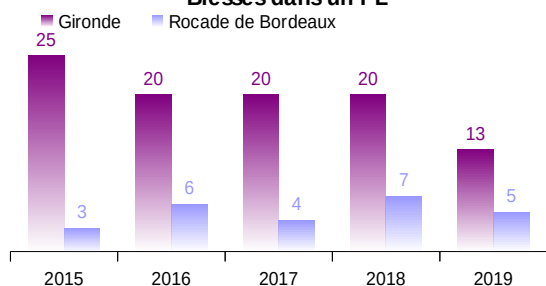


Les accidents corporels en 2019 impliquant au moins un PL représentent 7 % de l'accidentalité du département.

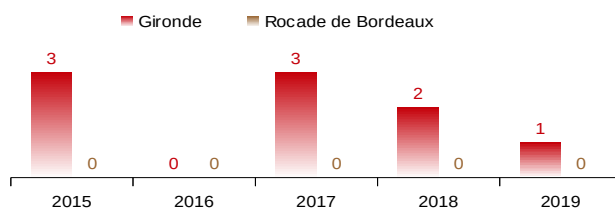
Leur nombre est stable par rapport aux années précédentes. 34 % se sont produits sur la rocade de Bordeaux.

Les graphiques suivants distinguent les victimes dans les PL et celles hors PL.

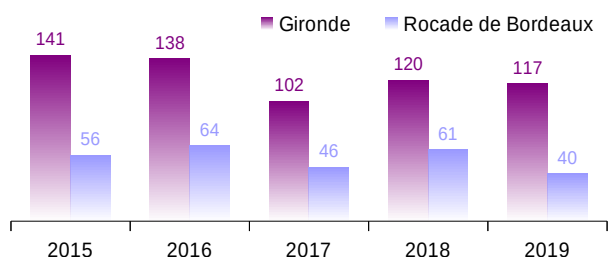
Blessés dans un PL



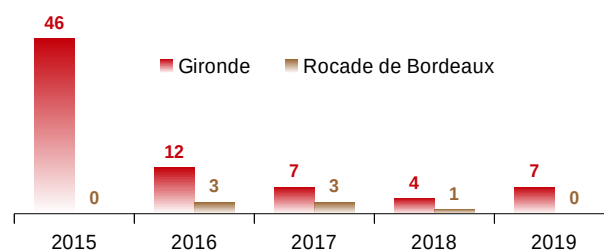
Tués dans un PL



Blessés hors PL dans accidents impliquant au moins un PL



Tués hors PL dans accident impliquant au moins un PL

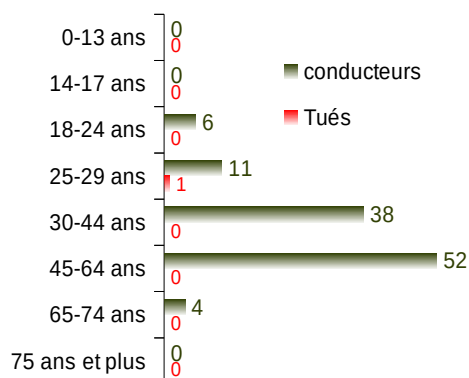


Sur les 103 accidents corporels impliquant au moins un PL en 2019, on constate que :

- Les mois comptant le plus d'accidents sont juin et octobre (13 accidents).
- Le mois comptant le moins d'accidents est le mois de juillet (5 accidents).
- 82 % des accidents avec un PL impliquent au moins un VL.
- 83 % des accidents sont localisés hors agglomération et hors intersection.
- 72 % des accidents se sont produits sur autoroutes et routes nationales, 19 % sur voies communales et 13 % sur routes départementales.

Nota : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs voies (intersection).

Répartition selon classes d'âge des conducteurs et tués dans PL



5.10. Les Engins de Déplacement Personnel (EDP)

Conformément aux instructions nationales (guide BAAC 2017), la prise en compte des EDP dans la base nationale des accidents corporels a débuté le 1^{er} janvier 2019. L'année 2019 est donc une année de référence pour ces nouveaux modes de déplacement.

Définition :

- Les engins de déplacement personnel sans moteur regroupent l'ensemble des véhicules ne correspondant pas à la définition d'un cycle, propulsé uniquement par la force musculaire et non pourvu d'un moteur. À titre d'exemple, on peut citer les patins à roulettes, trottinette, skateboard, monocycle...
- Les engins de déplacement personnel à moteur regroupent les véhicules à moteur à une, deux roues ou plus, de type trottinette électrique, chaises roulantes électriques, skate électrique, gyropode, segway, overboard... permettant un déplacement personnel à vitesse modérée (25 km/h maximum).

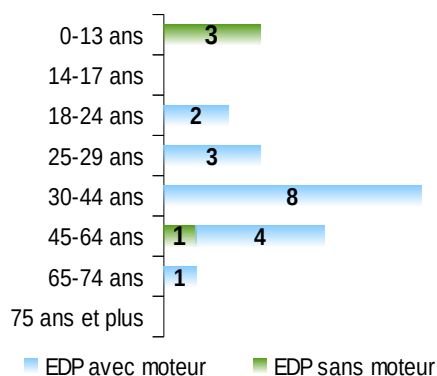
2019	Accident	Tués	BH>24h	Blessés Légers
EDP à moteur	18	1	6	14
EDP sans moteur	4	0	0	4
Total	22	1	6	18

En 2019, 22 accidents corporels impliquant au moins un EDP ont été recensés par les forces de l'ordre dont 21 sur Bordeaux Métropole et 1 sur la commune de La Teste-de-Buch.

