

Préfecture de la
zone de défense
et de sécurité du
Sud-Ouest

Bureau du cabinet
Section de la
prévention

Pôle Sécurité
Routière

Observatoire
régional de la
sécurité routière

La sécurité routière en Nouvelle-Aquitaine

Bilan annuel 2019



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.


PRÉFÈTE
DE LA ZONE
DE DÉFENSE
ET DE SÉCURITÉ
SUD-OUEST
szkxv
zpxkx
pxvpxv

Zone de défense et de sécurité
Sud-Ouest



Éditorial

Après une année 2018 où la mortalité sur les routes était repartie à la hausse, le bilan de celle-ci est revenu en 2019 à son niveau précédent. Cette inflexion par rapport à 2018, a contrario de la tendance nationale, est un motif d'espérance.

On ne peut en revanche s'en satisfaire, le nombre de tués se stabilisant autour d'un « seuil de résistance » observé depuis 2013. En outre, les données d'accidentalité routière sur la période montrent une hausse du nombre d'accidents et de blessés ; cette évolution oblige à davantage de vigilance.

En effet, si le nombre de tués, 361, baisse sensiblement en 2019 (- 5,7 %), le nombre d'accidents corporels augmente à 4 828 soit une hausse de près de 15 % par rapport à 2018 ; le nombre de blessés suit logiquement la même tendance avec 5 966 victimes, soit une augmentation de plus de 12 %.

Autre fait marquant pour cette année 2019, la part importante des jeunes majeurs (18-25 ans) dans la mortalité (18 %), qui représente le double de son poids dans la population. En revanche, la part des seniors (plus de 65 ans) tend à reculer avec 22 % de tués en moins, de même que les usagers vulnérables que sont les piétons, cyclistes et utilisateurs d'engins personnels non motorisés, dans une proportion voisine (23%).

Le contexte social agité a également eu un impact sur l'accidentalité : les nombreuses dégradations de radars automatiques ont influencé de manière négative le comportement de certains automobilistes, venant ternir le bilan pourtant prometteur de la réduction de la vitesse maximale autorisée sur les axes bi-directionnels sans séparateur central.

L'implication de tous au quotidien reste primordiale pour le partage de la route et le respect de tous les usagers notamment les plus vulnérables. Tel est le cas par exemple des seniors dont la part parmi les usagers vulnérables victimes d'un accident est élevée : près d'un piéton tué sur deux et 80% des tués à vélo.

Dans ce contexte, le travail des observatoires de sécurité routière sur le porter à connaissance et l'analyse des chiffres reste important 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 et son observatoire régional ont travaillé en 2019 au soutien et à l'animation des réseaux des observatoires et des coordinations départementales.

Les observatoires locaux disposent désormais d'un outil moderne pour le recueil, l'analyse des données de l'accidentalité. Ils contribuent dans chaque département à apporter de la cohérence aux différentes actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière menées par les coordinations départementales dans le cadre des orientations nationales.

La crise sanitaire dont nous tâchons de sortir nous a rappelé que si nous respectons les règles élémentaires, nous sommes capables d'accroître notre sécurité. Il en va de même sur les routes.

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



Page 3

Contexte régional
Rappel des chiffres clés 2018

Page 4

Bilan global 2019
Les accidents
Les tués

Page 5

Les chiffres clés :
Qui ?
Quand ?
Où ?
Pourquoi ?

Page 11

Répartition par département

Page 14

Synthèse régionale

Page 15

Synthèse par département

Pages
16 à 27

Synthèses détaillées
pour chaque département

Sources

TRAxY (Base officielle 2019 de l'ONISR)
L'exhaustivité et la qualité de la base est assurée par les Observatoires Départementaux de Sécurité Routière

INSEE

ONISR

SOeS Service de l'Observatoire et des statistiques du MEEM

Photothèque MI - MEEM

Conception / Réalisation : ORSR Nouvelle-Aquitaine

L'équipe de l'ORSR Nouvelle-Aquitaine :

Agathe CAVEY, responsable du pôle sécurité routière ;
Jean MARTY, Xavier BROUTIN chargés d'études sécurité routière ;
Sophie DULAU chargés d'études financières.

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.

Coût de l'insécurité routière

Les travaux de l'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 2018, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires (valeurs tutélaires) ci-contre, s'établirait à 33,4 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- 10,9 Md€ au titre de la mortalité ;
- 17,6 Md€ au titre des hospitalisations ;
- 4 Md€ pour les victimes légères ;
- 0,9 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 (1,360 millions d'accidents matériels déclarés en responsabilité civile en 2018 auprès des compagnies d'assurances et une estimation de 720 000 dommages véhicules lors d'accidents) est estimé à 10,7 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière serait de :

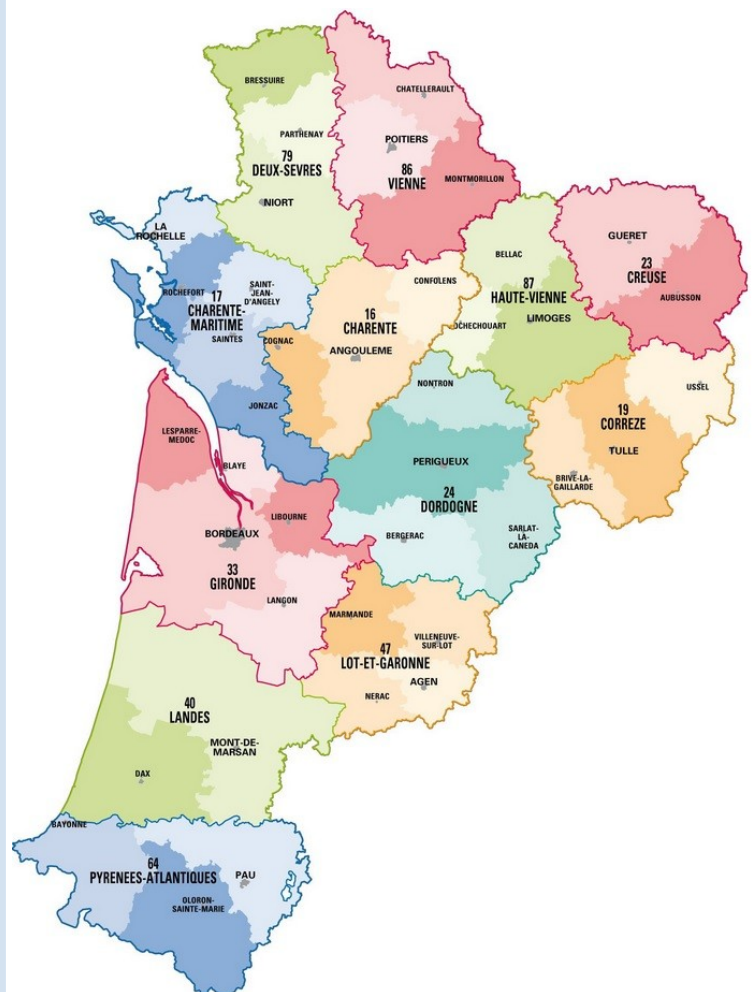
44,1 Md€, soit 1,9 % du PIB.



Contexte régional

La région Nouvelle-Aquitaine comprend :

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





Bilan global 2019

L'insécurité routière de Nouvelle-Aquitaine en 2019, c'est

CHAQUE JOUR :

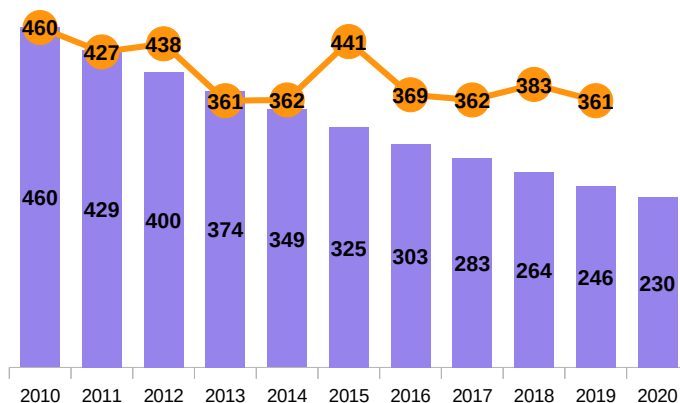
13 accidents corporels

186 blessés

6 blessés hospitalisés

1 mort

Tués annuels en Nouvelle-Aquitaine sur la période de 2010 à 2019



■ diminution recherchée

● chiffres réellement constatés

Lutte contre l'insécurité routière : Objectifs européens et nationaux

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

L'UE s'est fixé comme objectif de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020 et de réduire le nombre des blessés graves. Cependant depuis 4 ans l'amélioration s'essoufle et cet objectif a peu de chance d'être atteint. Aussi lors de la déclaration de la Valette en 2018 les pays européens ont réitéré leur objectif pour la décennie à venir 2020-2030.

En France, depuis 2000, la mortalité routière se situe dans la moyenne européenne. La mortalité routière française représente 13,3 % de la mortalité routière européenne.

Le gouvernement a repris l'objectif européen de réduire la mortalité à moins de 2 000 personnes pour la métropole à l'horizon 2020.

Cela suppose de réduire la mortalité à un rythme moyen annuel de 6,7 % à partir de 2010 (cf ci-contre).

De 2010 à 2013, le nombre de morts annuel dans notre région se rapprochait de la régression recherchée.

Mais, depuis (exception faite de l'année 2015, marquée par l'accident de car de Puisseguin), la mortalité routière régionale marque un « plateau » et se stabilise très légèrement au dessus de la barre des 360 tués.

Derrière ces chiffres, il y a avant tout des vies humaines.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) a défini trois axes majeurs pour reprendre la baisse nécessaire :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Chiffres clés de 2019

En 2019, en Nouvelle-Aquitaine, sont recensés :
(entre parenthèse, le rappel des chiffres de 2018)

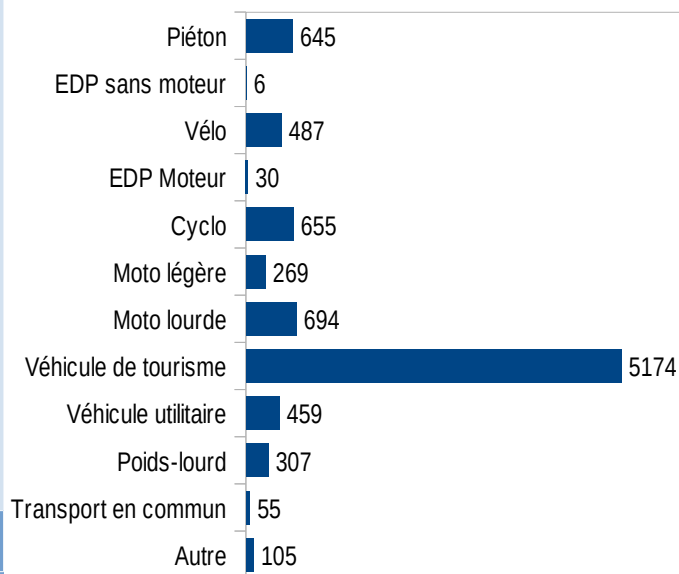
- **4 828 accidents** (4 216), soit **+ 14,5 %** ;
- **346 accidents mortels** (359), soit **- 3,6 %** ;
- **361 tués** (383), soit **- 5,7 %** ;
- **5 966 blessés** (5 311), soit **+ 12,3 %** ;
- dont **2 233 blessés hospitalisés** (2 044), soit **+ 9,2 %** ;
- **6 327 victimes au total** (5 694), soit **+ 11,1%**.

Victimes	Tués		Blessés	
	2019	Evolution / 2018	2019	Evolution / 2018
Piétons	39	- 10	593	+ 102
Cyclistes	18	- 3	456	+ 114
Deux-roues motorisés dont :	80	- 6	1 606	+ 179
Cyclomotoristes	20	+ 6	668	+ 49
Motocyclistes	60	0	938	+ 130
Utilisateurs de VL	196	- 28	2 953	+ 185
Utilisateurs de VU	19	+ 7	164	+ 15
Utilisateurs de PL	5	- 3	64	0
Utilisateurs de TC	1	+ 1	44	+ 23
Autres usagers *	3	- 4	86	+ 37
ENSEMBLE	361	- 22	5 966	+ 655

* voiturettes, quads, engins de déplacement personnel, engins agricoles...

Accidents impliquant au moins un...

