

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 28 septembre 2018	N° 2018-552

Convocation du 21 septembre 2018

Aujourd'hui vendredi 28 septembre 2018 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kevin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

Mme Agnès VERSEPUY à M. Kevin SUBRENAT
Mme Emmanuelle AJON à M. Arnaud DELLU
M. Jean-Jacques BONNIN à M. Guillaume GARRIGUES
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Gérard DUBOS
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
M. Didier CAZABONNE à M. Alain CAZABONNE
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Emmanuelle CUNY
M. Stéphane DELAUX à Mme Marie-Hélène VILLANOVE
M. Marik FETOUH à Mme Gladys THIEBAULT
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à Mme Brigitte COLLET
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Bernard LE ROUX à M. Thierry TRIJOULET
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Bernard JUNCA
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à M. Nicolas BRUGERE
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT
M. Serge TOURNERIE à Mme Andréa KISS

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Erick AOUIZERATE à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h00
Mme Christine BOST à Mme Véronique FERREIRA à partir de 11h45
M. Yohan DAVID à Mme Anne BREZILLON à partir de 12h00
Mme Nathalie DELATTRE à M. Jean-Louis DAVID à partir de 11h00
Mme Michèle DELAUNAY à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à partir de 12h00
M. Vincent FELTESSE à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 12h30
Mme Magali FRONZES à Mme Dominique POUSTUNNIKOFF à partir de 12h00
Mme Anne-Marie LEMAIRE à Mme Florence FORZY-RAFFARD à partir de 12h30
M. Michel POIGNONEC à M. Patrick BOBET à partir de 12h30
M. Patrick PUJOL à Mme Anne-Lise JACQUET à partir de 12h30
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 12h30
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 11h00
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON à partir de 10h30
Mme Josiane ZAMBON à M. Jean-Pierre TURON à partir de 12h00

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 28 septembre 2018	Délibération
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 2018-552

Bilan 2017 relatif aux accidents corporels de la circulation sur le territoire de Bordeaux Métropole - Adoption

Monsieur Patrick PUJOL présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Réalisé annuellement, le bilan sécurité routière analyse les accidents corporels survenus sur le territoire de Bordeaux Métropole dans l'année écoulée. Ce bilan intègre les données relatives à l'ensemble des réseaux y compris le réseau rapide géré par l'État.

Il est à souligner que la procédure de la police nationale sur l'agglomération bordelaise pour enregistrer un accident corporel de la circulation a été modifiée en 2017, le bordereau d'analyse de l'accident corporel n'étant plus systématiquement produit. Depuis ce changement de procédure, l'exhaustivité des accidents corporels dans la base de données utilisées par Bordeaux Métropole ne peut plus être considérée. Il en résulte que les évolutions d'accidents entre l'année 2017 et les années précédentes ne peuvent plus être réalisées.

Ci-dessous un tableau récapitulatif du nombre d'accidents par année :

Années	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre d'accidents corporels	1 298	1 257	1 181	1 257	1 308	1 175	630

Ainsi, il est impossible de déterminer une amélioration ou une aggravation du nombre d'accidents corporels sur l'ensemble du réseau métropolitain. Cependant, le recensement des accidents mortels est complet.

Ci-dessous un tableau récapitulatif du nombre de tués par année :

Années	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de tués	19	20	13	16	13	32	26

Le nombre d'usagers tués en 2017 reste important pour la deuxième année consécutive avec 26 personnes tuées.

Le nombre de tués avait progressivement diminué entre 2011 et 2015, avec un maximum de 20 tués sur une année en 2012.

Mais les années 2016 et 2017 font ressortir une hausse importante du nombre de tués dans un accident de la route. Cette évolution localement s'inscrit dans une tendance nationale similaire, la mortalité routière en France en 2017 étant toujours plus importante qu'en 2013 et 2014.

> Accidents et accidents mortels sur les voies de compétences métropolitaines :

23 des 26 personnes décédées ont été impliquées dans un accident concernant les voies de compétences métropolitaines (- 6 par rapport à l'année précédente), les 3 autres décès ayant eu lieu sur la rocade ou une autoroute d'accès à l'agglomération.

Tous les modes de déplacement sont impliqués :

- les piétons : 6 (contre 6 en 2016),
- les bicyclettes : 2 (contre 3 en 2016),
- les cyclomoteuristes : 1 (contre 0 en 2016),
- les motocyclistes : 7 (contre 9 en 2016),
- les Véhicules Légers (VL) – Véhicules Utilitaires (VU) : 7 (contre 9 en 2016).

Depuis 2016, la proportion de personnes de 65 ans ou plus impliquées dans un accident est en augmentation. Pour autant, sur l'ensemble des accidents corporels de la circulation, 28,6 % des impliqués ont moins de 25 ans et ils restent les principales victimes (35,6 %) dans les accidents de la circulation.

> Analyse modale des accidents sur les voiries de compétence métropolitaine : (Hors voies rapides) :

32,9 % des accidents sont un conflit avec un piéton. Ce type d'accidents est principalement en conflit avec un véhicule léger ou utilitaire ou bien avec le tramway.

Les véhicules légers ou utilitaires sont largement représentés dans la plupart des conflits :

- 23,4 % de piétons contre VL,
- 19,0 % de VL contre VL,
- 16,0 % de motocyclettes contre VL,
- 10,0 % de cyclomoteurs contre VL,
- 7,9 % de bicyclettes contre VL.

> Analyse des infractions relevées par les forces de l'ordre :

Les principales infractions de la route :

- 31,0 % de refus de priorité,
- 21,1 % de vitesses excessives,
- 13,0 % de traversées de la chaussée irrégulière du piéton.

> Analyses thématiques :

Cette année, l'observatoire de la sécurité routière propose une série d'analyses thématiques complétant les statistiques classiques du bilan annuel.

Ces dossiers thématiques, en annexes du bilan, s'intéressent plus particulièrement aux usagers vulnérables et précisent les enjeux et les scénarios les plus récurrents, ainsi que les éventuelles disparités territoriales et zones d'accumulation d'accidents.

Ces dossiers s'appuient sur l'analyse détaillée des accidents corporels des cinq dernières années.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis d'adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.5217-2 ;

ENTENDU le rapport de la présentation,

CONSIDÉRANT QU'un bilan de sécurité routière analyse annuellement les accidents corporels survenus sur le territoire de Bordeaux Métropole dans l'année écoulée ;

DÉCIDE

Article unique : d'adopter le bilan sécurité routière pour l'année 2017 évoqué ci-dessus.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

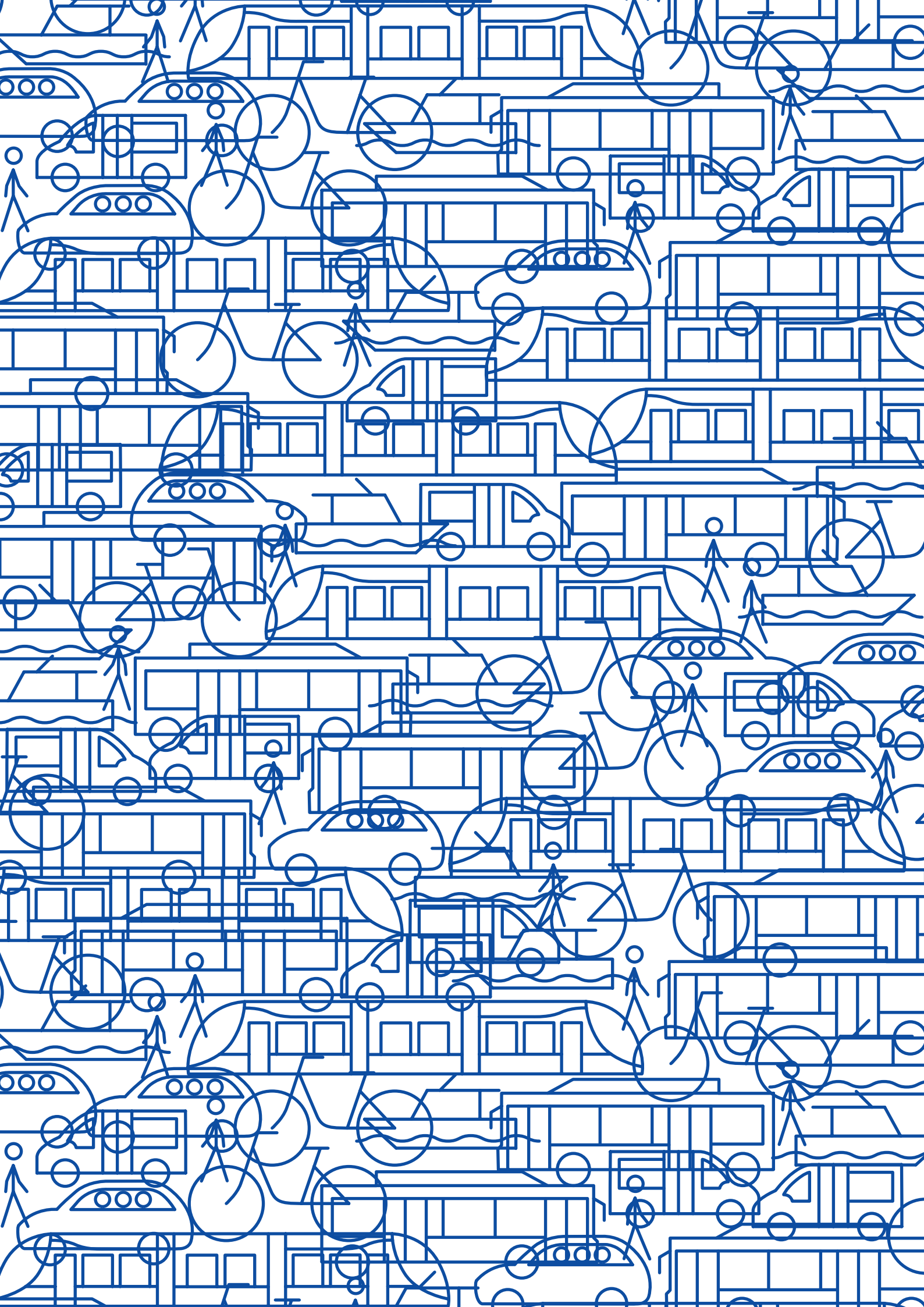
Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 28 septembre 2018

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 4 OCTOBRE 2018	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick PUJOL
PUBLIÉ LE : 4 OCTOBRE 2018	

The background of the entire page is a dense, repeating pattern of line art. It depicts various elements of road traffic and urban environments: cars, trucks, bicycles, pedestrians, and stylized buildings. The lines are thin and grey, creating a complex, textured backdrop.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE BILAN 2017

ACCIDENTS CORPORELS
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE



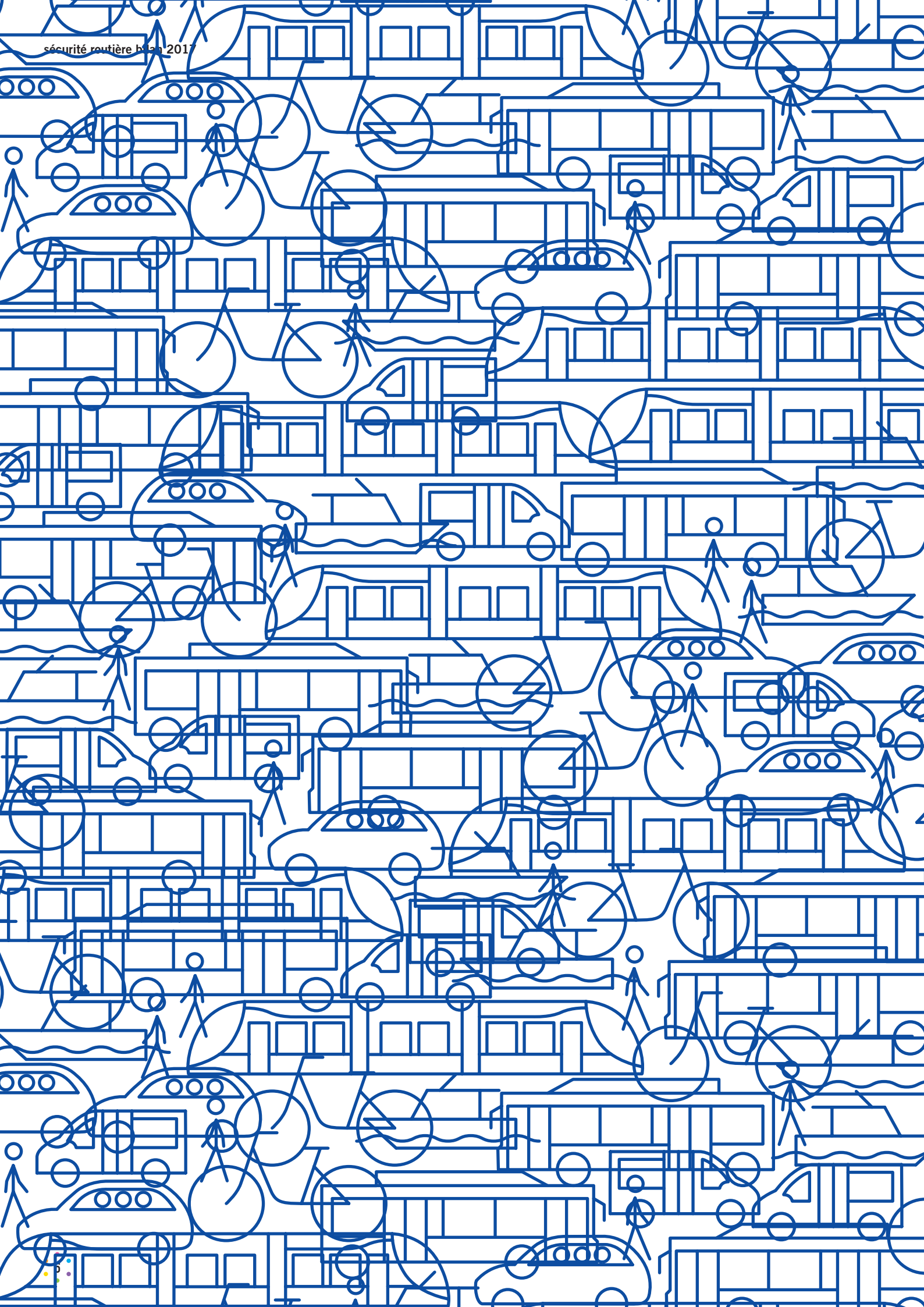
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Bilan 2017
des accidents corporels
de la circulation routière

SOMMAIRE

Généralités	7
Bordeaux Métropole.....	8
Répartition géographique des compétences	9
Répartition géographique des compétences	10
Les sources de données.....	11
Bilan des accidents sur le territoire métropolitain	13
Bilan des accidents sur le territoire métropolitain	15
Les usagers sur rocade et autoroute	16
Analyse de l'accidentologie de l'année 2017	18
Analyse de l'accidentologie de l'année 2017 hors voies rapides	21
Bilan global de l'année 2017 relatif aux accidents corporels de la circulation routière.....	22
Les véhicules impliqués	23
Accidents n'impliquant qu'un seul véhicule.....	24
Les principales infractions.....	25
Répartition des usagers impliqués selon l'âge en 2017	26
Répartition par tranche d'âge et catégorie administrative des véhicules des conducteurs et piétons impliqués.....	27
Répartition temporelle	28
Analyse des accidents mortels.....	29
Analyse géographique en 2017	31
Analyse 2017 des véhicules impliqués et des usagers	33
Répartition des accidents et des usagers par catégorie d'impliqués.....	34
Analyse 2017 des véhicules impliqués et des usagers	35
Étude portant uniquement sur le réseau métropolitain (hors voies rapides)	35
Répartition des accidents selon les conflits entre véhicules impliqués	41
évolution des usagers tués	42
Les usagers victimes des véhicules lourds	43
Le tramway	44
Bilan par commune	47
Les accidents par commune	49
Annexes.....	51
Information des personnes concernées par le traitement de données à caractère personnel mis en œuvre	104



GÉNÉRALITÉS



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

BORDEAUX MÉTROPOLE

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

Quelques exemples :

Bordeaux

246 586 habitants
pour une superficie de **4 936** ha

Mérignac

69 301 habitants
pour une superficie de **4 817** ha

Saint-Médard-en-Jalles

29 779 habitants
pour une superficie de **8 520** ha

Saint-Vincent-de-Paul

1 021 habitants
pour une superficie de **1 380** ha

2 812 km
de voies métropolitaines

91 km
de rocade et autoroutes

227 km
de chemins ruraux

3 km
de routes nationales

Nota

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

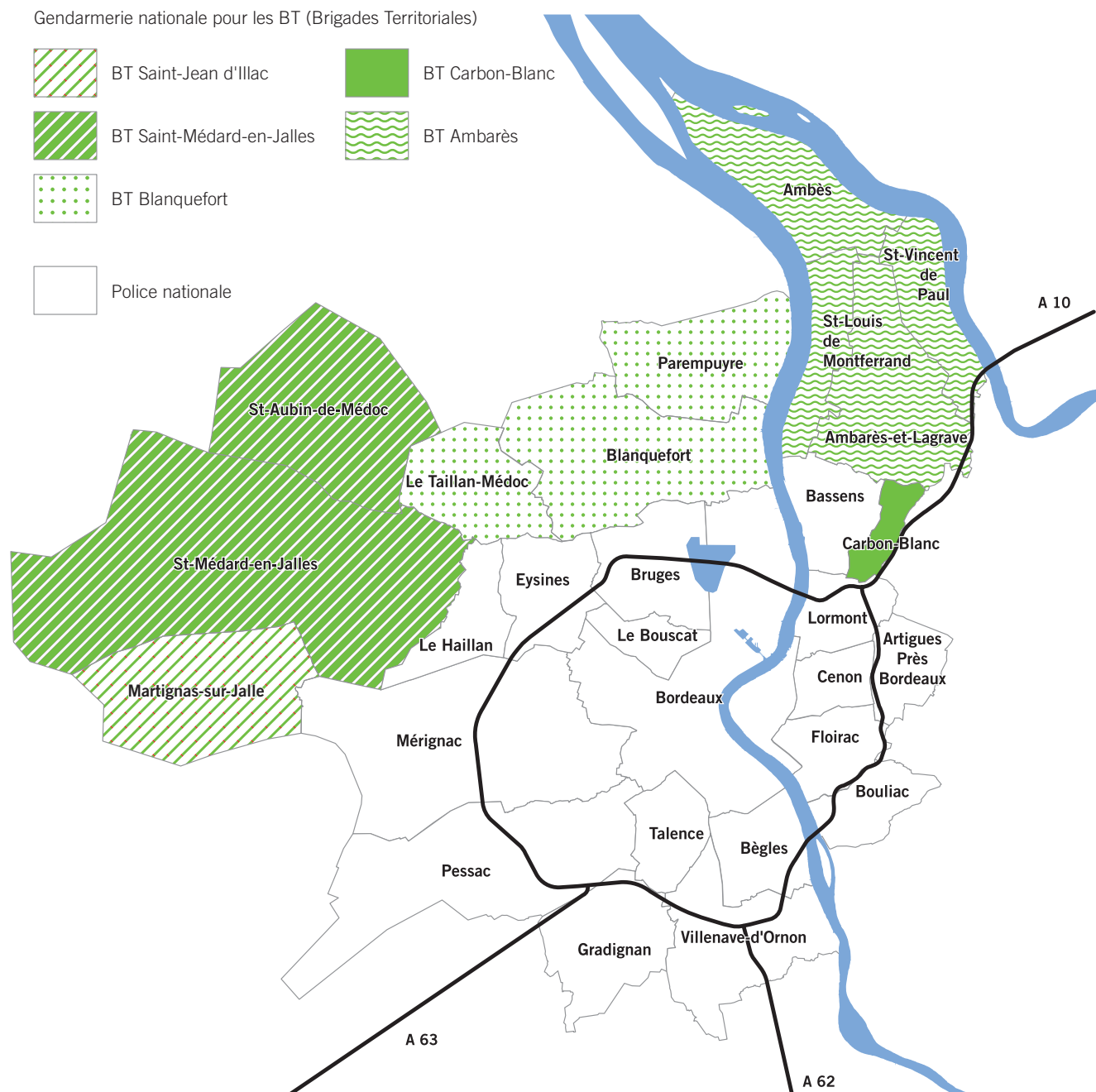
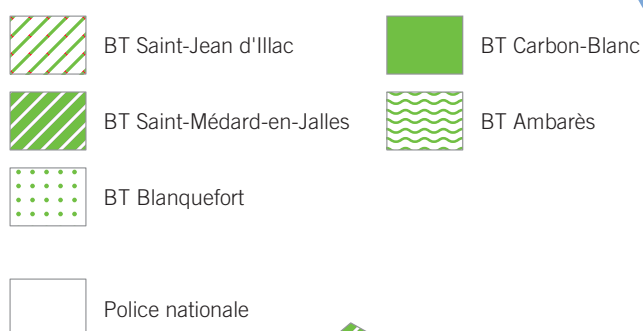


RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES COMPÉTENCES

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

Légende

Gendarmerie nationale pour les BT (Brigades Territoriales)



RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES COMPÉTENCES

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

> 2 160 km relèvent de la compétence de la Police nationale,

> 882 km relèvent de la compétence de la Gendarmerie nationale.

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



LES SOURCES DE DONNÉES

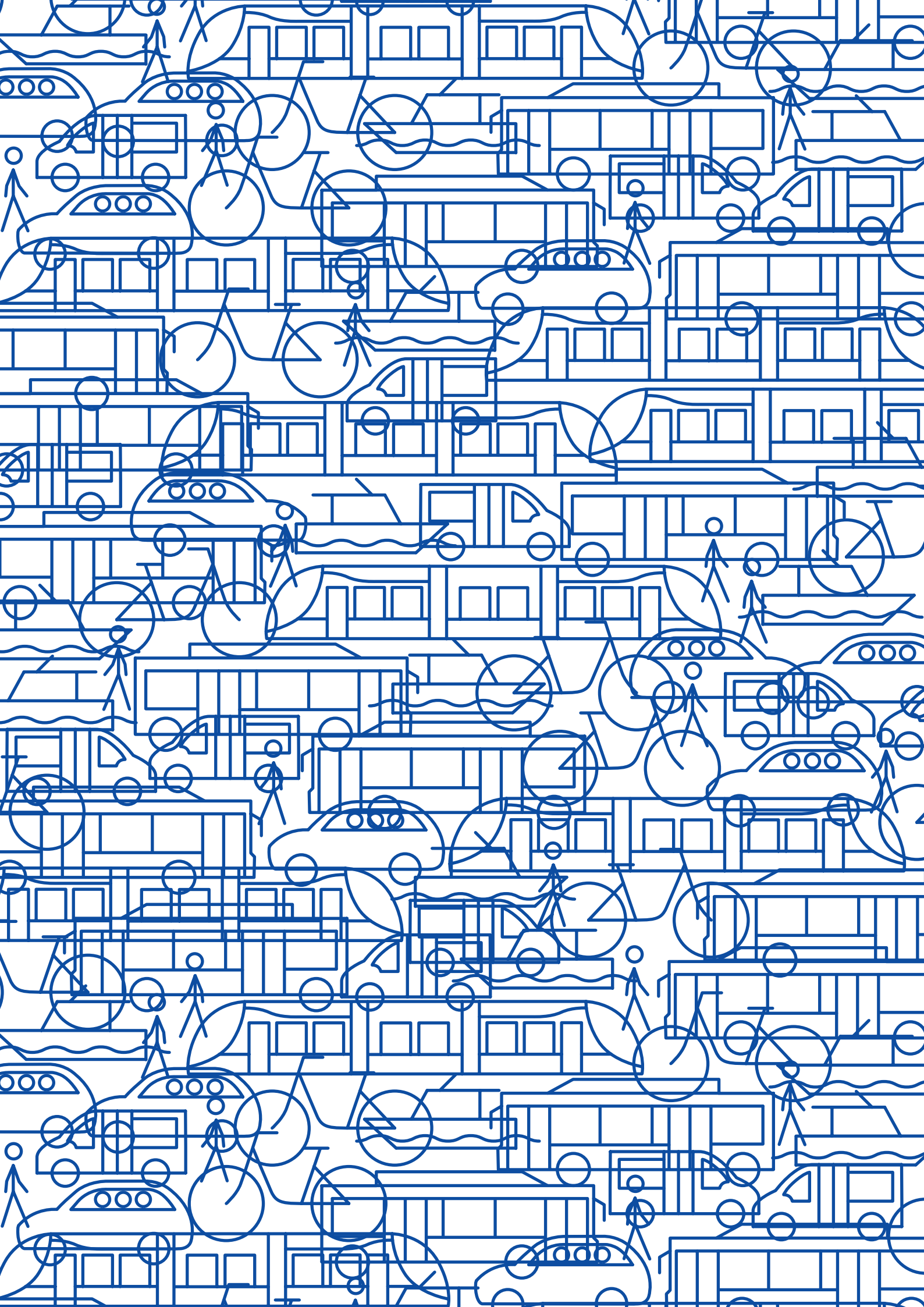
Le Fichier accidents de Bordeaux Métropole

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

Concerto

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





BILAN DES ACCIDENTS SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN



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

Nota

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

BILAN DES ACCIDENTS SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Analyse de l'évolution des chiffres de Bordeaux Métropole

Avertissement

En 2017, l'accidentologie relative aux accidents de la circulation sur le territoire de Bordeaux Métropole ne présente pas l'ensemble des accidents corporels en raison d'un changement de saisie des accidents par les forces de l'ordre. (cf. p. voir début « hors voies rapides »).

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

C'est pourquoi le bilan sécurité routière 2017 ne restitue pas tous les éléments établis dans les bilans antérieurs.

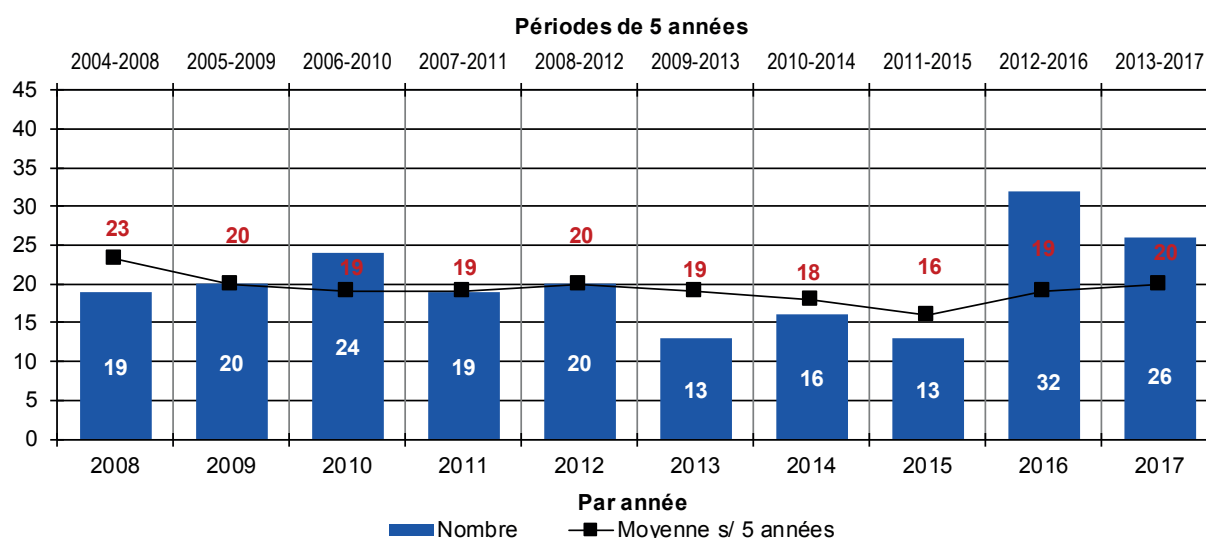
Évolution des usagers tués

Le nombre d'usagers tués en 2017 reste important pour la deuxième année consécutive avec 26 personnes tuées.

Au total, il a été dénombré 100 tués entre 2013 et 2017 sur le territoire de Bordeaux Métropole.

La moyenne annuelle des tués sur les cinq dernières années est donc de 20. Cet indicateur a augmenté de 4 points par rapport à la période 2011 à 2015.

Évolution du nombre de tués



Évolution 2017 / 2008 : + 37 %

Évolution 2013-2017 / 2012-2016 : - 2,08 %

LES USAGERS SUR ROCADES ET AUTOROUTES

Le nombre d'accidents corporels sur la rocade et autoroutes a baissé par rapport aux deux années précédentes.

La mise en service de radars mobiles autonomes et déplacés de manière aléatoire sur la rocade depuis le 8 novembre 2016 peut avoir un rapport avec la baisse du nombre d'accidents sur la zone C.R.S.

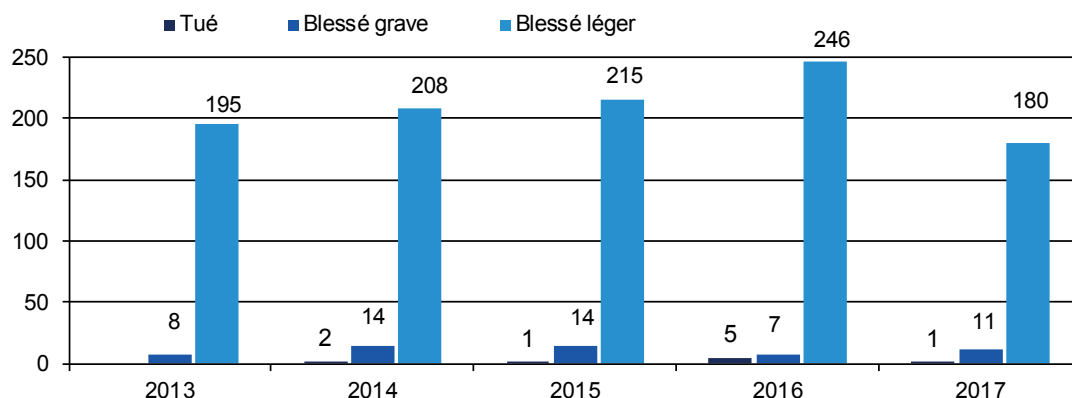
Cependant, il faudra plusieurs années d'observations pour pouvoir en déduire des conclusions.

De plus, cette baisse est à nuancer entre les catégories de véhicules. Ainsi, les accidents de motocyclette ont une tendance à la hausse ces trois dernières années.

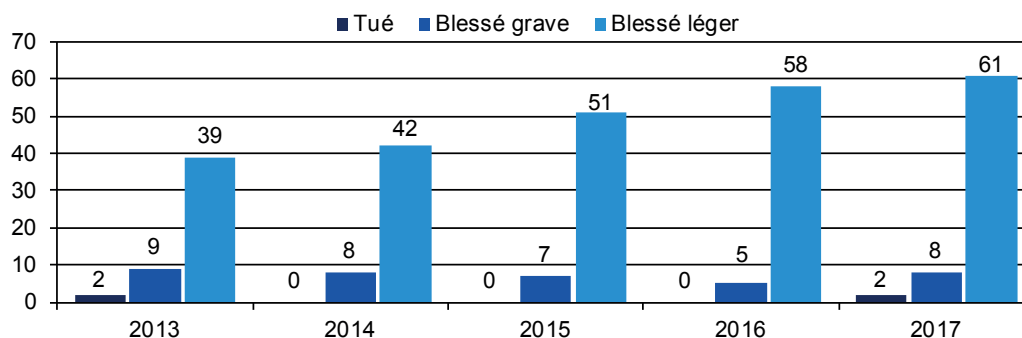
En 2017, il est compté 71 victimes d'usagers motocyclettes contre 50 en 2014.

Cependant le nombre de victimes VL-VU ont une moyenne de victimes de 221 largement au-dessus des motocyclettes et des poids lourd entre 2013 et 2017.

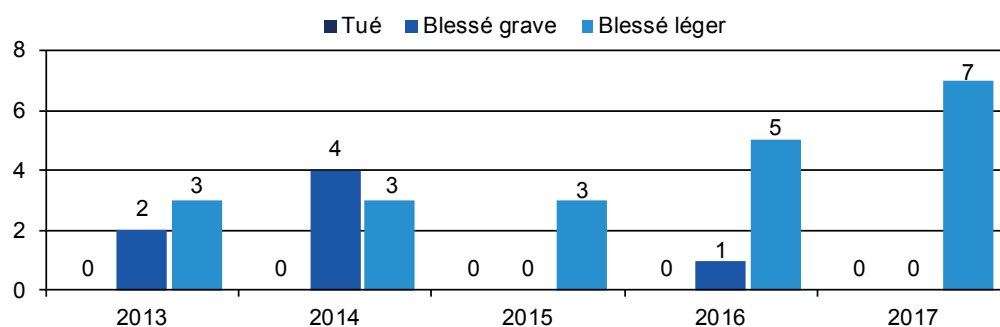
Évolution du nombre des victimes dans un véhicule léger ou utilitaire



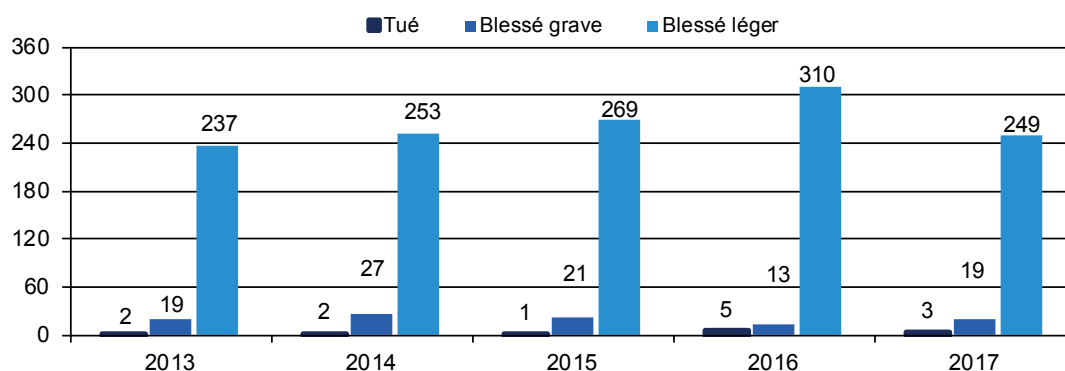
Évolution du nombre des victimes sur une motocyclette



Évolution du nombre des victimes dans un poids lourd



Ensemble des victimes impliquées dans les véhicules



Remarque : 1 accident implique un cyclomotoriste blessé léger.



ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DE L'ANNÉE 2017



On recense

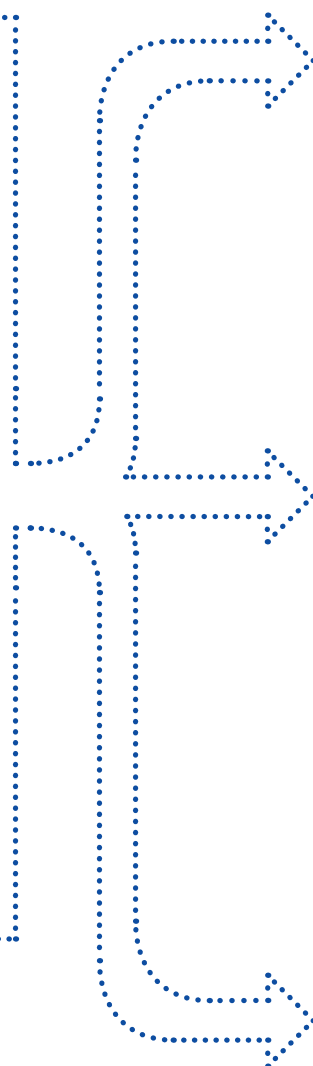
630 accidents corporels
sur tout le territoire de la Métropole

1 602 usagers y sont impliqués
dont **160** piétons

816 victimes au total réparties en **26** tués

et **790** blessés
dont **625** blessés légers
et **165** blessés graves

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



Zone Police

391 accidents

17 tués dont 6 piétons, 2 cyclistes, 1 cyclomotoriste, 5 motocyclistes, 3 usagers de VL-VU

116 blessés graves

dont 45 piétons, 13 cyclistes, 11 cyclomotoristes, 29 motocyclistes, 18 usagers de VL-VU

359 blessés légers

dont 98 piétons, 28 cyclistes, 34 cyclomotoristes, 45 motocyclistes, 144 usagers de VL-VU, 2 usagers de PL, 2 usagers de Bus, 4 usagers de tramway, 2 autres

Zone Gendarmerie

40 accidents

6 tués dont 2 motocyclistes, 4 usagers de VL-VU

30 blessés graves

dont 7 piétons, 5 cyclomotoristes, 8 motocyclistes, 9 usagers de VL-VU, 1 usager autre

17 blessés légers

dont 4 cyclomotoristes, 3 motocyclistes, 10 usagers de VL-VU

Zone CRS

199 accidents

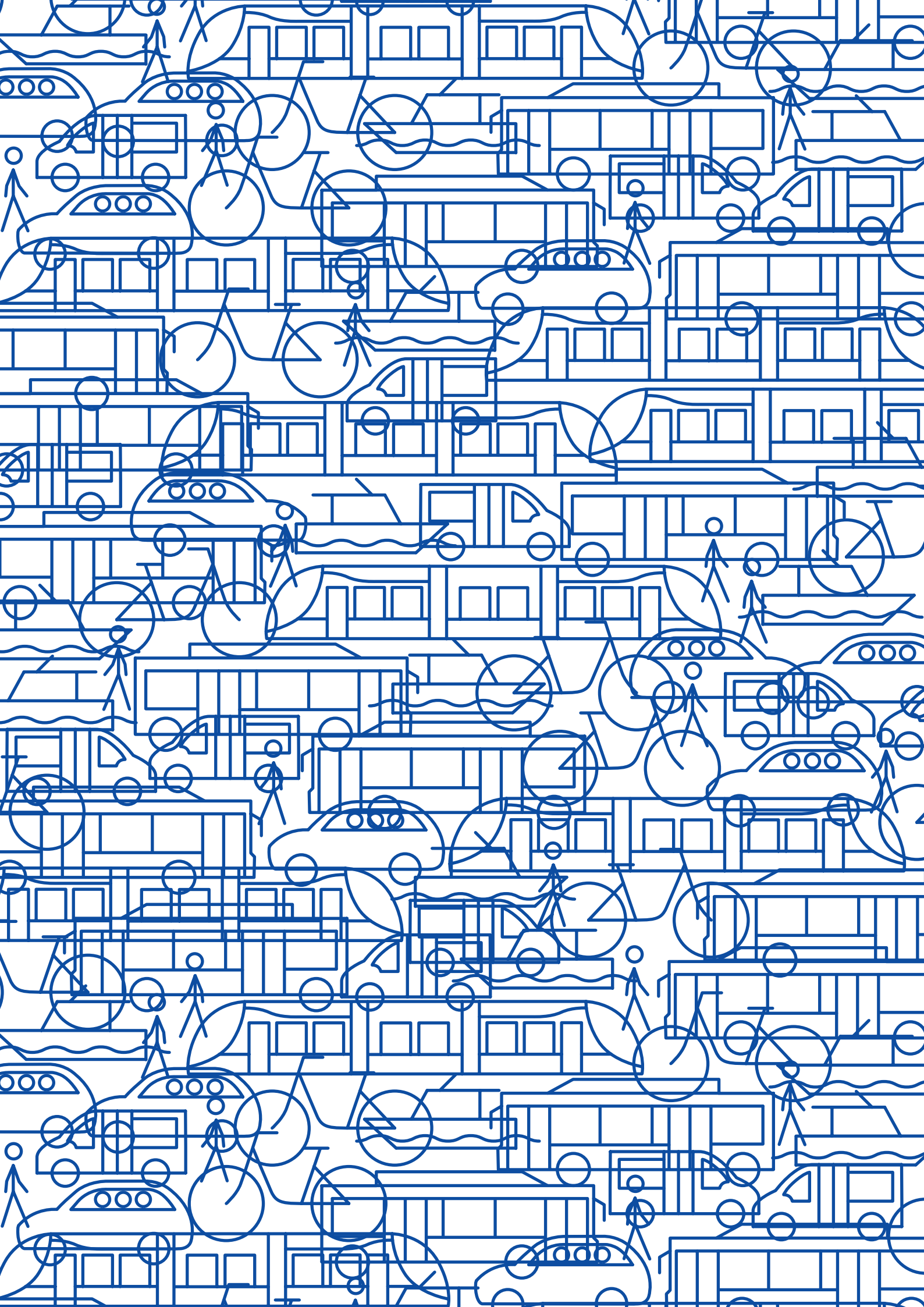
3 tués dont 2 motocyclistes, 1 usager de VL-VU

19 blessés graves

dont 8 motocyclistes, 11 usagers de VL-VU

249 blessés légers

dont 1 cyclomotoriste, 61 motocyclistes, 180 usagers de VL-VU, 7 usagers de PL



ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DE L'ANNÉE 2017 HORS VOIES RAPIDES (sans la zone C.R.S.)



