

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE

Bilan synthétique des accidents corporels dans le département du Var

**Année 2021
et période 2017 à 2021**

Vivre, ensemble.



Table des matières

EN BREF.....	5
1/ Données globales.....	6
1/1 Répartition des ATB* en 2021.....	6
1/2 Evolution des ATB de 2017 à 2021.....	6
2/ Les lieux.....	7
2/1 Répartition selon le milieu.....	7
2/2 Le milieu selon le mode de déplacement des usagers tués.....	9
2/3 Le milieu selon la classe d'âge des usagers tués.....	11
2/4 Le milieu selon la temporalité des usagers tués.....	12
2/5 Le milieu selon les facteurs des usagers tués.....	15
3/ Les usagers.....	16
3/1 Les usagers selon le mode de déplacement.....	16
3/2 Les usagers selon le mode de déplacement et l'usager percuté.....	19
3/3 Les usagers selon les classes d'âge.....	20
3/4 Les usagers selon l'âge et le mode de déplacement.....	21
3/5 Les types de trajet selon le mode de déplacement.....	25
3/6 Les usagers selon le genre.....	28
4/ Les facteurs accidentogènes.....	29
4/1 Les facteurs accidentogènes liés aux véhicules.....	29
4/2 Les facteurs accidentogènes liés aux lieux.....	30
4/3 Les facteurs accidentogènes liés aux usagers selon le mode de déplacement.....	32
4/4 Les facteurs accidentogènes liés aux usagers selon la classe d'âge.....	35
5/ Glossaire.....	38

*accidents - tués - blessés

Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, l'année 2020 a constitué une année atypique en terme de circulation routière. La reprise des déplacements en 2021 a été tempérée par une période de confinement en avril, de couvre feux au cours du premier semestre et de plusieurs périodes où le télétravail était recommandé.

EN BREF

Les accidents corporels dans le Var Année 2021

Synthèse

Plus d'1 accident sur 2 se situe **en agglomération**
Près de 4 accidents sur 10 ont lieu pendant la **saison estivale** (juin juillet août)
3 accidents sur 10 se produisent pendant le **week-end**
6 présumés responsables sur 10 se trouvent sur un **trajet de promenade / loisirs**
Les conducteurs de 2RM représentent 1/3 des blessés
Les 18-24 ans représentent près de 2 blessés sur 10 et sont 6 fois sur 10 en voiture
240 utilisateurs de **modes doux** sont impliqués dans un accident corporel
L'inattention est responsable de 2 accidents corporels sur 10
Les 18-34 ans sont présumés responsables de 4 accidents corporels sur 10
Les automobilistes sont présumés responsables 6 fois sur 10
Les hommes sont présumés responsables près de 8 fois sur 10

Focus sur les tués

Près d'1 tué sur 2 se situe **hors agglomération hors autoroute**
La période de **juin à août** représente 4 tués sur 10
La tranche **13H-19h** enregistre 4 tués sur 10
Près de 4 décès sur 10 ont lieu les **mardis et mercredis**
Le trajet Promenade / Loisirs représente 7 tués sur 10
Homme près de 8 tués sur 10
Les 2RM représentent presque 4 tués sur 10 soit autant que les automobilistes
Les jeunes adultes c'est 15 vies perdues (24 % des tués) et 7 fois sur 10 en voiture
La Vitesse est responsable d'1 accident mortel sur 2
2 tués sur 10 ont **65 ans et plus**
L'alcool concerne plus de 2 tués sur 10
Les automobilistes sont présumés responsables 1 fois sur 2

1/ Données globales

1/1 Répartition des ATB* en 2021

*accidents – tués - blessés

Accidents	850
Tués	62
Blessés	1156

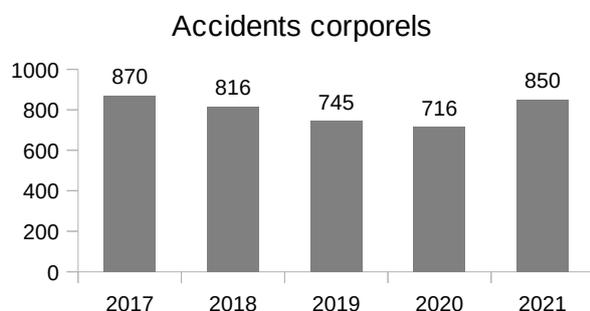
Source Données BAAC définitives – ONISR

Usagers	Tués
Automobilistes	27
Motards	23
Cyclomotoristes	1
Cyclistes et EDP à moteur	2
Piétons	7
Autres	1

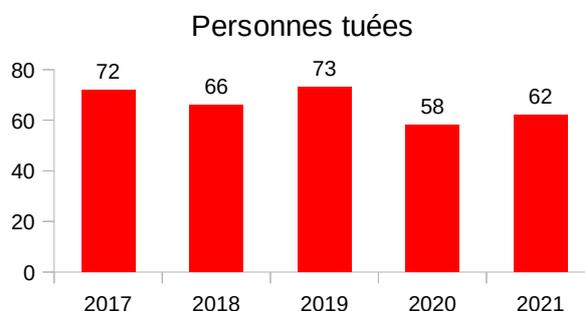
Source Données BAAC définitives – ONISR

En 2021, les conducteurs de 2 roues motorisés (2RM) représentent 4 tués sur 10, presque autant que les automobilistes.

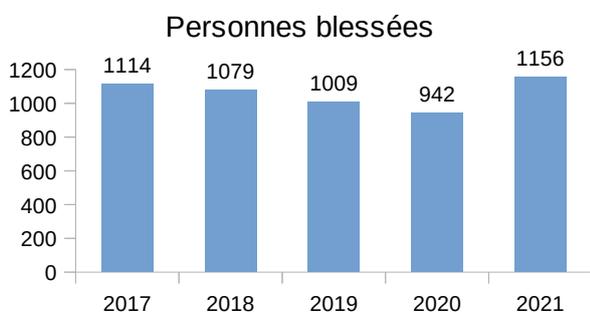
1/2 Evolution des ATB de 2017 à 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR



Source Données BAAC définitives – ONISR



Source Données BAAC définitives – ONISR

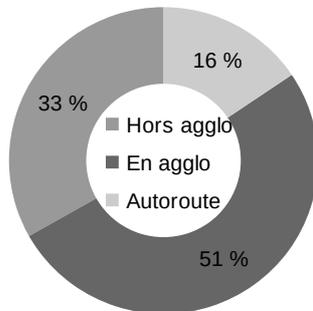
Le nombre d'accidents et de blessés, en baisse régulière depuis 2017, augmente nettement en 2021 et se situe au-dessus de la moyenne de ces 5 années.

Le nombre de tués, en dehors de l'année atypique 2020, est en baisse en 2021 par rapport à la période 2017-2019.

2/ Les lieux

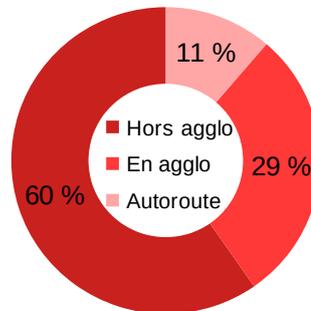
2/1 Répartition selon le milieu

Accidents corporels en 2021



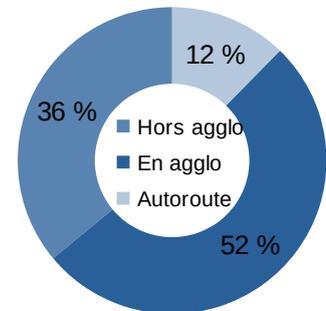
Source Données BAAC définitives – ONISR

Tués en 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

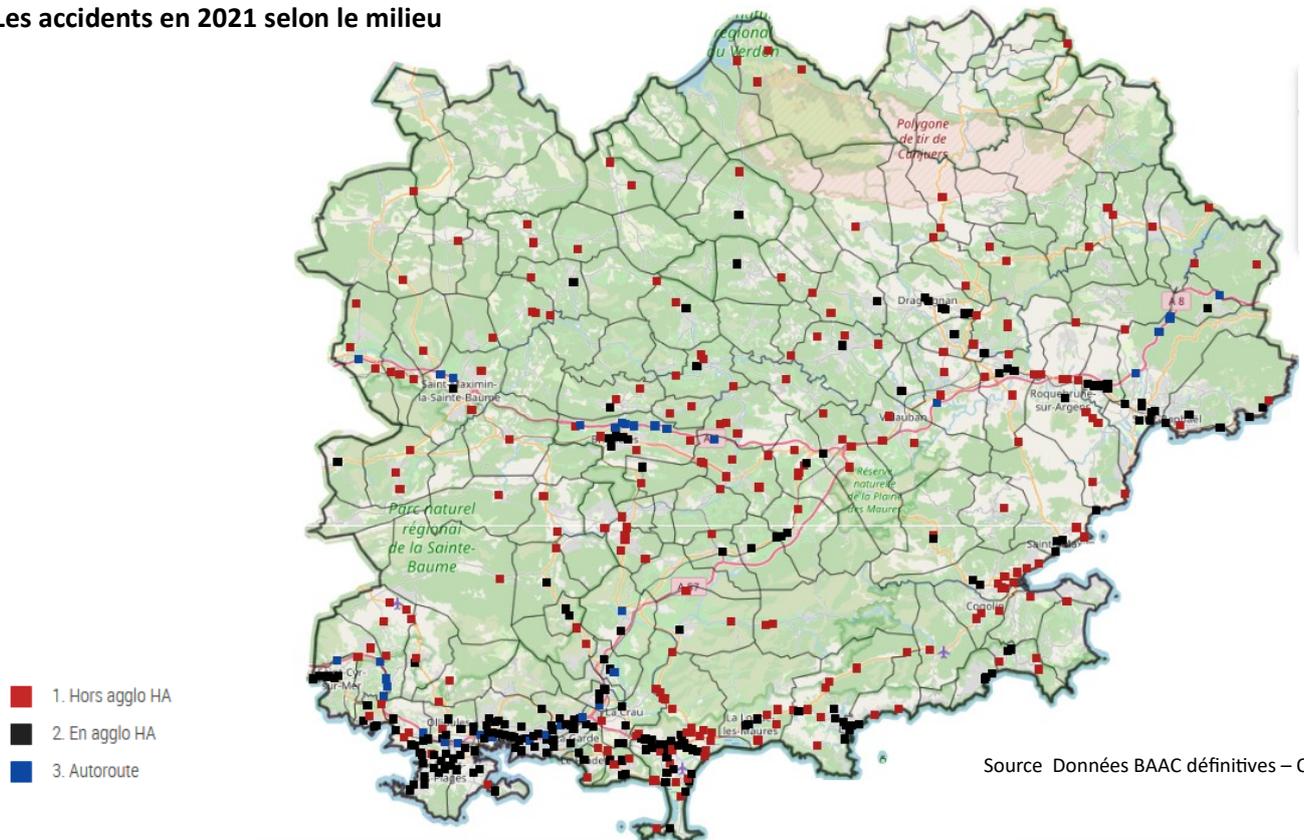
Blessés en 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

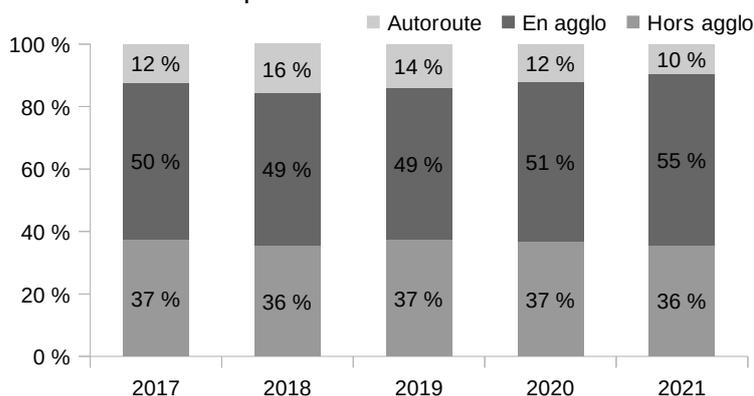
Les accidents corporels en 2021 se produisent 1 fois sur 2 en agglomération alors que plus d'1 tué sur 2 se trouve hors agglomération. La mortalité sur autoroute (7 tués) est plus faible que sur les autres réseaux avec 18 tués en agglomération et 37 tués hors agglomération.

Les accidents en 2021 selon le milieu



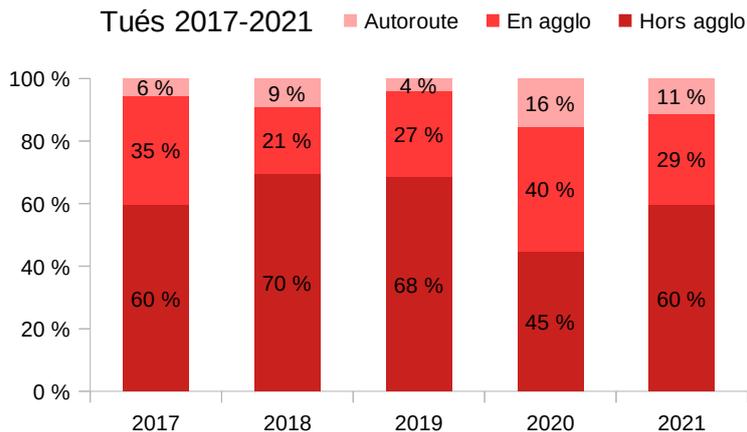
Source Données BAAC définitives – ONISR

Accidents corporels 2017-2021



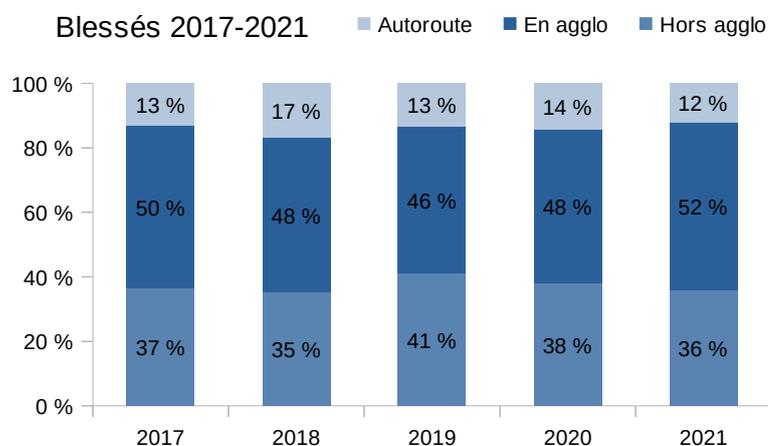
Source Données BAAC définitives – ONISR

Tués 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Blessés 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

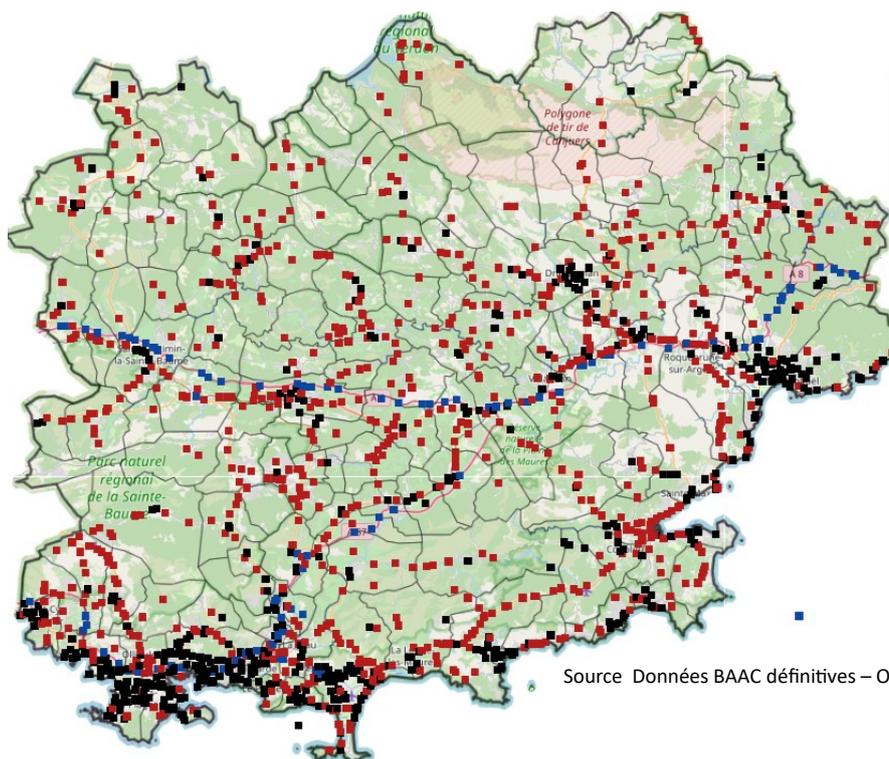
La répartition des accidents corporels et des blessés selon le milieu évolue peu durant ces 5 années : 50 % des accidents et des blessés se situent en agglomération.

Néanmoins sur la période, près de 4 accidents sur 10 ont lieu hors agglomération, alors qu'on y dénombre 6 tués sur 10 en moyenne.

A noter que l'année 2020 a constitué une année particulière avec une nette diminution des tués hors agglomération et un transfert de la mortalité en zone urbaine.

