



**PRÉFÈTE
DE LA ZONE
DE DÉFENSE
ET DE SÉCURITÉ
SUD-OUEST**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

BILAN ANNUEL 2020



Bureau du cabinet
Section de la prévention

Pôle Sécurité Routière

Observatoire régional
de la sécurité routière

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

ÉDITORIAL

Les chiffres de l'accidentalité routière pour 2020 présentent des résultats en rupture avec les années précédentes.

Pour la première fois dans l'histoire des statistiques en sécurité routière, le nombre de tués passe sous la barre des 300 en Nouvelle-Aquitaine. Cette baisse historique, que l'on retrouve aussi au niveau national, se traduit par une chute de 19 % des accidents corporels (- 928 accidents par rapport à 2019) et de 17 % de la mortalité (- 63 tués par rapport à 2019).

Ces dizaines de vies épargnées sont certes étroitement liées à la crise sanitaire du Covid-19 et aux mesures exceptionnelles de restriction des déplacements de la population (confinements et couvre-feux) qui ont été prises par le gouvernement pour contrer la propagation de l'épidémie. Cette baisse conjoncturelle ne doit pas nous faire perdre de vue les questions de fond : l'incivilité sur la route, la conduite sous l'emprise de l'alcool et de produits stupéfiants et la vitesse n'ont, eux, pas diminué ; et un certain relâchement des comportements sur la route induisant des conduites dangereuses a même pu être observé à la sortie des mesures de confinement.

Autre fait marquant : la crise sanitaire a opéré un report modal des usagers sur des pratiques de déplacement individuel, ce qui fait que la baisse n'a pas touché tout le monde de la même manière. Ainsi, si la mortalité des usagers de véhicules légers et des deux-roues motorisés baisse (respectivement de - 25 % et - 9 %), celle des cyclistes augmente (+ 27 %).

Cette évolution des comportements est à intégrer dans nos réflexions, tout comme la nécessité de pouvoir assurer de la prévention et de la sensibilisation en distanciel, en complément des actions traditionnelles. Cela nous oblige à la rigueur, au volontarisme et à l'innovation.

Chacun dans ce cadre apporte sa pierre à l'édifice : les observatoires, en travaillant sur le porter à connaissance et l'analyse des chiffres qui constituent une aide à la décision pour les chefs de projet et leurs équipes ; les coordinations, en proposant des actions de prévention dans leurs plans départementaux d'actions de sécurité routière ; et mes services, en animant le réseau des acteurs de sécurité routière et en assurant le suivi et la cohérence des orientations nationales.

Usagers de la route, bénévoles et agents publics, il convient à présent de retrouver la dynamique qui nous animait avant crise pour socler ces chiffres à la baisse. Il s'agit de retrouver, en même temps que les bons moments liés au dé-confinement, les bonnes habitudes sur la route. Après les privations que nous avons affrontées avec résilience, il serait dommage que tout s'arrête dans un relâchement de nos comportements sur les routes : ensemble, par un respect accru des règles, comme nous avons su démontrer que nous en étions capables, faisons en sorte de pouvoir vivre et conduire de manière responsable.

Martin GUESPEREAU

Préfet délégué
pour la défense et la sécurité
de la zone Sud-Ouest



SOMMAIRE

Contexte national	page 4
Cout de l'insécurité routière	page 5
Contexte régional	page 6
Les accidents, les tués	
Les chiffres clés	page 7
Qui ?	
Quand ?	
Où ?	
Pourquoi ?	
Synthèse régionale	page 15
Synthèse par département	page 19
Répartition par département	page 20

Définitions

BAAC : Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation

Un **accident corporel** (mortel ou non mortel) de la circulation :

- implique au moins une victime,
- implique au moins un véhicule,
- survient sur la voie publique.

Un **accident** implique des usagers parmi lesquels on distingue :

- les personnes indemnes (non décédées et ne nécessitant pas de soins médicaux),
- les victimes.

Les **victimes** sont :

- les personnes tuées, qui décèdent du fait de l'accident ou dans les trente jours qui suivent l'accident,
- les personnes blessées.

Les **blessés** sont :

- des blessés hospitalisés s'ils restent à l'hôpital plus de 24 heures suite à l'accident,
- des blessés légers.

La **gravité (G4)** est le nombre de morts pour 100 accidents.

Les diagrammes circulaires et leur légendes sont dans le sens horaire.

CONTEXTE NATIONAL

2 780 personnes sont décédées en 2020 sur les routes de France, en métropole ou en outre-mer. Ce chiffre, inférieur de 21 % à celui de 2019, est historiquement bas, et cette évolution mémorable s'explique en grande partie par les effets de l'épidémie mondiale du Covid-19.

Le gouvernement français a confiné la population sur deux périodes, du 16 mars au 10 mai inclus puis du 30 octobre au 27 novembre 2020 inclus. En dehors de ces périodes, des couvre-feux nationaux et/ou locaux ont été mis en place.

Ces périodes de confinement et dé-confinement ont eu des répercussions majeures de réduction de l'activité économique, des déplacements de la population, du tourisme, et de ce fait de l'accidentalité routière.

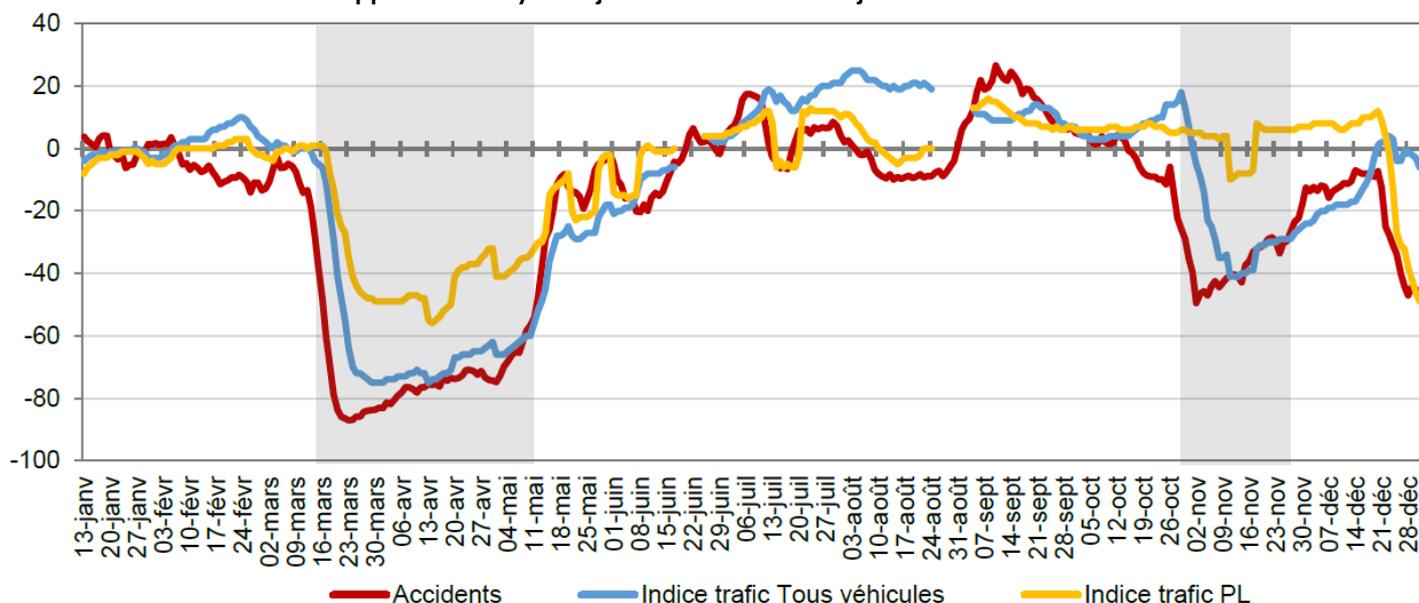
L'interprétation s'avère très complexe pour plusieurs raisons, le confinement ayant fortement influencé les conditions de déplacement des usagers.

En raison des règles de distanciation sociale, beaucoup d'usagers ont changé de modes de déplacement, notamment en zone urbaine où les modes individuels (marche, trottinettes et autres engins de déplacement personnel, vélos, deux-roues motorisés, voitures) ont été préférés aux transports en commun.

L'évolution hebdomadaire des accidents corporels depuis le début de l'année 2020 est très proche de l'évolution de l'indicateur du trafic sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales concédées ou non). Il est donc très probable qu'une grande partie de la baisse de l'accidentalité s'explique par la diminution du trafic routier.

Pendant les deux périodes de confinement, on observe à la fois une baisse du trafic et de l'accidentalité. C'est aussi pendant ces périodes que la mortalité et les accidents corporels ont été nettement inférieurs aux années précédentes. Avant le premier confinement et entre les deux confinements, le nombre de victimes est très proche de celui des années 2015-2019, et celui des personnes décédées très légèrement inférieur.

Tendance du trafic routier et des accidents corporels au regard de périodes hors crise
Évolution de la moyenne glissante 7 jours du 13 janvier au 31 décembre 2020 par rapport à la moyenne journalière entre le 13 janvier et le 2 février 2020



Sources : ONISR - données définitives labellisées jusqu'en 2019, données issues de la base BAAC au 25 janvier 2021, en France métropolitaine
Cerema - Indice de trafic routier (réseau national concédé) cumulé 7 jours glissants disponible au 25 janvier 2021

COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les travaux de l'Université Gustave Eiffel (ex-IFSTTAR) sur les données des hôpitaux (notamment le registre du Rhône) et les données des forces de l'ordre (fichier BAAC) conduisent à estimer le **nombre réel des blessés** à au moins **4 fois celui enregistré dans le BAAC**, et le **nombre réel des blessés hospitalisés** à près de **2 fois celui du fichier BAAC**, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées en cas d'accident non mortel.

En 2019, le **coût des accidents corporels** en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires (valeurs tutélares) ci-dessous, s'établirait à **39,7 milliards d'euros (Md€)** répartis comme suit :

- **11,4 Md€** au titre de la **mortalité** ;
- **23,1 Md€** au titre des **hospitalisations** ;
- **4 Md€** pour les **victimes légères** ;
- **1,2 Md€** pour les **dégâts matériels de ces accidents corporels**.

Au coût des accidents corporels s'ajoute celui des accidents uniquement matériels. Le **coût des accidents non corporels** correspondant aux seuls dégâts matériels (1,353 millions d'accidents matériels déclarés en responsabilité civile en 2019 auprès des compagnies d'assurances et une estimation de 713 000 dommages véhicules lors d'accidents) **est estimé à 11,1 Md€** (source : Fédération Française de l'Assurance).

Lutte contre l'insécurité routière : objectifs européens et nationaux

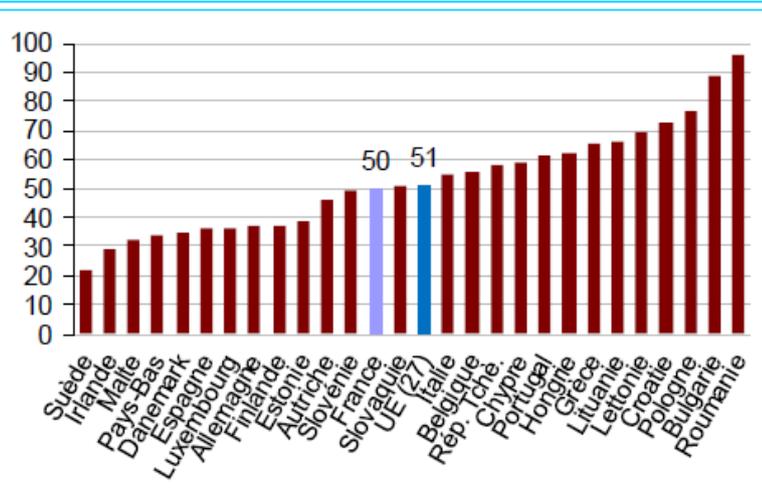
62 personnes se tuent chaque jour sur les routes de l'Union Européenne.

Le bilan 2019 de l'UE affiche 22 800 décès pour les 27 États membres, soit une baisse de 2 % par rapport à 2018. Si les décès routiers du Royaume-Uni, sorti de l'UE depuis le 31 janvier 2020, avaient été intégrés, la mortalité routière s'élèverait à 24 600 décès.

La part de la France dans la mortalité routière de l'UE est de **14 %**. Le nombre de personnes tuées par million d'habitants dans l'UE est passé de 67 en 2010 à 51 en 2019. En France métropolitaine pour 2019, ce ratio était de 50, légèrement inférieur à la moyenne européenne.

En 2010, le gouvernement français a repris l'objectif européen* de réduire la mortalité à moins de 2 000 personnes pour la métropole à l'horizon 2020. Cela supposait de réduire la mortalité à un rythme moyen annuel de 6,7 % à partir de 2010 (* : *towards a European road safety area* - Commission européenne, juillet 2010).

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2019)



Source : Commission européenne, DG-Move, juin 2020.

L'objectif fixé par l'UE de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020 n'est pas atteint. Malgré tout, la déclaration de la Valette sur la sécurité routière de mars 2017 a renouvelé cet objectif et en a fixé un nouveau : réduire également de moitié le nombre de blessés graves d'ici 2030 (*EU Road safety Policy Framework 2021-2030*).

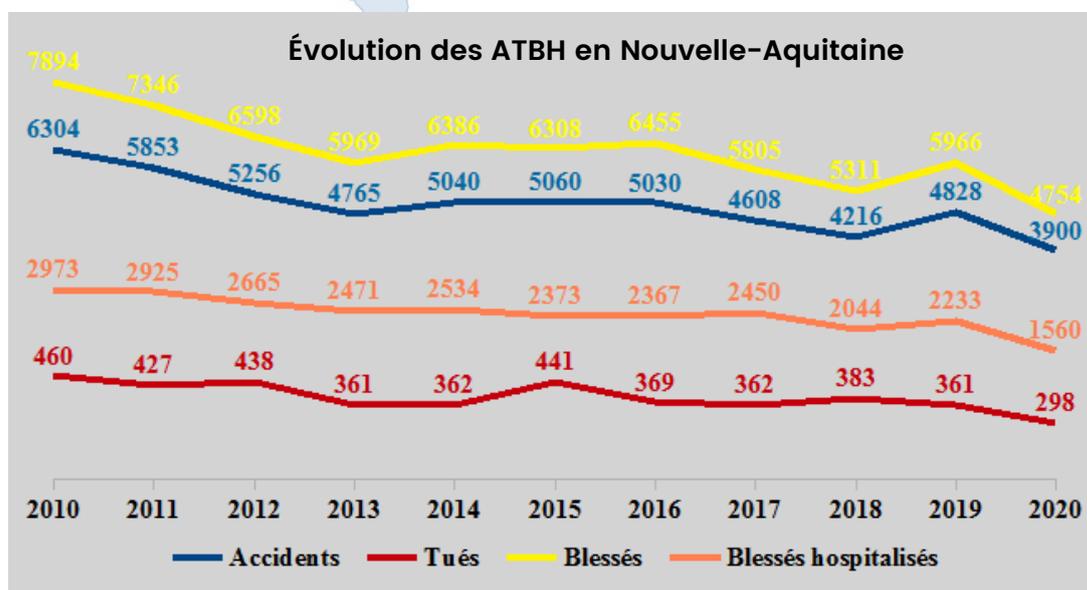
CONTEXTE RÉGIONAL

La région Nouvelle-Aquitaine c'est :

- 12 départements
- 9,3 % de la population métropolitaine
- 14 % du territoire métropolitain
- 71 habitants au km²
- 171 533 km de réseau routier
- 3 120 920 voitures particulières

En Nouvelle-Aquitaine, de 2010 à 2013, le nombre de morts annuel dans notre région se rapprochait de la régression recherchée. Mais, depuis (exception faite de l'année 2015, marquée par l'accident de car de Puisseguin en Gironde), la mortalité routière régionale marque un « plateau » et se stabilise très légèrement au dessus de la barre des 360 tués par an.

