



**PRÉFET  
DE LA GIRONDE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Cabinet du Préfet  
Direction des Sécurités  
Bureau de la Sécurité Routière**

# **Département de la Gironde**

## **Bilan de l'accidentalité 2022**

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**



# Table des matières

<b>1.Évolution globale des indicateurs.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Carte des accidents corporels 2022.....</b>	<b>7</b>
<b>3. Les Auteurs Présumés des Accidents Mortels (APAM).....</b>	<b>9</b>
<b>4. Analyses thématiques.....</b>	<b>10</b>
4.1. Les accidents selon la période.....	10
4.2. Les accidents selon le réseau routier.....	11
4.3. Les usagers impliqués.....	13
4.4. Les circonstances.....	14
<b>5. Fiches thématiques.....</b>	<b>16</b>
5.1. Les conduites à risques.....	16
5.2. Les motos.....	18
5.3. Les cyclomoteurs.....	19
5.4. Les véhicules légers et utilitaires.....	20
5.5. Les piétons.....	21
5.6. Les vélos.....	22
5.7. Les Poids Lourds (PL).....	23
5.8. Les Engins de Déplacement Personnel Motorisé (EDPM).....	24
5.9. Les accidents solo sans tiers impliqué.....	25

## Préambule

Le bilan d'accidentologie 2022 a été réalisé par l'Observatoire Technique du 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, à travers notamment des analyses et des fiches thématiques.

Les données 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.

Les bilans départementaux dépendent de la base nationale des accidents corporels 2022 qui a été arrêtée le 27 avril 2023 par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

Pour rester objectif, toutes les données 2022 seront comparées à la moyenne des cinq années calculées sur la période 2015 à 2019, et à l'année 2021. L'année 2020 est volontairement exclue des comparaisons compte tenu du contexte de cette année lié à la pandémie et aux différentes mesures de confinement qui ont impacté les chiffres de l'accidentalité.

### Références

- Loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique et arrêté du 27 mars 2007.
- Arrêté du 27 mars 2007 portant sur les conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation.
- Instruction ministérielle INTS1711116J du 18 avril 2017 validant et diffusant la dernière version du guide technique de rédaction des BAAC.
- Labellisation des principaux indicateurs par l'Autorité de la Statistique Publique : avis initial du 4 juin 2013, publié au JO le 18 juin 2013 ; renouvellement par avis du 21 novembre 2019, publié au JO le 27 novembre 2019.

Plus d'informations et documents de référence : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>

### Définitions

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 : 9 976 km<sup>2</sup>, soit le plus étendu de la France Métropole.
- Population 2021 (source INSEE) : 1 661 929 habitants dont 49% sont recensés sur Bordeaux Métropole.
- 21 224 km de routes (dont 700 km de voies cyclables) réparties :
  - 68 % de voies communales.
  - 30 % de routes départementales.
  - 2 % d'autoroutes et routes nationales.

## Les chiffres clés 2022

L'année 2022 est particulièrement marquée par une hausse de la mortalité sur les routes en Gironde :

**1 291 accidents corporels** dont **84 accidents mortels** et un bilan humain de **87 personnes décédées et 1 652 blessés** dont **455 Blessés Hospitalisés (BH)**.

*Pour mémoire, l'année 2021 comptabilisait 1 401 accidents corporels et 72 personnes décédées.*

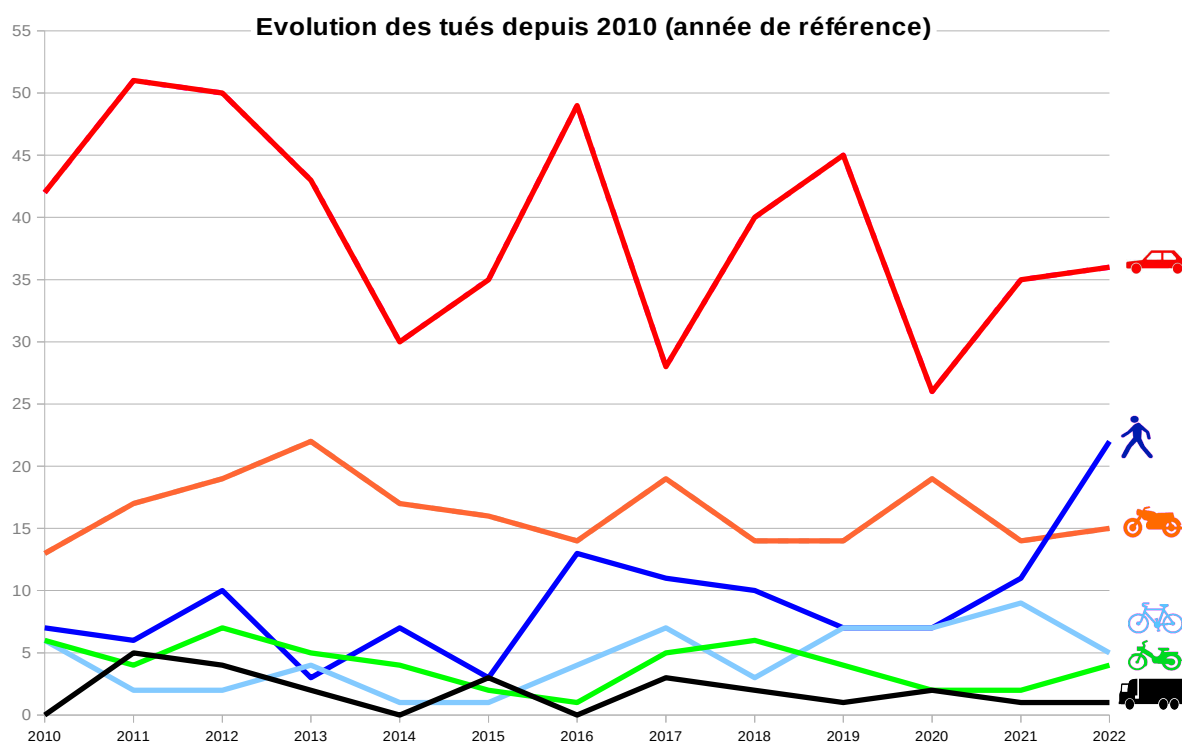
Le seuil des 80 accidents mortels n'avait pas été dépassé depuis 10 ans en Gironde (2012 = 89 accidents mortels qui ont fait 94 tués).

Une des raisons de cette augmentation est le nombre de tués piétons qui a doublé par rapport aux dernières années : 22 tués en 2022, soit 1 tué sur 4. La mortalité de cette catégorie d'usagers vulnérables dépasse pour la première fois celle des deux-roues motorisés (2RM) qui compte 19 tués.

Les tranches d'âges « jeunes » (16 tués 18-24 ans) et « seniors » (13 tués chez les plus de 75 ans) sont principalement concernées par l'augmentation de la mortalité routière 2022 en Gironde.

La vitesse excessive ou inadaptée et la consommation d'alcool chez les conducteurs restent les causes prédominantes d'accidents mortels chez les moins de 45 ans. Le refus de priorité et les malaises au volant sont le plus souvent à l'origine des accidents mortels chez les conducteurs seniors.

De façon constante, les auteurs d'accidents mortels restent principalement des conducteurs masculins.



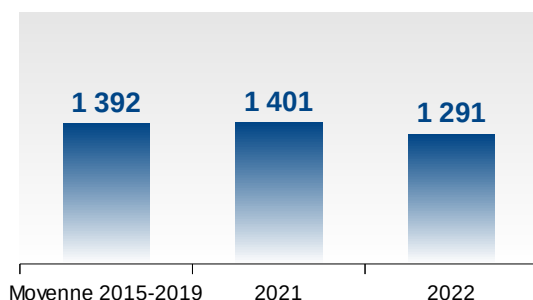
# 1.Évolution globale des indicateurs

L'année 2022 comptabilise 1 291 accidents corporels, soit une baisse sensible de 7 % par rapport à la moyenne 2015-2019 et près de 8 % par rapport à 2021.

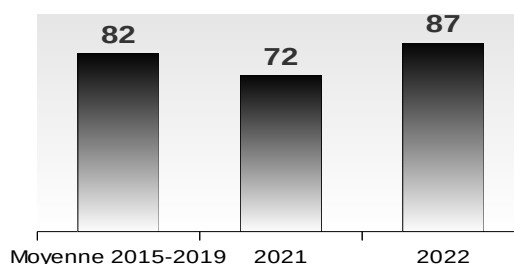
Le nombre de blessés continue également de baisser de manière régulière depuis 2015.

A contrario, le nombre de tués a augmenté avec 5 victimes de plus par rapport à la moyenne 2015-2019 et 15 victimes de plus en comparaison à 2021, soit une augmentation de 20 % contre 11 % pour la France Métropolitaine.

Accidents corporels en Gironde



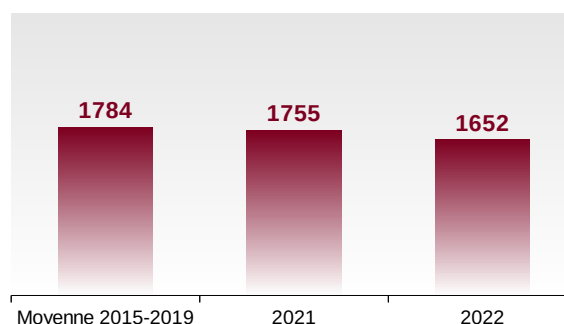
Tués à 30 jours en Gironde



Les chiffres de la mortalité routière 2022 en Gironde sont dramatiques et supérieurs aux autres départements similaires dits « monopolarisés » et définis en page 8.

Avec 52 tués pour 1 million d'habitants, le département de la Gironde reste juste au-dessus des 50 tués pour 1 million d'habitants relevés au niveau de la France métropolitaine.

Blessés en Gironde



## Evolution par arrondissement

Le nombre d'accidents corporels a diminué de 7 % par rapport à la moyenne 2015-2019.

L'arrondissement d'Arcachon reste le seul en augmentation par rapport à cette moyenne 2015-2019.

