



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN NOUVELLE-AQUITAINE

Bilan annuel 2021



Bureau du cabinet

Section de la prévention | Pôle Sécurité Routière | Observatoire régional de la sécurité routière

L'année 2021 aura été bien moins impactée que 2020 par les effets de la crise sanitaire, bien que ceux-ci se soient encore fait sentir. En termes d'accidentalité, 2021 se place donc à la fois en forte hausse par rapport à 2020 et en baisse par rapport à 2019.

On ne peut toutefois se satisfaire de cette baisse induite trop peu prononcée. En effet, si le nombre de tués en Nouvelle-Aquitaine (347) diminue de fait en comparaison à 2019 (- 4 %), ce résultat s'avère inférieur à la moyenne nationale. En outre, comme cette dernière, il est à considérer avec prudence, car s'inscrivant dans un contexte où les déplacements n'avaient pas encore retrouvé le niveau ante-covid (mesures restrictives de déplacement au premier semestre).

2021 aura par ailleurs vu la montée en puissance de nouvelles habitudes : le recours au télé-travail, l'utilisation de nouveaux modes de déplacement (engins de déplacement personnel) et le transfert modal vers des modes de déplacement doux (marche, vélo) ont eu un impact non négligeable sur l'accidentalité.

Ainsi, sous l'effet d'une utilisation accrue, les cyclistes (vélo et EDP) et les cyclomotoristes accidentés ont été plus nombreux qu'avant la crise sanitaire (+ 9% par rapport à 2019) alors que, pour tous les autres modes de déplacement, l'accidentalité décroît (- 8 % par rapport à 2019).

À l'instar de l'évolution nationale, la part des seniors (plus de 65 ans) dans l'accidentalité, notamment piétonne, est également en augmentation : ces derniers représentent 28 % des impliqués, pour 24 % de la population.

Tandis que la crise sanitaire semble derrière nous, les comportements sur les routes se sont relâchés : en dépit des efforts de prévention des conduites à risque, la vitesse, l'alcool et les stupéfiants restent les premières causes des accidents mortels, lesquels s'avèrent de plus en plus graves. Autre fait marquant, le non-respect des règles de base du Code de la Route (priorité, dépassement, distances de sécurité) ou l'inattention induisent la plus grande partie des accidents corporels.

Dans ce contexte, le travail des observatoires de sécurité routière sur le porter à connaissance et l'analyse des chiffres reste essentiel et constitue une aide à la décision pour les chefs de projet et les coordinations de sécurité routière, sous l'autorité des préfets.

La préfecture de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest et son pôle de sécurité routière ont travaillé en 2021 au soutien et à l'animation des réseaux des observatoires et des coordinations départementaux : elle poursuivra son action résolue cette année encore, de manière collégiale.

Notre objectif commun : garantir la sécurité de tous sur nos routes et réduire l'accidentalité routière qui, ne doit pas être une fatalité ! Cela suppose la pleine mobilisation de chacun.

Martin GUESPEREAU

*Préfet Délégué
pour la défense et la sécurité*



SOMMAIRE

Contexte national	7
Influence de la crise sanitaire sur l'insécurité routière	7
Rappel du calendrier des restrictions	8
Cout de l'insécurité routière	9
Contexte régional	10
Les accidents, les tués	10
Les chiffres clés	11
Évolution par trimestres	11
Usagers impliqués	12
Qui ?	13
Quand ?	16
Où ?	17
Pourquoi ?	19
Évolutions de la dernière décennie	21
Bilan par département	23
Synthèse régionale	25
Synthèse par département	27

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.

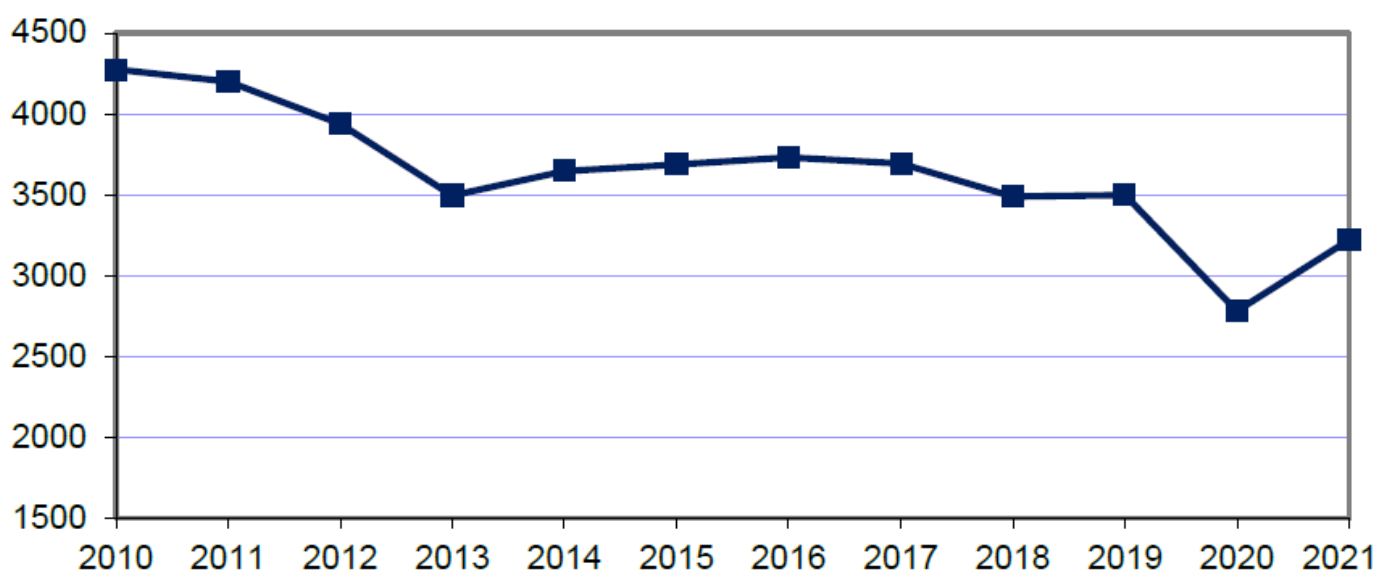
Les diagrammes circulaires et leur légendes sont dans le sens horaire.

CONTEXTE NATIONAL

3 219 personnes sont **décédées** en 2021 sur les routes de France, en métropole ou en outre-mer.

Ce chiffre, inférieur de 8 % à celui de 2019, est historiquement bas. La reprise des déplacements en 2021 a été tempérée par une période de confinement en avril, de couvre-feux sur l'ensemble du premier semestre, et de plusieurs périodes où le télétravail était fortement recommandé. Les mobilités et les comportements des usagers évoluent. Ainsi, l'accidentalité routière tout au long de l'année 2021 a souvent pu rester en dessous de celle observée sur l'année 2019.

Évolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine et outre-mer



INFLUENCE DE LA CRISE SANITAIRE SUR L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans un contexte encore perturbé par les aléas de la crise sanitaire liée à la Covid-19, les indicateurs de l'accidentalité routière en 2021 sont historiquement bas (si l'on exclut l'année particulière 2020).

Les restrictions de circulation en lien avec la situation sanitaire (couvre-feu et confinement sur le premier semestre 2021) ont eu moins d'impact en 2021 que l'année précédente.

Ces deux ans de pandémie de COVID-19 ont conduit les usagers à adapter leur comportement : en fonction des contraintes de déplacement, autorisé ou non, solo ou non, des règles de distanciation sociale, des loisirs accessibles, du télétravail. Il est particulièrement compliqué de distinguer ce qui finalement relève des ajustements ponctuels aux contraintes liées à la crise sanitaire des nouvelles habitudes de vie qui pourraient avoir été prises (transfert vers la marche et le vélo pour le domicile-travail, loisirs nature de proximité plutôt que départs en weekend, institutionnalisation du télétravail, réduction des déplacements professionnels grâce aux visioconférences, ...).

RAPPEL DU CALENDRIER DES RESTRICTIONS

À la suite du second déconfinement, le 15 décembre 2020, une deuxième session de couvre-feu est instituée. Initialement prévu de 21 h à 5 h comme le précédent, il prévoit finalement une dérogation au monde culturel pour autoriser la diffusion de spectacles au-delà de 21 h. La situation épidémique du 15 décembre change la donne. La barre des 5000 contaminations quotidiennes étant atteinte, l'horaire est prolongé, s'étendant de 20 h à 6 h. Il concerne toute la France métropolitaine. L'ancienne stratégie prévoyait également, en plus de la nuit du Réveillon à Noël, une dérogation au couvre-feu la nuit de la Saint-Sylvestre.

Il s'agit des mêmes modalités qu'au premier couvre-feu, mais il s'étend pour toute la France métropolitaine de 20 h à 6 h.

Dans un premier temps limité à quelques départements, le couvre-feu étendu de 18 h à 6 h concerne l'ensemble du territoire français à partir du samedi 16 janvier 2021.

À compter du 20 mars 2021, l'heure de début du couvre-feu est repoussée à 19 h dans toute la France. L'heure de début du couvre-feu est repoussée à 21 h le 19 mai 2021 puis à 23 h le 9 juin 2021.

Initialement prévue le 30 juin, sa levée est avancée par Jean Castex au 20 juin 2021.

L'année 2020 présente des résultats en rupture avec les années précédentes. Cela va introduire des modifications d'analyse au plan national et au plan local.

Des données complémentaires, de consommation de carburant, d'indice de trafic routier, de fréquentation cyclistes et du nombre de décès COVID à l'hôpital, ont été analysées en parallèle de l'accidentalité afin de mieux comprendre les déplacements des usagers, contraints par les restrictions liées à la crise sanitaire.

L'année 2021, voire les suivantes, ne pourront pas être comparées à la seule année 2020 mais devront être comparées aux années « avant crise sanitaire ». Pour le présent bilan, la période de comparaison choisie est l'année 2019.

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 2021, le **coût des accidents corporels** en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires (valeurs tutélaires) ci-dessous, s'établirait à **36,4 milliards d'euros** (Md€) répartis comme suit :

- **10,5 Md€** au titre de la **mortalité** ;
- **21,4 Md€** au titre des **hospitalisations** ;
- **3,4 Md€** pour les **victimes légères** ;
- **1,0 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 (1,23 millions d'accidents matériels déclarés en responsabilité civile en 2021 auprès des compagnies d'assurances et une estimation de 587 000 dommages véhicules lors d'accidents à 1 véhicule) est estimé à 10,0 Md€ (source : Fédération Française de l'Assurance).