(un seul accident peut impliquer plusieurs usagers)

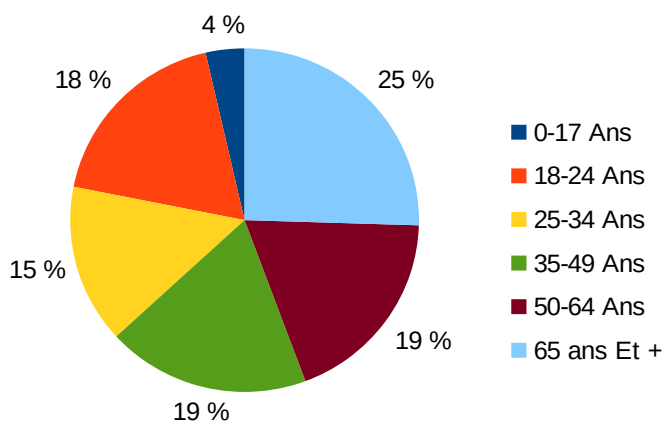


Les automobiles sont impliquées dans 80 % des accidents et engendrent 70 % des tués, alors que les autres véhicules sont impliqués dans 65 % des accidents (engendrant 54 % des tués), voire moins de 6 % pour les poids-lourds (engendrant 12 % des tués).

On notera également l'implication des cyclomoteurs toujours élevée (dans 13,5 % des accidents).

Evolution récente de la réglementation, les engins de déplacement personnel (EDP ou EDPM s'ils sont motorisés) apparaissent dans l'accidentalité (0,7 % des accidents et 0,5 % des tués).

Part des tués par classe d'âge :

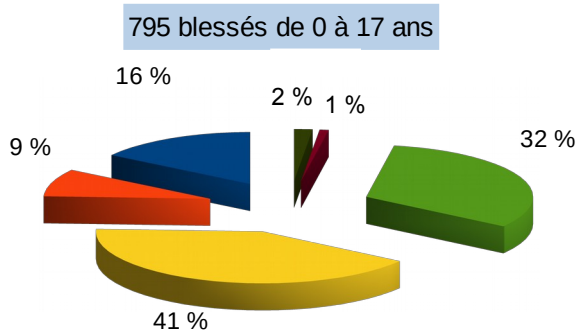
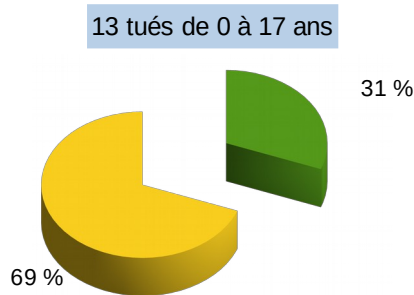


Qui ?

Part des tués, des blessés hospitalisés par classe d'âge et selon le mode de déplacement :

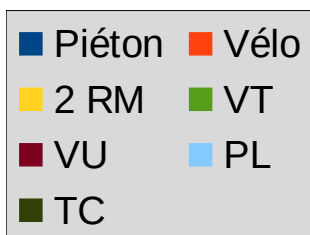
► Les jeunes :

Tranche des 0-17 ans :

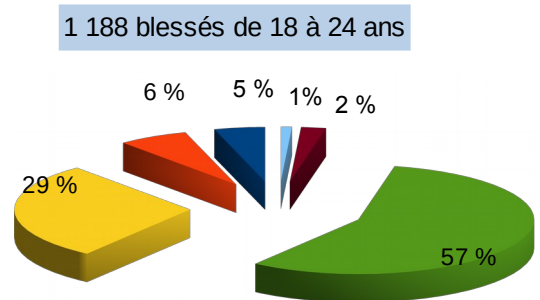
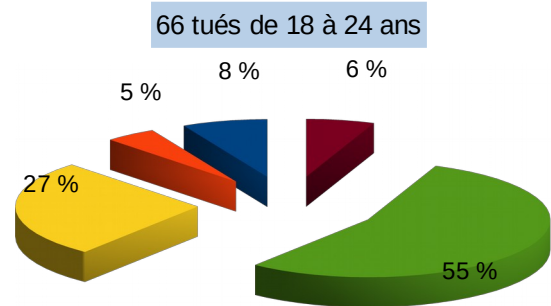


► 13 personnes âgées de 0 à 17 ans ont été tuées en 2019 (contre 27 en 2018), soit 3,6 % des personnes tuées en Nouvelle-Aquitaine. Cette part est inférieure à celle du niveau national qui s'élève à 4,7 %.

► Dans cette tranche d'âge, plus des deux tiers des tués le sont en 2 RM.



Tranche des 18-24 ans :



► En 2019, 66 jeunes de 18 à 24 ans sont morts sur les routes de Nouvelle-Aquitaine (c'est 9 de plus que l'an passé).

► 37 % de ces jeunes étaient des conducteurs novices (en permis probatoire). Un tiers des accidents mortels impliquant un jeune a lieu la nuit entre 22h et 5h.

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

► Parmi les victimes (blessées ou tuées), une sur quatre est étudiante.

Le saviez vous ?

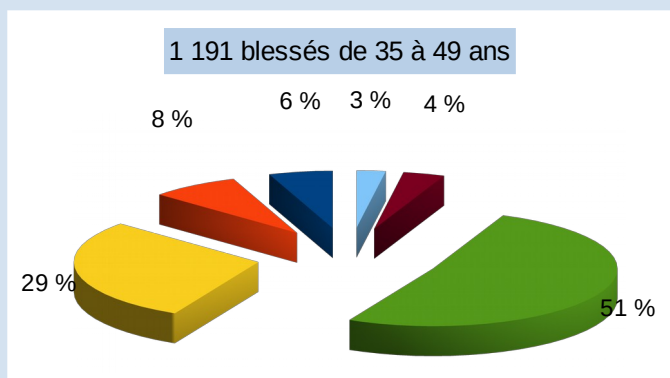
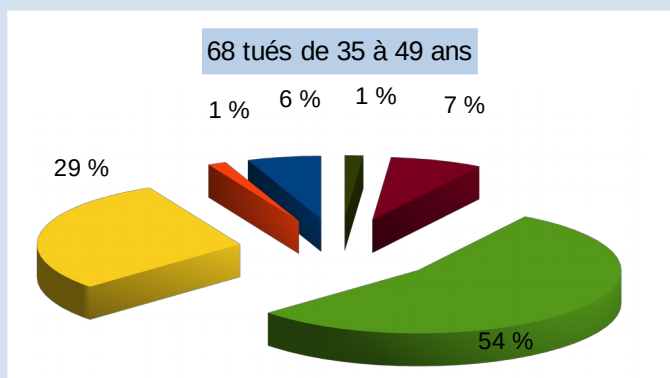
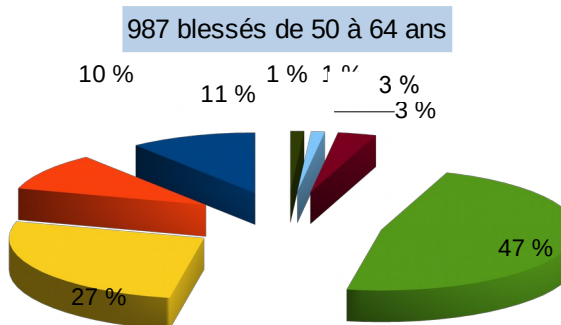
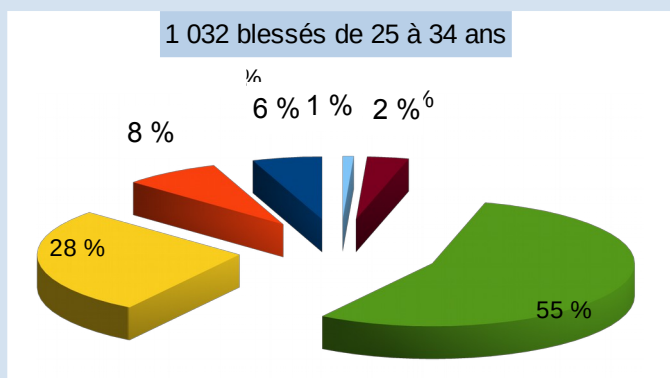
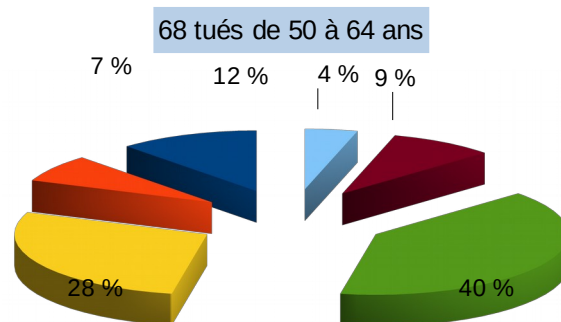
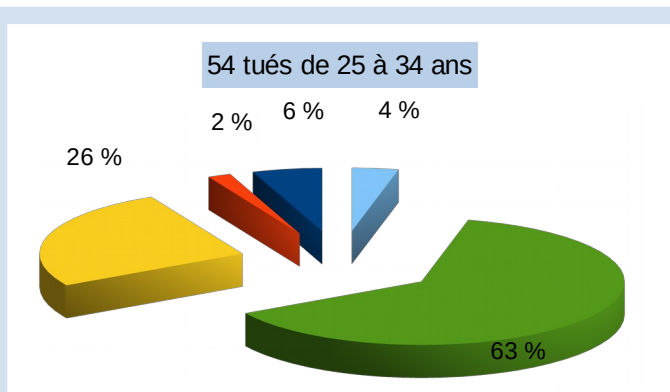
Les 18 – 24 ans :

► Cette classe d'âge représente 8,5 % de la population régionale mais 18 % des morts sur la route. Elle est donc sur-représentée dans la mortalité routière.

Qui ?

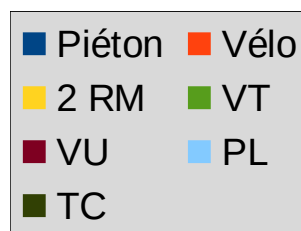
Part des tués, des blessés hospitalisés par classe d'âge et selon le mode de déplacement :

► Les tranches d'âges cumulées de 25 à 64 ans :



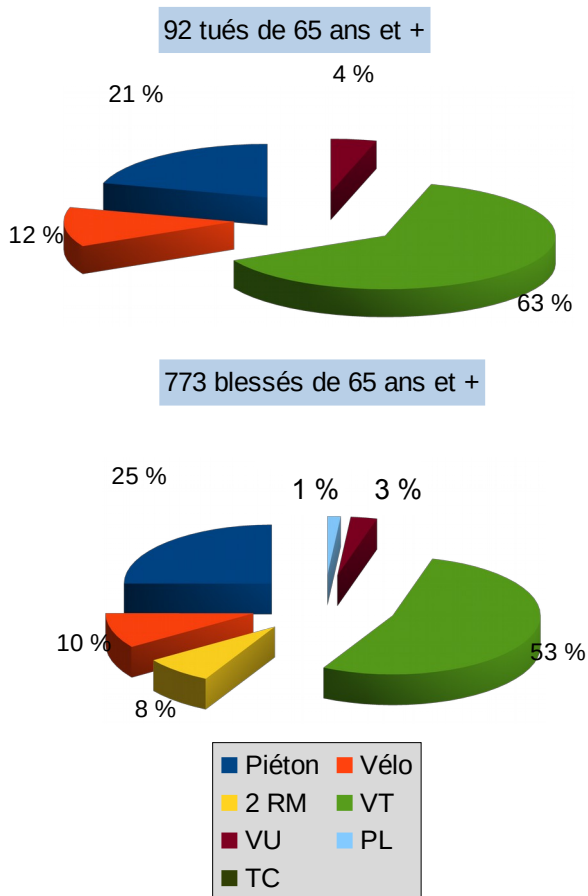
54 personnes âgées de 25 à 34 ans ont été tuées en 2019 (contre 57 en 2018), soit 15 % des personnes tuées en Nouvelle-Aquitaine.

68 personnes âgées de 25 à 34 ans ont été tuées en 2019 (contre 64 en 2018), soit 18,8 % des personnes tuées en Nouvelle-Aquitaine.



Qui ?

Part des tués et des blessés hospitalisés par classe d'âge :



► Les seniors (65 ans et plus) :

92 personnes âgées de plus de 65 ans ont été tuées en 2019 (contre 57 en 2018), soit 25,5 % des personnes tuées en Nouvelle-Aquitaine (contre 31 % en 2018).

C'est un peu moins que la part nationale (26,2%).

Le saviez vous ?

Les tués selon le sexe :

- 75% des tués (270) sont des hommes ;
- 25 % des tués (91) sont des femmes.
- 60 % des hommes tués sont conducteurs et 40 % sont passagers ; ces chiffres sont inversés pour les femmes (40 % de conductrices et 60 % de passagères).