Bilan global de l'année 2017 relatif aux accidents corporels de la circulation routière

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

Avertissement

En 2017, l'accidentologie relative aux accidents corporels de la circulation sur le territoire de Bordeaux Métropole ne présente pas la totalité des accidents corporels en raison d'un procédé différent dans la saisie d'un accident en tant que bordereau d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC).

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

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

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

C'est pourquoi le bilan sécurité routière 2017 ne restitue pas tous les éléments établis dans les bilans antérieurs.

BILAN GLOBAL DE L'ANNÉE 2017

RELATIF AUX ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

431 accidents corporels de la circulation ont été relevés sur les voies métropolitaines hors voies rapides dont 21 accidents mortels.

Au total, ce sont 545 usagers victimes d'un accident de la route dont 23 personnes tuées.

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

53,9 % de véhicules légers ou utilitaires impliqués contre 46,1 % d'autres impliqués y compris les piétons.

Les modes actifs sont présents dans 23,3 % des accidents mais avec une forte représentation des piétons, 18,2 %.

L'ensemble des deux-roues motorisés représente 17,3 % des véhicules impliqués.

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

Et c'est aussi sur ces trois typologies de véhicules que la mortalité des usagers est la plus représentée : 7 motocyclistes, 7 usagers VL et 6 piétons.

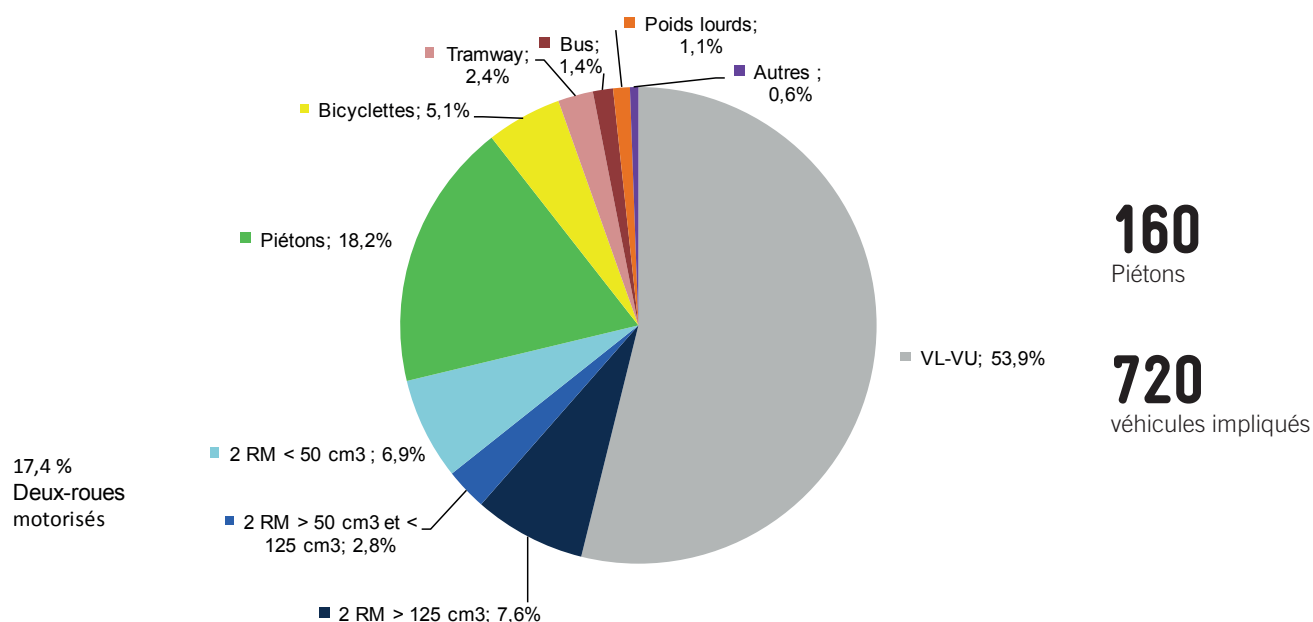
Cependant, il faut rajouter la mortalité liée aux véhicules lourds, 29 % des accidents mortels.

Rappelons la faible accidentalité de ce type de véhicule, 6 % et leurs conséquences corporelles portées par les usagers les moins protégés : 3 piétons, 2 cyclistes et 1 cyclomotoriste.



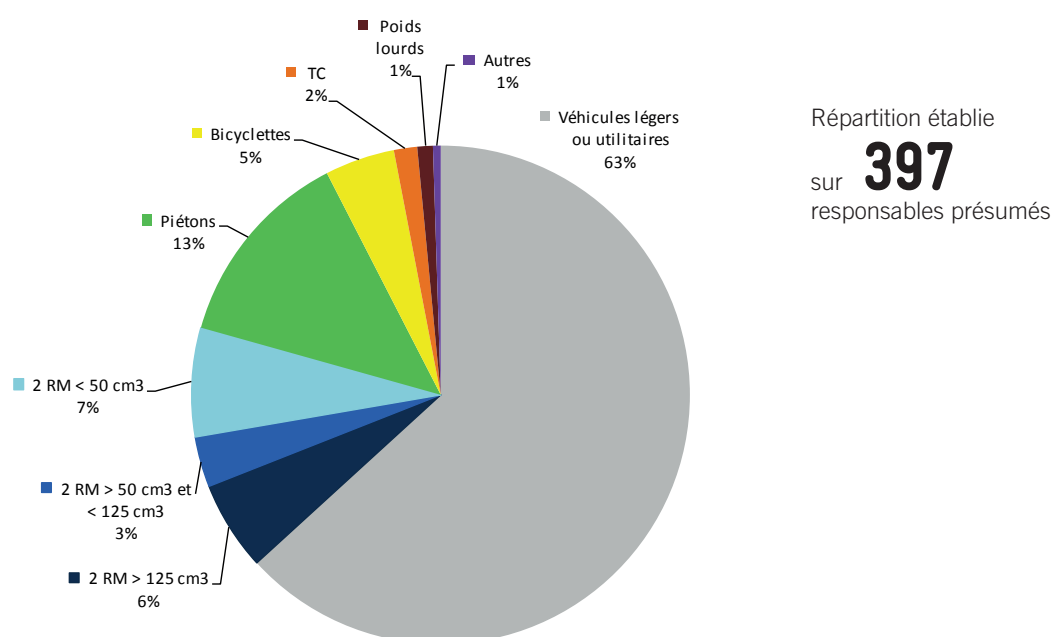
LES VÉHICULES IMPLIQUÉS

Répartition des véhicules impliqués par catégorie administrative de véhicules



En 2017, il a été compté 880 véhicules et piétons pour 431 accidents recensés.

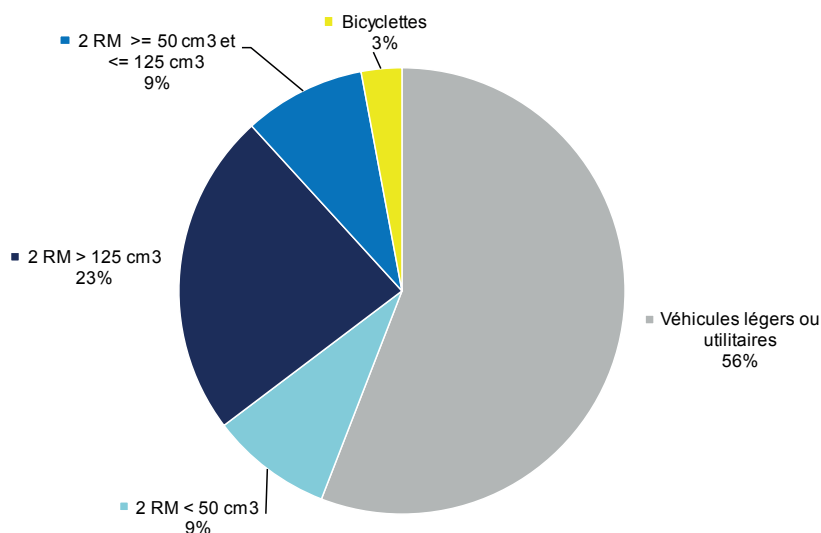
Répartition des présumés responsables par catégorie administrative de véhicules



63 accidents n'ont pu avoir de responsabilité établie en raison de la fuite du véhicule ou bien des contradictions dans les témoignages.

ACCIDENTS N'IMPLIQUANT QU'UN SEUL VÉHICULE

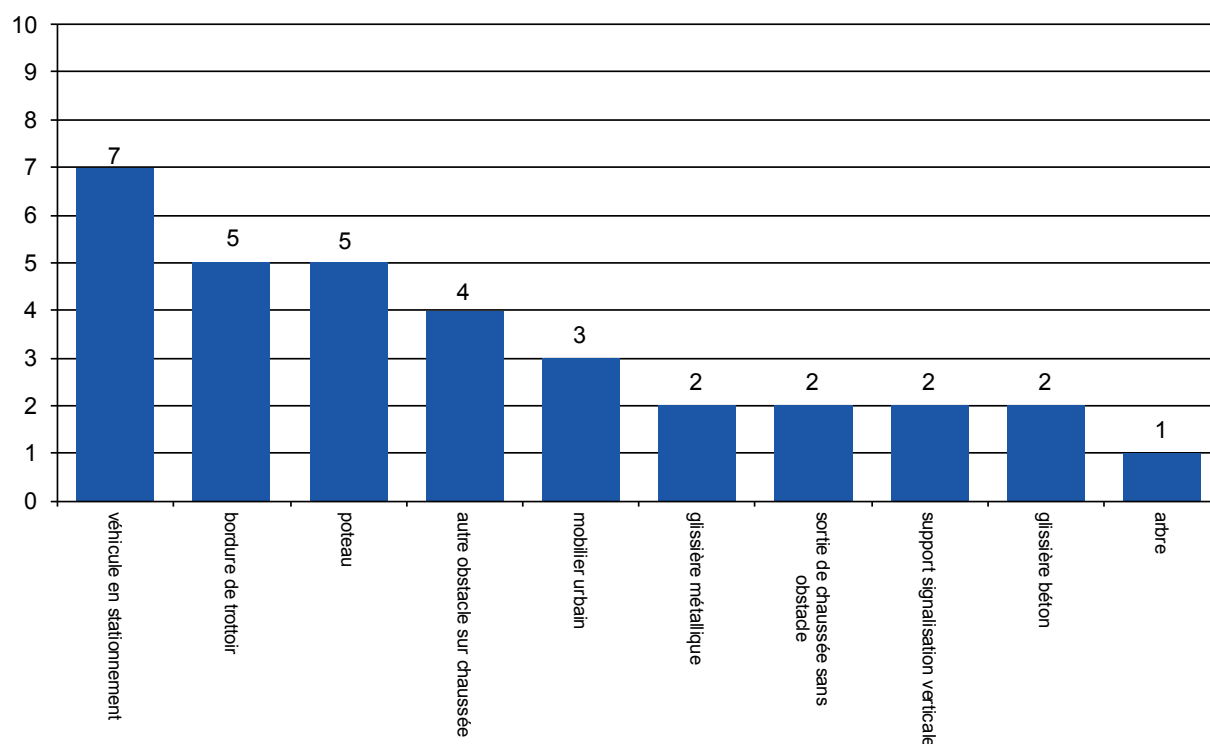
Répartition par type de véhicule des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule



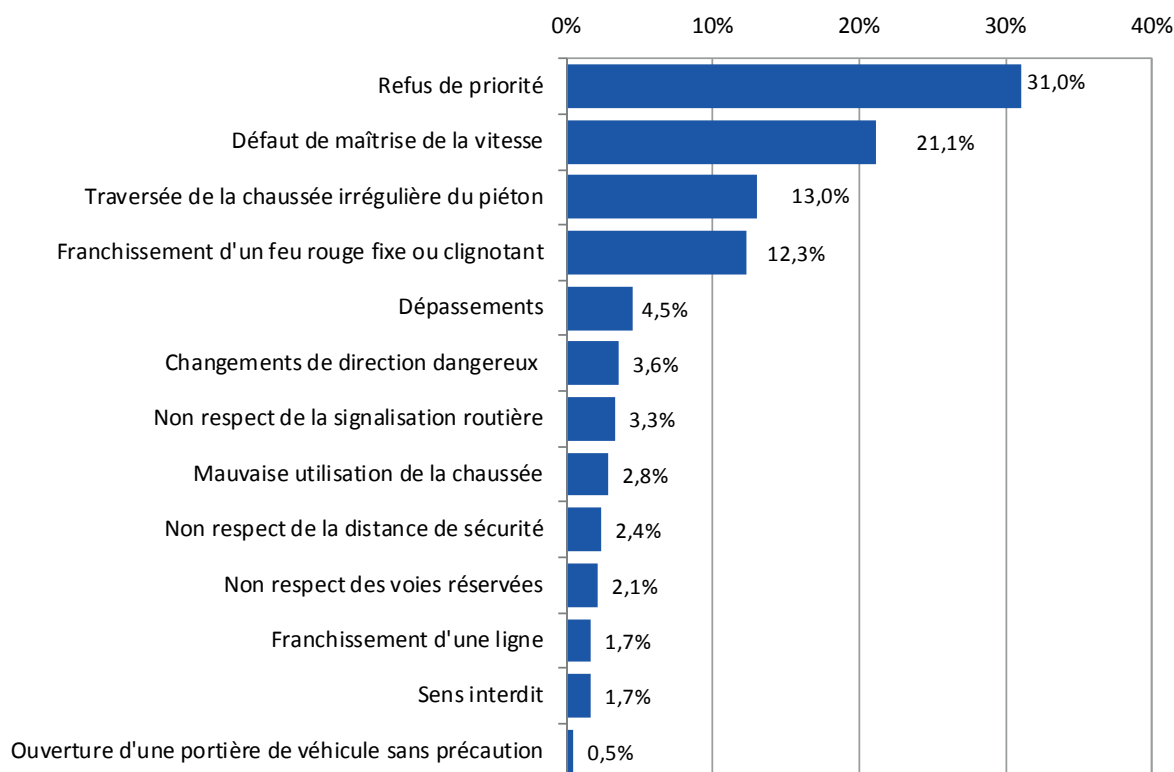
Sur les 34 accidents, plus de la moitié sont des VL-VU puis viennent les deux-roues motorisés représentés pour 24 % par les motos > à 125 cm³.

Sur les 21 accidents mortels, 9 sont des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule dont 4 ont eu lieu de nuit.

Types d'obstacles éventuellement heurtés



LES PRINCIPALES INFRACTIONS



Sur **486** usagers contrôlés,

13%

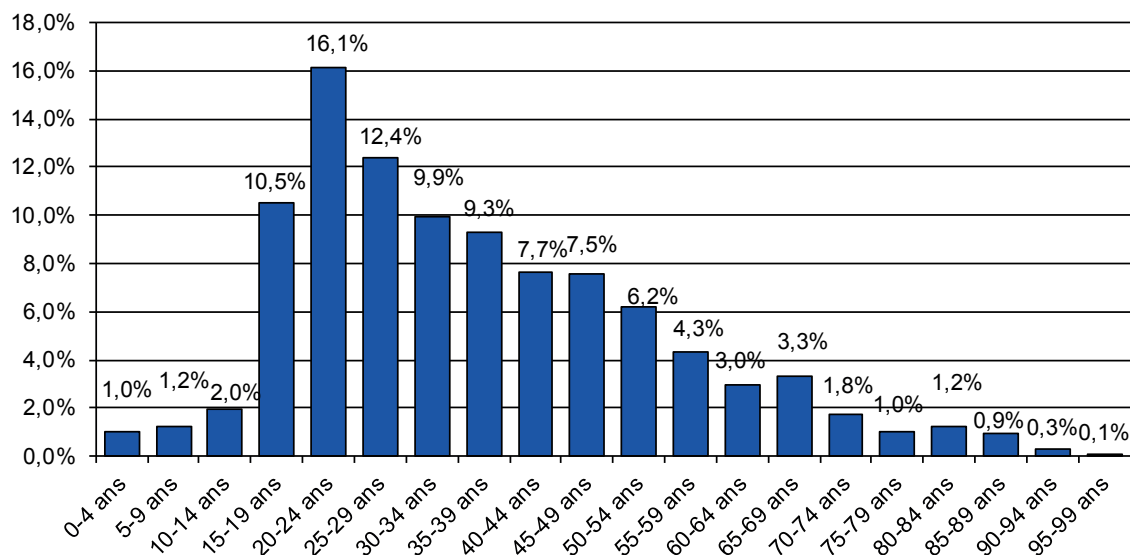
ont un dépassement légal d'alcoolémie
et/ou un contrôle positif aux stupéfiants.

29

véhicules en fuite

RÉPARTITION DES USAGERS IMPLIQUÉS SELON L'ÂGE EN 2017

Sur 967 usagers impliqués (tués, blessés et indemnes)



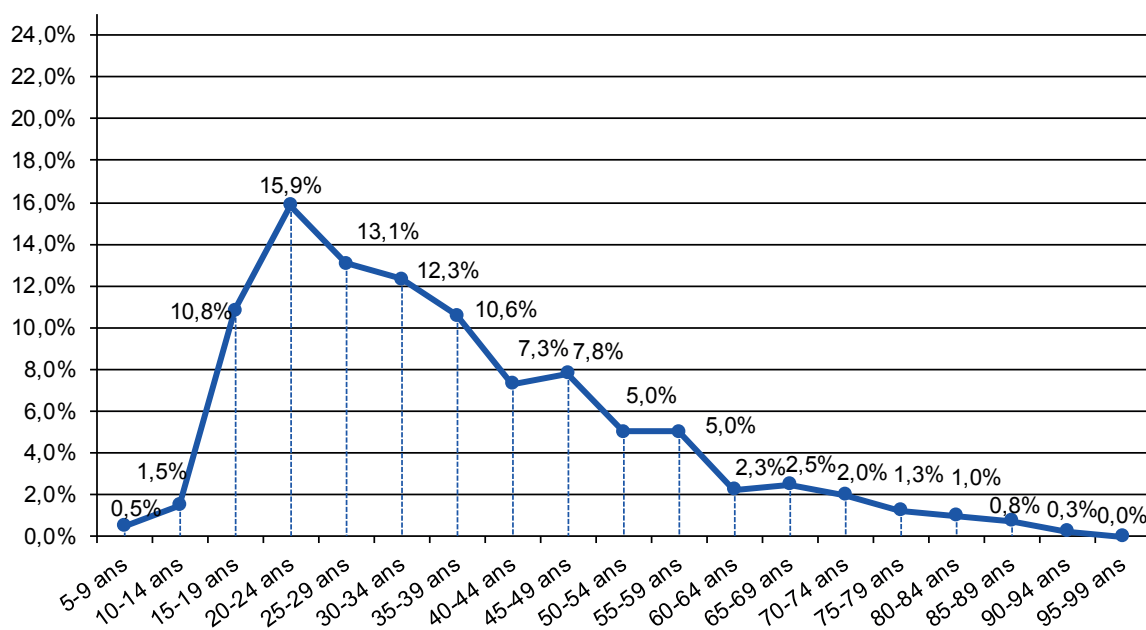
41,1 % des impliqués sont des usagers présumés responsables.

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

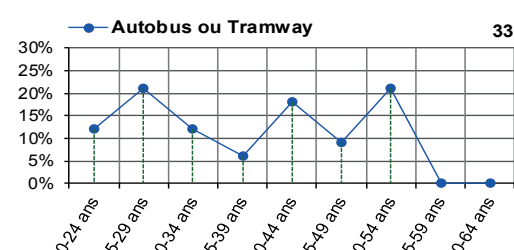
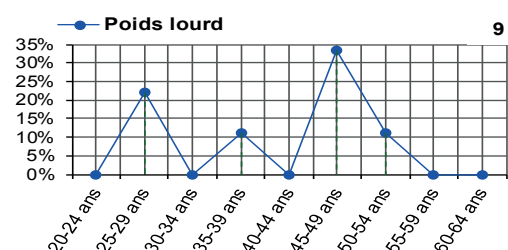
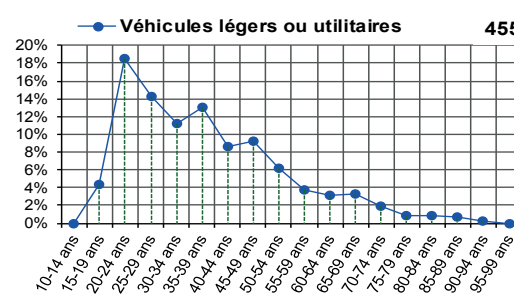
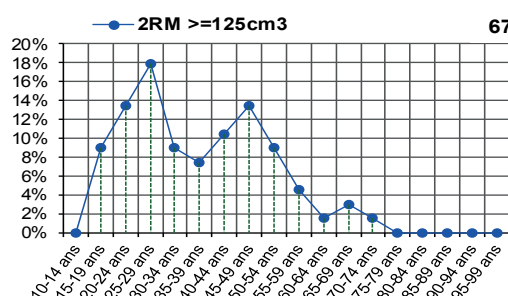
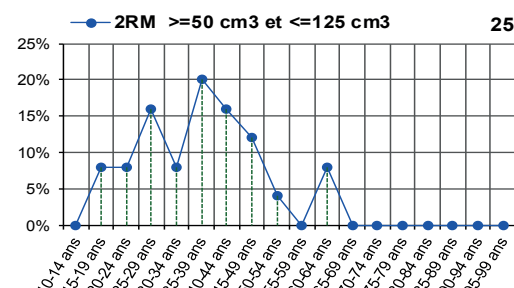
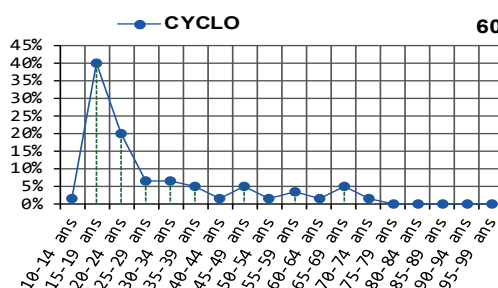
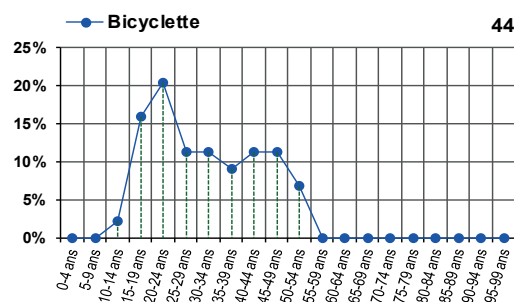
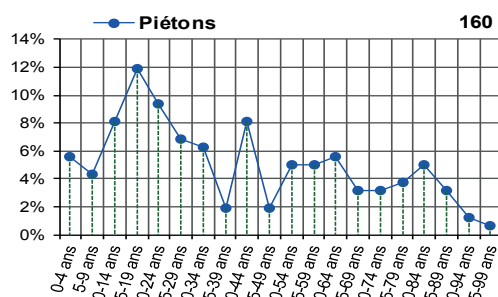
A noter, en 2016 et 2017, une part très importante de personnes de plus de 60 ans tuées dans un accident de la route sur Bordeaux Métropole :

- 10 tués de plus de 60 ans sur les 32 tués en 2016 (alors que les moins de 25 ans comptent 4 tués).
- 8 tués de plus de 60 ans sur 26 tués en 2017 (alors que les moins de 25 ans comptent 5 tués).

Sur 397 usagers présumés responsables



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



Répartition par tranche d'âges et catégorie administrative de véhicules des conducteurs et piétons impliqués

En 2017, 858 conducteurs et piétons soit :

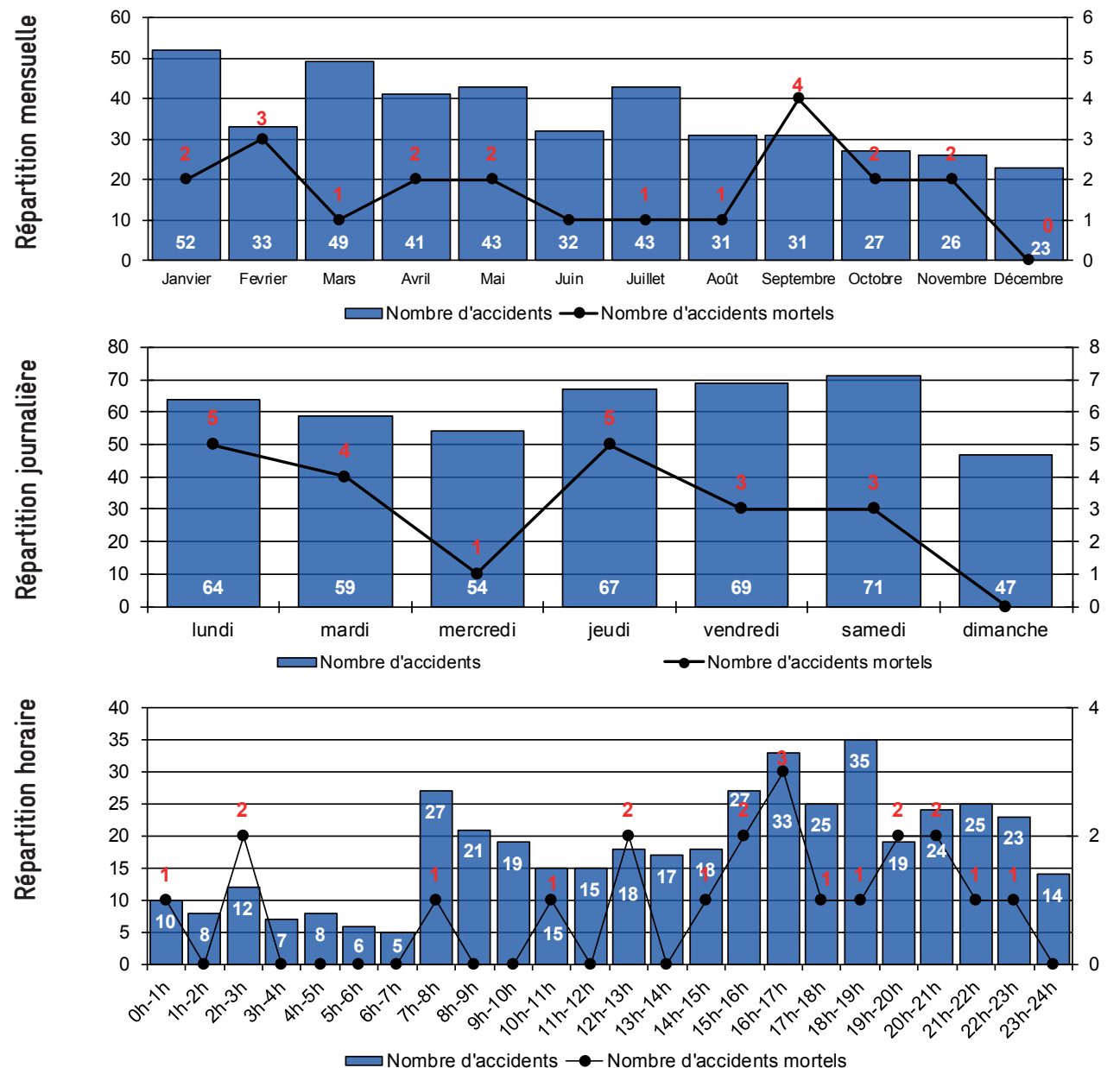
53,0 % d'automobilistes,
18,6 % de piétons,
10,7 % de motocyclistes,
2,9 % de motocyclistes 50-125 cm³,
7,8 % de motocyclistes > 125 cm³,
7,0 % de cyclomotoristes,
5,1 % de cyclistes,
4,8 % de PL, bus, tramway,
0,6 % d'autres conducteurs.

Répartition de l'âge des usagers suivant la catégorie de véhicules impliqués :

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

37 % des 15 - 29 ans,
47 % des 30 - 59 ans.
89 % des plus de 60 ans sont des piétons (40 %) et des automobilistes (49 %).
56 % des piétons ont entre 15 et 59 ans
26 % des piétons ont plus de 60 ans.
18 % des piétons ont moins de 15 ans.
48 % des cyclistes ont entre 15 et 29 ans.
50 % des cyclistes ont entre 30 et 59 ans.
67 % cyclomotoristes sont âgés de 15 à 29 ans.
60 % des motocyclistes de 50-125 cm³ sont âgés de 30 à 59 ans.
54 % des motocyclistes de > 125 cm³ sont âgés de 30 à 59 ans.
52 % des automobilistes sont âgés de 30 à 59 ans.

RÉPARTITION TEMPORELLE



En 2017,

- 61 % des accidents ont eu lieu en plein jour contre 36 % durant la nuit et 3 % des accidents se sont déroulés à l'aube ou au crépuscule.

- 85 % des accidents se produisent sous des conditions atmosphériques normales contre 11 % sous la pluie et 3 % des accidents se sont déroulés dans d'autres conditions.

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

En heures pleines :

- entre 07h00 et 08h59 : 11 % des accidents
- entre 12h00 et 13h59 : 8 % des accidents
- entre 17h00 et 18h59 : 14 % des accidents

En heures creuses :

- entre 00h00 et 06h59 : 13 % des accidents
- entre 09h00 et 11h59 : 11 % des accidents
- entre 14h00 et 16h59 : 18 % des accidents
- entre 19h00 et 23h59 : 24 % des accidents
- entre 21h00 et 22h59 : 11 % des accidents

ANALYSE DES ACCIDENTS MORTELS

Répartition des personnes tuées

	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Automobilistes	Nombre de tués
Sécurité publique	6	2	1	5	3	17
Gendarmerie	0	0	0	2	4	6
%/Total tués	26,1 %	8,7 %	4,3 %	30,4 %	30,4 %	100 %

Typologie des accidents

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

Âge des personnes tuées

0 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus	Total
0	5	3	4	5	6	23
0	22 %	13 %	17 %	22 %	26 %	100 %

A noter, en 2016 et 2017, une part très importante de personnes de plus de 60 ans tuées dans un accident de la route sur Bordeaux Métropole :

- 10 tués de plus de 60 ans sur les 32 tués en 2016 (alors que les moins de 25 ans comptent 4 tués).
- 8 tués de plus de 60 ans sur 26 tués en 2017 (alors que les moins de 25 ans comptent 5 tués).

Les années 2016 et 2017 dérogent donc par rapport aux années précédentes, les populations jeunes étant classiquement les plus impactées.

Circonstances des accidents

Facteurs présumés d'accidents	Sécurité publique	Gendarmerie Nationale
Conducteur de véhicule en excès de vitesse ou de vitesse inadaptée	8	2
Traversée irrégulière de la chaussée par un piéton	3	0
Refus de priorité par conducteur de véhicule à une intersection signalant une obligation de type « cédez le passage » ou « stop »	1	1
Refus de priorité par un conducteur de véhicule à un piéton engagé dans la traversée de la chaussée	1	0
Refus de priorité par un conducteur tournant à gauche en intersection et venant heurté un véhicule circulant en sens inverse	1	0
Refus de priorité par conducteur de véhicule sortant d'un accès privé ou d'un parking	1	0
Non respect des indications résultant de la signalisation routière	1	0
Circulation d'un véhicule non autorisé sur une voie réservée aux transports publics de voyageurs	0	1
Circulation sur la partie gauche d'une chaussée à double de sens	1	0
Dépassement d'un véhicule malgré l'interdiction signalée	1	0
Dépassement de véhicule par la droite	1	0

Remarques : 3 conduites sous l'emprise d'alcool

Caractéristiques

• Type d'intersection

9 accidents ont eu lieu hors intersection : 4 hors agglomération et 5 en agglomération

12 accidents ont eu lieu dans une intersection : 4 hors agglomération et 8 en agglomération

• Conditions de luminosité

13 accidents ont eu lieu en plein jour

6 accidents ont eu lieu durant la nuit avec un éclairage public allumé

2 accidents ont eu lieu durant la nuit sans éclairage public

• Conditions atmosphériques

18 accidents ont eu lieu sous des conditions atmosphériques normales

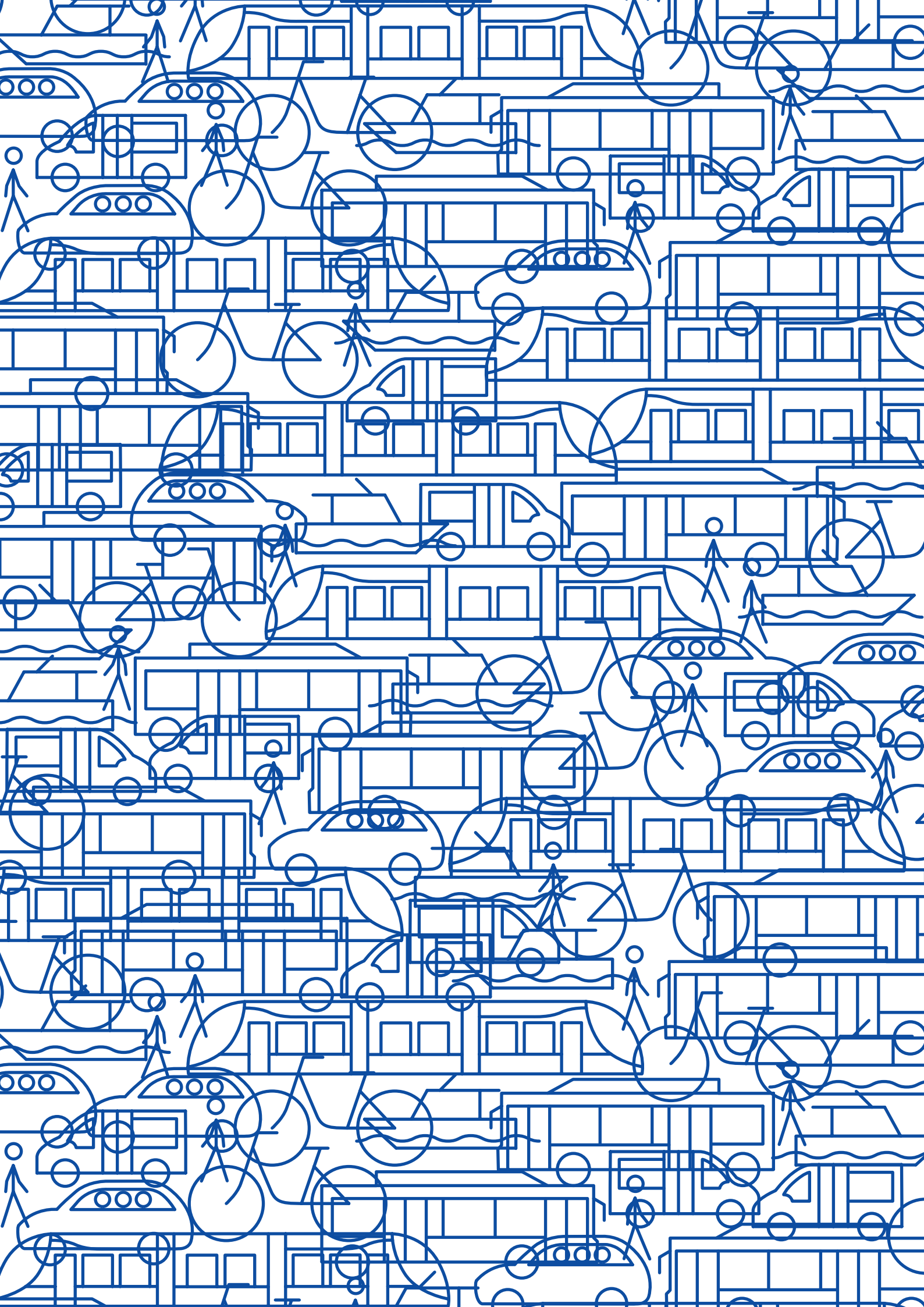
3 accidents ont eu lieu sous des conditions atmosphériques de pluie, temps couvert, brouillard/fumée.

