

Annexe 2

Bilan de l'accidentalité en Dordogne

Année 2020

Bilan de l'accidentalité de l'année 2020 en Dordogne	3
A – Données Accidents	3
A1– Accidentalité générale de l'année 2020	3
A2 – Evolution de l'accidentalité sur une période de 10 ans, soit de 2010 à 2019	3
A3 – Localisation	4
A3 – 1 Localisation cartographique des accidents	4
A3 – 2 Localisation des accidents en agglomération-hors agglomération	5
A3 – 3 Localisation selon le type de réseau routier	6
A3 – 4 Localisation en intersection-hors intersection	6
A4 – Les victimes	7
A4 – 1 Selon la tranche d'âge	7
A4 – 2 Selon le mode de déplacement	8
A5 – Répartition par catégorie d'usagers (modes de déplacement principaux)	9
A6 – Temporalité des accidents	11
A7 – Causes principales des accidents corporels	12
A8 – Les obstacles fixes	12
B – Analyse des thématiques transversales constituant les enjeux du DGO	13
B1 – Alcool	13
B2 – Stupéfiants	14
B3 – Vitesse	14
C – Les enjeux du DGO dans le département	17
C1 – Les jeunes	19
C2 – Les 2 roues motorisés (2 RM)	19
C3 – Les risques routiers	21
professionnels Les victimes	21
C4 – Les Seniors (65 ans et plus)	23
C5 – Le partage de la voirie	25
D – Eléments de synthèse	27
E – Glossaire	28

A – Données Accidents

A1– Accidentalité générale de l'année 2020

	En DORDOGNE			en Nouvelle Aquitaine	en France métropolitaine
	2020	2019	Evolution 2020/2019	Evolution 2020/2019	Evolution 2020/2019
Accidents	157	200	-21,5%	-19,6%	-19,7%
Tués	19	24	-20,8%	-18,6%	-21,4%
Blessés	205	258	-20,2%	-8,9%	-20,9%

Une année 2020 marquée par une mortalité routière en net recul, chiffre historiquement le plus bas à l'image de la tendance constatée au niveau national et régional.

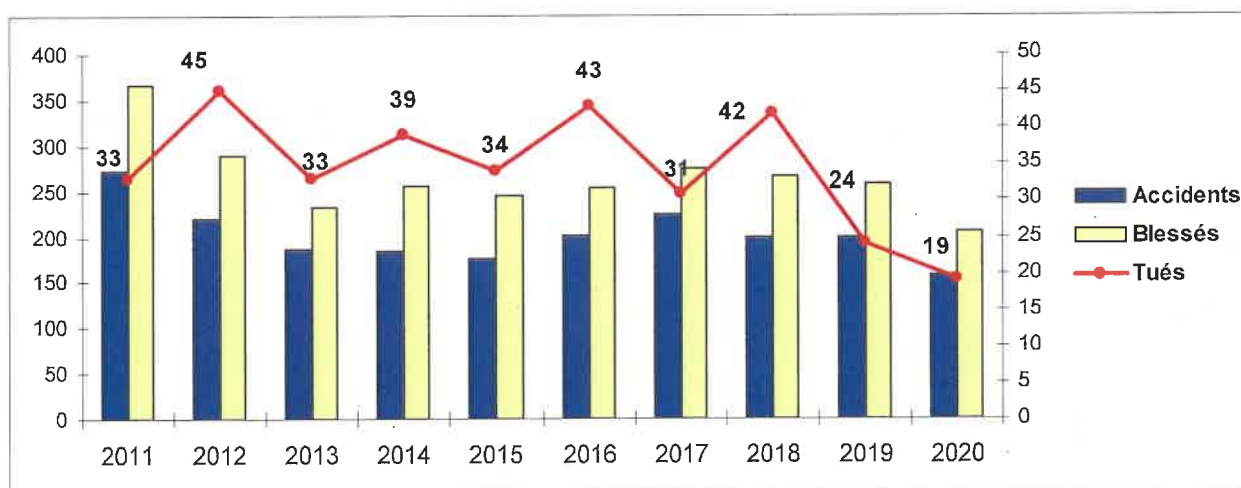
A2 – Evolution de l'accidentalité sur une période de 10 ans, soit de 2011 à 2020

Le bilan de l'accidentalité en Dordogne pour l'année 2020 s'établit à **157 accidents corporels dont 19 mortels** ; 19 tués, 205 blessés dont 123 blessés hospitalisés ont été recensés. Tous les chiffres sont en baisse par rapport à 2019 (- 43 accidents, - 5 tués, - 53 blessés).

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Accidents	273	220	187	185	176	202	224	198	200	157
Tués	33	45	33	39	34	43	31	42	24	19
Blessés	367	288	232	256	245	254	274	266	258	205

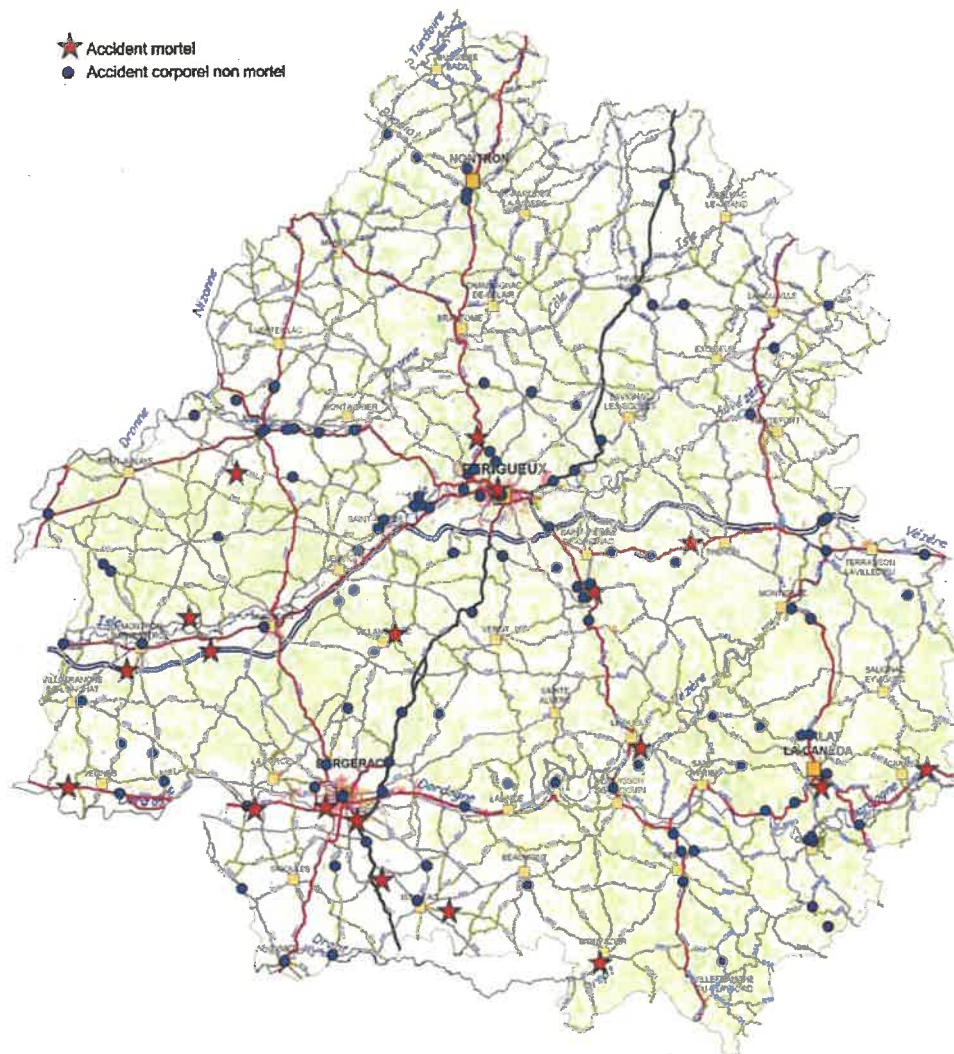
■ chiffres les plus élevés de la décennie
■ chiffres les plus favorables

En 10 ans, on constate une amélioration des principaux indicateurs (ATBH) de l'accidentalité dans le département, 2020 devenant l'année de référence par le nombre de victimes recensées. (Cette baisse est à relativiser en raison du contexte de crise sanitaire.)



A3 – Localisation

A3 – 1 Localisation cartographique des accidents



fond de carte ; source IGN

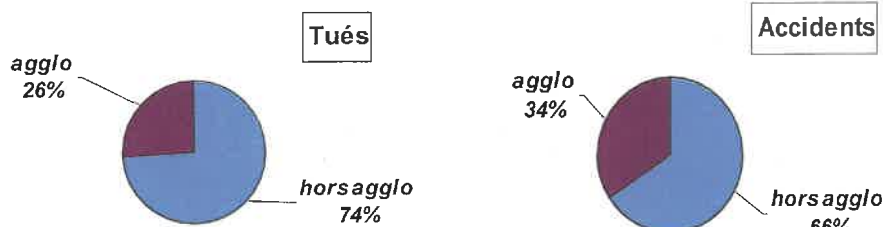
Comme chaque année, la localisation géographique des accidents corporels produits sur l'ensemble des réseaux routiers présente une **répartition diffuse**, avec, cependant une concentration sur les agglomérations de Bergerac et du grand Périgueux.