Parmi les catégories d'usagers :

► Les piétons :

39 piétons sont tués en 2019, soit 10,8 % des tués.

Près de 1 sur 2 était âgé de plus de 60 ans.

► Les cyclistes :

C'est la catégorie qui enregistre la plus forte baisse de mortalité (- 14,3%) mais également la plus forte augmentation de blessés (+ 33,3%).

81 % des accidents corporels de cyclistes ont lieu en agglomération et 78 % des tués à vélo sont des retraités.

► Les deux-roues motorisés :

Bien que leur proportion du trafic soit faible (environ 2,5%), ils constituent 22,2 % de la mortalité routière (cyclos : 5,5 %, motos légères : 1,7 % et motos lourdes : 15%) soit 80 tués (+ 6 par rapport à 2018).

Ils représentent :

- 1 587 soit 33,1 % des accidents corporels,
- 80 tués, soit 22,2 % des tués ; ce chiffre est stable pour les motards (60 tués), et en augmentation pour les cyclomoteuristes : 3,6 % des tués (14 tués) en 2018 à 5,5 % des tués en 2019 (20 tués),
- 1 606 blessés, soit 26,9 %,
- Dans la moitié des cas, les accidents 2RM ont lieu lors de déplacement « promenade/loisirs ».
- un quart des tués en 2RM ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5g/l.
- 83 % des impliqués sont des hommes et, lorsqu'il s'agit de femmes, elles sont passagères dans 39,5 % des cas.

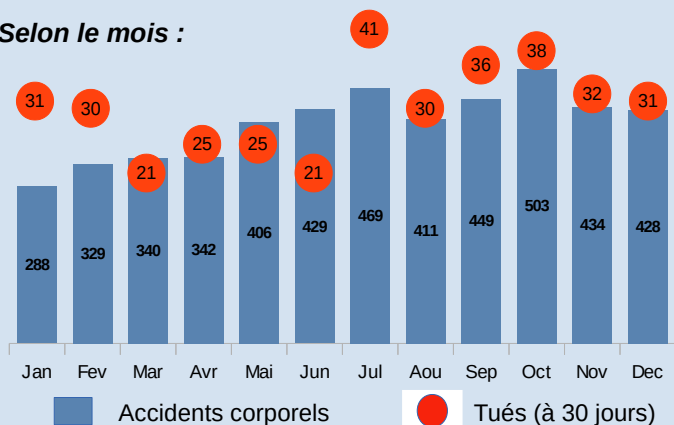
► Les engins de déplacement personnel (EDP et EDPM) :

Ces catégories de véhicules, récemment intégrée au Code de la Route, ont fait 2 tués et 33 blessés.

Quand ?

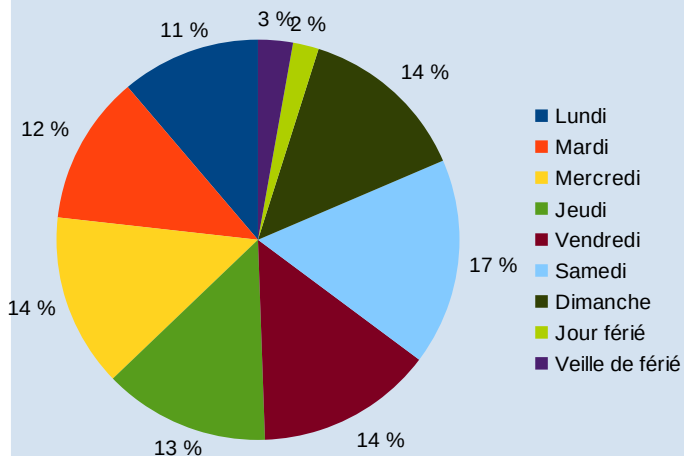
Répartition temporelle :

Selon le mois :

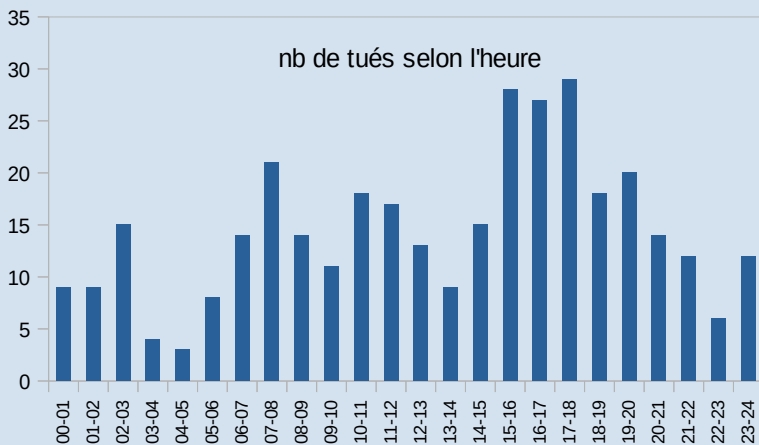


Le nombre moyen d'accidents par mois passe de 350 en 2018 à 402 en 2019 ; celui des tués de 32 à 30. Le premier trimestre est le moins accidentogène ; mars et juin sont les mois les moins mortels alors que l'été et l'automne donnent les mois les plus mortels.

Selon le jour :



Selon l'heure :



Les accidents demeurent plus fréquents les jours de semaine que les week-ends, la journée et plutôt aux « heures de pointe », car ils sont corrélés aux densités de mobilité et de trafic.

Où ?

Répartition selon la route :

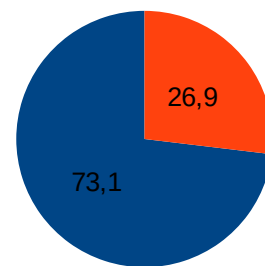
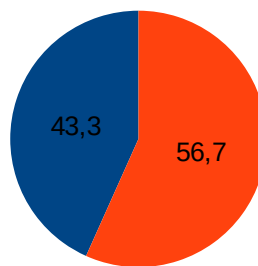
année 2019	hors agglomération	en agglomération
Nombre d'accidents	2 042 (43,3%)	2 786 (56,7%)
Nombre d'accidents mortels	254 (73,5%)	92 (26,5%)
Nombre de victimes	2 982 (47,1%)	3 345 (52,9%)
Nombre de tués	264 (73,1%)	97 (26,9%)
Nombre de blessés hospitalisés	1 281 (57,4%)	952 (42,6%)
Nombre de blessés légers	1 437 (38,5%)	2 296 (61,5%)

Accidents

Tués

■ Hors agglo ■ En agglo

■ Hors agglo ■ En agglo



Répartition des accidents par réseau :

Année 2019 (évolution par rapport à 2018)	Autoroute	RN	RD	Autre voie (VC...)
Nombre total d'accidents	430 (+ 23)	254 (+ 14)	1 931 (+ 105)	2 213 (+ 131)
Nombre total de victimes	582 (- 18)	374 (+ 22)	2 591 (- 55)	2 780 (+ 219)
tués	19 (- 2)	20 (- 1)	231 (- 50)	91 (- 1)
blessés hospitalisés	91 (- 26)	111 (- 7)	1 295 (+ 57)	736 (- 80)
blessés légers	472 (+ 4)	243 (+ 16)	1 065 (- 62)	1 953 (+ 300)

RN : route nationale
RD : route départementale
VC : voie communale
Autre voie : hors réseau public et parc de stationnement

Les routes départementales restent les plus meurtrières malgré l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h. Elles cumulent près de 64 % de la mortalité totale.

La mortalité en ville varie peu (26,9 % cette année contre 26 % l'année dernière).

Pourquoi ?

Les causes présumées :

Ne sont présentées ici que les statistiques des accidents corporels pour lesquels au moins une cause présumée a été identifiée.

► L'alcool :

Parmi les accidents où le taux est connu :

→ l'alcool au-delà du seuil légal est présent dans 16,1 % des accidents corporels dans la région, chiffre en très nette baisse (-10 points en comparaison à 2018).

→ 93 personnes sont tuées dans des accidents avec au moins un conducteur alcoolisé (alcoolémie > 0,5 g/l parmi les accidents à taux connu) soit 25,7% des tués.

→ 1 273 personnes (21,3 % des victimes) ont été blessées dans un accident avec un ou plusieurs conducteur 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 :

- 87 % sont des hommes,
- 24 % ont moins de 25 ans,
- 57 % conduisent un véhicule léger,
- 22 % sont en 2RM.

→ Les jeunes adultes (18-24 ans et 25-34 ans), conducteurs ou piétons, sont plus souvent sous emprise de l'alcool lorsqu'ils sont présumés responsables d'accidents mortels que les autres classes d'âge.*

→ La consommation d'alcool, occasionnant une baisse de la vigilance et une altération des capacités cognitives, augmente donc l'exposition au danger et la prise de risque de l'usager : Parmi les occupants de véhicules dont le conducteur est alcoolisé, 41 % des personnes tuées ne portaient pas de ceinture, un quart des piétons tués, testés à l'alcool, présentaient un taux supérieur à 0,5g/l, et pour la moitié d'entre eux ce taux était supérieur à 2g/l.*

* : données nationales, source ONISR

► La vitesse :

→ La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est relevée dans 15 % des accidents mortels, soit 54 tués.

→ Les conducteurs dont la vitesse est excessive ou inadaptée sont également responsables de 395 blessés légers et 202 blessés hospitalisés.

→ Après l'alcool, c'est la deuxième cause d'accidents corporels en Nouvelle-Aquitaine.

► Les Stupéfiants* :

Dans les accidents mortels, 13 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :

- à 67 % des conducteurs de véhicule de tourisme,
- à 17 % des conducteurs de motocyclette,
- à 94 % des hommes,
- à 22 % des personnes âgées de 18 à 24 ans,
- à 36 % des personnes âgées de 25 à 34 ans,
- à 19 % des personnes âgées de 35 à 44 ans.

Si dans 23% des accidents mortels, au moins un conducteur avait consommé des stupéfiants, il est estimé que la consommation de stupéfiants n'est la cause principale de l'accident mortel que dans 3% des cas.

* : source ONISR

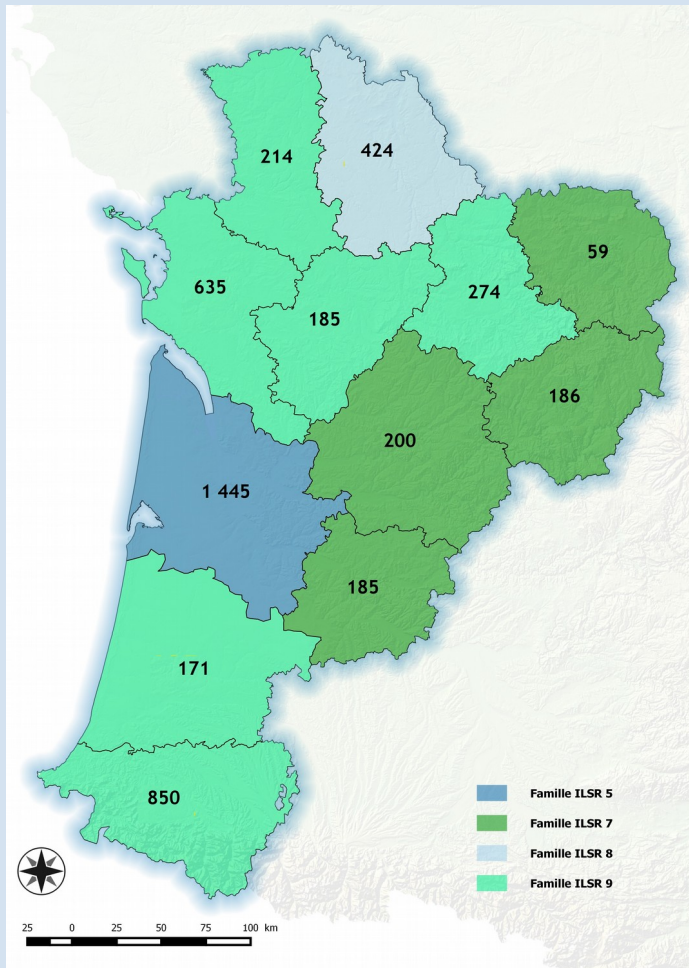
► Les autres causes identifiées :

Parmi les causes les plus fréquentes, on peut citer :

- l'inattention (7%),
- les malaises (7%),
- les refus de priorité (4%),
- le non respect des distances de sécurité (4%),
- les dépassements dangereux (3%),
- les changements de file (2%),
- les distracteurs : téléphones, écrans, etc (1%),
- la somnolence/fatigue (1%).

