



**PRÉFET
DU FINISTÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Observatoire départemental de sécurité routière



Bilan annuel des accidents corporels en Finistère – 2021

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



1. Introduction.....	4
2. Bilan global de l'année 2021 en Finistère.....	5
3. Bilan détaillé de l'année 2021 en Finistère.....	7
3.1 – Évolution des principaux indicateurs dans le département.....	7
3.2 - Les accidents corporels et mortels.....	7
3.2.1 - Selon le mode de déplacement.....	7
3.2.2 - Selon le lieu.....	8
3.2.3 - Dans le temps.....	10
3.3 - Les victimes d'accidents mortels.....	12
3.3.1 - Répartition des tués par catégorie de véhicules.....	12
3.3.2 - Répartition des tués par catégorie d'usagers.....	13
3.3.3 - Répartition des tués par mode de déplacement.....	13
3.3.4 - Répartition des victimes (tués et blessés) par classe d'âge.....	14
3.3.5 - Répartition par sexe.....	15
3.2.6 - Répartition des tués par sexe et par mode de déplacement.....	15
3.3.7 - Répartition des hommes-femmes « auteur présumé d'accident mortel » dit « APAM ».....	16
3.4 - Les conducteurs présumés responsables impliqués dans les accidents corporels	16
3.4.1 - Répartition par âge des victimes responsables.....	16
3.4.2 - Répartition par sexe des conducteurs présumés responsables impliqués dans un accident corporel.....	17
3.4.3 - Les conducteurs « auteurs présumés d'accidents mortels » (APAM).....	17
3.4.4 - Répartition des usagers responsables d'accidents corporels par mode de déplacement.....	17
3.5 - Les usagers vulnérables impliqués dans les accidents mortels.....	18
3.6.1 - Les piétons.....	18
3.5.2 - Les cyclistes.....	20
3.5.3 - Les cyclomoteurs de moins de 50 cm ³	23
3.5.4 - Les motos.....	26
3.6 - Les conducteurs de véhicules légers.....	29
3.7 - Les conducteurs de véhicules utilitaires.....	32
3.8 - Les causes des accidents mortels.....	34
3.9 - Les produits « psychoactifs » (alcool, stupéfiants).....	34
3.9.1 - Accidents impliquant un usager sous l'empire de l'alcool.....	34



3.9.2 - Conducteurs présumés responsables dans les accidents corporels avec alcool	35
3.9.3 - Accidents avec une alcoolémie supérieure au taux légal.....	36
3.9.4 - Accidents avec une présence de stupéfiants.....	36
4. Les contrôles.....	37
4.1 - Les contrôles d'alcoolémie.....	37
4.2 - Les contrôles de stupéfiants.....	38
4.3 - Les contrôles de vitesse.....	38
4.4 Bilan des contrôles.....	39
5. Définitions.....	40



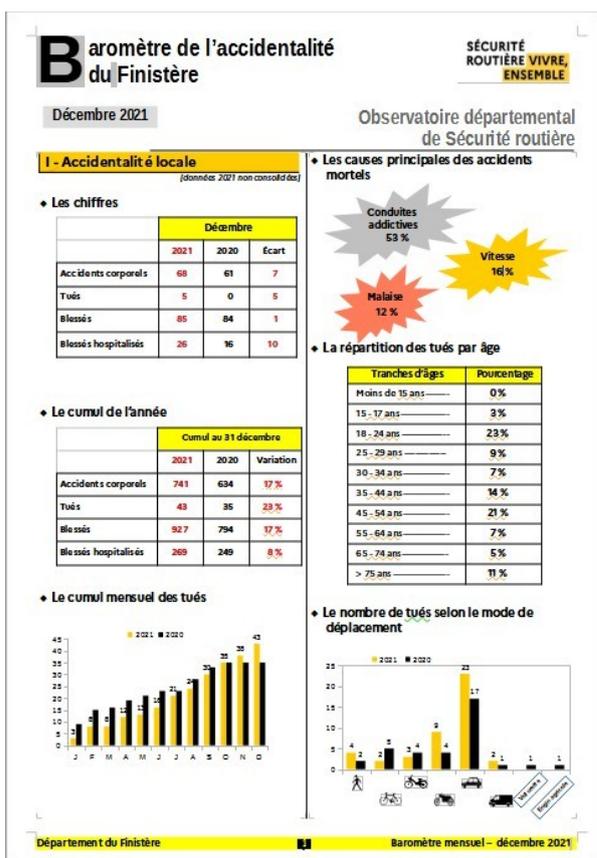
1. Introduction

Le bilan annuel des accidents corporels 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 Baac¹ à la suite de tout accident corporel 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 TRAx².

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.



1. BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels.
2. TRAx : Système d'information de l'ONISR.



L'année 2020 a été marquée par la crise de la Covid-19 avec des mesures sanitaires pour endiguer la pandémie, notamment deux confinements.

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

Dans un contexte toujours perturbé par les aléas de la crise sanitaire liée à la Covid-19, les indicateurs de l'accidentalité routière en 2021 restent anormalement haut.

Selon les préconisations de l'ONISR consécutives à la pandémie, l'année 2020 est exclue de l'analyse de l'accidentalité. Par conséquent, ces analyses se feront par rapport à l'année 2019, année de référence avant la pandémie.

2. Bilan global de l'année 2021 en Finistère

2a. Les chiffres clés de l'accidentalité³

Au 31 décembre 2021, l'ODSR a dénombré 741 accidents corporels de la circulation dans le département, ayant engendré 40 **accidents mortels ayant fait 43 tués** et 927 blessés, dont 269 hospitalisés.

Catégories	Bilan		Évolution	
	2019	2021	Nombre	Pourcentage
◆ Accidents corporels	696	741	45	6 %
◆ Tués	38	43	5	13 %
◆ Blessés	892	927	35	4 %
◆ dont blessés hospitalisés	262	269	7	3 %

Tous les indicateurs sont en augmentation. Le nombre de tués en 2021 est supérieur de 13 % par rapport à celui de 2019. Le nombre d'accidents corporels augmente de 6 % et le nombre des blessés de 4 %.

L'année 2021 a été marquée par 3 accidents multi-victimes ayant entraîné le décès de 6 personnes.

3. Source : base TRAxY de l'ONISR.

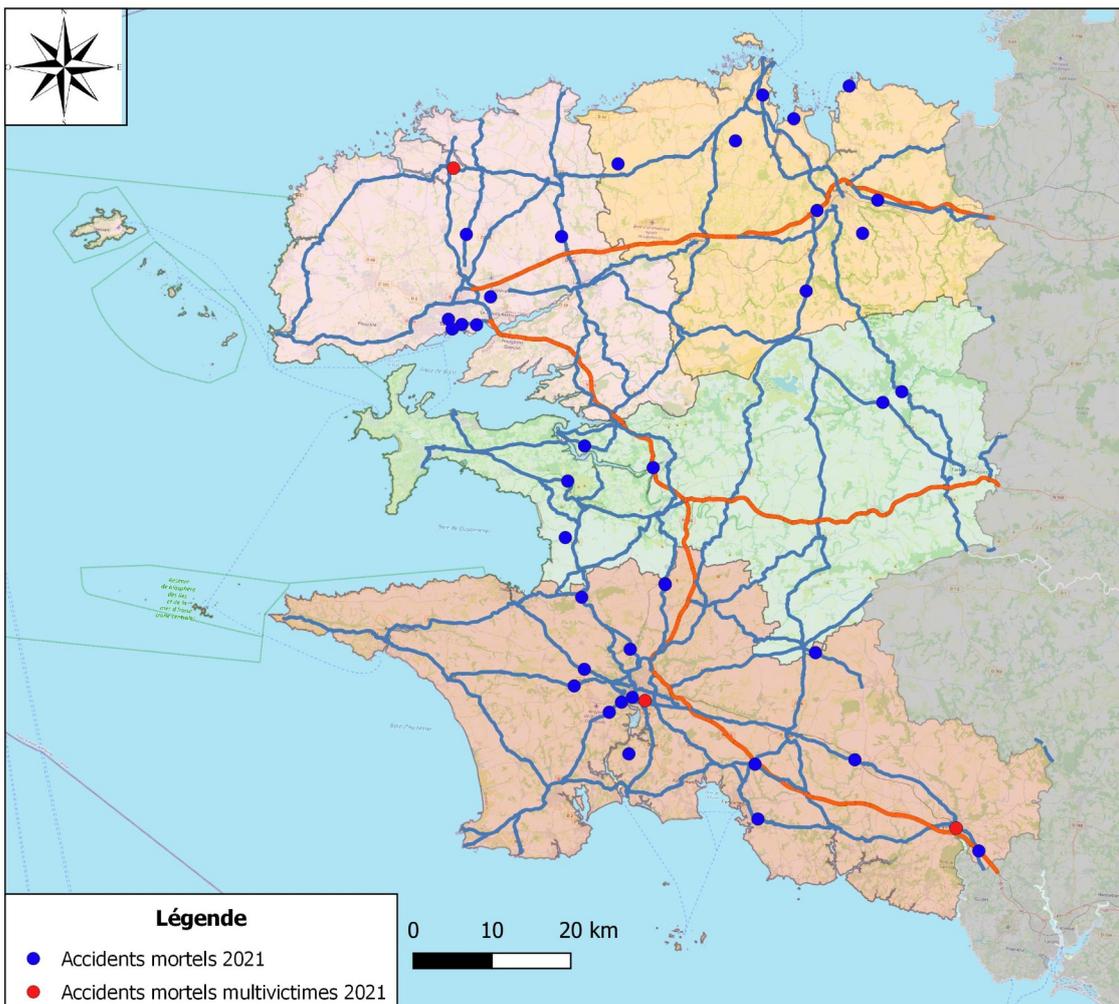


Accidents corporels en Finistère Bilan 2021

2b. Le bilan en chiffres

- ▶ Les moins de 25 ans sont les premières victimes de la route en 2021 avec 26 % des tués.
- ▶ La conduite sous produits psychoactifs est la première cause de l'accidentologie mortelle avec 54 % des tués.
- ▶ La vitesse est la cause dans 16 % des tués.
- ▶ Les usagers vulnérables représentent 42 % des tués.
- ▶ 3 accidents multi-victimes ayant entraîné le décès de 6 personnes.
- ▶ Les hommes voient leur responsabilité engagée dans 90 % des accidents mortels.