Quelques secteurs s'avèrent « épargnés » dans le nord et le nord-ouest du département (ex: Brantôme-Mareuil).

A3 – 2 Localisation des accidents en agglomération-hors agglomération

accidents	2020	2019	2018	2017	2016
en agglo	34.40%	25.50%	29.80%	21.87%	30.70%
hors agglo	65.60%	74.50%	70.20%	78.13%	69.30%

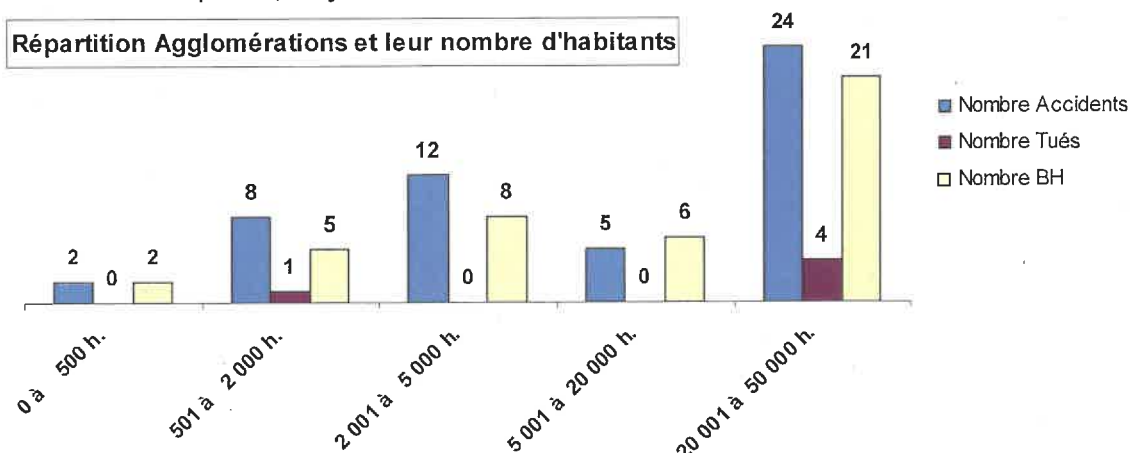
tués	2020	2019	2018	2017	2016
en agglo	26.32%	20.83%	11.90%	3.23%	20.93%
hors agglo	73.68%	79.17%	88.10%	96.77%	79.07%



	Accidents	Tués	BH	BL
hors agglo	103	14	80	70
en agglo	54	5	43	13

Durant l'année 2020, les 2/3 des accidents corporels se sont produits hors agglomération (66%) avec un degré de gravité élevé: 14 tués sur 19, soit 74% et 80 blessés hospitalisés sur 123, soit 65%

En 2020, il s'est produit 5 accidents mortels en agglomération comme en 2019 et en 2018. Les victimes sont : 1 piéton, 2 cyclomotoristes, 1 motard et 1 automobiliste.



Concernant la répartition des accidents en zone Police Nationale et Gendarmerie Nationales :

En zone police : elle englobe les secteurs de Périgueux (Périgueux, Boulazac-Isle-Manoire, Chancelade, Coulouneix-Chamiers, Marsac-sur-l'Isle et Trélissac) et Bergerac (Bergerac, Cours-de-Pile, Creysse et St-Laurent-des-Vignes), ce qui représente les plus grosses agglomérations du département. **Les chiffres y sont stables**, représentant 16% des tués et 18% des accidents recensés par les forces de l'ordre du département.

En zone gendarmerie : elle constitue 97% du territoire départemental et comprend le plus grand kilométrage de voies ; on relève une **amélioration (- 35 accidents corporels, - 3 tués)**

	Accidents	Accidents mortels	Tués	BH	BL
Gendarmerie Nationale	129	16	16	101	67
Sécurité publique	28	3	3	22	16

A3 – 3 Localisation selon le type de réseau routier

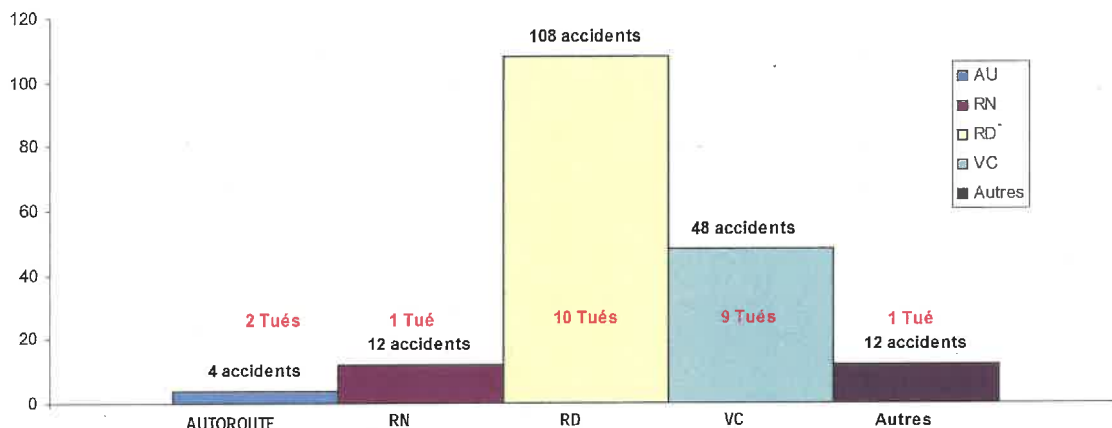
Linéaire de réseaux :

Autoroute A89 : 115 km

RN21-RN221 : 145 km

RD : 5070 km

VC et Autres : environ 10 000 km



Nota : un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voie, est comptabilisé sur chaque catégorie de voie, il y a donc « double-compte »

En 2020, la majorité des accidents corporels et mortels s'est produite sur le réseau départemental avec une baisse du nombre de tués par rapport à 2019 (-8).

L'Autoroute enregistre 4 accidents dont 2 accidents mortels.

A3 – 4 Localisation en intersection-hors intersection

	Accidents		%		Tués		Blessés		Dont BH	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
En intersection	48	48	30.60	24.00	5	3	61	58	39	39
Hors intersection	109	152	69.40	76.00	14	21	145	200	84	123

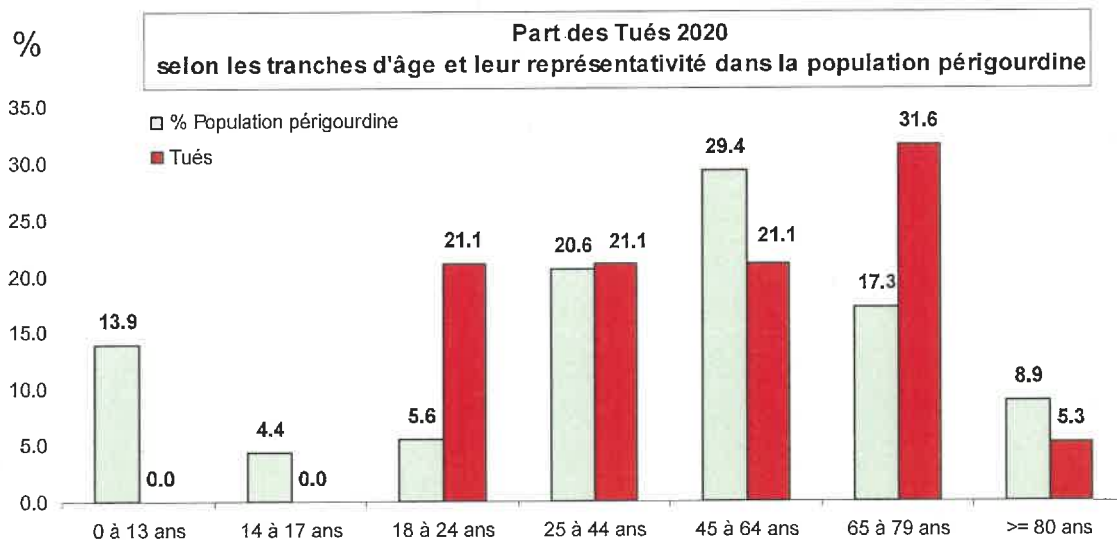
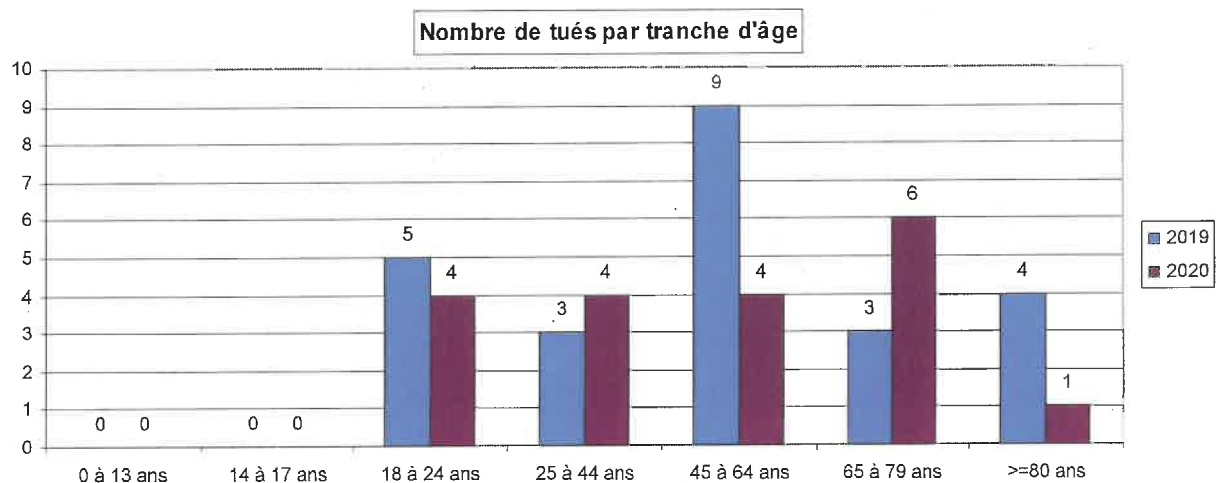
Le nombre d'accidents survenus hors intersection a nettement baissé par rapport à 2019 alors que les chiffres concernant les accidents survenus en intersection restent stables par rapport à 2019. Notons toutefois une augmentation du nombre de tués dans ce type d'accident.