Les accidents par département

Nombre d'accidents par départements



Les différences significatives observées entre départements appartenant à la même famille ILSR (*) sont essentiellement dues aux caractéristiques spécifiques des départements qui ont une influence sur l'accidentalité qui y est constatée : urbanisation, population, positionnement géographique et densité des mobilités routières.

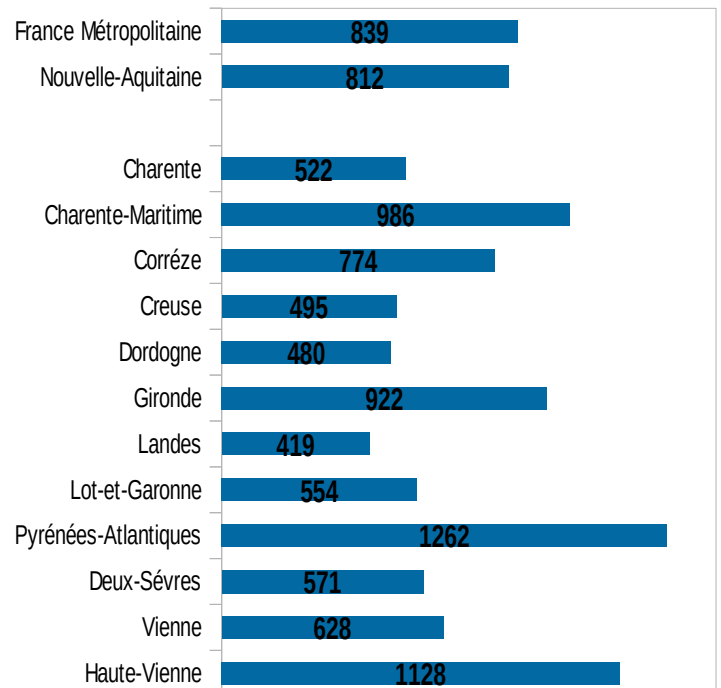
* : voir la définition des ILSR en page suivante



Accidents par millions d'habitants en 2019

En ramenant le nombre d'accidents annuels au même nombre d'habitants pour chaque département, les phénomènes liés aux échelles des territoires sont ponctuellement effacés.

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



Les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)



Le nombre total des accidents en Nouvelle Aquitaine est en augmentation (4 828 en 2019 contre 4 216 en 2018).

Cette augmentation touche les départements les plus peuplés alors que dans les départements plus ruraux, on constate une légère baisse.

Toutefois, la mortalité routière baisse en Nouvelle-Aquitaine en 2019, avec 22 morts de moins par rapport à 2018.

Cette baisse bénéficie à l'ensemble des départements hormis la Charente-Maritime, la Gironde, les Pyrénées-Atlantiques et les Deux-Sèvres.

Rappel sur la notion d'indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR)

	ILSR 5 départements à métropole
	ILSR 7 départements ruraux peu denses
	ILSR 8 départements multipolaires
	ILSR 9 départements de transition

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

Ainsi pour la région Nouvelle-Aquitaine :

- La famille 5 (Gironde) caractérise les départements à dominante urbaine organisés autour d'une grande agglomération.

- La famille 7 (Lot-et-Garonne, Dordogne, Corrèze, Creuse) comprend les territoires à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population.

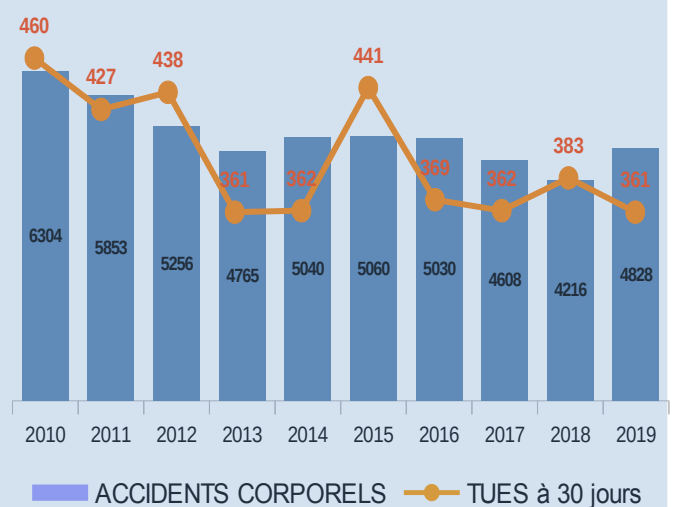
- La famille 8 (Vienne) correspond aux départements composés d'agglomérations de taille moyenne, entrecoupés de zones rurales.

- La famille 9 (la moitié de la région, à savoir, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Haute-Vienne, Charente, Charente-Maritime et Deux-Sèvres) présente des départements équilibrés en termes de territoire (urbains et ruraux).

Evolution de l'accidentalité en Nouvelle-Aquitaine entre 2010 et 2019

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

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



Durant la dernière décennie :

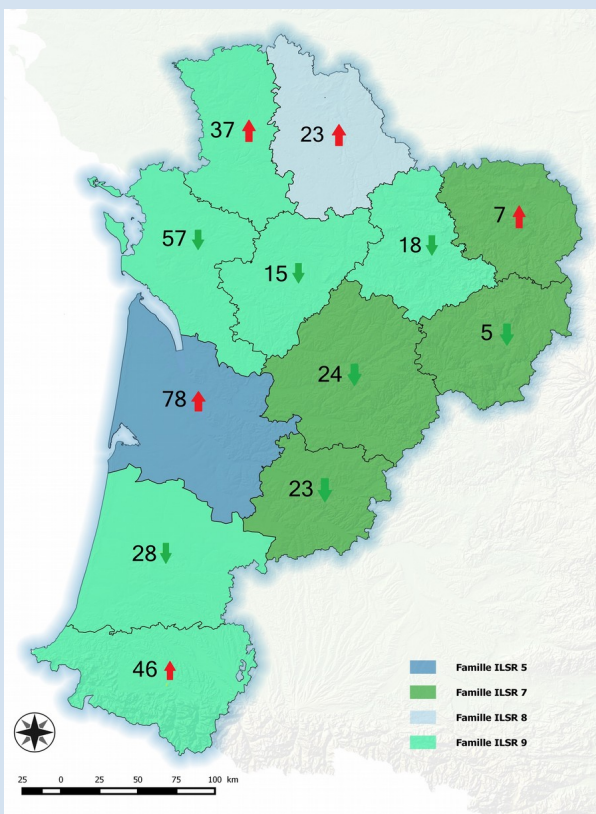
- Le nombre d'accidents diminue légèrement : on passe de 6 304 accidents en 2010 à 4 828 en 2019, soit une baisse de 23 % alors que la baisse pour l'ensemble de la métropole est de 17 % ;

- le nombre de tués, après une augmentation ponctuelle en 2018 (383 tués), reprend sa décline cette année avec 22 tués en moins.

Ainsi, la baisse de la mortalité sur les routes néo-aquitaines est de 21,5 % depuis 2010. Ce chiffre est au-delà de la baisse nationale sur la même période qui s'établit à 18,7 %.

La mortalité par département

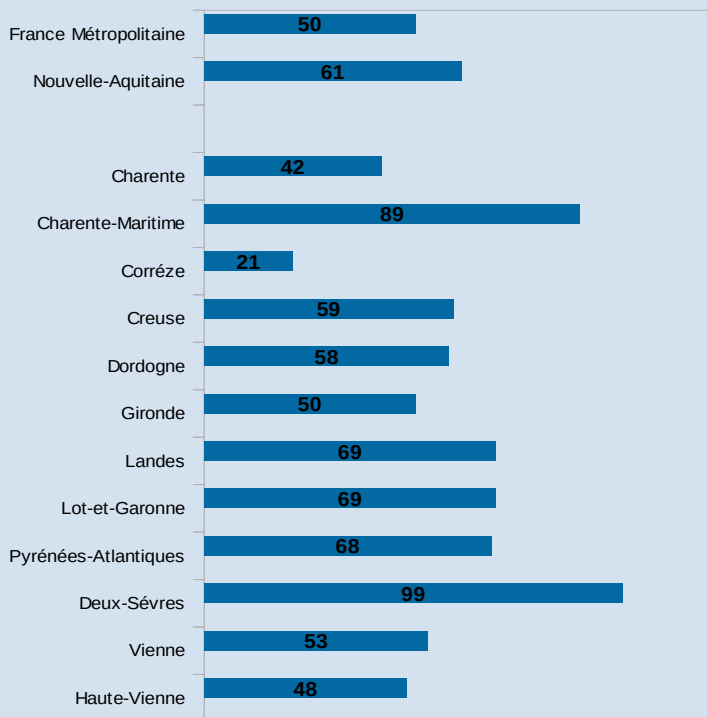
Nombre de tués à 30 jours par département :



NB : moyennes nationales du nombre de tués par département d'une même famille :

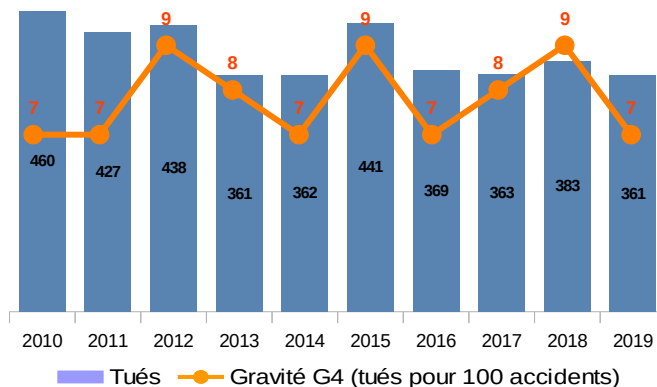
- famille ILSR 5 : 65
- famille ILSR 7 : 18
- famille ILSR 8 : 34
- famille ILSR 9 : 29

Nombre de tués par millions d'habitants :



Avec 61 tués par million d'habitants, la Région se situe au-delà de la moyenne nationale. On notera également des très fortes disparités selon les départements, avec un facteur variant de un à cinq.

Nombre de tués et gravité des accidents par année entre 2010 et 2019.



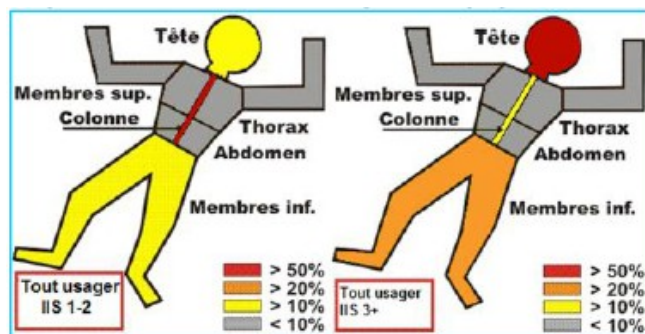
Cet indicateur est marqué par une diminution du nombre de morts sur les routes de la région cette année.

De fait, si les accidents ont été plus nombreux cette année, ils ont heureusement été moins mortels.

Les personnes gravement blessées :

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

L'essentiel des séquelles majeures provient de lésions à la tête. Elles se manifestent sous forme de déficits moteurs, sensitifs ou sensoriels pouvant aller jusqu'à un état végétatif chronique. D'autres séquelles cognitives complexes, telles que les troubles mnésiques ou les troubles psychoaffectifs et émotionnels posent le problème du « handicap invisible » (Etude M.AIDS 3+).



Le saviez vous ?

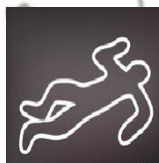
- ▶ 1 % des blessés gardera des séquelles graves ;
- ▶ 34 % des séquelles mineures ou modérées, essentiellement du fait du « coup du lapin ».

