

Accidentalité routière des deux-roues motorisés en 2019

Nouvelle-Aquitaine

février 2021



Métadonnées

Titre	Accidentalité routière des deux-roues motorisés en 2019
Sous-titre	Nouvelle-Aquitaine
Nature	
Commanditaire	Préfecture de la zone de défense et de sécurité de la Nouvelle-Aquitaine Agathe CAVEY Préfecture de la Gironde - 2, esplanade Charles de Gaulle 33062 BORDEAUX Cedex
Références client	Cerema Sud-Ouest
Réalisé par	DMOB/DSI
Affaire suivie par	Nathalie DEMEURISSE SOUDEIX nathalie.demeurisse@cerema.fr – 05 56 70 64 65
Références Cerema	Affaire n° 20SO0312 Bilan 2019 de l'accidentalité routière des deux-roues motorisé de la Nouvelle-Aquitaine
Mots clés	Mots clés selon les thésaurus URBAMET et/ou ECOPLANETE Sécurité Routière Nouvelle-Aquitaine, Charente (16), Charente-Maritime (17), Corrèze (19), Creuse (23), Dordogne (24), Gironde (33), Landes (40), Lot-et-Garonne (47), Pyrénées-Atlantiques (64), Deux-Sèvres (79), Vienne (86), Haute-Vienne (87).
Droits	Ce document est libre de droit.

Référence documentaire

N° ISRN

CEREMA-DTERSO-2021-8-FR

Conditions de
diffusion

Notice (auteurs, titre, résumé, etc.)

☐ diffusable ☐ non diffusable

Rapport d'étude

☐ libre (document téléchargeable librement)

☐ contrôlé (celui qui en veut communication doit en faire la demande et obtenir l'autorisation et les conditions d'usage auprès du commanditaire)

☐ confidentiel (document non diffusable)

Historique
versions

Version(s)	Date	Commentaire
1.1	décembre 2020	
1.2	janvier 2021	Prise en compte obs. F. Menaut et rectification schéma 3.1.4, ajout obstacles fixes, ajout définitions
1.3	janvier 2021	Prise en compte obs. X. Broutin (droit de diffusion, mise en forme, icône, et données chap.2.3)
1.4	janvier 2021	Ajout photo, ajout « tués » au titre 2.4, ajout scenario-type, pagination
1.5	février 2021	Rectification schéma milieu 4.2.4 et mise à jour schéma type
1.6	février 2021	Prise en compte obs. Y. Labaste (intro lisibilité chap.2, précision année dans les intitulés, correction légende graphique mortalité 201-2019 selon type)

Validation du document

Rédacteur(s)

Nathalie DEMEURISSE SOUDEIX
nathalie.demeurisse@cerema.fr

Cerema Sud-Ouest
DMOB/DSI

03/02/2021

avec la
participation de

Xavier BROUTIN

DREAL Nouvelle-Aquitaine/
SDIT/DMIF/PSR

Relecteur(s)

François MENAUT

Cerema Sud-Ouest
DMOB/DSI

06/01/2021

Yves LABASTE

Cerema Sud-Ouest
DMOB/DSI

24/02/2021

Validé par

François MENAUT

Cerema Sud-Ouest
DMOB/DSI

25/02/2021

Table des matières

1 - Objet de l'étude – Données utilisées.....	1
2 - Évolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés – Chiffres clés.....	1
2.1 - La mortalité de la région Nouvelle-Aquitaine selon le mode de déplacement en 2019.....	2
2.2 - L'accidentalité des 2RM selon l'évolution des indicateurs.....	2
2.2.1 - Évolution de l'accidentalité des 2RM 2010-2019.....	2
2.2.2 - Évolution de l'accidentalité des 2RM 2015-2019.....	4
2.2.3 - Évolution de l'accidentalité des 2RM 2018-2019.....	5
2.3 - L'accidentalité 2019 des 2RM selon la gravité.....	5
2.4 - L'accidentalité 2019 des 2RM tués selon le département.....	7
3 - Bilan 2019 des accidents mortels de cyclomotoriste.....	8
3.1 - Profil du cyclomotoriste.....	8
3.1.1 - Selon le sexe.....	8
3.1.2 - Selon l'âge.....	8
3.1.3 - Selon le type d'utilisateur.....	8
3.1.4 - Selon le type de trajet.....	9
3.1.5 - Selon l'équipement.....	9
3.1.6 - Selon le lieu de résidence.....	9
3.1.7 - Selon le type de véhicule.....	9
3.2 - Caractéristiques de l'accident.....	10
3.2.1 - Selon le partenaire conflictuel.....	10
3.2.2 - Selon le type de collision.....	10
3.2.3 - Selon la luminosité.....	11
3.2.4 - Selon le milieu.....	11
3.2.5 - Selon la situation en ou hors intersection.....	12
3.2.6 - Selon les conditions atmosphériques.....	12
3.3 - Caractéristiques de l'infrastructure.....	13
3.3.1 - Selon la catégorie de route.....	13
3.3.2 - Selon le régime de circulation.....	13
3.3.3 - Selon le profil en long.....	14
3.3.4 - Selon le tracé en plan.....	14
3.3.5 - Selon l'état hydrique de la chaussée.....	15
3.4 - Circonstances de l'accidentalité.....	15
3.5 - Scenario-type de l'accident mortel du cyclomotoriste.....	17
4 - Bilan 2019 des accidents mortels de motocycliste.....	18
4.1 - Profil du motard.....	18
4.1.1 - Selon le sexe.....	18

4.1.2 - Selon l'âge.....	18
4.1.3 - Selon le type d'utilisateur.....	18
4.1.4 - Selon le type de trajet.....	19
4.1.5 - Selon l'équipement.....	19
4.1.6 - Selon le lieu de résidence.....	19
4.1.7 - Selon le type de véhicule.....	20
4.1.8 - Selon le permis.....	20
4.2 - Caractéristiques de l'accident.....	21
4.2.1 - Selon le partenaire conflictuel.....	21
4.2.2 - Selon le type de collision.....	21
4.2.3 - Selon la luminosité.....	22
4.2.4 - Selon le milieu.....	22
4.2.5 - Selon la situation en ou hors intersection.....	23
4.2.6 - Selon les conditions atmosphériques.....	23
4.3 - Caractéristiques de l'infrastructure.....	24
4.3.1 - Selon la catégorie de route.....	24
4.3.2 - Selon le régime de circulation.....	24
4.3.3 - Selon le profil en long.....	25
4.3.4 - Selon le tracé en plan.....	25
4.3.5 - Selon l'état hydrique de la chaussée.....	26
4.4 - Circonstances de l'accidentalité.....	26
4.5 - Scenario-type de l'accident mortel du motocycliste.....	28

Table des sigles et acronymes

Sigle, Acronyme	Définition
Cerema	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
DTerSO	Direction territoriale Sud-Ouest
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

Glossaire

Terme utilisé	Définition
Accident corporel	un accident corporel de la circulation routière : • implique au moins une victime, • survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique, • implique au moins un véhicule. Sont exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.
Accident mortel	Accident avec au moins une personne tuée
Blessé	Blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures
Personne tuée	Personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident
Deux-roues motorisé (2RM)	cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris scooters.
Scooter	Motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat
Cyclomoteur	Deux-roues motorisé de moins de 50 cm ³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters
Motocyclette	Deux-roues motorisé de plus de 50 cm ³ , y compris les scooters.
Motocyclette légère	Deux-roues motorisé de plus de 50 cm ³ et moins de 125 cm ³
Motocyclette lourde	Deux-roues motorisé de plus de 125 cm ³ .
Taux légal d'alcool	<0,5 g/l de sang et <0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun

1 - Objet de l'étude – Données utilisées

Face à l'accidentalité des deux roues-motorisés qui ne régresse pas sur la région Nouvelle-Aquitaine, la préfecture régionale a sollicité le Cerema Sud-Ouest pour étudier les premiers chiffres d'accidentalité avant de réaliser une éventuelle étude sur la base de l'analyse des PV.

Le présent document a donc pour objet de présenter les données d'accidentalité des deux-roues motorisés sur la région de la Nouvelle-Aquitaine selon l'évolution des accidents et des victimes sur les dix dernières années puis d'axer l'étude sur les usagers tués par rapport à la catégorie du véhicule, l'âge des victimes, le milieu (en ou hors agglomération), les conditions extérieures (état de chaussée, luminosité, intersection), les facteurs relatifs aux usagers.

Les données utilisées pour l'étude sont issues du fichier national des données « BAAC » (Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel) recensées dans TRAx. L'exploitation des données a été réalisée via le nouvel outil « SAP ». Les données entre parenthèses dans le document correspondent aux données renseignées par les forces de l'ordre.

2 - Évolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés – Chiffres clés

Evolution nationale

En 2019, 3 244 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine (- 0,1 % par rapport à 2018). Les usagers de deux-roues motorisés représentent 23 % des décès avec 615 motocyclistes (19 %) et 134 cyclomotoristes (4 %) tués en 2019.

La baisse engagée en 2018 chez les motocyclistes (- 6,3 % par rapport à 2017) se poursuit en 2019 avec 12 tués en moins (- 1,9 %).

Le nombre de cyclomotoristes tués augmente de +1 en 2019 après une augmentation de +16 décès en 2018. Cependant, la mortalité cyclomotoriste est en baisse de - 46 % par rapport à celle observée en 2010.

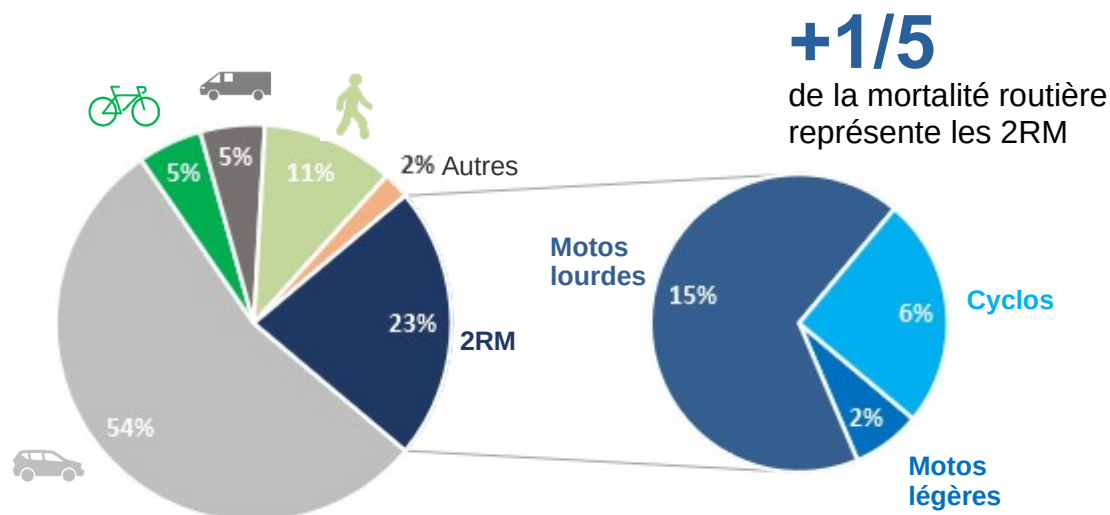
Motocyclistes : Entre 2010 et 2019, la baisse est de - 1,5 % par an en moyenne (- 13 % au total) ; elle est moins forte que celle de l'ensemble des usagers (- 19 % au total).

Cyclomotoristes : Entre 2010 et 2019, la baisse est de - 7 % par an en moyenne. Cette baisse est 3 fois plus forte que pour les autres usagers (- 2 % par an en moyenne).

