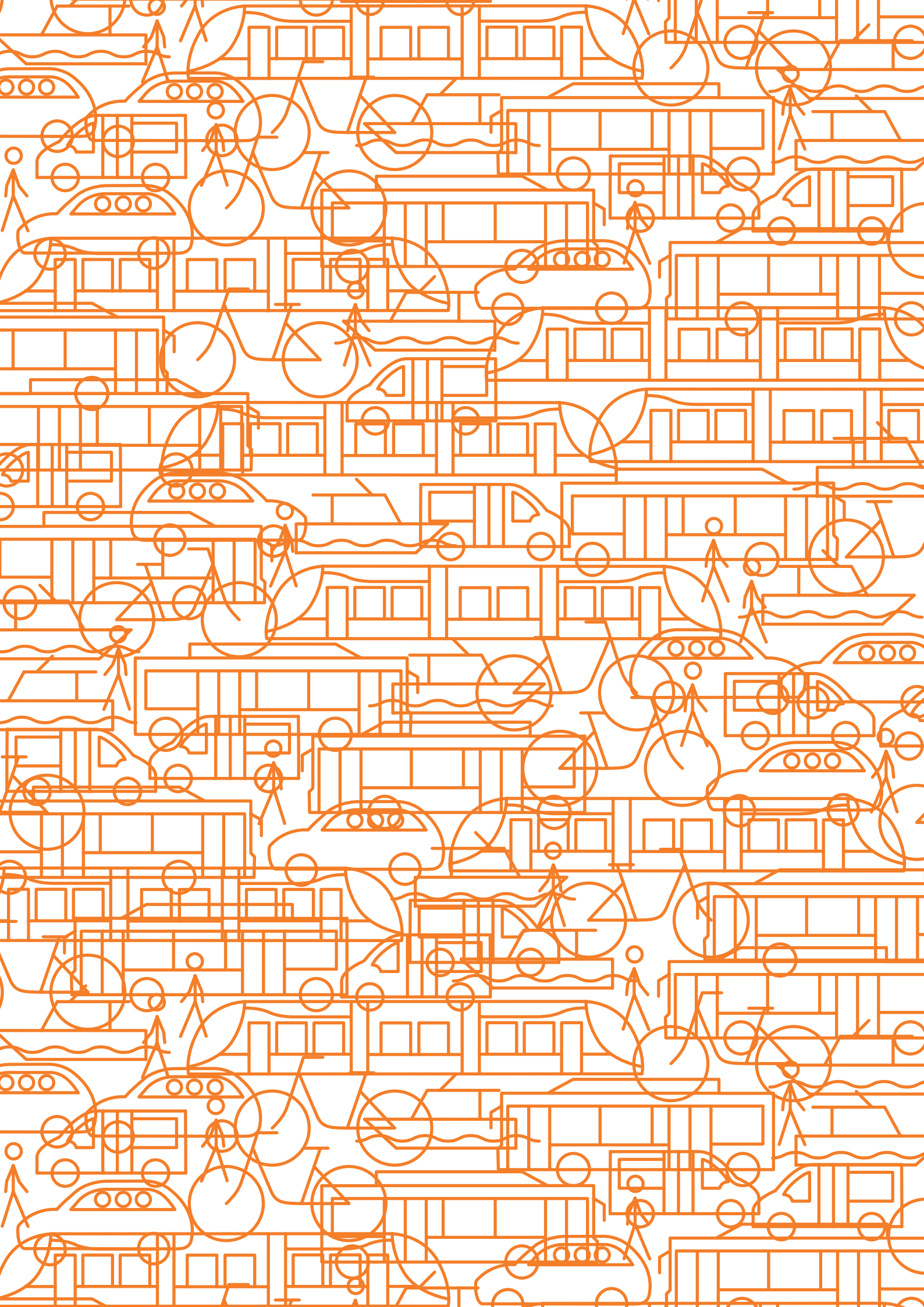


The background of the entire page is a dense, repeating pattern of black line-art icons on a white background. These icons represent various elements of road traffic: cars, buses, trucks, bicycles, pedestrians, and boats. The icons are stylized and arranged in a way that creates a sense of movement and complexity, typical of a busy urban or highway environment.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE BILAN 2018

ACCIDENTS CORPORELS
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE



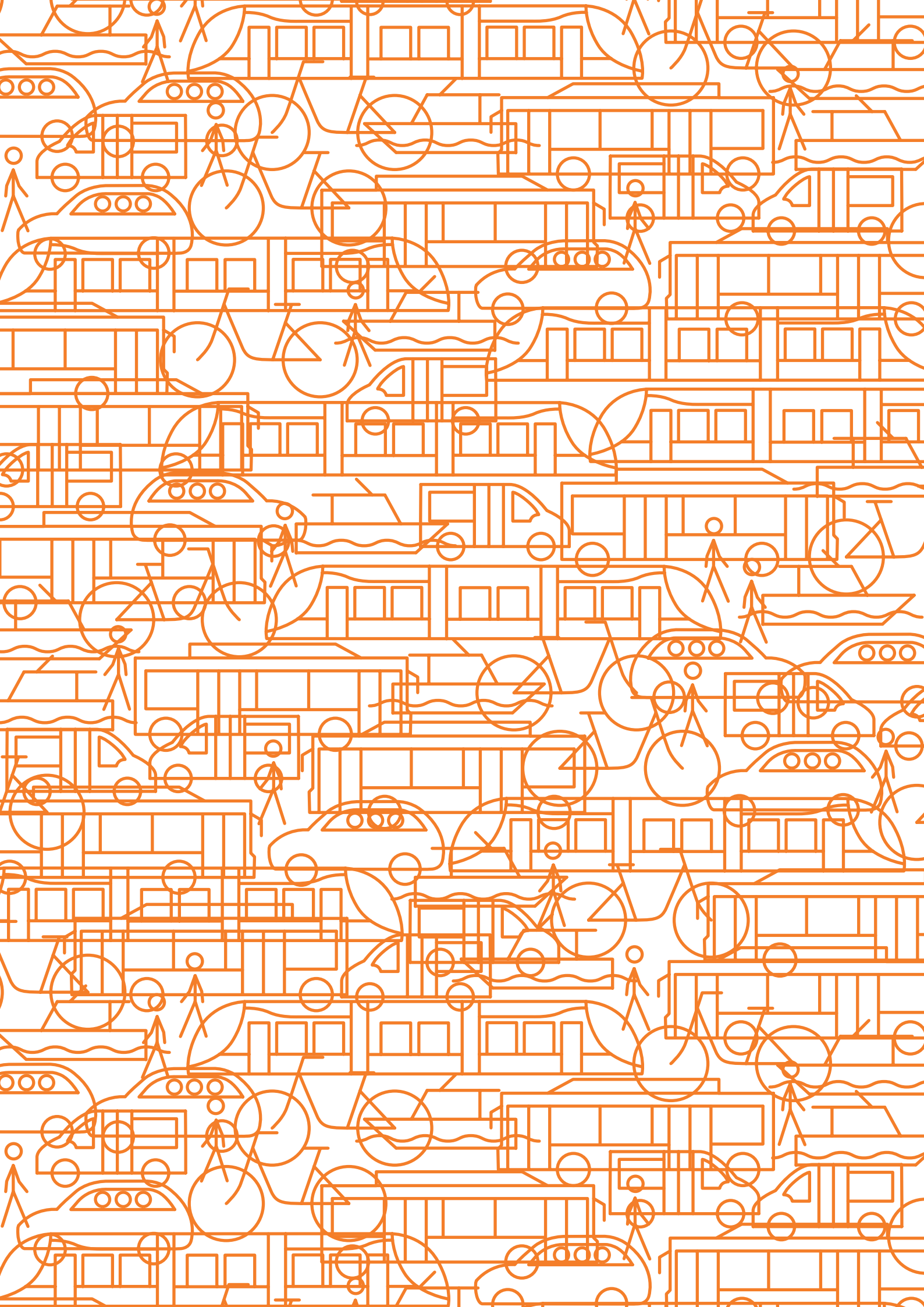
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Bilan 2018
des accidents corporels
de la circulation routière sur
l'ensemble des réseaux routiers

SOMMAIRE

Généralités	7
Bordeaux Métropole.....	8
Répartition géographique des compétences	9
Répartition géographique des compétences	10
Les sources de données.....	11
Bilan des accidents sur le territoire métropolitain	13
Bilan des accidents sur le territoire métropolitain	15
Les usagers sur roades et autoroutes	16
Analyse de l'accidentologie de l'année 2018	18
Analyse de l'accidentologie de l'année 2018 sur l'ensemble des voies domaniales de Bordeaux Métropole	21
Bilan global de l'année 2018 relatif aux accidents corporels de la circulation routière.....	22
Les véhicules impliqués	23
Accidents n'impliquant qu'un seul véhicule	24
Les principales infractions	25
Répartition des usagers impliqués selon l'âge en 2018	26
Répartition par tranche d'âge et catégorie administrative des véhicules des conducteurs et piétons impliqués	27
Répartition temporelle	28
Analyse des accidents mortels.....	29
Analyse géographique en 2018	31
Réseau métropolitain	31
Analyse 2018 des véhicules impliqués et des usagers	33
Analyse 2018 des véhicules impliqués et des usagers	34
Évolution des usagers tués	35
Analyse 2018 des véhicules impliqués et des usagers	36
Les usagers victimes des véhicules lourds	41
Le tramway	42
Répartition des accidents selon les conflits entre véhicules impliqués	43
Bilan par commune	45
Les accidents par commune	47
Annexes.....	49
Introduction	51
Accidents de la circulation impliquant une personne de 18 à 24 ans	54
Accidents de la circulation impliquant une personne de 65 ans et plus.....	59



GÉNÉRALITÉS



- Bordeaux Métropole
- Répartition géographique des compétences
- Les sources de données

BORDEAUX MÉTROPOLE

Bordeaux Métropole est un territoire de 57 828 hectares constitué de 28 communes et de 760 933 habitants (population 2014, publication INSEE janvier 2017).

Quelques exemples :

Bordeaux

246 586 habitants
pour une superficie de 4 936 ha

Mérignac

69 301 habitants
pour une superficie de 4 817 ha

Saint-Médard-en-Jalles

29 779 habitants
pour une superficie de 8 520 ha

Saint-Vincent-de-Paul

1 021 habitants
pour une superficie de 1 380 ha

2 880 km
de voies métropolitaines

91 km
de rocade et autoroutes

149 km
de chemins ruraux

3 km
de routes nationales



Nota

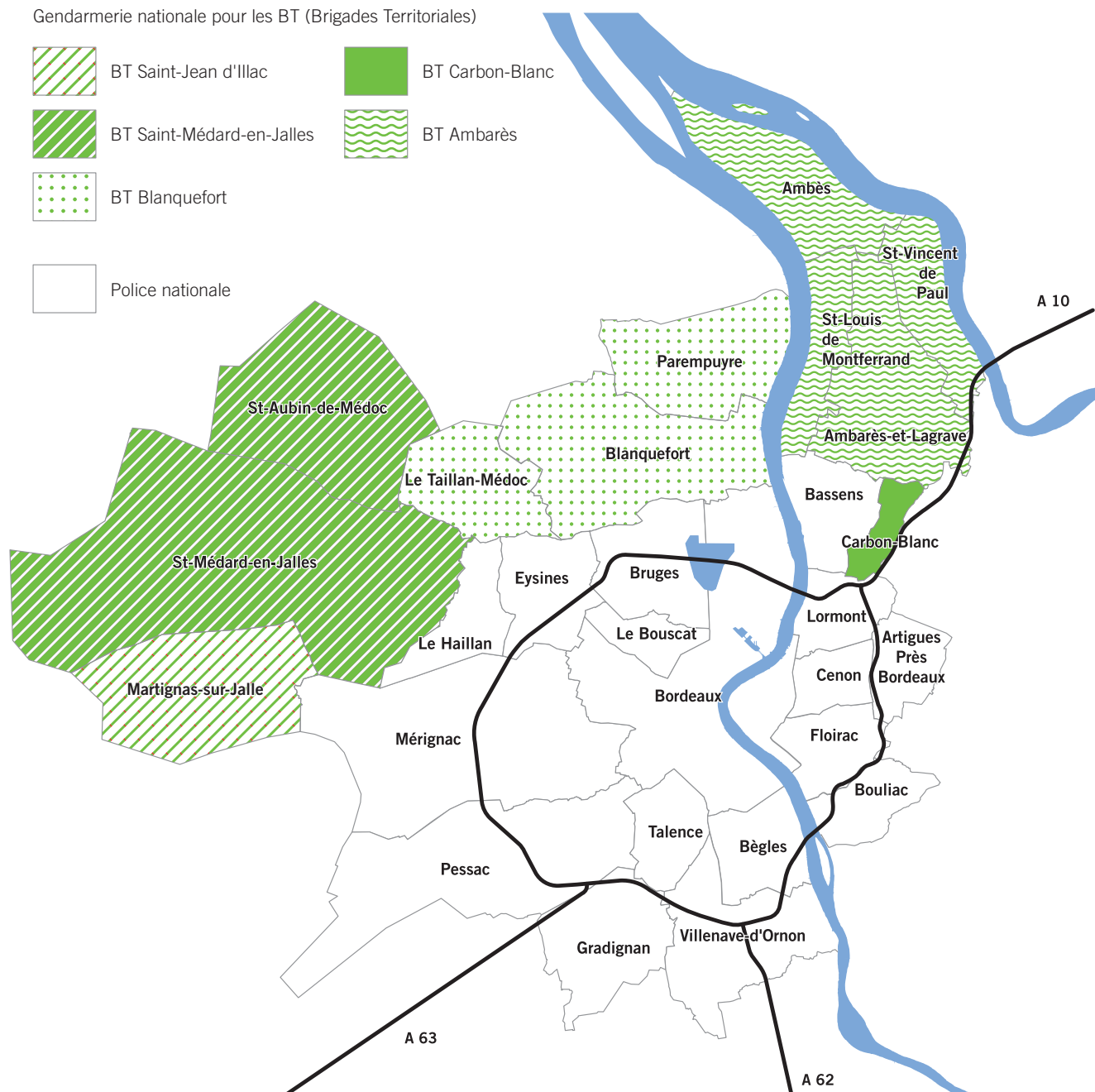
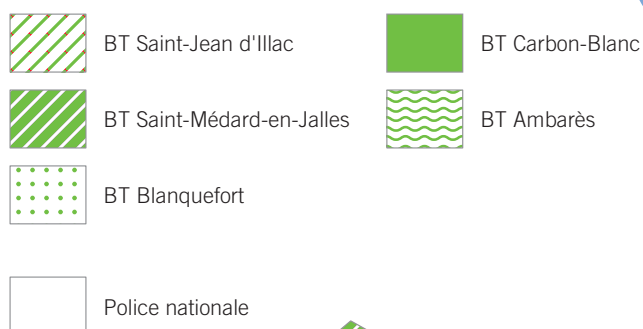
Les routes départementales sont devenues des voies métropolitaines en 2017.
L'A631 et ses bretelles (3, 4, 5) soit une longueur de 2,5 km ont été déclassées et transférées dans le domaine métropolitain par arrêté préfectoral du 9 novembre 2017.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES COMPÉTENCES

Pour des raisons historiques les communes les moins urbanisées relèvent de la compétence de la gendarmerie nationale alors que le noyau le plus anciennement urbanisé de l'agglomération bordelaise incombe à la police nationale.

Légende

Gendarmerie nationale pour les BT (Brigades Territoriales)



RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES COMPÉTENCES

En terme linéaire, le réseau métropolitain se répartit de la façon suivante :

> 2 161 km relèvent de la compétence de la Police nationale,

> 871 km relèvent de la compétence de la Gendarmerie nationale.

Les 91 km de rocade et autoroutes situés sur le territoire de Bordeaux Métropole sont de la compétence des C.R.S.



LES SOURCES DE DONNÉES

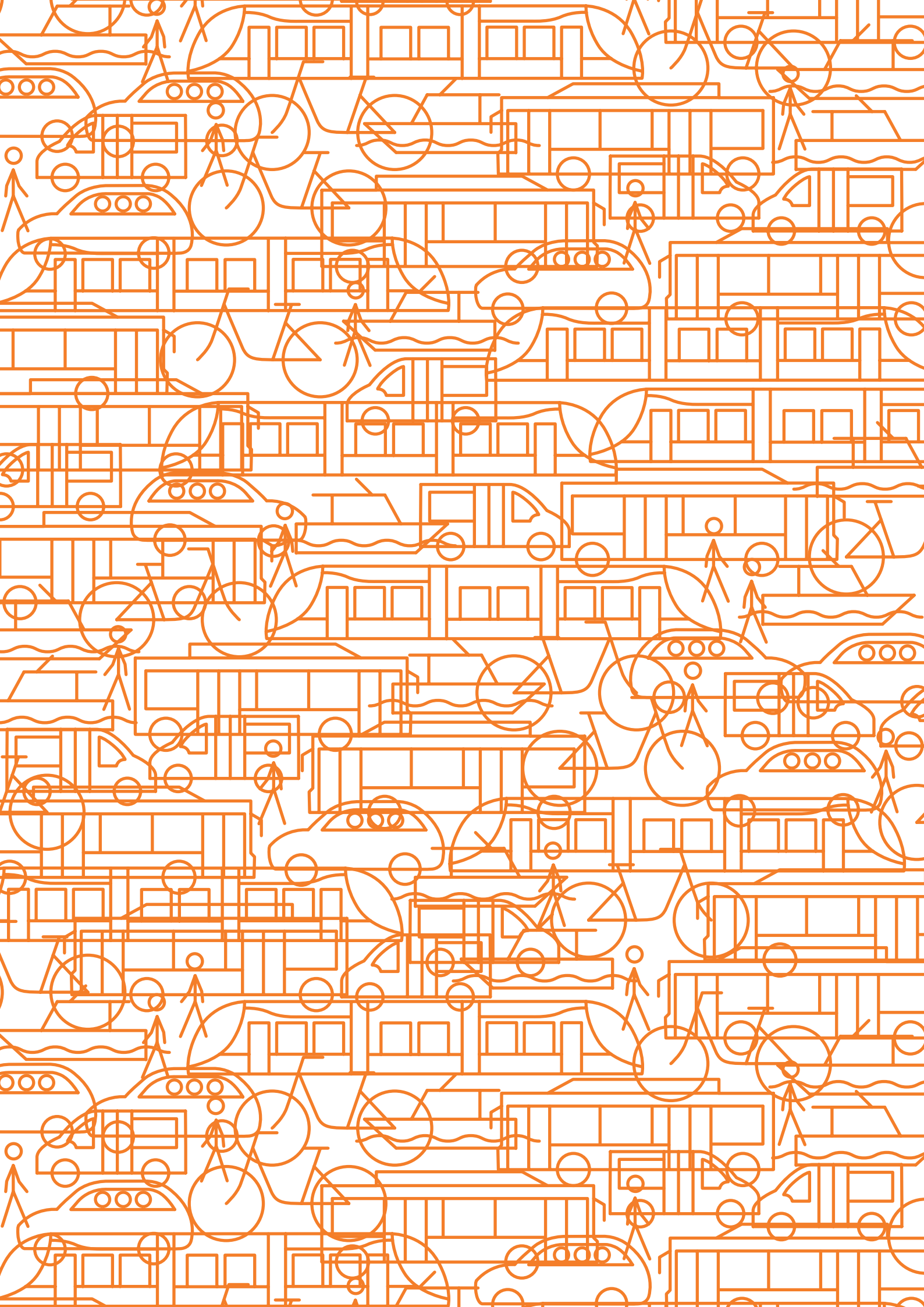
Le Fichier accidents de Bordeaux Métropole

Base de données recueillies à partir des « B.A.A.C. » (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation Routière) établis par les services de Police et Gendarmerie pour les accidents corporels survenus sur les 28 communes de Bordeaux Métropole.

Concerto

Applicatif SIG (système d'information géographique) dédié à la connaissance de l'accidentologie et intégrant un modèle statistique qui gère le fichier accidents de Bordeaux Métropole. Il permet de regrouper et de traiter les données d'accidentologie : localisation géographique des accidents et production des documents d'analyse locaux (tableaux, cartes...) qui ont permis l'élaboration de ce document.





BILAN DES ACCIDENTS SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN



- Bilan des accidents sur les dix dernières années
- Les usagers sur rocares et autoroutes

Nota

L'A631 et ses bretelles (3, 4, 5) soit une longueur de 2,5 km ont été déclassées et transférées dans le domaine métropolitain par arrêté préfectoral du 9 novembre 2017.

BILAN DES ACCIDENTS SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Analyse de l'évolution des chiffres de Bordeaux Métropole

Le bilan 2018 présente dans toutes ces parties, l'accidentologie relative à l'ensemble des réseaux routiers existants sur Bordeaux Métropole quelque soit la compétence d'intervention des forces de l'ordre (sécurité publique, gendarmerie nationale, compagnie républicaine de sécurité).

Les données d'accidents de la circulation sur le territoire de Bordeaux Métropole ne sont pas exhaustives en raison de nouvelles procédures de saisies au sein des forces de l'ordre depuis 2017.

Il en résulte une forte baisse des accidents corporels de la circulation qui ne correspond pas à la réalité du terrain.

Notons qu'en 2018, 576 accidents corporels de la circulation ont été recensés entraînant les décès de 19 personnes et provoquant 729 blessés dont 122 blessés hospitalisés de plus de 24 heures.