L'année 2020, particulièrement atypique du fait de la crise sanitaire, marque une baisse brutale qui nous rapproche de l'objectif envisagé dès 2010, avec un nombre de tués réduit de plus d'un tiers et un nombre de blessés hospitalisés divisé par deux entre 2010 et 2020.



BILAN RÉGIONAL GLOBAL 2020

L'insécurité routière régionale :

3 900 accidents corporels, **4 754 blessés** et **298 tués**

soit, chaque jour :

11 accidents corporels, **13 blessés** et quasiment **1 tué** !

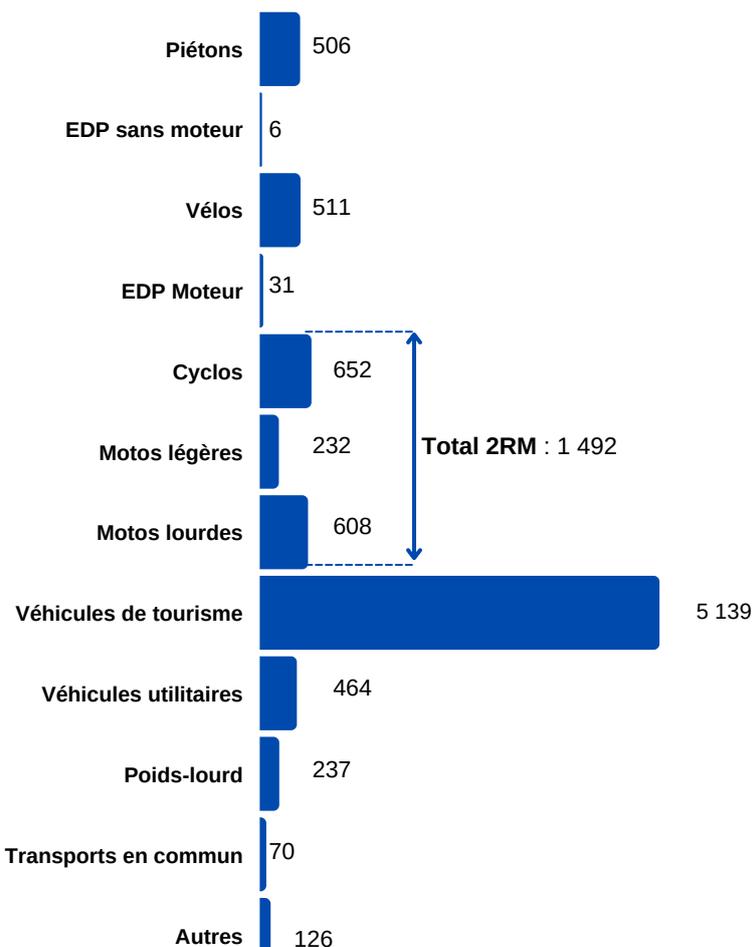
CHIFFRES CLÉS DE 2020

En 2020, en Nouvelle-Aquitaine, sont recensés :

(entre parenthèses, le rappel des chiffres de 2019 et l'évolution constatée)

- **3 900 accidents** (4 828, soit - 21 %) ;
- **281 accidents mortels** (346, soit - 19 %) ;
- **298 tués** (361, soit - 17 %) ;
- **4 754 blessés** (5 966, soit - 20 %) dont **1 560 blessés hospitalisés** (2 233 soit - 30 %) ;
- **5 052 victimes** au total (6 327, soit - 20 %).

Les véhicules impliqués :



Les **automobiles** sont impliquées dans **76 %** des **accidents** et engendrent **69 %** des **tués**, alors que les **autres véhicules** sont impliqués dans **65 %** des **accidents** (engendrant **50 %** des **tués**), voire moins de 7 % pour les **poids-lourds** (engendrant **12 %** des **tués**).

On notera également l'**implication toujours élevée** des **deux-roues motorisés** dans **34 %** des **accidents** (engendrant **25 %** des **tués**).

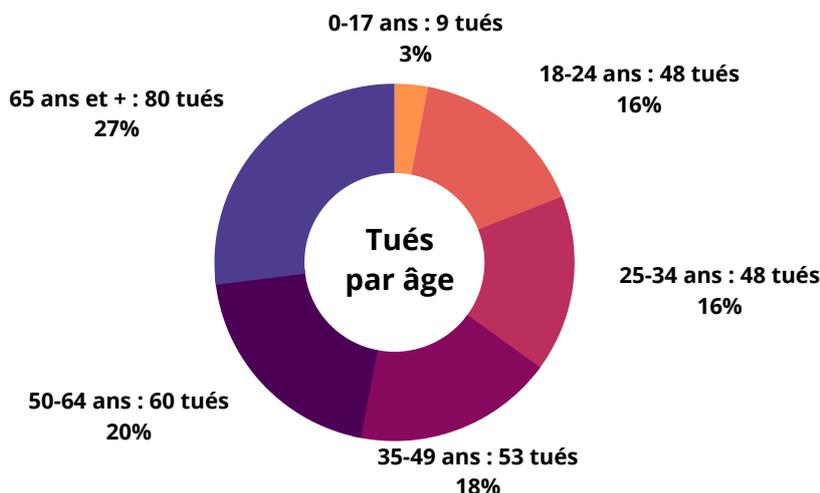
Les nouveaux **engins de déplacement personnel** (EDP ou EDPM s'ils sont motorisés) apparaissent dans l'accidentalité (**1 %** des **accidents** et moins de **1 %** des **tués**).

Les victimes :

Victimes	Tués		Blessés	
	2020	Evolution / 2019	2020	Evolution / 2019
Piétons	28	- 11	461	- 132
dont EDP	0	--	5	- 1
Cyclistes	31	+ 11	480	- 3
dont EDPM	2	--	30	- 3
2 RM	73	- 7	1 326	- 280
dont Cyclos	14	- 6	598	- 70
dont Motos	59	- 1	728	- 210
VL	148	- 48	2 223	- 730
VU	6	- 13	149	- 15
PL	6	+ 1	38	- 26
TC	0	- 1	14	- 30
Autres*	6	+5	63	+8
ENSEMBLE	298	- 63	4 754	- 1 208

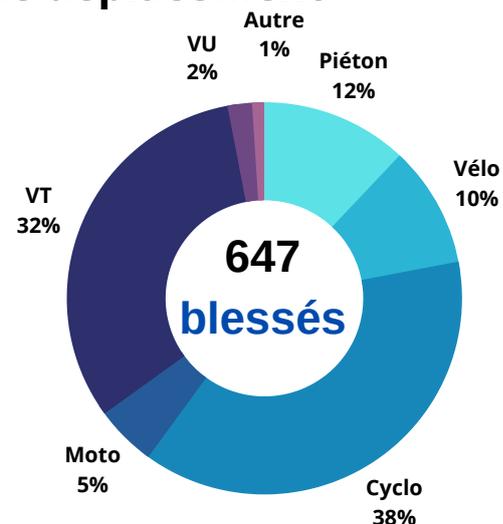
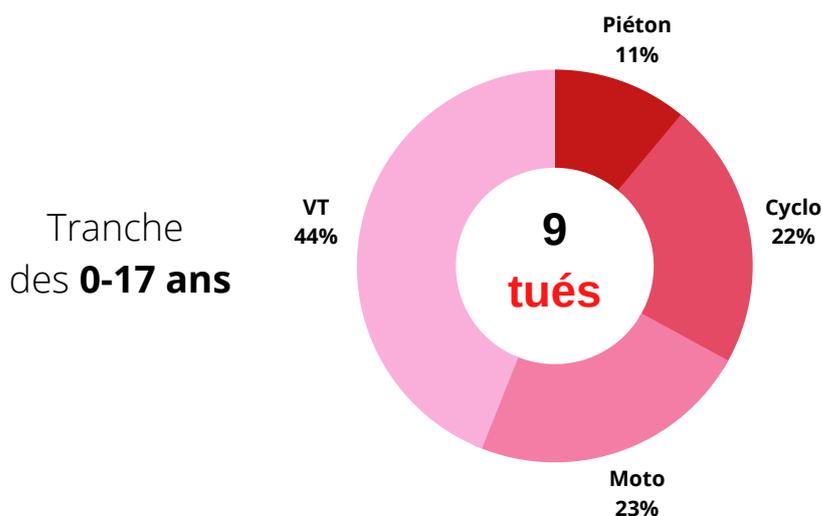
Autres : tracteurs agricoles, quads, voiturettes sans permis

La **baisse de l'accidentalité** profite à toutes les catégories d'usagers, notamment les **piétons** (- **11 tués**) et les **véhicules de tourisme** (- **48 tués**), seules exceptions, les **cyclistes** (+ **11 tués**), les **poids-lourds** (+ **1 tué**) et les autres véhicules (+ **5 tués** et + **8 blessés**).



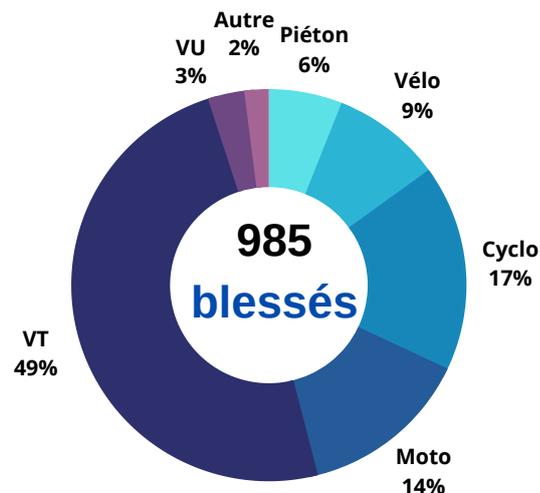
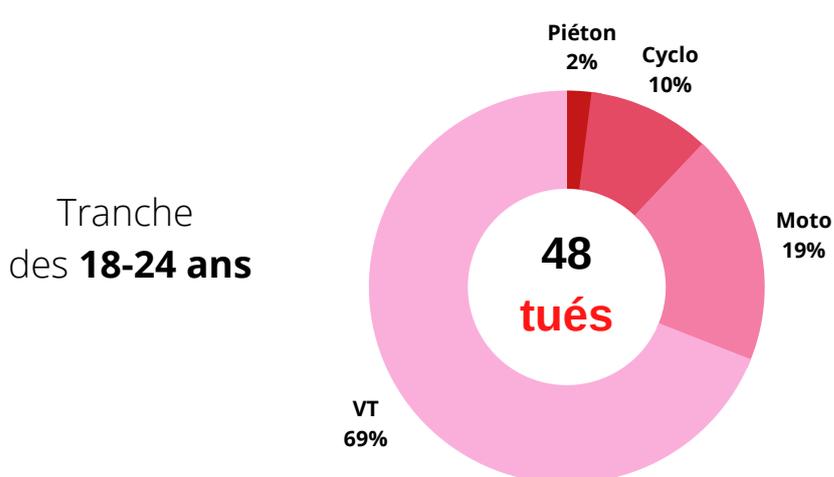
QUI ?

Les **tués** et les **blessés** par âge et par mode de déplacement



► **9 personnes âgées de 0 à 17 ans ont été tuées en 2020** (contre 13 en 2019), soit 3 % des personnes tuées en Nouvelle-Aquitaine. Cette part est très inférieure à celle du niveau national qui s'élève à 6 %.

► Dans cette tranche d'âge, **43 % des tués le sont en 2 RM.**



► En 2020, **48 jeunes de 18 à 24 ans sont morts** (soit **16 %** des **tués** de la région) et **985** ont été **blessés** (soit **21 %** des blessés de la région).

► Lorsqu'ils sont impliqués dans un accident corporel, **les jeunes conducteurs sont présumés responsables dans 2 cas sur 3.**

► Parmi les **victimes** (blessées ou tuées), **27% sont étudiantes.**

► **54 % de ces jeunes** étaient des **conducteurs novices** (permis probatoire).

► Dans **31 % des accidents mortels** impliquant un jeune, il y a présence d'**alcool.**

Le saviez-vous ?

Les **18 - 24 ans** :

► Cette classe d'âge représente **8,5 % de la population** régionale mais **16 % des morts sur la route**. Elle est donc sur-représentée dans la mortalité routière.

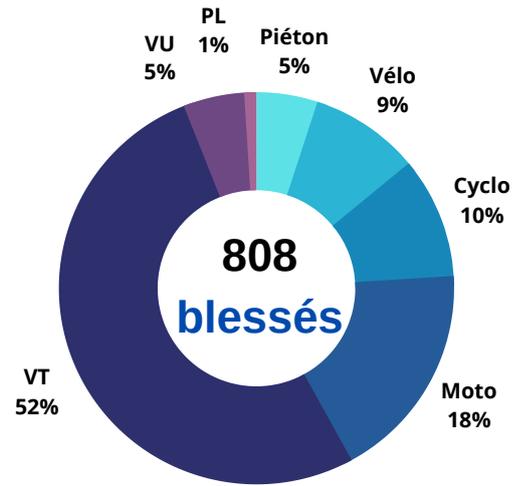
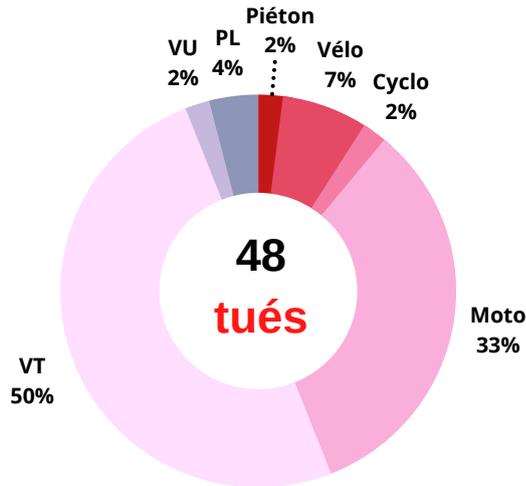
Les **tués (18 - 24 ans)** selon le sexe :

- **72% des tués sont des hommes,**
- **28 % des tués sont des femmes,**
- **70 % des hommes tués sont conducteurs** (contre 30 % seulement pour les **femmes**).

QUI ?