Evolution régionale

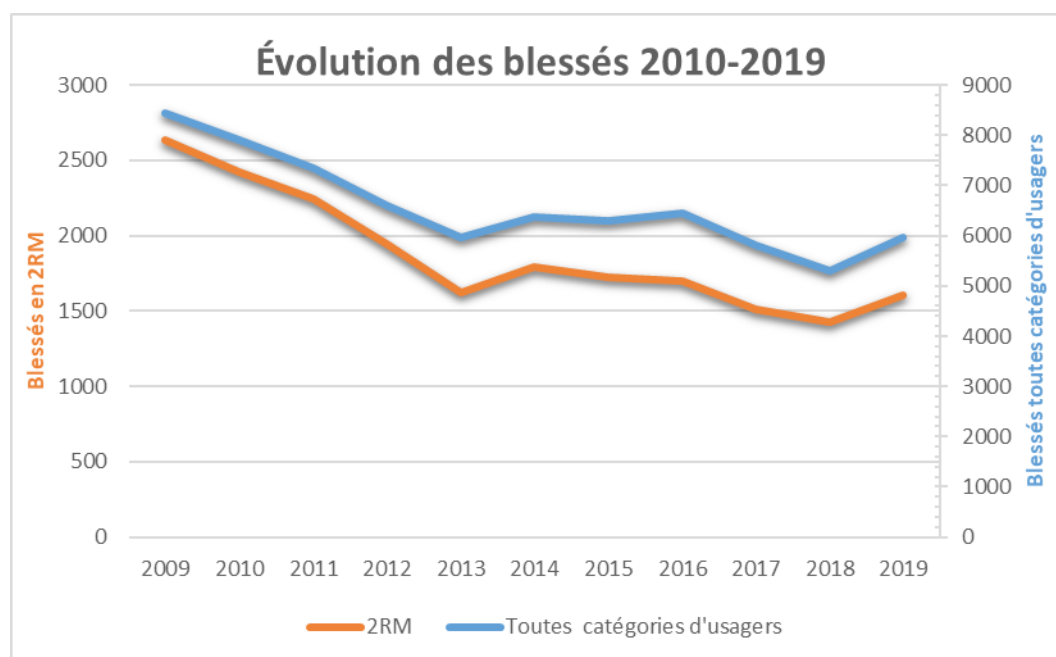
La mortalité des deux-roues motorisés en Nouvelle-Aquitaine représente 10,7 % de la mortalité des deux-roues de la France métropolitaine avec 60 motocyclistes (9,8 %) et 20 cyclomotoristes (14,9 %) tués en 2019.

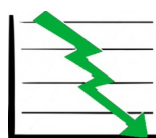
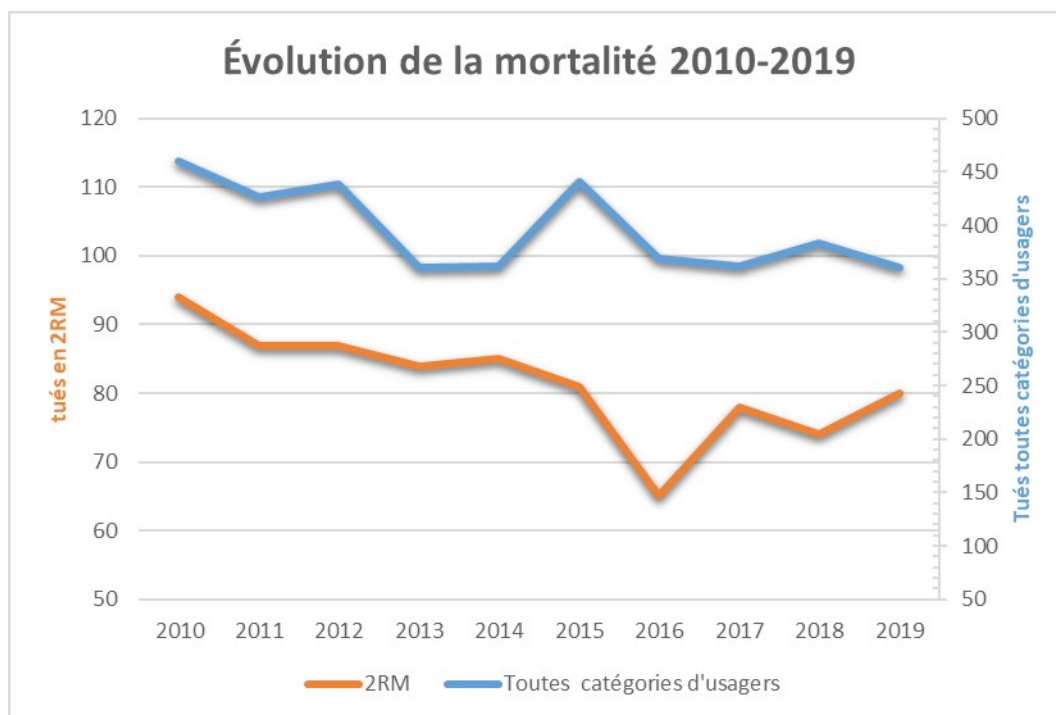
2.1 - La mortalité de la région Nouvelle-Aquitaine selon le mode de déplacement en 2019



2.2 - L'accidentalité des 2RM selon l'évolution des indicateurs

2.2.1 - Évolution de l'accidentalité des 2RM 2010-2019





- **781** accidents corporels en 10 ans $\Rightarrow$ **- 3,3 % par an**

- **14** tués en 10 ans $\Rightarrow$ **- 1,5 % par an**

- **819** blessés en 10 ans $\Rightarrow$ **- 3,4 % par an**

+ 2/3 de la diminution correspond à l'accidentalité des cyclomoteurs



- **677** accidents corporels $\Rightarrow$ **- 5,1 % par an**

- **10** tués $\Rightarrow$ **- 3,3 % par an**

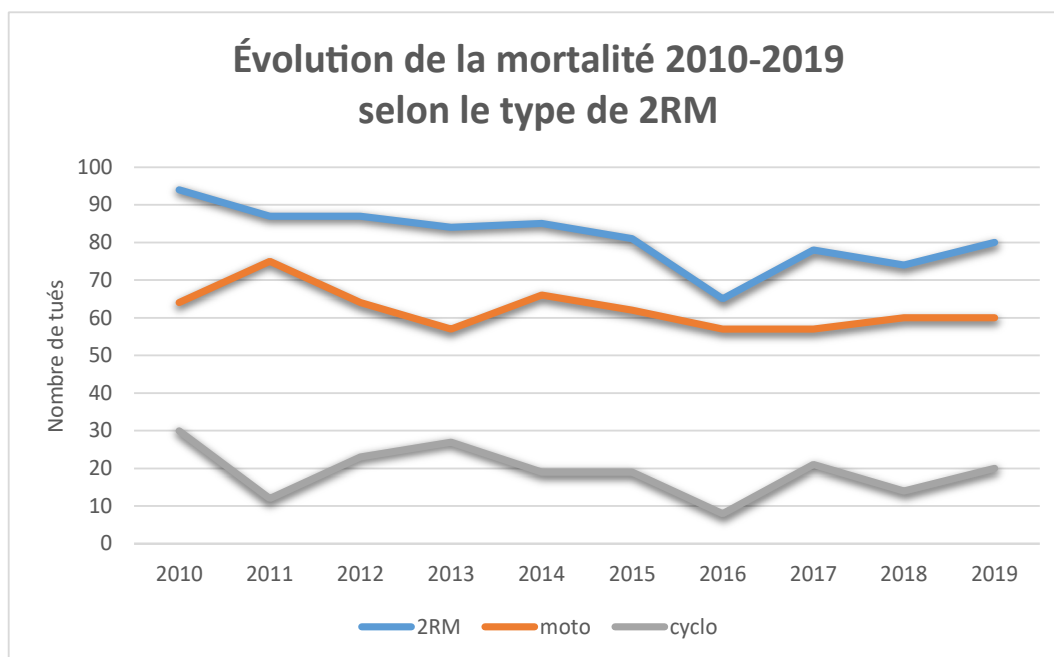
- **213** blessés $\Rightarrow$ **- 45 % par an**



- **104** accidents corporels $\Rightarrow$ **- 1 % par an**

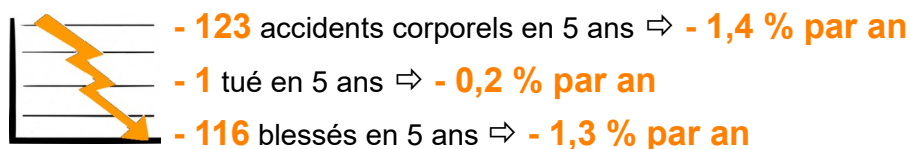
- **4** tués $\Rightarrow$ **- 0,6 % par an**

- **102** blessés $\Rightarrow$ **- 1 % par an**



2.2.2 - Évolution de l'accidentalité des 2RM 2015-2019

Après une forte décroissance de l'accidentalité surtout chez les cyclomoteurs entre 2010 et 2016, l'évolution annuelle diminue pour arriver à une augmentation positive du taux de tués chez les cyclomoteurs et ainsi que chez les blessés des motocyclistes.

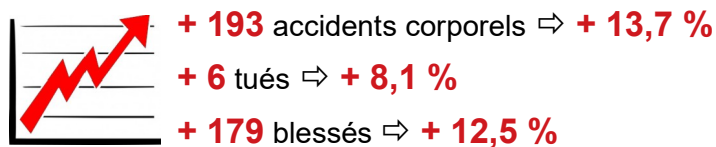


- 148 accidents corporels ⇒ - 3,7 % par an
- + 1 tué ⇒ + 1,1 % par an
- 149 blessés ⇒ - 3,6 % par an

- + 25 accidents corporels ⇒ + 0,5 % par an
- 2 tués ⇒ - 0,6 % par an
- + 33 blessés ⇒ + 0,7 % par an

2.2.3 - Évolution de l'accidentalité des 2RM 2018-2019

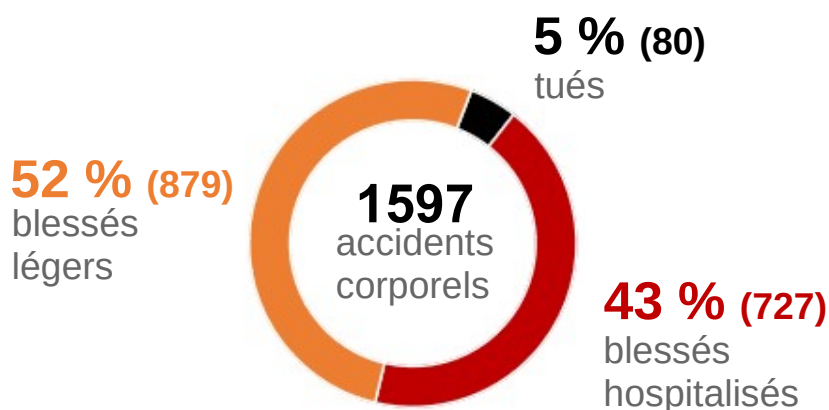
L'accidentalité s'accroît entre 2018 et 2019 avec une augmentation importante de tous les indicateurs exception faite du taux de tués des motocyclistes qui reste stable.