Les usagers tués dans les 5 accidents mortels survenus en intersection sont : 1 piéton, femme âgée de 44 ans (traversée d'une voie ferrée), 2 motards, hommes âgés de 22 ans et 38 ans, un automobiliste, homme âgé de 73 ans et 1 conducteur de tracteur agricole, homme âgé de 67 ans.

A4 – Les victimes

A4 – 1 Selon la tranche d'âge

		0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 à 79 ans	>=80 ans
2020	Tués	0	0	4	4	4	6	1
	Blessés Hospitalisés	3	11	23	27	31	19	9
	Blessés Légers	5	4	12	26	24	11	1
2019	Tués	0	0	5	3	9	3	4
	Blessés Hospitalisés	5	16	23	39	53	16	10
	Blessés Légers	11	12	13	23	28	5	4



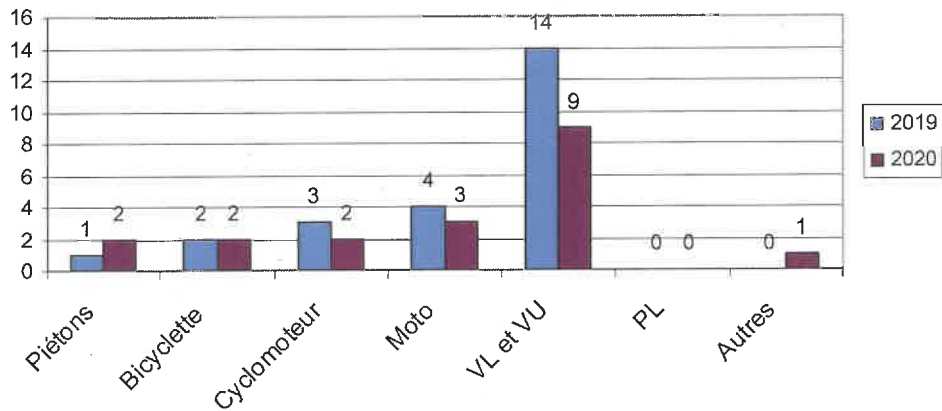
En 2020, le nombre de tués dans la **tranche d'âge des 65-79 ans** est le plus important: 6 soit 32% des tués.

Le nombre total de victimes pour cette tranche d'âge est supérieur à 2019.

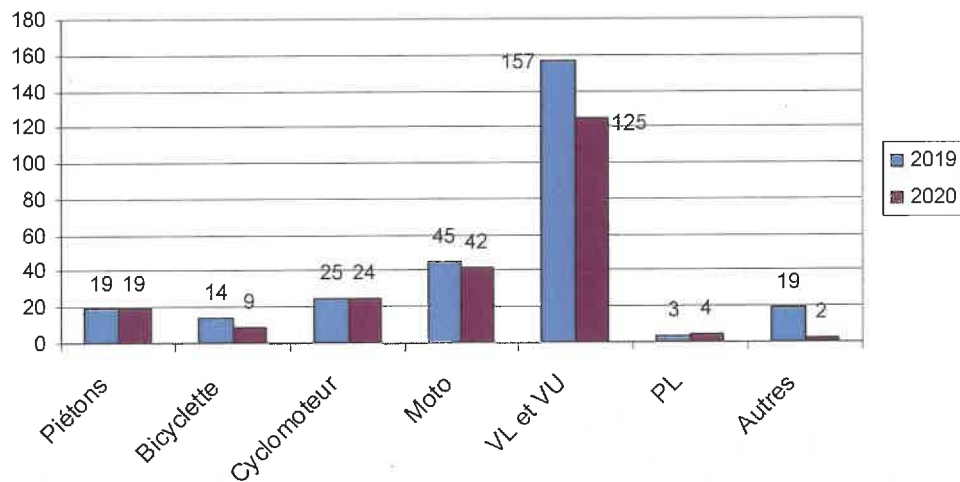
A4 – 2 Selon le mode de déplacement

	2020						2019		
	Tués (Nbre)	Tués (%)	BH (Nbre)	BL (Nbre)	Total victimes	% victimes	Tués (Nbre)	Total victimes	% victimes
Piétons	2	11%	14	3	19	8%	1	19	7%
Bicyclette	2	11%	4	3	9	4%	2	14	5%
Cyclomoteur	2	11%	15	7	24	11%	3	25	9%
Moto	3	16%	31	8	42	19%	4	45	16%
VL et VU	9	47%	58	58	125	56%	14	157	56%
PL	0	0%	1	3	4	2%	0	3	1%
Autres	1	5%	0	1	2	1%	0	19	7%

Tués par mode de déplacement



Victimes par mode de déplacement

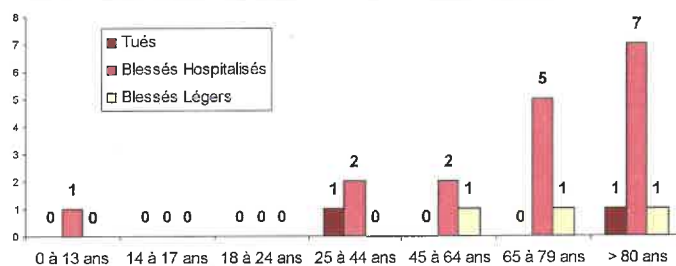


Le nombre de tués et victimes a diminué en 2020 hormis pour les piétons (+1 tué)

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

PIETON : 2 Tués
(1 piéton tué en 2019)
17 blessés dont 14 BH

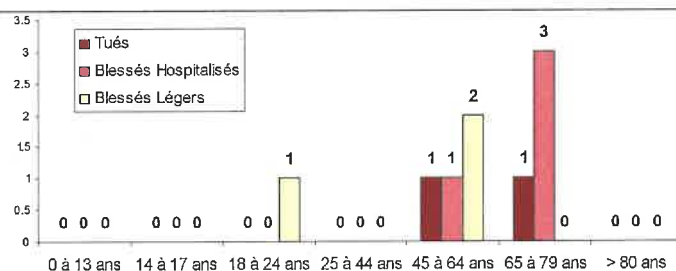
9 victimes parmi les >80 ans
(8 en 2019).
6 victimes parmi les 65-79 ans
(1 victime en 2019).
Aucune victime dans les tranches 14-17 ans et 18-24 ans. (égal en 2019)



47 % des victimes ont 80 ans et plus (42% en 2019)

CYCLISTE : 2 Tués
(2 tués en 2019)
7 blessés dont 4 BH

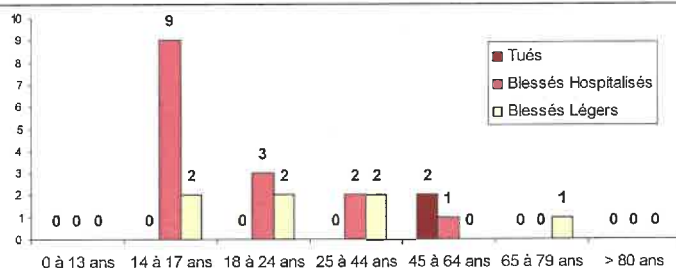
4 victimes dont 1 tué parmi les 65-79 ans (4 victimes en 2019).
4 victimes dont 1 tué parmi les 45-64 ans (3 victimes en 2019)



