



Bilan annuel des accidents corporels en Finistère – 2022

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**





1. Introduction.....	4
2. Bilan global de l'année 2022 en Finistère.....	5
3. Bilan détaillé de l'année 2022 en Finistère.....	7
3.1 – Évolution des principaux indicateurs dans le département.....	7
3.2 – Les accidents corporels et mortels.....	7
3.2.1 – Mortels selon le mode de déplacement.....	7
3.2.2 – Selon le milieu.....	8
3.2.3 – Dans le temps.....	10
3.3 – Les victimes d'accidents mortels.....	11
3.3.1 – Répartition des tués par catégorie de véhicules.....	11
3.3.2 – Répartition des tués par catégorie d'usagers.....	12
3.3.3 – Répartition des tués par mode de déplacement.....	13
3.3.4 – Répartition des victimes (tués et blessés) par classe d'âge.....	13
3.3.5 – Répartition par sexe.....	14
3.3.6 – Répartition des tués par sexe et par mode de déplacement.....	15
3.3.7 – Répartition par sexe des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM).....	15
3.4 – Les victimes impliqués dans les accidents corporels.....	16
3.4.1 – Répartition par âge des victimes.....	16
3.4.3 – Les conducteurs « auteurs présumés dans les accidents mortels » (APAM).....	17
3.4.4 – Répartition des usagers responsables impliqués dans les accidents corporels par mode de déplacement...17	17
3.5 – Les usagers vulnérables impliqués dans les accidents mortels.....	18
3.5.1 – Les piétons.....	18
3.5.3 – Les cyclistes.....	21
3.5.4 – Les cyclomoteurs de moins de 50 cm ³	25
3.5.5 – Les motos.....	28
3.6 – Les usagers de véhicules de tourisme.....	33
3.7 – Les conducteurs de véhicules utilitaires.....	38
3.8 – Les conducteurs de véhicules poids lourd.....	39
3.9 – Les causes des accidents mortels.....	40
3.10 – Les produits « psychoactifs » (alcool, stupéfiants).....	41
3.10.1 – Accidents impliquant un usager sous l'empire de l'alcool.....	41
3.10.2 – Accidents impliquant un conducteur sous l'empire de l'alcool.....	41
3.10.3 – Accidents impliquant un conducteur sous l'empire de l'alcool.....	42
3.10.5 – Accidents avec une présence de stupéfiants.....	42



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

Synthèse.....	42
4. Les contrôles.....	43
4.1 – Les contrôles d'alcoolémie 2022.....	43
4.2 - Les contrôles de stupéfiants 2022.....	44
4.3 – Les contrôles de vitesse.....	44
4.4 Bilan des contrôles.....	45
5. Ressources.....	46
6. Définitions.....	47



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

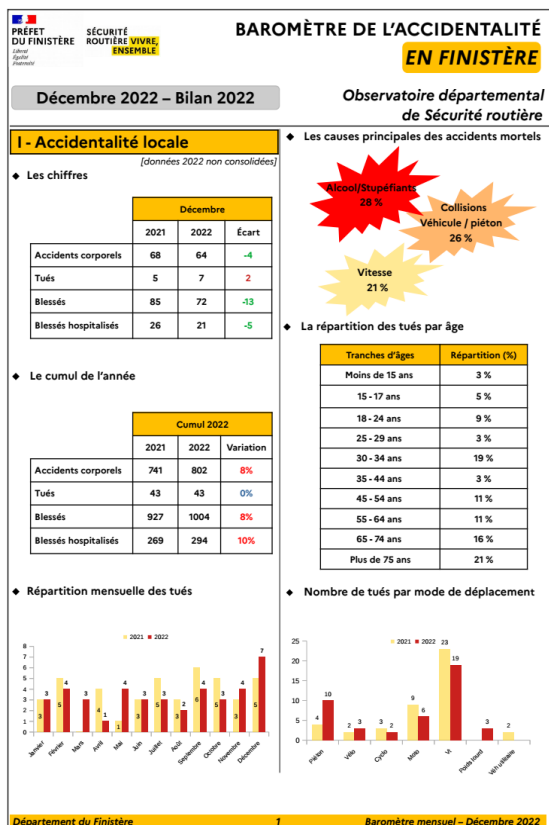
1. Introduction

Le bilan annuel des accidents de la circulation (corporels et mortels) en Finistère a pour objectif de publier et diffuser l'évolution de l'accidentalité et ses caractéristiques.

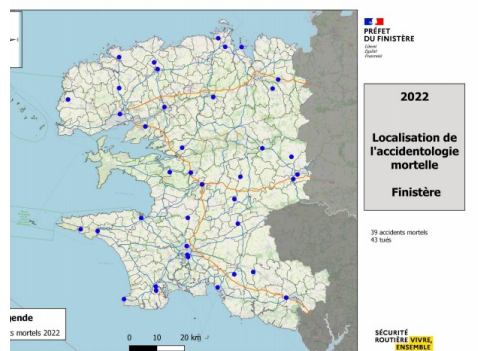
Les données d'accidentalité sont alimentées par les forces de l'ordre qui renseignent les fiches dites « Baac » (bulletin d'analyse des accidents corporels) à la suite de tout accident où elles sont intervenues. Toutes les fiches Baac sont remontées vers l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) et sont intégrées dans la base de données TRAx (le système d'information de l'ONISR).

Ces données redescendent vers les observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) où elles sont traitées de plusieurs façons par :

- ▶ un suivi hebdomadaire des accidents mortels et de l'évolution des accidents corporels et des blessés ;
- ▶ un baromètre mensuel de l'accidentalité ;
- ▶ un bilan annuel.



Localisation des accidents mortels



Lien vers le bilan 2022 : [Bilan provisoire de l'accidentalité 2022](#)

Organiser une action de sécurité routière

La Commission départementale de sécurité routière peut, en amont, vous assister, vous conseiller et vous former sur l'organisation des actions de sécurité routière en fonction de l'intention de projet, sans frais.

Sur mesure en 3 étapes :
1. Le porteur de projet (collectivité, association ou entreprise) informe la Coordination de sécurité routière en précisant la problématique, le public visé, la période souhaitée, le lieu envisagé ;
2. La Coordination propose un ou plusieurs ateliers selon la ou les thématiques retenues et les besoins du porteur de projet ;
3. Le porteur de projet appelle auprès de son réseau d'intervenants départementaux de sécurité routière.

Les ateliers de sécurité routière sont préparés et animés par les DSR en partenariat avec des outils éducatifs et ludiques de sensibilisation interactive répondant aux besoins du demandeur.

Contact

Préfecture du Finistère
Coordination Sécurité Routière
2 Boulevard du Finistère -
29325 Quimper cedex (Site DDTM)
e-mail : pref-securite-routiere@finistere.gouv.fr
Tél : 02 98 76 52 00

Département du Finistère 1 Baromètre mensuel - Décembre 2022

L'année 2020 a été affectée par la Covid-19 et en particulier les mesures sanitaires pour endiguer la pandémie, notamment deux confinements.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

Ces confinements ont modifié directement les déplacements privés et/ou professionnels et ont permis d'obtenir un bilan des victimes de 2020 plus favorables dans le Finistère que les années précédentes

Selon les préconisations de l'ONISR consécutives à la pandémie, l'année 2020 est exclue de l'analyse de l'accidentalité. L'année 2019 est classée année de référence avant la pandémie et peut servir de référence pour certaines analyses.

Le réseau routier

Au 1er janvier 2021, le Finistère dispose d'un linéaire en kilomètres réparti de la manière suivante:

- Longueur du réseau national incluant les bretelles d'accès et de sorties (RN) : 230 km
- Longueur de routes départementales (RD) : 3 502 km
- Longueur de voies communales (VC) : 10 300 km

Trois axes routiers transversaux facilitent les liaisons avec le reste du Finistère, puis vers la Bretagne:

- la RN 12 : de Brest vers les Côtes d'Armor, via Morlaix
- la RN 165 : de Brest vers le Morbihan, via Quimperlé
- la RN 164 : de Châteaulin vers les Côtes d'Armor, via Carhaix-Plouguer

Le trafic est dense sur RN et RD, avec une cadence supérieure à la moyenne nationale:

RN : environ 23 500 véhicules/jour

RD : 21 500 véhicules/jour sur les 23 axes les plus fréquentés du réseau départemental.

2. Bilan global de l'année 2022 en Finistère

2a. Les chiffres clés de l'accidentalité

Au 31 décembre 2022, les forces de l'ordre ont constaté 804 accidents corporels de la circulation dans le département, ayant engendré **39 accidents mortels pour un bilan 43 tués** et 1009 blessés, dont 296 hospitalisés (données issues de la base TRAx).

Catégories	Bilan			Évolution		
	2019	2021	2022	Variation		Écart
				2022 / 2019	2022 / 2021	2022 / 2021
♦ Accidents corporels	696	741	804	16 %	9 %	+ 63
♦ Tués	38	43	43	13 %	0 %	0
♦ Blessés	892	927	1009	13 %	9 %	+ 82
♦ dont blessés hospitalisés	262	269	296	13 %	10 %	+ 27

Le nombre de tués est supérieur de 13 % par rapport à celui de 2019 et identique au bilan 2021. Tous les autres indicateurs sont en augmentation par rapport à 2021. Le nombre d'accidents corporels comme celui des blessés augmente de 9 %.

L'année 2022 a été marquée par 3 accidents multi-victimes ayant entraîné le décès de 7 personnes.

10 % des accidents corporels impliquent un conducteur ne résidant pas dans le Finistère.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

Bilan en chiffres – Année 2022

Les plus de 75 ans sont les premières victimes de la route sur 2022, avec 21 % et 9 tués (contre 12 % et 5 tués en 2021).

La conduite addictive est la première cause de l'accidentologie mortelle avec 30 % des tués soit 13 tués (contre 53 % et 23 tués en 2021).

Un taux d'alcoolémie moyen important et supérieur à 2021 : 1,90 g/l de sang (contre 1,79 g/l de sang).

Les usagers vulnérables représentent 49 % des tués contre 42 % en 2021.

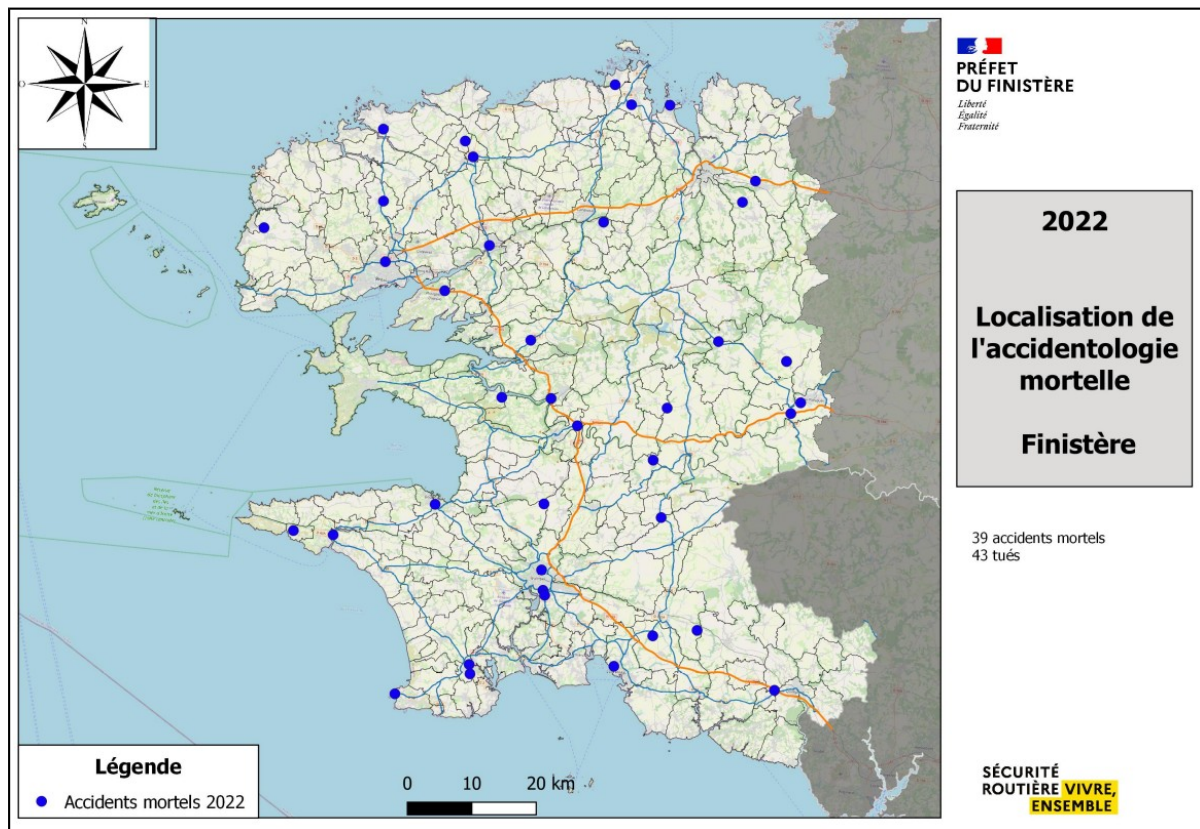
Les piétons représentent 23 % des tués contre 9 % en 2021.

3 accidents multi-victimes ont entraîné le décès de 7 personnes (contre 3 pour 6 tués en 2021).

37 % des personnes décédées n'ont aucune responsabilité dans l'accident contre 41 % en 2021.

Les hommes sont responsables dans 87 % des accidents mortels contre 90% en 2021.

2b. La carte des accidents mortels en 2022

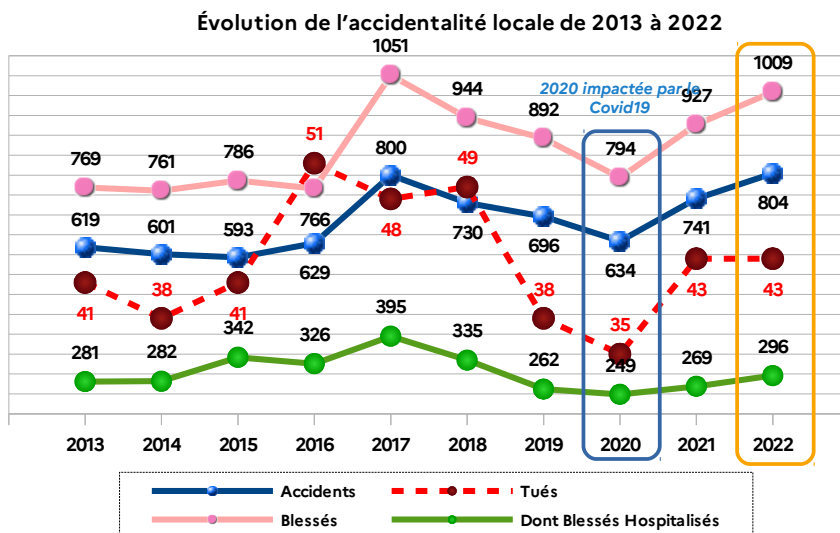




Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

3. Bilan détaillé de l'année 2022 en Finistère

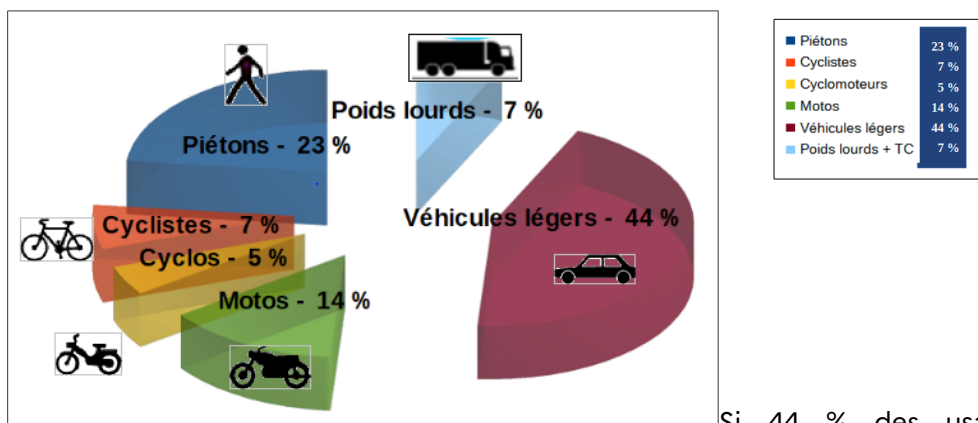
3.1 – Évolution des principaux indicateurs dans le département



Le département du Finistère enregistrait une tendance favorable depuis 2018. L'année 2020, année marquée par la pandémie du Covid-19, a accentué cette tendance par une rupture nette de l'accidentalité. Depuis 2021, tous les indicateurs repartent à la hausse.