2c. La carte des accidents mortels en 2021




**PRÉFET
DU FINISTÈRE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

2021
**Localisation
des
accidents mortels**
Finistère

Bilan au 31 décembre 2021

40 accidents mortels
43 tués

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



3. Bilan détaillé de l'année 2021 en Finistère

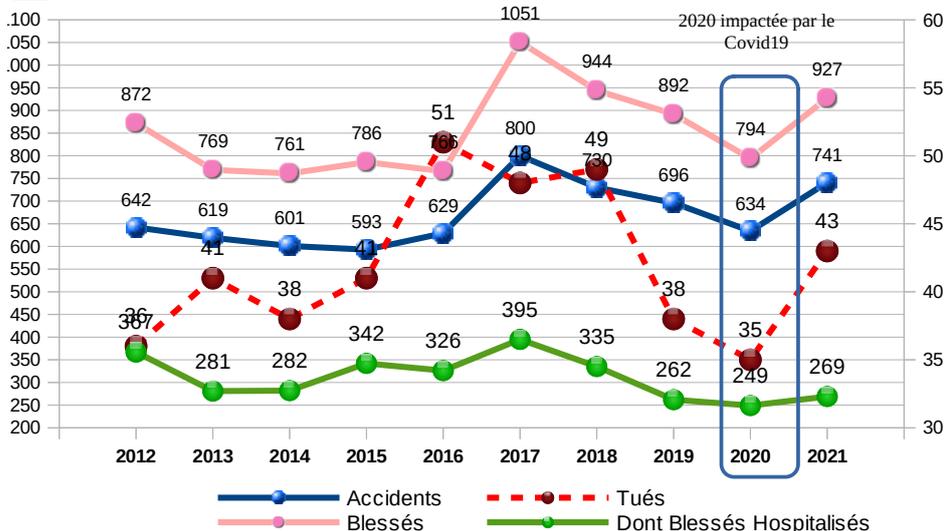
3.1 – Évolution des principaux indicateurs dans le département

**Accidents
Blessés**

BH

Evolution de l'accidentalité locale de 2012 à 2021

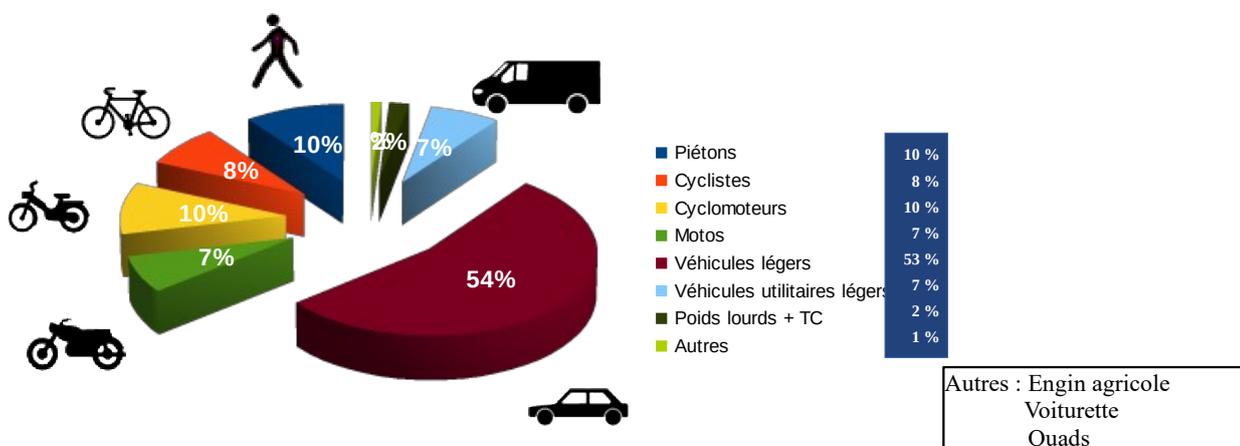
Tués



Le département du Finistère enregistre une tendance favorable depuis 2018. L'année 2020, année marquée par la pandémie du Covid-19, marque un rupture dans l'accidentalité. En 2021, tous les indicateurs repartent à la hausse.

3.2 - Les accidents corporels et mortels

3.2.1 - Selon le mode de déplacement





Un accident sur deux (53 %) implique une voiture de tourisme.
La catégorie « Autres » cumule les voituresses, les tracteurs et les quads pour environ 1 %

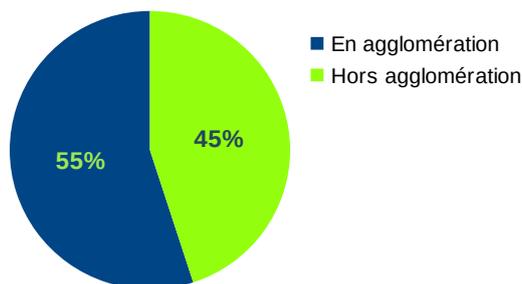
Par rapport à 2019, les accidents impliquant un piéton et les véhicules légers sont en baisse, respectivement de 3 %, les motos de 1 %.
A contrario les accidents de vélos, et de véhicules utilitaires légers augmentent respectivement de 2 % et 3 % .

Les engins de déplacement personnel motorisé (dits EDP-m) font leur apparition dans l'accidentologie en 2021 avec 0,5% des accidents (soit 5 accidents).
Sur les 5 accidents, les utilisateurs d'EDP-m sont percutés par un véhicule léger en agglomération.
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.

3.2.2 - Selon le lieu

Accidents corporels en et hors agglomération

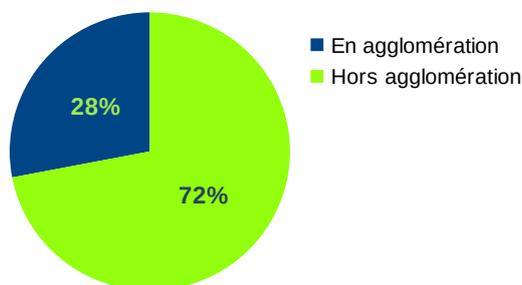
- en agglomération-----	407
- hors agglomération -----	334
	741 accidents corporels



La répartition globale de l'accidentalité corporelle montre une majorité des accidents (55 %) ont lieu en agglomération. Toutefois l'écart diminue, il était de 61 % en 2019.

Accidents mortels en et hors agglomération

- en agglomération -----	11
- hors agglomération -----	29
	40 accidents mortels



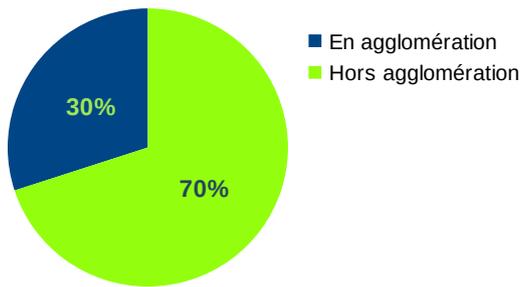
2 accidents mortels sur 3 se produisent hors agglomération (72 %). A l'inverse des accidents corporels, ce pourcentage augmente, il était de 66 % en 2019.

Tués en et hors agglomération

- en agglomération -----	13 (4 tués dans 2 accidents multi victimes)
- hors agglomération -----	30 (2 tués dans 1 accident multi victimes)
	43 tués



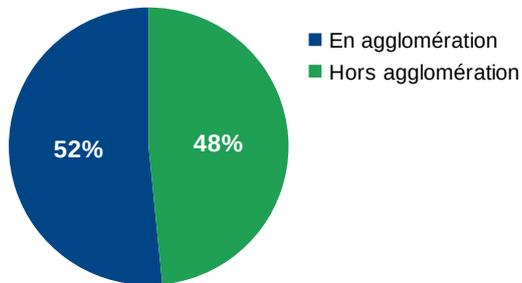
Accidents corporels en Finistère Bilan 2021



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

Blessés en et hors agglomération

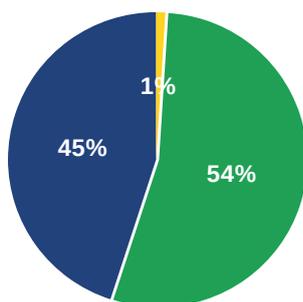
- en agglomération	478	dont 114 hospitalisés
- hors agglomération	449	dont 155 hospitalisés
Total	927	blessés



Le nombre de blessés est plus important en agglomération (52 %). La tendance des blessés hospitalisés est inversée (58 % hors agglomération contre 42 % en agglomération).

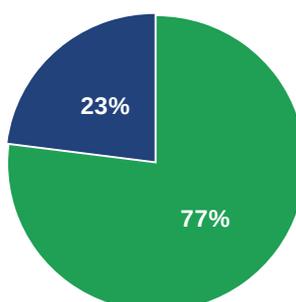
Accidents, tués et blessés en agglomération, en et hors intersection

Accidents



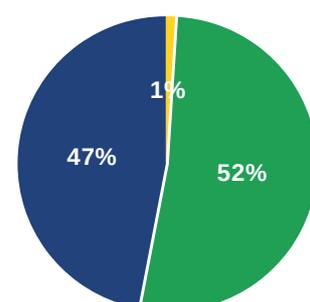
■ En intersection
■ Hors intersection
■ Places - Passages à niveau

Tués



■ En intersection
■ Hors intersection

Blessés



■ En intersection
■ Hors intersection
■ Places - Passages à niveau

En agglomération, les pourcentages des accidents et blessés enregistrent, en intersection, une augmentation par rapport à ceux de 2019 :

- accidents : 45 % en 2021 contre 41 % en 2019
- blessés : 47 % en 2021 contre 42 % en 2019

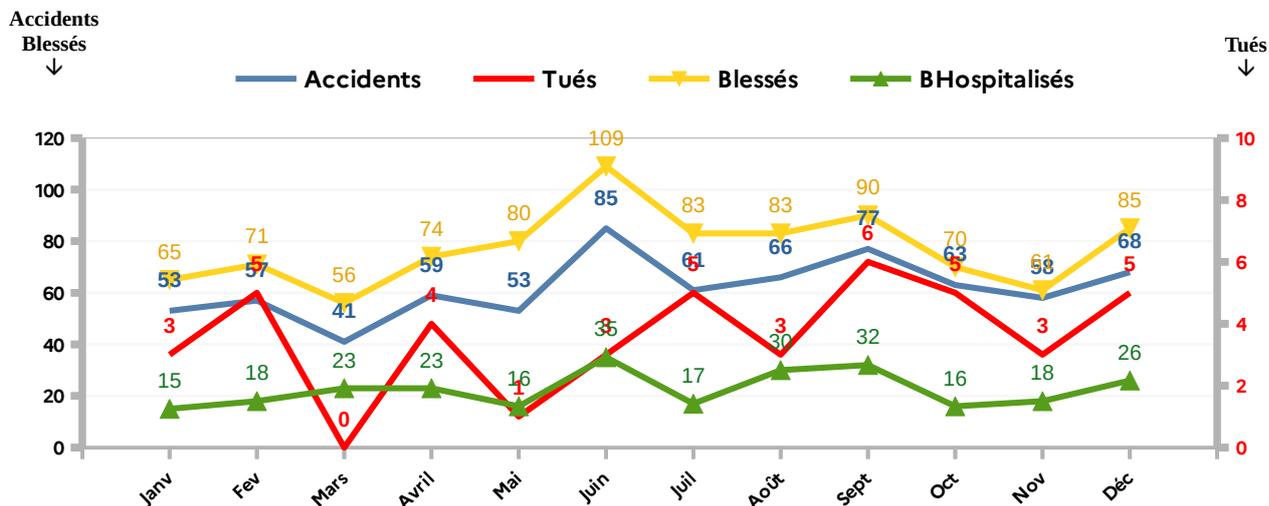


Accidents corporels en Finistère Bilan 2021

3.2.3 - Dans le temps

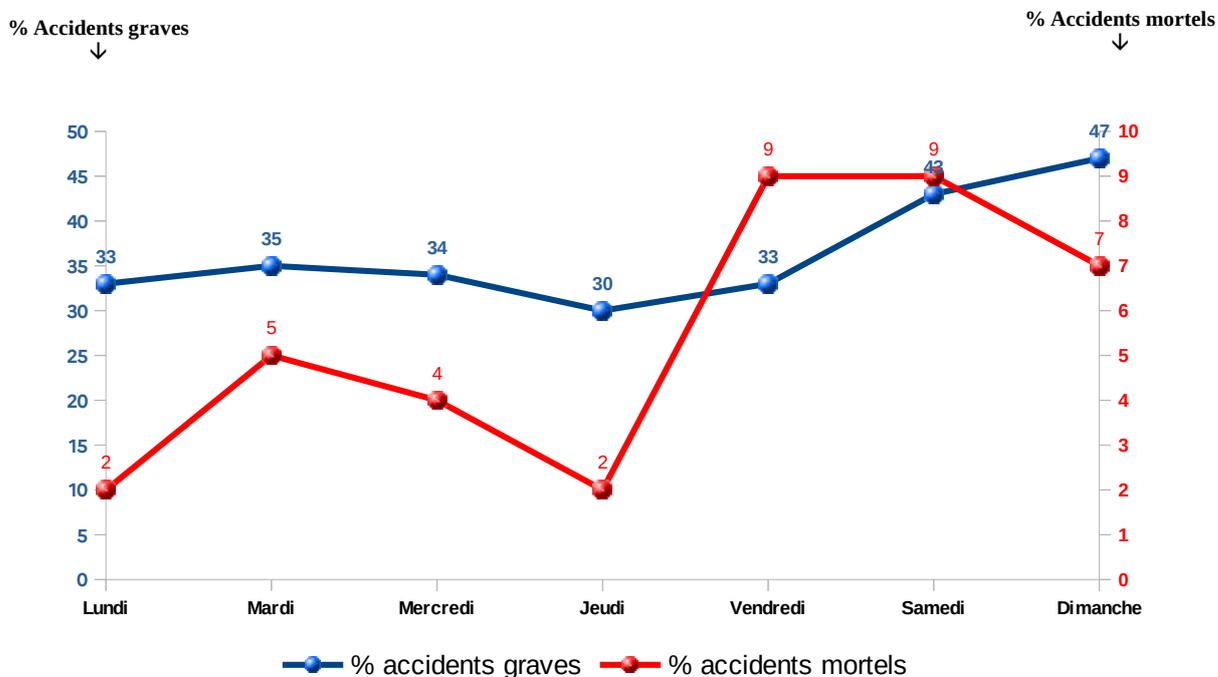
La tendance du début d'année était plutôt favorable mais les indicateurs se sont dégradés durant la période estivale. Après une légère amélioration en automne, tous les indicateurs remontent sur le mois de décembre.

a/ Selon le mois



b/ Selon le jour de la semaine

Accidents selon le jour - Année 2021



% Accidents graves : ratio entre les accidents corporels et les accidents graves (tués + Blessés hospitalisés)

% Accidents mortels : ratio entre les accidents corporels et les accidents mortels.



