

**20
22**

**BILAN ANNUEL
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
EN NOUVELLE-AQUITAINE**



ÉDITORIAL

La lutte contre l'insécurité routière est primordiale tant l'impact d'un accident sur les personnes accidentées et leur entourage est lourd et éprouvant. C'est souvent un quotidien à repenser, des frais et des limitations fonctionnelles physiques et ou psychologiques à supporter.

Le présent document est un outil de suivi, de mesure, de comparaison et d'aide à la décision en matière de lutte contre l'insécurité routière à destination des acteurs de la sécurité routière. Il s'appuie sur les données d'accidentalité renseignées par les forces de l'ordre des départements de la région. Ces données sont fiabilisées par les Observatoires Départementaux de la Sécurité Routière (ODSR) de la région.

L'année 2022 est la première année post-covid non impactée par des mesures de limitation des déplacements. Dès lors, en matière d'accidentalité elle peut être comparée de façon significative à l'année 2019, dernière année de référence avant la crise sanitaire.

Ainsi, en Nouvelle-Aquitaine on déplore une hausse (+4,7%) du nombre des tués sur les routes en 2022 (378 tués) en comparaison à 2019 (361 tués). Cette augmentation est plus de 3 fois supérieure à celle constatée au niveau national (+1,5%).

On remarque cependant, entre ces deux années, une baisse de tous les autres indicateurs de mesure de l'accidentalité. En effet, il y a eu en 2022, 4343 accidents (-10 %), 5423 blessés (-9%) et 1922 blessés hospitalisés (-14%).

On constate pour 2022 :

- une augmentation de la mortalité des piétons (+18%) et des cyclistes (+56%) ;
- une augmentation des blessés en véhicules utilitaires et en engins de déplacement personnel motorisés ;
- un indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) qui a fortement augmenté sur les routes métropolitaines passant de 0 en 2019 à 33 en 2022 ainsi que pour les autoroutes passant de 5 en 2019 à 9 en 2022 ;
- deux facteurs enregistrés en premier par les forces de l'ordre lors des accidents mortels à savoir une vitesse excessive ou inadaptée et une consommation d'alcool au dessus des seuils autorisés pour la conduite.

Pour remédier à cela, les coordinations sécurité routière de chaque département de la région ont mené tout au long de l'année auprès des usagers de la route des actions de prévention sous forme d'ateliers informatifs et ou pratiques, de communication. C'est un travail collectif en lien avec les forces de l'ordre, les établissements publics, les collectivités territoriales, les associations, les entreprises, les intervenants départementaux de sécurité routière et les chargés de mission deux roues motorisés, etc.

Le pôle d'appui régional de la sécurité routière de la Nouvelle-Aquitaine a accompagné les coordinations sécurité routière départementales par l'apport de financements, d'animation de réseaux, de réunions, de formations, d'achat de matériels ainsi que d'actions de prévention menées avec un rayonnement régional.

En 2023, un accent sera particulièrement porté sur les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers d'engins de déplacement personnel motorisé et de deux roues motorisés) et les conduites à risques. Mais les efforts sur les autres grands enjeux de la sécurité routière comme par exemple le risque routier professionnel seront renforcés.

Étienne GUYOT

Préfet de la région
Nouvelle-Aquitaine





SOMMAIRE

Éditorial	p.1
Sommaire	p.3
Glossaire et sigles	p.4
Introduction	p.6
Les chiffres clés au niveau national	p.8
• La mortalité routière de la France en 2022	p.9
• Zoom sur la la France métropolitaine	p.10
Les chiffres clés de la région Nouvelle-Aquitaine	p.11
• La synthèse accidentalité de la région	p.14
• Les usagers impliqués	p.15
• La temporalité	p.16
• Les réseaux routiers	p.17
• Les types de trajet	p.18
• Les facteurs accidents	p.19
Les chiffres clés des 12 départements de la région Nouvelle-Aquitaine	p.21

GLOSSAIRE ET SIGLES

TERMES/SIGLES	DÉFINITIONS
Accident corporel	Accident avec au moins une personne blessée ou tuée
Accident mortel	Accident avec au moins une personne tuée
ATBH	Accidents corporels - Tués - Blessés - Blessés hospitalisés
BAAC	Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation (correspond au fichier national des accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre)
Blessé	Blessé léger ou blessé hospitalisé moins de 24 heures
Blessé hospitalisé	Blessé hospitalisé plus de 24 heures, non décédé dans les 30 jours
2RM	Deux-roues motorisé à savoir cyclomoteur ou motocyclette, y compris 3 roues, y compris les scooters.
EDP	Engin de déplacement personnel. Il peut être non motorisé (EDP-sm) et se déplace comme un piéton ex : roller, planche à roulette, trottinette. Ou il peut être motorisé (EDP-m) et se déplace comme un vélo ex : trottinette électrique, gyropode, segway, etc.

ONISR	Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. Il est un organisme statistique et d'études qui a pour rôle d'assurer la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques française se rapportant à la sécurité routière.
Personne tuée	Personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident
PL	Poids lourd à savoir véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3.5 t.
Présumée responsable	La responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée par les forces de l'ordre à l'origine de l'enquête
TC	Transport en commun à savoir autobus ou autocar c'est-à-dire 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.
VT	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.
VU	Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3.5 t.

01

Introduction

Pour rappel, au niveau mondial, en s'appuyant sur les données de 2018, l'accidentalité routière représente :

**La 1^{ère}
cause de
décès**

chez les 0-29 ans

**1 mort
toutes les
24
secondes**

soit 1,35 million de
personnes par année

Cette réalité a conduit aux objectifs mondiaux et européens de lutte contre l'insécurité routière suivants :

**Réduction de
50 % du nombre
de décès sur les
routes d'ici à
2030**

Résolution A/RES/74/299 «
améliorer la sécurité routière
mondiale »

Vision Zéro

Se rapprocher de zéro mort et
de zéro blessures graves sur les
routes de l'Union Européenne
d'ici à 2050

**Diviser par 2 le
nombre de décès et de
blessures graves d'ici à
2030 par rapport à
l'année de référence
2019**

Objectif à moyens terme de l'Union
Européenne

En termes économiques, on a estimé en 2022, le coût de l'accidentalité routière de la manière suivante :

3 792 000 €

pour une personne tuée

474 005 €

pour un blessé
hospitalisé plus de 24h

18 960 €

pour un blessé léger

5 814 €

pour les dégâts
matériels d'un
accident de la route

Ce coût englobe les coûts médicaux et sociaux, les pertes de production, les préjudices affectifs, dommages matériels, coûts administratifs, etc.

Ainsi, selon le rapport Quinet, en 2022, pour la France métropolitaine, le coût global de l'insécurité routière est estimé à :

50 200 000 000 €

Les chiffres clés au niveau national



La France c'est :

67 842 591 habitants

soit 65 646 837 habitants en France métropolitaine et 2 195 754 en France d'outre-mer (sources Insee au 1er janvier 2022)

18 régions

13 régions en France métropolitaine et 5 régions dans les outremer

15 % du territoire de l'Union Européenne

633 000 km² (550 000 km² pour la seule France métropolitaine)

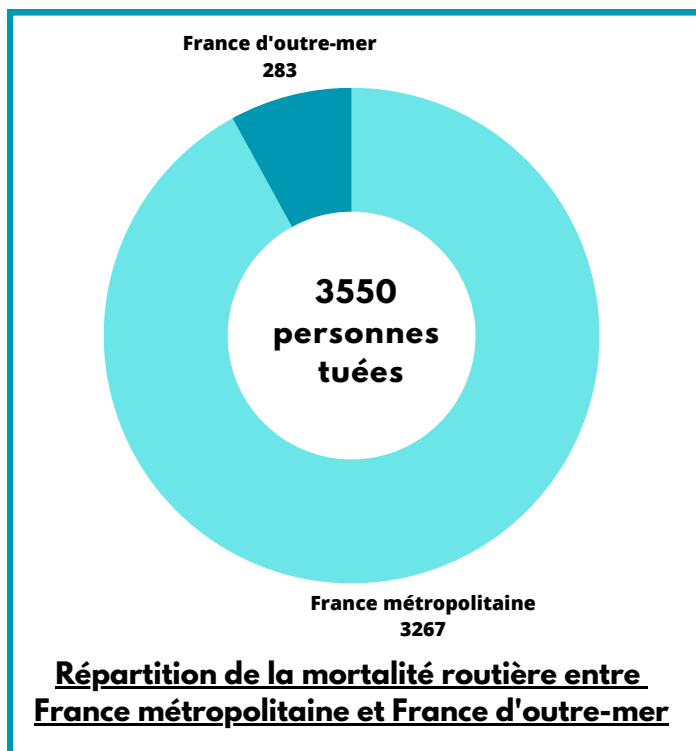
1 800 000 km de routes départementales et voies communales

12 379 km d'autoroutes

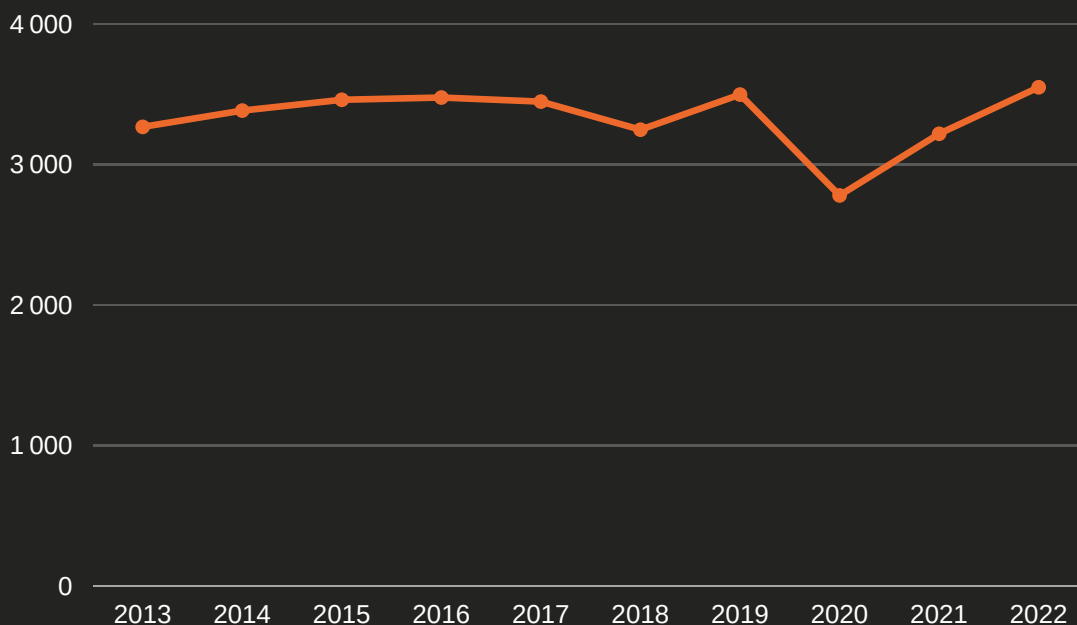
8 470 km de routes nationales



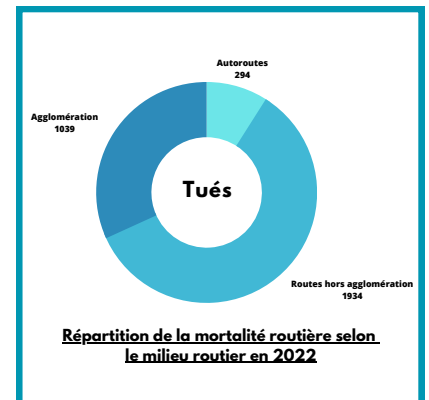
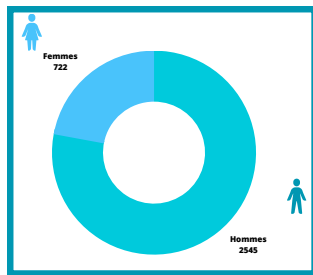
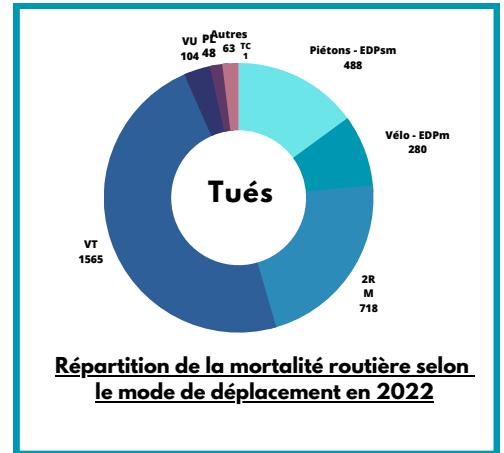
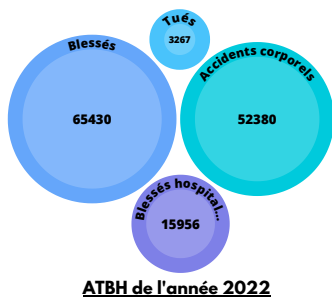
La mortalité routière de la France en 2022



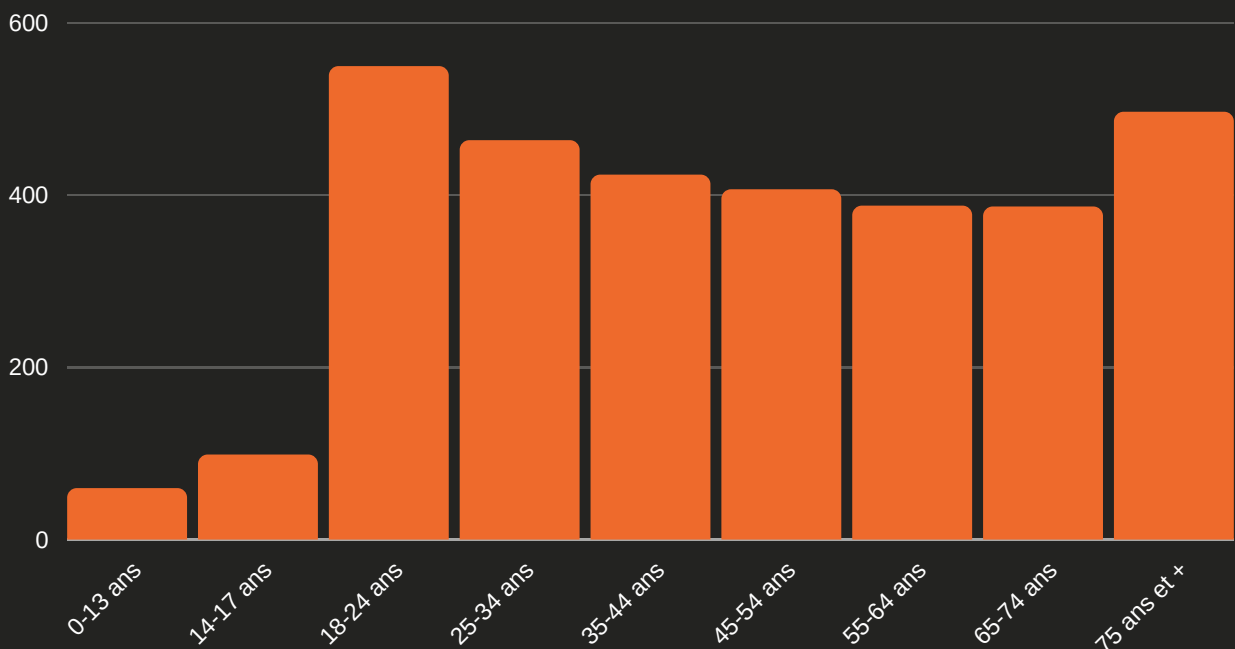
Évolution de la mortalité routière annuelle en France