3.2 – Les accidents corporels et mortels

3.2.1 – Mortels selon le mode de déplacement



Si 44 % des usagers tués sont conducteurs ou passagers d'une voiture de tourisme, le conducteur d'un véhicule de tourisme voit sa responsabilité engagée dans 59 % des accidents mortels.

Les accidents impliquant un piéton ont plus que doublés entre 2021 et 2022 passant de 4 à 10 tués.

La mortalité cycliste augmente (+ 1 tué) ainsi que les conducteurs de poids lourds (+ 3 tués).

La mortalité chez les conducteurs de véhicules légers et de motos est en baisse.

Les véhicules utilitaires légers sont absents de l'accidentologie mortelle sur 2022.

Les poids lourds, absents de l'accidentalité mortelle depuis 2015, représentent 7 % des tués. Ils voient aussi leurs responsabilités engagées dans 4 accidents mortels.

L'accidentalité des engins de déplacement personnel motorisé (EDPM) fait son apparition en 2020 (1 accident) et progresse en 2021 (5 accidents). En 2022, 11 accidents corporels ont été constatés.



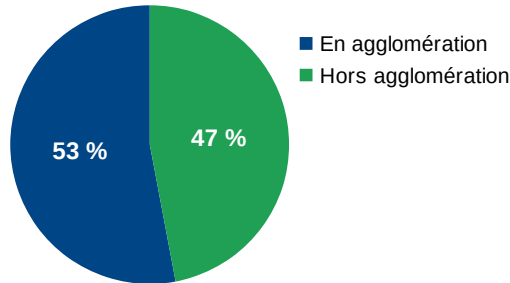
Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

3.2.2 – Selon le milieu

Accidents corporels en et hors agglomération

– en agglomération	425
– hors agglomération	379

804 accidents corporels

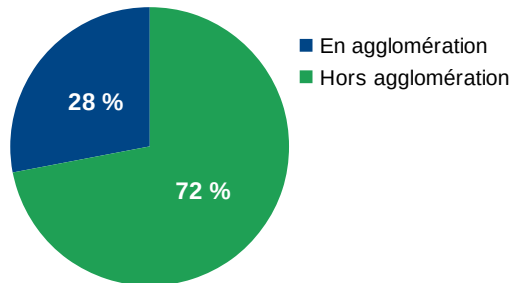


La répartition globale de l'accidentalité corporelle révèle que la part des accidents en agglomération diminue progressivement (53 %). Elle était de 61 % en 2019 et 55 % en 2021.

Accidents mortels en et hors agglomération

– en agglomération	11
– hors agglomération	28

39 accidents mortels



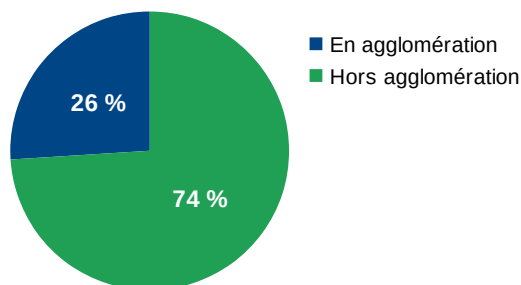
En 2022, 3 accidents mortels sur 4 se produisent hors agglomération (72 %). A l'inverse des accidents corporels, ce pourcentage est identique à 2021. Il est en augmentation par rapport à 2019 (66 %).

Tués en et hors agglomération

– en agglomération	11 tués
– hors agglomération	32 tués

(dont 7 tués dans 3 accidents multi victimes)

43 tués



La différence entre les taux accidents mortels et tués est due aux 3 accidents multi-victimes.

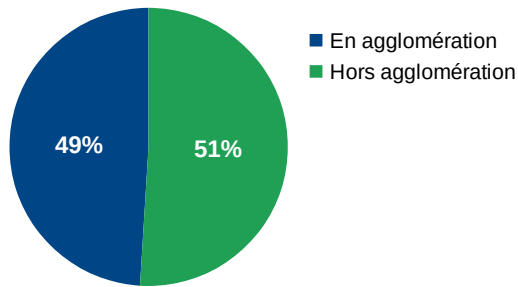
Blessés en et hors agglomération

– en agglomération	491 tués
(dont 115 blessés hospitalisés)	
– hors agglomération	518 tués



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

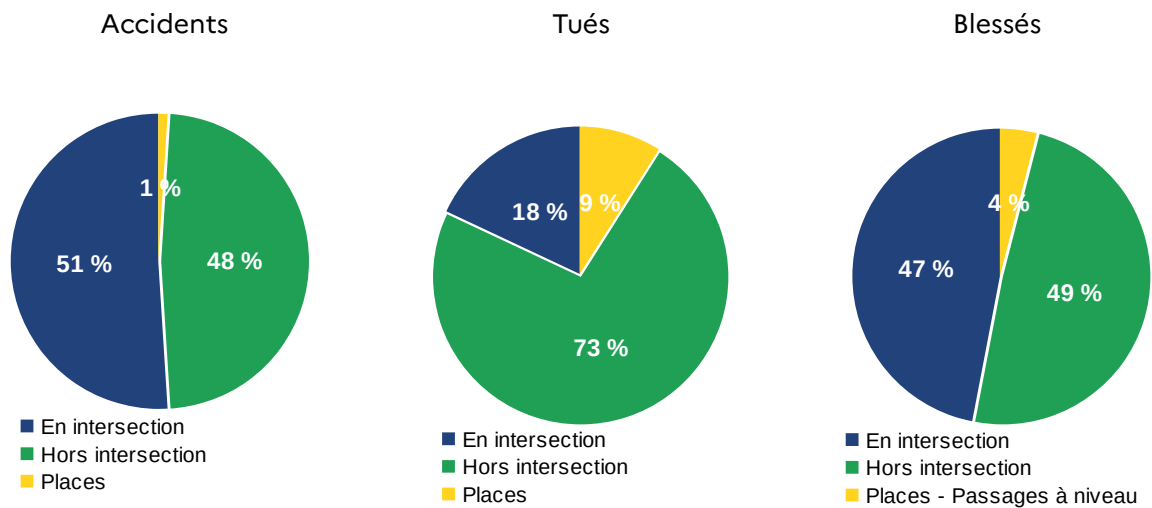
(dont 181 blessés hospitalisés)



1009 blessés

Le nombre de blessés est globalement réparti entre les deux zones. La tendance des blessés hospitalisés est plus élevée hors agglomération (61 % contre 39 % en agglomération).

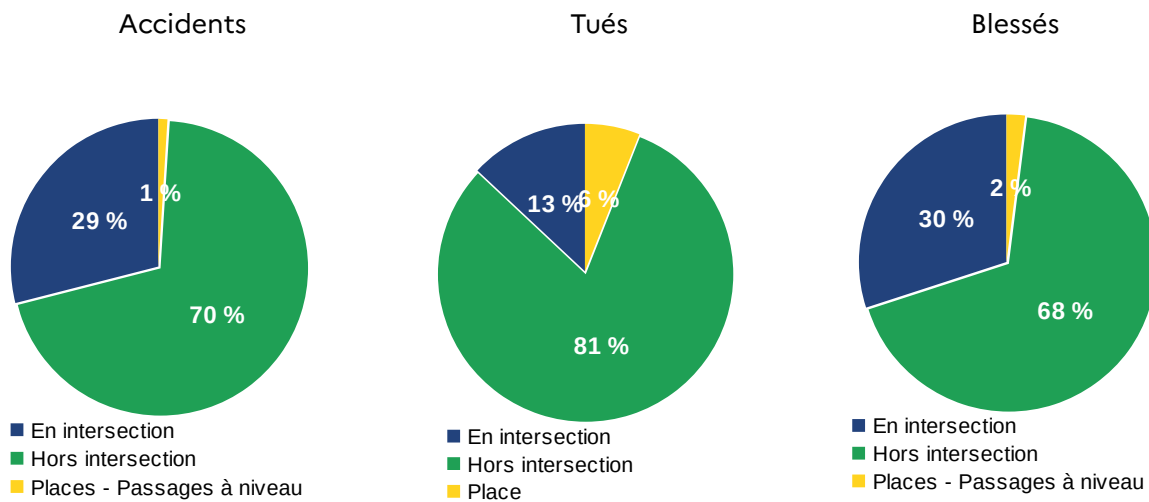
Accidents, tués et blessés en agglomération, en et hors intersection



En agglomération, les chiffres des accidents enregistrent, en intersection, une hausse régulière depuis 2019 :

- 40 % en 2019
- 45 % en 2021
- 47% en **2022**.

Accidents, tués et blessés hors agglomération, en et hors intersection



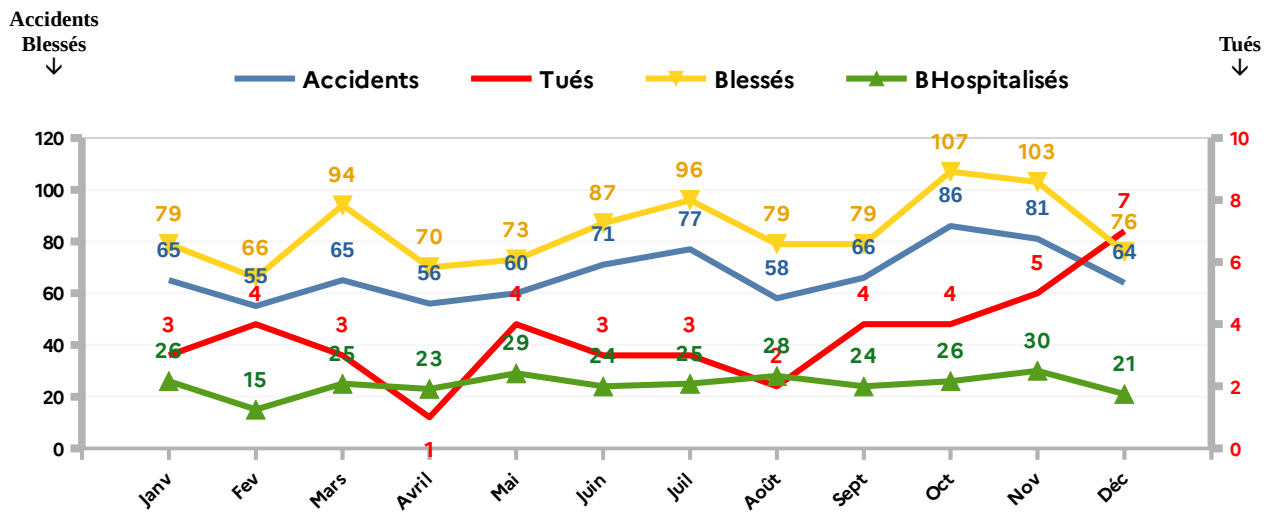


Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

3.2.3 – Dans le temps

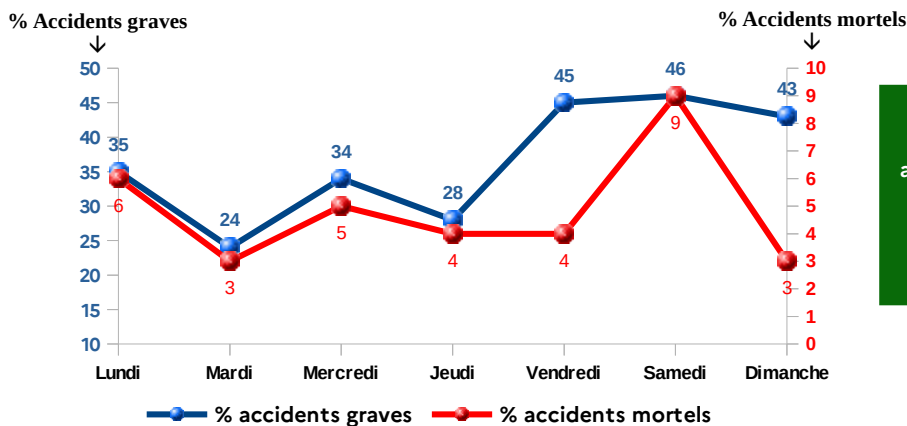
La tendance du début d'année était défavorable par rapport à 2021 et les indicateurs se sont dégradés durant le dernier trimestre.

a/ Selon le mois



b/ Selon le jour de la semaine

Accidents selon le jour de la semaine – Année 2022



Répartition des accidents graves :
Rapport entre les accidents corporels et les accidents graves (Tués + Blessés hospitalisés)

Répartition des accidents mortels :
Rapport entre les accidents corporels et les accidents mortels

- 9 % des accidents se produisant le samedi sont mortels.
- Le rapport **accidents corporels / accidents graves** montre une dégradation en fin de semaine avec une augmentation de la gravité le samedi.

c/ Selon l'heure

Les horaires de jour correspondent au créneau 8h-20h, ceux de nuit aux créneaux 20h00-00h00 et 00h00-08h00.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

Répartition 2021 – 2022 des accidents corporels selon la période horaire

Créneau horaire	2021		2022	
	Nombre d'accidents	Pourcentage	Nombre d'accidents	Pourcentage
08h00-20h00	574	77%	607	75 %
20h00-00h00	77	23%	92	25 %
00h00-08h00	90		105	

Répartition 2021 - 2022 des tués selon la période horaire

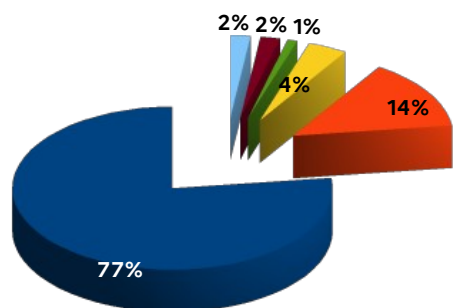
Créneau horaire	2021		2022	
	Nombre de tués	Pourcentage	Nombre de tués	Pourcentage
08h00-20h00	24	56%	28	65 %
20h00-00h00	7	44%	7	35 %
00h00-08h00	12		8	

d/ Répartition 2022 des accidents corporels selon la luminosité

- ◆ 69 % des accidents corporels ont lieu en plein jour ;
- ◆ 24 % surviennent de nuit, avec ou sans éclairage public ;
- ◆ 7 % se produisent à l'aube ou au crépuscule (faible luminosité) ;
- ◆ 12 % des accidents corporels ont lieu entre 6 h et 9 h ;
- ◆ 27 % des accidents corporels se produisent entre 16 h et 19 h.

3.2.4 Selon les conditions météorologiques :

Accidents selon les conditions météorologiques



■ Normales ■ Pluies légères ■ Pluies fortes
■ Vents ■ Temps couvert ■ Eblouissant

77 % des accidents corporels se produisent lors de conditions météorologiques normales sur routes sèches.

18 % des accidents sur routes mouillées ou humides.

2% des accidents suite à un éblouissement d'un conducteur.



3.3 – Les victimes d'accidents mortels

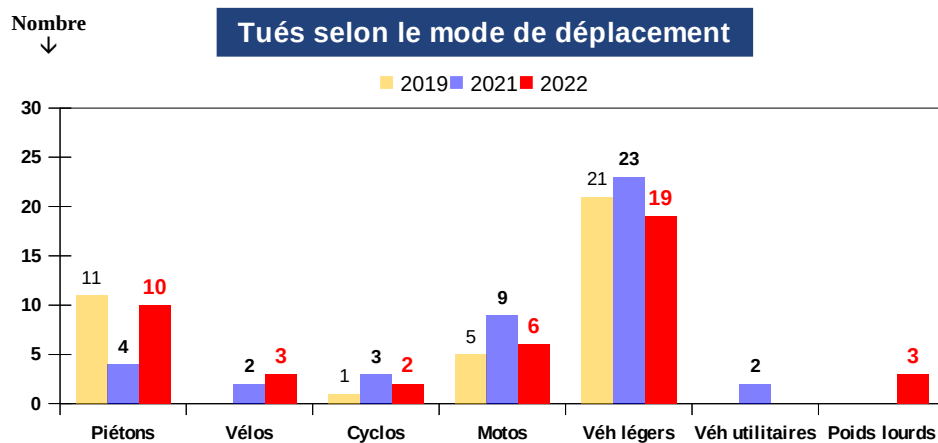
3.3.1 – Répartition des tués par catégorie de véhicules

Toutes les catégories d'usagers de la route sont concernées mais les **usagers vulnérables** représentent 48 % des tués sur les routes du Finistère.