Les accidents en 2017 - 2021 selon le milieu

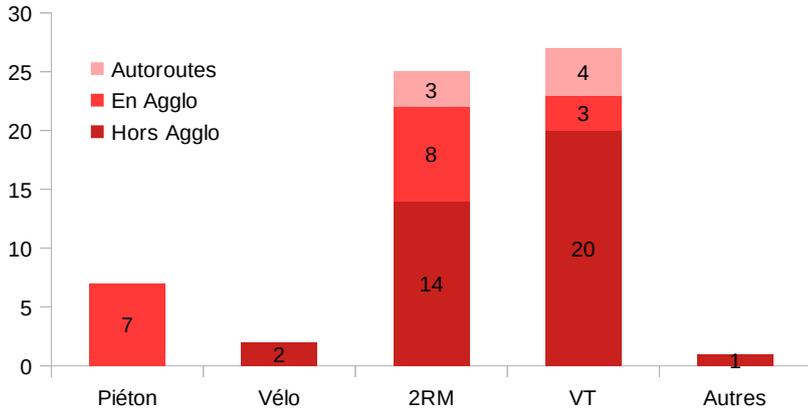
- 1. Hors aggro HA
- 2. En aggro HA
- 3. Autoroute



Source Données BAAC définitives – ONISR

2/2 Le milieu selon le mode de déplacement des usagers tués

2021 : Tués par milieu



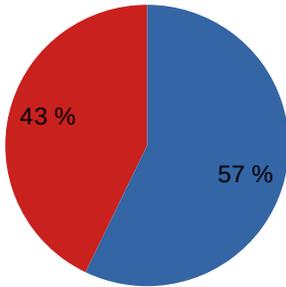
En 2021 les automobilistes sont plus touchés hors agglomération et sur autoroute.

En agglomération, l'enjeu principal concerne les autres usagers de la route. On recense plus de personnes tuées en 2RM (44%) ou à pied (39%) qu'en voiture (17%).

Concernant la mortalité des 2RM près de 6 fois sur 10 l'accident a lieu hors agglomération, plus de 3 fois sur 10 en agglomération et plus de 1 fois sur 10 sur autoroute.

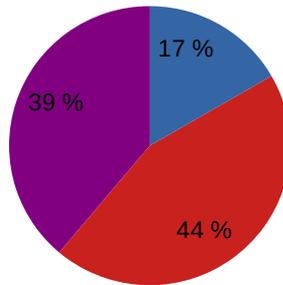
Source Données BAAC définitives – ONISR

2021 : Tués sur autoroute



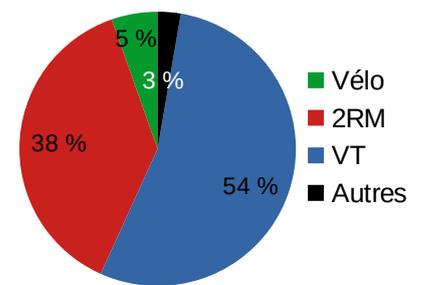
Source Données BAAC définitives – ONISR

2021 : Tués en agglo



Source Données BAAC définitives – ONISR

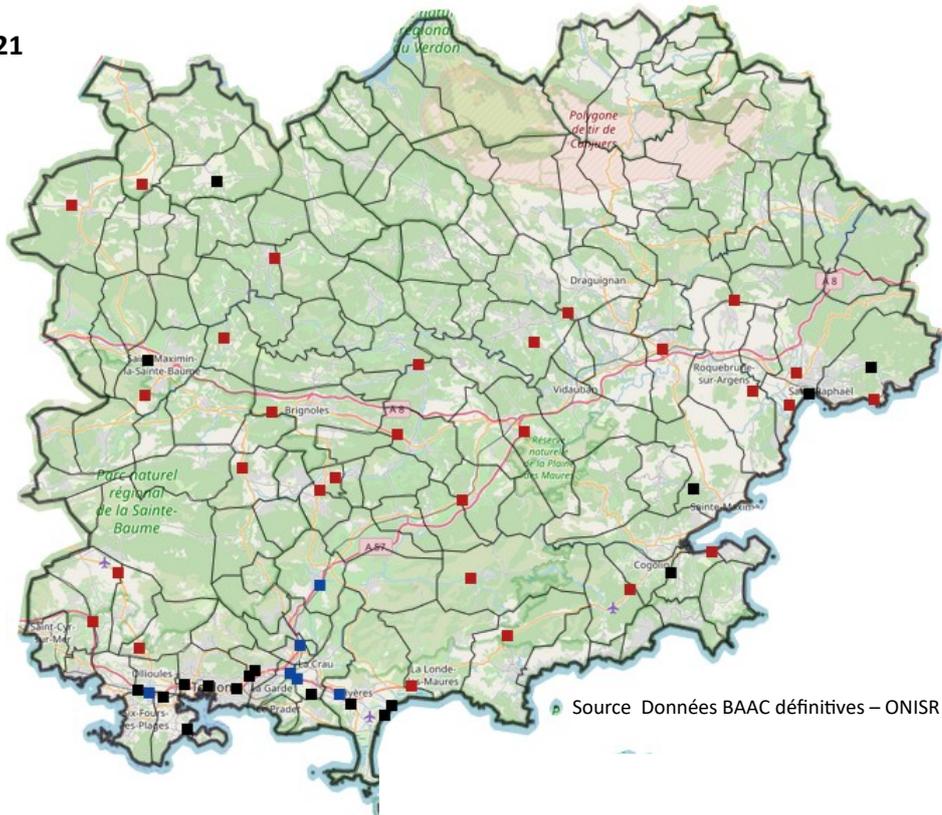
2021 : Tués hors agglo



Source Données BAAC définitives – ONISR

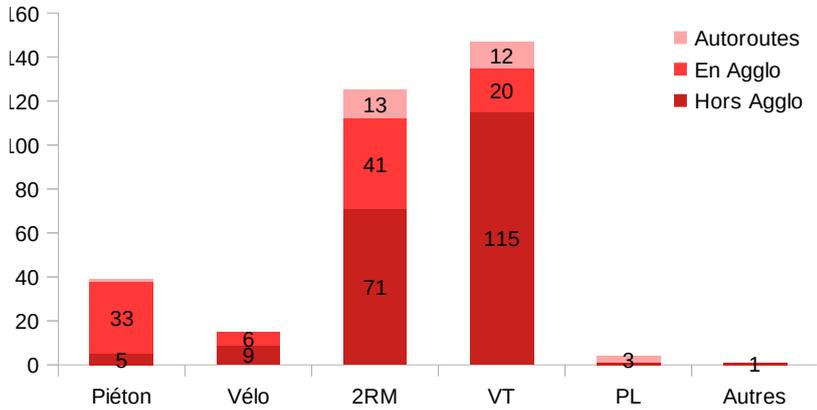
Les accidents mortels en 2021 selon le milieu

- 1. Hors agglo HA
- 2. En agglo HA
- 3. Autoroute



Source Données BAAC définitives – ONISR

2017-2021 : Les tués par milieu



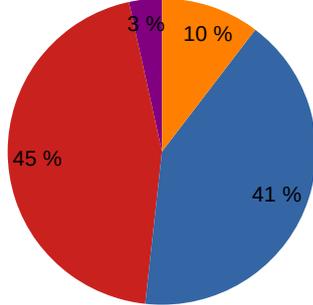
Source Données BAAC définitives – ONISR

En moyenne de 2017 à 2021 les automobilistes et les 2RM sont plus touchés hors agglomération.

En agglomération l'enjeu principal concerne les autres usagers de la route. On recense plus de personnes tuées en 2RM (41%) ou à pied (33%) qu'en voiture (20%).

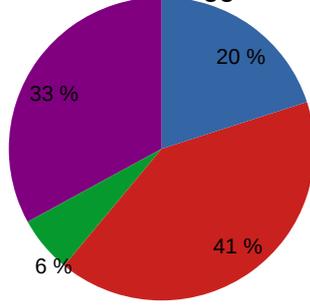
Concernant la mortalité des 2RM près de 6 fois sur 10 l'accident a lieu hors agglomération, plus de 3 fois sur 10 en agglomération et plus de 1 fois sur 10 sur autoroute.

2017-2021 : Tués sur autoroute



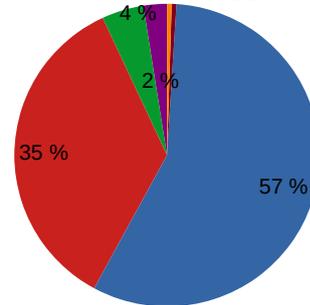
Source Données BAAC définitives – ONISR

2017-2021 : Tués en agglo



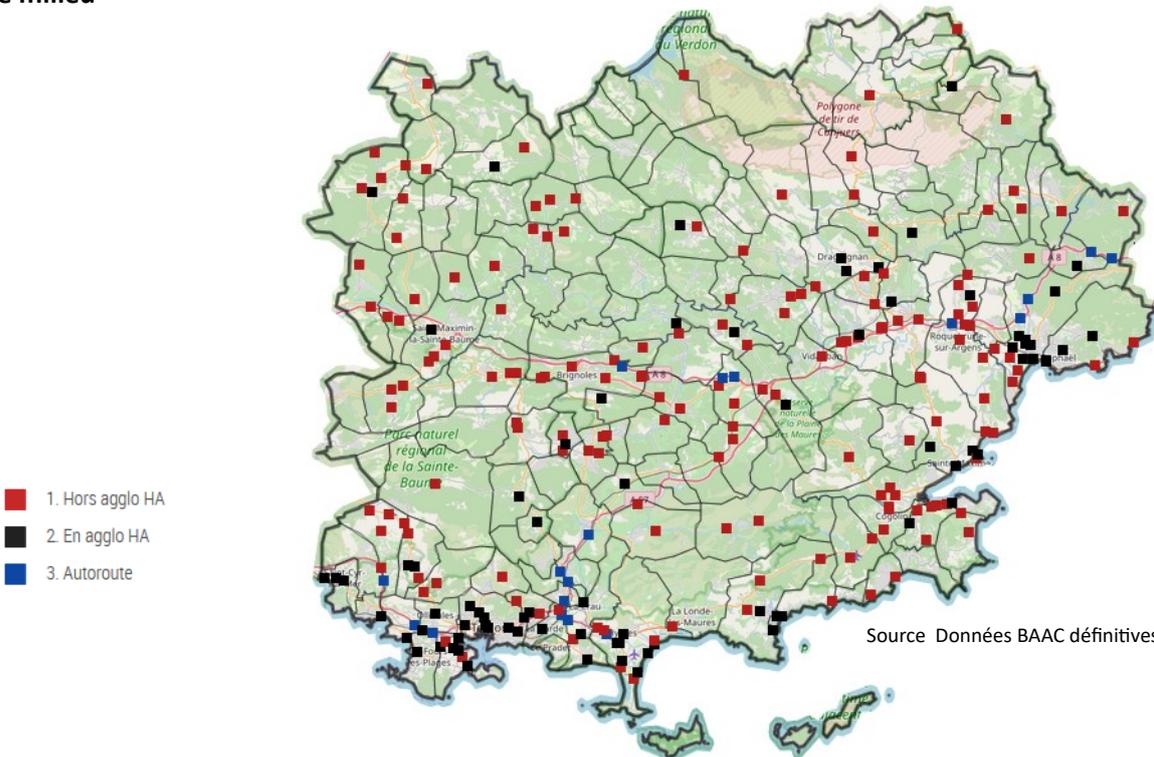
Source Données BAAC définitives – ONISR

2017-2021 : Tués hors agglo



Source Données BAAC définitives – ONISR

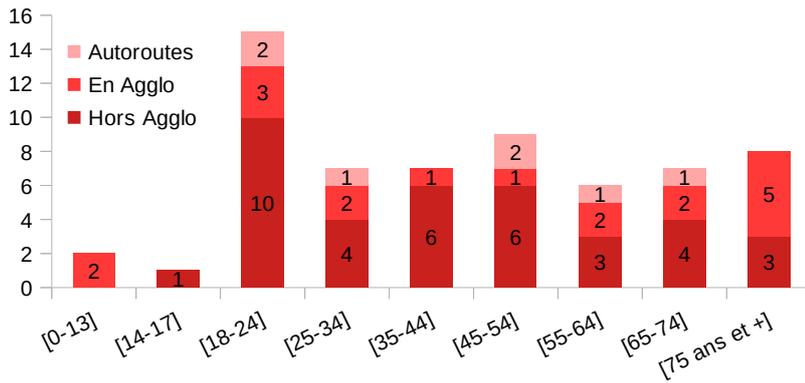
Les accidents mortels en 2017- 2021 selon le milieu



Source Données BAAC définitives – ONISR

2/3 Le milieu selon la classe d'âge des usagers tués

2021 : Tués selon la classe d'âge



Source Données BAAC définitives – ONISR

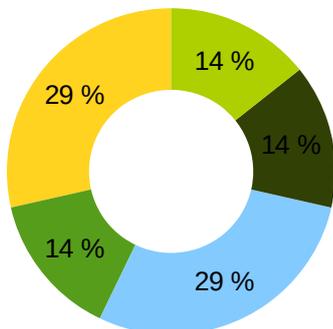
En 2021 la répartition par âge montre un pic pour les 18-24 ans (15 tués soit 24 %) notamment hors agglomération avec 67 % des tués de cette classe d'âge.

Les 45-54 ans constituent un second pic avec 9 personnes décédées soit 15 % des tués.

Les autres tranches d'âge se situent entre 10 % et 13 % (à l'exclusion des jeunes et ados)

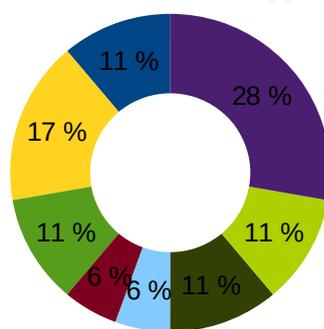
Sur le secteur plus meurtrier hors agglomération, les séniors de 65 ans et + représentent 19 % des tués juste après les 18-24 ans (27%) et devant les 35-44 ans et 45-54 ans (16%). Les jeunes adultes constituent 7 % de la population varoise contre 28 % pour les séniors.

2021 : Tués sur autoroute



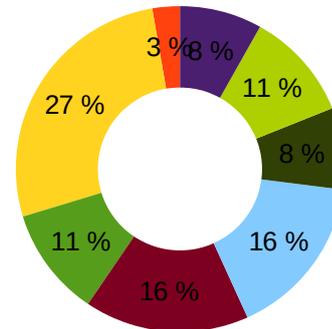
Source Données BAAC définitives – ONISR

2021 : Tués en agglo

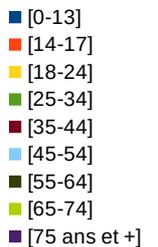


Source Données BAAC définitives – ONISR

2021 : Tués hors agglo



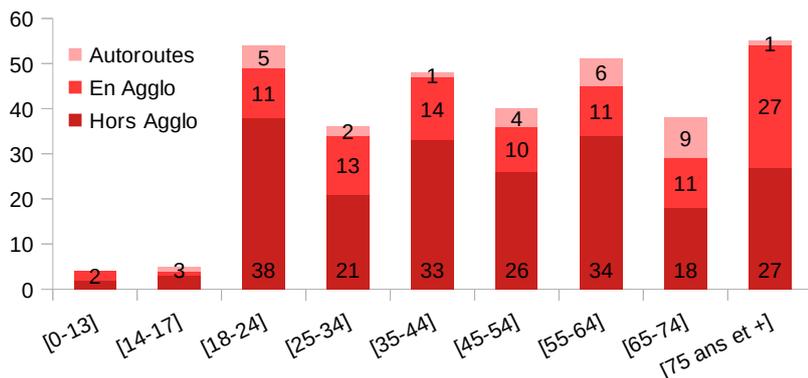
Source Données BAAC définitives – ONISR



En moyenne, de 2017 à 2021, la répartition par âge montre un pic pour les 75 ans et + et les 18-24 ans (55 et 54 tués soit 16 % du total des tués). La 1ère classe d'âge se répartit entre agglomération et autoroute alors que la seconde se concentre dans 70 % des cas hors agglomération. Les 54-64 et 35-44 ans constituent le pic secondaire avec respectivement 51 et 48 personnes décédées soit environ 15 % des tués. Les autres tranches d'âge se situent aux alentours des 11 % (à l'exclusion des jeunes et ados)

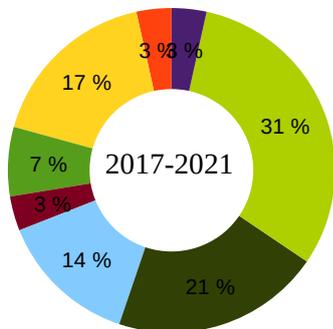
Sur le secteur plus meurtrier hors agglomération, les séniors de 65 ans et + représentent 22 % des tués juste devant les 18-24 ans (19%), les 55-64 ans et 35-44 ans (17 % et 16%). Pour rappel les jeunes adultes constituent 7 % de la population varoise contre 28 % pour les séniors.