Zoom sur la France métropolitaine



Répartition de la mortalité routière par classe d'âge



En comparaison à l'année 2019 on remarque :

+21,8 %

de tués
chez les 65-74 ans

+11,8 %

de tués sur autoroutes

+16.9 %

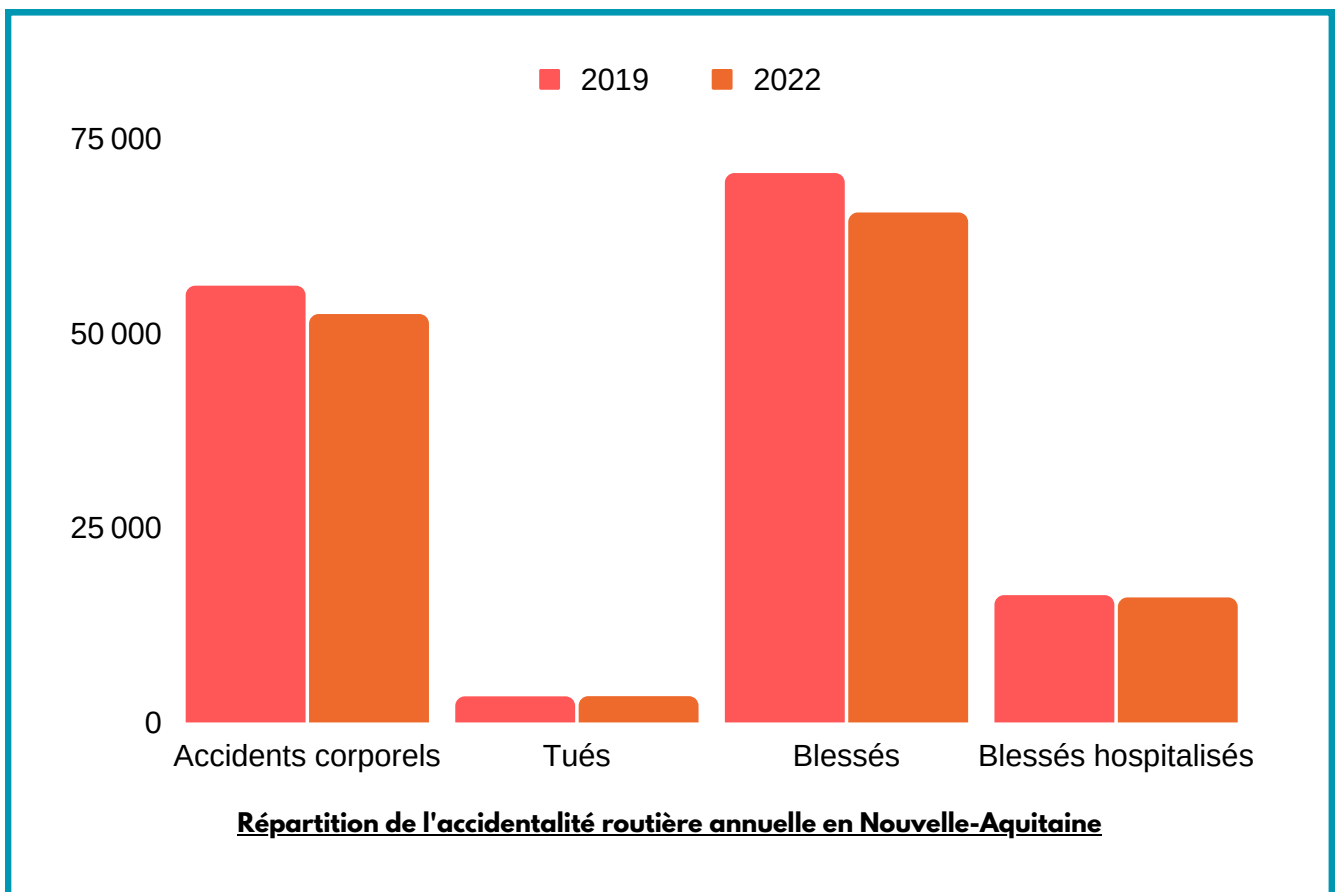
de tués chez les personnes
avec déplacement lié au
travail

+250 %

de tués en EDPm

+10 %

de tués dans un accident
impliquant un conducteur de
14-17 ans



03

Les chiffres clés de la région Nouvelle-Aquitaine

La région Nouvelle-Aquitaine c'est :

6 086 584 habitants

soit 9 % de la population française et 9,3 %
de la population française métropolitaine
(sources Insee au 1er janvier 2022)

12 départements

10 majoritairement ruraux et 2 à dominante
urbaine

3 départements monopolarisés (64, 87 et 33)
et 9 départements ruraux à faible densité de
population

**14 % du territoire
métropolitain**

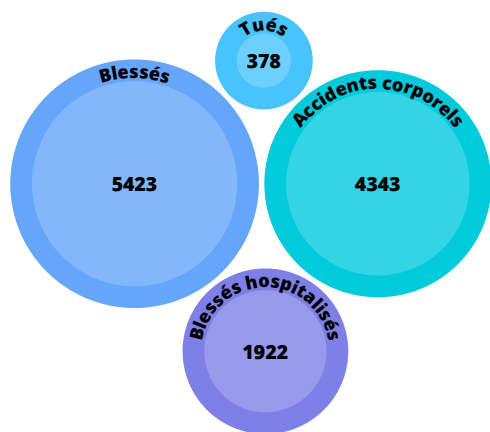
**175 211 km de routes
départementales et voies
communales**

1465 km d'autoroutes

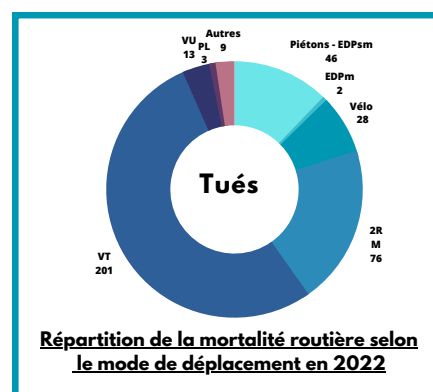
**1284 km de routes
nationales**



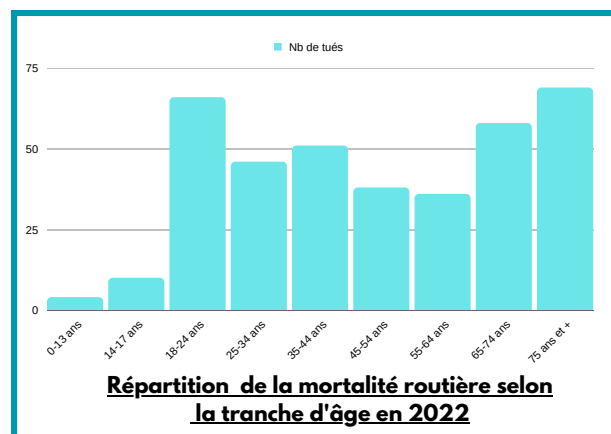
La synthèse de l'accidentalité de la région



ATBH de l'année 2022

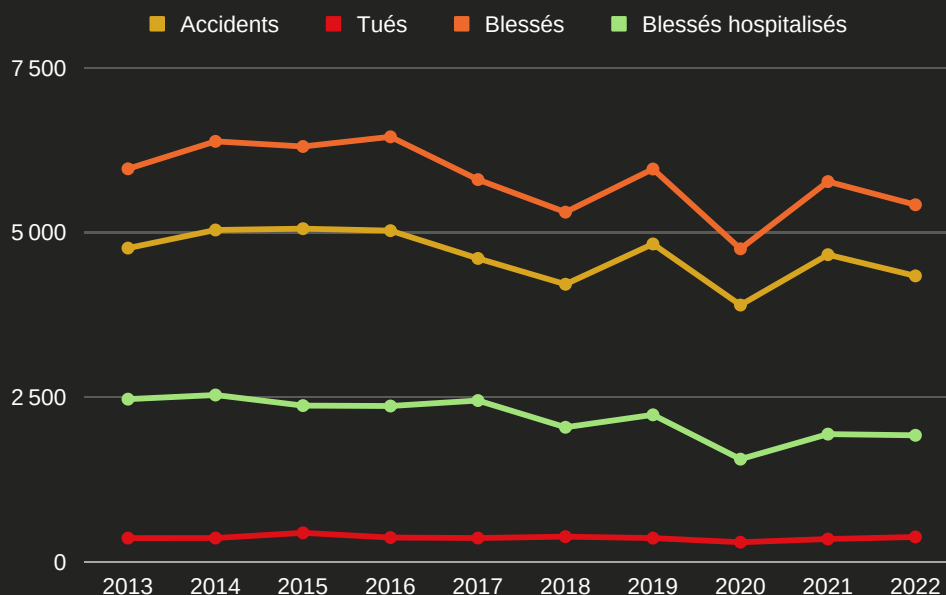


Répartition de la mortalité routière selon le mode de déplacement en 2022



Répartition de la mortalité routière selon la tranche d'âge en 2022

Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Nouvelle-Aquitaine



Les usagers impliqués

**+7 tués
piéton et
EDP-sm**

Soit une
augmentation de
18% par rapport
à 2019

**+10 tués
à vélo**

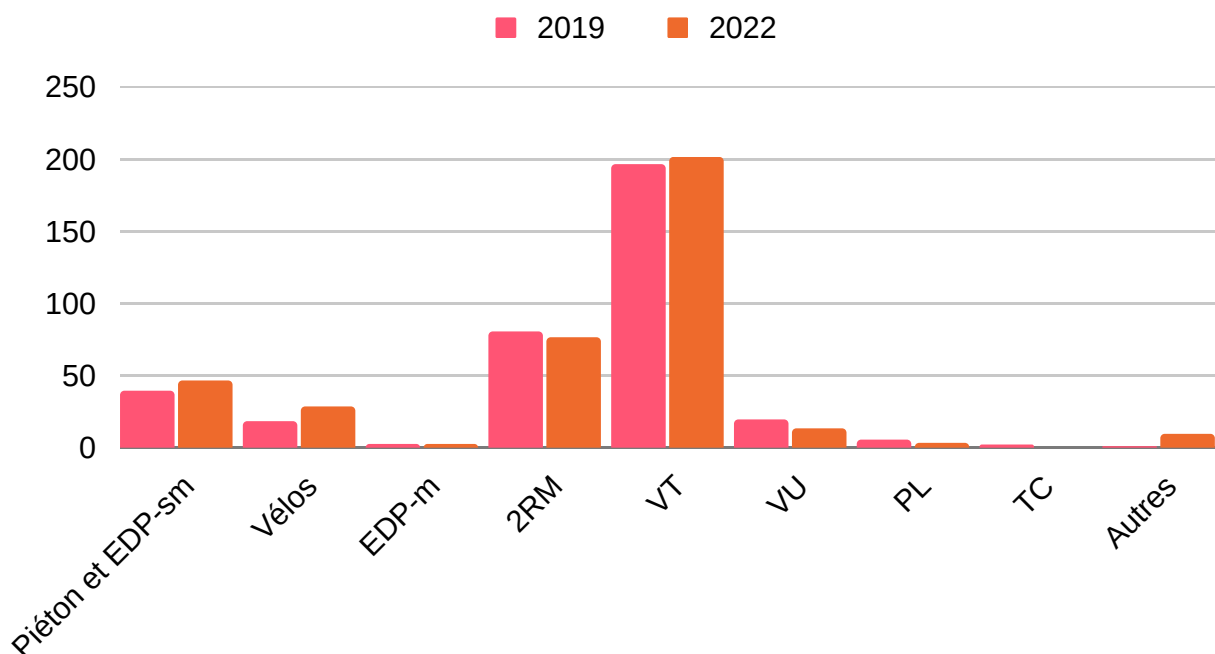
Soit une
augmentation de 56%
par rapport à 2019

**+36
blessés
en VU**

Soit une
augmentation de 22
% par rapport à
2019

**+70
blessés
en EDP-m**

Soit une
augmentation de
259 % par rapport
à 2019



Répartition de la mortalité routière annuelle par mode de déplacement

**+4
piétons
tués par
un VU**

Soit une augmentation de 133% par rapport à 2019

**+ 29 tués
chez les 65-
74ans**

Soit une augmentation de 100% par rapport à 2019

**+6
vélos/EDP-m
tués par un
VT**

Soit une augmentation de 75% par rapport à 2019

**+5
vélos/EDP-m
tués dans un
accident
sans tiers**

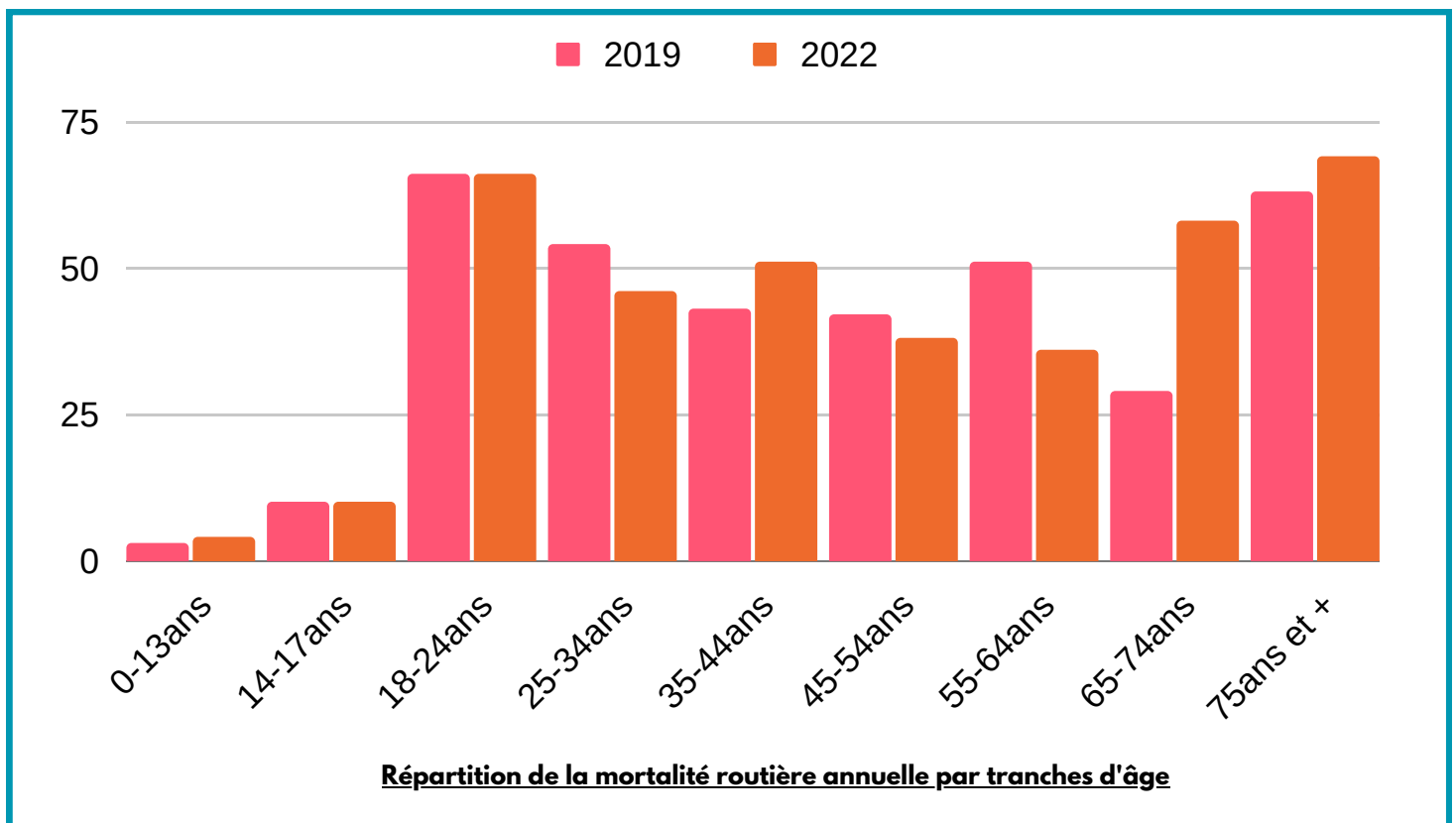
Soit une augmentation de 100% par rapport à 2019