Principalement touchés en 2021 avec **21 % des victimes (9 tués)**, les motocyclistes représentent en 2022, **14 % des tués (6 tués)**.

Les victimes **cyclistes** s'élèvent à **3 tués (soit 7 %)**, en hausse par rapport à 2021 où ils ne représentaient que **5 % des tués**.

Les **conducteurs de poids lourds**, absents des victimes depuis 2015, représentent **5 % des tués** (soit 3 tués) de l'année 2022.



3.3.2 – Répartition des tués par catégorie d'usagers

En 2019, la **mortalité piétonne** avait fortement progressé avec 10 tués (soit 29 % des victimes). Une amélioration conséquente (- 7 tués) avait été constatée en 2021 mais en 2022, cette mortalité se dégrade de façon inquiétante **avec 11 tués** (soit 23 % des victimes).

Les **cyclistes** représentent **7 % des victimes** (soit 2 victimes) et sont toutes décédées suite à un malaise et non une collision avec un véhicule motorisé.

La mortalité des **cyclomotoristes** enregistre une légère amélioration avec 2 tués en 2022 contre 3 tués en 2021 (contre un seul tué en 2019).

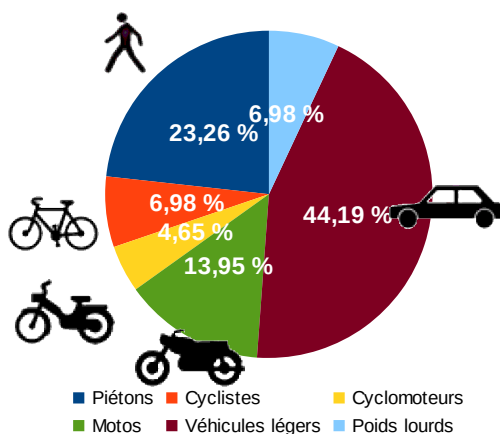
Avec **9 tués**, 2021 était catastrophique pour les **motocyclistes**. 2022 voit l'accidentalité de cette catégorie d'usagers s'améliorer avec 6 tués (soit 14 % des victimes).

La répartition de la mortalité automobiliste s'améliore en passant de 54 % des tués en 2021 à **44 % en 2022**.

Les **usagers de 65 ans et plus** sont les **premières victimes et représentent 16 tués** (soit 37 %).



3.3.3 – Répartition des tués par mode de déplacement



Les piétons représentent 23 % des tués et 12 % des blessés.

Un conflit avec un piéton se produit pour 85 % en agglomération.

Le terme « conflit » désigne les accidents où des modes de déplacements différents interviennent (moto contre piéton, Véhicules légers contre piétons, etc.)

Les cyclistes sont présents dans 12 % des accidents pour un bilan de 7 % des tués et 10 % des blessés.

Les engins de déplacements personnels motorisés (EDPM)

Cette catégorie est présente dans moins de 1 % des accidents corporels. Majoritairement en agglomération, ce mode de transport apparaît dans l'accidentologie depuis 2020 (1 accident) et progresse fortement en 2021 (5 accidents). En 2022, 11 accidents corporels ont été constatés.

Les usagers de deux-roues motorisés (2RM) se divisent en deux catégories :

– les 2RM d'une cylindrée inférieure à 50 cm³

Impliqués 15 % des accidents, l'ODSR recense 5 % des décès et 13 % des blessés.

– les 2RM d'une cylindrée supérieure à 50 cm³.

Cette catégorie est impliquée dans 11 % des accidents corporels. Elle représente 14 % de la mortalité routière et 9 % des blessés mais 15 % des blessés hospitalisés.

Les véhicules légers (VL) ou véhicule de tourisme (VT) et les véhicules utilitaires (VU)

Le véhicule de tourisme (catégorie de véhicule à moteur conçu ou aménagé principalement pour transporter des personnes et qui compte au maximum neuf places assises) reste le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels (80 %).

Les automobilistes (conducteurs et passagers) **constituent 44 % des tués (19 tués)** et 52 % des blessés.

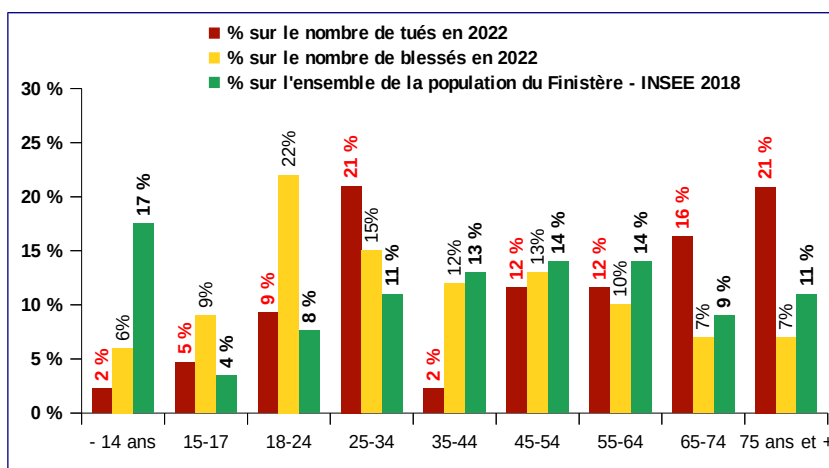
Les usagers des véhicules utilitaires légers (véhicule avec poids inférieur à 3,5 tonnes) sont absents de l'accidentologie mortelle de 2022. Cette catégorie représente 6 % des accidents corporels et 3 % des blessés.

3.3.4 – Répartition des victimes (tués et blessés) par classe d'âge

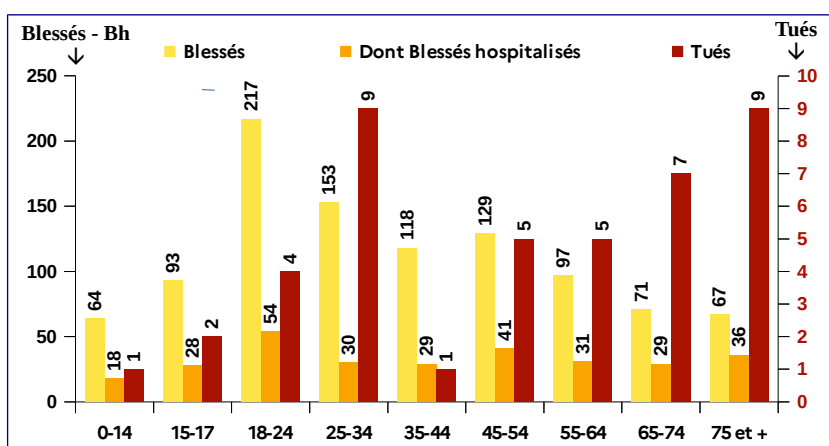
Le graphique ci-dessous représente la répartition par tranche d'âge des victimes (tués et blessés) et leur répartition dans l'ensemble de la population du Finistère :



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022



Gravité des blessures selon l'âge des victimes



Toutes les catégories d'âge sont concernées. La victime décédée la plus jeune avait 14 ans et 90 ans pour la plus âgée.

En 2022, la catégorie d'âge la plus préoccupante est celle des « 18-24 ans », qui représente **4 tués et 22 % des blessés** et seulement 8 % de la population du Finistère.

Avec **9 tués et 153 blessés (15 %)**, la catégorie d'âge des « 25-34 ans » paie également un lourd tribut sur les routes du Finistère.

3.3.5 – Répartition par sexe

En 2022, sur les 39 accidents mortels, un seul auteur n'a pas été encore identifié suite à un délit de fuite.

Les **hommes restent sur-représentés** dans l'accidentologie. Sur les 38 accidents mortels, dont l'auteur est connu, **33 ont été causés par des hommes** (soit 87 %). Ils sont responsables dans 549 accidents corporels sur 804 (68 %).

Ils **représentent 79 % des victimes décédées** (34 tués).

Les **femmes représentent 21 % des victimes décédées** (soit 9 tuées) et **sont responsables de 13 % des accidents mortels** (soit 5 sur les 39). Les conductrices voient leur responsabilité engagée dans 30 % des accidents corporels.

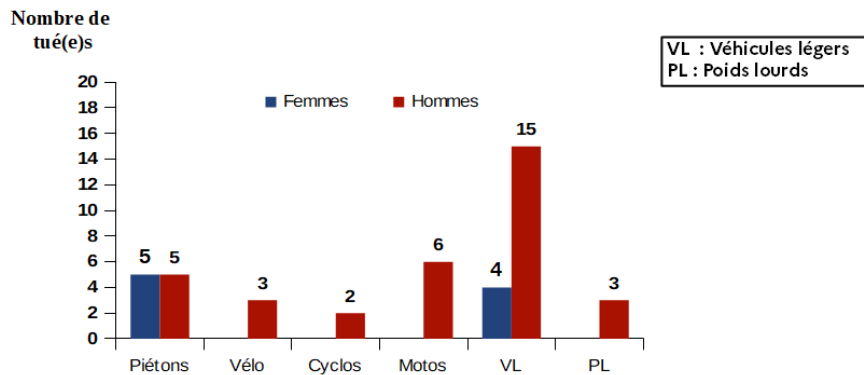


Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

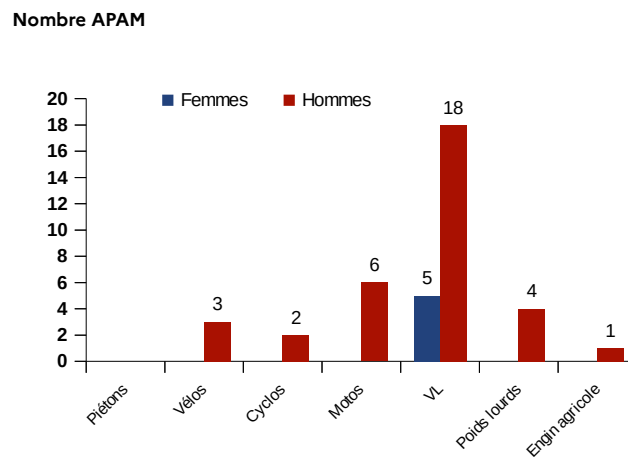
Les responsabilités, et donc l'identité des auteurs, n'ont pu être déterminées dans 2 % des accidents corporels (suite à des délits de fuite).

1 accident mortel avec un délit de fuite du véhicule non retrouvé.

3.3.6 – Répartition des tués par sexe et par mode de déplacement



3.3.7 – Répartition par sexe des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM)



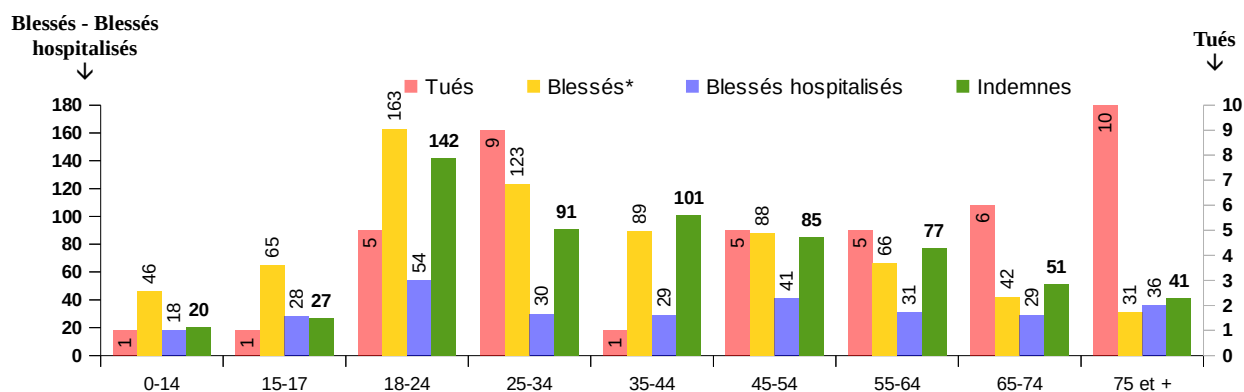


3.4 – Les victimes impliqués dans les accidents corporels

3.4.1 – Répartition par âge des victimes

Tous usagers confondus, les accidents représentent 1704 victimes réparties comme suit:

- Tués : 43
- Blessés : 1009
- dont blessés hospitalisés : 296
- Indemnes : 652



* Lecture du diagramme : Pour connaître le nombre total de blessés par âge, il faut faire la somme des blessés et des blessés hospitalisés.

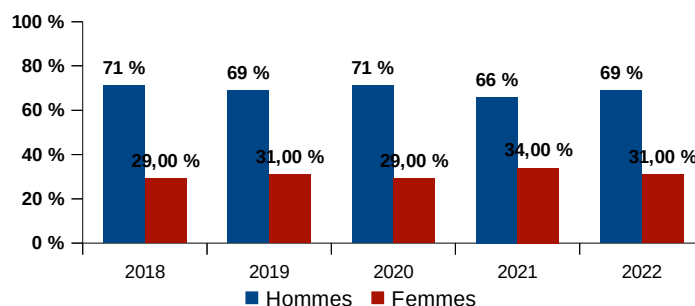
Sur 804 accidents corporels avec un conducteur présumé responsable identifié :

- 27 conducteurs sont décédés,
- 286 conducteurs sont blessés
- 137 conducteurs hospitalisés.
- 359 conducteurs des conducteurs sont indemnes

17 conducteurs n'ont pu être identifiés (véhicule et/ou conducteur en fuite non retrouvés).

3.4.2 – Répartition par sexe des conducteurs présumés responsables impliqués dans les accidents corporels

Evolution de 2018 à 2022

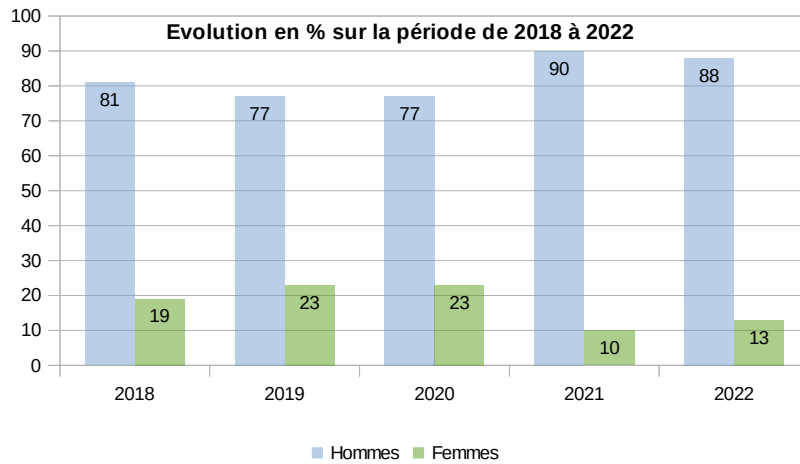


Une certaine constance apparaît dans la répartition du sexe des auteurs d'accidents corporels depuis 2018.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

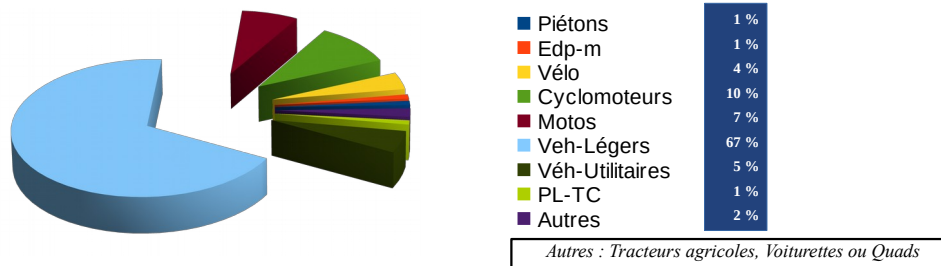
3.4.3 – Les conducteurs « auteurs présumés dans les accidents mortels » (APAM)



À l'instar de l'accidentologie corporelle, l'accidentologie mortelle est principalement masculine.

Depuis 2021, on observe une baisse importante des APAM de sexe féminin.

3.4.4 – Répartition des usagers responsables impliqués dans les accidents corporels par mode de déplacement



Les accidents avec un automobiliste responsable représentent 67 % des accidents corporels. Cette catégorie enregistre une légère baisse par rapport à 2021 (-1 %) et 4 % par rapport à 2019.

Avec 7 % des accidents impliquant une moto responsable, cette catégorie enregistre une baisse de 3 % en 2022 par rapport à 2021. En 2019, 9 % des accidents impliquait la responsabilité d'une moto.