Une accidentalité qui impacte essentiellement les 45-79 ans

Cyclomoteurs : 2 Tués
(3 tués en 2019)
22 blessés dont 15 BH

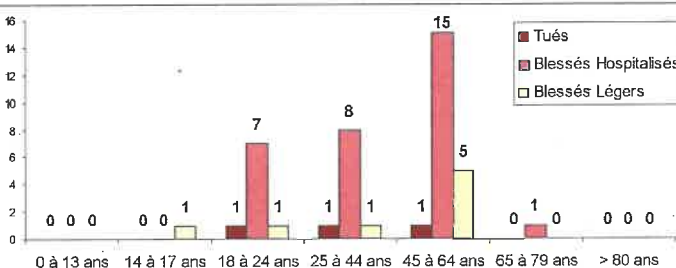
2 tués parmi les 45-64 ans
(1 tué en 2019)
11 victimes parmi les 14-17 ans
(égal en 2019)



50 % des blessés ont entre 14 et 17 ans

Moto : 3 Tués
(4 tués en 2019)
39 blessés dont 31 BH

21 victimes dont 1 tué parmi les 45-64 ans
(19 victimes dont 2 tués en 2019)
Aucune victime dans les tranches d'âge 0-13 et plus de 80 ans



La moitié des victimes ont entre 45 et 64 ans

VL et VU: 9 Tués

(14 tués en 2019)

116 blessés dont 58 BH

9 victimes parmi les 0-17 ans

24 victimes dont 3 tués dans

la tranche d'âge 18-24 ans

49 victimes dont 2 tués dans

la tranche d'âge 25-44 ans

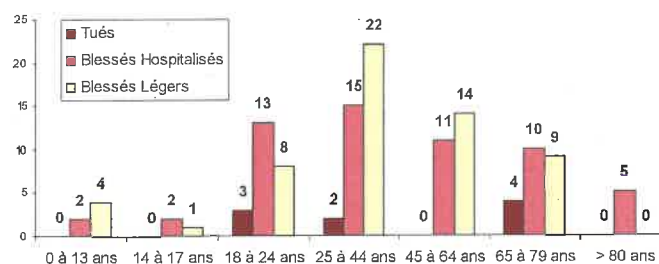
25 victimes parmi les 45-64

ans

23 victimes dont 4 tués dans

la tranche d'âge 65-79 ans

5 victimes parmi les ≥ 80 ans

**39% des victimes ont entre 25 et 44 ans****Véhicule Seul (tout type de véhicule) sans piéton:****9 Tués**

(14 tués en 2019)

56 blessés dont 34 BH

10 victimes dans la tranche

d'âge des moins de 17 ans

19 victimes dont 3 tués dans

la tranche d'âge 18-24 ans

16 victimes dont 1 tué dans

la tranche d'âge 25-44 ans

9 victimes dont 1 tué dans la

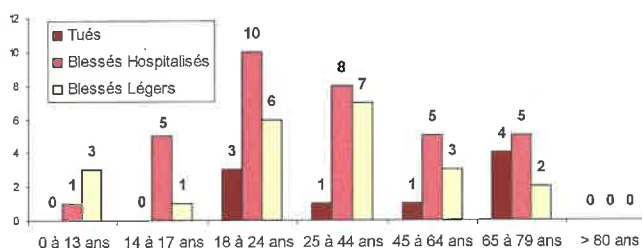
tranche d'âge 45-64 ans

11 victimes dont 4 tués dans

la tranche d'âge 65-79 ans

aucune victime parmi les ≥

80 ans.

**27 % des victimes ont entre 18 et 24 ans****Une mortalité routière impactant les 18-24 ans et les 65-79 ans****Nota : au sujet du type d'accident avec « Véhicule Seul (tout type de véhicule) sans piéton » :**

La situation s'est nettement améliorée en ce qui concerne ce type d'accident. Les forces de l'ordre en

ont recensé 49 (78 en 2019), ce qui représente 31% de la totalité des accidents (39% en 2019)

On déplorait en 2019 14 tués (58%), 92 blessés (36%) dont 62 BH (38%)

En 2020, les chiffres sont de 9 tués (47%), 56 blessés (27%) dont 34 BH (28%)

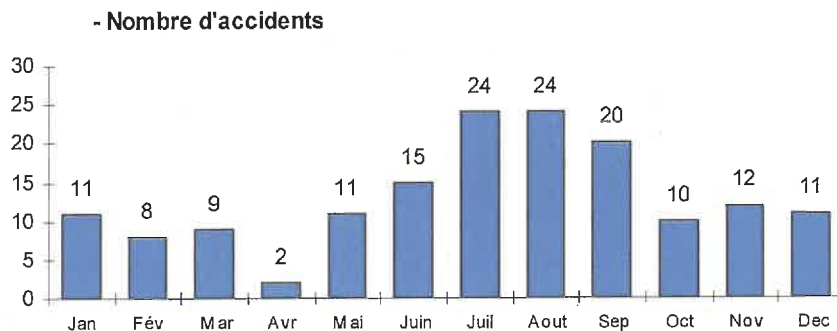
Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans représentent 27% des conducteurs.

Dans ce type d'accident, il a été constaté 35% de conducteurs alcoolisés (de même qu'en 2019) et

10% avec présence de stupéfiants.

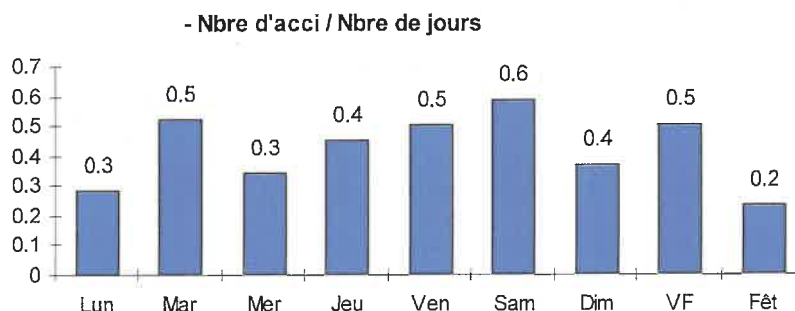
A6 – Temporalité des accidents

Selon le mois



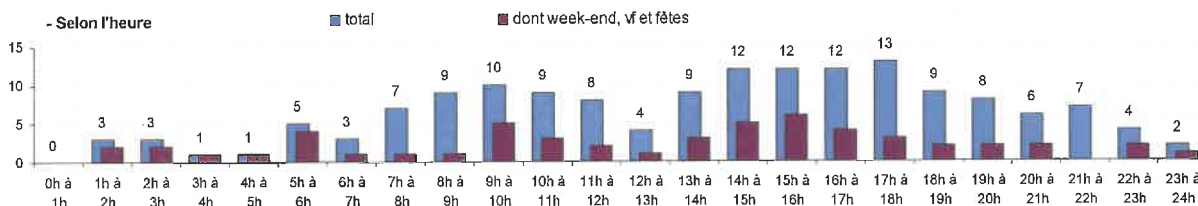
Les mois de juillet, août, et septembre ont été les plus accidentogènes durant l'année 2020. Aucun accident mortel à déplorer au mois de février.

Selon le jour



Les mardi, vendredi, samedi et les jours « veille de fête » sont les jours les plus marqués en nombre d'accidents.

Selon l'heure



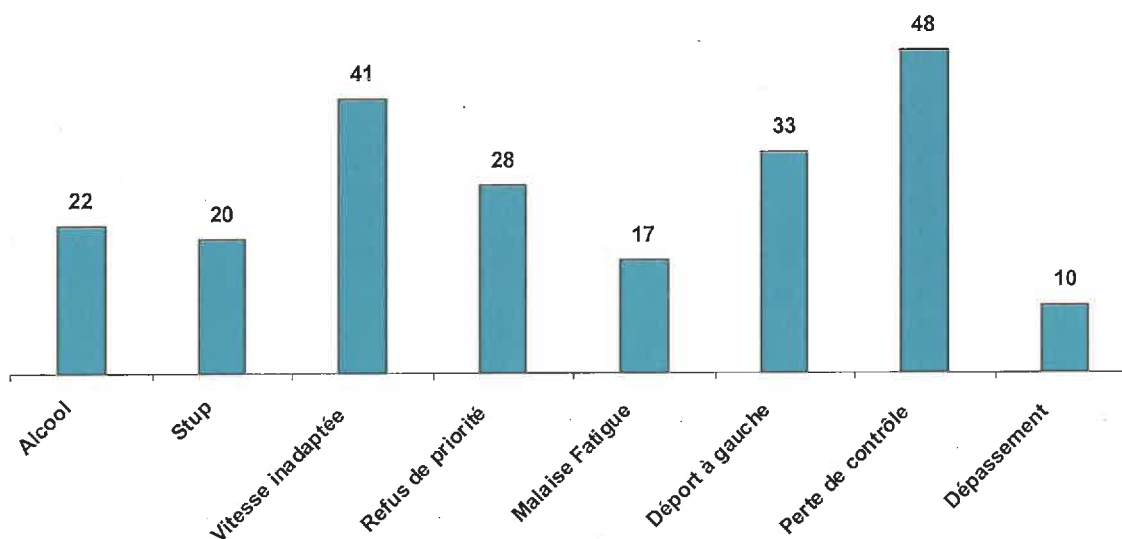
Les tranches horaires de la semaine les plus sensibles en matière d'accidentalité sont de 14h à 18h.