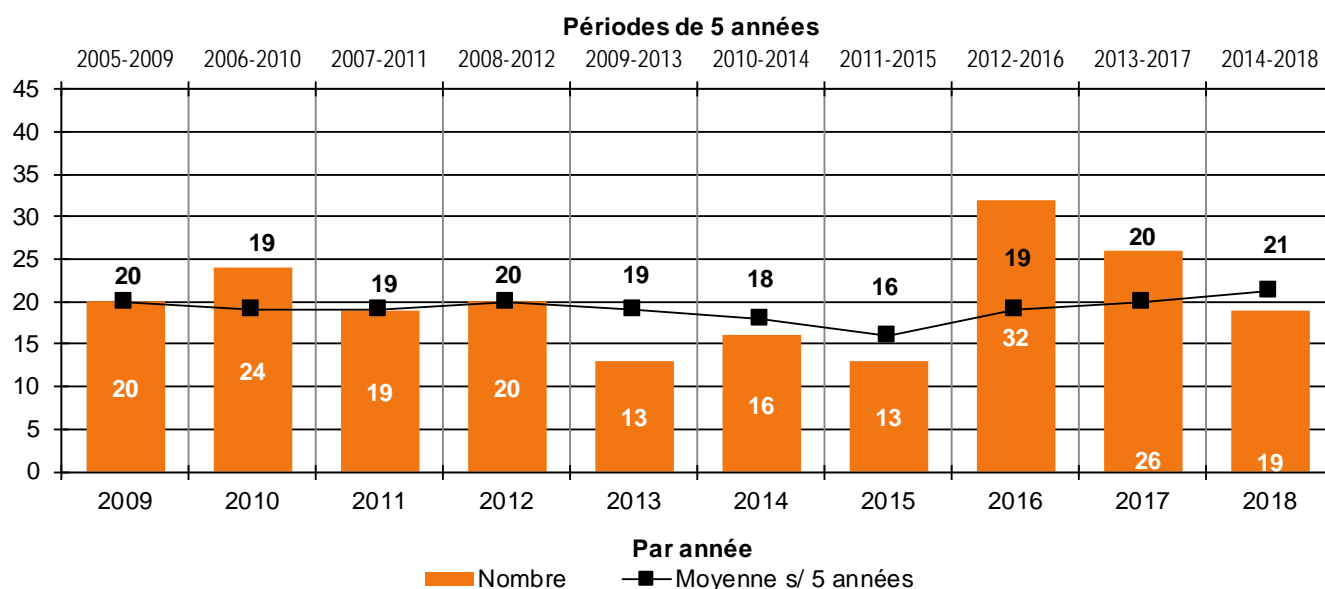
Évolution des usagers tués :

Le nombre d'usagers tués en 2018 baisse pour la deuxième année consécutive.

Au total, il a été dénombré 106 tués entre 2014 et 2018 sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Une moyenne de 21 tués sur la période de 2014 à 2018. Cet indicateur a augmenté de 5 points par rapport à la période 2011 à 2015.

Évolution du nombre de tués



Évolution 2018 / 2009 : - 5 %

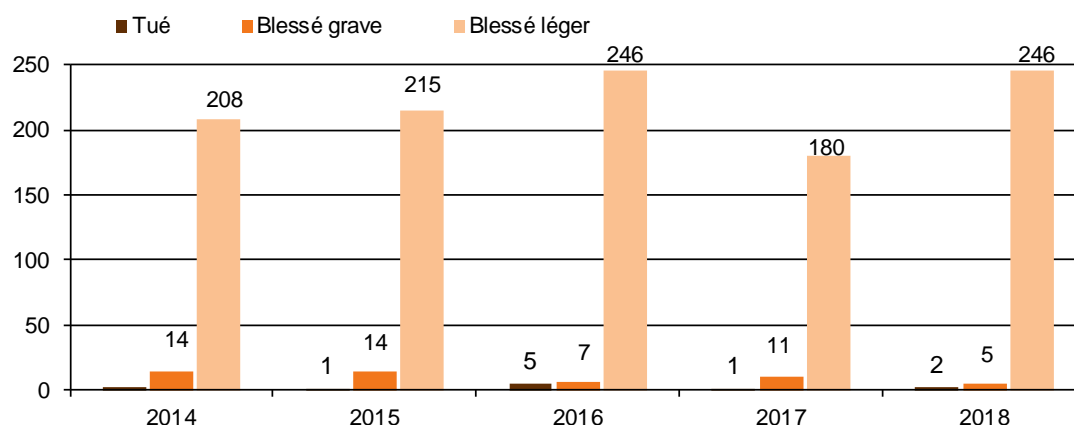
Évolution 2014-2018 / 2013-2017 : + 6 %

LES USAGERS SUR ROCADES ET AUTOROUTES

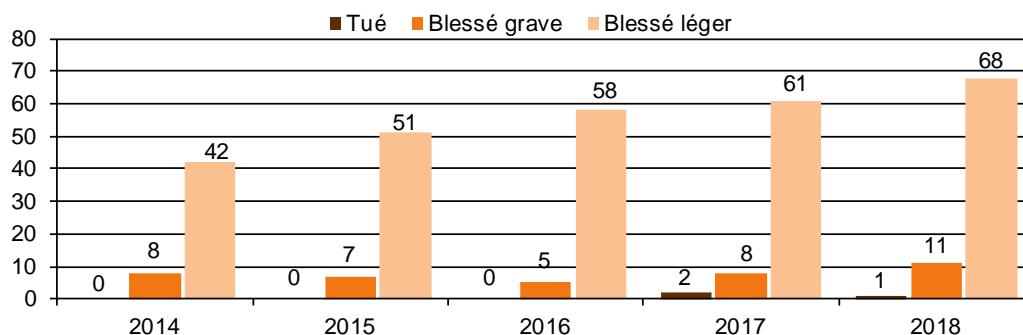
En 2018, 42,3 % des accidents ont eu lieu sur la rocade ou les autoroutes.

La majorité des victimes sont des blessés légers cependant la moyenne des victimes augmente dans toutes les catégories de véhicules concernés.

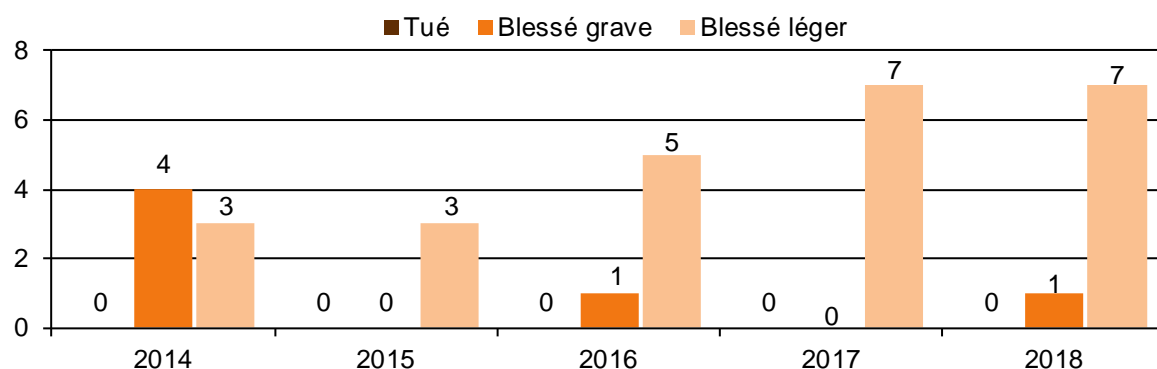
Évolution du nombre des victimes dans un véhicule léger ou utilitaire



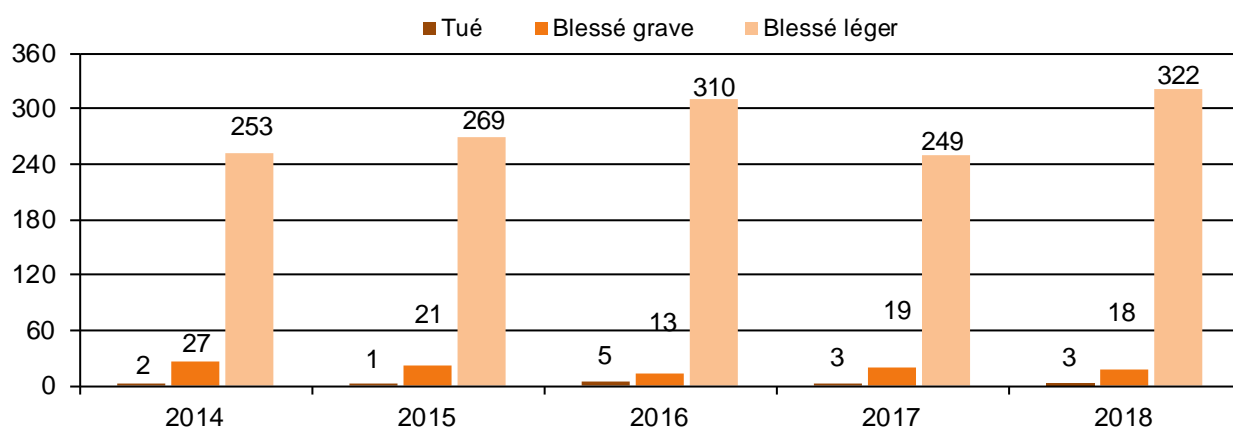
Évolution du nombre des victimes sur une motocyclette



Évolution du nombre des victimes dans un poids lourd



Ensemble des victimes impliquées dans les véhicules



Remarque : 2 cyclomotoristes : 1 blessé grave, 1 blessé léger et 2 piétons blessés graves



ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DE L'ANNÉE 2018



On recense

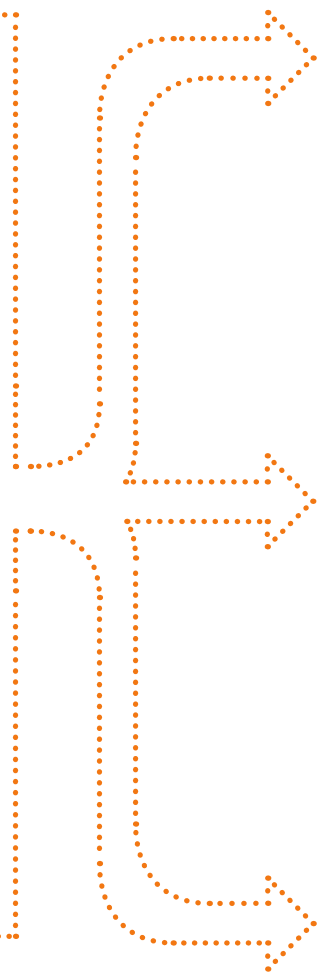
576 accidents corporels
sur tout le territoire de la Métropole

1 464 usagers y sont impliqués
dont **100** piétons

748 victimes au total réparties en **19** tués

et **729** blessés
dont **607** blessés légers
et **122** blessés graves

Ces chiffres se répartissent entre les trois zones de compétences attribuées à la Police nationale, la Gendarmerie nationale et la C.R.S.



Zone Police**298** accidents**13** tués dont 5 piétons, 1 cycliste, 1 cyclomotoriste, 5 motocyclistes, 1 usager de PL**74** blessés graves
dont 23 piétons, 11 cyclistes, 4 cyclomotoristes, 21 motocyclistes, 11 usagers de VL-VU, 1 usager du tramway, 3 autres**266** blessés légers
dont 63 piétons, 40 cyclistes, 25 cyclomotoristes, 35 motocyclistes, 100 usagers de VL-VU, 1 usager de PL, 2 usagers du tramway**Zone Gendarmerie****35** accidents**3** tués dont 3 usagers de VL-VU**28** blessés graves
dont 4 piétons, 2 cyclistes, 3 cyclomotoristes, 6 motocyclistes, 13 usagers de VL-VU**19** blessés légers
dont 1 piéton, 2 cyclistes, 2 cyclomotoristes, 2 motocyclistes, 12 usagers de VL-VU**Zone CRS****243** accidents**3** tués dont 1 motocyclistes, 2 usager de VL-VU**20** blessés graves
dont 2 piétons, 1 cyclomotoriste, 11 motocyclistes, 5 usagers de VL-VU, 1 usager de PL**322** blessés légers
dont 1 cyclomotoriste, 68 motocyclistes, 246 usagers de VL-VU, 7 usagers de PL**Remarque**

Répartition des accidents entre les zones de compétence :

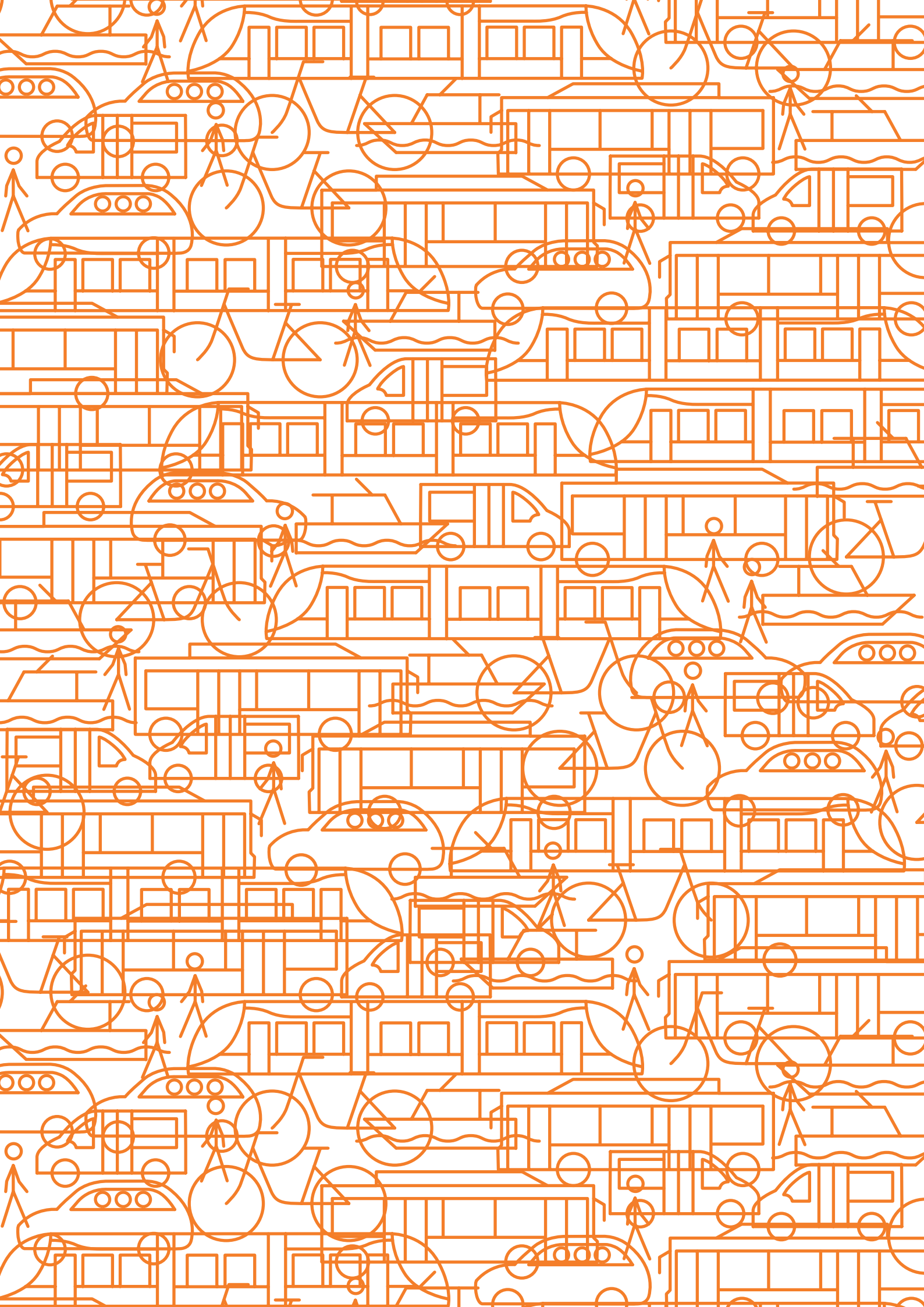
- 6 % des accidents GN
- 2 % des accidents SP
- 2 % des accidents CRS.

La mortalité des accidents de la circulation se situe particulièrement en zone police avec 13 tués contre 19 sur l'ensemble des voies de la Métropole.

Au total, 141 victimes graves (tuées ou blessées hospitalisées de plus de 24 h) ont été constatées.

Sur la zone SP : 62 % des victimes graves.

Sur la zone CRS : 53,1 % des blessés légers.



ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DE L'ANNÉE 2018 SUR L'ENSEMBLE DES VOIES DOMANIALES DE BORDEAUX MÉTROPOLE



Bilan global de l'année 2018 relatif aux accidents corporels de la circulation routière

- Les véhicules impliqués
- Accident n'impliquant qu'un seul véhicule
- Les principales infractions
- Répartition des usagers impliqués (blessés, tués, indemnes) selon l'âge
- Répartition des conducteurs et des piétons par tranches d'âges
- Répartition temporelle des accidents
- Analyse des accidents mortels

Avertissement

À l'inverse des années précédentes, le bilan sécurité routière 2018 prend en compte l'ensemble des accidents corporels de la circulation sur l'ensemble des réseaux y compris les voies rapides et autoroutes dans toutes les parties présentées dans le bilan.

En 2018, l'accidentologie relative aux accidents corporels de la circulation sur le territoire de Bordeaux Métropole ne présente pas la totalité des accidents corporels en raison d'un procédé différent dans la saisie d'un accident en tant que bordereau d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC).

Les accidents recensés par la sécurité publique présentent au moins deux des trois critères suivants :

- 1) un dépôt de plainte de la victime avec justification (un certificat médical circonstancié dans un délai d'un mois),

- 2) une hospitalisation de la victime de plus de 24 h,
- 3) une des infractions suivantes :
 - une infraction commise par un professionnel de la route,
 - le refus de priorité par un conducteur à un piéton régulièrement engagé dans la traversée de la chaussée,
 - le non respect de l'arrêt absolu imposé par un panneau « stop »,
 - l'inobservation par un conducteur de véhicule de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant,
 - la circulation de véhicule en sens interdit,
 - le franchissement d'une ligne continue.

Il en résulte une forte baisse des accidents corporels de la circulation qui ne correspond pas à la réalité du terrain. La seule donnée exhaustive est celle des accidents mortels.

BILAN GLOBAL DE L'ANNÉE 2018

RELATIF AUX ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

576 accidents corporels de la circulation ont été relevés sur l'ensemble des voies métropolitaines (dont 19 accidents mortels).

Au total, ce sont 748 usagers victimes d'un accident de la route dont 19 personnes tuées.

Les véhicules légers ou utilitaires (VL) sont présents dans plus de la moitié des accidents.

62 % de véhicules légers ou utilitaires impliqués contre 38 % d'autres impliqués y compris les piétons.

Les modes actifs sont présents dans 13,3 % des accidents mais avec une forte représentation des piétons, 8,3 %.

L'ensemble des deux-roues motorisés représente 15,5 % des véhicules impliqués.

Cependant, les motocyclettes de plus de 125 cm³ sont les plus représentées et sont plus souvent impliquées dans les accidents mortels.

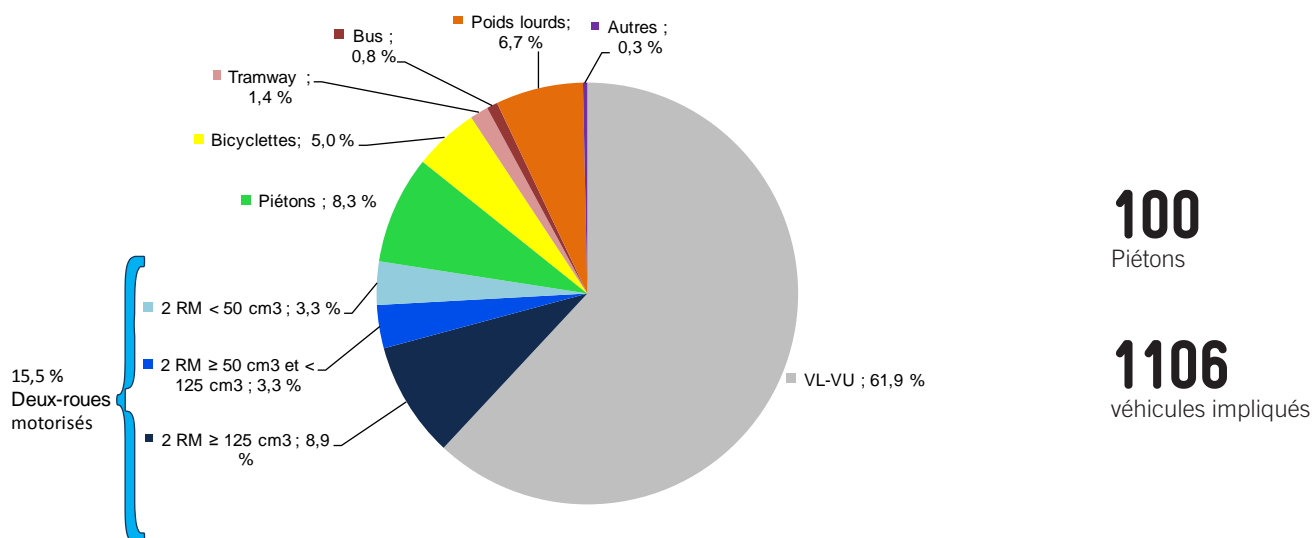
C'est aussi sur ces trois typologies de véhicules que la mortalité des usagers est la plus représentée : 6 motocyclistes, 5 usagers VL et 5 piétons.

À noter, les trottinettes électriques et autres engins de déplacement personnel (EDP) sont répertoriés dans la rubrique « autres » véhicules. Deux accidents corporels d'EDP ont été recensés par les forces de l'ordre sur Bordeaux Métropole en 2018.



LES VÉHICULES IMPLIQUÉS

Répartition des véhicules impliqués par catégorie administrative de véhicules



> Répartition des véhicules impliqués par catégorie administrative de véhicules :

En 2018, il a été compté 1 206 véhicules impliqués pour 576 accidents recensés. Les VL-VU sont présents dans plus de la moitié des accidents corporels (62 %).

Trois autres catégories de véhicules impliqués doivent attirer l'attention. Ainsi, sur 15,5 % de deux-roues motorisés, 9 % sont des motocyclettes ≥ à 125 cm³, sur 13,3 % de modes actifs, 8,3 % sont des piétons.

Et enfin 6,7 % de poids lourds sur l'ensemble des véhicules impliqués.