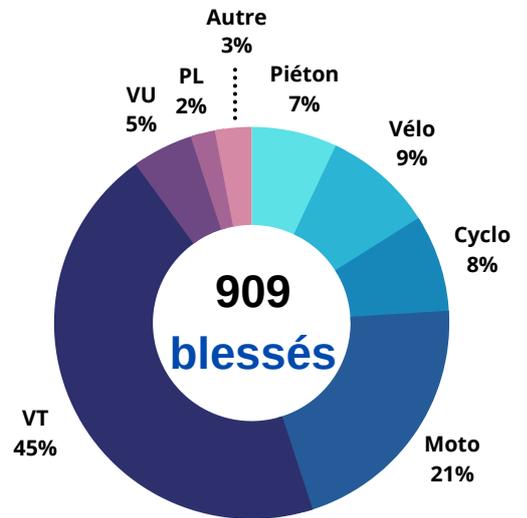
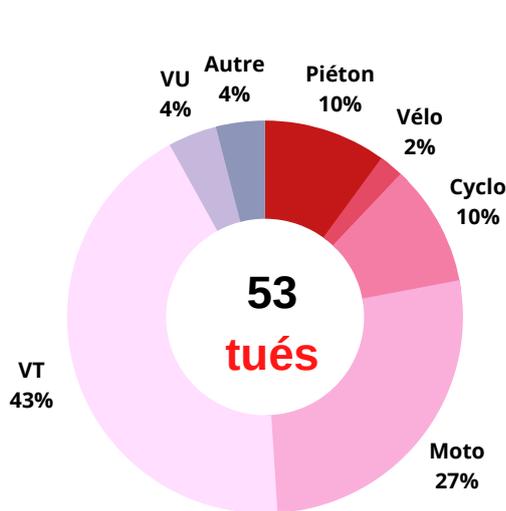
Les **tués** et les **blessés** par **âge** et par **mode de déplacement**

Tranche des **25-34 ans**



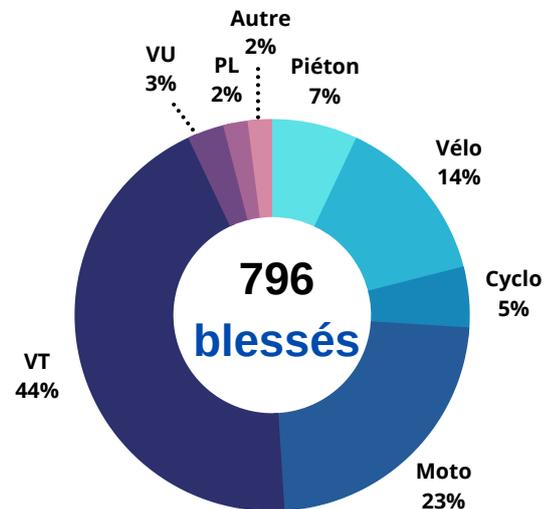
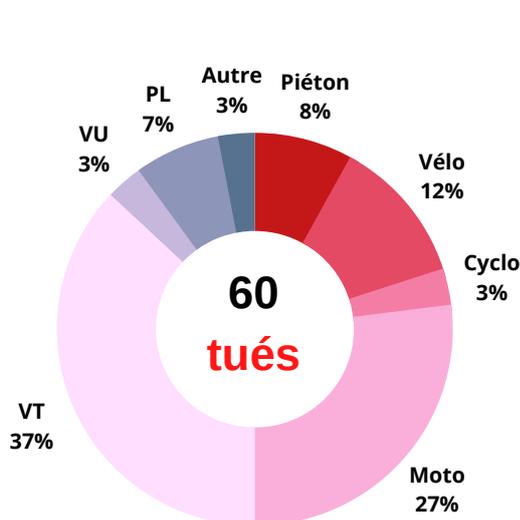
Cette tranche d'âge représente **16 %** des personnes **tuées** et **17 %** des personnes **blessées**.

Tranche des **35-49 ans**



Cette tranche d'âge représente **18 %** des personnes **tuées** et **19 %** des personnes **blessées**.

Tranche des **50-64 ans**

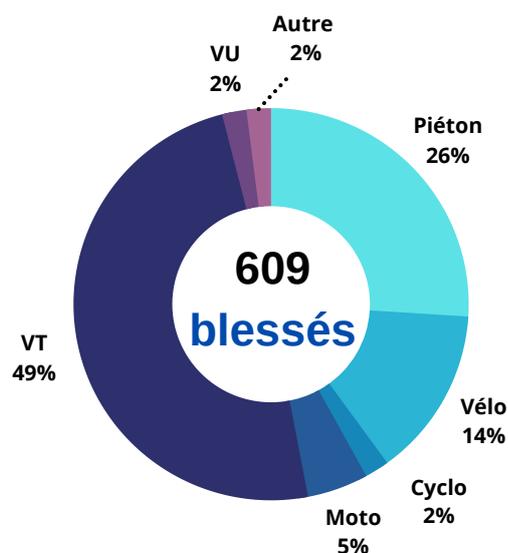
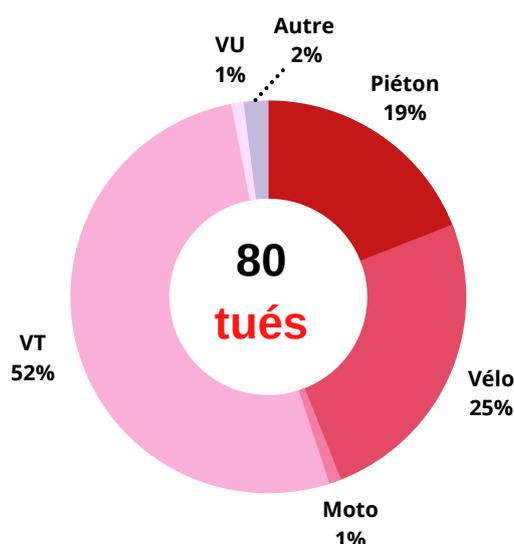


Cette tranche d'âge représente **20 %** des personnes **tuées** et **17 %** des personnes **blessées**.

QUI ?

Les **tués** et les **blessés hospitalisés** par **âge** et par **mode de déplacement**

Tranche des
65 ans et +



80 personnes âgées de plus de 65 ans ont été tuées en 2020, soit 27 % des personnes tuées en Nouvelle-Aquitaine. C'est un peu plus que la part nationale (25 %).

Les séniors représentent 24 % de la population de Nouvelle-Aquitaine et sont impliqués dans 22 % des accidents corporels.

Parmi les catégories d'usagers :

► Les piétons :

28 piétons sont tués en 2020, soit 9,4 % des **tués**.
Plus de la moitié était âgée de **plus de 65 ans**.

► Les cyclistes :

Ils représentent 10,4 % de la **mortalité** : **31 tués**, tous hors agglomération.

2 tués sur 3 sont âgés de **plus de 65 ans**.

► Les engins de déplacement personnel (EDP et EDPM) :

Ces nouvelles catégories de véhicules ont fait **2 tués** et **42 blessés**.

Parmi les victimes, toutes les tranches d'âges sont concernées (de 11 à 72 ans).

Les deux **tués** avaient **plus de 45 ans** ; mais **45 % des blessés** a moins de 25 ans.

► Les deux-roues motorisés :

Bien que leur proportion du trafic soit faible (environ 2,5%), ils constituent **24,5 % de la mortalité routière avec 73 tués** (cyclos : 14 tués soit 4,7 %, motos légères : 10 tués soit 3,4% et motos lourdes : 49 tués soit 16,4 %).

Ils sont impliqués dans **33,6 % des accidents corporels**, soit 1 311, et représentent **27,9 % des blessés**, soit 1 326.

► Les véhicules de tourisme :

Dans 3 **accidents corporels** sur 4, au moins un véhicule de tourisme est impliqué.

1 tué sur 2 l'est en véhicule de tourisme.

Dans 4 cas sur 5, la personne tuée est le conducteur.

► Les autres véhicules :

Parmi les **tués**, on déplore également :

6 en véhicule utilitaire,

6 en poids-lourd,

3 en quad,

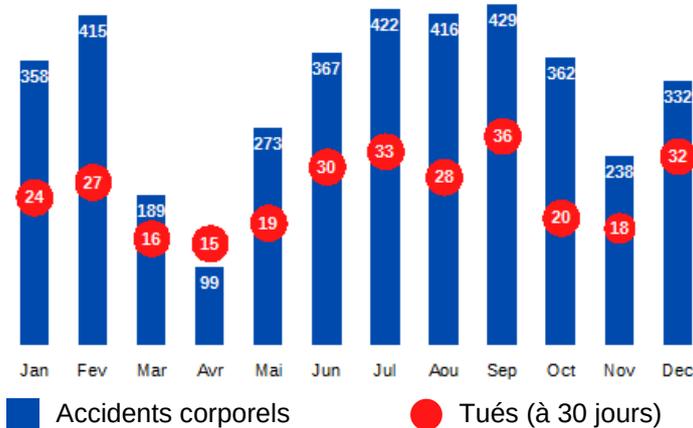
2 en tracteur agricole,

1 en "voiturette".

QUAND ?

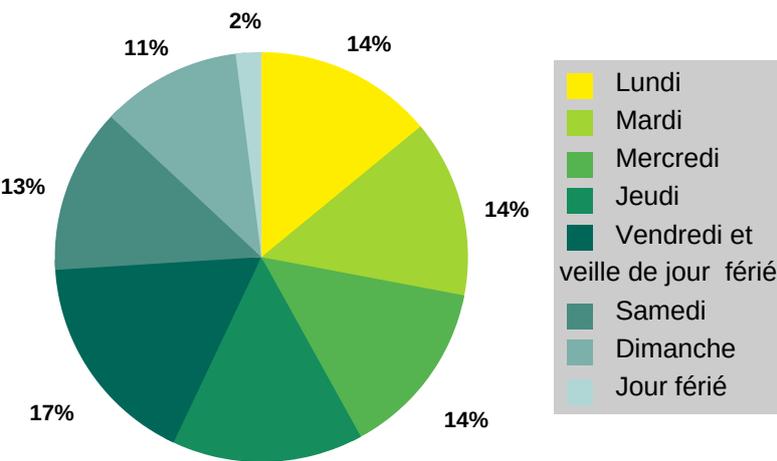
Répartition temporelle

Selon le mois

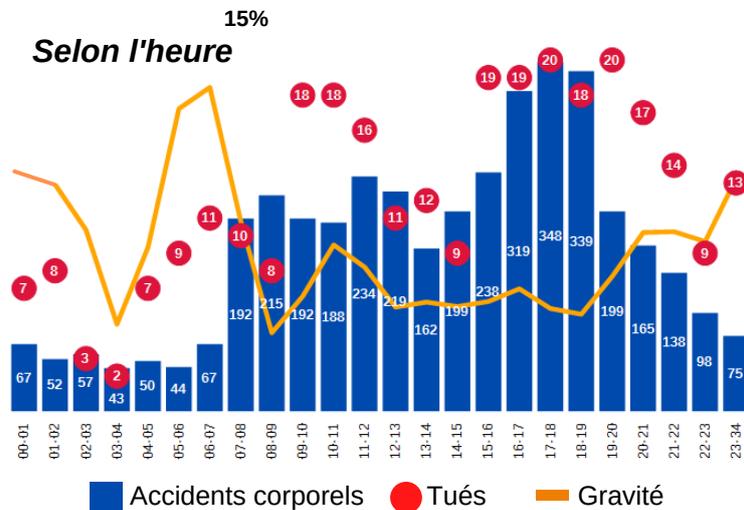


En 2020, le **nombre moyen d'accidents** par mois est de **325** (contre 396 habituellement) ; celui des **tués** est de **25** (contre 32 habituellement). Les mois de mars, avril, mai et novembre ont été impactés très positivement par les restrictions de déplacement.

Selon le jour



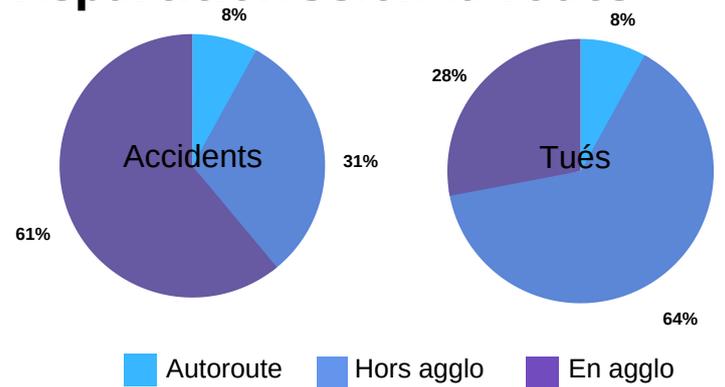
Selon l'heure



Les **accidents demeurent plus fréquents les jours de semaine** que les week-ends, la journée et plutôt **aux « heures de pointe »**, car ils sont corrélés aux densités de mobilité et de trafic. A contrario, la gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est plus forte la nuit qu'en journée.

OÙ ?

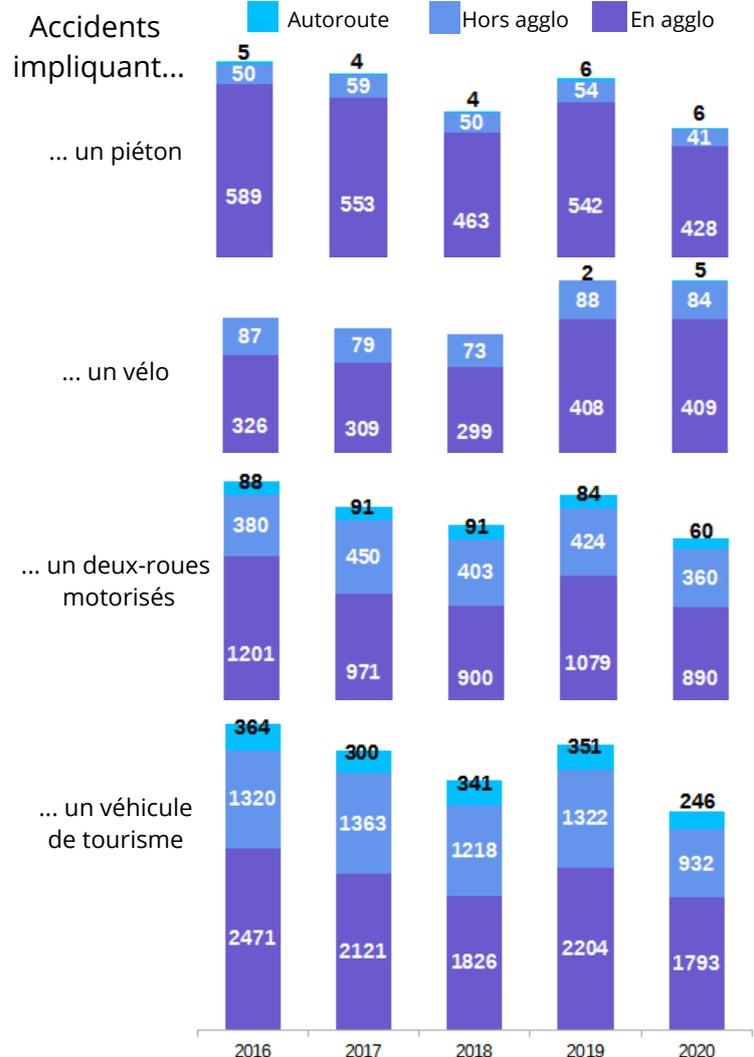
Répartition selon la route



	Autoroute	RN	RD	Autre voie
Accidents	310	177	1 554	1 859
Tués	23	15	196	64
Blessés	417	236	1978	2 123
G4*	7	8	13	3

G4 : Indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents

Les **routes départementales** restent les **plus meurtrières** : elles cumulent **66 % de la mortalité** totale. L'indice de gravité y est également plus élevé que sur les autres types de routes.



POURQUOI ?

Les causes présumées (un accident peut avoir plusieurs causes)

Part d'accidents où le facteur est présent parmi les accidents :				
Facteur	Tous	Mortels	Graves non mortels	Légers
Alcool	14 %	26 %	20 %	9 %
Vitesse	22 %	33 %	25 %	19 %
Stupéfiants	7 %	16 %	12 %	3 %
Priorité	22 %	10 %	20 %	24 %
Téléphone / distracteur	0 %	0 %	1 %	0 %
Malaise	2 %	11 %	3 %	1 %
Fatigue/ somnolence	3 %	4 %	4 %	2 %
Inattention	27 %	16 %	21 %	32 %
Contre sens	2 %	2 %	3 %	1 %
Dépassement dangereux	4 %	5 %	5 %	3 %
Changement de file	4 %	3 %	4 %	4 %
Non respect des distances	5 %	2 %	3 %	6 %
Médicaments	0 %	1 %	0 %	0 %
Infirmité	0 %	0 %	0 %	0 %
Suicide	0 %	1 %	0 %	0 %
Eblouissement	3 %	2 %	3 %	2 %
Autre cause	10 %	10 %	9 %	11 %

Ce tableau dénombre les accidents selon la rubrique "Facteur usager" du BAAC. Les forces de l'ordre peuvent renseigner jusqu'à 3 facteurs pour chaque usager de l'accident. Par conséquent, il y a souvent des double/triple comptages : un usager qui cumule 2 facteurs est compté dans chaque décompte par facteur.

Le non-respect des **règles élémentaires** du Code de la Route (priorités, distances de sécurité, dépassement et changement de file, contre sens) est à l'origine de **37 %** des **accidents corporels**. L'**inattention** provoque également **27 %** de ces accidents.

Dans plus d'un **accident mortel** sur deux, la **vitesse** excessive ou inadaptée aux circonstances, ou l'**alcool** sont présents.