ANALYSE GÉOGRAPHIQUE EN 2017

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN (HORS VOIES RAPIDES)

Accidents mortels

Communes de compétence Gendarmerie Nationale		
Blanquefort	1 Accident	
Samedi 10 janvier	Ave du Port du Roy à proximité de la station d'épuration	1 motocycliste, 56 ans
Martignas-sur-Jalle	1 Accident	
Mercredi 1 ^{er} novembre	Route départementale RD 213	3 automobilistes, 63 ans et 68 ans
Saint-Vincent-de-Paul	1 Accident	
Lundi 11 septembre	RD 257 / rue Raymond Beauvais	1 automobiliste, 69 ans
Communes de compétence Police Nationale		
Bordeaux	8 Accidents	
Samedi 18 février	Cours Le Rouzic / Rue Feaugas	1 piéton, 50 ans
Mardi 7 mars	Quai de la Monnaie – station St michel	1 piéton, 88 ans
Lundi 31 juillet	Crs d'Alsace et Lorraine / Rue Sainte Catherine	1 piéton, 42 ans
Lundi 21 août	Bd Joliot-Curie / Impasse de Trégey	1 automobiliste, 32 ans
Lundi 18 septembre	Cours Québec / Ave André Reinson	1 motocycliste, 19 ans
Vendredi 22 septembre	Quai Queyries / Rue Raymond Lavigne	1 motocycliste, 40 ans
Vendredi 27 octobre	Quai des Chartrons	1 piéton, 23 ans
Mardi 7 novembre	Bd Alfred Daney / Place Latule	1 cyclomotoriste, 73 ans
Mérignac	7 Accidents	
Jeudi 9 février	40 Ave du M ^{al} de Lattre de Tassigny	1 piéton, 81 ans
Jeudi 23 février	Ave Jean Perrin / Rue Jacques Prévert	1 cycliste, 44 ans
Samedi 15 avril	Ave François Mitterrand / Rue Beauséjour	1 motocycliste, 24 ans
Jeudi 18 mai	Ave René Cassin / Rocade Ouest	1 automobiliste, 20 ans
Lundi 29 mai	25 Ave de Beaudésert	1 cycliste, 50 ans
Jeudi 29 juin	Ave François Mitterrand	1 automobiliste, 27 ans
Mardi 26 septembre	11 Ave du Maréchal Leclerc	1 piéton, 63 ans
Bassens	1 Accident	
Samedi 7 octobre	Ave des Guerlandes (RD 113)	1 motocycliste, 36 ans
Le Haillan	1 Accident	
Jeudi 6 avril	Avenue de Magudas / Rue Gagarine	1 motocycliste, 27 ans
Villenave-d'ornon	1 Accident	
Vendredi 6 janvier	Ave de Ferron / Ave de Léognan / Ave de Martillac	1 motocycliste, 22 ans



ANALYSE 2017 DES VÉHICULES IMPLIQUÉS ET DES USAGERS

Étude portant uniquement sur le réseau des voies métropolitaines
(hors voies rapides)



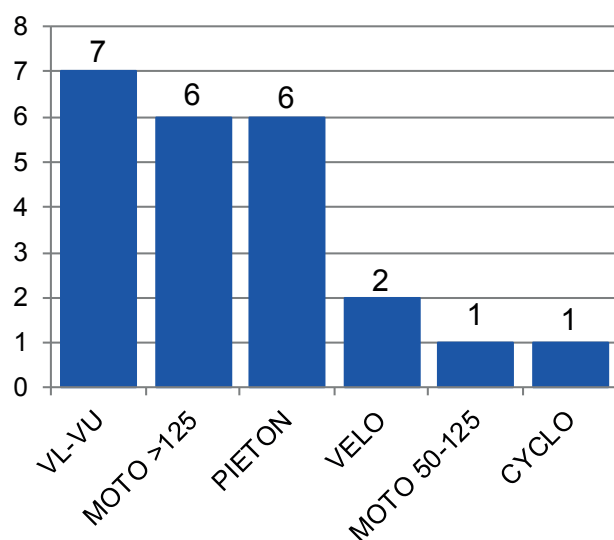
Nota

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

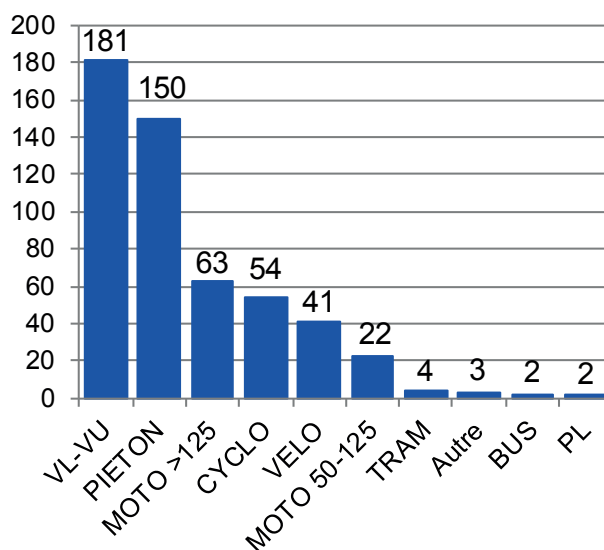
RÉPARTITION DES ACCIDENTS ET DES USAGERS

PAR CATÉGORIE D'IMPLIQUÉS

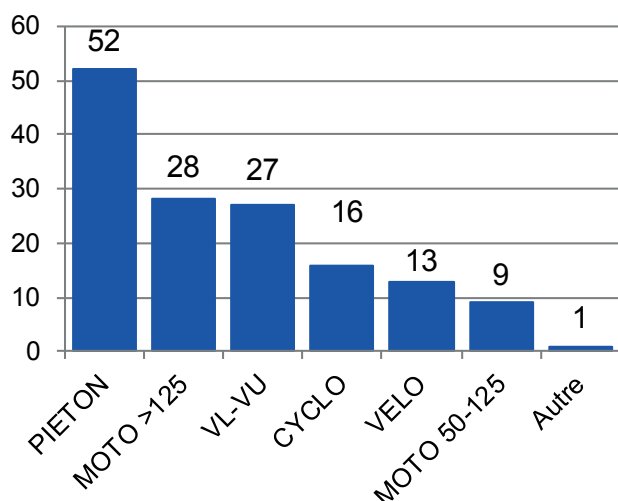
Répartition des tués



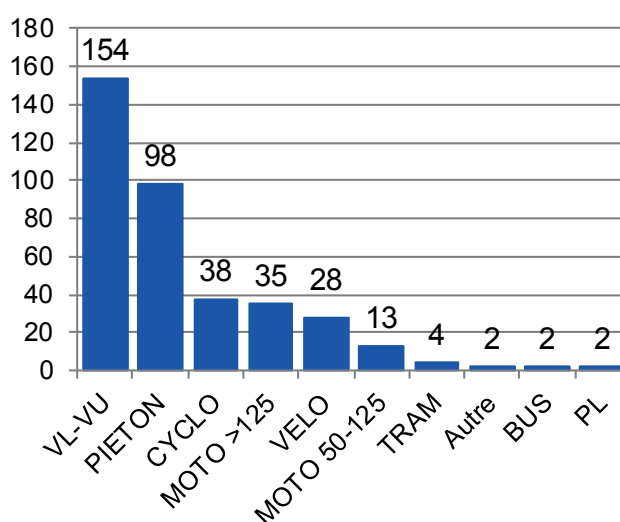
Répartition des blessés



Blessés hospitalisés de + 24 h



Blessés légers



Remarques : 1 blessé autre

Remarques : 1 blessé autre (moto cross) - 1 blessé voiturette

ANALYSE 2017

DES VÉHICULES IMPLIQUÉS ET DES USAGERS

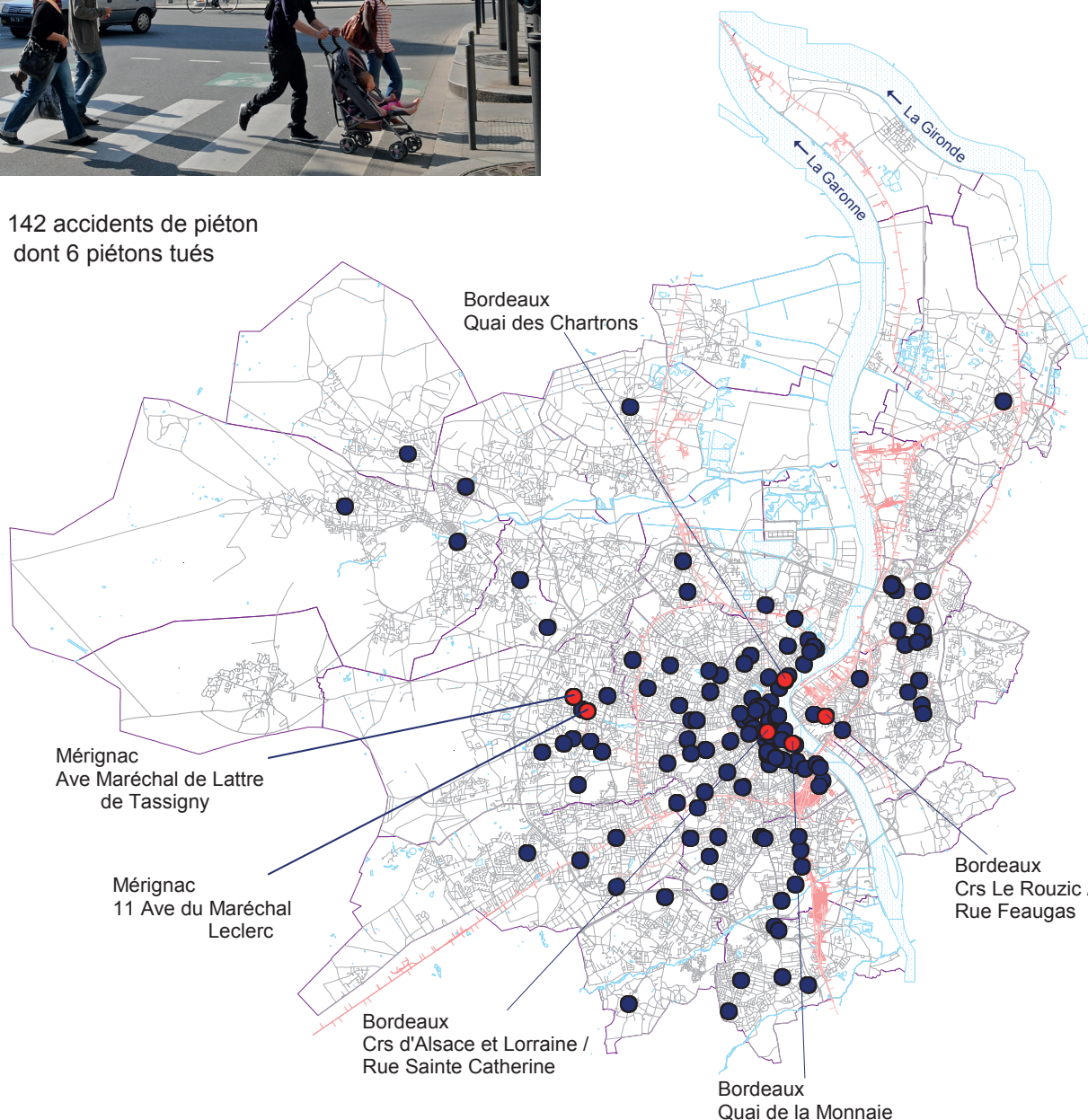
ÉTUDE PORTANT UNIQUEMENT SUR LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN (HORS VOIES RAPIDES)



● Piétons

En 2017, il a été recensé 142 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 150 blessés et 6 tués. Au total, 156 piétons victimes soit 28,6 % de l'ensemble des usagers victimes.

- 142 accidents de piéton
- dont 6 piétons tués

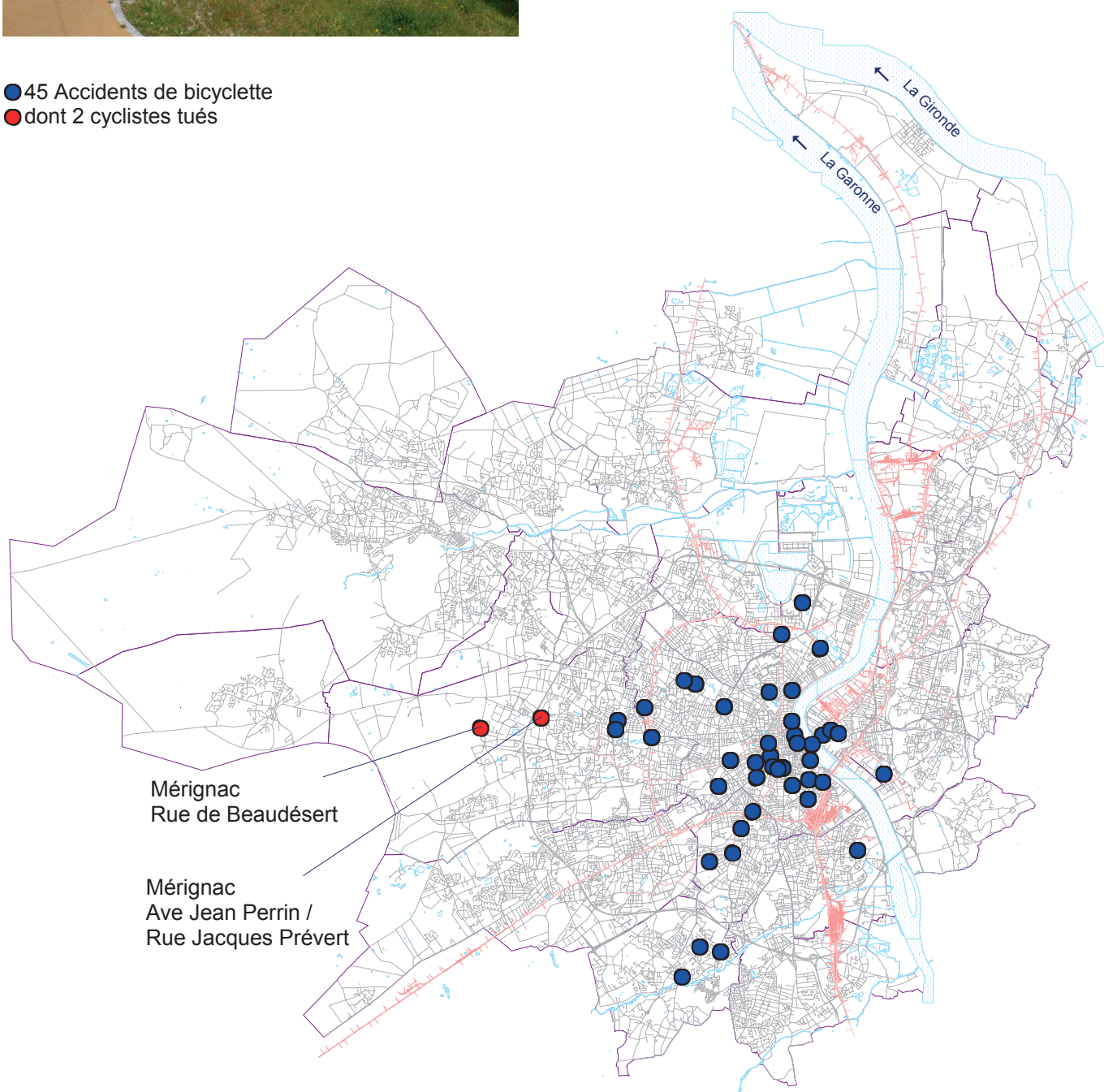




Bicyclette

- En 2017, il a été recensé 45 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 41 cyclistes blessés et 2 tués.
- Les 2 accidents mortels impliquent un PL, et l'angle mort.

- 45 Accidents de bicyclette
- dont 2 cyclistes tués

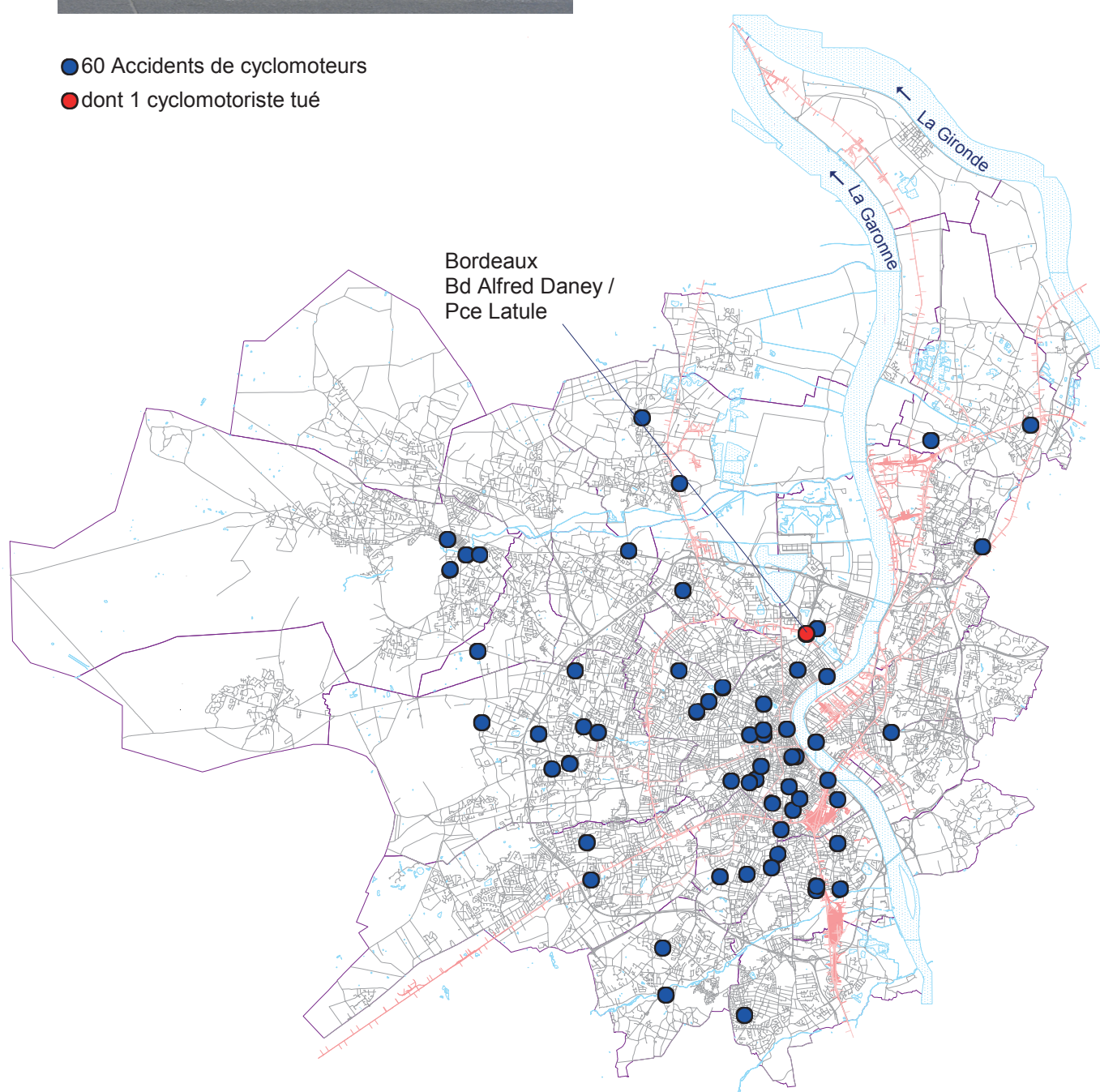




Cyclomoteurs et scooters < à 50 cm³

- En 2017, il a été recensé 60 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 54 blessés et 1 tué.
- L'accident mortel implique un PL.

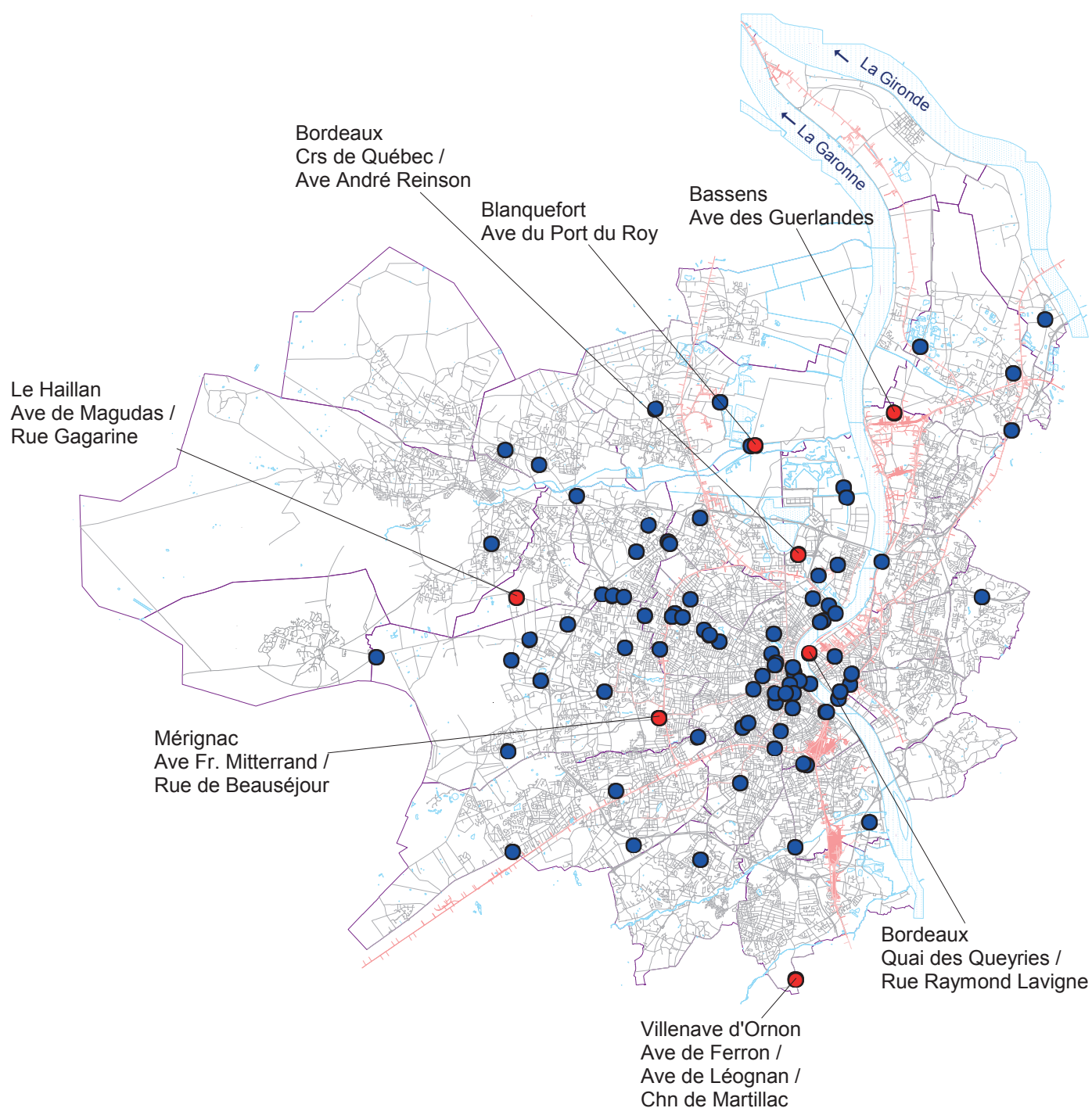
- 60 Accidents de cyclomoteurs
- dont 1 cyclomotoriste tué





Motocyclistes et scooters > à 50 cm³

- En 2017, il a été recensé 92 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 85 blessés et 7 tués dont 6 motocyclistes utilisant une moto > 125 cm³.
- Les accidents mortels impliquent 4 VL et 3 motocyclistes seules en pertes de contrôles.

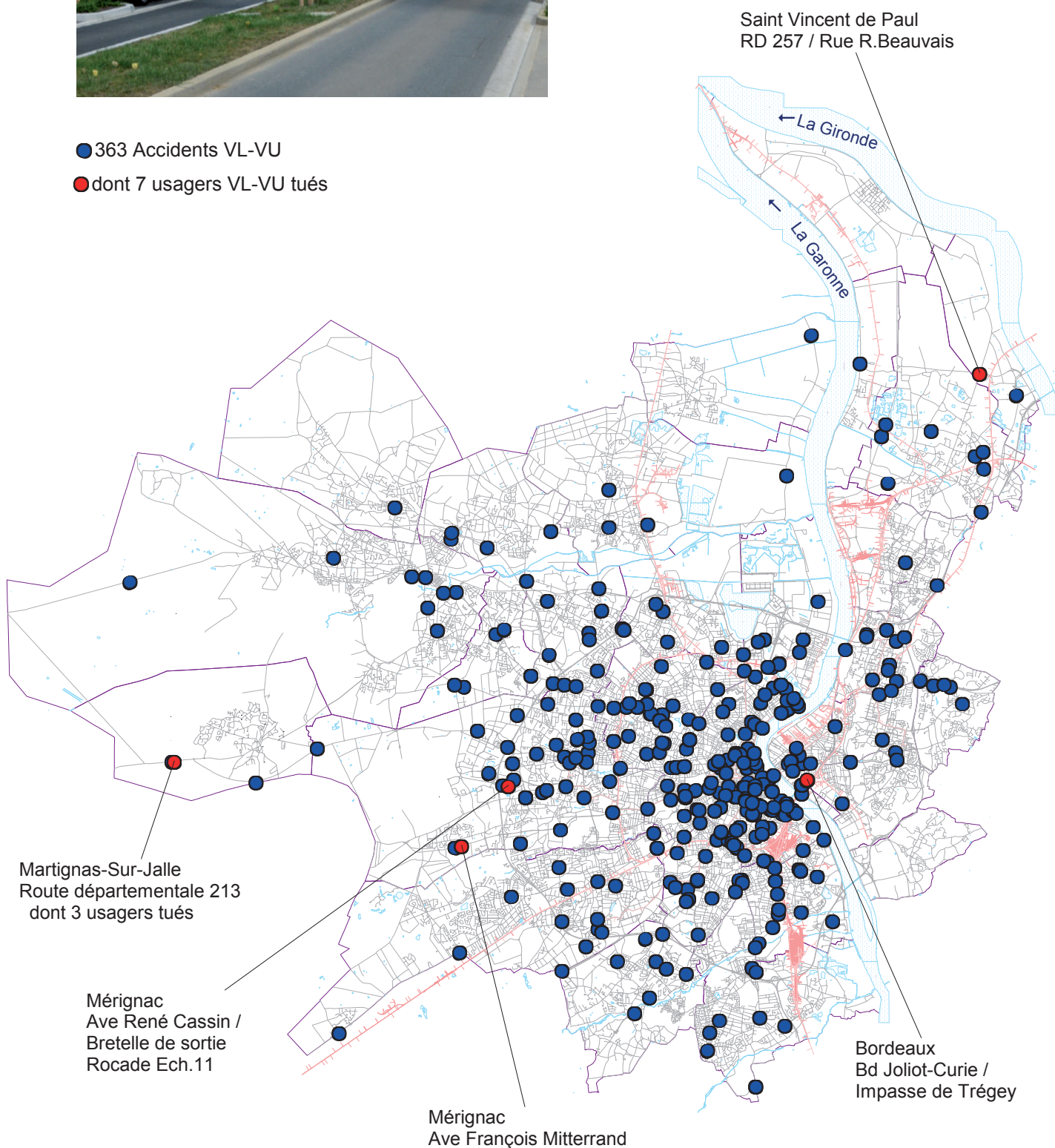




Véhicules légers ou utilitaires (< 3,5 tonnes)

- En 2017, il a été recensé 363 accidents corporels. Les victimes se répartissent en 181 blessés et 7 tués.
- Les conflits mortels impliquent 4 VL / VL et 1 VL seul en perte de contrôle.
- Notons que 12 accidents mortels impliquent un VL.

- 363 Accidents VL-VU
- dont 7 usagers VL-VU tués





Les usagers victimes des véhicules lourds

- Les PL, BUS, TRAM sont impliqués dans 6 % des accidents corporels. Les victimes de véhicules lourds sont au nombre de 44 et se répartissent dans les conflits suivants :
 - 11 avec un bus,
 - 23 avec un tramway dont 3 piétons tués,
 - 10 avec un PL dont 2 cyclistes et cyclomotoriste tués.
- L'année 2017 compte trois conflits mortels avec un tramway. Ainsi, de 2007 à 2017, 9 usagers sont entrés dans un conflit mortel avec le tramway.
- Au total, 9 usagers ont été tués : 6 piétons, 2 cyclistes et 1 automobiliste.
- L'âge des tués dépasse les 60 ans pour six d'entre eux : (4 piétons, 1 cycliste, 1 automobiliste).

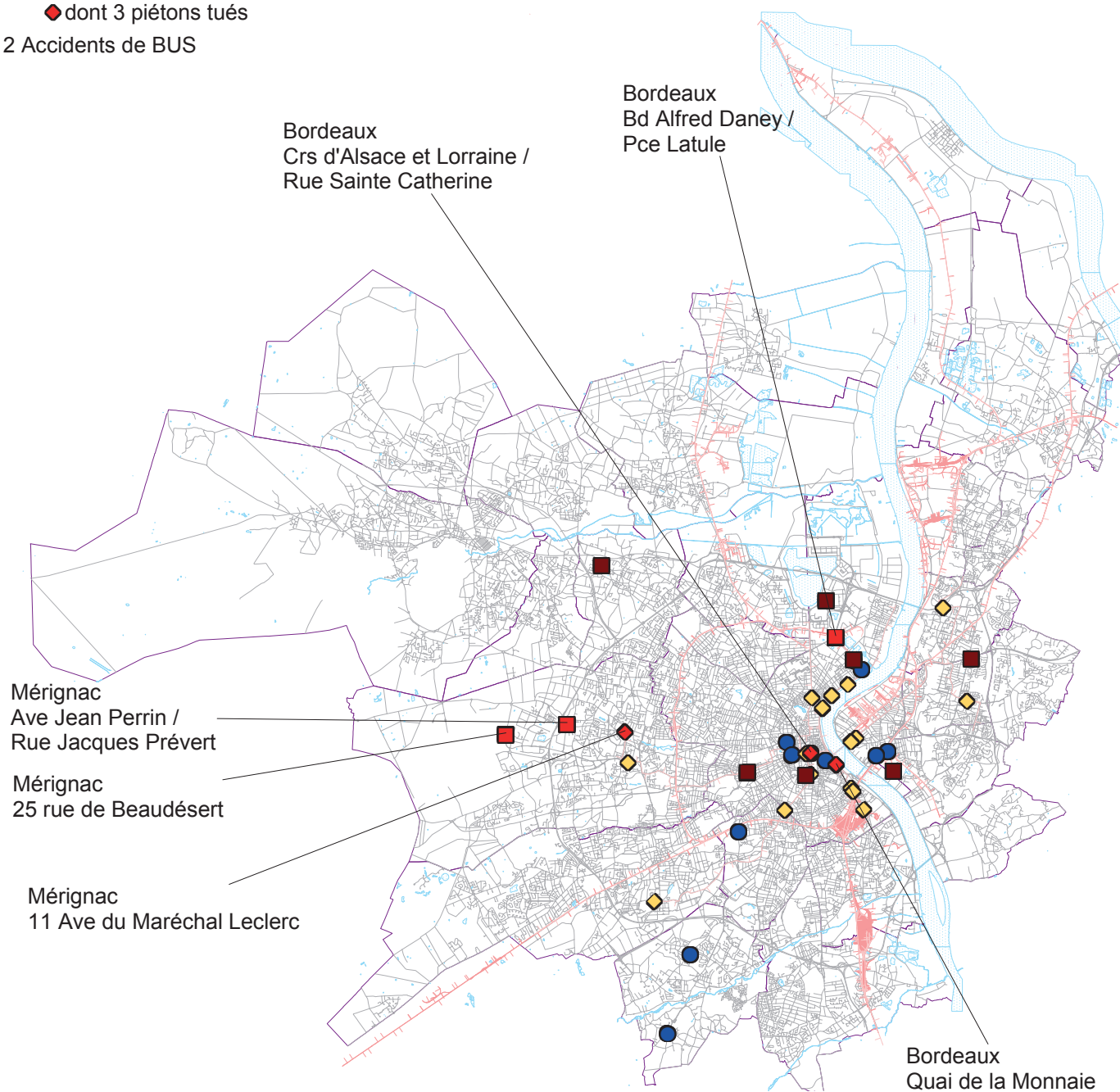
■ 10 Accidents de PL

■ dont 2 cyclistes tués et 1 cyclomotoriste tué

◆ 21 Accidents de TRAMWAY

◆ dont 3 piétons tués

● 12 Accidents de BUS



RÉPARTITION DES ACCIDENTS

SELON LES CONFLITS ENTRE VÉHICULES IMPLIQUÉS

En nombre d'accidents

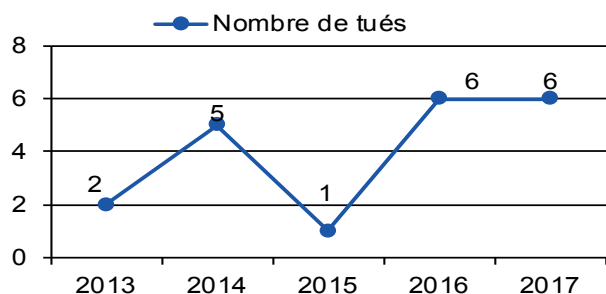
Catégories	Un seul véhicule	PIÉTON	BICYCLETTE	CYCLO	MOTO > 125 cm ³	MOTO 50-125 cm ³	VL	PL	BUS	TRAM	AUTRES
Piéton											
Bicyclette	1	2	0								
Cyclo	3	8	1	1							
Moto >125	8	3	2	1	0						
Moto 50-125	3	4	1	1	0	0					
VL	19	101	34	43	53	16	83				
PL	0	2	3	1	0	0	1	0			
Bus	0	7	0	1	0	0	3	1	0		
Tram	0	14	1	0	0	0	4	1	0	0	
Autres	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0
Sur 431 accidents...	34	142	42	48	53	16	93	3	0	0	0

En pourcentage d'accidents

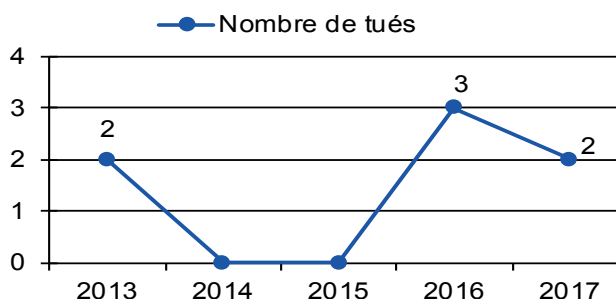
Catégories	Un seul véhicule	PIÉTON	BICYCLETTE	CYCLO	MOTO > 125 cm ³	MOTO 50-125 cm ³	VL	PL	BUS	TRAM	AUTRES
Piéton											
Bicyclette	0,2%	0,5%	0,0%								
Cyclo	0,7%	1,9%	0,2%	0,2%							
Moto >125	1,9%	0,7%	0,5%	0,2%	0,0%						
Moto 50-125	0,7%	0,9%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%					
VL	4,4%	23,4%	7,9%	10,0%	12,3%	3,7%	19%				
PL	0,0%	0,5%	0,7%	0,2%	0,0%	0,0%	0%	0,0%			
Bus	0,0%	1,6%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	1%	0,2%	0,0%		
Tram	0,0%	3,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1%	0,2%	0,0%	0,0%	
Autres	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Sur 431 accidents...	7,9%	32,9%	9,7%	11,1%	12,3%	3,7%	22%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%

ÉVOLUTION DES USAGERS TUÉS

Évolution des piétons

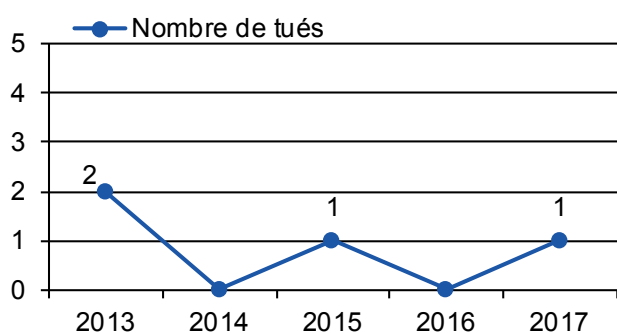


Évolution des cyclistes

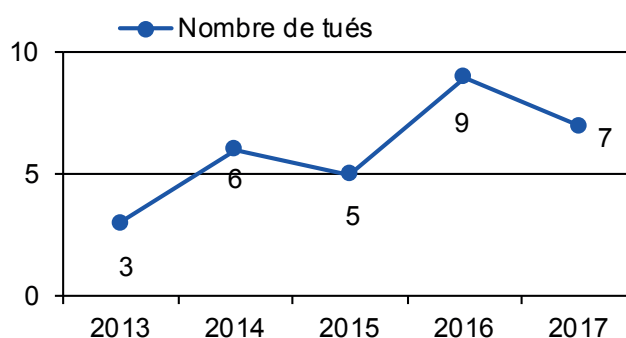


Évolution des usagers de deux-roues motorisé

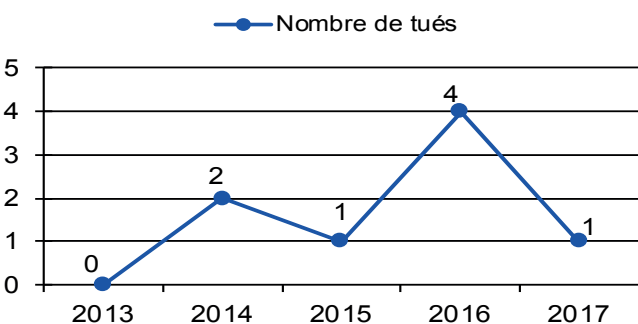
> Usagers de deux-roues motorisé < à 50 cm³



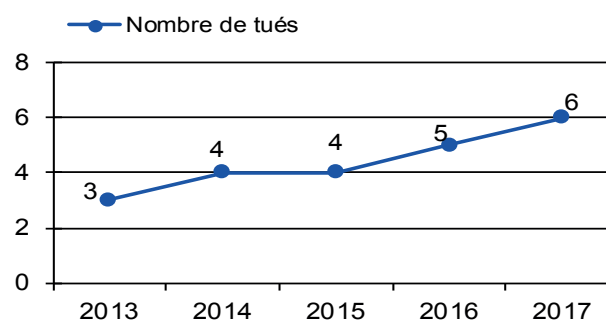
> Usagers de deux-roues motorisé > à 50 cm³



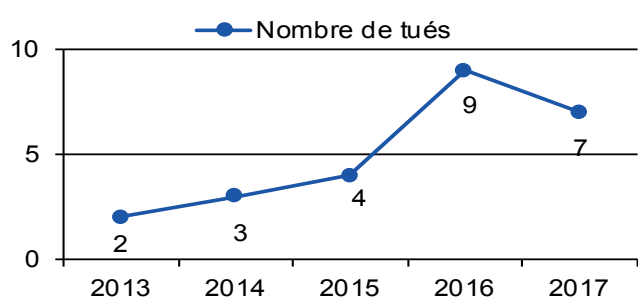
> Usagers de deux-roues motorisé de 50 - 125 cm³



Usagers de deux-roues motorisé > 125 cm³



Évolution du nombre de tués dans un véhicule léger ou utilitaire

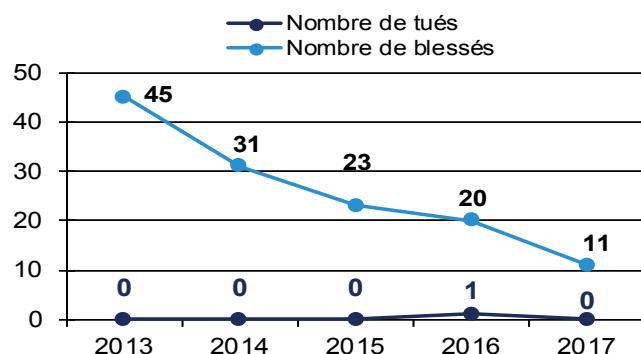


La moyenne annuelle des tués sur les cinq dernières années est de 17,2. Elle a augmenté d'un point par rapport à la période 2012 à 2016.