**+11
2RM tués
par un VT**

Soit une augmentation de 73% par rapport à 2019

**5
2RM tués
par un VU**

Alors qu'il n'y avait aucun 2RM tué par un VU en 2019



La temporalité

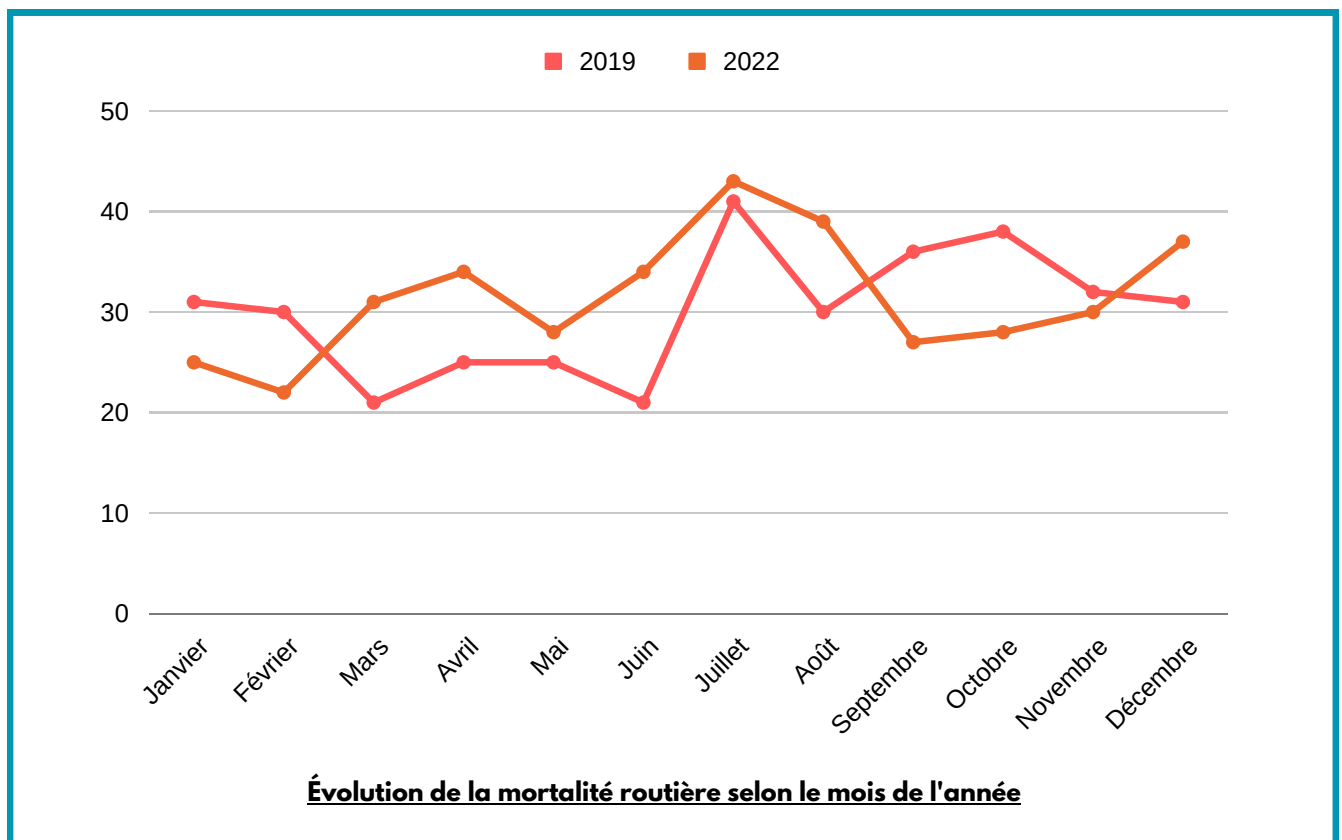
Chaque mois,
il y a en moyenne :

- 362 accidents
- 32 tués
- 452 blessés
- 160 blessés hospitalisés

Par jour cela représente en moyenne 12 accidents, 1 tué, 15 blessés et 5 blessés hospitalisés

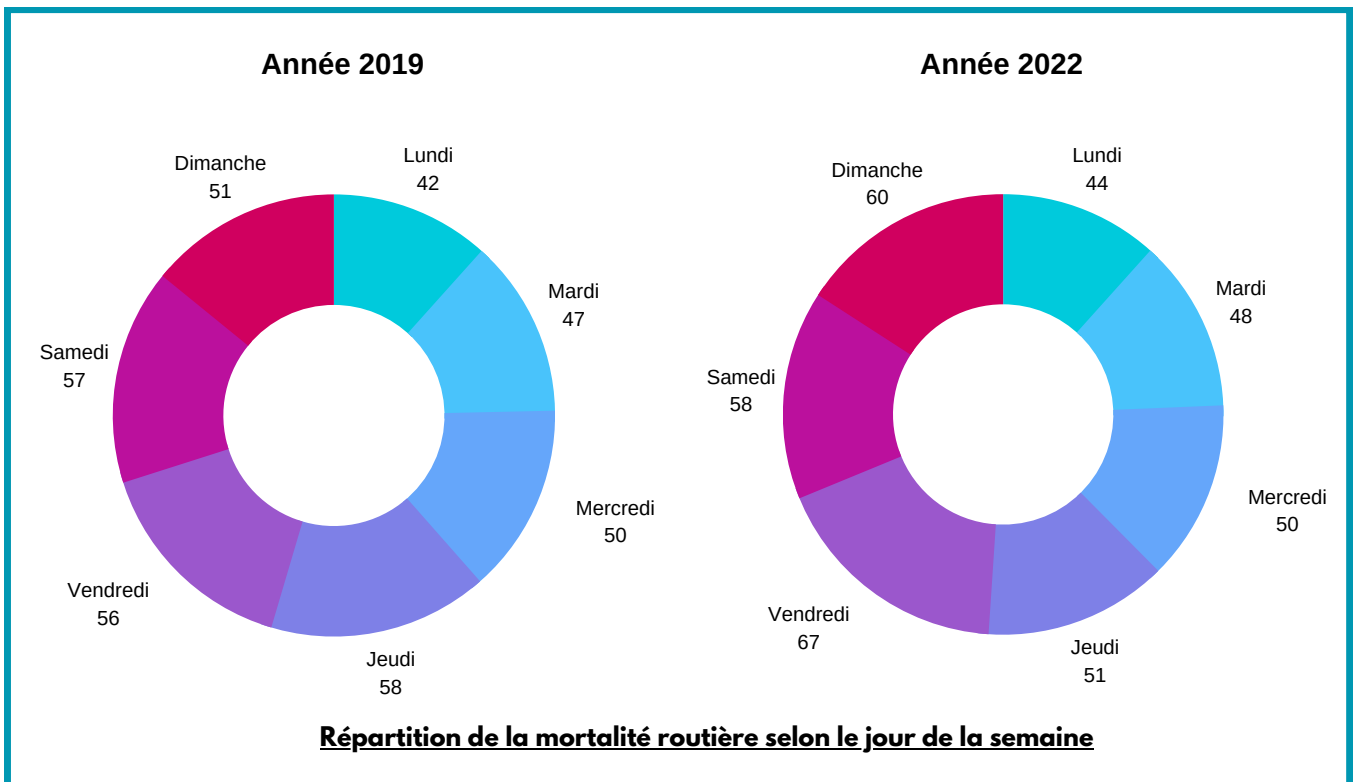
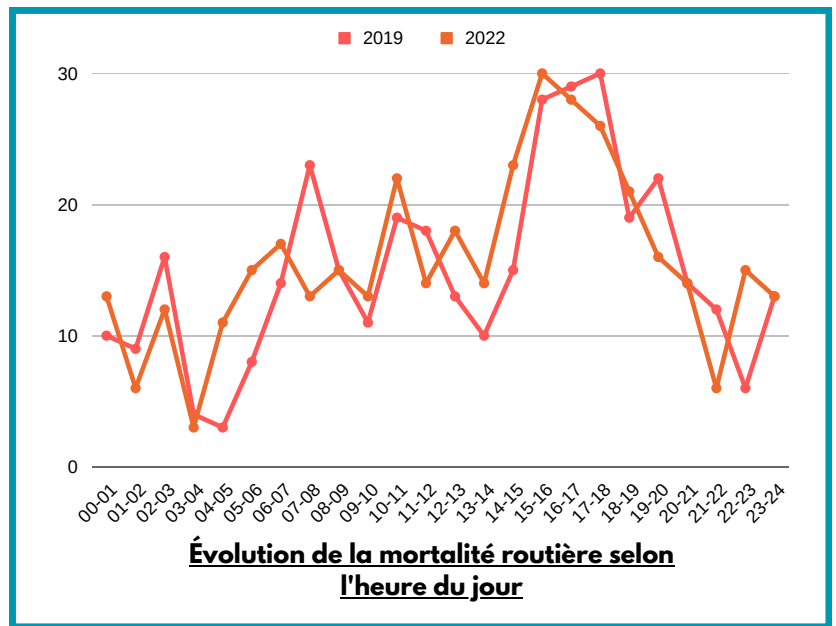
Le mois de juillet

est le mois de l'année le plus meurtrier sur la route en 2022 comme en 2019



En 2022, le jour le plus meurtrier sur la route a été le vendredi

à titre comparatif l'écart entre le jour le plus meurtrier et le jour le moins meurtrier sur la route est de 23 morts en 2022 et de 16 morts en 2019

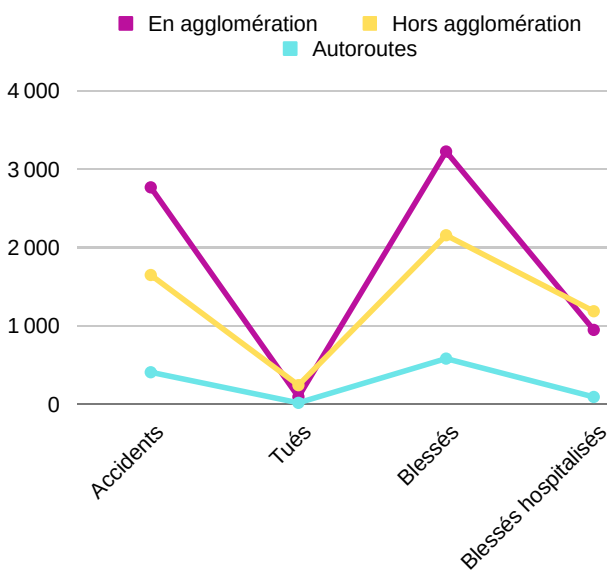


Les réseaux routiers

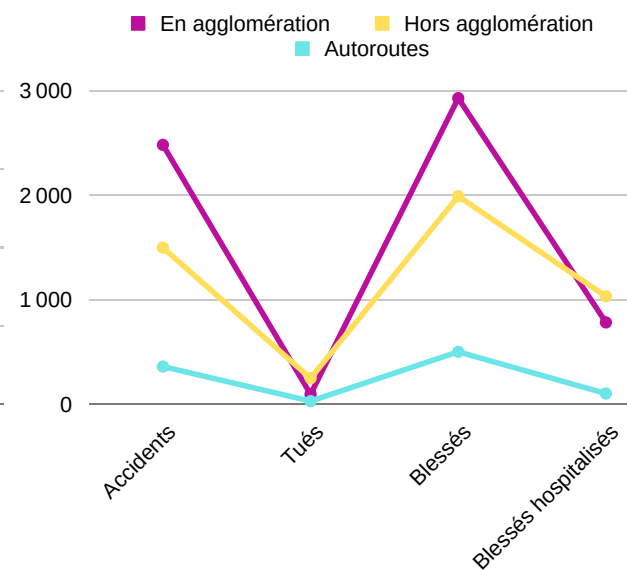
		Autoroute	Route nationale	Route départementale	Route métropolitaine	Voie communale	Autre
L'indice de gravité G4 *(=nombre de tués pour 100 accidents)	2022	9	10	13	33	4	8
	2019	5	8	13	0	4	9

Indice de gravité des accidents selon le réseau routier

Année 2019



Année 2022



ATBH selon le réseau routier

Les types de trajet

Le risque routier professionnel intervient dans 15 % des accidents mortels

C'est le deuxième type de trajet identifié comme le plus générateur d'accidents mortels (45 tués dans un déplacement domicile/travail et 12 tués dans une utilisation professionnelle)

La majorité des accidents mortels concernent les trajets promenades/loisirs

Ils représentent 52% de la mortalité routière en 2022

	Domicile / travail	Domicile / école	Courses / achats	Utilisation professionnelle	Promenade / loisirs	Autres	N/C	Non renseigné
Tués	45	2	18	12	195	43	1	62
Blessés	679	175	146	292	2584	385	0	1162
Blessés hospitalisés	222	43	69	79	1039	128	0	342

Accidentalité selon le type de trajet

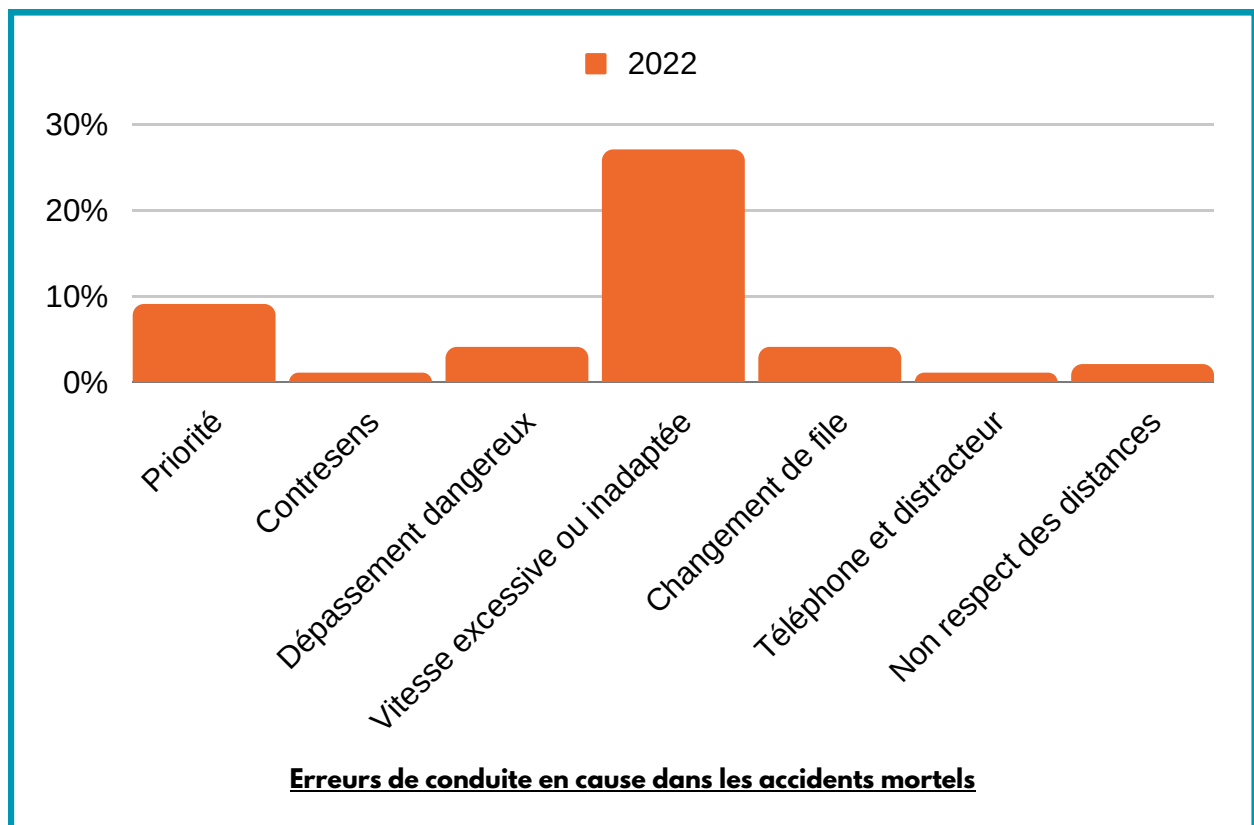
Les facteurs accidents

Vitesse inadaptée ou excessive et refus de priorité

sont les deux principales
erreurs de conduite en jeu
dans les accidents mortels

Pas de différence majeure dans la répartition des erreurs de conduite liées à un accident mortel entre 2019 et 2022