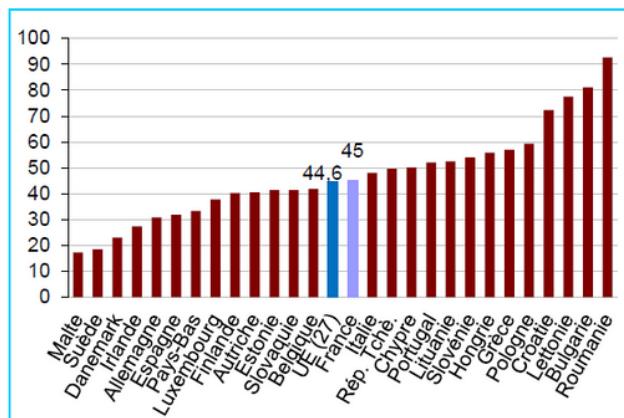
Lutte contre l'insécurité routière : objectifs européens et nationaux

Environ 1,35 million de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes dont 2 % dans l'Union européenne. Le bilan provisoire 2021 affiche 19 800 décès pour les 27 Etats membres de l'UE, soit une hausse de + 5 % par rapport à 2020, année exceptionnelle, mais une baisse de - 3 % par rapport à 2019. Si ces évolutions vont dans le même sens en France métropolitaine, les ordres de grandeurs varient tout de même (respectivement + 15,9 % et - 9,2 %).

Avec le commencement de la décennie 2021-2030, un nouvel objectif de diviser par 2 le nombre de tués et de blessés graves a été fixé. En termes de mortalité, la référence utilisée est celle de l'année 2019, dernière année avant la crise sanitaire de 2020. L'objectif est donc de passer sous la barre des 11 400 décès dans l'UE27 d'ici 2030.

D'après les premières estimations de 2021, les plus fortes baisses par rapport à 2019 se trouvent à Malte (- 44 %), au Danemark (- 32 %) ou encore en Norvège (- 26 %). En revanche, des hausses ont été enregistrées pour certains pays, dont les plus fortes ont touché les 3 pays baltes : + 11 % en Lettonie, + 9 % en Lituanie et + 6 % en Estonie

Mortalité routière par million d'habitants en Europe
(données provisoires 2021)



Source : ETSC, 16th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2022.

La part de la **France** dans la mortalité routière de l'UE 27 est de **14,9 %** pour un poids sensiblement identique (14,7 %) dans la population. Le nombre de tués par million d'habitants dans l'UE est de 45 en 2021 (identique à la France), contre 42 en 2020 et 51 en 2019. En 2021, le spectre va de 17 tués/Mhab à Malte contre 93 en Roumanie, soit 5,4 fois plus, en passant par 31 pour l'Allemagne, 32 pour l'Espagne, ou 48 pour l'Italie.

La France présente une mortalité routière rapportée au trafic égale à la moyenne de l'UE (5 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules) sur les 3 années 2018, 2019 et 2020.

CONTEXTE RÉGIONAL

La région **Nouvelle-Aquitaine** c'est :

12
départements

5 999 982
habitants (insee 2020)

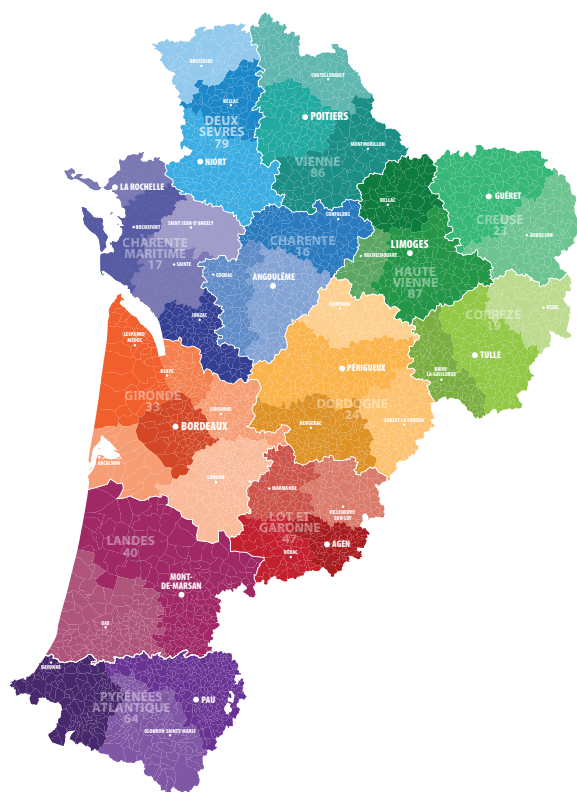
9,3 %
de la population
métropolitaine

14 %
du territoire
métropolitain

71
habitants au km²

171 533 km
de réseau routier

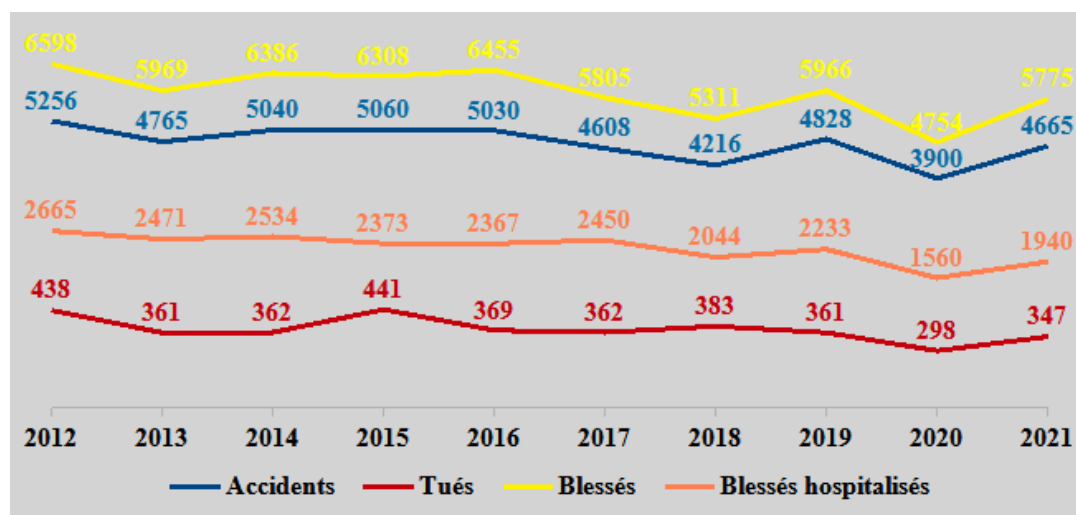
3 120 920
voitures particulières



En Nouvelle-Aquitaine, de 2010 à 2013, le nombre annuel de morts se rapprochait de la régression recherchée (à savoir, diviser par 2 le nombre de tués entre 2010 et 2020). Depuis, hors périodes pandémiques, la mortalité routière régionale marque un « plateau » et se stabilise très légèrement au dessus de la barre des 360 tués par an.

L'année 2021 est atypique, tout comme l'année 2020, en raison des restrictions imposées au cours du premier semestre, la comparaison sera faite avec 2019, année de référence avant pandémie.

Évolution des ATBH en Nouvelle-Aquitaine



BILAN RÉGIONAL GLOBAL 2021

L'insécurité routière régionale, c'est :

4 664 accidents corporels, **5 775** blessés et **347** tués

soit, **chaque jour** : **13** accidents corporels, **16** blessés et quasiment **1** tué

CHIFFES CLÉ DE 2021

En 2021, en Nouvelle-Aquitaine, sont recensés :

(entre parenthèses, le rappel des chiffres de 2019 et l'évolution constatée; l'année 2020 n'étant passignificative)

4 665 accidents
(4 828, soit - 4 %)

328 accidents mortels
(346, soit - 5 %)

347 tués
(361, soit - 4 %)

5 775 blessés
(5 966, soit - 3%)

dont **1 940 blessés hospitalisés**
(2 233 soit - 13 %)

6 122 victimes au total
(6 327, soit - 3 %).

ÉVOLUTION PAR TRIMESTRES

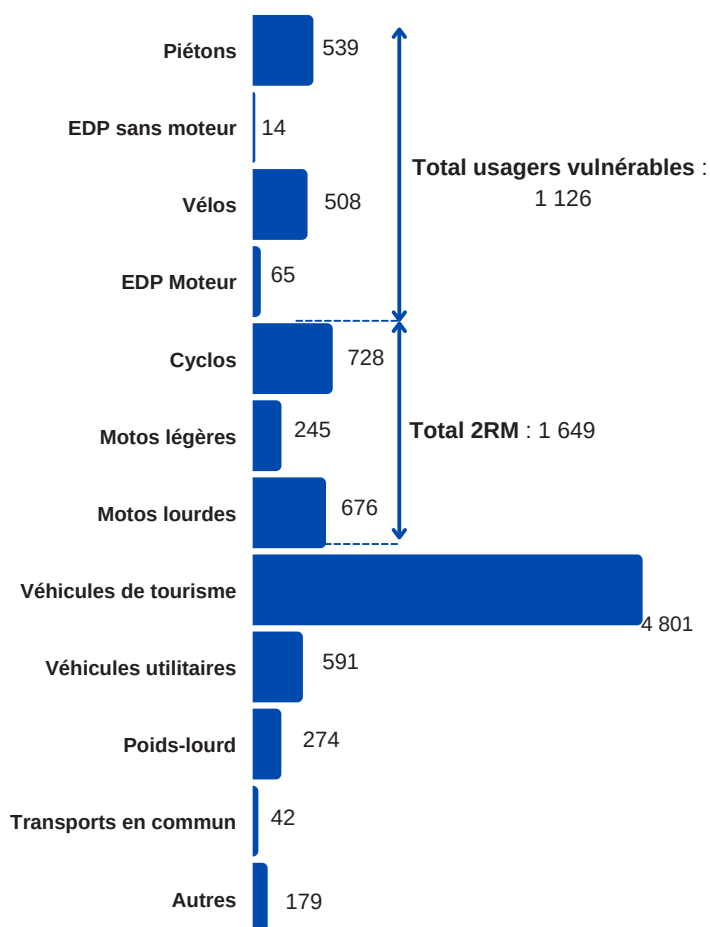
L'accidentalité de l'année 2021 semble présenter trois phases :

- › le premier trimestre, lors duquel la forte réduction de la mortalité routière comporte une composante indéniable liée au couvre-feu, qui impose en hiver de rentrer de jour, puis limite les retours de soirées alcoolisés : la mortalité est alors en baisse de 28 % ;
- › le deuxième trimestre qui pourrait être le signe d'un relâchement des comportements sur la route après avoir fait preuve de résilience pendant les restrictions imposées : la mortalité augmente alors fortement de + 20% ;
- › les troisième et quatrième trimestres qui semblent reprendre une vie normale : la mortalité routière est comparable à celle de l'année avant pandémie (-2% sur le semestre)

	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4		
	2021	2019	écart	2021	2019	écart	2021	2019	écart	2021	2019	écart
Accidents	904	957	-6%	1 185	1 177	+1%	1 378	1 329	+4%	1 198	1 365	-12%
Tués	59	82	-28%	85	71	+20%	103	107	-4%	100	101	-1%
Blessés	1 075	1 151	-7%	1 462	1 461	0%	1 788	1 647	+9%	1 450	1 707	-15%

USAGERS IMPLIQUÉS

Les véhicules et piétons impliqués :



Au total, **8 662** véhicules et piétons auront été impliqués dans un accident corporels en 2021.