Ces accidents se sont essentiellement produits avec les VL/VU (15 accidents dont 1 accident mortel), puis des bicyclettes (3 accidents corporels).

77 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec un EDP sont des hommes.

Classe d'âge des conducteurs EDP

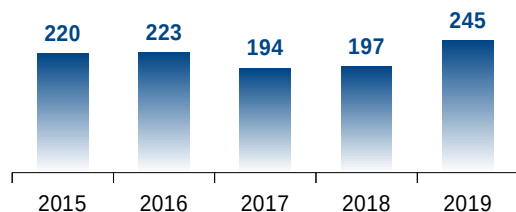


Les conducteurs d'EDP âgés de 30 à 44 ans sont les plus impliqués dans les accidents (8 conducteurs), suivis des 45-64 ans (5 conducteurs).

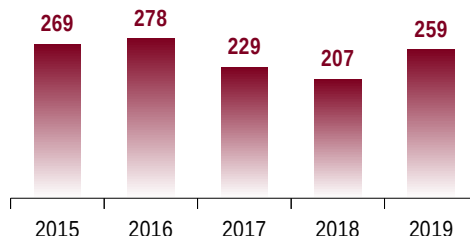
5.11. Les accidents solo sans tiers impliqué

En 2019, les accidents solo sans tiers impliqué concernent majoritairement les VL et les VU (62 % des accidents corporels) ainsi que les 2RM (33 % des accidents corporels).

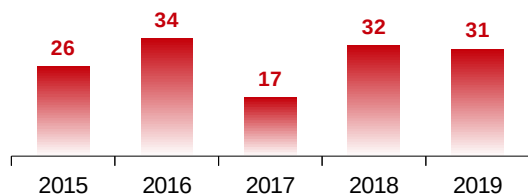
Accidents impliquant un seul véhicule



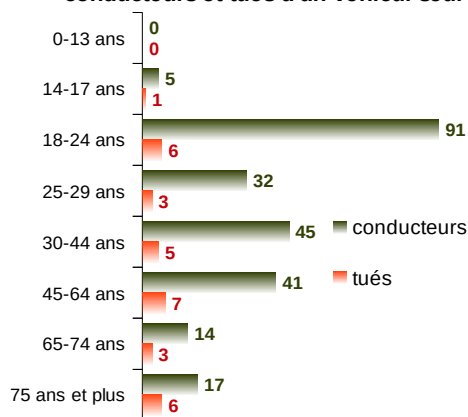
Blessés dans des accidents avec un seul véhicule



Tués dans des accidents avec un seul véhicule



Répartition selon tranches d'âges des conducteurs et tués d'un véhicule seul



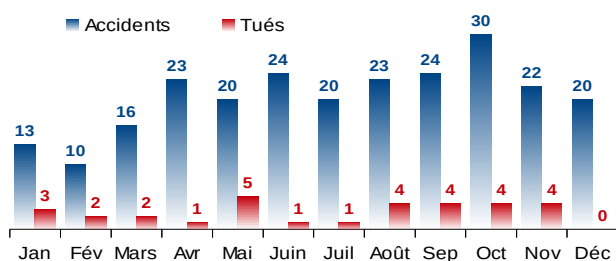
Ces accidents « solo » représentent 17 % des accidents corporels en 2019. Ils sont en hausse de 13 % par rapport à la moyenne 2014-2018.

On observe que le nombre de personnes tuées dans un véhicule seul impliqué n'évolue pas ces dernières années avec 40 % des personnes tuées sur l'année (34 % en moyenne entre 2014 et 2018).

Sur les 245 accidents corporels enregistrés en 2019 impliquant un seul véhicule, on constate que :

- 74 % des conducteurs et 79 % des conducteurs tués sont des hommes.
- 60 % des accidents corporels et mortels se sont produits hors agglomération.
- Les conducteurs les plus touchés dans ces accidents sont les 18-24 ans, les 30-44 ans et les 45-64 ans.

Accidents et tués dans véhicule seul suivant mois



Le mois d'octobre a enregistré le plus d'accidents corporels en solo, soit 30 accidents. Les autres mois ont, quant à eux, comptabilisés en moyenne 20 accidents en solo.

Les personnes tuées en solo ont été plus nombreuses au mois de mai, suivie de la période d'août à novembre.

Le jour où les accidents sont les plus nombreux est le samedi.

Parmi les conducteurs de véhicules seuls impliqués dont le trajet est connu, 71 % étaient en promenade - loisirs, 16 % en domicile - travail et 6 % en utilisation professionnelle.

Concernant les communes comptabilisant au moins 10 accidents en solo sans tiers impliqué, on retrouve 4 communes faisant partie de Bordeaux Métropole (Bordeaux, Bègles, Pessac et Villenave d'Ornon) et totalisant 60 accidents, soit 1 accident sur 4, et la commune de La Teste-de-Buch (10 accidents).

Glossaire et sigles

Engin de déplacement personnel (EDP) : il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (trottinette électrique, gyropode, segway...) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

Bicyclette : Vélo y compris vélo électrique

Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur

Deux-roues motorisé (2RM) : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Scooter : Motocycle à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat

Cyclomoteur : Deux-roues motorisées de moins de 50 cm³, ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters

Motocyclette : Deux-roues motorisées de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Voiturette : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum, dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

Véhicule Légers (VL) ou véhicule de tourisme : Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule utilitaire (VU) : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t

Poids lourd (PL) : Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t

Transport en commun (TC) : Autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC n'ayant jusqu'en 2018 pas l'information « permis probatoire »)

Senior – modification Bilan 2015 : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire

Taux légal d'alcool : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun

Taux délictuel d'alcool : ≥ 0,8 g/l de sang

* * *