



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

www.securite-routiere.gouv.fr

Bilan de l'accidentalité en Dordogne

Année 2015

Bilan de l'accidentalité de l'année 2015 en Dordogne

Table des matières

1 – Bilan de l'accidentalité de l'année 2015 en Dordogne

1 –A – Données Accidents

- 1 – A1 – Accidentalité générale de l'année 2015
- 1 – A2 – Evolution de l'accidentalité sur une période de 10 ans
- 1 – A3 – Localisation des accidents corporels
 - 1 – A3 –1 Localisation cartographique des accidents
 - 1 – A3 –2 Localisation agglomération-hors agglomération
 - 1 – A3 –3 Localisation selon le type de réseau routier
 - 1 – A3 –4 Localisation en intersection-hors intersection
- 1 – A4 – Catégorie des victimes
 - 1 – A4 – 1 Selon la tranche d'âge
 - 1 – A4 – 2 Selon le mode de déplacement
- 1 – A5 – Répartition par catégorie d'usagers
- 1 – A6 – Temporalité des accidents
- 1 – A7 – Causes principales
- 1 – A8 – Les obstacles fixes

1 –B – Analyse des thématiques transversales entrant dans les enjeux du DGO

- 1 – B1 – Alcool
- 1 – B2 – Stupéfiants
- 1 – B3 – Vitesse

1 –C – Les 4 enjeux du DGO dans le département

- 1 – C1 – Les jeunes 15/24ans
- 1 – C2 – Les 2 roues-motorisées
- 1 – C3 – Le risque routier professionnel
- 1 – C4 – Les seniors

1 –D – Eléments de synthèse

Bilan de l'accidentalité de l'année 2015 en Dordogne

1 –A – Données Accidents

1 – A1 – Accidentalité générale de l'année 2015

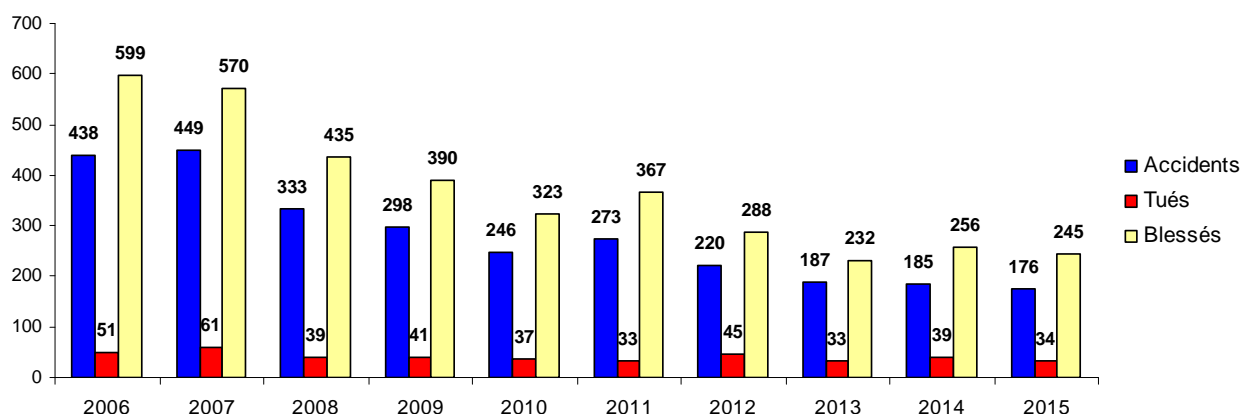
Le bilan de l'accidentalité en Dordogne pour l'année 2015 s'établit à 176 accidents corporels dont 32 mortels ayant fait 34 tués, 245 blessés dont 167 blessés hospitalisés
Le nombre d'accidents corporels recensés est en légère baisse par rapport à 2014 avec une gravité moins élevée (- 5 tués et - 12 blessés) mais on note 1 blessé hospitalisé en plus

	En DORDOGNE			En Aquitaine	En France métropolitaine
	2014	2015	Evolution 2015/2014	Evolution 2015/2014	Evolution 2015/2014
Accidents	185	176	-4.86%	1.30%	-2.73%
Tués	39	34	-12.82%	28.34%	2.25%
Blessés	256	245	-4.30%	-0.89%	-3.08%

1 – A2 – Evolution de l'accidentalité sur une période de 10 ans, soit 2006 à 2015

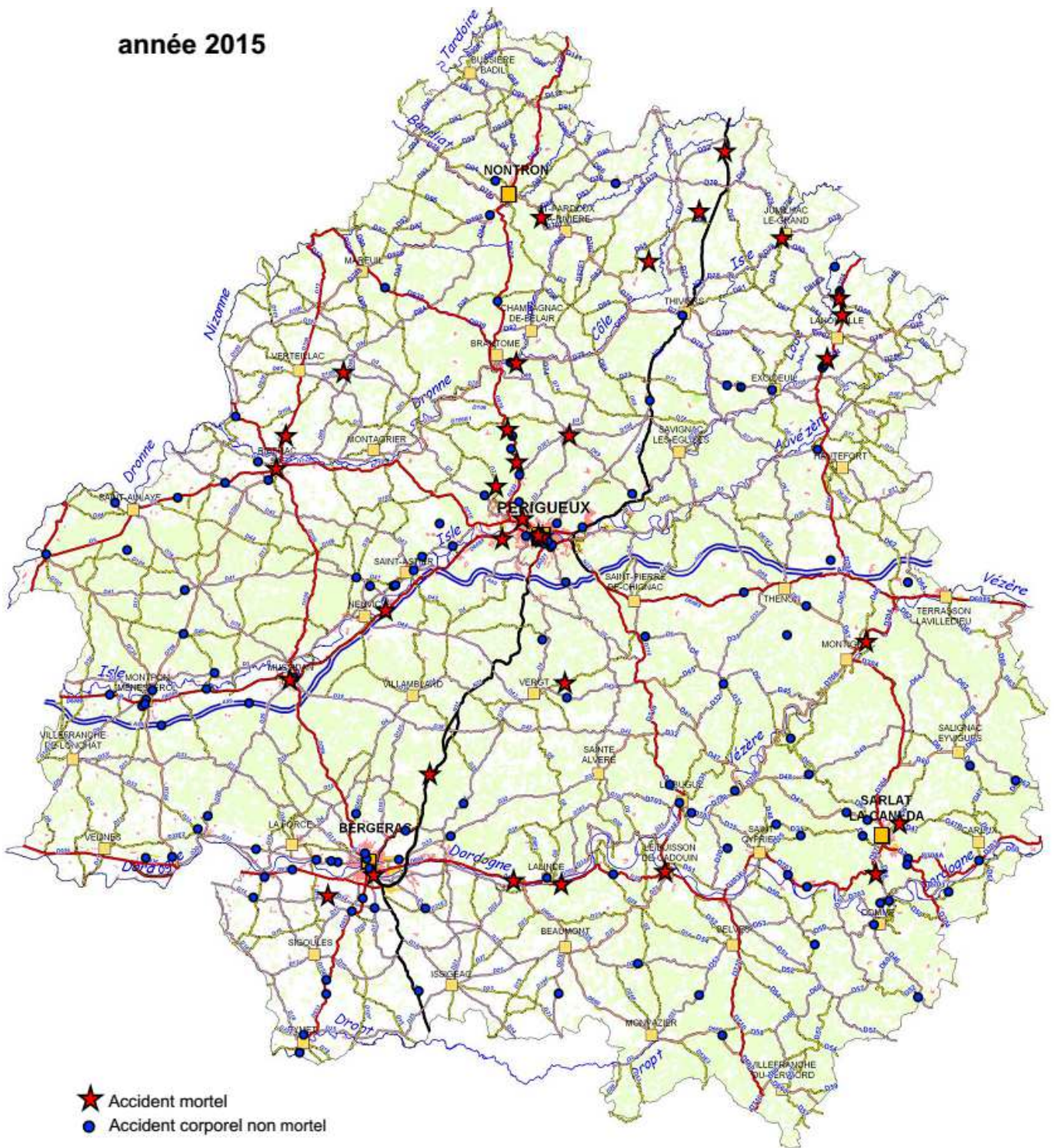
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents	438	449	333	298	246	273	220	187	185	176
Tués	51	61	39	41	37	33	45	33	39	34
BH	393	336	288	251	189	253	199	164	166	167
BL	206	234	147	139	134	114	89	68	90	78
Blessés	599	570	435	390	323	367	288	232	256	245

Depuis 10 ans, on note une amélioration des indicateurs principaux de l'accidentalité dans le département. 2013 reste l'année de référence en la matière avec toutefois une baisse du nombre d'accidents en 2015.



-1 Localisation cartographique des accidents

année 2015



La carte ci-dessus référence la localisation géographique des accidents corporels qui se sont produits sur l'ensemble des réseaux routiers au cours de l'année 2015.