Les causes présumées (un accident peut avoir plusieurs causes)

► La vitesse :

La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est relevée dans **22 %** des **accidents corporels**, faisant **98 tués** et **903 blessés**.

Dans les accidents où la vitesse est pointée, on trouve 519 véhicules de tourisme et 147 deux-roues motorisés.

C'est la première cause de la mortalité routière en **Nouvelle-Aquitaine : 1 accident mortel sur 3**.

► Les stupéfiants :

Dans les accidents mortels, **16 %** des conducteurs contrôlés sont **positifs aux stupéfiants** (cette part est de 7 % pour l'ensemble des accidents corporels).

Les conducteurs contrôlés positivement aux stupéfiants dans les **accidents mortels** sont :

- à 57 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 15 % des conducteurs de motocyclette,
- à 92 % des hommes,
- à 32 % des personnes âgées de 18 à 24 ans,
- à 31 % des personnes âgées de 25 à 34 ans,
- à 23 % des personnes âgées de 35 à 44 ans.

Parmi les **18-24 ans**, **23 % des conducteurs** contrôlés dans les **accidents mortels** sont positifs. Cette proportion est équivalente pour les 25-34 ans (21%) et baisse fortement à partir de 45 ans (6 % pour les 45-64 ans).

► L'alcool :

Parmi les accidents où le taux est connu :

→ l'alcool au-delà du seuil légal est présent dans **14 %** des **accidents corporels** dans la région, ce chiffre est en légère baisse par rapport à l'année dernière (16,1% en 2019).

→ **77 personnes** sont **tuées** dans des **accidents** avec au moins un conducteur alcoolisé (alcoolémie > 0,5 g/L parmi les accidents à taux connu) soit **26 % des tués** (chiffre stable par rapport aux années précédentes).

→ **706 personnes** (17,8 % des victimes) ont été **blessées** dans un **accident** avec un ou plusieurs conducteur(s) alcoolisé(s).

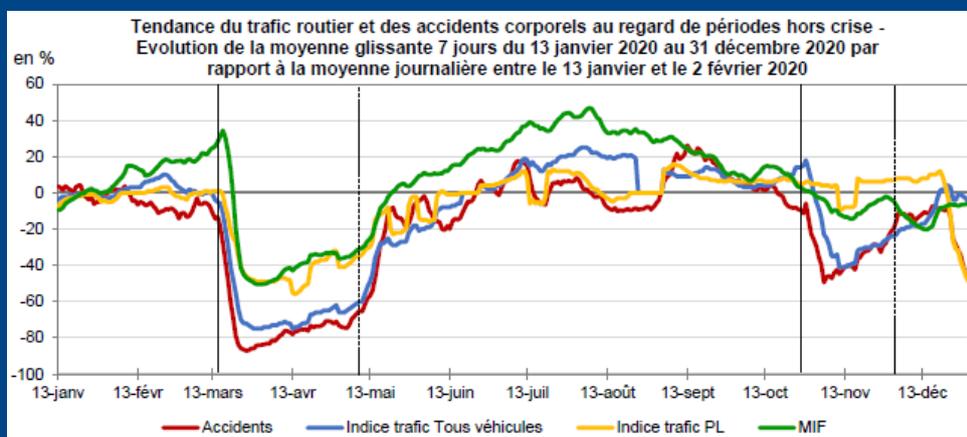
→ **84 %** des personnes **tuées** dans un **accident** impliquant un conducteur alcoolisé sont soit le conducteur lui-même soit un passager de son véhicule.

Parmi les conducteurs alcoolisés impliqués :

- **9 sur 10** sont des **hommes**,
- **66 %** conduisent un **véhicule léger** et 24 % un deux-roues motorisés,
- **23 %** ont **moins de 25 ans**,
- **32 %** des conducteurs alcoolisés sont également positifs aux **stupéfiants**.

Le saviez vous ? Vitesse et confinement...

L'analyse des messages d'infraction* relevés par les radars automatiques (courbe verte) laisse supposer que les vitesses pratiquées ont été plus élevées qu'à l'habitude lors des périodes de confinement, sans doute parce que la circulation était plus fluide, et la route dégagée. En fin d'été, la courbe des messages d'infraction rejoint temporairement la courbe du trafic routier, il y a une normalisation jusqu'au deuxième confinement lors duquel le phénomène observé au premier confinement semble se reproduire.

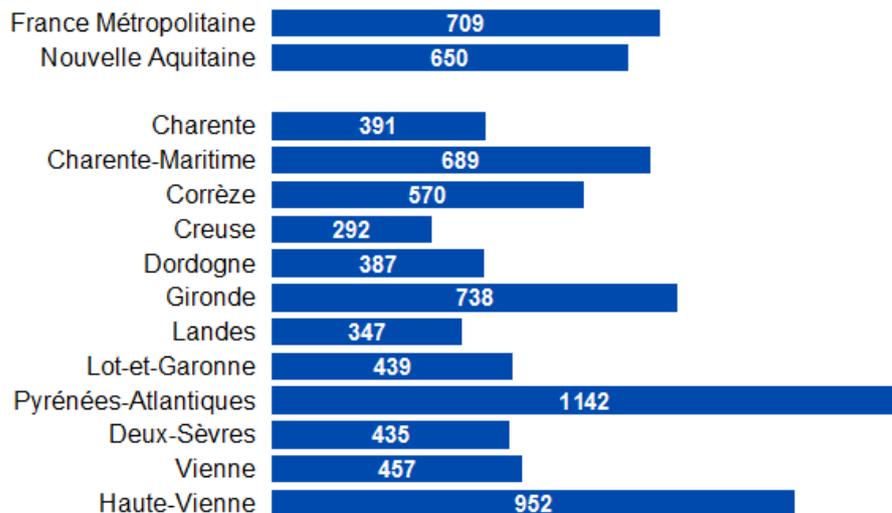


Source ONISR/CEREMA/DSR

* : le message d'infraction (MIF) est le fichier informatique généré lors de l'enregistrement d'une infraction relevée par les radars automatisés.

POUR UN MILLION D'HABITANTS...

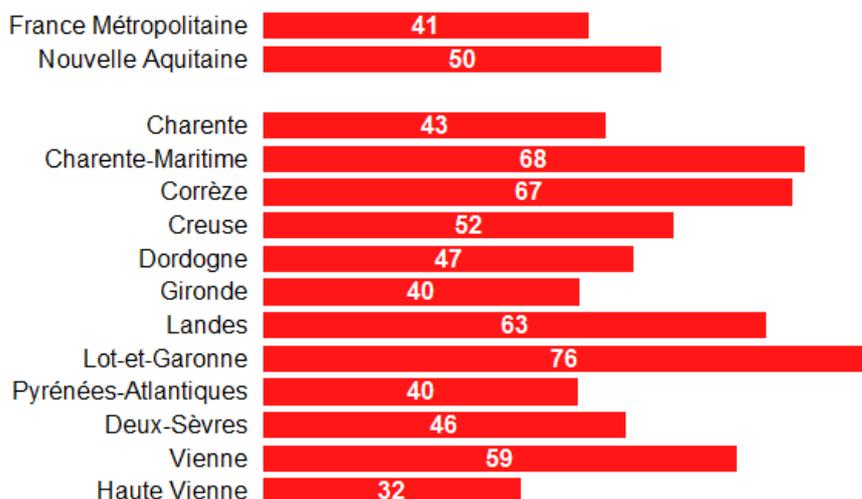
Les accidents



En ramenant le nombre d'**accidents** annuels au même nombre d'habitants pour chaque département, les phénomènes liés aux échelles des territoires sont ponctuellement effacés. Toutefois, ces chiffres ne tiennent pas compte des densités de trafic.

Les calculs sont faits à partir des données de l'INSEE (population française 2018).

Les tués



Avec **50 tués** par million d'habitants, la région se situe **au-delà de la moyenne nationale**.

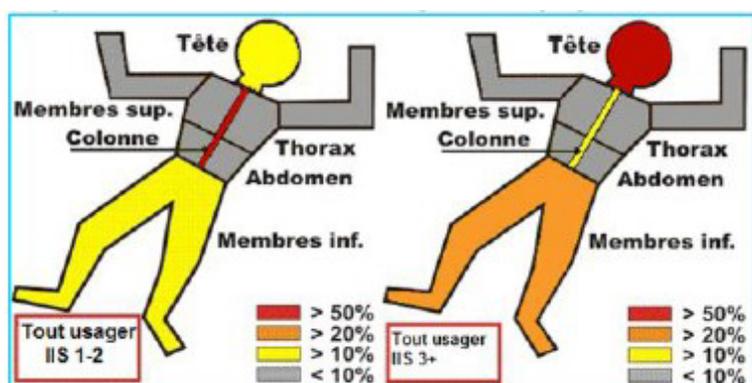
On notera également de **très fortes disparités selon les départements**, avec un facteur variant du simple à plus du double.

Les personnes gravement blessées

Les **séquelles majeures** qui ont pour origine la colonne vertébrale peuvent provoquer des lésions allant de douleurs à des para ou tétraplégies. Plus fréquemment, il s'agit de lésions aux membres inférieurs qui se caractérisent par des troubles moteurs ou sensitifs, ou des amputations.

L'**essentiel des séquelles majeures provient de lésions à la tête**. Elles se manifestent sous forme de déficits moteurs, sensitifs, ou sensoriels pouvant aller jusqu'à un état végétatif chronique.

D'autres séquelles cognitives complexes, telles que les troubles mnésiques ou les troubles psychoaffectifs et émotionnels posent le problème du « handicap invisible » (Etude M.AIDS 3+).



Le saviez-vous ?

► **1 %** des blessés gardera des **séquelles graves** (soit 39 personnes en 2020 pour la Nouvelle-Aquitaine).

► **34 %** des **séquelles mineures ou modérées** sont essentiellement du fait du « **coup du lapin** ».

Source ONISR-Bilan 2019

SYNTHÈSE RÉGIONALE

USAGERS	Accidents*	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Piétons	467	28	456	179
EDP	9	0	5	0
Cyclistes	465	29	450	106
EDPM	33	2	30	5
Cyclos	568	14	598	194
Motos légères	212	10	204	64
Motos lourdes	531	49	524	272
VL	2 899	148	2 223	655
VU	349	6	149	44
PL	202	6	38	11
TC	36	0	14	0
Autres*	109	6	63	30
ENSEMBLE	3900	298	4 754	1 560

* : un accident peut impliquer plusieurs véhicules



3 900 ACCIDENTS

dont 7,2 % mortels

928 de moins qu'en 2019

1 accident sur 2 avec

1 tué ou 1 blessé hospitalisé



298 TUÉS

63 de moins qu'en 2019

5,7 % des victimes



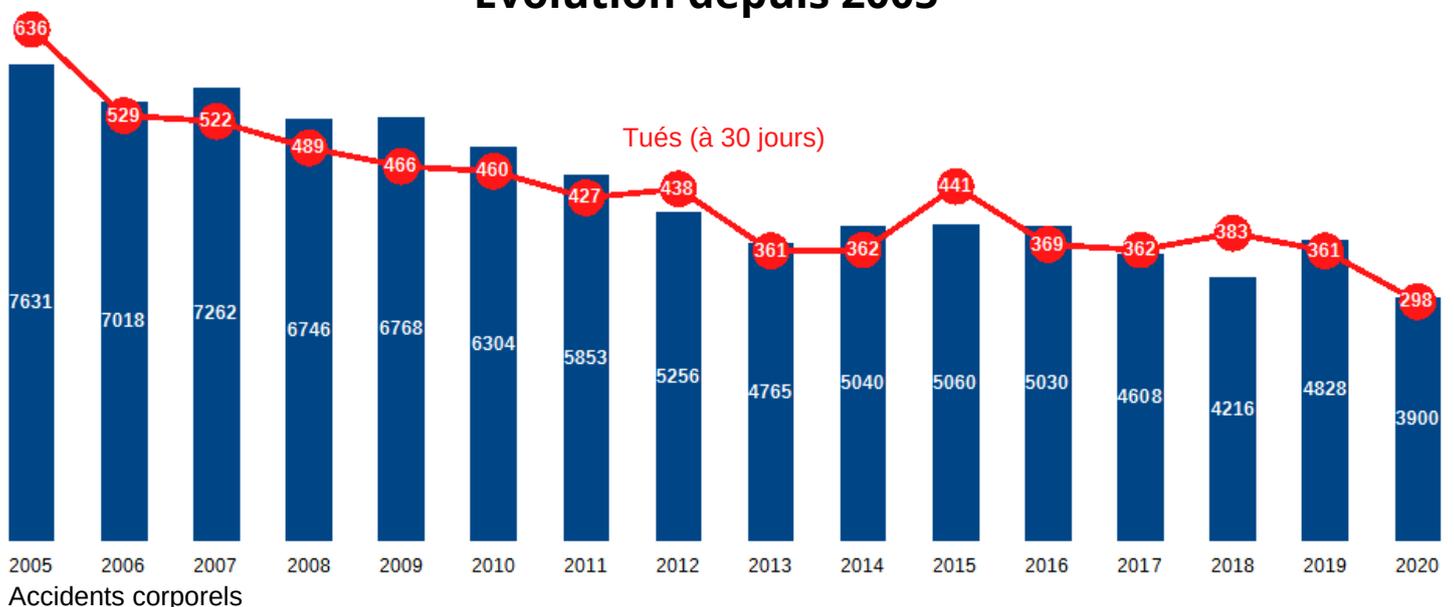
4 754 BLESSÉS

dont 1 560 hospitalisés

1 212 de moins qu'en 2019

56 % des personnes impliquées dans un accident sont blessées

Évolution depuis 2005



DEPUIS 10 ANS

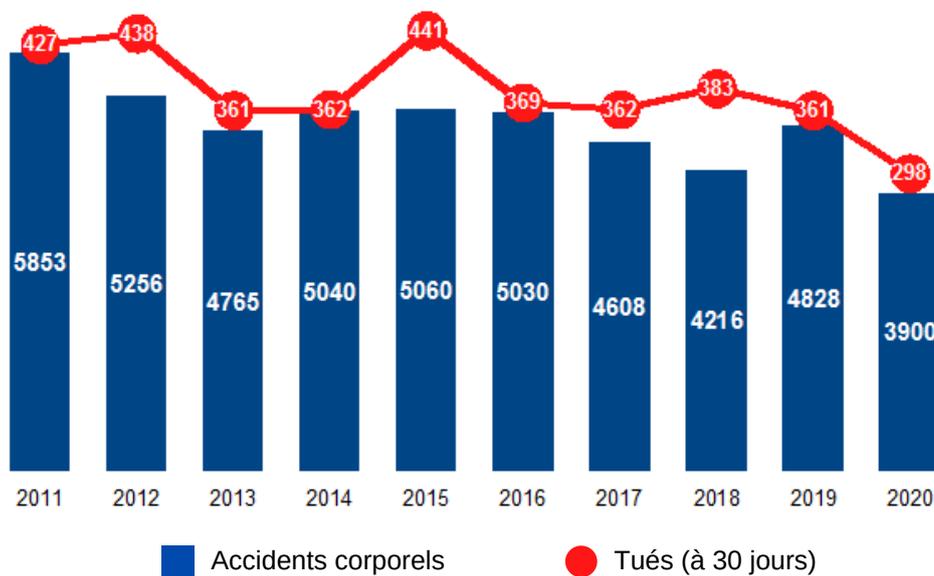
Évolution de l'accidentalité en Nouvelle-Aquitaine depuis 2011

L'analyse statistique sur une période de dix ans permet de déterminer ou de mettre en valeur, si elle existe, une tendance qui fournirait le rythme de l'évolution des accidents.