Avec 5 %, les véhicules utilitaires légers (Vul) responsables sont en baisse de 2 % par rapport à 2021 mais en hausse par rapport à 2019 (+1 %)

L'analyse des accidents corporels en 2022 révèle que l'auteur responsable d'accident est un homme dans 68 % qui conduit un véhicule de tourisme (68 %). Dans 32 % des accidents, il est seul en cause.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

3.5 – Les usagers vulnérables impliqués dans les accidents mortels

3.5.1 – Les piétons

Année 2022	Année 2021
115 accidents	109 accidents
Tués en Finistère - 2022	Tués en France - 2022
23 %	15 %

Sur les 115 accidents corporels recensés impliquant un piéton, on relève :
132 victimes, 10 tués, 122 blessés dont 40 hospitalisés.

3.5.1.1 – Répartition des accidents par localisation

En 2022, 90 % de l'accidentologie piétonne se produit en agglomération, selon la répartition ci-après :

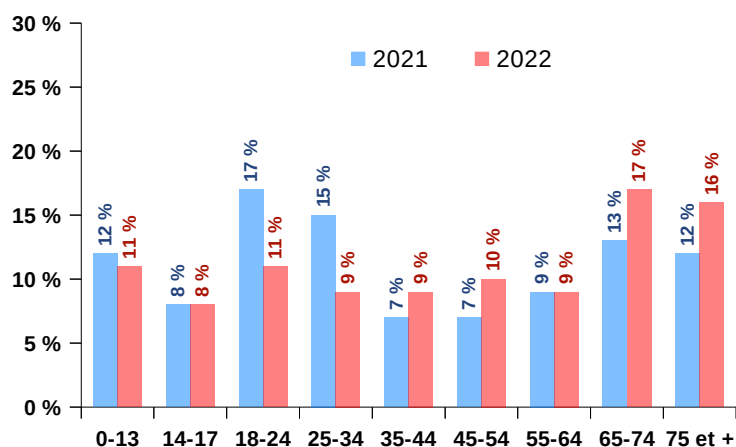
< 5 000 habitants -----	13 %
> 5 000 et < 20 000 habitants -----	34 %
> 20 000 habitants -----	53 %

L'étude montre une augmentation des collisions impliquant un piéton dans les agglomérations d'une population comprise entre 5 000 et 20 000 habitants (+ 7 %) mais une baisse dans les agglomérations de Brest et Quimper (- 9 % en cumul).

5 des 10 piétons tués et 87 % des piétons blessés se concentrent **en agglomération**.

3.5.1.2 – Piétons impliqués dans les accidents corporels par classe d'âge

Évolution entre 2021 et 2022



Les jeunes et jeunes adultes enregistrent une baisse des victimes contrairement aux seniors.

Les victimes d'accidents mortels sont essentiellement les 25-50 ans avec 3 victimes et particulièrement les seniors de plus de 70 ans (7 tués).

3.5.1.3 – Luminosité – visibilité

Le manque de visibilité ou une luminosité réduite sont souvent énoncés comme une cause des accidents impliquant un piéton. Cependant, en 2022, 65 % des accidents corporels impliquant un piéton se produisent de jour. Ce ratio était de 72 % en 2021 et 65 % en 2019.

À noter que les usagers piétons ne portent que très rarement un équipement de type gilet rétro réfléchissant même hors agglomération.

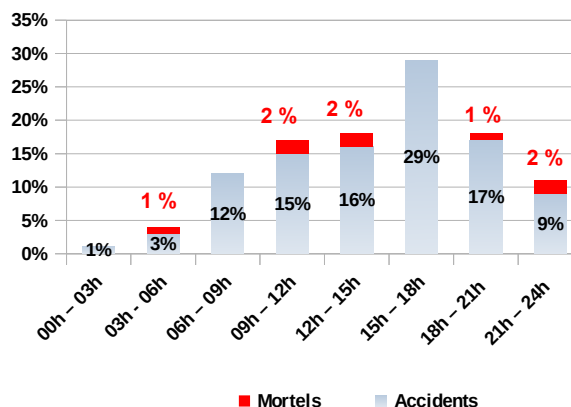


3.5.1.4 – Conflits avec un piéton selon l'heure

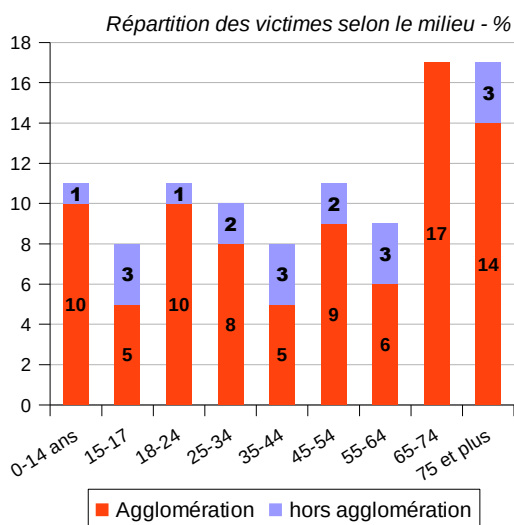
La période 15h00-18h00 est la plus accidentogène lors de conflits avec un piéton. C'est aussi une période avec une visibilité réduite notamment en hiver.

Les accidents mortels impliquant un piéton se répartissent sur les 24 heures avec une gravité plus importante la nuit.

Accidents corporels et mortels selon l'heure



3.5.1.5 – Âge des piétons impliqués selon le milieu



85 % des accidents se produisent en agglomération.

Toutes les catégories d'âge sont impactées.

Il ressort toutefois qu'en agglomération, les accidents représentent 25 % chez les jeunes de moins de 24 ans et les 31 % chez les seniors de 65 ans et plus.

Concernant les mortels, les plus de 65 ans totalisent 7 tués dont 6 de plus de 75 ans.

Les autres victimes décédées de déclinent dans les catégories d'âge :
25-29 ans (1 tué) - 30-35 ans (1 tué) - 45-54 ans (1 tué)

3.5.1.6 – Conflits entre piétons et usagers

Tous conflits confondus, les véhicules légers (véhicules de tourisme) représentent **77 % des accidents**, soit une dégradation de 1 point par rapport à 2021 (76 %).

Les conflits avec d'autres usagers, soit 23 %, se répartissent comme suit :

- véhicules utilitaires 10 %
- motos, cyclomoteurs 3 %
- poids lourd, transport en commun, tracteur agricole 7 %
- vélos 1 %
- voiturettes..... 2 %

7 piétons sont décédés lors d'un conflit avec un véhicule léger, 2 lors d'une collision avec un poids lourd et 1 piéton contre une voiturette.



3.5.1.7 – Selon les produits psychoactifs.

Sur les 115 accidents impliquant un piéton, **4 accidents corporels** dont **un mortel** concernent des **piétons alcoolisés ou ayant consommé des produits stupéfiants**.

Bilan	
◆	L'accidentologie piétonne est pour 85 % urbaine.
◆	65 % des accidents impliquant un piéton se produisent en journée, 26 % de nuit, avec ou sans éclairage public, 7 % à l'aube et 2 au crépuscule.
◆	Les seniors de plus de 65 ans représentent 33% des victimes
◆	Les plus de 65 ans totalisent 7 tués dont 6 de plus de 75 ans.

3.5.2 – Les Engins de déplacement personnel motorisés (EDP-m).

Les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards font partie des nouvelles mobilités classées dans la catégorie des engins de déplacement personnel motorisés (EDP-m).

Selon l'ONISR, en France métropolitaine, 34 utilisateurs d'EDPm sont décédés en 2022 (23 en agglomération et 9 hors agglomération), et 570 auraient été blessés gravement. Les 2/3 des tués en EDPm ont entre 18 et 44 ans.

Le nombre de blessés graves estimés des utilisateurs d'EDPm ne cesserait de croître depuis 2019, cette augmentation se serait même accélérée depuis début 2021 et se maintiendrait en 2022.

Année 2022	Année 2021
11 accidents	5 accidents

Tués en Finistère – 2022	Tués en France – 2022
0 %	1 %

En 2022, ce nouveau mode de transport avec 11 accidents représente 1,4 % des accidents soit une augmentation de 6 accidents par rapport à 2021.

Ce mode de transport étant appelé à se développer, il est nécessaire de porter un intérêt particulier à l'évolution de l'accidentalité de cette nouvelle catégorie.

Pour information, au 16 juin 2023, les forces de l'ordre ont constaté 10 accidents corporels impliquant un EDP-m.

3.5.2.1 – Répartition des accidents corporels par localisation

82 % des accidents corporels impliquant un EDP-m se produit en agglomération soit 9 accidents.

3.5.2.2 – EDP-m impliqués dans les accidents corporels par classe d'âge

Les conducteurs d'EDP-m sont de jeunes adultes agés de 18 _ 24 ans

3.5.2.3 – Luminosité – visibilité



7 accidents se produisent de jour, 2 le matin et 2 de nuit

3.5.2.4 – Type de trajets

L'utilisation de l'Edp-m est majoritairement pour un trajet « domicile/travail » et « domicile/école ».
2 des 3 des trajets « privés » concernent des déplacements de nuit.

3.5.2.5 – Conflits entre Edp-m et les autres usagers

Lors d'un conflit avec un Edp-m, les véhicules de tourisme sont présents dans 8 des 11 accidents. L'on dénombre 3 accidents corporels où l'Edp-m est seul en cause dont 2 accidents de nuit avec un conducteur alcoolisé.

À noter que sur 11 accidents corporels, 4 EDP-m n'étaient pas assurés.

3.5.3 – Les cyclistes

Année 2022	Année 2021
98 accidents	89 accidents
Tués en Finistère – 2022	Tués en France – 2022
7 %	7 %

Sur les 98 accidents corporels recensés impliquant un cycliste, 3 sont décédés, 97 sont blessés dont 29 hospitalisés.

3.5.3.1 – Répartition des accidents selon le milieu

- ◆ 67 % des accidents impliquant un cycliste se produisent en intersection dont 33 % à l'entrée ou en circulation sur un giratoire.
- ◆ 66 % des accidents corporels impliquant un cycliste ont lieu en agglomération et 34 % hors agglomération.
- ◆ 2 des accidents mortels sur les 3 se produisent hors agglomération.

3.5.3.1.a – Répartition des accidents selon le réseau hors agglomération

Le réseau départemental est le plus impacté avec 66 % des accidents impliquant un cycliste.

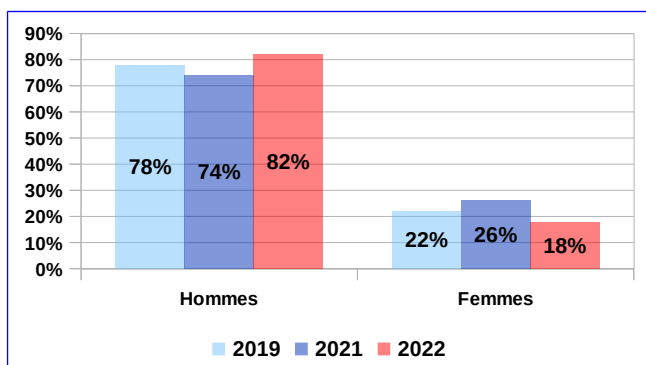
L'utilisation du vélo concerne pour 82 % une utilisation de loisirs dont 55 % sur route départementale.

L'ODSR recense 36 % des accidents sur le réseau communal.



3.5.3.2 – Nombre de cyclistes impliqués dans des accidents corporels selon le sexe

Les hommes sont majoritairement présents dans l'accidentalité cycliste.



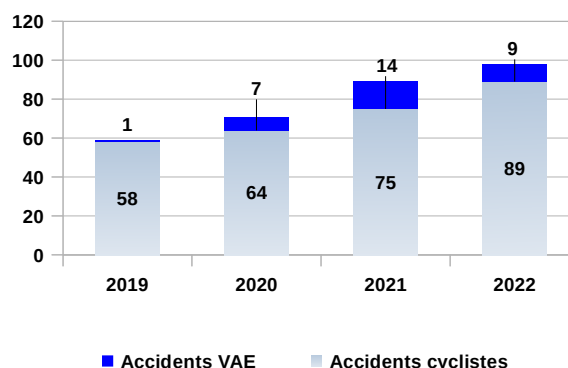
2 accidents sur 3 ont pour origine le comportement inadapté d'un autre usager. La responsabilité du cycliste n'est engagée que dans 32 % des accidents.

Focus sur les vélos à assistance électrique (VAE)

Sur la période 2019 - 2022, 31 utilisateurs de VAE ont été impliqués.

Lorsque le trajet est renseigné, le VAE est principalement utilisé pour un trajet promenade/loisirs (64%) et domicile/travail (26%)

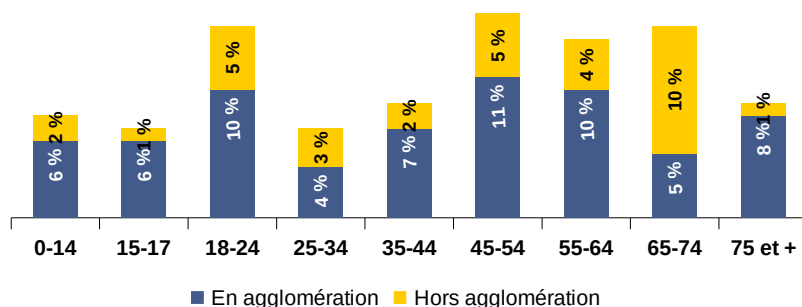
Evolution des accidents cyclistes et VAE



Si le nombre d'accidents impliquant un cycliste est en hausse régulière depuis 2019, l'accidentologie des VAE est elle aussi en progression mais semble marquer le pas en 2022.

3.5.3.3 – Répartition par localisation, selon l'âge

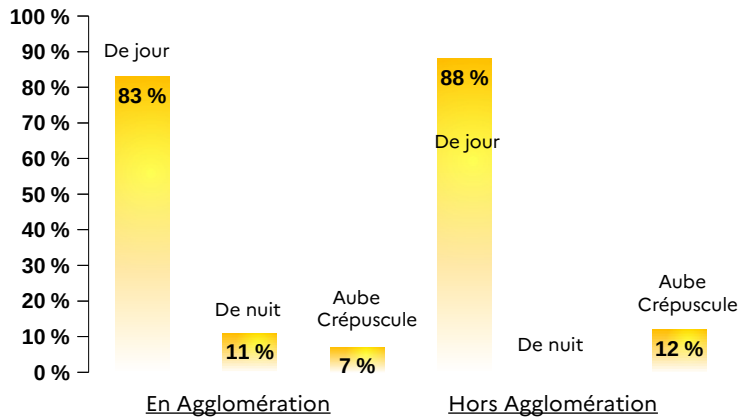
Répartition par localisation, selon l'âge





Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

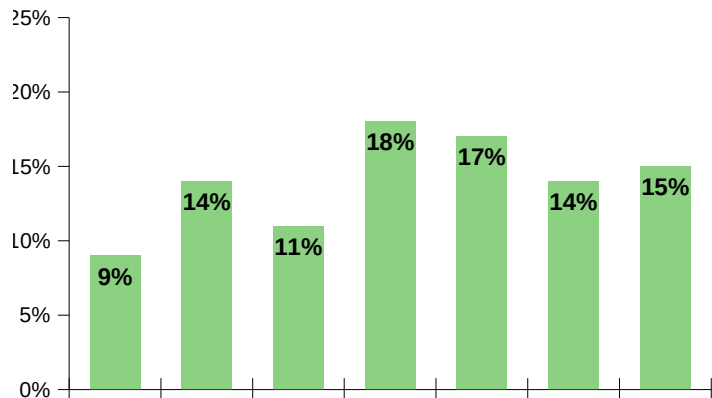
3.5.3.4 – Répartition par localisation, selon la luminosité



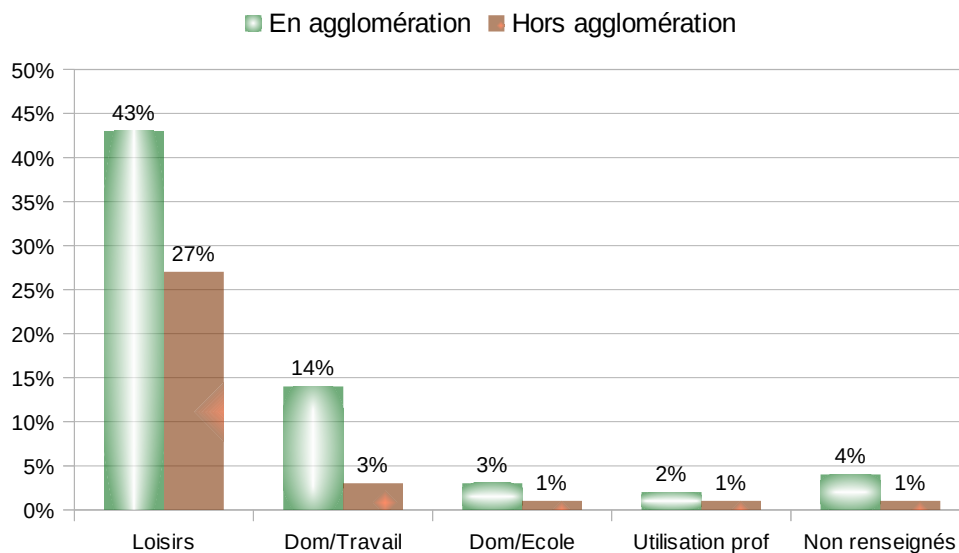
Sur les accidents impliquant un cycliste qui se produisent en agglomération, 88 % le sont de jour, 11 % de nuit, avec ou sans éclairage public allumé et 7 % avec une luminosité faible (aube, crépuscule).