Les accidents présentent une répartition diffuse. Toutefois on note une concentration d'accidents mortels dans et autour de l'agglomération de Périgueux ainsi que dans le Nord-est du département.

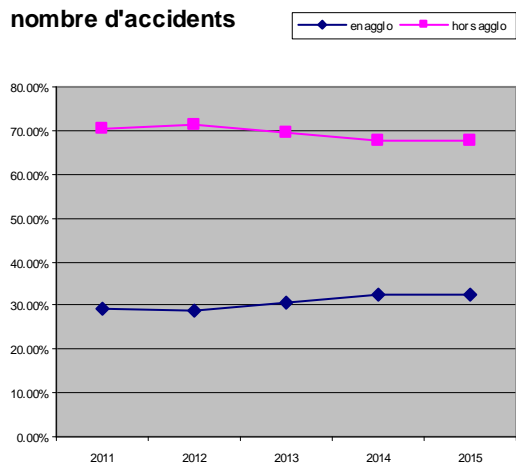
1 – A3 –2 Localisation agglomération-hors agglomération

Variation du pourcentage d'accidents en agglo et hors agglo sur un période de référence de 5 ans de 2011 à 2015

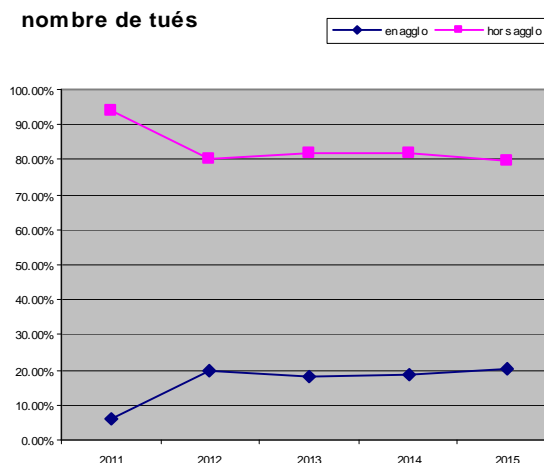
accidents		2011	2012	2013	2014	2015
en agglo		29.40%	28.64%	30.48%	32.43%	32.39%
hors agglo		70.60%	71.36%	69.52%	67.57%	67.61%

tués		2011	2012	2013	2014	2015
en agglo		6.06%	20.00%	18.18%	18.95%	20.59%
hors agglo		93.94%	80.00%	81.82%	82.05%	79.41%

nombre d'accidents

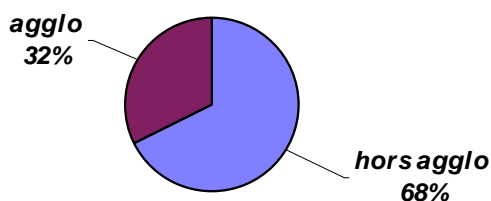


nombre de tués



A l'exception de l'année 2011, les indicateurs de répartition des tués « agglo /hors agglo » présentent une stabilité.

Nombre d'accidents



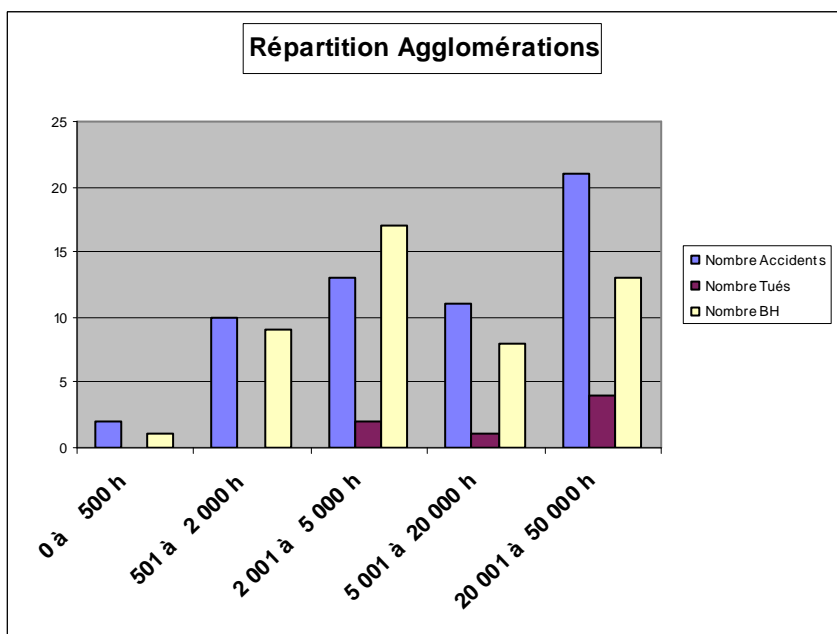
Nombre de Tués



La forte répartition des accidents hors agglomération influe significativement sur la gravité.

Pour l'année 2015, la majorité des accidents corporels s'est produite hors agglomération (68%) avec un degré de gravité très élevé 27 tués sur 34 (soit 79% des morts) et 119 BH sur 167 (soit 71% des blessés hospitalisés).

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de Tués	Nombre de BH	Nombre de BL
hors agglomération	119	25	27	119	54
agglo. 0 à 500 h	2	0	0	1	1
agglo. 501 à 2 000 h	10	0	0	9	4
agglo. 2 001 à 5 000 h	13	2	2	17	5
agglo. 5 001 à 20 000 h	11	1	1	8	3
agglo. 20 001 à 50 000 h	21	4	4	13	11
Ensemble	176	32	34	167	78



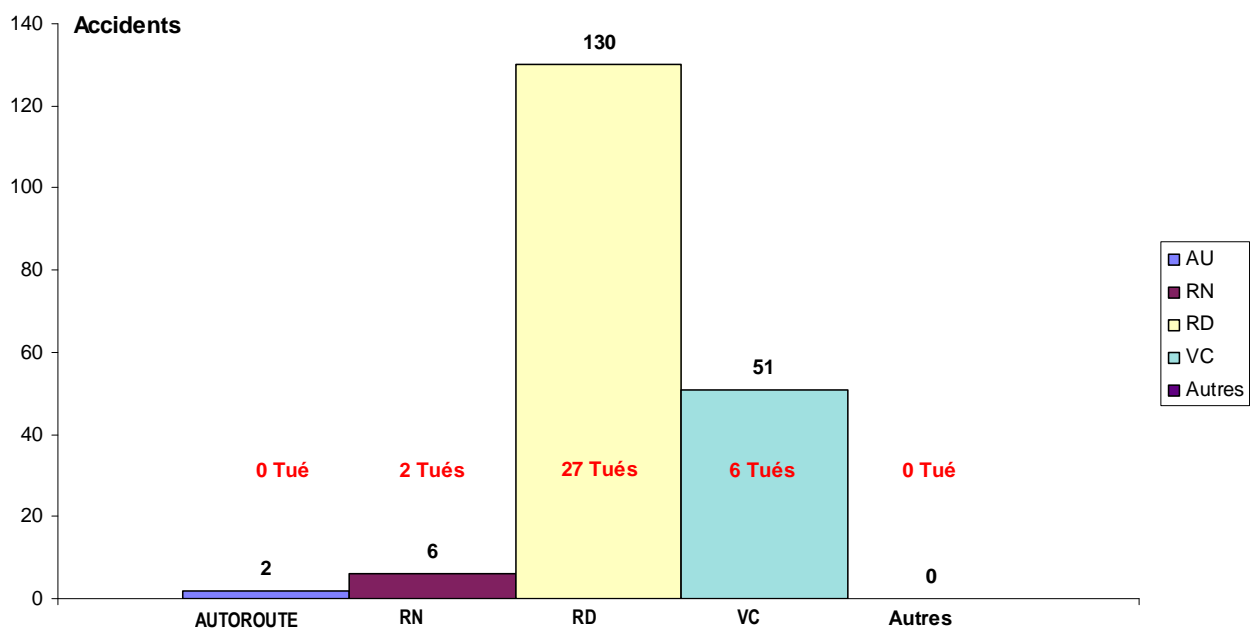
La gravité en terme de nombre de tués est plus élevée dans les grandes agglomérations.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de Tués	Nombre de BH	Nombre de BL
Gendarmerie Nationale	144	26	28	145	63
Sécurité publique	32	5	5	22	15
Ensemble	176	32	34	167	78

La zone police englobe les secteurs de Périgueux (Périgueux, Boulazac, Chancelade, Coulounieix-Chamiers, Marsac sur l'Isle, Notre Dame de Sanilhac et Trélissac) et Bergerac (Bergerac, Cours de Pile, Creysse et St Laurent des Vignes).

La zone gendarmerie s'étend sur tout le reste du département et comprend le plus grand kilométrage de voies.