- 9 % des accidents sont mortels le vendredi et samedi.
- Le ratio accidents corporels / accidents graves montre une augmentation de la gravité le week-end.

c/ Selon l'heure

Les horaires de jour correspondent au créneau 8h-20h, ceux de nuit aux créneaux 20h-0h et 0h-8h.

Répartition 2021 - 2019 des accidents corporels selon la période horaire

Créneau horaire	2021		2019	
	Nombre d'accidents	Pourcentage	Nombre d'accidents	Pourcentage
8h-20h	574	77%	518	74 %
20h-0h	77	167	107	178
0h-08h	90		71	
		23%		26 %

Répartition 2021-2019 des tués selon la période horaire

Créneau horaire	2021		2019	
	Nombre de tués	Pourcentage	Nombre de tués	Pourcentage
8h-20h	24	56%	25	66 %
20h-0h	7	19	5	13
0h-8h	12		8	
		44%		34 %

Répartition 2021 des tués selon la luminosité

- ◆ 72 % des accidents corporels ont lieu en plein jour ;
- ◆ 22 % surviennent de nuit, avec ou sans éclairage public ;
- ◆ 6 % se produisent à l'aube ou au crépuscule (faible luminosité) ;
- ◆ 13 % des accidents corporels ont lieu entre 6h et 9h ;
- ◆ 27 % des accidents corporels se produisent entre 16h et 19h.



3.2.4 Selon les conditions météorologiques :

Accidents selon les conditions météorologiques



■ Normales ■ Pluies ■ Vent
■ Temps couvert ■ Verglas/neige ■ Eblouissant

79 % des accidents corporels se produisent lors de conditions météorologiques normales sur routes sèches.

20 % des accidents sur routes mouillées ou humides.

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

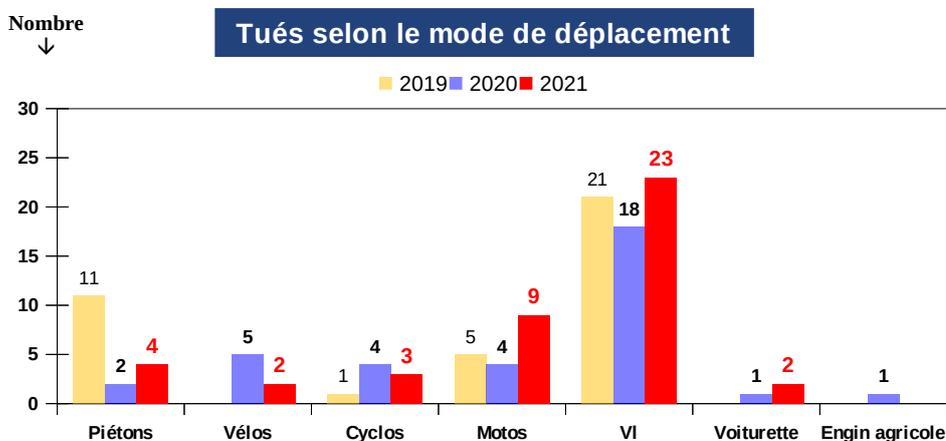
L'analyse des accidents corporels en 2021 révèle que l'auteur responsable d'accident est le plus souvent un homme (66 %), conduisant un véhicule de tourisme (69 %) et est seul en cause (27 %).

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, il apparaît que toutefois que 42 % des tués sur nos routes sont des **usagers vulnérables**.

Principalement touchés en 2021, les motocyclistes **représentent 21 % des victimes (9 tués)**. Les victimes **cyclistes** s'élèvent à **2 tués soit 5 %**, en baisse par rapport à 2020 où cette catégorie représentaient **14 % des tués**.





3.3.2 - Répartition des tués par catégorie d'usagers

Entre 2018 et 2019, la mortalité piétonne avait fortement progressé avec 29 % des tués. Une amélioration conséquente avait été constatée en 2020 avec 5 % des tués. L'année 2021 voit cette mortalité remonter à 9 %.

Après une hausse des tués cyclistes en 2020 (14 %), l'ODSR recense une nette amélioration sur les accidents impliquant un **cycliste avec 5 %**.

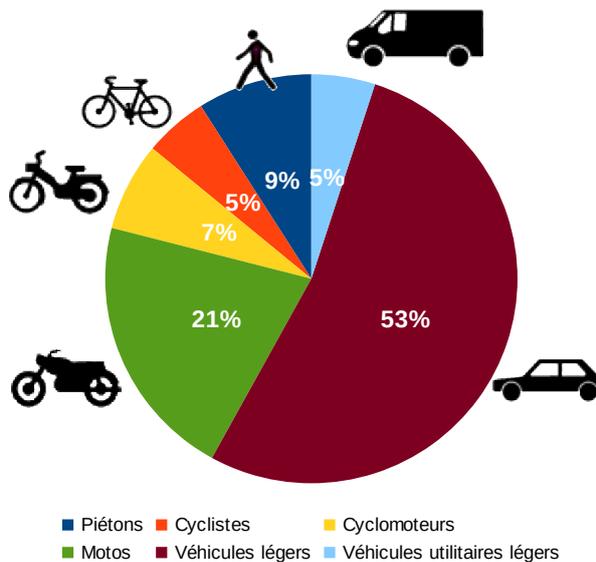
La mortalité des **cyclomotoristes** enregistre une légère amélioration avec 3 tués en 2021 contre 4 tués en 2020 et 1 tué en 2019.

La mortalité des **motocyclistes** est en augmentation inquiétante puisque l'on passe de 4 tués en 2020 à 9 tués en 2021. Cette catégorie représentait 5 décès en 2019.

Après un fléchissement en 2020, la mortalité automobiliste retrouve le niveau de 2019 **avec 53 % des tués en 2021**. Les usagers de 18-24 ans représente 10 tués (soit 23 %).

3.3.3 - Répartition des tués par mode de déplacement

Répartition des personnes tuées par mode de déplacement



Les piétons constituent 9 % des tués et 11 % des blessés. Un conflit avec un piéton se produit pour 90 % en agglomération. Le terme « conflit » désigne les accidents où des modes de déplacements différents interviennent (moto contre piéton, etc.)

Les cyclistes représentent 5 % des tués et 9 % des blessés.

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

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



Ils représentent 7 % 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 21 % de la mortalité routière et 9 % des blessés.

Le véhicule de tourisme reste le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels ; les automobilistes (conducteurs et passagers) constituent 53 % des tués (23) et 54 % des blessés.

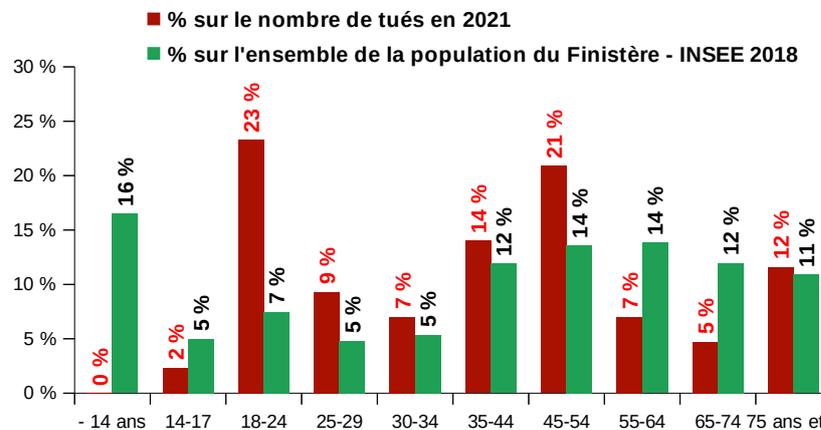
Les usagers des véhicules utilitaires légers d'un poids inférieur à 3,5 t représentent 5 % des tués et 2 % des blessés.

– **les EDPM (Engins de Déplacements Personnels Motorisés)**

Cette catégorie est présente dans moins de 1 % des accidents corporels. Majoritairement en agglomération, ce mode de transport apparaît dans l'accidentologie depuis 2020.

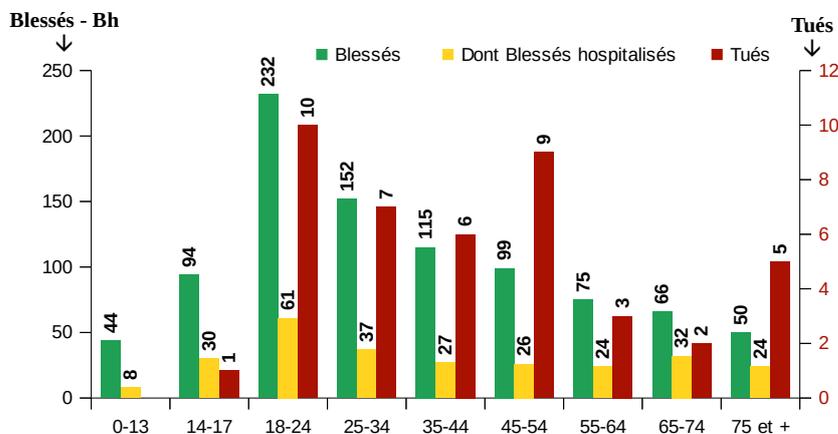
3.3.4 - Répartition des victimes (tués et blessés) par classe d'âge

Le graphique ci-après représente les victimes (tués et blessés), en fonction de l'âge et de leur représentation à l'échelle du département :





Gravité des blessures selon l'âge des victimes



Ce constat met en évidence que toutes les catégories d'âge sont concernées (16 ans pour la plus jeune victime décédée, 89 ans pour la plus âgée).

En 2021, la catégorie d'âge la plus préoccupante est celle des « **18-24 ans** », qui représente **10 tués** des personnes décédées, **soit 23 % des tués**.

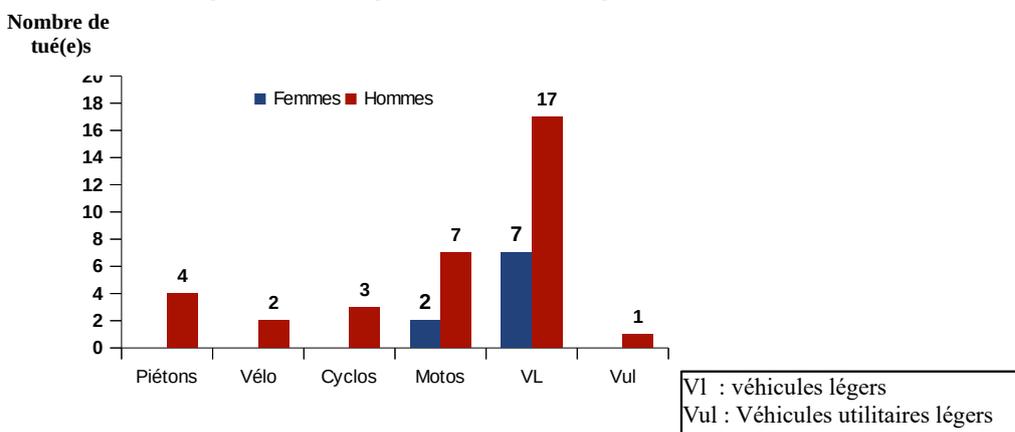
Avec **21 % des victimes**, la **catégorie d'âge « 45-54 ans »** paie également un lourd tribut à l'insécurité routière.