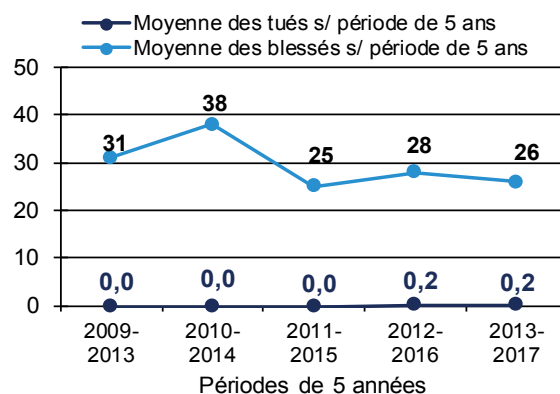
Au total, il a été dénombré 86 tués entre 2013 et 2017 contre 81 tués entre 2012 et 2016. Cette hausse du nombre de tués se situe sur les deux dernières années. Et elle implique les piétons, les motocyclistes et les usagers de VL-VU.

LES USAGERS VICTIMES DES VÉHICULES LOURDS

Évolution des usagers victimes d'un accident impliquant un autobus

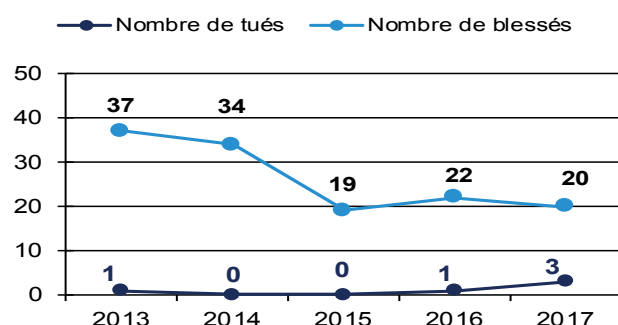


Blessés - Évolution 2017/2013 : - 75,6 %
Évolution 2017/2016 : - 45,0 %

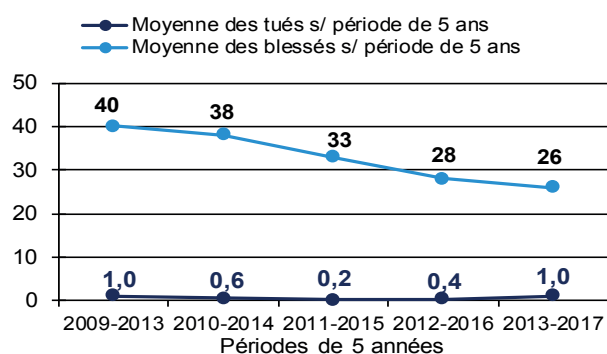


Blessés - Évolution 2013-2017/2009-2013 : - 16,1%

Évolution des usagers victimes d'un accident impliquant un tramway

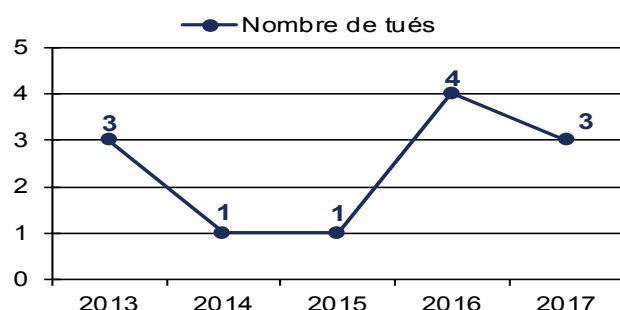


Blessés - Évolution 2017/2016 : - 9,1 %
Évolution 2017/2013 : - 45,9 %

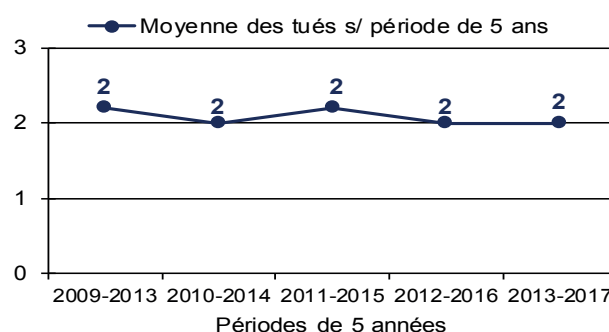


Blessés - Évolution 2013-2017/2009-2013 : - 35,0 %

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



Blessés - Évolution 2017/2016 : - 70,8 %
- Évolution 2017/2013 : - 66,7 %

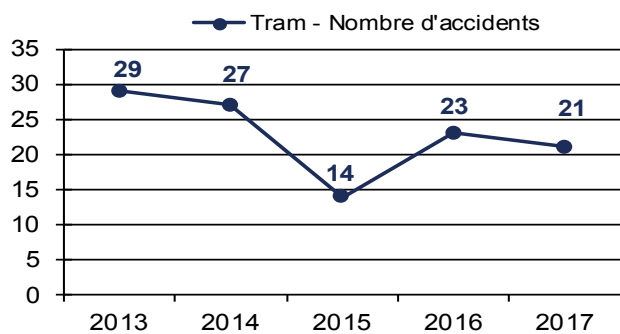


Nota

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

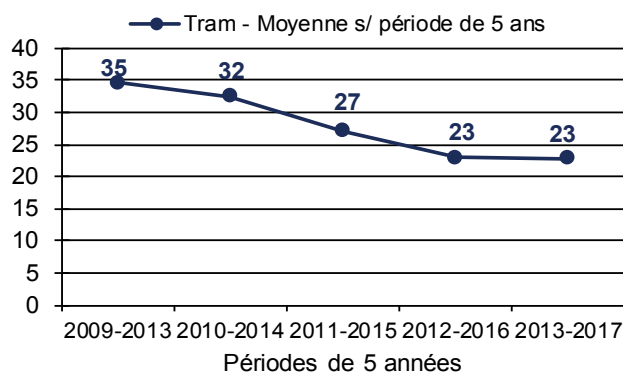
LE TRAMWAY

Évolution du nombre d'accidents



Tram - Évolution 2017/2016 : -8,6 %

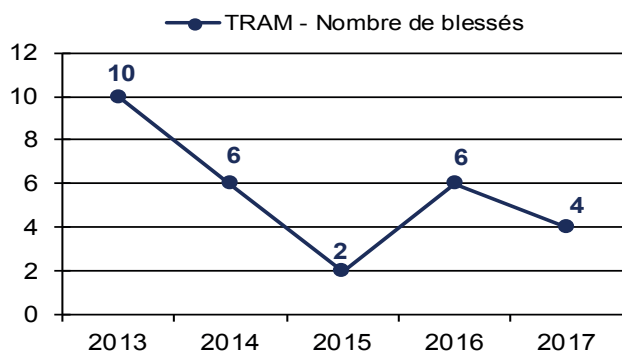
Tram - Évolution 2017/2013 : -28



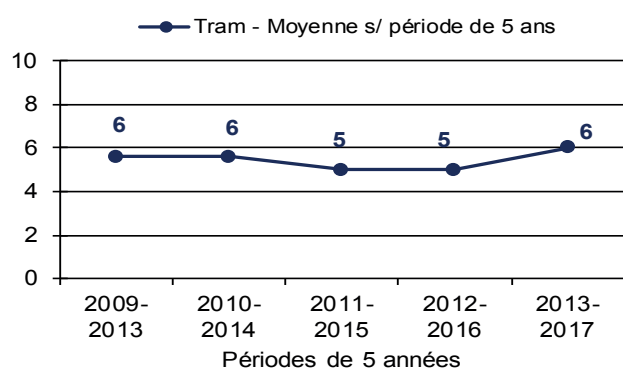
Tram - Évolution 2013-2017/2009-2013 : -34 %

Évolution du nombre d'usagers blessés

› Ensemble des blessés

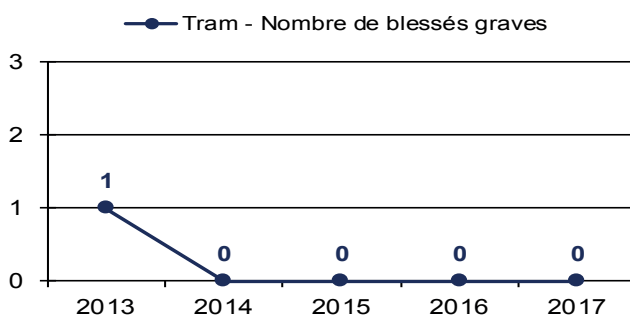


Tram - Évolution 2017 / 2013 : -6

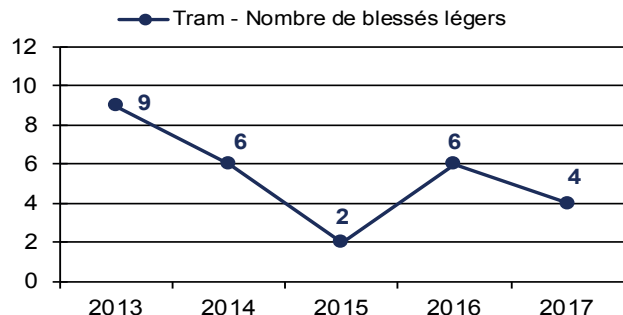


Tram - Évolution 2013-2017/2009-2013 : -0,4

› Blessés hospitalisés

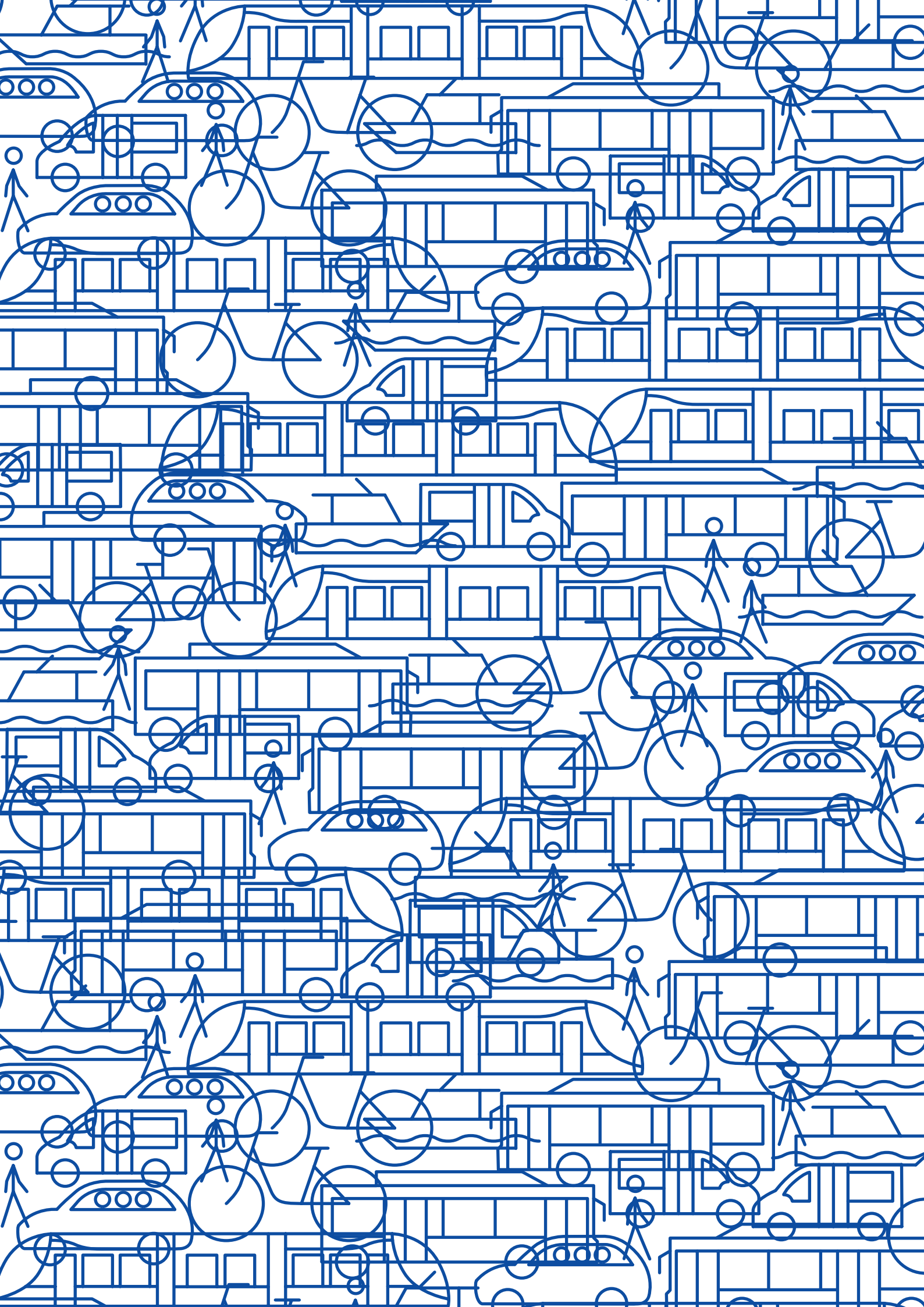


› Blessés légers



Nota

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



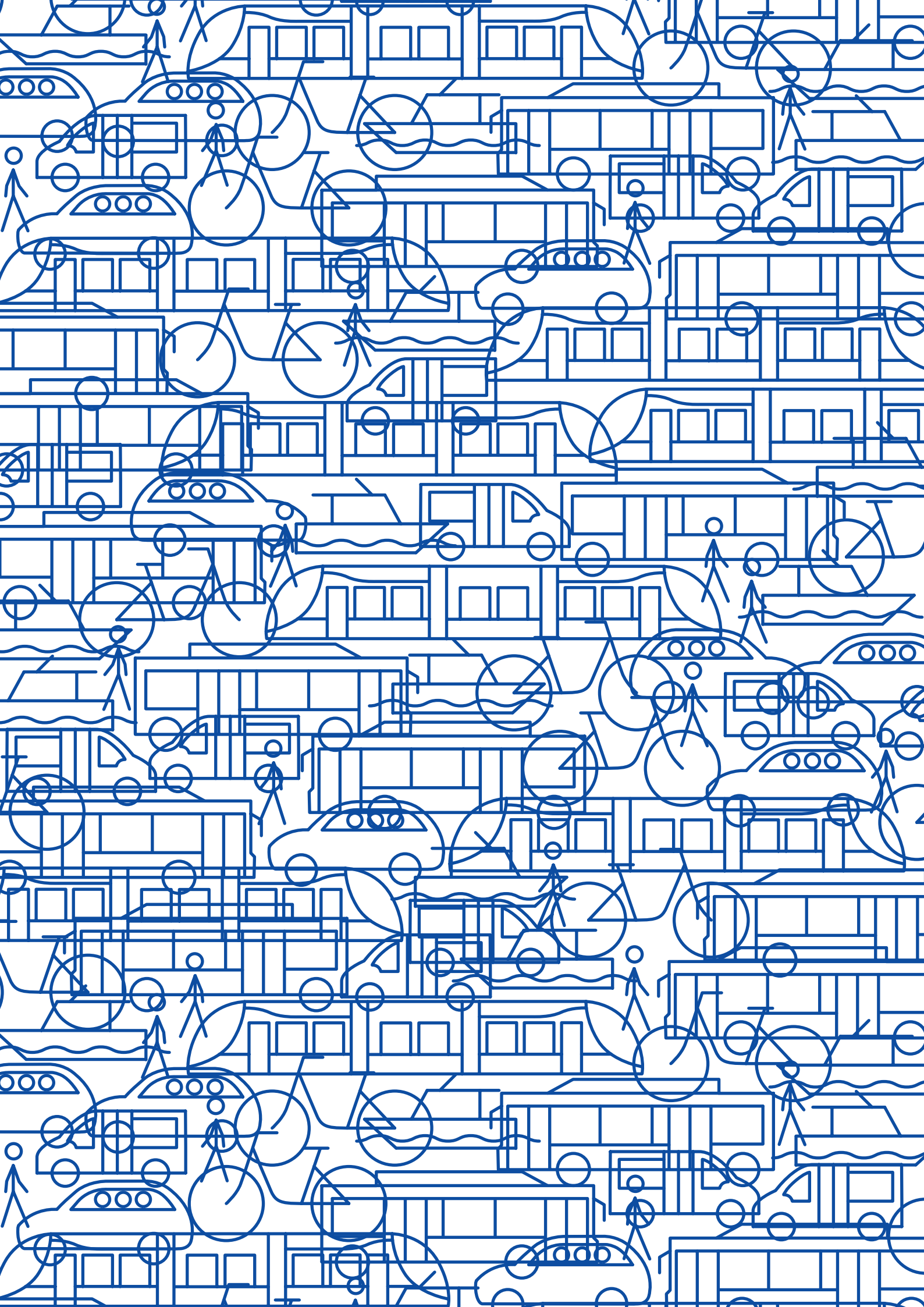
BILAN PAR COMMUNE

(hors voies rapides)



LES ACCIDENTS PAR COMMUNE

	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés
Communes			
Ambarès et Lagrave	7	0	8
Ambès	0	0	0
Artigues-Près-Bordeaux	5	0	8
Bassens	2	1	2
Bègles	16	0	21
Blanquefort	8	1	9
Bordeaux	219	8	262
Bouliac	0	0	0
Bruges	8	0	9
Carbon Blanc	1	0	1
Cenon	5	0	5
Eysines	13	0	22
Floirac	6	0	6
Gradignan	10	0	10
Le Bouscat	3	0	4
Le Haillan	6	1	6
Le Taillan-Médoc	4	0	6
Lormont	12	0	17
**Martignas-sur-Jalle	3	3	4
Mérignac	44	7	51
Parempuyre	1	0	1
Pessac	17	0	25
Saint-Aubin-de-Médoc	1	0	1
Saint-Louis-de-Montferrand	3	0	4
Saint-Médard-en-Jalles	9	0	11
Saint-Vincent-de-Paul	2	1	2
Talence	17	0	17
Villenave-d'Ornon	9	1	10
TOTAL	431	23	522



ANNEXES



- Introduction
- Piétons
- Bicyclettes
- Cyclomoteurs
- Motocyclettes

INTRODUCTION

Cette année, l'observatoire de la sécurité routière propose une série d'analyses thématiques complétant les statistiques classiques du bilan annuel.

Ces dossiers thématiques qui s'intéressent plus particulièrement aux usagers vulnérables précisent les enjeux et les scénarios les plus récurrents, ainsi que les éventuelles disparités territoriales et zones d'accumulation d'accidents. Ces dossiers s'appuient sur l'analyse des accidents corporels des cinq dernières années.

En synthèse à ces dossiers, il peut être souligné les éléments suivants :

Pour les piétons

- Sur l'agglomération, 19 % des accidents de la route impliquent un piéton.
- On recense 957 accidents corporels de piétons sur les cinq dernières années dont 18 mortels.
- 56 % des piétons tués ont plus de 65 ans.
- 74 % des accidents de piétons sont des conflits avec une voiture ou un véhicule utilitaire.
- 4 % des accidents sont des conflits avec des cyclistes et 9,4 % sont des conflits avec un véhicule lourd (PL, bus, tramway).
- Par grand secteur (intra-boulevard, intra-rocade, extra-rocade), les déplacements à pieds et les accidents de piétons sont équivalents en proportion. En d'autres termes, à grande échelle sur l'agglomération, il ne se dégage pas de secteur plus accidentogène que les autres.
- « Le conducteur d'un véhicule tournant et heurtant un piéton en sortie de carrefour » est le scénario d'accidents le plus fréquent. La proportion d'accidents de ce type est plus importante en périphérie qu'en centre-ville.
- Les piétons distraits est le 2^e scénario le plus récurrent. Il correspond à des traversées de piétons sans prise d'information. Ces cas sont plus nombreux dans le centre-ville de l'agglomération et sont proportionnellement moins importants dans les zones extra-rocade.
- Malgré le faible nombre d'accidents sur la rive droite extra-rocade, une difficulté est relevée au niveau du franchissement des infrastructures larges ou rapides. Plus du tiers des accidents de piéton sur ce territoire correspondent à ce scénario.
- Enfin, sur le quartier Bastide, on constate une part importante d'accidents liés à des masques à la visibilité dus aux véhicules stationnés ou arrêtés essentiellement le long de l'avenue Thiers.

Pour les cyclistes (bicyclettes)

- Sur l'agglomération, 14 % des accidents de la route impliquent un cycliste.
- On recense 746 accidents corporels de cyclistes sur les cinq dernières années dont 6 mortels. 4 des 6 accidents mortels sont liés à des conflits avec un poids lourd, la plupart avec le véhicule lourd en mouvement de tourne à droite (situation d'angle mort).
- 78 % des accidents de cyclistes sont des conflits avec une voiture ou un véhicule utilitaire. A noter, 5 % des accidents sont des conflits avec des piétons et 6,7 % sont des conflits avec un véhicule lourd (PL, bus, tramway).
- Par grand secteur (intra-boulevard, intra-rocade, extra-rocade), les déplacements à vélo et les accidents de cyclistes sont équivalents en proportion. En d'autres termes, à grande échelle sur l'agglomération, il ne se dégage pas de secteur plus accidentogène qu'un autre en nombre d'accidents. Toutefois, sur les territoires extra-rocade, la proportion d'accidents graves est plus importante que sur les territoires intra-rocade.
- L'essentiel des accidents de cyclistes ont lieu en carrefour avec une manœuvre d'un véhicule (présupposé responsable) venant percuter un cycliste prioritaire : véhicule arrivant d'un axe secondaire et s'engageant sans percevoir le cycliste circulant sur l'axe prioritaire ou manœuvre de tourne à droite (situation d'angle mort) induisant une collision avec le cycliste circulant dans le même sens souvent dans une voie spécialisée (piste sur trottoir ou bande cyclable) ou manœuvre de tourne à gauche d'un véhicule sans percevoir le cycliste circulant en sens inverse.
- On ne constate pas de disparités territoriales marquantes sur les manœuvres de tourne à droite ou de tourne à gauche de véhicules venant percuter un cycliste.
- Par contre, le scénario « véhicule arrivant d'un axe secondaire et s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un cycliste » est un scénario plus récurrent hors Bordeaux. Il représente 18 % des accidents sur l'agglomération et seulement 8 % des accidents sur l'intra-boulevard et le quartier de la Bastide.

- A l'inverse, les accidents liés à une ouverture de portière (8,3 % des accidents à l'échelle de la métropole) sont proportionnellement plus nombreux sur Bordeaux intra-boulevard (12,5 %) que sur le reste de l'agglomération.
- Aussi, logiquement, les conflits piétons/cyclistes sont plus fréquents dans le centre-ville. Ils représentent 8 % des accidents sur l'intra-boulevard et le quartier de la Bastide et seulement 5 % des accidents sur l'ensemble de l'agglomération.
- Enfin, seulement 7 % des accidents de cyclistes sont liés au franchissement d'un feu tricolore au rouge par le cycliste.

Pour les deux-roues motorisés ou 2RM (cyclos et motocyclettes)

- Sur l'agglomération, 40 % des accidents de la route impliquent 2 roues motorisés (22 % motos, 18 % cyclos).
- On recense 2062 accidents corporels de deux-roues motorisés (1149 pour les motos, 913 pour les cyclos) sur les cinq dernières années dont 35 mortels principalement des motards (28 cas sur les 35).
- 76 à 80 % des accidents sont des conflits avec une voiture ou un véhicule utilitaire. A noter, également 5 % des accidents sont des conflits avec des piétons.
- Au niveau de l'âge des victimes, il faut souligner que 65 % des usagers de cyclos ou scooters victimes d'accident ont moins de 25 ans. Pour les motos, ce pourcentage n'est que de 20 %.
- Par grand secteur géographique de l'agglomération, si l'on compare le nombre d'accidents de cyclos et motos aux nombres de déplacements en deux-roues motorisés, on constate une surreprésentation du centre-ville dans les accidents : 23 % des déplacements de 2RM sont réalisés dans l'intra-boulevards et le quartier de la Bastide alors que 38 % des accidents ont lieu dans ce même secteur. En d'autres termes, la probabilité d'avoir un accident dans le centre de l'agglomération en 2RM est plus important que dans les secteurs périphériques de l'agglomération.
- Toutefois, pour les motards, la gravité des accidents est beaucoup plus importante dans les secteurs extra-rocade qui comptabilisent plus de 50 % des accidents mortels pour moins d'un quart des déplacements en 2RM.
- L'essentiel des accidents de deux-roues motorisés ont lieu en carrefour avec une manœuvre d'un véhicule (présumé responsable) venant percuter le 2RM prioritaire (même problématique que pour les cyclistes).
- Au-delà de cette problématique en carrefour, la principale cause d'accidents correspond :
- pour les motos, à des scénarios de dépassement ou de remontées de files de véhicules,
- pour les cyclos, à des phénomènes de perte de contrôle (souvent en courbe).
- Enfin, il peut être relevé que plus de 10 % des accidents de 2RM sont liés au contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval. Les cyclomotoristes et motocyclistes sont le plus souvent présumés responsables dans ce type de scénario par rapport aux autres véhicules impliqués.
- Au niveau des disparités territoriales, on constate que les accidents liés à des dépassements ou des remontées de files de véhicules par le 2RM sont proportionnellement plus importants dans les secteurs périphériques que dans le centre-ville.
- Aussi, logiquement, les conflits piétons/2RM sont plus fréquents dans le centre-ville.

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION IMPLIQUANT DES PIÉTONS

SUR LE TERRITOIRE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

PÉRIODE DU 01/01/2012 AU 31/12/2016

Ensemble des impliqués piétons sur l'agglomération

Thèmes	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	dont nombre de blessés hospitalisés
Piétons	957	18	968	270
Moyenne sur 5 ans	191	4	194	54

Le territoire de Bordeaux Métropole compte 957 accidents de piétons sur les cinq dernières années. Il faut préciser que 74 % des accidents de piétons sont des conflits avec une voiture ou un véhicule utilitaire.

Il faut souligner que l'année 2017 compte trois piétons décédés suite à un conflit avec un tramway contre un seul sur les cinq années précédentes.

19 % des accidents de la route impliquent un piéton sur l'agglomération.

Répartition des accidents selon les conflits

Piéton en conflit avec :	Bicyclette	Cyclomoteur	Moto	VL-VU	Poids lourd	Bus	Tramway	Autres
En nombre	38	52	56	711	10	32	49	9
%	4,0%	5,4%	5,9%	74,3%	1,0%	3,3%	5,1%	0,9%

Répartition des accidents selon la luminosité

Luminosité	Plein jour	Crépuscule ou aube	Nuit sans éclairage public	Nuit avec éclairage public non allumé	Nuit avec éclairage public allumé	Total Nuit	Total accidents
Nombre d'accidents	666	56	6	14	215	235	957
En %	69,6%	5,9%	0,6%	1,5%	22,5%	24,6%	100,0%

Répartition des piétons victimes selon l'âge

Tranches d'âges	Piétons	En %
0 à 14 ans	176	18%
15 à 17 ans	79	8%
18 à 24 ans	163	17%
25 à 44 ans	190	19%
45 à 64 ans	196	20%
65 à 74 ans	76	8%
>= 75 ans	106	11%
Total	986	100%

Répartition des piétons tués selon l'âge

Tranches d'âges	Piétons	En %
0 à 14 ans	0	0%
15 à 17 ans	0	0%
18 à 24 ans	2	11%
25 à 44 ans	4	22%
45 à 64 ans	2	11%
65 à 74 ans	3	17%
>= 75 ans	7	39%
Total	18	100%

Répartition des accidents de piétons sur le territoire

Il a été établi six zones en fonction des pratiques de mobilités pour identifier d'éventuelles différences territoriales.

RIVE GAUCHE

ZONE_1 : des boulevards au fleuve

ZONE_2 : de la Rocade aux boulevards

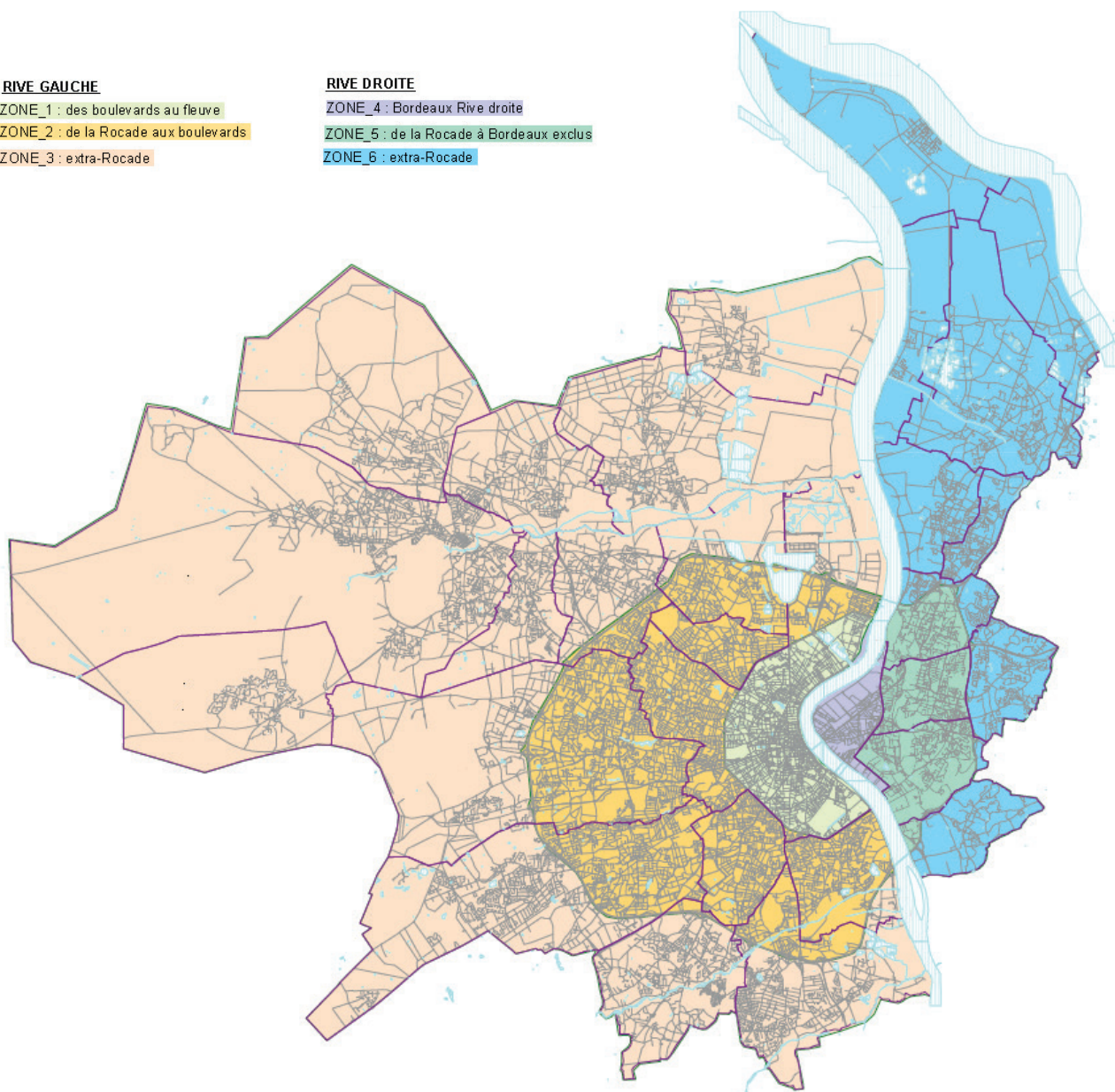
ZONE_3 : extra-Rocade

RIVE DROITE

ZONE_4 : Bordeaux Rive droite

ZONE_5 : de la Rocade à Bordeaux exclus

ZONE_6 : extra-Rocade



Répartition des déplacements type « marche » et des accidents piétons suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'habitants en %	Déplacement à pieds en %	Accidents en %	Accidents mortels ou graves piéton en %
Zone_1	Rive gauche : Bordeaux des boulevards au fleuve (Centre)	21 %	37 %	40 %	35,8 %
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	38 %	35 %	34 %	38,3 %
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	24 %	14 %	10 %	12,8 %
Zone_4	Rive droite : Bordeaux (Bastide)	2 %	2 %	3 %	2,1 %
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux	8 %	8 %	10 %	8,9 %
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	7 %	4 %	2 %	2,1 %
Ensemble		100 %	100 %	100 %	100,0 %

Les déplacements à pied et les accidents de piétons sont équivalents en proportion (les taux sont cohérents avec la pratique de la marche). Il ne se dégage pas de secteur plus accidentogène qu'un autre.

Note : les boulevards sont inclus dans la zone_1.