1 – A3 –3 Localisation selon le type de réseau routier



Linéaire de réseaux :

Autoroute A89 :115 km / RN21-RN221 :145 km / RD : 5070km / VC et Autres : environ 10 000 km

(Les accidents dénombrés par catégorie de voie peuvent être comptés en «doublon» lors qu'ils sont survenus en intersection)

Cette répartition de l'accidentalité est homogène à celle d'un département à dominante rurale comparable.

On note en 2015 une tendance à la baisse du nombre d'accidents sur les réseaux principaux par rapport à 2014 mais une légère hausse du nombre des tués sur le réseau national (1 tué en 2014, 2 tués en 2015) ;

1 – A3 –4 Localisation en intersection-hors intersection

	Nombre d'accidents	%	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Dont BH
En intersection	34	19.3	2	27	2	46	27
Hors intersection	142	80.7	30	131	32	199	140

1 – A4 – Catégorie des victimes

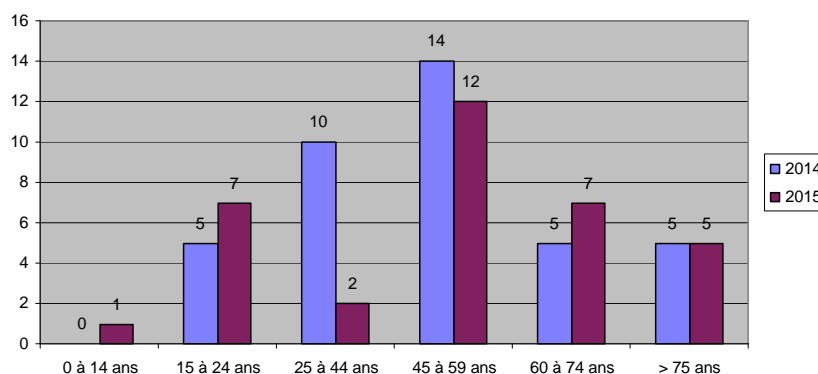
1 – A4 – 1 Selon la tranche d'âge

0 à 14 ans 15 à 24 ans 25 à 44 ans 45 à 59 ans 60 à 74 ans > 75 ans

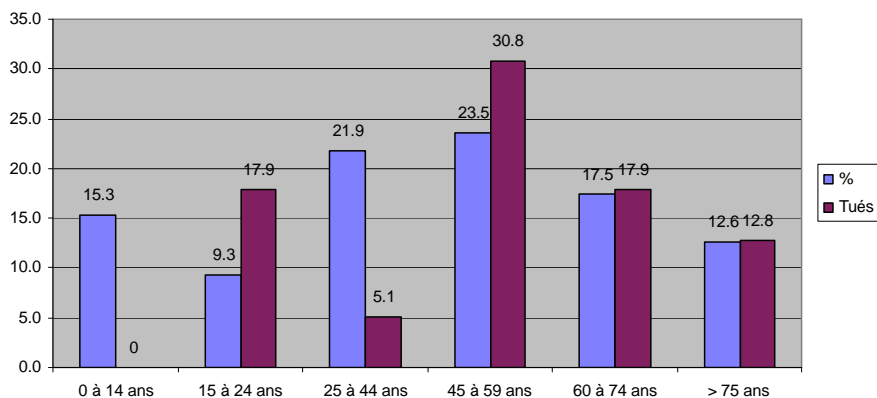
2014	Tués	0	5	10	14	5	5
	Blessés Hospitalisés	9	33	44	41	24	15
	Blessés Légers	2	22	26	21	14	5

2015	Tués	1	7	2	12	7	5
	Blessés Hospitalisés	9	38	38	37	25	20
	Blessés Légers	7	23	11	16	15	6

Tués par tranche d'âge



Tués 2015 / tranches d'âge et représentativité de population



En 2015 de même qu'en 2014, la tranche d'âge 45/59 ans est particulièrement impactée avec 12 tués, 14 tués en 2014 (contre 9 en 2013)

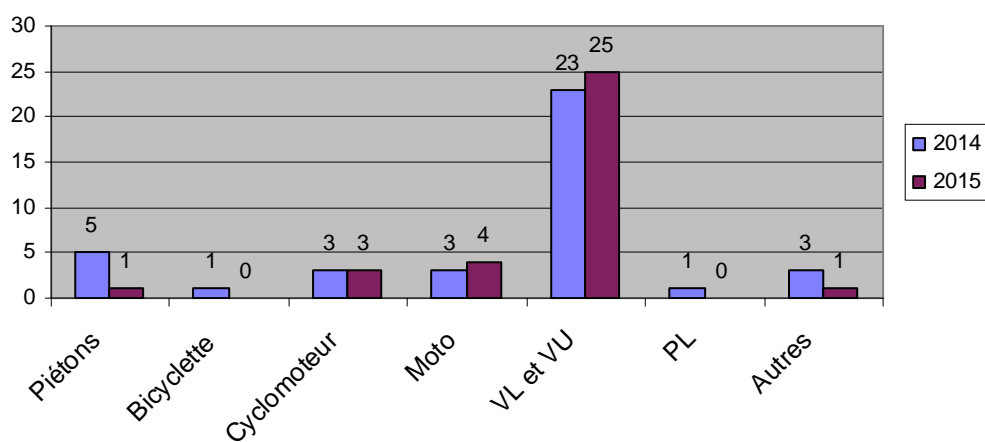
On constate également une dégradation pour les tranches d'âge 15/24 ans (+ 2 tués) et 60/74 ans (+2 tués)

A l'inverse, il est constaté en 2015 une baisse significative des tués de la tranche d'âge 25/44 ans par rapport à 2014 (-8 tués)

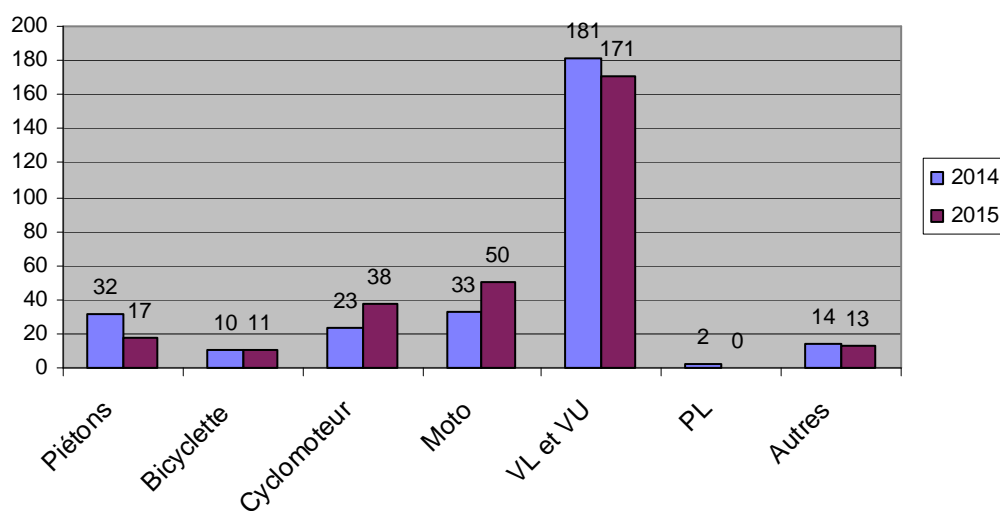
1 – A4 – 2 Selon le mode de déplacement

	2015				2014			
	Tués (Nbre)	BH (Nbre)	BL (Nbre)	Total victimes	Tués (Nbre)	BH (Nbre)	BL (Nbre)	Total victimes
Piétons	1	9	7	17	5	17	10	32
Bicyclette	0	11	0	11	1	8	1	10
Cyclomoteur	3	10	25	38	3	15	5	23
Moto	4	39	7	50	3	25	5	33
VL et VU	25	97	48	170	23	98	60	181
PL	0	0	0	0	1	0	1	2
Autres	1	1	11	13	3	3	8	14

Tués par mode déplacement



Victimes par mode de déplacement



En 2015, on note une baisse de victimes chez les piétons par rapport à 2014 (-15) avec un nombre de tués également moins important (-4).

Les victimes les plus nombreuses se situent parmi les utilisateurs de véhicules légers et utilitaires.