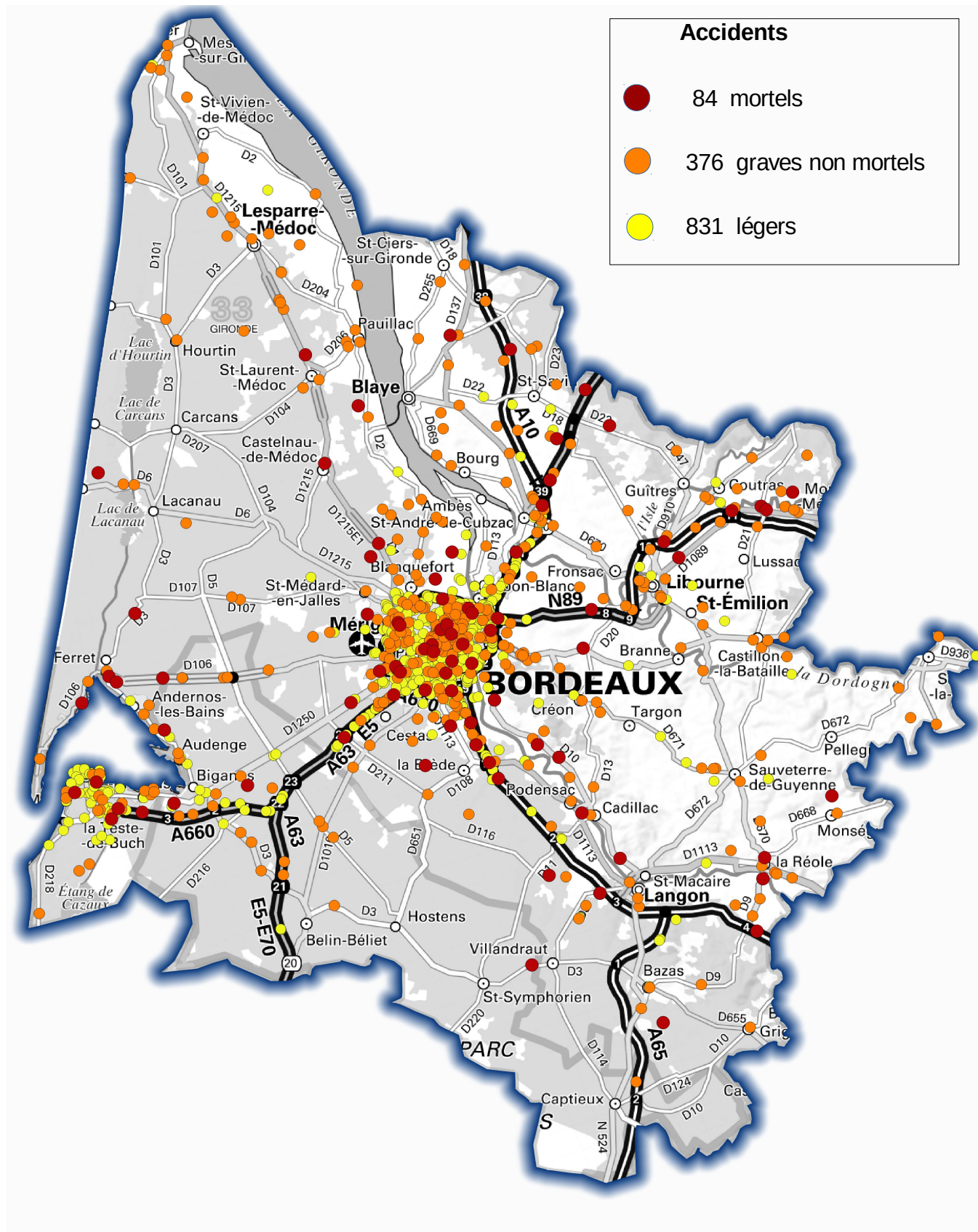
Accidents corporels						
	2022	2021	Evolution 2022 par rapport à 2021		Moyenne 2015-2019	Evolution 2022 / moyenne 2015-2019
<b>Gironde</b>	<b>1 291</b>	<b>1 401</b>	-8%	↘	<b>1 392</b>	-7%
Arr. Arcachon	159	209	-24%	↘	108	47%
Arr. Blaye	54	41	32%	↗	53	2%
Arr. Bordeaux	913	975	-6%	↘	1039	-12%
Arr. Langon	57	71	-20%	↘	68	-16%
Arr. Lesparre	49	51	-4%	↘	60	-18%
Arr. Libourne	59	54	9%	↗	64	-8%

L'augmentation des accidents mortels 2022 est principalement visible sur l'arrondissement de Bordeaux.

Après une baisse marquée en 2021, l'arrondissement de Bordeaux subit effectivement une augmentation de 37 % (11 accidents mortels) par rapport à la moyenne 2015-2019.

Accidents mortels						
	2022	2021	Evolution 2022 par rapport à 2021		Moyenne 2015-2019	Evolution 2022 / moyenne 2015-2019
<b>Gironde</b>	<b>84</b>	<b>70</b>	20%	↗	<b>70</b>	20%
Arr. Arcachon	12	13	-8%	↘	8	50%
Arr. Blaye	7	5	40%	↗	5	40%
Arr. Bordeaux	41	24	71%	↗	30	37%
Arr. Langon	12	13	-8%	↘	9	33%
Arr. Lesparre	5	8	-38%	↘	8	-38%
Arr. Libourne	7	7	=	→	10	-30%

## 2. Carte des accidents corporels 2022



## Information

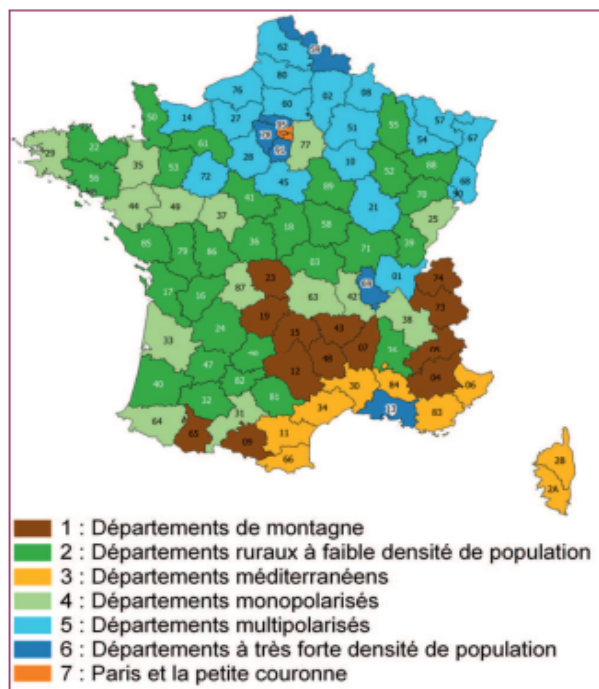
### **La Gironde classée département « monopolarisé »**

Une étude du mois de mai 2022 de l'ONISR et du CEREMA a actualisé la répartition des départements de France métropolitaine en 7 familles en fonction de plusieurs variables (géographie, densité population, ensoleillement, nombre de 2RM...).

Les départements d'une même famille ont donc des caractéristiques proches et peuvent être comparés en termes d'indicateurs de sécurité routière.

Le département de la Gironde est classé dans la famille n°4 des départements « monopolarisés » constituée par 14 départements. (Cf carte ci-contre).

Cette famille se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100 000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoire en périurbain au-dessus de la moyenne.



Pour 2022, les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière de la famille n°4 (ILSR 4) comptent 34 tués en moyenne (87 pour la Gironde), et 46 tués par million d'habitants (52 pour la Gironde).

Pour mémoire, les ILSR antérieurs à cette actualisation étaient les suivants pour la période DGO 2017-2021 :

Période 2017-2021	Moyenne de tués par département / an	Moyenne tués par million d'habitants/an
<b>Gironde</b>	<b>73</b>	<b>44</b>
<b>Famille ILSR (avant 2022) « Départements à métropole »</b>	<b>44</b>	<b>44</b>
<b>France métropolitaine</b>	<b>32</b>	<b>47</b>

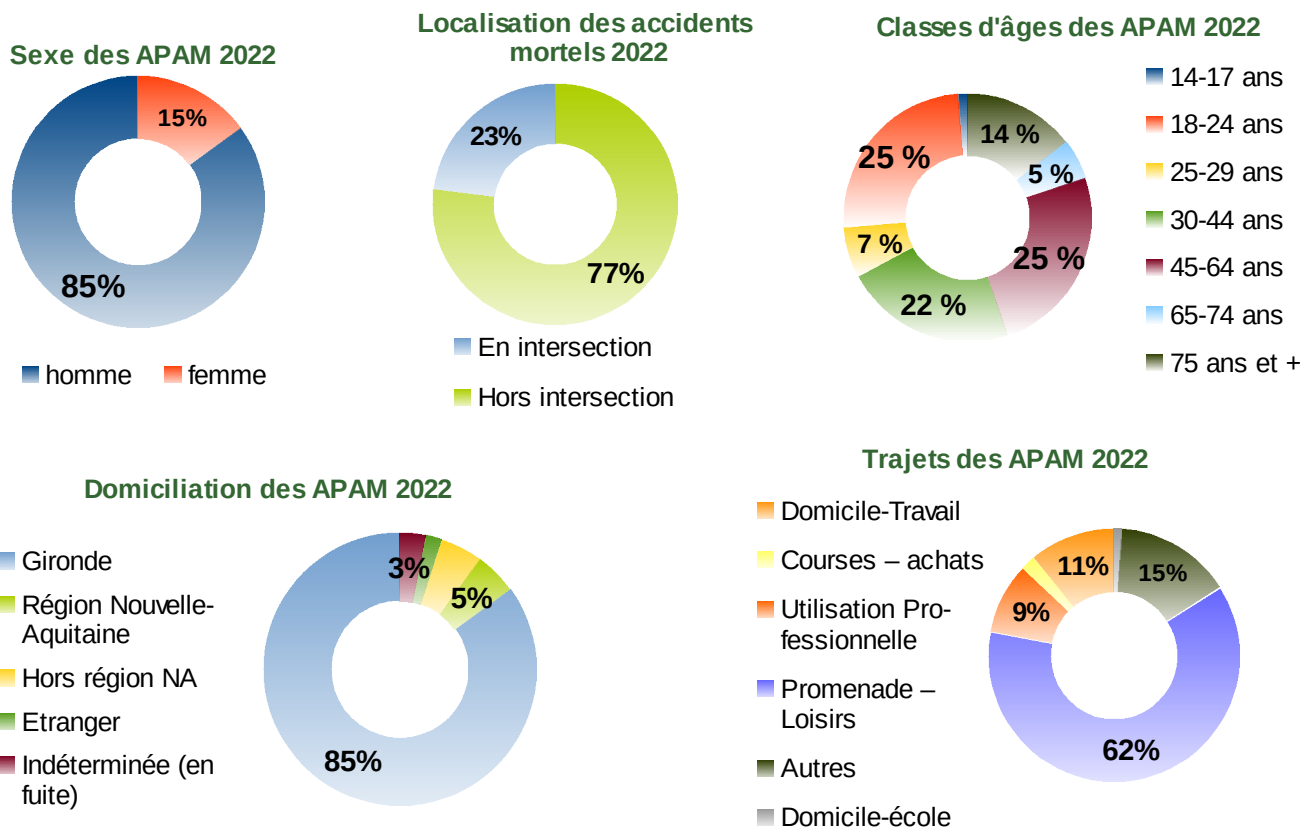
La Gironde compte bien plus de tués par an que la moyenne des départements de sa famille ILSR. Rapporté au nombre de tués par million d'habitants, cet indicateur était inférieur à la moyenne France Métropolitaine.



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

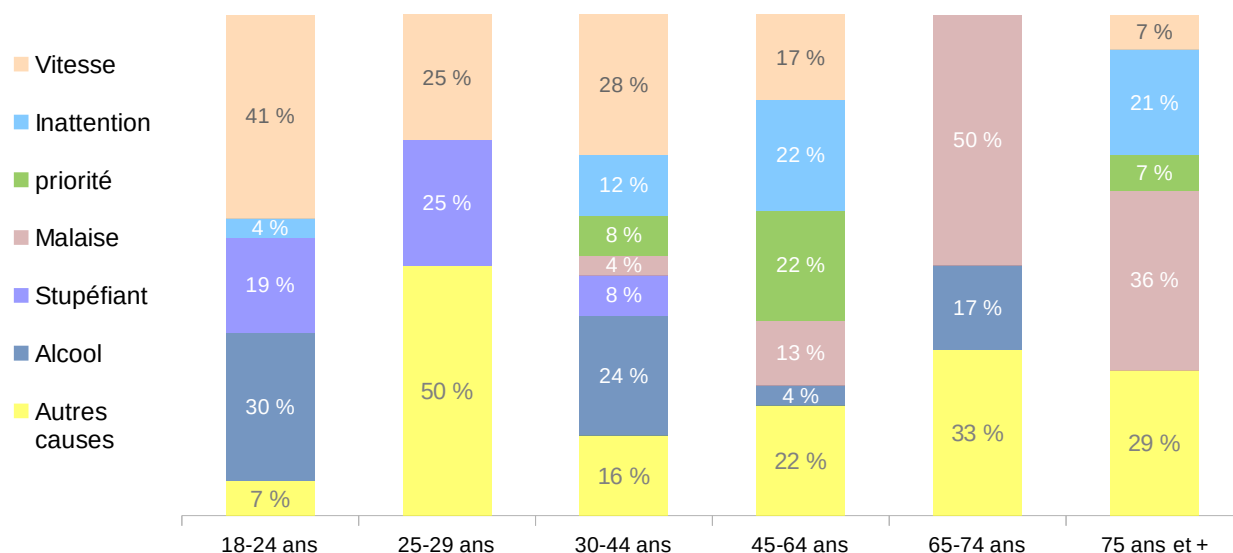
Les données suivantes sont issues des informations relevées dans les 84 fiches APAM des accidents mortels survenus en Gironde en 2022.