3.3.5 - Répartition par sexe

Les hommes restent majoritairement représentés dans l'accidentologie. Ils sont responsables des accidents mortels dans 90 % des cas, soit 36 accidents sur un total de 40.

Quant aux femmes, elles représentent 21 % des victimes décédées, soit 9 personnes.

3.2.6 - Répartition des tués par sexe et par mode de déplacement



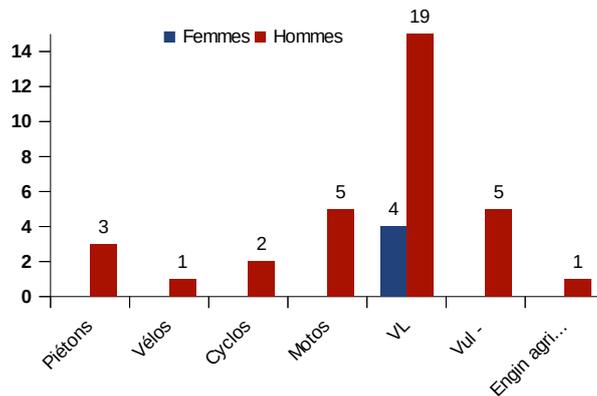


Accidents corporels en Finistère Bilan 2021

Les femmes représentent 21 % des tués, elles sont passagères du véhicule dans 6 décès sur 9.
2 passagères motos et 4 passagères de véhicules légers.

3.3.7 - Répartition des hommes-femmes « auteur présumé d'accident mortel » dit « APAM »

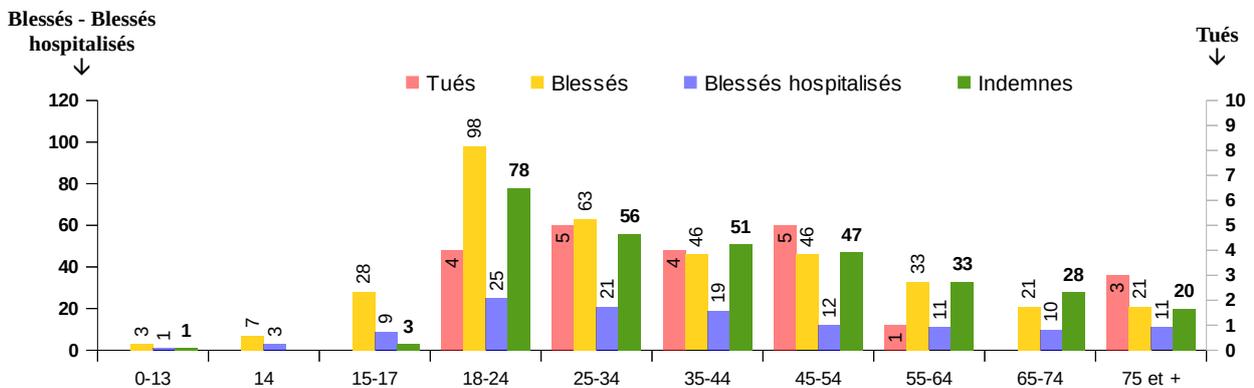
Nombre APAM



Sur les 40 accidents mortels, les femmes représentent 10 % des APAM soit 4 conductrices pour 36 conducteurs responsables.

3.4 - Les conducteurs présumés responsables impliqués dans les accidents corporels

3.4.1 - Répartition par âge des victimes responsables

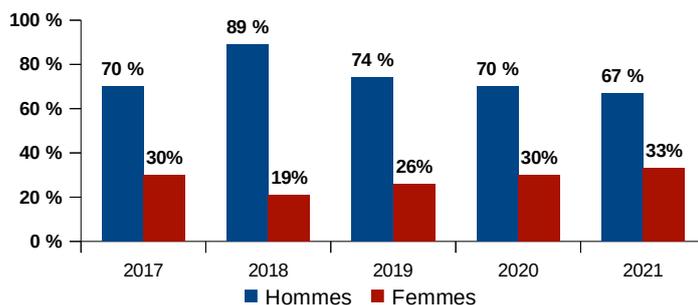


Sur 721 accidents corporels, 703 conducteurs présumés responsables sont identifiés. 3 % des conducteurs sont décédés, 50 % sont blessés dont 34 % hospitalisés. 44 % des conducteurs sont indemnes
18 conducteurs n'ont pu être identifiés (véhicule et/ou conducteur en fuite non retrouvés).

3.4.2 - Répartition par sexe des conducteurs présumés responsables impliqués dans un accident corporel

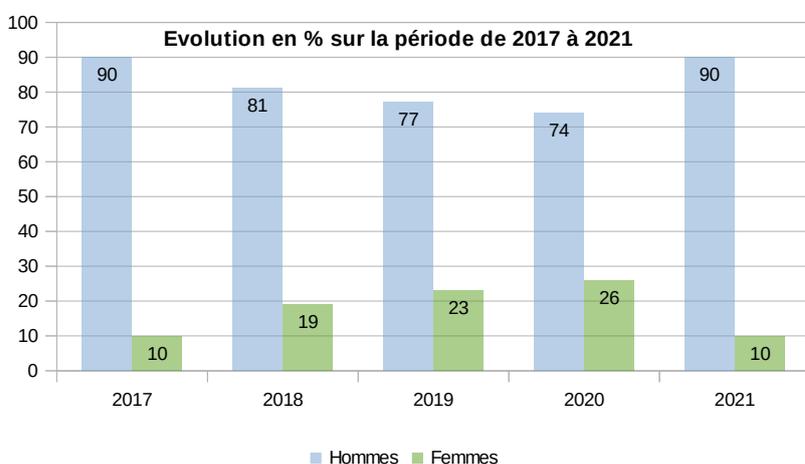


Evolution de 2017 à 2021



On peut noter une progression légère et régulière chez les conductrices depuis 2018.

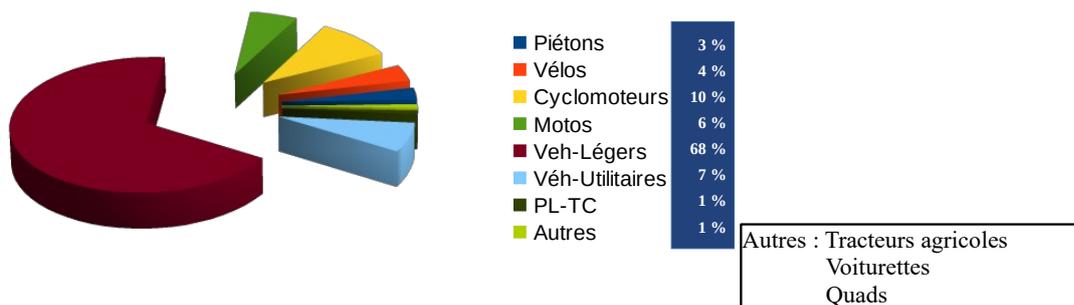
3.4.3 - Les conducteurs « auteurs présumés d'accidents mortels » (APAM)



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

En 2021, on note une chute importante des APAM de sexe féminin.

3.4.4 - Répartition des usagers responsables d'accidents corporels par mode de déplacement



Les accidents avec un automobiliste responsable représentent 68 % des accidents corporels. Cette catégorie enregistre une baisse de 7 % par rapport à 2020 et une baisse de 4 % par rapport à 2019.

Les accidents impliquant une moto enregistre une hausse de 2 % en 2021 par rapport à 2020. En 2019, 8 % des accidents impliquait une moto responsable.

Les véhicules utilitaires légers (dits « Vul ») responsables sont en hausse de 3 % par rapport à 2020 chiffres identiques à 2019 (4 % des accidents responsables).



3.5 - Les usagers vulnérables impliqués dans les accidents mortels

3.6.1 - Les piétons

Année 2021	Année 2019
109 accidents	141 accidents
Tués en Finistère 2021	Tués en France - 2021
9 %	14 %

Sur les 109 accidents corporels recensés impliquant un piéton, on relève 119 victimes, 4 tués, 115 blessés dont 48 hospitalisés.

3.5.1.1 - Répartition des accidents par localisation

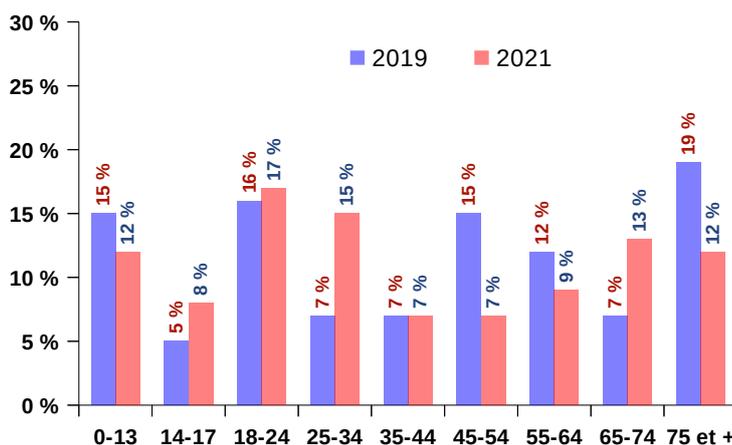
En 2021, 90 % de l'accidentologie piétonne se produit en agglomération, selon la répartition ci-après :

< 5 000 habitants -----	11 %
> 5 000 et < 20 000 habitants -----	27 %
> 20 000 habitants -----	62 %

2 piétons sur les 4 tués et 85 % des piétons blessés hospitalisés se concentrent en agglomération.

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

Évolution entre 2019 et 2021



Les jeunes et jeunes adultes enregistrent une hausse des victimes.

Les victimes d'accidents mortels se situent dans les catégories 25-34 ans et 45-54 ans avec 2 victimes chacune.

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 2021, 72 % des accidents corporels impliquant un piéton se produisent de jour. Ce ratio était de 65 % en 2019.

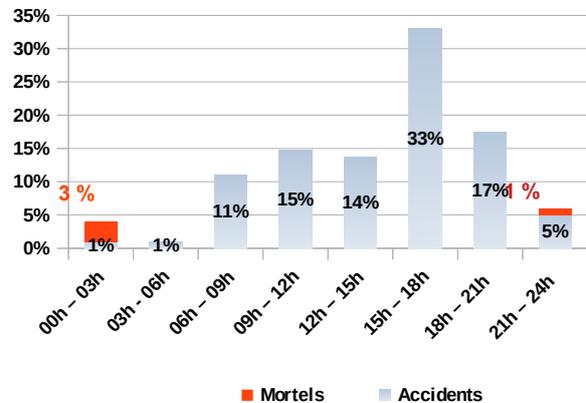


3.5.1.4 - Conflits avec un piéton selon l'heure

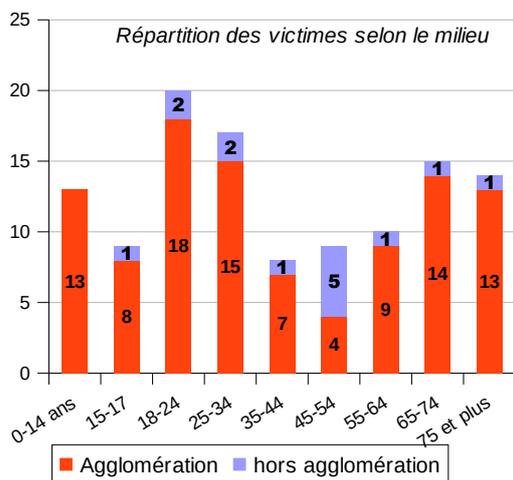
La période 15h00-18h00 est la plus accidentogène lors de conflits avec un piéton.