1 – A5 – Répartition par catégorie d'usagers (modes de déplacement principaux)

<p>PIETON : 1 Tué – 9 BH – 7 BL</p> <p>On dénombre 12 victimes sur 17 pour les tranches d'âge supérieures à 60 ans. 1 tué piéton en 2015. Contrairement à 2014 (5 victimes dont 3 tués) aucune victime piéton dans la tranche d'âge 25/44 ans</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tranche d'âge</th> <th>Tués</th> <th>Blessés Hospitalisés</th> <th>Blessés Légers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 à 14 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>15 à 24 ans</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>25 à 44 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>45 à 59 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>60 à 79 ans</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>> 80 ans</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Tranche d'âge	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	0 à 14 ans	0	0	1	15 à 24 ans	0	1	1	25 à 44 ans	0	0	0	45 à 59 ans	0	0	2	60 à 79 ans	1	4	2	> 80 ans	0	4	1
Tranche d'âge	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers																										
0 à 14 ans	0	0	1																										
15 à 24 ans	0	1	1																										
25 à 44 ans	0	0	0																										
45 à 59 ans	0	0	2																										
60 à 79 ans	1	4	2																										
> 80 ans	0	4	1																										
<p>CYCLISTE : 1 Tué – 11 BH</p> <p>On dénombre 6 victimes parmi la tranche d'âge 60/79 ans 1 tué dans la tranche 45/59 ans.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tranche d'âge</th> <th>Tués</th> <th>Blessés Hospitalisés</th> <th>Blessés Légers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 à 14 ans</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>15 à 24 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>25 à 44 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>45 à 59 ans</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>60 à 79 ans</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>> 80 ans</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Tranche d'âge	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	0 à 14 ans	0	2	0	15 à 24 ans	0	0	0	25 à 44 ans	0	0	0	45 à 59 ans	1	2	0	60 à 79 ans	0	6	0	> 80 ans	0	1	0
Tranche d'âge	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers																										
0 à 14 ans	0	2	0																										
15 à 24 ans	0	0	0																										
25 à 44 ans	0	0	0																										
45 à 59 ans	1	2	0																										
60 à 79 ans	0	6	0																										
> 80 ans	0	1	0																										
<p>Cyclo : 3 Tués – 10 BH – 5 BL</p> <p>On dénombre 15 victimes parmi les 15/24ans dont 2 tués. 1 tué dans la tranche 45/59 ans Aucune victime dans la tranche d'âge 0/14 ans contrairement à 2014 (6 blessés)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tranche d'âge</th> <th>Tués</th> <th>Blessés Hospitalisés</th> <th>Blessés Légers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 à 14 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>15 à 24 ans</td> <td>2</td> <td>9</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>25 à 44 ans</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>45 à 59 ans</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>60 à 79 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>> 80 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Tranche d'âge	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	0 à 14 ans	0	0	0	15 à 24 ans	2	9	4	25 à 44 ans	0	1	1	45 à 59 ans	1	0	0	60 à 79 ans	0	0	0	> 80 ans	0	0	0
Tranche d'âge	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers																										
0 à 14 ans	0	0	0																										
15 à 24 ans	2	9	4																										
25 à 44 ans	0	1	1																										
45 à 59 ans	1	0	0																										
60 à 79 ans	0	0	0																										
> 80 ans	0	0	0																										
<p>Moto : 4 Tués – 39 BH – 7 BL</p> <p>On dénombre 20 victimes dans la tranche d'âge 45/59 ans dont 4 tués.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tranche d'âge</th> <th>Tués</th> <th>Blessés Hospitalisés</th> <th>Blessés Légers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 à 14 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>15 à 24 ans</td> <td>0</td> <td>11</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>25 à 44 ans</td> <td>0</td> <td>11</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>45 à 59 ans</td> <td>4</td> <td>15</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>60 à 79 ans</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>> 80 ans</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Tranche d'âge	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	0 à 14 ans	0	0	0	15 à 24 ans	0	11	3	25 à 44 ans	0	11	3	45 à 59 ans	4	15	1	60 à 79 ans	0	2	0	> 80 ans	0	0	0
Tranche d'âge	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers																										
0 à 14 ans	0	0	0																										
15 à 24 ans	0	11	3																										
25 à 44 ans	0	11	3																										
45 à 59 ans	4	15	1																										
60 à 79 ans	0	2	0																										
> 80 ans	0	0	0																										

VL : 25 Tués – 97 BH – 48 BL

On dénombre :

36 victimes dans la tranche d'âge

15/24 ans dont 6 tués,

35 victimes dans la tranche d'âge

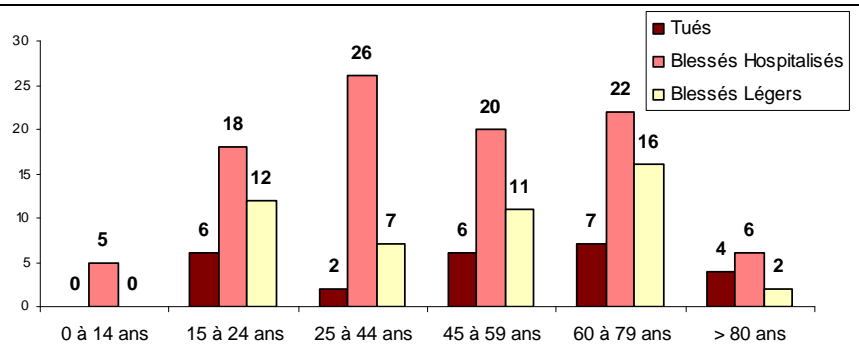
25/44ans dont 2 tués,

37 victimes dans la tranche d'âge

45/59ans dont 6 tués.

45 victimes dans la tranche d'âge

60/79 ans dont 7 tués



Véhicule Seul (tout type de véhicule) sans piéton: 20 Tués – 59 BH – 19 BL

On dénombre :

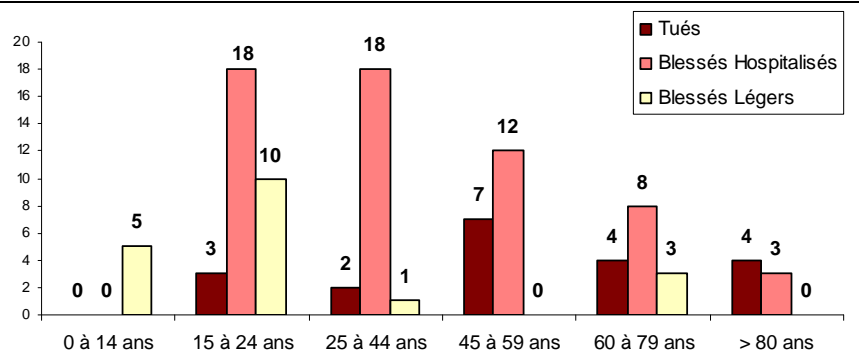
31 victimes dans la tranche d'âge
15/24 ans dont 3 tués

21 victimes dans la tranche d'âge
25/44 ans dont 2 tués,

19 victimes dans la tranche d'âge
45/59 ans dont 7 tués

15 victimes dans la tranche d'âge
60/79 ans dont 4 tués

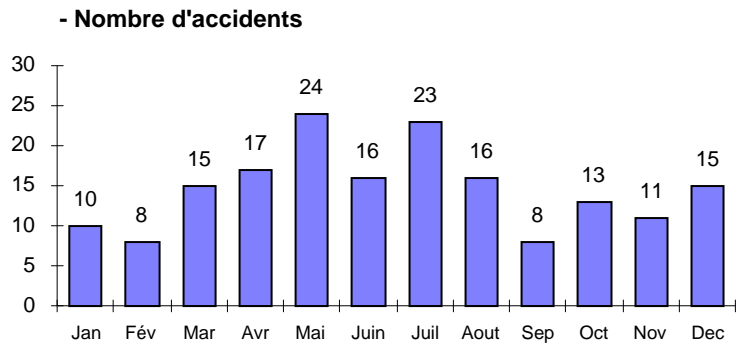
7 victimes dans la tranche d'âge
>80 ans dont 4 tués



1 – A6 – Temporalité des accidents

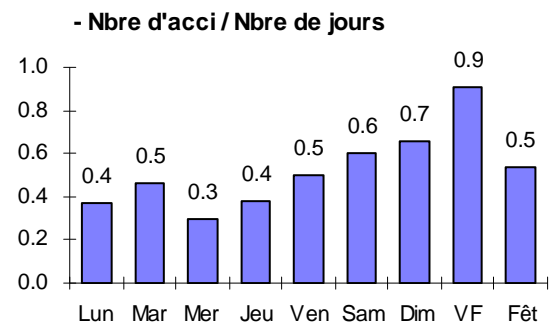
Selon le mois

Le nombre d'accidents corporels par mois est aléatoire allant de 8 à 24 accidents
 les mois de mai et juillet représentent le pic de l'année 2015.