Accidents de piétons – Tués – Blessés suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de blessés hospitalisés
Zone_1	Rive gauche : Bordeaux des boulevards au fleuve (Centre)	387	6	395	98
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	330	8	329	102
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	93	3	93	34
Zone_4	Rive droite : Bordeaux (Bastide)	32	0	35	6
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux	94	1	96	25
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	21	0	21	6
Bordeaux Métropole		957	18	968	270
Moyenne sur 5 ans		191	4	194	54

Analyse par scénario

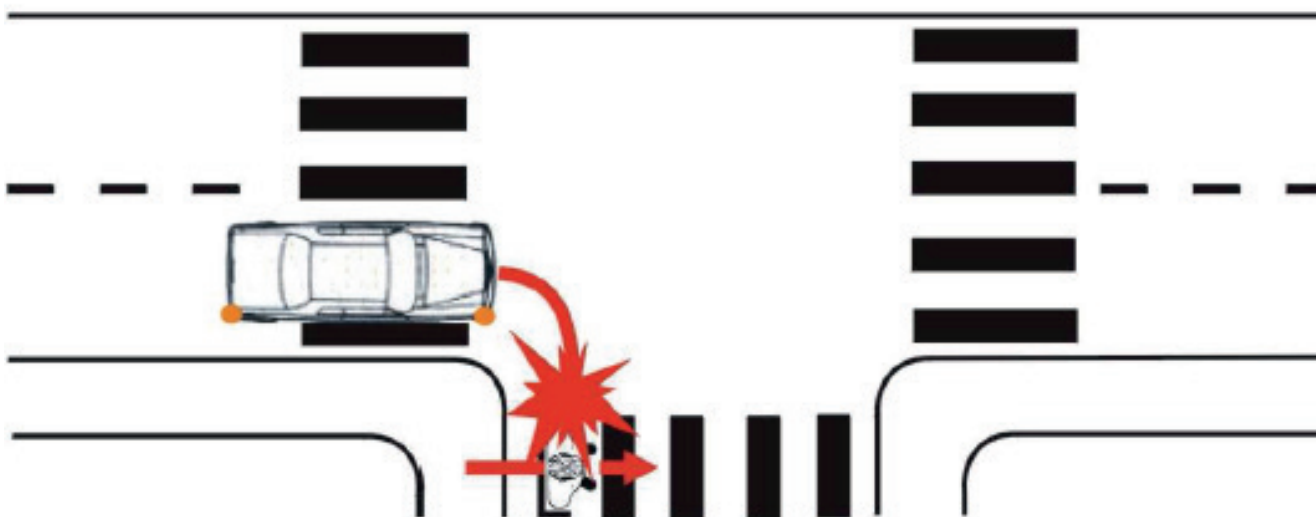
Pour l'analyse, les accidents ont été regroupés par famille de scénario. Ces scénarios ont été établis par l'Institut français des sciences et technologiques des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Ils permettent de cibler une récurrence dans le déroulement d'un accident de la circulation. Ils sont intéressants pour identifier les enjeux de sécurité : identification de problématiques d'aménagement, masque à la visibilité...

Dans la base de données des accidents corporels de la circulation gérée par Bordeaux Métropole, 12,2 %

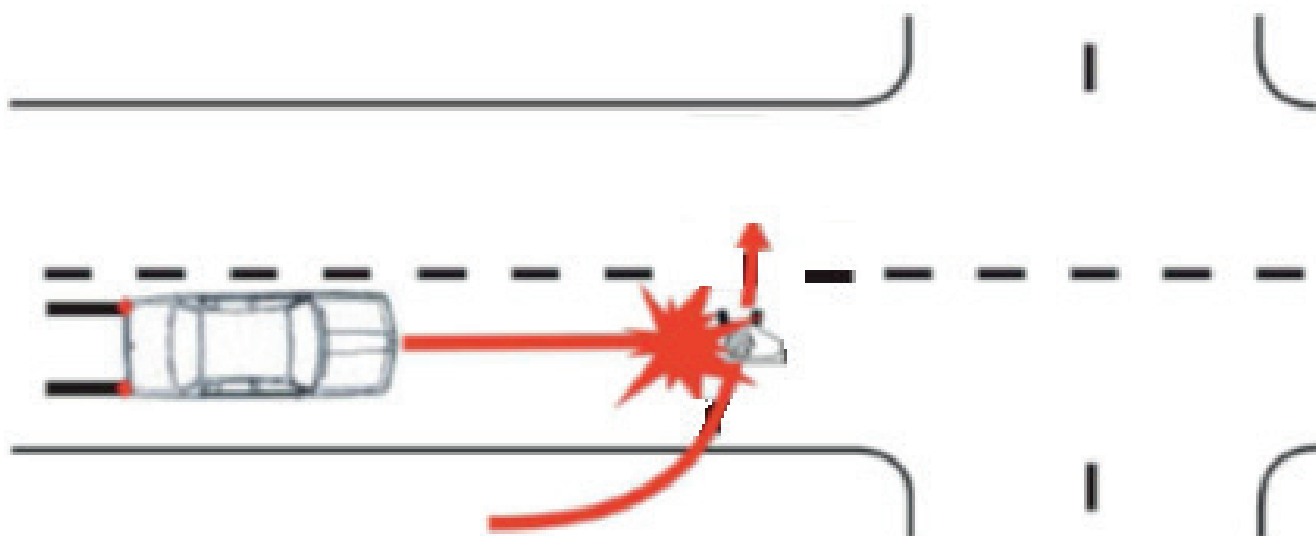
des accidents de piéton sont sans scénario. Ce sont des accidents dont les circonstances ne sont pas connues dans le détail. Par la suite, les analyses se baseront sur les accidents avec scénario.

- 62,4 % des accidents sont regroupés dans la famille « piéton traversant ou s'engageant sur la chaussée avec un problème de prise d'informations, de captation de l'attention, d'attentes, d'anticipation ». Cette famille d'accidents est divisée en 7 scénarios. Trois scénarios s'en dégagent nettement :

-21,3%, scénario «conducteur tournant puis heurtant en sortie de carrefour un piéton traversant, souvent non détecté». Dans ce scénario, 78 % des traversées piétonnes ont lieu sur un passage protégé.

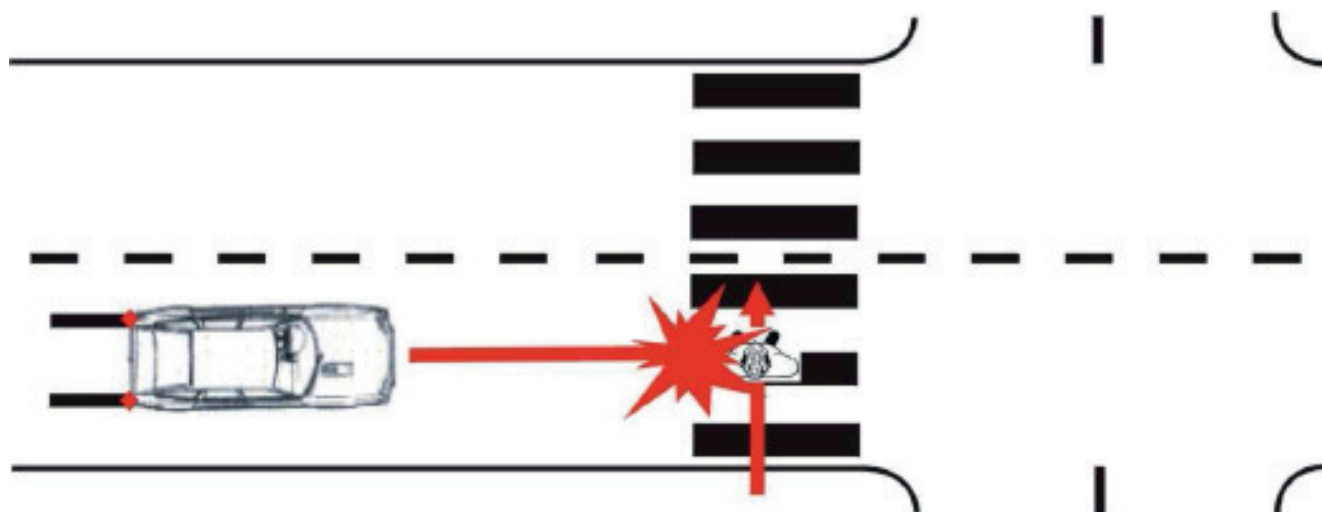


-19,9%, scénario «piéton détecté, engage une traversée sans prise d'information surprenant le conducteur». Dans ce scénario, 70 % des traversées piétonnes ont lieu en dehors d'un passage protégé.



- **11,8 %, scénario « piéton traversant en confiance sur un passage piéton une infrastructure large ou rapide, détection trop tardive ou anticipation erronée de la part du conducteur ».**

Dans ce scénario, 87 % des traversées piétonnes ont lieu sur un passage protégé.

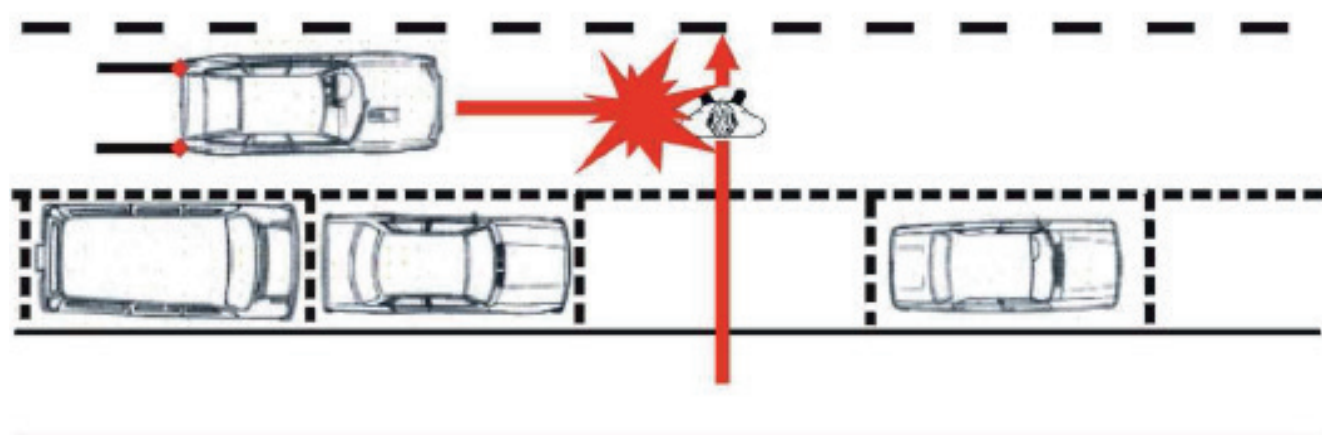


• 21,4 % des accidents sont regroupés dans la famille «quasi-exclusivement des piétons traversant ou s'engageant sur la chaussée avec une influence déterminante d'une obstruction à la visibilité ou de conditions de visibilité défavorables».

Elle est divisée en 7 scénarios et l'un d'eux s'en dégage nettement :

- **10,2 %, scénario « piéton traversant, initialement masqué souvent par véhicule stationné ou arrêté ».**

69 % des traversées piétonnes ont lieu en dehors d'un passage protégé.



Répartition des scénarios d'accidents de piéton entre 2012 et 2016

Groupements Famille et Scénario	Nombre	En % / Total général
> Piétons traversant ou s'engageant sur la chaussée. Autres conditions (problème de prise d'informations, de captation de l'attention, d'attentes, d'anticipation).	525	62,4%
dont conducteur tournant puis heurtant en sortie de carrefour un piéton traversant, souvent non détecté.	179	21,3%
dont piéton détecté, engage une traversée sans prise d'information, surprenant le conducteur.	167	19,9%
dont piéton traversant en confiance sur un passage piéton une infrastructure large ou rapide, détection trop tardive ou anticipation erronée de la part du conducteur.	99	11,7%
> Piétons traversant ou s'engageant sur la chaussée. Influence déterminante d'une obstruction à la visibilité ou de conditions de visibilité défavorables.	180	21,4%
dont piéton traversant, initialement masqué souvent par véhicule stationné ou arrêté.	86	10,2%
> Piéton présent sur la chaussée, statique ou se déplaçant (longeant la chaussée, ou manœuvres diverses) ou piéton sortant d'un véhicule.	81	9,6%
> Piéton : absences d'interférences a priori entre piéton et véhicule.	33	3,9%
> Piéton : contextes particuliers.	22	2,6%
Total général	841	100,0%

Analyse des disparités territoriales

Sur l'ensemble des zones, il ressort de la répartition des scénarios :

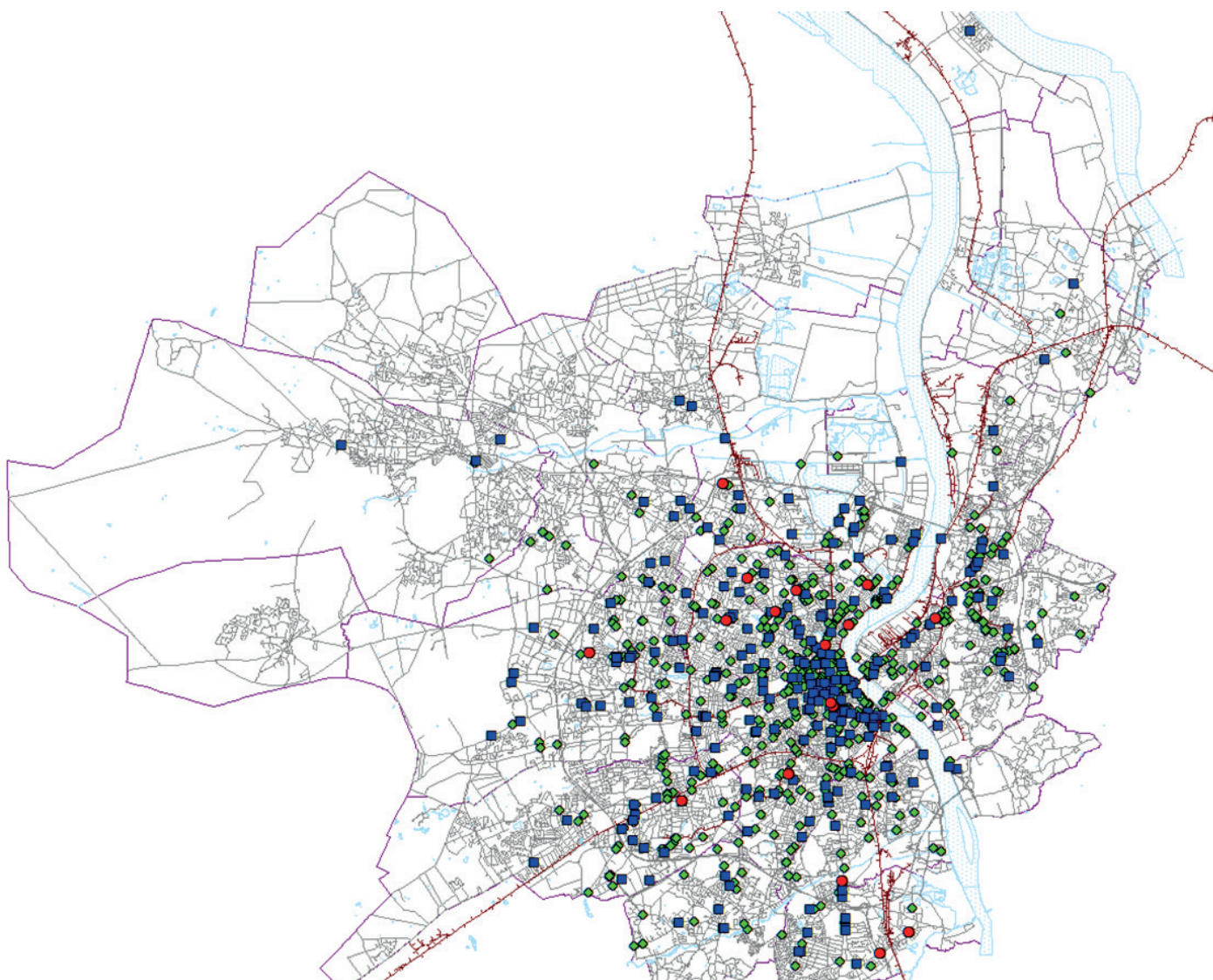
- « Le conducteur d'un véhicule tournant et heurtant un piéton en sortie de carrefour » sont les accidents les plus récurrents. La proportion d'accidents de ce type est plus importante en périphérie qu'en centre ville.
- Les piétons distraits est le 2ème scénario le plus récurrent. Il correspond à des traversées de piétons sans prise d'information. Ces scénarios sont plus récurrents dans le centre ville de l'agglomération et sont proportionnellement moins importants dans les zones extra-rocade.
- Malgré le faible nombre d'accidents sur la rive droite extra-rocade, une difficulté est relevée au niveau du franchissement des infrastructures larges ou rapides. Plus du tiers des accidents de piéton sur ce territoire correspondent à ce scénario.
- Sur le quartier Bastide, on constate une part importante d'accidents liés à des masques à la visibilité dû à des véhicules stationnés ou arrêtés.

Répartition des accidents de piétons selon les familles et scénarios

Groupements par famille et scénario	ZONE_1 : Rive gauche Bordeaux - des boulevards au fleuve		ZONE_2 : Rive gauche de la Rocade aux boulevards exclus		ZONE_3 : Rive gauche extra-Rocade		ZONE_4 : Rive droite Bordeaux		ZONE_5 : Rive droite de la Rocade à Bordeaux exclus		ZONE_6 : Rive droite Extra-Rocade		Bordeaux Métropole	
	Nombre	% / Total de la zone	Nombre	% / Total de la zone	Nombre	% / Total de la zone	Nombre	% / Total de la zone	Nombre	% / Total de la zone	Nombre	% / Total de la zone	Nombre	% Total général
► Piétons traversant ou s'engageant sur la chaussée. Autres conditions (problème de prise d'informations, de captation de l'attention, d'attentes, d'anticipation).	207	59,1%	189	65,9%	47	60,3%	16	51,6%	56	69,1%	10	71,4%	525	62,4%
dont conducteur tournant puis heurtant en sortie de carrefour un piéton traversant, souvent non détecté.	66	18,9%	71	24,7%	21	26,9%	5	16,1%	13	16,0%	3	21,4%	179	21,3%
dont piéton détecté, engage une traversée sans prise d'information, surprenant le conducteur.	84	24,0%	43	15,0%	11	14,1%	6	19,4%	21	25,9%	2	14,3%	167	19,9%
dont piéton traversant en confiance sur un passage piéton une infrastructure large ou rapide, détection trop tardive ou anticipation erronée de la part du conducteur.	27	7,7%	46	16,0%	9	11,5%	2	6,5%	10	12,3%	5	35,7%	99	11,8%
► Piétons traversant ou s'engageant sur la chaussée. Influence déterminante d'une obstruction à la visibilité ou de conditions de visibilité défavorables.	75	21,4%	63	22,0%	17	21,8%	7	22,6%	16	19,8%	2	1,1%	180	21,4%
dont piéton traversant, initialement masqué souvent par véhicule stationné ou arrêté.	30	8,6%	33	11,5%	8	10,3%	6	19,4%	8	9,9%	1	7,1%	86	10,2%
► Piéton présent sur la chaussée, statique ou se déplaçant (longeant la chaussée, ou manoeuvres diverses) ou piéton sortant d'un véhicule.	40	11,4%	20	7,0%	9	11,5%	4	12,9%	6	7,4%	2	14,3%	81	9,6%
► Piéton : absences d'interférences a priori entre piéton et véhicule	18	5,1%	10	3,5%	2	2,6%	2	6,5%	1	1,2%	0	0,0%	33	3,9%
► Piéton : contextes particuliers.	10	2,9%	5	1,7%	3	3,8%	2	6,5%	2	2,5%	0	0,0%	22	2,6%
Total général	350	100,0%	287	100,0%	78	100,0%	31	100,0%	81	100,0%	14	86,8%	841	100,0%

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN PIÉTON VICTIME

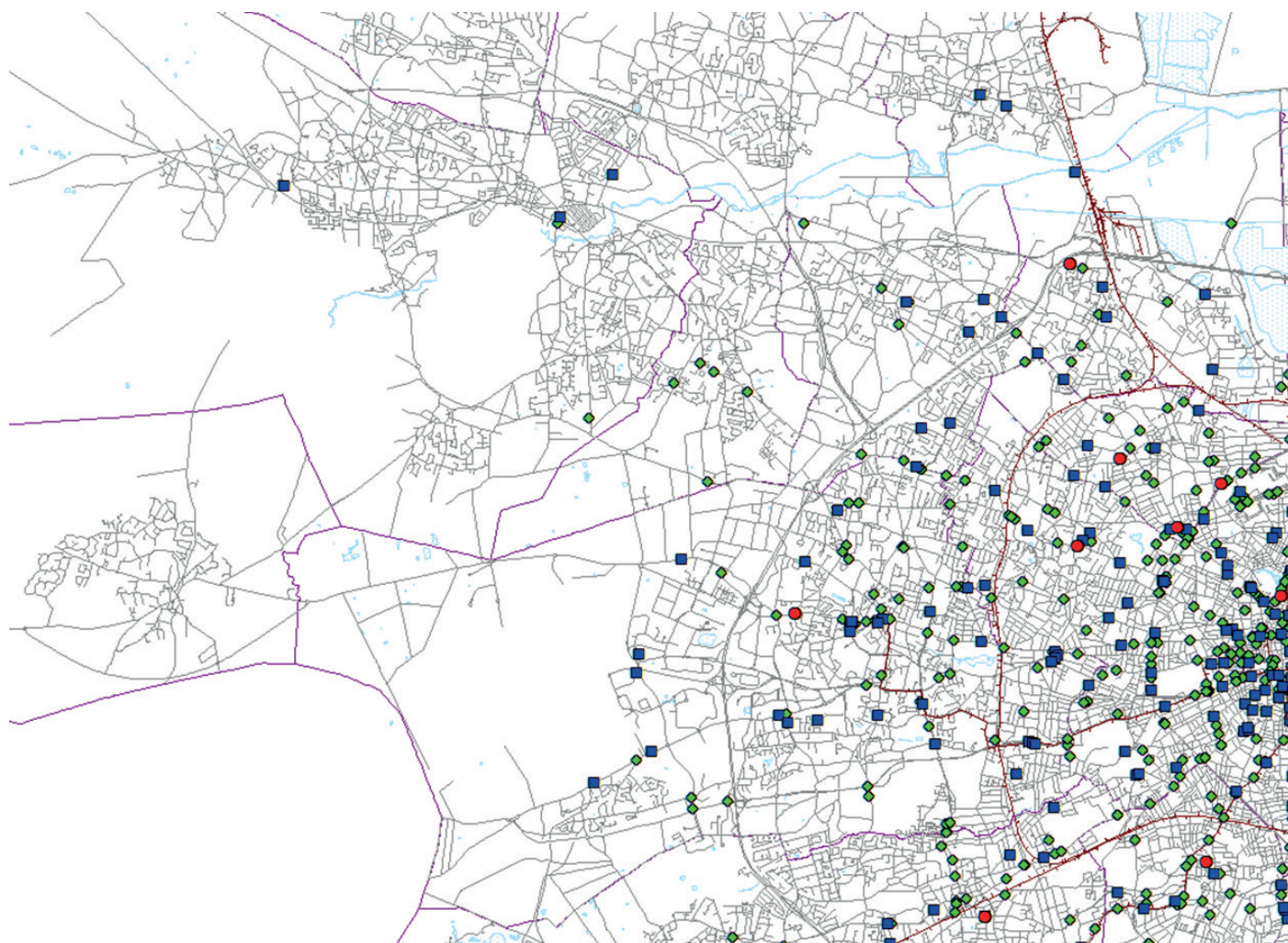
PÉRIODE DU 01/01/2012 AU 31/12/2016



TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE PIETON

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ◆ ACCIDENT BLESSE LEGER

Secteur territorial Ouest

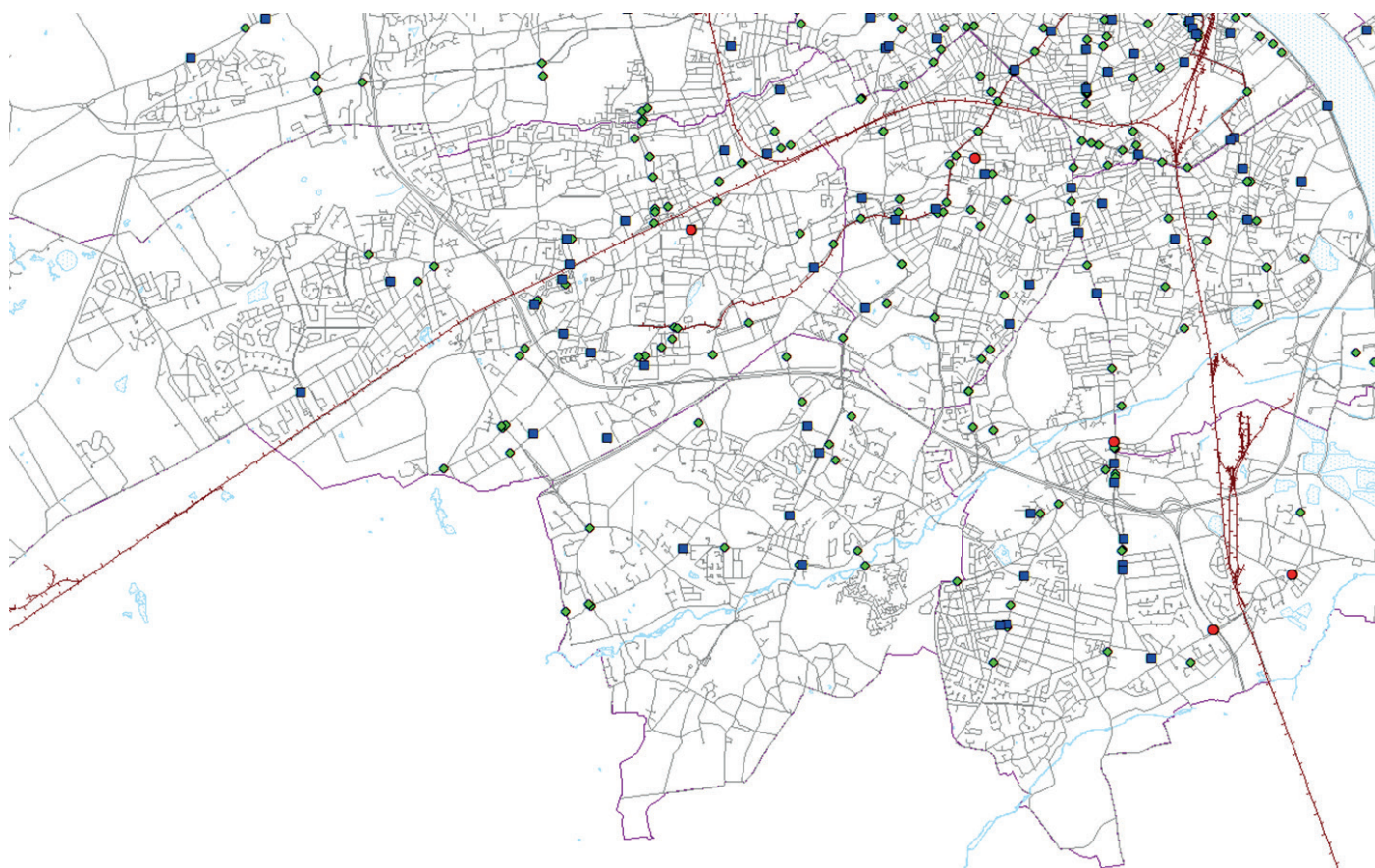


Nota : pas d'accident corporel à Parempuyre

TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE PIETON

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ◆ ACCIDENT BLESSE LEGER

Secteur territorial Sud

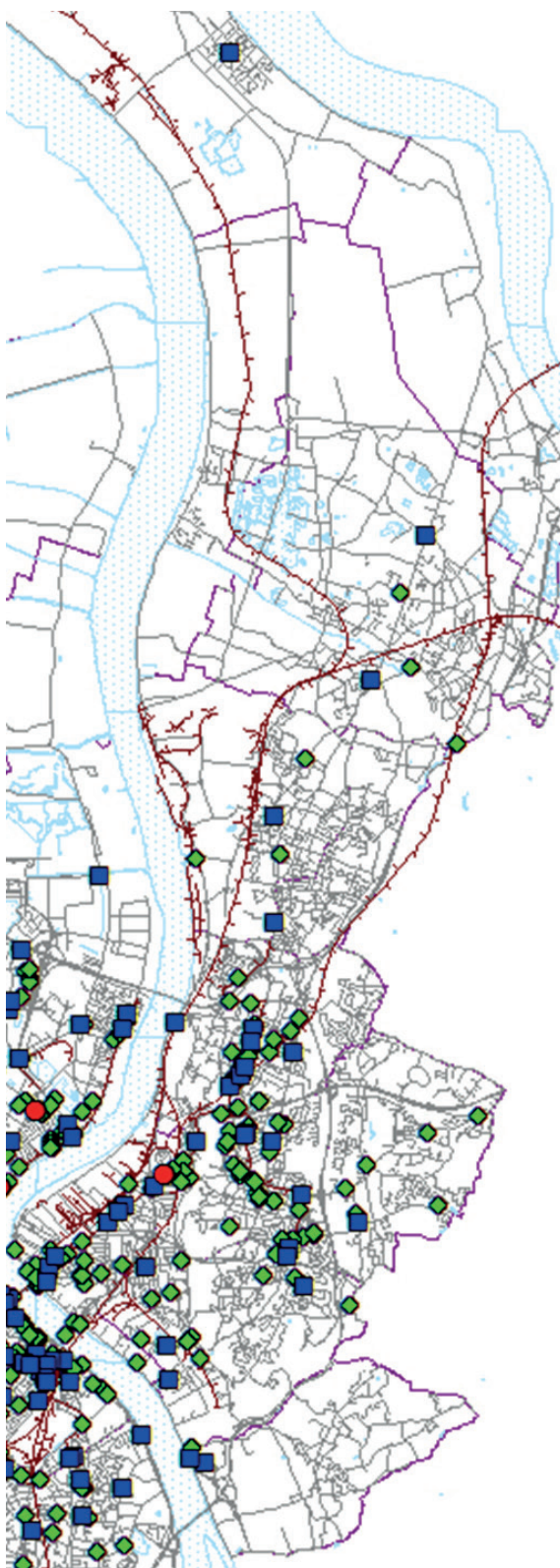


Nota : pas d'accident corporel à Pessac Tactoucau

TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE PIETON

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ◆ ACCIDENT BLESSE LEGER

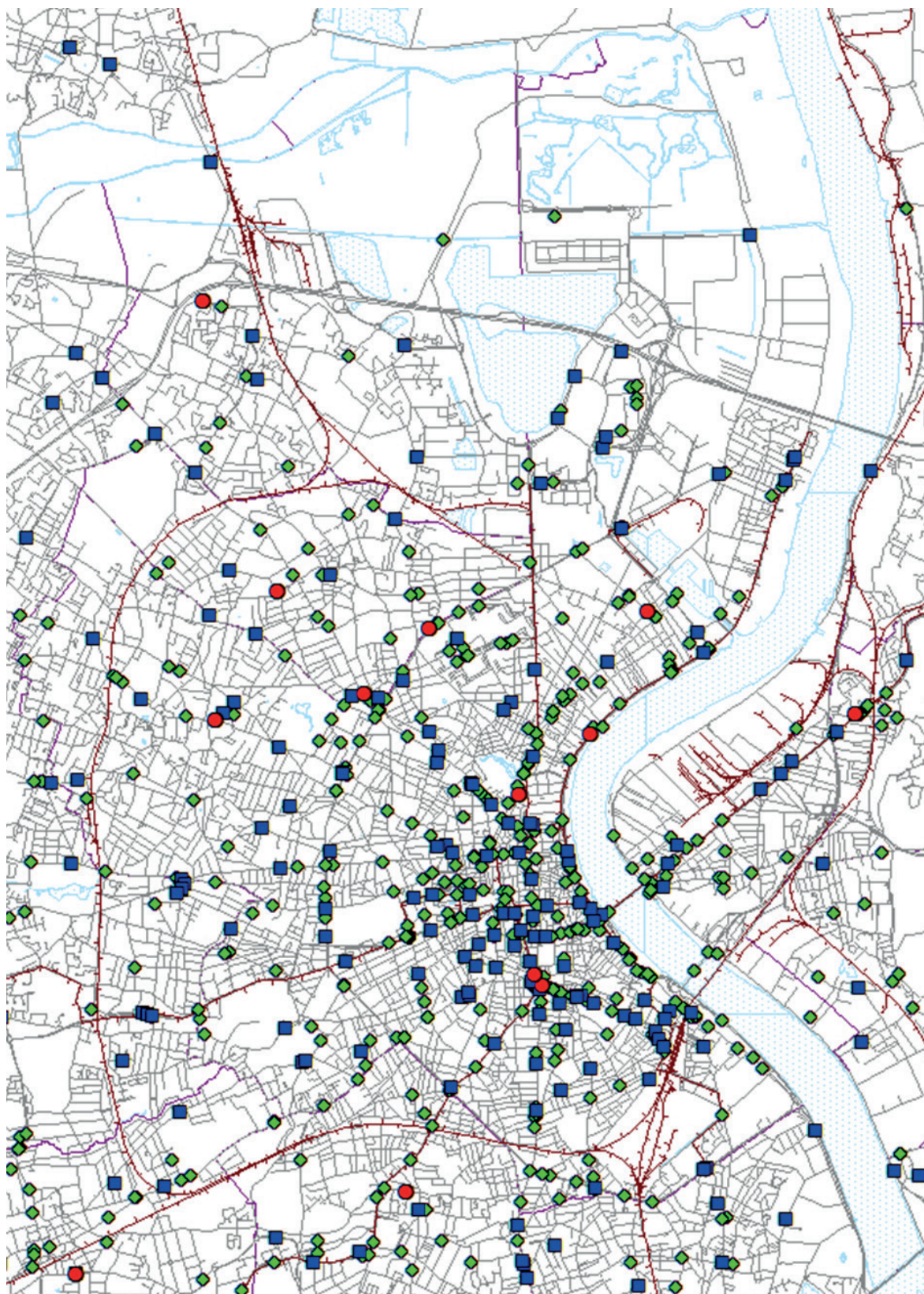
Secteur territorial Rive droite



TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE PIETON

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ◆ ACCIDENT BLESSE LEGER

Secteur territorial Bordeaux



TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE PIETON

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ◆ ACCIDENT BLESSE LEGER

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION IMPLIQUANT DES CYCLISTES

SUR LE TERRITOIRE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

PÉRIODE DU 01/01/2012 AU 31/12/2016

Accidentalité et gravité des impliqués cyclistes

Thèmes	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	dont nombre de blessés hospitalisés
Bicyclettes	746	6	708	158
Moyenne sur 5 ans	149	1	142	32

Le territoire de Bordeaux Métropole compte 746 accidents de bicyclettes sur les cinq dernières années. Il faut préciser que 78 % des accidents de bicyclettes sont des conflits avec une voiture ou un véhicule utilitaire.

Il faut souligner quatre cyclistes tués lors d'un conflit PL sur les cinq années précédentes.

14 % des accidents de la route impliquent un cycliste sur l'agglomération.

Répartition des accidents selon les conflits

Bicyclette en conflit avec :	Piéton	Bicyclette	Cyclomoteur	Moto	VL-VU	Poids lourd	Bus	Tramway	Autres	Sans conflit cycliste seul
En nombre	38	13	15	28	582	17	16	17	3	17
%	5,1%	1,7%	2,0%	3,8%	78,0%	2,3%	2,1%	2,3%	0,4%	2,3%

Répartition des accidents selon la luminosité

Luminosité	Plein jour	Crépuscule ou aube	Nuit sans éclairage public	Nuit avec éclairage public non allumé	Nuit avec éclairage public allumé	Total Nuit	Total accidents
Nombre d'accidents	574	39	3	5	125	133	746
En %	76,9%	5,2%	0,4%	0,7%	16,8%	17,8%	100,0%

Répartition des cyclistes victimes selon l'âge

Tranches d'âges	Cyclistes	En %
0 à 14 ans	68	10%
15 à 17 ans	59	8%
18 à 24 ans	142	20%
25 à 44 ans	221	31%
45 à 64 ans	174	24%
65 à 74 ans	27	4%
>= 75 ans	21	3%
Total	712	100%

Répartition des cyclistes tués selon l'âge

Tranches d'âges	Cyclistes	En %
0 à 14 ans	0	0%
15 à 17 ans	0	0%
18 à 24 ans	2	33%
25 à 44 ans	0	0%
45 à 64 ans	2	33%
65 à 74 ans	0	0%
>= 75 ans	2	33%
Total	6	100%

Répartition des accidents de piétons sur le territoire

Il a été établi six zones en fonction des pratiques de mobilités pour identifier d'éventuelles différences territoriales.