Elles permettent de décrire le profil majoritaire de l'auteur d'accident mortel dans le département : un homme domicilié en Gironde, âgé entre 18 et 24 ans ou entre 45 et 64 ans, circulant avec sa voiture en promenade - loisirs à moins de 8 km de son domicile. Celui-ci, qui possède 12 points sur son permis de conduire, a provoqué un accident hors intersection.



L'analyse des facteurs identifiés dans les accidents mortels en 2022 montre que la vitesse excessive reste présente dans 36 % des accidents mortels, soit + 2 points par rapport aux précédentes années. Elle est présente dans 41 % des accidents mortels impliquant un conducteur âgé entre 18 et 24 ans. Ce facteur « vitesse » est moins présent avec des APAM plus âgés.

#### Causes des accidents mortels en fonction de l'âge des APAM



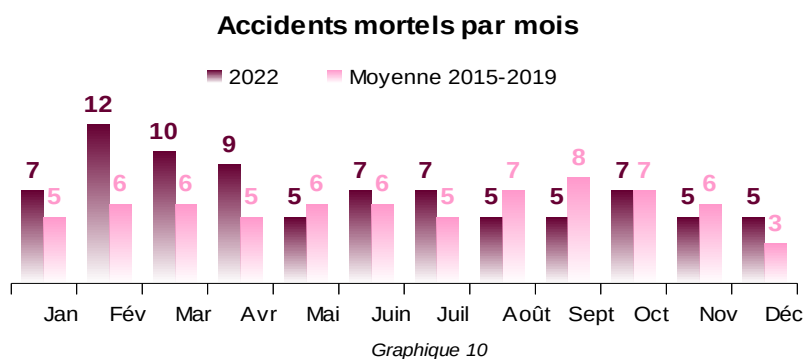
La présence d'alcool et/ou de stupéfiants chez les APAM représente également une cause importante des accidents mortels, respectivement à hauteur de 22 % et 11 %, principalement chez les 18-29 ans concernant l'usage de stupéfiants et chez les 30-44 ans concernant la consommation d'alcool.

Les malaises au volant/guidon apparaissent essentiellement chez les APAM seniors (plus de 65 ans) avec 11 tués en 2022 suite à un malaise au volant, soit le double des années précédentes. Enfin, les causes « inattention » et « refus de priorité » sont principalement présentes chez les APAM de plus de 45 ans.

## 4. Analyses thématiques

### 4.1. Les accidents selon la période

#### a. Selon le mois



45 % des accidents mortels en 2022 se sont concentrés sur les cinq premiers mois de l'année.

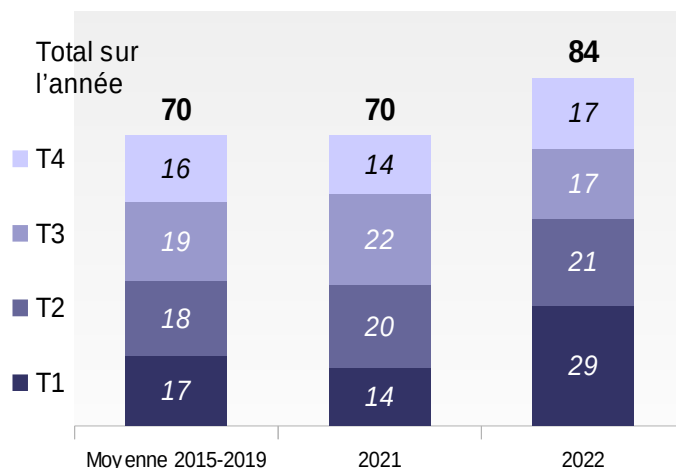
Le premier trimestre 2022 est le plus meurtrier des dix dernières années avec 29 accidents mortels.

#### Evolution du nombre d'accidents mortels par trimestre

L'année 2022 a connu une augmentation de 20 % des accidents mortels par rapport à 2021 et à la moyenne 2015-2019.

Pour mémoire, le seuil des 80 accidents mortels n'avait pas été dépassé depuis 10 ans en Gironde (2012 = 94 tués dans 89 accidents mortels).

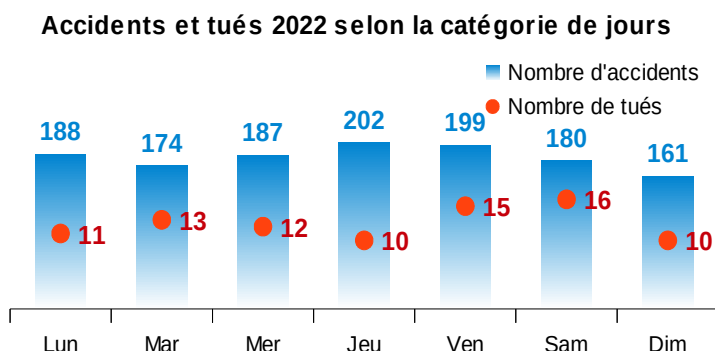
L'année 2022 restera donc à ce jour l'année comptabilisant le plus d'accidents mortels.



#### b. Selon le jour de la semaine

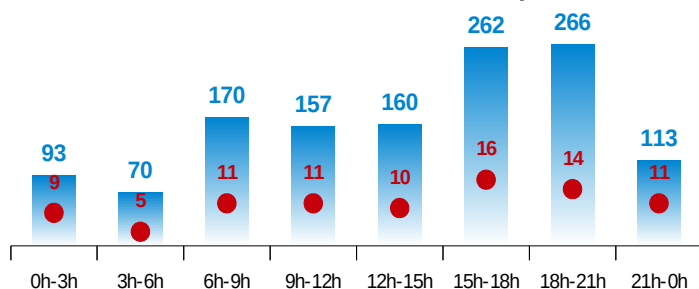
74 % des accidents corporels se produisent en semaine du lundi au vendredi.

On constate une répartition relativement homogène des tués sur toute la semaine avec deux pics maintenus sur le vendredi et samedi.



### c. Selon l'heure

#### Les accidents et les tués en 2022 par tranche horaire



Les tranches horaires les plus accidentogènes sont comprises entre 15 h et 21 h.

Entre 3 h et 6 h du matin, la mortalité est la plus faible. La période 15h-21h a concentré 23 % des tués de l'année.

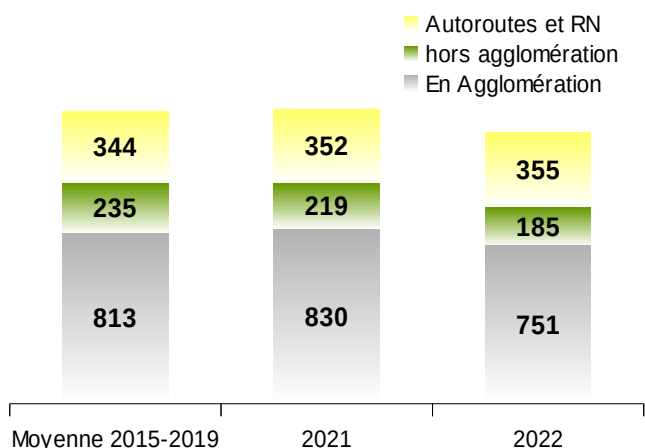
### d. Selon le jour et heure

2022	Accidents Mortels												Total
	0H-2H	2H-4H	4H-6H	6H-8H	8H-10H	10H-12H	12H-14H	14H-16H	16H-18H	18H-20H	20H-22H	22H-24H	
lundi	2	-	-	1	-	-	1	-	1	2	1	1	9
mardi	1	-	-	-	2	1	4	-	1	3	-	1	13
mercredi	-	1	-	-	1	1	-	3	3	-	-	2	11
jeudi	-	-	1	1	1	-	-	-	1	2	2	1	9
vendredi	2	1	-	3	1	3	-	3	1	-	1	-	15
samedi	1	2	1	-	2	1	1	2	1	1	1	1	14
dimanche	-	-	-	1	1	-	-	-	1	2	1	2	8
Veille de Fêtes	-	-	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	3
Jours de fêtes	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	2
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>84</b>

## 4.2. Les accidents selon le réseau routier

### a. Selon le milieu : agglomération, hors agglomération

#### Répartition des accidents corporels



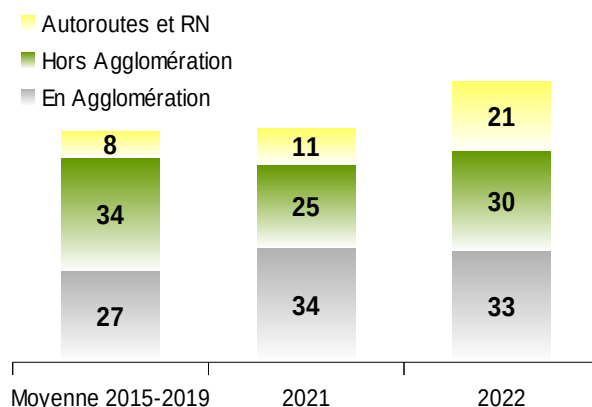
La majorité des accidents corporels reste localisée en agglomération (58 % en 2022).

73 % de ces accidents corporels en agglomération sont localisés sur les communes de Bordeaux Métropole (+2 points de plus par rapport à 2021).

Les accidents mortels sur les autoroutes et les routes nationales (RN) représentent 25 % des accidents mortels 2022 contre 16 % en 2021.

La hausse des accidents mortels observée sur les autoroutes et RN est également due au nombre important et anormal de piétons tués sur le département : 6 tués sur 21 sur autoroutes.

#### Répartition des accidents mortels

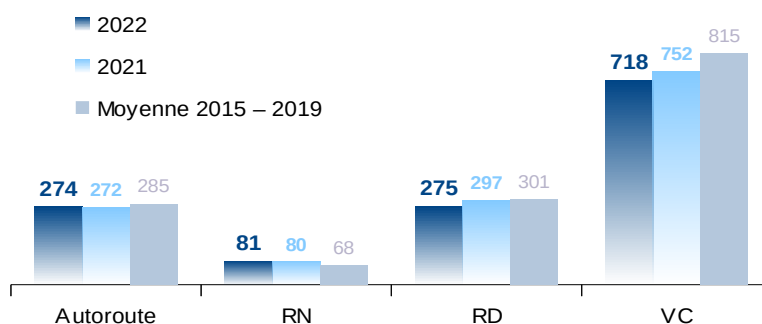


## b. Selon le type de réseau routier

Par rapport aux moyennes annuelles 2015-2019, on note en 2022 une baisse de 12 % des accidents corporels sur les voies communales, et de 9% sur les routes départementales.