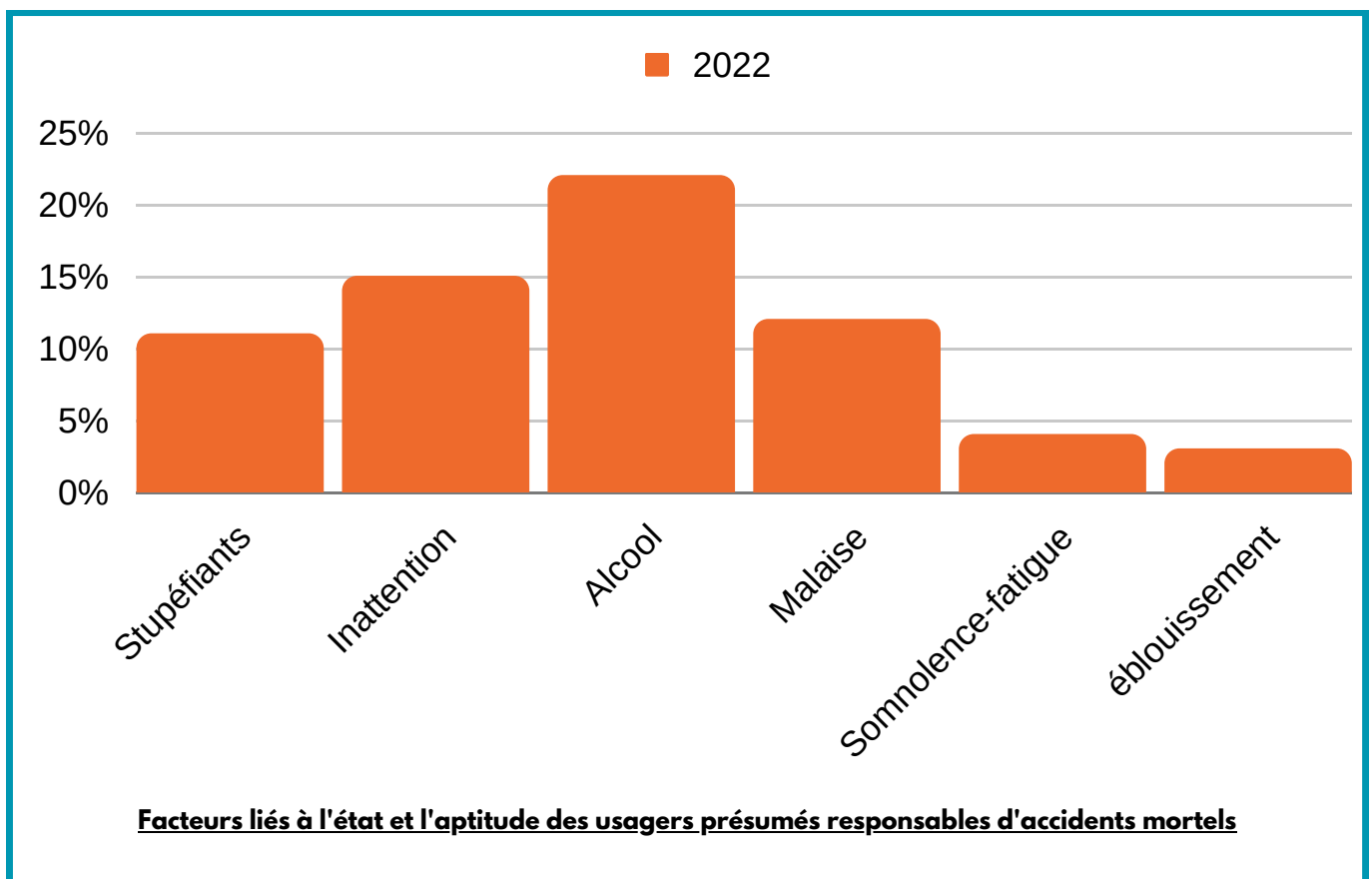
hormis moins de contresens
en 2022 (5%) qu'en 2019 (1%)



Pas de différence majeure dans la répartition des facteurs liés à l'état et l'aptitude des usagers dans la survenue d'un accident mortel entre 2019 et 2022

Alcool et inattention sont les deux principaux éléments d'altération de l'état en jeu dans les accidents mortels

On peut noter que les malaises interviennent dans les accidents mortels à hauteur de 9% en 2019 et 12% en 2022



Les chiffres clés des 12 départements de la région Nouvelle- Aquitaine

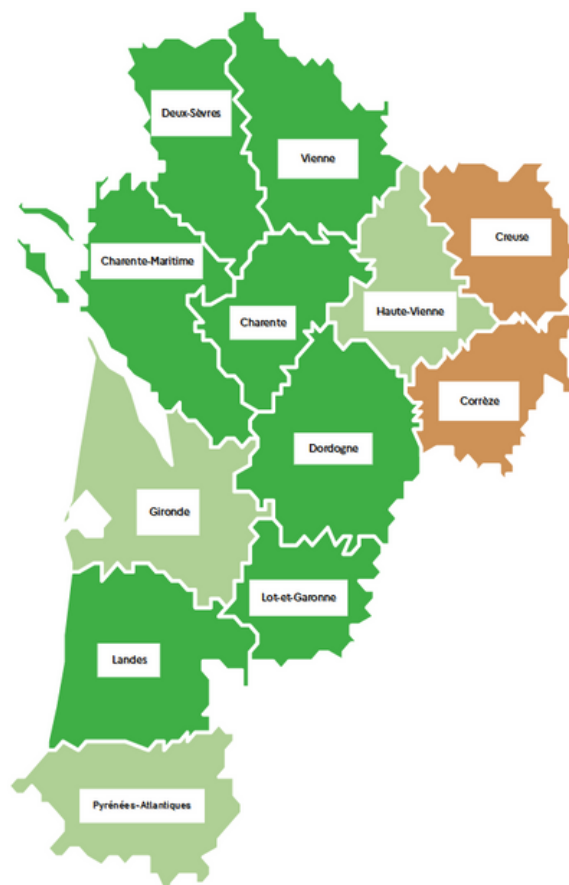
Une comparaison d'un département à l'autre ne peut se faire sans prendre en considération les différences de physionomie :

- population (densité et âge), superficie, météo, infrastructure (type de route, transport en commun) ou encore taux de chômage sont autant d'éléments qui ont une incidence sur l'accidentalité locale.

L'ensemble des départements métropolitains peuvent être répartis en familles d'indicateurs locaux de sécurité routière.

Pour la région, on distingue :

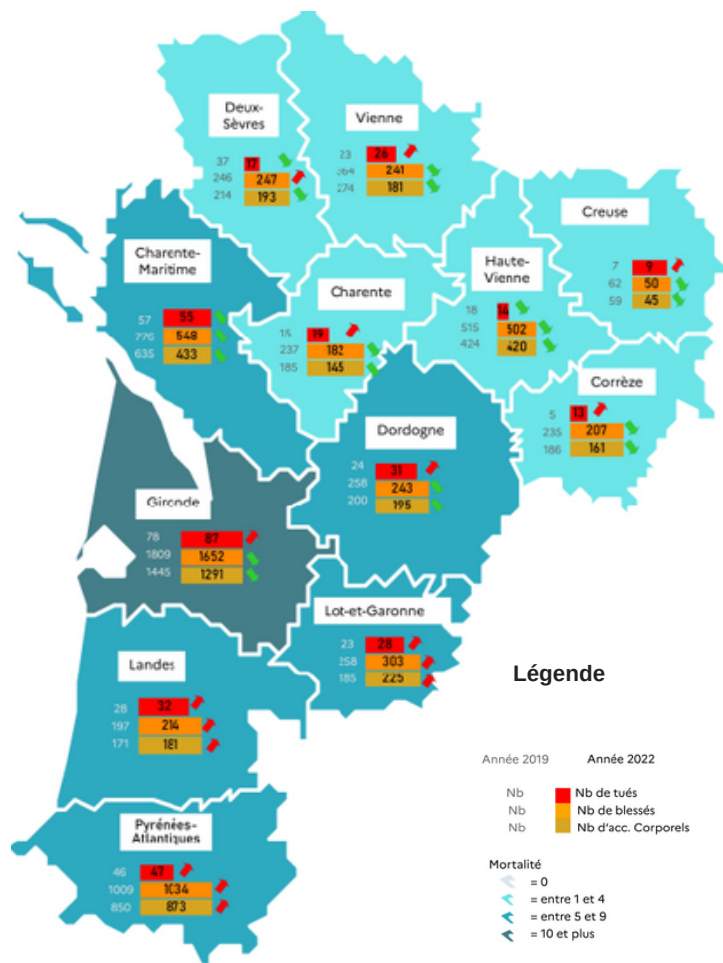
- **les départements monopolarisés**
- **les départements ruraux à faible densité de population**
- **les départements de montagne**



Carte synthétique des ATBH des départements de la région Nouvelle-Aquitaine

La Gironde est le département le plus sinistré de la Nouvelle-Aquitaine en terme d'accidentalité

Il est suivi par la Charente-Maritime puis par les Pyrénées-Atlantiques. Mais si l'on rapporte les chiffres au nombre d'habitants, en termes de mortalité ce sont le Lot-et-Garonne et la Charente-Maritime qui présentent un nombre de morts par million d'habitants le plus élevé.

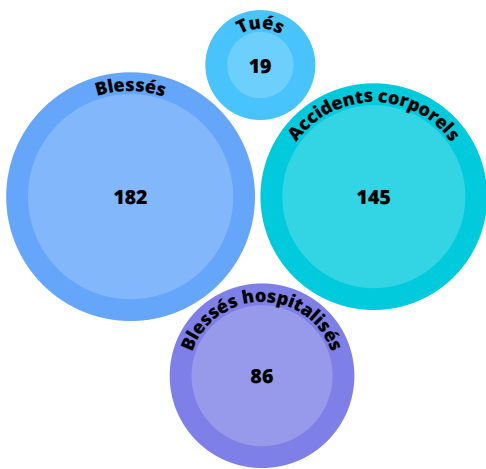
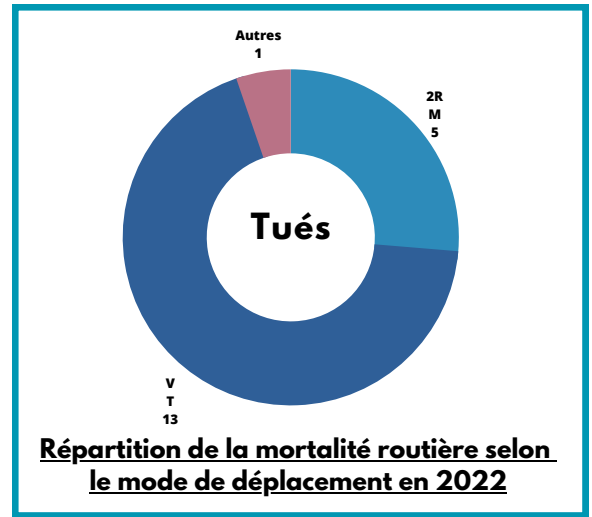


Légende

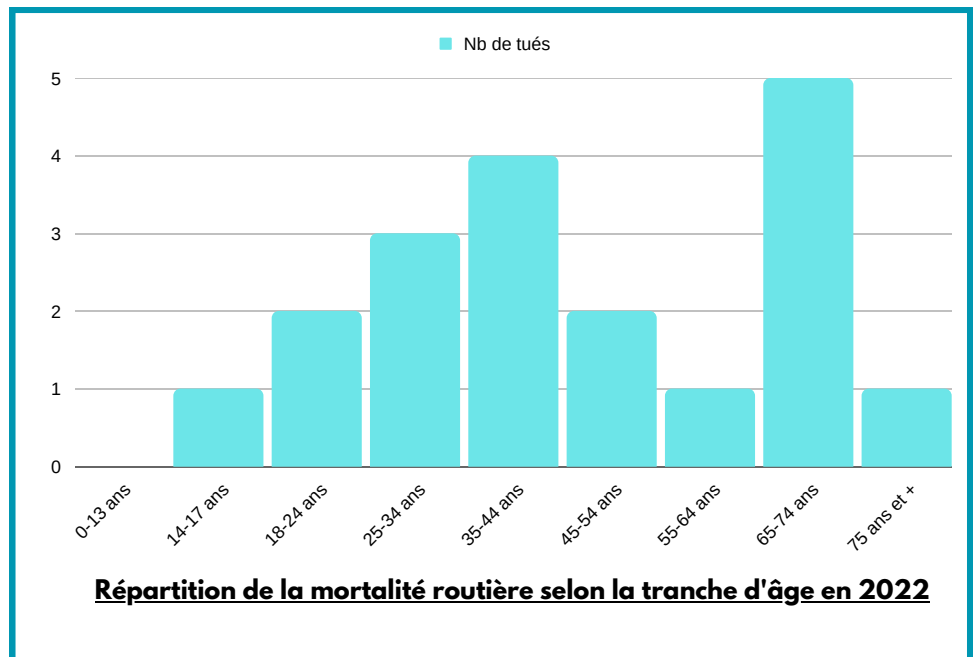
- Année 2019
- Année 2022
- Nb de tués
- Nb de blessés
- Nb d'acc. Corporels
- Mortalité
- = 0
- = entre 1 et 4
- = entre 5 et 9
- = 10 et plus

	DPT N°16	DPT N°17	DPT N°19	DPT N°23	DPT N°24	DPT N°33	DPT N°40	DPT N°47	DPT N°64	DPT N°79	DPT N°86	DPT N°87
Nombre de tués par million d'habitants	54	84	55	79	75	54	76	85	68	45	59	38

Mortalité par million d'habitants des départements de la région Nouvelle-Aquitaine