Tous les accidents mortels impliquant un piéton se produisent de nuit dont 3 entre 00h00 et 03h00 du matin.

Accidents corporels et mortels selon l'heure



3.5.1.5 - Conflits avec un piéton selon le milieu



90 % des accidents se produisent en agglomération.

Toutes les catégories d'âge sont impactées. Il ressort toutefois que, en agglomération, les accidents représentent 39 % chez les jeunes de moins de 24 ans et les 27 % chez les seniors de 65 ans et plus.

Hors agglomération, 5 accidents corporels dont 2 mortels chez les 45-54 ans.

3.5.1.6 - Conflits entre piétons et usagers

Tous conflits confondus, les véhicules légers (véhicules de tourisme) représentent 76 % des accidents, soit une amélioration de 10 points par rapport à 2019 (86 %).

Les conflits avec d'autres usagers, soit 24 %, se répartissent comme suit :

- véhicules utilitaires 10 %
- motos, cyclomoteurs 7 %
- poids lourd, transport en commun, tracteur agricole 5 %
- vélos 2 %

3.5.1.7 - Selon les produits psychoactifs.

Sur les 109 accidents impliquant un piéton, 7 accidents corporels concernent des piétons alcoolisés ou ayant consommé des produits stupéfiants.



3.5.2 - Les cyclistes

Année 2021	Année 2019
89 accidents	59 accidents
Tués en Finistère 2021	Tués en France - 2021
4,7 %	8 %

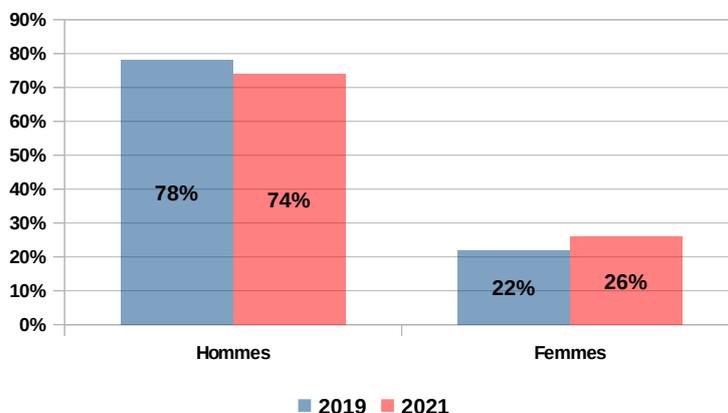
Sur les 89 accidents corporels recensés impliquant un cycliste, 2 sont tués, 92 blessés dont 31 hospitalisés.

3.5.2.1 - Répartition des accidents par localisation

- ◆ 58 % des accidents impliquant un cycliste se produisent en intersection dont 35 % à l'entrée ou en circulation sur un giratoire.
- ◆ 69 % des accidents corporels impliquant un cycliste ont lieu en agglomération et 31 % hors agglomération.

À noter qu'un accident s'est produit sur une piste cyclable en agglomération.

3.5.2.2 - Nombre de cyclistes impliqués dans des accidents corporels selon le sexe



Les hommes restent majoritairement présents dans l'accidentalité cycliste.

Ils voient leur responsabilité engagée dans 24 % des accidents contre 8 % pour les femmes.

Avec 69 % des accidents, le trajet de loisir reste majoritaire dans les accidents corporels. Les trajets domicile/travail représentent 23 %.

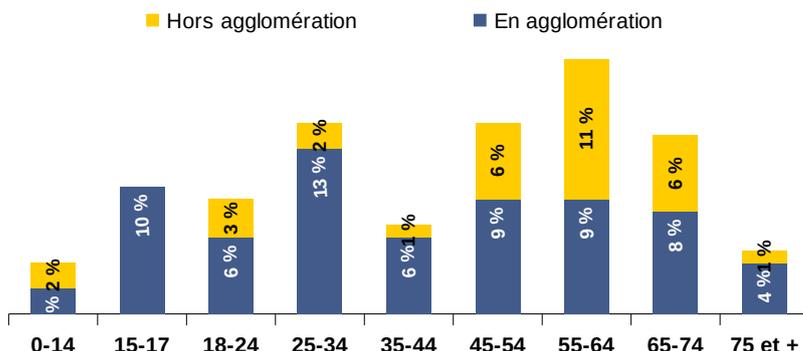
Focus sur les vélos à assistance électrique (VAE)

L'accidentologie des VAE est en progression depuis 2019 avec 1 accident sur 59 (soit 2 %), 7 accidents sur 71 (soit 10 %) des accidents corporels en 2020 et 14 accidents sur 89 (soit 16%) en 2021.

Sur ces 14 accidents de 2021, 50 % des utilisateurs de VAE ont plus de 55 ans.

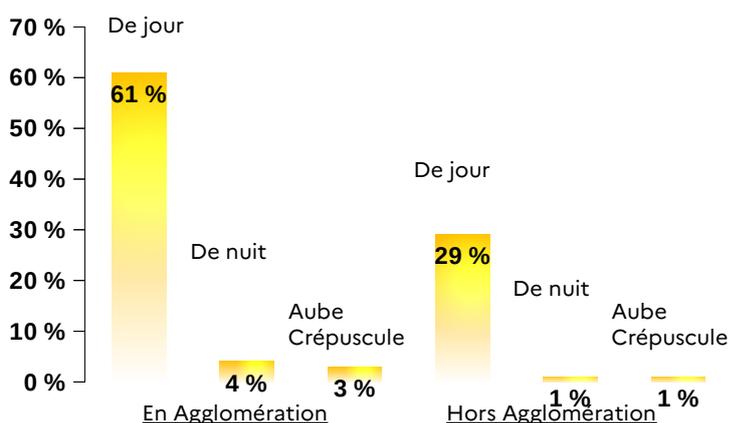


3.5.2.3 - Répartition par localisation, selon l'âge



Les déplacements promenade-loisirs concernent majoritairement les catégories des plus de 55 ans. Les déplacements domicile-travail touchent toutes les catégories d'âge.

3.5.2.4 - Répartition par localisation, selon la luminosité

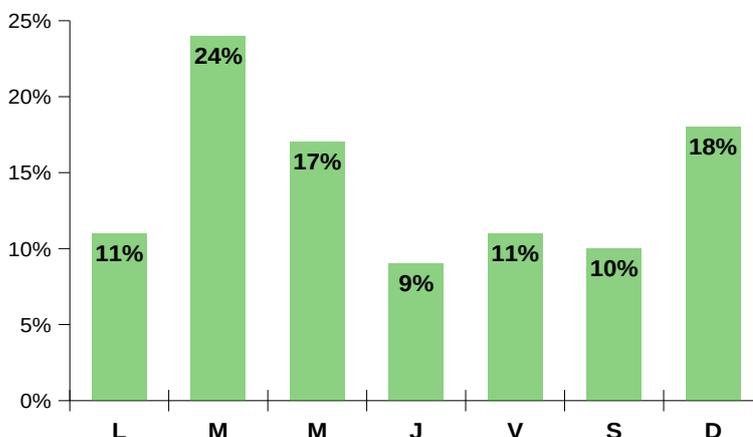


Sur les 68 % des accidents impliquant un cycliste qui se produit en agglomération, 61 % le sont de jour, 4 % de nuit, avec ou sans éclairage public allumé et 3 % avec une luminosité faible (aube, crépuscule).

90 % des accidents impliquant un cycliste se produisent de jour.

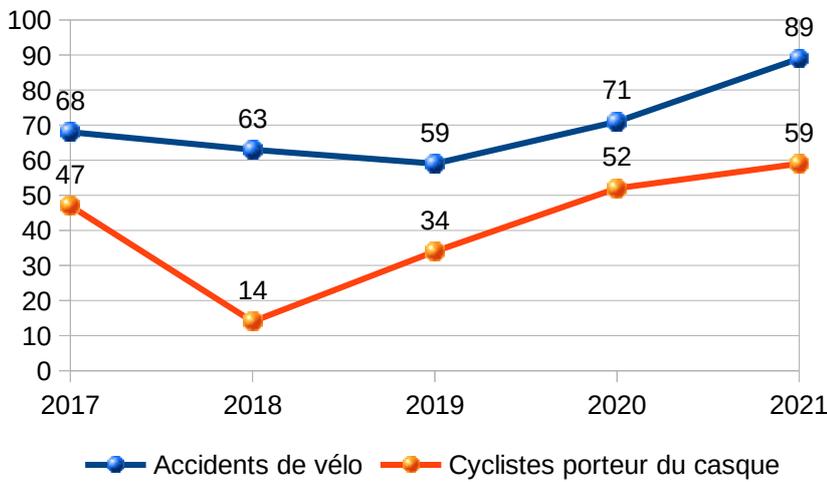
3.5.2.5 - Répartition selon le jour de la semaine

Les chiffres du week-end évoquent un déplacement de loisirs mais aussi le mardi pour 3 accidents sur 4.



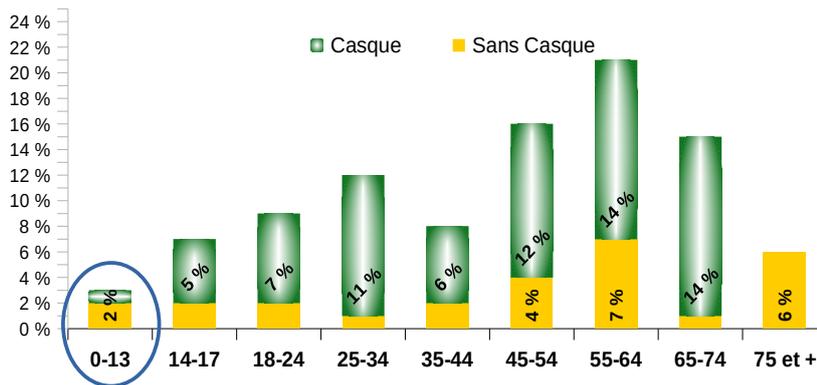


3.5.2.6 - Évolution du port du casque sur 5 ans (sur les usagers victimes d'un accident)



L'accidentalité cycliste est relativement stable de 2017 à 2019 puis se dégrade fortement pour culminer à 89 accidents en 2021.

3.5.2.7 - 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 1 accident sur 2 où l'enfant ne porte pas un casque et 2% sur la totalité des victimes.

Si en 2019, 58 % des victimes portaient un casque, elles représentent 66 % en 2021.

B I L A N

- ◆ L'accidentologie avec un cycliste se produit, pour 69 %, en agglomération.
- ◆ 90 % des accidents impliquant un cycliste se produisent en journée, 6 % de nuit, avec ou sans éclairage public, et 4 % à l'aube ou au crépuscule.
- ◆ La proportion des accidents hors agglomération qui concerne les catégories d'âge « 55-64 ans » (11 %) et « 65-74 ans » (6 %) est liée à un déplacement de loisirs.
- ◆ 66% des cyclistes victimes d'un accident corporel portaient un casque contre 58 % en 2019.

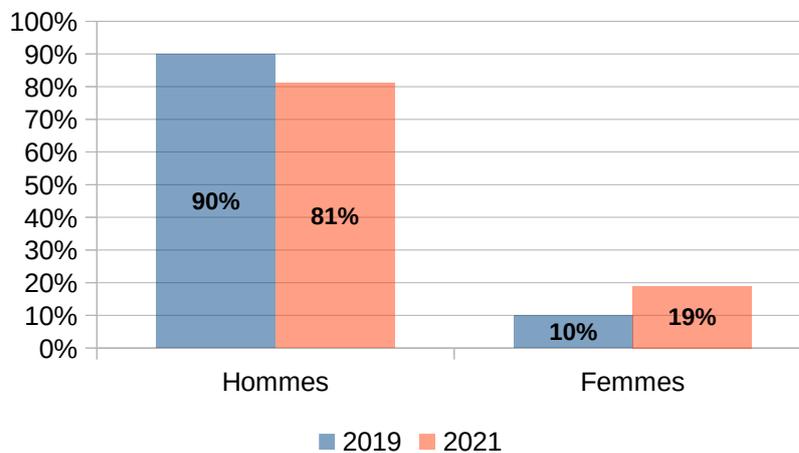


3.5.3 - Les cyclomoteurs de moins de 50 cm³

Année 2021	Année 2019
112 accidents	105 accidents
Tués en Finistère 2021	Tués en France - 2021
7 %	3 %

Sur les 112 accidents corporels recensés impliquant un deux-roues motorisé (2RM) de moins de 50 cm³, on relève 127 victimes : 3 tués, 124 blessés dont 43 hospitalisés, conducteurs et passagers inclus.