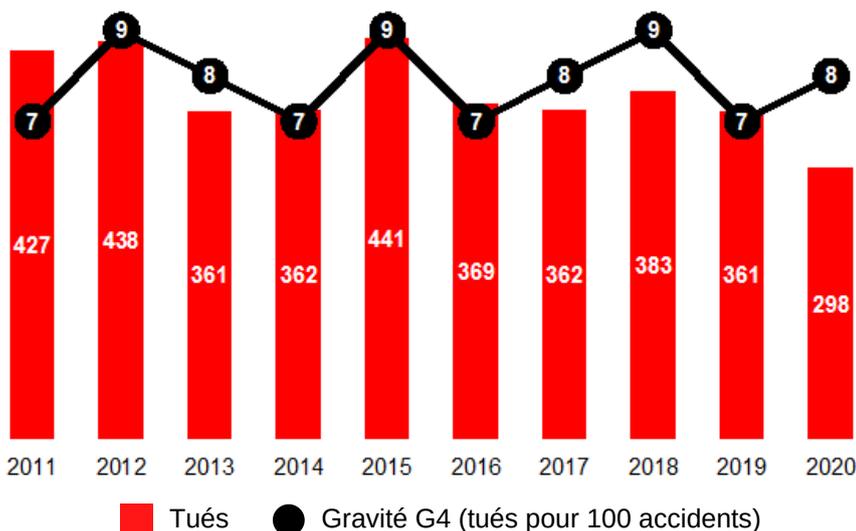
En regardant la courbe ci-dessous, on peut constater que la **mortalité routière atteint un plateau depuis 2013** (à l'exception de 2015 et de l'accident de car de Puisseguin, en Gironde), le **nombre annuel de morts se situant au dessus de 360 en moyenne**.

Durant la dernière décennie, le nombre d'**accidents** diminue sensiblement : on passe de 5 853 accidents en 2010 à 3 900 en 2020, soit une baisse de 33 % (chiffre identique à celui de l'ensemble de la France métropolitaine). Le nombre de tués chute et passe pour la première fois sous la barre des 300 en 2020 avec **298 tués**, soit - 17% par rapport à 2019.

Toutefois, la baisse de la mortalité sur les routes néo-aquitaines semble être l'un des effets de la crise sanitaire et risque de n'être que ponctuelle.



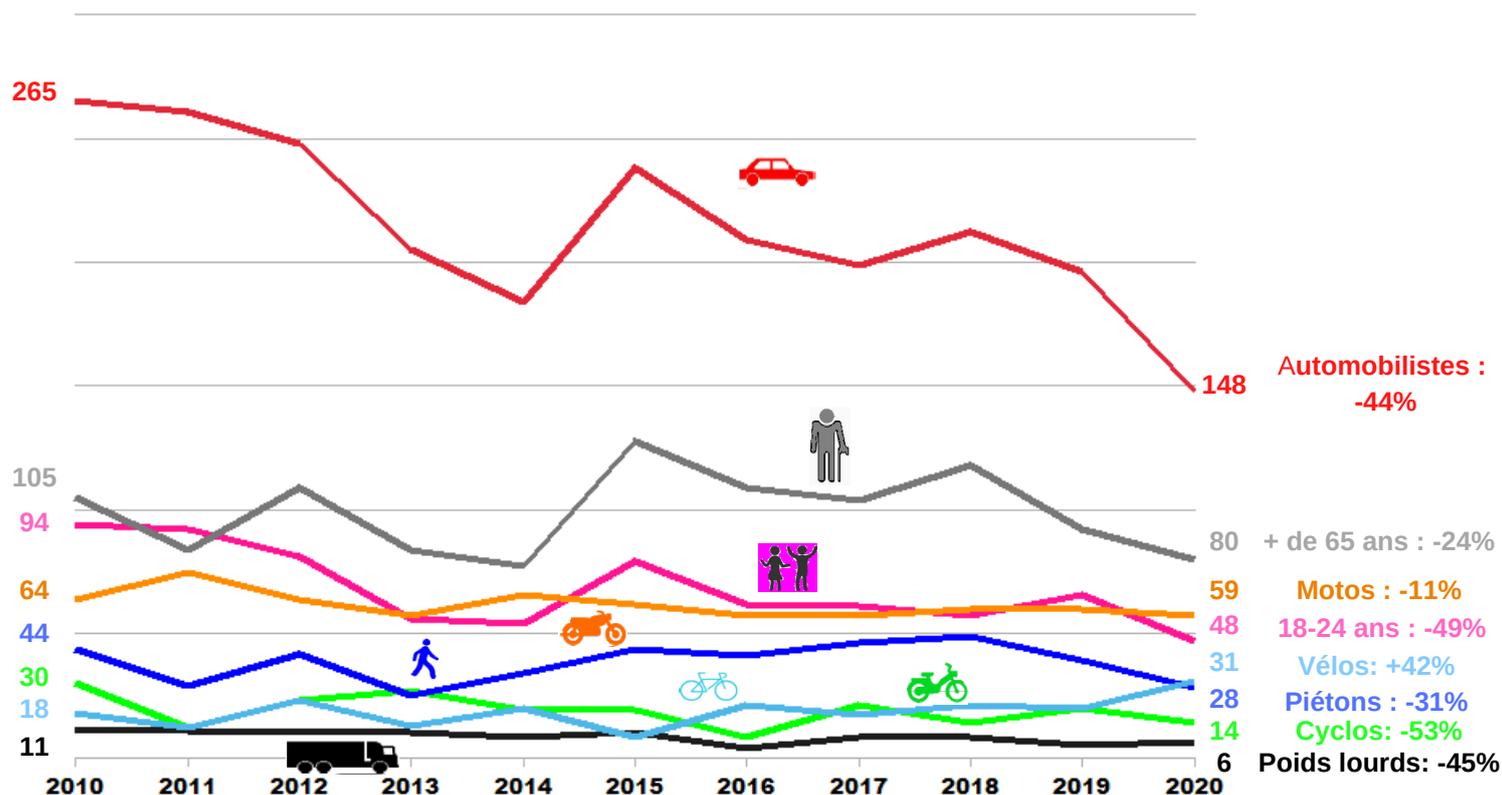
Tués et gravité des accidents par année depuis 2011



Cet indicateur est marqué par une **diminution du nombre de morts** sur les routes de la région cette année.

Néanmoins, si le nombre de tués a été plus faible, les **accidents** ont malheureusement **plus graves** : l'indice de gravité, avec 8 tués pour 100 accidents) augmente très légèrement.

Évolution de la mortalité selon les usages depuis 2010



La crise sanitaire a profondément affecté les déplacements pour l'ensemble des usagers, mais à des degrés divers selon l'alternance de restrictions et de déplacements autorisés.

Les **automobilistes** représentent habituellement la moitié de la mortalité routière. Leur mortalité en 2020 est de **148 tués** contre 196 pour 2019, soit une baisse de **-25 %** sur un an, établissant ainsi la baisse à 44% sur les dix dernières années.

La réduction importante de la mortalité des **séniors âgés de 65 ans ou plus** (- 24 %) s'explique par la limitation de leurs déplacements pendant les confinements et périodes de couvre-feu, et par le fait qu'ils sont sans doute beaucoup moins partis en vacances (les séniors représentent habituellement la moitié des piétons tués, et plus d'un quart des automobilistes tués). Les **piétons** sont également positivement impactés avec **- 31 %** de tués.

La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** baisse également : la baisse chez les **motocyclistes** est de **-11 %** avec 59 tués en 2020 contre 64 tués en 2011 ; les **cyclomotoristes**, avec **- 53 %** de tués en dix ans, bénéficient à la fois de la baisse de l'usage de ce moyen de locomotion et des mesures ayant freiné la mobilité chez les jeunes (enseignement à distance, couvre-feu).

La mortalité des jeunes adultes de **18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, baisse de **49 %** ; les mesures de couvre-feu, l'enseignement à distance et la fermeture de certains lieux festifs en sont les principales causes en 2020.

Comparée aux autres évolutions, la mortalité **cycliste** augmente (+ 42 %) depuis 2010 et surtout en 2020, soulignant l'engouement pour l'utilisation de la bicyclette sur les petits trajets plutôt que pour les transports en commun en ville, mais aussi pour les loisirs en milieu rural.

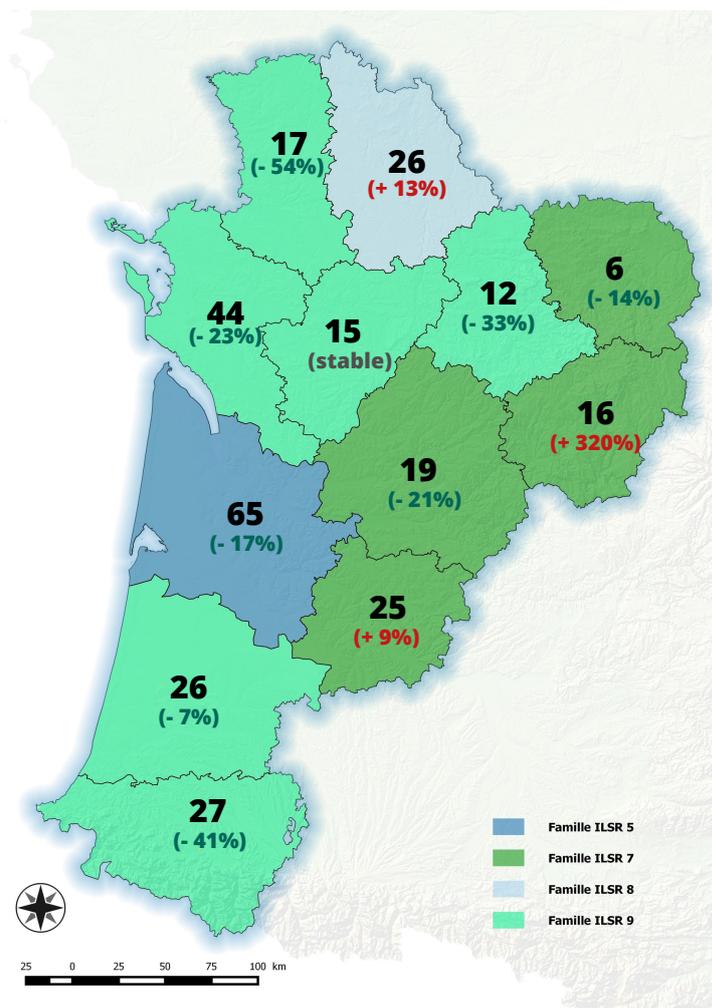
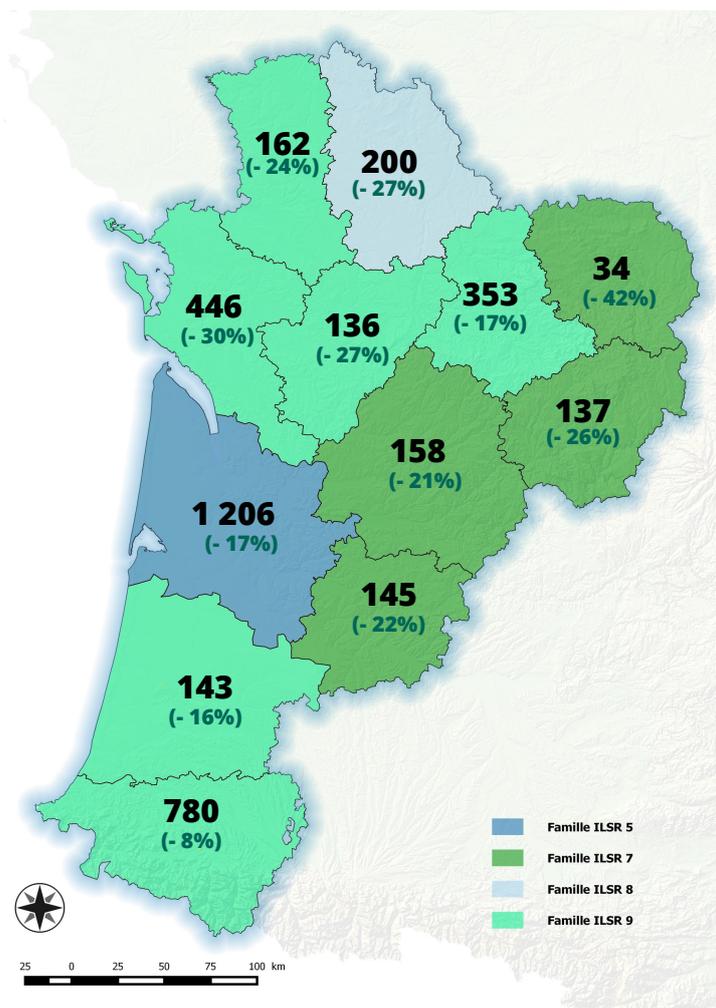
Enfin, la mortalité des usagers de **poids lourds** s'améliore malgré le maintien de leur activité restant essentielle pour la vie quotidienne des français et des entreprises. Elle est toutefois à un niveau qui a réduit de près de moitié en 10 ans.

Retrouvez les années précédentes et les bulletins mensuels sur :
<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/securite-routiere-r1273.html>



Les accidents par département

La mortalité par département



Les chiffres entre parenthèses sont les évolutions par rapport à l'année 2019

Les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

Les ILSR permettent de saisir rapidement les principaux enjeux de chaque département. Ils sont assemblés par typologie au sein de familles cohérentes qui regroupent un maximum de variables qualifiant les contextes départementaux en termes de comportement des usagers et de mobilité.

Ainsi pour la région Nouvelle-Aquitaine :

- La **famille 5** (Gironde) caractérise les départements à **dominante urbaine** organisés **autour d'une grande agglomération**.
- La **famille 7** (Lot-et-Garonne, Dordogne, Corrèze, Creuse) comprend les territoires à **dominante rurale et agricole** en lien avec une **faible densité de population**.
- La **famille 8** (Vienne) correspond aux départements composés d'**agglomérations de taille moyenne, entrecoupées de zone rurales**.
- La **famille 9** (la moitié de la région, à savoir, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Haute-Vienne, Charente, Charente-Maritime et Deux-Sèvres) présente des **départements équilibrés en termes de territoire** (urbains et ruraux).

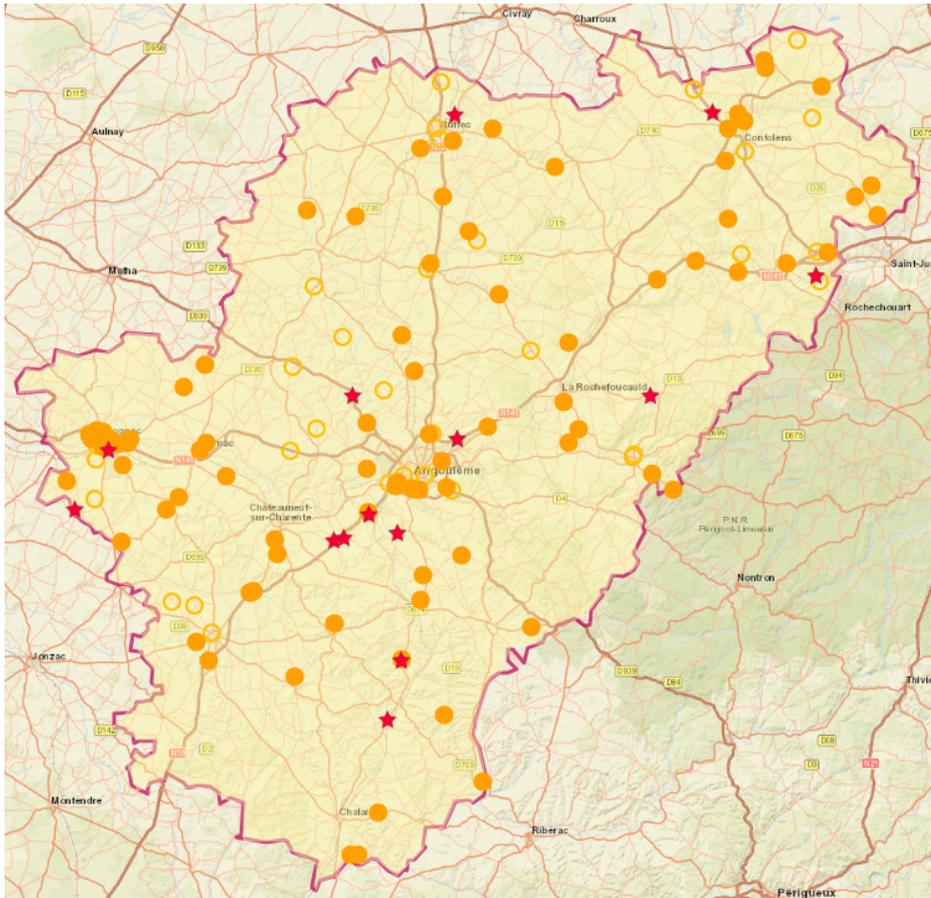
.....
 Sous l'effet des restrictions de circulation et des changements dans nos déplacements imposés par la crise sanitaire, le nombre d'**accidents** est en **baisse** dans tous les départements de la région : 3 900 en 2020 contre 4 828 en 2019 (évolutions entre parenthèses).