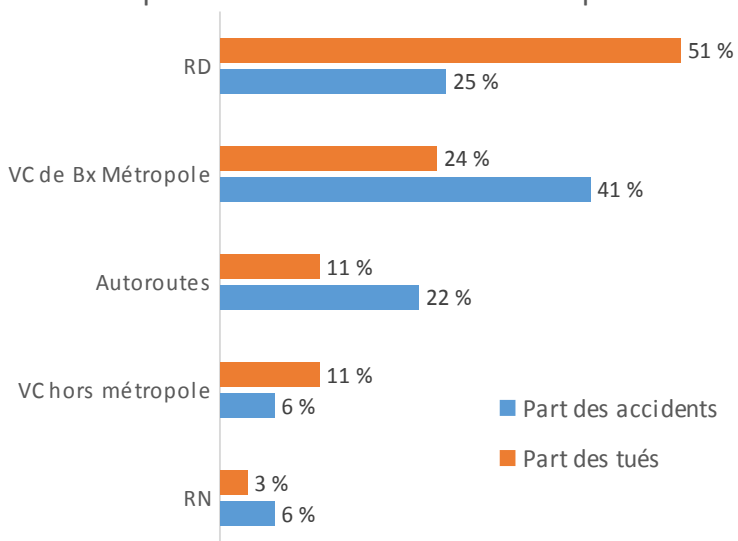
En revanche, les accidents sur le Réseau Routier National (RRN) sont stables, avec une légère augmentation observée sur les Routes Nationales (RN) depuis l'année dernière.

### Répartition des accidents corporels selon le réseau routier



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

### Répartition de l'accidentalité 2022 par réseau



Les voies communales de Bordeaux Métropole supportent 41 % des accidents corporels du département compte tenu du niveau de population et des multiples modes de déplacement, et 24 % des tués 2022 (environ 1 tué sur 4)

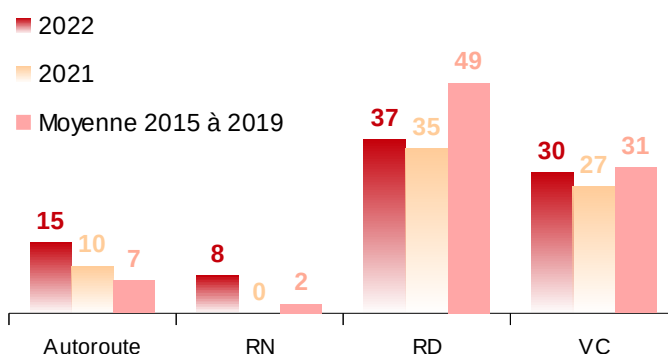
Malgré une légère baisse observée depuis 2019, la majorité des accidents mortels touche le réseau départemental.

Vitesse excessive, présence d'alcool et déport sur la voie opposée restent les principales causes de ces accidents hors métropole.

Enfin, 26 % des personnes décédées en 2022 sont localisées sur les autoroutes / routes nationales contre 10 % en comparaison avec la moyenne 2015-2019.

Un tiers de ces personnes tuées en 2022 sur autoroute étaient des piétons.

### Tués selon réseau routier



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

### 4.3. Les usagers impliqués

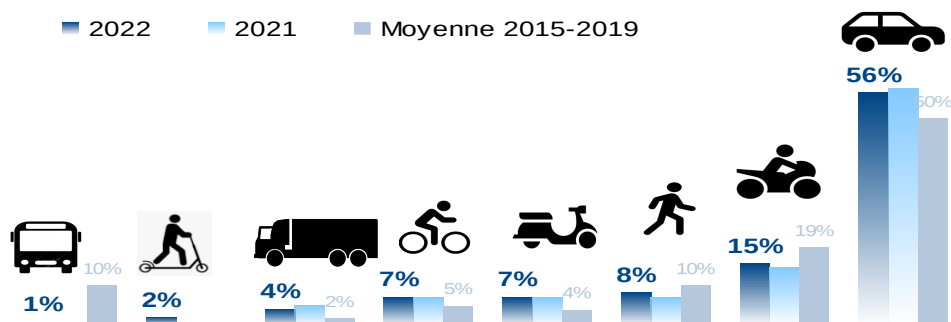
#### a. Catégories d'usagers impliqués dans les accidents corporels

On constate peu d'évolution sur la répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels. Les véhicules légers / utilitaires restent majoritairement impliqués.

A noter une légère baisse de la représentation des piétons et des motos impliqués dans les accidents de respectivement 2 et 4 points, contre une augmentation de 2 points pour les vélos et cyclomoteurs et de 6 points pour les usagers en véhicules légers/utilitaires par rapport à 2015-2019.

A noter que la catégorie EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisé) n'était pas identifiée dans les

**Répartition des accidents corporels selon modes de déplacement**



modes de déplacement de l'accidentalité 2015-2019, ce qui ne permet pas la comparaison des données.

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

#### b. Catégories d'usagers impliqués et conflits dans les accidents mortels

Les piétons représentent 1 tué sur 4 en 2022 (25%), soit 14 points de plus que la moyenne 2015-2019 (11%). Cette catégorie de victimes dépasse le nombre de tués en motos pour lesquels la mortalité reste stable.

Les tués sans tiers impliqués représentent pratiquement 1 tué sur 3 (30 %), dont une majorité (69 %) en véhicule léger.

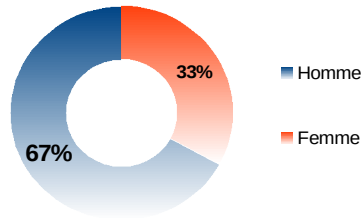
Qui est tué ? / Avec qui ?	Piéton	Vélo	Cyclomoteur	Moto	Véhicule léger	Camion	Tracteur	Bus	Autres...
Piéton	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vélo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cyclomoteur	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VL	12	4	1	10	11	-	-	-	2
VU	2	-	-	-	2	-	-	-	-
PL	5	-	-	-	5	-	1	-	1
Bus	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autre (Tram, Train....)	2	-	-	-	1	-	-	-	-
En solo	-	1	1	5	18	-	-	-	1
Multi-collision	-	-	-	2	-	-	-	-	-
<b>Total 2022</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>Répartition 2022</b>	<b>24%</b>	<b>6%</b>	<b>2%</b>	<b>20%</b>	<b>43%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>5%</b>
<b>Répartition 2021</b>	<b>15%</b>	<b>13%</b>	<b>3%</b>	<b>19%</b>	<b>44%</b>	<b>4%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>Moyenne annuelle 2015-2019</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>0</b>

A noter que 4 accidents mortels concernent la rubrique « autre » : il s'agit d'une trottinette contre un PL, d'un quad contre un VL, d'une trottinette contre un VL et d'un tracteur en solo.

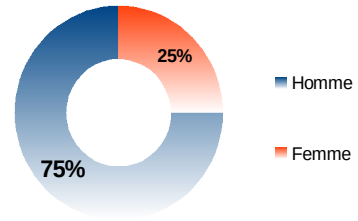
### c. Selon le sexe

Les conducteurs hommes sont majoritairement impliqués dans les accidents corporels et les tués de la route. Ils représentent la majorité des auteurs responsables des accidents (donnée stable par rapport à 2021 et à la moyenne 2015-2019).

Répartition des conducteurs impliqués dans les accidents corporels 2022

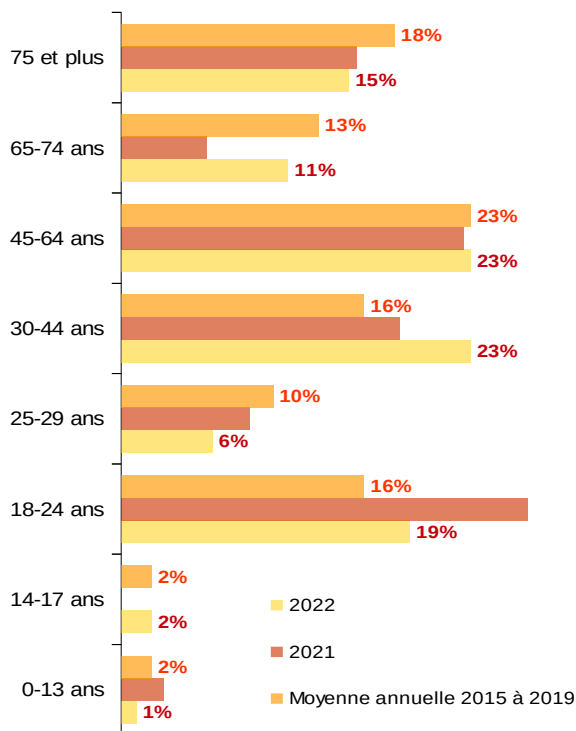


Répartition des tués 2022



### d. Selon la classe d'âge

Répartition des tués 2022 selon classe d'âge



En 2022, les tranches d'âge les plus représentées parmi les victimes décédées dans un accident de la circulation sont :

- les 30-64 ans (40 tués) ;
- les 18-24 ans (16 tués) ;
- les 75 ans et plus (13 tués).

La tranche d'âge 30-44 ans dépasse de 7 points la moyenne annuelle 2015-2019.

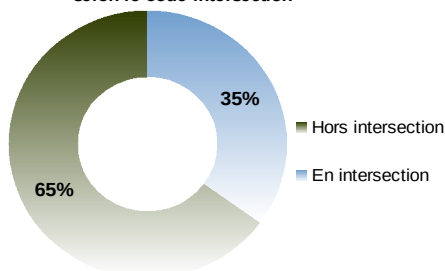
La tranche d'âge 18-24 ans dépasse depuis deux ans la moyenne 2015-2019.

## 4.4. Les circonstances

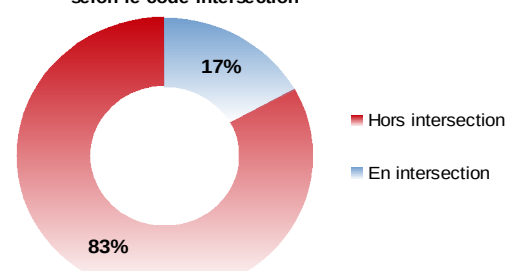
### a. Les accidents en intersection

Contrairement aux idées reçues, la majorité des accidents corporels (65%) et mortels (83%) se produisent hors intersection.

Répartition des accidents corporels 2022 selon le code intersection



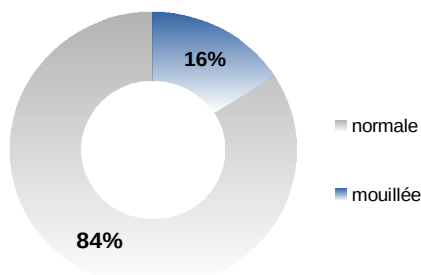
Répartition des accidents mortels 2022 selon le code intersection



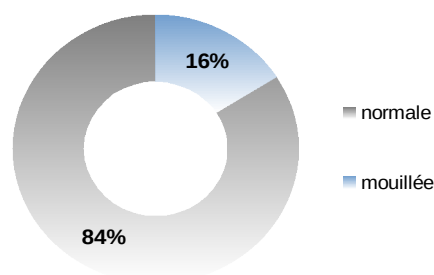
## b. Selon l'état hydrique de la chaussée

Comme les années précédentes, les accidents corporels et mortels se produisent majoritairement sur des chaussées sèches.