2017-2021 : Tués selon la classe d'âge



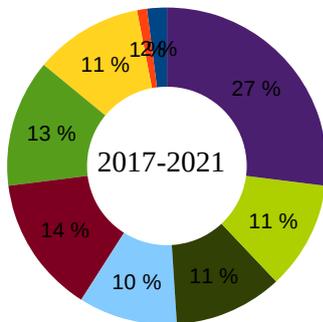
Source Données BAAC définitives – ONISR

Tués sur autoroute



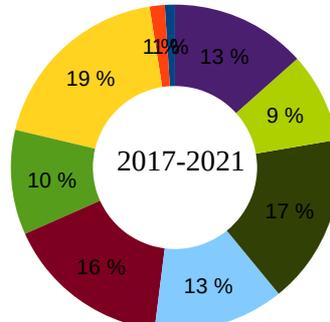
Source Données BAAC définitives – ONISR

Tués en agglo



Source Données BAAC définitives – ONISR

Tués hors agglo

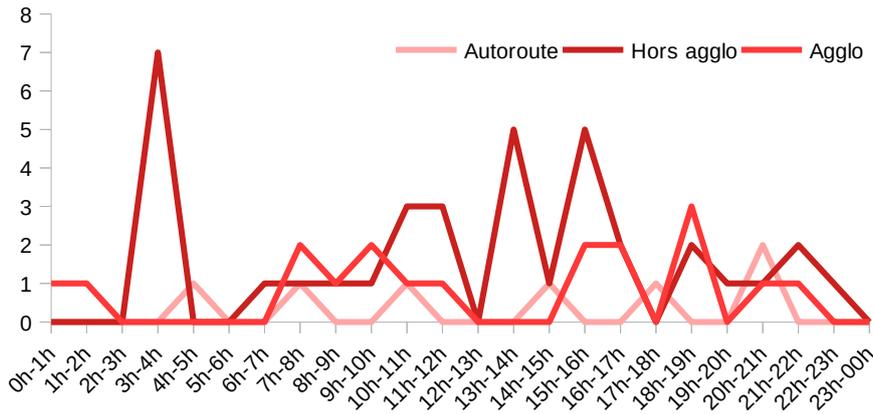


Source Données BAAC définitives – ONISR

- [0-13]
- [14-17]
- [18-24]
- [25-34]
- [35-44]
- [45-54]
- [55-64]
- [65-74]
- [75 ans et +]

2/4 Le milieu selon la temporalité des usagers tués

Les tués selon l'heure et le milieu 2021

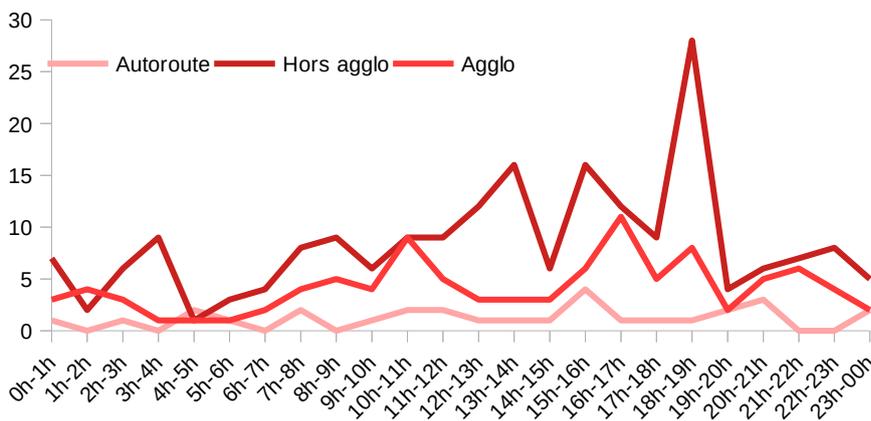


Source Données BAAC définitives – ONISR

Sur l'ensemble des routes les tranches horaires 3h-4h et 15h-16h en 2021 ainsi que 18h-19h sur la période 2017-2021 représentent chacune 11 % de la mortalité.

Plus largement le créneau 13h-19h (25 % de la journée) concentre près de 40 % de la mortalité en 2021 comme sur la moyenne 2017-2021.

Les tués selon l'heure et le milieu 2017 - 2021

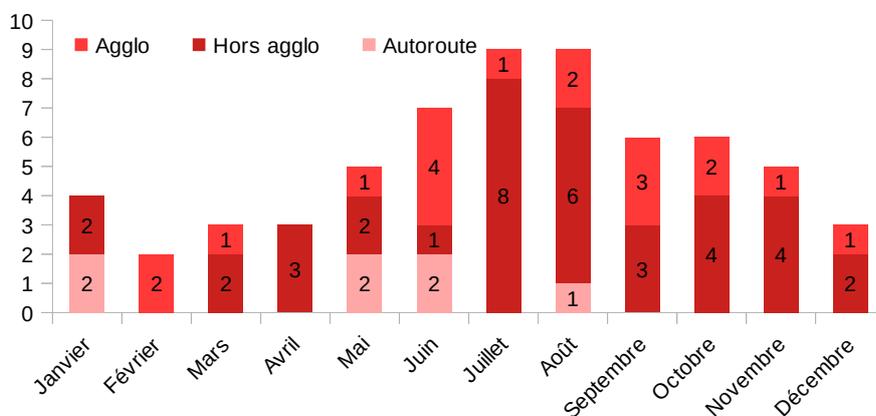


Source Données BAAC définitives – ONISR

Les routes hors agglomération (6 tués sur 10 en moyenne sur 5 ans) comptabilisent en moyenne 43 % de la mortalité sur la plage horaire 13h-19h (25 % de la journée).

Le pic se situe en moyenne entre 18h et 19h, et entre 3h et 4h en 2021.

Les tués selon le mois et le milieu 2021

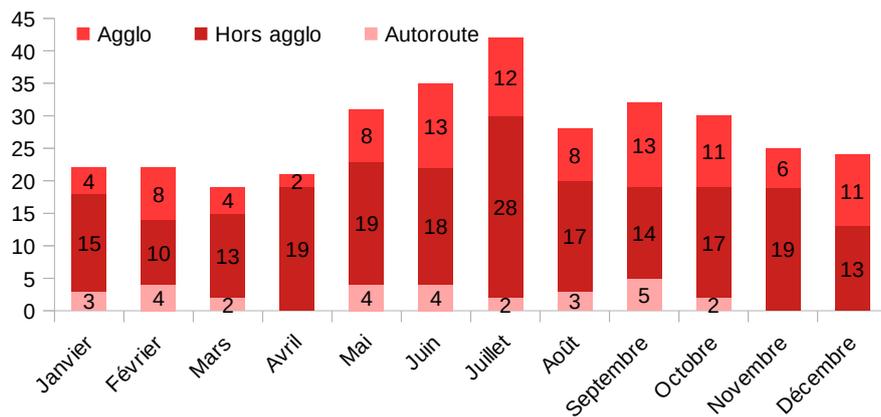


Source Données BAAC définitives – ONISR

Sur l'ensemble des routes les mois de juin, juillet et août en 2021 ainsi que juin et juillet sur la période 2017-2021 représentent chacun plus de 10 % de la mortalité.

Plus largement juin à août (25 % de l'année) concentrent 40 % de la mortalité en 2021 alors sur la moyenne 2017-2021, ce sont les mois de mai à juillet qui centralisent 32 % de la mortalité.

Les tués selon le mois et le milieu 2017 - 2021

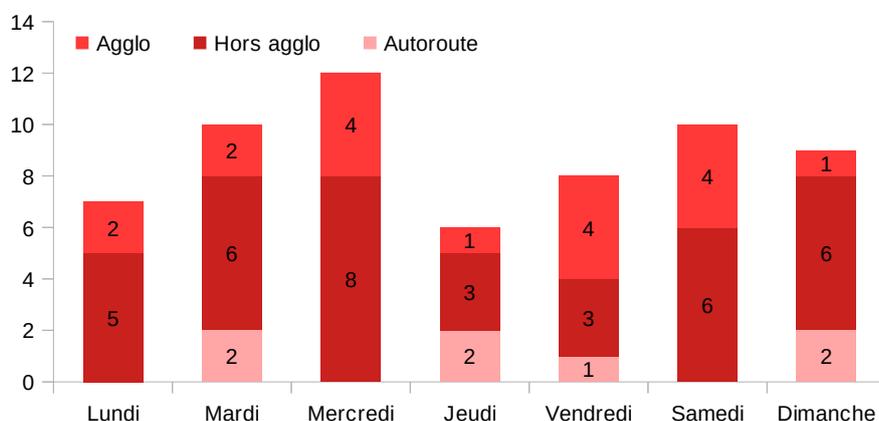


Source Données BAAC définitives – ONISR

Sur les routes hors agglomération (6 tués sur 10 en moyenne sur 5 ans) le pic se situe au mois de juillet. Sur ces 5 dernières années la répartition y est assez homogène d'avril à novembre.

On constate une accalmie globale au cours du mois d'août sur l'ensemble des milieux à l'exception de 2021 similaire au mois de juillet.

Les tués selon le jour et le milieu 2021



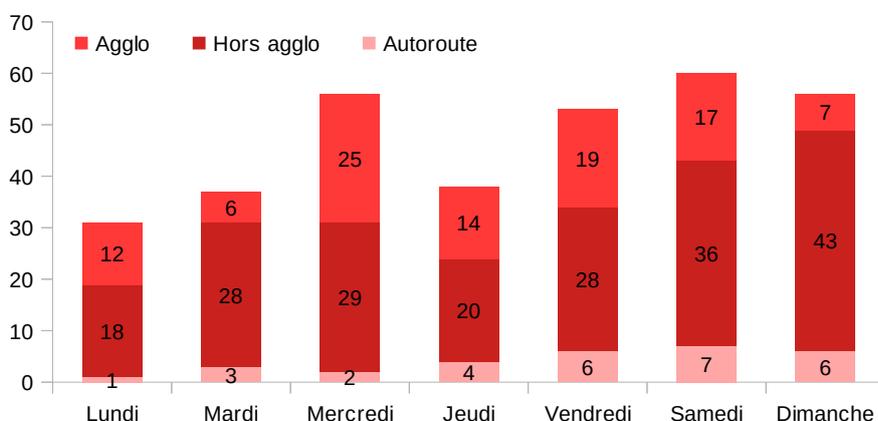
Source Données BAAC définitives – ONISR

Sur l'ensemble des routes le mercredi en 2021 et le samedi sur la période des 5 dernières années représentent chacun près de 20 % de la mortalité.

En 2021 les mardi et mercredi concentrent une mortalité (35%) supérieure aux samedi et dimanche (30%), contrairement à la moyenne 2017-2021.

Plus largement les fins de semaine (vendredi samedi et dimanche) concentrent en moyenne plus de 50 % de la mortalité.

Les tués selon le jour et le milieu 2017 - 2021



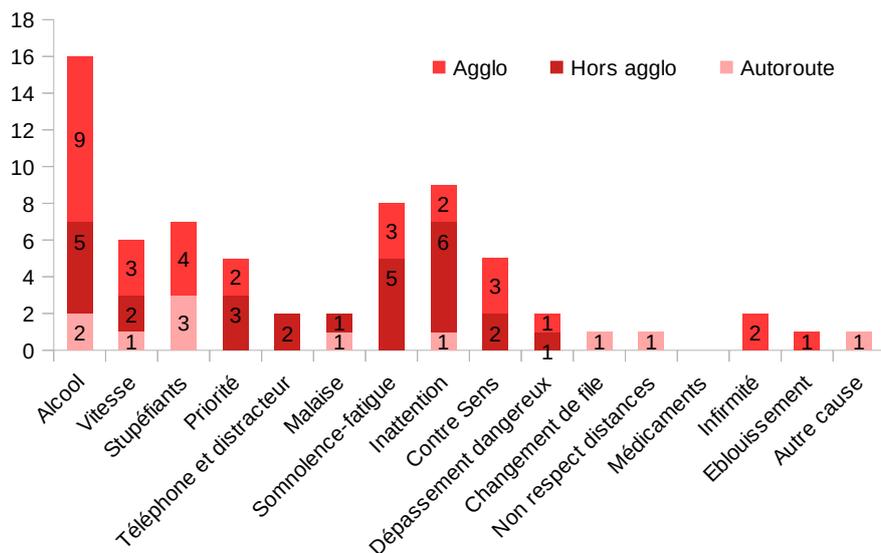
Source Données BAAC définitives – ONISR

Sur les routes hors agglomération (6 tués sur 10 en moyenne sur 5 ans) le pic se situe le dimanche sur la période 2017-2021.

On constate de façon globale une diminution les lundi et jeudi.

2/5 Le milieu selon les facteurs des usagers tués

Les tués selon les facteurs usagers et le milieu 2021



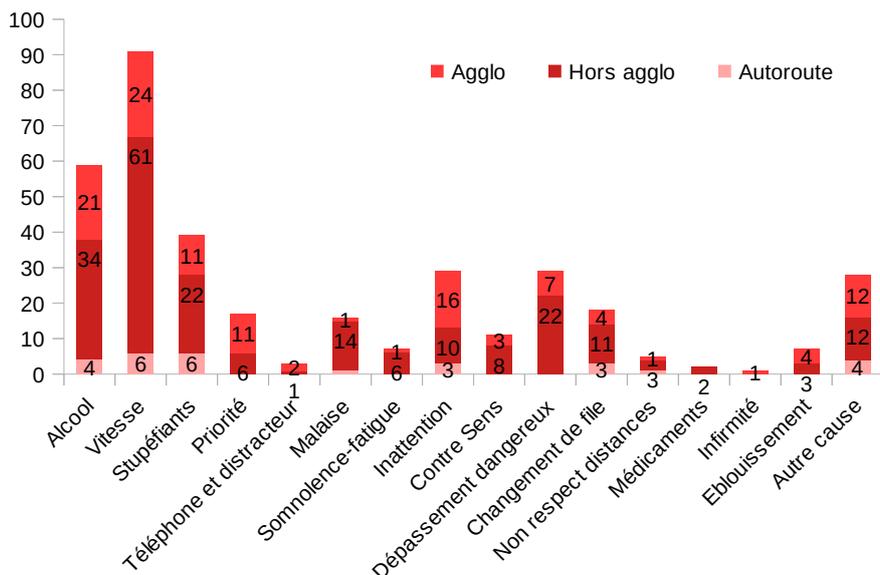
Source Données BAAC définitives – ONISR

Les forces de l'ordre peuvent renseigner jusqu'à 3 facteurs d'accident pour chaque décès ou aucun si aucune cause n'est identifiée.

Sur l'ensemble des routes l'alcool en 2021 et la vitesse de 2017 à 2021 constituent les facteurs à risque lors d'accidents mortels. En moyenne viennent ensuite les stupéfiants, la baisse de vigilance (somnolence et inattention) puis les dépassements dangereux.

Sur les routes hors agglomération 61 accidents mortels impliquent des usagers avec le facteurs vitesse, 34 avec l'alcool, puis 22 avec stupéfiants et dépassement dangereux. Pour rappel les routes hors agglomération représentent 6 tués sur 10 en moyenne sur 5 ans.

Les tués selon les facteurs usagers et le milieu 2017 - 2021

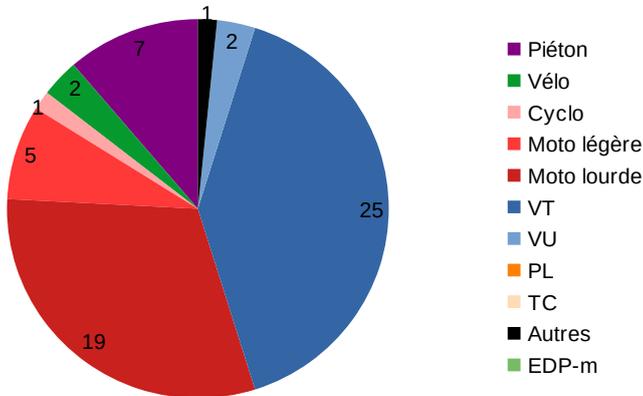


Source Données BAAC définitives – ONISR

3/ Les usagers

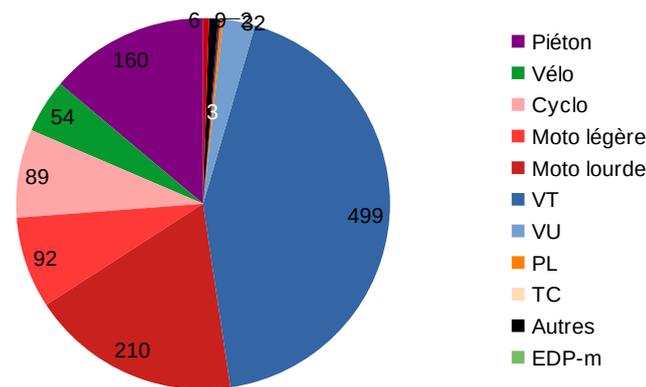
3/1 Les usagers selon le mode de déplacement

2021 : Tués selon le mode de déplacement



Source Données BAAC définitives – ONISR

2021 : Blessés selon le mode de déplacement



Source Données BAAC définitives – ONISR

Les automobilistes constituent, en 2021, comme sur la moyenne des 5 dernières années, 41 % des personnes tuées et blessées alors que les conducteurs de 2RM, moins nombreux sur les routes, représentent un peu moins de 40 % des tués et 34 % des blessés.

Les piétons constituent 12 % de la mortalité routière de 2017 à 2021 pour 13 % des blessés.

Les cyclistes représentent, sur cette période, 4 % de la mortalité et que 9 % des blessés.