Luminosité

La majorité des accidents (69%) dont 12 accidents mortels (63%) ont eu lieu de jour.

A7 – Causes principales des accidents corporels

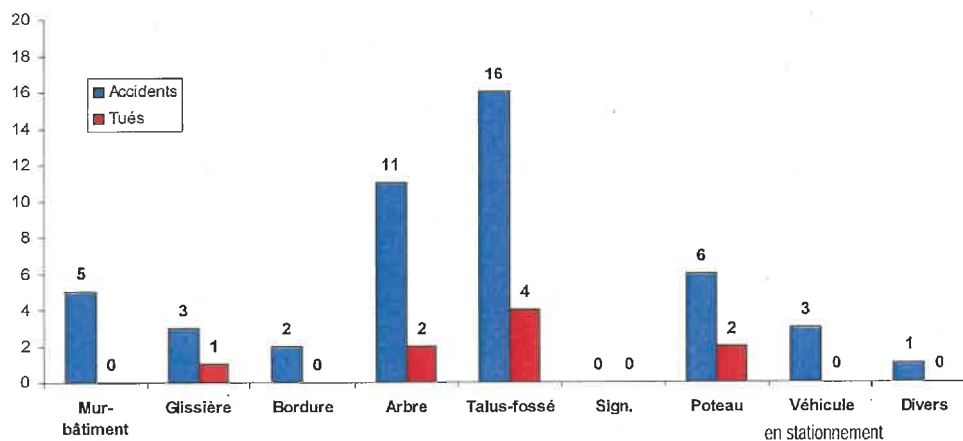
	Alcool	Stup	Vitesse inadaptée	Refus de priorité	Malaise Fatigue	Déport à gauche	Perte de contrôle	Dépassement
2020	22	20	41	28	17	33	48	10
2019	44	16	45	31	17	37	65	16



La cause principale des accidents trouve son origine dans la perte de contrôle, cette cause peut être combinée à un autre élément tel qu'une vitesse inadaptée ou une conduite sous l'emprise de l'alcool.

Plusieurs causes principales peuvent être relevées dans le même accident.

A8 – Les obstacles fixes

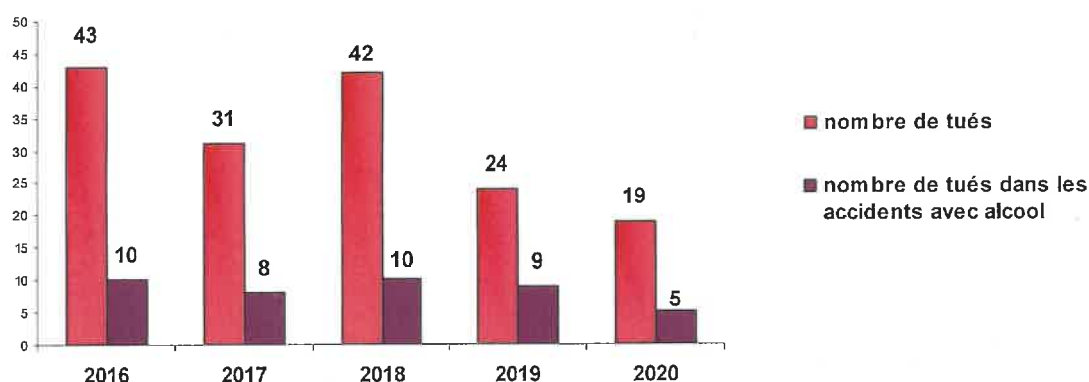
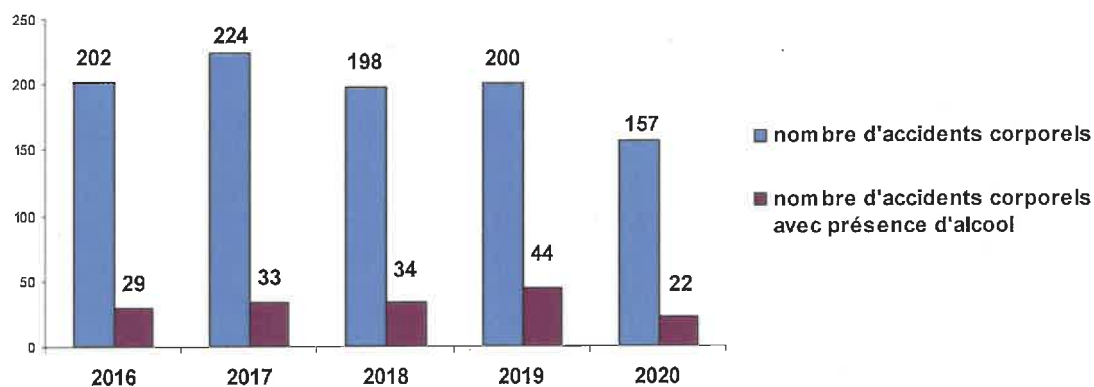


Ces accidents concernent essentiellement les véhicules seuls.

B – Analyse des thématiques transversales constituant les enjeux du DGO

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
2016	202	43	254	29	14%	10	23%	35	14%
2017	224	31	274	33	15%	8	26%	33	12%
2018	198	42	266	34	17%	10	24%	49	18%
2019	200	24	258	44	22%	9	38%	53	21%
2020	157	19	206	22	14%	5	26%	30	15%



En 2020, la présence d'alcool est relevée dans presque 14% des accidents (22% des accidents en 2019).

Le bilan est de 5 tués (9 tués durant l'année 2019) et 30 blessés (53 blessés en 2019).

5 conducteurs masculins (taux entre 0,71 g/l et 1,51 g/l), 2 font partie de la tranche d'âge des 18-24 ans, 1 de la tranche d'âge des 25-44 ans et 2 de la tranche d'âge des 45-64 ans.

En ce qui concerne les accidents mortels avec présence d'alcool, on constatait une constance non compressible durant les 5 dernières années équivalant à une moyenne de 10 par an; en 2020, et, en partie, suite aux mesures sanitaires, le bilan est en baisse.

Dépistages effectués lors des contrôles routiers :

	Nombre de Dépistages	Nombre d'infractions
2020	61 214	1 610
2019	94 046	2 544

Suite à la crise sanitaire, les contrôles routiers ont diminué et de fait nous constatons une baisse significative des dépistages alcool.

B2 – Stupéfiants

	Nombre de Dépistages	Nombre d'infractions
2020	3 249	610
2019	3 665	847

16 accidents avec présence de stupéfiants sont recensés avec 9 conducteurs également en infraction alcool soit 20 % des accidents.

On déplore dans ce type d'accidents 3 tués, 20 blessés dont 12 BH.

B3 – Vitesse

	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés
2020	41	5	5	48
2019	45	4	4	61

41 accidents seraient imputables à une vitesse excessive ou inadaptée eu égard aux circonstances, contre 45 en 2019.

Les excès de vitesse sont enregistrés par les radars fixes et les moyens déployés par les forces de l'ordre.

Activité des radars	2020	2019	Évolution
Nombre d'infractions			
Radars embarqués	1279	469	172.71%
Radars mobiles	11083	10186	8.81%
Radars fixes	48493	79634	-39.11%

Le nombre de messages d'infraction relevés en 2020 par les radars fixes classiques a diminué (-39%) suite à la crise sanitaire et aux dégradations de radars

La majorité des excès de vitesse ne dépasse pas les 20km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée.

Le relevé des radars mobiles indique une légère augmentation (+9%).

Les infractions vitesse avec interception ont triplé en 2020 par rapport à 2019.

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.

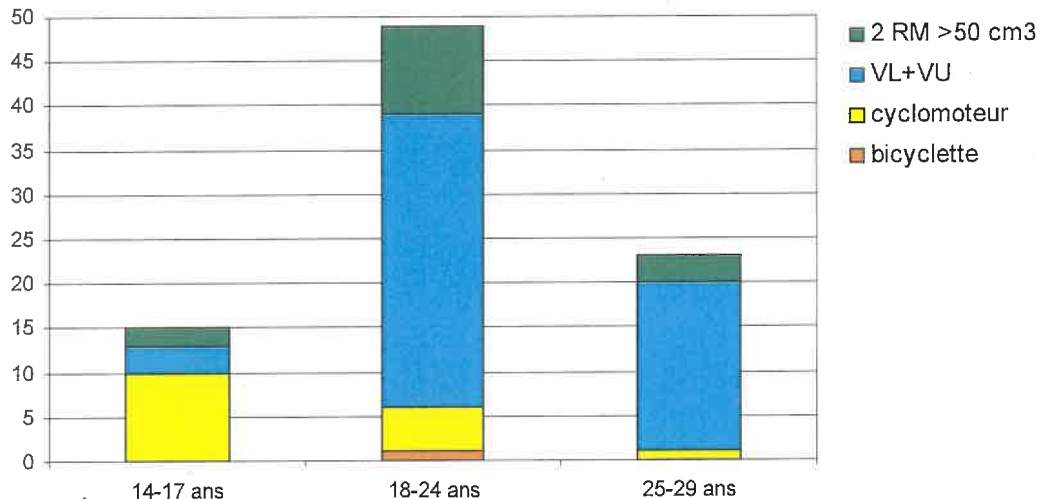
C – Les enjeux du DGO dans le département

C1 – Les jeunes

Les jeunes de la tranche d'âge 14-29 ans représentent 14% de la population du département

Les victimes:

On recense 72 (96 en 2019) victimes âgées de 14 à 29 ans en 2020 (conducteurs et passagers).