Répartition des accidents corporels 2022 selon l'état hydrique de la chaussée

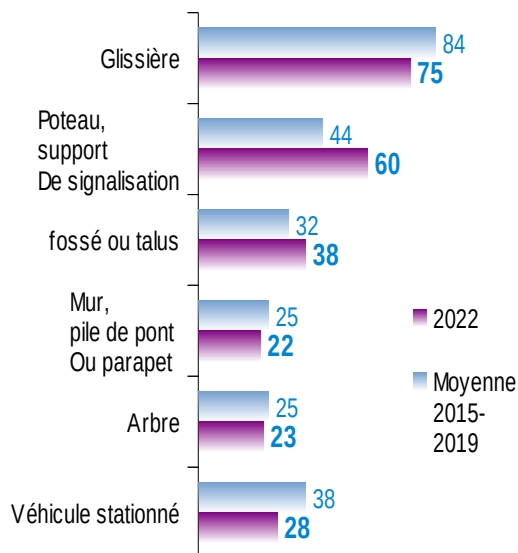


Répartition des accidents mortels 2022 selon l'état hydrique de la chaussée



## c. Les accidents contre obstacles fixes

Nombre de véhicules ayant heurtés des obstacles fixes



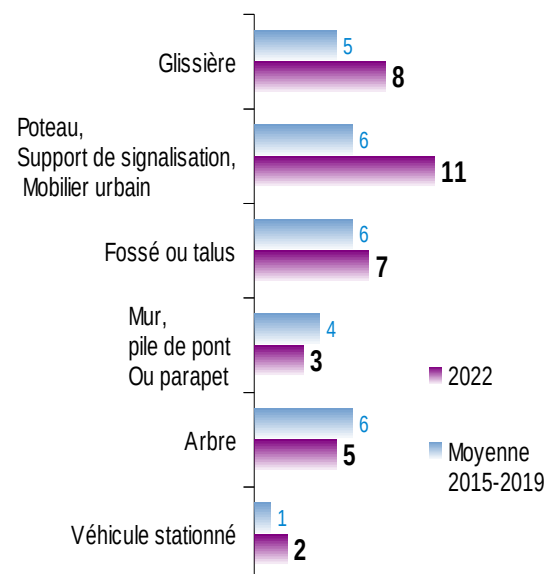
Le nombre total de tués contre des obstacles fixes augmente de 29 % ; il est passé de 28 tués en moyenne sur la période 2015-2019 à 36 tués en 2022. Cela représente 32% des 87 tués de l'année 2022.

Les accidents corporels survenus contre des obstacles fixes représentent 19 % des accidents corporels en 2022 : 246 accidents sur 1 291 accidents corporels.

On constate que :

- la famille des dispositifs de retenue « Glissières » est la plus fréquemment percutée (75 accidents).
- une hausse des collisions par rapport à la moyenne 2015-2019 sur la famille « Poteaux » (+ 16 accidents), suivi de celle des « fossés et talus » (+ 6 accidents) .
- une baisse des heurts sur la catégorie des « Véhicules stationnés » (- 10 accidents).

Tués dans véhicule seul lors de collisions avec certains obstacles fixes



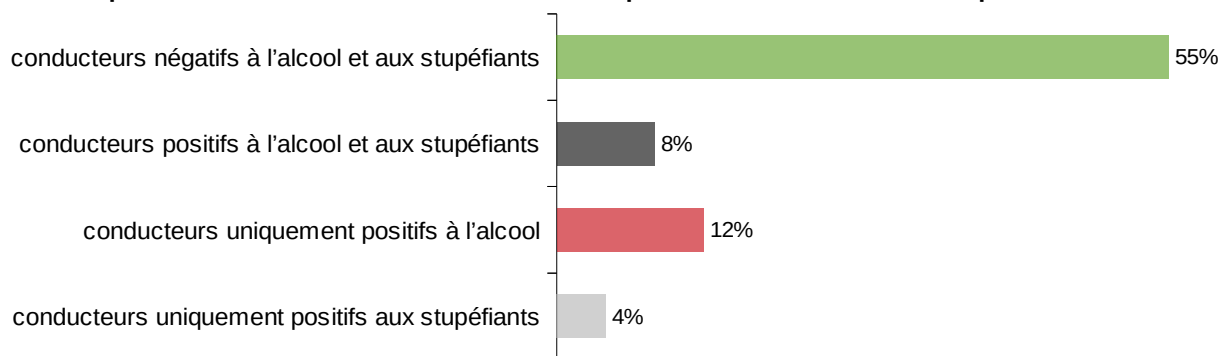
## 5. Fiches thématiques

### 5.1. Les conduites à risques

Les données suivantes ont été calculées à partir des accidents corporels dont les conducteurs impliqués ont des résultats positifs à l'alcool (dépassant le seuil légal) ou aux stupéfiants.

Pour 2022, la répartition globale des conducteurs impliqués dans un accident mortel peut être représentée comme il suit :

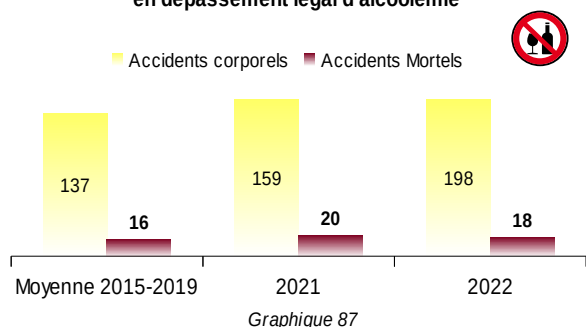
#### Répartition des accidents mortels suivant comportements avec alcool et stupéfiants



Graphique 36

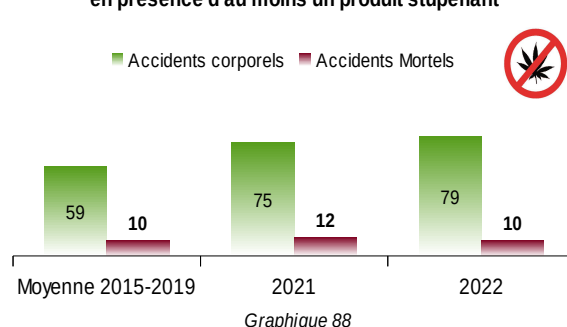
#### ■ Evolution des accidents impliquant les conducteurs avec alcool ou stupéfiants

##### Accidents impliquant au moins un conducteur en dépassement légal d'alcoolémie



Graphique 87

##### Accidents impliquant au moins un conducteur en présence d'au moins un produit stupéfiant



Graphique 88

Les accidents avec dépassement légal du taux d'alcoolémie représentent 15 % des accidents corporels et au moins 21 % des mortels en 2022.

55 % des accidents corporels avec alcoolémie ont eu lieu les week-ends, veilles de fêtes et jours de fêtes.

75 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels étaient en situation de délit (taux supérieur à 0,8 g/L de sang).

Par rapport à la moyenne 2015-2019, l'année 2022 connaît une augmentation de 44 % des accidents corporels impliquant au moins un conducteur en dépassement légal d'alcoolémie.

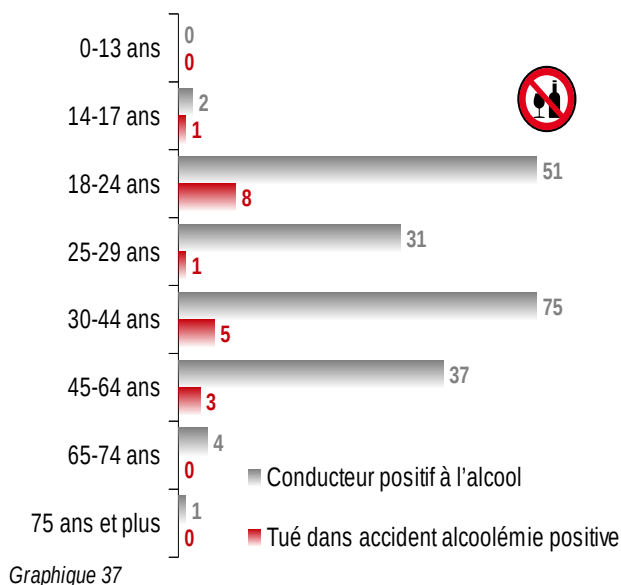
Les accidents impliquant un conducteur en présence d'au moins un produit stupéfiant représentent 6 % des accidents corporels et 12 % des accidents mortels en 2022.

7 accidents mortels impliquaient des conducteurs ayant consommé de l'alcool au-delà du taux légal et ayant fait usage de stupéfiants.



## ■ Répartition par classe d'âges

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



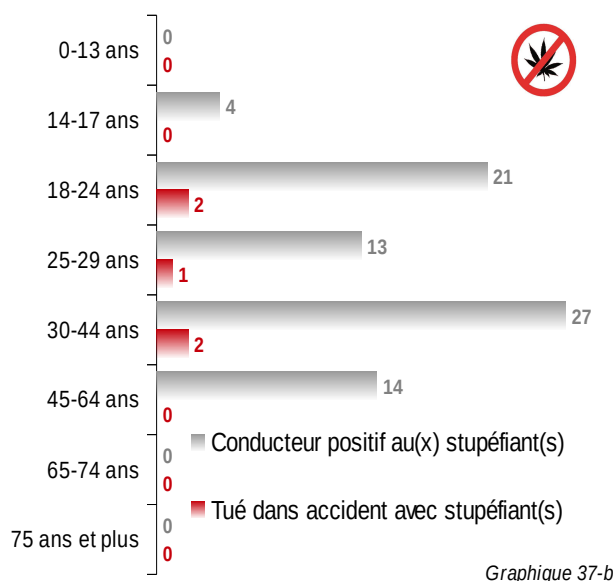
\* Les tués peuvent être distincts des conducteurs positifs à l'alcoolémie.

Les 30-44 ans sont les plus représentés dans les accidents avec une alcoolémie positive.

La problématique alcool concerne toutes les classes d'âge de conducteurs, notamment les 18-24 ans avec 5 décès.

Parmi ces conducteurs positifs à l'alcool, 89 % sont des hommes.

### 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.

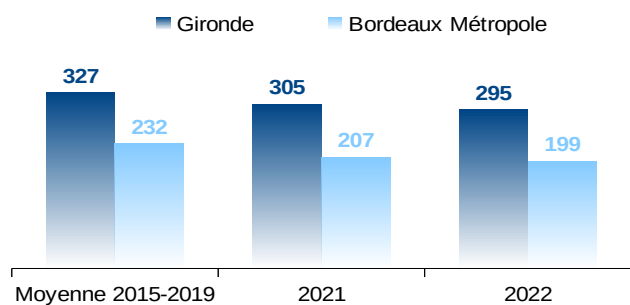
Les 30-44 ans sont les plus impliqués dans les accidents avec stupéfiants.

Parmi ces conducteurs positifs aux stupéfiants, 87 % sont des hommes.

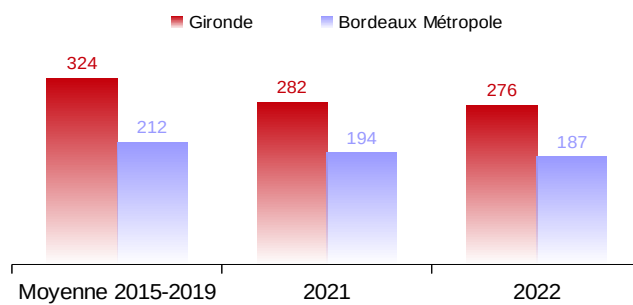
## 5.2. Les motos

Les motocyclettes font partie de la catégorie 2RM qui est un des enjeux du DGO 2023-2027.