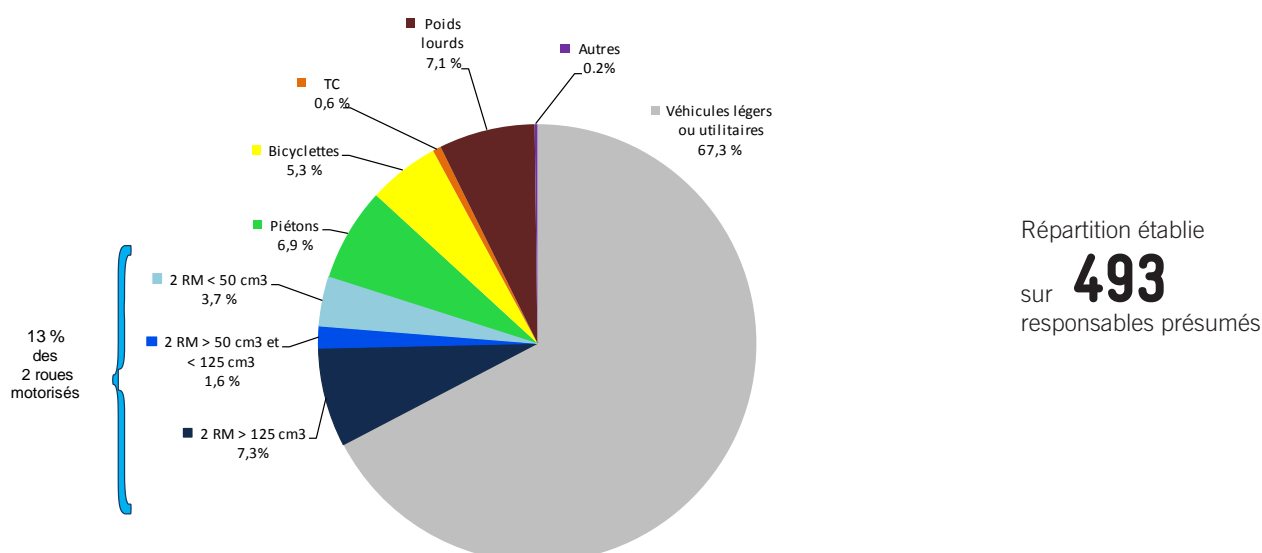
> Répartition des présumés responsables par catégorie administrative de véhicules :

La responsabilité présumée dans un accident de la circulation est largement représentée par les VL-VU, 67,3 % des présumés responsables contre 32,7 % pour les autres types de véhicules.

Pour ce tiers de responsabilité présumée se compose de :

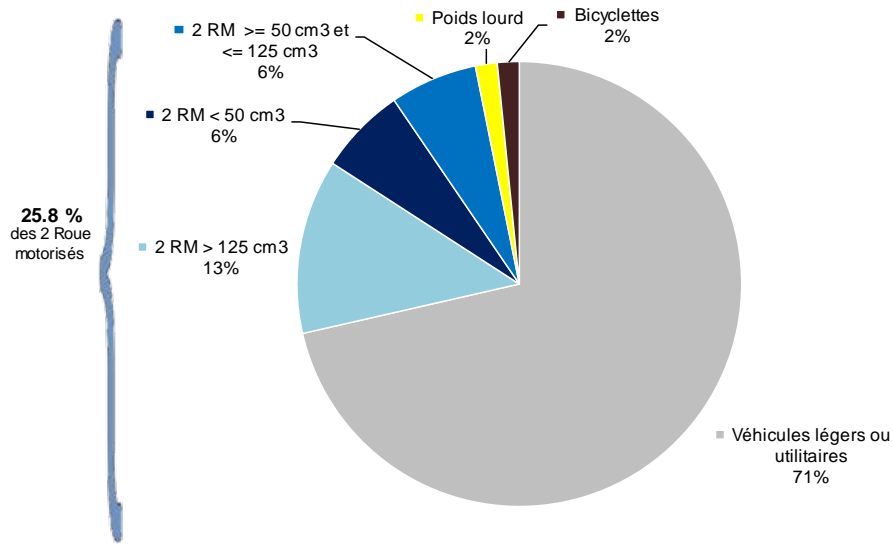
- 12,6 % de deux-roues motorisés,
- 12,2 % de modes actifs (piétons et bicyclettes),
- 7,7 % de véhicules lourds (poids lourds et transports en commun).

Répartition des présumés responsables par catégorie administrative de véhicules



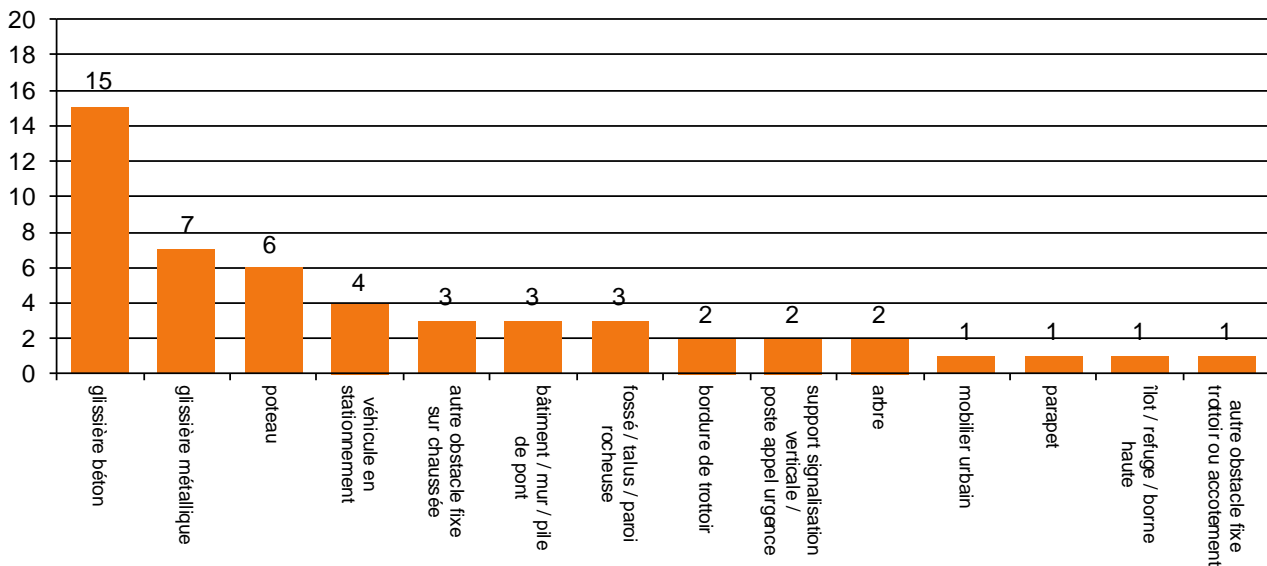
ACCIDENTS N'IMPLIQUANT QU'UN SEUL VÉHICULE

Répartition par type de véhicule des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule

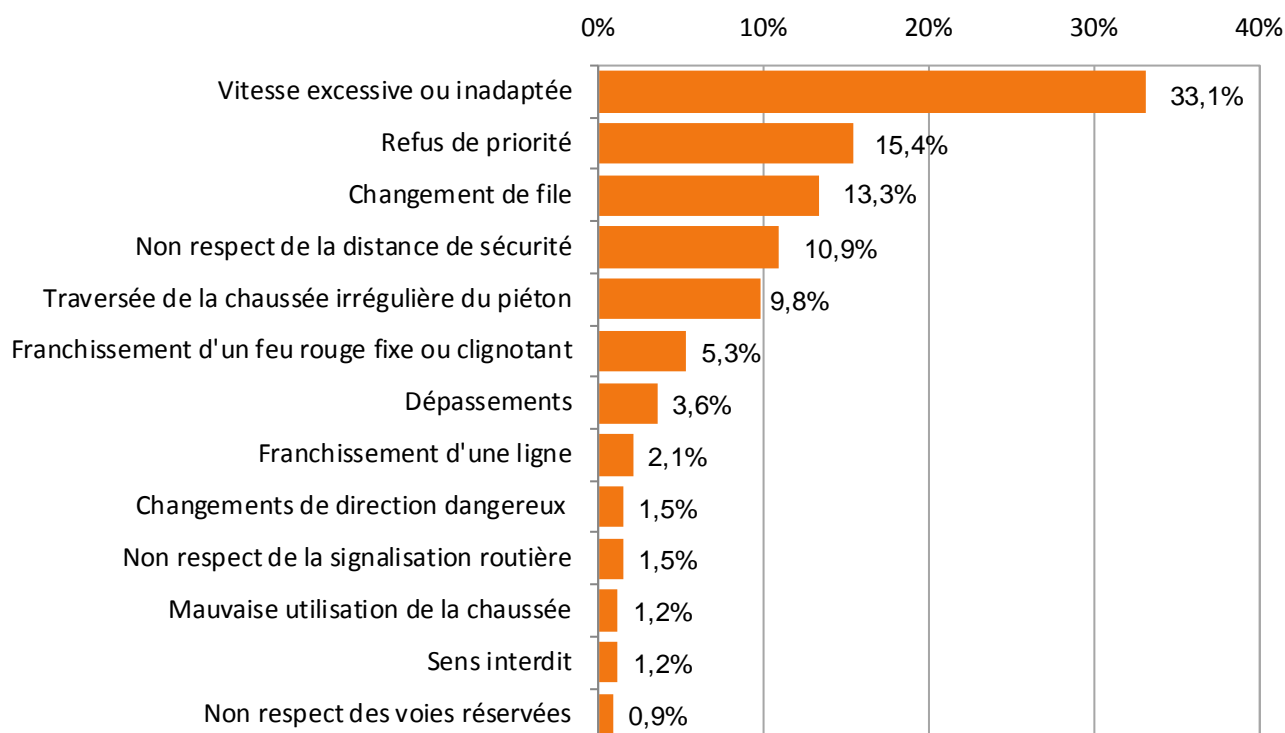


Sur les 63 accidents, plus de la moitié sont des VL-VU puis viennent les deux-roues motorisés représentés pour 24 % par les motos > à 125 cm³. Sur les 19 accidents mortels, 6 sont des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule dont 3 ont eu lieu de nuit.

Types d'obstacles éventuellement heurtés



LES PRINCIPALES INFRACTIONS



Sur **383** usagers contrôlés,

24,8%

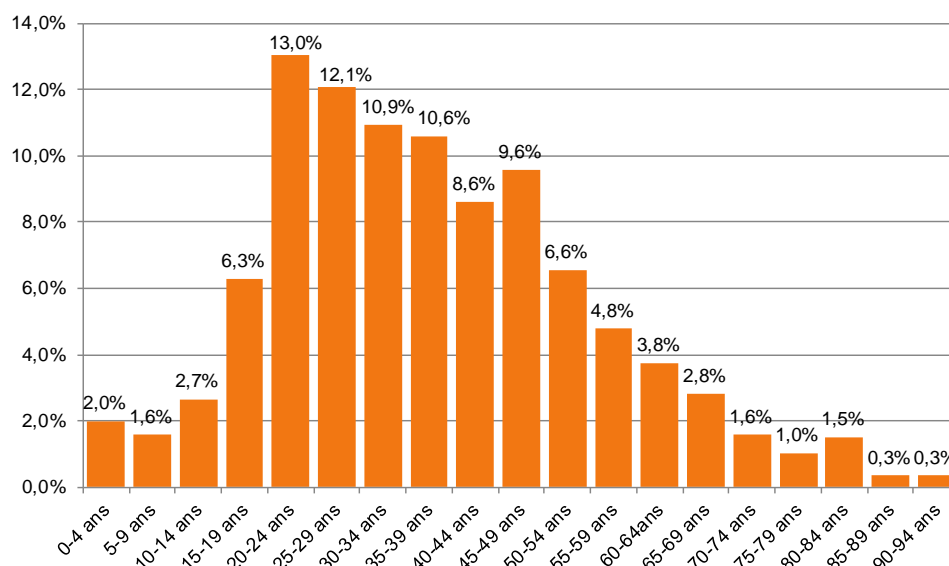
ont un dépassement légal d'alcoolémie
et/ou un contrôle positif aux stupéfiants.

88

véhicules en fuite

RÉPARTITION DES USAGERS IMPLIQUÉS SELON L'ÂGE

Sur 1464 usagers impliqués (tués, blessés et indemnes)



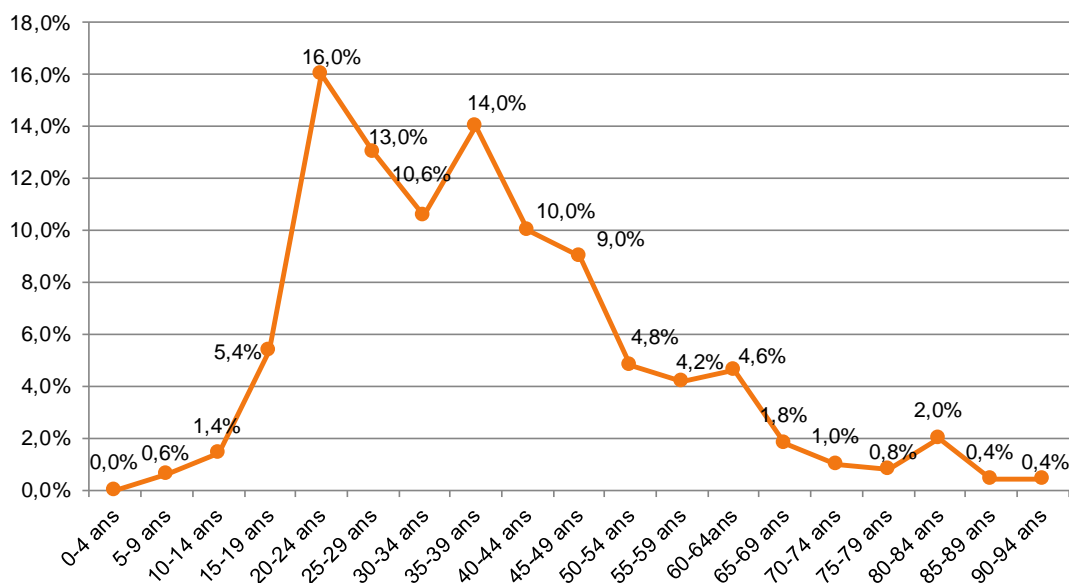
34,2 % des impliqués sont des usagers présumés responsables.

Parmi eux, la tranche d'âges la plus représentée correspond aux 20-24 ans (16 % des usagers présumés responsables).

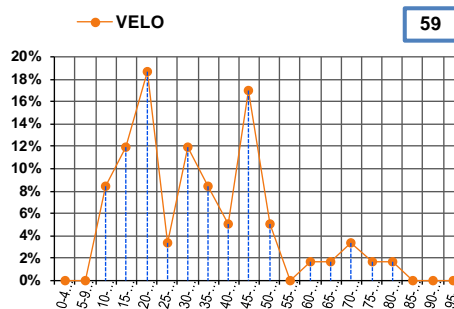
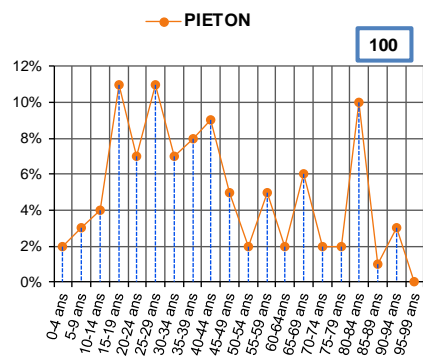
Sur l'ensemble des impliqués :

- 46,7 % d'entre eux ont un âge entre 20 et 39 ans,
- 33,4 % d'entre eux ont entre 40 et 64 ans,
- 12,4 % d'entre eux ont entre 0 et 19 ans,
- 7,6 % d'entre eux ont plus de 65 ans.

Sur 500 usagers présumés responsables



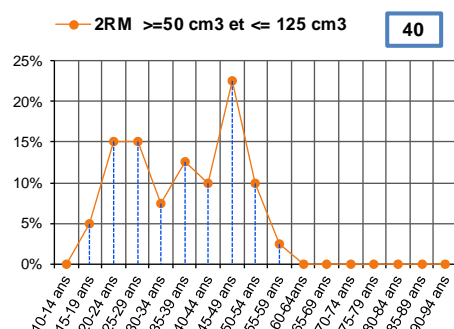
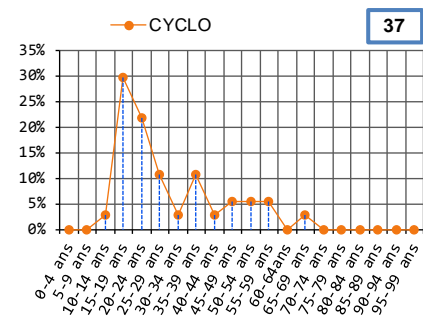
RÉPARTITION PAR TRANCHE D'ÂGE ET CATÉGORIE ADMINISTRATIVE DES VÉHICULES DES CONDUCTEURS ET PIÉTONS IMPLIQUÉS



Répartition des conducteurs et piétons impliqués :

En 2018, 1 156 conducteurs et piétons soit :

- 61,2 % d'automobilistes,
- 9,3 % de motocyclistes > 125 cm³,
- 8,7 % de piétons,
- 6,9 % de PL,
- 5,1 % de cyclistes,
- 3,5 % de motocyclistes 50-125 cm³,
- 3,1 % de cyclomotoristes,
- 2,3 % de bus et tramway.



Répartition des conducteurs et des piétons suivant les tranches d'âges :

Les conducteurs et piétons sont présents principalement dans les tranches suivantes :

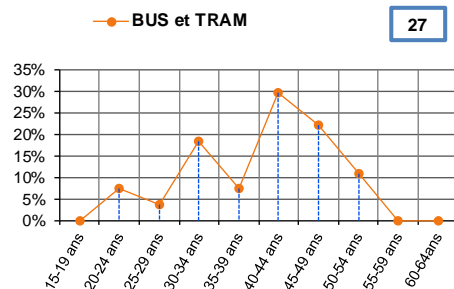
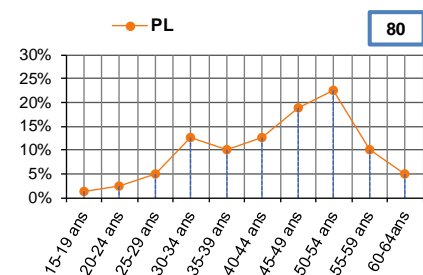
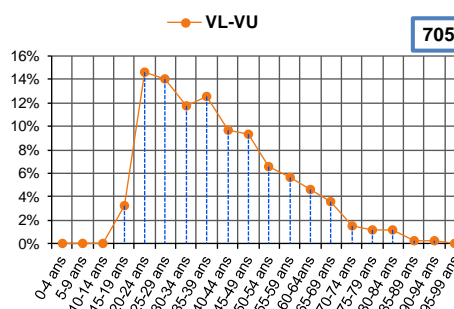
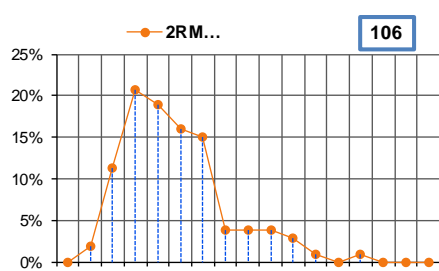
- 37 % des 15 - 29 ans,
- 47 % des 30 - 59 ans.

La répartition par âges des 1 156 conducteurs et piétons s'estime à :

- 56,7 % entre 30 et 59 ans,
- 30,8 % entre 15 et 29 ans,
- 11,3 % les 60 ans et plus.

Les impliqués les plus représentés dans une tranche d'âges :

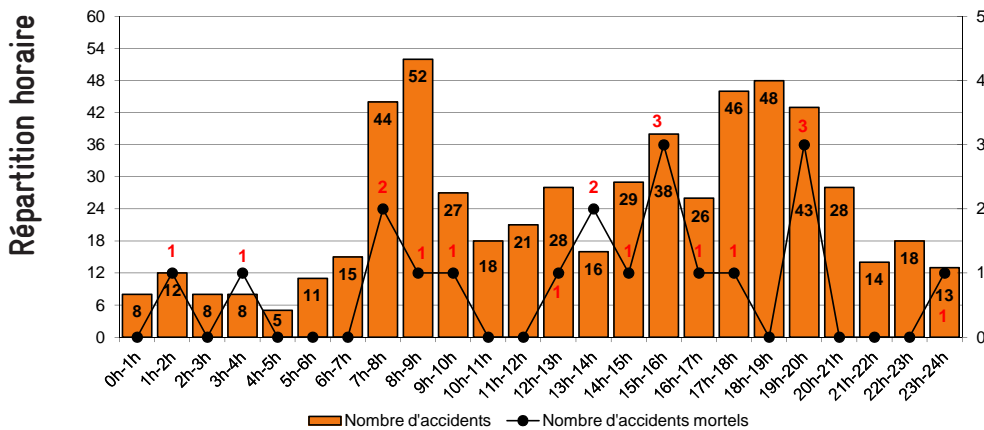
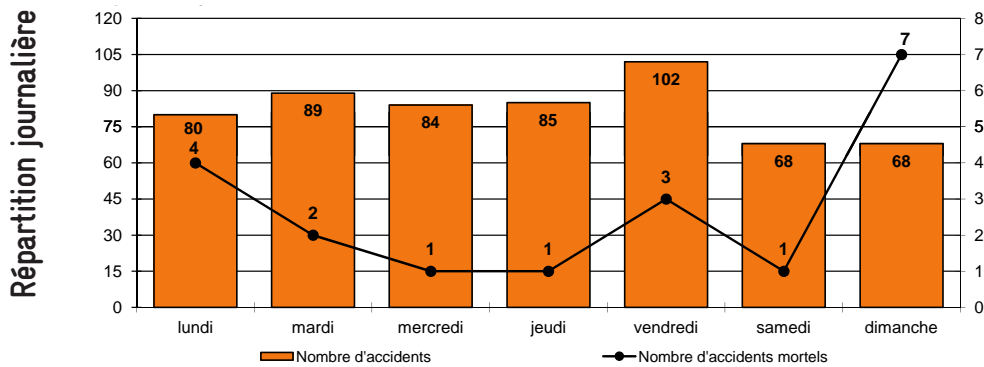
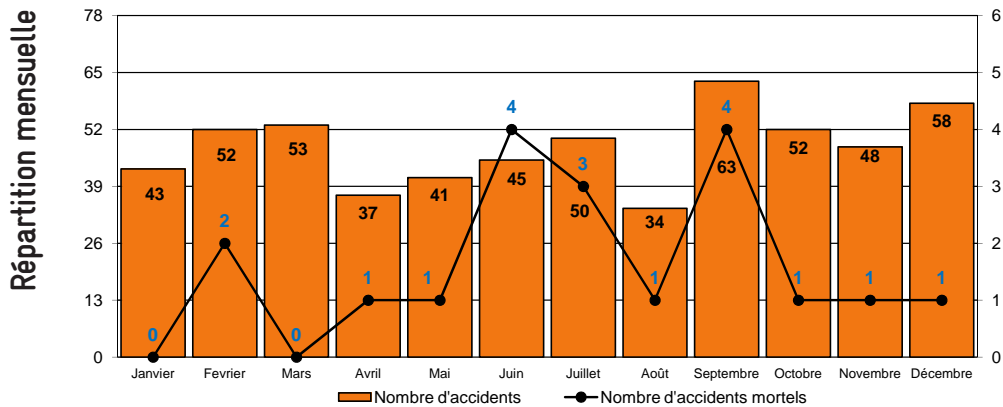
- 26 % de piétons âgés de 60 ans et plus,
- 47,5 % des cyclistes âgés de 30 à 59 ans,
- 61,1 % des cyclomotoristes âgés de 15 à 29 ans,



Les impliqués deux-roues motorisés >= à 50 cm³ occupent :

- plus de 60 % la tranche d'âges des 30 - 59 ans,
- plus de 30 % la tranche d'âges des 15 - 29 ans.