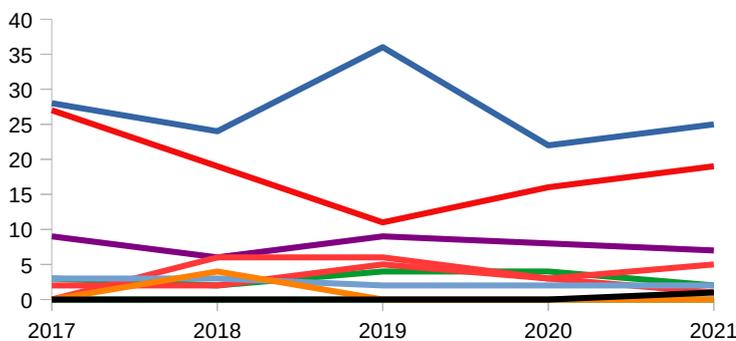
Les autres catégories d'usagers représentent une part plus faible.

La mortalité routière baisse de 10 tués entre 2017 et 2021 et concerne tous les usagers.

2019 a constitué une année particulière avec une hausse importante du nombre d'automobilistes tués et une diminution des usagers de 2RM.

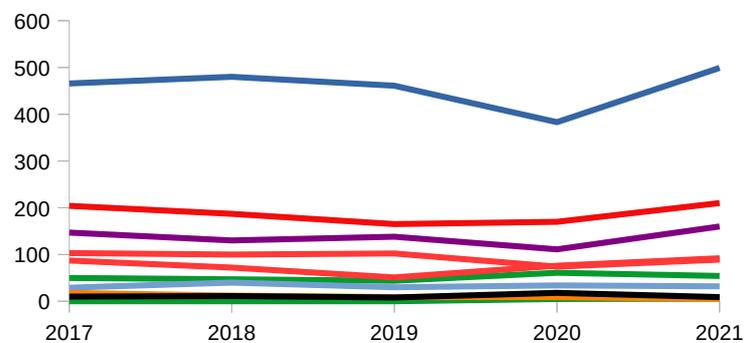
Le nombre total de blessés, en baisse depuis 2017, si on écarte 2020 année atypique, repart à la hausse en 2021 surtout pour les véhicules de tourisme (VT), les motos et les piétons.

Evolution des tués par catégories d'usagers



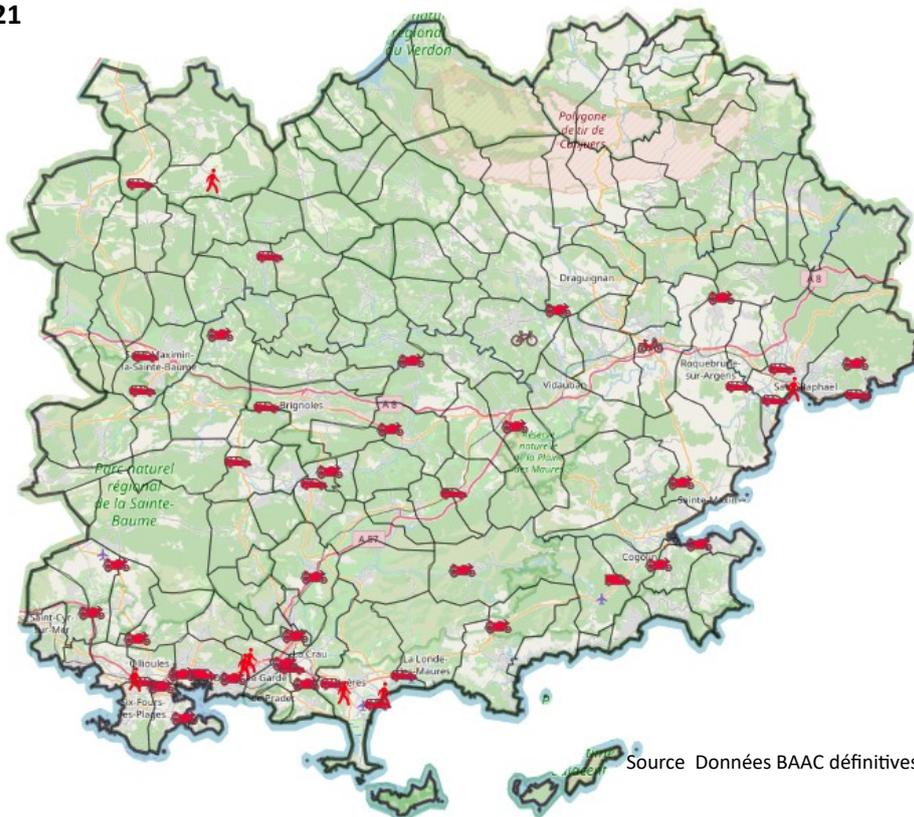
Source Données BAAC définitives – ONISR

Evolution des blessés par catégories d'usagers



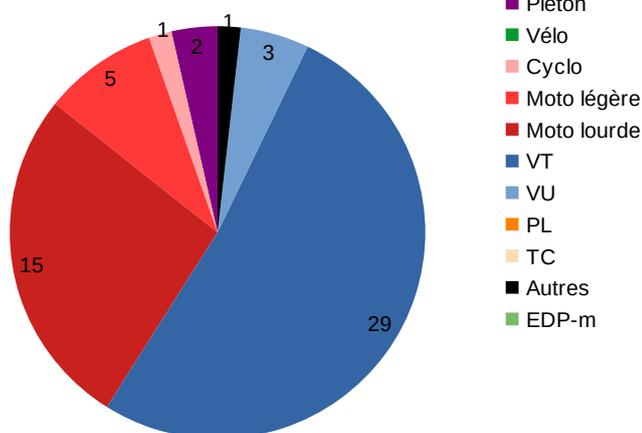
Source Données BAAC définitives – ONISR

Les usagers tués en 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

2021 : Prémisés responsables d'un accident mortel selon le mode de déplacement



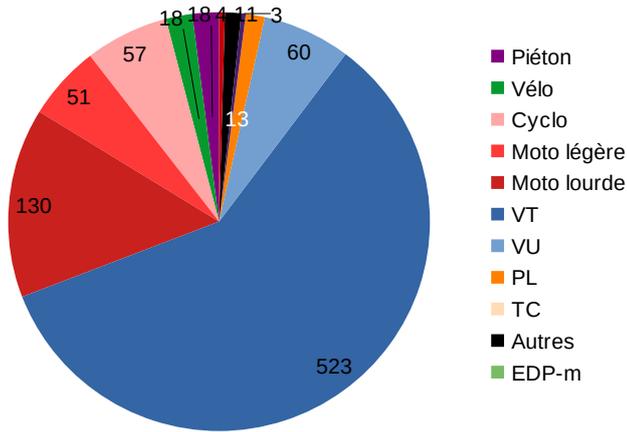
Source Données BAAC définitives – ONISR

Les usagers prémisés responsables d'un accident mortel en 2021 sont essentiellement des automobilistes (52%) et des conducteurs de 2RM (37% dont 71% sont des motos lourdes).

La tendance sur la période 2017-2021 est plus élevée pour les 2RM qui représentent 33% des prémisés responsables

On note par ailleurs que 86% des conducteurs de 2RM sont prémisés responsables de leur accident mortel contre 41% pour les automobilistes.

2021 : Prémisés responsables d'un accident corporel selon le mode de déplacement



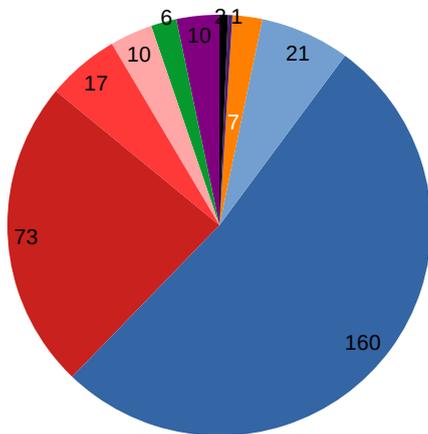
Source Données BAAC définitives – ONISR

Les usagers présumés responsables d'un accident corporel en 2021 sont essentiellement des automobilistes (59%) et des conducteurs de 2RM (27% dont 55 % sont des motos lourdes).

La tendance sur la période 2017-2021 est la même que 2021.

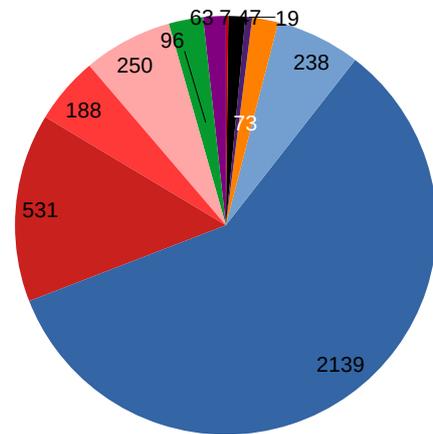
On note par ailleurs que 94 % des conducteurs de 2RM sont présumés responsables de leur accident corporel contre 38 % pour les automobilistes.

2017-2021 : Prémisés responsables d'un accident mortel selon le mode de déplacement



Source Données BAAC définitives – ONISR

2017-2021 : Prémisés responsables d'un accident corporel selon le mode de déplacement



Source Données BAAC définitives – ONISR

3/2 Les usagers selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

Les tués de 2017 à 2021	Piéton 	Vélo 	Cyclo 	Moto 	VL 	VU 	PL 	Autre 	Total
1) ACCIDENT SANS TIERS	0	4	4	43	71	9	0	0	131
2) COLLISION AVEC :									
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	1	0	0	5	0	0	0	0	6
VL	21	8	6	42	36	1	1	0	115
VU	5	0	1	3	8	1	0	1	19
PL	5	1	0	1	3	0	2	0	12
TC	2	0	1	1	1	0	0	0	5
Autre	2	0	0	2	0	0	0	0	4
3) MULTICOLLISION	2	2	1	15	16	1	1	0	38
TOTAL	39	15	13	112	135	12	4	1	331
<i>Part de la mortalité</i>	12%	5%	4%	34%	41%	4%	1%	0%	100,00%

Source Données BAAC définitives – ONISR

Les blessés de 2017 à 2021	Piéton 	Vélo 	Cyclo 	Moto 	VL 	VU 	PL 	TC 	Autre 	Total
1) ACCIDENT SANS TIERS	0	14	65	232	489	35	17	4	19	875
2) COLLISION AVEC :										
Piéton	0	6	7	18	21	1	0	3	2	58
Vélo	10	7	4	8	2	0	0	0	0	31
Cyclo	17	7	10	12	20	0	0	0	0	66
Moto	47	11	13	49	89	3	0	0	1	213
VL	493	170	294	782	983	46	4	11	23	2806
VU	60	21	34	73	73	26	2	1	2	292
PL	5	7	10	14	64	10	5	1	2	118
TC	13	5	4	8	8	3	0	0	0	41
Autre	10	8	12	12	9	5	0	0	2	58
3) MULTICOLLISION	31	11	15	106	531	36	3	2	7	742
TOTAL	686	267	468	1314	2289	165	31	22	58	5300
<i>Part de la mortalité</i>	13%	5%	9%	25%	43%	3%	1%	0%	1%	100,00%

Source Données BAAC définitives – ONISR

Sur la moyenne de 2017 à 2021 les piétons décèdent suite à une collision avec un automobiliste (VL-VU) près de 7 fois sur 10 et avec un poids lourd (PL) plus de 1 fois sur 10. Les blessés résultent de chocs avec un VL ou un VU plus de 8 fois sur 10 et avec un 2RM près d'1 fois sur 10.

C'est dans le cadre d'un accident sans tiers que décèdent 27 % des cyclistes alors que pour 53 % c'est suite à un choc avec un VL. 72 % des cyclistes sont blessés lors d'une collision avec un VL ou un VU.

Les tués en 2RM sont la conséquence d'un accident sans tiers pour 27 % des cyclos et 31 % des motos, et d'un accident avec un VL-VU pour 54 % des cyclos et 41 % des motos. Concernant les blessés on retrouve les mêmes cas de figure mais moindre pour les accidents sans tiers (14 % pour

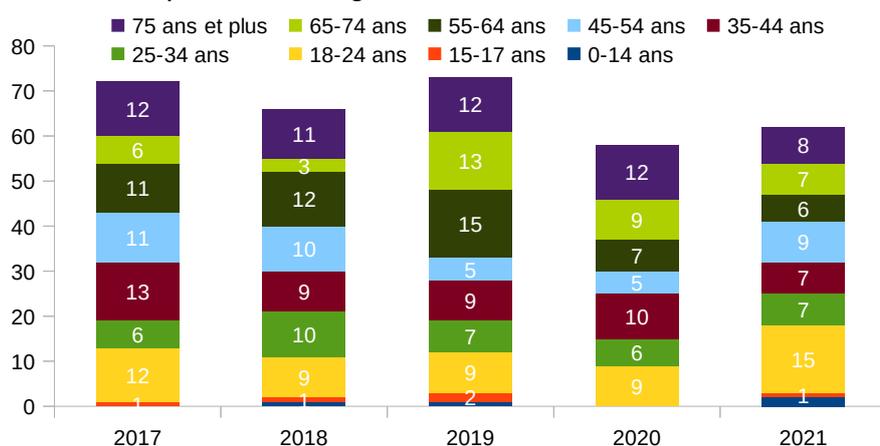
les cyclos et 18 % pour les motos) et supérieurs pour les collision avec VL-VU (70 % pour les cyclos et 66 % pour les motos).

Les automobilistes tués résultent essentiellement d'un accident sans tiers (53 % des VL et 75 % des VU) puis d'une collision avec un autre automobiliste (33 % des VL et 16 % des VU). Les circonstances diffèrent pour les automobilistes blessés : collision avec un VL-VU pour 46 % des VL et 44 % des VU, multicollision pour 23 % des VL et 22 % des VU, accident sans tiers pour 21 % des VL comme des VU.

Les autres catégories d'usagers sont peu significatives.

3/3 Les usagers selon les classes d'âge

Les tués par classe d'âge 2017-2021



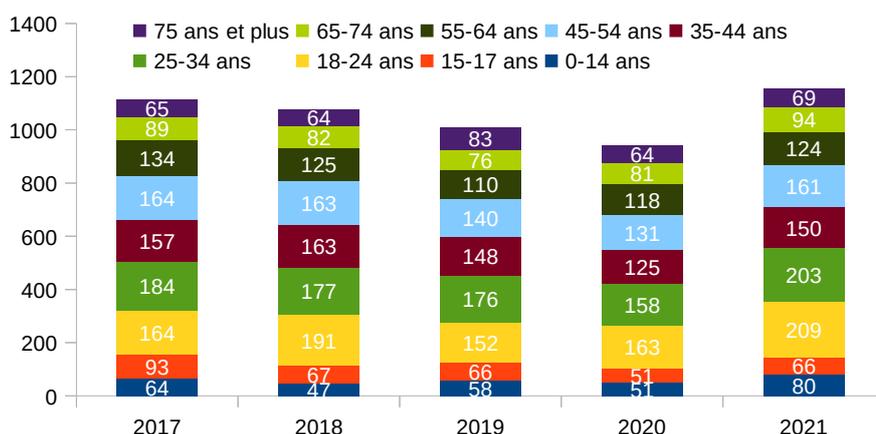
Source Données BAAC définitives – ONISR

Le nombre de personnes tuées sur la période est dépendant de la classe d'âge. Jusqu'à 2019 (2020 étant une année atypique) si les 18-24 ans, 35-44 ans et 45-54 ans sont en baisse, on constate une stabilité des 75 ans et + et une hausse pour les 55-74 ans.

L'année 2021 est marquée par un fort rebond de la mortalité des jeunes de 18 à 24 ans (24 % des tués) et une baisse des 75 ans et + (13 % des tués).

Plus globalement les séniors à partir de 65 ans représentent en moyenne 28 % des tués suivis des jeunes 18-24 ans avec 16 % des tués.

Les blessés par classe d'âge 2017-2021

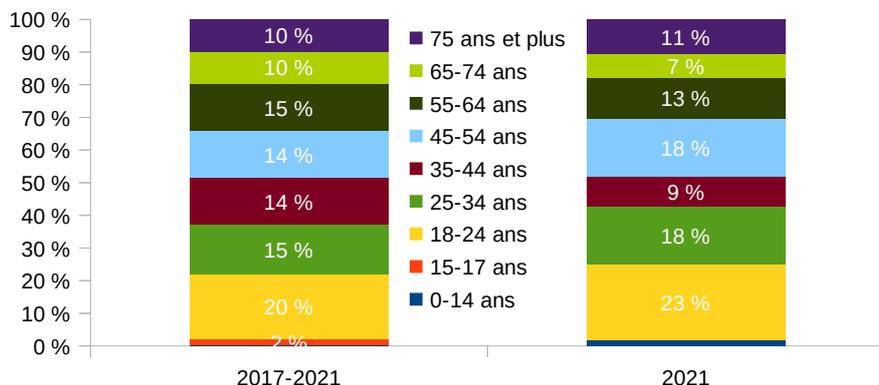


Source Données BAAC définitives – ONISR

Entre 2017 et 2020 le nombre de blessés est en baisse pour toutes les catégories en dehors des 65 ans et plus qui stagnent.

La répartition des blessés est relativement stable chaque année. Les plus impactés sont 18-24 ans et 25-34 ans (10 % de la population varoise) avec en moyenne 17 % des blessés.