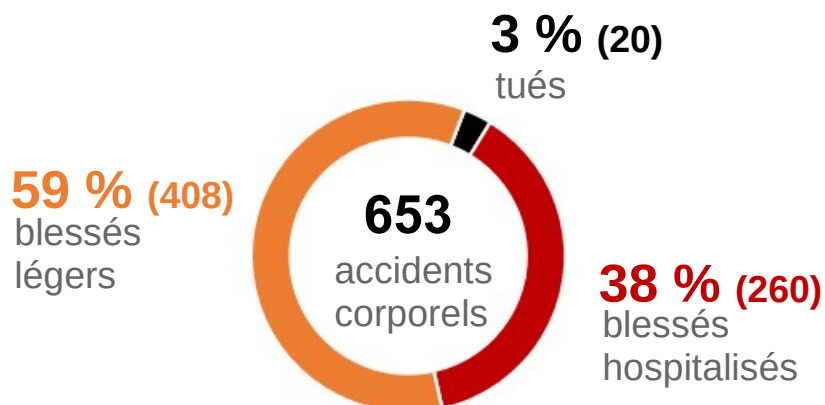
+ 54 accidents corporels ⇒ **+9 % par an**
+ 6 tués ⇒ **+ 42,9 % par an**
+49 blessés ⇒ **+7,9 % par an**

+ 139 accidents corporels ⇒ **+ 17,3 % par an**
+0 tué ⇒ **stable**
+ 130 blessés ⇒ **+ 16,1 % par an**

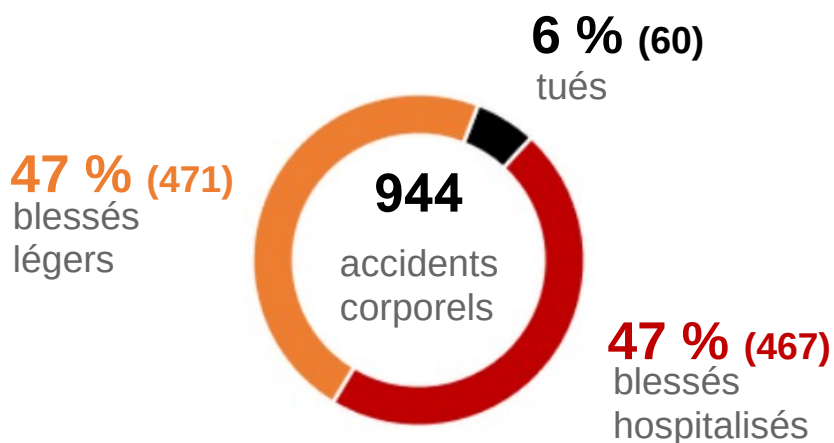
2.3 - L'accidentalité 2019 des 2RM selon la gravité



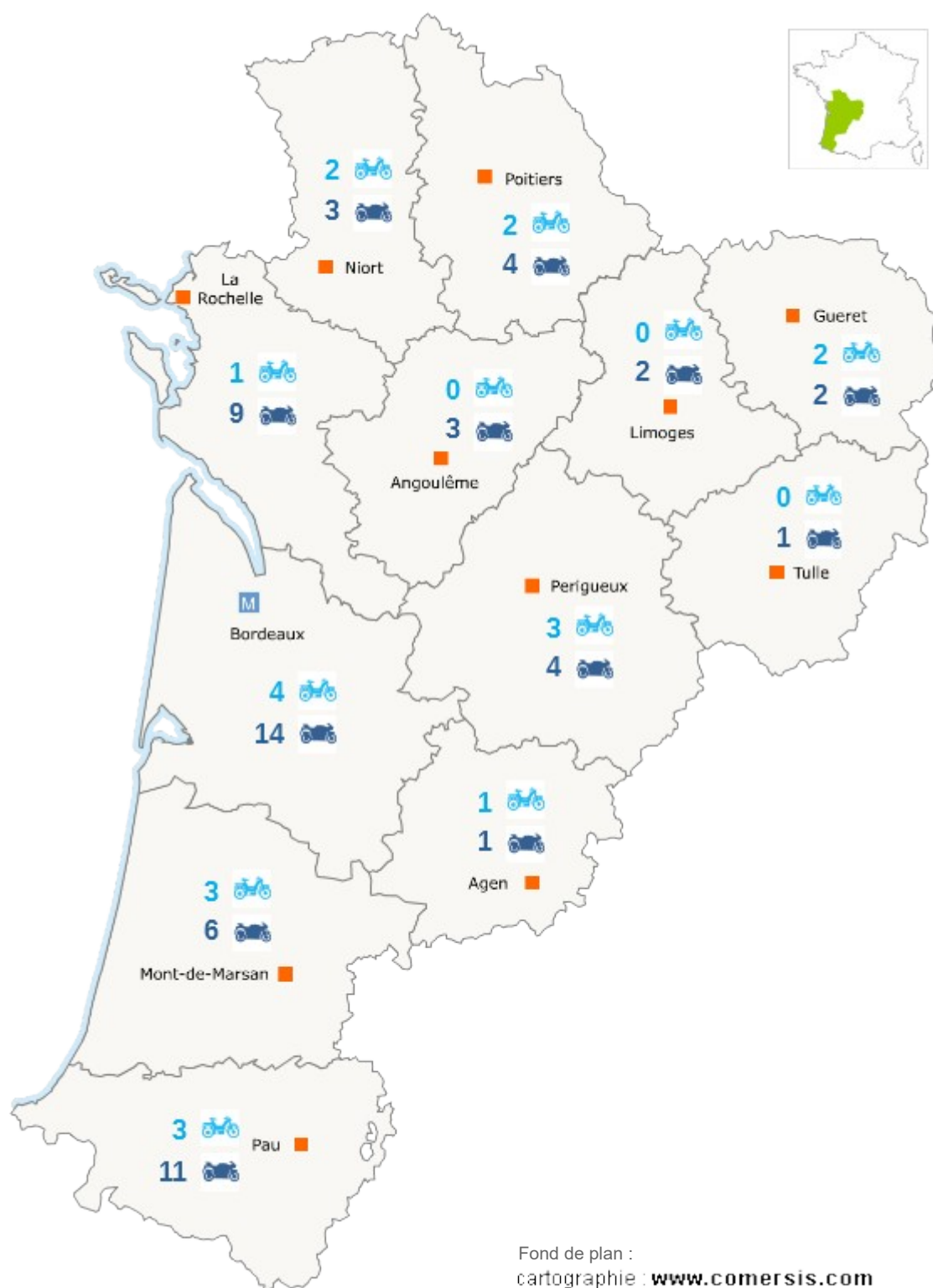
Nota Bene : 1 accident de cyclomoteur a également provoqué la mort d'un piéton en Haute-Vienne.



Nota Bene : 1 accident de cyclomoteur a également provoqué la mort d'un piéton en Haute-Vienne.



2.4 - L'accidentalité 2019 des 2RM tués selon le département



3 - Bilan 2019 des accidents mortels de cyclomotoriste

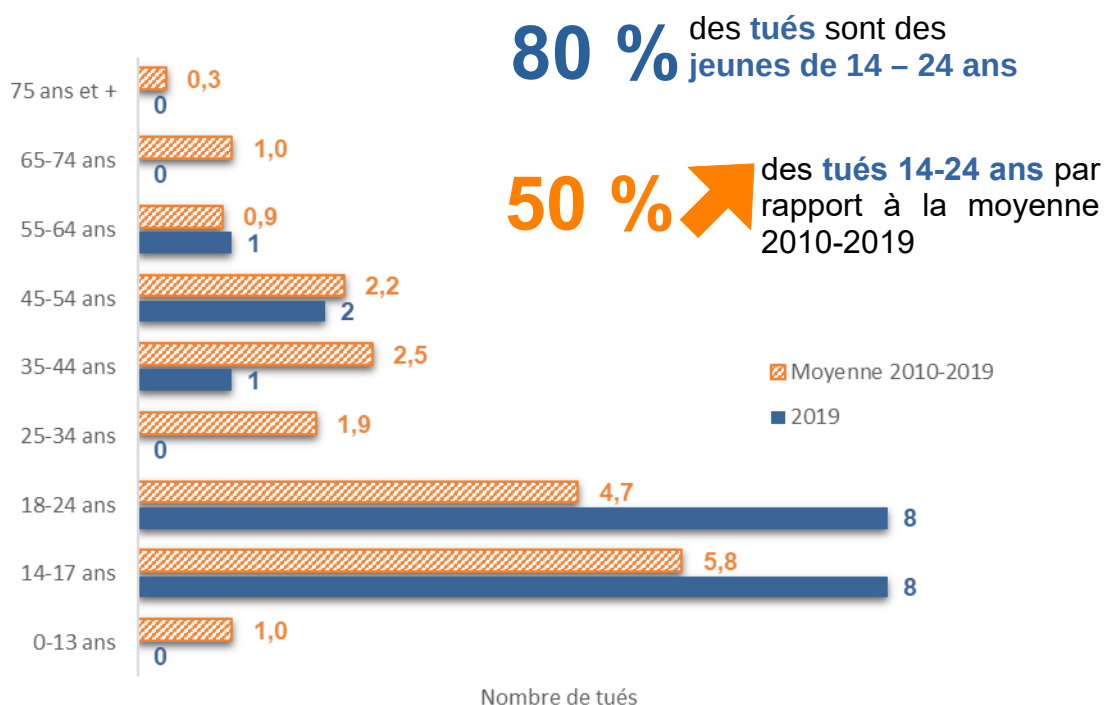
3.1 - Profil du cyclomotoriste

3.1.1 - Selon le sexe

81 % des **usagers** impliqués
sont des **hommes**

90 % des **tués** sont
des **hommes**

3.1.2 - Selon l'âge

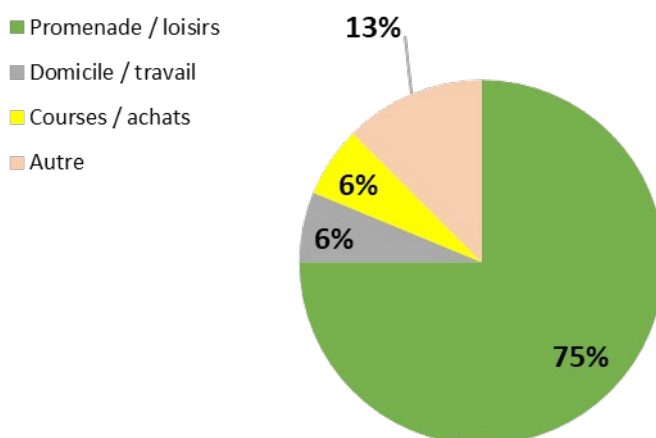


3.1.3 - Selon le type d'utilisateur

95 % des **tués** impliqués sont
des **conducteurs**

3.1.4 - Selon le type de trajet

3/4 des déplacements sont des **trajets de loisirs**



3.1.5 - Selon l'équipement

98 % des **cyclos (592)** impliqués portaient un **casque**

88 % des **cyclos tués (17)** ou des **conducteurs tués (16)** portaient un **casque**

3.1.6 - Selon le lieu de résidence

100 % des **cyclos tués** ont l'**accident** dans leur **département de résidence**