RÉPARTITION TEMPORELLE



En 2018,

- 64,0 % des accidents ont eu lieu en plein jour contre 27,9 % durant la nuit et 8,1 % des accidents se sont déroulés à l'aube ou au crépuscule.
- 82,3 % des accidents se produisent sous des conditions atmosphériques normales contre 15,3 % sous la pluie et 2,4 % des accidents se sont déroulés dans d'autres conditions.

Évolution du nombre d'accidents suivant les tranches d'heures :

En heures pleines :

- entre 07h00 et 08h59 : 16,7 % des accidents
- entre 12h00 et 13h59 : 7,6 % des accidents
- entre 17h00 et 18h59 : 16,3 % des accidents

En heures creuses :

- entre 00h00 et 06h59 : 11,6 % des accidents
- entre 09h00 et 11h59 : 11,5 % des accidents
- entre 14h00 et 16h59 : 16,1 % des accidents
- entre 19h00 et 23h59 : 20,1 % des accidents.

ANALYSE DES ACCIDENTS MORTELS

Répartition des personnes tuées

	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Automobilistes	Usager de PL	Nombre de tués
Sécurité publique	5	1	1	5	0	1	13
Gendarmerie	0	0	0	0	3	0	3
C.R.S.	0	0	0	1	2	0	3
%/Total tués	26,3	5,3	5,3	31,6	26,3	5,3	100

Typologie des accidents

Organismes	Accidents impliquant au moins un...					
	au moins 1 PL	au moins 1 Tramway	VL / Piétons	VL / VL	VL / Motos	1 véhicule seul sans piéton
Sécurité publique	1	1	4	0	2	5
Gendarmerie nationale	0	0	0	1	0	2
C.R.S.	1	0	0	1	1	0
Total d'accidents	2	1	4	2	3	7

Âge des personnes tuées de 30 à 49 ans

0 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 29 ans	30 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus	Total
1	2	1	6	2	7	19
5,3%	10,5%	5,3%	31,6%	10,5%	26,3%	100%

Les tués sont principalement des conducteurs (68.4 %) dont l'âge est très variable à l'inverse les piétons (26.3 %) où l'âge se situe à partir de 75 ans. Sur l'ensemble des tués, il est compté un passager de moins de 18 ans.

Circonstances des accidents

Facteurs présumés d'accidents	Sécurité publique	Gendarmerie Nationale	C.R.S.
Perte de contrôle liée à une conduite de véhicule en excès de vitesse ou à une vitesse inadaptée	5	2	2
Refus de priorité à un véhicule prioritaire par un véhicule s'engageant sur la chaussée suite à une mauvaise évaluation de sa vitesse d'approche	1	0	0
Traversée d'un piéton sur un passage piéton et détection trop tardive ou anticipation erronée de la part du conducteur	2	0	0
Circulation en marche normale sur la partie gauche de la chaussée d'une chaussée à double sens de circulation	0	1	0
Perte de contrôle lié à un malaise	1	0	1
Véhicule en marche arrière et choc sur piéton non détecté	1	0	0
Piéton engagé dans une traversée sans prise d'information, surprenant le conducteur	1	0	0
Manœuvre de tourne à droite en intersection et collision avec un deux-roues circulant sur une voie spécialisée	1	0	0
Enclenchement par erreur de la marche arrière par conducteur sortant du véhicule	1	0	0

Remarques : 6 conduites de véhicule après consommation d'alcool avec un taux délictuel et/ou prises de stupéfiants.

Caractéristiques

• Type d'intersection

12 accidents ont eu lieu hors intersection : 5 hors agglomération et 7 en agglomération
7 accidents ont eu lieu dans une intersection et en agglomération

• Conditions de luminosité

14 accidents ont eu lieu en plein jour
3 accidents ont eu lieu de nuit dont un sans éclairage
1 accident a eu lieu à l'aube ou au crépuscule

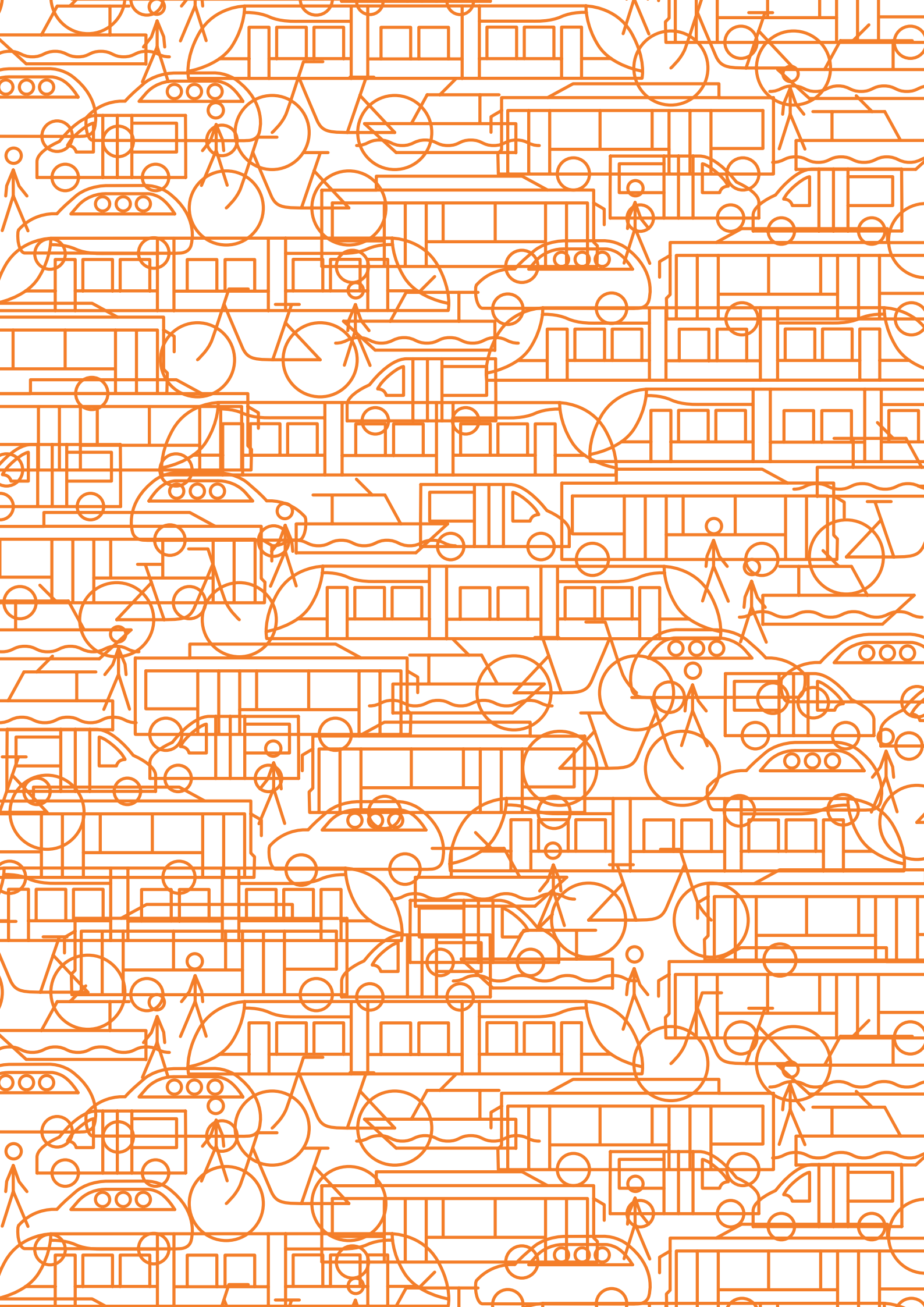
• Conditions atmosphériques

1 accident a eu lieu sous une pluie légère.

ANALYSE GÉOGRAPHIQUE

Accidents mortels

Communes de compétence Gendarmerie Nationale		
Blanquefort	1 Accident	
Vendredi 2 février	Rue Georges Mandel	1 automobiliste, 42 ans
Le Taillan-Médoc	1 accident	
Dimanche 27 mai	Route départementale RD 1215	1 passager VL, 8 ans
Parempuyre	1 accident	
Dimanche 15 juillet	Rue de Macau	1 automobiliste, 22 ans
Communes de compétence Police Nationale		
Bassens	1 accident	
Vendredi 21 juillet	Ave de la Somme / Rue des Sources	1 motocycliste, 63 ans
Bègles	2 accidents	
Dimanche 16 septembre	Ave Robert Schumann	1 piéton, 92 ans
Mardi 16 octobre	Rue Ferdinand Buisson / Rue de la Commune de Paris	1 cyclomotoriste de 67 ans
Bordeaux	6 accidents	
Dimanche 3 juin	Rue de Tamatave / Rue de Mahela	1 motocycliste, 23 ans
Dimanche 24 juin	Bd des Frères Moga	1 motocycliste, 37 ans
Mercredi 27 juin	Bd du Pdt Wilson / Rue Judaïque	1 cycliste, 72 ans
Lundi 2 juillet	Rue Richelieu / Rue Pasteur	1 piéton, 84 ans
Dimanche 2 septembre	78 bd du Pdt Franklin Roosevelt	1 motocycliste, 40 ans
Jeudi 27 septembre	246 rue Camille Godard	1 motocycliste, 29 ans
Floirac	1 accident	
Lundi 12 février	Ave François Mitterrand / Rue du Lavoisier	1 piéton, 94 ans
Lormont	1 accident	
Lundi 18 juin	Avenue de la Libération / Rue Jean Moulin	1 piéton, 84 ans
Mérignac	1 accident	
Mardi 24 avril	183 avenue Marcel Dassault	1 conducteur PL, 46 ans
Villenave d'Ornon	1 accident	
Lundi 3 septembre	Un parking situé rue Vincent Van Gogh	1 piéton, 79 ans
Territoire de compétence C.R.S.		
Bègles	1 accident	
Vendredi 9 novembre	Rocade Sud-est – Pr 34+0160	1 automobiliste 59 ans
Mérignac	1 accident	
Dimanche 16 décembre	Rocade Ouest – PR 17+0149	1 automobiliste, 30 ans
Villenave d'Ornon	1 accident	
Samedi 25 août	A62 – Autoroute des Deux mers	1 motocycliste, 42 ans



ANALYSE 2018 DES VÉHICULES IMPLIQUÉS ET DES USAGERS



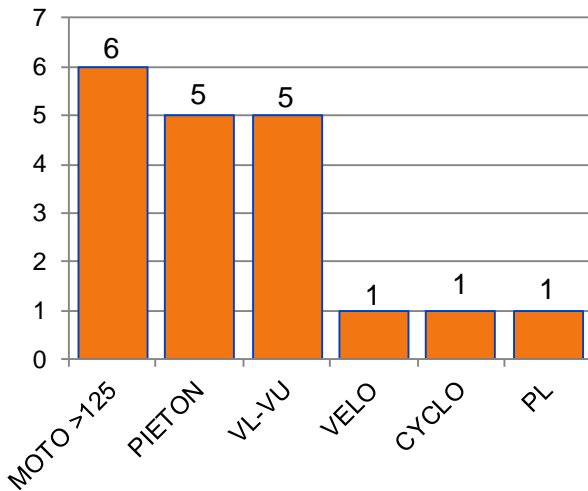
Nota

- Un accident impliquant une catégorie administrative de véhicule peut être compté plusieurs fois.
- Un piéton est considéré comme un véhicule impliqué.

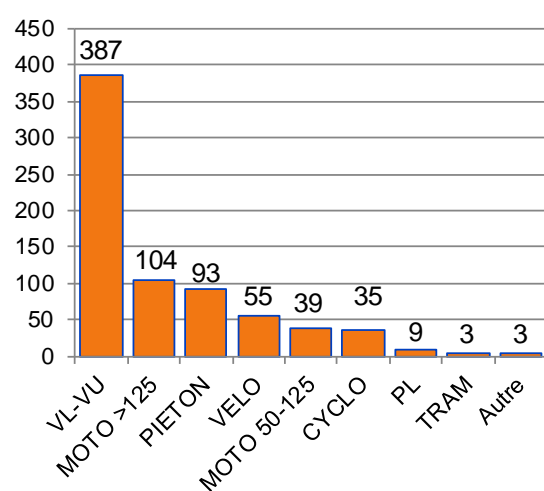
ANALYSE DES VÉHICULES IMPLIQUÉS ET DES USAGERS



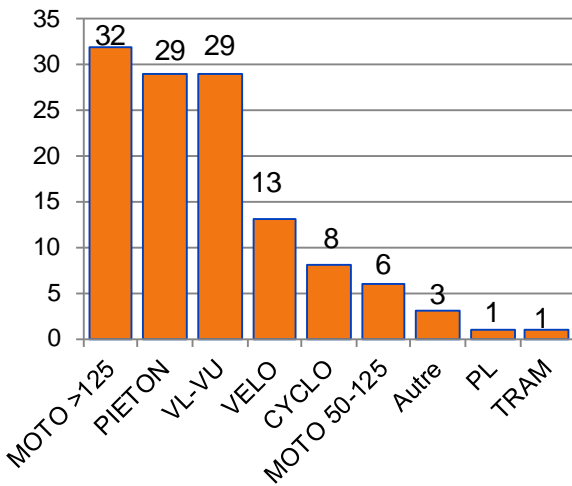
Répartition des tués



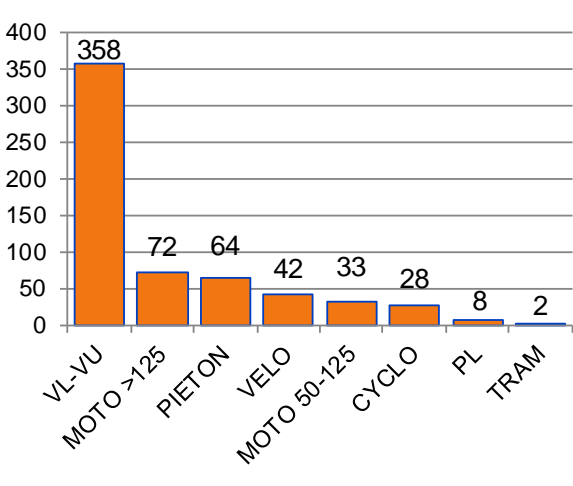
Répartition des blessés



Blessés hospitalisés de + 24 h



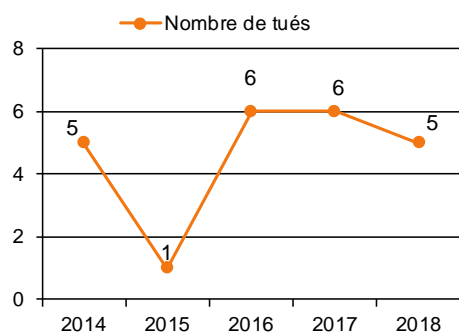
Blessés légers



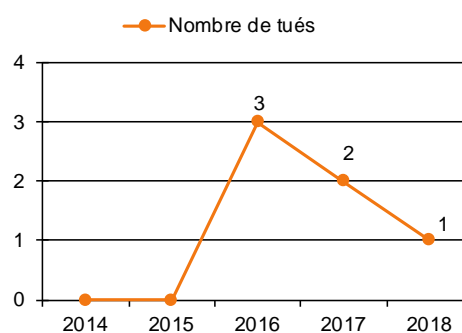
Remarque : 2 EDP, 1 voiturette, 1 autre

ÉVOLUTION DES USAGERS TUÉS

Évolution des piétons

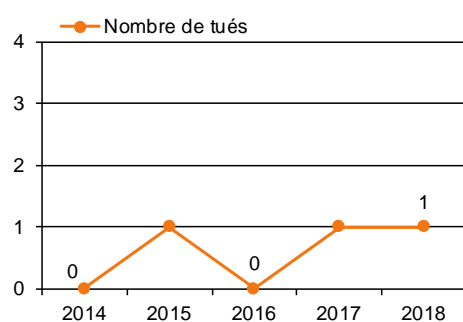


Évolution des cyclistes

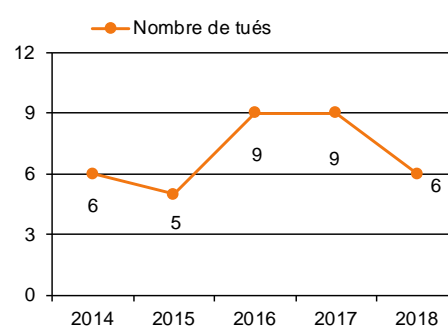


Évolution des usagers de deux-roues motorisé

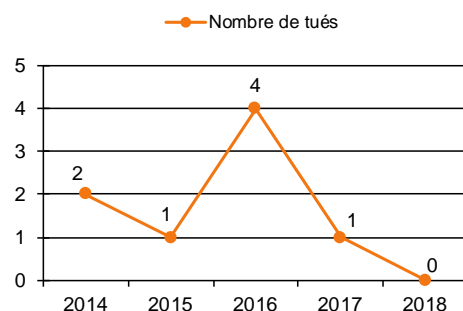
> Usagers de deux-roues motorisé < à 50 cm³



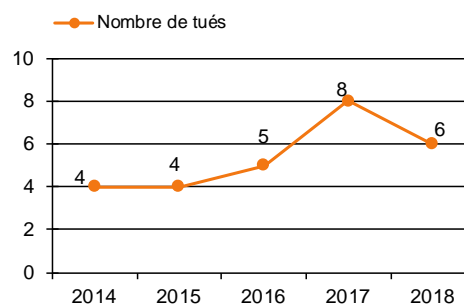
> Usagers de deux-roues motorisé > à 50 cm³



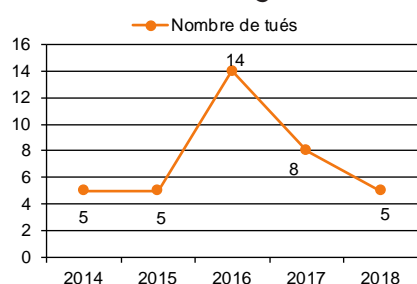
> Usagers de deux-roues motorisé de 50 - 125 cm³



Usagers de deux-roues motorisé > 125 cm³



Évolution du nombre de tués dans un véhicule léger ou utilitaire



Remarque : En 2018, un conducteur de PL est décédé suite à un malaise (seul usager PL tué dans la base 2000 à 2018).

La moyenne annuelle des tués sur les cinq dernières années est de 21,2. Elle a augmenté de 6 points par rapport à la période 2013 - 2017 (106 accidents contre 100).

Les catégories d'usagers les plus sensibles aux accidents mortels sont les piétons, les motocyclistes de cylindrée > à 125 cm³ et les automobilistes de véhicules légers ou utilitaires.

Cette dernière catégorie d'usagers a connu un nombre élevé de tués en 2016. 14 tués répartis sur l'ensemble des réseaux tant sur les voies rapides et autoroutes que sur les voies communales en ou hors agglomération.

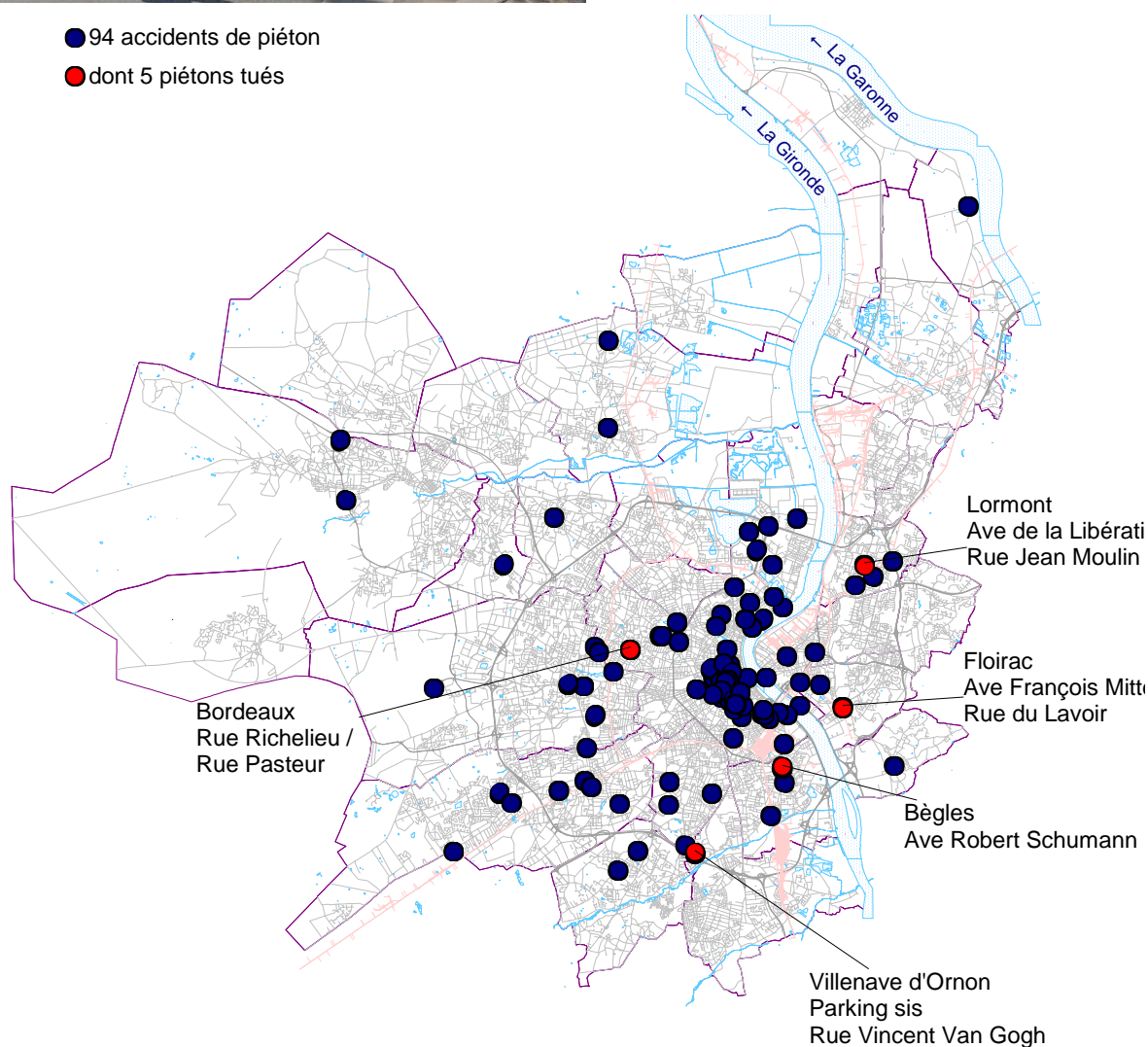
ANALYSE DES VÉHICULES IMPLIQUÉS ET DES USAGERS



Piétons

En 2018, Il a été recensé 94 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 93 blessés et 5 tués. Au total, 98 piétons victimes soit 13,1 % de l'ensemble des usagers victimes.