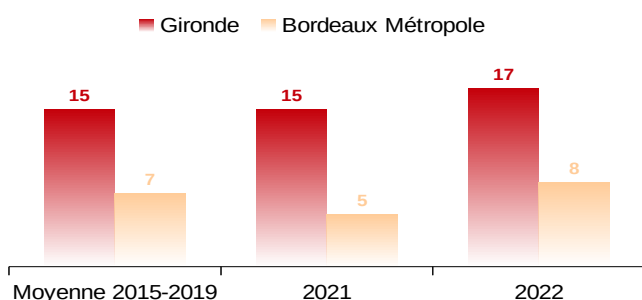
Accident impliquant au moins un motocycliste



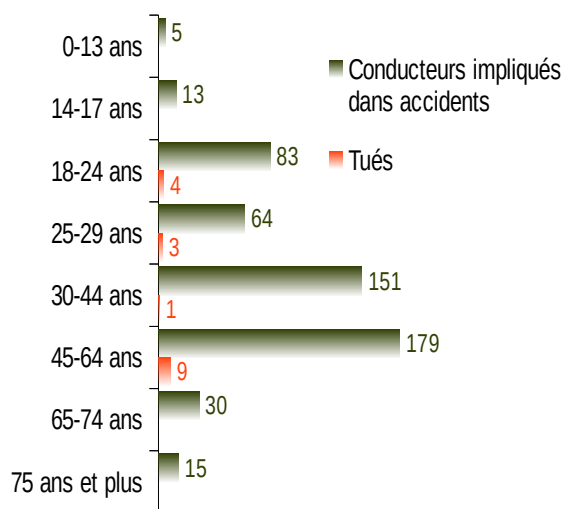
Les blessés motocyclistes



Les tués motocyclistes



Âges des conducteurs en moto



Le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un motocycliste qui baissait de manière continue depuis 2015 (-10 % en 2022 par rapport à la moyenne 2015-2019), a connu une légère augmentation du nombre de tués en 2022 avec 17 tués contre 15 en moyenne.

Sur ces 17 décès, on constate que :

- Les classes d'âge les plus touchées sont les 45-64 ans (9 tués), 18-24 ans (4 tués) et 25-29 ans (3 tués),
- 9 accidents mortels (64 %) sont survenus pendant les jours ouvrés,
- Les tués ont été plus nombreux sur les mois de mars (4 tués) et de juillet (3 tués).

Parmi les 295 accidents corporels impliquant au moins une motocyclette en 2022, on note que :

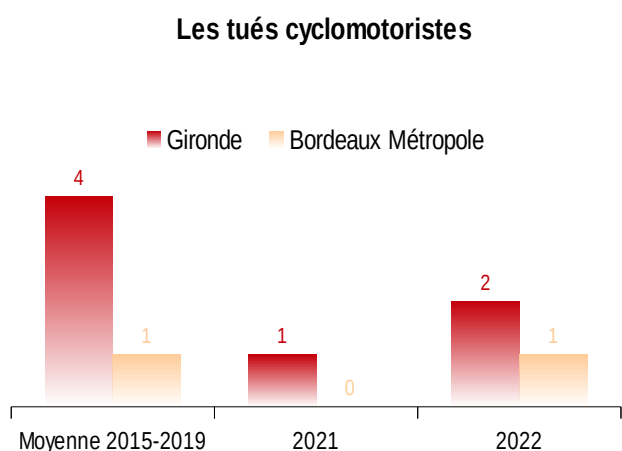
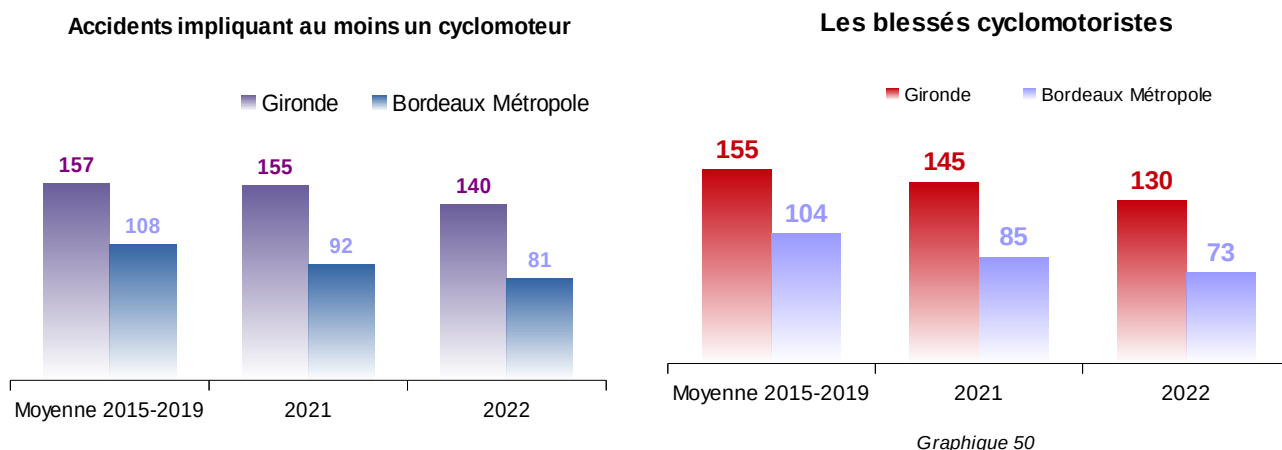
- 59 % des accidents se sont produits en agglomération,
- 75 % se sont produits en semaine,
- 70 % se sont produits avec un VL ou un VU impliqué,
- 57 % sur voie communale, 26 % sur autoroute et route nationale et 22 % sur route départementale (un accident peut être comptabilisé sur plusieurs catégories de routes),
- 60 % des accidents ont eu lieu hors intersection,
- 72 % des accidents impliquent une moto lourde (+125 cm<sup>3</sup>) contre 28 % une moto légère.

Usagers impliqués dans accidents avec motocyclistes

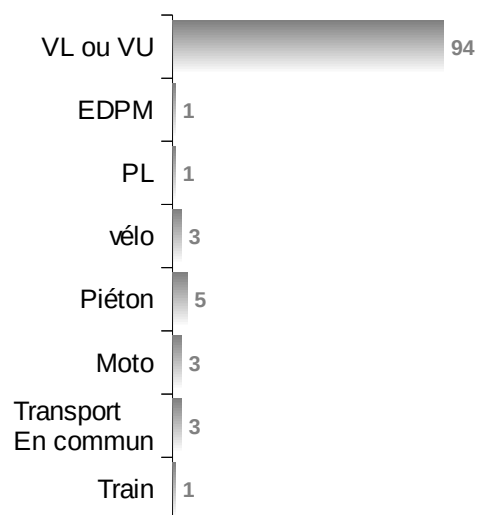


### 5.3. Les cyclomoteurs

Les cyclomoteurs font partie de la catégorie 2RM qui est un des enjeux du DGO 2023-2027.



#### Usagers impliqués dans accidents avec cyclo



Le nombre d'accidents impliquant au moins un cyclomoteur baisse de 10 % par rapport à la moyenne 2015-2019.

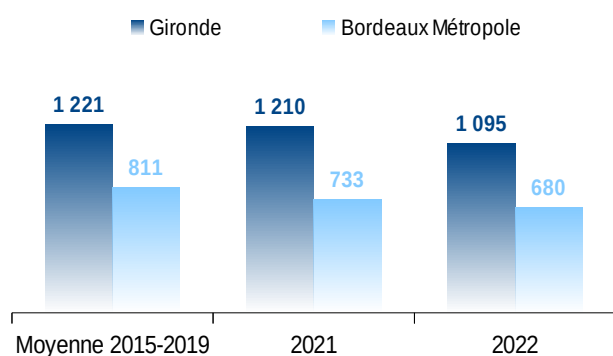
En 2022, on enregistre 2 tués cyclomotoristes dont 1 sur Bordeaux Métropole. 1 dans la tranche d'âge 14-17 ans et 1 dans la tranche d'âge 30-44 ans. A noter que les deux conducteurs se sont tous tués en solo.

Sur les 140 accidents corporels en 2022 impliquant un cyclomoteur, on constate que :

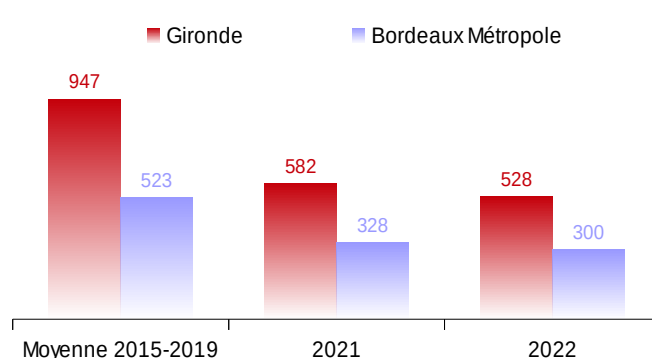
- 83% des accidents avec cyclomoteur impliquent un VL / VU,
- 88% des accidents se sont produits en agglomération,
- 82% sont localisés sur les voies communales dont 71 % sur Bordeaux Métropole, et 26 % sur les routes départementales,
- 60% des accidents sont survenus au niveau d'une intersection,
- Les mois d'octobre et de mai ont été les mois les plus accidentogènes, respectivement 19 et 17 accidents,
- 73% des accidents se sont produits en semaine.

## 5.4. Les véhicules légers et utilitaires

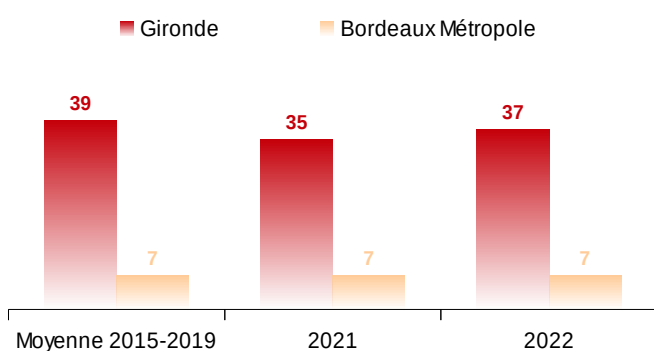
Les accidents impliquant au moins un VL ou un VU



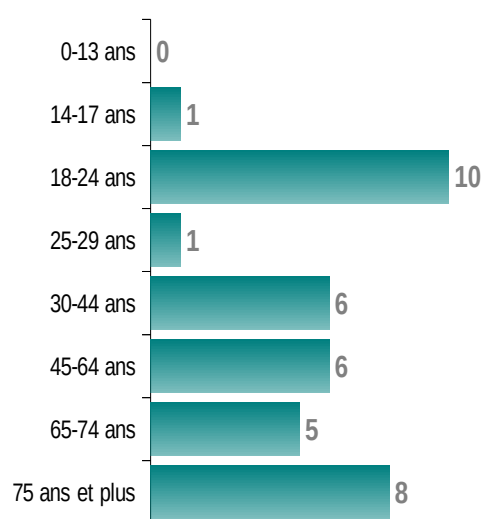
Les blessés dans un VL ou un VU



Les tués dans un VL ou un VU



Age des tués dans un VL ou VU



Les VL/VU sont impliqués dans 85 % des accidents corporels du département. On peut noter que :

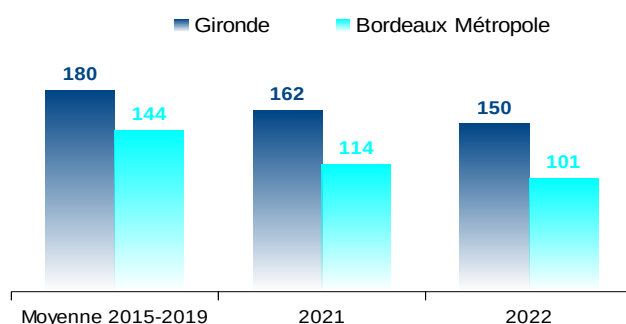
- Les mois les plus accidentogènes sont novembre et septembre,
- 44 % se sont produits hors agglomération.
- 74 % ont été constatés en semaine,
- 63 % des accidents ont eu lieu hors intersection.
- La classe d'âge 30-44 ans des conducteurs est impliquée dans 59 % des accidents corporels.