Les **cyclistes** et **engins de déplacement personnel**, de plus en plus utilisés, voient leur part augmenter dans l'accidentalité pour passer de 16 % en 2019 à **18 % en 2021** avec 1 049 blessés (18 %) et de 59 (16 %) tués à **66 (19 %) tués**.

Les **deux-roues motorisés** sont présents dans **1 607 (35 %) des accidents corporels** et **69 (20 %) accidents mortels**.

Dans **42%** des cas, au moins un **véhicule de tourisme** est impliqué :

les accidents impliquant un véhicule de tourisme ont fait **262 tués**, soit **75 % de la mortalité routière**.

Les victimes :

Victimes	Tués		Blessés	
	2021	Évolution / 2019	2021	Évolution / 2019
Piétons	38	-1	529	-64
dont EDP	0	0	13	+7
Cyclistes	28	+8	520	+37
dont EDPM	2	+2	63	+36
2 RM	68	-12	1 645	+39
dont Cyclos	14	-6	748	+80
dont Motos	54	-6	897	-41
VT	189	-7	2774	-179
VU	9	-10	150	-14
PL	7	+2	41	-23
TC	0	-1	26	-18
Autres*	8	+7	90	+31
Ensemble	347	-14	5 775	-191

*Autres : tracteurs agricoles, quads, voiturettes sans permis

Le nombre de tués baisse de 4 % (- 14) ; cette baisse profite essentiellement aux véhicules légers (tourismes et utilitaires) et aux deux-roues motorisés. A l'inverse, le nombre de tués augmente chez les cyclistes, les usagers d'EPDM (Engin de Déplacement Personnel Motorisés).

Les blessés voient leur nombre baisser de 3 % (- 191) ; cette amélioration ne concerne que des véhicules carrossés, les piétons et les motocyclistes alors qu'on constate une augmentation pour les usagers d'EDP (motorisés ou non motorisés), les cyclistes, les cyclomoteuristes et autres (quads, voiturettes tracteurs, ...).

QUI ?

	Part de la population	Tués		Blessés	
		Nombre	part	Nombre	part
0 – 17 ans	19%	20	7%	855	15%
1 – 24 ans	8 %	64	18%	1 298	22%
25 – 34 ans	10%	41	12%	962	17%
35 – 49 ans	19%	66	19%	1 072	19%
50 – 64 ans	20%	56	20%	880	15%
65 ans et +	24%	100	24%	708	12%

Les jeunes adultes (entre 18 et 24 ans) et les séniors (plus de 65 ans) sont sur-représentés parmi les tués sur les routes de Nouvelle Aquitaine :

- › les **18-24 ans** : 8 % de la population mais **18 %** des **tués** ;
- › les **séniors (plus de 65 ans)** : 24 % de la population mais **28 %** des **tués**.

Ces parts sont comparables à celles de l'année 2019 mais la mortalité pour ces deux groupes d'âges a été beaucoup plus forte au cours du second semestre 2021 (60 % contre 40 % au premier semestre).

A l'inverse, les **enfants et adolescents** (17 ans et moins) sont relativement épargnés (19 % de la population mais **7 %** de la **mortalité**) ; toutefois, avec les séniors, c'est la seule tranche d'âge qui voit son nombre de tués augmenter par rapport à 2019 : **20 tués** en 2021 contre 13 en 2019, soit + 35% ; chez les **séniors**, l'augmentation est de 8% (100 **tués** en 2021 contre 92 en 2019).

C'est parmi la population la plus active (de 25 à 64 ans) que la baisse de la mortalité se concentre avec - 8 % (**163 tués** en 2021 contre 188 en 2019). Un recours accru au télé-travail peut expliquer cette inflexion.

Par qui ?

Nombre de personnes **tuées** selon le **mode de déplacement** et l'usager percuté :

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
Accidents sans tiers	-	6	3	21	100	7	4	-	6	147
COLLISION AVEC										
Piéton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vélo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cyclo	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Moto	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2
VL	25	10	5	21	37	-	2	-	-	100
VU	5	6	4	3	7	-	-	-	-	25
PL	3	3	-	3	26	2	1	-	2	40
TC	-	1	-	-	1	-	-	-	-	2
Autre	2	-	1	-	4	-	-	-	-	7
MULTI COLLISION	2	2	-	5	14	-	-	-	-	23
TOTAL	38	28	14	54	189	9	7	0	8	347
Part de mortalité	11%	8%	4%	16%	54%	3%	2%	0%	2%	100%

Exemple de lecture : colonne Vélo, parmi les 28 cyclistes tués, 6 l'ont été dans un accident sans tiers, 10 dans une collision avec un véhicule léger, 6 lors d'une collision avec un véhicule utilitaire, ...

Accidents sans tiers (il s'agit des accidents mortels où un seul véhicule est impliqué) :

Avec **147 tués**, ce type d'accident représente **42 % de la mortalité** routière en Nouvelle-Aquitaine. Il est le plus fréquent pour les véhicules utilitaires (7/9 accidents, soit 78%) et les poids-lourds (4 accidents sur 7, soit 57 %). Pour les véhicules de tourisme, 100 accidents sur 189 ont lieu seul (53 %). Pour les deux-roues motorisés, cela représente près de 4 accidents sur 10 (soit 39%). Les cyclistes sont également concernés par cette typologie d'accidents avec 6 tués (soit 21%).

Accidents avec collision (il s'agit des accidents mortels où deux véhicules (ou un véhicule et un piéton) sont impliqués) :

Une personne sur deux est décédée dans ce type de collision, soit **177 tués**.

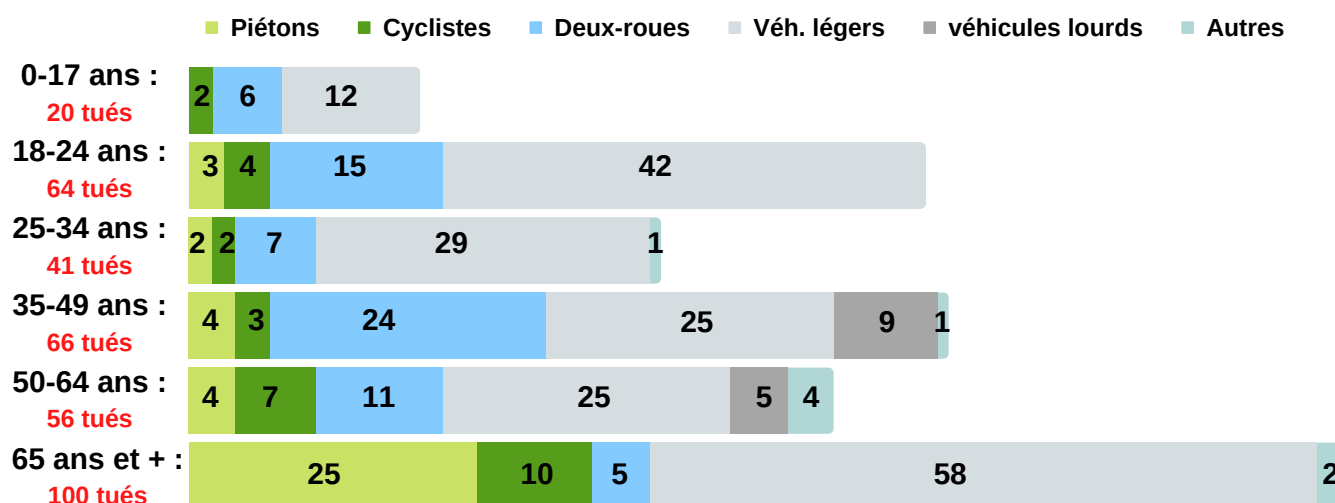
Ils constituent 43 % des accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme (soit 75 accidents sur 189). Pour les vélos, **20 tués** l'ont été dans une collision avec un autre véhicule, soit 71 % de la mortalité cycliste.

Accidents multi-collision (il s'agit des accidents mortels où plus de deux véhicules sont impliqués) :

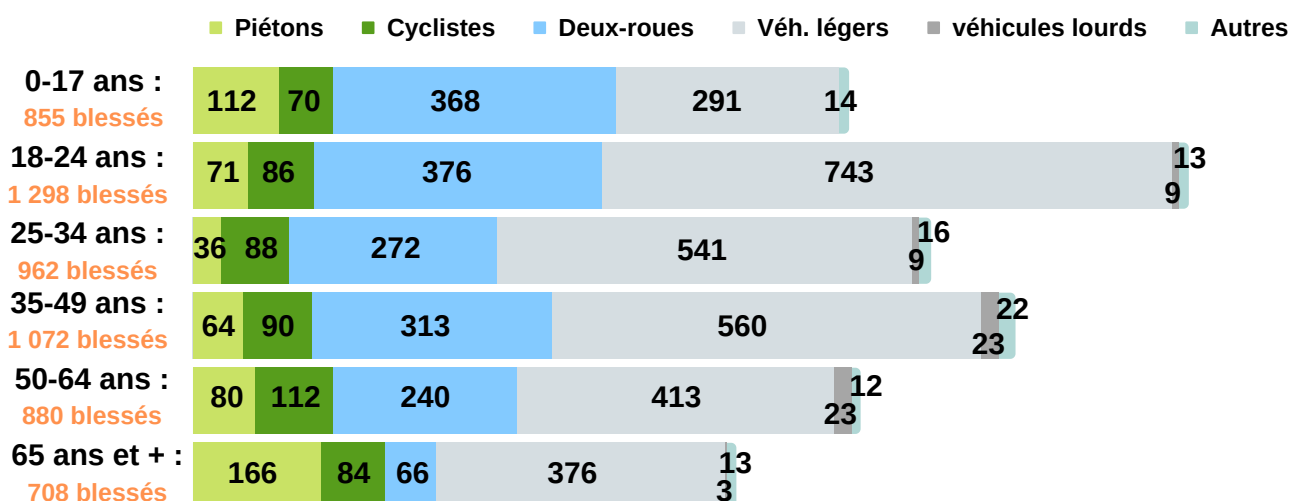
Relativement rares, ils se produisent généralement sur les axes routiers les plus rapides et représentent **7 % de la mortalité (23 tués)**.