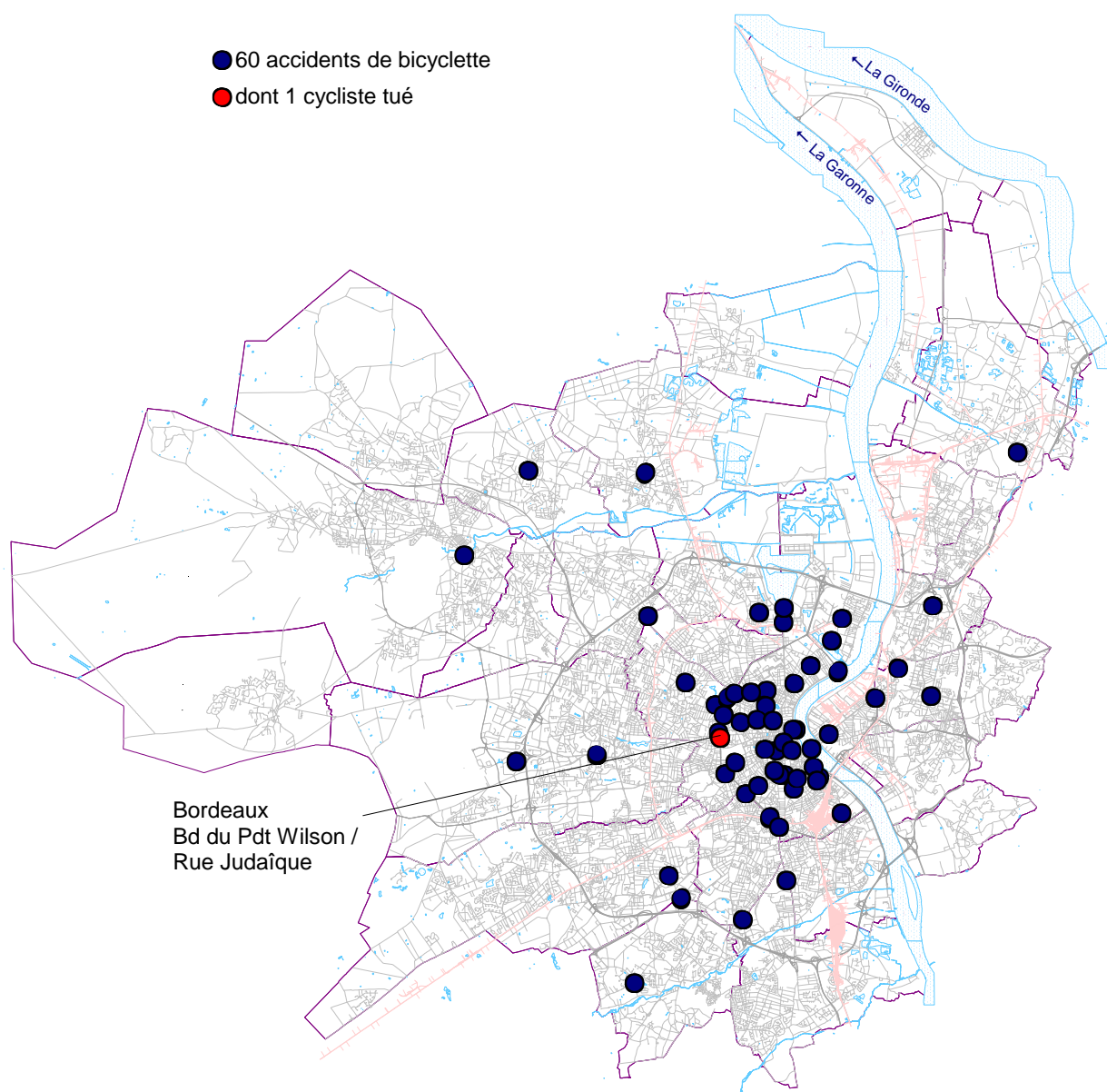
- 94 accidents de piéton
- dont 5 piétons tués





Bicyclette

En 2018, il a été recensé 60 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 55 cyclistes blessés et 1 tué. L'accident mortel est un conflit PL avec une situation d'angle mort.



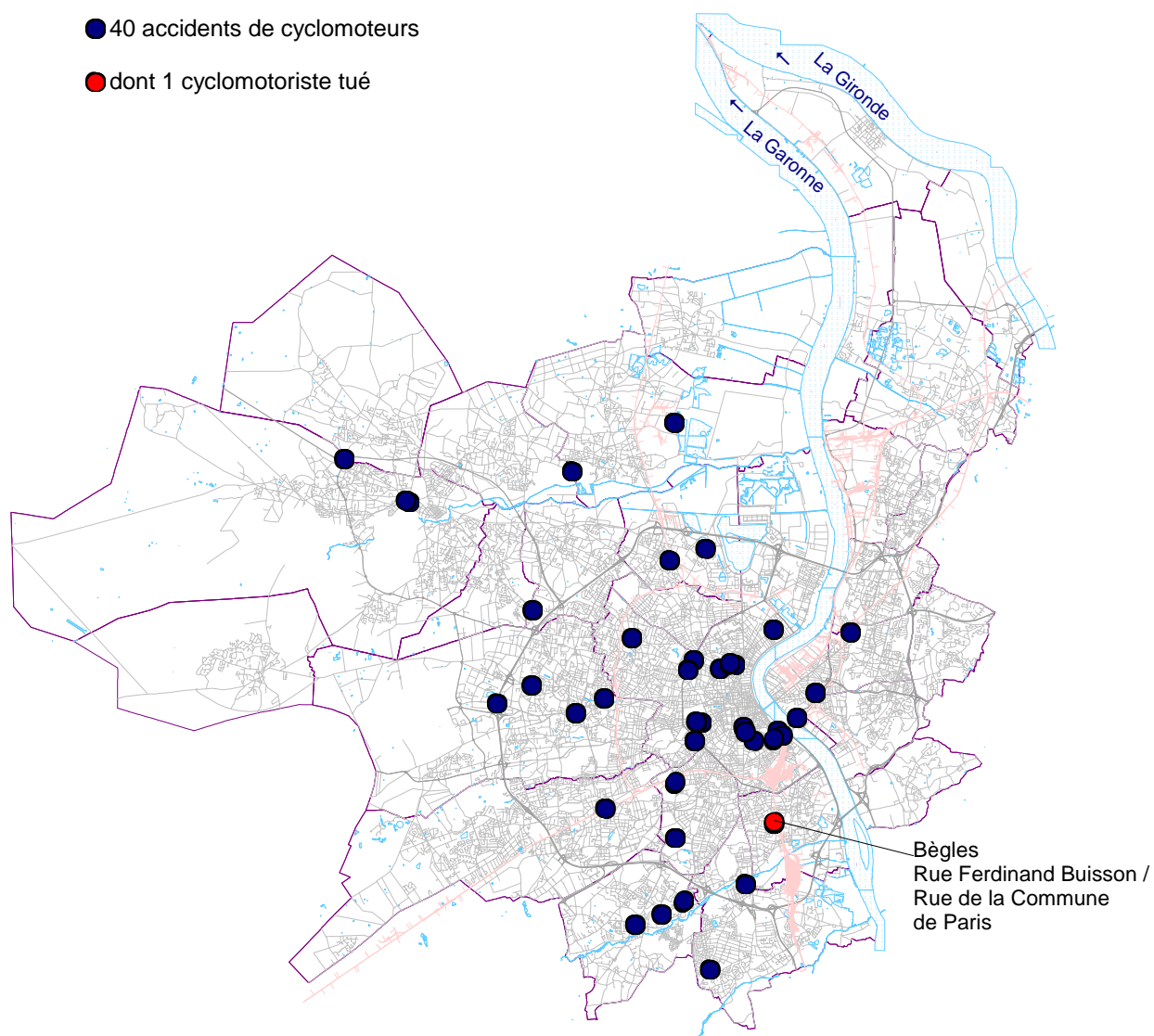


Cyclomoteurs et scooters < à 50 cm³

- En 2018, il a été recensé 40 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 36 blessés et 1 tué. L'accident mortel concerne une perte de contrôle liée à la vitesse et à la consommation d'alcool.

● 40 accidents de cyclomoteurs

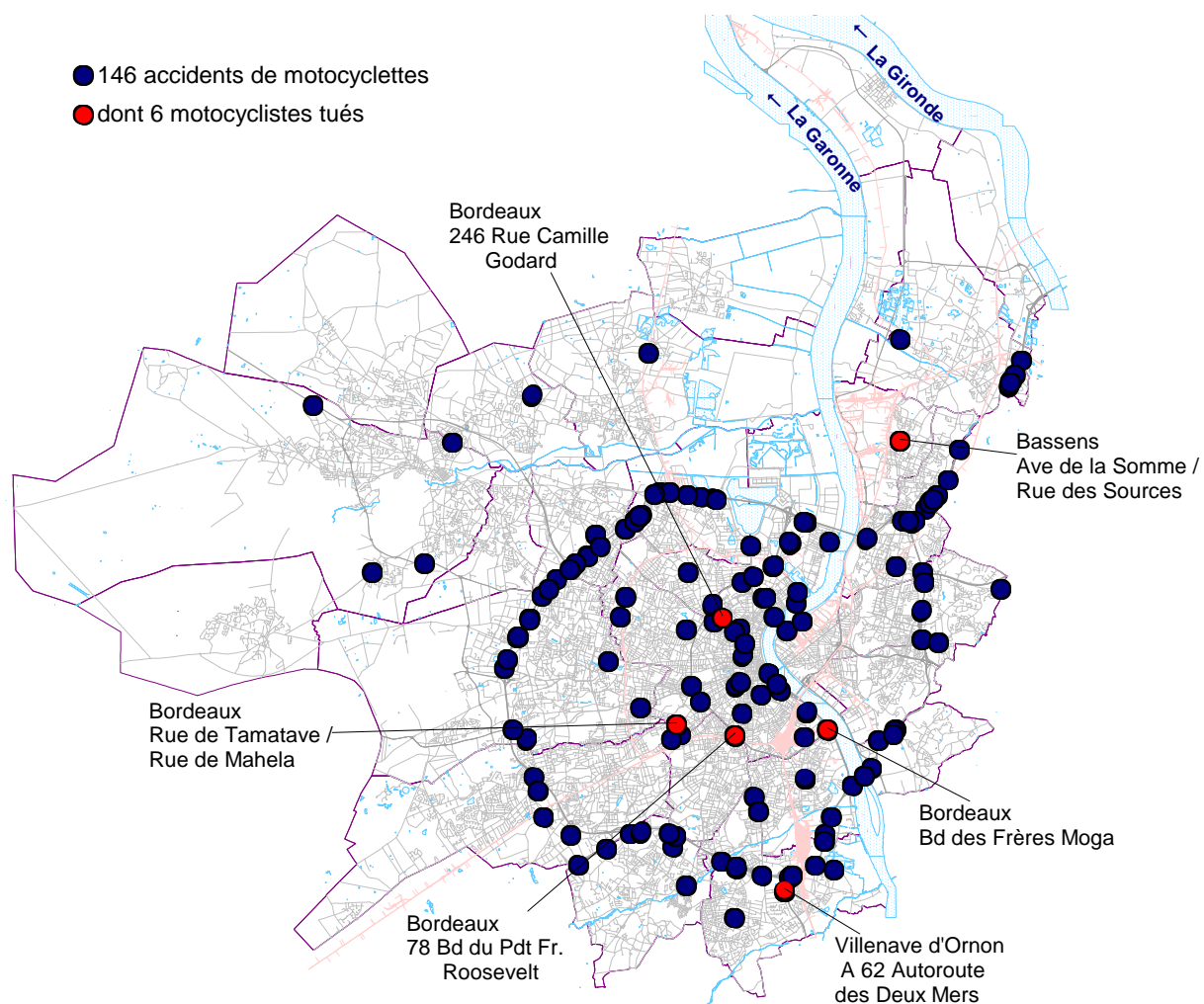
● dont 1 cyclomotoriste tué





Motocyclettes et scooters > à 50 cm³

- En 2018, Il a été recensé 146 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 143 blessés et 6 tués conduisant une motocyclette > à 125cm³.
- La vitesse excessive ou inadaptée est la principale cause des accidents mortels ainsi 5 contre un refus de priorité associé à de l'inattention.



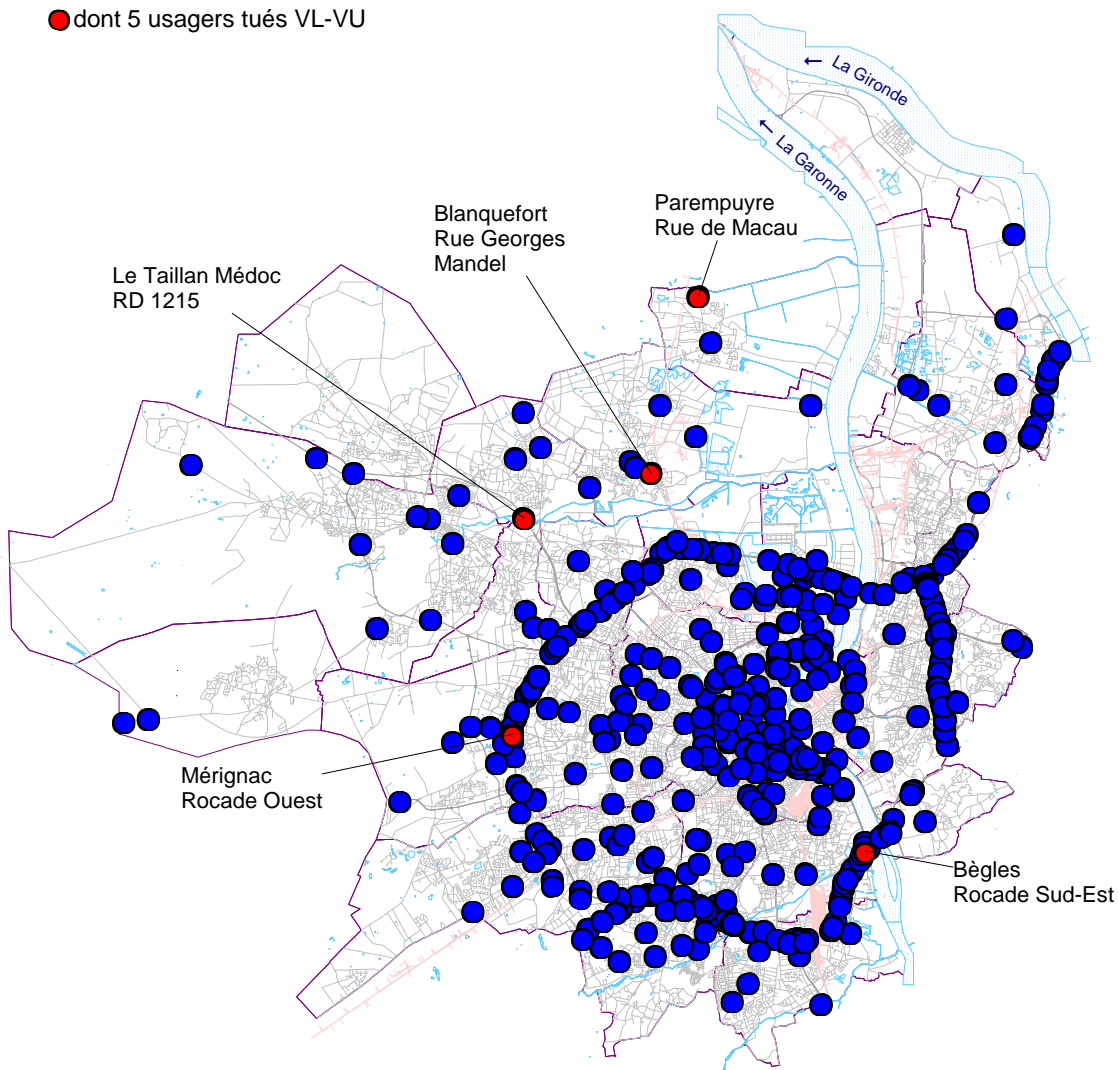


Véhicules légers ou utilitaires (< 3,5 tonnes)

- En 2018, il a été recensé 504 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 387 blessés et 5 tués. Il est compté 5 conflits mortels : 2 VL / VL, 2 VL seul, 1 VL / PL. 4 accidents sont liés à la vitesse excessive ou inadpatée et pour trois d'entre eux la prise d'alcool et de drogue est associée. Notons que sur les 19 accidents mortels 13 sont un conflit VL contre 6 autres types de conflit.

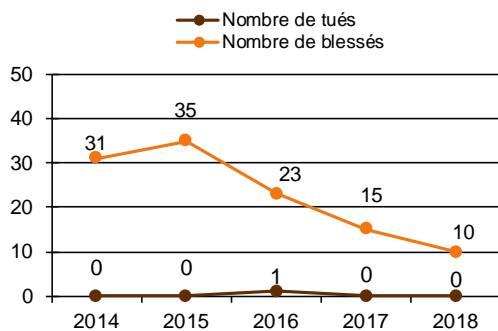
● 504 accidents de VL-VU

● dont 5 usagers tués VL-VU

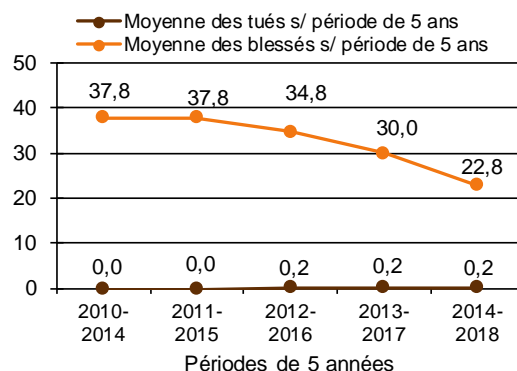


LES USAGERS VICTIMES DES VÉHICULES LOURDS

Évolution des usagers victimes d'un accident impliquant un autobus

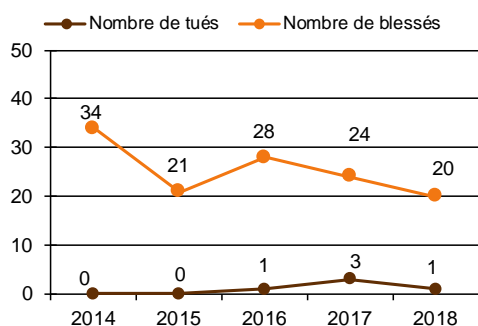


Blessés - Évolution 2018/2014 : - 67,7 %
Évolution 2018/2017 : - 33,3 %

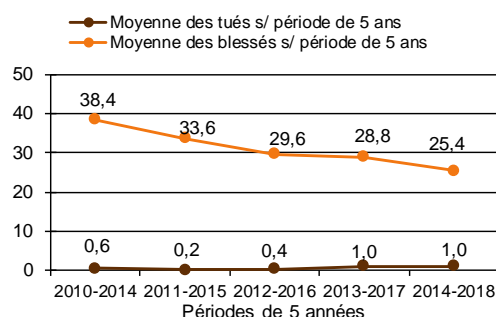


Blessés - Évolution 2014-2018/2010-2014 : - 40 %

Évolution des usagers victimes d'un accident impliquant un tramway

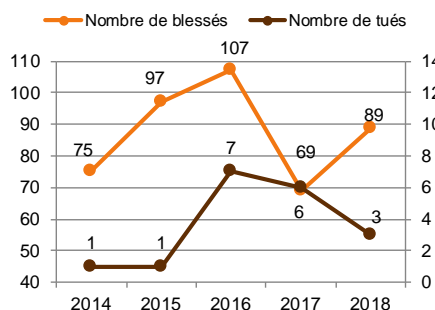


Blessés - Évolution 2018/2014 : - 41,2 %
Évolution 2018/2017 : - 16,7 %

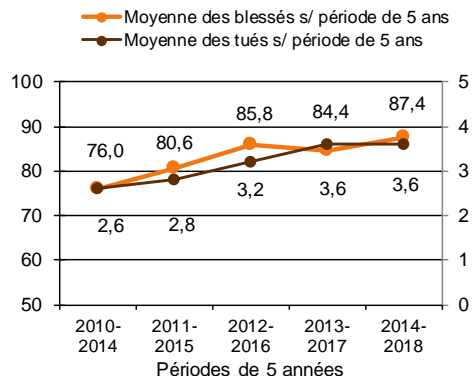


Blessés - Évolution 2014-2018/2010-2014 : - 33,9 %

Évolution des usagers victimes d'un accident impliquant un poids lourd



Blessés - Évolution 2018/2014 : 18,7 %
Évolution 2018/2017 : 29,0 %



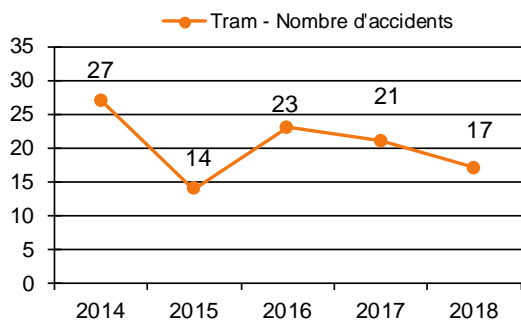
Blessés - Évolution 2014-2018/2010-2014 : 15,0 %

Nota

Parallèlement à la courbe d'évolution annuelle, une moyenne par période glissante de 5 ans indiquant les tendances, est représentée.

