

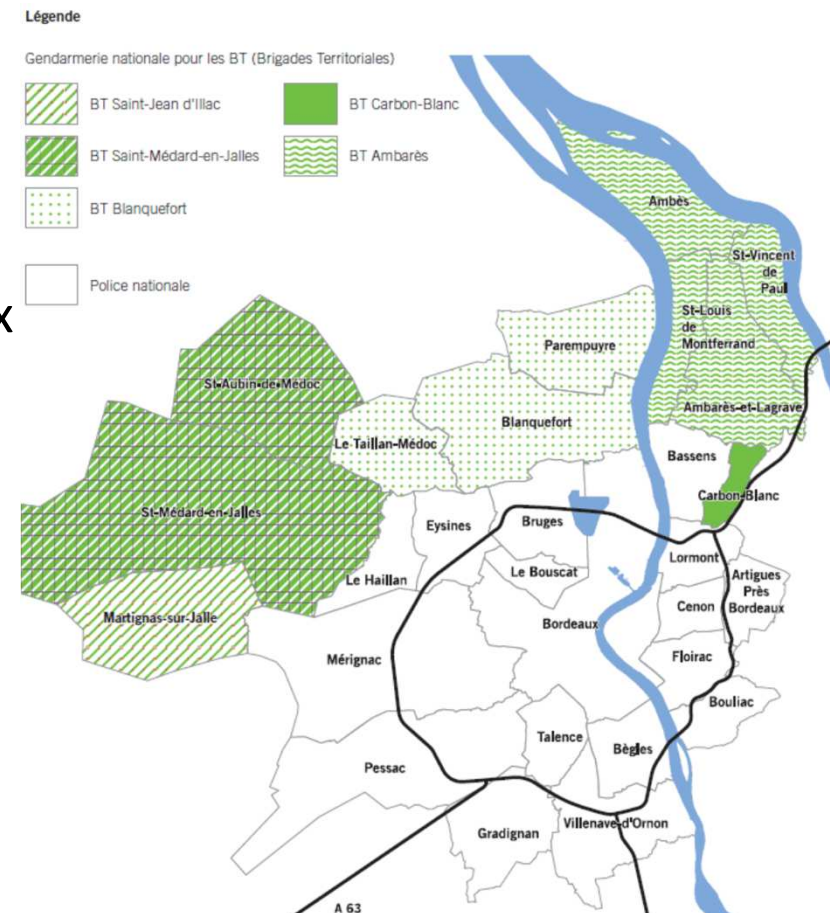
Sécurité routière

Usagers vulnérables – analyse des enjeux et scénarios récurrents

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 détaillée des accidents corporels des cinq dernières années.



Sécurité routière

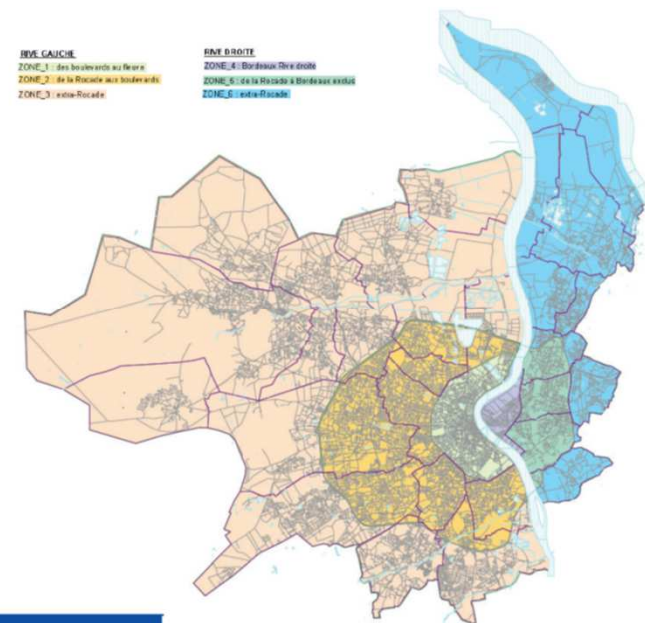
LES PIETONS

- ◆ 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.

Sécurité routière

LES PIÉTONS

Accidents de 2012 à 2016



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 %

Sécurité routière

LES PIETONS

- ◆ « 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 2ème 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 dû à des véhicules stationnés ou arrêtés essentiellement le long de l'avenue Thiers.