Synthèse :

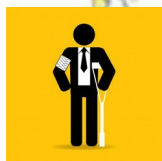


4 828 accidents, dont 7,2 % mortels
(612 de plus qu'en 2018)

1 accident sur 2 avec 1 tué ou 1 blessé hospitalisé

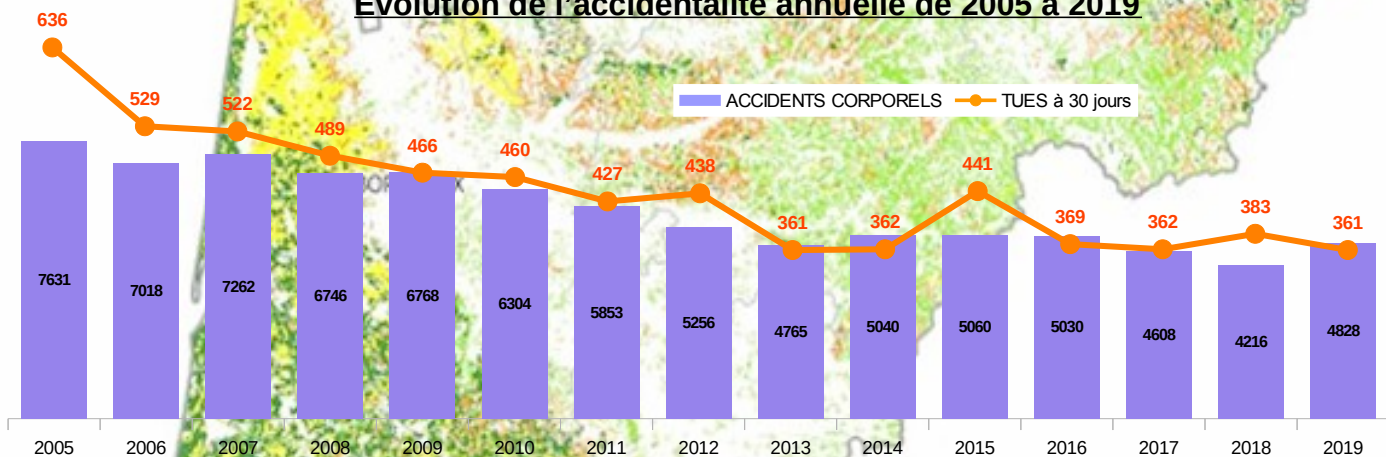


361 tués
(22 de moins qu'en 2018)
5,7 % des victimes



2 233 blessés hospitalisés
189 de plus qu'en 2018
32,3 % des victimes

Évolution de l'accidentalité annuelle de 2005 à 2019



Répartition des catégories d'usagers par accidents en 2019

Catégorie d'usagers	USAGERS VULNÉRABLES		Qui (en majorité)	Catégorie d'usagers	USAGERS CARROSSES		Qui (en majorité)
	Accidents	Tués			Accidents	Tués	
Piétons et EDP	651	39	+ de 65 ans ♀	VL	5 174	196	25-59 ans ♂
Vélos et EDPM	517	20	+ de 65 ans ♂	VU	459	19	25-35 ans ♂
Cyclos	655	20	14-17 ans ♂	PL	307	5	35-49 ans ♂
Motos	963	60	25-59 ans ♂	Autres (TC, engins agricoles, ...)	160	2	50-64 ans ♂

♂ : hommes
♀ : hommes et femmes (à part égale)

Synthèse par département :

Données 2019 et écarts à 2018

	Accidents		Tués		Blessés		Dont blessés hospitalisés	
Charente	185	+ 11	15	- 4	237	+ 38	150	+ 16
Charente-Maritime	635	+ 56	57	- 4	776	+ 55	281	- 5
Corrèze	186	- 3	5	- 16	235	- 3	90	+ 12
Creuse	59	+ 2	7	+ 1	62	- 15	49	0
Dordogne	200	+ 2	24	- 18	258	- 8	162	+ 14
Gironde	1 445	- 419	78	+ 1	1 809	+ 475	492	+ 96
Landes	171	+ 4	28	- 1	197	0	139	0
Lot-et-Garonne	185	- 5	23	- 2	258	- 8	154	+ 5
Pyrénées-Atlantiques	850	+ 77	46	+ 17	1009	+ 82	256	- 18
Deux-Sèvres	214	+ 24	37	+ 11	246	+ 23	138	+ 18
Vienne	274	+ 7	23	+ 4	364	- 27	171	+ 15
Haute-Vienne	424	+ 22	18	- 9	515	+ 43	151	+ 36

Plus d'informations :

ORSR Nouvelle-Aquitaine

05 56 93 31 84

xavier.broutin@developpement-durable.gouv.fr

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

Synthèses détaillées par département :

Page 17 : Charente

Page 18 : Charente-Maritime

Page 19 : Corrèze

Page 20 : Creuse

Page 21 : Dordogne

Page 22 : Gironde

Page 23 : Landes

Page 24 : Lot-et-Garonne

Page 25 : Pyrénées-Atlantiques

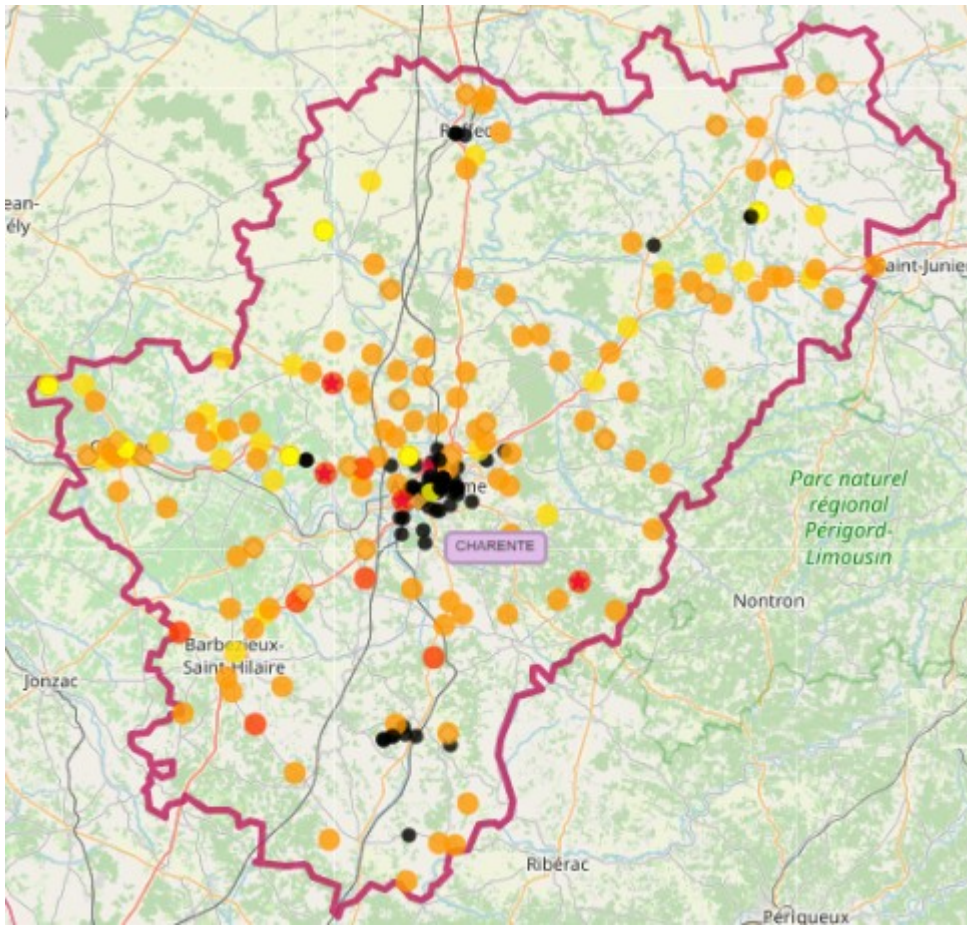
Page 26 : Deux-Sèvres

Page 27 : Vienne

Page 28 : Haute-Vienne

Synthèse par département

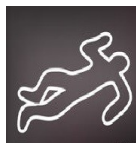
CHARENTE :



- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



185 accidents (11 de plus qu'en 2018),
dont **15 mortels** (4 de moins qu'en 2018)

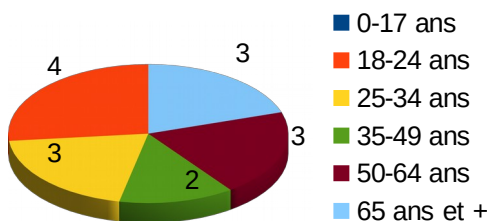


15 tués (4 de moins qu'en 2018)



237 blessés (38 de plus qu'en 2018)
dont **150 hospitalisés** (16 de plus qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges

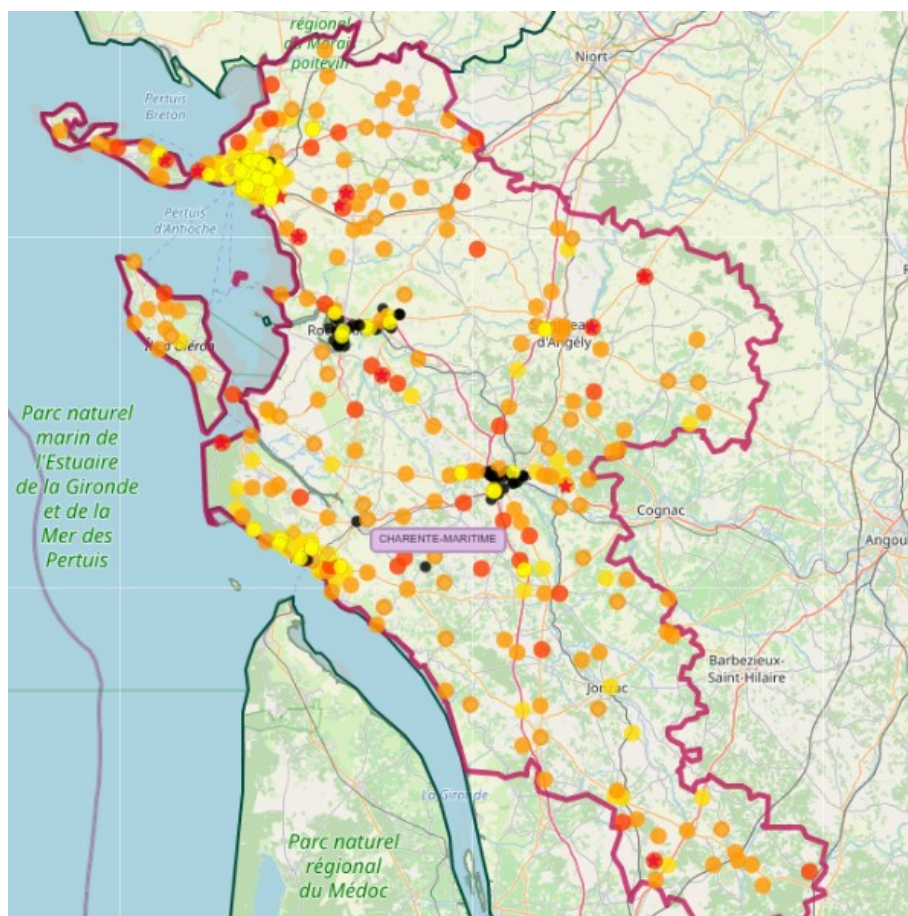


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

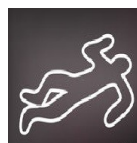
CHARENTE MARITIME :



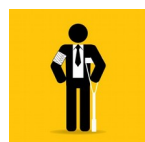
- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



635 accidents (56 de plus qu'en 2018),
dont **52** mortels (6 de moins qu'en 2018)

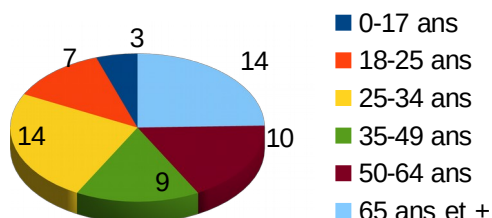


57 tués (6 de moins qu'en 2018)

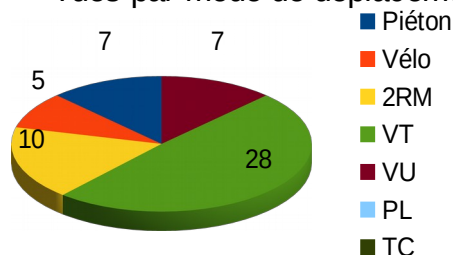


776 blessés (55 de plus qu'en 2018),
dont **281** hospitalisés (5 de moins qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges

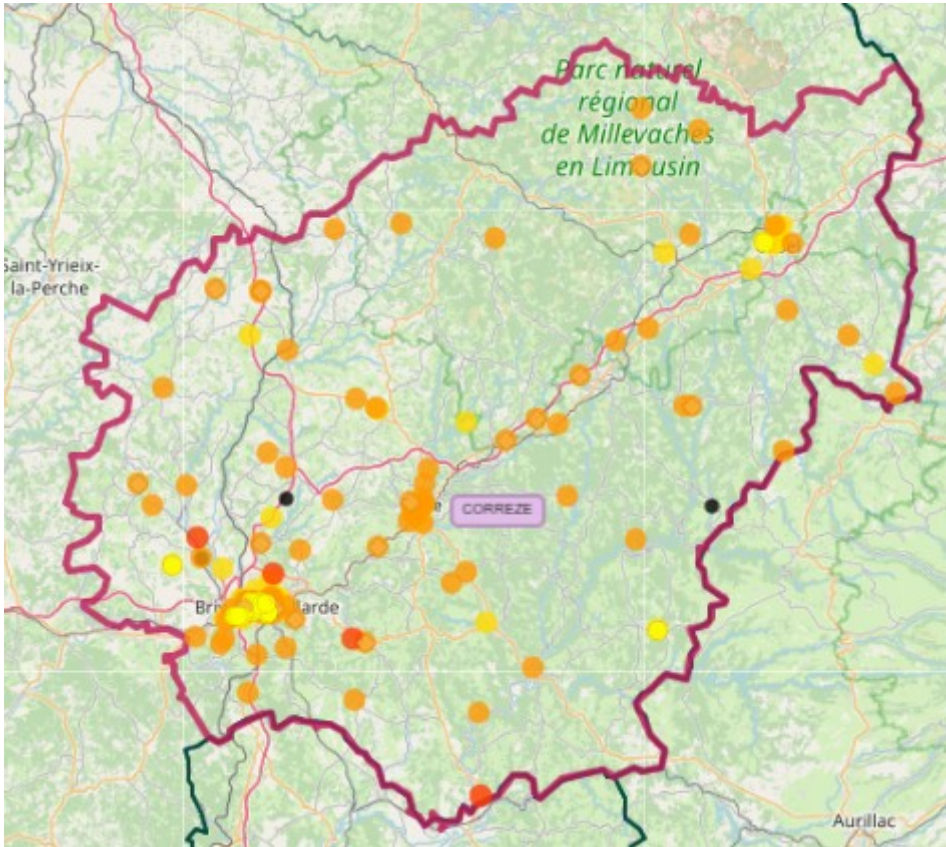


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

CORREZE :



- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



186 accidents (3 de moins qu'en 2018),
dont **5 mortels** (15 de moins qu'en 2018)

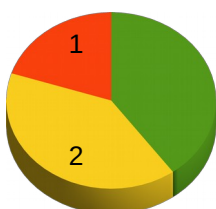


5 tués (16 de moins qu'en 2018)



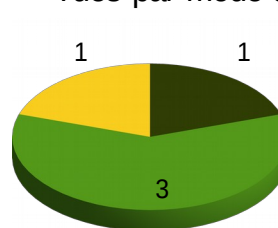
235 blessés (3 de moins qu'en 2018),
dont **90** hospitalisés (12 de plus qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges



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

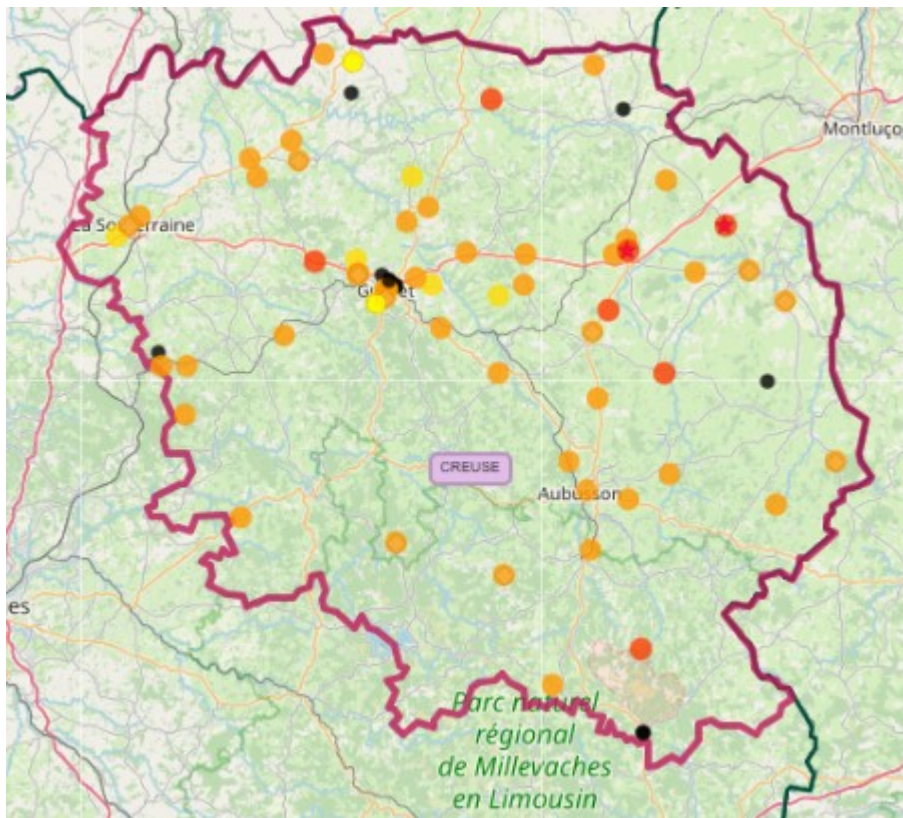
Tués par mode de déplacement



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

Synthèse par département

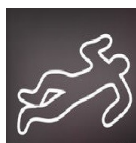
CREUSE :



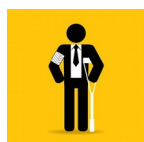
- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



59 accidents (2 de moins qu'en 2018),
dont **7 mortels** (1 de plus qu'en 2018)

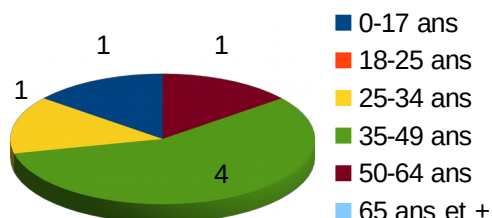


7 tués (1 de plus qu'en 2018)

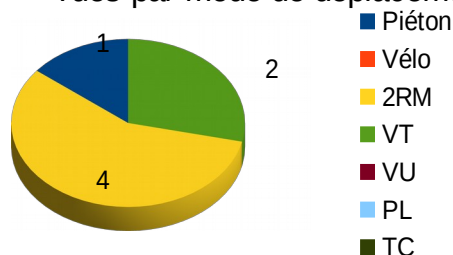


62 blessés (15 de moins qu'en 2018),
dont **49 hospitalisés** (identique 2018)

Tués par tranche d'âges

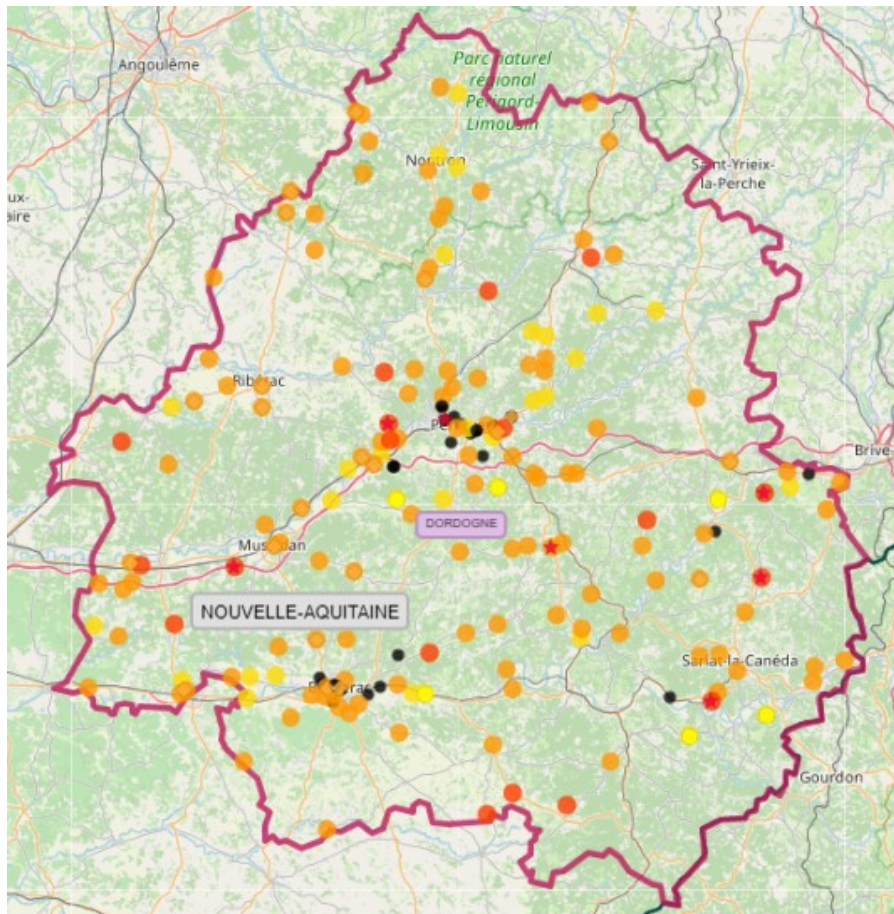


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

DORDOGNE :



- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



200 accidents (2 de plus qu'en 2018),
dont **24 mortels** (14 de moins qu'en 2018)

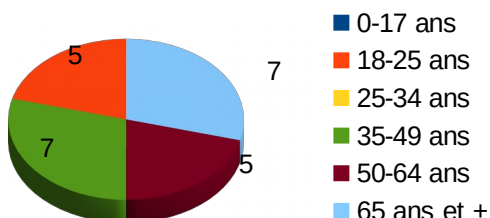


24 tués (18 de moins qu'en 2018)

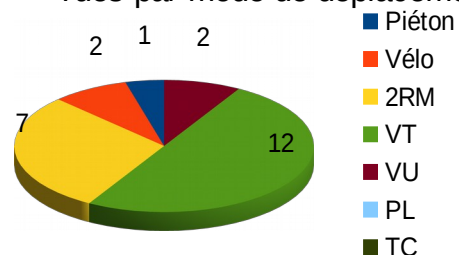


258 blessés (8 de moins qu'en 2018),
dont **162 hospitalisés** (14 de plus qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges

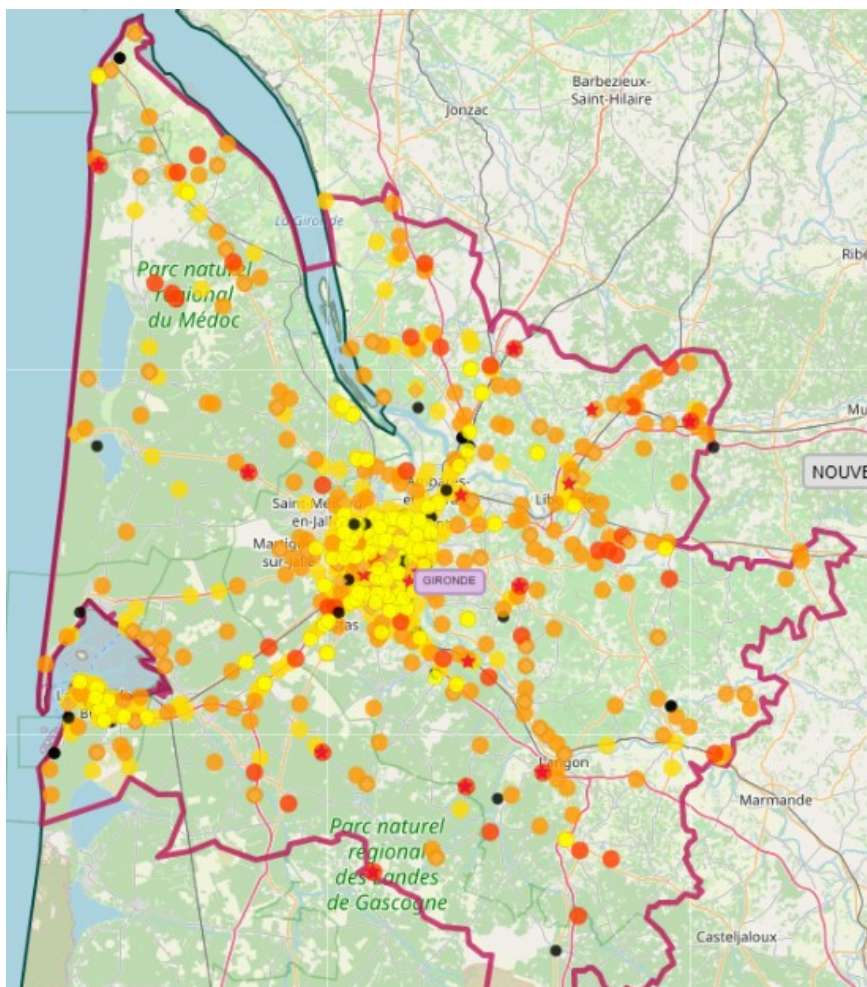


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

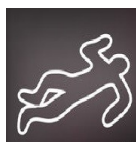
GIRONDE :