3.5.3.5 – Répartition selon le jour de la semaine

Les chiffres du week-end évoquent un déplacement de loisirs. Ces déplacements de loisirs restent homogènes sur la semaine.



3.5.3.6 – Évolution des accidents selon le trajet



Avec 98 accidents impliquant un cycliste, l'accidentologie s'est dégradée par rapport à 2021 (89 accidents) soit une hausse de 10 %.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

Les trajets « promenade/Loisirs » et « Domicile/Travail » sont les plus impactés avec respectivement 70 % et 17 % des accidents corporels.

Baisse de l'accidentalité sur les trajets « Domicile/Travail » (-4 accidents) sur 2022.

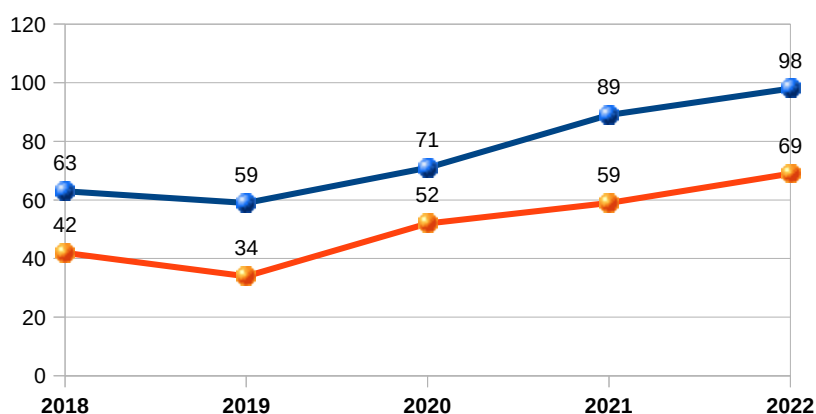
Il reste difficile de vérifier que cette baisse ne soit pas un report de moyen de déplacement « Domicile/Travail » des usagers EDP-m (+4 accidents).

Les déplacements promenade-loisirs concernent principalement les cyclistes de plus de **55 ans**.

Les déplacements domicile-travail touchent **toutes les catégories d'âge**.

Les trajets domiciles/écoles touchent **les jeunes de moins de 20 ans et moins**.

3.5.3.6 – Évolution du port du casque sur 5 ans (bilan sur victimes d'un accident)

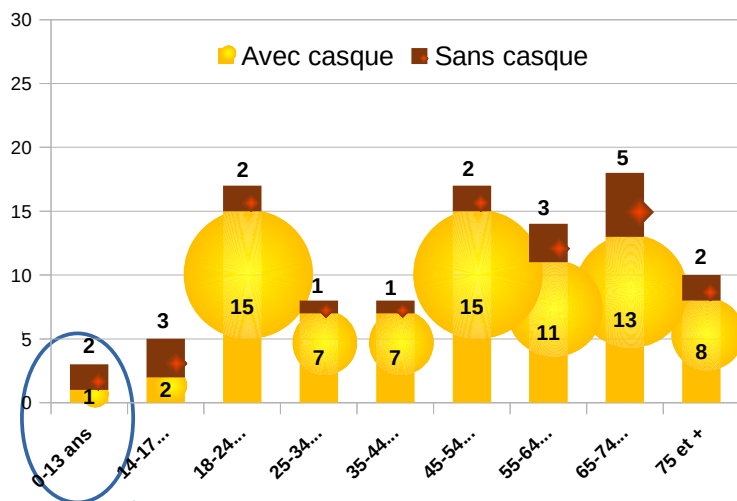


L'accidentalité cycliste est relativement stable entre 2018 et 2019 puis se dégrade fortement pour culminer à 98 accidents en 2022.

Le port du casque sur les victimes d'accident est en progression régulière.

● Nombre d'accidents de vélo ● Cyclistes porteur du casque

3.5.3.7 – Port du casque selon l'âge des victimes



Le port du casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans.

Dans la catégorie des "enfants" (0-13 ans) cela représente 3 accident dont 2 où l'enfant ne porte pas un casque.

En 2019, 58 % des victimes portaient un casque, elles représentent 70 % en 2022.

À noter : pour 13 accidents, les forces de l'ordre n'ont pu confirmer le port du casque chez la victime.



Bilan

- ◆ L'accidentologie impliquant un cycliste se produit, pour 67 %, en agglomération.
- ◆ 85 % des accidents impliquant un cycliste se produisent en journée, 7 % de nuit, avec ou sans éclairage public, 5 % à l'aube et 3 % au crépuscule.
- ◆ La proportion des accidents hors agglomération qui concerne les catégories d'âge « 55-64 ans » (4 %) et « 65-74 ans » (10 %) est majoritairement liée à un déplacement de loisirs.
- ◆ 70 % des cyclistes victimes d'un accident corporel portaient un casque contre 58 % en 2019.

3.5.4 – Les cyclomoteurs de moins de 50 cm³

Année 2022	Année 2021
123 accidents	112 accidents

Tués en Finistère – 2022	Tués en France – 2022
5 %	4 %

Sur les 123 accidents corporels recensés impliquant un deux-roues motorisé (2RM) de moins de 50 cm³. L'ODSR relève 134 victimes chez les usagers de cyclomoteurs :

2 tués, 132 blessés dont 39 hospitalisés, conducteurs et passagers inclus.

3.5.4.1 – Répartition des accidents selon le milieu

- ◆ 67 % des accidents corporels impliquant un 2RM de moins de 50 cm³ se produisent en agglomération et 33 % hors agglomération ;
- ◆ en agglomération, 59 % des accidents se produisent en intersections, principalement sur des carrefours en « T » (23 %), en « X » (16 %) et 15 % sur les giratoires.
Les conflits hors intersection représentent 41 %.
- ◆ les communes de Brest, Quimper et Concarneau cumulent respectivement 25 %, 12 % et 11 % des accidents de cyclomoteurs.

Les communes de Pont l'Abbé et Quimperlé 4 % chacune.

3.5.4.1.a – Répartition des accidents selon le réseau hors agglomération

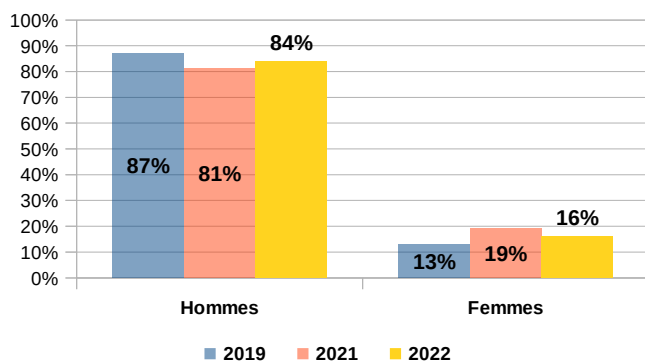
Hors agglomération, le réseau départemental est le plus impacté avec 68 % des accidents impliquant un cyclomoteur.

Si l'accidentalité du cyclomoteur est principalement urbaine, le réseau en périphérie d'agglomérations, comme Briec (D61), Concarneau (D783) ou Quimper (D34, D783A) est aussi impacté.

Le réseau communal totalise 32 % des accidents.



3.5.4.2 – Usagers cyclomotoristes impliqués dans un accident corporel selon le sexe



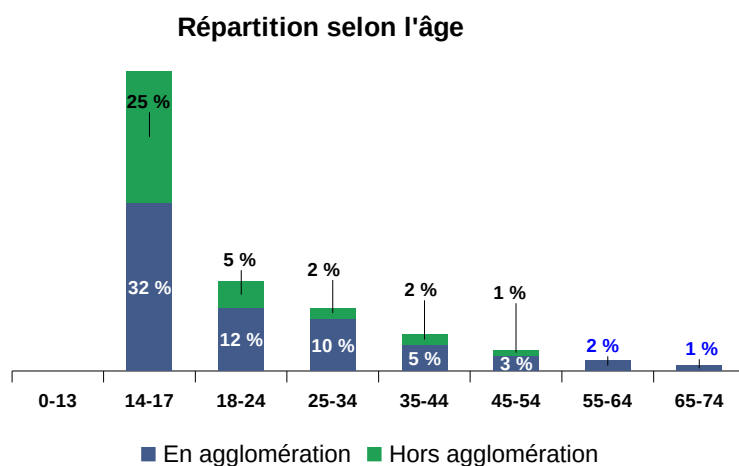
L'accidentologie des cyclomoteurs est à forte majorité masculine avec 84 % des accidents en 2022. Les chiffres restent stables depuis 2019.

La prise de risque chez les hommes est aussi plus importante avec une responsabilité présumée dans 51 % des accidents contre 9 % pour les femmes.

3.5.4.3 – Répartition par localisation, selon l'âge

Pour la catégorie d'âge 14-17 ans, il s'agit souvent du premier engin de déplacement motorisé. Seule la moto d'une cylindrée inférieure à 125 est accessible pour un jeune de 16 ans.

Cette catégorie peu expérimentée des dangers de la route paye un lourd tribut tant en zone urbaine que rurale.

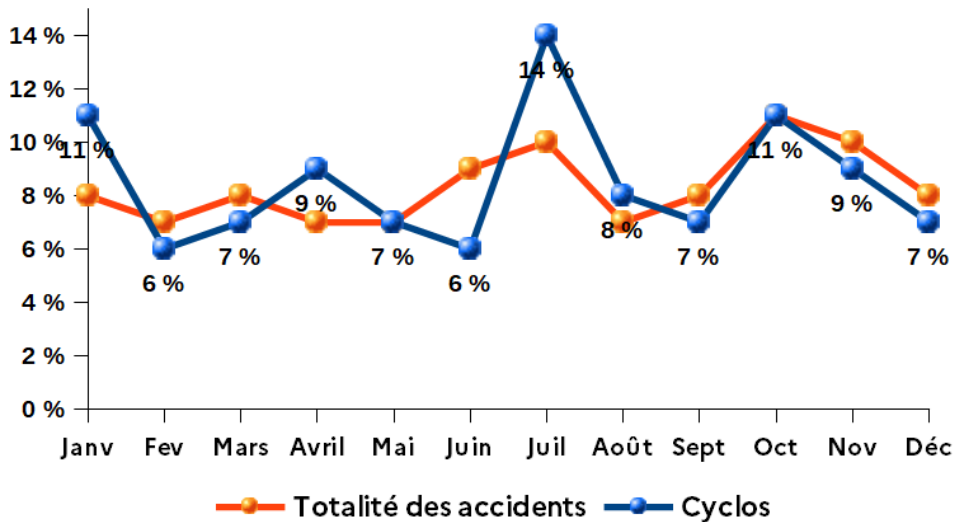


L'accidentalité chute ensuite avec l'âge des usagers. L'accidentologie de la catégorie « 18-24 ans » baisse par l'accès à la conduite d'un véhicule léger ou d'une moto de type A2. L'accidentologie des 25-64 ans est surtout présente en agglomération.

Les trajets « utilisation professionnelle », lorsqu'ils sont renseignés sont présents uniquement sur Brest et Quimper.



3.5.4.4 – Accidentalité selon la saisonnalité



Les vacances scolaires ont un impact direct sur l'accidentalité des jeunes de 14 - 17 ans. Ils représentent 64 % des victimes cyclos du mois de juillet et 70 % d'août.

3.5.4.5 – Nombre de 2RM impliqués selon la luminosité

63 % des accidents se produisent en journée, 32 % de nuit avec ou sans éclairage public et 5 % à l'aube ou au crépuscule.

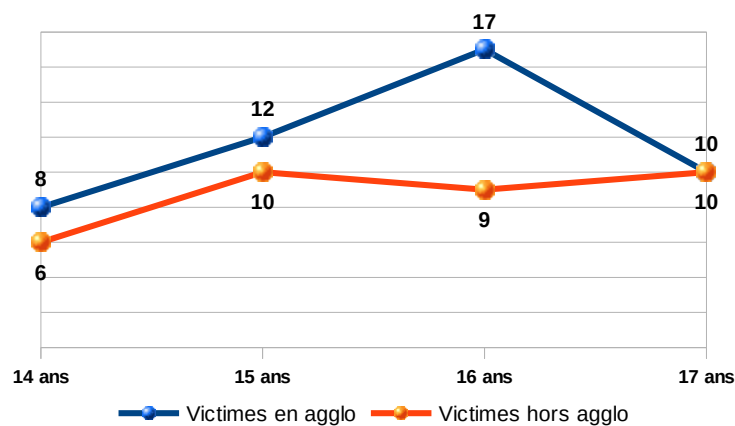
En agglo l'accidentalité nocturne représente 24 %.

Les deux accidents mortels se produisent à 06h00 (de nuit) et fin d'après midi (jour).

3.5.4.6 – Focus sur la catégorie 14-17 ans

Pour les utilisateurs de la catégorie 14-17 ans, après une première année d'expérience, le risque augmente avec l'âge de l'utilisateur.

L'ODSR ne recense pas d'accident mortel dans cette catégorie d'âge.





Bilan

- ◆ Pour les utilisateurs d'un 2RM d'une cylindrée inférieure à 50 cm³, le risque est maximal pour la catégorie « 14-17 ans ».
- ◆ Le risque d'accident est majoritairement masculin (84 %).
- ◆ 67 % des accidents se produisent en agglomération.
- ◆ Stabilité des chiffres sur l'année mais avec une augmentation des accidents lors des vacances scolaires.

Rappel : Le permis AM permet de conduire dès 14 ans un cyclomoteur de moins de 50 cm³. Il est délivré à l'issue d'une formation d'une durée minimale de 8 heures. Cette catégorie est la seule exclue du régime du permis à points.

3.5.5 – Les motos

Année 2022	Année 2021
90 accidents	82 accidents
Tués en Finistère – 2022	Tués en France – 2022
14 %	18 %

Dans la base de données TRAxY, les motos se divisent en 2 catégories :

- **les motos légères d'une cylindrée comprise entre 50 et 125 cm³**. Cette catégorie est accessible avec le permis A1 dès 16 ans ou permis B et selon le cas avec une formation complémentaire de 7 heures.

- **les motos lourdes** accessible selon l'âge, avec le permis A2 pour une moto de puissance n'excédant pas 35 Kilowatts ou avec le permis A sans restriction de puissance.

Le kilométrage moyen d'un 2RM a été de 3 691 km en 2020 contre 4161 km sur les 5 dernières années 2015-2019. (source ONISR)

90 accidents corporels recensés impliquent une moto.

On relève **95 victimes pour un bilan de 6 tués** dans 6 accidents mortels, 89 blessés dont 44 hospitalisés chez les usagers de motos, conducteurs et passagers inclus.

Les motos d'une cylindrée inférieure à 125 cm³ sont impliquées dans **14 accidents** pour un bilan de **1 tué**, 14 blessés dont 4 hospitalisés.

Les motos d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ sont elles présentent dans **76 accidents** pour un bilan de **5 tués**, 75 blessés dont 40 hospitalisés.

Dans les 6 accidents mortels impliquant une moto, le conducteur de la moto voit sa responsabilité engagée.



3.5.5.1 – Répartition des accidents corporels selon le milieu

- ◆ 68% des accidents se produisent hors agglomération contre 32 % en agglomération.
- ◆ 5 accidents mortels sur les 6 impliquant un motocycliste se produisent hors agglomération.