Sécurité routière

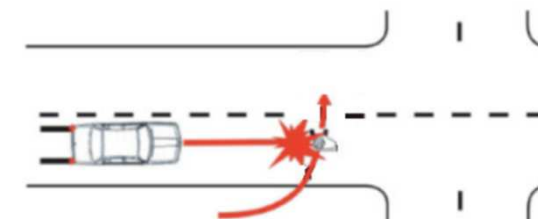
LES PIÉTONS

Accidents de 2012 à 2016

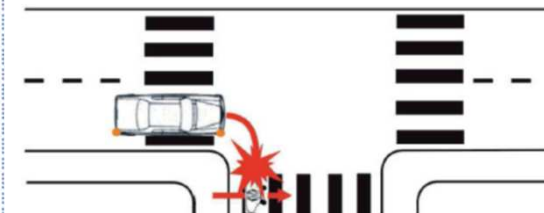
Répartition des scénarios d'accidents de piéton entre 2012 et 2016

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%

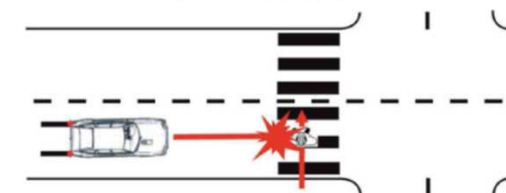
-19,9 %, scénario « piéton détecté, engage une traversée sans prise d'information surprenant le conducteur ». Dans ce scénario, 70% des traversées piétonnes ont lieu en dehors d'un passage protégé.



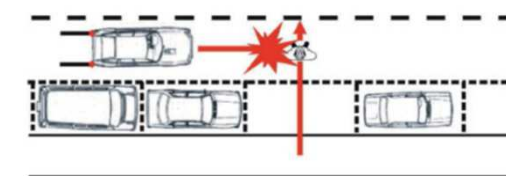
-21,3 %, scénario « conducteur tournant puis heurtant en sortie de carrefour un piéton traversant, souvent non détecté ». Dans ce scénario, 78 % des traversées piétonnes ont lieu sur un passage protégé.



-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.



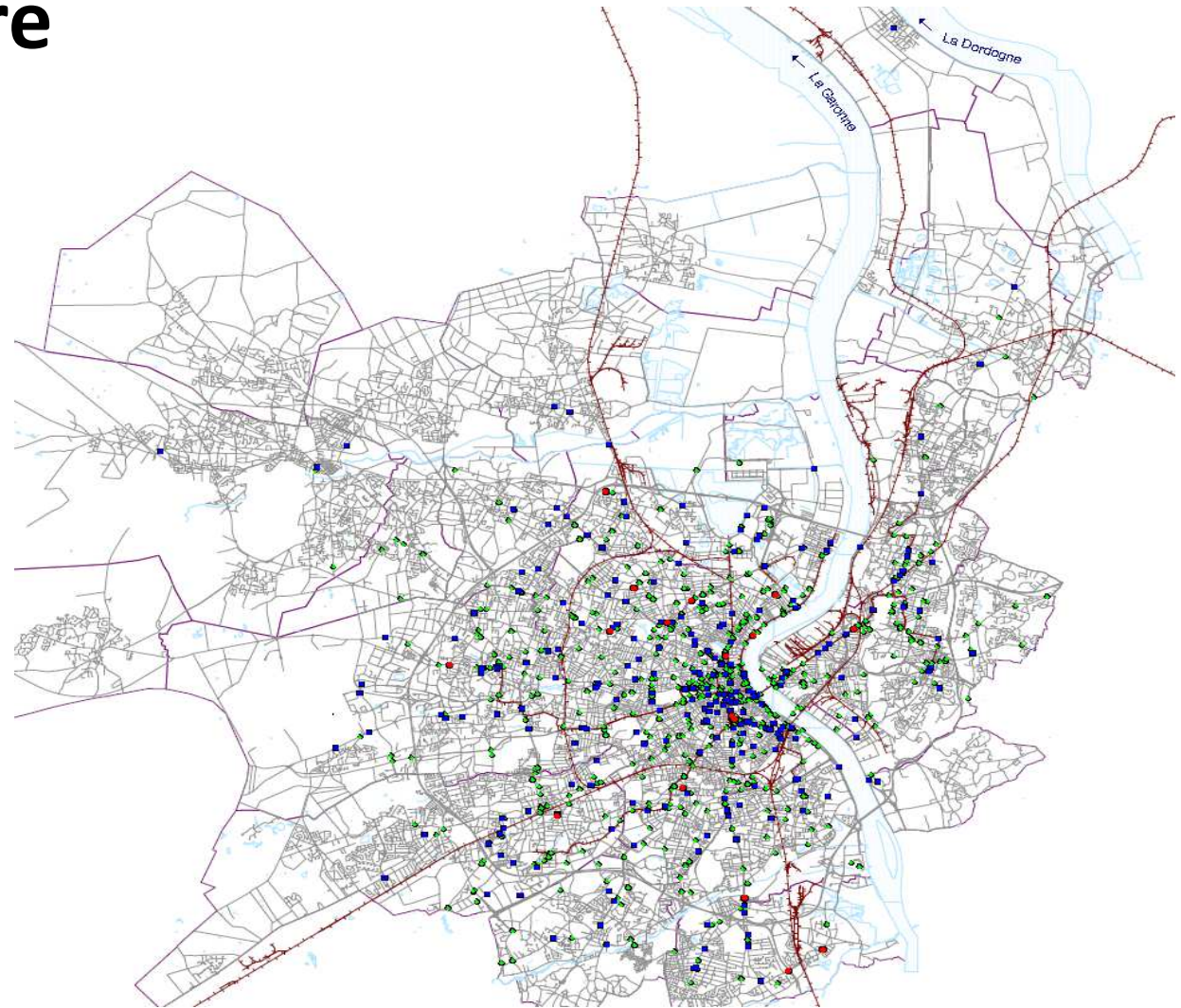
-10,2 %, scénario « piéton traversant, initialement masqué souvent par véhicule stationné ou arrêté ». 69 % des traversées piétonnes ont lieu en dehors d'un passage protégé.