Parmi les tués :

- 1 motard chez les 18-24 ans.
- 4 conducteurs de VL ou VU, 3 dans la tranche d'âge des 18-24 ans et 1 dans la tranche d'âge des 25-29 ans.

Au total 5 tués pour la population des 14-29 ans, ce qui représente 26% des tués en 2020, pourcentage en nette augmentation par rapport à 2019 (12%).

On recense 43 blessés hospitalisés dans cette tranche d'âge, soit 35% des blessés hospitalisés.

On trouve le plus grand nombre de victimes cyclomotoristes dans la tranche d'âge des 14-17 ans. Aucune victime n'a été recensée dans la catégorie « Piéton ».

Les conducteurs:

On dénombre 64 accidents impliquant un conducteur âgé de 14 à 29 ans.

Ils ont généré 5 tués, 87 blessés dont 49 blessés hospitalisés (en 2019, 78 accidents, 6 tués).

Les accidents se sont déroulés en majorité de jour (55%), dans des conditions météorologiques normales (84%), sur chaussée normale (86%), hors agglomération (69%), hors intersection (73%) et principalement sur route départementale (67%).

Ces accidents ont eu lieu majoritairement aux mois de juillet et août, principalement les samedi et dimanche, entre 13h à 15h et entre 17h et 18h.

Parmi ces accidents, 53 accidents impliquant un VL ou VU ont fait 4 tués (68 accidents, 5 tués en 2019).

9 accidents recensés avec présence d'alcool ont engendré 2 tués, 10 blessés.

5 de ces accidents concernent la tranche d'âge des 25-29 ans, parmi lesquels 4 conducteurs sous stupéfiant.

Dans les accidents avec conducteur appartenant à la tranche d'âge des 14-29 ans, 23 accidents ont été recensés dans les accidents impliquant un véhicule seul sans piéton (36%) faisant 3 tués (25 accidents, 3 tués en 2019).

Les conducteurs 18/24 ans

Accidents dans lesquels sont impliqués des conducteurs âgés de 18 à 24 ans et leur pourcentage par rapport aux ATBH totaux du département:

	Accidents	Tués	Blessés	dont BH
2020	37	4	53	28
	21%	21%	26%	23%
2019	41	5	51	34
	21%	21%	20%	21%

Les chiffres sont en baisse, on constate toutefois un nombre de blessés légèrement plus élevé qu'en 2019.

Les conducteurs 18/24 ans présumés responsables

Accidents dans lesquels sont impliqués des conducteurs âgés de 18 à 24 ans présumés responsables et leur pourcentage par rapport aux ATBH des accidents dans lesquels sont impliqués des conducteurs âgés de 18 à 24 ans:

	Accidents	Tués	Blessés	dont BH
2020	27	3	39	21
	73%	75%	74%	75%
2019	28	3	35	23
	68%	60%	69%	68%

Les chiffres restent stables.

Les 18 à 24 ans conducteurs d'un véhicule seul en cause

	2020						
	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	alcool	stup	vitesse
VL-VU	11	3	16	10	4	2	7
2RM	1	0	1	1	0	0	1

	2019						
	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	alcool	stup	vitesse
VL-VU	14	2	20	15	4	0	6
2RM	2	1	1	1	1	0	0

Dans ce type d'accident, une vitesse excessive ou non appropriée concerne 8 accidents dont les 3 accidents mortels.

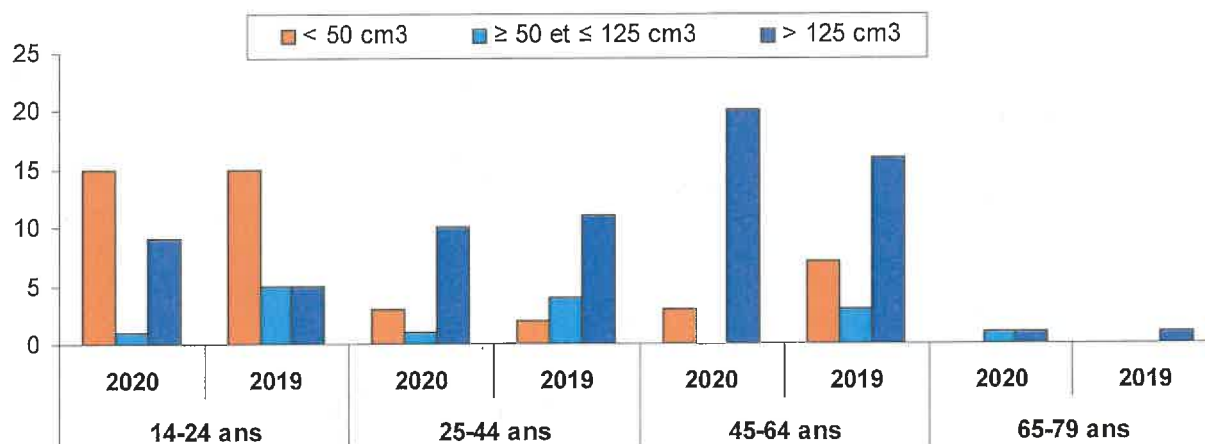
1 automobiliste tué cumulait alcool, stupéfiant et vitesse excessive.

Tous ces accidents ont eu lieu hors agglomération.

C2 – Les 2 roues motorisés (2 RM)

		14-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		65-79 ans	
		2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
< 50 cm ³	Tués	0	2	0	0	2	1	0	0
	BH	11	8	2	2	1	6	0	0
	BL	4	5	1	0	0	0	0	0
≥ 50 et ≤ 125 cm ³	Tués	0	0	0	1	0	0	0	0
	BH	1	5	0	3	0	2	0	0
	BL	0	0	1	0	0	1	1	0
> 125 cm ³	Tués	1	0	1	1	1	2	0	0
	BH	7	5	8	8	15	11	1	1
	BL	1	0	1	2	4	3	0	0

ci-dessous victimes par type de véhicule et par tranche d'âge



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

Les accidents corporels

En 2020, 58 accidents corporels impliquant des 2 RM ont été recensés (61 en 2019), ce qui représente 37% des accidents corporels survenus en Dordogne.

Le nombre de victimes usagers de 2 RM est un peu moins élevé qu'en 2019 (-5).

Le nombre d'accidents et de victimes usagers de 2 RM est plus important dans la catégorie > 125 cm³. La tranche d'âge la plus impactée est celle des 45-59 ans (65% des victimes) : + 4 victimes par rapport à 2019

Dans la catégorie < 50 cm³, en 2020, de même que les autres années, c'est la tranche d'âge des 14-17 ans qui est la plus représentée (71% des victimes), cela représente 15 victimes, autant qu'en 2019.

Plus de la moitié de ces accidents est issue de conflits avec des VL/VU (35), PL (2), voiturette (1) et bicyclette (1).

Les refus de priorité de la part des conducteurs de VL sont au nombre de 17 (en augmentation):

- 8 non respect du « Stop » ou d'une obligation de céder le passage.
- 9 accidents sont survenus avec des véhicules tournant à gauche et le 2RM arrivant en face.

Les accidents impliquant un 2 RM se sont déroulés pour la plupart de jour (78%), dans des conditions météorologiques normales (84%) et sur chaussée normale (84%).

62 % des accidents ont eu lieu hors agglomération et 35 % en intersection (en légère diminution par rapport à 2019).

Ces accidents ont eu lieu majoritairement sur routes départementales (65%) mais également sur voies communales 48% (les deux catégories de voies pouvant être dans un même accident lorsqu'il se produit en intersection).

1 accident est recensé sur autoroute et 5 sur route nationale.

Les 2 RM seuls en cause

On relève 16 accidents impliquant des 2 RM seuls en cause (22 en 2019) soit 28% des accidents avec des 2 RM.

On dénombre 1 tué avec présence d'alcool.

Les conducteurs des 2 RM > 125 cm³ sont les plus nombreux dans ce type d'accident. Les conditions atmosphériques sont le plus souvent normales.

56% de ces accidents sont survenus en courbe, 25% sur chaussée mouillée, 75% hors agglomération.

50% se sont produits avec 1 obstacle fixe (arbre, glissière, poteau, fossé-talus, bâtiment-mur).

Les accidents mortels

On dénombre 5 tués en 2020 :

- 2 tués dans la catégorie < 50 cm³
 - 1 conducteur homme 47 ans alcoolisé, se déporte à gauche; percute le VL arrivant en sens inverse.
 - 1 conducteur homme 62 ans alcoolisé, perd le contrôle dans une descente en courbe.