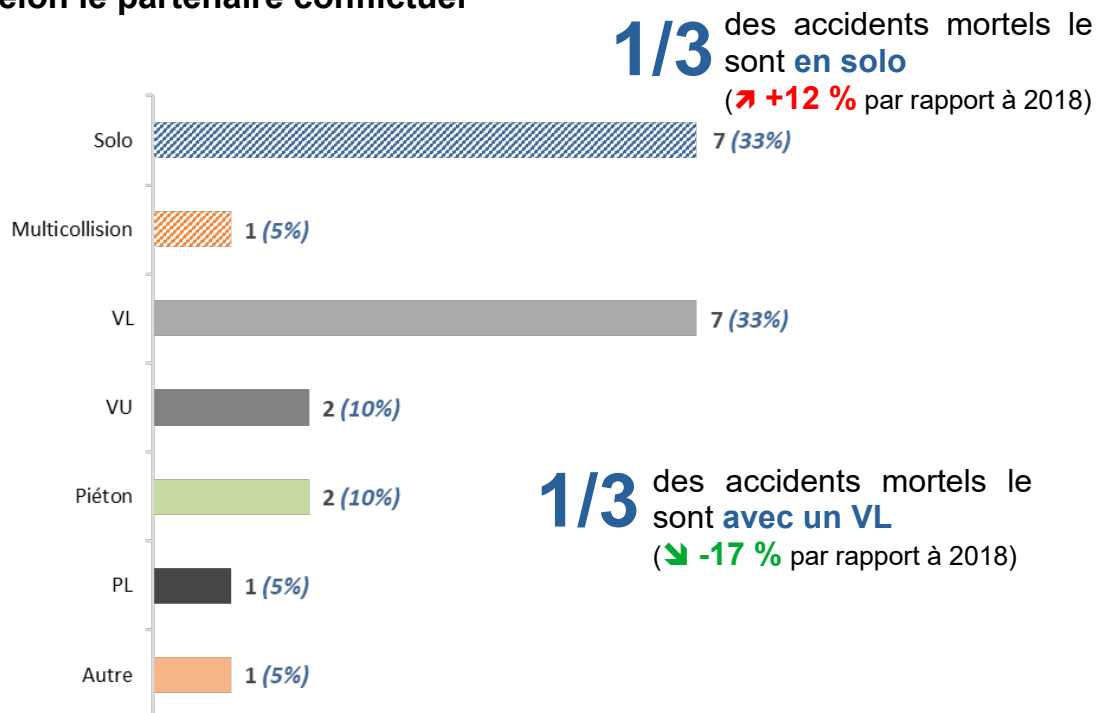
3.1.7 - Selon le type de véhicule

3/4 des véhicules sont des **cyclomoteurs $\leq 50 \text{ cm}^3$**

1/4 des véhicules sont des **scooters $\leq 50 \text{ cm}^3$**

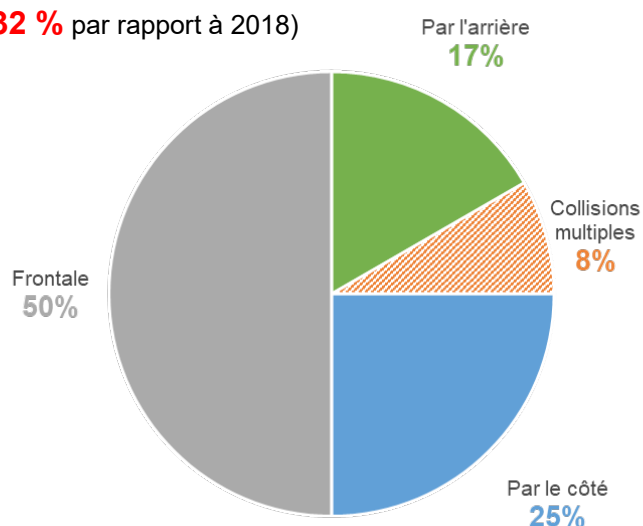
3.2 - Caractéristiques de l'accident

3.2.1 - Selon le partenaire conflictuel



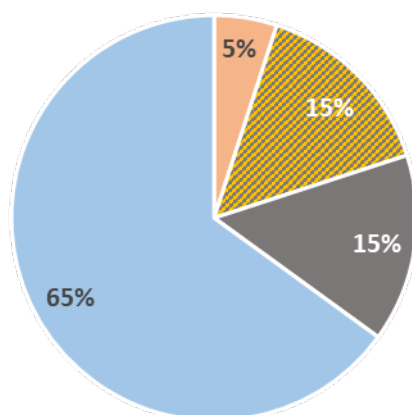
3.2.2 - Selon le type de collision

la moitié des accidents mortels sont des **collisions frontales**
 (↗ +32 % par rapport à 2018)



3.2.3 - Selon la luminosité

-  Crépuscule ou aube
-  Nuit avec éclairage public
-  Nuit sans éclairage public
-  Plein jour



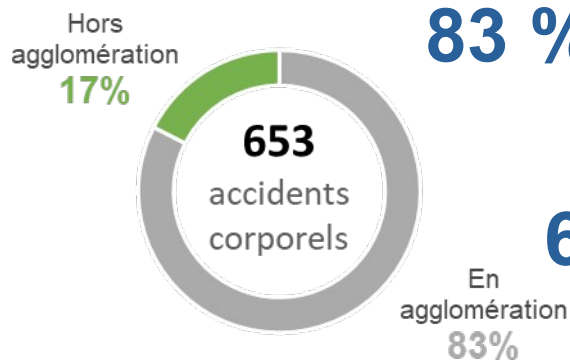
En agglomération, les accidents mortels ont lieu pour :
2/5 de jour et **1/4** de nuit avec éclairage public

Hors agglomération, les accidents mortels ont lieu pour :
3/4 de jour et **1/4** de nuit sans éclairage public

Sans différenciation de milieu :

65 % des accidents mortels ont lieu en **plein jour**
 (↗ **+25 %** par rapport à 2018)

3.2.4 - Selon le milieu



83 % des accidents corporels ont lieu en **en agglomération**
 (↗ **+3 %** par rapport à 2018)

Ce taux se réduit à :

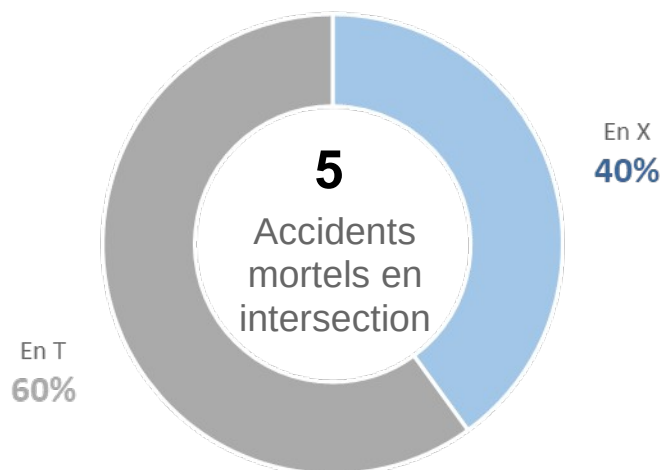
60 % pour les accidents mortels
 (↗ **+31 %** par rapport à 2018)



3.2.5 - Selon la situation en ou hors intersection

3/4 des accidents mortels ont lieu **hors intersection**
(**↗ +18 %** par rapport à 2018)

100 % des accidents mortels **en intersection** ont lieu **en agglomération**
(**↗ +33%** par rapport à 2018)



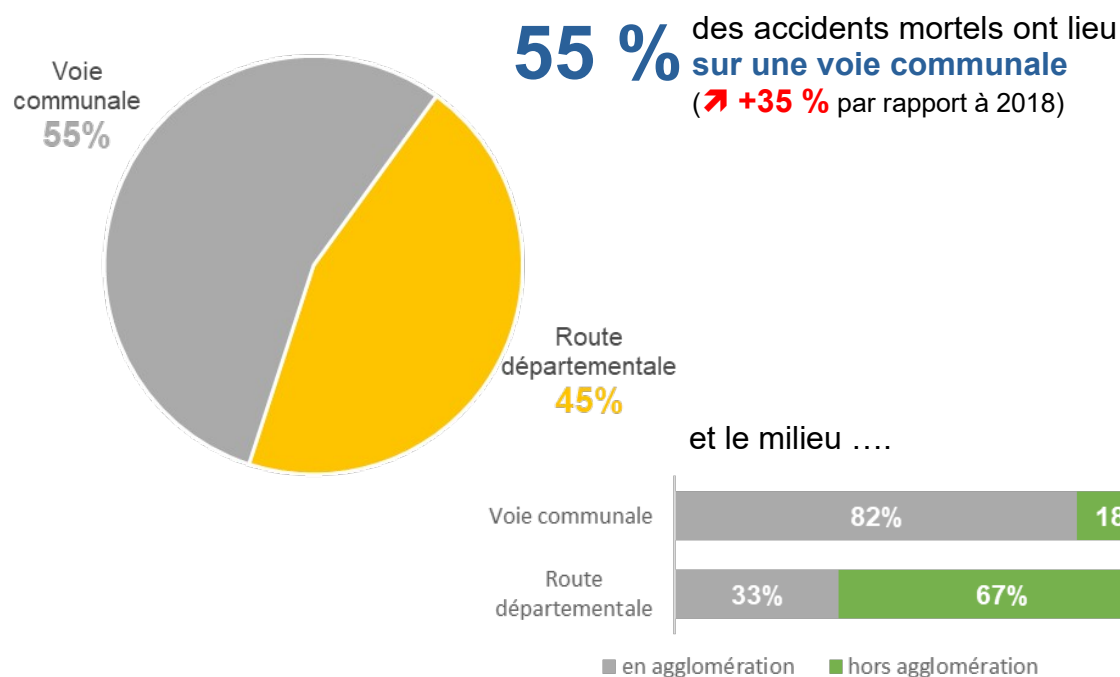
3.2.6 - Selon les conditions atmosphériques

85 % des accidents mortels ont lieu **par temps normal**
(**↗ +20%** par rapport à 2018)

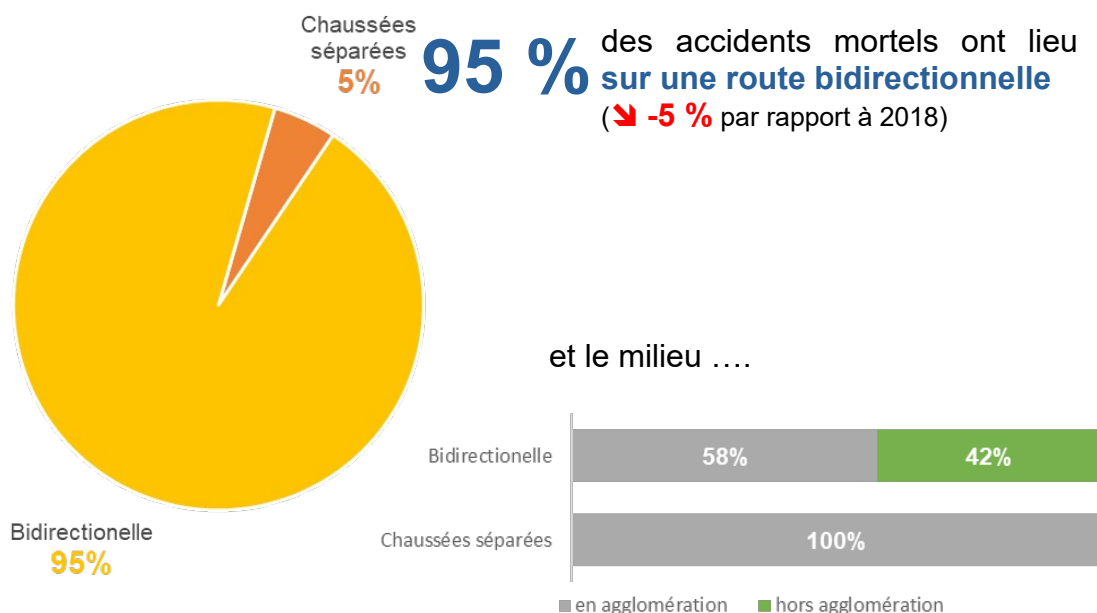
100 % des accidents mortels **par temps dégradé** concernent les **14-17ans**