RIVE GAUCHE

ZONE_1 : des boulevards au fleuve

ZONE_2 : de la Rocade aux boulevards

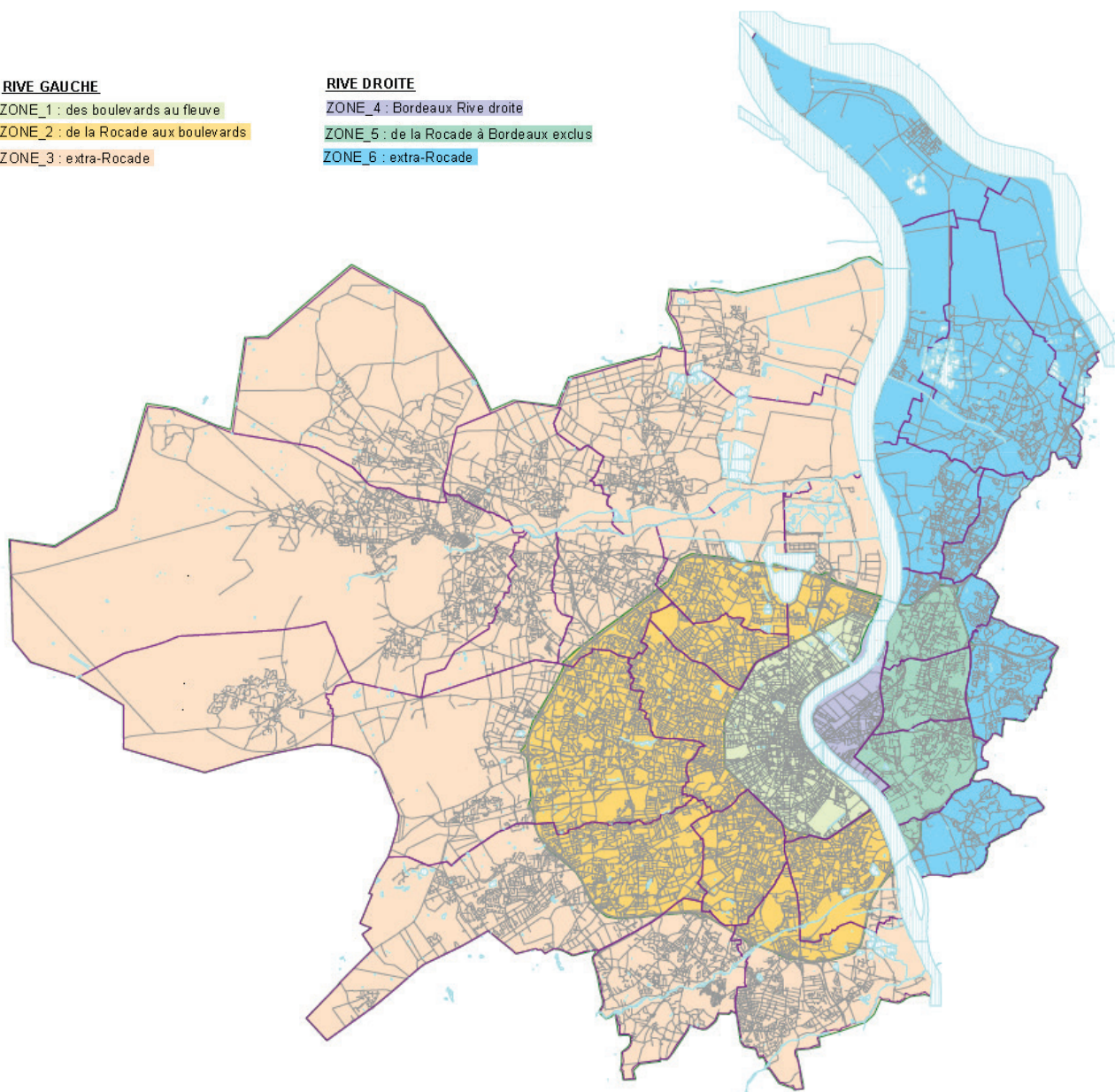
ZONE_3 : extra-Rocade

RIVE DROITE

ZONE_4 : Bordeaux Rive droite

ZONE_5 : de la Rocade à Bordeaux exclus

ZONE_6 : extra-Rocade



Répartition des déplacements et des accidents de bicyclette suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'habitants en %	Déplacement à vélo en %	Accidents en %	Accidents mortels ou graves cyclistes en %
Zone_1	Rive gauche Bordeaux : des boulevards au fleuve	21%	41%	44%	40%
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	38%	37%	36%	37%
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	24%	12%	11%	17%
Zone_4	Rive droite : Bordeaux	2%	4%	4%	2%
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux exclus	8%	5%	4%	2%
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	7%	2%	1%	2%
Ensemble		100%	100%	100%	100%

Les déplacements à vélos et les accidents de bicyclettes sont équivalents en proportion (les taux sont cohérents avec la pratique de la bicyclette). Il ne se dégage pas de secteur plus accidentogène qu'un autre.

Toutefois, sur les territoires extra-rocade, la proportion d'accidents graves est plus importante que sur les territoires intra-rocade.

Note : les boulevards sont inclus dans la zone_1.

Accidents de cyclistes – Tués – Blessés suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de blessés hospitalisés
Zone_1	Rive gauche Bordeaux : des boulevards au fleuve	329	3	299	62
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	271	2	266	58
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	80	1	79	28
Zone_4	Rive droite : Bordeaux	27	0	25	4
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux exclus	30	0	29	4
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	9	0	9	2
Bordeaux Métropole		746	6	708	158
Moyenne sur 5 ans		149	1	142	32

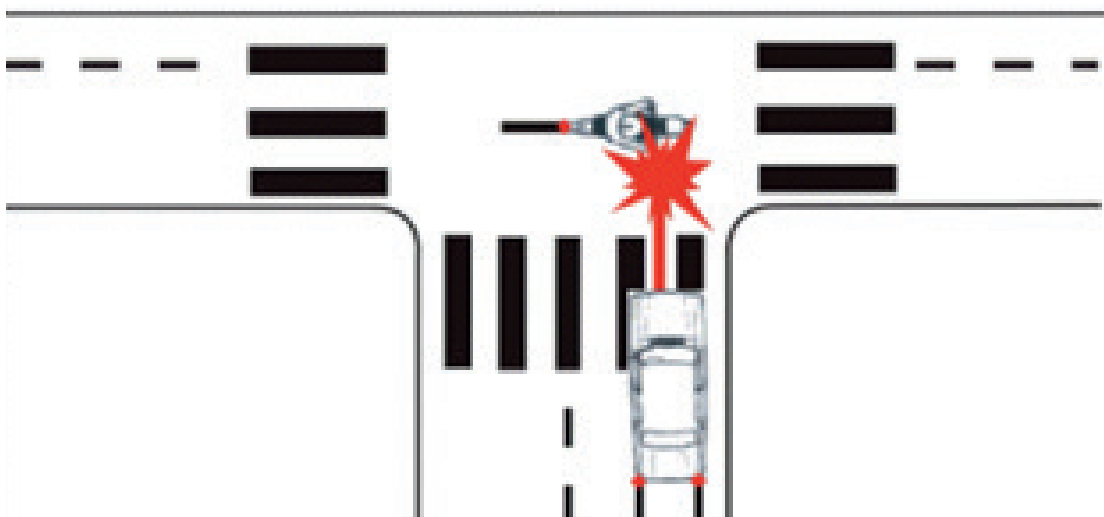
Analyse par scénario

Pour l'analyse, les accidents ont été regroupés par famille de scénario. Ces scénarios ont été établis par l'Institut français des sciences et technologiques des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Ils permettent de cibler une récurrence dans le déroulement d'un accident de la circulation. Ils sont intéressants pour identifier les enjeux de sécurité : identification de problématiques d'aménagement, masque à la visibilité...

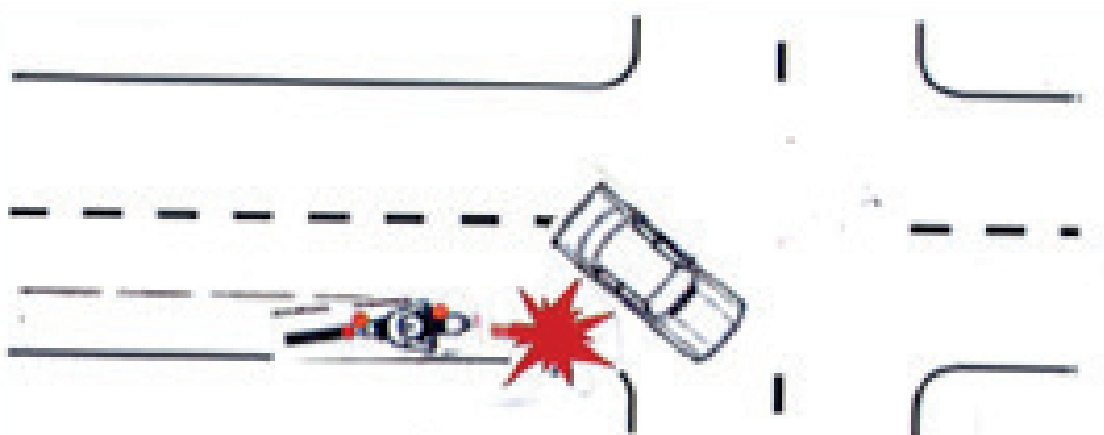
- 45,5 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accident en intersection ou accès riverain ou liés à des manœuvres de stationnement ou de changement de file. Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité dans l'un des scénarii) ou de prise d'information.

16 % des accidents de cyclistes sont sans scénario. Ce sont des accidents dont les circonstances ne sont pas connues dans le détail. Par la suite, les analyses se baseront sur les accidents avec scénario.

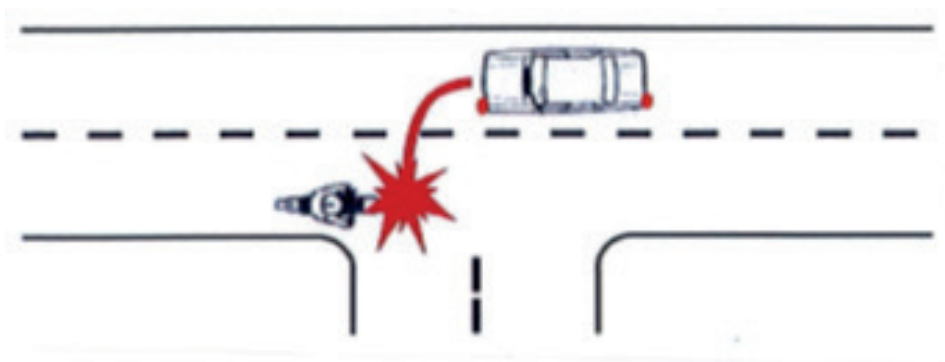
- 18,1 %, scénario « véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un cycliste ».



- 13,1 %, scénario «manœuvre de tourne à droite en intersection et collision avec un cycliste circulant dans une voie spécialisée (couloir de bus et/ou bande cyclable)».



- 8,8 %, scénario «conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir un cycliste circulant en sens inverse».

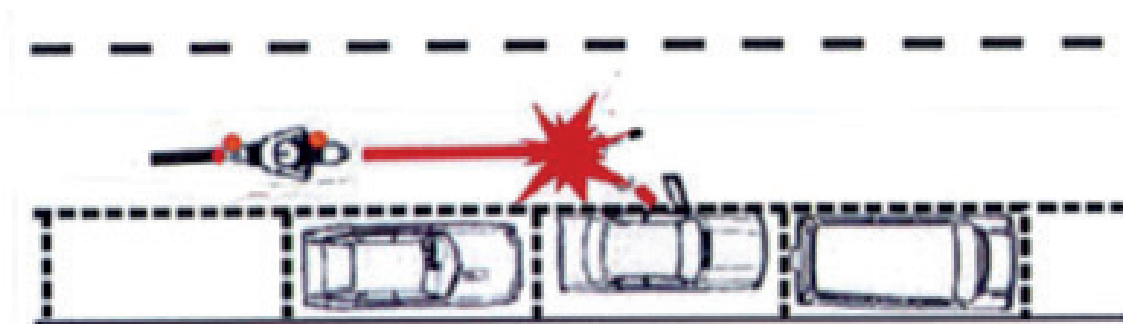


• 8,0 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accident se produisant en intersections équipées de feux tricolores, l'un des deux impliqués franchissant le feu tricolore au rouge ».

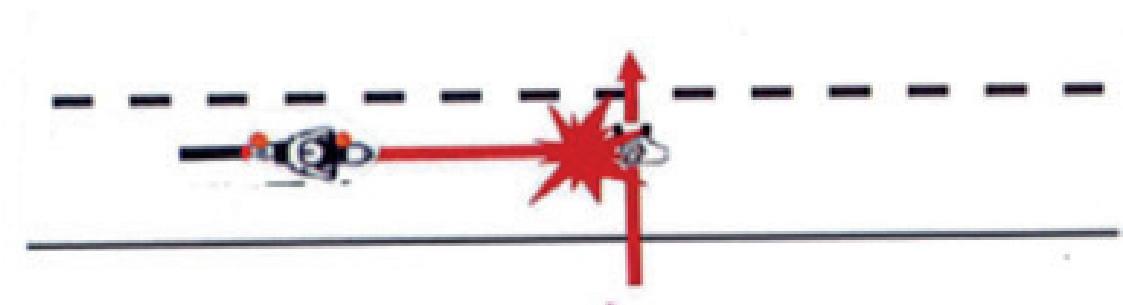
Dans ce scénario, 92 % des cyclistes sont responsables d'un franchissement d'un feu rouge.

• 24,1 % des accidents sont regroupés dans la famille « Autres types d'accidents sans piéton » dont :

-8,3 %, correspondent au scénario « véhicule stationné ou arrêté et ouverture d'une portière lors du passage d'un deux-roues ».



-5,1 %, des accidents sont des accidents avec un piéton.



Répartition des scénarios d'accidents de bicyclette entre 2012 et 2016

Familles et scénarios d'accidents	Nombre	En % / Total général
> Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité) ou de prise d'information.	285	45,5%
dont véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un cycliste.	113	18,1%
dont manœuvre de tourne à droite en intersection et collision avec un cycliste circulant dans une voie spécialisée (couloir de bus et/ou bande cyclable).	82	13,1%
dont conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir un cycliste circulant en sens inverse.	55	8,8%
> Autres types d'accidents	151	24,1%
dont véhicule stationné ou arrêté et ouverture d'une portière lors du passage d'un deux-roues.	52	8,3%
> Accidents se produisant en intersections équipées de feux tricolores, l'un des deux impliqués franchissant le feu tricolore au rouge.	50	8,0%
> Accidents liés des phénomènes de perte de contrôle (souvent en courbe).	37	5,9%
> Accidents liés au contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval.	29	4,6%
> Phénomènes de masques à la visibilité hors situation de remontées de files ou de dépassement.	26	4,2%
> Accidents en intersection ou accès riverain ou liés à des manœuvres de stationnement ou de changement de file. Dépassement ou remontées de files.	16	2,6%
> Piéton impliqué dans un accident de bicyclette	32	5,1%
Total général	626	100,0%

Analyse des disparités territoriales

Sur l'ensemble des zones, il ressort de la répartition des scénarios :

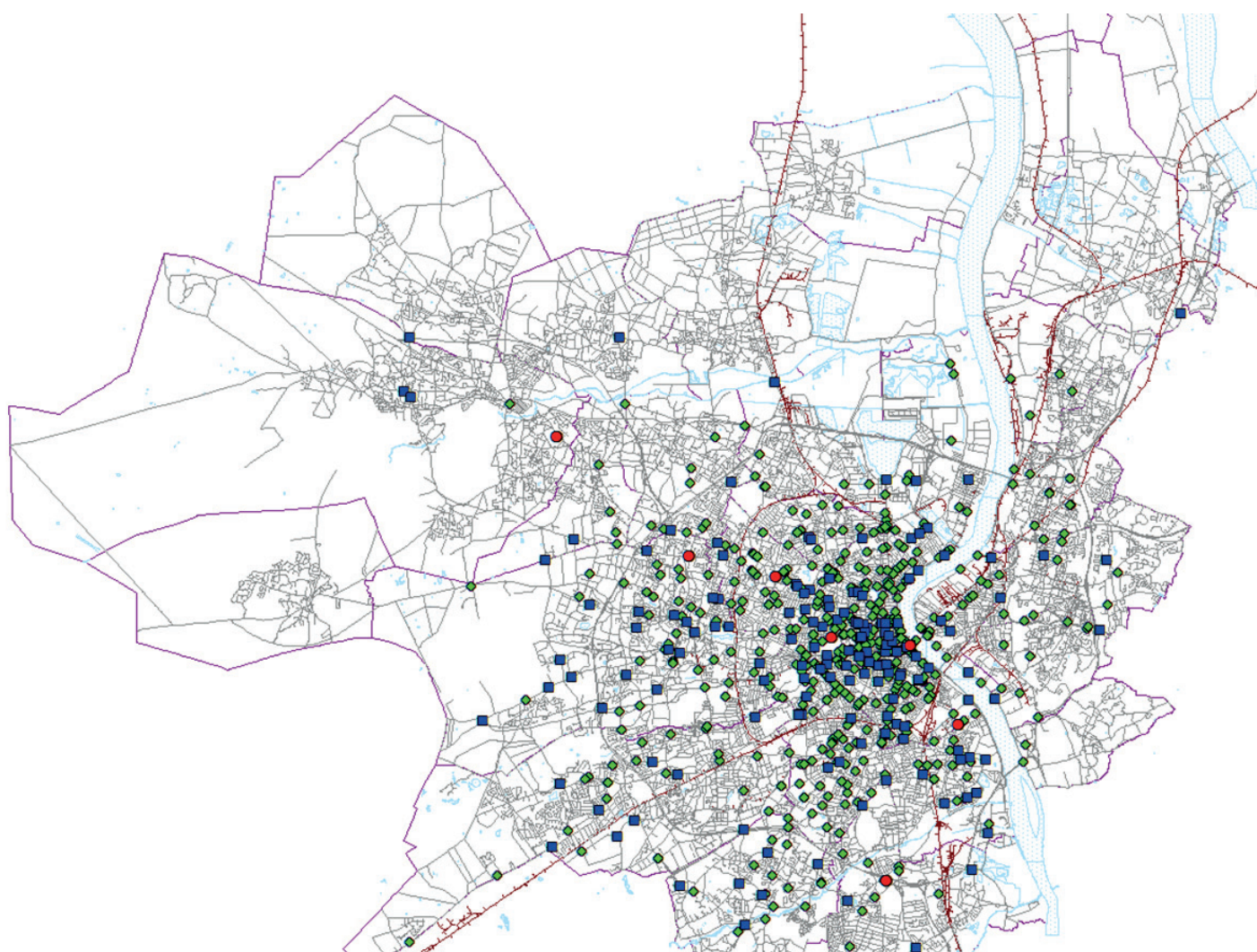
- Le scénario « véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un cycliste » est un scénario plus récurrent hors Bordeaux. Il représente 18 % des accidents sur l'agglomération et seulement 8 % des accidents sur l'intra-boulevard et le quartier de la Bastide.
- Les accidents avec des ouvertures de portière sont proportionnellement plus nombreux sur Bordeaux intra-boulevard que sur le reste de l'agglomération.
- On ne constate pas de disparités territoriales marquantes sur les manœuvres de tourne à droite ou de tourne à gauche de véhicules venant percuter un cycliste.
- Logiquement, les conflits piétons/cyclistes sont plus fréquents dans le centre ville. Ils représentent 8 % des accidents sur l'intra boulevard et le quartier de la Bastide et seulement 5 % des accidents sur l'ensemble de l'agglomération.

Les principaux scénarios d'accidents et leurs familles

Groupements par famille et scénario	ZONE_1 : Rive gauche Bordeaux - des boulevards au fleuve -		ZONE_2 : Rive gauche de la Rocade aux boulevards exclus		ZONE_3 : Rive gauche Extra-Rocade		ZONE_4 : Rive droite Bordeaux		ZONE_5 : Rive droite de la Rocade à Bordeaux exclus		ZONE_6 : Rive droite Extra-Rocade		Bordeaux Métropole	
	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% Total général
► Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité) ou de prise dont véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un usager, souvent une bicyclette	96	35,4%	123	52,3%	36	56,3%	12	48,0%	12	50,0%	6	85,7%	285	45,5%
dont manœuvre de tourne à droite en intersection et collision avec une bicyclette circulant dans une voie spécialisée (couloir de bus et/ou bande cyclable).	22	8,1%	57	24,3%	21	32,8%	2	8,0%	5	20,8%	6	85,7%	113	18,1%
dont manœuvre de tourne à gauche, généralement en intersection, sans percevoir un usager, souvent un deux-roues à moteur, circulant en sens inverse.	38	14,0%	33	14,0%	3	4,7%	5	20,0%	3	12,5%	0	0,0%	82	13,1%
dont conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir un usager, souvent un deux-roues à moteur, circulant en sens inverse.	20	7,4%	20	8,5%	11	17,2%	3	12,0%	1	4,2%	0	0,0%	55	8,8%
► Autres types d'accidents entre véhicules.	79	29,2%	47	20,0%	16	25,0%	4	16,0%	5	20,8%	0	0,0%	151	24,1%
dont véhicule stationné ou arrêté et ouverture d'une portière lors du passage d'une bicyclette.	34	12,5%	15	6,4%	3	4,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	52	8,3%
► Accidents se produisant en intersection équipée de feux tricolores, l'un des deux impliqués franchissant le feu tricolore au rouge.	27	10,0%	19	8,1%	1	1,6%	3	12,0%	0	0,0%	0	0,0%	50	8,0%
► Accidents liés à une perte de contrôle du véhicule. Divers phénomènes de perte de contrôle dont courbe.	18	6,6%	12	5,1%	4	6,3%	2	8,0%	1	4,2%	0	0,0%	37	5,9%
► Hors intersection ou en approbée, les véhicules circulant dans la même file et le même sens. Défaut du contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval.	17	6,3%	10	4,3%	0	0,0%	0	0,0%	1	4,2%	0	14,3%	28	4,5%
► En intersection ou accès riverain ou liés à des manœuvres de stationnement ou de changement de file. Phénomènes de masques à la visibilité hors situation de remontées de files ou de dépassement.	6	2,2%	13	5,5%	3	4,7%	2	8,0%	2	8,3%	0	0,0%	26	4,2%
► Phénomènes de dépassement et de remontées de files de véhicules.	7	2,6%	6	2,6%	1	1,6%	0	0,0%	2	8,3%	0	0,0%	16	2,6%
► Accident impliquant un piéton	21	7,7%	5	2,1%	3	4,7%	2	8,0%	1	4,2%	0	0,0%	32	5,1%
Total	271	100,0%	235	100,0%	64	100,0%	25	100,0%	24	100,0%	7	100,0%	626	100,0%

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN CYCLISTE VICTIME

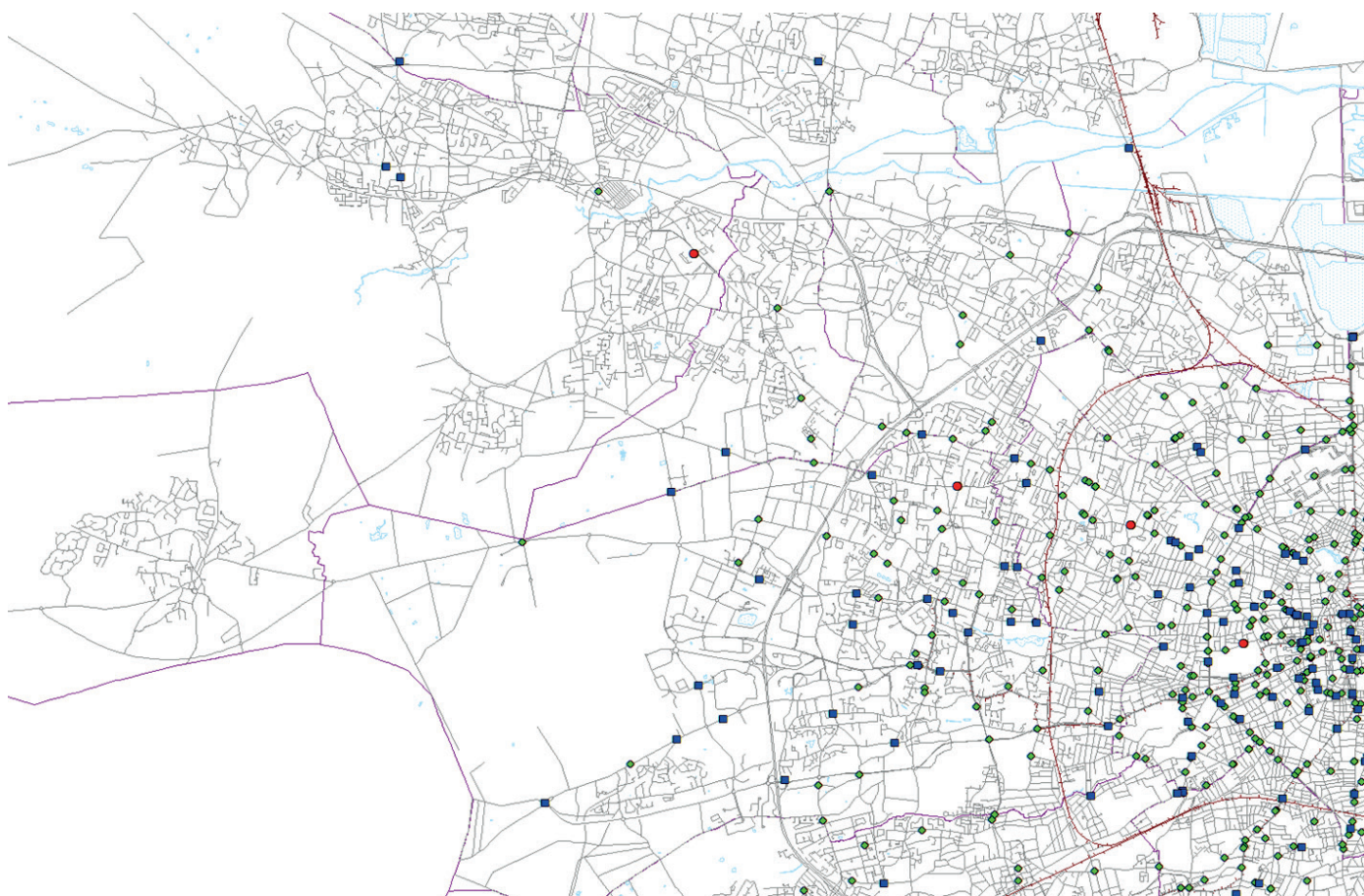
PÉRIODE DU 01/01/2012 AU 31/12/2016



TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE BICYCLETTE

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LEGER

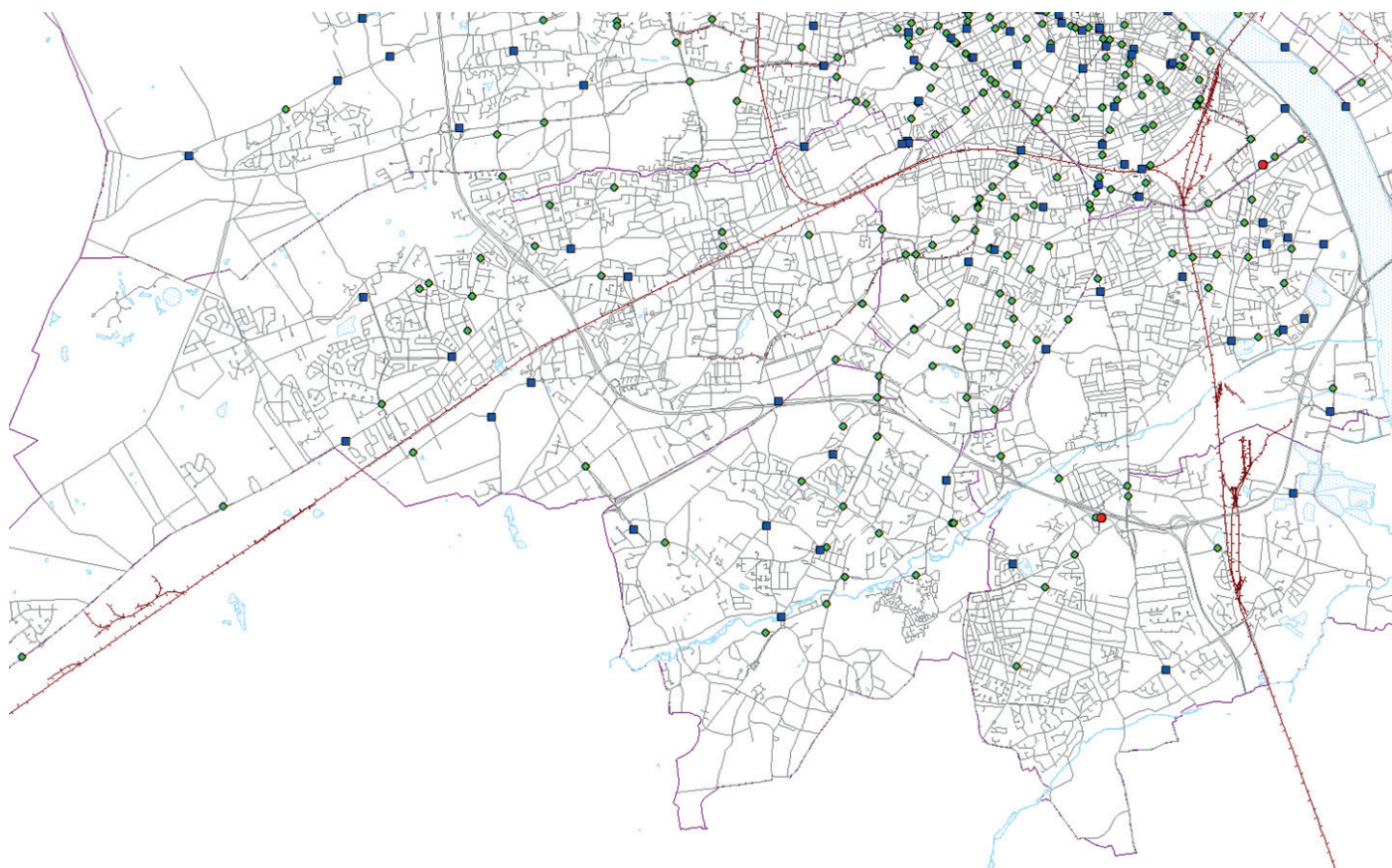
Secteur territorial Ouest



TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE BICYCLETTE

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LEGER

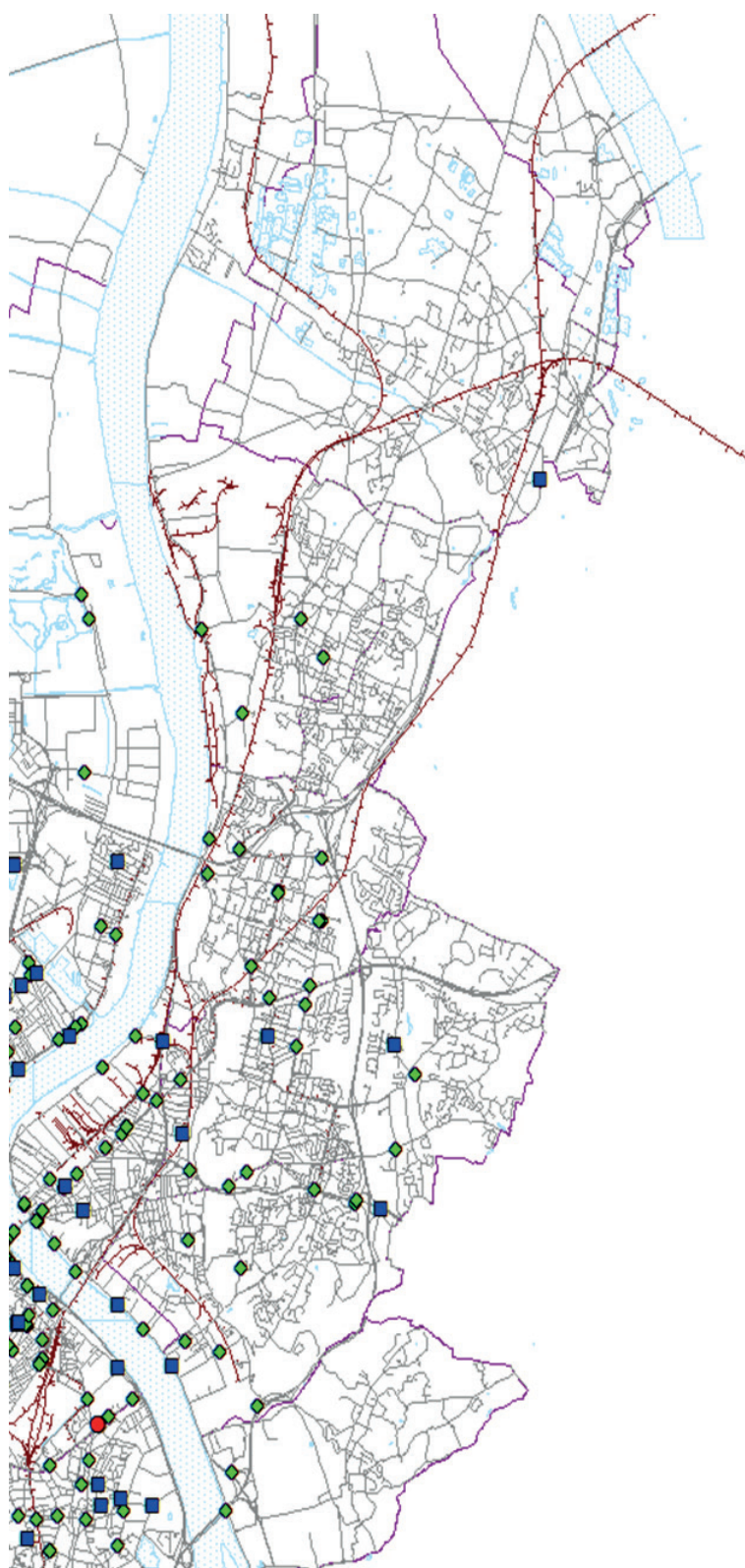
Secteur territorial Sud



TYPOLOGIE DES ACCIDENTS DE BICYCLETTE

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LEGER

Secteur territorial Rive droite

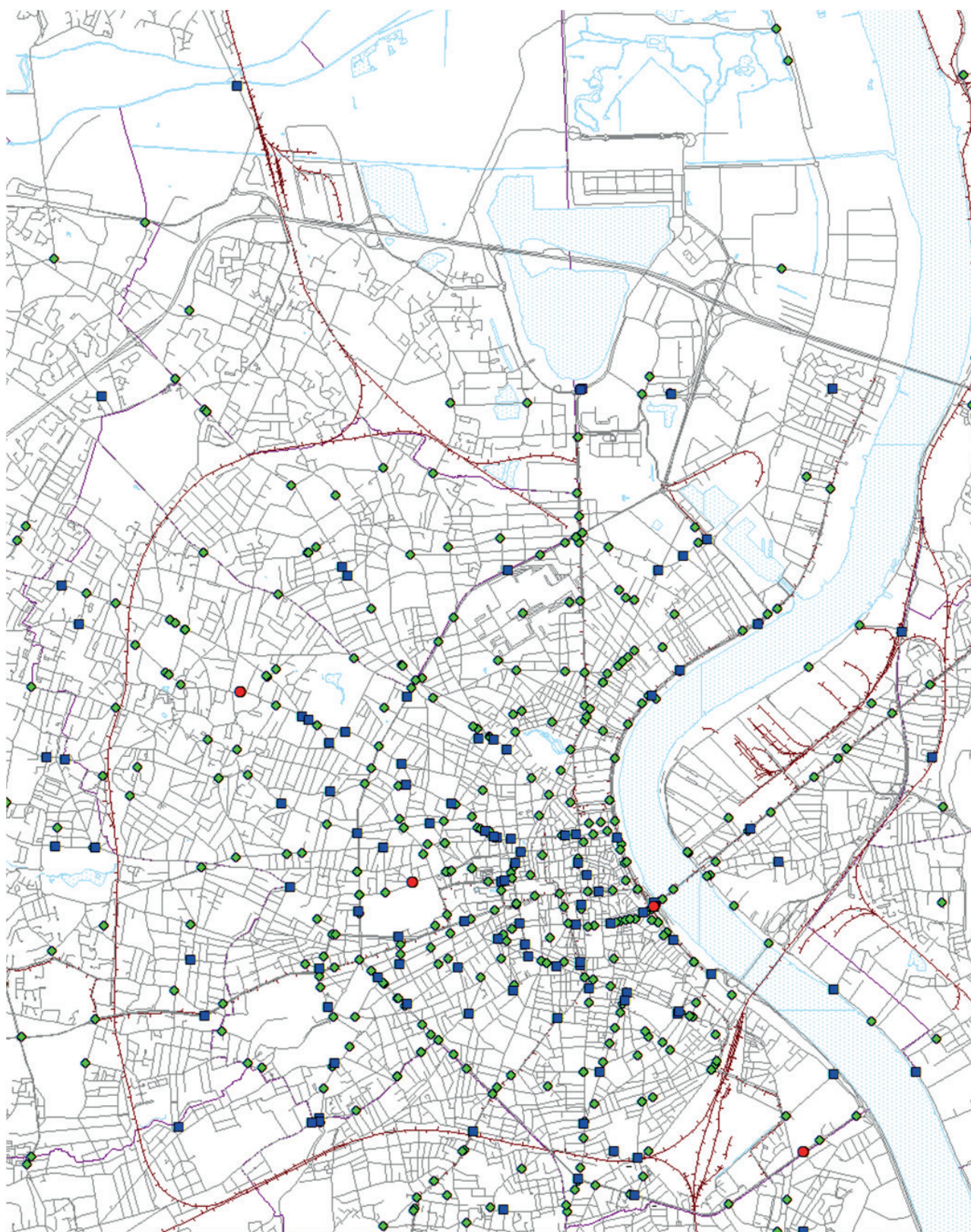


TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE BICYCLETTE

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LEGER

Nota : pas d'accident corporel à Ambès

Secteur territorial Bordeaux



TPOLOGIE DES ACCIDENTS DE BICYCLETTE

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE de + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LEGER

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION DES DEUX-ROUES MOTORISÉS < À 50 CM³ (CYCLOMOTEURS OU SCOOTER) SUR LE TERRITOIRE DE BORDEAUX MÉTROPOLÉ PÉRIODE DU 01/01/2012 AU 31/12/2016

Ensemble des impliqués de cyclomoteurs sur l'agglomération

Thèmes	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	dont nombre de blessés hospitalisés
Cyclomoteurs	913	7	905	224
Moyenne sur 5 ans	183	1	181	45

Remarque :

- 4 cyclomotoristes tués en 2012. Un cyclomoteur désigne tous les deux-roues motorisés < à 50cm³.

Le territoire de Bordeaux Métropole compte 913 accidents de cyclomoteurs sur les cinq dernières années. Il faut préciser que 76 % des conflits de cyclomoteur sont avec une voiture ou un véhicule utilitaire.

C'est 18 % des accidents sur le territoire de Bordeaux Métropole et 9 % des tués.