Les présumés responsables d'un accident mortel par classe d'âge 2017-2021



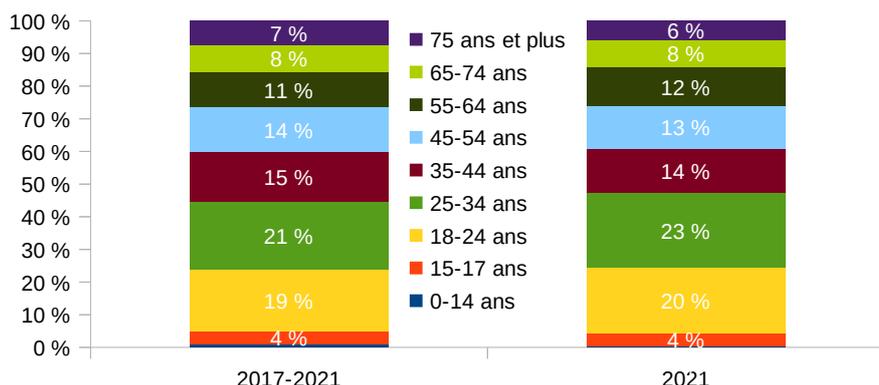
Source Données BAAC définitives – ONISR

Le nombre de présumés responsables d'un accident mortel est plus important chez les jeunes adultes : les 18-24 ans représentent 23% des présumés responsables en 2021 et 20 % sur la période 2017-2021.

En moyenne la classe d'âge des présumés responsables baisse en même temps que l'âge augmente même si l'année 2021 présente quelques différences.

On note par ailleurs que dans le cadre d'un accident mortel, en moyenne 82 % des usagers de 35-44 ans sont présumés responsables de leur accident contre 59 % chez les jeunes adultes.

Les présumés responsables d'un accident corporel par classe d'âge 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Les usagers présumés responsables d'un accident corporel sont essentiellement des usagers de 18 à 34 ans : 43 % en 2021 et 40 % entre 2017 et 2021.

En moyenne la classe d'âge des présumés responsables baisse à partir de 35 ans en même temps que l'âge augmente.

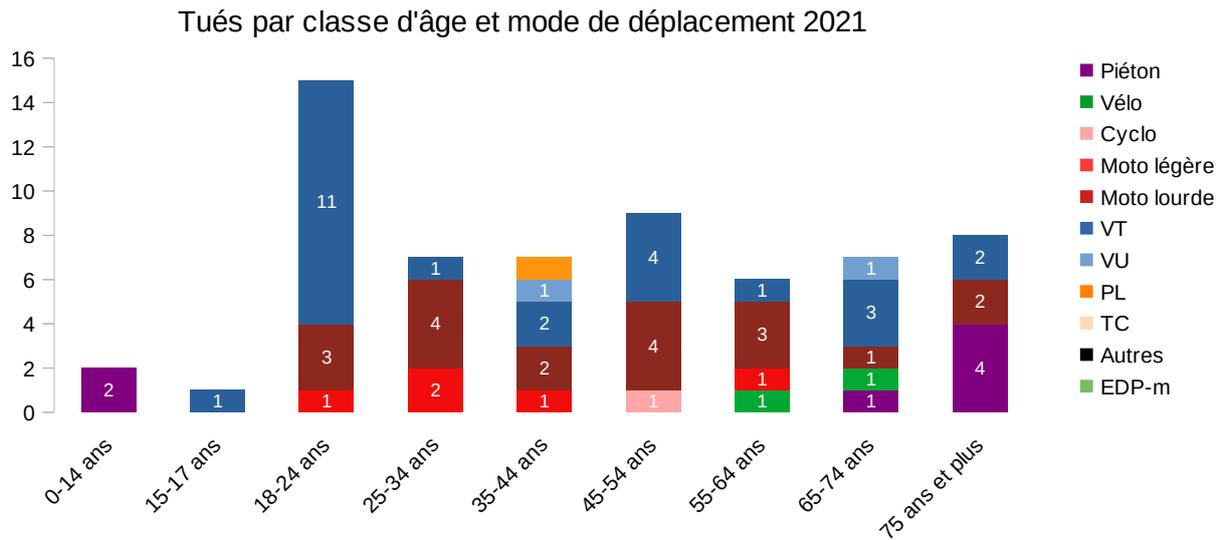
3/4 Les usagers selon l'âge et le mode de déplacement

On observe en 2021 que les piétons tués (12 % des tués) sont soit des enfants (29 %) soit des séniors (71 %).

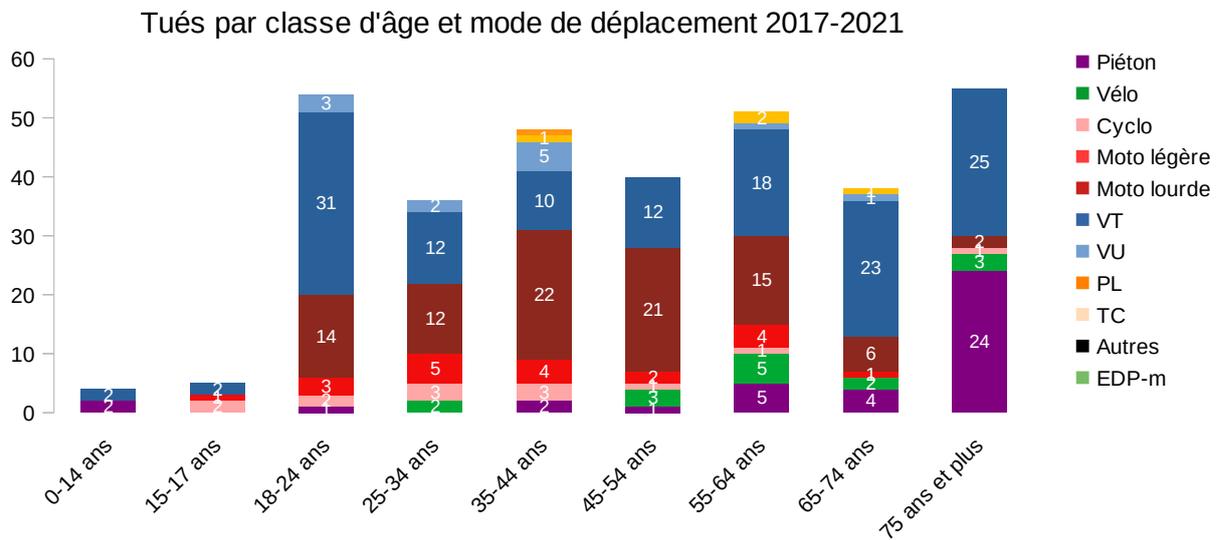
Les conducteurs de motos lourdes tués (31 % des tués) concernent toutes les catégories d'âge mais plus particulièrement les 25-34 ans et 45-54 ans (42 % des motards tués) alors que les automobilistes (40 % des tués) sont essentiellement des jeunes adultes (44 % des automobilistes tués).

Les jeunes adultes tués en 2021 (24 % des tués pour 7 % de la population varoise) sont soit des automobilistes (73%) soit des conducteurs de 2RM (27%) alors que les séniors de plus de 65 ans

(24 % des tués pour 27 % de la population varoise) sont principalement des automobilistes (33%) ou des piétons (33%).



Source Données BAAC définitives – ONISR



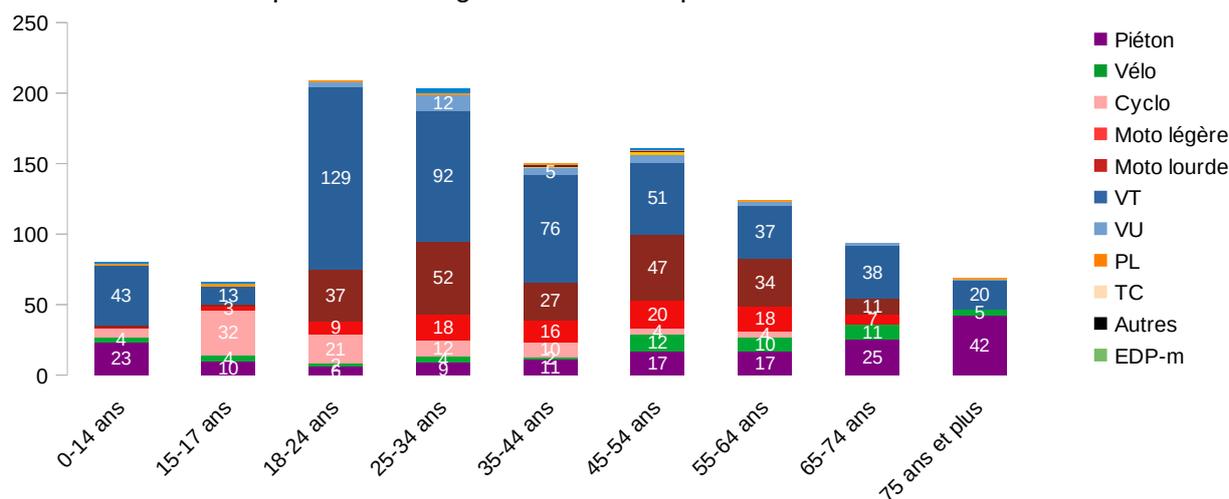
Source Données BAAC définitives – ONISR

On observe en 2021 que les piétons blessés (14 % des blessés) impactent essentiellement les seniors (42 % des piétons blessés).

Les conducteurs de 2RM blessés (34 % des blessés) concernent toutes les catégories d'âge mais plus particulièrement les 25-34 ans et 45-54 ans (respectivement 21 % et 18 % des 2RM blessés) alors que les automobilistes blessés (43 % des blessés) sont essentiellement des jeunes adultes (26 % des automobilistes blessés). On constate que le nombre d'automobilistes blessés diminue quand l'âge augmente.

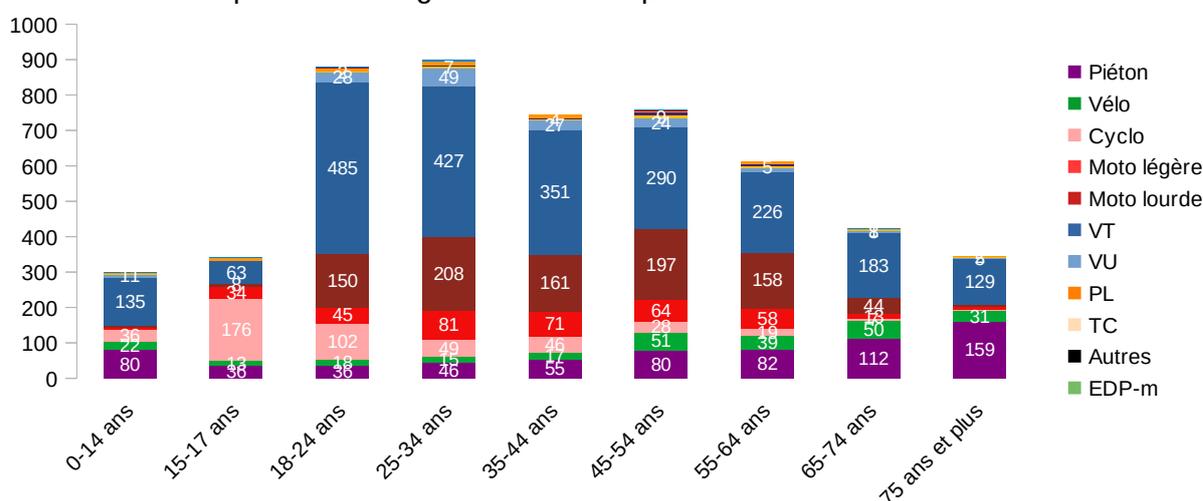
Les jeunes adultes blessés en 2021 (18 % des blessés pour 7 % de la population varoise) sont majoritairement des automobilistes (62%) ou des conducteurs de 2RM (32%) tout comme les 25-34 ans (18% des blessés pour 10 % de la population varoise) avec 45 % d'automobilistes et 40 % de conducteurs de 2RM.

Blessés par classe d'âge et mode de déplacement 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Blessés par classe d'âge et mode de déplacement 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Le nombre de présûmés responsables d'un accident mortel sur la période 2017-2021 est plus important chez les jeunes adultes et les séniors (respectivement 20 % des présûmés responsables pour 9 % et 27 % de la population) notamment en voiture : 69 % des jeunes adultes présûmés responsables ou des séniors sont des automobilistes.

En moyenne la classe d'âge des automobilistes présûmés responsables (52 % des présûmés responsables) diminue à partir de 25 ans pour réaugmenter à partir de 65 ans : les jeunes adultes et les séniors représentent 52 % du total des automobilistes présûmés responsables.

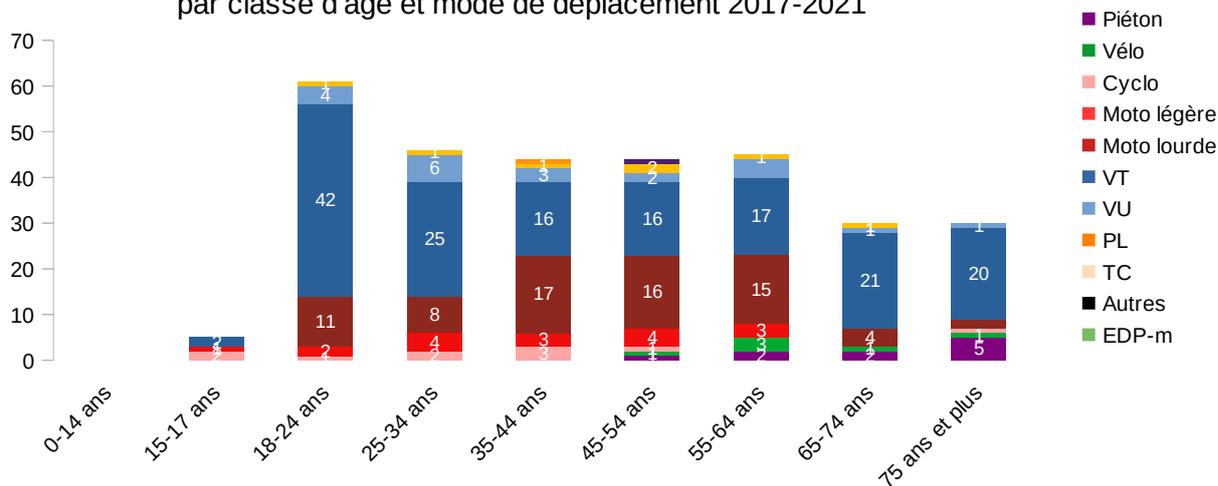
Les conducteurs de 2RM sont présûmés responsables à hauteur de 33 % dont 73 % sont des motards : 23% ont entre 35 et 44 ans, 22 % entre 45 et 54 ans et 21 % entre 55 et 64 ans. Sur ces catégories d'âges le nombre de présûmés responsables est plus important chez les conducteurs de 2RM que chez les automobilistes.

Le nombre de présûmés responsables d'un accident corporel, sur la période 2017-2021, est plus important chez les jeunes adultes et les 25-34 ans (respectivement 19 % et 21 % des présûmés responsables pour 7 % et 21 % de la population) notamment en voiture : 64 % des jeunes adultes présûmés responsables et 58 % des 25-34 ans sont des automobilistes.

En moyenne la classe d'âge des automobilistes présûmés responsables (59 % des présûmés responsables) diminue à partir de 35 ans.

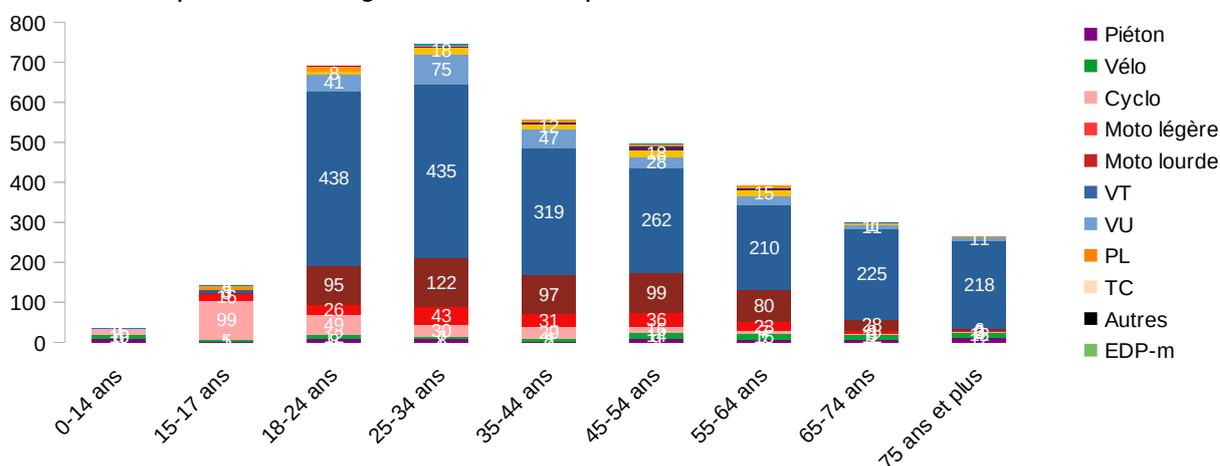
Les conducteurs de 2RM sont présûmés responsables à hauteur de 27 % dont 55 % sont des motards : toutes les catégories d'âge sont touchées notamment les 25-34 ans (23 % des motards présûmés responsables).