3.5.3.1 - Nombre de 2RM impliqués dans un accident corporel selon le sexe



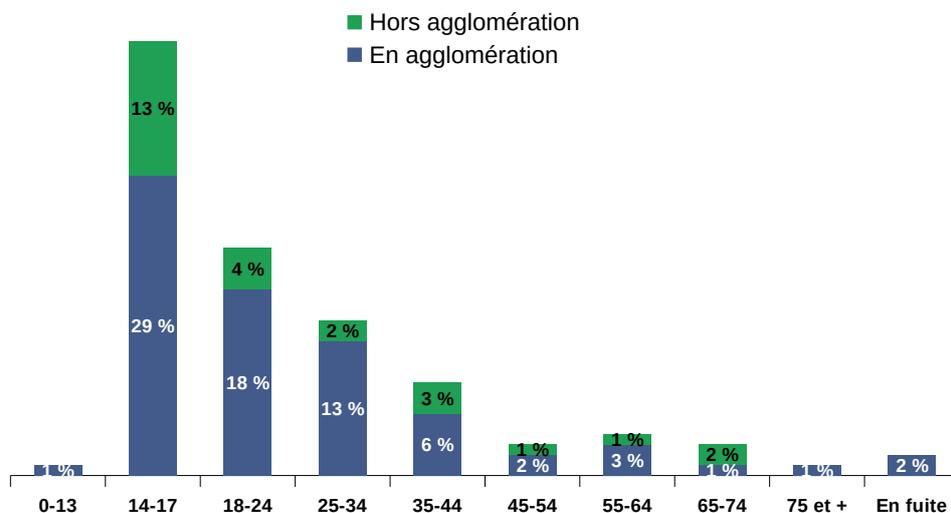
L'accidentologie des 2RM est à forte majorité masculine avec 81 % des accidents. La prise de risque chez les hommes est aussi plus importante avec une responsabilité dans 29 % des accidents contre 4 % pour les femmes.

3.5.3.2 - Répartition des accidents par localisation

- ◆ 72 % des accidents corporels impliquant un 2RM de moins de 50 cm³ ont lieu en agglomération et 28 % hors agglomération ;
- ◆ 6 % des accidents se produisent en carrefour, dont 38 % en agglomération ;
- ◆ les communes de Brest et Quimper cumulent respectivement 34 % et 13 % des accidents de cyclomoteurs.
- ◆ 2 des 3 accidents mortels se produisent en carrefour en agglomération et 1 accident hors intersection et hors agglomération.

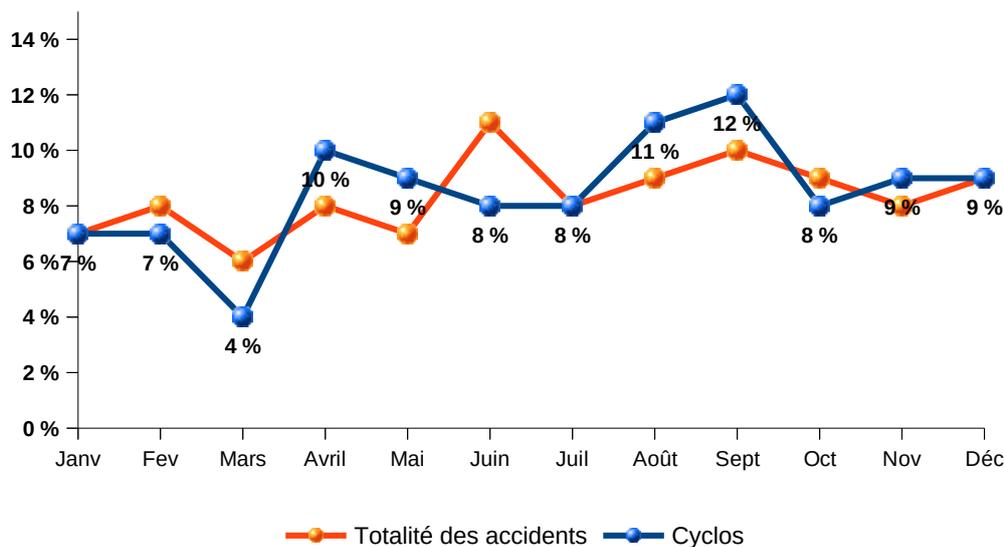


3.5.3.3 - Répartition par localisation, selon l'âge



Pour les utilisateurs d'un 2RM d'une cylindrée inférieure à 50 cm³, le risque est maximal pour la catégorie « 14-17 ans ».

3.5.3.4 - Accidentalité selon la saisonnalité



3.5.3.5 - Nombre de 2RM impliqués selon la luminosité

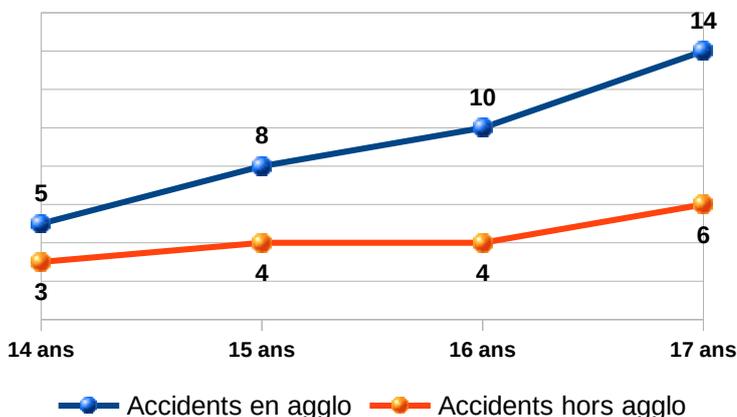
53 % des accidents se produisent en journée, 40 % de nuit avec ou sans éclairage public et 7 % à l'aube ou au crépuscule.



3.5.3.6 - Focus sur la catégorie 14-17 ans

Pour les utilisateurs de la catégorie 14-17 ans, le risque augmente avec l'âge de l'utilisateur. Le ratio de 2 accidents en agglomération pour 1 hors agglomération. Cet écart reste stable selon l'âge.

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



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 35-44 ans est surtout présente en agglomération.

Les trajets « utilisation professionnelle », lorsqu'ils sont renseignés sont présents sur Brest (6 accidents sur 38 soit 16 %).

B I L A N

- ◆ Pour les utilisateurs d'un 2RM d'une cylindrée inférieure à 50 cm³, le risque est maximal pour la catégorie « 15-17 ans ».
- ◆ Le risque d'accident est majoritairement masculin.
- ◆ 72 % des accidents se produisent en agglomération.

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 de permis à points.

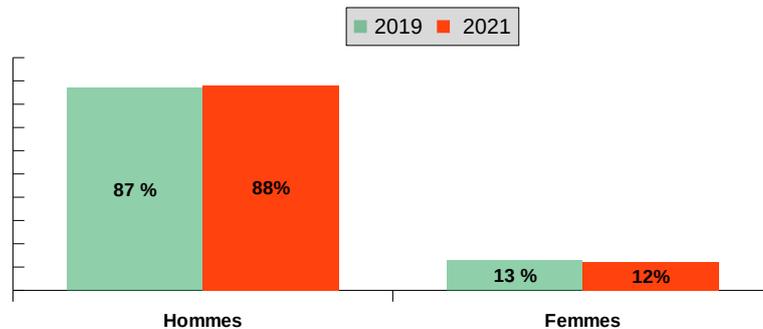


3.5.4 - Les motos

Année 2021	Année 2019
82 accidents	86 accidents
Tués en Finistère 2021	Tués en France - 2021
21 %	19 %

82 accidents corporels recensés impliquent une moto. On relève 93 victimes pour un bilan de 9 tués dans 8 accidents mortels, 84 blessés dont 39 hospitalisés chez les usagers de motos, conducteurs et passagers inclus.

3.5.4.1 – Évolution des usagers 2RM impliqués dans les accidents corporels selon le sexe



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 85 accidents corporels en 2019 contre 82 en 2021.

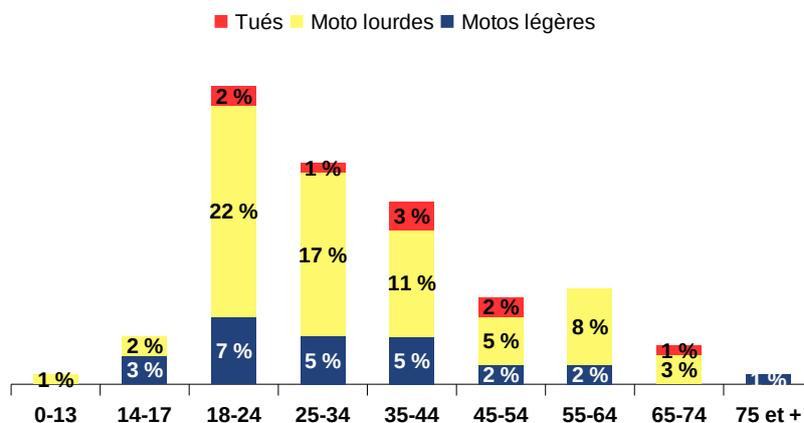
Le nombre des tués est en forte augmentation (+ 4 tués).

3.5.4.2 - Répartition des accidents corporels par localisation

- ◆ 60 % des accidents corporels impliquant un motocycliste se produisent hors agglomération et hors intersection
- ◆ 71 % des accidents impliquant une moto se produisent hors agglomération.
- ◆ 7 accidents mortels sur 8 impliquant un motocycliste se produisent hors agglomération.



3.5.4.3 – Répartition selon l'âge



Pour les utilisateurs d'un 2RM sans différenciation de cylindrée, le risque est présent quel que soit l'âge, mais il est surreprésenté pour les catégories d'âge comprises entre 18 et 44 ans.

Les motos lourdes (d'une cylindrée supérieure à 125 cm³) représentent 70 % des usagers victimes (conducteurs et/ou passagers).

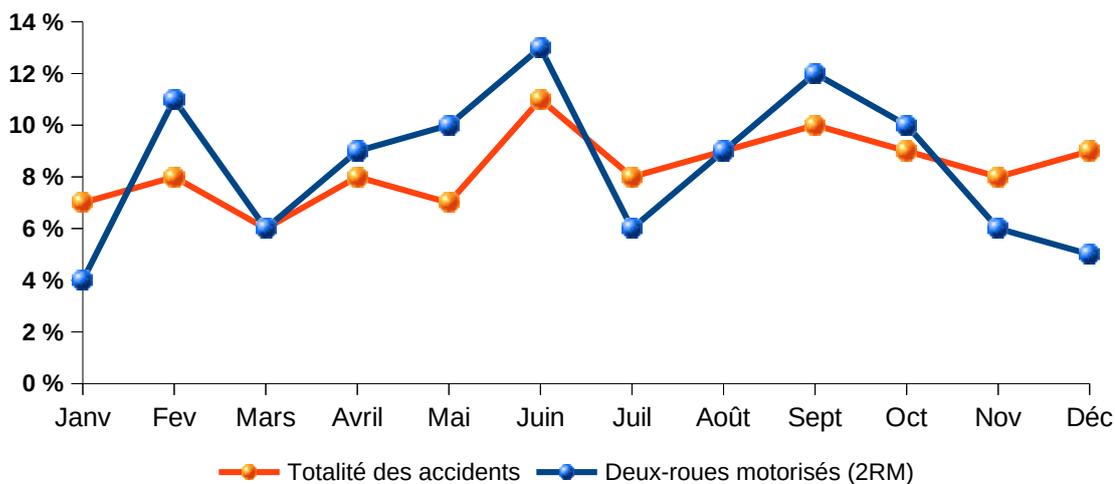
Les motos lourdes sont impliquées dans tous les accidents mortels.