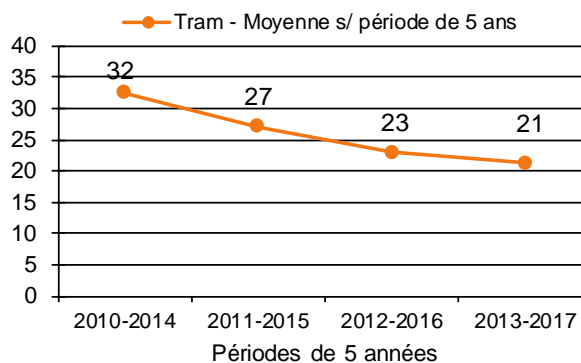
LE TRAMWAY

Évolution du nombre d'accidents



Tram - Évolution 2018/2017 : - 19 %

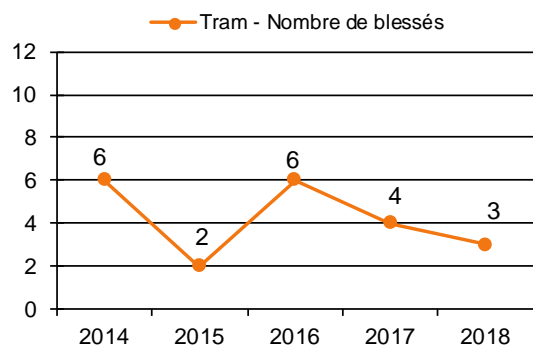
Tram - Évolution 2018/2014 : %



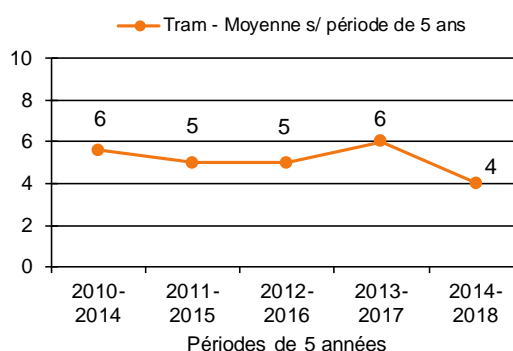
Tram - Évolution 2014-2018/2010-2014 : - 37,0 %

Évolution du nombre d'usagers blessés

> Ensemble des blessés

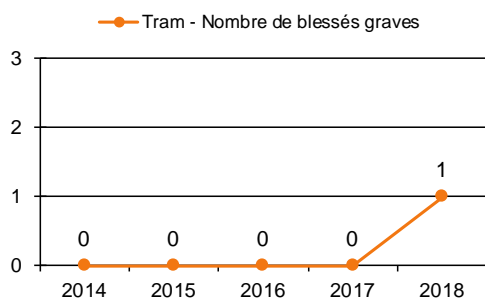


Tram - Évolution 2018 / 2014 : - 3

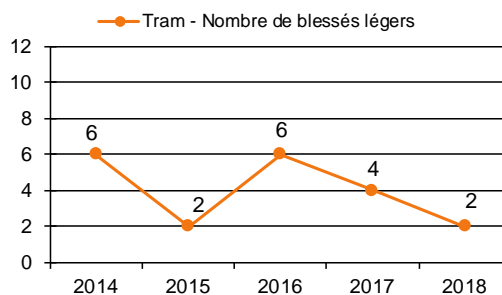


Tram - Évolution 2014-2018/2010-2014 : - 2

> Blessés hospitalisés



> Blessés légers



Nota

Parallèlement à la courbe d'évolution annuelle, une moyenne par période glissante de 5 ans indiquant les tendances, est représentée.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS

SELON LES CONFLITS ENTRE VÉHICULES IMPLIQUÉS

En nombre d'accidents

Catégories	Un seul véhicule	PIÉTON	BICYCLETTE	CYCLO	MOTO > 125 cm ³	MOTO 50-125 cm ³	VL	PL	BUS	TRAM	AUTRES
Piéton											
Bicyclette	1	3	0								
Cyclo	4	4	2	0							
Moto >125	8	3	1	1	1						
Moto 50-125	4	1	2	0	0	0					
VL	45	66	42	26	90	31	142				
PL	1	3	3	1	4	0	55	2			
Bus	0	5	1	1	1	0	1	0	0		
Tram	0	8	4	0	0	0	5	0	0	0	
Autres	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0
Sur 576 accidents...	63	94	56	29	96	31	205	2	0	0	0

En pourcentage d'accidents

Catégories	Un seul véhicule	PIÉTON	BICYCLETTE	CYCLO	MOTO > 125 cm ³	MOTO 50-125 cm ³	VL	PL	BUS	TRAM	AUTRES
Piéton											
Bicyclette	0,2%	0,5%	0,0%								
Cyclo	0,7%	0,7%	0,3%	0,0%							
Moto >125	1,4%	0,5%	0,2%	0,2%	0,2%						
Moto 50-125	0,7%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%					
VL	7,8%	11,4%	7,3%	4,5%	15,6%	5,4%	24,6%				
PL	0,2%	0,5%	0,5%	0,2%	0,7%	0,0%	9,5%	0,3%			
Bus	0,0%	0,9%	0,2%	0,2%	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%		
Tram	0,0%	1,4%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	
Autres	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Sur 431 accidents...	10,9%	16,3%	9,7%	5,0%	16,6%	5,4%	35,5%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%

Sur l'ensemble des réseaux, les conflits les plus représentés sont les conflits entre VL ou VU (24,6 %).

Mais les véhicules VL-VU sont aussi impliqués dans la plupart des autres conflits.

Et au total ce sont 54,9 % des accidents corporels de la circulation.

Quant aux deux-roues motorisés, les plus représentés sont les motocyclettes > à 125 cm³ à 17,7 % des accidents entre véhicules dont 15,1 % sont des conflits VL-VU. L'ensemble des deux-roues motorisés représente 31,2 % des conflits entre véhicules ou piétons.

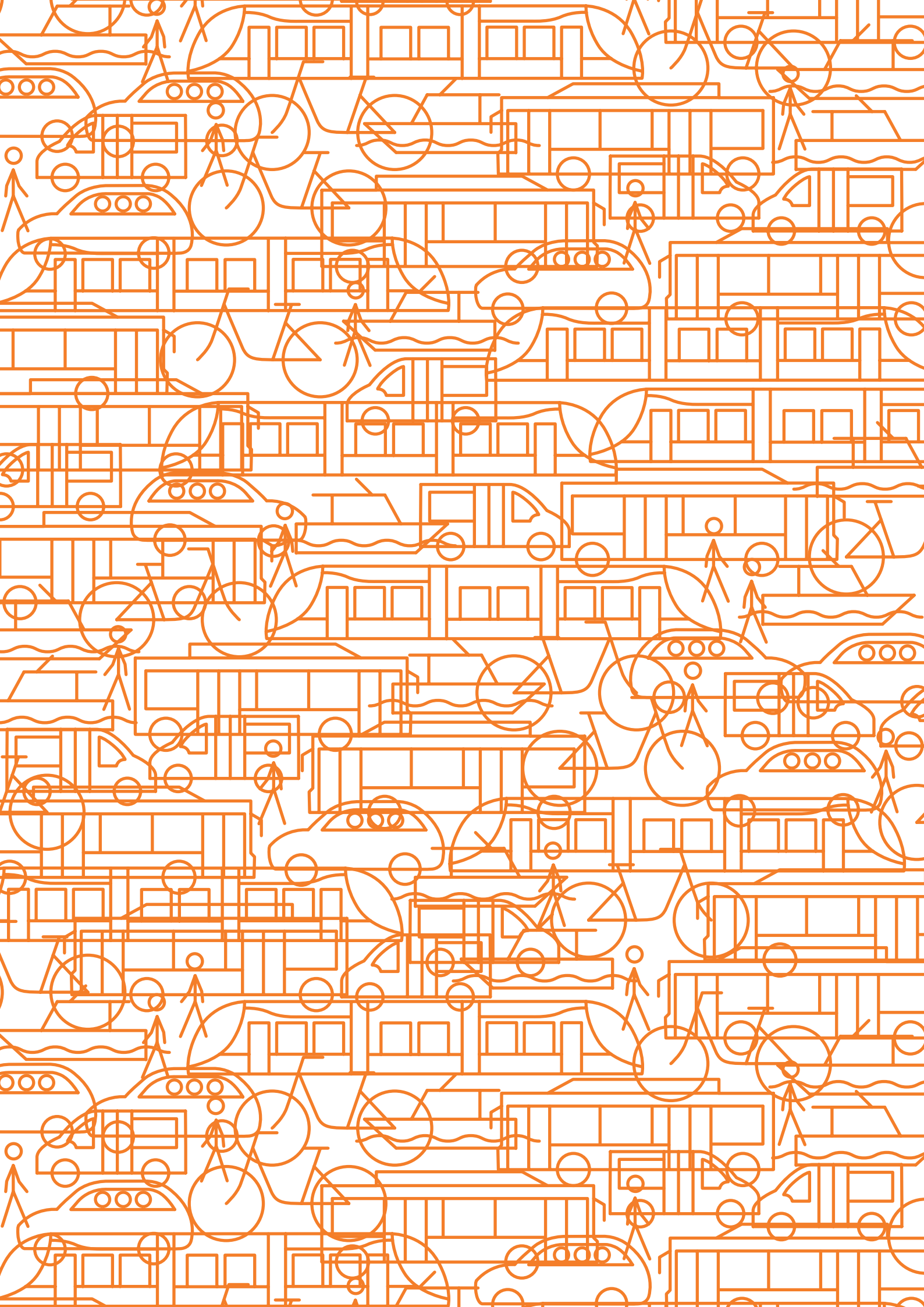
Les piétons sont présents dans 16,5 % des accidents de la circulation.

11,4 % de ces accidents sont des conflits de VL-VU contre 2,8 % d'accidents de transport en commun ou de poids lourd.

À noter des conflits avec les deux-roues motorisés pour 1,4 % des accidents.

Les bicyclettes sont présentes dans 9,7 % des accidents de la circulation. 7,3 % des conflits de VL-VU et 1,4 % des transports en commun et poids lourd.

3 % des accidents corporels implique un tramway. Ce sont principalement les piétons marqués par ce type de conflit suivi des bicyclettes et enfin des VL-VU.



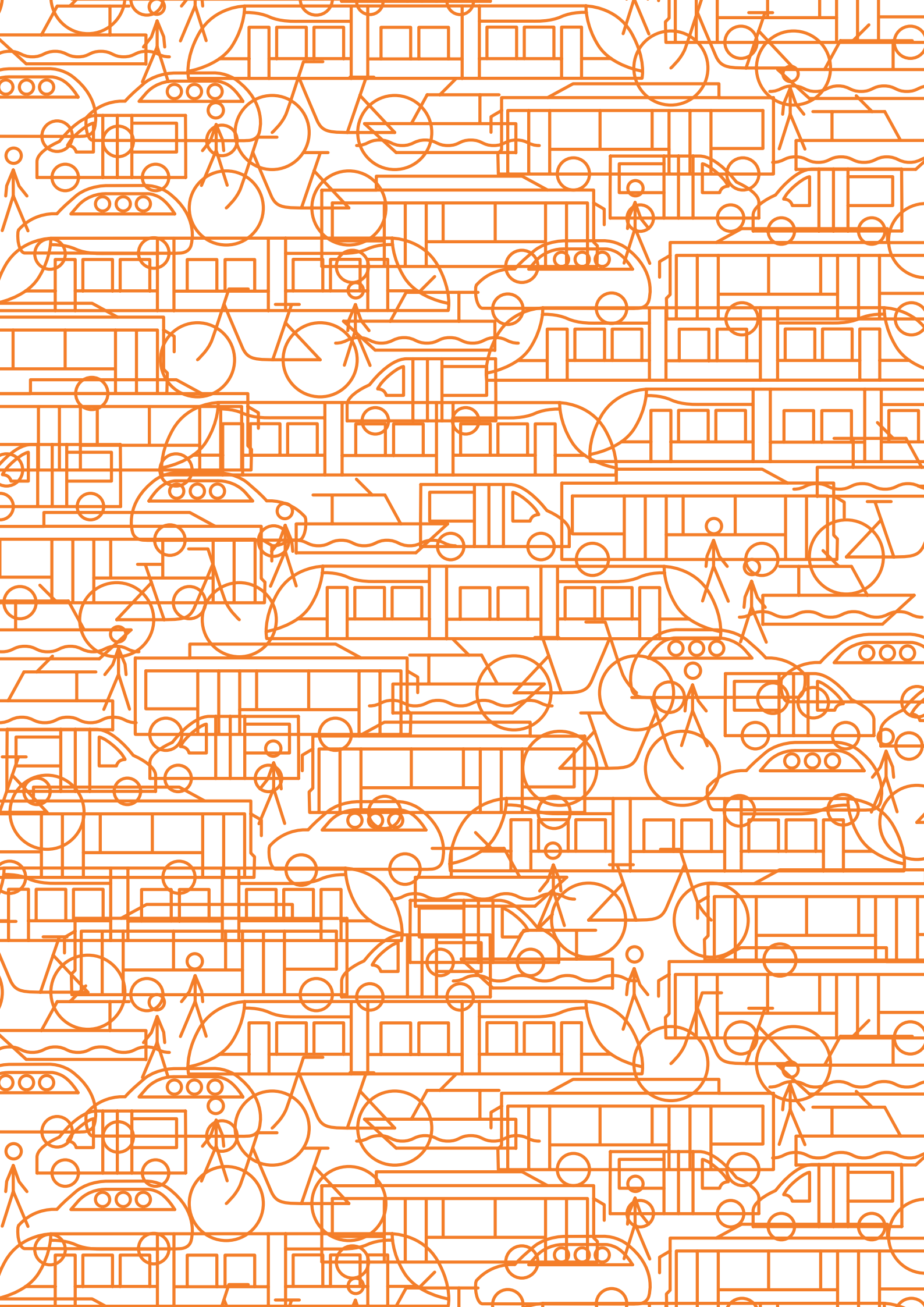
BILAN PAR COMMUNE

(hors voies rapides)



LES ACCIDENTS PAR COMMUNE

	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés
Communes			
Ambarès-et-Lagrave	10	0	12
Ambès	0	0	0
Artigues-Près-Bordeaux	23	0	36
Bassens	1	1	0
Bègles	26	3	38
Blanquefort	8	1	7
Bordeaux	203	6	247
Bouliac	8	0	11
Bruges	25	0	31
Carbon-Blanc	18	0	24
Cenon	7	0	9
Eysines	22	0	28
Floirac	11	1	10
Gradignan	30	0	35
Le Bouscat	3	0	3
Le Haillan	3	0	6
Le Taillan Médoc	5	1	9
Lormont	29	1	41
Martignas-sur-Jalle	2	0	6
Mérignac	43	2	54
Parempuyre	1	1	0
Pessac	28	0	36
Saint-Aubin-de-Médoc	0	0	0
Saint-Louis-de-Monteferrand	1	0	3
Saint-Médard-en-Jalles	11	0	13
Saint-Vincent-de-Paul	9	0	12
Talence	11	0	13
Villenave d'Ornon	38	2	45
TOTAL	576	19	729



ANNEXES



- Introduction
- Accident de la circulation impliquant une personne de 18 à 24 ans
- Accident de la circulation impliquant une personne de plus de 65 ans

INTRODUCTION

Pour compléter le bilan 2018, l'observatoire de la sécurité routière propose des dossiers thématiques.

Cette année, ces dossiers thématiques s'intéressent plus particulièrement aux classes d'âge comportant des enjeux spécifiques :

- Les jeunes adultes, de 18 à 25 ans, qui sont les principales victimes d'accidents de la route. Statistiquement, ils ont un risque d'accidents plus important que les autres classes d'âge.
- Les séniors, dont le poids démographique augmente sur Bordeaux Métropole. La gravité des accidents de ces usagers s'avère plus importante que pour les autres classes d'âge.

Ces deux publics sont par ailleurs identifiés spécifiquement dans le Document Général d'Orientations de la politique locale de sécurité routière en Gironde par l'Etat comme enjeux prioritaires avec un programme d'actions spécifiques pour renforcer la sécurité de leurs déplacements.

Eléments introductifs

Les deux dossiers thématiques présentés ci-après s'appuient sur les données des accidents corporels de la circulation de 2013 à 2017 sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Le nombre d'usagers impliqués dans un accident corporel de la circulation durant cette période (tués, blessés ou indemnes) est précisé ci-après.

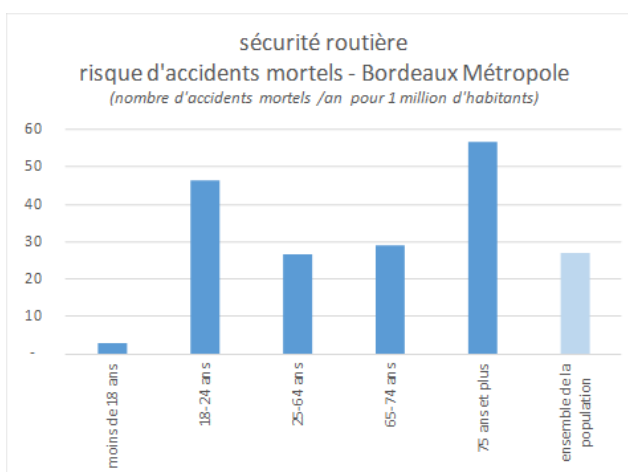
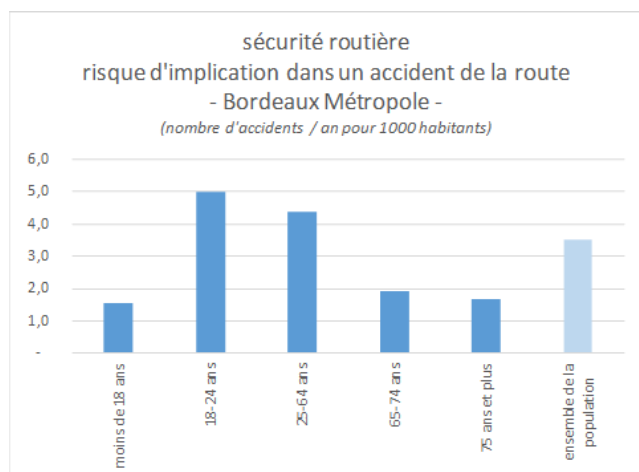
Ensemble des usagers - tués - blessés - indemnes :

Années	Nombre d'usagers	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemnes
2013-2017	13 078	100	6 782	1 266	5 516	6 196

Le tableau ci-dessous permet d'identifier le poids respectif de chaque classe d'âge dans les accidents de la route avec des informations complémentaires concernant l'importance démographique de la catégorie considérée et la proportion des déplacements effectués par cette classe d'âge vis-à-vis de l'ensemble des déplacements.

Tranches d'âges	accidents de la route (période 2013-2017)			population	mobilité
	usagers impliqués	blessés	tués		
moins de 18 ans	9%	12%	2%	19%	16%
18-24 ans	19%	21%	23%	13%	14%
25-64 ans	64%	60%	51%	52%	58%
65-74 ans	5%	4%	9%	8%	8%
75 ans et plus	3%	3%	15%	7%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Une personne sur 4 tuée dans un accident de la route sur Bordeaux Métropole est un jeune adulte de moins de 25 ans, alors que le poids démographique de cette classe d'âge sur l'agglomération n'est que de 13 %. De même, une personne sur 4 tuée dans un accident de la route sur Bordeaux Métropole est une personne de plus de 65 ans, alors que le poids démographique de cette classe d'âge sur l'agglomération n'est que de 15 %. Toutefois, vis-à-vis des seniors, les enjeux sont différents suivant l'âge, avec une proportion nettement plus importante d'accidents mortels pour les usagers de plus de 75 ans. Les risques d'accidents graves sont donc plus importants pour les 18-24ans et les seniors. Les deux graphiques ci-dessous, représentant les risques d'accidents par classe d'âge, confirment la nécessité de mieux comprendre les circonstances des accidents pour les 18-24 ans et pour les seniors.



En complément, si l'on s'intéresse à la mobilité des habitants de Bordeaux Métropole selon leur âge, on constate une baisse sensible de mobilité pour les seniors, une personne de plus de 75 ans faisant moins de 3 déplacements par jour en moyenne alors qu'un actif réalise en moyenne 4,8 déplacements par jour.

Nombre de déplacements par personne

	déplacements par jour
5-17 ans	3,6
18-24 ans	4,6
25-64 ans	4,8
65-74 ans	4,0
+ de 75 ans	2,7
ensemble de la population	4,1

Part modale selon l'âge de la personne

	Marche	VP	TC	vélo	2RM	autres	TOTAL
5-17 ans	34%	35%	18%	12%	0%	1%	100%
18-24 ans	34%	33%	28%	5%	1%	0%	100%
25-64 ans	25%	56%	8%	8%	1%	1%	100%
65-74 ans	33%	55%	4%	6%	1%	1%	100%
+ de 75 ans	42%	47%	7%	3%	0%	0%	100%
ensemble de la population	29%	50%	12%	8%	1%	1%	100%

Nota : 2RM = deux-roues motorisés ; VP = voiture particulière ; TC = transports collectifs

Principaux enseignements

Pour les jeunes adultes (usagers de 18 à 24 ans)

- Le risque d'être impliqué dans un accident est plus important chez les 18-24ans que pour le reste de la population.
- Ce risque accru s'applique de façon homogène pour l'ensemble des modes, à l'exception des cyclomotoristes (scooters) pour lesquels le risque est nettement plus important. Ainsi, par exemple, le comportement des jeunes adultes n'est pas plus à risque à vélo qu'en voiture.
- Les jeunes de 18 à 24 ans commettent plus d'infractions que la moyenne avec une problématique vis-à-vis des addictions (alcool et drogue). «Vitesse excessive ou inadaptées» est la principale infraction des jeunes lors d'un accident de la route les impliquant alors que c'est le «refus de priorité» qui est la principale infraction pour les autres classes d'âge.
- Les usagers de 18 à 24 ans sont surreprésentés dans les accidents de nuit, et sous représentés le matin et à l'heure de pointe «circulation» du soir.
- En lien avec les comportements à risque et vitesses excessives, les phénomènes de perte de contrôle du véhicule sont un scénario d'accident plus récurrent chez les jeunes adultes que pour l'ensemble de la population.

Pour les séniors (usagers de 65 ans et plus)

- Le risque d'accident grave est plus important pour les usagers séniors, notamment les personnes de plus de 75 ans, que pour un usager « moyen ». C'est principalement l'augmentation des accidents de piétons pour ces classes d'âge qui explique la hausse du risque. La problématique devient très forte pour les personnes de plus de 75 ans.
- Les séniors commettent moins d'infractions que la moyenne, mais ils sont surreprésentés dans les «refus de priorité» ainsi que dans les «traversées irrégulières de chaussée par un piéton».
- En lien avec leur pratique de déplacements, les usagers séniors sont surreprésentés dans les accidents en fin de matinée et en début d'après-midi et sous-représentés aux heures de pointe « circulation » et la nuit.
- Les problèmes d'attention du piéton traversant la chaussée constituent un scénario d'accident nettement plus récurrent chez les séniors (principalement les séniors de plus de 75 ans) que pour les autres classes d'âge.