Âge et mode de déplacement :

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



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



La répartition de chaque mode de déplacement parmi les personnes tuées varie fortement selon l'âge. Les seniors constituent ainsi une grande partie des piétons tués (66 %) et les 35-49 ans sont surreprésentés dans la mortalité des deux-roues motorisés (35 %).

L'accidentalité des modes doux selon le milieu :

90 % des accidents impliquant un piéton ont lieu en agglomération mais 29 % de la mortalité piétonne se produit hors agglomération ;

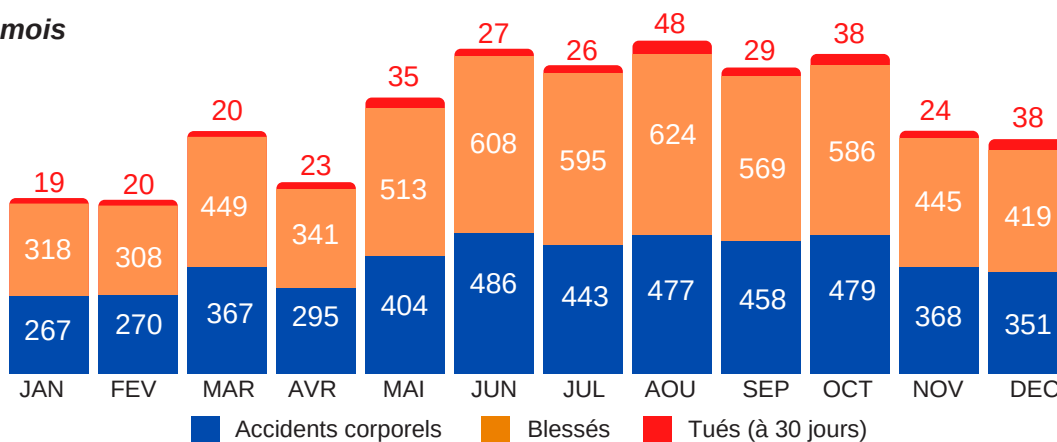
83 % des accidents impliquant un cycliste ont lieu en agglomération mais 46 % de la mortalité cycliste se produit hors agglomération ;

EDP et EDPM : leur utilisation hors agglomération étant réglementairement interdite (sauf exception), leur accidentalité se concentre en agglomération (94 % des accidents et 96 % des blessés). On déplore toutefois le décès de deux usagers sur des routes extra-urbaines.

QUAND ?

Répartition temporelle

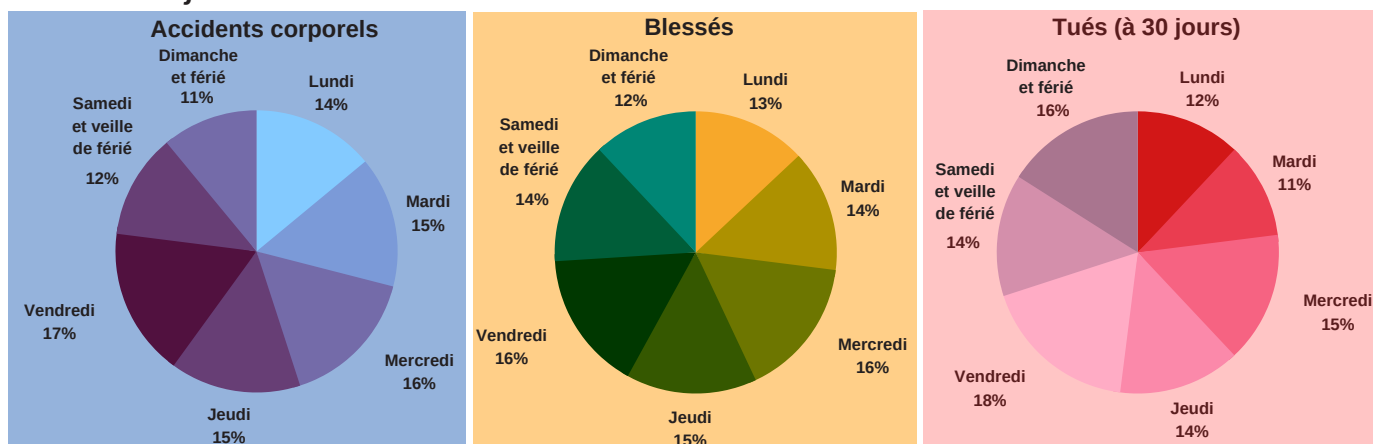
Selon le mois



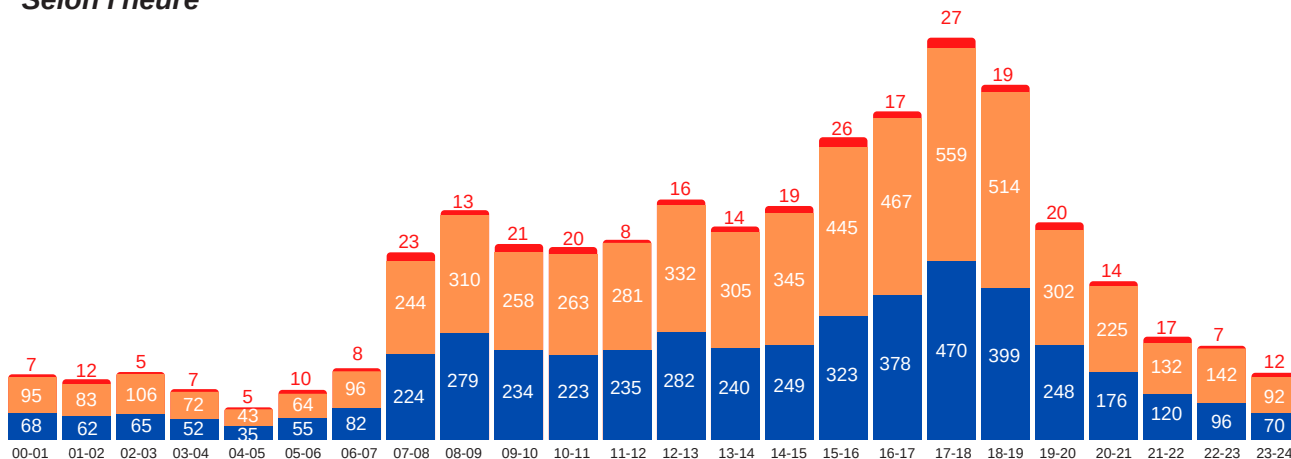
En 2021, le **nombre moyen d'accidents** par mois est de **388** contre 402 en 2019 ; celui des **tués** est de **29** contre 30 en 2019, celui des **blessés** est de **481** contre 497 en 2019.

Sous l'effet des restrictions de déplacement, les trois premiers mois de l'année sont les moins meurtriers alors qu'août a connu un pic avec 48 tués.

Selon le jour

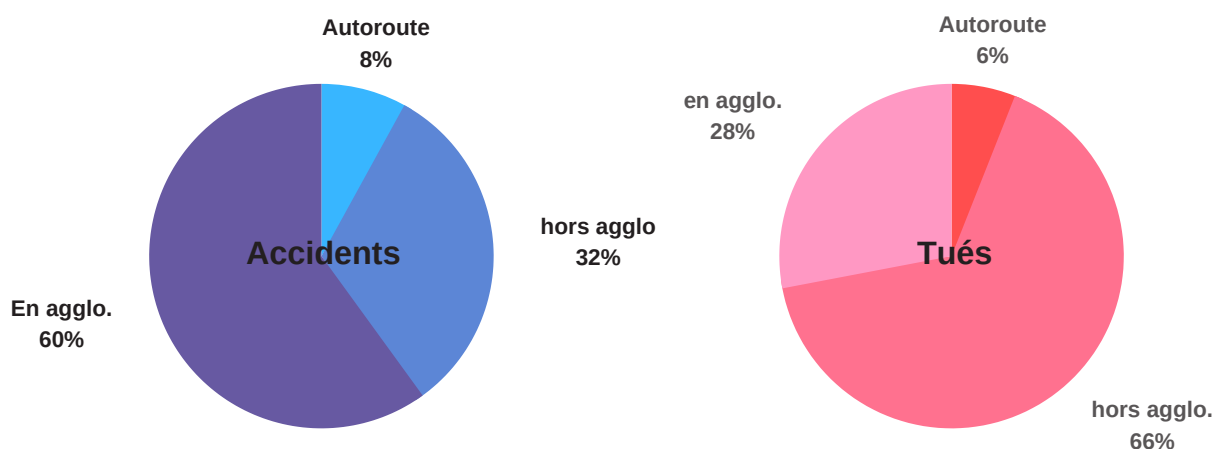


Selon l'heure



Les **accidents demeurent plus fréquents les jours de semaine**, en journée et plutôt **aux « heures de pointe »**, car ils sont corrélés aux densités de mobilité et de trafic. Alors que la gravité est plus importante les week-end et jours fériés : 30 % des tués pour 23% des accidents corporels.

Répartition selon le milieu



Deux tiers des accidents mortels a lieu hors agglomération (**66 %** des personnes **tuées** le sont sur une route **hors agglomération** (227 tués sur route départementale, 32 sur route nationale).

Seulement 8 % des tués le sont sur autoroute.

Six accidents corporels sur dix enregistrés par les forces de sécurité intérieure le sont en agglomération.

Si la majorité des accidents corporels (60 %) se produise en agglomération, ceux-ci représentent moins d'un tiers des accidents mortels (98 tués). Les autoroutes restent les plus sûres avec 8 % de la mortalité (21 tués).

Le tableau ci-dessous détaille l'accidentalité par type de route :

	Autoroute	RN	RD	RM	VC	Autres
Accidents	362	235	1 897	19	2 030	122
Tués	21	32	227	1	62	4
Blessés	511	326	2 425	17	2 367	129
G4*	6	10	12	5	3	3

RN : route nationale, RD : route départementale, RM : route métropolitaine, VC : voie communale

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.

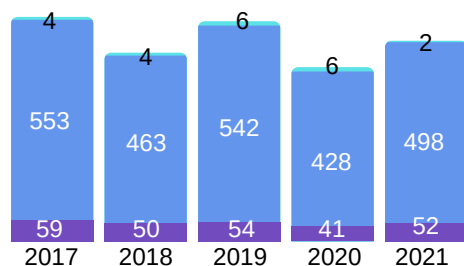
De part leurs caractéristiques (sens de circulation unique, largeur des voies, absence de virages) les autoroutes restent les routes les plus sûres (8 % de l'accidentalité et 6 % de la mortalité).

* indice de gravité G4 = nombre de tués pour 100 accidents.