La **mortalité routière recule** également en 2020, avec **63 tués de moins** par rapport à 2019. Cette baisse bénéficie à l'ensemble des départements à l'exception de la Corrèze (+ 11 tués), du Lot-et-Garonne (+ 2 tués) et de la Vienne (+ 3 tués).

SOMMAIRE DES DÉPARTEMENTS

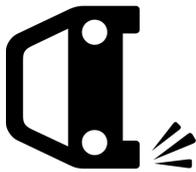
Charente	page 20
Charente-Maritime	page 21
Corrèze	page 22
Creuse	page 23
Dordogne	page 24
Gironde	page 25
Landes	page 26
Lot-et-Garonne	page 27
Pyrénées-Atlantiques	page 28
Deux-Sèvres	page 29
Vienne	page 30
Haute Vienne	page 31

CHARENTE



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels



136 accidents (- 27% par rapport à 2019)
dont **14 mortels** (-1 par rapport à 2019)

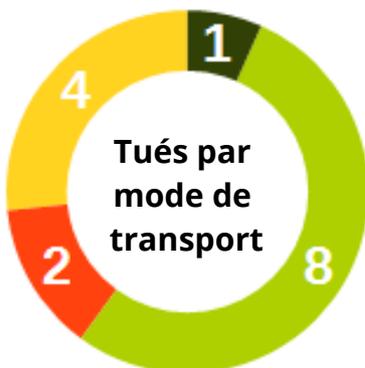


15 tués (autant qu'en 2019)

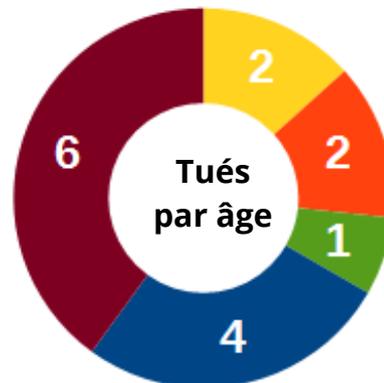


163 blessés (- 31% par rapport à 2019)
102 blessés hospitalisés (- 48 par rapport à 2019)

Les tués

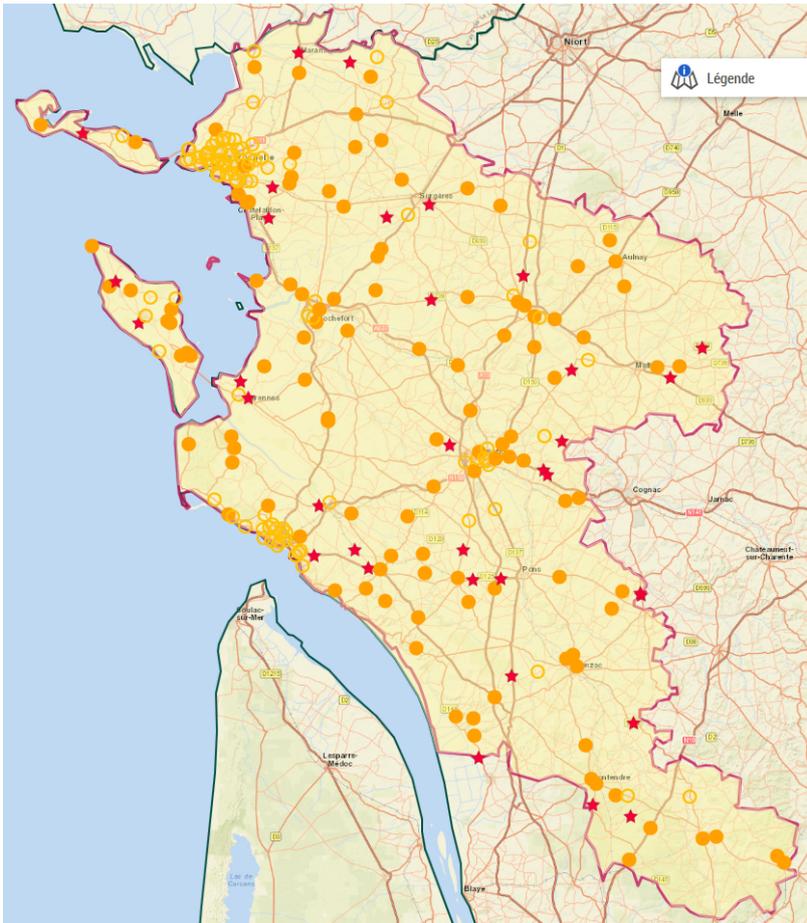


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

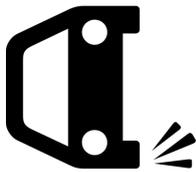
CHARENTE-MARITIME



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



446 accidents (- 30 % par rapport à 2019)
dont **41 mortels** (- 11 par rapport à 2019)

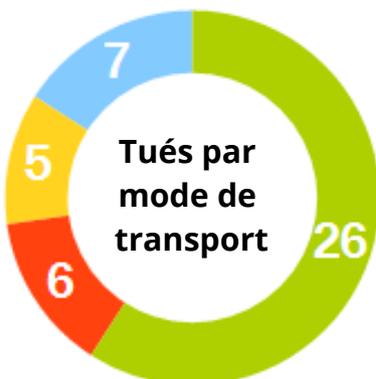


44 tués (- 23 % par rapport à 2019)

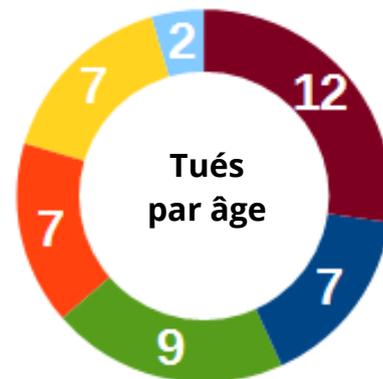


526 blessés (- 32 % par rapport à 2019)
166 blessés hospitalisés (- 40% par rapport à 2019)

Les tués

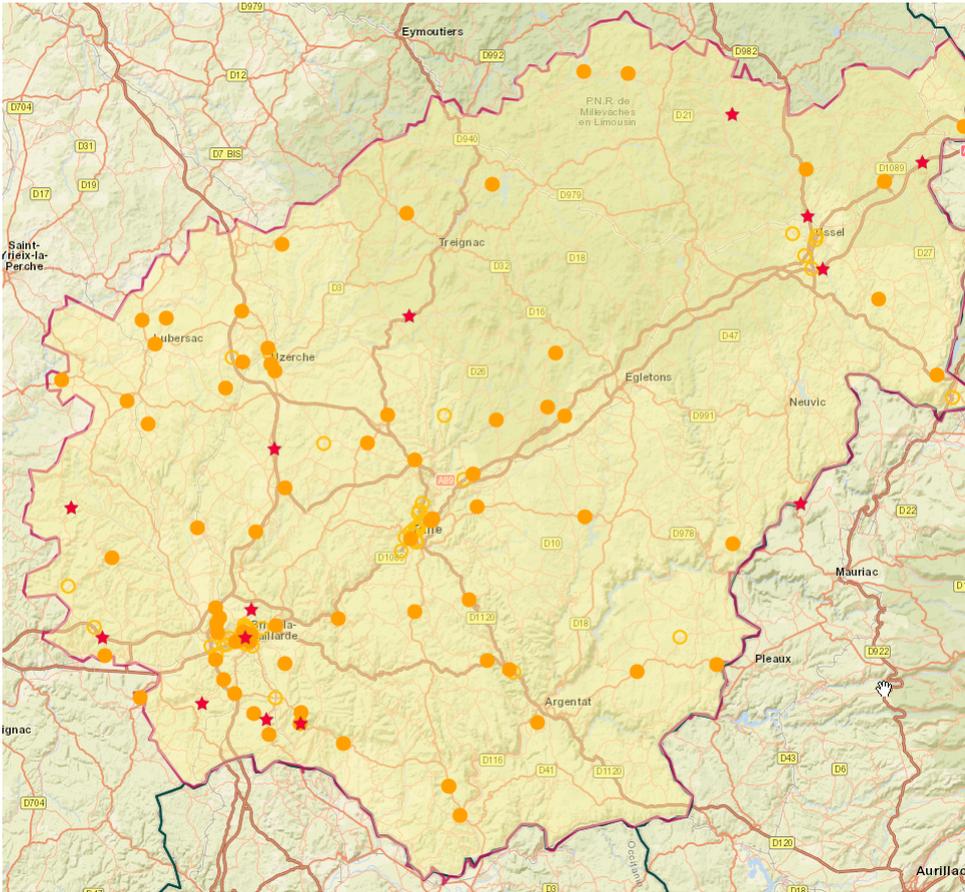


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

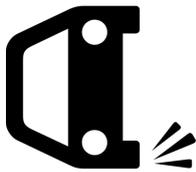
CORRÈZE



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



137 accidents (- 26 % par rapport à 2019)
dont **14 mortels** (9 de plus qu'en 2019)

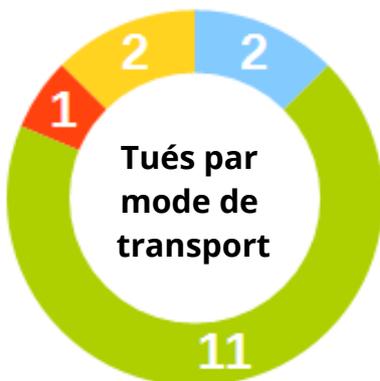


16 tués (11 de plus qu'en 2019)

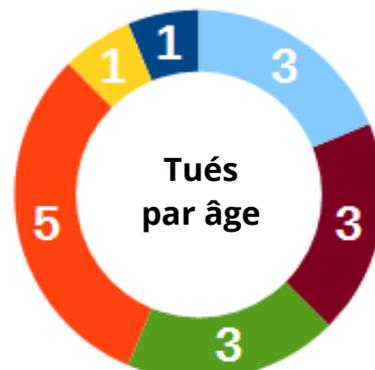


163 blessés (- 30 % par rapport à 2019)
82 blessés hospitalisés (8 de moins qu'en 2019)

Les tués

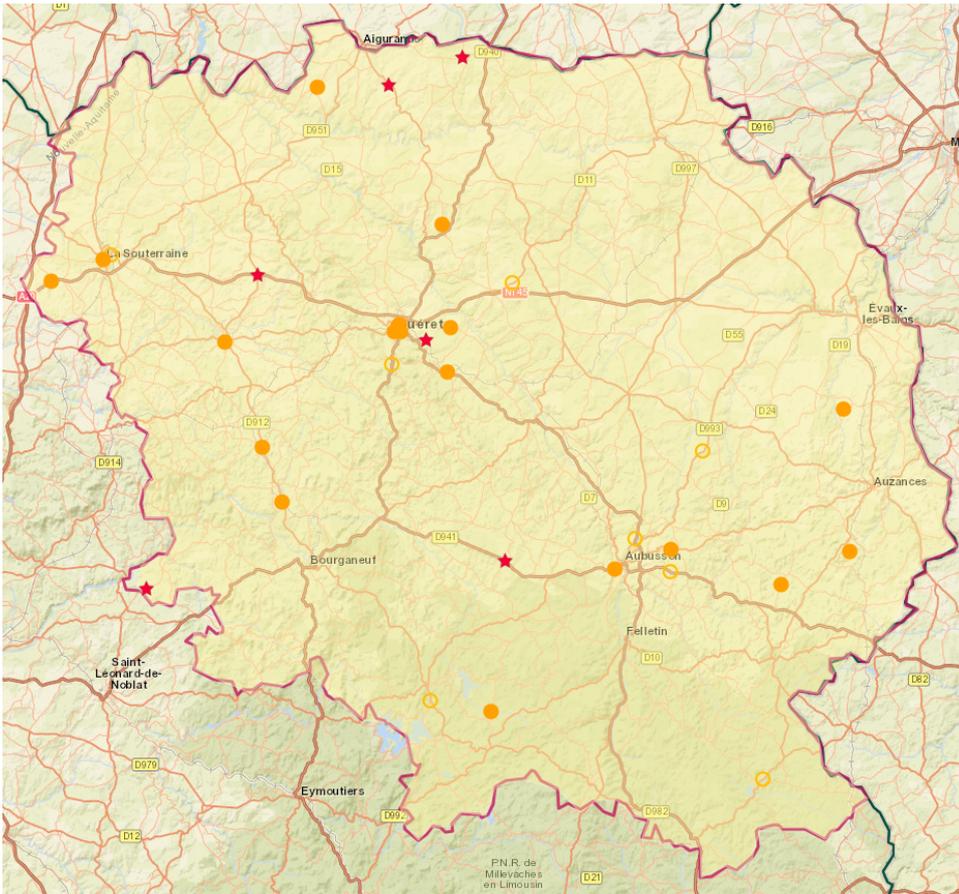


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

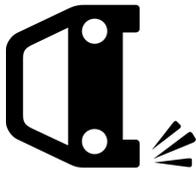
CREUSE



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



34 accidents (25 de moins qu'en 2019)
dont **6 mortels** (1 de moins qu'en 2019)

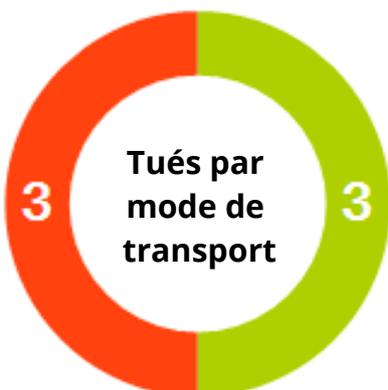


6 tués (1 de moins qu'en 2019)

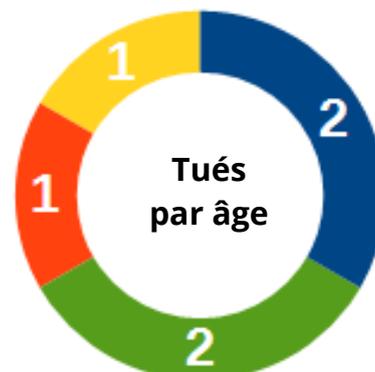


33 blessés (29 de moins qu'en 2019)
24 blessés hospitalisés (25 de moins qu'en 2019)