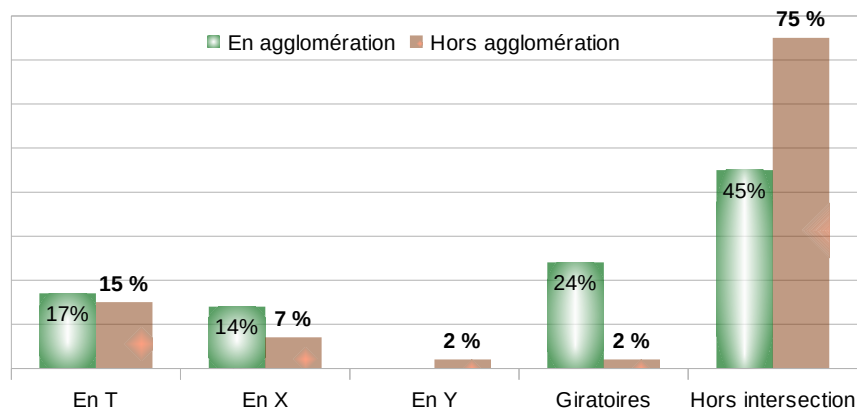
3.5.5.1.a - Répartition des accidents selon le réseau hors agglomération

Hors agglomération, l'utilisation d'un 2RM d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ est plutôt orientée déplacements de loisirs (62 % des trajets renseignés). Les accidents sur le réseau départemental représente 69 % des accidents impliquant une moto. Le réseau communal totalise 26 % des accidents et le réseau national 5 %

3.5.5.1.b - Répartition des accidents selon la configuration de l'intersection

- ◆ 5 accidents mortels impliquant un motocycliste se produisent hors agglomération et hors intersection. Le 6^e accident se produit en ville sur un carrefour en « T ».

Accidents corporels selon l'intersection

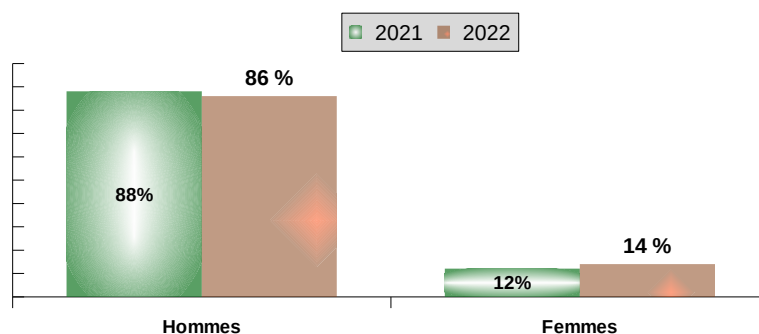


* Lecture du diagramme : chaque milieu (agglomération et hors agglomération) est basé sur 100 %
Le diagramme montre que le risque est maximum hors intersection avec 75 % des accidents hors agglomération.
Hors agglomération, les carrefours (en T, en X ou en Y) représentent 24 % des accidents. Dans 13 sur les 15 accidents, le motard est percuté par un autre véhicule.

3.5.5.2 – Évolution des usagers motos impliqués dans les accidents corporels selon le sexe



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022



On note que le risque est majoritairement masculin et stable d'une année sur l'autre.

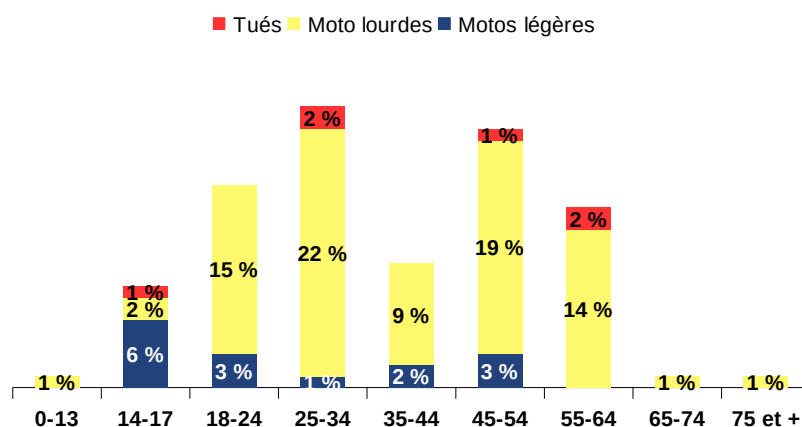
Les accidents corporels impliquant une moto restent stables avec 82 accidents corporels en 2021 et 90 en 2022.

Après une année 2021 particulière pour les conducteurs de moto avec 21 % des tués, ce chiffre est à la baisse en **2022 avec 14 % des tués (- 3 tués)**.

3.5.5.3 – Répartition selon l'âge

Pour les utilisateurs d'une moto légère, le risque est maximum dès l'obtention du permis A1 à partir de 16 ans. Pour les motos lourdes (> à 125cm³), le risque est présent de 18 à 64 ans. Ce risque est surreprésenté pour les catégories d'âge 25-34 ans et 45-54 ans.

Les motos lourdes (d'une cylindrée supérieure à 125 cm³) représentent 84 % des usagers victimes (conducteurs et passagers).



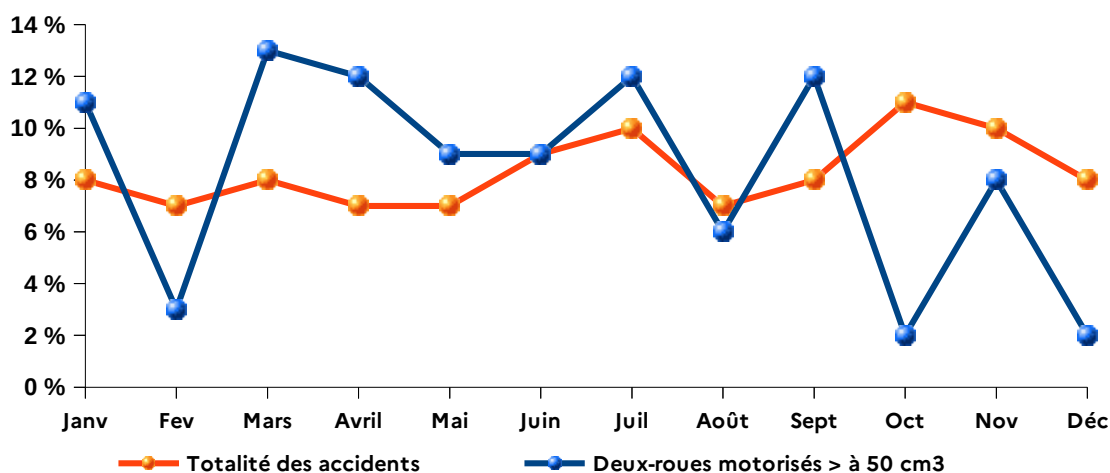
3.5.5.4 – Accidentalité selon la saisonnalité.

La courbe de l'accidentalité motos est supérieure à l'accidentalité générale de mars à septembre. Selon l'ONISR, la moitié du parc roulant des motos est utilisée à la belle saison uniquement.

33 % des accidents corporels se produisent le week-end et 27 % sur la période 12h00 – 20h00.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

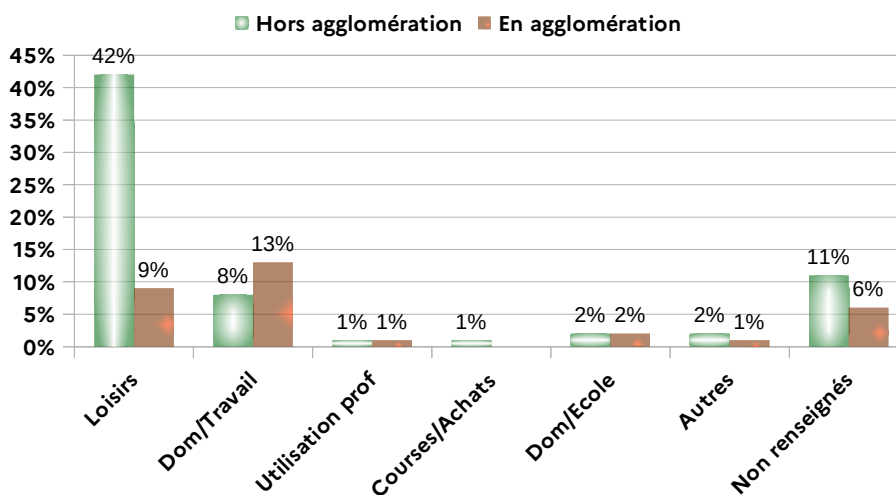


Les accidents mortels se produisent entre mai et novembre.

3.5.5.5 – Luminosité – visibilité

87 % des accidents corporels surviennent de jour, et sur l'année, les conditions atmosphériques étaient normales dans 86 % des accidents et les routes non humides pour 77 %.

3.5.5.6 – Répartition des accidents selon le trajet



L'utilisation de la moto est typée « Promenade/Loisirs » hors agglomération et le diagramme montre une tendance aux trajets « Domicile /Travail » en agglomération.

3.5.5.7 – Causes principales de l'accidentalité

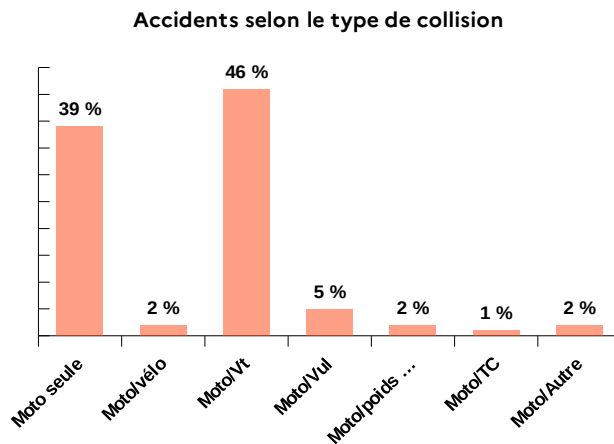
En 2022, les accidents impliquant une motocyclette ont occasionné le décès de 7 personnes (6 conducteurs motocyclistes et 1 passagère d'un véhicule léger).

- ◆ pour 59 accidents sur les 90 impliquant une moto, le conducteur de la moto voit sa responsabilité engagée soit 66 %.
- ◆ les principales causes sont la vitesse (55 %), les dépassements dangereux (11 %) et la conduite addictive (12 %)



Hors intersection, la vitesse inadaptée ou excessive est la première cause des accidents. L'alcool et les dépassements dangereux complètent les causes de l'accidentalité moto.

3.5.5.7.a – Selon le type de collision



On constate que 46 accidents soit 52% des conflits concernent une moto avec un véhicule léger.

Pour 31 accidents soit 67 %, le véhicule léger voit sa responsabilité engagée.

Dans 39 % des accidents le motard est seul en cause.

3.5.5.7.b – Selon les facteurs d'accidents

Lorsque le conducteur de la moto est présumé responsable, la vitesse avec 46 % est la cause principale d'accident corporel, l'alcool et/ou de stupéfiants sont détectés dans 17 % des accidents.

À noter que plusieurs facteurs peuvent s'associer dans les causes de l'accident. (Alcool+ stupéfiants+vitesse, etc.)

Le défaut de permis du motard est constaté dans 6 accidents.

3.5.5.7.c – Causes des accidents mortels

Sur les 6 accidents mortels impliquant une moto, le conducteur de la moto voit sa responsabilité engagée.

La vitesse ou vitesse inadaptée est la principale cause d'accident mortel. Cette cause est parfois associée à une conduite addictive.

Bilan

- ◆ Le risque d'accident en moto est majoritairement masculin.
- ◆ L'accidentalité ne montre pas de saisonnalité marquée.
- ◆ 33 % des accidents dont 2 mortels se produisent le week-end.
- ◆ Le motard voit sa responsabilité engagée dans 67 % des accidents, il est seul cause dans 39 %.
- ◆ Le risque est maximum pour la classe d'âge 25 - 34 ans.



3.6 – Les usagers de véhicules de tourisme

Année 2022	Année 2021
640 accidents	590 accidents

Tués en Finistère – 2022	Tués en France – 2022
44 %	48 % - Vul inclus

La conduite d'un véhicule de tourisme est accessible avec le permis B.
Le permis B permet de conduire des voitures dont le poids en charge est inférieur à 3,5 tonnes, et qui ne peuvent transporter plus de 8 passagers.
Son obtention est soumise à des conditions d'âge, de formation et de réussite à un examen composé du code et d'une épreuve de conduite.

Pour plus d'informations : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-differents-permis-de-conduire/permis-auto-categorie-b/passer-son-permis-b>

En 2022, Les forces de l'ordre font état de 804 accidents corporels dont 640 impliquant un véhicule léger.

Le bilan est de 30 tués, 832 blessés dont 242 hospitalisés.

3.6.1 – Répartition des accidents corporels par localisation impliquant un véhicule de tourisme

Dans 53 %, l'accident corporel impliquant un véhicule léger se produit en agglomération.

- ◆ 63 % des usagers de véhicules légers tués lors d'une collision avec un autre véhicule le sont hors agglomération.
- ◆ A noter un accident mortel sur une voie ouverte à la circulation du canal de Nantes à Brest.

3.6.2 – Répartition des accidents corporels selon le réseau

- ◆ 52 % des accidents corporels se produisent sur une voie communale, 41 % sur une voie départementale, 6 % sur route nationale.
- ◆ 63 % des accidents mortels se produisent sur une route départementale, 20 % sur voie communale et 13 % sur route nationale.

3.6.2.a – Répartition des accidents selon le réseau hors agglomération

- ◆ 300 accidents corporels impliquant un véhicule léger se produisent hors agglomération.
- ◆ 207 accidents soit 69 % des accidents corporels se produisent sur une route départementale pour un bilan de 17 tués et 310 blessés.
- ◆ 20 % sur une voie communale et 13 % sur route nationale.

3.6.2.b – Répartition des accidents selon la configuration de l'intersection

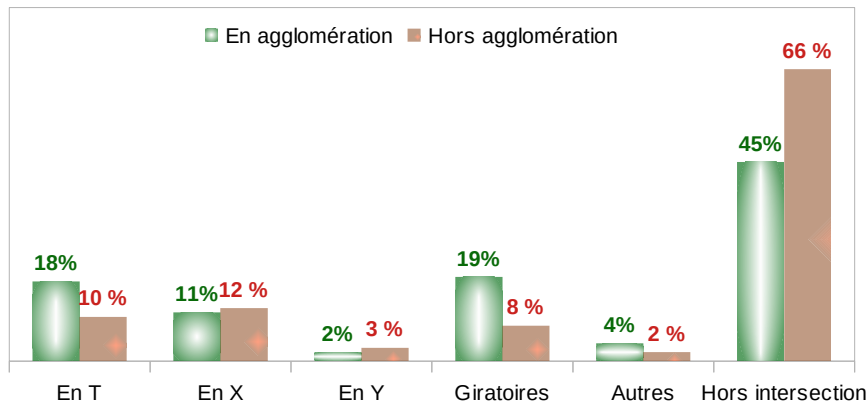
- ◆ Hors agglomération, 66 % des accidents corporels, impliquant une voiture de tourisme se produisent hors intersection. Les carrefours plans représentent 26 % des conflits. Les carrefours giratoires totalisent 23 accidents soit 8 % et 16 collisions dont 7 contre un cycliste.
- ◆ En agglomération, 45 % des accidents corporels, impliquant une voiture de tourisme se produisent hors intersection. Les carrefours plans, avec feux



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

tricolores, stop ou priorité à droite représentent 51 % des conflits. Les carrefours giratoires totalisent 66 accidents soit 19 %.

Accidents corporels selon l'intersection



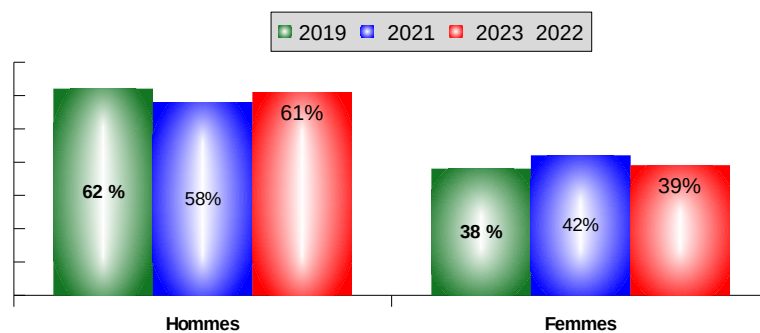
Lecture du diagramme :
Le pourcentage des accidents est calculé sur la totalité des accidents de chaque milieu.

3.6.2.c – Lien entre le type de l'intersection et l'âge du conducteur (conducteurs responsables)

Les accidents sur routes prioritaire sont majoritaires qu'importe l'âge du conducteur. Toutefois la catégorie 18 - 24 ans reste fortement impliquée.