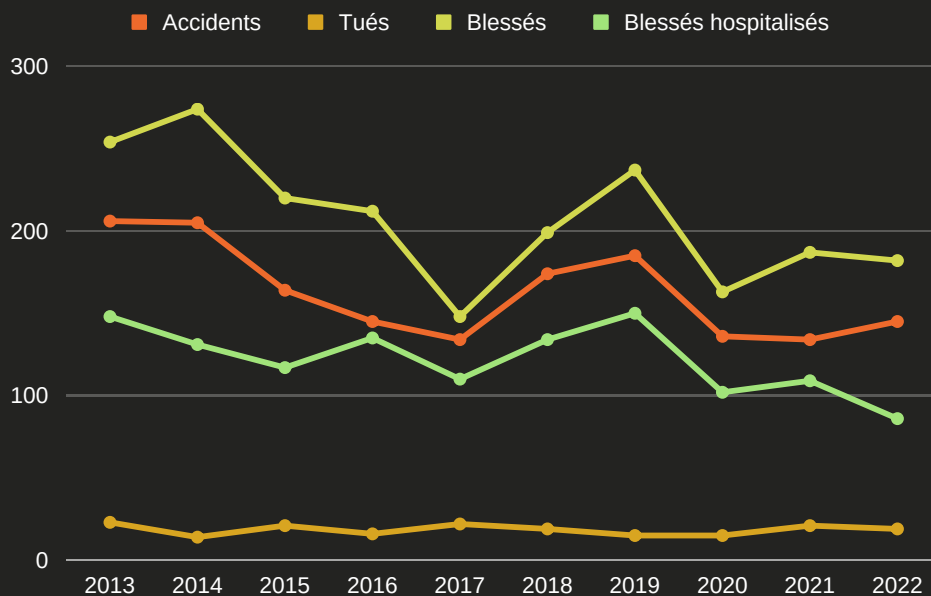


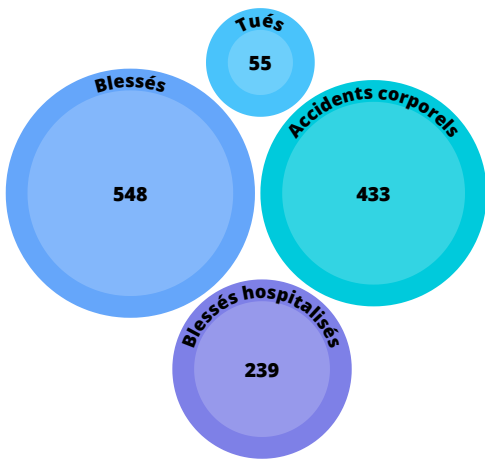
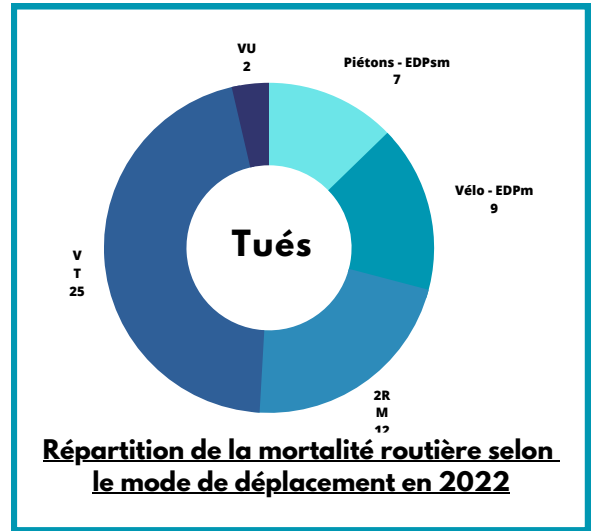
ATBH de l'année 2022



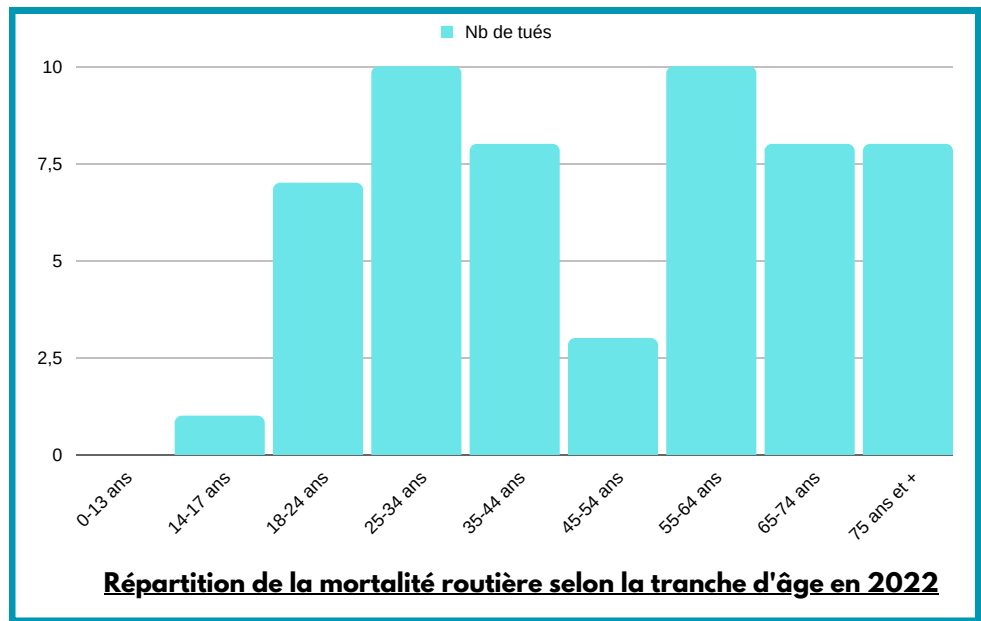
Répartition de la mortalité routière selon la tranche d'âge en 2022

Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Charente



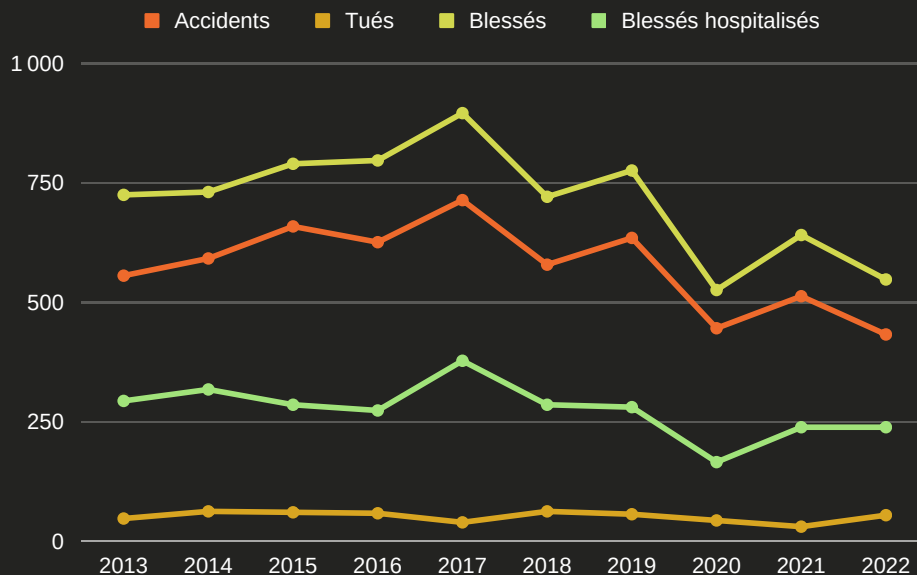


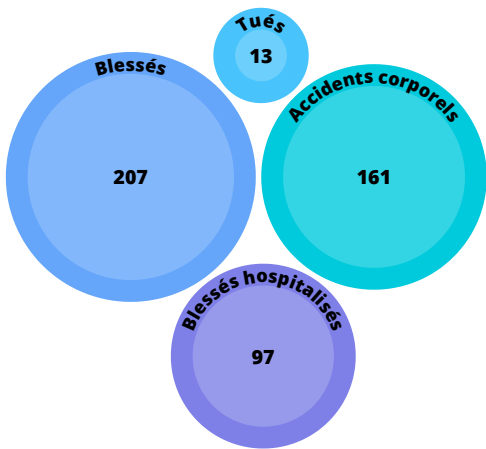
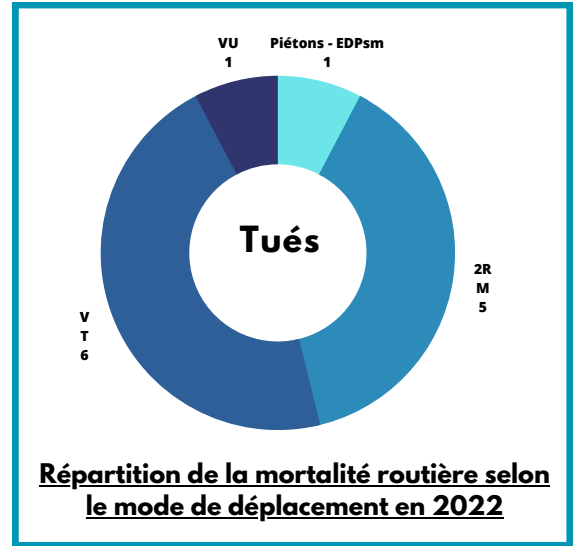
ATBH de l'année 2022



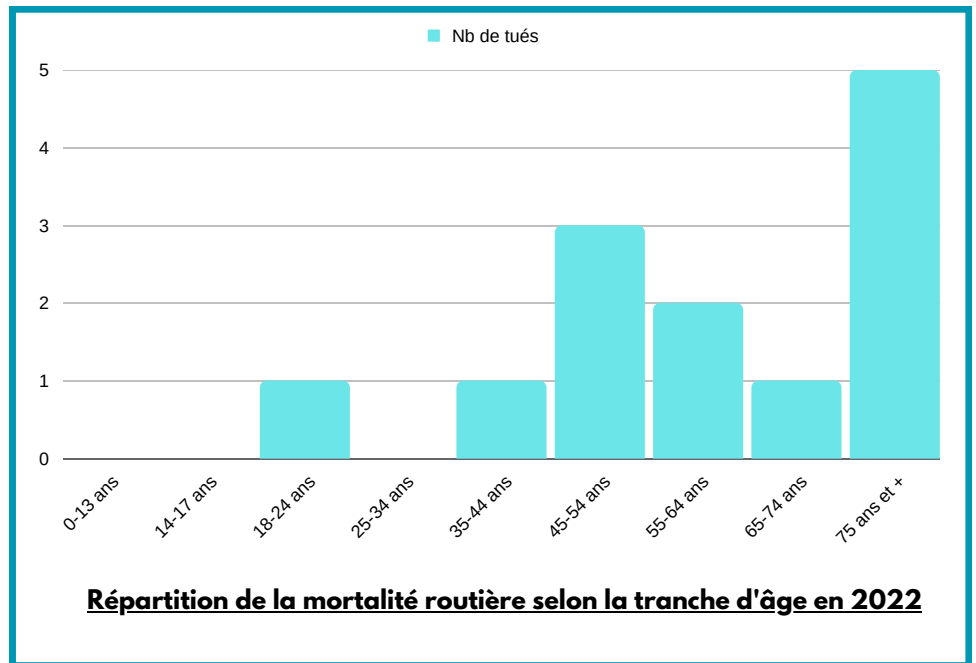
Répartition de la mortalité routière selon la tranche d'âge en 2022

Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Charente-Maritime

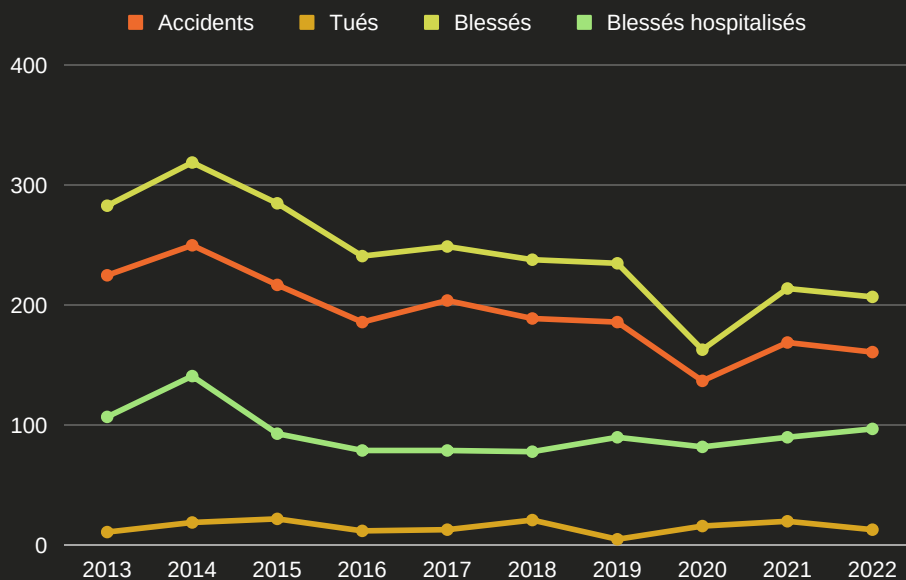


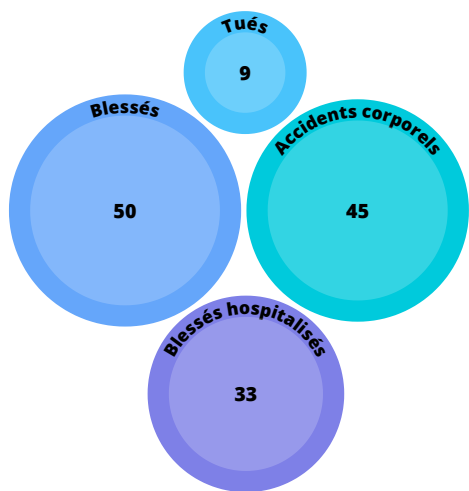
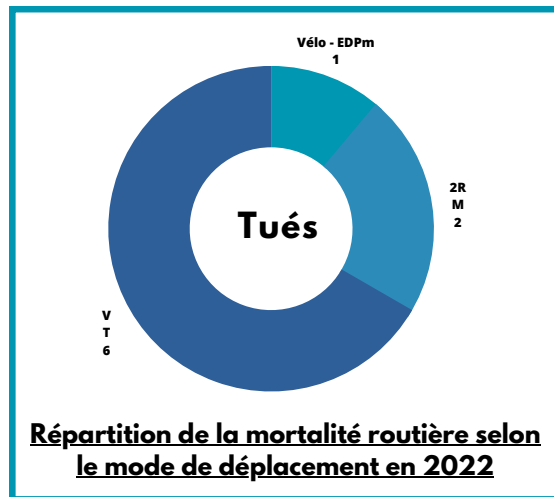
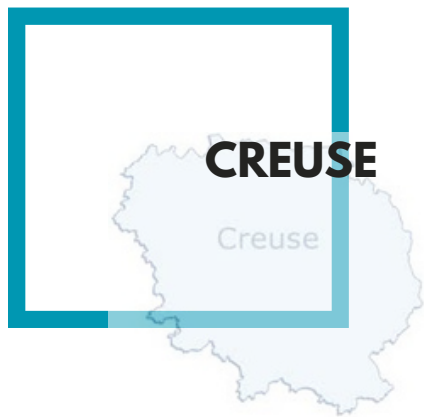