3.3 - Caractéristiques de l'infrastructure

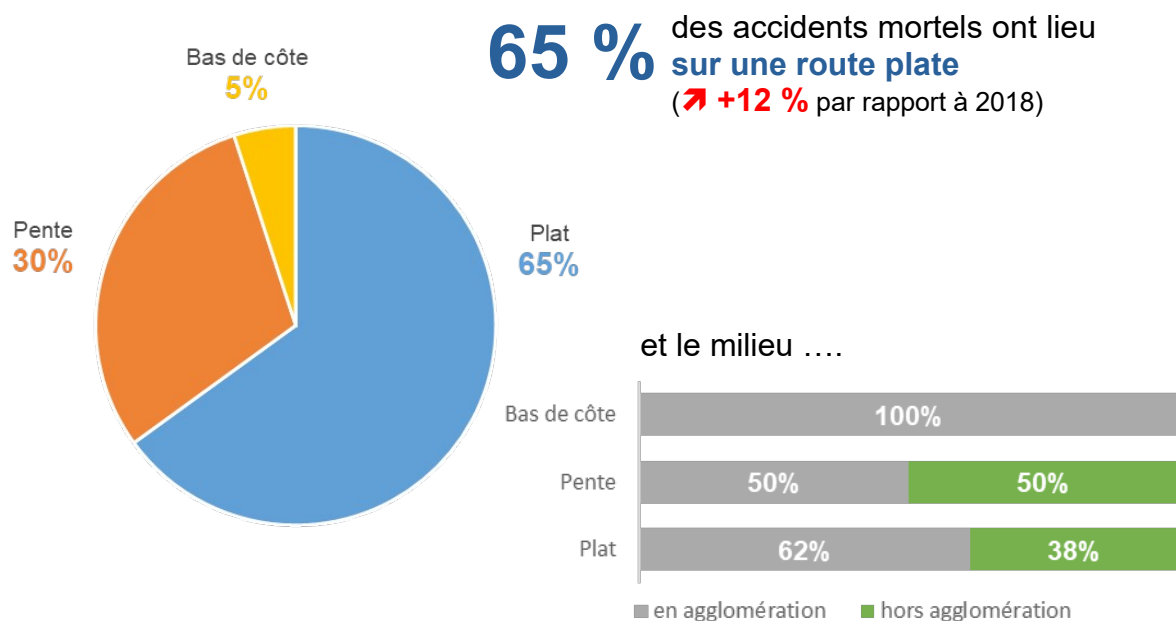
3.3.1 - Selon la catégorie de route



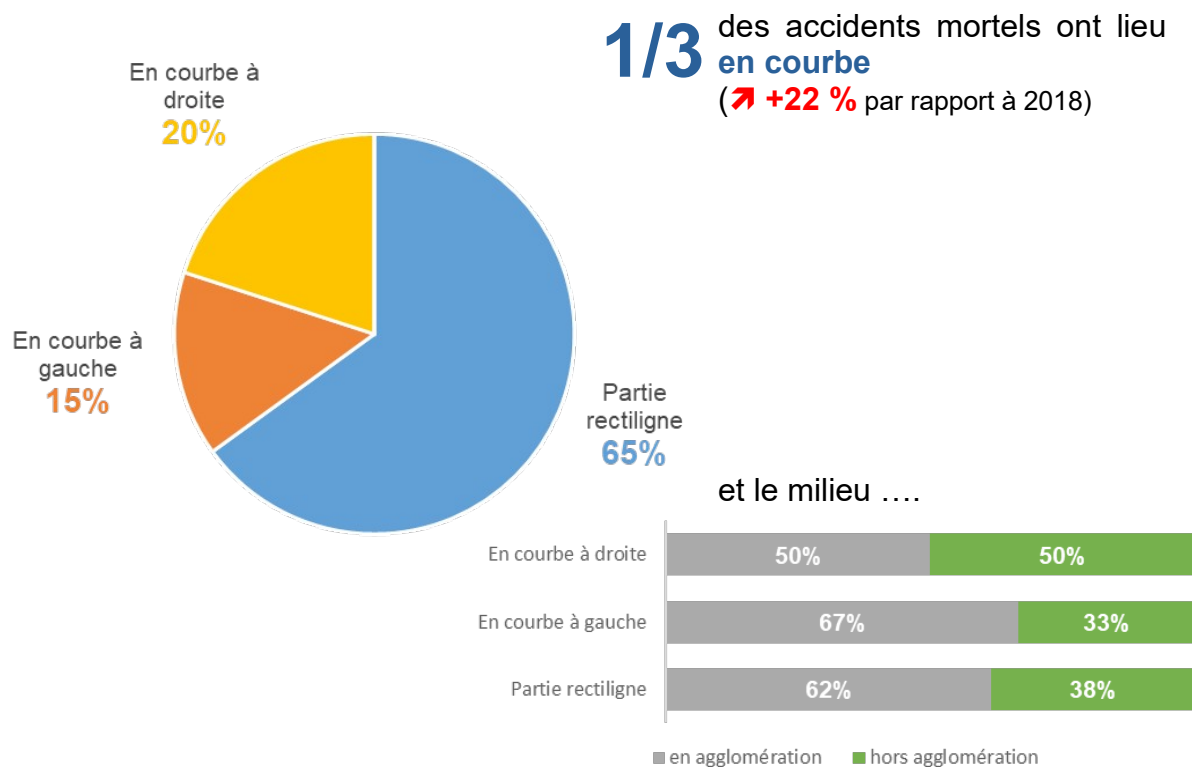
3.3.2 - Selon le régime de circulation



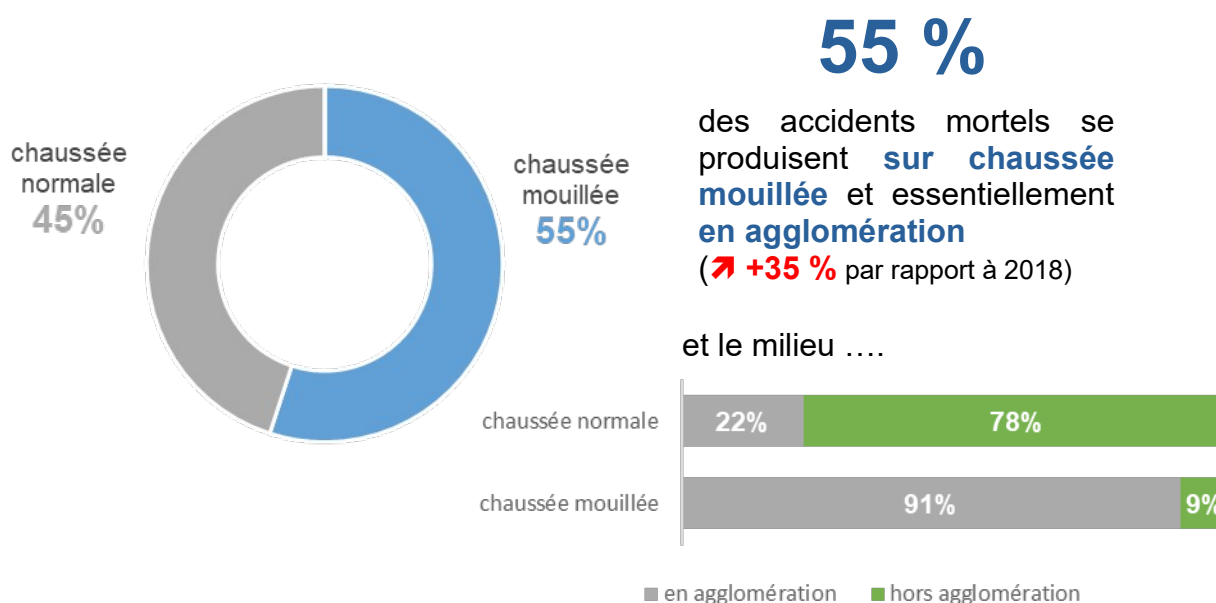
3.3.3 - Selon le profil en long



3.3.4 - Selon le tracé en plan



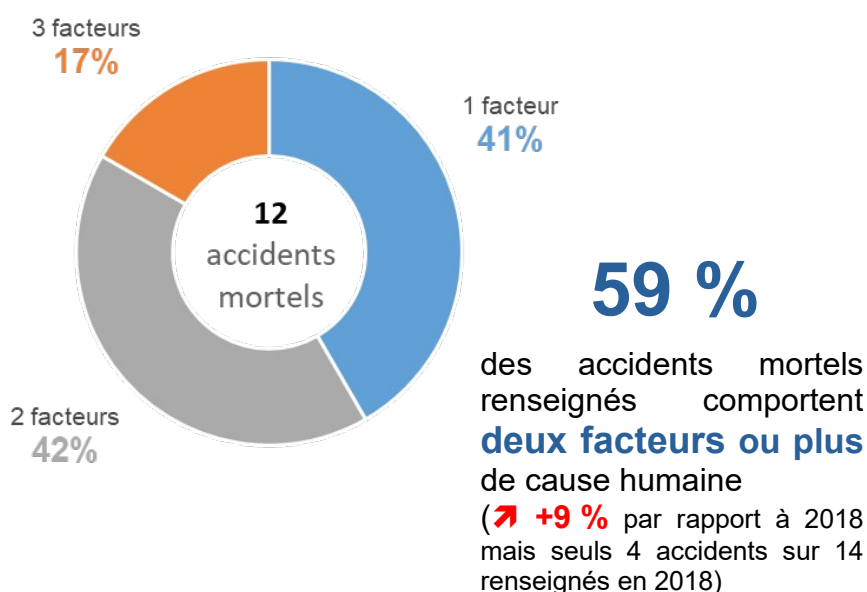
3.3.5 - Selon l'état hydrique de la chaussée



3.4 - Circonstances de l'accidentalité

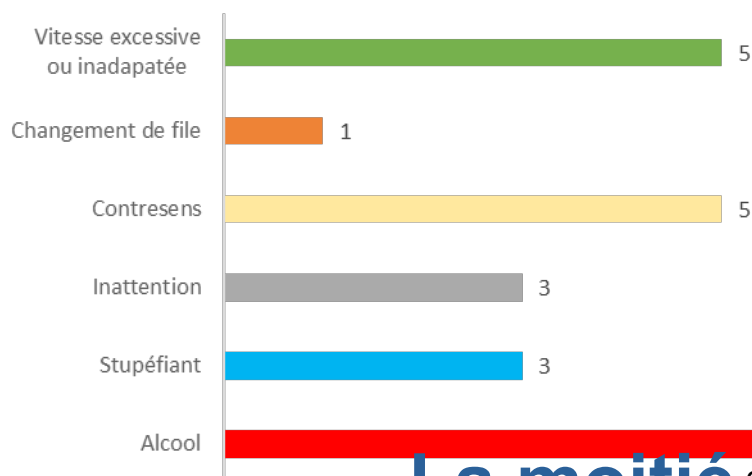
Sur les 20 cyclomotoristes tués, 19 sont des conducteurs et 1 passager. Le passager tué était sous l'effet de stupéfiant. Les facteurs humains des conducteurs tués sont connus pour 12 accidents, 3 accidents sont non renseignés et 4 sont définis comme cause indéterminée. L'analyse est donc réalisée sur la base des 12 accidents mortels renseignés.

L'association des 3 facteurs est sur 2 accidents :
 Alcool, stupéfiant et vitesse excessive ou inadaptée

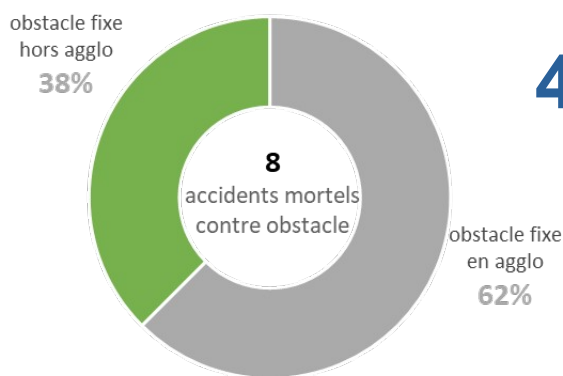


40 % des accidents mortels
renseignés sont liés à une
**vitesse excessive ou
inadaptée**

(↗ **+40 %** par rapport à 2018
mais seuls 4 accidents sur 14
renseignés en 2018)



La moitié des accidents mortels
renseignés sont liés à **l'alcool**
(→ **stable** par rapport à 2018 mais
seuls 4 accidents sur 14 renseignés
en 2018)



40 % des usagers ont heurté un
obstacle fixe
(↗ **+19 %** par rapport à 2018)

	En agglomération	Hors agglomération
Obstacles fixes, hors dispositifs de retenue		
Arbre	0	1
Poteau	2	1
Bordure de trottoir	1	0
Fossé, talus ou paroi rocheuse	0	1
Autre sur accotement	1	0
Mobilier urbain	1	0
Total	5	3

3.5 - Scenario-type de l'accident mortel du cyclomotoriste

En 2019, le profil du cyclomotoriste tué est un conducteur de cyclomoteur, homme, casqué de 14 – 24 ans, réalisant un trajet de loisirs dans son département de résidence. L'accident mortel se produit soit seul, soit suite à une collision frontale avec un véhicule léger. Il a lieu de plein jour, en agglomération et hors intersection. Il se situe sur une chaussée communale bidirectionnelle, sur une route plate et rectiligne, par temps certes normal mais sur une chaussée mouillée. Les circonstances de l'accident cumulent au minimum les deux facteurs humains dont les deux principaux sont l'alcool et la vitesse excessive ou inadaptée.