Les présûmés responsables d'un accident mortel par classe d'âge et mode de déplacement 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Les présûmés responsables d'un accident corporel par classe d'âge et mode de déplacement 2017-2021



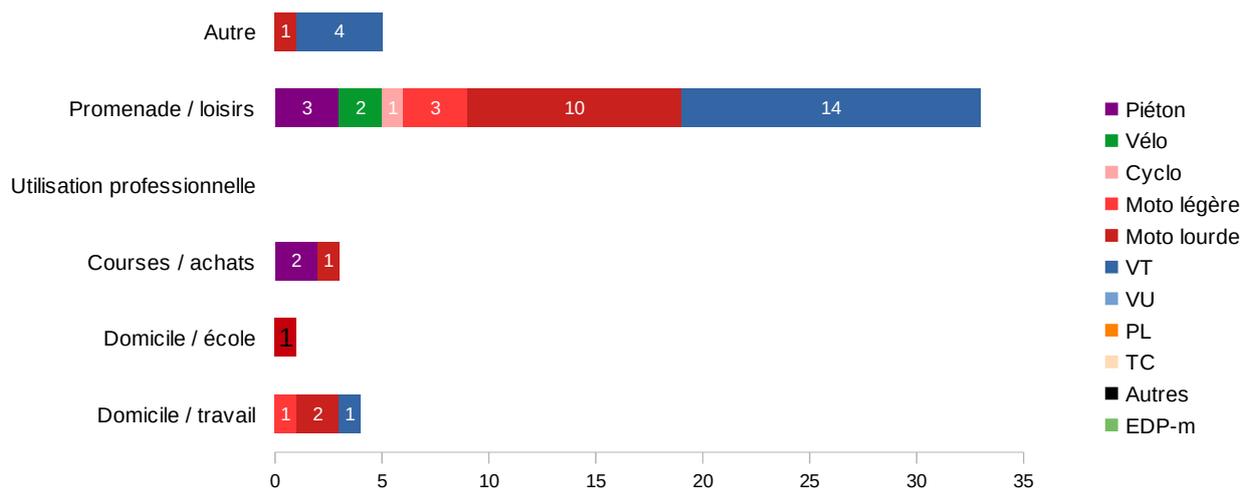
Source Données BAAC définitives – ONISR

3/5 Les types de trajet selon le mode de déplacement

On observe, en 2021, concernant les tués que le trajet promenade/loisirs représente 72 % des trajets connus des usagers tués : 42 % sont des automobilistes ou des conducteurs de 2RM (dont 71 % des motards), 9 % des piétons et 6 % des cyclistes.

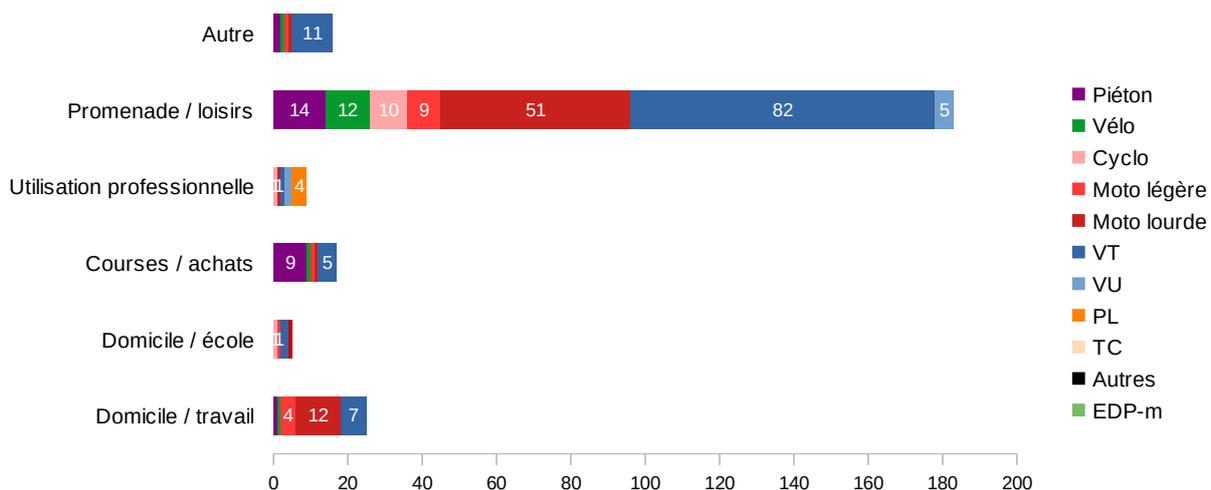
Les trajets liés au travail (domicile/travail ou utilisation professionnelle) ne concernent que 9 % du total des trajets connus, répartis essentiellement entre les conducteurs de 2RM (75%) et les automobilistes (25%).

Tués selon le type de trajet connu et le mode de déplacement 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Tués selon le type de trajet connu et le mode de déplacement 2017-2021

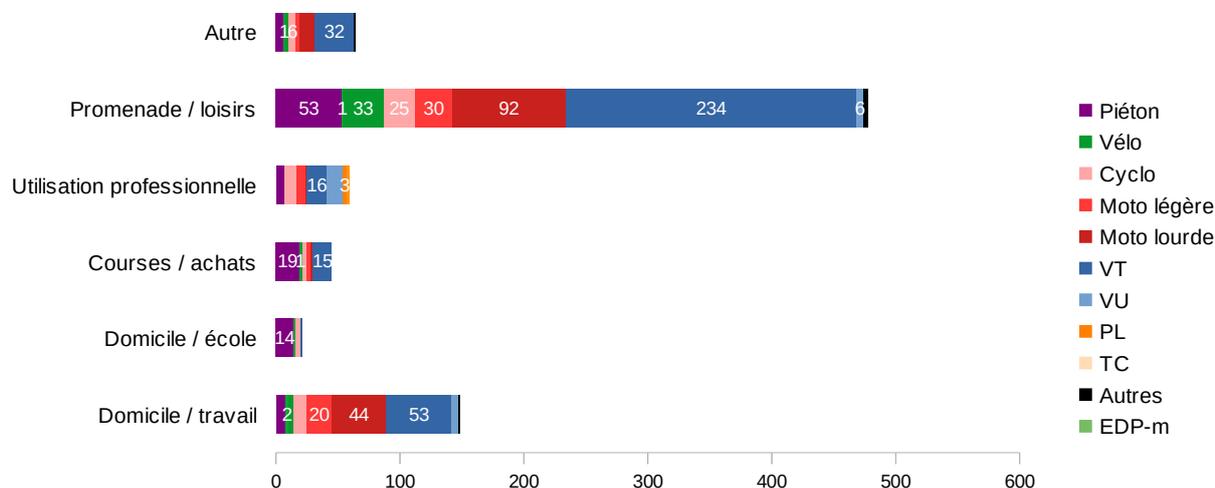


Source Données BAAC définitives – ONISR

On observe en 2021 concernant les blessés que le trajet promenade/loisirs représente 59 % des trajets connus : 49 % sont des automobilistes, 31 % des conducteurs de 2RM (dont 63 % des motards), 11 % des piétons, 7 % des cyclistes et 1 % des conducteurs de VU.

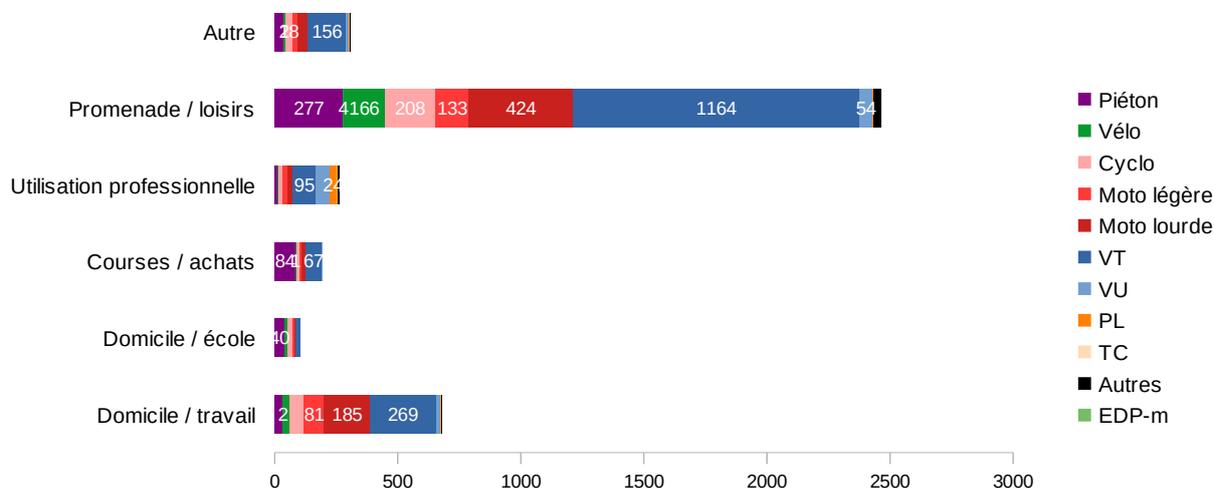
Les trajets liés au travail (domicile/travail ou utilisation professionnelle) concernent 25 % du total des trajets connus, répartis entre les conducteurs de 2RM (45%) et les automobilistes (33%).

Blessés selon le type de trajet connu et le mode de déplacement 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Blessés selon le type de trajet connu et le mode de déplacement 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

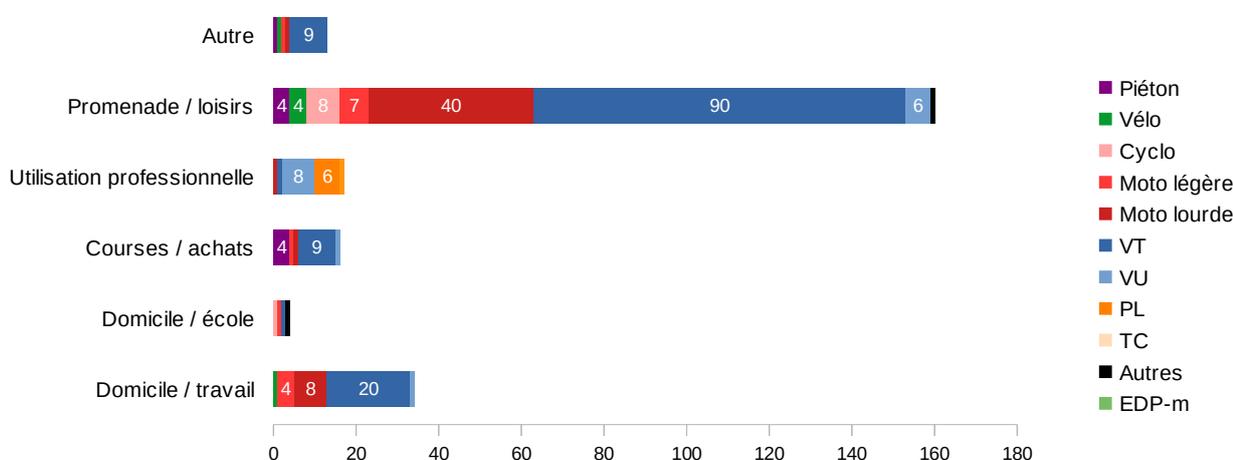
Le nombre de présûmés responsables d'un accident mortel sur la période 2017-2021 est plus important sur le trajet promenade/loisirs (66 % des trajets connus) notamment en voiture (56 % des présumés responsables de ce trajet) et en 2RM (34%).

Les trajets liés au travail (domicile/travail ou utilisation professionnelle) concernent 21 % du total des trajets connus des présumés responsables, répartis entre les automobilistes (57%) , les conducteurs de 2RM (25%) et les conducteurs de VU (18%).

Le nombre de présûmés responsables d'un accident corporel sur la période 2017-2021 est plus important sur le trajet promenade/loisirs (58 % des trajets connus) notamment en voiture (62% des présumés responsables de ce trajet) et en 2RM (27%).

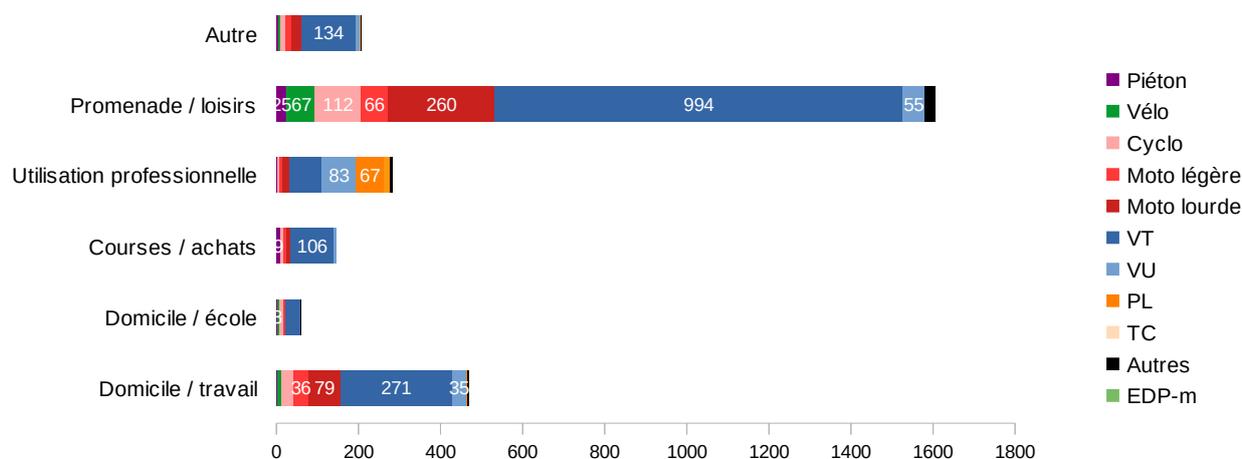
Les trajets liés au travail (domicile/travail ou utilisation professionnelle) concernent 27 % du total des trajets connus des présumés responsables, répartis entre les automobilistes (47%) , les conducteurs de 2RM (23%) et les conducteurs de VU (16%).

Les présumés responsables d'un accident mortel selon le type de trajet connu et le mode de déplacement 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Les présumés responsables d'un accident corporel selon le type de trajet connu et le mode de déplacement 2017-2021

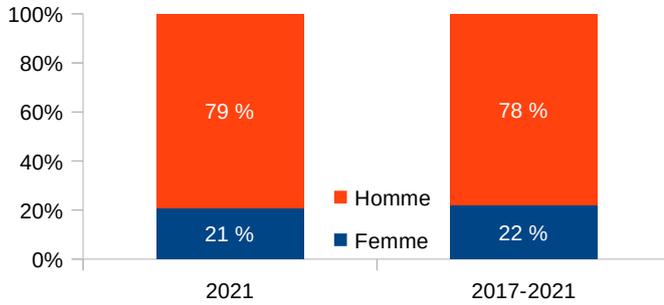


Source Données BAAC définitives – ONISR

3/6 Les usagers selon le genre

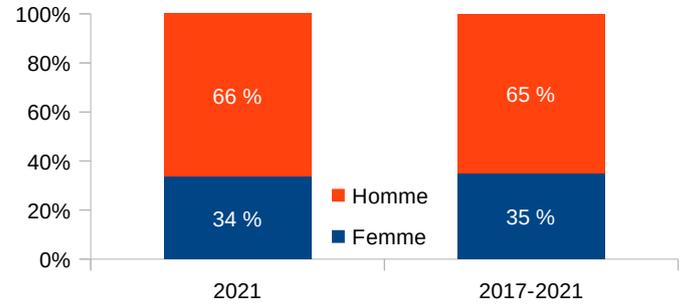
On observe que les hommes représentent en moyenne 65 % des blessés et 78 % des tués.

Répartition des usagers tués 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

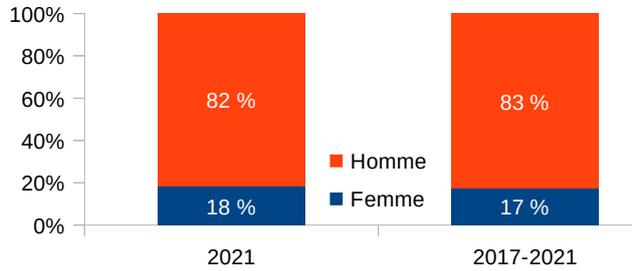
Répartition des usagers blessés 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

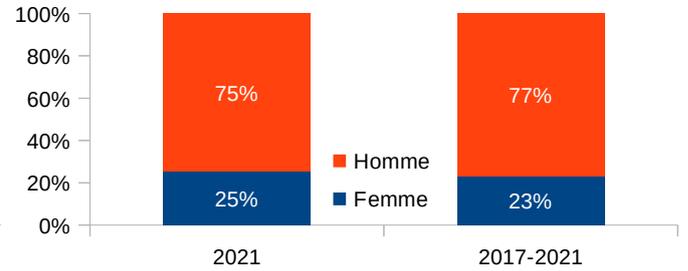
Les hommes représentent en moyenne 77 % des présumés responsables d'un accident corporel et 82 % des présumés responsables d'un accident mortel.

Les présumés responsables d'un accident mortel 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Les présumés responsables d'un accident corporel 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

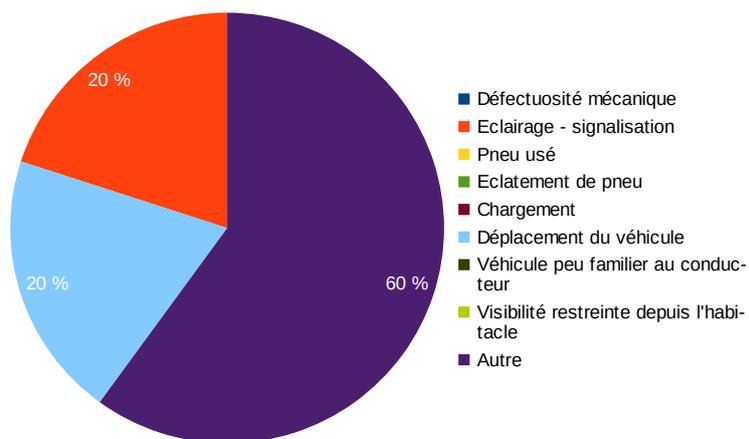
4/ Les facteurs accidentogènes

4/1 Les facteurs accidentogènes liés aux véhicules

Les facteurs accidentogènes liés aux véhicules sont globalement peu nombreux et concernent en 2021 dans le cadre des tués essentiellement le déplacement du véhicule (lorsque le véhicule échappe à l'action du conducteur) ou un défaut d'éclairage.