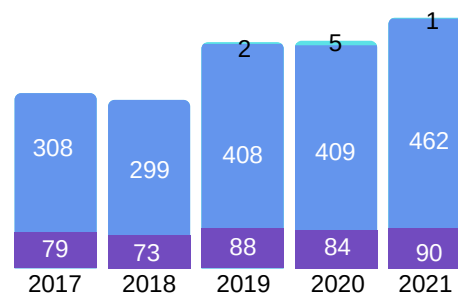
Accidents impliquants...

■ Autoroute ■ En aggro ■ Hors aggro

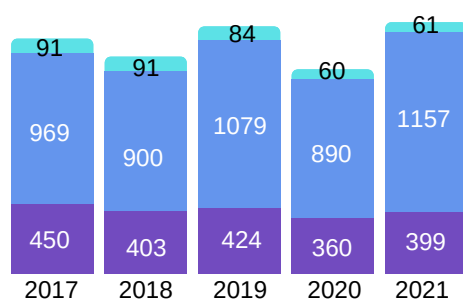
... un piéton



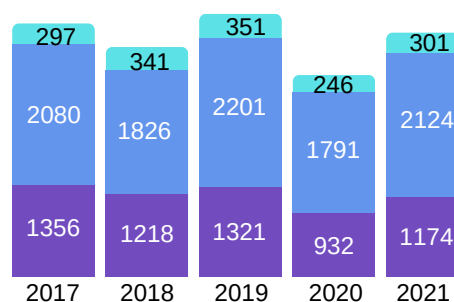
... un cycliste



... un deux-roues motorisé



... une voiture de tourisme



L'accidentalité piétonne est essentiellement urbaine et relativement stable sur les cinq dernières années.

La pratique **cycliste** a fortement augmenté notamment sous l'effet de la crise sanitaire et l'utilisation des engins de déplacement personnel motorisés* s'est considérablement accrue et de fait, l'accidentalité de ces usagers également : +30 % en cinq ans. **84 %** des **accidents** de cyclistes ont lieu **en agglomération**, la quasi totalité pour les EDPM.

Entre 2017 et 2021, l'accidentalité des **deux-roues motorisés** a progressé de 7 %. L'accidentalité des cyclomoteurs et des motocyclettes légères est très **majoritairement urbaine** (80 %), celle des motos lourdes est plus répartie (60 % en aggro vs 40 % hors aggro).

La part de l'accidentalité des **véhicules de tourisme** en agglomération est de 59 %.

* sauf mention contraire, les engins de déplacement personnel sont comptabilisés comme des piétons s'ils ne sont pas motorisés et comme des vélos s'ils sont motorisés.

POURQUOI ?

Part d'accidents où le facteur est présent parmi les accidents :				
Facteur	Tous	Mortels	Graves non mortels	Légers
Alcool	12 %	25 %	16 %	8 %
Vitesse	22 %	28 %	23 %	20 %
Stupéfiants	6 %	15 %	9 %	2 %
Priorité	22 %	12 %	22 %	23 %
Téléphone / distracteur	1 %	1 %	1 %	0 %
Malaise	3 %	12 %	3 %	1 %
Fatigue / somnolence	3 %	4 %	4 %	2 %
Inattention	29 %	11 %	24 %	34 %
Contre-sens	1 %	2 %	2 %	1 %
Dépassement dangereux	5 %	6 %	5 %	5 %
Changement de file	4 %	2 %	3 %	4 %
Non respect des distances	4 %	1 %	2 %	6 %
Médicaments	0 %	1 %	0 %	0 %
Infirmité	0 %	0 %	0 %	0 %
Suicide	0 %	1 %	0 %	0 %
Éblouissement	2 %	3 %	3 %	2 %
Autre cause	10 %	8 %	10 %	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 **29%** de ces accidents.

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

Les causes présumées (un accident peut avoir plusieurs causes)

→ La vitesse :

Sur les routes de Nouvelle-Aquitaine, la vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est la première cause d'accident.

Elle est relevée dans **22 %** des **accidents corporels**, soit plus de mille accidents et dans **28 %** des **accidents mortels**. En 2021, la vitesse a fait **104 tués** et **1 377 blessés**.

Dans les accidents où la vitesse est pointée, on trouve 769 véhicules de tourisme et 186 motos, 107 cyclomoteurs, 106 véhicules utilitaires, 73 poids lourds.

Dans **4 cas sur 10**, un **jeune de 18 à 24 ans** est impliqué.

→ L'alcool :

Parmi les accidents où le taux est connu :

- › l'alcool au-delà du seuil légal est présent dans **12 %** des **accidents corporels** et dans **25 %** des **accidents mortels** de la région.
- › **86 personnes** sont **tuées** dans des **accidents** avec au moins un conducteur alcoolisé (alcoolémie > 0,5 g/L parmi les accidents à taux connu) soit **25 % des tués** (chiffre stable par rapport aux années précédentes).
- › **718 personnes** (12 % 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**,
- › **6 sur 10** conduisent un **véhicule léger** et 2 sur 10 un deux-roues motorisés,
- › **1 sur 4 a moins de 25 ans**,
- › **1 conducteur alcoolisé sur 3** est également **positif aux stupéfiants**

→ Les stupéfiants :

Dans les accidents mortels, **15 %** des conducteurs contrôlés sont **positifs aux stupéfiants** (cette part est de 6 % pour les accidents corporels). Ces conducteurs sous emprise sont responsables de **51 tués** et **338 blessés**.

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

- › **6 cas sur 10** des conducteurs de véhicule de tourisme et à 15 % des conducteurs de motocyclette,
- › **6 cas sur 10** des hommes,
- › **6 cas sur 10** âgés entre 18 et 34 ans,
- › à 31 % des personnes âgées de 25 à 34 ans,
- › à 23 % des personnes âgées de 35 à 44 ans.

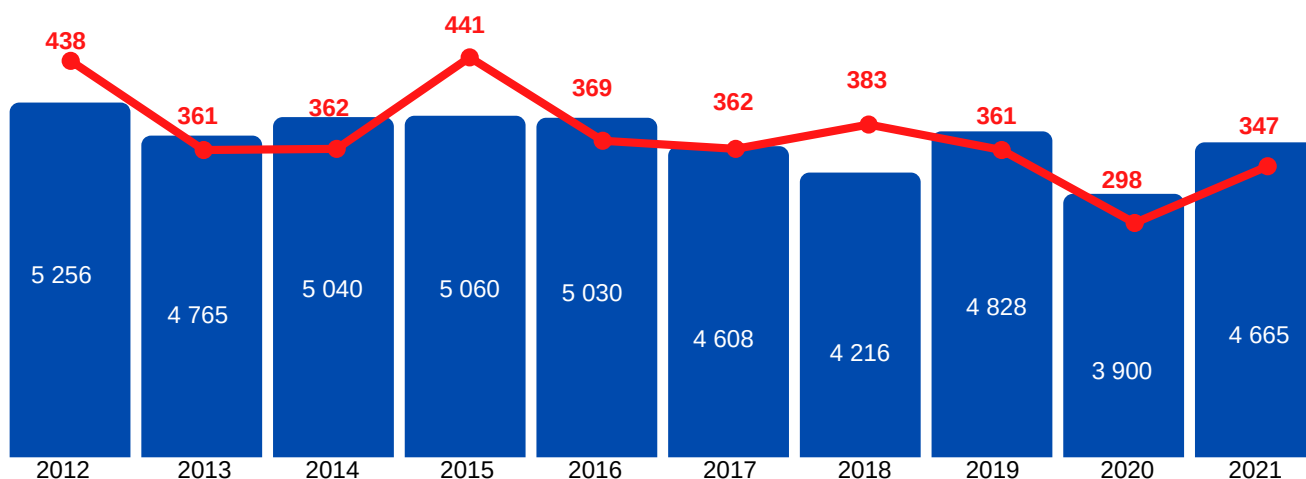
ÉVOLUTIONS DE LA DERNIÈRE DÉCENNIE

Évolution de l'accidentalité en Nouvelle-Aquitaine depuis 2012

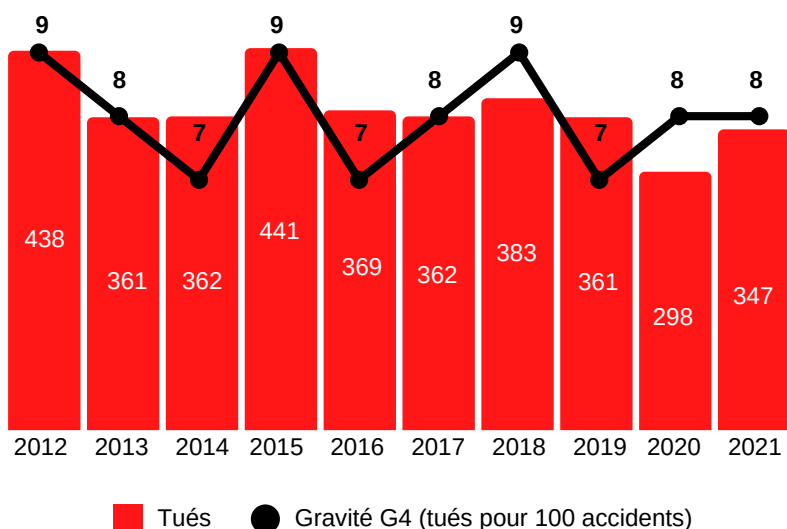
L'analyse statistique sur une période de dix ans permet de déterminer ou de mettre en valeur, si elle existe, une tendance qui fournirait le rythme de l'évolution des accidents.

En regardant la courbe ci-dessous (à l'exception de 2015 et de l'accident de car de Puisseguin, en Gironde et de 2020, année de la crise sanitaire), on peut constater que la **mortalité routière**, après avoir marqué un plateau **entre 2013 et 2017**, régresse légèrement. Le **nombre annuel de morts** se situant **au dessus de 370 en moyenne**.

Durant la dernière décennie, le nombre d'**accidents** diminue sensiblement : on passe de 5 256 accidents en 2010 à 4 665 en 2021, soit une baisse de 11 %. Le nombre de tués baisse également et s'établit à 347 **tués** en 2021, soit - 4 % par rapport à 2019, année de référence.