Le conducteur de la moto est responsable dans 5 des 8 accidents.

3.5.4.4 - Luminosité - visibilité

53 % des accidents corporels surviennent de jour, et 87 % avec des conditions atmosphériques normales.

3.5.4.5 - Accidentalité selon la saisonnalité.



Les chiffres de l'accidentalité sont relativement faibles, variant de 11 accidents en juin à 3 en janvier mais sans aucune saisonnalité marquée.



39 % des accidents corporels se produisent le week-end dont 29 % sur la période 12h00 - 21h00.

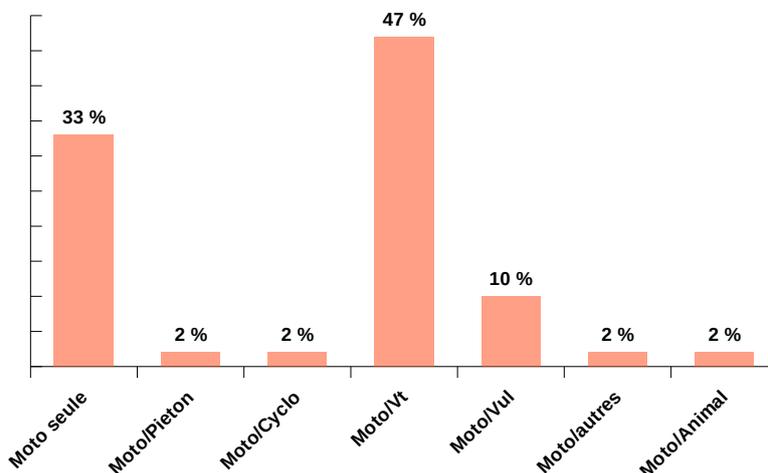
Sur la même période, cela représente 44 % des accidents pour les jours ouvrés.

3.5.4.6 - Causes principales de l'accidentalité

En 2021, les accidents impliquant une motocyclette ont occasionné le décès de 9 personnes (7 conducteurs motocyclistes et 2 passagères de la moto).

- ◆ pour 45 accidents sur les 82 impliquant un 2RM, le conducteur de la moto voit sa responsabilité engagée soit 55 %.
- ◆ les causes principales sont la vitesse (47 %) et les dépassements dangereux (13 %).

Accidents selon le type de collision



- ◆ la présence d'alcool et/ou de stupéfiants est détectée dans 18 % des accidents.
- ◆ Sur les 8 accidents mortels impliquant une moto, 3 accidents ont pour origine une conduite addictive et pour 2 % une vitesse inadaptée du conducteur de la moto.
- ◆ Dans 3 accidents le motard n'est pas responsable et les causes sont le refus de priorité d'un véhicule utilitaire léger (Vul) et d'un tracteur.
- ◆ Un accident faisant 2 victimes, le conducteur de la moto et la passagère, a pour origine une conduite addictive du conducteur du véhicule léger.



B I L A N

- ◆ Le risque d'accident en 2RM est majoritairement masculin.
- ◆ L'accidentalité des 2RM est répartie sur l'année avec des pointes en février, juin et septembre.
- ◆ 39 % des accidents dont 4 mortels se produisent le week-end.

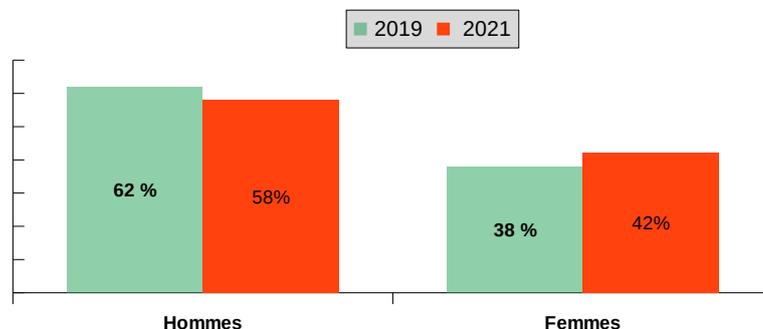
3.6 - Les conducteurs de véhicules légers

Année 2021	Année 2019
590 accidents	498 accidents
Tués en Finistère 2021	Tués en France - 2021
53,5 %	48 %

Sur les 590 accidents corporels recensés impliquant un véhicule léger, on relève un bilan de 31 tués, 772 blessés dont 198 hospitalisés. Les usagers de véhicules légers, conducteurs et passagers inclus, représentent 23 tués, 614 blessés dont 112 hospitalisés.

3.6.1 – Évolution des conducteurs responsables impliqués dans les accidents corporels répartis par sexe

Chiffres avec un conducteur du véhicule léger présumé responsable soit 495 accidents (500 accidents en 2019).



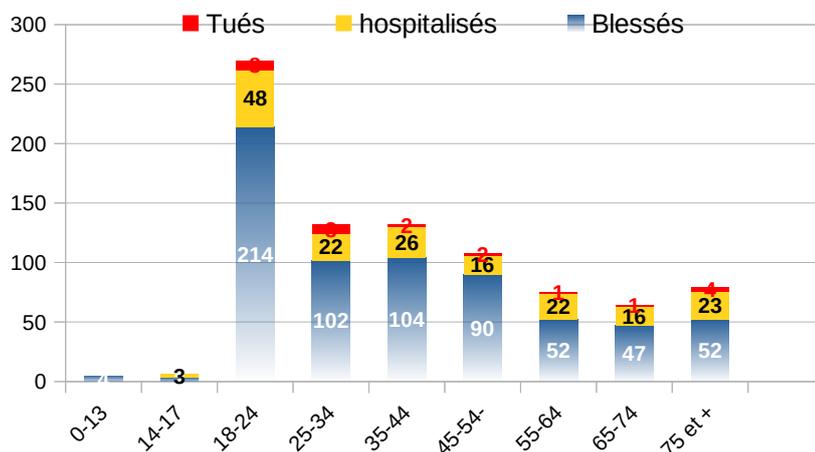
Le risque reste masculin même si on note une légère baisse entre 2019 et 2021. *A contrario*, les accidents avec une conductrice responsable augmente de 4 %.



3.6.2 - Répartition des accidents corporels par localisation impliquant un véhicule léger

- ◆ Dans 55 %, l'accident corporel impliquant un véhicule léger se produit en agglomération.
- ◆ 74 % des usagers de véhicules légers tués le sont sur les routes hors agglomération, toutefois la mortalité des automobilistes est en baisse en comparaison des chiffres de l'année 2019 (81%).
- ◆ 60 % des accidents mortels se produisent sur une route départementale, 33 % sur une voie communale et 8 % sur route nationale ou bretelle d'échangeur.

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



Le risque est dans toutes les catégories d'âge, mais il est surreprésenté chez les 18-24 ans. Les 18-24 ans voient leurs responsabilités engagées dans 28 % des accidents.

3.6.4 - Luminosité - visibilité

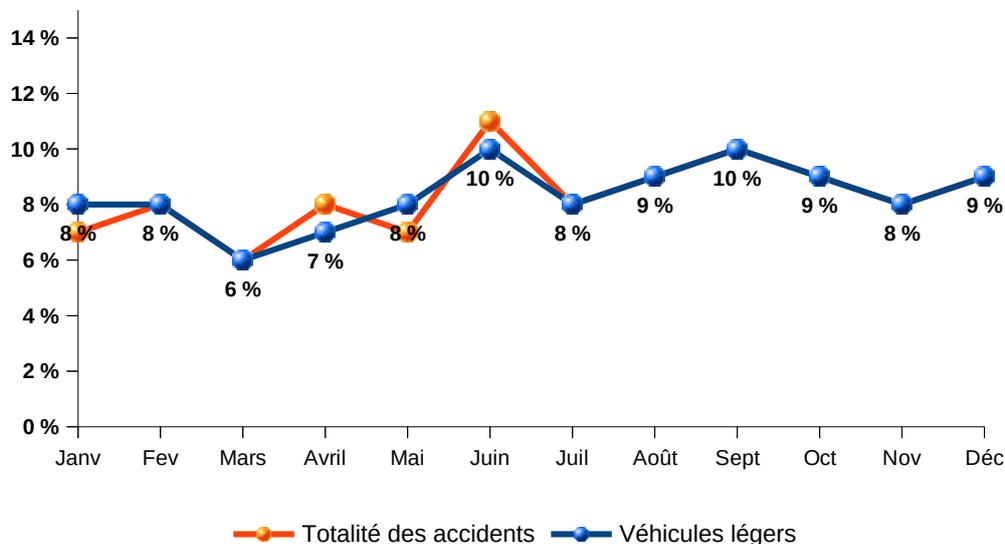
72 % des accidents corporels surviennent de jour, 22 % de nuit avec ou sans éclairage public et 6 % à l'aube ou au crépuscule.

78 % des accidents corporels se produisent avec des conditions atmosphériques normales et 22 % par temps de pluie.

61 % des accidents mortels se produisent de jour et 79 % lors de conditions atmosphériques normales.



3.6.5 - Accidentalité selon la saisonnalité.

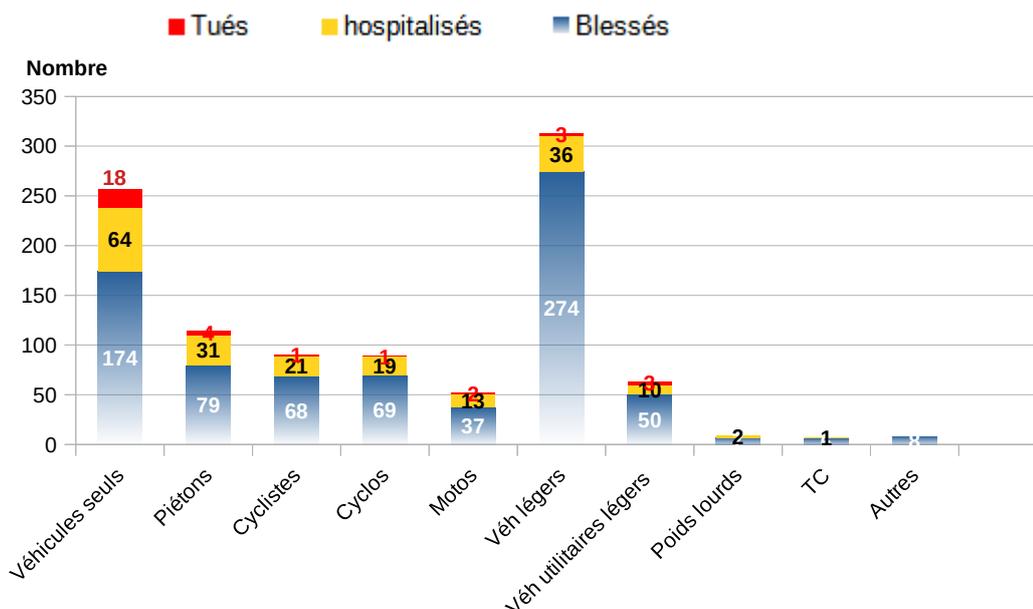


L'accidentalité impliquant un véhicule léger, responsable ou non, est majoritaire (80%), il est donc logique que ces 2 courbes soient proches.

3.6.6 - Victimes lors d'un accident impliquant un véhicule léger

590 accidents impliquant un véhicule léger (VI) sont recensés en 2021 pour un bilan de 803 victimes. 31 tués, 772 blessés dont 198 hospitalisés.

Le bilan pour les usagers de véhicules légers, conducteurs et passagers, est de 23 tués, 502 blessés dont 112 hospitalisés.



Les collisions entre véhicules légers représentent 27 % des accidents, les véhicules seuls 23 % et 10 % des tués.

Les véhicules légers seuls en cause représentent 23 % des accidents de véhicules légers mais 55 % des tués de ce moyen de déplacement.



Les piétons percutés par un véhicule léger représentent 13 % des accidents et 13 % des tués. 91 % des accidents impliquant un piéton et un véhicule léger se produisent en agglomération.