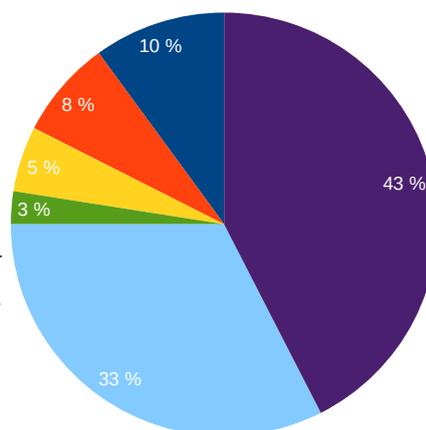
Le facteur « Autre » indique que l'accident est lié au véhicule mais avec un facteur autre que ceux proposés dans le BAAC .

Tués selon le facteur véhicule connu 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

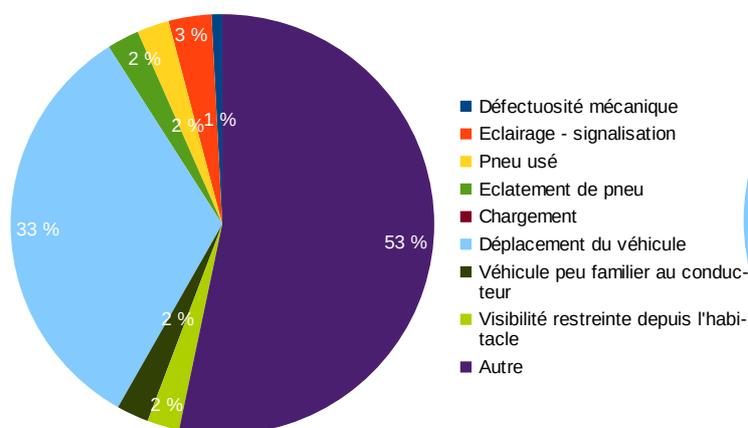
Tués selon le facteur véhicule connu 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

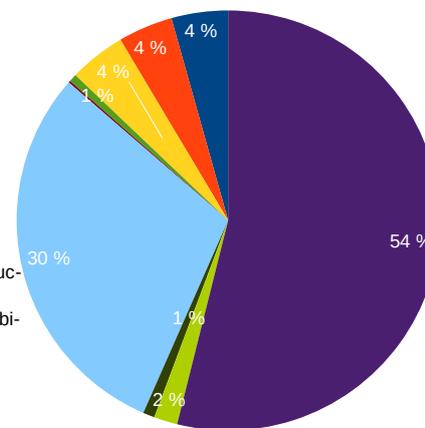
Les facteurs accidentogènes liés aux véhicules concernent en 2021 dans le cadre des blessés essentiellement le déplacement du véhicule (lorsque le véhicule échappe à l'action du conducteur), les autres facteurs représentent entre 2 % et 4 %.

Blessés selon le facteur véhicule connu 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

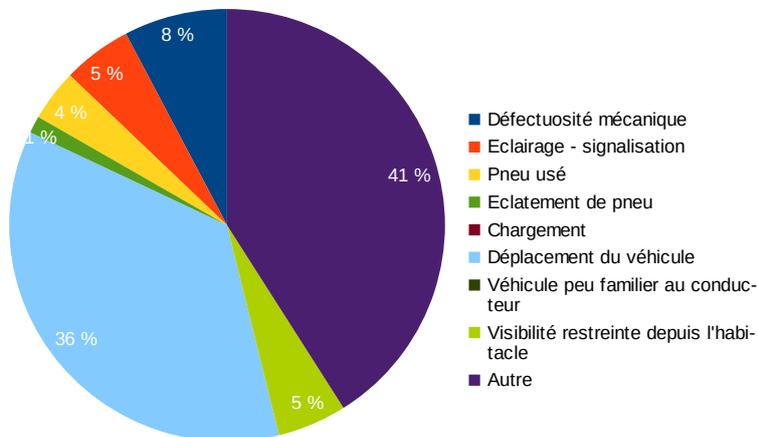
Blessés selon le facteur véhicule connu 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

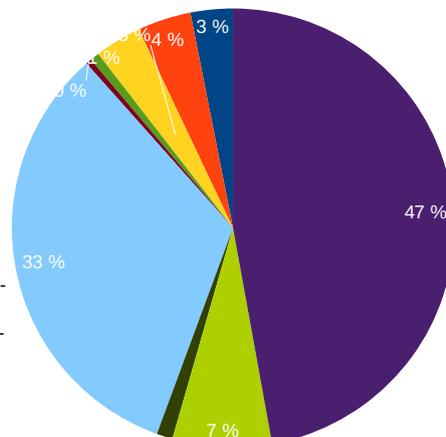
Les facteurs accidentogènes liés aux véhicules des présumés responsables concernent sur la période 2017-2021 essentiellement le déplacement du véhicule (lorsque le véhicule échappe à l'action du conducteur – 36 %), puis la défektivité mécanique (8 % dans le cas d'un accident mortel) ou une visibilité restreinte (7 % dans le cas d'un accident corporel).

Les présumés responsables d'un accident mortel selon le facteur véhicule connu 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Les présumés responsables d'un accident corporel selon le facteur véhicule connu 2017-2021

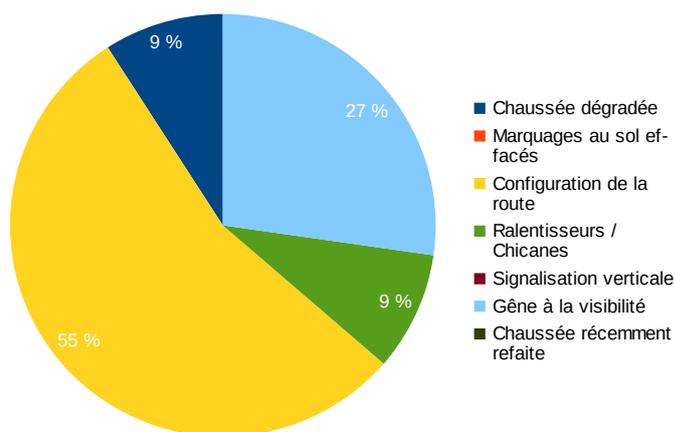


Source Données BAAC définitives – ONISR

4/2 Les facteurs accidentogènes liés aux lieux

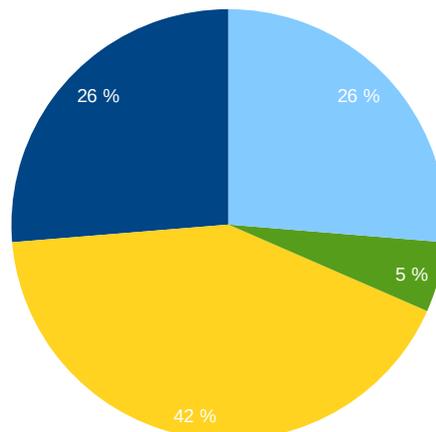
Les facteurs accidentogènes liés aux lieux sont globalement plus nombreux que les facteurs liés aux véhicules. Ils concernent en 2021 dans le cadre des tués essentiellement la configuration de la route (55 %) ou une gêne à la visibilité (27%).

Tués selon le facteur lieu connu 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

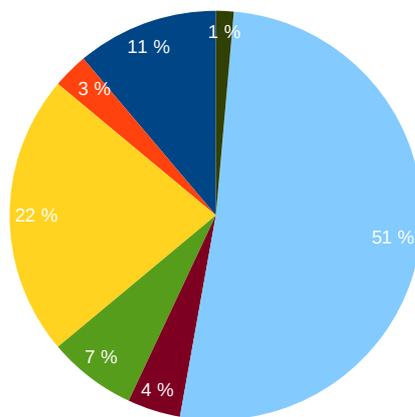
Tués selon le facteur lieu connu 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

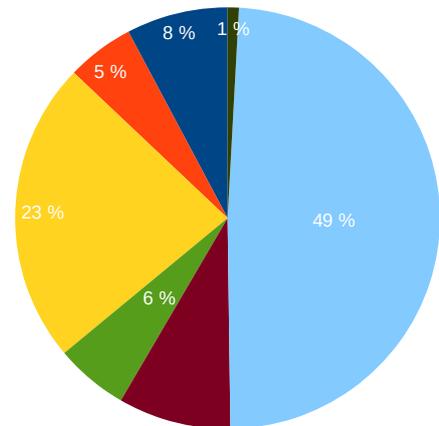
Les facteurs accidentogènes liés aux lieux concernent en 2021 dans le cadre des blessés essentiellement une gêne à la visibilité (51%), un défaut de configuration de la route (22%) ou une chaussée dégradée (11%).

Blessés selon le facteur lieu connu 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

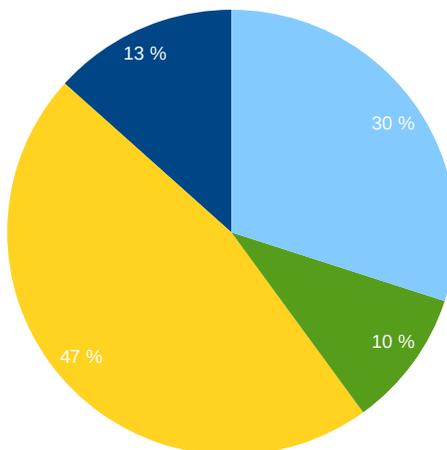
Blessés selon le facteur lieu connu 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

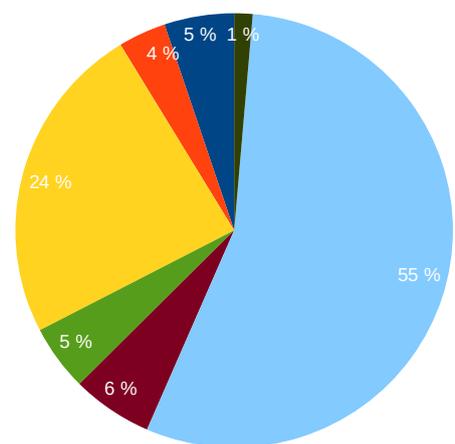
Les facteurs accidentogènes liés aux véhicules des présomés responsables concernent sur la période 2017-2021 essentiellement un défaut dans la configuration de la route (47 % dans le cas d'un accident mortel et 24 % dans le cas d'un accident corporel), puis une gêne à la visibilité (30 % dans le cas d'un accident mortel et 55 % dans le cas d'un accident corporel).

Les présumés responsables d'un accident mortel selon le facteur lieu connu 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Les présumés responsables d'un accident corporel selon le facteur lieu connu 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

4/3 Les facteurs accidentogènes liés aux usagers selon le mode de déplacement

A noter que les forces de l'ordre peuvent renseigner jusqu'à 3 facteurs d'accident pour chaque usager ou aucun si aucune cause n'est identifiée.

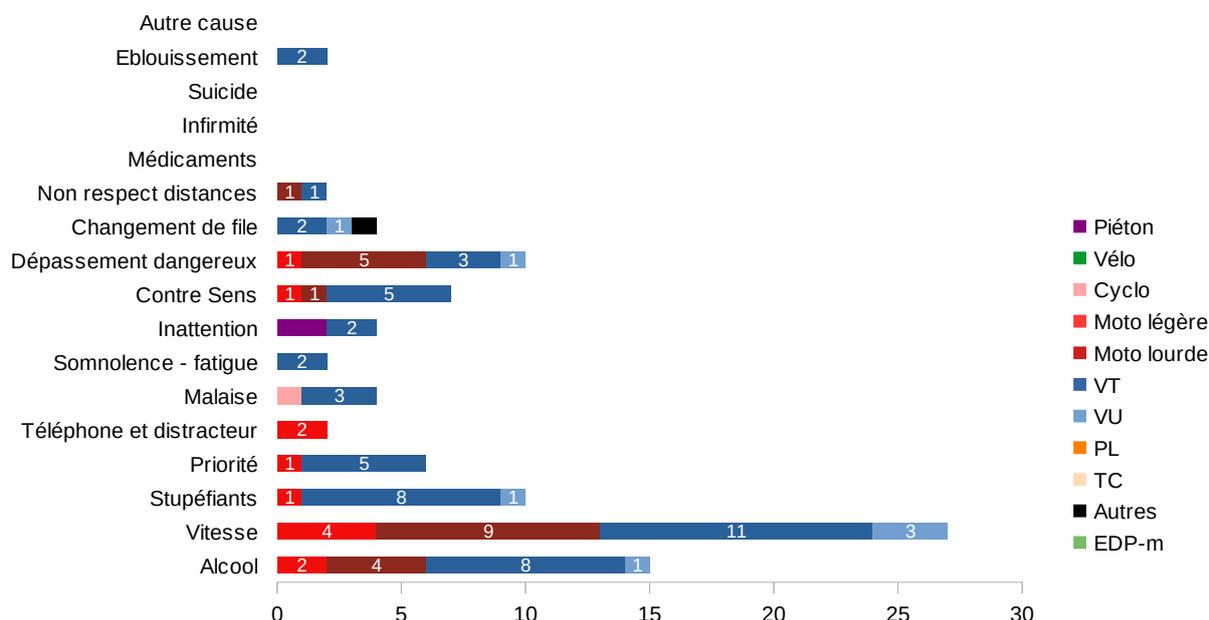
Les principaux facteurs accidentogènes des présumés responsables d'un accident mortel en 2021 sont essentiellement :

- la vitesse (dans 51 % des accidents mortels) : les automobilistes (VT et VU) représentent 52 % du facteur vitesse (79 % sont des conducteurs de VT) et les 2RM 48 % (70 % sont des conducteurs de motos lourdes),
- l'alcool (dans 28 % des accidents mortels) : les automobilistes (VT et VU) représentent 60 % du facteur alcool (89 % sont des conducteurs de VT) et les 2RM 40 % (67 % sont des conducteurs de motos lourdes),
- les stupéfiants (dans 19 % des accidents mortels) : les automobilistes (VT et VU) représentent 90 % du facteur stupéfiants (89 % sont des conducteurs de VT) et les 2RM 10 % (motos légères),
- les dépassements dangereux (dans 19 % des accidents mortels) : les conducteurs de 2RM représentent 60 % des dépassements dangereux (84 % sont des conducteurs de motos lourdes) et les automobilistes (VT et VU) 40 % (75 % sont des conducteurs de VT).

Les facteurs usagers des présumés responsables sont plus nombreux pour les automobilistes : vitesse 21 %, alcool ou stupéfiants 15 %, priorité ou contre sens 10 %.

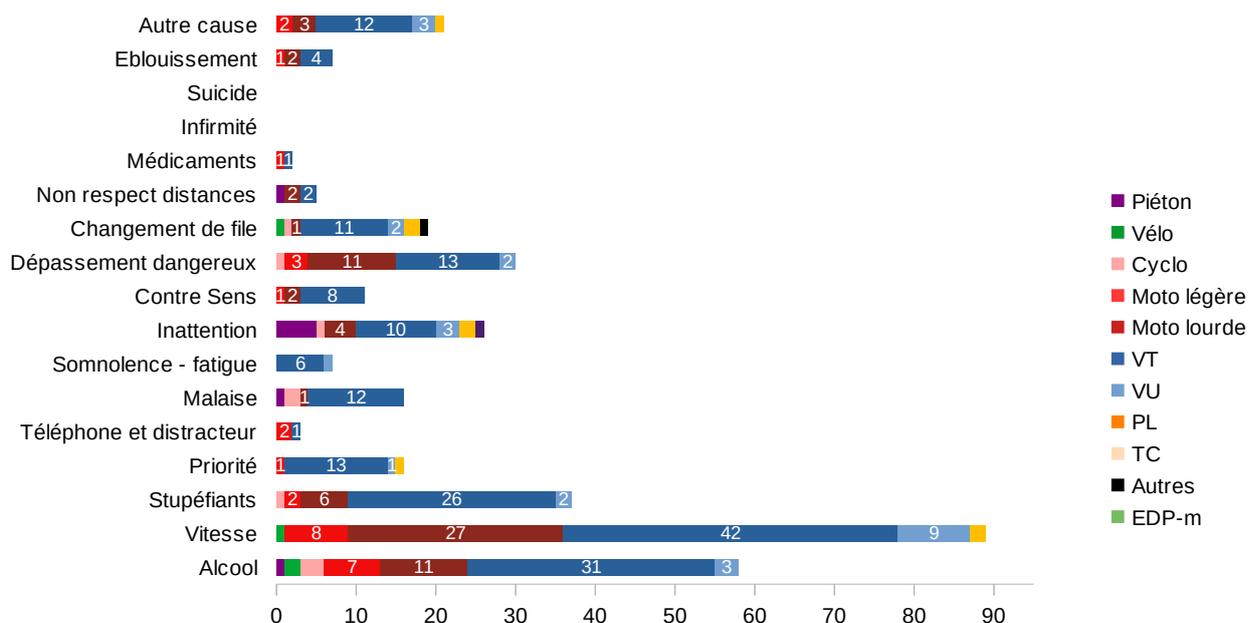
Les facteurs des conducteurs de 2RM : vitesse 40 %, alcool ou dépassement dangereux 19 %.