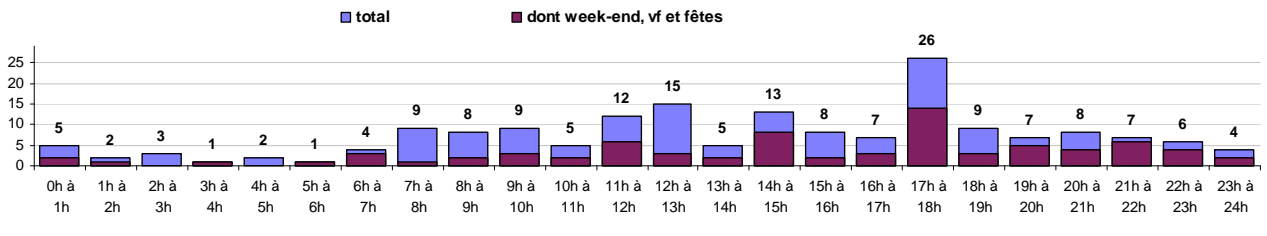


Selon le jour

Le mercredi apparaît comme étant le jour le moins accidentogène.
 Les jours de veille de fête sont les jours les plus marqués en nombre d'accidents.



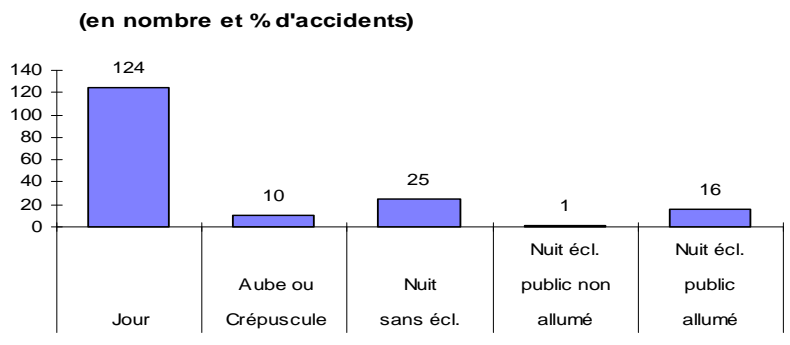
Selon l'heure



La tranche horaire de la semaine la plus sensible en matière d'accidentalité est de 17h à 18h y compris les week-end, veilles de fêtes et fêtes.

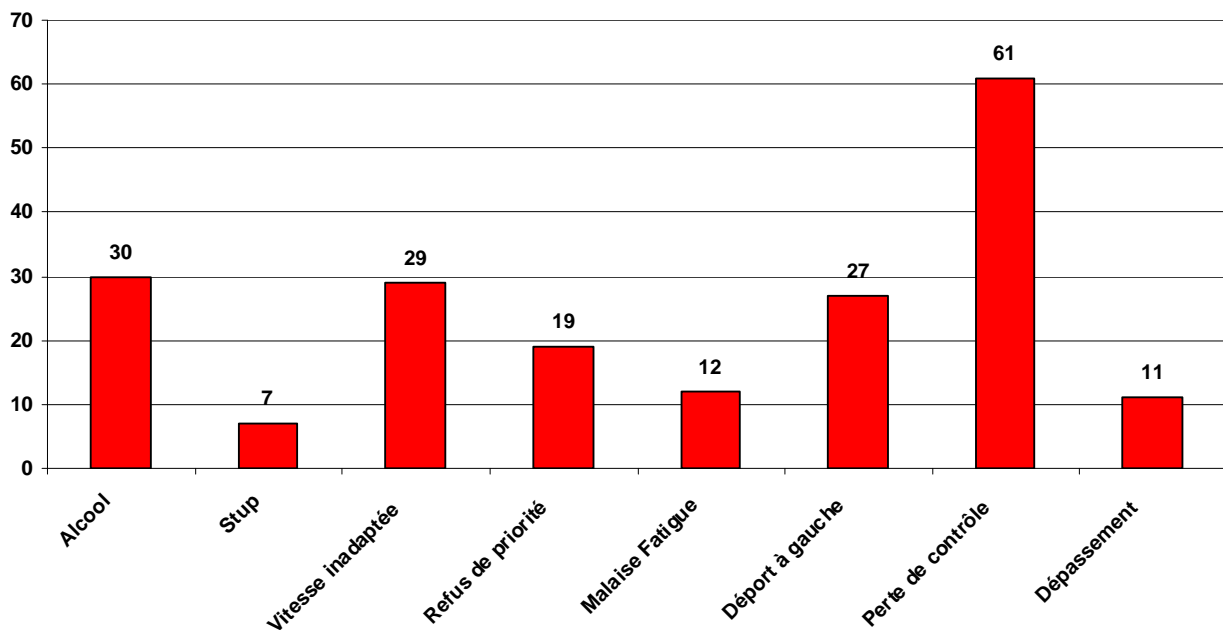
Luminosité

La majorité des accidents (71%) ont lieu de jour.



1 – A7 – Causes principales

Alcool	Stup	Vitesse inadaptée	Refus de priorité	Malaise Fatigue	Déport à gauche	Perte de contrôle	Dépassement
30	7	29	19	12	27	61	11



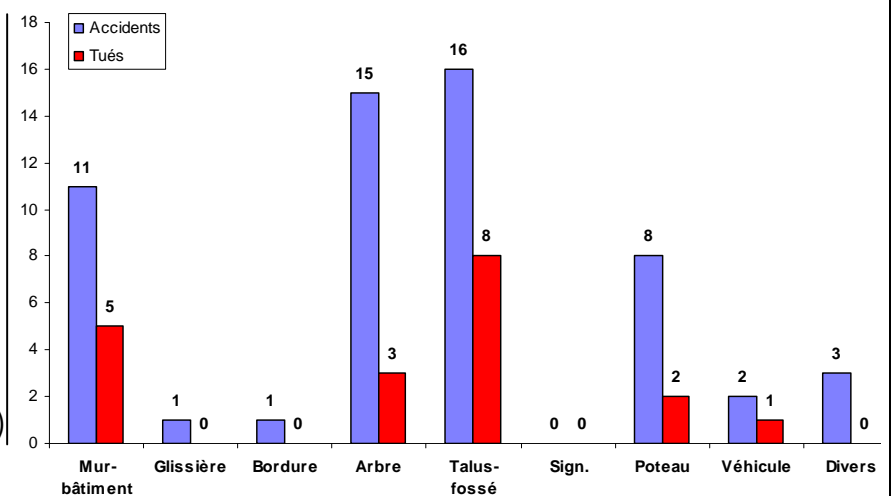
La cause principale de l'accident trouve son origine dans la perte de contrôle ; cette cause peut toutefois être combinée à un autre élément tel que notamment vitesse inadaptée ou conduite sous l'emprise de l'alcool qui contribue alors à la perte de contrôle.

1 – A8 – Les obstacles fixes

Obstacles fixes

Les accidents contre obstacles fixes restent importants et sont en augmentation par rapport à 2014 (32% des accidents contre 29%) et ont entraîné le décès de 18 personnes contre 12 en 2014.

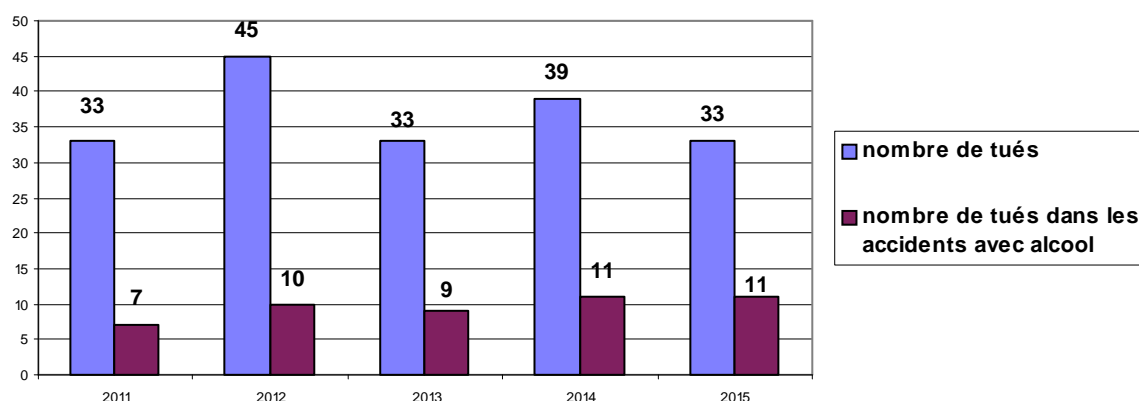
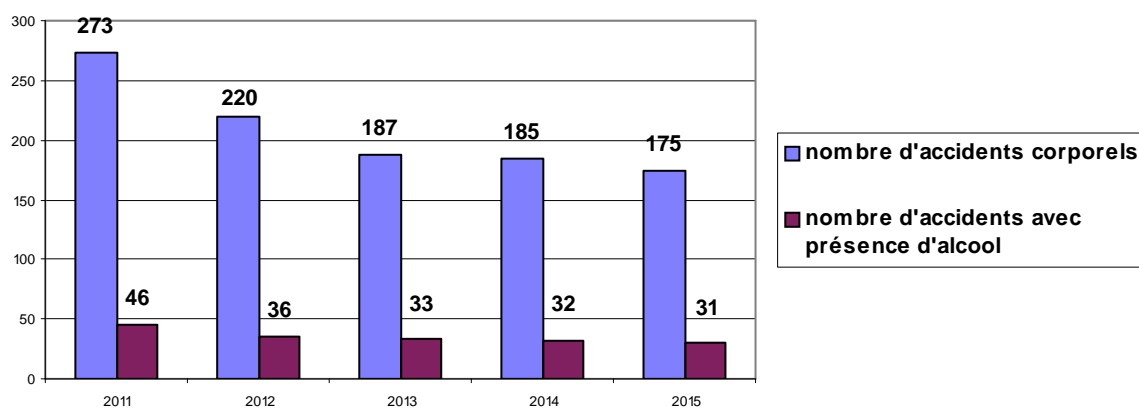
Les heurts contre « Talus-fossé » et contre « Mur-bâtiment » ont été beaucoup plus graves qu'en 2014 (12 tués en 2015 contre 5 tués en 2014)