ATBH de l'année 2022

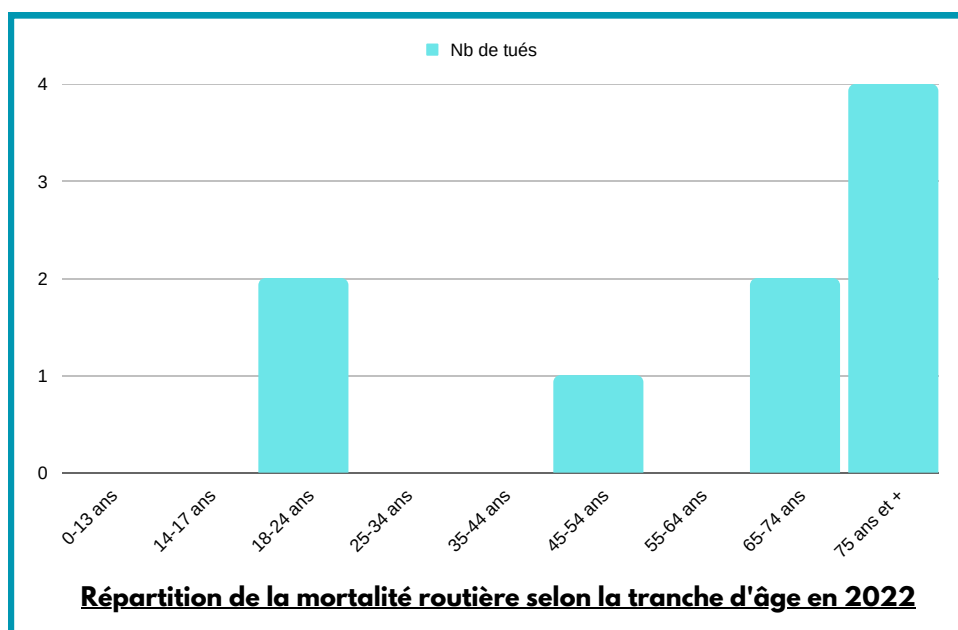


Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Corrèze

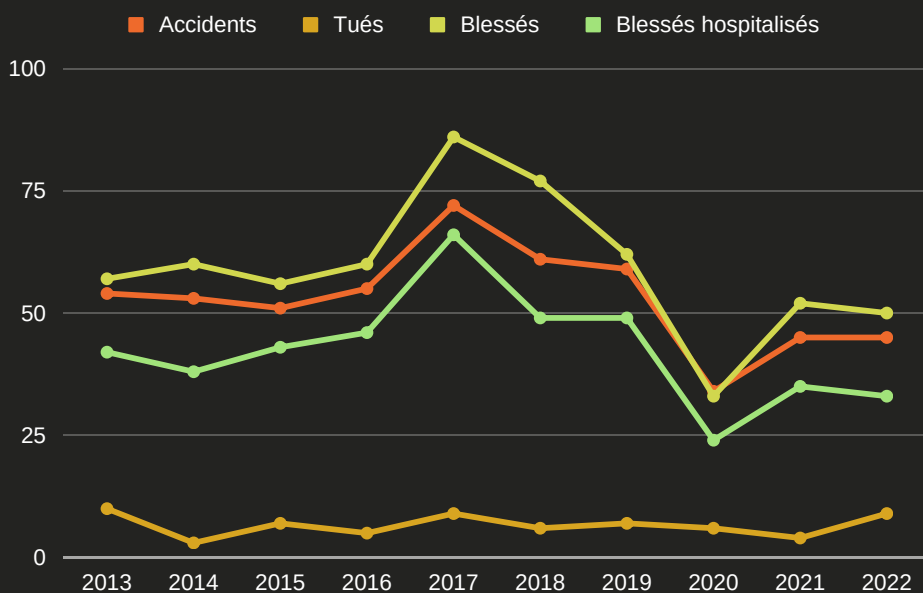


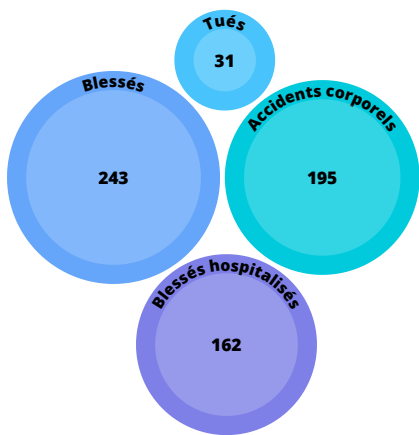
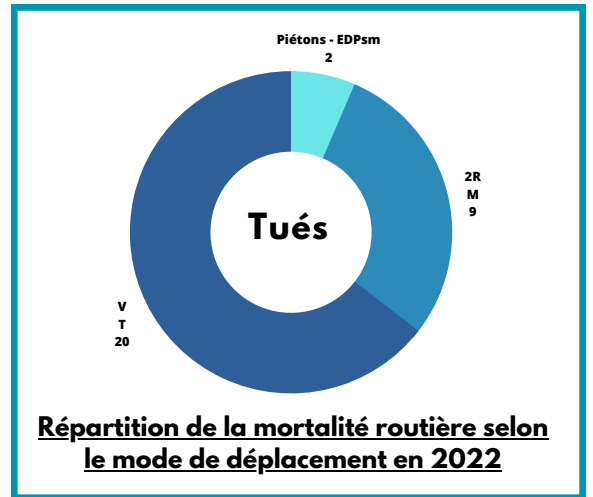


ATBH de l'année 2022

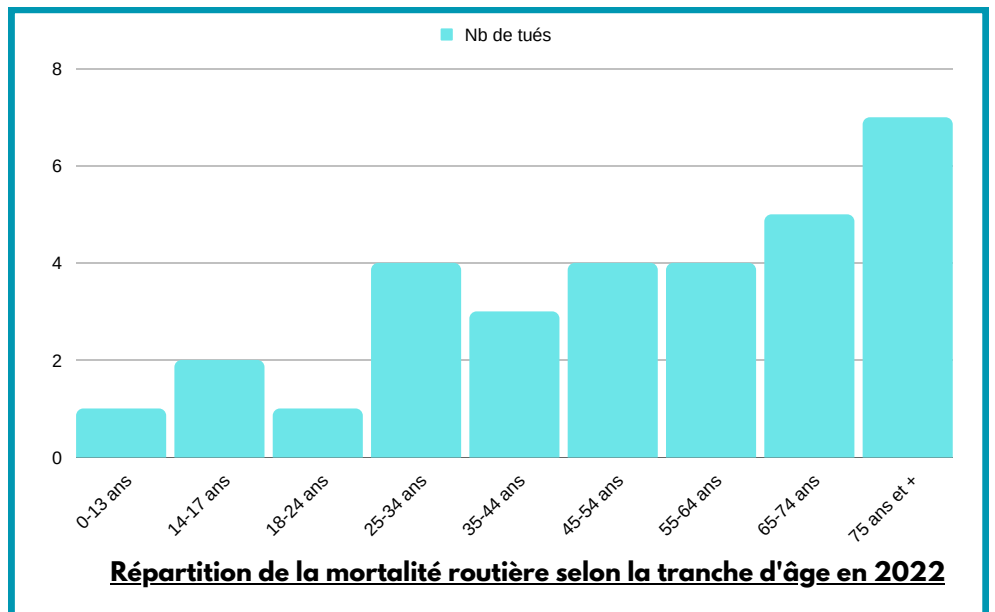


Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Creuse

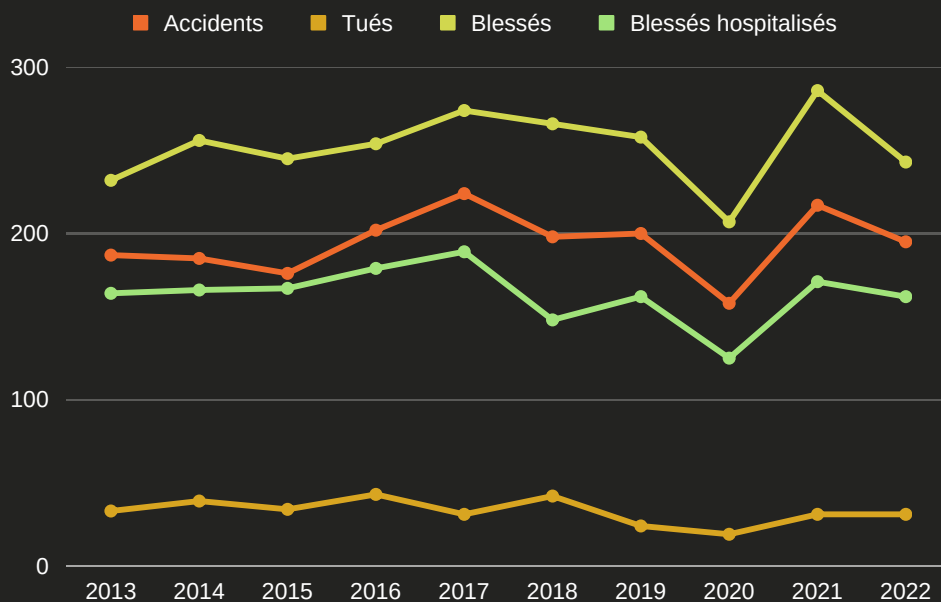


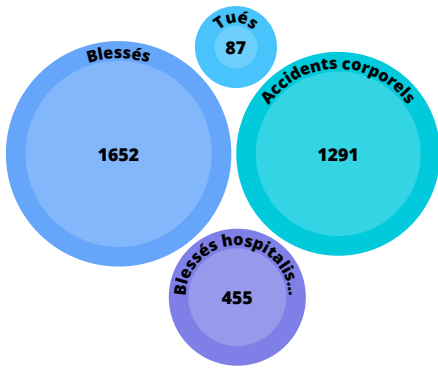
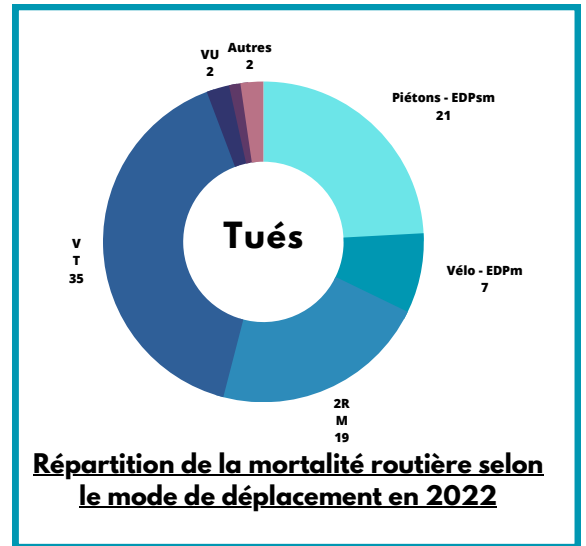


ATBH de l'année 2022

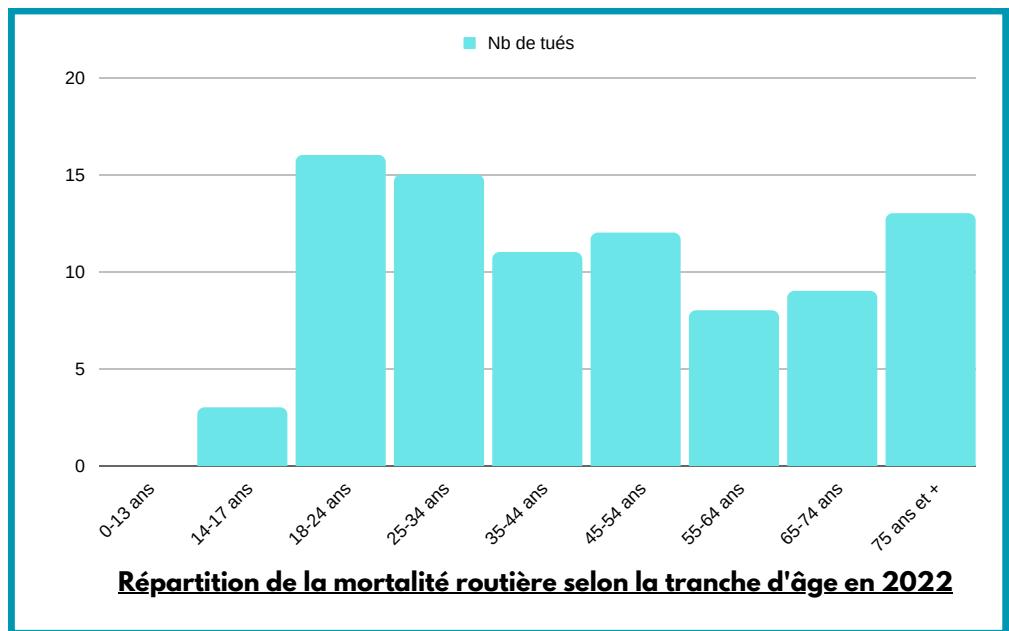


Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Dordogne

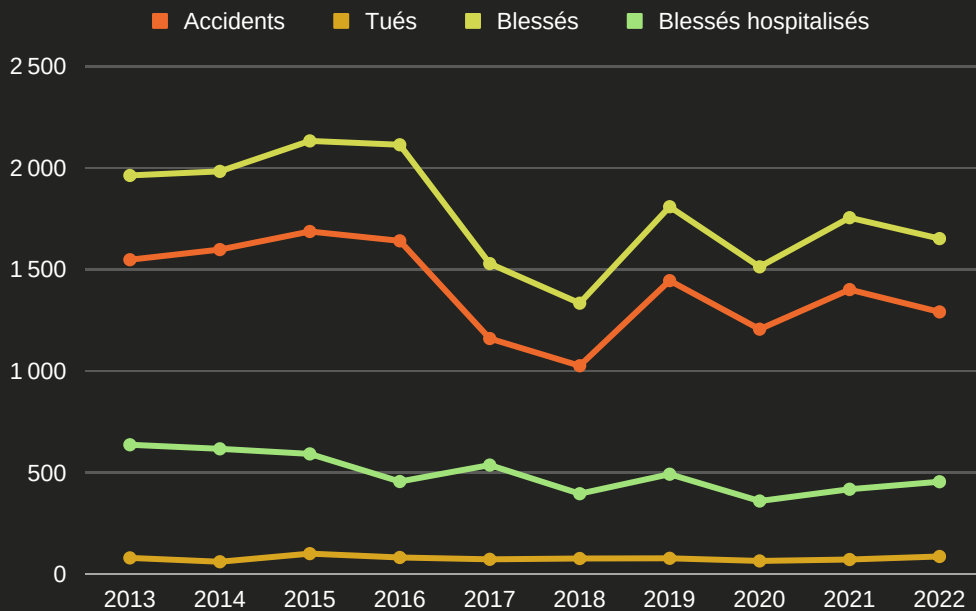


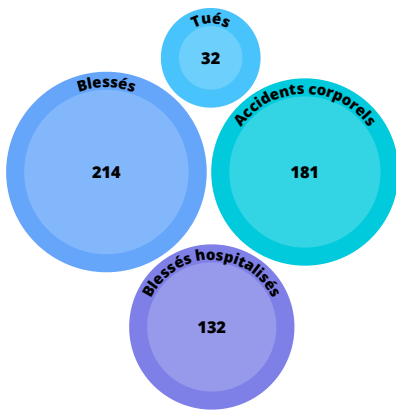
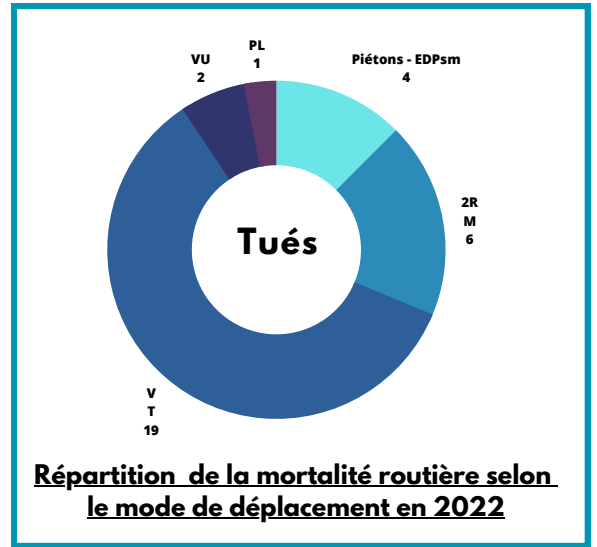
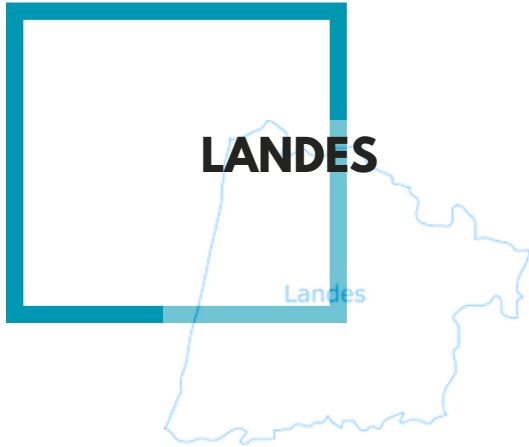