Sécurité routière

LES PIÉTONS

Accidents de 2012 à 2016



TYPLOGIE DES ACCIDENTS DE PIÉTON

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

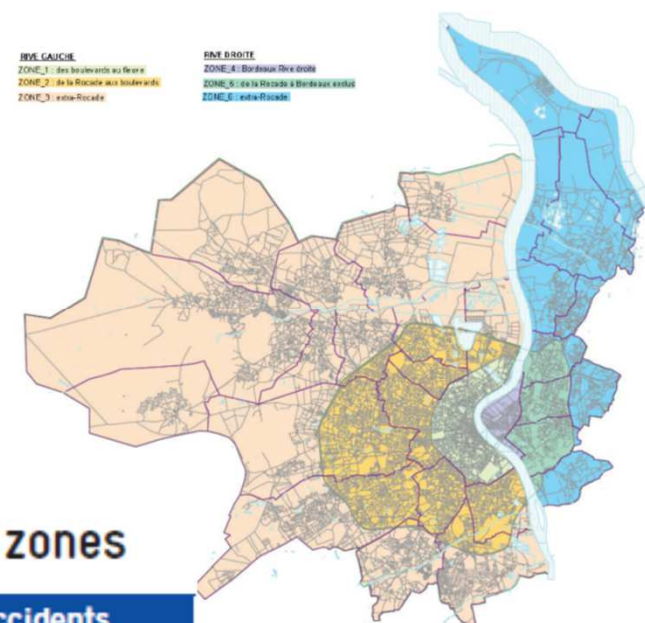
Sécurité routière

LES CYCLISTES

- ◆ 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.

Sécurité routière

LES CYCLISTES



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%

Sécurité routière

LES CYCLISTES



- ◆ L'essentiel des accidents de cyclistes ont lieu en carrefour avec une manœuvre d'un véhicule (préssumé 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 spécialisé (piste sur trottoir ou bande cyclable) ou manœuvre de tourne à gauche d'un véhicule sans percevoir le cycliste circulant en sens 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.