3.6.3 – Évolution des conducteurs responsables impliqués dans les accidents corporels selon le sexe

551 accidents recensés avec un conducteur du véhicule léger présumé responsable. Ils étaient 495 conducteurs en 2021 et 500 en 2019.

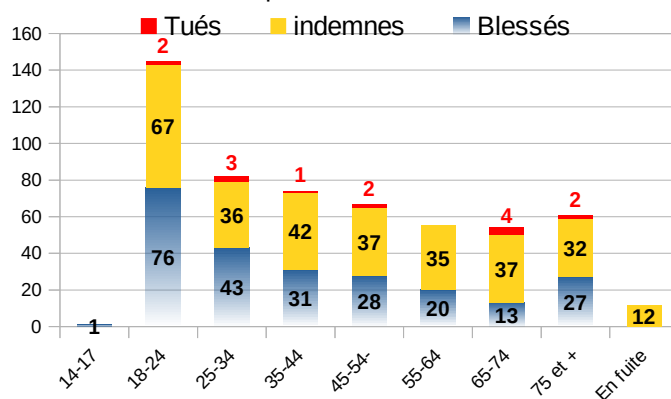


On notera une stabilité des responsabilités sur les 3 années (hors Covid19).

Toutefois, le risque reste masculin même si on note une légère baisse entre 2019 et 2021.

3.6.4 – Répartition des victimes avec un conducteur de véhicule léger responsable selon l'âge

Une conduite sans permis d'un mineur et 12 conducteurs en fuite non retrouvés.





Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

3.6.5 – Luminosité – visibilité

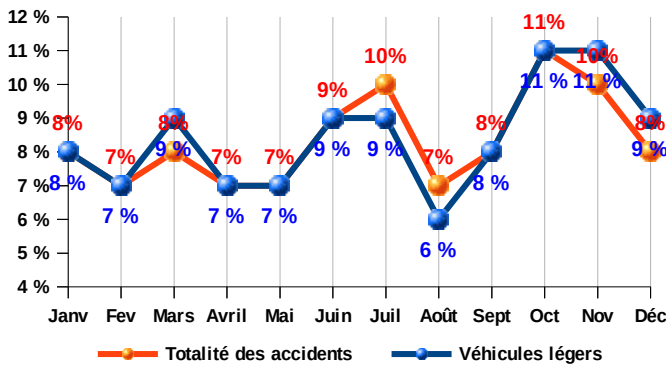
67 % des accidents corporels **surviennent de jour**, 25 % de nuit avec ou sans éclairage public et 8 % à l'aube ou au crépuscule.

76 % des accidents corporels se produisent avec des **conditions atmosphériques normales** (55% de jour et 21 % de nuit).

26 accidents mortels impliquant un véhicule léger sont recensés en 2022.

12 se produisent de jour, 11 de nuit et 3 au crépuscule. 19 le sont lors de conditions atmosphériques normales, 5 lors d'intempéries et 2 par temps couvert, de jour comme de nuit.

3.6.6 – Accidentalité selon la saisonnalité.



L'accidentalité impliquant un véhicule léger, responsable ou non, est majoritaire (80%), il est donc logique que ces 2 courbes soient proches.

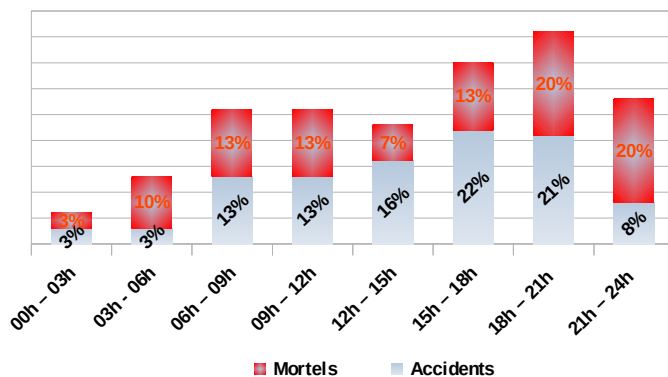
3.6.6.a – Accidentalité selon l'heure

La période la plus accidentogène est 15h00-18h00.

Les périodes 18h00–21h00 et 21h00–24h00 ont une gravité nettement supérieure au reste de la journée.

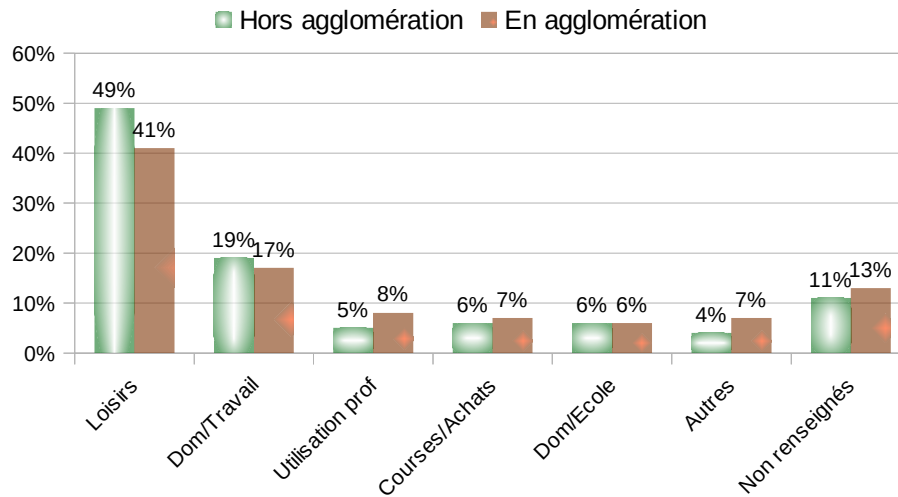
Elles représentent chacune 20 % des tués soit un total de 12 tués.

Accidents corporels et mortels selon l'heure





3.6.7 – Répartition des accidents selon le trajet



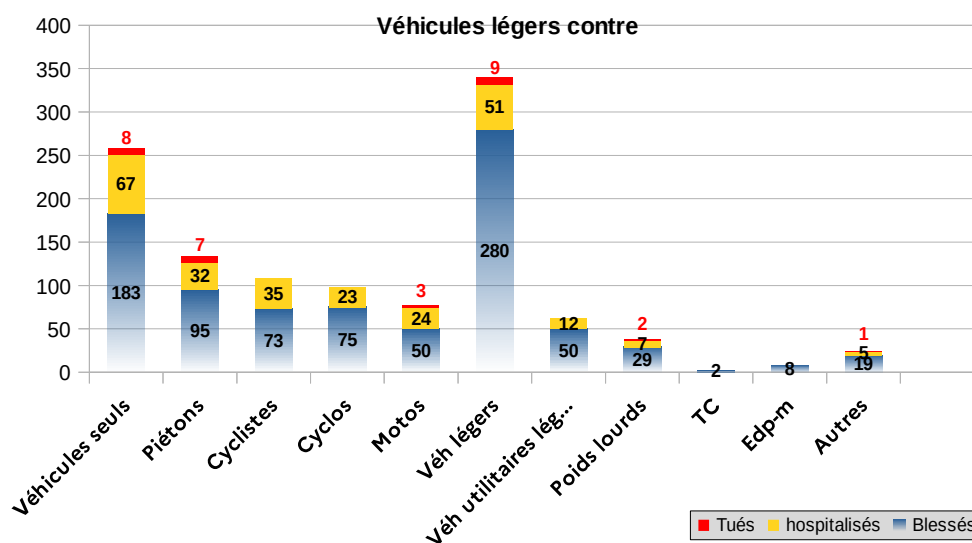
L'accidentalité de la voiture fortement impactée par les trajets « Promenade/Loisirs », mais aussi les trajets « Domicile /Travail ».

3.6.8 – Victimes lors d'un accident impliquant un véhicule léger

640 accidents impliquant un véhicule léger (VL) sont recensés en 2022 pour un bilan de **30 tués** dans **26 accidents mortels**, **832 blessés** dont **242 hospitalisés**.

Les usagers de véhicules de tourisme, conducteurs et passagers inclus, représentent **19 tués** dans 17 accidents mortels, 548 blessés dont 135 hospitalisés.

Les collisions entre véhicules légers représentent 30 % des conflits.



22 % des accidents concernent un véhicule léger seul en cause mais 27 % des tués de ce mode de déplacement.

Les piétons percutés par un véhicule léger représentent 14 % des accidents mais 23 % des tués. 83 % des accidents impliquant un piéton et un véhicule léger se produisent en agglomération.

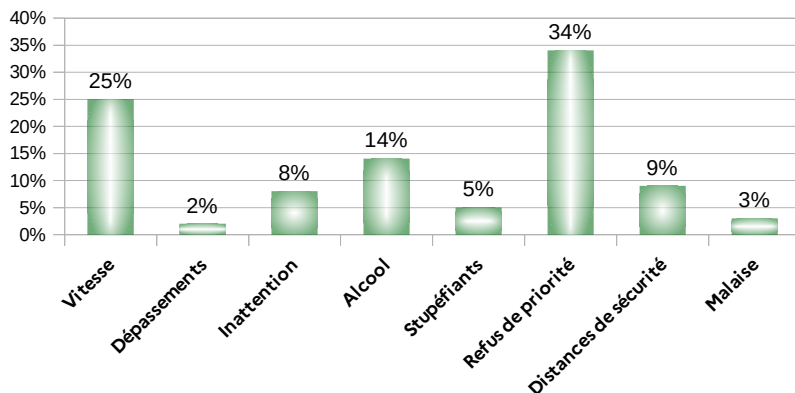
L'accident mortel dans la catégorie « autre » concerne une collision avec un engin agricole.



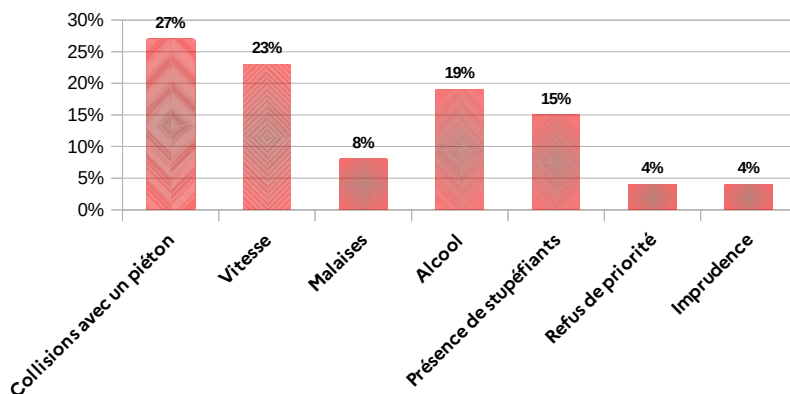
3.6.9 – Les causes principales de l'accidentalité

Les principales causes de l'accidentalité des véhicules légers sont:

- le refus de priorité avec 34 %, notamment des conflits avec un piéton, un autre véhicule léger ou un cycliste.
- la vitesse et les dépassements dangereux 27 % des accidents
- la conduite après consommation d'alcool 14 % ou usage de stupéfiants 5 %.



3.6.9.a – Les causes principales de l'accidentalité mortelle avec un véhicule léger impliqué.



7 piétons tués lors d'une collision avec un véhicule léger.
La conduite sous produits psychoactifs représente 34 % des accidents mortels mais 3 % des tués et la vitesse inadaptée 23 % des tués.

Bilan

- ◆ Le risque d'accident responsable reste majoritairement masculin.
- ◆ Le risque est maximal pour la catégorie « 18 - 24 ans ».
- ◆ 2 accidents mortels suite à un malaise du conducteur – conductrice.
- ◆ Dans 22 % des accidents corporels, le véhicule léger est seul en cause.
- ◆ Les véhicules légers sont impliqués dans 7 collisions mortelles avec un piéton .



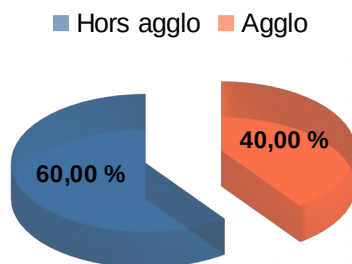
3.7 – Les conducteurs de véhicules utilitaires

Année 2022	Année 2021
58 accidents	77 accidents
Tués en Finistère – 2022	Tués en France – 2022
0 %	Non disponible

58 accidents impliquant un véhicule utilitaire léger (Vul) sont recensés en 2022 pour un bilan de 82 blessés dont 23 hospitalisés.

Sur les 73 usagers de Vul impliqués dans les accidents, conducteurs et passagers inclus l'observatoire relève 27 blessés dont 7 hospitalisés et 46 indemnes.

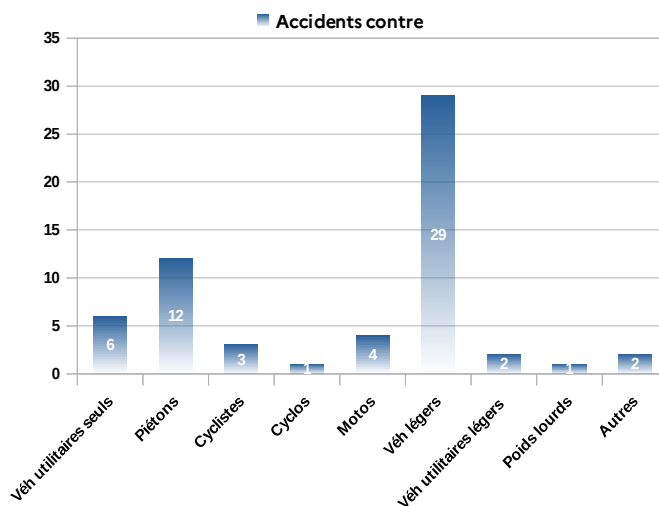
3.7.1 – Répartition des accidents corporels par localisation



40 % des accidents se produisent en agglomération et 60 % hors agglomération.

44 accidents sont recensés hors agglomération. 27 sur routes départementales, 12 sur voies communales et 2 sur le réseau national.

3.7.2 – Victimes lors d'un accident impliquant un véhicule utilitaire léger



Attention : un double comptage est du aux accidents impliquant plus de deux véhicules.

48 % des accidents corporels impliquant un véhicule léger utilitaire est un conflit avec un véhicule léger (inclus 2 véhicules et collision en chaîne ou 3 véhicules ou plus).

20 % des accidents impliquent un piéton, 7 % une moto et 5 % un cycliste.

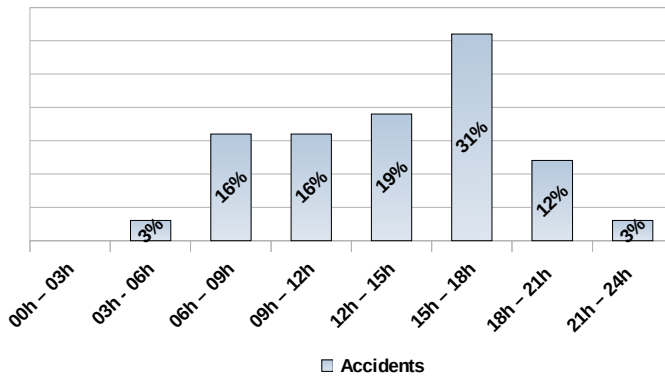
63 % des usagers de Vul sont indemnes lors de l'accident.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

3.7.3 – Accidentalité selon l'heure

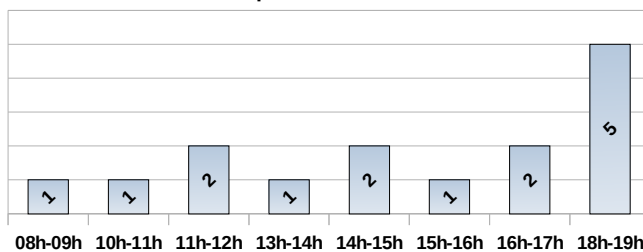
Accidents corporels selon l'heure



L'accidentalité est généralisée sur les heures ouvrables. La période 12h00-15h00 et 15h00-18h00 sont les plus accidentogènes.