Nombre de tués et indice de gravité des accidents par année depuis 2012

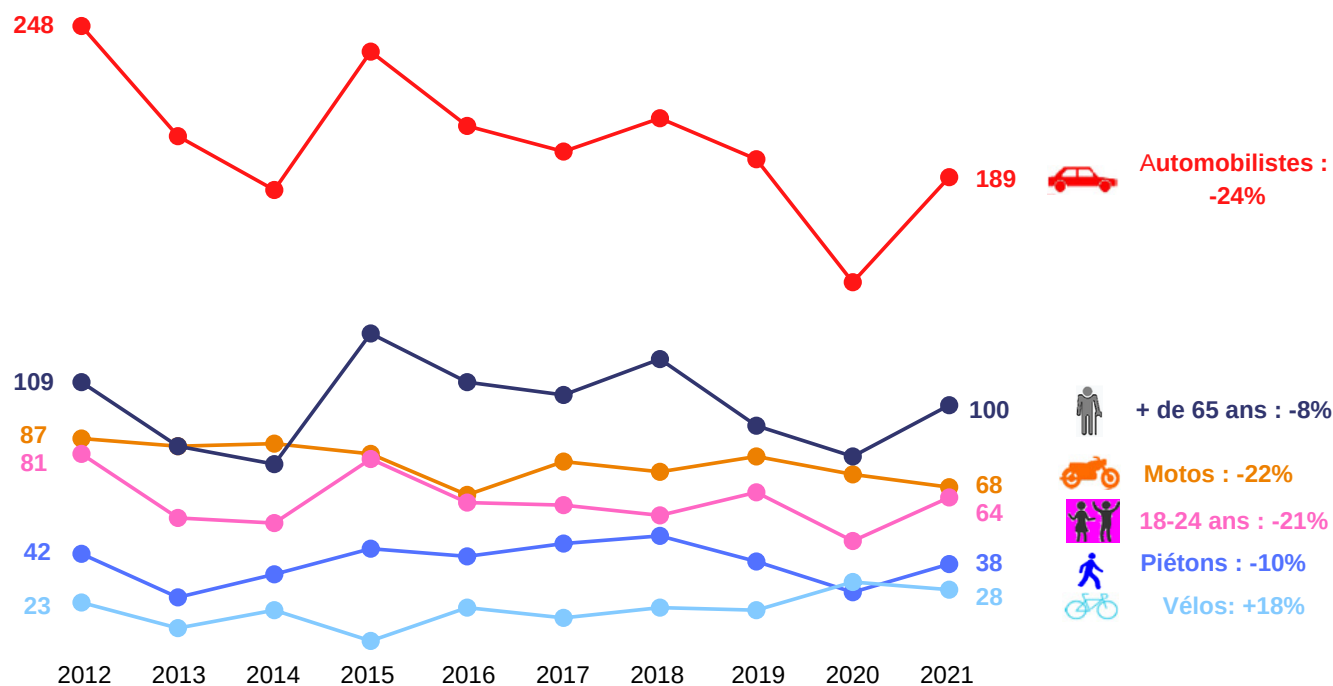


Cet indicateur est marqué par une **diminution du nombre de morts** sur les routes de la région cette année.

En 2021, l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accident) s'élève à 8.

Néanmoins, si le nombre de tués a été plus faible, les **accidents** sont malheureusement **plus graves**. L'indice de gravité, avec 8 tués pour 100 accidents) reste relativement stable depuis sur la dernière décennie.

Évolution de la mortalité selon les usages depuis 2012



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 durant le premier semestre.

Les **automobilistes** représentent un peu plus de la moitié de la mortalité routière. Leur mortalité en 2021 est de **189 tués**, soit 54% (part identique à celle de l'année 2019) établissant ainsi la baisse à 24 % sur les dix dernières années.

La réduction importante de la mortalité des **18-24 ans (- 21 %)** s'explique par les périodes de couvre-feu du premier semestre durant lesquelles les établissements festifs de nuit sont restés fermés.

Les piétons sont également positivement impactés avec **- 10 %** de tués.

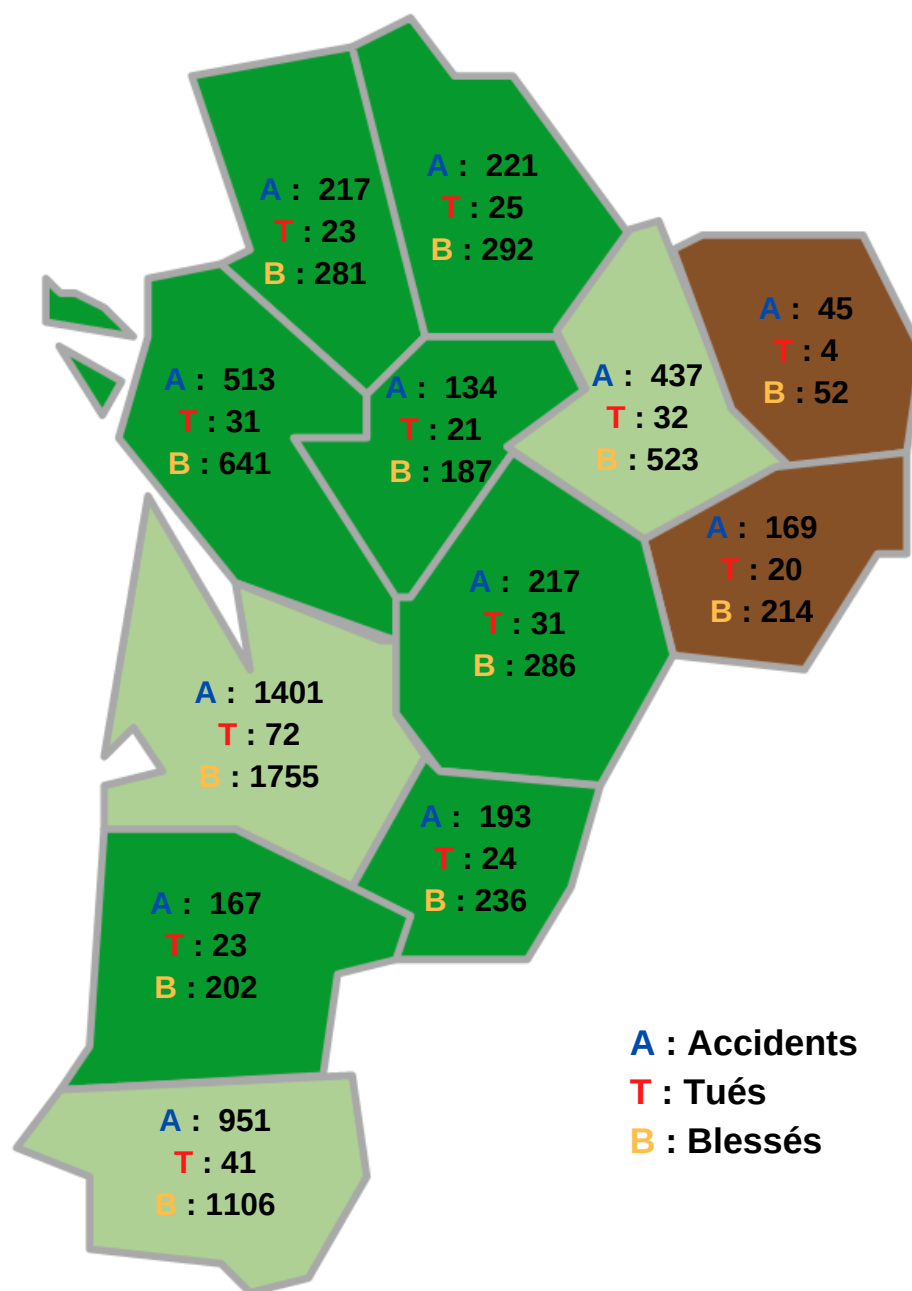
La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** baisse également : **- 22 %** avec 68 tués en 2021 contre 87 tués en 2012.

La mortalité des **séniors** (plus de 65 ans) baisse également (- 8 %) mais de manière moins prononcée que pour les autres catégories d'âges.

Comparée aux autres évolutions, la mortalité **cycliste** augmente **(+ 21 %)** depuis 2010 et surtout depuis 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.

La catégorie «engins de déplacement personnel», qu'ils soient motorisés ou non, n'ayant fait son apparition dans le Code de la Route que très récemment, il n'est pas possible encore de dégager une tendance stable. A savoir toutefois que bien qu'encore marginale, leur utilisation s'accroissant, l'accidentalité semble suivre la même courbe.

BILAN PAR DÉPARTEMENT



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.

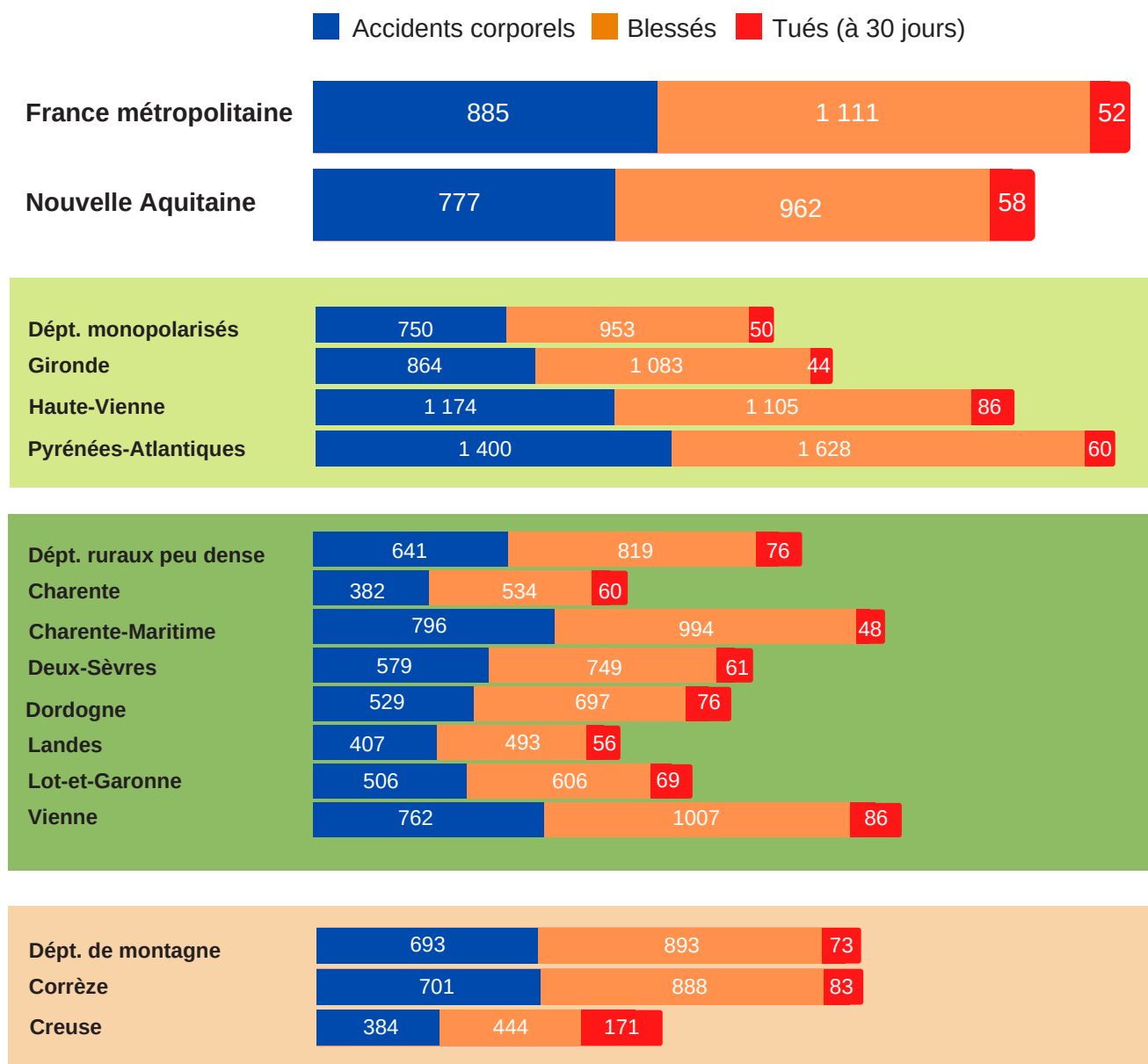
Pour la région, on distingue :

- les départements monopolarisés** : Gironde, Haute-Vienne et Pyrénées-Atlantiques,
- les départements ruraux à faible densité de population** : Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Dordogne, Landes, Lot-et-Garonne et Vienne,
- les départements de montagne** : Corrèze et Creuse

POUR UN MILLION D'HABITANTS...