Préconisations

L'objectif de Bordeaux Métropole est d'accompagner au mieux les déplacements de tous les usagers et notamment ceux des séniors et des jeunes et garantir leur sécurité sur l'espace public.

Dans cette optique, afin de répondre aux problématiques identifiées ci-dessus, Bordeaux Métropole travaille notamment sur les aspects suivants :

- Sécurisation des traversées piétonnes : en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité ou en favorisant la présence d'îlot refuge. Les plans de mise en accessibilité de la voirie (PAVE) sont également élaborés en identifiant notamment les points d'attraction des personnes âgées pour le positionnement optimal des traversées quand celles-ci doivent être marquées. Plus globalement, le nouveau guide de conception des espaces publics de Bordeaux Métropole vise à accompagner les pratiques de déplacement avec des recommandations en matière d'apaisement des circulations favorisant la mobilité des séniors (zones 30, zones de rencontre...).
- Sensibilisation des publics jeunes vis-à-vis des comportements à risque (éducation, sensibilisation, formation, information) : accompagner l'Etat et les acteurs de la sécurité routière dans ce domaine, s'associer aux campagnes de communication avec les partenaires de Bordeaux Métropole.

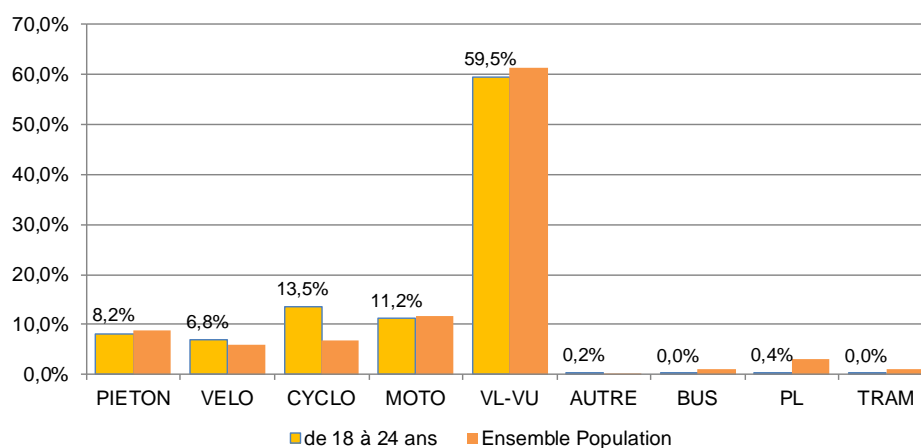
ACCIDENTS DE LA CIRCULATION IMPLIQUANT UNE PERSONNE DE 18 À 24 ANS

Analyse suivant le mode de déplacements

Les impliqués conducteurs et piétons

Proportion d'accidents corporels suivant la catégorie de véhicules pour les 18-24ans et pour l'ensemble des accidentés sur Bordeaux Métropole

	de 18 à 24 ans		Ensemble Population	
	nombre	%	nombre	%
PIETON	166	8,2%	974	8,8%
VELO	138	6,8%	675	6,1%
CYCLO	272	13,5%	744	6,7%
MOTO	225	11,2%	1 312	11,8%
VL-VU	1 201	59,5%	6 790	61,2%
AUTRE	5	0,2%	39	0,4%
BUS	1	0,0%	109	1,0%
PL	8	0,4%	346	3,1%
TRAM	1	0,0%	113	1,0%
Total	2 017	100,0%	11 102	100,0%



La proportion d'accidents selon le mode de déplacements pour les jeunes adultes est similaire à celle de l'ensemble de la population, à l'exception des cyclomoteurs qui sont plus représentés chez les 18-24ans.

Toutefois, comme cela a été indiqué en introduction, le risque d'être impliqué dans un accident est plus important chez les 18-24ans que pour l'ensemble de la population. Le graphique ci-dessus permet de conclure que ce « sur-risque » s'applique de façon homogène pour l'ensemble des modes, à l'exception des cyclomotoristes (scooters).

Ainsi, par exemple, le comportement des jeunes n'est pas plus à risque à vélo qu'en voiture.

Finalement, vis-à-vis des accidents suivant le mode de transport utilisé, l'enjeu principal chez les jeunes adultes porte sur les accidents de cyclomoteurs. La proportion d'accidents de cyclomoteurs est deux fois plus importante chez les jeunes adultes que pour l'ensemble de la population. Par ailleurs, plus d'un accident sur 4 en cyclo concerne un jeune de 18 à 24 ans.

Usagers tués (période de 2013 à 2017) :

Tranches d'âges	0 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Total
PIETON	0	3	7	2	8	20
BICYCLETTE	0	2	3	0	2	7
CYCLO	1	1	1	1	0	4
MOTO	0	8	26	0	0	34
VL - VU	1	8	14	6	5	34
AUTRE	0	1	0	0	0	1
Total	2	23	51	9	15	100

23 jeunes adultes de 18 à 24 ans sont morts dans un accident de la route sur Bordeaux Métropole de 2013 à 2017. On comptabilise :

- 3 piétons,
- 2 cyclistes,
- 10 usagers de deux roues motorisés (cyclo, moto et autre)
- 8 usagers en voiture.

Ces proportions sont similaires à celles de l'ensemble de la population.

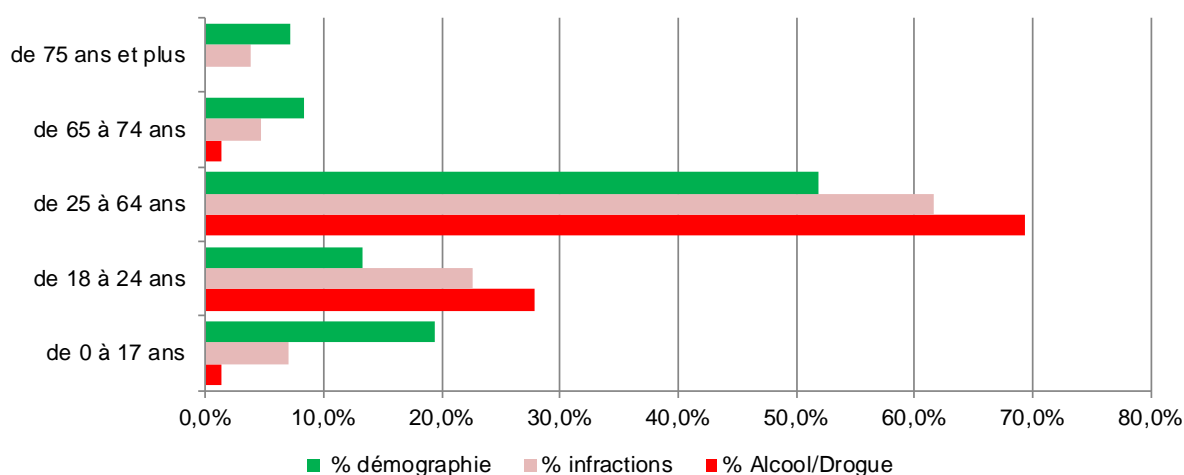
Les principales infractions

Les jeunes de 18 à 24 ans commettent plus d'infractions que la moyenne. Toutefois, on constate que c'est également le cas des actifs de 25 à 64 ans.

La problématique des addictions (alcool et drogue) est marquée chez les jeunes adultes. Mais, elle est également très prégnante chez les personnes de 25 à 64 ans.

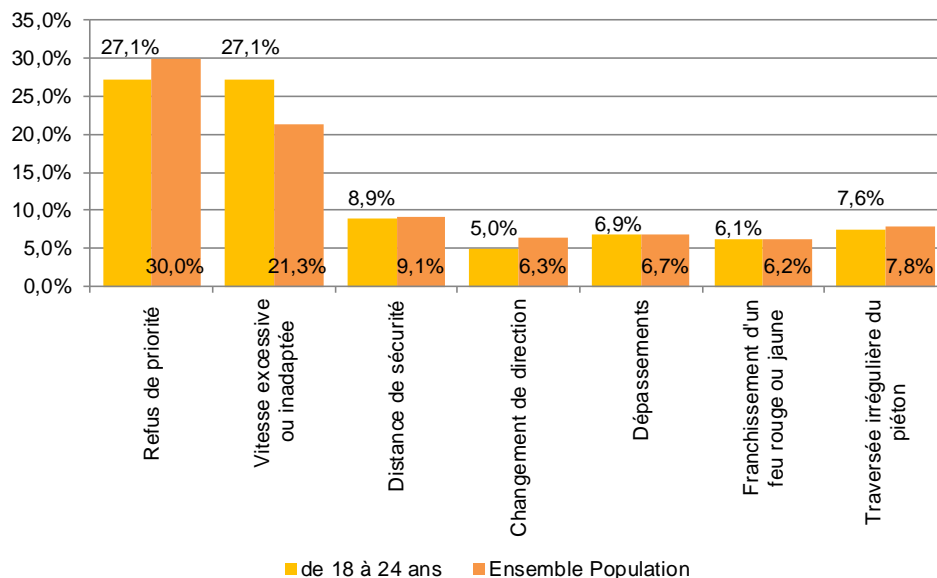
Proportion par classe d'âge de la consommation d'alcool et stupéfiants par de usagers impliqués dans un accident, des infractions dans les accidents et des habitants de Bordeaux Métropole

	de 0 à 17 ans	de 18 à 24 ans	de 25 à 64 ans	de 65 à 74 ans	de 75 ans et plus	Total
% Alcool/Drogue	1,4%	27,8%	69,4%	1,4%	0,0%	100,0%
% infractions	7,1%	22,6%	61,7%	4,8%	3,9%	100,0%
% démographie	19,4%	13,3%	51,9%	8,3%	7,1%	100,0%



Les principales infractions des impliqués âgés de 18 à 24 ans :

Proportion d'infractions suivant le type d'infraction pour les 18-24ans et pour l'ensemble des accidentés sur Bordeaux Métropole

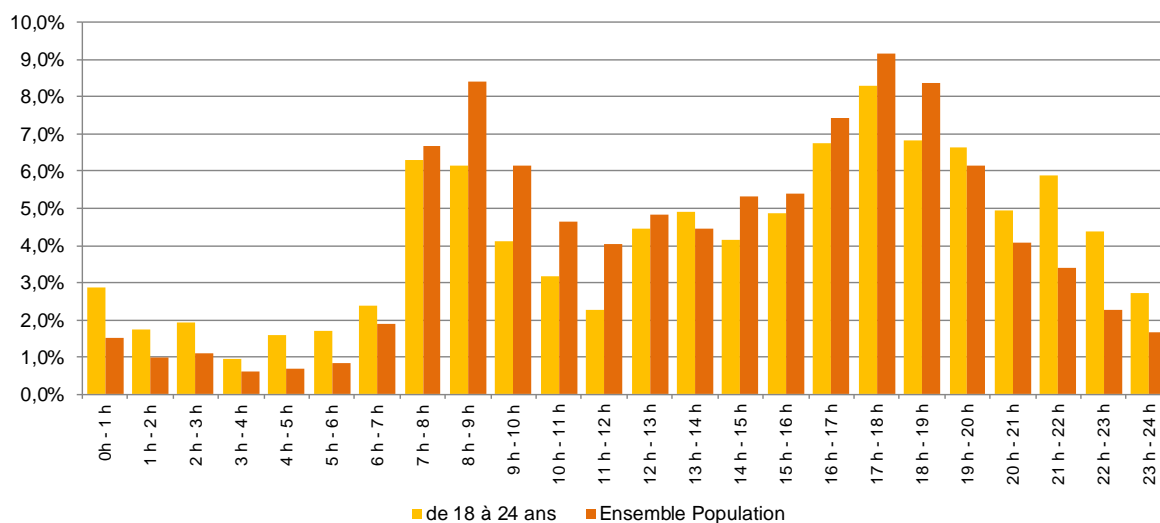


Les jeunes de 18 à 24 ans sont surreprésentés dans les "Vitesses excessives ou inadaptées". Ils semblent avoir un comportement à risque lié à la vitesse.

Au niveau des autres types d'infractions (refus de priorité, dépassement, traversée irrégulière de la chaussée), on ne constate pas de comportement spécifique chez les jeunes.

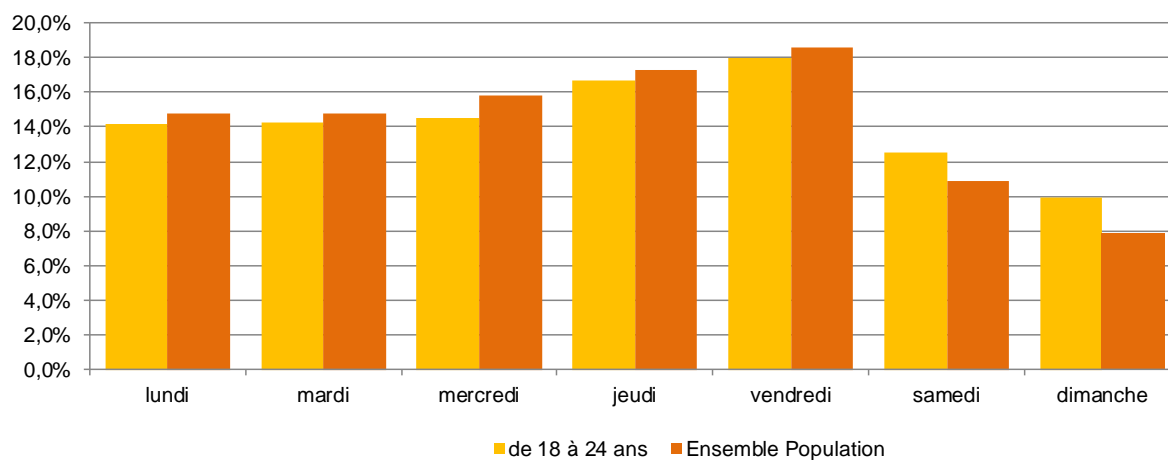
Répartition temporelle des accidents

Selon l'heure



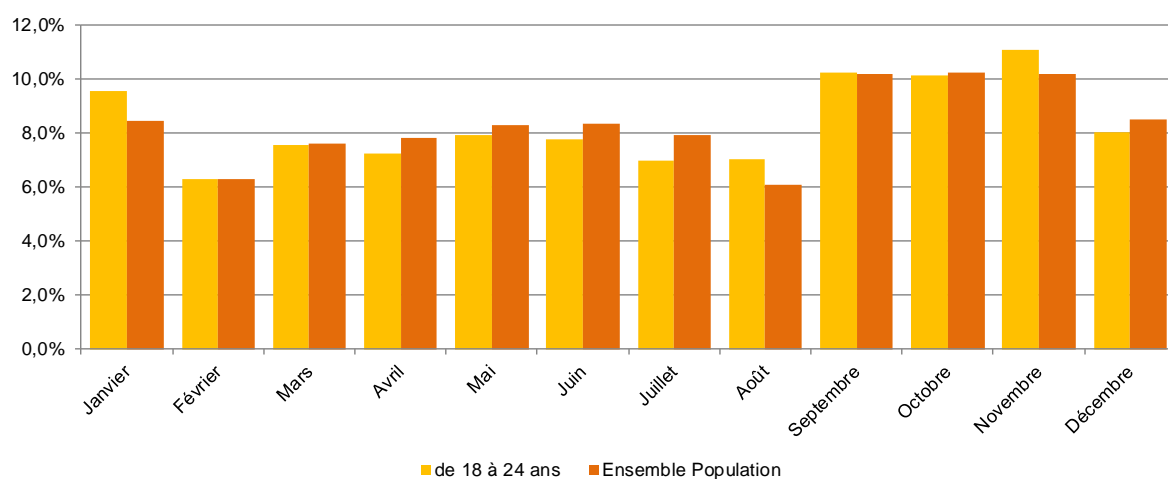
Les usagers de 18 à 24 ans sont surreprésentés dans les accidents de nuit, et sous représentés le matin et à l'heure de pointe "circulation" du soir.

Selon le jour de la semaine



On observe une surreprésentation d'accidents de jeunes adultes le week-end. Aucune pointe particulière n'est constatée du lundi au vendredi pour les jeunes par rapport à l'ensemble de la population.

Selon le mois



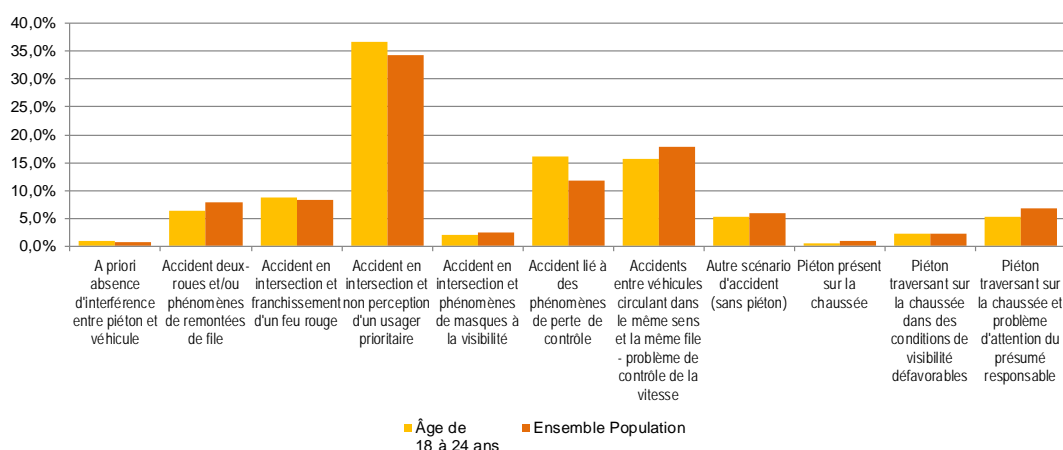
On ne constate pas d'accidentologie spécifique chez les jeunes suivant le mois de l'année.

Les scénarios d'accident

Pour l'analyse, les accidents ont été regroupés par famille de scénarios. Ces scénarios ont été établis par l'Institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Ils permettent de cibler une récurrence dans le déroulement d'un accident de la circulation.

A noter, les accidents dont les circonstances ne sont pas connues dans le détail n'ont pas pu être classés par scénario.

	Âge de 18 à 24 ans		Ensemble de la population	
	Nombre	%	Nombre	%
Accident deux-roues et/ou phénomènes de remontées de file	81	6%	536	8%
Accident en intersection et franchissement d'un feu rouge	113	9%	573	8%
Accident en intersection et non perception d'un usager prioritaire	472	37%	2334	34%
Accident en intersection et phénomènes de masques à la visibilité	26	2%	174	3%
Accident lié à des phénomènes de perte de contrôle	207	16%	801	12%
Accidents entre véhicules circulant dans le même sens et la même file - problème de contrôle de la vitesse	202	16%	1224	18%
Autre scénario d'accident (sans piéton)	67	5%	410	6%
Piéton présent sur la chaussée	8	1%	69	1%
Piéton traversant sur la chaussée dans des conditions de visibilité défavorables	30	2%	159	2%
Piéton traversant sur la chaussée et problème d'attention du présumé responsable	69	5%	469	7%
A priori absence d'interférence entre piéton et véhicule	12	1%	57	1%
Autre accident piéton	3	0%	15	0%
Total général	1290	100%	6821	100%



Les phénomènes de perte de contrôle de son véhicule sont un scénario d'accident plus récurrent chez les jeunes adultes que pour l'ensemble de la population. Cette problématique est en corrélation avec les comportements à risque et vitesses excessives (cf. paragraphe relatif aux infractions).

Pour les autres types de scénarios d'accidents, on ne constate pas d'accidentologie spécifique chez les jeunes, les écarts avec le comportement de l'ensemble de la population étant inférieurs à 3%.

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION IMPLIQUANT UNE PERSONNE DE 65 ANS ET PLUS

Tout d'abord, il convient de noter qu'en France, le poids démographique des personnes de plus de 60 ans vis-à-vis de l'ensemble de la population est passé de 20% à 25% entre 2003 et 2017, soit une hausse de 5 points en moins de 15 ans. D'autre part, le nombre de personnes de 75 ans et plus en France a augmenté de plus de 40% depuis le début des années 2000, passant de 4,3 millions de personnes à plus de 6 millions de personnes.

Sur Bordeaux Métropole, des dynamiques similaires s'observent. Plus de 50 000 personnes ont plus de 75 ans aujourd'hui.

Ce vieillissement de la population induit de nouveaux enjeux en matière de sécurité routière.

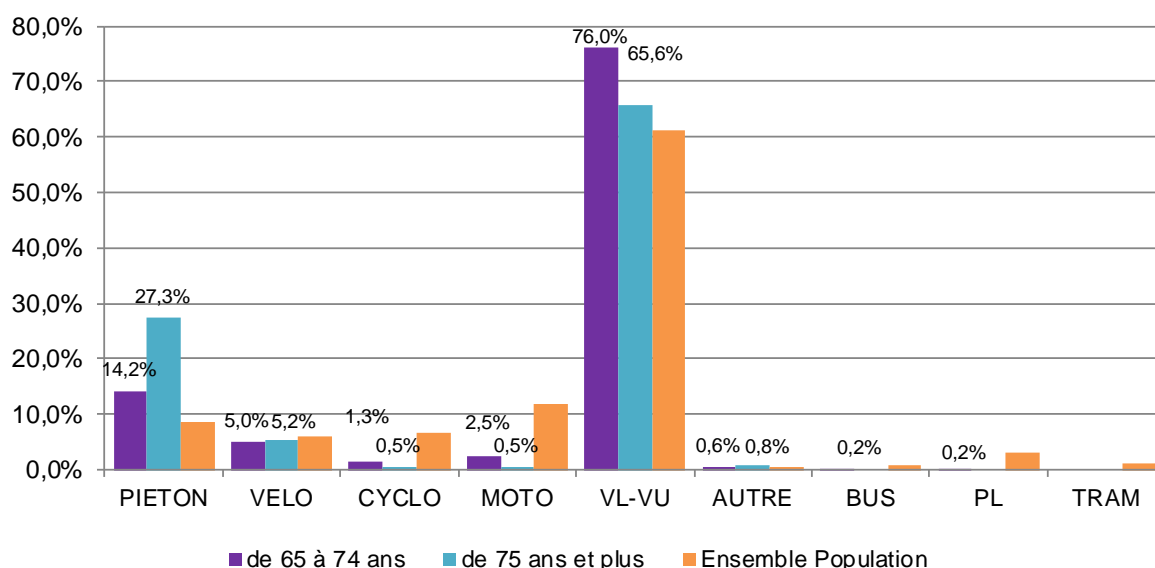
En effet, sur Bordeaux Métropole, les victimes de plus de 65 ans représentées 13 % des personnes décédées dans un accident de la route au début des années 2000 alors qu'elles représentent aujourd'hui près du quart des tués.