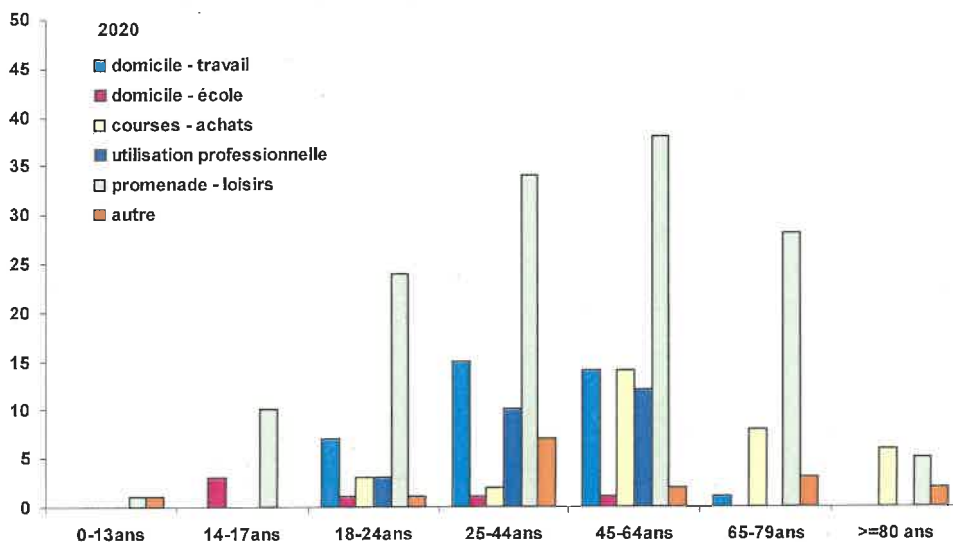
- 3 tués dans la catégorie > 125 cm³
 - 1 conducteur homme 22 ans en manœuvre de dépassement, est percuté par un VL dont la conductrice n'a pas respecté la priorité.
 - 1 conducteur homme 59 ans circulant sur l'A89, perd le contrôle de sa moto suite à malaise.
 - 1 conducteur homme 38 ans est percuté par un VL tournant à gauche alors qu'il arrivait en sens inverse.

A noter : un motard responsable d'un accident mortel dont la victime est une cycliste percutée par l'arrière.

C3 – Les risques routiers professionnels

Les victimes

	2020							2019						
	0-13ans	14-17ans	18-24ans	25-44ans	45-64ans	65-79ans	>=80ans	0-13ans	14-17ans	18-24ans	25-44ans	45-64ans	65-79ans	>=80ans
domicile - travail	0	0	7	15	14	1	0	0	3	4	0	0	1	0
domicile - école	0	3	1	1	1	0	0	4	5	4	0	0	1	0
courses - achats	0	0	3	2	14	8	6	1	0	1	4	11	9	6
utilisation professionnelle	0	0	3	10	12	0	0	0	1	1	12	17	1	0
promenade - loisirs	1	10	24	34	38	28	5	7	12	21	46	61	19	10
autre	1	0	1	7	2	3	2	0	1	0	4	4	0	1



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

En 2020, 51 accidents liés à ce type de déplacements ont été constatés, soit 32% des accidents corporels.

Chaque accident peut impliquer un ou plusieurs véhicules en déplacement domicile/travail et/ou en mission professionnelle. Le total global des accidents répartis selon le trajet ne correspond donc pas à la somme des accidents recensés : 33 accidents pour le domicile/travail et 20 accidents dans le cadre professionnel.

Ces accidents ont engendré 6 tués (-3 par rapport à 2019), 63 blessés (-32) dont 40 BH (-16). Comme en 2019, **la tranche d'âge des 45-64 ans est impactée** et s'ajoute **la tranche d'âge des 25-44 ans** dans ces deux types de déplacement.

Accidents mortels :

Lors d'un trajet domicile/travail : 3 accidents, 3 tués.
1 motard, 1 automobiliste et 1 conducteur de tracteur agricole.

Lors d'un déplacement pour mission professionnelle : 3 accidents, 3 tués.
2 automobilistes

1 accident implique un train et un piéton, le conducteur de train étant chauffeur professionnel, l'accident fait partie de ce recensement mais l'accident est dû à l'imprudence du piéton.

Les accidents recensés sur ces deux types de trajet se sont déroulés pour la plupart de jour (69%), dans des conditions météorologiques normales (77%) sur une chaussée normale (82%).

65% des accidents ont eu lieu hors agglomération, 57% hors intersection et principalement sur routes départementales (61%).

L'accidentalité relative à ces trajets est plus présente les mardi, jeudi et vendredi avec des pics horaires entre 7h et 9h, entre 11h et 12h et entre 18 et 19h.

Lors des trajets domicile/travail, les accidents ont eu lieu principalement de jour (67%), dans des conditions météorologiques normales (78%) sur une chaussée normale (79%).

67% des accidents ont eu lieu hors agglomération, 56% hors intersection et principalement sur routes départementales (67%). L'accidentalité relative à ces trajets est présente tous les jours ouvrés avec des pics horaires entre 7h et 9h et entre 11h et 12h.

Lors d'un déplacement professionnel, les accidents ont lieu principalement de jour (75%), dans des conditions météorologiques normales (75%) sur une chaussée normale (85%).

65% des accidents ont eu lieu hors agglomération, 60% hors intersection et principalement sur voies communales et autres (55%). L'accidentalité relative à ces trajets est plus présente les mardi, jeudi et vendredi avec un pic horaire entre 7 et 8h et entre 10 et 11h.

Sur le trajet domicile/travail, 48% des conducteurs sur ce type de trajet habitent le département et dans le cadre professionnel, 29% des conducteurs sont des locaux.

Alcoolémie, Stupéfiants, Vitesse :

Sur le trajet domicile/travail, aucun conducteur n'est alcoolisé mais 1 est positif au contrôle de stupéfiant.

8 conducteurs sont recensés en vitesse excessive ou inadaptée (1 tué).

Dans le cadre de déplacement professionnel, il n'y a là non plus pas de conducteur en délit alcool mais 1 positif au contrôle de stupéfiants.

2 conducteurs sont recensés en vitesse excessive ou inadaptée.

Les conducteurs de poids-lourd :

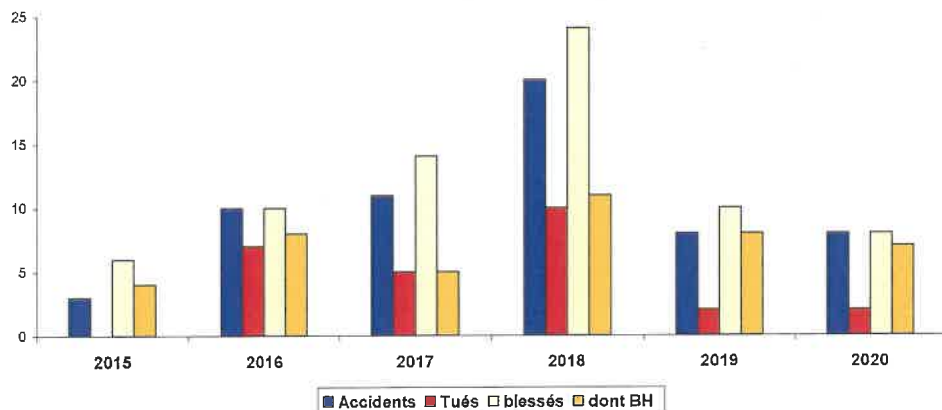
En 2020, les poids-lourds sont impliqués dans 10 accidents dont 3 mortels, ce qui représente 40% des accidents liés aux déplacements pour utilisation professionnelle (32% en 2018).

Une étude sur les 5 dernières années nous confirme une diminution importante en 2020 et 2019 de ce type d'accident.

Les conducteurs sont en majorité des hommes (une seule femme).

Tous ont des résultats négatifs aux contrôles alcool et stupéfiant.

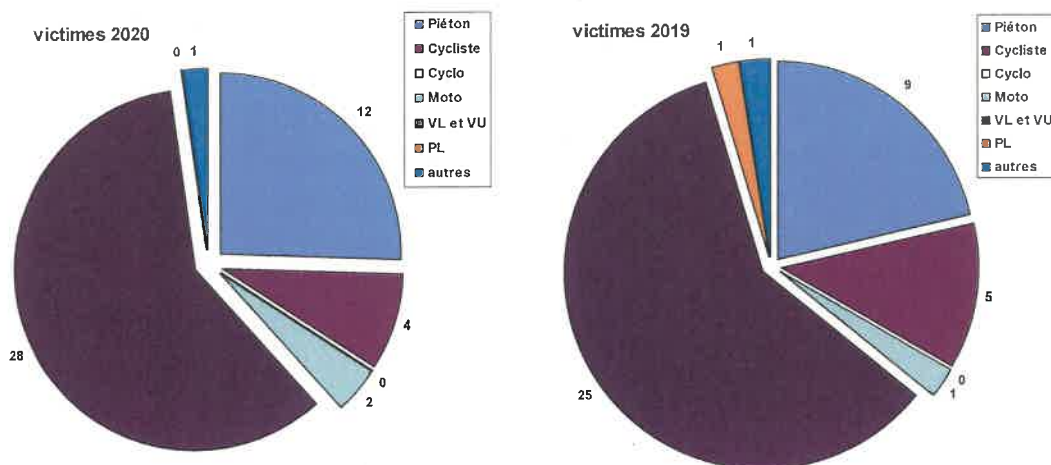
Une conduite avec vitesse excessive ou inadaptée, un refus de priorité et un non-respect des distances de sécurité ont été relevés.