Pour s'affranchir de ces différences, les nombres d'**accidents**, de **blessés** et de **tués** peuvent être ramener au même nombre d'habitants pour chaque département ; les phénomènes liés aux échelles des territoires sont alors 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).



Avec **58 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 triple.

SYNTHÈSE RÉGIONALE

	Nombre de tués	Part de la mortalité	Nombre de blessés	Part parmi les blessés
--	-------------------	-------------------------	----------------------	---------------------------

347

5 775

Catégorie d'usagers

Piétons	38	11 %	529	9 %
Cyclistes	26	7 %	457	8 %
EDPM	2	1 %	61	1 %
Cyclomoteurs	14	4 %	748	13 %
Motos	54	16 %	897	16 %
Automobilistes	189	54 %	2 774	48 %
Utilitaires	9	3 %	150	3 %
Poids-lourds	7	2 %	41	1 %
T en commun	0	0 %	26	0 %
Voiturettes	3	1 %	28	0 %
Autres	5	1 %	62	1 %

Classe d'âges

0 – 13 ans	10	3 %	307	5 %
14 – 17 ans	10	3 %	548	9 %
18 – 24 ans	64	18 %	1 278	22 %
25 – 34 ans	41	12 %	962	17 %
35 – 44 ans	40	12 %	696	12 %
45 – 54 ans	38	11 %	696	12 %
55 – 64 ans	44	13 %	560	10 %
65 – 74 ans	40	12 %	410	7 %
75 ans et plus	60	17 %	298	5 %

	Nombre de tués	Part de la mortalité	Nombre de blessés	Part parmi les blessés
Type de route				
Autoroutes	20	6 %	505	9 %
Hors agglo.	228	66 %	1 981	34 %
Agglomération	99	28 %	3 289	57 %
Sexe				
Hommes	283	82 %	3 614	63 %
Femmes	64	18 %	2 161	37 %
Type d'occupants				
Conducteurs	269	78 %	4 085	71 %
Passagers	40	12 %	1 161	20 %
Conducteurs novices	33	10 %	451	8 %
Non ou mal ceinurés	28	8 %	92	2 %
Type d'accident				
avec 1 piéton	38	11 %	529	9 %
Véhicule seul	147	42 %	1 299	22 %
2 véhicules	141	41 %	3 343	58 %
3 véhicules et +	21	6 %	566	10 %
Dans un accident impliquant un conducteur (peuvent se cumuler) :				
de 2RM	68	20 %	1 645	28 %
novice (- de 2 ans)	74	21 %	1 159	20 %
avec alcool illégal	86	25 %	718	13 %
positif aux stupéfiants	51	15 %	338	6 %
attention perturbée	38	11 %	1 549	27 %
fatigue ou malaise	54	16 %	320	6 %
de poids-lourds	51	15 %	294	5 %

SYNTHÈSE PAR DÉPARTEMENTS

Charente	29
Charente-Maritime	30
Corrèze	31
Creuse	32
Dordogne	33
Gironde	34
Landes	35
Lot-et-Garonne	36
Pyrénées-Atlantiques	37
Deux-Sèvres	38
Vienne	39
Haute Vienne	40

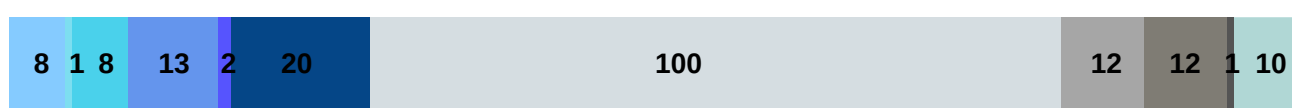
Charente

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

- **134 accidents** (136, soit - 1 %) ;
- **21 tués** (15, soit + 40 %) ;
- **187 blessés** (163, soit + 15 %).

Les accidents par mode de déplacement

■ Piétons ■ EDPM ■ Vélos ■ Cyclos ■ Motos légères ■ Motos lourdes
 ■ Véhicules tourisme ■ Véhicules utilitaires ■ Poids-Lourds ■ TC ■ Autres



Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement

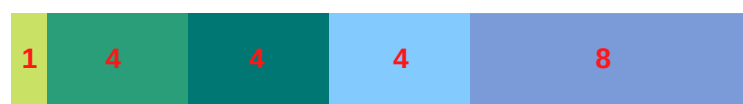


Les accidents par tranche d'âge

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



Les tués par tranche d'âge



Les blessés par tranche d'âge

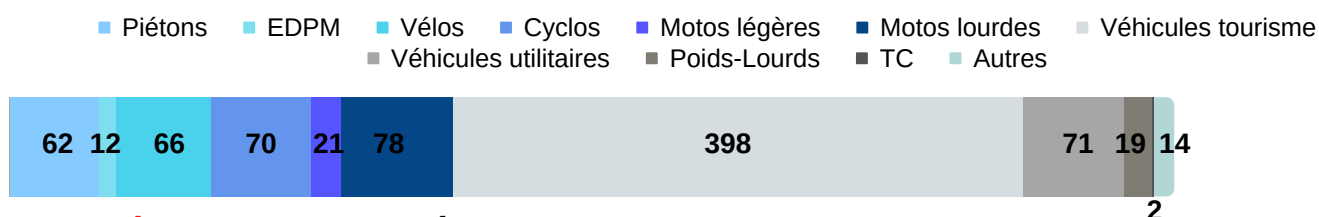


Charente-maritime

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

- **513 accidents** (635, soit - 19 %) ;
- **31 tués** (57, soit - 45 %) ;
- **641 blessés** (776, soit - 17 %).

Les accidents par mode de déplacement



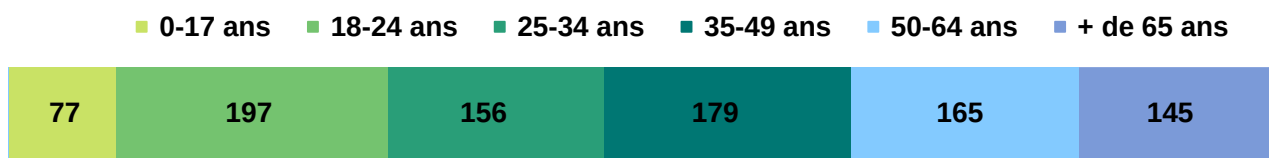
Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



Les accidents par tranche d'âge



Les tués par tranche d'âge



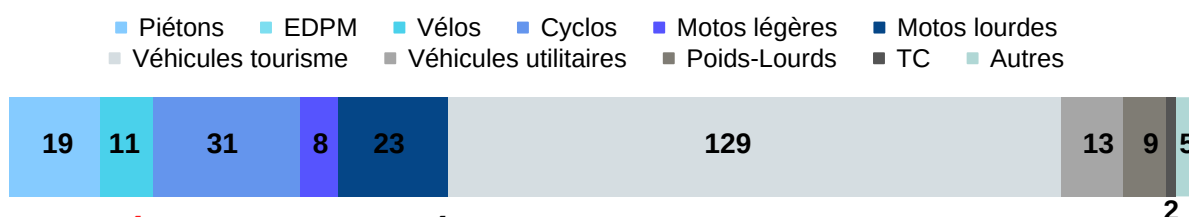
Les blessés par tranche d'âge



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

- **169 accidents** (186, soit - 9 %) ;
- **20 tués** (5, soit + 300 %) ;
- **214 blessés** (235, soit - 9 %).

Les accidents par mode de déplacement



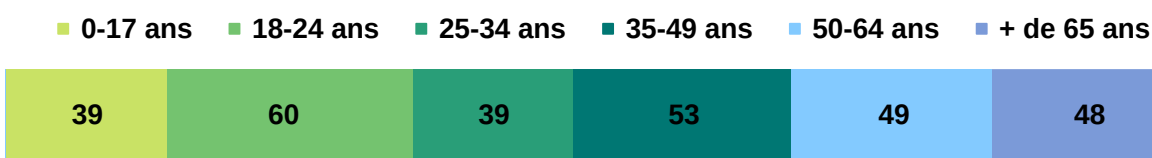
Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



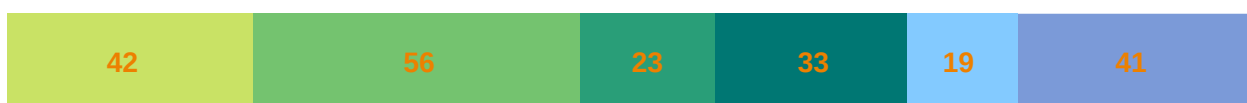
Les accidents par tranche d'âge



Les tués par tranche d'âge



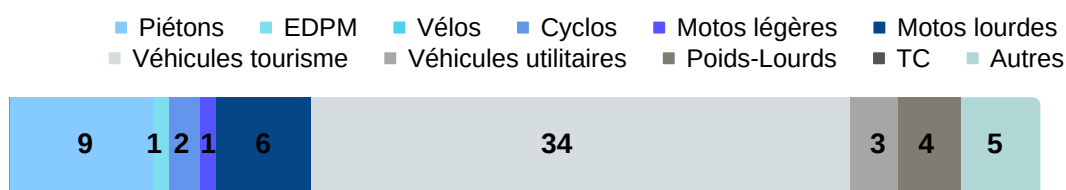
Les blessés par tranche d'âge



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

- **45 accidents** (59, soit - 23 %) ;
- **4 tués** (5, soit - 20 %) ;
- **52 blessés** (62, soit - 16 %).