Sécurité routière

LES CYCLISTES

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%

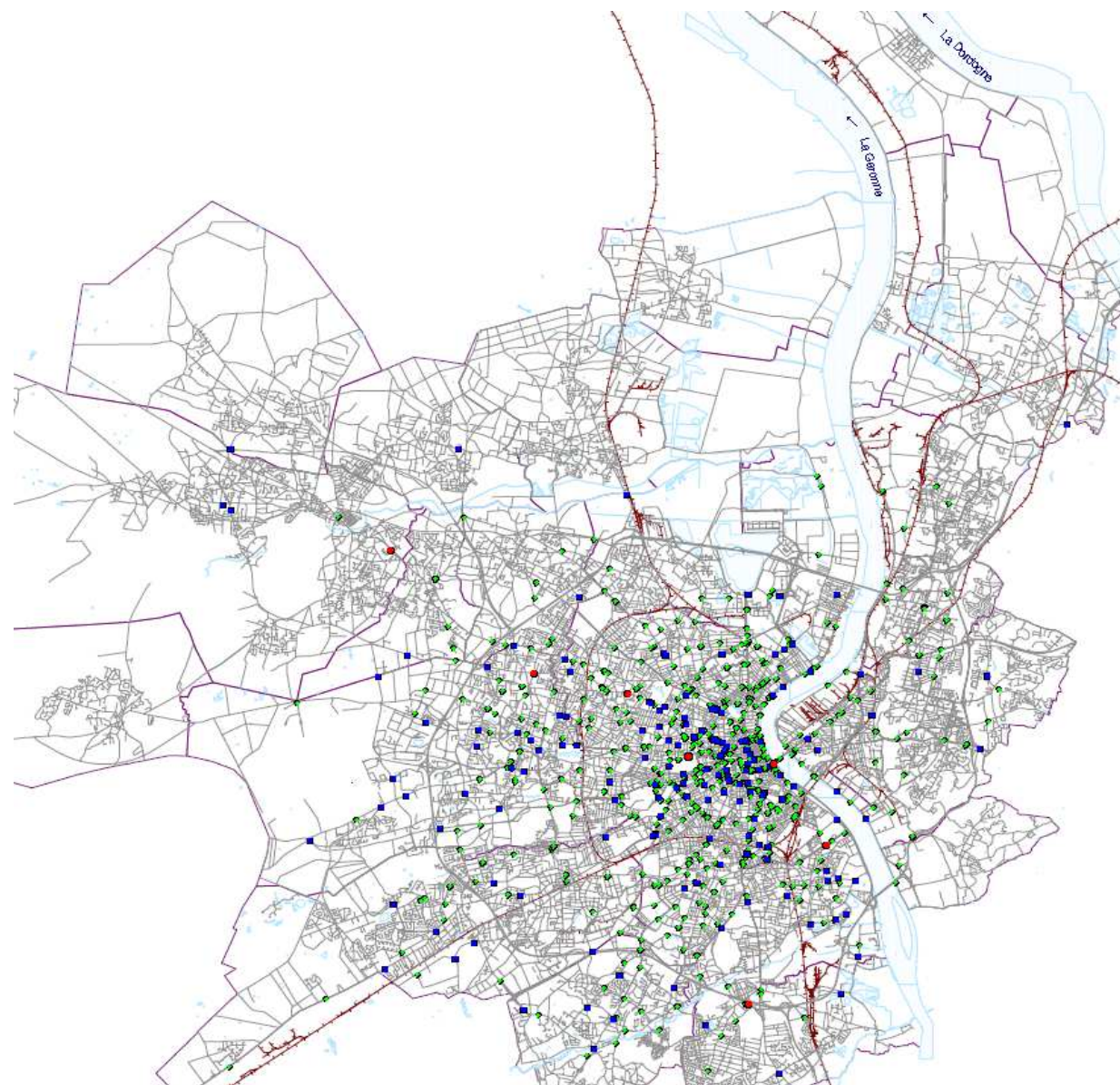
Sécurité routière

LES CYCLISTES

Accidents de 2012 à 2016

TYPOLOGIE DES ACCIDENTS DE BICYCLETTE

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



Sécurité routière

LES 2 ROUES MOTORISES (CYCLO ET MOTO)

- ◆ L'essentiel des accidents de deux roues motorisés ont lieu en carrefour avec une manœuvre d'un véhicule (présupposé 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.