4 - Bilan 2019 des accidents mortels de motocycliste

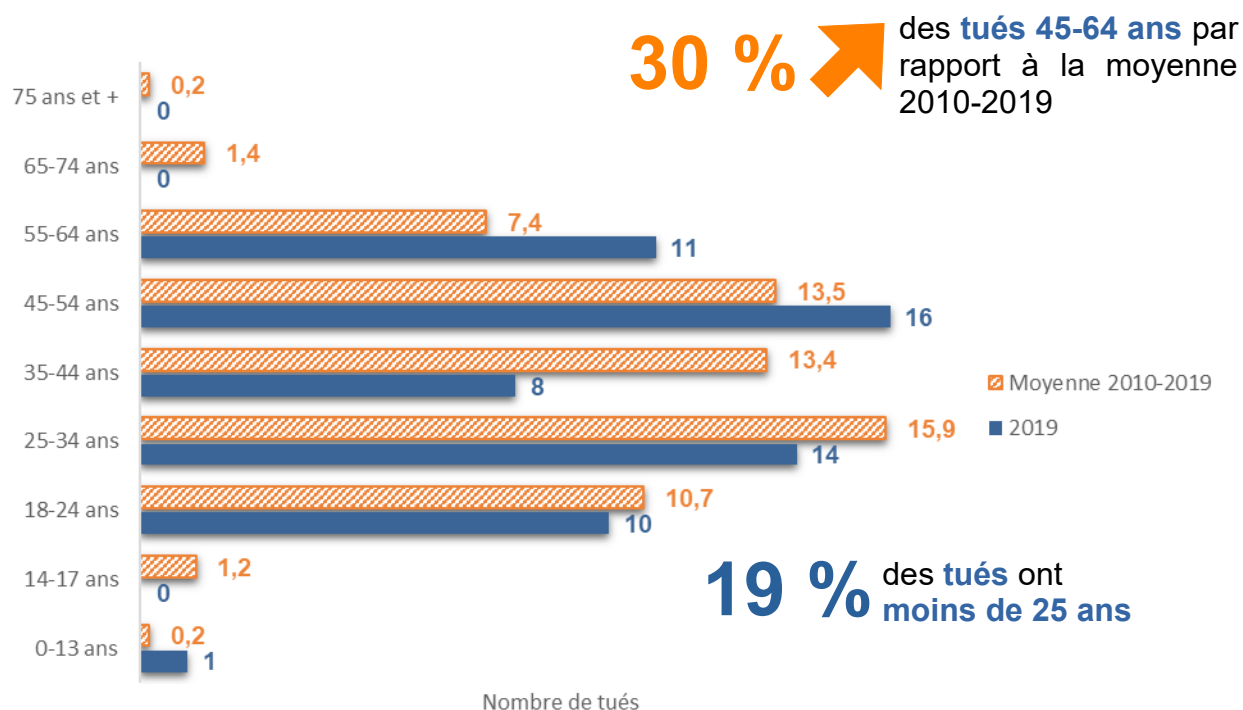
4.1 - Profil du motard

4.1.1 - Selon le sexe

94 % des **usagers** impliqués sont des **hommes**

98 % des **tués** sont des **hommes**

4.1.2 - Selon l'âge



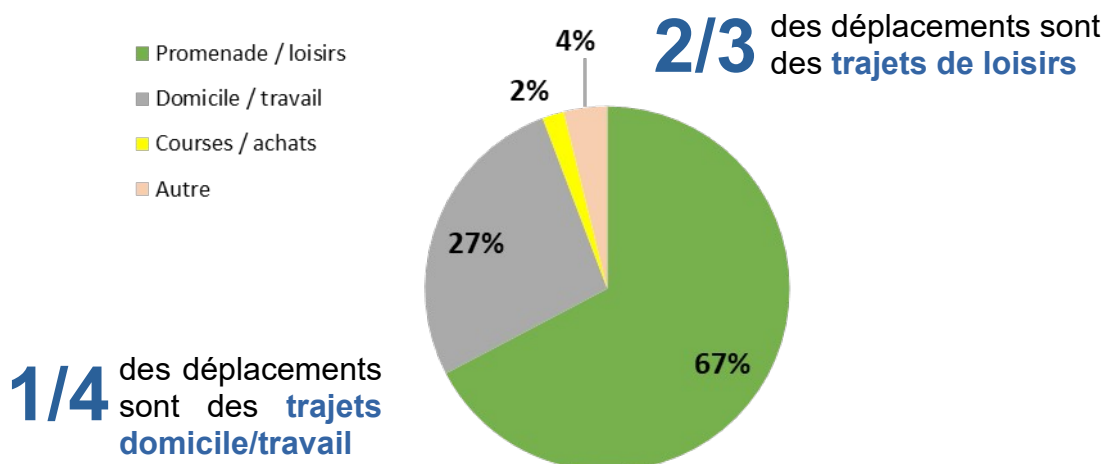
19 % des **tués** ont moins de **25 ans**

4.1.3 - Selon le type d'usager

95 % des **tués** impliqués sont des **conducteurs**

88 % sont des **conducteurs de moto lourde**

4.1.4 - Selon le type de trajet



4.1.5 - Selon l'équipement

99 % des **motards (885)** impliqués portaient un **casque**

98 % des **motards tués (55)** ou des **conducteurs tués (53)** portaient un **casque**

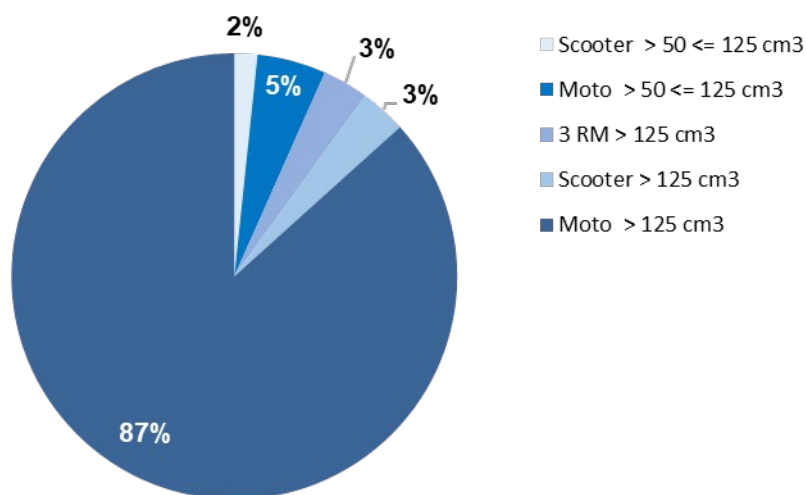
4.1.6 - Selon le lieu de résidence

8 % des **motards tués (53)** ont l'**accident hors** de leur **département de résidence** :

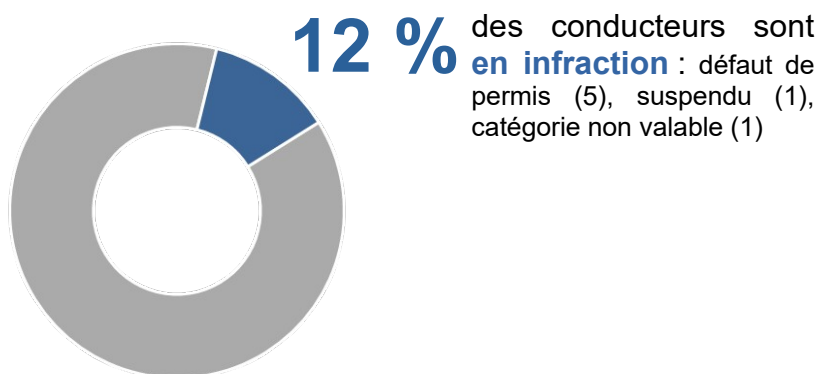
- 1 motard de Haute-Vienne en Gironde,
- 1 motard de l'Aude, 1 du Gard et un de l'Hérault en Pyrénées-Atlantiques

4.1.7 - Selon le type de véhicule

93 % des motards ont été tués sur une **moto lourde**

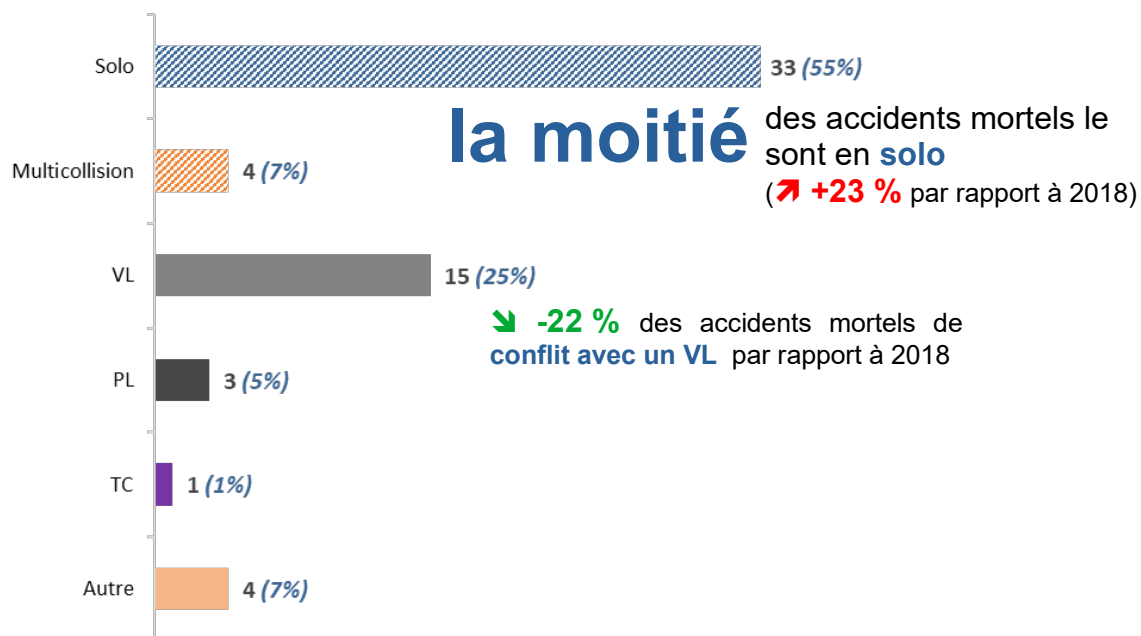


4.1.8 - Selon le permis

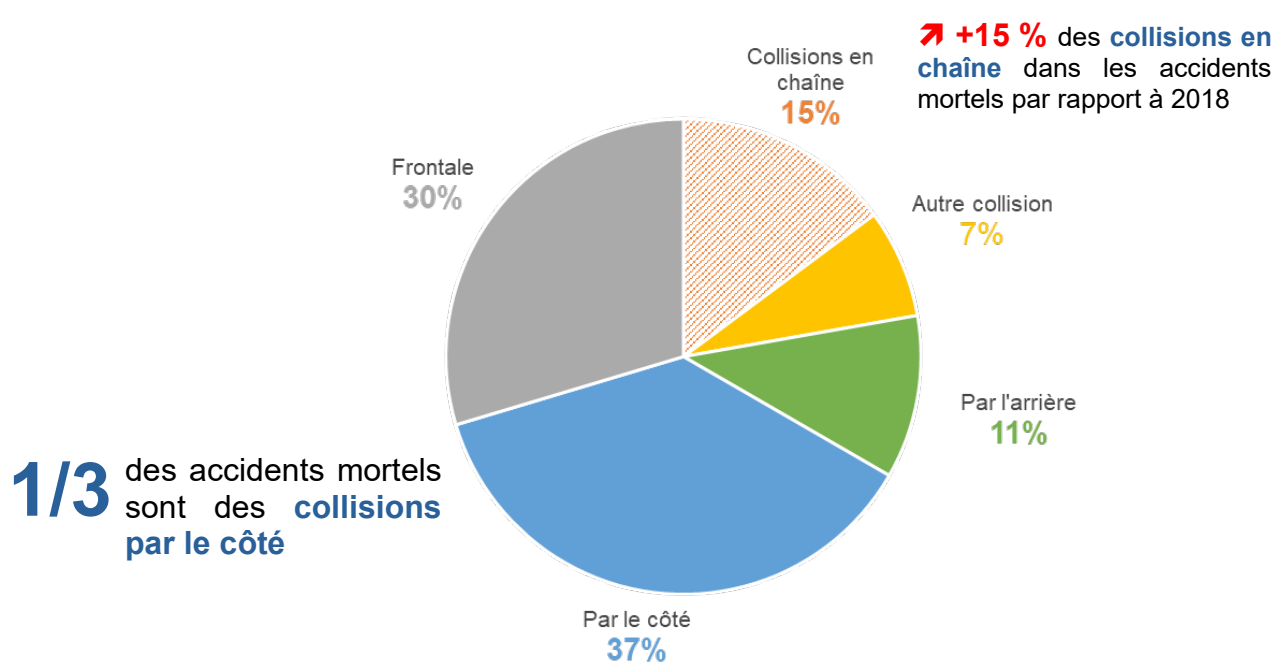


4.2 - Caractéristiques de l'accident

4.2.1 - Selon le partenaire conflictuel

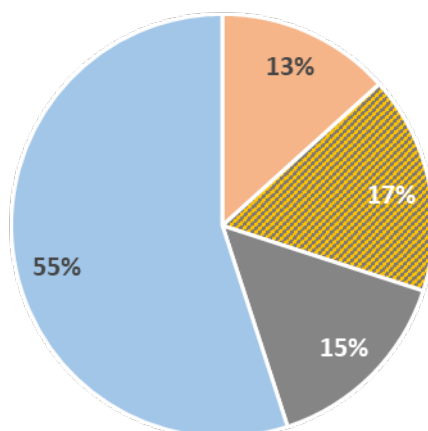


4.2.2 - Selon le type de collision



4.2.3 - Selon la luminosité

- Crépuscule ou aube
- Nuit avec éclairage public
- Nuit sans éclairage public
- Plein jour