Les tués

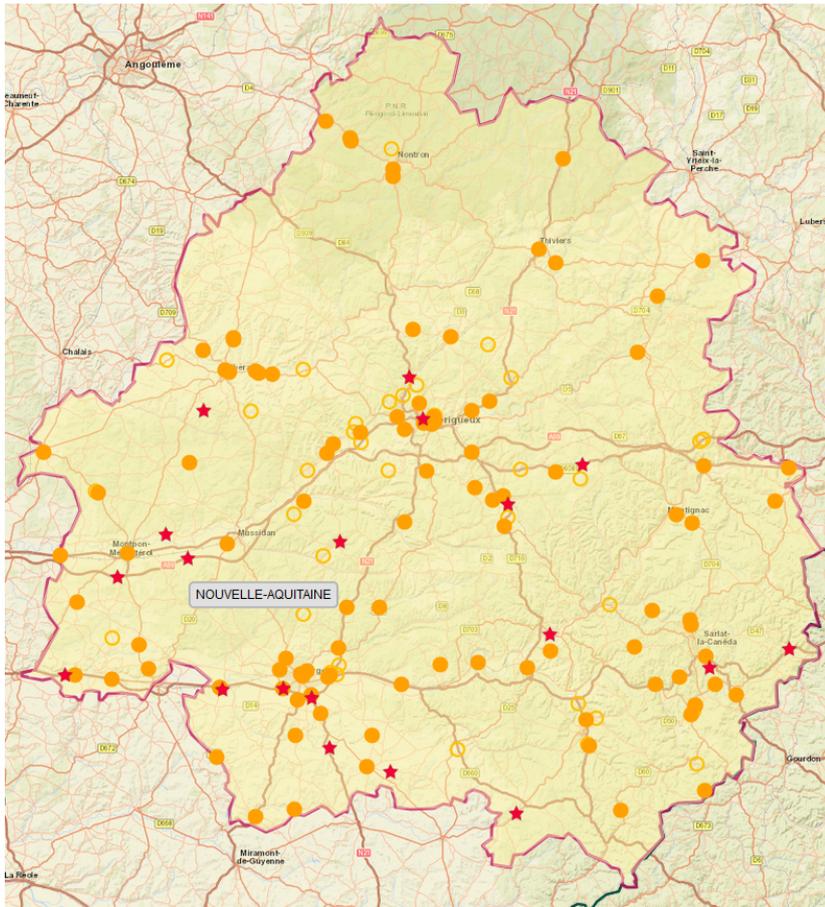


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

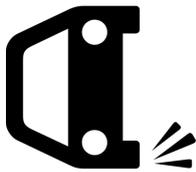
DORDOGNE



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



158 accidents (- 21 % par rapport à 2019)
dont **19 mortels** (5 de moins qu'en 2019)



19 tués (5 de moins qu'en 2019)

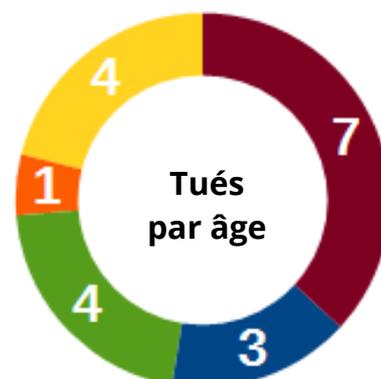


207 blessés (- 20 % par rapport à 2019)
125 blessés hospitalisés (37 de moins qu'en 2019)

Les tués

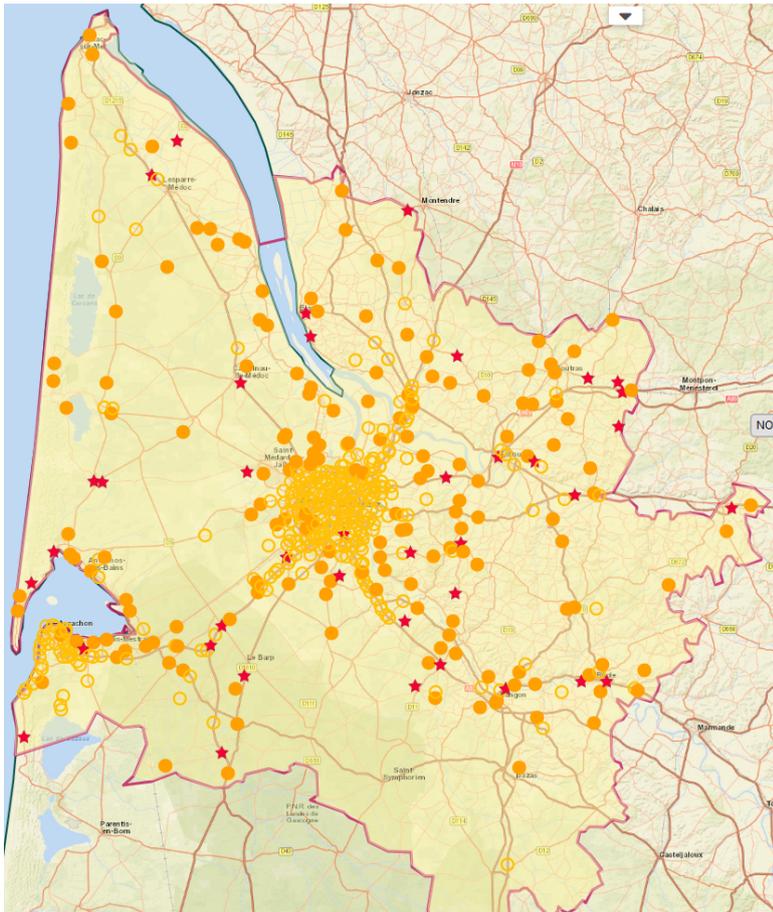


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

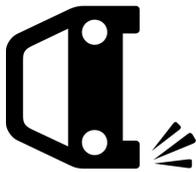
GIRONDE



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



1 206 accidents (- 17 % par rapport à 2019)
dont **62 mortels** (- 13 par rapport à 2019)

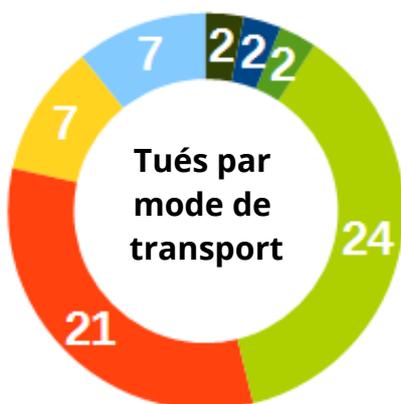


65 tués (13 de moins qu'en 2019)

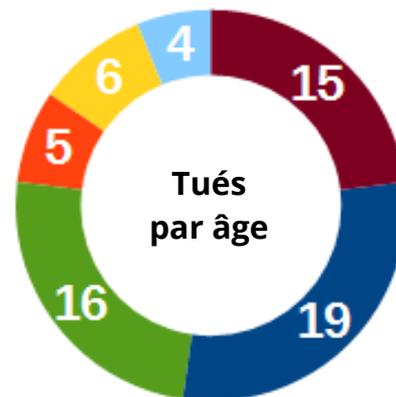


1 513 blessés (- 17 % par rapport à 2019)
360 blessés hospitalisés (- 27 % par rapport à 2019)

Les tués

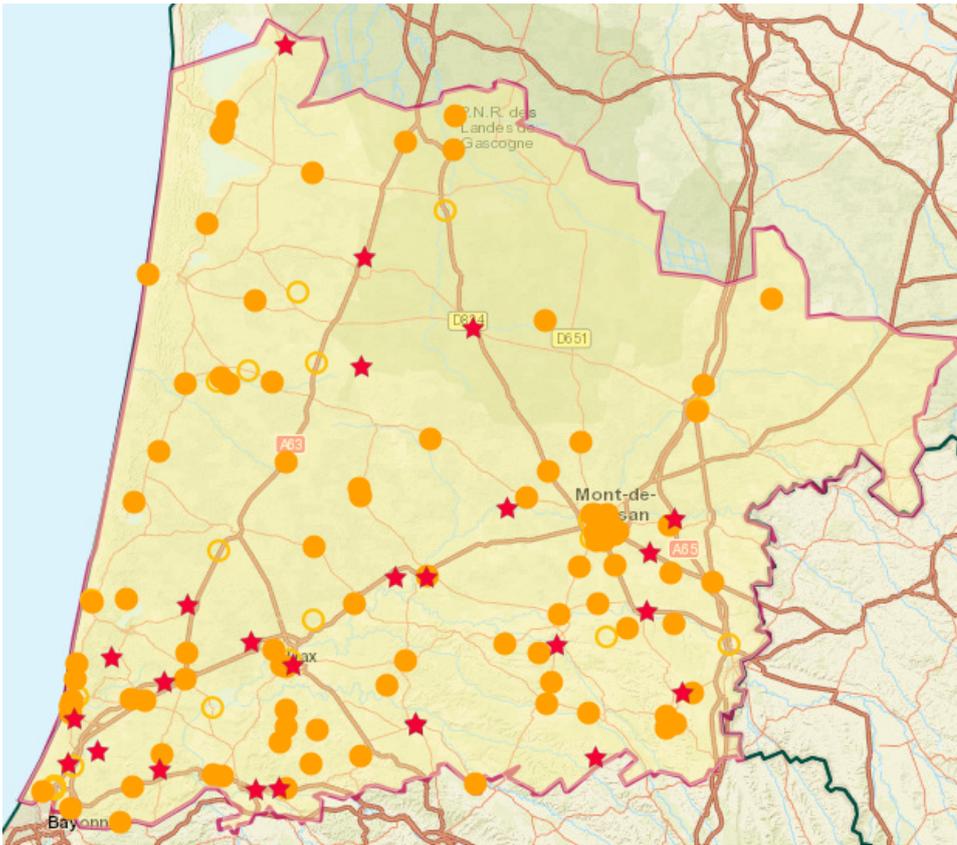


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

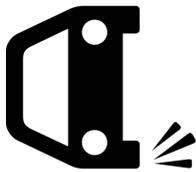
LANDES



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



143 accidents (- 16 % par rapport à 2019)
dont **26 mortels** (- 2 par rapport à 2019)

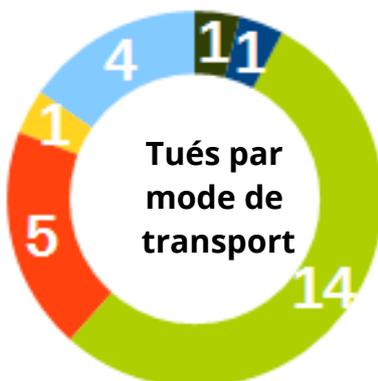


26 tués (- 2 par rapport à 2019)

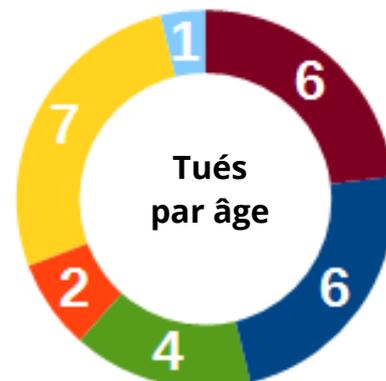


162 blessés (- 18 % par rapport à 2019)
106 blessés hospitalisés (- 24 % par rapport à 2019)

Les tués

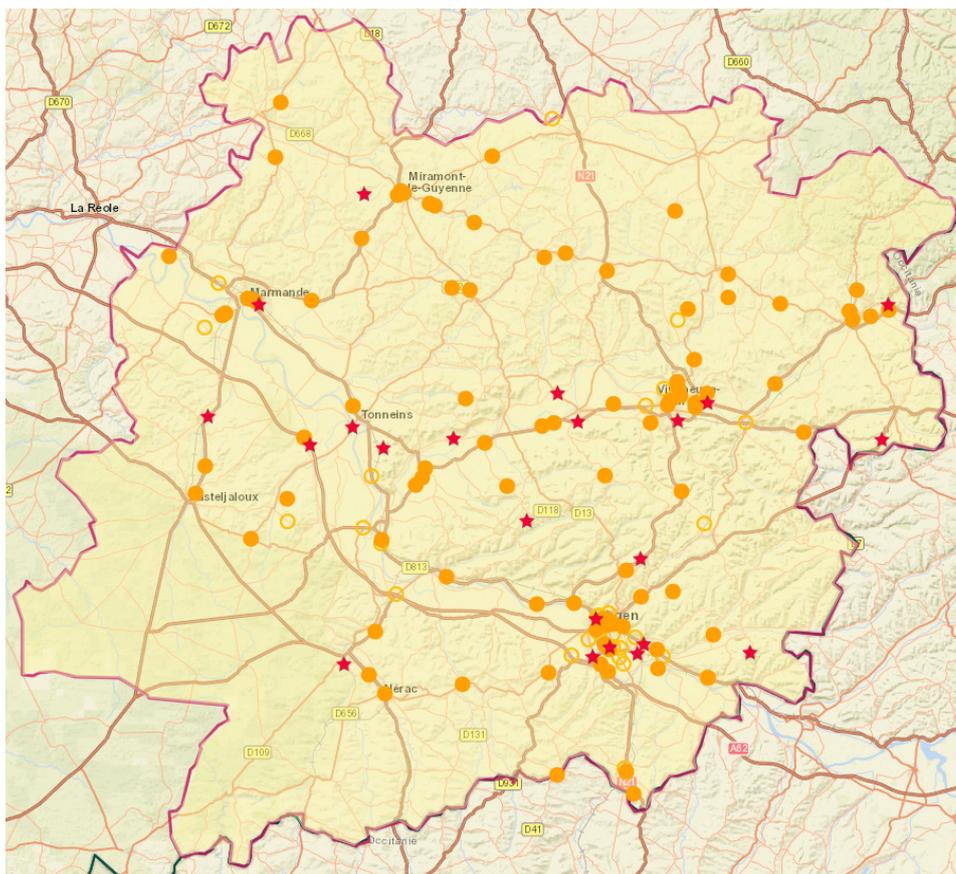


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

LOT-ET-GARONNE



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



145 accidents (- 22 % par rapport à 2019)
dont **22 mortels** (autant qu'en 2019)

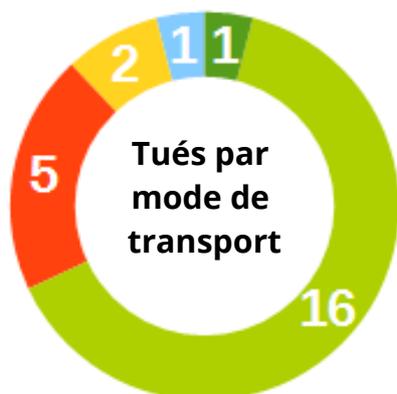


25 tués (2 de plus qu'en 2019)

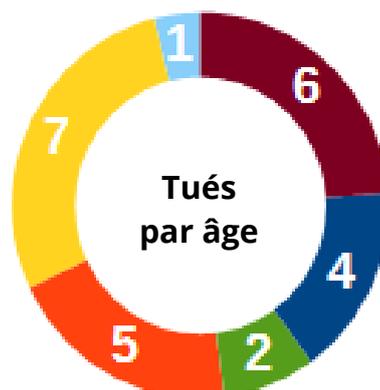


182 blessés (- 30 % par rapport à 2019)
112 blessés hospitalisés (- 27 % par rapport à 2019)

Les tués

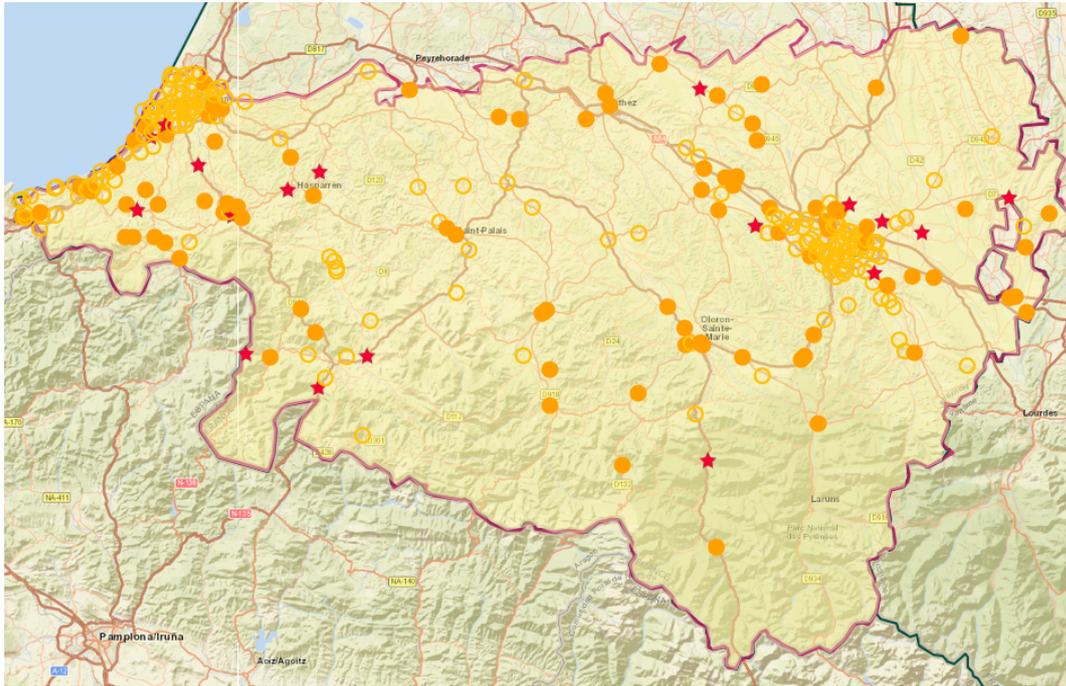


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

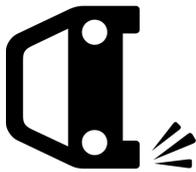
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