Sécurité routière

LES 2RM

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%

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

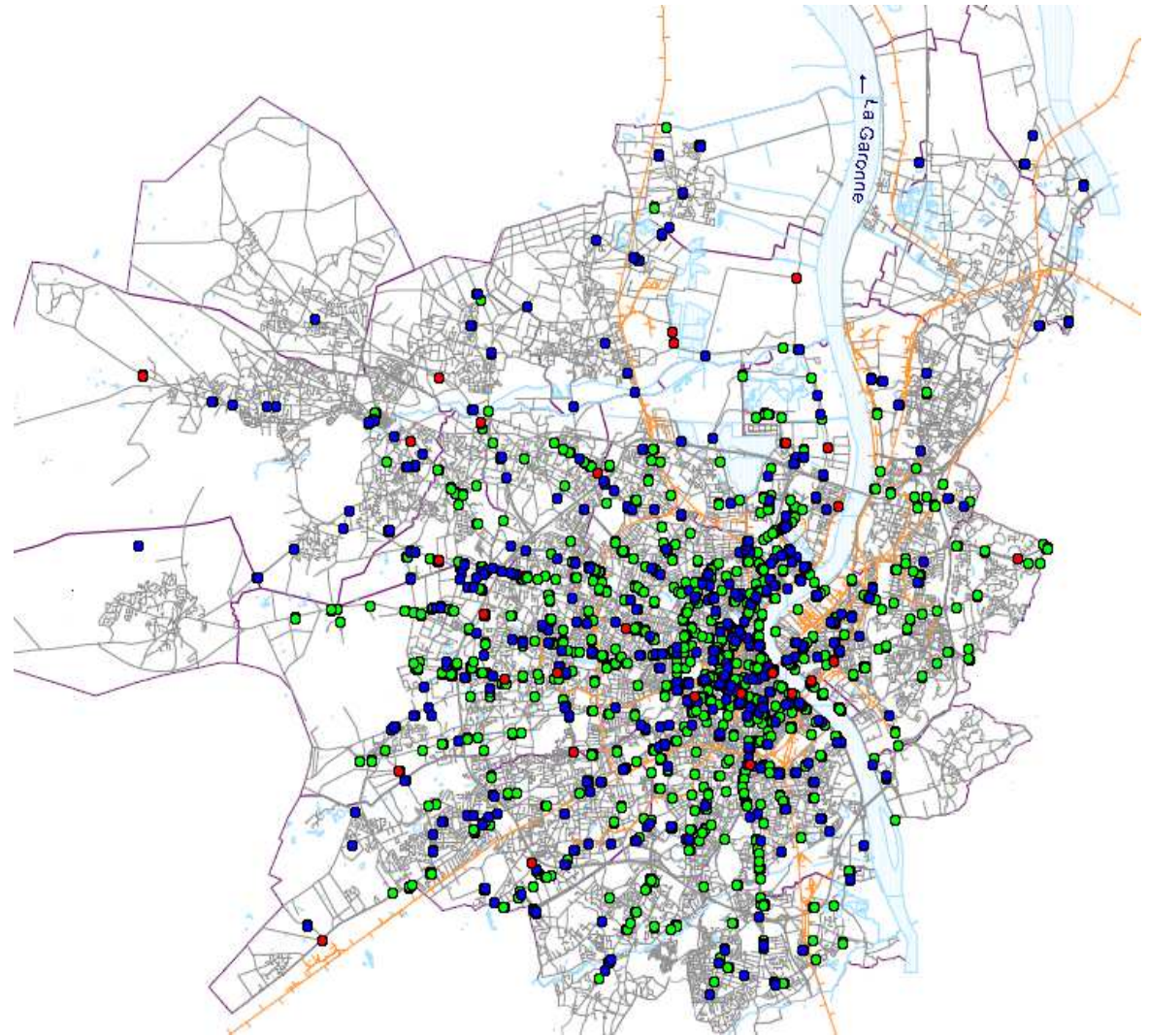
Familles et scénarios d'accidents	Nombre	En % / Total général
> Problème de non perception (souvent d'autre usager, d'une intersection ou d'une perte de priorité) ou de prise d'information.	474	46,6%
dont conducteur tournant à gauche, généralement en intersection, sans percevoir le deux-roues à moteur, 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%
> Autes types d'accidents.	24	2,4%
> Accidents impliquant des piétons.	50	4,9%
Total général	1 018	100,0%

Sécurité routière

LES 2RM

Accidents de 2012 à 2016

2RM > 50cm3



Typologie des accidents

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

Sécurité routière

LES 2RM

Accidents de 2012 à 2016

2RM < 50cm3

- Typologie des accidents**
- ACCIDENT MORTEL
 - ACCIDENT BLESSÉ HOSPITALISÉ DE + 24 H
 - ACCIDENT BLESSÉ LÉGER