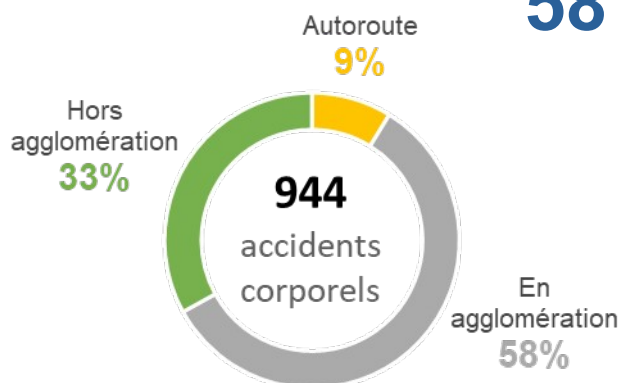
En agglomération, les accidents mortels ont lieu pour :
2/5 de jour et **2/5** de nuit avec éclairage public

Hors agglomération, les accidents mortels ont lieu pour :
2/3 de jour et **1/3** de nuit sans éclairage public ou à l'aube ou crépuscule

Sans différenciation de milieu :

55 % des accidents mortels ont lieu en **plein jour**
 (↘ -3 % par rapport à 2018)

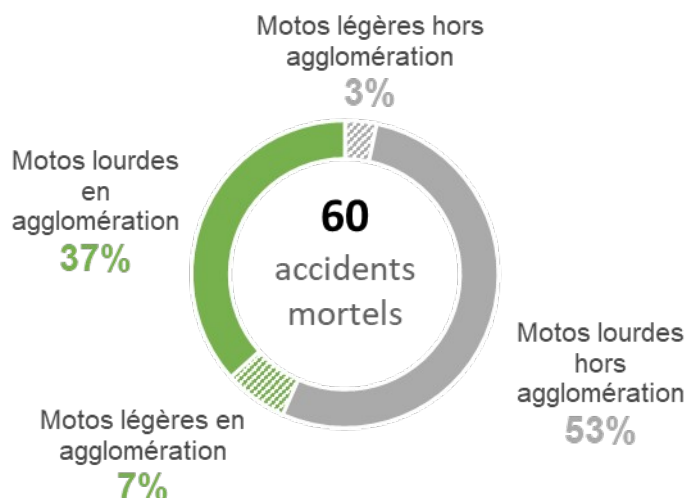
4.2.4 - Selon le milieu



58 % des accidents corporels ont lieu **en agglomération**
 (↗ +5 % par rapport à 2018)

Ce taux s'inverse au regard des accidents mortels :

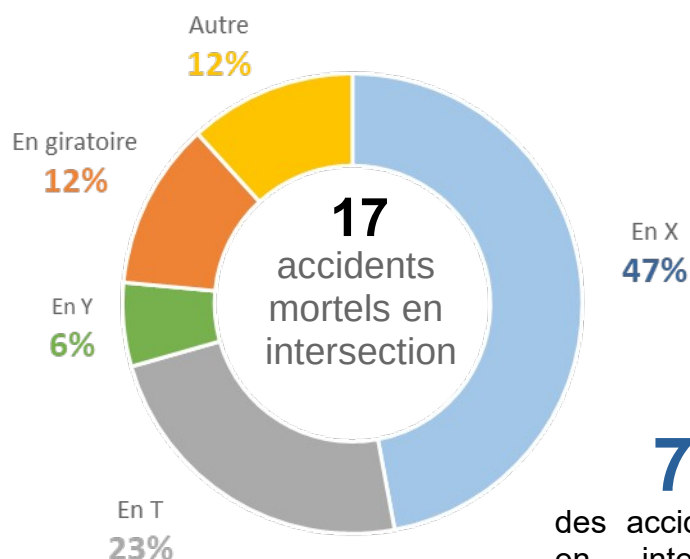
56 % des accidents mortels ont lieu **hors agglomération**



4.2.5 - Selon la situation en ou hors intersection

72 % des accidents mortels ont lieu **hors intersection**
(↗ **+6 %** par rapport à 2018)

2/3 des accidents mortels **hors intersection** ont lieu **hors agglomération** (↘ **-10 %** par rapport à 2018)



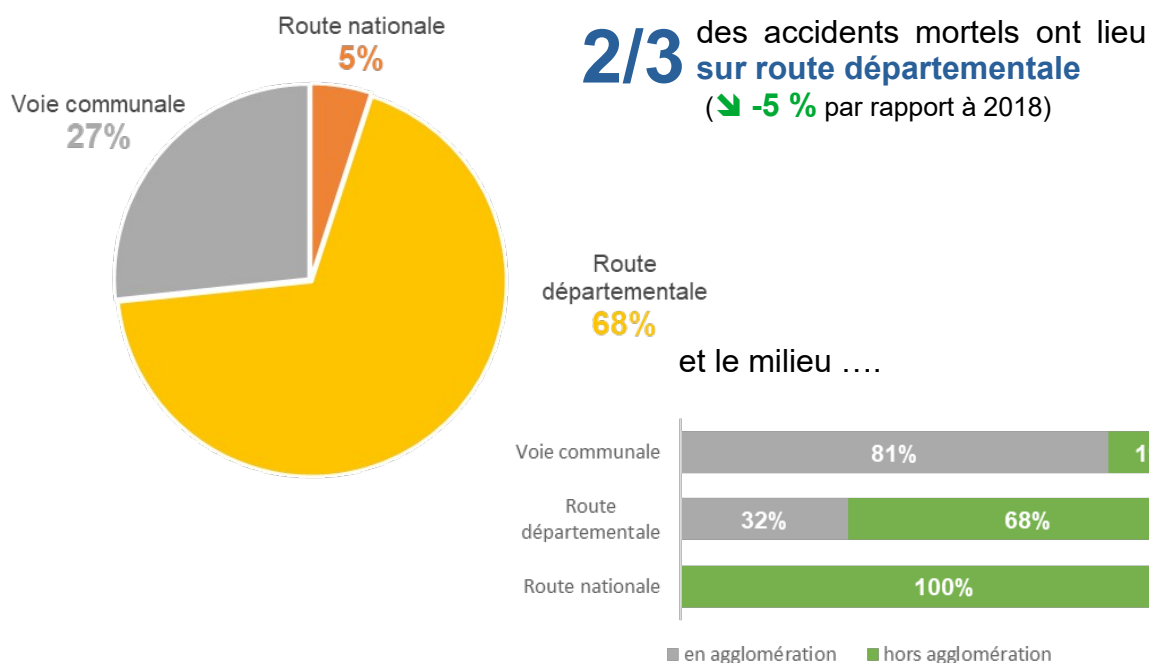
71 % des accidents mortels en intersection **hors agglomération** ont lieu sur un carrefour **en X**
(en 2018, le type de carrefour hors aggro était plus diversifié. Par contre, le taux d'accidents mortels était de 70 % sur les carrefours X en agglomération)

4.2.6 - Selon les conditions atmosphériques

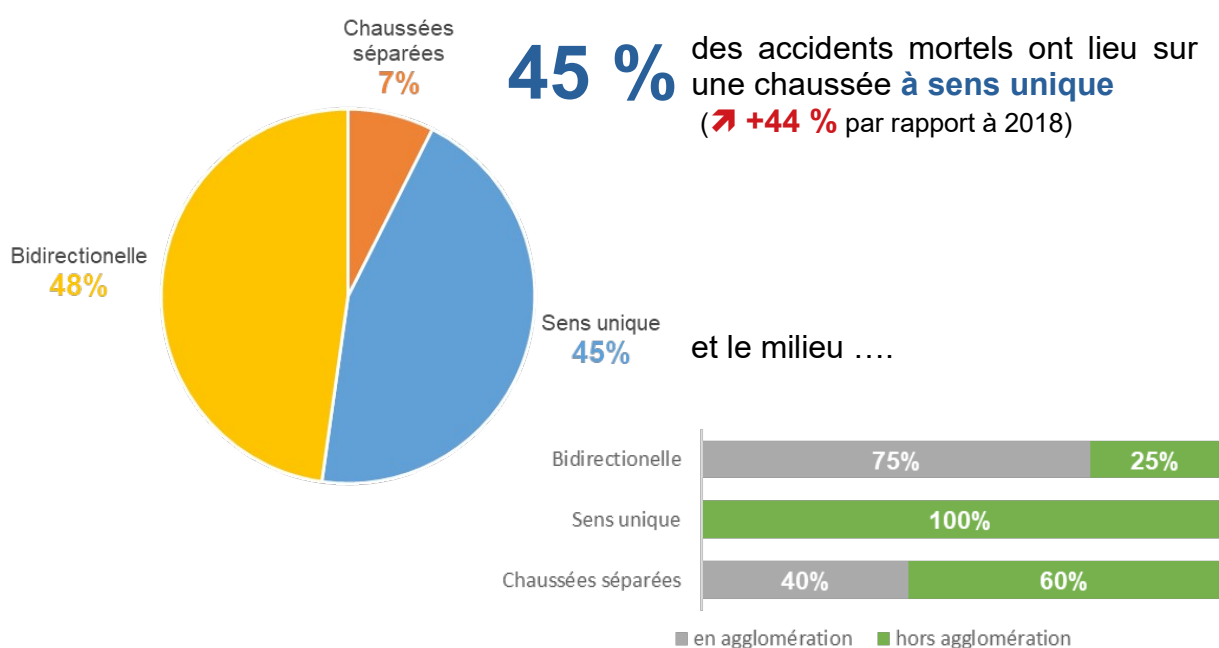
83 % des accidents mortels ont lieu **par temps normal**
(↘ **-5%** par rapport à 2018)