C4 – Les Seniors (65 ans et plus)

Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 29 % de la population du département

	2020				2019				Evolution Tués 2020/2019
>ou=65 ans	Accidents	Tués	BH	BL	Accidents	Tués	BH	BL	
Piéton	12	1	9	2	8	0	8	1	1
Cycliste	4	1	3	0	4	2	2	1	-1
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	2	0	1	1	1	0	1	0	0
VL et VU	34	4	15	9	37	5	13	7	-1
PL	0	0	0	0	1	0	1	0	0
autres	1	1	0	0	1	0	1	0	1



Les usagers seniors sont impliqués dans 53 accidents, soit 35% des accidents corporels. On recense 7 personnes tuées dans cette tranche d'âge, soit 37% (chiffre en hausse par rapport à 2019).

Dans les accidents survenus en VL ou VU le nombre de victimes seniors en 2020 représente 22% du total des victimes dans ce type d'accidents avec une faible diminution du nombre de tués.

A noter :

- 1 piéton tué en 2020 (0 en 2019).
- 1 cycliste tué en 2020 (2 en 2019).

Les accidents impliquant un senior se sont déroulés pour la plupart de jour (79%) dans des conditions météorologiques normales (85%), sur chaussée normale (89%), hors agglomération (53%), hors intersection (66%), principalement sur routes départementales (75%).

On relève un pic du nombre d'accidents en septembre. Ils ont eu lieu principalement le mercredi entre 16h et 18h.

Les usagers tués:

Tranche d'âge	Conducteurs tués	Passagers tués	Piétons tués	Conducteurs tués en 2019
65-74	6 dont 1 cycliste	0	0	3

≥75	0	0	1	4
-----	---	---	---	---

On relève : 4 malaises, 1 refus de priorité et 1 piéton traversant la chaussée sans précaution.

Les conducteurs seniors présumés responsables :

On retrouve ces conducteurs présumés responsables dans 18 accidents soit 11% du total des accidents, parmi ceux-ci on dénombre 1 conducteur tué.

Total des victimes dans ces accidents : 2 tués, 20 blessés dont 15 blessés hospitalisés.

Les forces de l'ordre ont relevé:

- pour les facteurs liés à l'usager :

2 attentions perturbées

6 malaises / fatigue (4 tués)

- pour les types d'infraction :

2 vitesses excessives ou non appropriées

8 refus de priorité (1 tué)

1 avec présence de stupéfiant n'ayant pas respecté les distances de sécurité (1 cycliste tué)

1 défaut de casque (cycliste)

Comparaison avec les années précédentes :

≥ 65 ans	2020	2019	2018	2017	moyenne 2015-2019	Evolution Tués 2020 / moyenne 2015-2019
Piéton	1	0	4	0	2	-1
Cycliste	1	2	0	0	0,6	+0,4
Cyclo	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	1	0	0,2	-0,2
VL et VU	4	5	12	5	9,4	-5,4
PL	0	0	0	0	0	0
autres	1	0	0	0	0	0
TOTAL	7	7	17	5	12,2	-5,2

C5 – Le partage de la voirie

Accidentalité des usagers vulnérables dans les agglomérations périgourdines en 2020 :

cf. page 5 (localisation des accidents en agglomération-hors agglomération)

accidents					
	2020	2019	2018	2017	2016
en agglo	34.40%	25.50%	29.80%	21.87%	30.70%
hors agglo	65.60%	74.50%	70.20%	78.13%	69.30%

tués					
	2020	2019	2018	2017	2016
en agglo	26.32%	20.83%	11.90%	3.23%	20.93%
hors agglo	73.68%	79.17%	88.10%	96.77%	79.07%

en agglo	2020				2019				Evolution Tués 2019/2018
	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	
Piéton	19	2	17	14	13	1	14	10	1
Cycliste	9	2	7	4	7	1	6	6	1
Cyclo	20	2	22	15	13	1	14	10	1
Moto	36	3	39	31	13	1	13	11	2

On constate une hausse du nombre d'accidents dans toutes les rubriques.

Les accidents impliquant des piétons représentent 28% des accidents survenus en agglomération et concernent, pour plus de la moitié, des victimes âgées de plus de 65 ans.

2 piétons sont décédés, de sexe féminin, toutes deux traversant sans précaution.
6 piétons traversaient à plus de 50 m des passages protégés.

Les 2 RM, notamment les 2 RM > 125 cm³ sont fortement concernés par la hausse du nombre d'accidents.

39% de ces accidents sont survenus en intersection, 30% en conflit avec véhicule tournant à gauche.

Le relevé des infractions, « reflet » de certaines incivilités commises en 2020 :

- Refus de priorité par conducteur de véhicule à un piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée, circulant dans une zone de rencontre, ou circulant dans une aire piétonne = **8** (7 en 2019)
- Stationnement gênant de véhicule dans une zone de rencontre ou dans une aire piétonne = **19** (35 en 2019)
- Arrêt ou stationnement gênant sur un emplacement réservé aux véhicules utilisés par les personnes handicapées = **185** (231 en 2019)
- Arrêt ou stationnement gênant sur un passage ou emplacement réservé = **269** (164 en 2019)
- Infractions commises par les piétons = **4** (6 en 2019)
- Infractions particulières à la conduite des cycles et cyclomoteurs = **35** (26 en 2019)
- Délit de fuite après un accident (matériel ou corporel) par conducteur d'un véhicule terrestre = **749** (908 en 2019)
- Inobservation de l'arrêt absolu imposé par le panneau « stop » à une intersection de routes = **869** (988 en 2019)
- Inobservation de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant = **132** (202 en 2019)
- Excès de vitesse < 20 km/h lorsque la vitesse maximale autorisée est < ou = 50 km/h = **165** (223 en 2019)
- Usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation = **1408** (2026 en 2019)

D – Éléments de synthèse

L'année 2020 : 157 accidents, 19 accidents mortels, 19 tués, 206 blessés dont 123 blessés hospitalisés (BH)

Pour rappel, en 2019 : 200 accidents, 58 accidents mortels, 24 tués, 258 blessés dont 162 BH.

Chiffres clés:

- le nombre d'accidents est en baisse mais reste important dans le secteur hors-agglomération (66%) où les vitesses pratiquées sont plus élevées.
- on dénombre 9 accidents mortels impliquant un véhicule seul sans piéton, souvent signe de vitesse inadaptée;
- on relève une nouvelle fois la problématique alcool dans les accidents mortels, 5 sont répertoriés;
- 8 accidents mortels (8 tués) sont survenus la nuit, au crépuscule ou à l'aube. Dans ces accidents, 4 conducteurs avaient consommé de l'alcool avec présence de stupéfiant en non-port de la ceinture de sécurité pour 1 de ces conducteurs;
- 12 accidents avec non port d'équipement de sécurité approprié au véhicule.

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

Dans 5 accidents mortels totalisant 5 tués on relève un cumul d'infractions notamment l'alcool, la vitesse excessive ou inadaptée, le non port d'équipement de sécurité et encore le défaut de permis.

Par ailleurs, 74 % des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels habitent à moins de 30 km du lieu de l'accident.

Une grande part des victimes est représentée par les usagers de VL, soit 56%, ce pourcentage est le même qu'en 2019, 9 tués sont à déplorer dans cette catégorie soit 47% des tués.

C'est la tranche d'âge des 45/64 ans qui est la plus impactée par le nombre total de victimes particulièrement en moto.

Parmi les usagers vulnérables, les piétons sont impliqués dans **12% des accidents (9% en 2019) soit 19 victimes (-1) dont 2 tués (+1)**.

En 2020, le nombre d'accidents impliquant les conducteurs âgés de 18 à 24 ans est en baisse par rapport à 2019 (-4) et a généré moins de tués (-1). Les chiffres stagnent en ce qui concerne les accidents avec 1 véhicule seul.

Le nombre d'accidents ainsi que le nombre de tués en 2RM ont légèrement baissé en 2020.

On note, en continuité avec l'année 2019, **une diminution du nombre de poids-lourds dans les accidents relatifs au risque routier professionnel.**

En 2020, les chiffres de l'**accidentalité des seniors ≥ 65 ans restent stables.**

E – Glossaire

ATBH : Accident. Tué. Blessé. Hospitalisé

BH : blessé hospitalisé

BL : blessé léger

DGO : document général d'orientations

PL : poids lourd

RD : route départementale

RN : route nationale

VC : voie communale

VL : véhicule de tourisme

VU : véhicule utilitaire