Facteurs usagers des présumés responsables d'un accident mortel selon le mode de déplacement 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Facteurs usagers des présumés responsables d'un accident mortel selon le mode de déplacement 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

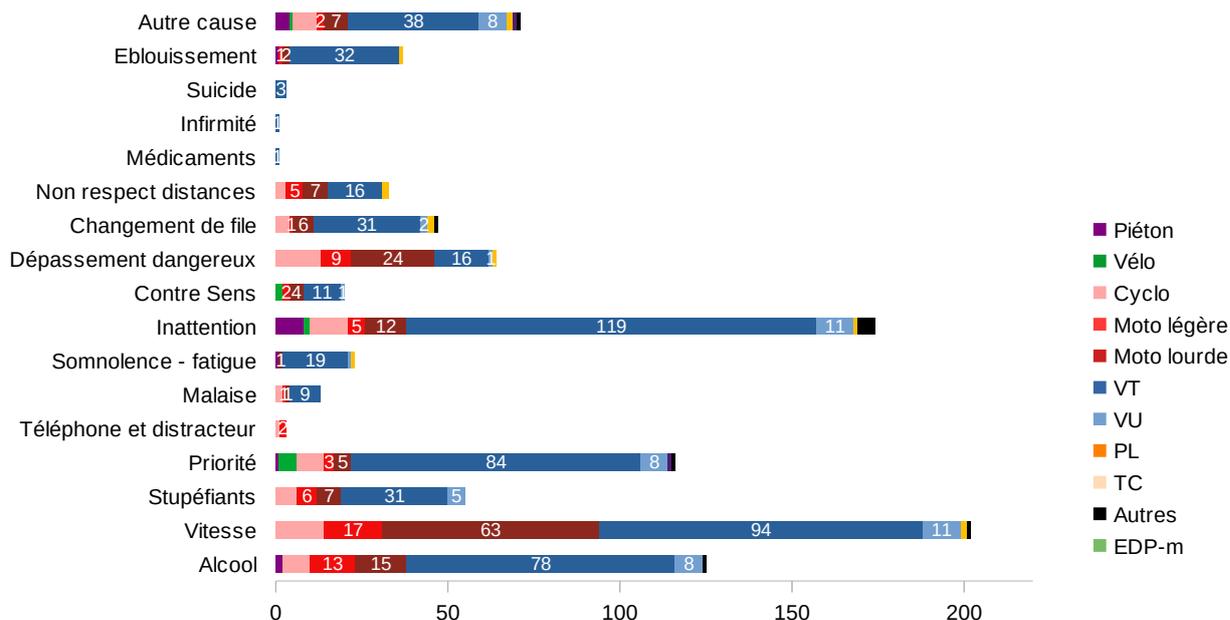
Les principaux facteurs accidentogènes des présumés responsables d'un accident corporel en 2021 sont essentiellement :

- la vitesse (dans 24 % des accidents corporels) : les automobilistes (VT et VU) représentent 52 % du facteur vitesse (90 % sont des conducteurs de VT) et les 2RM 47 % (67 % sont des conducteurs de motos lourdes),
- l'inattention (dans 20 % des accidents corporels) : les automobilistes (VT et VU) représentent 75 % du facteur inattention (93 % sont des conducteurs de VT) et les 2RM 16 % (67 % sont des conducteurs de cyclos ou de motos lourdes),
- l'alcool (dans 15 % des accidents corporels) : les automobilistes (VT et VU) représentent 69 % du facteur alcool (89 % sont des conducteurs de VT) et les 2RM 29 % (39 % sont des conducteurs de motos légères ou motos lourdes),
- le refus de priorité (dans 14 % des accidents corporels) : les automobilistes (VT et VU) représentent 79 % du facteur priorité (89 % sont des conducteurs de VT).

Les facteurs usagers des présumés responsables sont plus nombreux pour les automobilistes : inattention 20 %, vitesse 16 %, priorité 14 % et alcool 13 %.

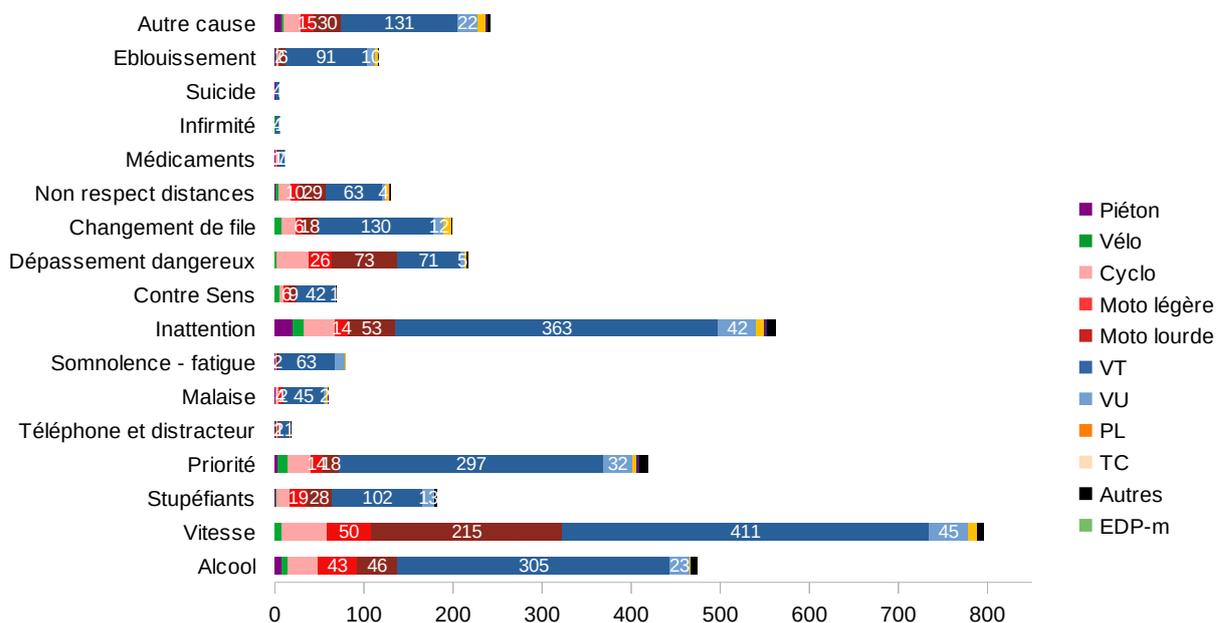
Les facteurs des conducteurs de 2RM : vitesse 32 %, dépassement dangereux 15 % et alcool 12 %.

Présumés responsables d'un accident corporel par facteurs usagers et mode de déplacement 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Facteurs usagers des présumés responsables d'un accident corporel selon le mode de déplacement 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

4/4 Les facteurs accidentogènes liés aux usagers selon la classe d'âge

A noter qu'un accident comme un usager peuvent comporter plusieurs facteurs.

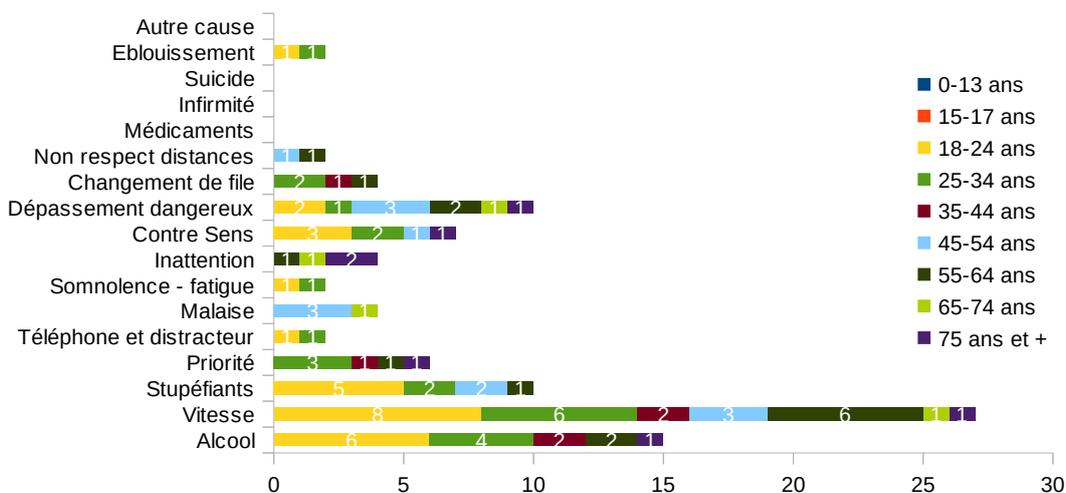
Les principaux facteurs accidentogènes des présumés responsables d'un accident mortel en 2021 sont essentiellement :

- la vitesse (dans 51 % des accidents mortels) : les jeunes adultes représentent 31 % du facteur vitesse, les 25-34 ans comme les 55-64 ans 23 %,
- l'alcool (dans 28 % des accidents mortels) : les jeunes adultes représentent 43 % du facteur alcool et les 25-34 ans 29 %,
- les stupéfiants (dans 19 % des accidents mortels) : les jeunes adultes représentent 50 % du facteur stupéfiants, les 25-34 ans comme les 45-54 ans 20 %,
- les dépassements dangereux (dans 19 % des accidents mortels) : les 45-54 ans représentent 33 % des dépassements dangereux, les 18-24 ans comme les 55-64 ans 22 %.

Les facteurs usagers des présumés responsables sont plus nombreux pour les jeunes adultes (31 % des facteurs usagers des présumés responsables pour 23 % des présumés responsables) : vitesse 30 %, alcool 22 % et stupéfiants 19 %.

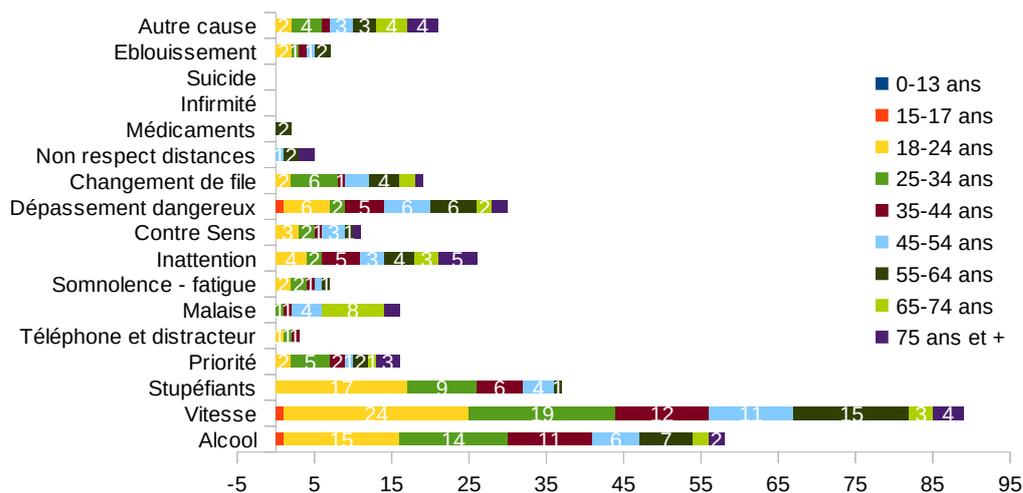
Les facteurs des 25-34 ans (26 % des facteurs usagers des présumés responsables pour 18 % des présumés responsables) sont : vitesse 26 %, alcool 17 % et refus de priorité 13 %.

Facteurs usagers des présumés responsables d'un accident mortel selon la classe d'âge connue 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Facteurs usagers des présumés responsables d'un accident mortel selon la classe d'âge connue 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Les principaux facteurs accidentogènes des présumés responsables d'un accident corporel en 2021 sont essentiellement :

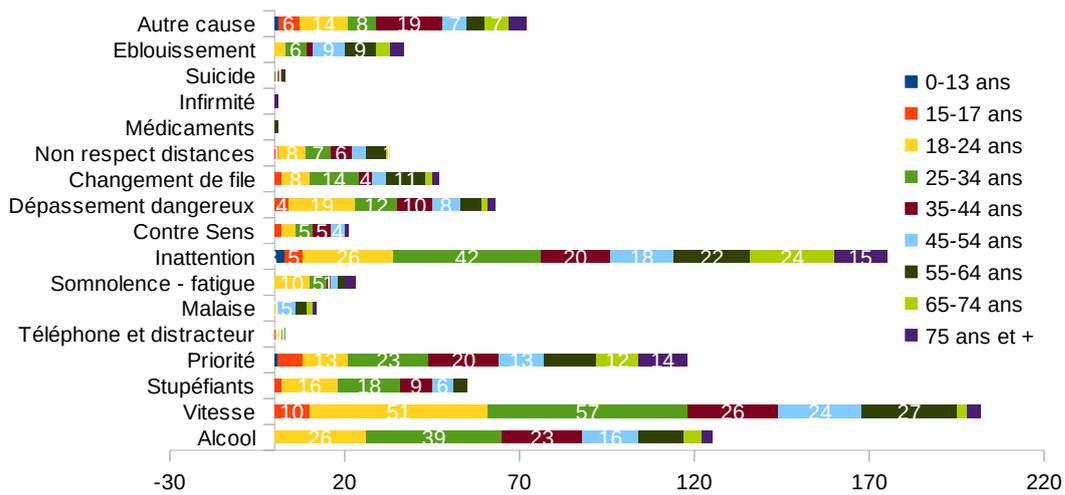
- la vitesse (dans 24 % des accidents corporels) : les 25-34 ans représentent 28 % du facteur vitesse, les jeunes adultes 25 %. Les présumés responsables des autres classes d'âge (en dehors des séniors) sont également concernées à hauteur de 13 % chacune.
- l'inattention (dans 20 % des accidents corporels) : les 25-34 ans représentent 24 % du facteur inattention et les séniors 22 %. Les présumés responsables des autres classes d'âge sont également concernées entre 10 % et 15 % chacune.
- l'alcool (dans 15 % des accidents corporels) : les 25-34 ans représentent 31 % du facteur alcool, les jeunes adultes 21 % et les 35-44 ans 18 %.
- le refus de priorité (dans 14 % des accidents corporels) : les séniors représentent 22 % du facteur priorité, les 25-34 ans 19 % et les 35-44 ans 17 %.

Les facteurs usagers des présumés responsables sont plus nombreux pour les 25-34 ans : vitesse 24 %, inattention 18 %, et alcool 16 %.

Les facteurs des jeunes adultes sont : vitesse 26 %, alcool ou inattention 13 %.

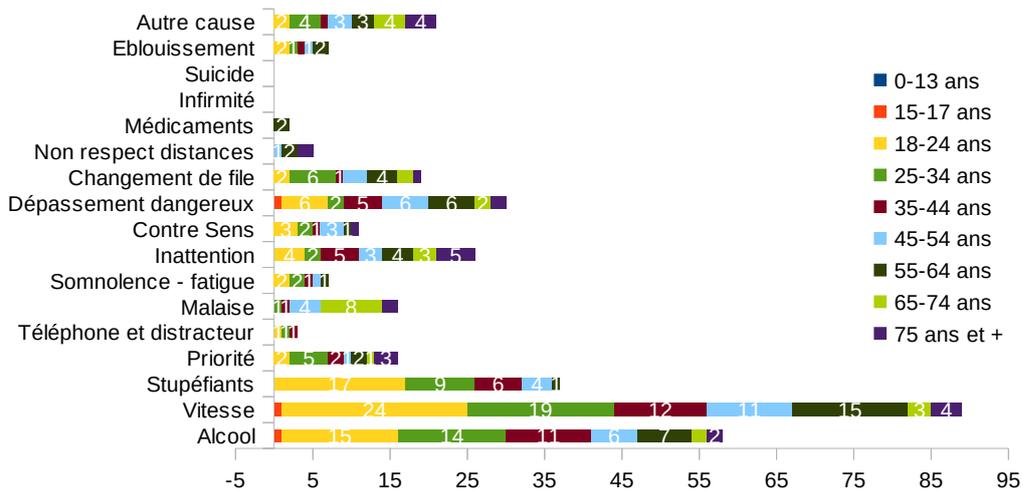


Facteurs usagers des présumés responsables d'un accident corporel selon la classe d'âge connue 2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

Facteurs usagers des présumés responsables d'un accident mortel selon la classe d'âge connue 2017-2021



Source Données BAAC définitives – ONISR

5/ Glossaire

Accident corporel : accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Accident mortel : accident avec au moins une personne tuée

ATB : accidents – tués – blessés

BAAC : bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation

Blessé : blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures

EDPm- EDP : engin de déplacement personnel motorisé (trottinette électrique, gyropode ...) ou non motorisé (roller, trottinette, skate board ...)

ONISR : observatoire national interministériel de sécurité routière

Personne tuée : personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours des suites de l'accident

Personne responsable : la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée par les forces de l'ordre à l'origine de l'enquête. Les conclusions de l'enquête peuvent modifier cette responsabilité

PL : poids lourd, véhicule destiné au transport de PTAC supérieur à 3,5 t

TC : transport en commun, véhicule comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises

VL : véhicule léger

VT : véhicule de tourisme, véhicule ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

VU : véhicule utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3,5 t

2RM : deux-roues motorisé tels que cyclomoteur, motocyclette, scooters y compris à 3 roues

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**