4.3 - Caractéristiques de l'infrastructure

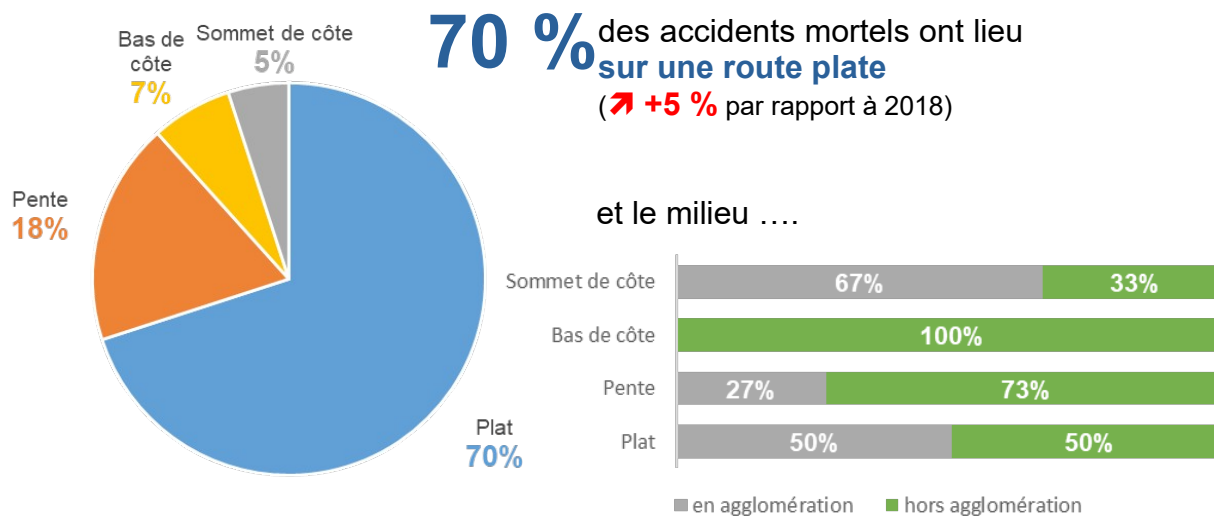
4.3.1 - Selon la catégorie de route



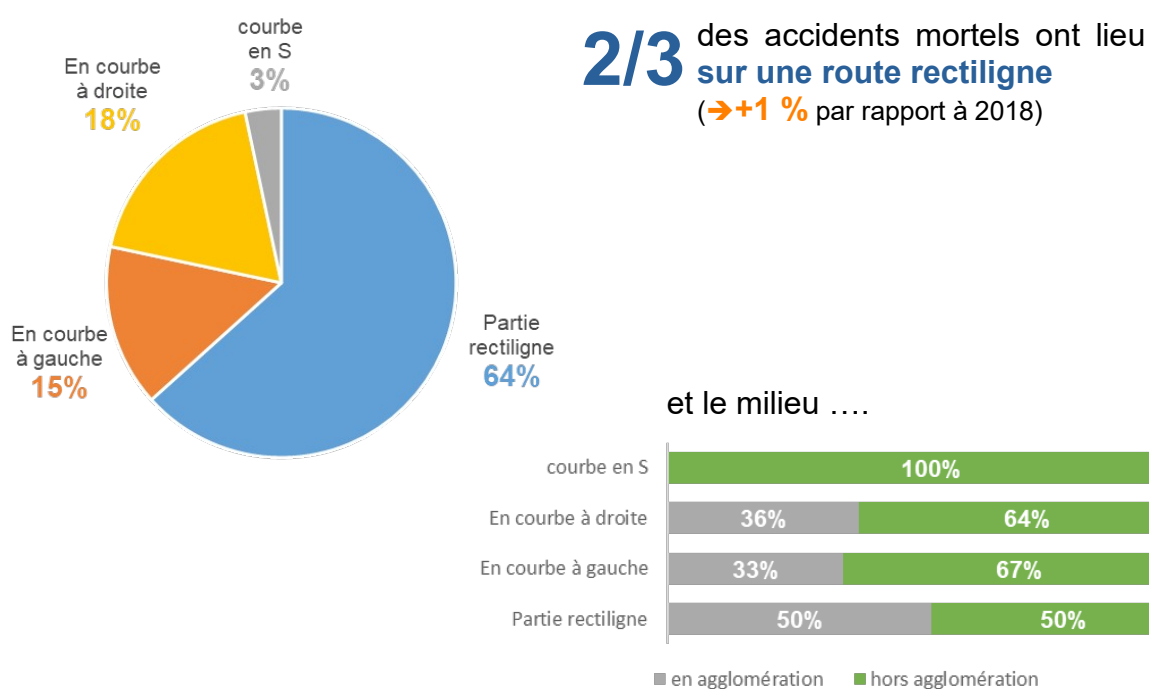
4.3.2 - Selon le régime de circulation



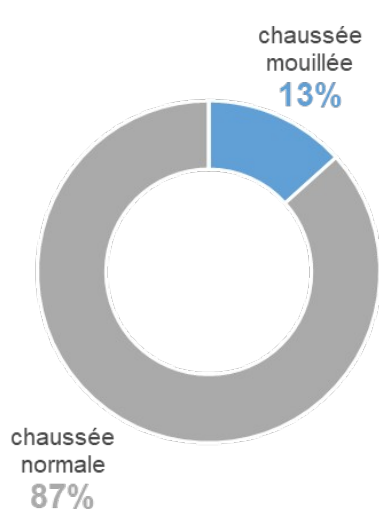
4.3.3 - Selon le profil en long



4.3.4 - Selon le tracé en plan

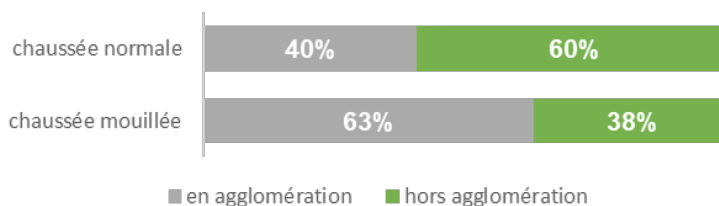


4.3.5 - Selon l'état hydrique de la chaussée



87 % des accidents mortels se produisent **sur chaussée normale**
 (↘ -8 % par rapport à 2018)

et le milieu

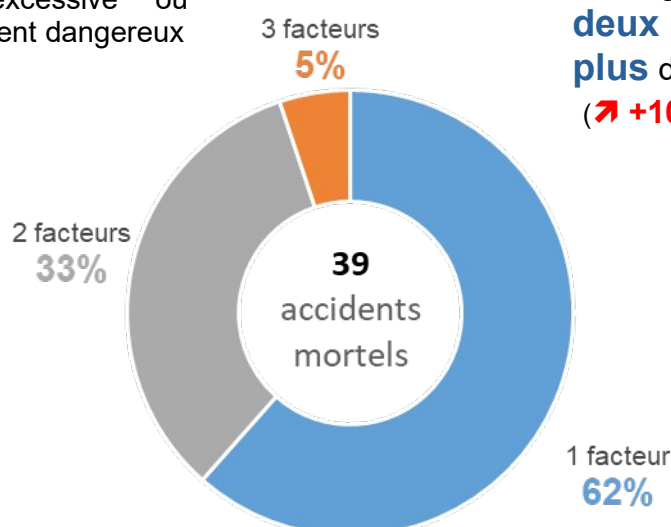


4.4 - Circonstances de l'accidentalité

Sur les 60 motards tués, 57 sont des conducteurs et 3 des passagers. Les facteurs des 3 passagers tués ne sont pas renseignés. Les facteurs humains des conducteurs tués sont connus pour 39 accidents, 9 accidents sont non renseignés et 9 sont définis comme cause indéterminée. L'analyse est donc réalisée sur la base des 39 accidents mortels renseignés.

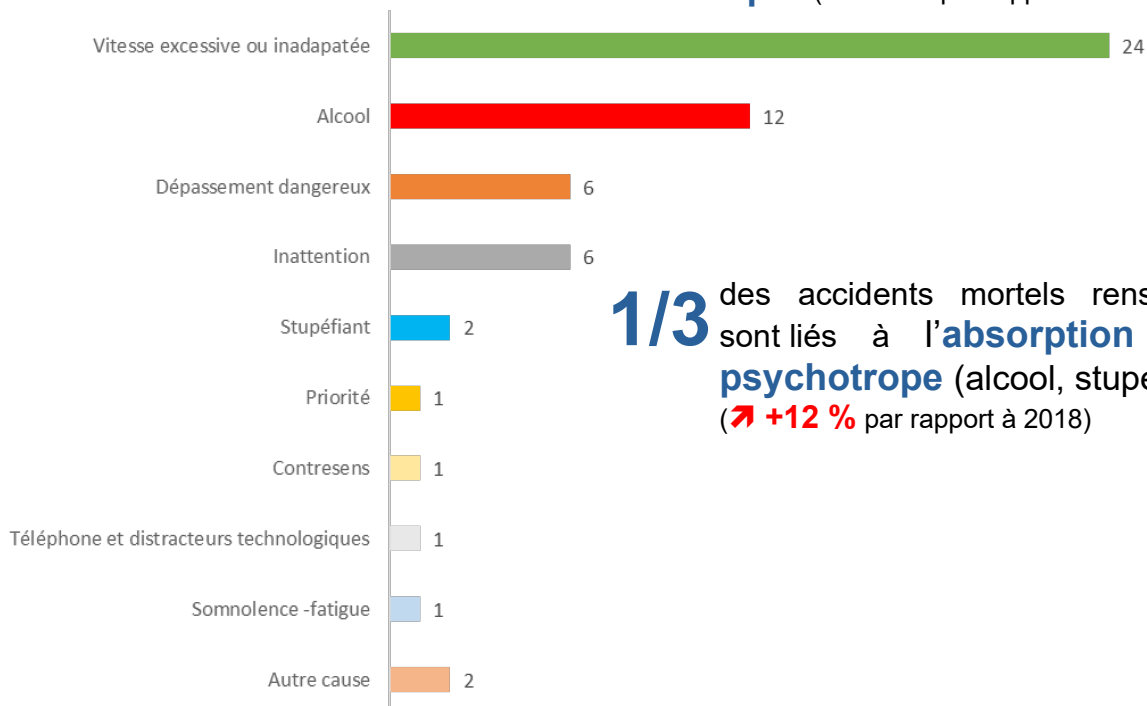
L'association des 3 facteurs est sur 2 accidents :

- Alcool, stupéfiant et vitesse excessive ou inadaptée,
- Alcool, vitesse excessive ou inadaptée et dépassement dangereux



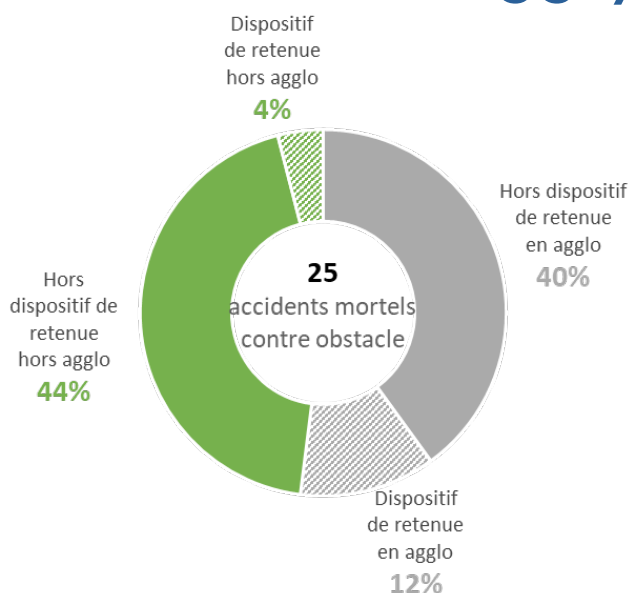
38 % des accidents mortels renseignés comportent **deux facteurs ou plus** de cause humaine
 (↗ +10 % par rapport à 2018)

60 % des accidents mortels renseignés sont liés à une **vitesse excessive ou inadaptée** (↗ +8 % par rapport à 2018)



1/3 des accidents mortels renseignés sont liés à l'**absorption d'un psychotrope** (alcool, stupéfiant) (↗ +12 % par rapport à 2018)

88 % des **obstacles fixes** heurtés par un motard tué **n'est pas un dispositif de retenue** (↗ +5 % par rapport à 2018)



	En aggro	Hors aggro
Obstacles fixes, hors dispositifs de retenue		
Arbre	1	1
Bât., mur	0	1
Signalis. verticale, PAU	2	1
Poteau	2	1
Refuge, borne haute	1	1
Bordure de trottoir	2	0
Fossé, talus ou paroi rocheuse	0	3
Autre sur chaussée	0	1
Autre sur accotement	1	1
Buse - tête d'aqueduc	1	1
Dispositifs de retenue		
Glissière métal.	0	1
Glissière béton	1	0
Autre glissière	2	0
Total	13	12

4.5 - Scenario-type de l'accident mortel du motocycliste

En 2019, le profil du motocycliste tué est un conducteur de moto lourde, homme ayant le permis A, casqué de 45 – 64 ans, réalisant un trajet de loisirs dans son département de résidence. L'accident mortel se produit seul, de plein jour hors agglomération et hors intersection. Il a lieu sur une départementale bidirectionnelle, sur route plate et rectiligne, par temps normal et sur chaussée sèche. Le facteur principal de l'accident est la vitesse excessive ou inadaptée.



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN



Cerema Sud-Ouest

rue Pierre Ramond – CS 60013 – 33166 Saint-Médard-en-Jalles – Téléphone +33 (0)5 56 70 66 33 – www.cerema.fr

Siège social : Cité des mobilités – 25, avenue François Mitterrand – CS 92 803 – F-69674 Bron Cedex – Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