780 accidents (- 8 % par rapport à 2019)
dont **25 mortels** (- 18 par rapport à 2019)

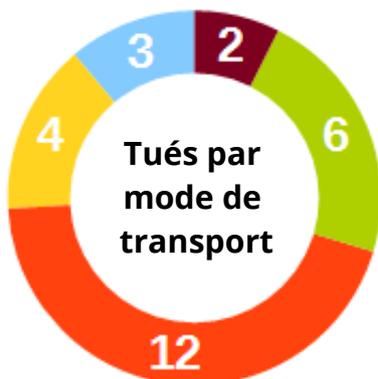


27 tués (- 19 par rapport à 2019)

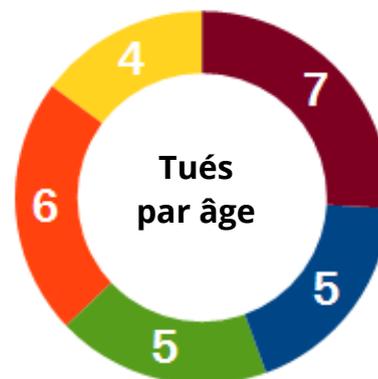


913 blessés (- 10 % par rapport à 2019)
185 blessés hospitalisés (- 30 % par rapport à 2019)

Les tués

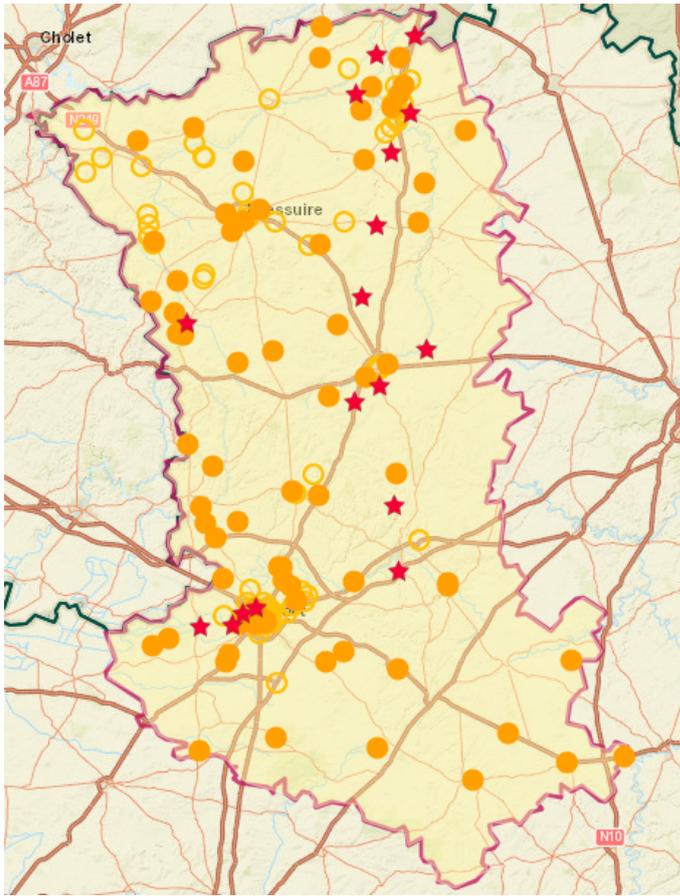


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

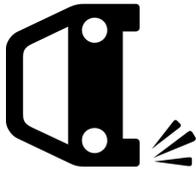
DEUX-SÈVRES



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



162 accidents (- 24 % par rapport à 2019)
dont **17 mortels** (- 20 par rapport à 2019)

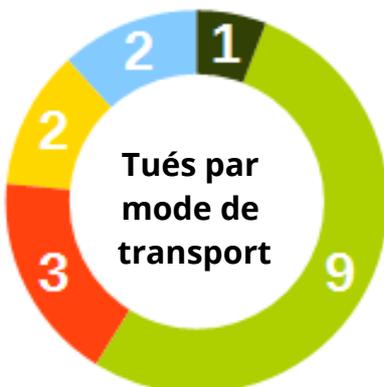


17 tués (- 20 par rapport à 2019)

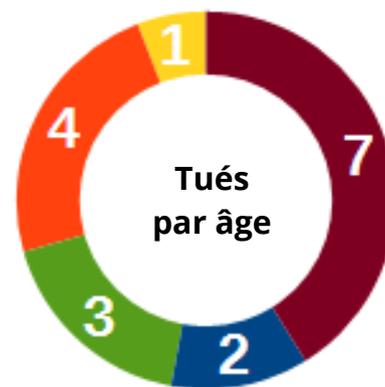


196 blessés (- 20 % par rapport à 2019)
83 blessés hospitalisés (- 55 par rapport à 2019)

Les tués

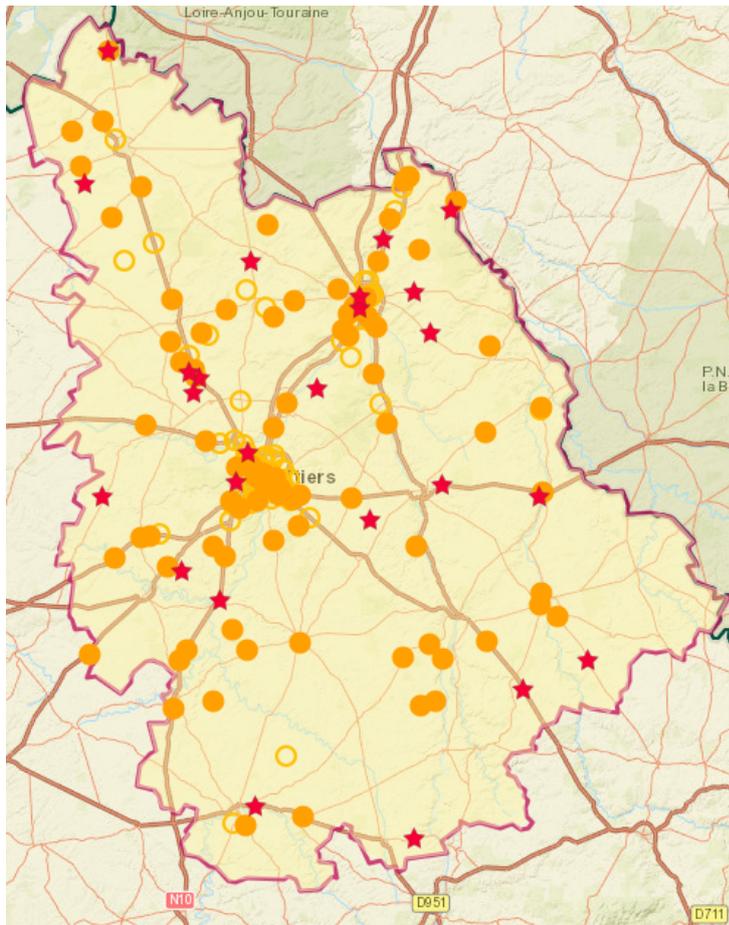


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

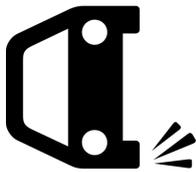
VIENNE



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



200 accidents (- 27 % par rapport à 2019)
dont **25 mortels** (2 de plus qu'en 2019)

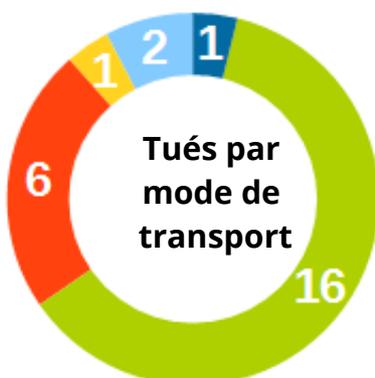


26 tués (3 de plus qu'en 2019)

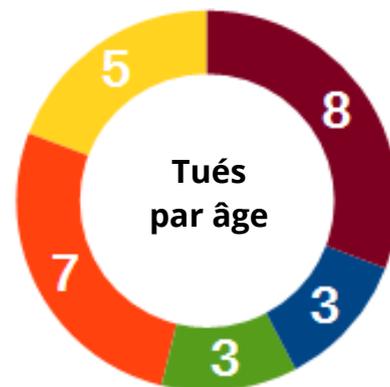


270 blessés (- 26 % par rapport à 2019)
106 blessés hospitalisés (- 38 % par rapport à 2019)

Les tués

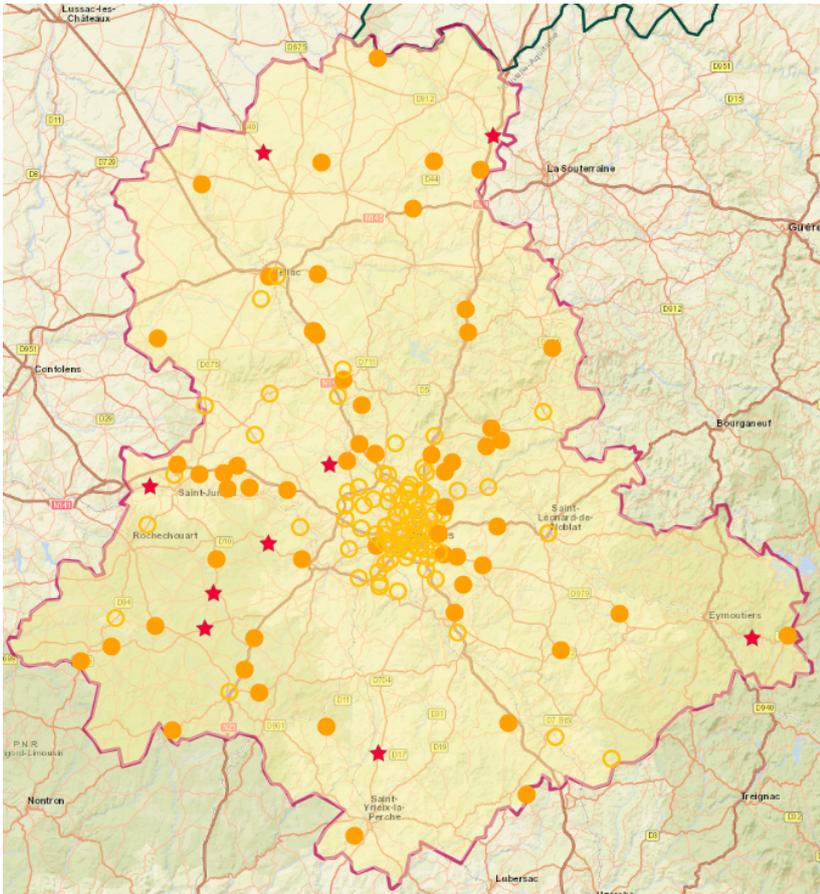


- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

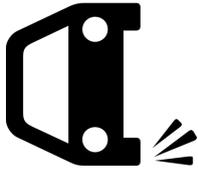
HAUTE-VIENNE



Légende :

- Accidents graves
- Accidents légers
- ★ Accidents mortels

Consultez la page départementale :



353 accidents (- 17 % par rapport à 2019)
dont **10 mortels** (- 7 par rapport à 2019)

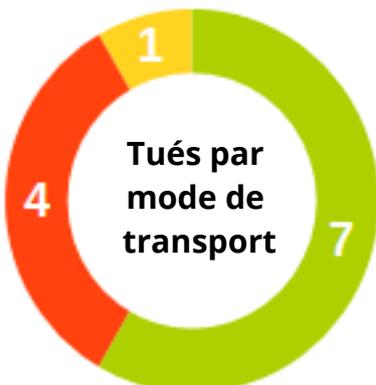


12 tués (- 6 par rapport à 2019)

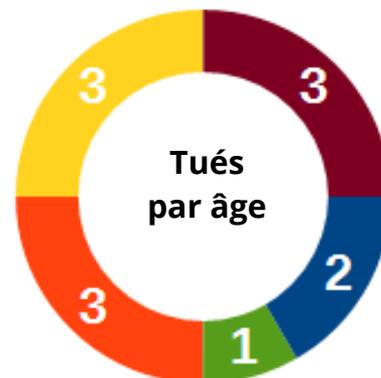


426 blessés (- 17 % par rapport à 2019)
109 blessés hospitalisés (- 28 % par rapport à 2019)

Les tués



- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

SYNTHÈSE DES DÉPARTEMENTS SUR 5 ANS

Données 2020 et écarts à la moyenne 2015 - 2019*

	Accidents		Tués		Blessés		Dont hospitalisés	
Charente	136	- 24	15	- 4	163	- 40	102	- 27
Charente-Maritime	446	- 197	44	- 12	526	- 270	166	- 135
Corrèze	137	- 59	16	+ 1	163	- 87	82	- 2
Creuse	34	- 26	6	- 1	33	- 35	24	- 27
Dordogne	158	- 42	19	- 16	207	- 52	125	- 44
Gironde	1 206	- 186	65	- 17	1 513	- 271	360	- 135
Landes	143	- 34	26	- 3	162	- 42	106	- 48
Lot-et-Garonne	145	- 43	25	- 3	182	- 74	112	- 41
Pyrénées-Atlantiques	780	+ 9	27	- 9	913	- 8	185	- 104
Deux-Sèvres	162	- 34	17	- 15	196	- 42	83	- 69
Vienne	200	- 154	26	+ 2	270	- 213	106	- 69
Haute-Vienne	353	- 58	12	- 9	426	- 82	109	- 33
TOTAL	3900	- 848	298	- 85	4 754	- 1 215	1 560	- 733

* : Les écarts à la moyenne des cinq dernières années permettent de lisser les effets ponctuels.

Plus d'informations :

Retrouvez toutes les informations sur la sécurité routière régionale sur :

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>

Rubrique > Déplacements, infrastructures, transports > Sécurité routière



ou grâce au Code-QR suivant :





**PRÉFÈTE
DE LA ZONE
DE DÉFENSE
ET DE SÉCURITÉ
SUD-OUEST**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

BILAN ANNUEL 2020



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

Sources :

TRAxY (Base officielle 2020 de l'ONISR) : l'exhaustivité et la qualité de la base est assurée par les observatoires départementaux de Sécurité Routière.

INSEE

ONISR

Photothèque : MI - MTE

Images : Flaticon.com par Freepik / icon-
icons.com

Conception / Réalisation :

Préfecture de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest - Cabinet du préfet délégué - Pôle régional de sécurité routière

L'équipe du pôle régional de sécurité routière Nouvelle-Aquitaine :

Agathe CAVEY : responsable du pôle

Xavier BROUTIN, Jean MARTY et Sophie DULAU : chargé(e)s d'études sécurité routière

Martin LEDOUX (stagiaire) : conception graphique

Observatoire régional de sécurité routière :
Xavier BROUTIN