Les chiffres montrent que **le vendredi est la journée la plus critique** avec 15 accidents sur 58 soit 26 % de l'accidentalité

Accidents corporels selon l'heure le vendredi



Les études sur les courbes de vigilance d'une journée montrent une baisse de la vigilance après 18h00. Associée à la fatigue accumulée de la semaine, les chiffres affichent une forte dégradation en fin de journée du vendredi

3.8 – Les conducteurs de véhicules poids lourd

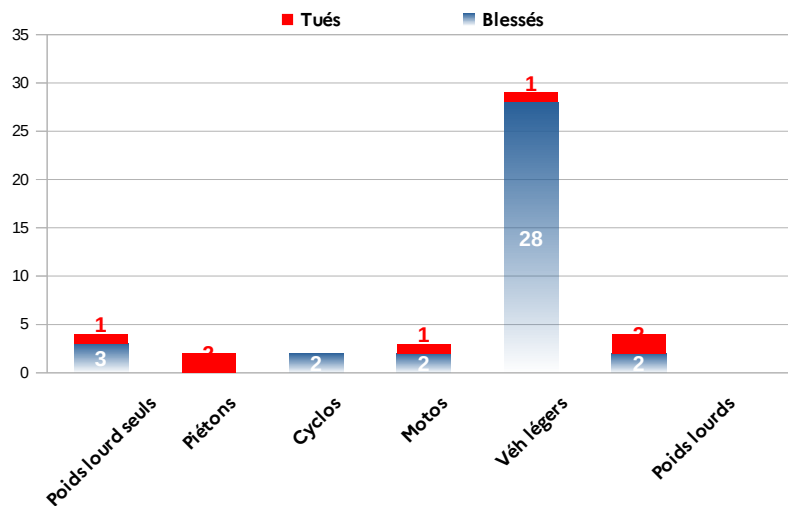
Année 2022	Année 2021
29 accidents	15 accidents
Tués en Finistère – 2022	Tués en France – 2022
7 %	Non disponible

29 accidents dont 6 mortels impliquant un poids lourd sont recensés en 2022 pour un bilan de **7 tués, 38 blessés dont 10 hospitalisés.**

Sur les 31 conducteurs de poids lourd impliqués dans les accidents, l'ODSR relève 3 tués, 7 blessés dont 2 hospitalisés et 21 indemnes.



3.8.1 – Victimes lors d'un accident impliquant un poids lourd



32 % des accidents corporels impliquant un poids lourd est un conflit avec un véhicule léger.

7 % des accidents impliquent un piéton mais 2 piétons tués (sur les 10). Les 2 accidents se produisent en agglomération lors d'une manœuvre du poids lourd.

Hors agglomération, le réseau départemental supporte 8 accidents, le réseau national 10 accidents et 1 sur voie communale.

Pour 4 accidents mortels, le conducteur du poids lourd est l'auteur présumé de l'accident (APAM) : vitesse, imprudence (2), malaise.

2 accidents sur 3 impliquant un poids lourd se produisent hors intersection. Les carrefours en « T » représentent 8 accidents, les giratoires 2 accidents.

3.9 – Les causes des accidents mortels

3.9.1 Les facteurs comportementaux dans les accidents mortels

Circonstances	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Répartition par accident		Répartition par tués	
Stupéfiants	2	4	5%	28%	9%	30%
Alcool	7	7	18%		16%	
Alcool / Stupéfiants	2	2	5%		5%	
Vitesse inadaptée	7	9	18%	18%	21%	21%
Collisions véhicule / piéton	10	10	26%	26%	23%	23%
Refus priorité	2	2	5%	5%	5%	5%
Malaise	7	7	18%	18%	16%	16%
Autres causes	2	2	5%	5%	5%	5%
Total	39	43	100%	100%	100%	100%

→ Les causes principales des accidents mortels en 2022 sont la **conduite addictive** avec 13 tués dans 11 accidents puis la **vitesse inadaptée**, avec 9 tués dans 7 accidents.



→ 7 accidents mortels résultent d'un **malaise**, l'âge des conducteurs s'échelonne de 33 à 90 ans. 3 cyclistes décèdent suite à un malaise lors d'une sortie à vélo.

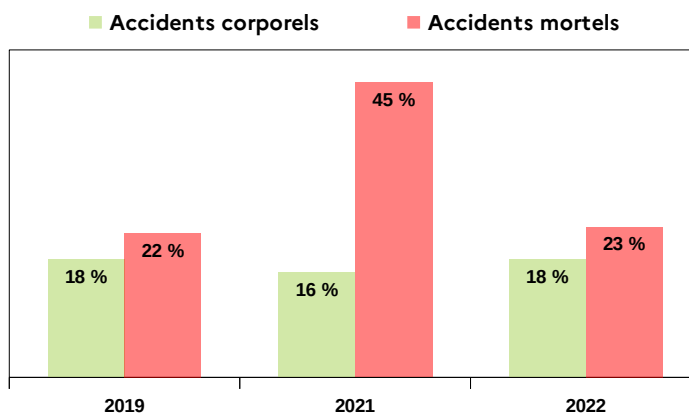
3.10 – Les produits « psychoactifs » (alcool, stupéfiants)

3.10.1 – Accidents impliquant un usager sous l'empire de l'alcool

	Nombre total d'accidents			Conducteur avec un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang			
				Nombre d'accidents		%	
	2019	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Accidents corporels	696	741	804	110	132	15 %	16 %
dont mortels	35	40	39	18	9	45 %	23 %

En 2022, l'ODSR recensait **23 % d'accidents mortels dont le conducteur avait un taux d'alcool supérieur ou égal à 0,5 g/litre de sang.**

3.10.2 – Accidents impliquant un conducteur sous l'empire de l'alcool



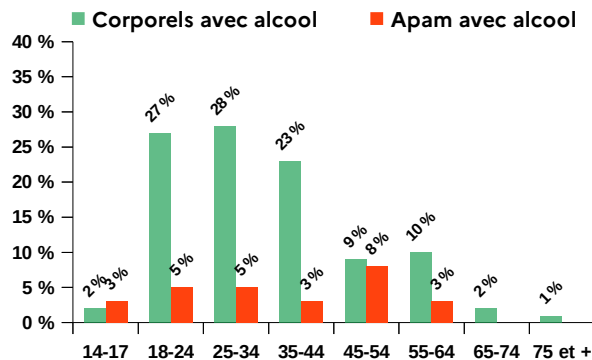
(Usagers conducteurs, hors piétons)

Avec 18 % d'accidents corporels en 2022, le nombre d'accidents avec un usager alcoolisé reste stable sur les 3 dernières années.

A contrario, le taux des accidents mortels après une progression inquiétante en 2021 avec 45 % chute à 23 % pour retrouver les chiffres proches de 2019.



3.10.3 – Accidents impliquant un conducteur sous l'empire de l'alcool



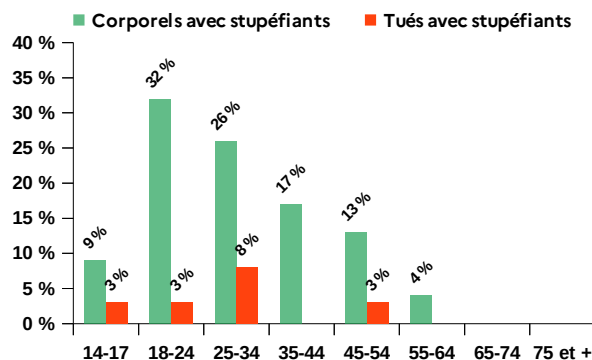
Les conducteurs âgés de 18 à 44 ans sont les plus impliqués lors d'accidents lors d'une conduite addictive.

En 2022, sur 150 accidents corporels lors d'une conduite addictive, 14 personnes (responsables ou non) ont perdu la vie et 196 personnes ont été blessés.

Lecture du diagramme: Le rapport des accidents corporels est calculé sur le nombre d'accidents impliquant un conducteur positif à la prise de sang (> 0.49 g/l de sang). Le rapport des APAM est calculé sur le nombre total des accidents mortels impliquant au moins un conducteur positif.

45 conducteurs ont été testés positifs aux stupéfiants. Le cannabis (Thc), seul ou associé, est le produit le plus souvent détecté.

3.10.5 – Accidents avec une présence de stupéfiants



Lecture du diagramme :

Le % corporel est calculé sur le nombre d'accidents corporels impliquant un usager positif aux stupéfiants.

Le % tués est calculé sur le nombre total des tués lors d'accidents impliquant au moins un usager positif aux stupéfiants.

En 2022, sur 45 accidents corporels avec présence de stupéfiants ou association alcool-stupéfiants), 6 personnes ont perdu la vie. 4 avec présences de stupéfiants et 2 avec une association alcool / stupéfiants (double comptage).

Synthèse

Concernant les conduites addictives, ces dernières sont présentes dans 31 % des accidents mortels et 37 % des tués.

Pourcentage des tués :

- alcool seul	16 %
- alcool+stupéfiants	12 %
- stupéfiants	9 %

Les accidents lors d'une conduite sous produits « psycho-actifs » touchent toutes les générations d'usagers. La conduite addictive (alcool et/ou stupéfiants) reste un enjeu majeur pour le département du Finistère.



Données Sécurité routière :

Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 17,8 chez les conducteurs alcoolisés ;

*Même à faible dose, l'alcool agit directement sur le cerveau.
Il est donc important de connaître ses effets.*

À partir de 0,5 g/l de sang les risques sont réels :

- *le champ visuel est rétréci ;*
- *la perception du relief, de la profondeur et des distances est modifiée ;*
- *la sensibilité à l'éblouissement est plus importante ;*
- *la vigilance et la résistance à la fatigue diminuent ;*
- *la coordination des mouvements est perturbée ;*
- *l'effet désinhibant de l'alcool amène le conducteur à sous-évaluer les risques et à surestimer ses capacités.*

4. Les contrôles

4.1 – Les contrôles d'alcoolémie 2022

(D'après les remontées mensuelles des forces de l'ordre)

	Nombre de dépistages	Infractions relevées		
		Nombre	Dont délits	Pourcentage Délits / Nombre d'infractions
Escadron départemental de la sécurité routière du Finistère (EDSR 29)	150 990	2410	1421	59 %
Direction départementale de la sécurité publique du Finistère (DDSP 29)	8 228	658	443	67 %
Total	159 218	3 068	1 864	61 %

En 2022, 159 218 contrôles ont été effectués par les forces de l'ordre.

3 068 se sont révélés positifs dont 1864 délits.

- ➔ 3 068 se sont révélés positifs, soit 2 % des contrôles,
- ➔ 1864 délits ont été enregistrés, taux supérieur à 0,8 g/l de sang, soit 61 % du nombre d'infractions enregistrées.

Rappel 2019:

- ➔ 3609 tests se sont révélés positifs, soit 2,68 % des contrôles, 2202 délits ont été enregistrés, taux supérieur à 0,8 g/l de sang, soit 61 % du nombre d'infractions enregistrées.

Infraction alcool : taux supérieur à 0,5 g/litre de sang ou 0,25 mg/litre d'air expiré.

Délit alcool : taux supérieur à 0,8 g/litre de sang ou 0,40 mg/litre d'air expiré.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

4.2 - Les contrôles de stupéfiants 2022

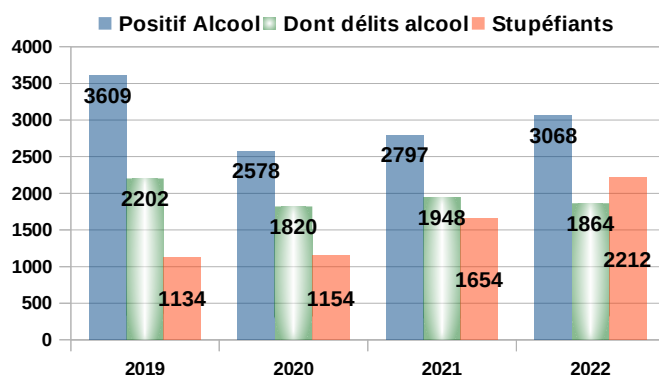
(D'après les remontées mensuelles des forces de l'ordre)

	Nombre de dépistages	Dont positifs	Pourcentage Positifs / Nombre
Escadron départemental de la sécurité routière du Finistère (EDSR29)	10 646	1738	16%
Direction départementale de la sécurité publique du Finistère (DDSP29)	1 723	474	28 %
Total	12 369	2 212	18 %

En 2022, 12 369 contrôles stupéfiants ont été effectués par les forces de l'Ordre :

2 212 se sont révélés positifs, soit 18 % des dépistages.

En 2019, sur 1 134 tests étaient positifs soit 17 % des dépistages.



Après une forte baisse des infractions en 2020 (année marquée par les différentes mesures de lutte contre la pandémie du Covid19), le nombre d'infractions repart à la hausse depuis 2021.

L'année 2022 se rapproche des chiffres de l'année 2019.

Les délits (taux > à 0,8 g/l de sang ou 0,4 mg/l d'air expiré) régresse très légèrement en 2022. Le nombre de contrôles passe de 6826 en 2019 à 12 369 en 2022 soit + 81 % mais les usagers contrôlés positifs augmentent eux de 34 % sur la même période.

4.3 – Les contrôles de vitesse

(D'après les remontées mensuelles des forces de l'ordre)

	Nombre d'excès de vitesse		% d'infractions > à 40 km/h
	hors CSA ⁽¹⁾ mobile	> 40 km/h	
Escadron départemental de la sécurité routière du Finistère et Groupement de Gendarmerie du Finistère	8 893	334	4 %
Direction départementale de la sécurité publique du Finistère (DDSP29)	1 094	33	3%
Total	9 987	367	3,6%

⁽¹⁾ CSA : contrôle système automatisé.

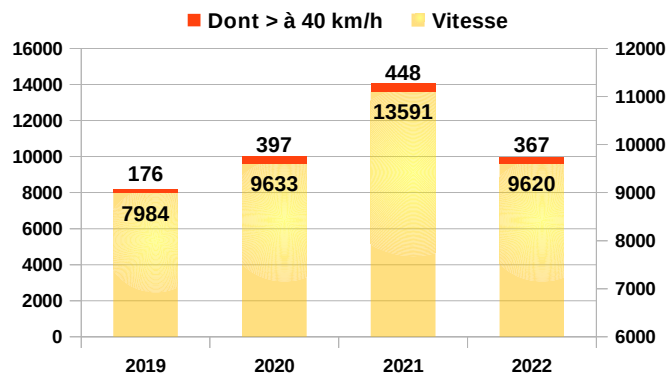
Pour l'année 2019, le nombre d'excès de vitesse relevés était de :

8 160 hors CSA mobile dont 176 > à 40 km/h.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2022

L'année suivant les restrictions liées à la pandémie montre un relâchement des comportements. Cela s'atténue ensuite sur 2022 sans pour autant revenir aux chiffres de 2019 (+22%).



4.4 Bilan des contrôles

Entre 2019 et 2022, il y a une baisse des conduites sous l'emprise alcoolique (- 15 %) contrairement aux stupéfiants (+ 95 %). Face à ce constat, les forces ont fortement augmenté leurs contrôles (+ 81 % de contrôles).

Infractions	2019	2022	Variation
Alcool	3609	3068	-15 %
Stupéfiants	1134	2212	+ 95 %
Vitesse	8160	9987	+22 %



5. Ressources

Les données de l'accidentalité sont issues de la base TRAxY - ONISR et des remontées des forces de l'ordre.

Baromètres mensuels de l'accidentologie du Finistère

<https://www.finistere.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transports-deplacements-et-securite-routiere/Securite-routiere/Accidentologie/Accidentologie-2023>

Site de la Sécurité routière

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/>

Aller plus loin:

L'ONISR publie chaque année " La sécurité routière en France"

Bilan de l'accidentalité de l'année 2021.

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2021-de-la-securite-routiere>

Bilan de l'accidentalité de l'année 2022

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2022-de-la-securite-routiere>



6. Définitions

Accident corporel de la circulation routière :

- ◆ provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes,
 - ◆ survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
 - ◆ implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant.
- Sont donc exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides, etc.) et les catastrophes naturelles.
- Sont également exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicules en circulation.

Victimes : personnes impliquées dans un accident corporel décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.

Indemnes : personnes impliquées dans un accident corporel mais non victimes.

Tués : victimes décédées lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital pendant plus de 24 heures.

Blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital pendant moins de 24 heures.

Victimes graves : somme des tués et des blessés hospitalisés.

Cyclomoteur : véhicule à 2 ou 3 roues équipé d'un moteur de moins de 50 cm³ et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h par le constructeur. Ce terme regroupe donc, notamment, les scooters et les 2 roues-motorisés de type « mobylettes ».

Motocyclette légère : véhicule dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cm³ et dont la puissance n'excède pas 11 kW.

Motocyclette : véhicule à moteur à deux ou trois roues, avec ou sans side-car. Cette catégorie présente 2 catégories:

- les motos d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ et d'une puissance maximale de 35 kW, accessibles avec le permis A2,
- les motos d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ et d'une puissance supérieure à 35 kW, accessibles avec le permis A.