Concernant les accidents mortels, on observe que :

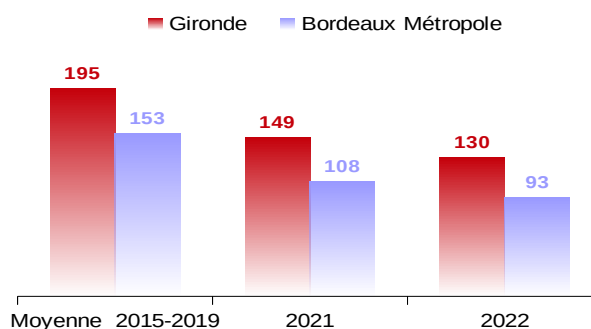
- 37 personnes ont été tuées dans un VL / VU, dont 19 sans tiers impliqué,
- 75 % des accidents mortels impliquant au moins un VL ou un VU ont eu lieu en semaine,
- Les tués sont plus nombreux en février (7 tués) et avril (6 tués),
- La catégorie des 18-24 ans est la plus représentée dans les accidents mortels avec 10 tués.

## 5.5. Les piétons

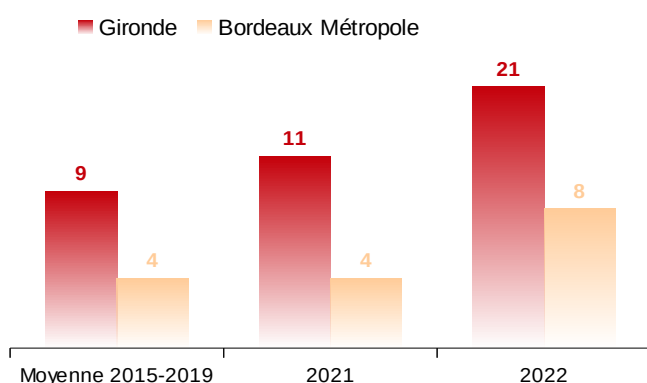
Accidents impliquant au moins un piéton



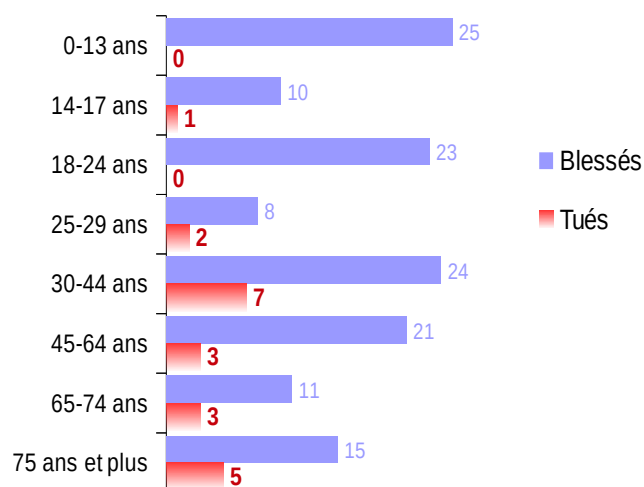
Blessés piétons



Tués piétons



Gravité piétons par classes d'âge



Les piétons sont impliqués dans 11 % des accidents corporels du département, et majoritairement avec un VL.

86 % des piétons blessés sont percutés en agglomération, 67 % des accidents impliquant au moins un piéton sont localisés sur Bordeaux Métropole.

Les piétons des classes d'âge suivantes sont les plus présents dans les accidents corporels :

0-13 ans (16 %), 30-44 ans (16 %) et 18-24 ans (15 %).

L'année 2022 a été marquée par 21 piétons tués soit près du double en l'espace d'une année (11 en 2021).

Parmi les 21 accidents mortels :

- 6 piétons ont trouvé la mort sur l'autoroute ou RN
- 1 piéton sur un passage à niveau d'un TER
- 1 piéton sur voie de tram
- 7 personnes étaient âgées de 30 à 44 ans et 5 avaient 75 ans et plus.

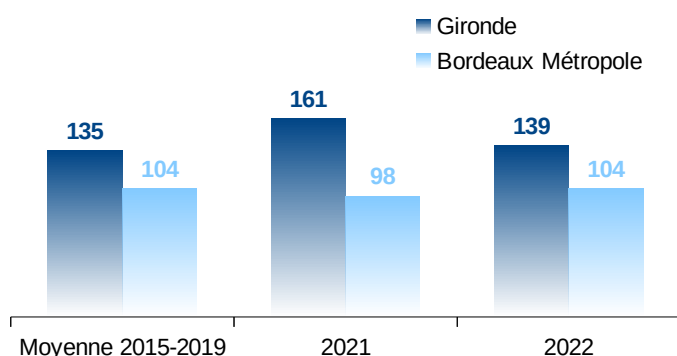
Les principales causes relevées dans les accidents mortels avec piétons sont l'inattention des conducteurs ou du piéton, la présence d'alcool chez le piéton et/ou chez le conducteur avec une vitesse excessive ou inadaptée du véhicule.

Des comportements inadaptés des piétons sur autoroute, suite à une panne du véhicule, ont également été relevés et peuvent expliquer cette augmentation de piétons « percutés » sur ces grands axes.

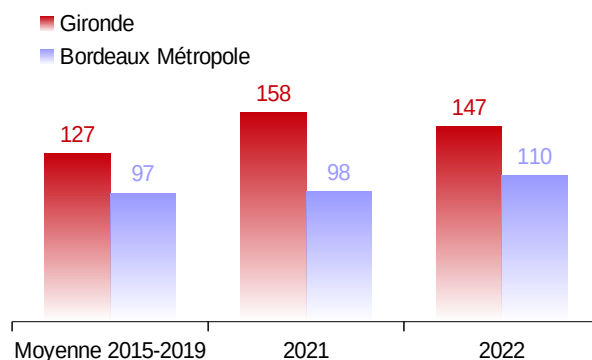
Enfin, l'éblouissement par le soleil a été relevé sur au moins un des accidents mortels.

## 5.6. Les vélos

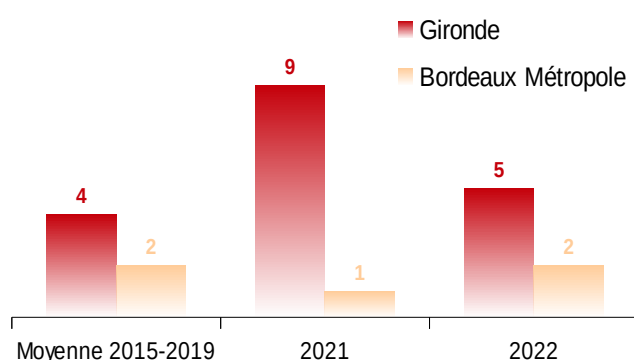
Accident impliquant au moins un vélo



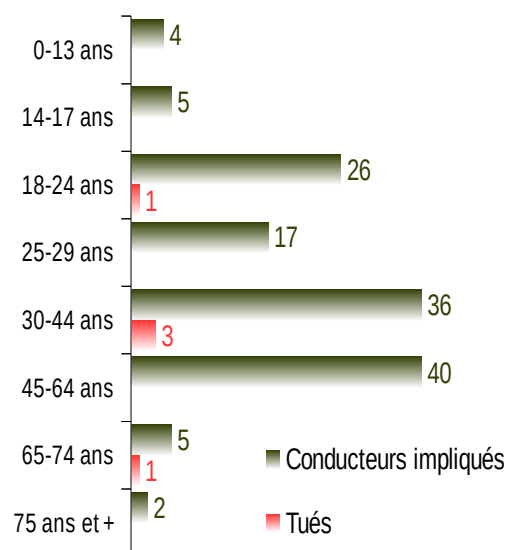
Les cyclistes blessés



Les tués cyclistes



Âges des conducteurs en bicyclette



En 2022, on enregistre :

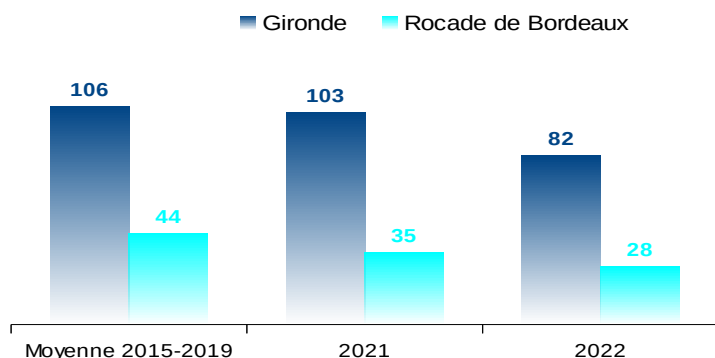
- 5 cyclistes tués, soit 4 tués de moins que 2021,
- 3 tués avaient entre 30 et 44 ans,
- 4 accidents mortels avec un VL/VU, 1 accident mortel dû à une perte de contrôle du vélo sans tiers.

Sur les 139 accidents corporels en 2022 impliquant au moins un vélo, on constate que :

- 92 % sont localisés en agglomération et 74 % sur le territoire de Bordeaux Métropole,
- 79 % se sont produits en semaine,
- 67 % ont eu lieu en plein jour,
- 44 % se sont produits hors intersection,
- Les mois comptabilisant le plus d'accidents sont mai et septembre (19 accidents),
- La majorité des accidents de cyclistes se sont produits avec des VL ou des VU.

## 5.7. Les Poids Lourds (PL)

### Accidents impliquant au moins un PL



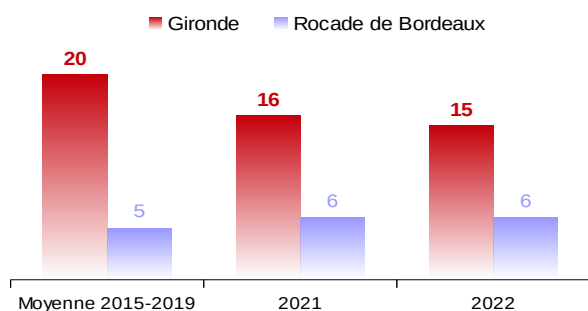
Les accidents corporels impliquant au moins un PL représentent 2 % de l'accidentalité 2022 du département.

Leur nombre est en légère baisse par rapport aux années précédentes.