ATBH de l'année 2022

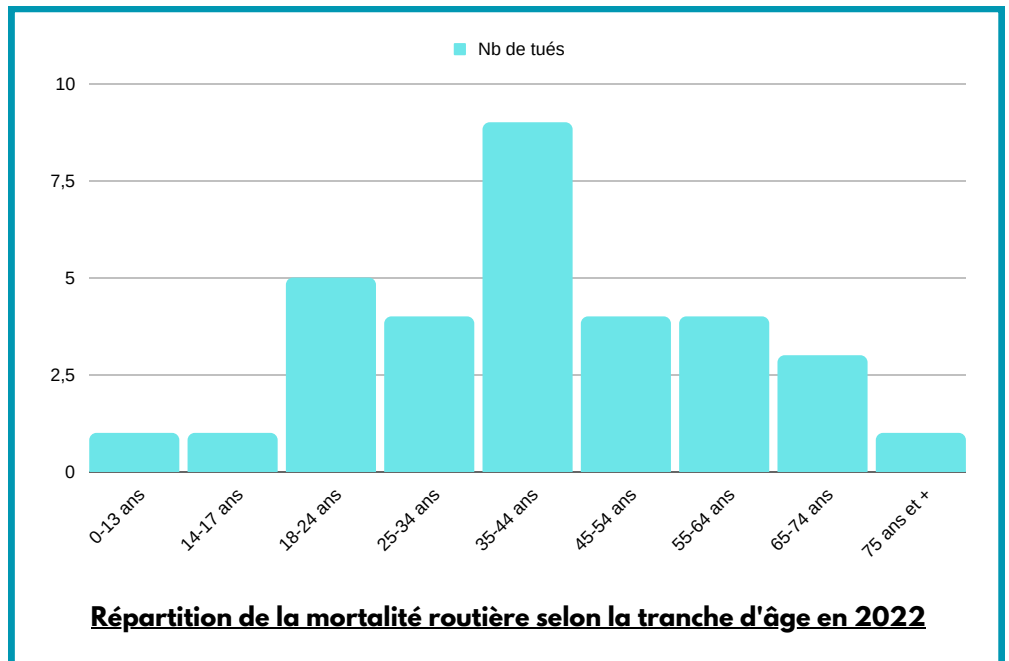


Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Gironde

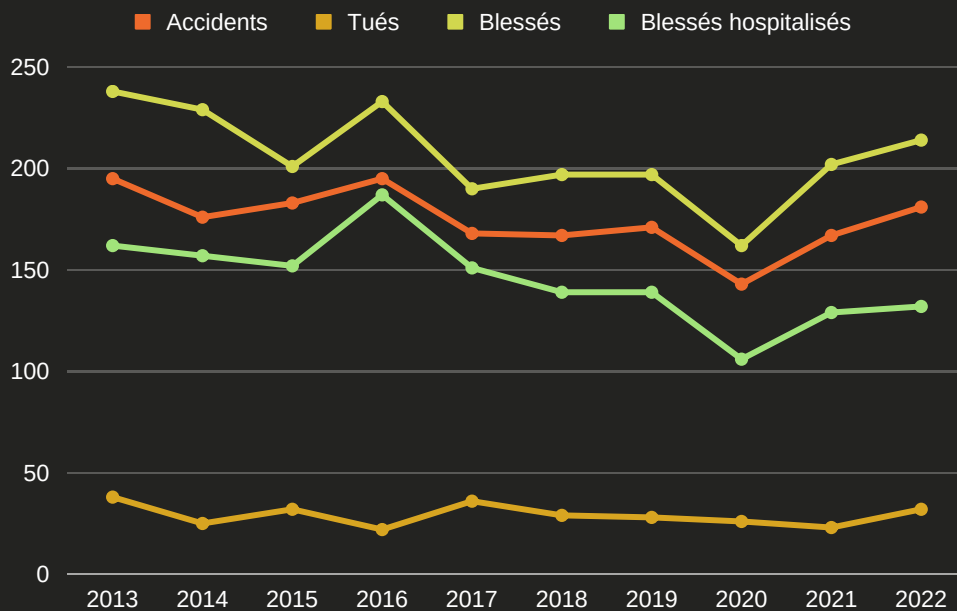


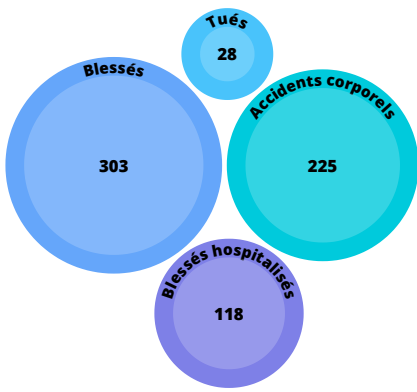
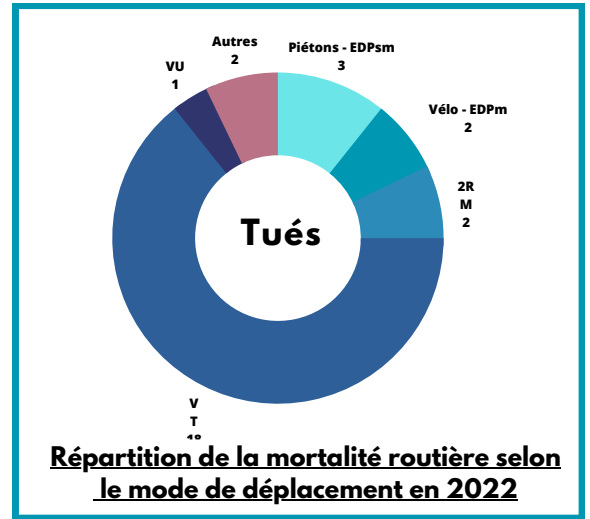


ATBH de l'année 2022

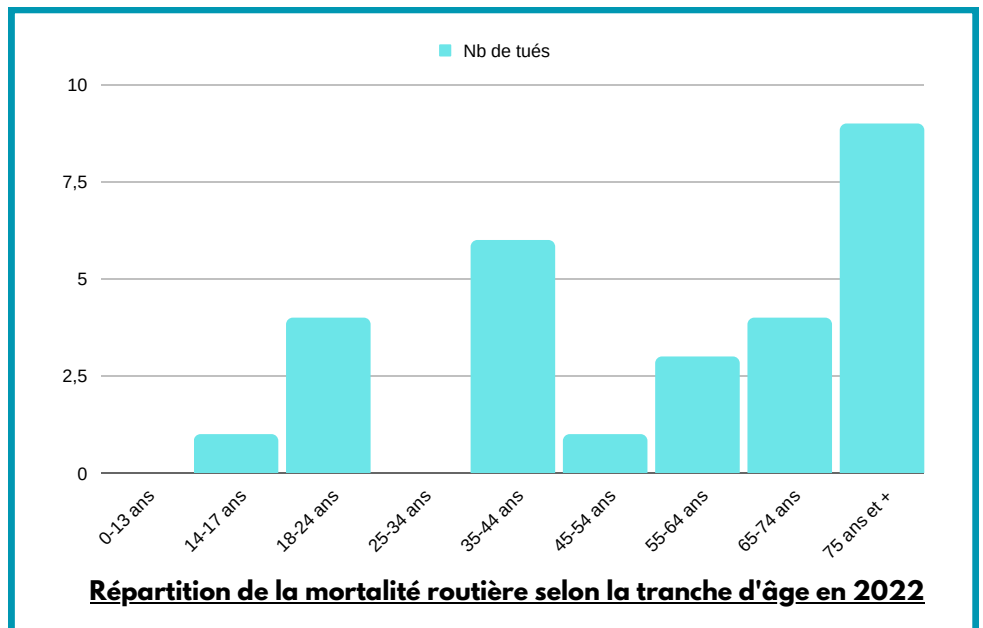


Évolution de l'accidentalité routière annuelle des Landes

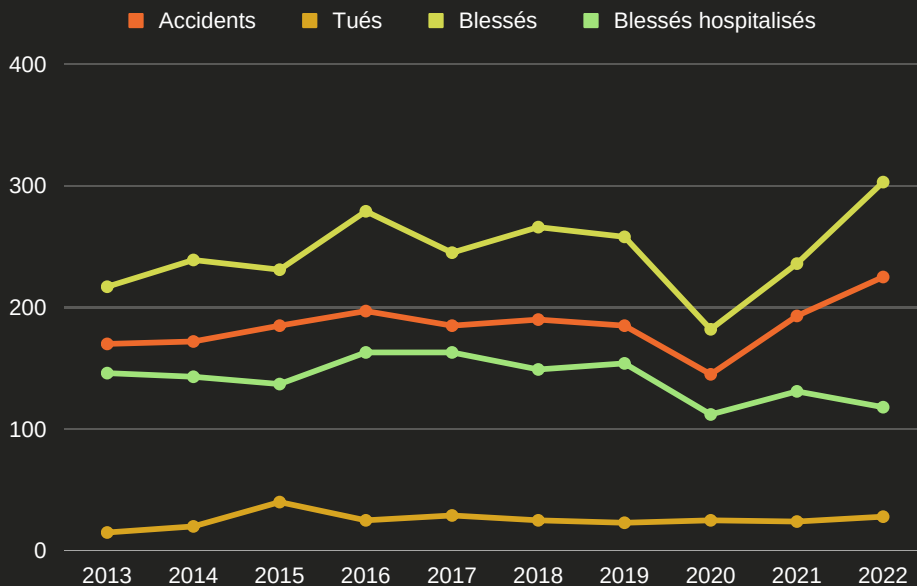


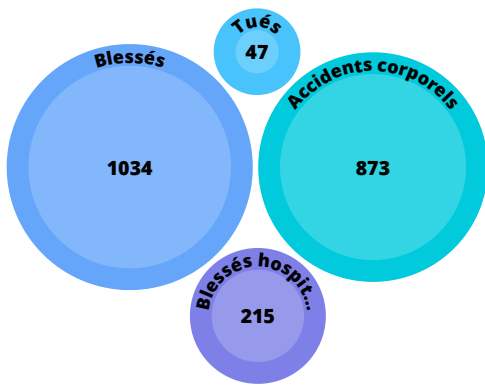
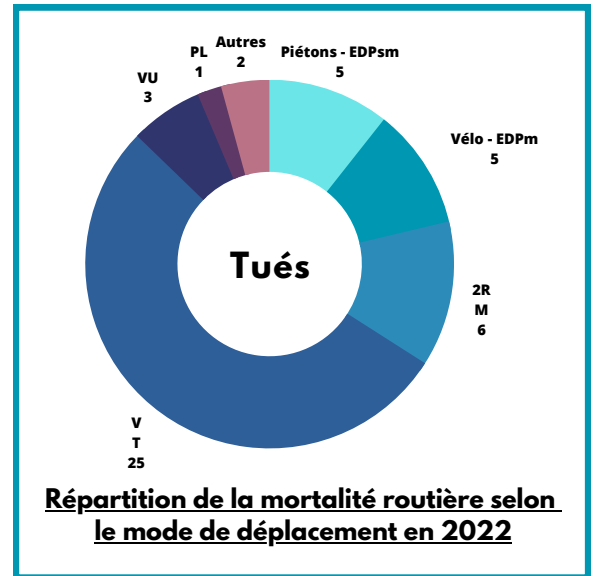


ATBH de l'année 2022

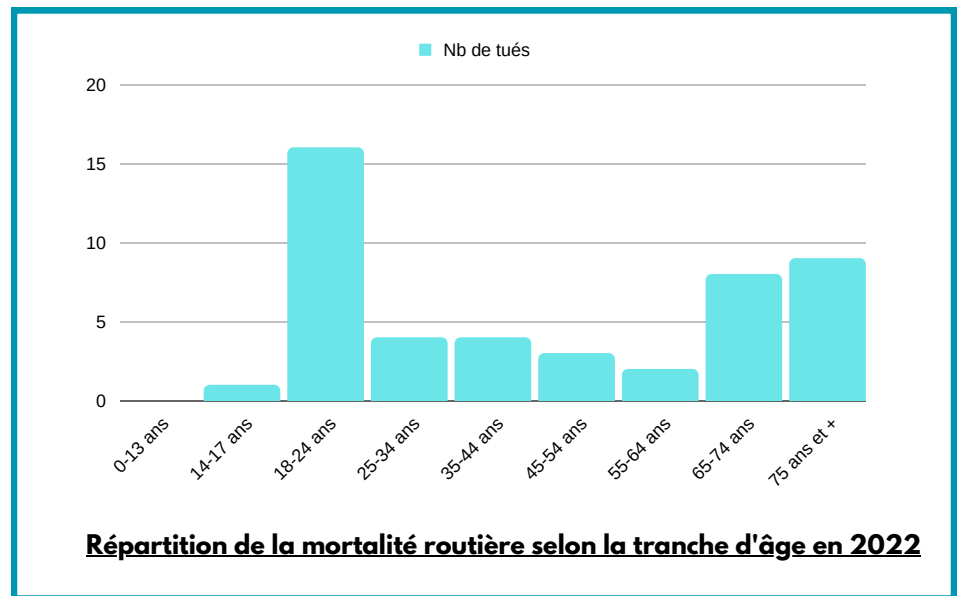


Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Lot-et-Garonne

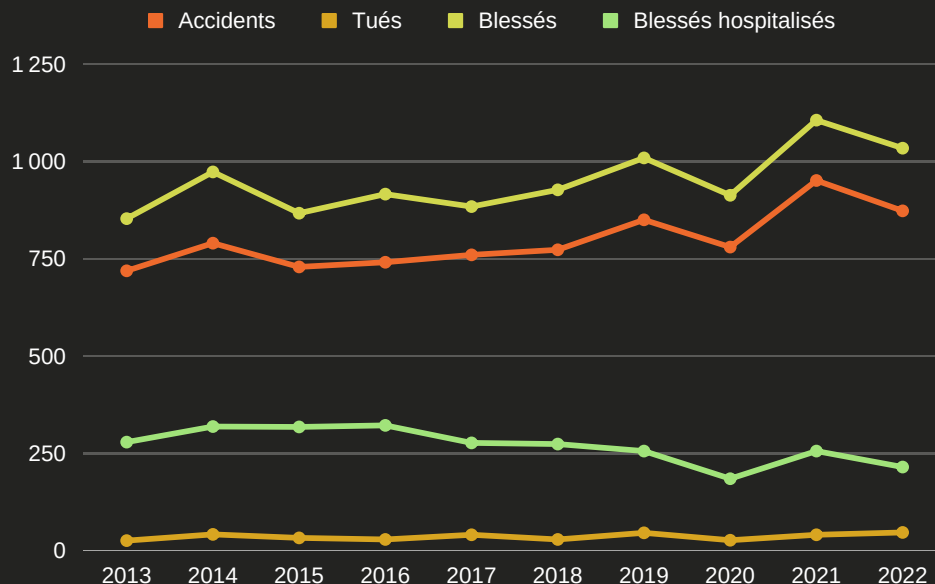


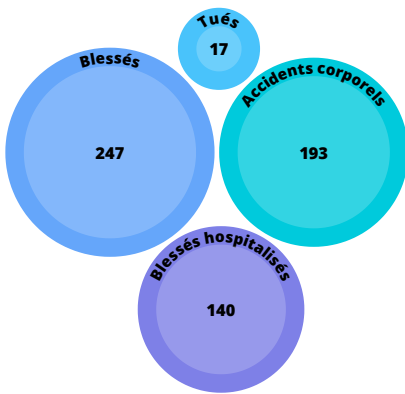
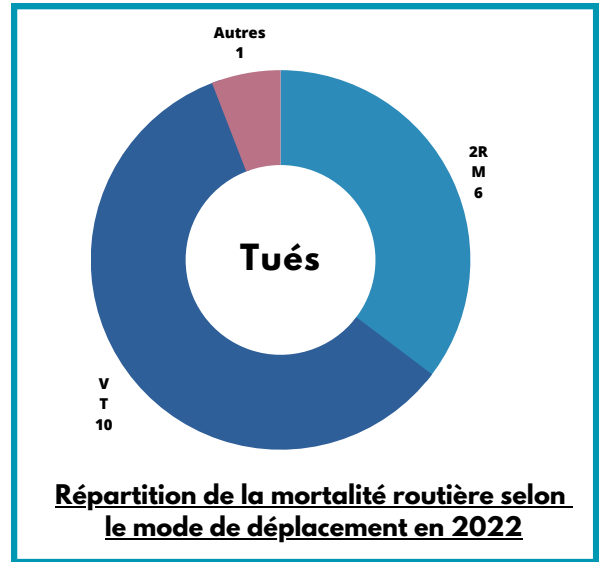