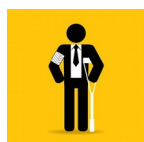
- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



1 445 accidents (419 de moins qu'en 2018),
dont **75 mortels** (3 de plus qu'en 2018)

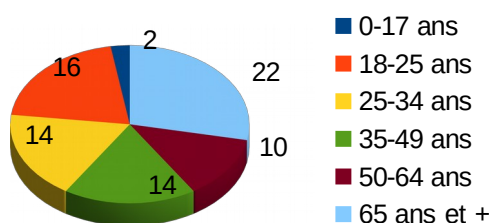


78 tués (1 de plus qu'en 2018)

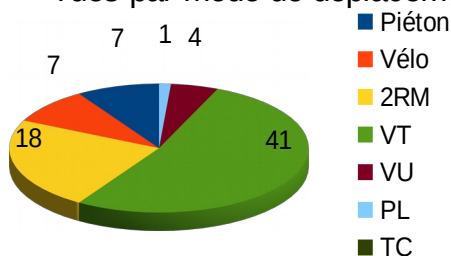


1 809 blessés (475 de plus qu'en 2018),
dont **492 hospitalisés** (96 de plus qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges

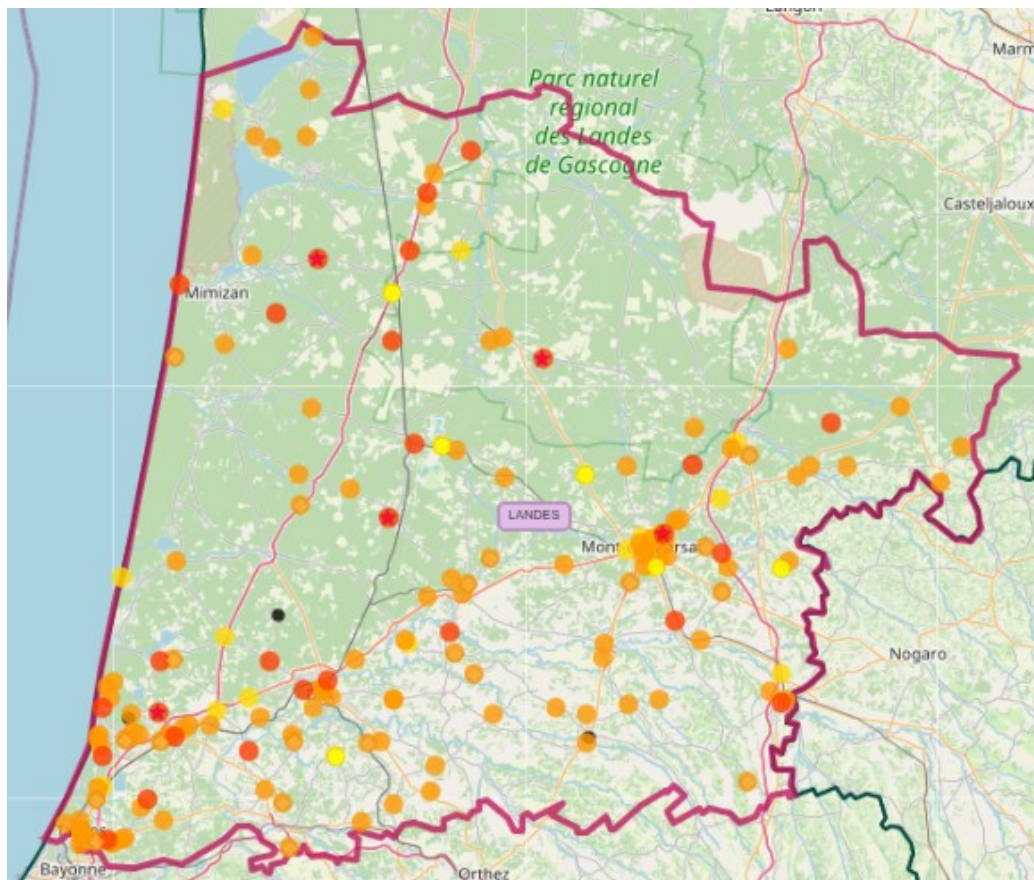


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

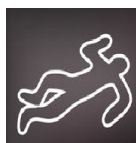
LANDES :



- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



171 accidents (4 de plus qu'en 2018),
dont **28 mortels** (identique 2018)

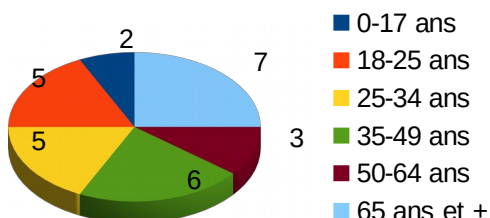


28 tués (1 de moins qu'en 2018)

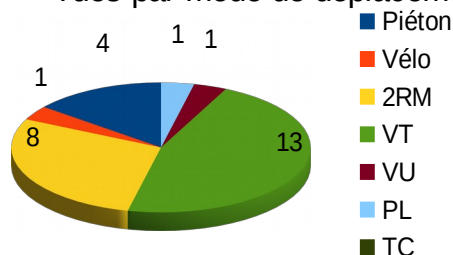


197 blessés (identique 2018),
dont **139 hospitalisés** (identique 2018)

Tués par tranche d'âges

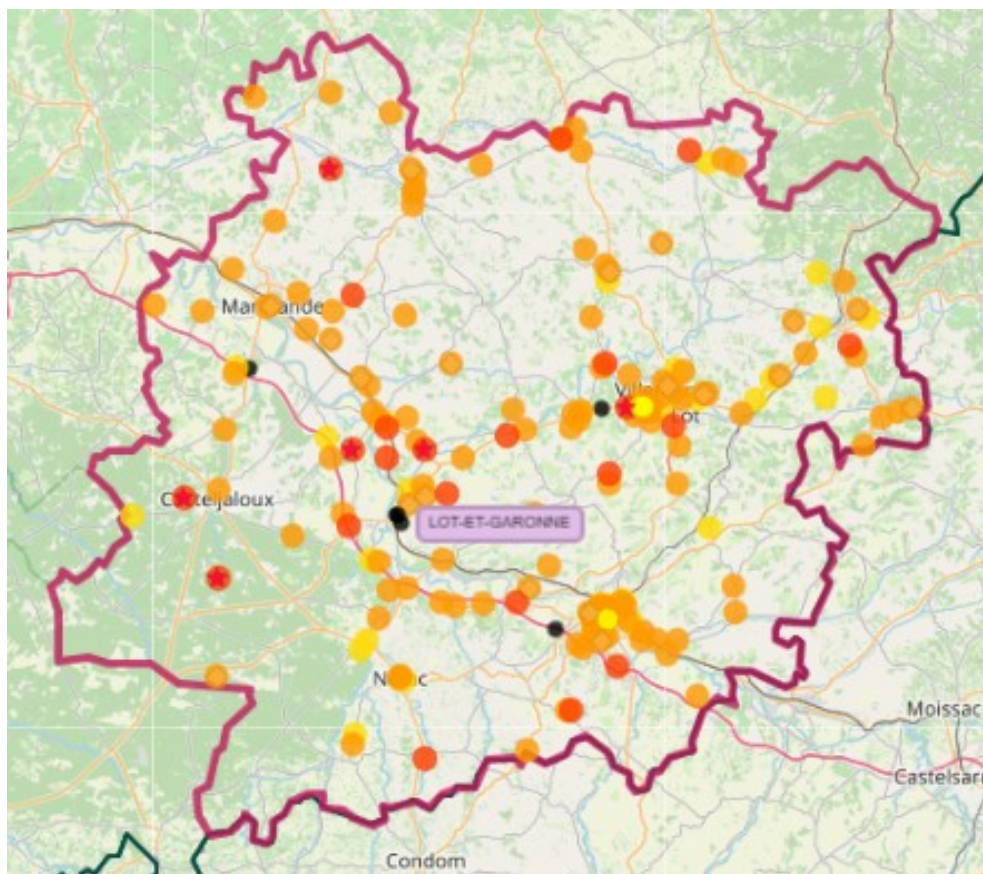


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

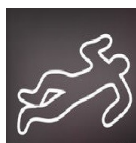
LOT-ET-GARONNE :



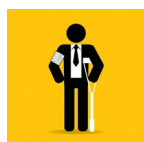
- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



185 accidents (5 de moins qu'en 2018),
dont **22 mortels** (3 de moins qu'en 2018)

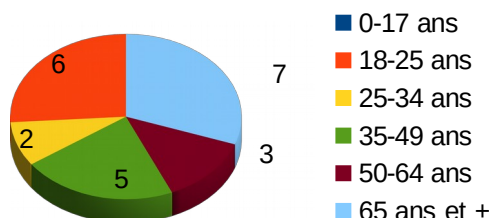


23 tués (2 de moins qu'en 2018)

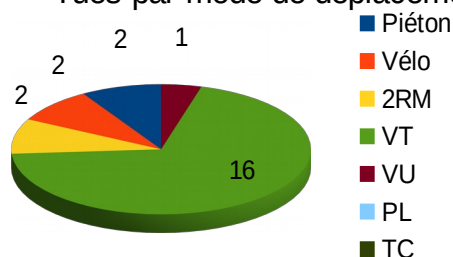


258 blessés (8 de moins qu'en 2018),
dont **154 hospitalisés** (5 de plus qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges

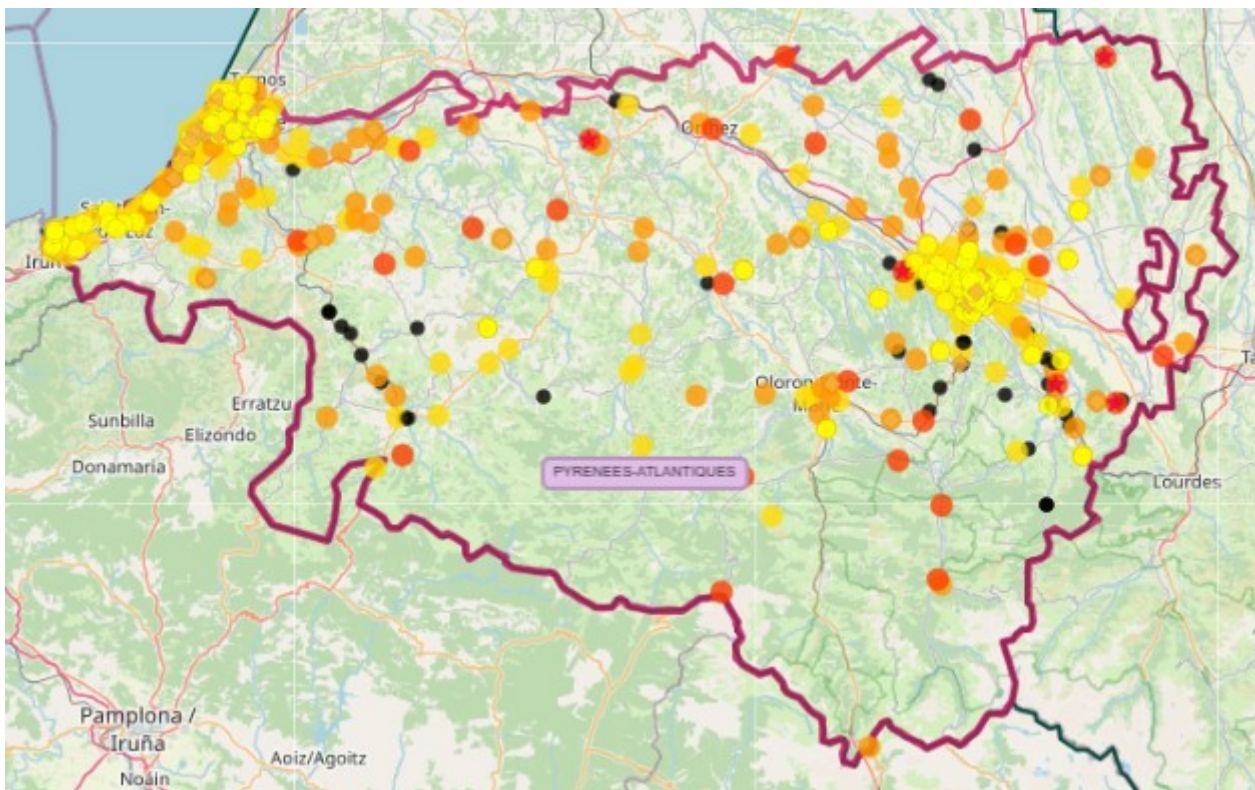


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

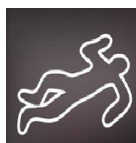
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES :



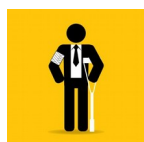
- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



850 accidents (77 de plus qu'en 2018),
dont **44 mortels** (17 de plus qu'en 2018)

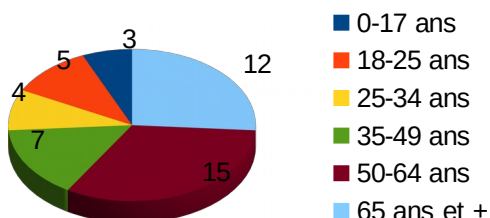


46 tués (17 de plus qu'en 2018)

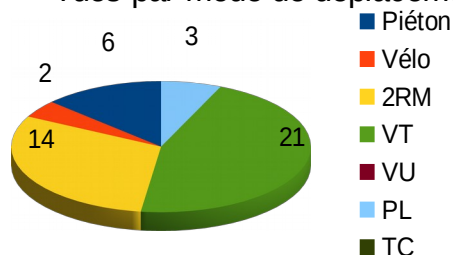


1 009 blessés (82 de plus qu'en 2018),
dont **256 hospitalisés** (18 de moins qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges

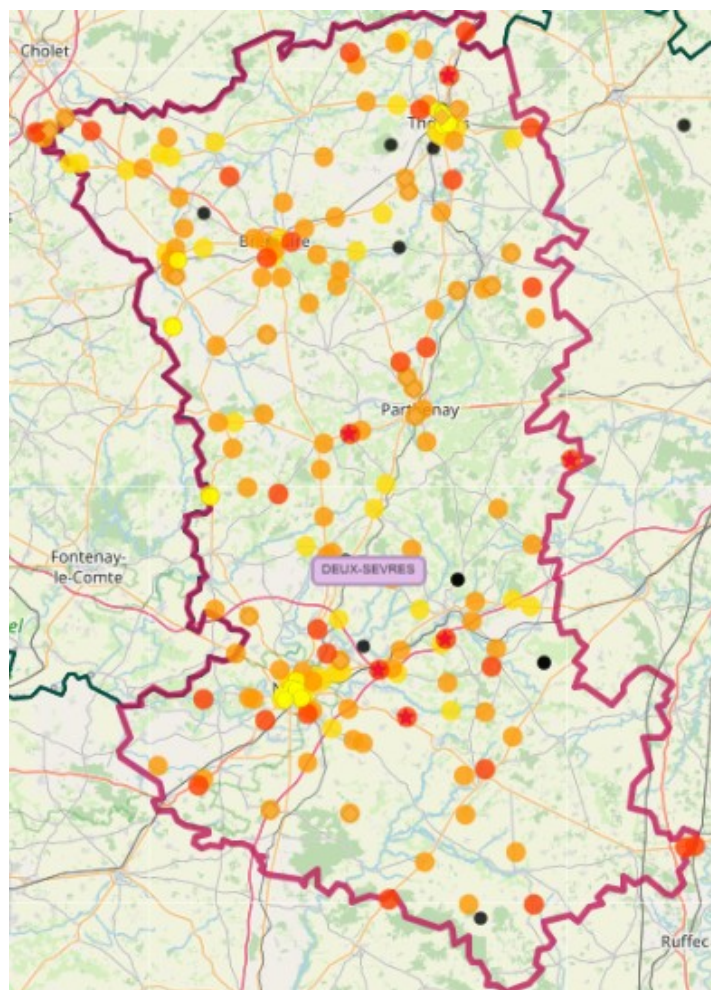


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

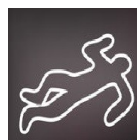
DEUX-SÈVRES :



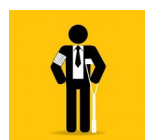
- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



214 accidents (24 de plus qu'en 2018),
dont **35 mortels** (12 de plus qu'en 2018)

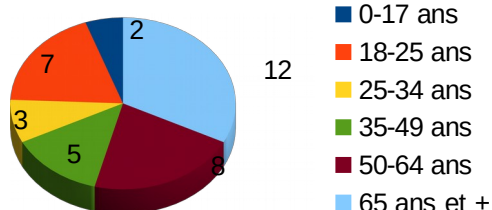


37 tués (11 de plus qu'en 2018)

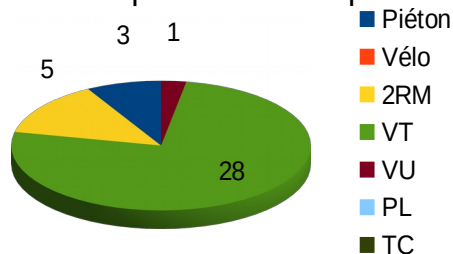


246 blessés (23 de plus qu'en 2018),
dont **138 hospitalisés** (18 de plus qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges

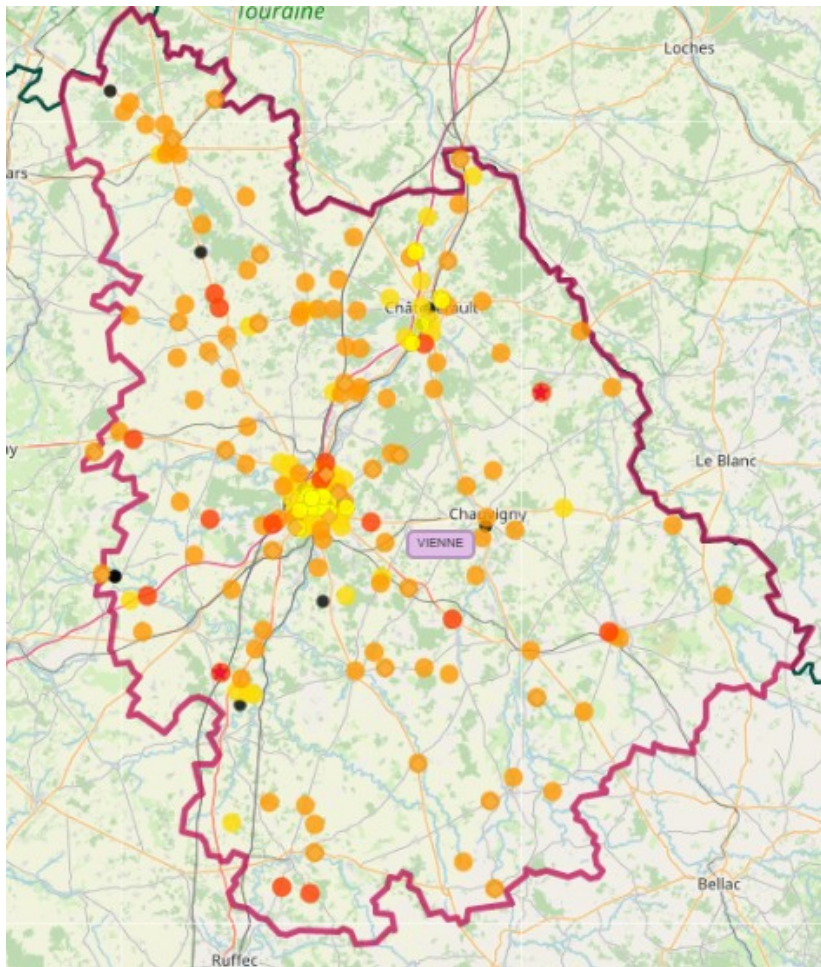


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

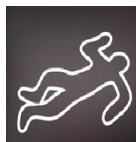
VIENNE :



- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



274 accidents (7 de plus qu'en 2018),
dont **23 mortels** (6 de plus qu'en 2018)

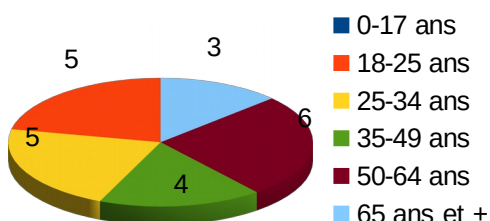


23 tués (4 de plus qu'en 2018)

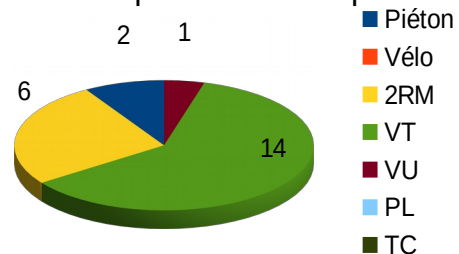


364 blessés (27 de moins qu'en 2018),
dont **171 hospitalisés** (15 de plus qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges

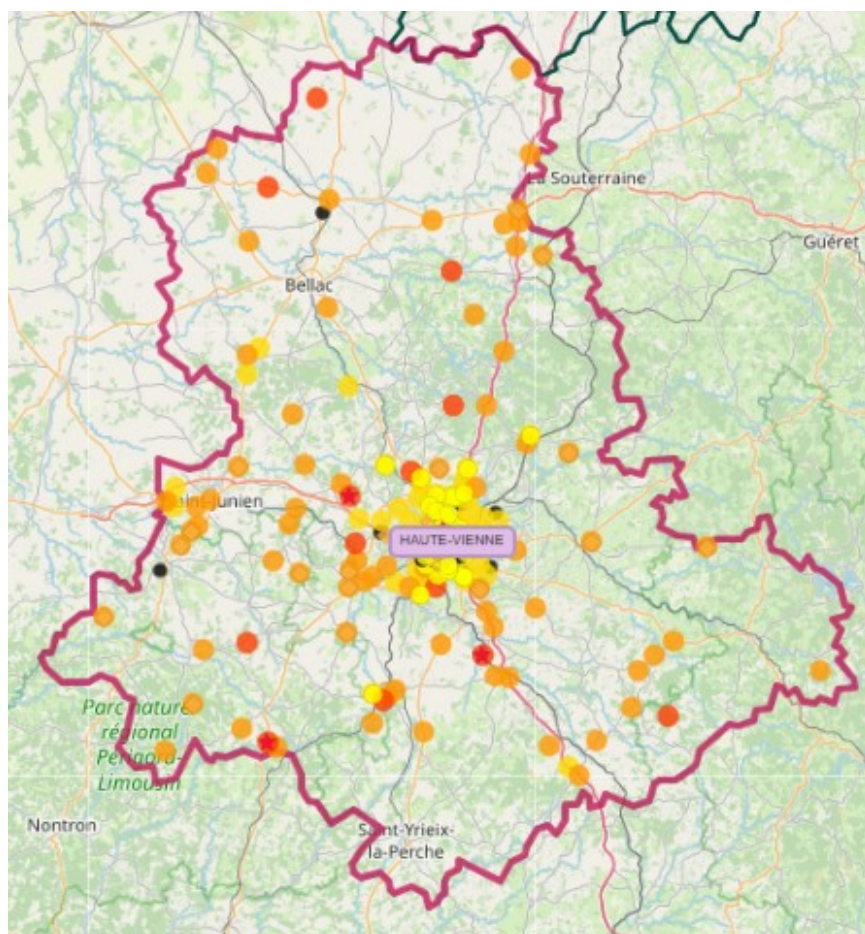


Tués par mode de déplacement



Synthèse par département

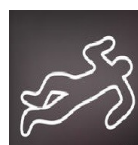
HAUTE-VIENNE :



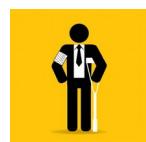
- Accident corporel
- ◆ Accident grave (avec un BH au moins)
- ★ Accident mortel



424 accidents (22 de plus qu'en 2018),
dont **18** mortels (8 de moins qu'en 2018)

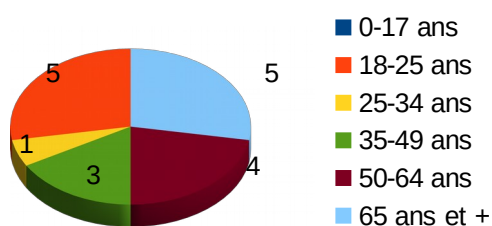


18 tués (9 de moins qu'en 2018)



515 blessés (43 de plus qu'en 2018),
dont **151** hospitalisés (36 de plus qu'en 2018)

Tués par tranche d'âges



Tués par mode de déplacement