Répartition des accidents selon les conflits

Cyclo en conflit avec :	Piéton	Bicyclette	Cyclomoteur	Moto	VL-VU	Poids lourd	Bus	Tramway	Autres	Sans conflit cyclo seul
En nombre	53	15	9	11	694	5	7	4	4	111
%	5,8%	1,6%	1,0%	1,2%	76,0%	0,5%	0,8%	0,4%	0,4%	12,2%

Répartition des accidents selon la luminosité

Luminosité	Plein jour	Crépuscule ou aube	Nuit sans éclairage public	Nuit avec éclairage public non allumé	Nuit avec éclairage public allumé	Total Nuit	Total accidents
Nombre d'accidents	561	50	4	11	287	302	913
En %	61,4%	5,5%	0,4%	1,2%	31,4%	33,1%	100,0%

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques

Conditions atmosphériques	Normales	Brouillard/fumée	Temps couvert	Vent fort/tempête	Autre	Pluie	Total accidents
Nombre d'accidents	738	12	12	1	2	148	913
En %	80,8%	1,3%	1,3%	0,1%	0,2 %	16,2 %	100,0%

Répartition des cyclomotoristes victimes selon l'âge

Tranches d'âges	Cyclo	En %
0 à 14 ans	20	2,2%
15 à 17 ans	220	24,1%
18 à 24 ans	352	38,6%
25 à 44 ans	246	27,0%
45 à 64 ans	69	7,6%
65 à 74 ans	2	0,2%
>= 75 ans	3	0,3%
Total	912	100%

Répartition des cyclomotoristes tués selon l'âge

Tranches d'âges	Cyclo	En %
15 à 17 ans	2	28,6%
18 à 24 ans	4	57,1%
25 à 44 ans	1	14,3%
Total	7	100,0%

Répartition des accidents de cyclomoteur et de scooter < à 50 cm³ sur le territoire

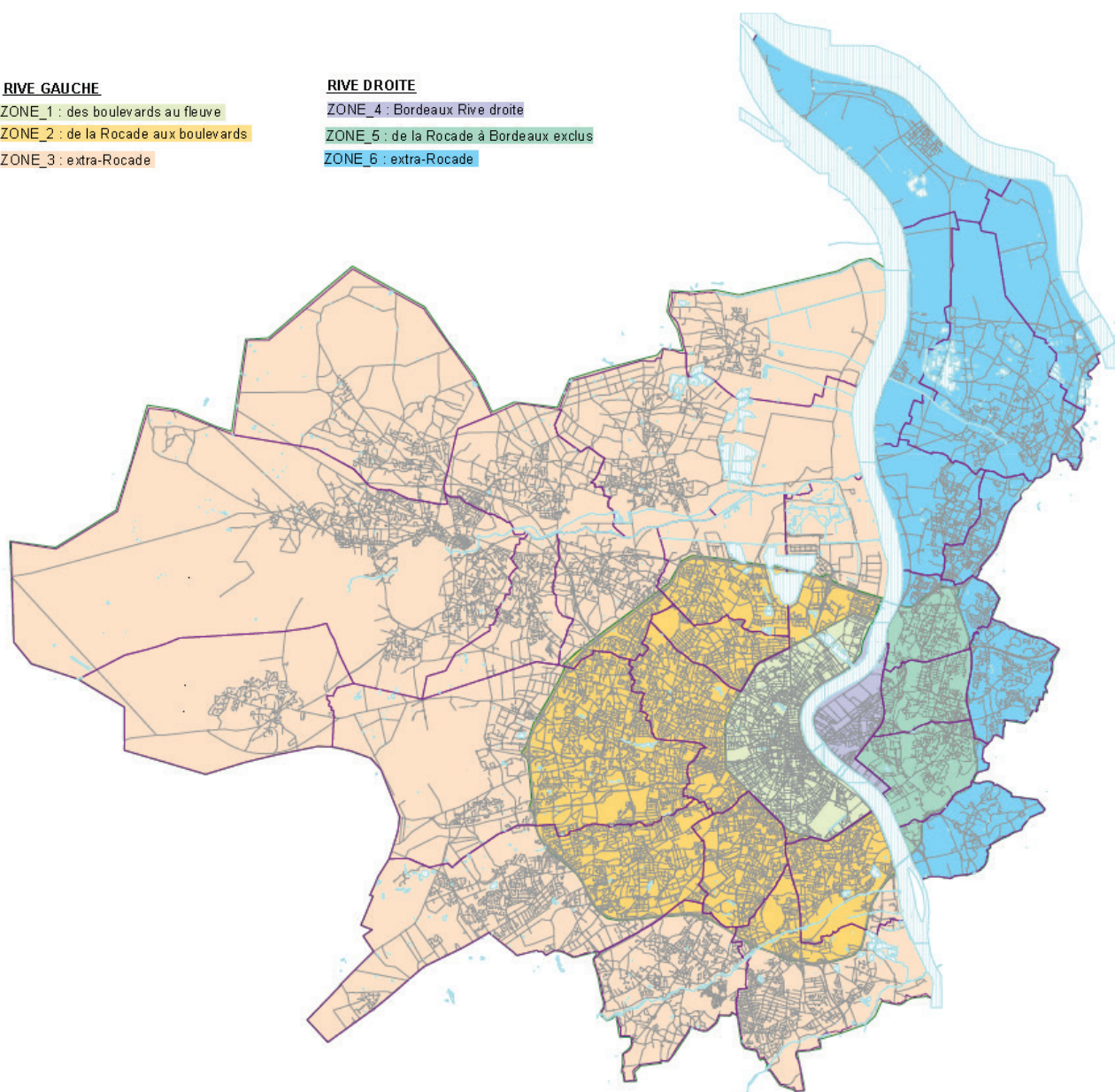
Il a été établi six zones en fonction des pratiques de mobilités pour identifier d'éventuelles différences territoriales.

RIVE GAUCHE

- ZONE_1 : des boulevards au fleuve
- ZONE_2 : de la Rocade aux boulevards
- ZONE_3 : extra-Rocade

RIVE DROITE

- ZONE_4 : Bordeaux Rive droite
- ZONE_5 : de la Rocade à Bordeaux exclus
- ZONE_6 : extra-Rocade



Répartition des déplacements deux-roues motorisés < à 50 cm³ Cylcomoteur ou Scooter

Zones	Nom des zones	Nombre d'habitants	Nombre d'habitants en %	Nombre déplacements deux-roues motorisés	Déplacement deux-roues motorisés en %	Nombre accidents	Accidents en %
Zone_1	Rive gauche Bordeaux : des boulevards au fleuve	158 905	21%	6 113	22 %	308	34 %
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	279 909	38%	14 739	53 %	352	39 %
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	181 704	24%	5 447	20 %	143	16 %
Zone_4	Rive droite : Bordeaux (Bastide)	16 066	2%	168	1 %	35	4 %
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux	55 929	8%	370	1 %	49	5 %
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	51 233	7%	834	3 %	26	3 %
Ensemble		743 746	100%	27 671	100 %	913	100 %

Accidents de cyclomoteurs – Tués – Blessés suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de blessés hospitalisés
Zone_1	Rive gauche Bordeaux : des boulevards au fleuve	308	3	301	59
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	352	1	347	89
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	143	1	149	50
Zone_4	Rive droite : Bordeaux	35	1	33	3
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux exclus	49	0	48	15
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	26	1	27	8
Bordeaux Métropole		913	7	905	224

Analyse par scénario

Pour l'analyse, les accidents ont été regroupés par famille de scénario. Ces scénarios ont été établis par l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTARR).

Ils permettent de cibler une récurrence dans le déroulement d'un accident de la circulation. Ils sont intéressants pour identifier les enjeux de sécurité : identification de problématiques d'aménagement, masque à la visibilité...

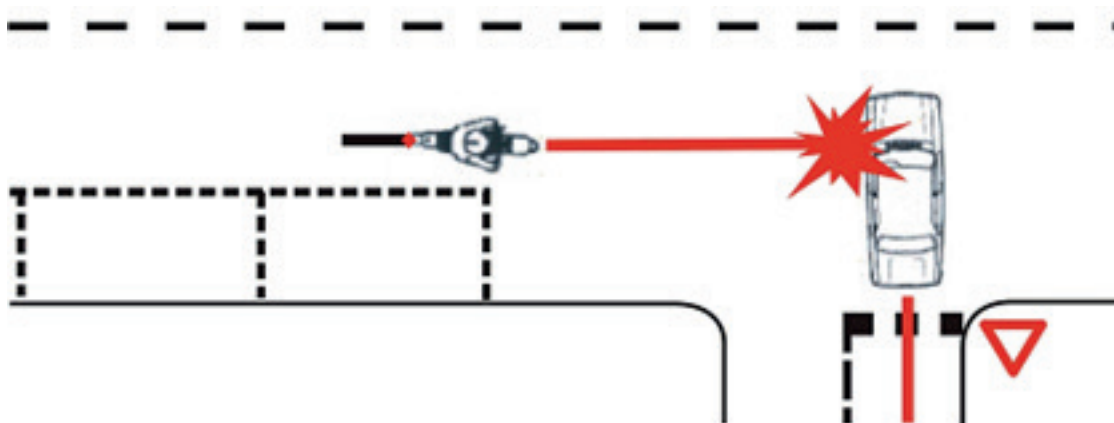
• **40,4 % des accidents sont regroupés dans la famille « Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité dans l'un des scénarios) ou de prise d'information ».**

11 % des accidents de cyclomoteur sont sans scénario.

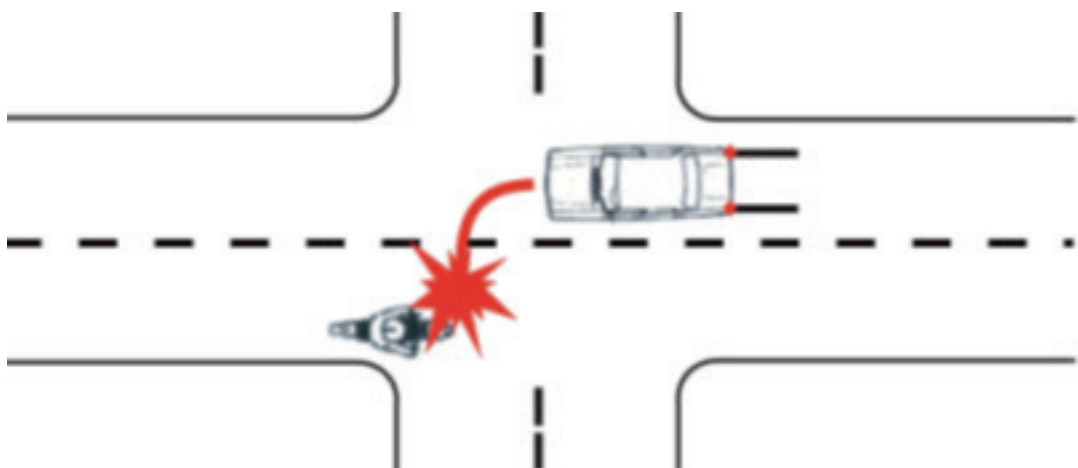
Ce sont des accidents dont les circonstances ne sont pas connues dans le détail. Par la suite les analyses se baseront sur les accidents avec scénario.

- **14,6 %, scénario « Véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir le deux-roues motorisés ».**

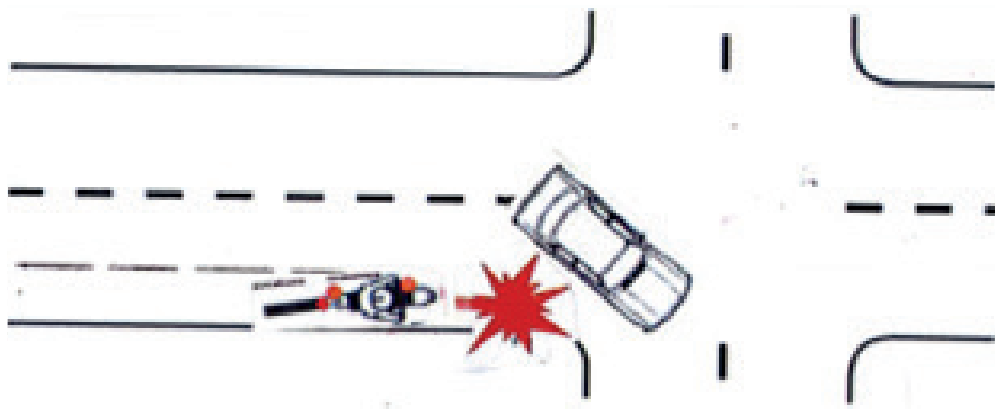
Les VL-VU sont principalement les présumés responsables dans ce type de scénario.



- **12,7 %, scénario « Conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir un deux-roues à moteur, circulant en sens inverse ».** Les VL-VU sont principalement les présumés responsables dans ce type de scénario.



- 5,7 %, scénario « Manœuvre de tourne à droite en intersection et collision avec un véhicule (souvent un deux-roues à moteur circulant dans une voie spécialisée (couloir bus et/ou bande cyclable) »



- 15,2 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accidents liés à des phénomènes de perte de contrôle souvent en courbe ». - 6,4 %, scénario « Conducteur inexpérimenté en perte de contrôle en courbe, souvent liée à une approche rapide ».

Âgés de moins de 25 ans, ils sont largement impliqués en tant que présumé responsable dans ce type de scénario.

- 13,5 % des accidents sont regroupés dans la famille « Phénomènes de dépassement et de remontées de files de véhicules ».

- 11,5 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accidents liés au contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval ».

Les cyclomotoristes sont le plus souvent présumés responsables dans ce type de scénario par rapport aux autres véhicules impliqués.

- 6,4 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accidents se produisant en intersection équipée de feux tricolores et un des impliqués franchissant le feu tricolore au rouge ».

Sur les 52 accidents, il a été relevé 38 infractions concernant un franchissement de feu rouge fixe ou au jaune clignotant. Les présumés responsables sont majoritairement des cyclomotoristes ou des automobilistes : 68 % de cyclomotoristes et 30 % d'automobilistes.

Le scénario le plus représenté est « Non perception (ou perception tardive ou problème d'interprétation) de la présence ou de l'état d'un feu tricolore et collision avec un véhicule bénéficiant du feu vert » avec 38 accidents.

- 6 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accidents impliquant des piétons ».

Répartition des scénarios d'accidents de cyclomoteur et scooter < à 50 cm³ entre 2012 et 2016

Familles et scénarios d'accidents	Nombre	En % / Total général
> Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité) ou de prise d'information.	327	40,4%
dont véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un usager, souvent un deux-roues à moteur.	118	14,6%
dont conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir le deux-roues à moteur, circulant en sens inverse.	103	12,7%
dont manœuvre de tourne à droite en intersection et collision avec un deux-roues circulant dans une voie spécialisée (couloir de bus et/ou bande cyclable).	46	5,7%
> Accidents liés à des phénomènes de perte de contrôle souvent en courbe.	123	15,2%
dont conducteur inexpérimenté en perte de contrôle en courbe, souvent liée à une approche rapide.	52	6,4%
dont conducteur sous l'influence de l'alcool (souvent fortement) perdant le contrôle de son véhicule (le plus souvent en courbe).	43	5,3%
> Phénomènes de dépassement ou de remontée de files de véhicules.	109	13,5%
dont véhicule tournant à gauche en intersection ou vers un accès riverain et collision avec un deux-roues à moteur le dépassant.	63	7,8%
> Accidents liés au contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval.	93	11,5%
dont évaluation ou compréhension erronée de l'état de la circulation en aval engendrant un contrôle insuffisant de la vitesse par rapport aux véhicules précédents.	72	8,9%
> Accidents se produisant en intersection équipées de feux tricolores, l'un des deux impliqués franchissant le feu tricolore au rouge.	52	6,4%
dont non perception (ou perception tardive ou problème d'interprétation) de la présence ou de l'état d'un feu tricolore et collision avec un véhicule bénéficiant du feu vert.	48	5,9%
> Accidents impliquant des piétons.	49	6,0%
> Autes types d'accidents.	32	4,0%
> Phénomènes de masques à la visibilité hors situation de remontées de files ou de dépassement.	25	3,1%
Total général	810	100,0%

Analyse des disparités territoriales

Sur l'ensemble des zones, il ressort de la répartition des scénarios :

- Le scénario « Véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir le deux-roues motorisés » est le plus récurrent dans l'agglomération bordelaise avec 14,6 % des accidents de cyclomoteurs.

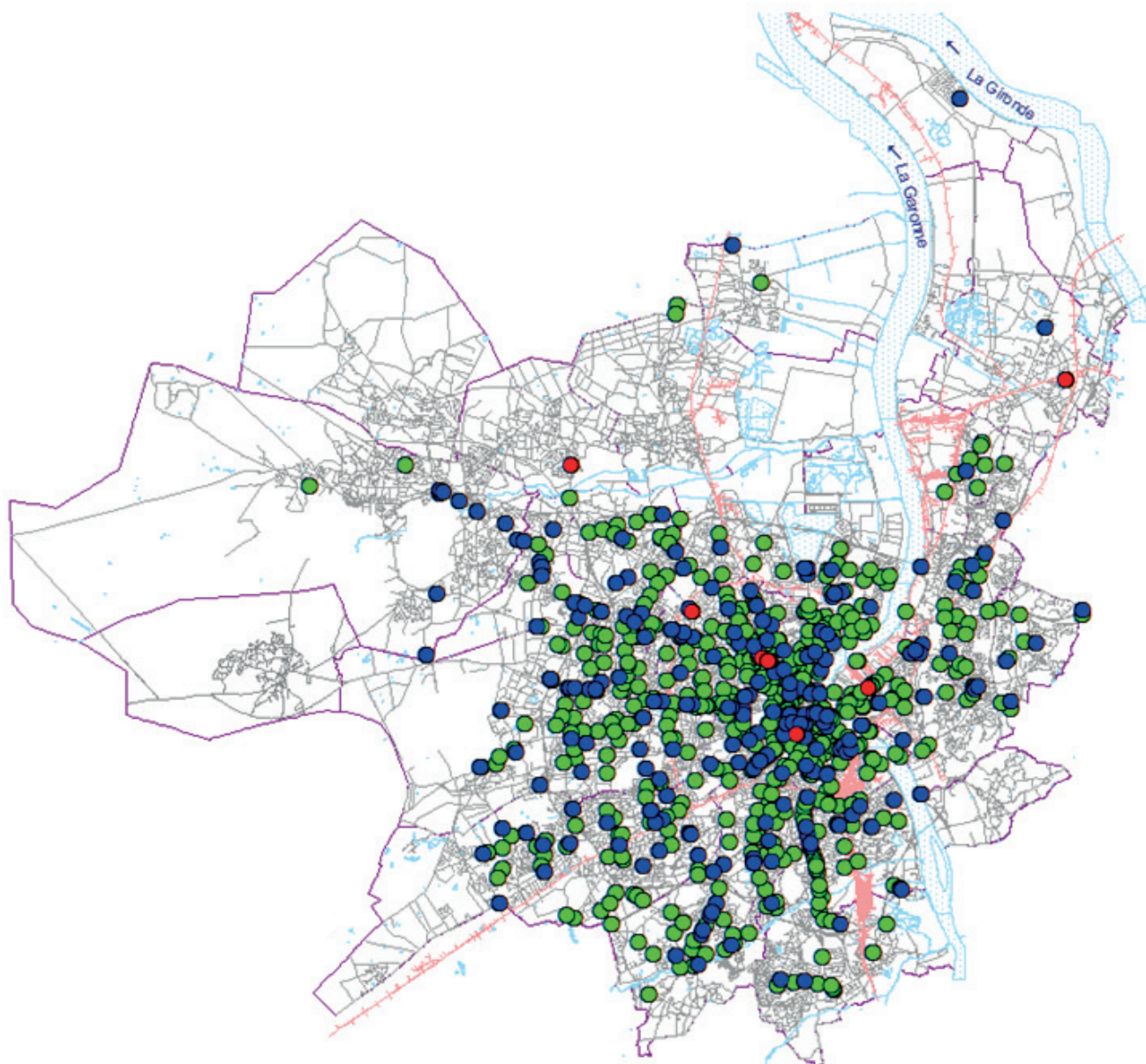
Il est proportionnellement plus important en zone extra-rocade rive gauche (20 %) que dans l'intra-boulevards (12,6 %).

- Les accidents liés à des dépassements ou des remontées de files de véhicules par des cyclos sont proportionnellement plus importants dans les secteurs périphériques que dans le centre-ville.

Les principaux scénarios de deux-roues motorisés < à 50 cm³ selon les zones

Groupements et familles	ZONE_1 : Rive gauche Bordeaux - des boulevards au fleuve		ZONE_2 : Rive gauche de la Rocade aux boulevards exclus		ZONE_3 : Rive gauche extra-Rocade		ZONE_4 : Rive droite Bordeaux		ZONE_5 : Rive droite de la Rocade à Bordeaux exclus		ZONE_6 : Rive droite extra-Rocade		Bordeaux Métropole	
	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% / Total de la Zone	Nombre	% Total général
Problème de non perception (souvent d'autre usager), d'une intersection ou d'une perte de priorité dans l'un des scénarios ou de prise d'information.	124	44,8%	128	40,3%	45	37,2%	8	27,6%	17	38,6%	5	16,1%	327	40,4%
Véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir le deux-roues motorisé.	35	12,6%	48	15,1%	24	19,8%	1	3,4%	9	20,5%	1	3,2%	118	14,6%
Conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir un deux-roues motorisé circulant en sens inverse.	33	11,9%	50	15,7%	11	9,1%	2	6,9%	6	13,6%	1	3,2%	103	12,7%
Accidents concernant des phénomènes de perte de contrôle (souvent en courbe).	45	16,2%	44	13,8%	18	14,9%	4	13,8%	5	11,4%	7	22,6%	123	15,2%
Phénomènes de dépassement ou de remontées de files de véhicules.	23	8,3%	53	16,7%	21	17,4%	6	20,7%	6	13,6%	10	32,3%	109	13,5%
Accidents liés au contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval.	26	9,4%	30	9,4%	20	16,5%	7	24,1%	5	11,4%	5	16,1%	93	11,5%
Accidents se produisant en intersection équipée de feux tricolores et un des impliqués franchissant le feu tricolore au rouge.	24	8,7%	19	6,0%	5	4,1%	0	0,0%	4	9,1%	0	0,0%	52	6,4%
Autres types d'accidents.	9	3,2%	13	4,1%	5	4,1%	1	3,4%	2	4,5%	2	6,5%	32	4,0%
Accidents en intersection ou accès riverain ou liés à des manœuvres de stationnement ou de changement de file. Phénomènes de masques à la visibilité hors situation de remontées de file ou de dépassement de véhicules.	7	2,5%	13	4,1%	3	2,5%	0	0,0%	2	4,5%	0	0,0%	25	3,1%
Accidents impliquant des piétons	19	6,9%	18	5,7%	4	3,3%	3	10,3%	3	6,8%	2	6,5%	49	6,0%
Total....	277	100,0%	318	100,0%	121	100,0%	29	100,0%	44	100,0%	31	100,0%	810	100,0%

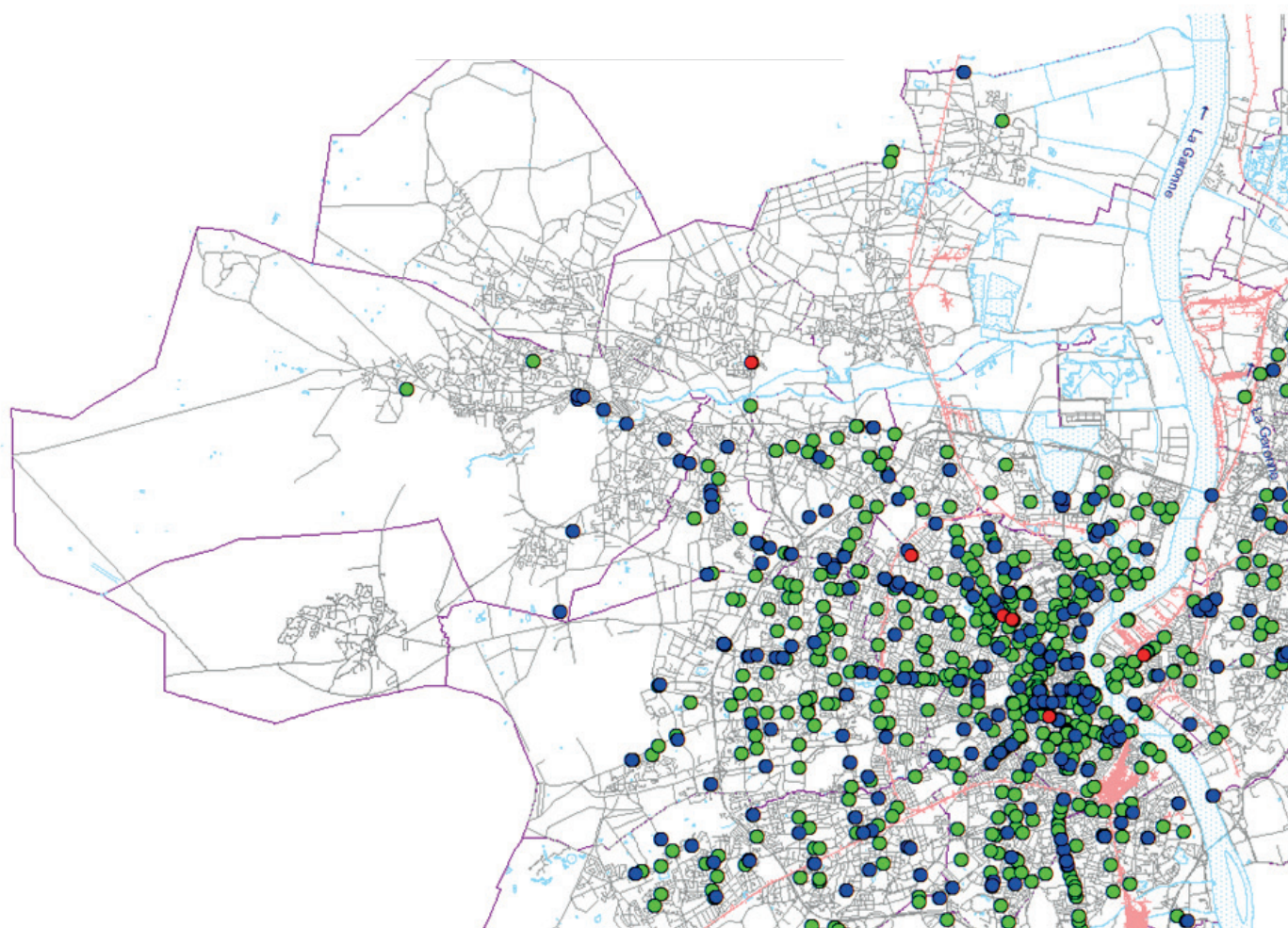
RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN DEUX-ROUES MOTORISÉS < À 50 CM³ PÉRIODE DU 01/01/2012 AU 31/12/2016



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LÉGER

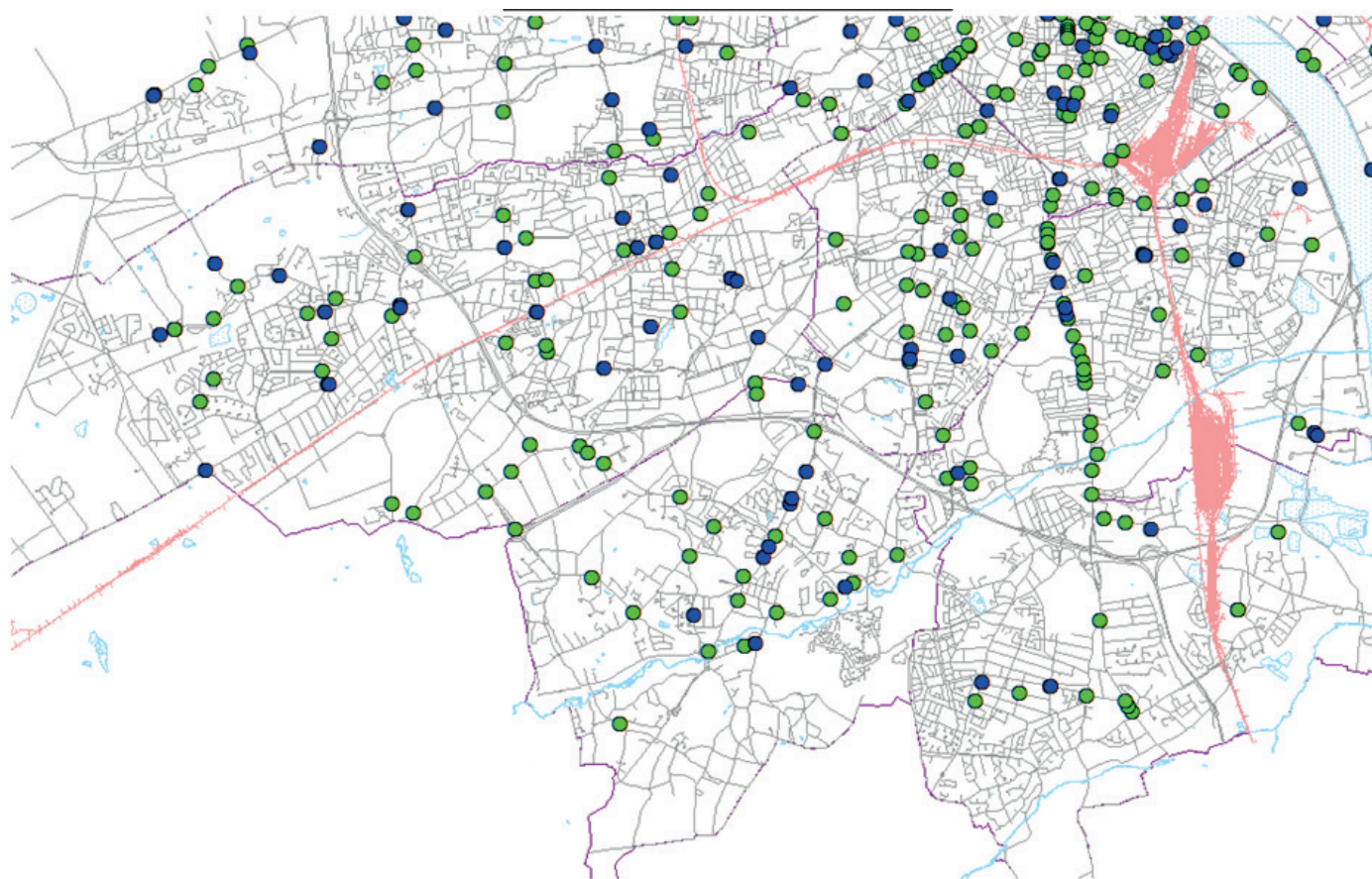
Secteur territorial Ouest



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LÉGER

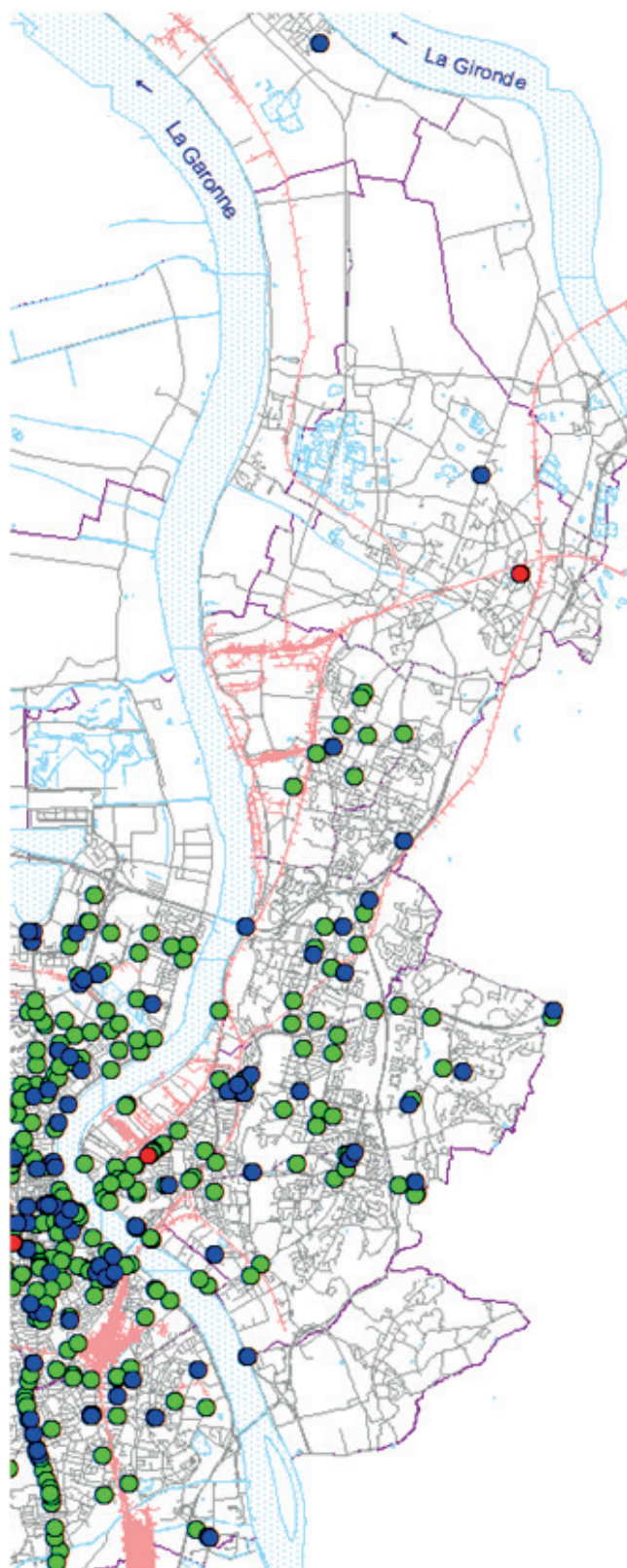
Secteur territorial Sud



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSÉ LÉGER

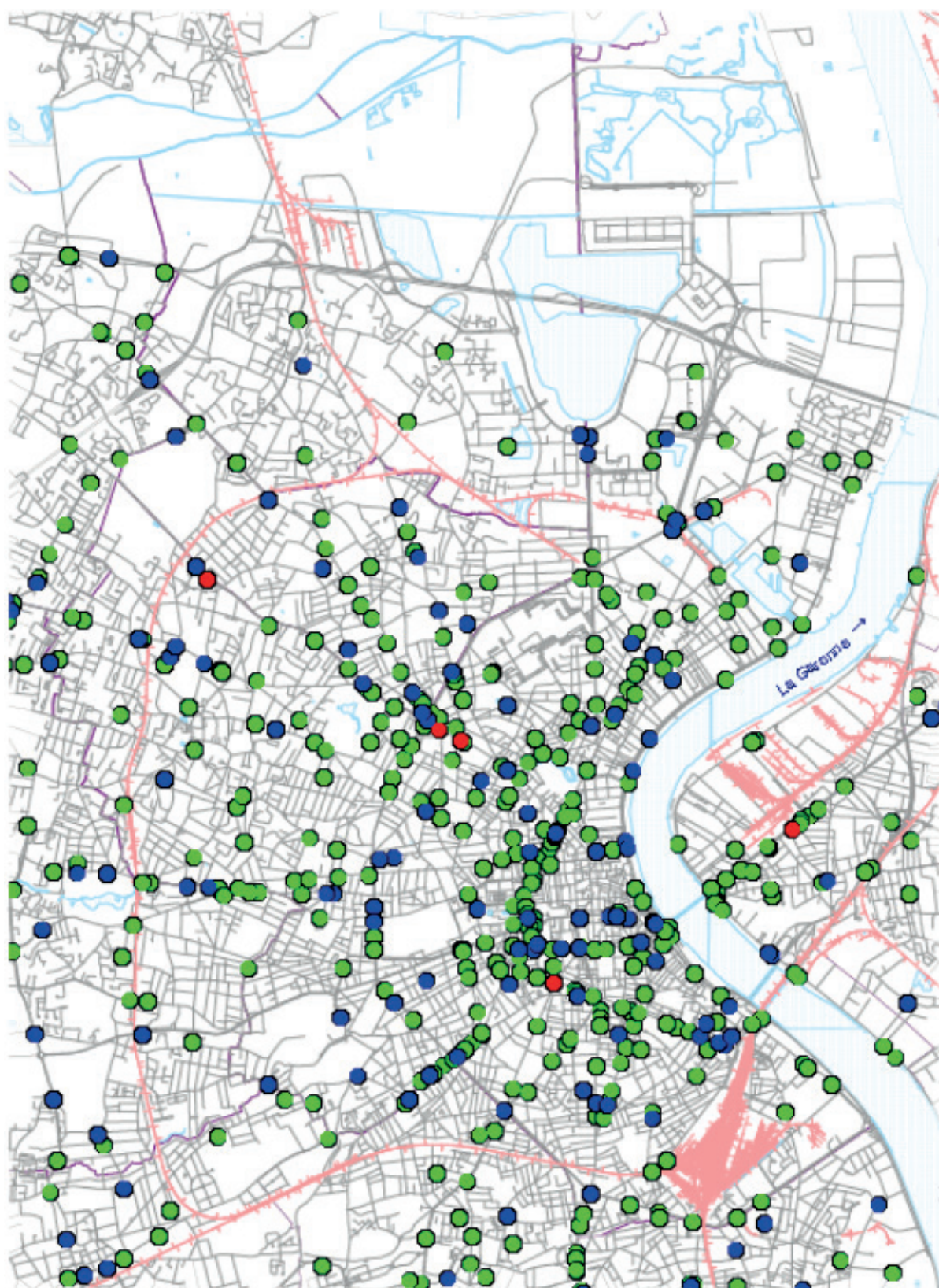
Secteur territorial Rive droite



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LÉGER

Secteur territorial Bordeaux



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSÉ LÉGER

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION IMPLIQUANT DES MOTOCYCLETTES

SUR LE TERRITOIRE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

PÉRIODE DU 01/01/2012 AU 31/12/2016

Ensemble des impliqués de motocyclistes sur l'agglomération

Thèmes	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	dont nombre de blessés hospitalisés
Motocyclettes	1 149	28	1 130	351
dont Moto > 125 cm ³	787	21	768	265
dont Moto 50-125 cm ³	368	7	362	86
Moyenne sur 5 ans	230	6	226	70

Le territoire de Bordeaux Métropole compte 1 149 accidents de motocyclette sur les cinq dernières années. Cela représente 22 % des accidents corporels de la circulation sur l'agglomération.