Les accidents par mode de déplacement



Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement

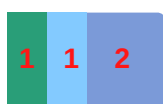


Les accidents par tranche d'âge

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



Les tués par tranche d'âge



Les blessés par tranche d'âge



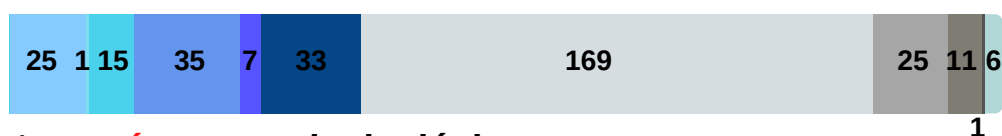
Dordogne

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

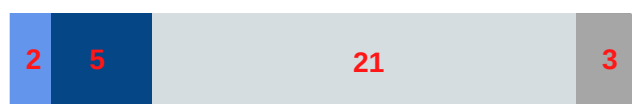
- **217 accidents** (200, soit +9 %) ;
- **31 tués** (24, soit + 29 %) ;
- **286 blessés** (258, soit + 11 %).

Les accidents par mode de déplacement

■ Piétons ■ EDPM ■ Vélos ■ Cyclos ■ Motos légères ■ Motos lourdes
■ Véhicules tourisme ■ Véhicules utilitaires ■ Poids-Lourds ■ TC ■ Autres



Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



Les accidents par tranche d'âge

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



Les tués par tranche d'âge



Les blessés par tranche d'âge



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

- **1 401 accidents** (1 445, soit - 3 %) ;
- **72 tués** (78, soit - 8 %) ;
- **1 755 blessés** (1 809, soit - 3 %).

Les accidents par mode de déplacement

■ Piétons ■ EDPM ■ Vélos ■ Cyclos ■ Motos légères ■ Motos lourdes
 ■ Véhicules tourisme ■ Véhicules utilitaires ■ Poids-Lourds ■ TC ■ Autres



Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



Les accidents par tranche d'âge

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



Les tués par tranche d'âge



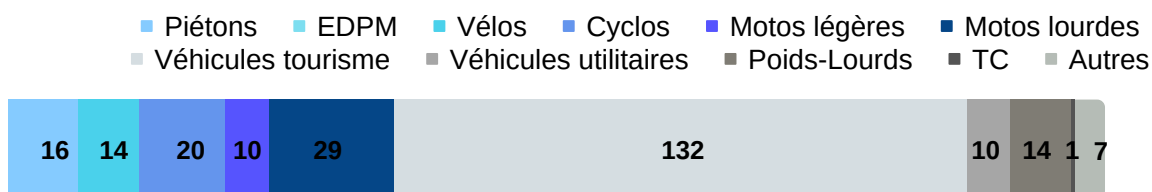
Les blessés par tranche d'âge



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

- **167 accidents** (171, soit - 2 %) ;
- **23 tués** (28, soit - 18 %) ;
- **202 blessés** (197, soit + 3 %).

Les accidents par mode de déplacement



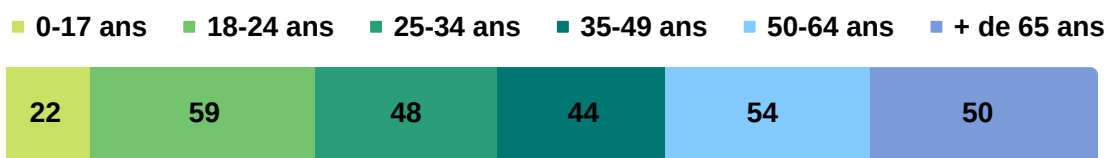
Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



Les accidents par tranche d'âge



Les tués par tranche d'âge



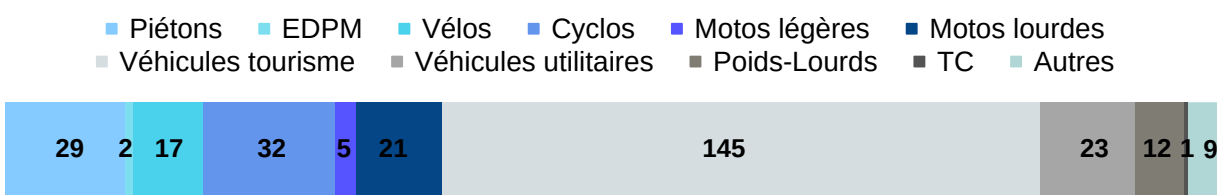
Les blessés par tranche d'âge



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

- **193 accidents** (185, soit - 1 %) ;
- **24 tués** (23, soit +4 %) ;
- **236 blessés** (258, soit - 9 %).

Les accidents par mode de déplacement



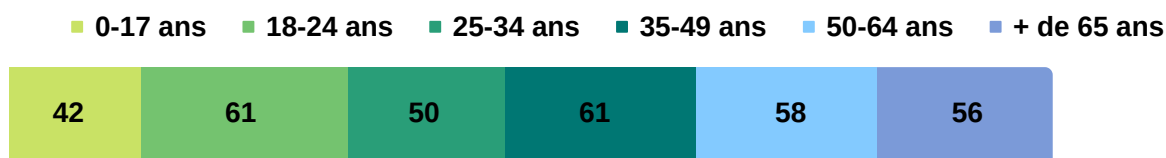
Les tués par mode de déplacement



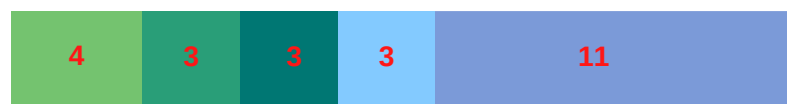
Les blessés par mode de déplacement



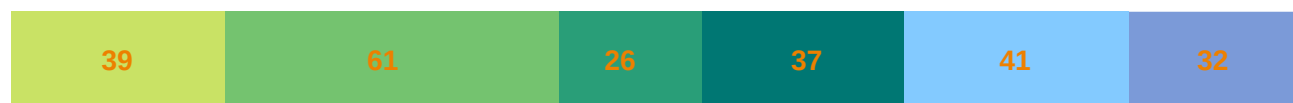
Les accidents par tranche d'âge



Les tués par tranche d'âge



Les blessés par tranche d'âge



Pyrénées-Atlantiques

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

- **951 accidents** (850, soit + 12 %) ;
- **41 tués** (46, soit - 11 %) ;
- **1 106 blessés** (1 009, soit + 1 %).

Les accidents par mode de déplacement

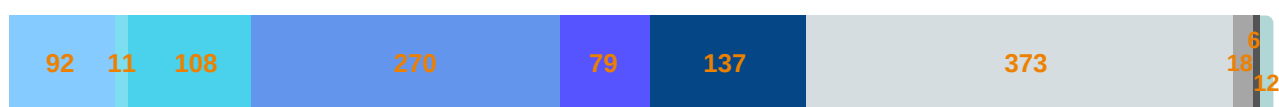
■ Piétons ■ EDPM ■ Vélos ■ Cyclos ■ Motos légères ■ Motos lourdes
 ■ Véhicules tourisme ■ Véhicules utilitaires ■ Poids-Lourds ■ TC ■ Autres



Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



Les accidents par tranche d'âge

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



Les tués par tranche d'âge



Les blessés par tranche d'âge



Deux-Sèvres

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

- **217 accidents** (214, soit + 1 %) ;
- **23 tués** (37, soit - 38 %) ;
- **281 blessés** (246, soit + 14 %).

Les accidents par mode de déplacement

■ Piétons ■ EDPM ■ Vélos ■ Cyclos ■ Motos légères ■ Motos lourdes
 ■ Véhicules tourisme ■ Véhicules utilitaires ■ Poids-Lourds ■ TC ■ Autres



Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



Les accidents par tranche d'âge

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



Les tués par tranche d'âge



Les blessés par tranche d'âge

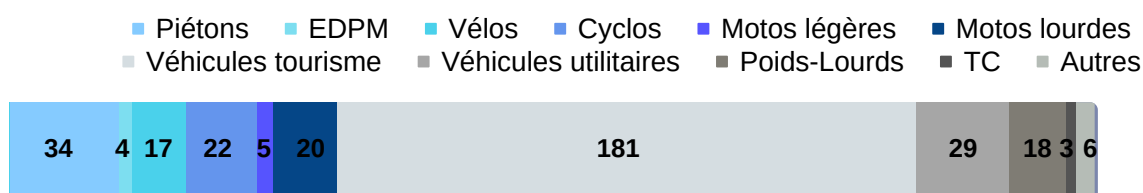


Vienne

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

- **221 accidents** (274, soit - 19 %) ;
- **25 tués** (23, soit + 9 %) ;
- **292 blessés** (364, soit - 20 %).

Les accidents par mode de déplacement



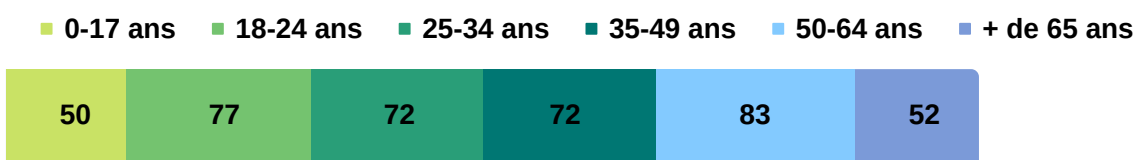
Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



Les accidents par tranche d'âge



Les tués par tranche d'âge



Les blessés par tranche d'âge

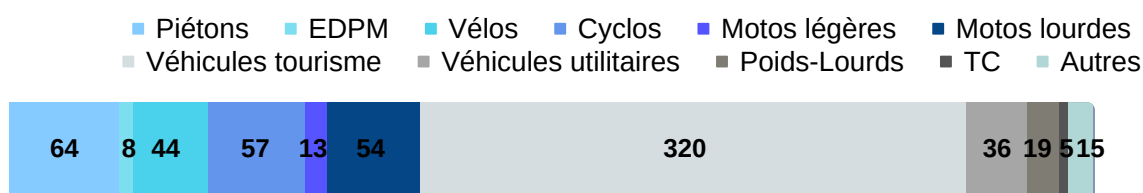


Haute-Vienne

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

- **437 accidents** (424, soit + 3 %) ;
- **32 tués** (18, soit + 78 %) ;
- **523 blessés** (515, soit + 2 %).

Les accidents par mode de déplacement



Les tués par mode de déplacement



Les blessés par mode de déplacement



Les accidents par tranche d'âge



Les tués par tranche d'âge



Les blessés par tranche d'âge



Notes

Notes



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

BILAN ANNUEL 2021

Sources :

TRAx (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 / 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 :**

Hélène HALBRECQ, cheffe de pôle ;
Xavier BROUTIN, Jean MARTY, chargés
d'études ;

**Observatoire régional de sécurité
routière :**

Xavier BROUTIN