1 –B – Analyse des thématiques transversales entrant dans les enjeux du DGO

1 – B1 – Alcool

année	nombre d'accidents corporels	nombre de tués	nombre de blessés	nombre d'accidents avec présence d'alcool	pourcentage d'accidents avec présence d'alcool	nombre de tués dans les accidents avec alcool	pourcentage de tués dans les accidents avec alcool	nombre de blessés dans les accidents avec alcool	pourcentage de blessés dans les accidents avec alcool
2011	273	33	366	46	17%	7	21%	61	17%
2012	220	45	288	36	16%	10	22%	35	12%
2013	187	33	232	33	18%	9	27%	37	16%
2014	185	39	256	32	17%	11	28%	40	16%
2015	175	33	245	31	18%	11	33%	35	14%



En 2015, on relève la présence d'alcool dans 31 accidents contre 32 en 2014 ; dans ces accidents, on déplore 11 tués et 35 blessés en 2015 contre 11 tués et 40 blessés en 2014.

Sur les 5 dernières années, le nombre de tués dans les accidents avec présence d'alcool se dégrade significativement.

Dépistages effectués lors des contrôles routiers

	Nombre de Dépistages	Nombre d'infractions
2014	85 396	1783
2015	88 106	1908

Il a été effectué 3% de dépistages supplémentaires en 2015, mais les infractions ont augmenté de 7%.

1 – B2 – Stupéfiants

7 accidents sont à déplorer avec la présence de stupéfiants dont 3 conducteurs également en infraction alcool

	Nombre de Dépistages	Nombre d'infractions
2014	851	753
2015	788	733

Le nombre de dépistages a diminué de 8% et le nombre d'infractions stupéfiants de 3% en 2015 par rapport à 2014.

1 – B3 – Vitesse

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
2014	24	5	20	6	21	13
2015	30	5	29	6	28	13

En matière de vitesse, selon les données issues du BAAC, 30 accidents seraient imputables à une vitesse excessive eu égard aux circonstances contre 24 en 2014 soit une hausse ; en revanche, le nombre de tués est égal: 6 en 2015, 6 en 2014.

En dehors des accidents, les excès de vitesse sont appréhendés par les radars fixes et les moyens déployés par les forces de l'ordre.

Le département est équipé de 18 radars fixes classiques, 2 radars discriminants et 2 radars vitesse moyenne.

Le nombre de messages d'infraction relevés en 2015 par les radars vitesse fixes classiques est en diminution de 13% par rapport à 2014; toutefois, la majorité des excès de vitesse ne dépasse pas les 20km/h au dessus la vitesse limite autorisée.

Le relevé effectué par les 2 radars discriminants en 2015 est en baisse de 57% par rapport à 2014. Le relevé des radars vitesse moyenne est en baisse de 13% par rapport à l'année 2014.

Les infractions vitesse avec interception ont diminué de 0,4% en 2015 par rapport à 2014.

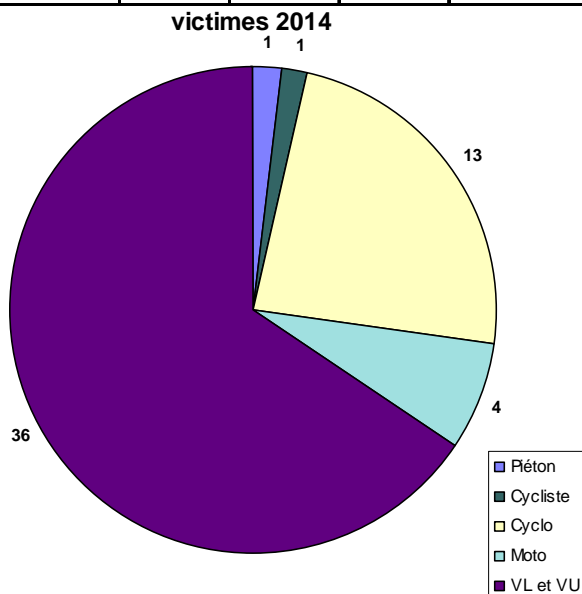
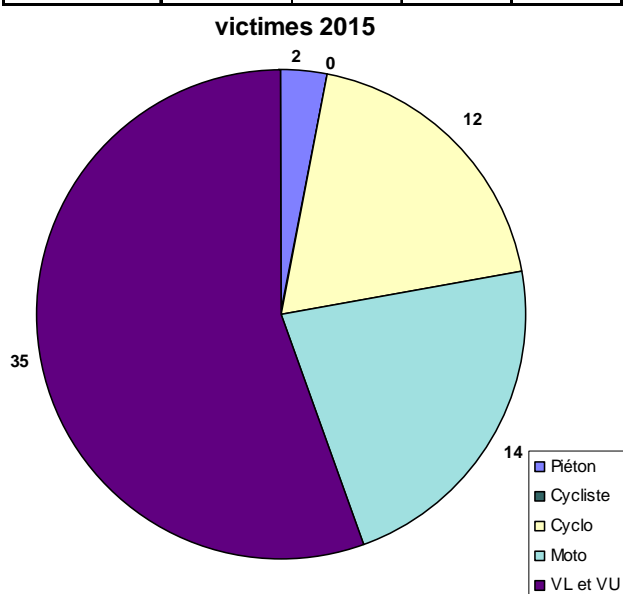
Les facteurs conjugués vitesse / perte de contrôle / hors agglomération / obstacles latéraux / alcool participent pour l'essentiel à la gravité de l'accidentalité dans le département de la Dordogne.

1 –C – Les 4 enjeux du DGO dans le département

1 – C1 – Les jeunes 15/24ans

Les victimes 15/24 ans:

	2015				2014				Evolution Tués 2015/2014
15-24 ans	Accidents	Tués	BH	BL	Accidents	Tués	BH	BL	
Piéton	2	0	1	1	1	0	0	1	/
Cycliste	0	0	0	0	1	0	1	0	/
Cyclo	6	1	7	4	9	2	8	3	0
Moto	11	0	11	3	2	0	3	1	/
VL et VU	36	6	18	11	33	3	18	15	3



Les jeunes de la tranche d'âge 15/24 ans représentent 9 % de la population du département

Les victimes sont impliqués dans 55 accidents soit 34% des accidents corporels.

Leur nombre a augmenté en 2015 par rapport à 2014 particulièrement parmi les usagers de motos.

On relève 1 tué en cyclo et 6 tués en VL, soit 7 tués pour cette population, ce qui représente 21% des tués et 2 tués de plus par rapport à 2014.

Il représente pour 2015, 22% des blessés hospitalisés.

Les conducteurs:

Les accidents impliquant un jeune conducteur se sont déroulés pour la plupart de jour (62%) dans des conditions météorologiques normales (82%) et sur chaussée normale (78%), hors agglomération (56%), hors intersection (70%), principalement sur route départementale (76%).

Les accidents ont eu lieu majoritairement sur les mois d'avril, mai juillet, principalement les veilles de fête et entre 17h à 18h quelque soit le jour.