La gravité de ce type d'accident présente un taux de 35 % de motocyclistes tués, le plus élevé concernant la mortalité des usagers de la route sur le territoire. Il faut préciser que 80,4 % des accidents de moto sont des conflits avec un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.

Répartition des accidents selon les conflits

Moto en conflit avec :	Piéton	Bicyclette	Cyclomoteur	Moto	VL-VU	Poids lourd	Bus	Tramway	Autres	Sans conflit moto seul
En nombre	56	28	11	10	924	12	6	1	3	98
%	4,9%	2,4%	1,0%	0,9%	80,4%	1,0%	0,5%	0,1%	0,3%	8,5%

Répartition des accidents selon la luminosité

Luminosité	Plein jour	Crépuscule ou aube	Nuit sans éclairage public	Nuit avec éclairage public non allumé	Nuit avec éclairage public allumé	Total Nuit	Total accidents
Moto > 125 cm³	551	40	14	4	178	196	787
Moto 50-125 cm³	258	12	2	1	95	98	368
Ensemble Moto	803	52	16	5	273	294	1 149
En %	69,9%	4,5%	1,4%	0,4%	23,8%	25,6%	100,0%

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques

Conditions atmosphériques	Normales	Brouillard/fumée	Temps couvert	Vent fort/tempête	Autre	Pluie	Total accidents
Moto > 125 cm ³	680	2	4	8	1	92	787
Moto 50-125 cm ³	310	3	2	4	0	49	368
Ensemble Moto	984	5	6	12	1	141	1 149
En %	85,6%	0,4%	0,5%	1,0%	0,1%	12,3%	100,0%

Répartition des motocyclistes victimes selon l'âge

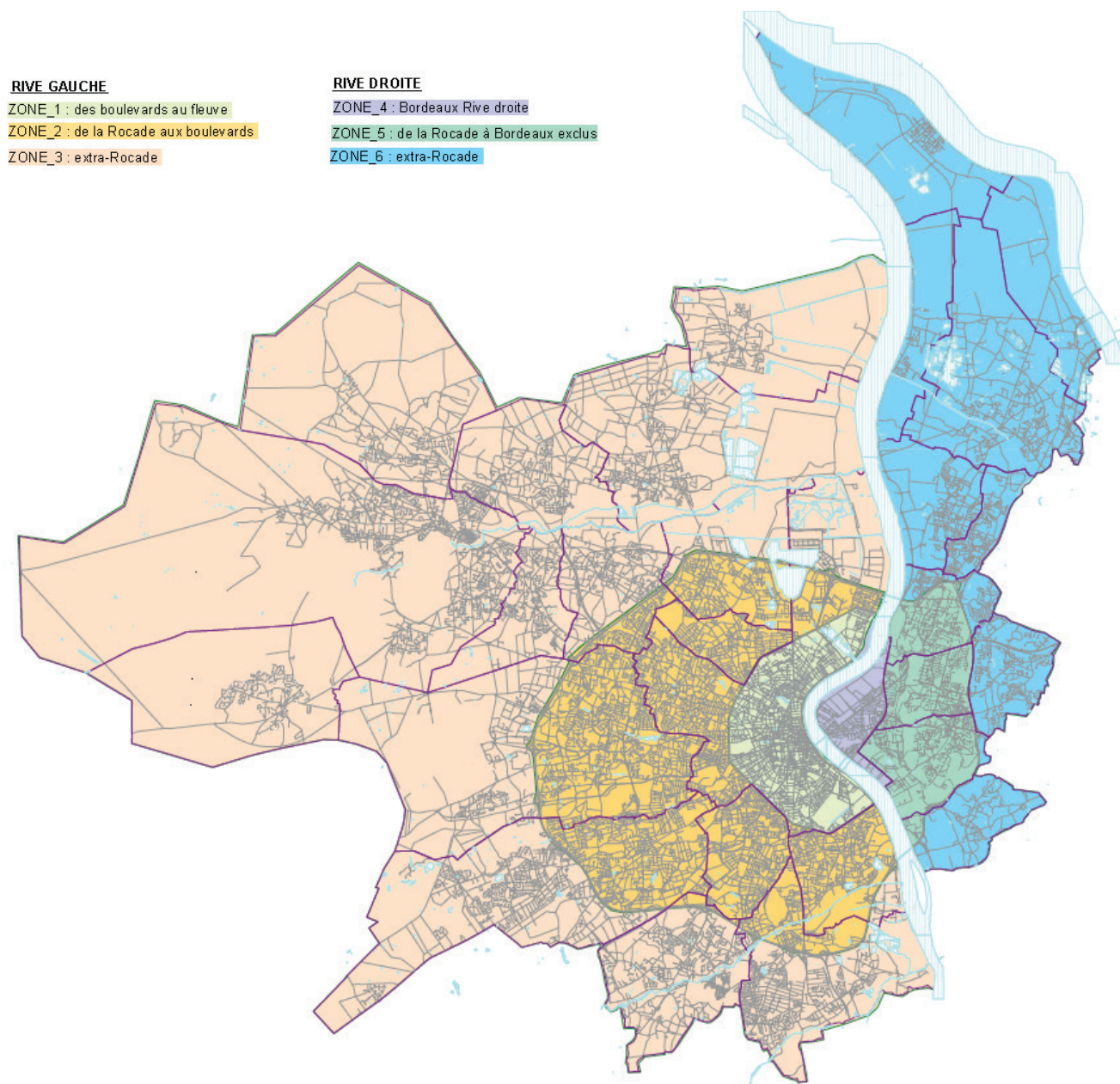
Tranches d'âges	Total	En %
0 à 14 ans	7	0,6%
15 à 17 ans	18	1,6%
18 à 24 ans	212	18,3%
25 à 44 ans	597	51,6%
45 à 64 ans	312	27,0%
65 à 74 ans	10	0,9%
>= 75 ans	1	0,1%
Total	1 157	100,0%

Répartition des motocyclistes tués selon l'âge

Tranches d'âges	Total	En %
0 à 14 ans	0	0,0%
15 à 17 ans	0	0,0%
18 à 24 ans	5	17,9%
25 à 44 ans	17	60,7%
45 à 64 ans	6	21,4%
65 à 74 ans	0	0,0%
>= 75 ans	0	0,0%
Total	28	100,0%

Répartition des accidents de motocyclettes sur le territoire

Il a été établi six zones en fonction des pratiques de mobilités pour identifier d'éventuelles différences territoriales.



Répartition des déplacements et des accidents motocyclette suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'habitants	Nombre d'habitants en %	Nombre déplacements deux-roues motorisés	Déplacement deux-roues motorisés en %	Nombre accidents	Accidents en %
Zone_1	Rive gauche Bordeaux : des boulevards au fleuve	158 905	21%	6 113	22 %	380	33 %
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	279 909	38%	14 739	53 %	373	32 %
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	181 704	24%	5 447	20 %	265	23 %
Zone_4	Rive droite : Bordeaux (Bastide)	16 066	2%	168	1 %	48	4 %
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux	55 929	8%	370	1 %	46	4 %
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	51 233	7%	834	3 %	37	3 %
Ensemble		743 746	100%	27 671	100 %	1 149	100 %

Accidents de motocyclette – Tués – Blessés suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de blessés hospitalisés
Zone_1	Rive gauche Bordeaux : des boulevards au fleuve	380	5	374	105
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	373	6	372	105
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	265	14	259	110
Zone_4	Rive droite : Bordeaux	48	1	45	13
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux exclus	46	1	45	6
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	37	1	35	12
Ensemble		1 149	28	1 130	351

Accidents de motocyclette > à 125 cm³ – Tués – Blessés suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de blessés hospitalisés
Zone_1	Rive gauche Bordeaux : des boulevards au fleuve	238	4	236	70
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	253	3	254	82
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	210	12	199	90
Zone_4	Rive droite : Bordeaux	32	0	29	9
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux exclus	30	1	29	5
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	24	1	21	9
Ensemble		787	21	768	265

Accidents de motocyclette 50 à 125 cm³ – Tués – Blessés suivant les zones

Zones	Nom des zones	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de blessés hospitalisés
Zone_1	Rive gauche Bordeaux : des boulevards au fleuve	144	1	138	35
Zone_2	Rive gauche : de la Rocade aux boulevards	122	3	118	23
Zone_3	Rive gauche : Extra-Rocade	57	2	60	20
Zone_4	Rive droite : Bordeaux	16	1	16	4
Zone_5	Rive droite : de la Rocade à Bordeaux exclus	16	0	16	1
Zone_6	Rive droite : Extra-Rocade	13	0	14	3
Ensemble		368	7	362	86

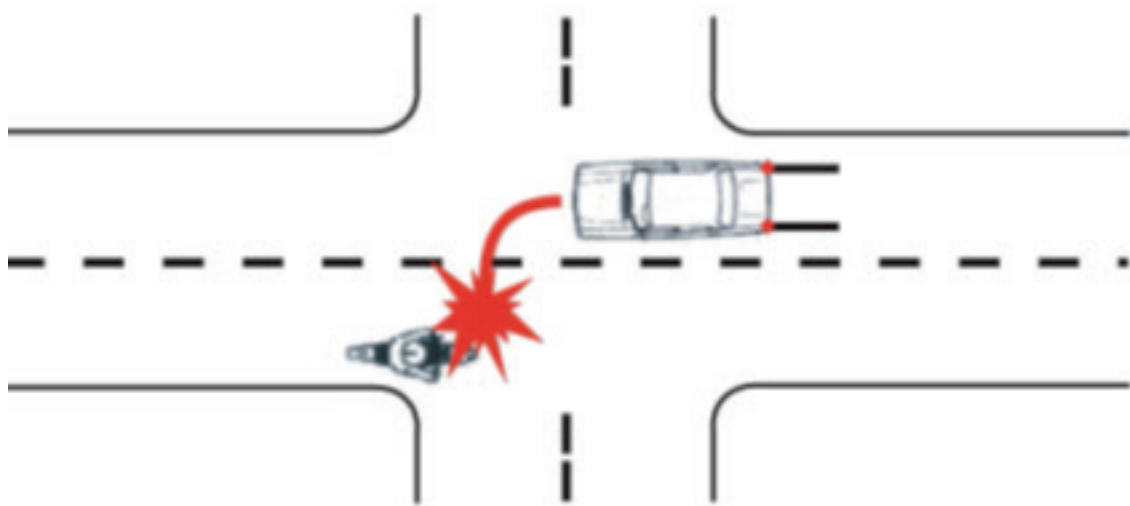
Analyse par scénario

Pour l'analyse, les accidents ont été regroupés par famille de scénario. Ces scénarios ont été établis par l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTARR). Ils permettent de cibler une récurrence dans le déroulement d'un accident de la circulation. Ils sont intéressants pour identifier les enjeux de sécurité : identification de problématiques d'aménagement, masque à la visibilité...

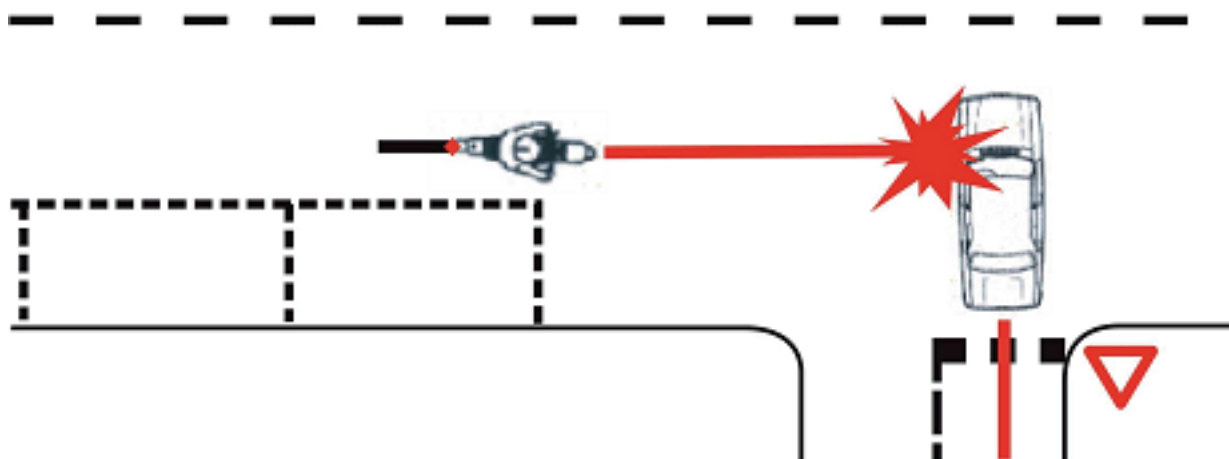
- 46,6 % des accidents sont regroupés dans la famille « **Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité ou de prise d'information)** ».

11 % d'accidents de motocyclette sont sans scénario. Ce sont des accidents dont les circonstances ne sont pas connues dans le détail. Par la suite les analyses se baseront sur les accidents avec scénario.

- 19,3 %, scénario « **conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir un usager, souvent un deux-roues motorisés, circulant en sens inverse** ».



- 15,6 %, scénario « **véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un usager, souvent un deux-roues motorisés** ».



- 18,4 % des accidents sont regroupés dans la famille « Phénomènes de dépassement et de remontées de files de véhicules ».

- 10,3 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accidents concernant des phénomènes de perte de contrôle (souvent en courbe) ».

- 10,0 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accidents liés au contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval ».

- Pour cette famille de scénarios, 75 % des responsables sont des motocyclistes.

- 4,9 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accidents impliquant des piétons ».

- 4,5 % des accidents sont regroupés dans la famille « Accidents se produisant en intersection équipées de feux tricolores, l'un des deux impliqués franchissant le feu tricolore au rouge ».

Sur 46 accidents, il a été relevé 35 infractions concernant un franchissement de feu rouge ou au jaune clignotant. Les présumés responsables sont majoritairement des motocyclistes ou des automobilistes : 51 % de motocyclistes et 40 % d'automobilistes.

Le scénario le plus représenté est « Non perception (ou perception tardive ou problème d'interprétation) de la présence ou de l'état d'un feu tricolore et collision avec un véhicule bénéficiant du feu vert » avec 38 accidents.

Répartition des scénarios d'accidents de motocyclette entre 2012 et 2016

Familles et scénarios d'accidents	Nombre	En % / Total général
> Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité) ou de prise d'information.	474	46,6%
dont conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir le deux-roues à moteur, circulant en sens inverse.	196	19,3%
dont véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un deux-roues à moteur.	159	15,6%
> Phénomènes de dépassement ou de remontée de files de véhicules.	187	18,4%
dont véhicule tournant à gauche en intersection ou vers un accès riverain et collision avec un deux-roues à moteur le dépassant.	111	10,9%
> Accidents liés à des phénomènes de perte de contrôle souvent en courbe.	105	10,3%
dont conducteur inexpérimenté en perte de contrôle en courbe, souvent liée à une approche rapide.	43	4,2%
> Accidents liés au contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval.	102	10,0%
dont évaluation ou compréhension erronée de l'état de la circulation en aval engendrant un contrôle insuffisant de la vitesse par rapport aux véhicules précédents.	71	7,0%
> Accidents se produisant en intersections équipées de feux tricolores, l'un des deux impliqués franchissant le feu tricolore au rouge.	46	4,5%
dont non perception (ou perception tardive ou problème d'interprétation) de la présence ou de l'état d'un feu tricolore et collision avec un véhicule bénéficiant du feu vert.	38	3,7%
> Phénomènes de masques à la visibilité hors situation de remontées de files ou de dépassement.	30	2,9%
> Autres types d'accidents.	24	2,4%
> Accidents impliquant des piétons.	50	4,9%
Total général	1 018	100,0%

Analyse des disparités territoriales

Sur l'ensemble des zones, il ressort de la répartition des scénarios :

- Le scénario « conducteur tournant à gauche en intersection sans percevoir un usager, souvent un deux-roues à moteur, circulant en sens inverse » est le scénario le plus récurrent. Il est présent surtout sur la rive gauche principalement en périphérie.

- Les accidents liés à des dépassements ou des remontées de files de véhicules par des motos sont proportionnellement plus importants dans les secteurs périphériques que dans le centre-ville

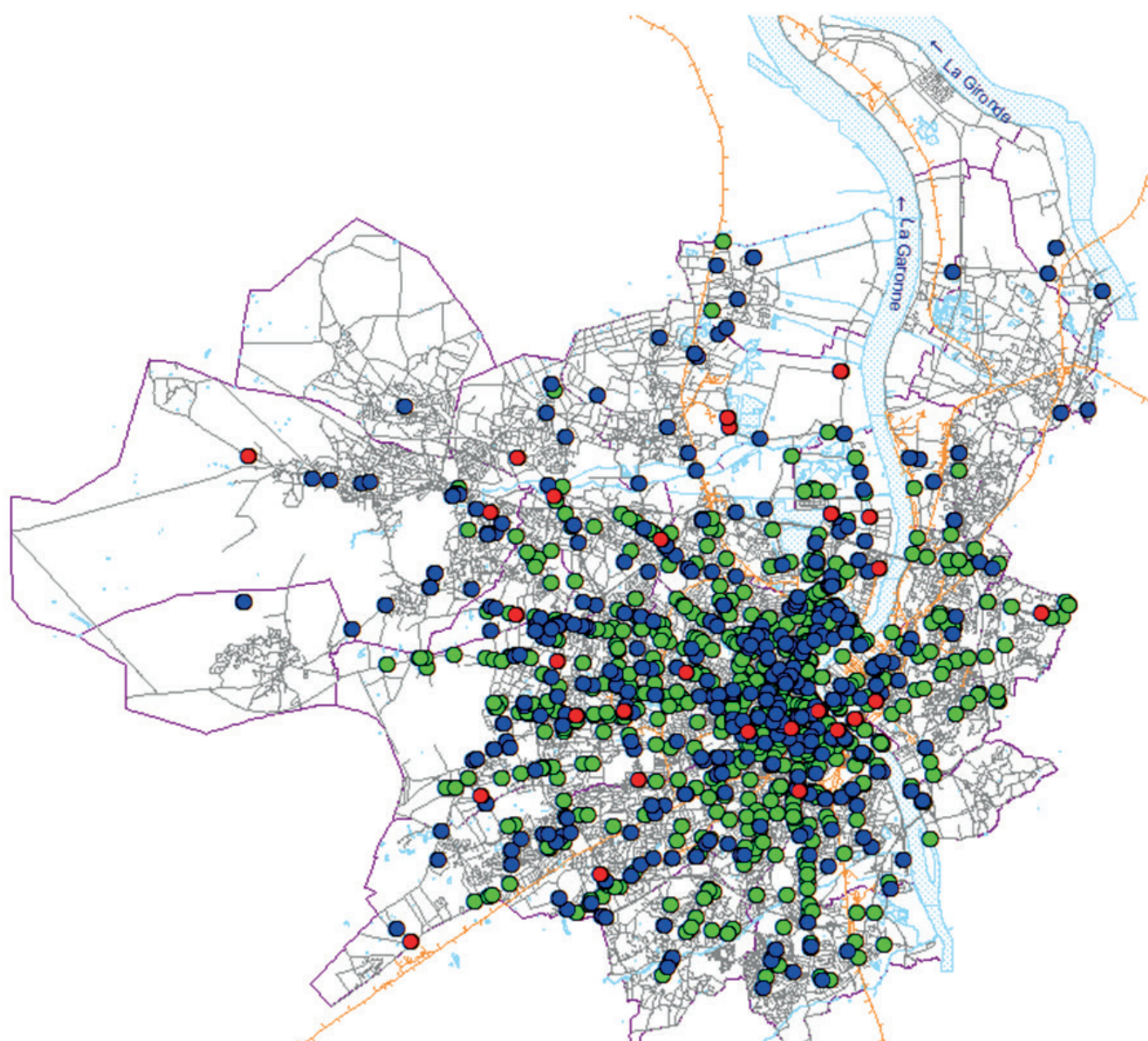
- Aussi, les conflits piétons/motos sont plus fréquents dans le centre-ville.

Les principaux scénarios d'accidents selon les zones

Familles et scénarios	ZONE_1 : Rive gauche Bordeaux - des boulevards au fleuve		ZONE_2 : Rive gauche de la rocade aux boulevards exclus		ZONE_3 : Rive gauche extra-rocade		ZONE_4 : Rive droite Bordeaux		ZONE_5 : Rive droite de la Rocade à Bordeaux exclus		ZONE_6 : Rive droite extra-rocade		Bordeaux Métropole	
	Nombre	% Total de la Zone	Nombre	% Total de la Zone	Nombre	% Total de la Zone	Nombre	% Total de la Zone	Nombre	% Total de la Zone	Nombre	% Total de la Zone	Nombre	% Total général
► Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité) ou de prise d'information. Dont conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir un deux-roues à moteur circulant en sens inverse. Dont véhicule s'engageant sur un axe prioritaire sans percevoir un deux-roues à moteur.	159	45,4%	172	49,4%	98	46,0%	13	31,7%	21	53,8%	11	40,7%	474	46,6%
	62	17,7%	74	21,3%	45	21,1%	6	14,6%	7	17,9%	2	7,4%	196	19,3%
	44	12,6%	65	18,7%	35	16,4%	2	4,9%	10	25,6%	3	11,1%	159	15,6%
► Phénomènes de dépassement et de remontées de files de véhicules. Dont véhicule tournant à gauche en intersection ou vers un accès riverain et collision avec un deux-roues à moteur le dépassant.	37	10,6%	79	22,7%	51	23,9%	10	24,4%	4	10,3%	6	22,2%	187	18,4%
	26	7,4%	44	12,6%	27	12,7%	6	14,6%	3	7,7%	5	18,5%	111	10,9%
► Accidents concernant des phénomènes de perte de contrôle (souvent en courbe). ► Accidents liés au contrôle de la vitesse par rapport aux véhicules circulant en aval. ► Accidents impliquant des piétons	37	10,6%	24	6,9%	32	15,0%	6	14,6%	4	10,3%	2	7,4%	105	10,3%
	36	10,3%	33	9,5%	18	8,5%	4	9,8%	7	17,9%	4	14,8%	102	10,0%
► Accidents se produisant en intersection équipées de feux tricolores, l'un des deux impliqués franchissant le feu tricolore au rouge. ► Phénomènes de masques à la visibilité hors situation de remontées de files ou de dépassement.	29	8,3%	8	2,3%	8	3,8%	2	4,9%	2	5,1%	1	3,7%	50	4,9%
	30	8,6%	11	3,2%	3	1,4%	1	2,4%	0	0,0%	1	3,7%	46	4,5%
► Autres types d'accidents.	7	2,0%	15	4,3%	3	1,4%	4	9,8%	0	0,0%	1	3,7%	30	2,9%
	15	4,3%	6	1,7%	0	0,0%	1	2,4%	1	2,6%	1	3,7%	24	2,4%
TOTAL PAR ZONE	350	100,0%	348	100,0%	213	100,0%	41	100,0%	39	100,0%	27	100,0%	1 018	100,0%

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE > À 50 CM³

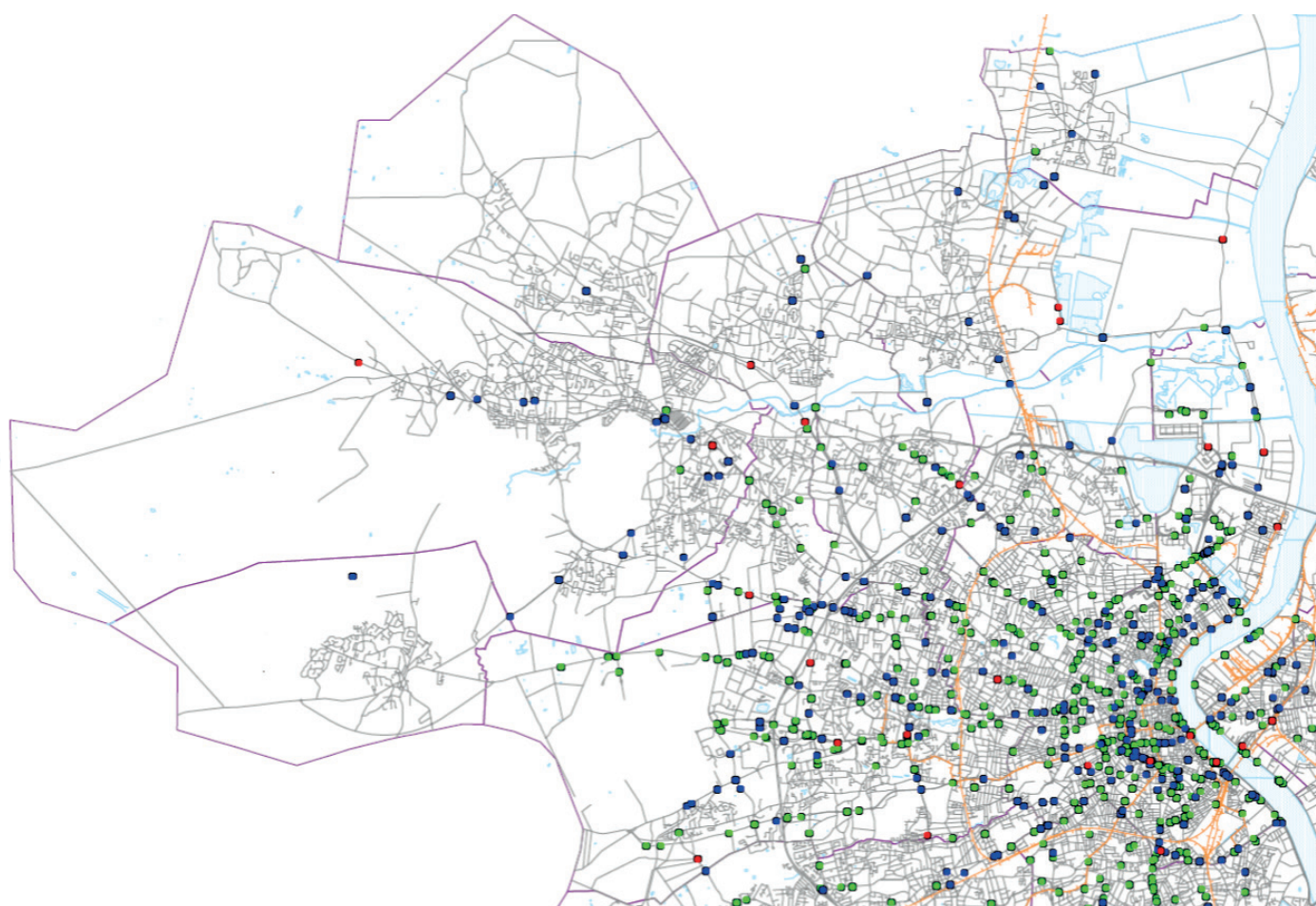
PÉRIODE DU 01/01/2012 AU 31/12/2016



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSÉ HOSPITALISÉ DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSÉ LÉGER

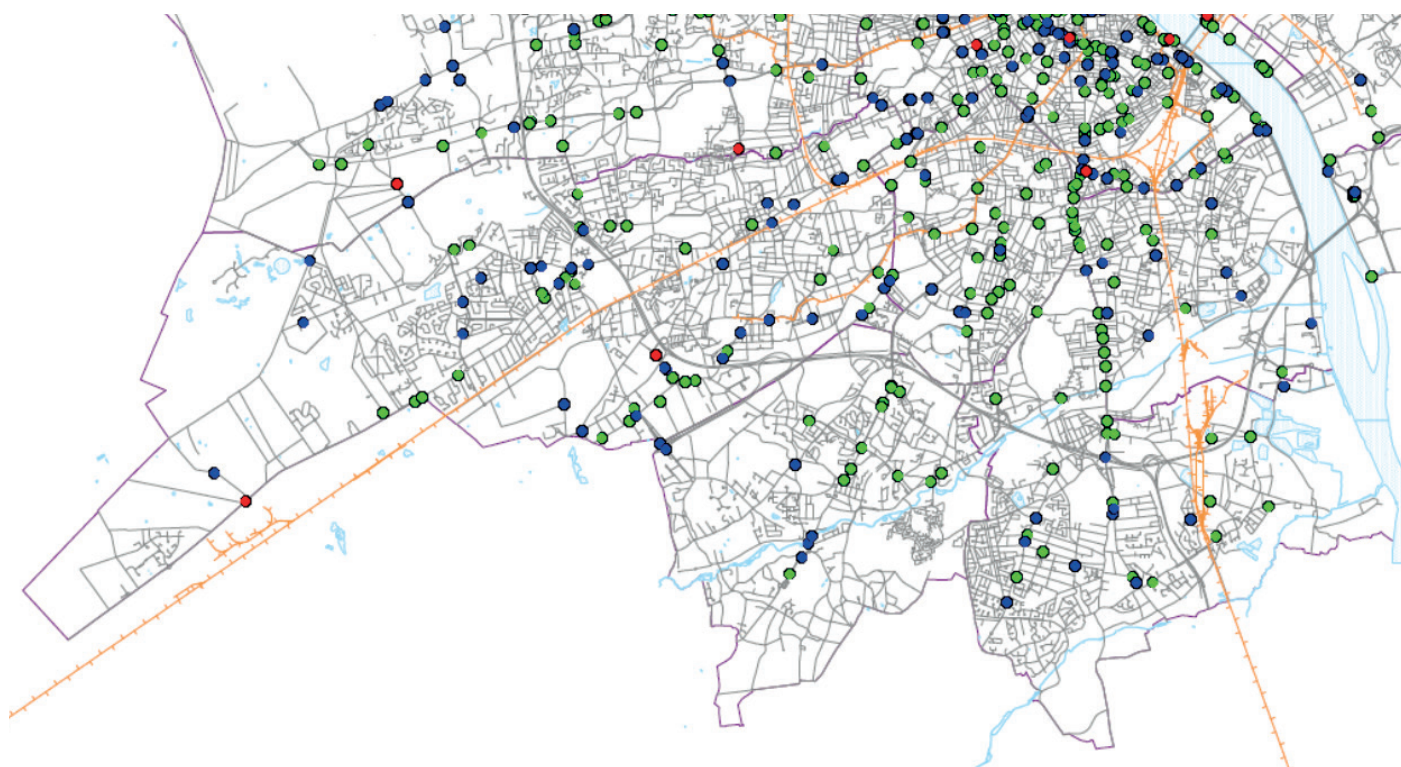
Secteur territorial Ouest



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LÉGER

Secteur territorial Sud



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LÉGER

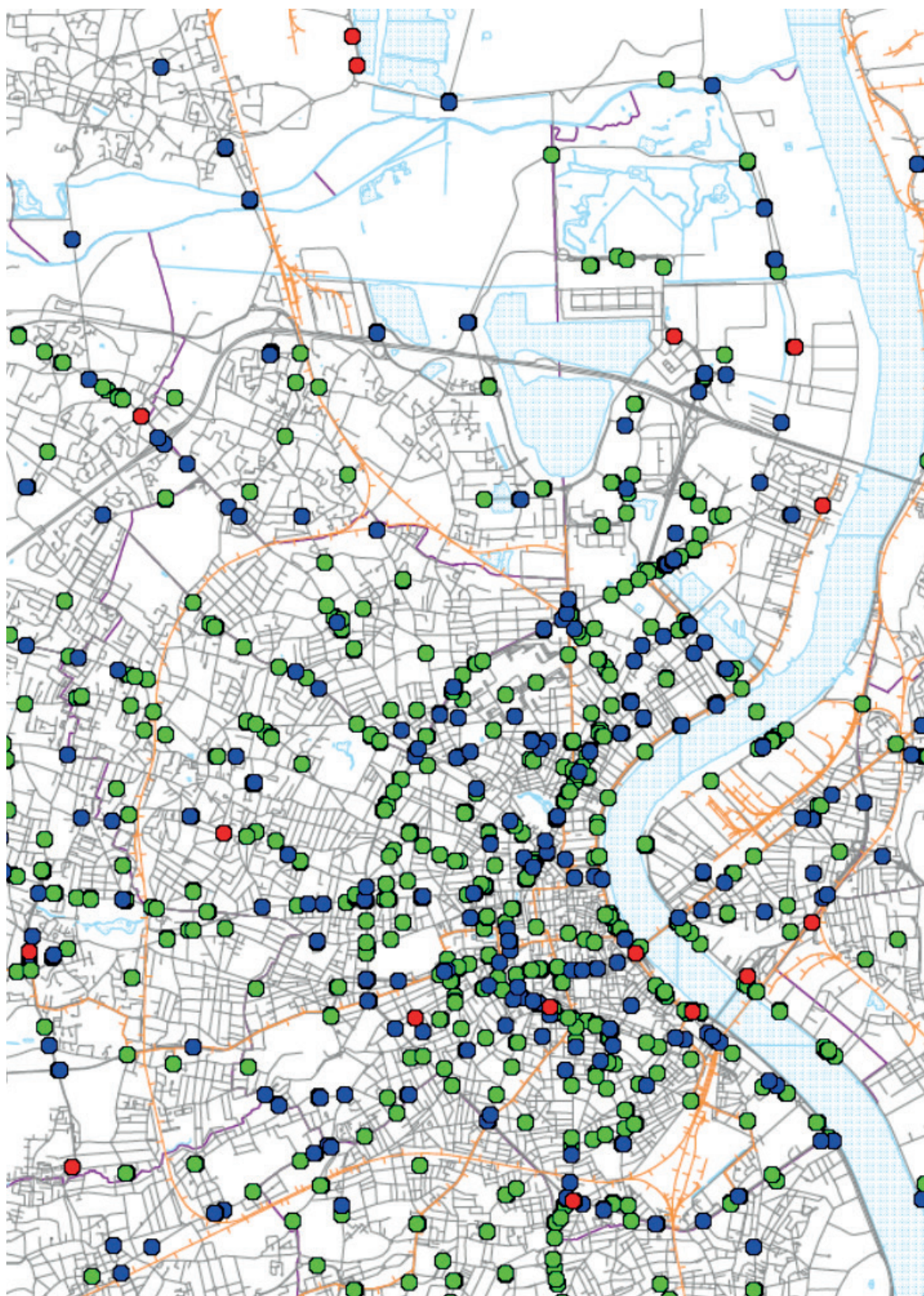
Secteur territorial Rive droite



Typologie des accidents

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSE LÉGER

Secteur territorial Bordeaux

**Typologie des accidents**

- ACCIDENT MORTEL
- ACCIDENT BLESSE HOSPITALISE DE + 24 H
- ACCIDENT BLESSÉ LÉGER

BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION

INFORMATION DES PERSONNES CONCERNÉES PAR LE TRAITEMENT DE DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL MIS EN ŒUVRE

Le suivi des accidents corporels de la circulation sur le territoire de Bordeaux Métropole est un traitement de données à caractère personnel effectué par la Direction des infrastructures et des déplacements de Bordeaux Métropole (Esplanade Charles-de-Gaulle 33045 Bordeaux cedex).

Ce traitement informatique a un fondement légal : il s'agit d'une obligation de Bordeaux Métropole visant au suivi et traitement statistique des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste sur le territoire métropolitain. Ce traitement est également nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public pour réaliser des aménagements de l'espace public de qualité répondant aux enjeux de sécurité des déplacements des différents usagers.

Il est réalisé dans le cadre d'un partenariat avec l'ONISR (observatoire national interministériel de la sécurité routière).

Il est mis en œuvre pour les objectifs suivants :

- produire un bilan annuel « sécurité routière »,
- réaliser des diagnostics sécurité dans le cadre de l'aménagement de la voirie,
- alimenter le fichier national de l'ONISR sur les accidents de circulation routière avec des données enrichies localement.

Catégories de données, destinataires et durées de conservation

Les informations traitées sont relatives aux personnes impliquées dans un accident corporel de la circulation (recensement réalisé par les forces de l'ordre : police nationale, gendarmerie, CRS) : âge, sexe, taux d'alcoolémie au moment des faits et contrôle stupéfiants, santé (blessures constatées suite à l'accident) ...

Seuls le responsable de la base de données « accidents », le chargé d'études « sécurité routière » et le responsable du centre en charge de l'observation de la circulation au sein des services de Bordeaux Métropole peuvent accéder à ces données (et les services de l'Etat en charge du système d'information national sur les accidents de la circulation). Ces données ne sont en aucun cas cédées ou vendues à des tiers.

Les informations et données seront conservées pendant 10 ans, les analyses portant sur la sécurité routière étant réalisées sur des périodes longues, pour des questions de représentation statistique.

Vos droits

Conformément au Règlement (UE) 2016/679 dénommé « Règlement Européen sur la Protection des Données » et à la loi « Informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent et selon les cas d'opposition, d'effacement, de portabilité ou de limitation du traitement.

Pour toute question sur le traitement de vos données dans ce dispositif, pour accéder aux informations vous concernant et les faire rectifier, vous pouvez vous adresser à la Direction des infrastructures et des déplacements de Bordeaux Métropole (Esplanade Charles-de-Gaulle 33076 Bordeaux cedex).

Pour l'exercice de vos droits vous pouvez également contacter le Délégué à la Protection des Données (DPO) à l'adresse mail suivante :

contact.cnil@bordeaux-metropole.fr

ou par courrier postal :

Délégué à la Protection des Données
Bordeaux Métropole
Direction des Affaires Juridiques
Esplanade Charles-de-Gaulle, 33045 Bordeaux Cedex.

Pour en savoir plus, **consultez vos droits sur le site de la CNIL.**

Vous avez également la possibilité d'introduire une plainte ou une réclamation auprès des services de la CNIL.

Conception & Réalisation

LAPAO

Impression

L'ATELIER

de Bordeaux Métropole

 **IMPRIM'VERT®**



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**

Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex
T. 05 56 99 84 84
F. 05 56 96 19 40
www.bordeaux-metropole.fr