Analyse suivant le mode de déplacements

Les impliqués conducteurs et piétons

Proportion d'accidents corporels suivant la catégorie de véhicules pour les séniors (de 65 à 74ans et de 75 ans et plus) et pour l'ensemble des accidentés sur Bordeaux Métropole

	de 65 à 74 ans		de 75 ans et plus		Ensemble Population	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%
PIETON	74	14,2%	105	27,3%	974	8,8%
VELO	26	5,0%	20	5,2%	675	6,1%
CYCLO	7	1,3%	2	0,5%	744	6,7%
MOTO	13	2,5%	2	0,5%	1 312	11,8%
VL-VU	395	76,0%	252	65,6%	6 790	61,2%
AUTRE	3	0,6%	3	0,8%	39	0,4%
BUS	1	0,2%	0	0,0%	109	1,0%
PL	1	0,2%	0	0,0%	346	3,1%
TRAM	0	0,0%	0	0,0%	113	1,0%
Total	520	100,0%	384	100,0%	11 102	100,0%



La proportion d'accidents selon le mode de déplacements pour les séniors diffère de celle de l'ensemble de la population :

- Les accidents de piétons augmentent avec l'âge de la personne. La problématique devient très forte pour les personnes de plus de 75 ans.
- Les accidents en voiture sont également sensiblement plus importants en proportion chez les séniors. Cette problématique est plus marquée chez les 65-74ans que chez les plus de 75ans, ces derniers se déplaçant moins en voiture.

Usagers tués (période de 2013 à 2017) :

Tranches d'âges	0 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Total
PIETON	0	3	7	2	8	20
BICYCLETTE	0	2	3	0	2	7
CYCLO	1	1	1	1	0	4
MOTO	0	8	26	0	0	34
VL - VU	1	8	14	6	5	34
AUTRE	0	1	0	0	0	1
Total	2	23	51	9	15	100

24 personnes de plus de 65 ans sont mortes dans un accident de la route sur Bordeaux Métropole de 2013 à 2017 (dont 15 de plus de 75 ans). On comptabilise :

- 10 piétons (dont 8 de plus de 75 ans),
- 2 cyclistes (de plus de 75 ans),
- 11 usagers en voiture (dont 5 de plus de 75 ans).

Ces proportions diffèrent nettement de celle de l'ensemble de la population.

Par exemple, on ne constate aucun accident d'usager sénior en deux-roues motorisés, alors qu'à l'inverse, la moitié des piétons décédés sur le territoire de Bordeaux Métropole sont des séniors.

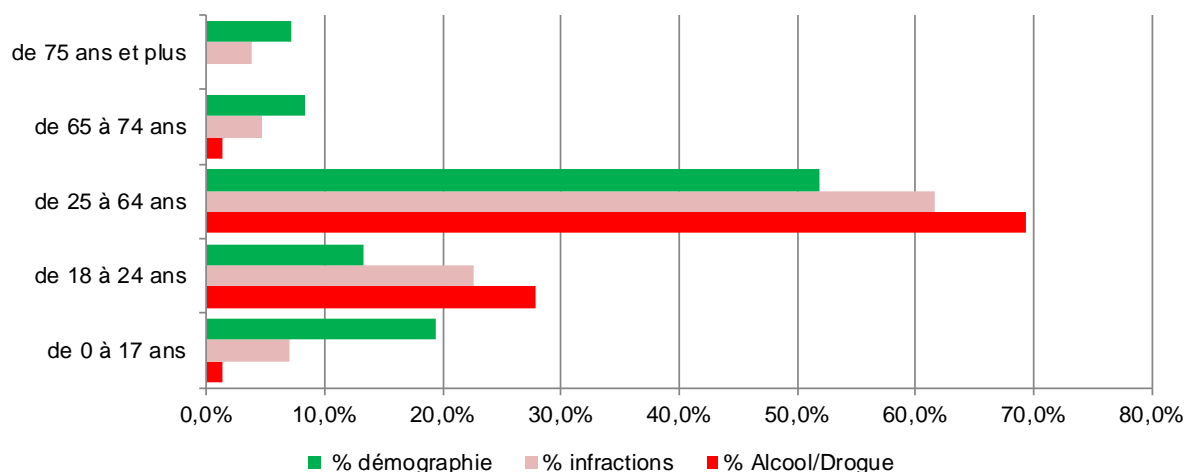
Les principales infractions :

Les séniors commettent moins d'infractions que la moyenne.

La problématique des addictions (alcool/drogue) qui constitue un sujet très portant pour les usagers de moins de 65 ans n'est pas très importante chez les séniors, elle est même statistiquement inexistante pour les usagers de plus de 75 ans (aucun usager de plus de 75 ans impliqué dans un accident de la route sur Bordeaux Métropole n'a été contrôlé positif lors des 5 dernières années).

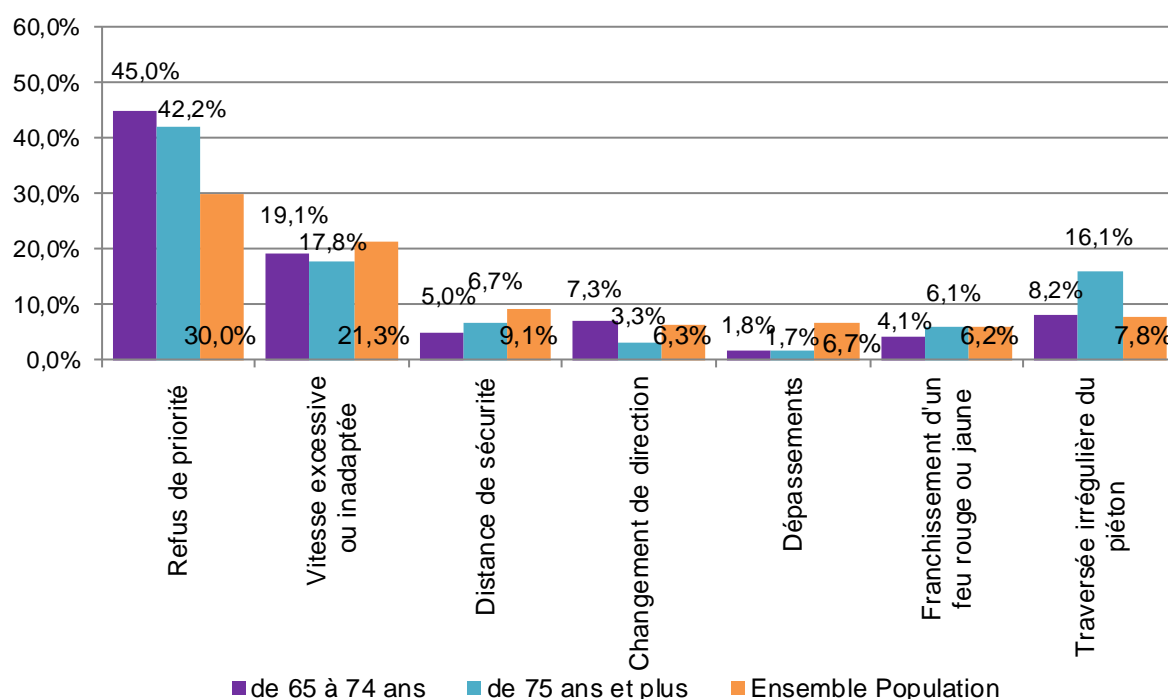
Proportion par classe d'âge de la consommation d'alcool et stupéfiants par de usagers impliqués dans un accident, des infractions dans les accidents et des habitants de Bordeaux Métropole

	de 0 à 17 ans	de 18 à 24 ans	de 25 à 64 ans	de 65 à 74 ans	de 75 ans et plus	Total
% Alcool/Drogue	1,4%	27,8%	69,4%	1,4%	0,0%	100,0%
% infractions	7,1%	22,6%	61,7%	4,8%	3,9%	100,0%
% démographie	19,4%	13,3%	51,9%	8,3%	7,1%	100,0%



Les principales infractions des séniors :

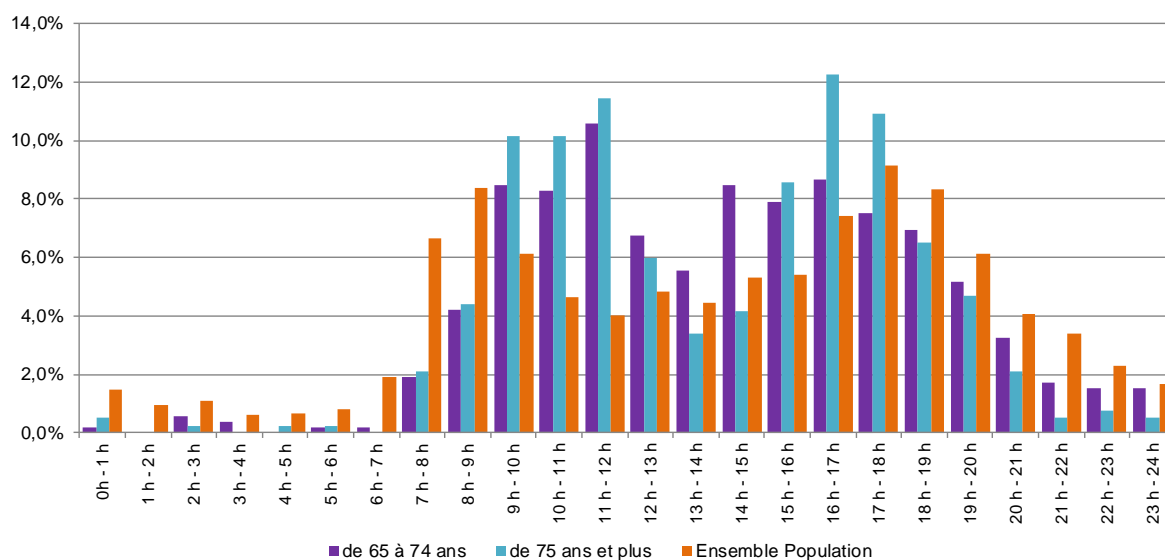
Proportion d'infractions suivant le type d'infraction pour les séniors (de 65 à 74ans et de 75 ans et plus) et pour l'ensemble des accidentés sur Bordeaux Métropole



Les séniors sont surreprésentés dans les "refus de priorité" ainsi que dans les "traversées irrégulières du piéton". Plus que des infractions volontaires, ces manquements sont probablement liés à la diminution des capacités (visuelles et réactivité) chez les séniors.

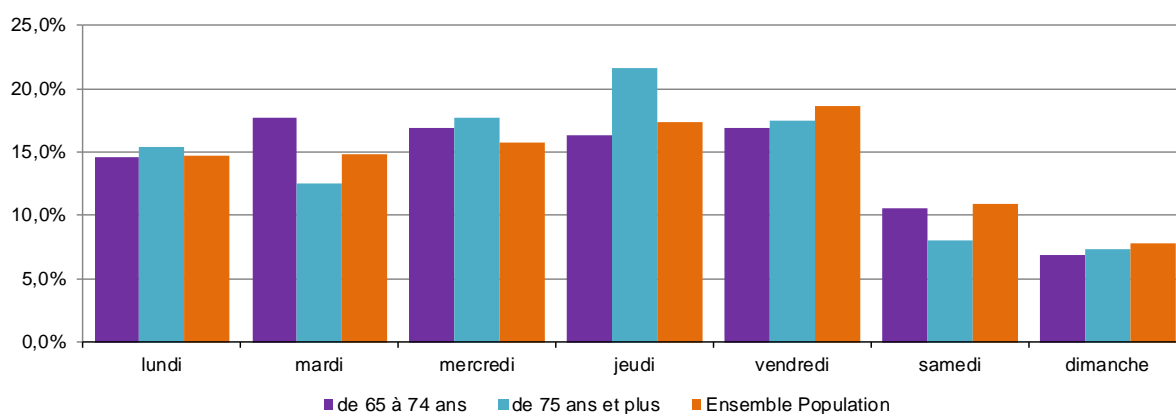
Répartition temporelle des accidents

Selon l'heure :



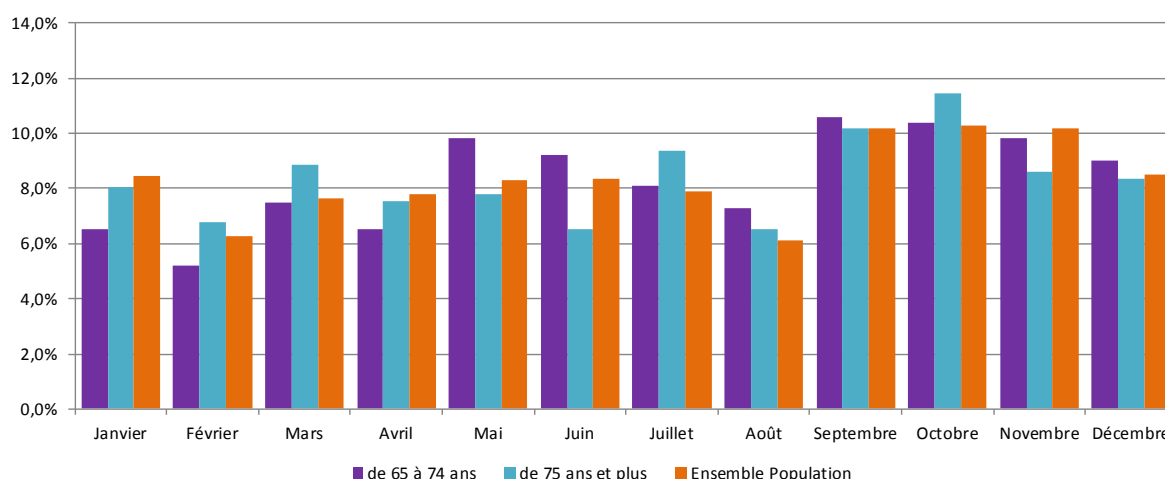
En lien avec leur pratique de déplacements, les usagers seniors sont surreprésentés dans les accidents en fin de matinée et en début d'après-midi et sous-représentés aux heures de pointe « circulation » et la nuit.

Selon le jour de la semaine :



On ne constate pas d'accidentologie spécifique chez les seniors suivant le jour de la semaine. On remarque toutefois sans l'expliquer, une proportion d'accidents plus importante le jeudi pour les personnes de plus de 75 ans.

Selon le mois :



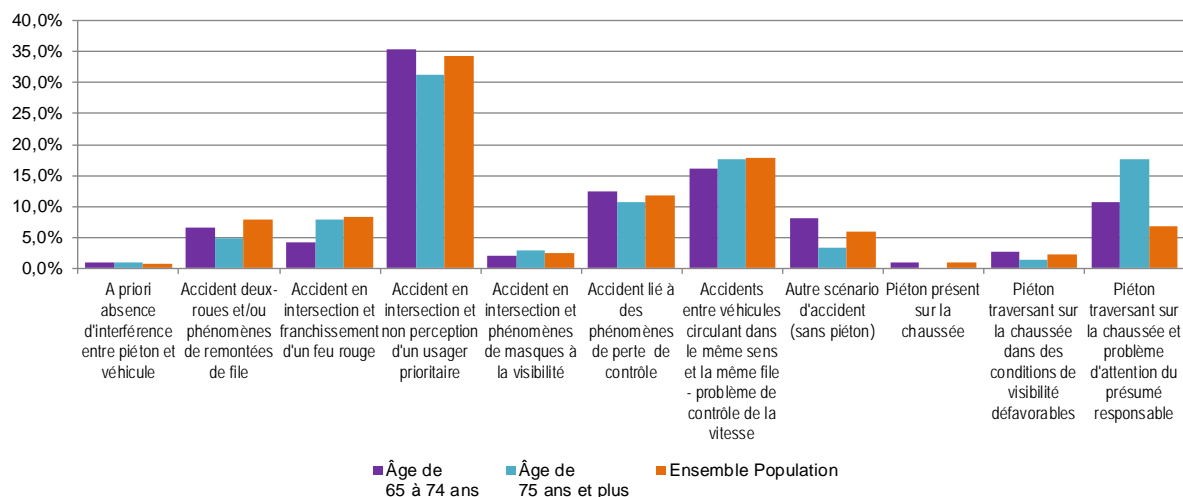
On ne constate pas d'accidentologie spécifique chez les séniors suivant le mois de l'année.

Les scénarios d'accident

Pour l'analyse, les accidents ont été regroupés par famille de scénarios. Ces scénarios ont été établis par l'Institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux (IFSTAR). Ils permettent de cibler une récurrence dans le déroulement d'un accident de la circulation.

A noter, les accidents dont les circonstances ne sont pas connues dans le détail n'ont pas pu être classés par scénario.

	Âges de 65 à 74 ans		Âges de 75 ans et plus		Ensemble de la population	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Accident deux-roues et/ou phénomènes de remontées de file	20	7%	10	5%	536	8%
Accident en intersection et franchissement d'un feu rouge	13	4%	16	8%	573	8%
Accident en intersection et non perception d'un usager prioritaire	108	35%	64	31%	2334	34%
Accident en intersection et phénomènes de masques à la visibilité	6	2%	6	3%	174	3%
Accident lié à des phénomènes de perte de contrôle	38	12%	22	11%	801	12%
Accidents entre véhicules circulant dans le même sens et la même file - problème de contrôle de la vitesse	49	16%	36	18%	1224	18%
Autre scénario d'accident (sans piéton)	25	8%	7	3%	410	6%
Piéton présent sur la chaussée	3	1%	0	0%	69	1%
Piéton traversant sur la chaussée dans des conditions de visibilité défavorables	8	3%	3	1%	159	2%
Piéton traversant sur la chaussée et problème d'attention du présumé responsable	33	11%	36	18%	469	7%
A priori absence d'interférence entre piéton et véhicule	3	1%	2	1%	57	1%
Autre accident piéton	0	0%	2	1%	15	0%
Total général	306	100%	204	100%	6821	100%



Les problèmes d'attention du piéton traversant la chaussée constituent un scénario d'accident nettement plus récurrent chez les séniors (principalement les séniors de plus de 75 ans) que pour l'ensemble de la population. Cette problématique est en corrélation avec les infractions constatées pour cette population (cf. paragraphe relatif aux infractions). Pour les autres types de scénarios d'accidents, on ne constate pas d'accidentologie spécifique chez les séniors, les écarts avec le comportement de l'ensemble de la population étant inférieurs à 3%.

Conception & Réalisation

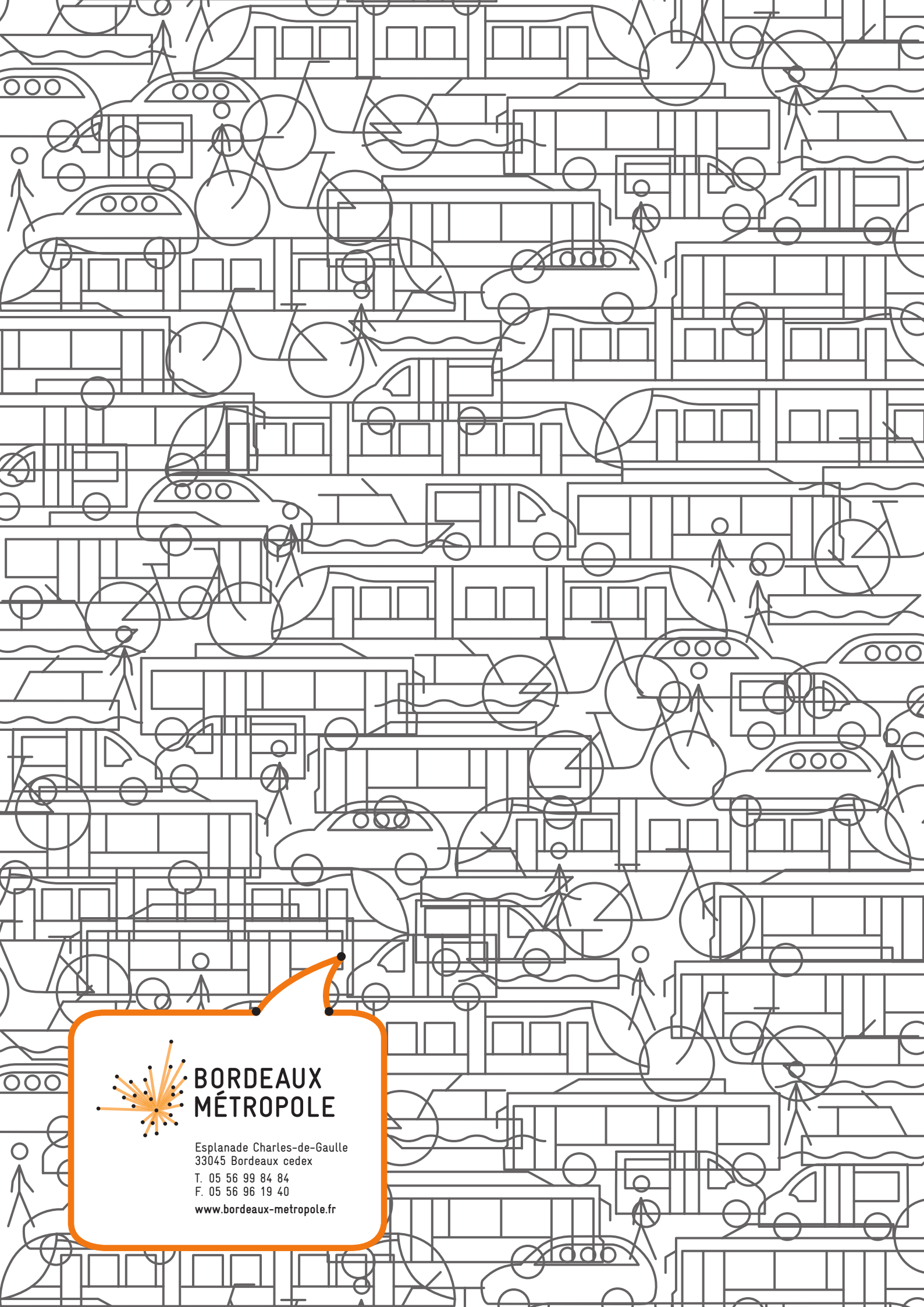
LAPAO

Impression

L'ATELIER

de Bordeaux Métropole





**BORDEAUX
MÉTROPOLE**

Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex

T. 05 56 99 84 84

F. 05 56 96 19 40

www.bordeaux-metropole.fr