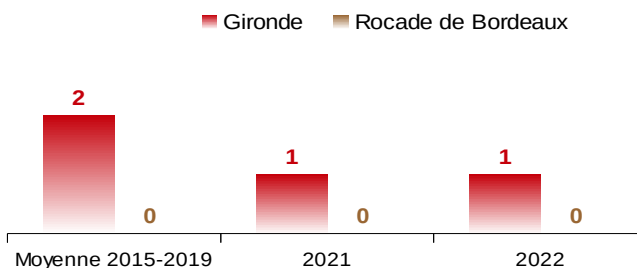
On constate que 29 % des accidents impliquant au moins un PL se sont produits sur la rocade de Bordeaux.

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

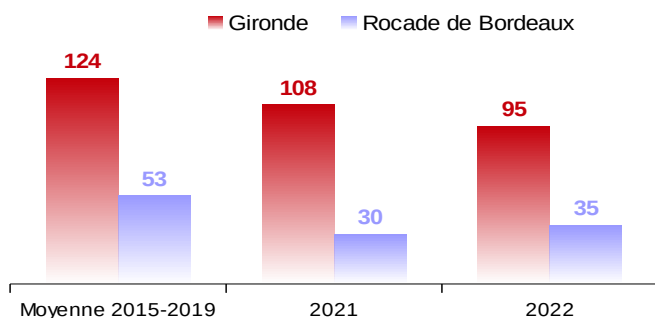
### Blessés dans un PL



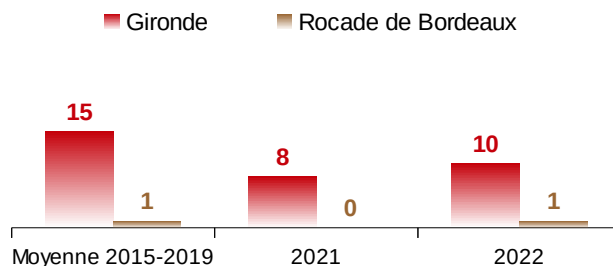
### Tués dans un PL



### Blessés hors PL dans accidents impliquant au moins un PL



### Tués hors PL dans accidents impliquant au moins un PL

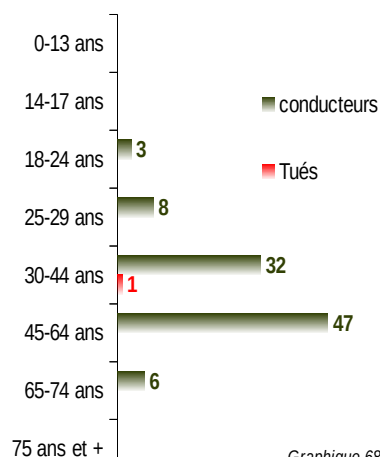


Sur les 82 accidents corporels impliquant au moins un PL en 2022, on constate que :

- Les mois comptant le plus d'accidents sont septembre (12 accidents), mai et juin (11 accidents chacun).
- Le mois comptant le moins d'accidents est le mois d'octobre (1 accident uniquement).
- 76 % des accidents avec un PL impliquent au moins un VL/VU.
- 88 % des accidents sont localisés hors intersection.
- 78 % des accidents se sont produits sur autoroutes et routes nationales, 15 % sur voies communales et 11 % sur routes départementales.

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

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



Graphique 68

## 5.8. Les Engins de Déplacement Personnel Motorisé (EDPM)

Conformément aux instructions nationales, la prise en compte des EDPM dans la base nationale des accidents corporels a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2019. L'année 2019 est donc une année de référence pour ces nouveaux modes de déplacement.

Les engins de déplacement personnel motorisé regroupent les véhicules à moteur à une, deux roues ou plus, de type trottinette électrique, chaises roulantes électriques, skate électrique, gyropode, overboard... permettant un déplacement personnel à vitesse modérée (25 km/h maximum).

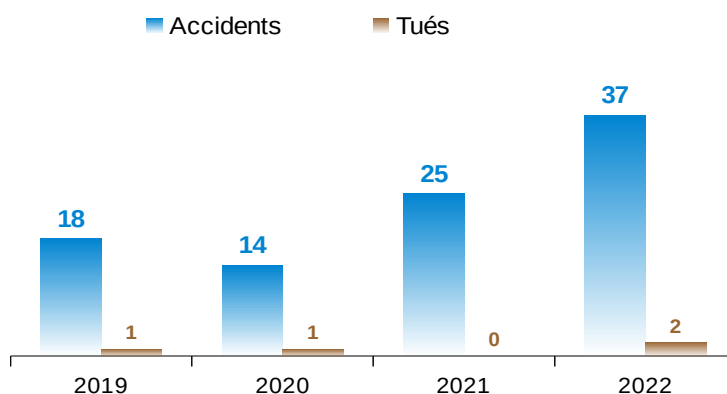
En 2022, 37 accidents corporels impliquant au moins un EDPM ont été recensés par les forces de l'ordre dont 31 sur Bordeaux Métropole soit 83 % des accidents.

Ces accidents se sont produits majoritairement avec les VL/VU (65 %), puis avec les bicyclettes (3 accidents corporels - 8 %).

65 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec un EDPM sont des hommes.

Les conducteurs d'EDP âgés de 18 à 24 ans sont les plus impliqués dans des accidents (16 conducteurs), suivis des 30-44 ans et des 45-64 ans.

**Accidents impliquant au moins un EDPM depuis 2019**

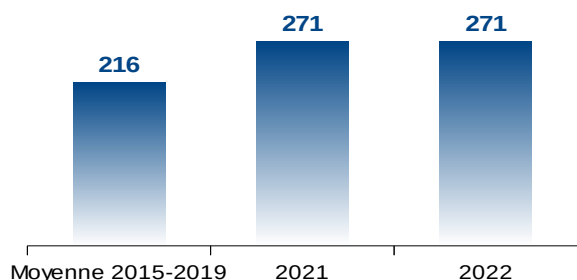




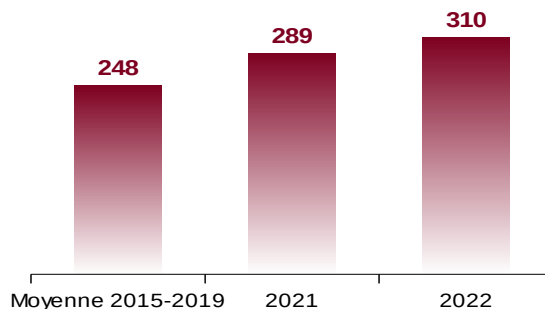
## 5.9. Les accidents solo sans tiers impliqué

Les accidents « solo » sans tiers impliqué concernent majoritairement en 2022 les VL et les VU (60 % des accidents corporels) ainsi que les 2RM (21 % des accidents corporels).

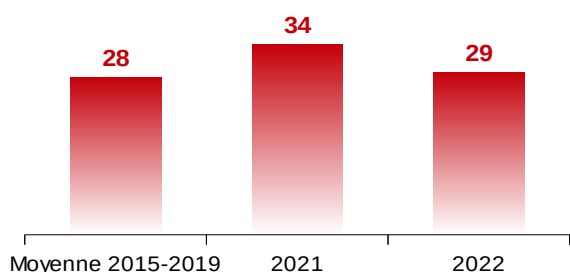
Accidents impliquant un seul véhicule



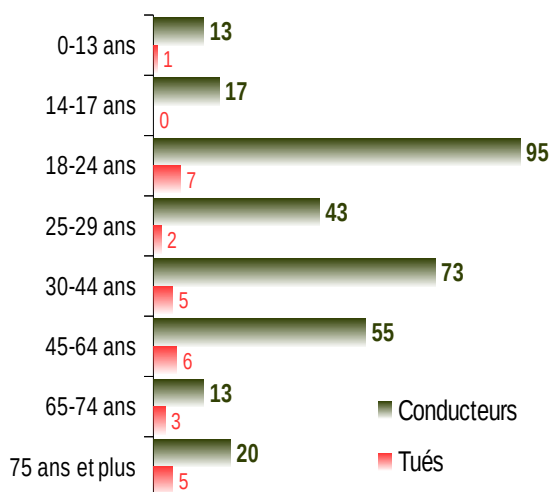
Blessés dans des accidents avec un seul véhicule



Tués dans des accidents avec un seul véhicule



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



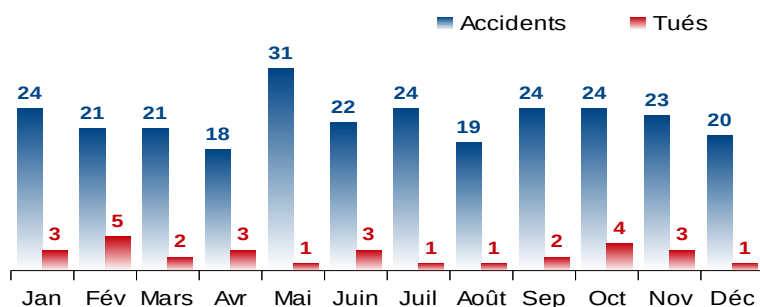
Les accidents avec un seul véhicule représentent 21 % des accidents corporels 2022. Ils sont en hausse de 25 % par rapport à la moyenne 2015-2019.

Le nombre de tués « solo » n'évolue pas ces dernières années. Ils représentent 1 tué sur 3 (33 % en 2022, 34 % en moyenne entre 2015 et 2019).

Sur les 271 accidents corporels impliquant un seul véhicule, on constate que :

- 78 % des conducteurs et 90 % des conducteurs tués sont des hommes.
- 56 % des accidents se sont produits hors agglomération.
- Les conducteurs les plus touchés dans ces accidents sont les 18-24 ans, 30-44 ans et 45-64 ans.
- Les principales causes restent la vitesse, la présence d'alcool et/ou de stupéfiants et l'inattention.

Accidents et tués dans véhicule seul suivant mois



Le mois de mai 2022 a enregistré le plus d'accidents corporels sans tiers impliqué. Les autres mois enregistrent en moyenne 22 accidents « solo ».

Les tués en solo ont été plus nombreux en février (5 tués) et en octobre (4 tués).

Parmi les conducteurs de véhicules seuls impliqués dont le trajet est connu, 63 % étaient en promenade - loisirs et 6 % en utilisation professionnelle.

Parmi les communes comptabilisant au moins 10 accidents en solo sans tiers impliqué, on retrouve 3 communes de Bordeaux Métropole (Bordeaux, Pessac et Villenave d'Ornon) totalisant 60 accidents, soit 22 % des accidents et la commune de La Teste-de-Buch (24 accidents).

Les types de véhicules les plus impliqués sont les VL/VU (55%) suivis des motos (21%) et des cyclos (12%).

# Glossaire et sigles

**Engin de déplacement personnel (EDP)** : il est non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ou motorisé (trottinette électrique, gyropode,...) et se déplace comme un vélo.

**Engin de déplacement personnel motorisé (EDPM)** : il est motorisé et se déplace comme un vélo. Il regroupe les véhicules à moteur à une, deux roues ou plus, de type trottinette électrique, chaises roulantes électriques, skate électrique, gyropode, overboard... permettant un déplacement personnel à vitesse modérée (25 km/h maximum).

**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 motorisés (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 motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

**Motocyclette** : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm<sup>3</sup>, y compris les scooters.

**Voiturette** : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm<sup>3</sup> au maximum et 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.

**Senior** : personne âgée de 65 ans ou plus.

**Taux légal d'alcool** : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices (moins de 2 ans de permis) et les conducteurs de transport en commun.

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

\* \* \*