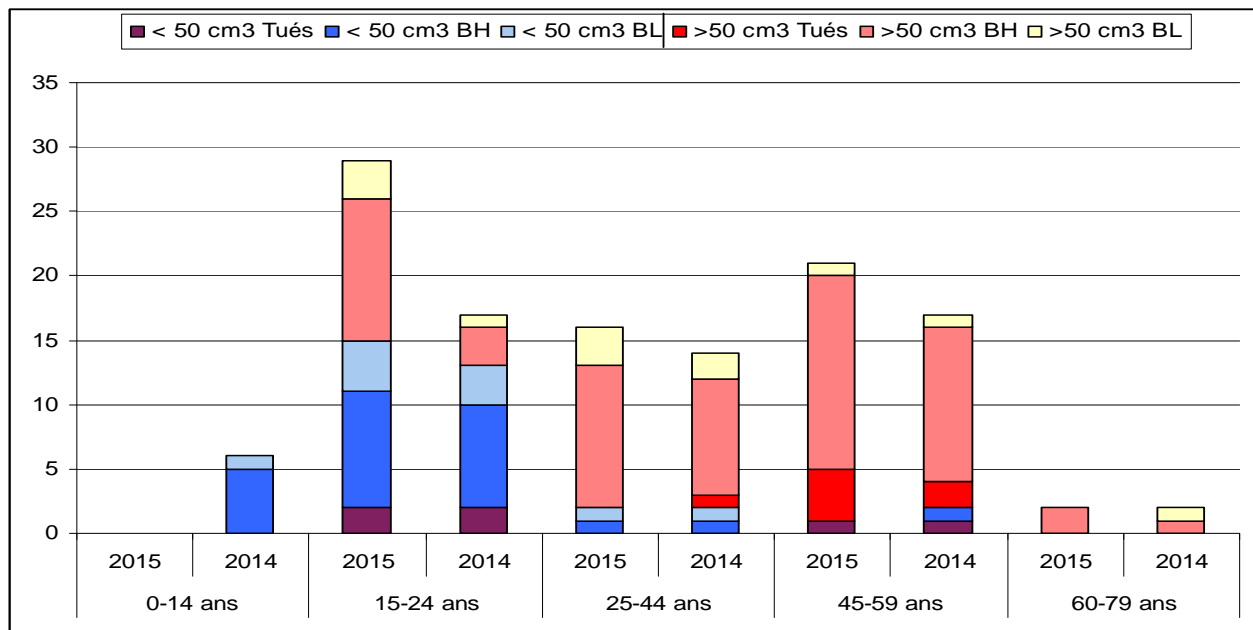
Alcoolémie, Stupéfiants, Vitesse : on relève 9 accidents dans lesquels le jeune conducteur a été déclaré positif à l'alcool, 3 accident avec présence d'alcool et vitesse, 2 accidents avec présence d'alcool et stupéfiants, 4 accidents avec présence de stupéfiants, 8 accidents avec vitesse, 4 accidents avec stupéfiants et vitesse, 2 accidents avec alcool, stupéfiants et vitesse.

Il y a donc 9 accidents où le jeune conducteur est positif à l'alcool, ce qui représente 29% des accidents avec alcool.

Il y a 8 accidents où le jeune conducteur était en vitesse excessive, soit 27% des accidents avec vitesse.

1 – C2 – Les 2 roues motorisés

		0-14 ans		15-24 ans		25-44 ans		45-59 ans		60-79 ans	
		2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
		< 50 cm ³	Tués	0	0	2	2	0	0	1	1
	BH	0	5	9	8	1	1	0	1	0	0
	BL	0	1	4	3	1	1	0	0	0	0
>50 cm ³	Tués	0	0	0	0	0	1	4	2	0	0
	BH	0	0	11	3	11	9	15	12	2	1
	BL	0	0	3	1	3	2	1	1	0	1



Les 2 roues motorisés regroupent les cyclos de moins de 50 cm³, les motos de plus de 50 cm³ ainsi que les scooters.

En 2015, 56 accidents corporels sur les 175 recensés se sont déroulés avec un 2RM soit 32%.

Sur la globalité des 2 RM, le nombre d'accidents ainsi que le nombre de victimes usagers de 2 RM ont augmenté en 2015 (+ 10 accidents et +12 victimes).

On dénombre 7 tués en 2015 (+ 1Tué dans la catégorie > 50 cm³).

Le nombre d'accidents et de victimes est plus important dans la catégorie > 50 cm³.

Dans la catégorie < 50 cm³, en 2015 comme en 2014 c'est la tranche d'âge des 15/24 ans qui est la plus représentée, alors que dans la catégorie des plus de 50 cm³, en 2015 c'est la tranche d'âge des 45/59 ans qui est la plus impactée.

Les accidents impliquant un 2RM se sont déroulés pour la plupart de jour (75%), dans des conditions météorologiques normales (87%) et sur chaussée normale (86%) ; 41 % des accidents ont eu lieu en agglomération et 23 % en intersection, majoritairement sur routes départementales (73%) mais également sur voies communales (36%).

La majorité des accidents (62%) concerne des conflits avec des VL/VU, à noter les accidents impliquant des 2RM seuls représentant 32% des accidents et ayant fait 3 Tués.

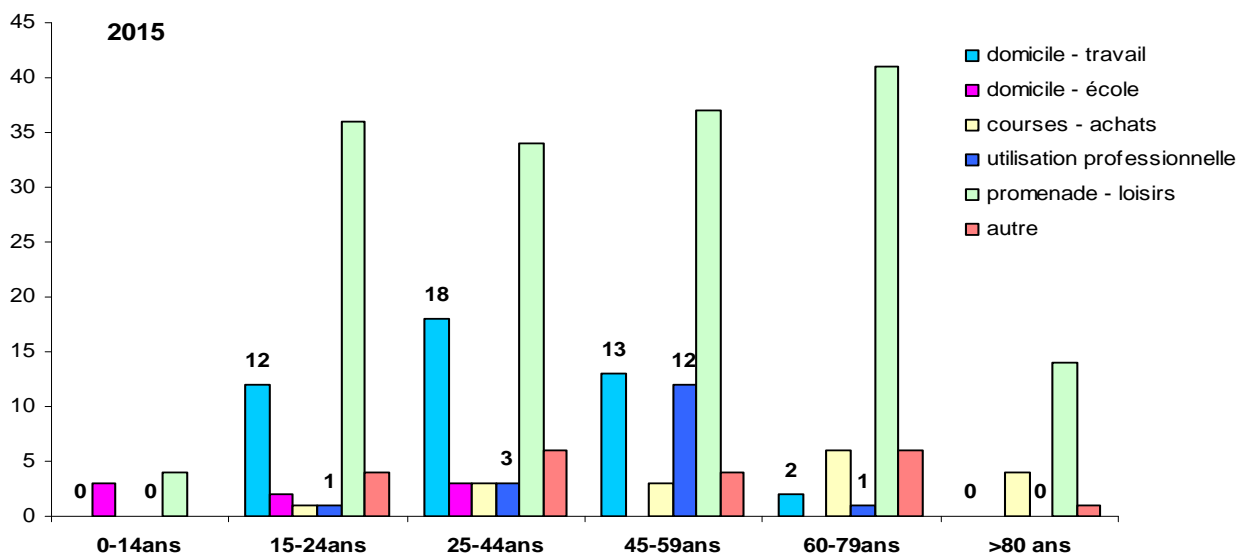
La période estivale est la plus accidentogène en incluant le mois de mai où on note un pic, de même pour les jours « veille de fête » ; la tranche horaire de 17h à 18h est nettement l'heure la plus sensible

Alcoolémie, Stupéfiants, Vitesse : on relève 4 accidents dans lesquels le conducteur du 2RM est alcoolisé, 2 accidents dans lesquels il est positif aux stupéfiants dont 1 accident avec alcool et 10 accidents où le pilote du 2 RM pratique une vitesse inadaptée ou excessive.

1 – C3 – Les risques routiers professionnels

Victimes:

	2015						2014					
	0-14ans	15-24ans	25-44ans	45-59ans	60-79ans	>80 ans	0-14ans	15-24ans	25-44ans	45-59ans	60-79ans	>80 ans
domicile - travail	0	12	18	13	2	0	0	5	16	17	2	0
domicile - école	3	2	3	0	0	0	2	2	5	0	0	0
courses - achats	0	1	3	3	6	4	0	2	2	5	6	2
utilisation professionnelle	0	1	3	12	1	0	0	4	14	19	5	0
promenade - loisirs	4	36	34	37	41	14	3	28	44	41	37	13
autre	0	4	6	4	6	1	2	5	6	6	6	3



Cet enjeu regroupe les déplacements effectués dans le cadre du trajet domicile travail et dans le cadre des missions professionnelles.

En 2015, on dénombre 54 accidents liés à ce type de déplacements soit 31% des accidents corporels recensés ; chaque accident peut impliquer un ou plusieurs véhicules en déplacement domicile/travail et/ou en mission professionnelle, ce qui explique que la totalité des accidents répartis selon le trajet ne correspond pas à la somme des accidents recensés : 41 accidents pour le domicile/travail et 17 accidents dans le cadre professionnel.

Ces accidents ont engendré en 2015 : 5 tués (-13 par rapport à 2014), 48 BH (-13 par rapport à 2014) et 31 BL (+6 par rapport à 2014) soit une baisse très marquée de la gravité.

Parmi les 5 tués, il y a 1 passager et 4 conducteurs, 1 sur le trajet domicile/travail et 1 dans le cadre professionnel.