ATBH de l'année 2022

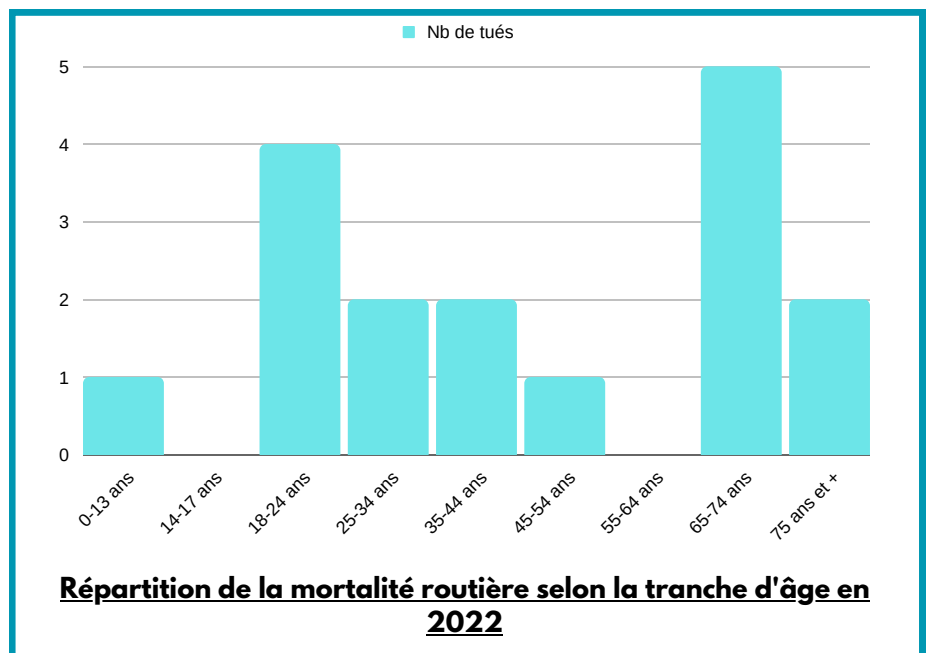


Évolution de l'accidentalité routière annuelle en Pyrénées-Atlantiques

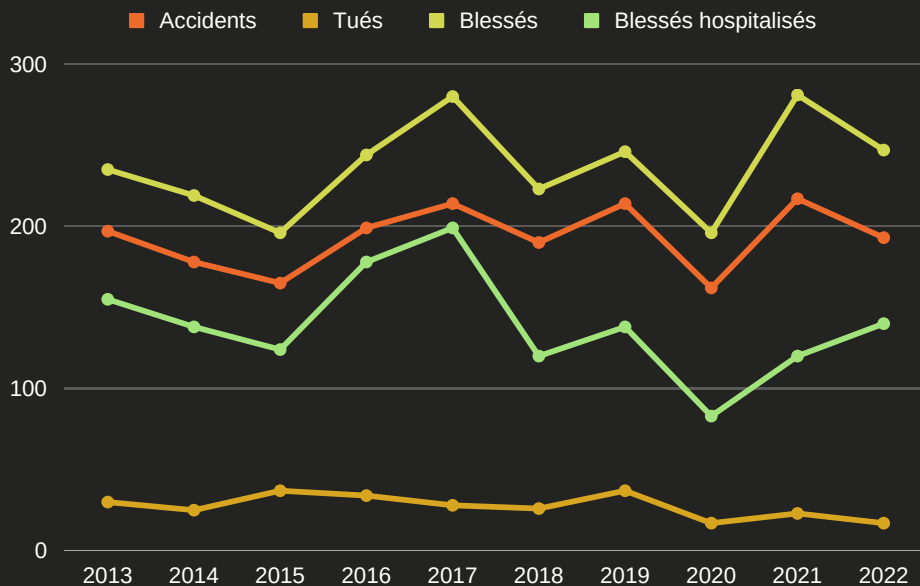


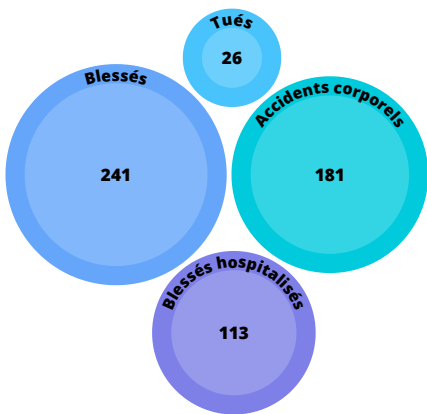
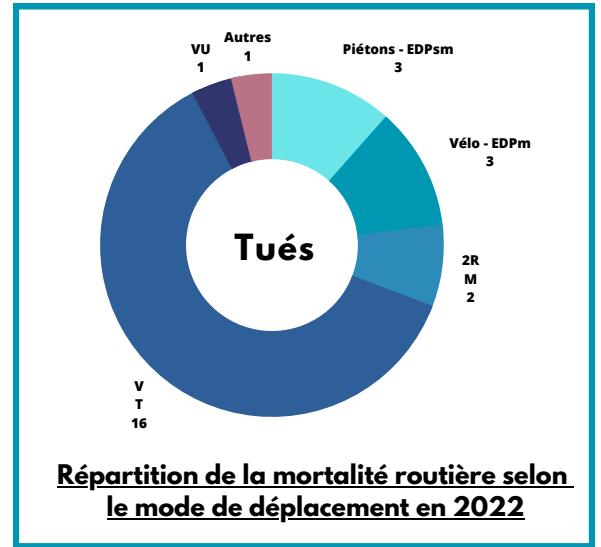


ATBH de l'année 2022

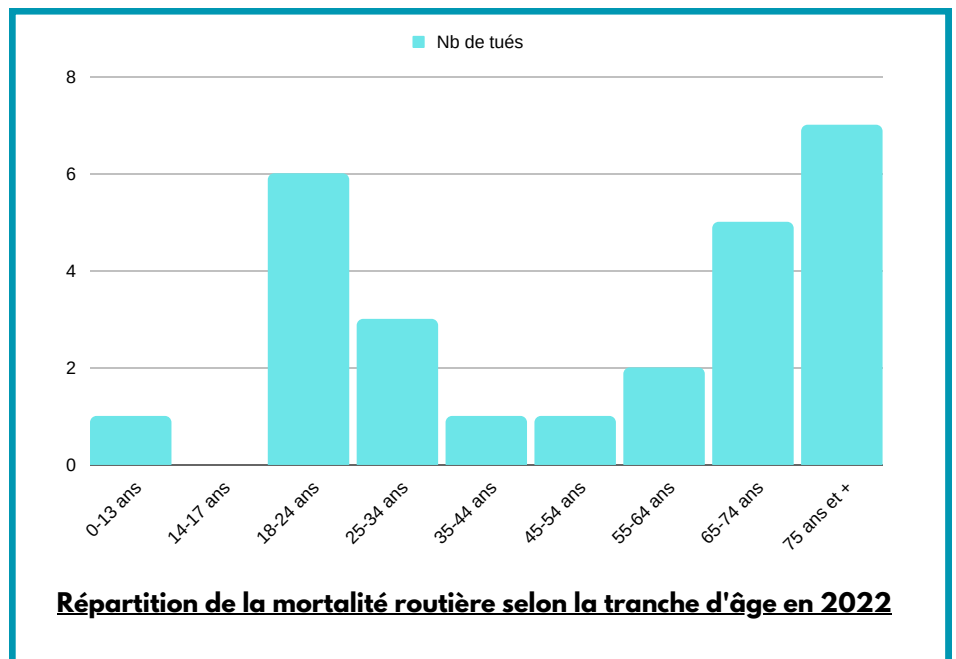


Évolution de l'accidentalité routière annuelle des Deux-Sèvres



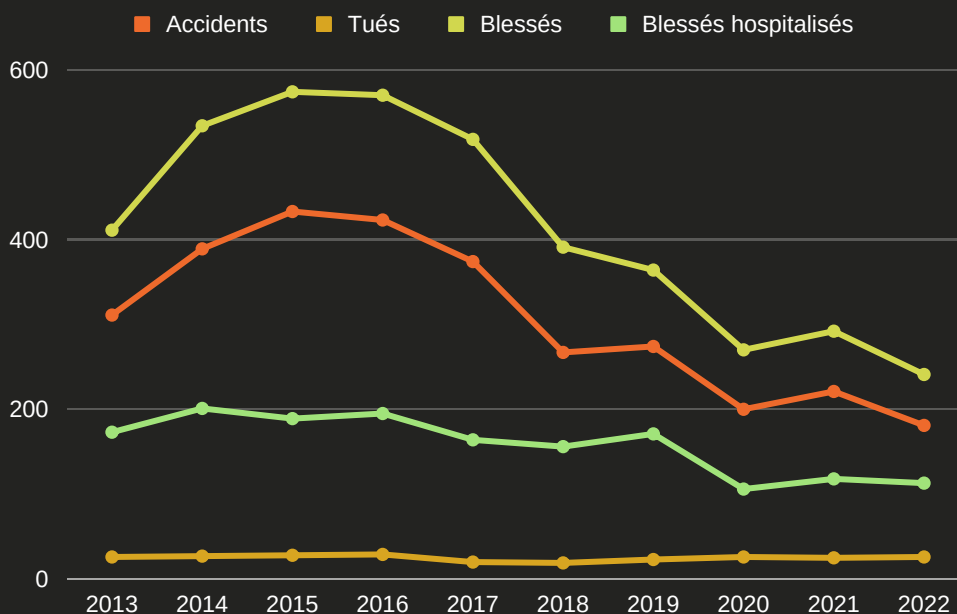


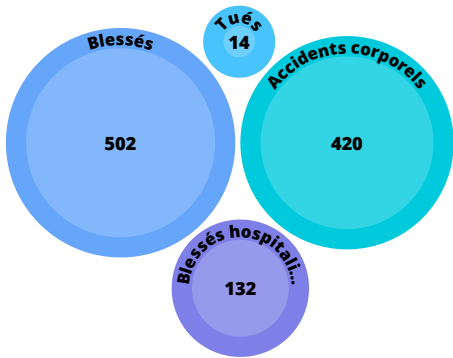
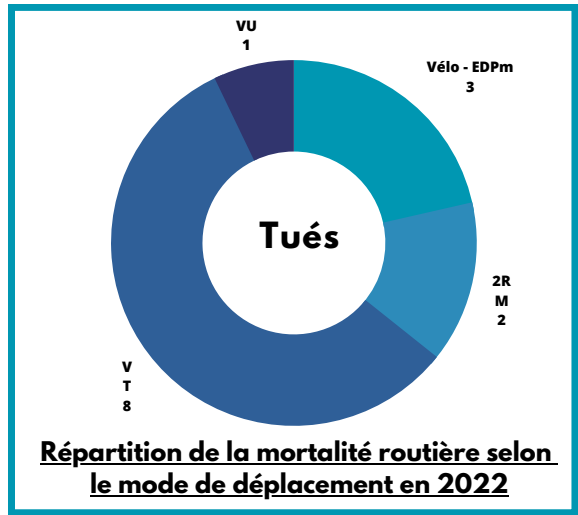
ATBH de l'année 2022



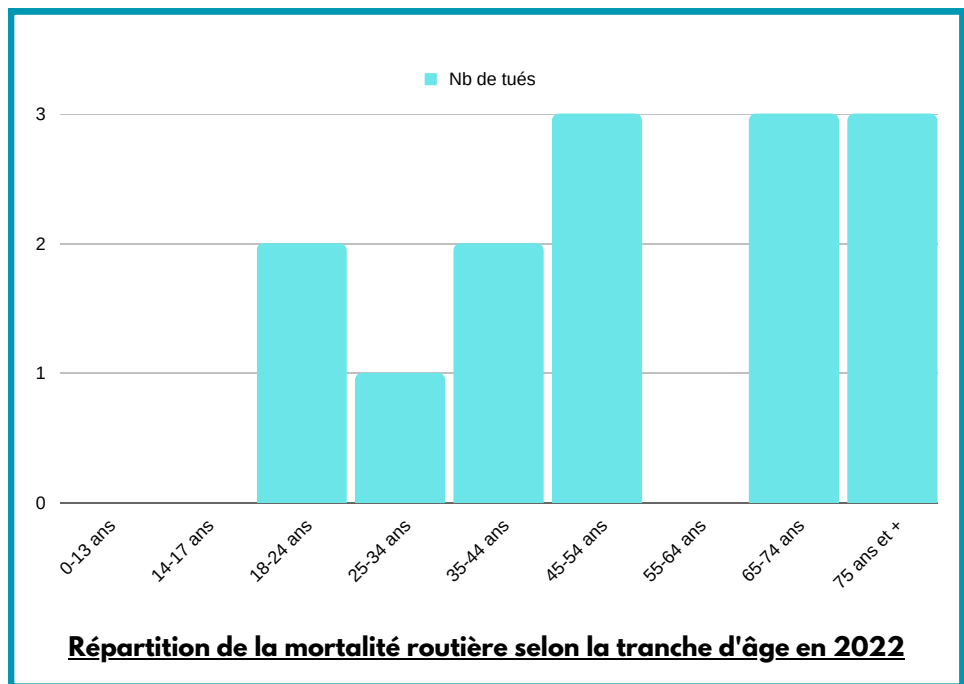
Répartition de la mortalité routière selon la tranche d'âge en 2022

Évolution de l'accidentalité routière annuelle de la Vienne





ATBH de l'année 2022



Évolution de l'accidentalité routière annuelle de la Haute-Vienne