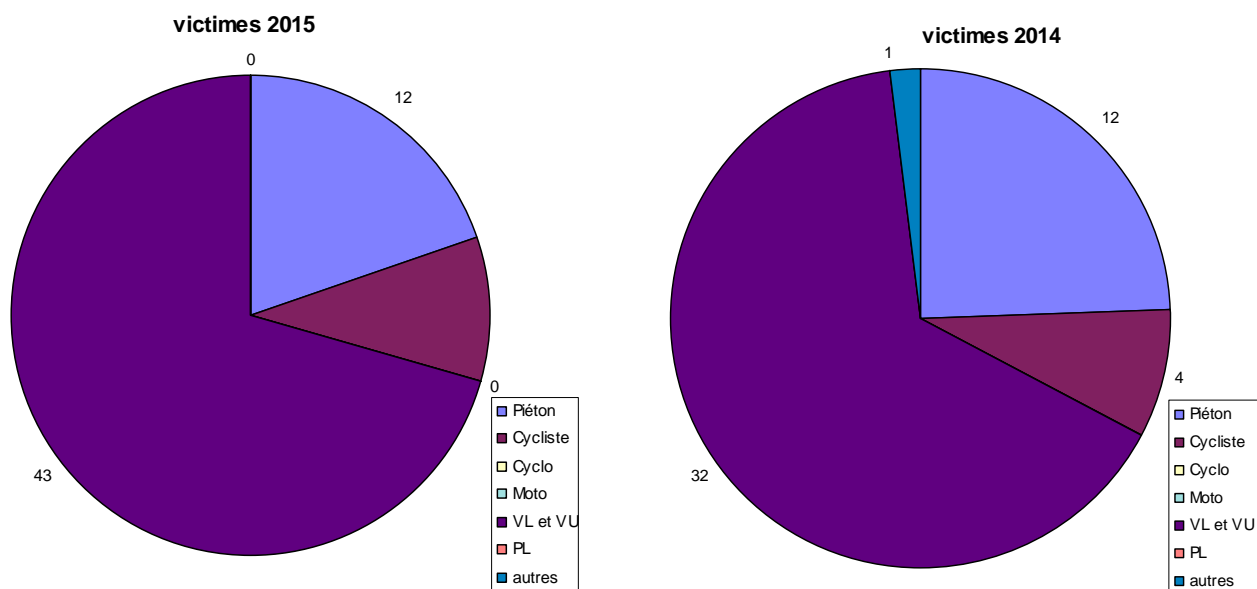
C'est la tranche d'âge des 45/59 ans qui enregistre le plus d'accidents dans ces deux types de déplacement. Les accidents recensés sur ces deux types de trajet se sont déroulés pour la plupart de jour (80%), dans des conditions météorologiques normales (85%) et sur chaussée normale (74%). 65% des accidents ont eu lieu hors agglomération, 76% hors intersection et principalement sur routes départementales (74%). L'accidentalité relative à ces trajets est présente sur les routes du département de mars à juillet avec des pics en mai et juin, puis surtout le vendredi et veilles de fête avec des pics horaires de 7h à 10h, de 12 à 13 h et de 17h à 18h.

Sur le trajet domicile/travail, 88 % des conducteurs sur ce type de trajet sont des locaux et en ce qui concerne le trajet dans le cadre professionnel 65 % des conducteurs sont locaux.

Alcoolémie, Stupéfiants, Vitesse : sur le trajet domicile/travail, 1 conducteur est alcoolisé et 3 sont positifs au contrôle de stupéfiants, 3 conducteurs sont en vitesse excessive ou inadaptée ; dans le cadre de déplacements professionnels 1 conducteur est en vitesse excessive ou inadaptée.

1 – C4 – Les Seniors (65 ans et plus)

>ou=65 ans	2015				2014				Evolution Tués 2015/2014
	Accidents	Tués	BH	BL	Accidents	Tués	BH	BL	
Piéton	12	1	8	3	11	1	9	2	0
Cycliste	6	0	6	0	4	0	4	0	/
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	/
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	/
VL et VU	40	11	19	13	36	7	14	11	4
PL	0	0	0	0	1	0	0	0	/
autres	0	0	0	0	2	1	0	0	/



Les seniors de la tranche d'âge 65 ans et plus représentent 25 % de la population du département

Les usagers seniors sont impliqués dans 58 accidents, soit 33 % des accidents corporels et 12 accidents mortels, soit 37 %;

Ils sont conducteurs de VL ou VU dans 47 accidents.

Le nombre de victimes en 2015 est sensiblement supérieur à 2014 avec plus d'impliqués seniors dans les VL ou VU; par contre, aucun usager de cette tranche d'âge en cyclo ou moto ; en ce qui concerne les piétons, 5 ont plus de 80 ans.

On constate une hausse des tués par rapport à 2014 (+3T) ; parmi les 12 tués, 11 étaient usagers de VL/VU, et 1 était piéton 79 ans.

Pour 2015, les blessés hospitalisés seniors représentent 20 % de la totalité.

Les accidents impliquant un senior se sont déroulés pour la plupart de jour (84%) dans des conditions météorologiques normales (82%), sur chaussée normale (80%), hors agglomération (68%), hors intersection (77%), principalement sur routes départementales (73%).

1 VL ou VU seul conduit par 1 senior impliqué dans 12 accidents corporels dont 6 mortels,

- à noter : parmi ces accidents mortels on déplore 1 accident ayant fait 2 tués dont le conducteur aurait eu une action délibérée.

On relève 3 à 4 accidents par mois avec un pic en avril et juillet (8) et un fléchissement en septembre (1) ayant eu lieu principalement les mardi et samedi et entre 17h et 18h quelque soit le jour (un accident à déplorer ayant fait 1 Tué entre 22h00 et 07h00)

Alcool, Stupéfiants et Vitesse :

2 accidents corporels se sont produits avec un conducteur senior ayant, soit de l'alcool et/ou conduisant avec une vitesse inadaptée (1 accident avec un conducteur alcoolisé et non porteur de la ceinture de sécurité, 1 accident avec conducteur pratiquant une vitesse inadaptée)

1 -D – Eléments de synthèse

En 2015, le bilan de l'accidentalité s'est amélioré par rapport à celui de 2014 -9 accidents, -5 tués, -11 blessés mais + 1 blessé hospitalisé, soit une réduction de 13% des tués, 5% des accidents et 4% du nombre de blessés.

Ce constat est encourageant mais le nombre d'accidents graves reste élevé
On peut trouver quelques explications dans les éléments d'analyse suivants :

- le nombre d'accident reste important dans le secteur hors-agglomération où les vitesses pratiquées sont élevées.
- les pertes de contrôle à véhicule seul, souvent signe de vitesse inadaptée – 18 accidents mortels
- la présence d'obstacles latéraux comme facteur aggravant
- la problématique alcool dans les accidents mortels
- la gravité des accidents de nuit (- 13 accidents mortels)
- le non-port de la ceinture de sécurité

Dans l'analyse des accidents graves, ces facteurs souvent combinés entre eux contribuent à une gravité très élevée.

En ce qui concerne les victimes :

Une grande part des victimes est représentée par les usagers de VL de la tranche d'âge 60/79 ans.

Toutefois les tranches d'âge 15/24 ans et 45/59 ans sont les plus impactées quelque soit le mode de déplacement, le nombre de tués est en augmentation parmi les 15-24 ans et les 60-74 ans..

Parmi les usagers vulnérables on note une nette amélioration pour les piétons par rapport à 2014, ils se trouvent impliqués dans 10% des accidents qui ont engendré 17 victimes dont 1 tué (- 4 tués); en revanche les chiffres «stagnent» en ce qui concerne les cyclistes.

Les victimes les plus nombreuses dans cette catégorie d'utilisateur se situent dans les tranches d'âge supérieures à 60 ans.

En ce qui concerne les enjeux du DGO :

En 2015, la cible jeunes 15/24 ans reste préoccupante puisqu'ils ont été impliqués dans plus d'accidents qu'en 2014 (+9 dont +9 en Moto) il y a plus de tués parmi les conducteurs de VL ou VU (+3).

Au sujet de l'enjeu 2 roues motorisés, le nombre de tués est le même qu'en 2014 (5) mais une dégradation apparaît pour les conducteurs de cylindrées $\geq 50 \text{ cm}^3$ et plus particulièrement pour les usagers faisant partie des 15-24 ans et des 45-59 ans

En revanche, on note en 2015 une très nette amélioration des différents indicateurs de l'accidentalité relative au risque routier professionnel par rapport à 2014 (-20 accidents, -13 Tués).

En 2015, les chiffres de l'accidentalité des seniors > 65 ans sont en hausse par rapport à 2014 (+4 accidents, + 3 Tués)