La catégorie « autres » concerne les engins agricoles (3), les voiturettes (2), tramway (1).

B I L A N

- ◆ Le risque d'accident responsable est majoritairement masculin.
- ◆ Le risque est maximal pour la catégorie « 18 - 24 ans ».
- ◆ 3 accidents mortels suite à un malaise du conducteur – conductrice.
- ◆ 55 % des tués le sont dans un accident impliquant un véhicule seul en cause.

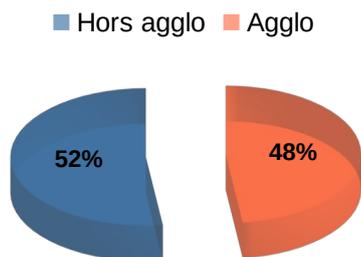
3.7 - Les conducteurs de véhicules utilitaires

Année 2021	Année 2019
77 accidents	39 accidents
Tués en Finistère 2021	Tués en France - 2021
4,7 %	3 %

77 accidents impliquant un véhicule utilitaire léger (Vul) sont recensés en 2021 pour un bilan de 99 victimes, 6 tués, 93 blessés dont 25 hospitalisés.

Chez les usagers de Vul, conducteurs et passagers inclus l'observatoire relève 25 victimes pour un bilan de 2 tués, 23 blessés dont 5 hospitalisés.

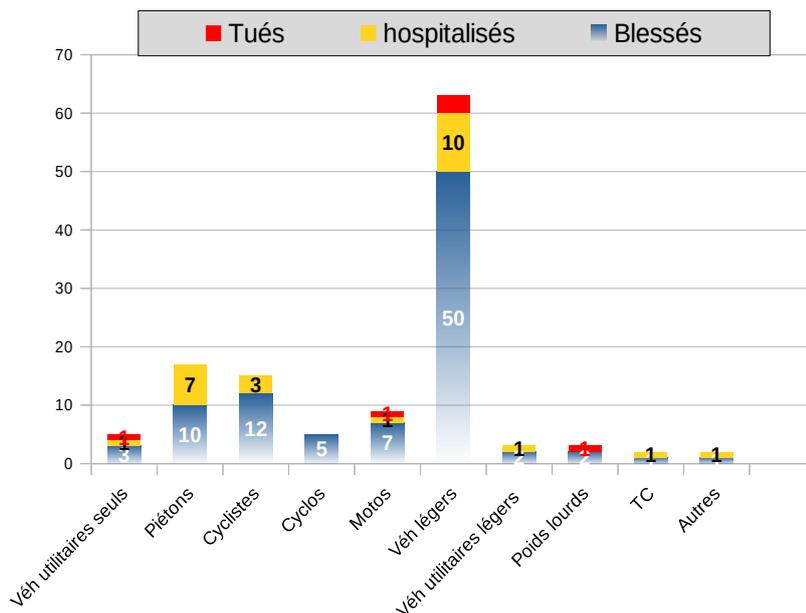
3.7.1 - Répartition des accidents corporels par localisation



48 % des accidents se produisent en agglomération contre 52 % hors agglomération.



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



43 % des accidents corporels impliquant un véhicule léger utilitaire est un conflit avec un véhicule léger.

15 % des accidents impliquent un cycliste et 13 % un piéton.

Les 6 accidents mortels se produisent hors agglomération.

Dans 5 des 6 accidents mortels, le véhicule utilitaire léger (Vul) est l'auteur présumé de l'accident mortel (Apam) :

Collision Véhicule léger (Apam) - Vul :	1 usagers de véhicules légers tués
Collision Vul (Apam) - Véhicule léger :	2 usagers de véhicules légers tués
Collision Vul (Apam) - Moto :	1 motard tué
Collision Vul (Apam) - Poids lourd :	1 conducteur du Vul tué
Vul seul en cause (Apam) :	1 conducteur du Vul tué

70 % des usagers de Vul sortent indemnes de l'accident.



3.8 - Les causes des accidents mortels

3.8.1 Les facteurs comportementaux

Circonstances	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Répartition par accident		Répartition par tués	
Stupéfiants	4	4	10.00%	52.50%	9.30%	53.49%
Alcool	12	14	30.00%		32.6%	
Alcool / Stupéfiants	5	5	12.50%		11.6%	
Vitesse inadaptée	7	7	17.5%	17.5%	16.3%	16.3%
Refus priorité	4	4	10.0%	10.0%	9.3%	9.3%
Malaise	4	5	10.0%	10.0%	11.6%	11.6%
Fatigue	1	1	2.5%	2.3%	2.3%	2.3%
Imprudence (1)	2	2	5.0%	5.0%	4.7%	4.7%
Contre sens	1	1	2.5%	2.5%	2.3%	2.3%
Total	40	43	100.00%	99.83%	100.00%	100.00%

→ Les causes principales des accidents mortels en 2021 sont la conduite addictive avec 23 tués dans 21 accidents puis la vitesse inadaptée, avec 7 tués dans 7 accidents.

→ (1) « Imprudence » implique un comportement inadapté du conducteur aux circonstances.

→ 4 accidents mortels résultent d'un malaise, l'âge des conducteurs s'échelonne de 55 à 88 ans.

3.9 - Les produits « psychoactifs » (alcool, stupéfiants)

3.9.1 - 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	2019	2021	2019	2021
◆ Accidents corporels	696	741	116	110	17 %	15 %
dont mortels*	35	40	8	18	23 %	45 %

• Seuls les conducteurs responsables des accidents mortels sont comptabilisés.



- Rappel : 741 accidents corporels avec conducteurs connus ; 7 conducteurs sont en délit de fuite et non retrouvés.

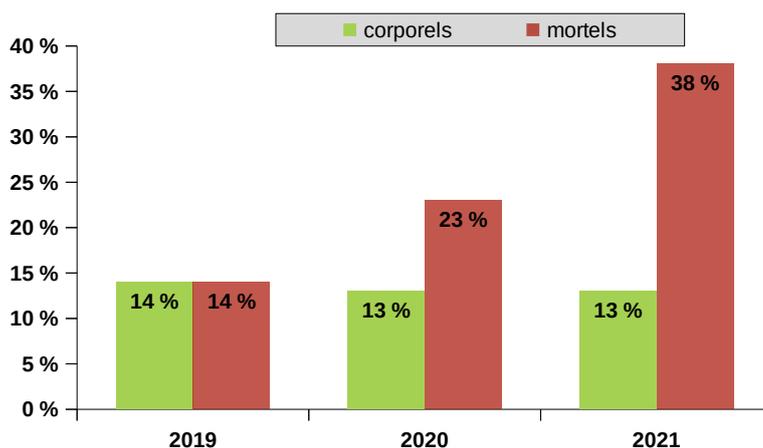
En 2020, l'ODSR recensait **23 %** d'accidents mortels dont le conducteur avait un taux d'alcool supérieur au taux légal.

3.9.2 - Conducteurs présumés responsables dans les accidents corporels avec alcool

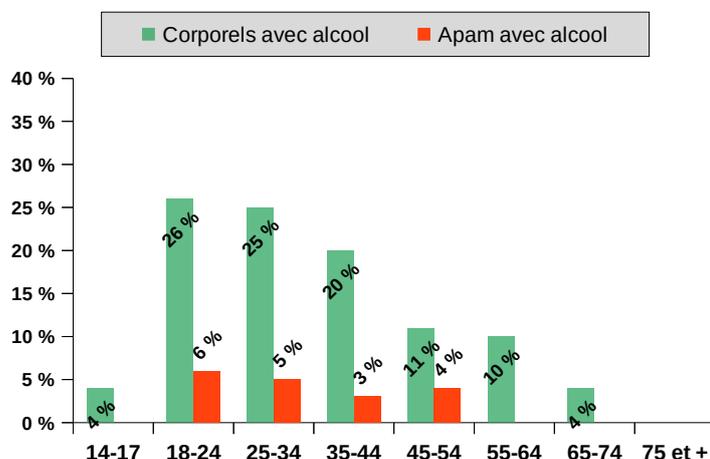
Sur l'année 2021, l'ODSR dénombre 40 accidents mortels. 18 accidents avec présence d'alcool dont 15 avec un conducteur responsable. 3 accidents mortels impliquent un piéton alcoolisé responsable.

Si le nombre d'accidents corporels avec un conducteur alcoolisé reste stable sur les 3 dernières années, le taux des accidents mortels accuse une progression inquiétante sur 2020 et 2021.

Pourcentage d'accidents impliquant un conducteur avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal



(Usagers conducteurs, hors piétons)





3.9.3 - Accidents avec une alcoolémie supérieure au taux légal

En 2021, sur 110 accidents corporels avec présence d'alcool (alcool seul ou association alcool-stupéfiants), 20 personnes ont perdu la vie.

- ◆ Les accidents avec alcool touchent toutes les générations d'usagers : les jeunes conducteurs mais aussi la population active. La conduite addictive (alcool et/ou stupéfiants) est un enjeu majeur pour le département du Finistère.
- ◆ Les jeunes de 18-24 ans représentent 26 % des accidents avec alcool et 6 % des responsables d'accidents mortels avec alcool.
- ◆ 25-34 ans 25 % des accidents pour 5 % des usagers responsables
- ◆ 35-44 ans 20 % des accidents pour 3 % des usagers responsables
- ◆ 45-54 ans pour 11 % des accidents mais 4 % des APAM

- ◆ Le taux moyen d'alcool dans les accidents mortels est de 1,79 g/l de sang.
- ◆ L'âge moyen des auteurs d'accidents mortels avec alcool est de 31 ans.

3.9.4 - Accidents avec une présence de stupéfiants

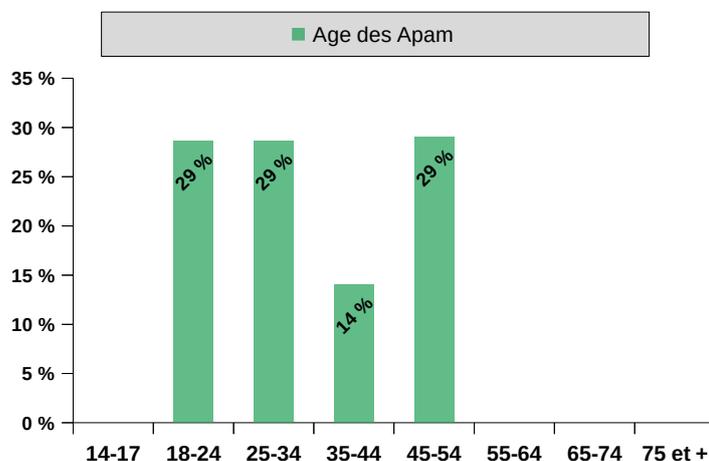
En 2021, sur 50 accidents corporels avec présence de stupéfiants ou association alcool-stupéfiants), 9 personnes ont perdu la vie. 4 avec présences de stupéfiants et 5 avec une association alcool / stupéfiants.

Synthèse

Concernant les conduites addictives, ces dernières sont présentes dans 52,5 % des accidents mortels et 53,5 % des tués.

Pourcentage des tués :

- alcool seul	32,60 %
- alcool-stupéfiant	11,60 %
- stupéfiants	9,30 %





Le diagramme ci-dessus nous montre que les accidents mortels suite à une conduite sous produits psychoactifs concerne les classes d'âge 18 à 54 ans.

Chiffres clés

- **52,5 %** des accidents mortels avec présence de produit psychoactifs
- **1,79 g/l de sang** : taux moyen d'alcoolémie relevé dans les accidents mortels

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

	Nombre de dépistages	Infractions relevées		
		Nombre	Dont délits	Pourcentage Délits / Nombre d'infractions
◆ Escadron départemental de la sécurité routière du Finistère (EDSR 29)	134424	2260	1499	66%
◆ Direction départementale de la sécurité publique du Finistère (DDSP 29)	7452	537	449	83 %
Total	141876	2797	1948	70 %

En 2021, 141 876 contrôles ont été effectués par les forces de l'ordre.



Accidents corporels en Finistère Bilan 2021

2 797 se sont révélés positifs dont 1 948 délits (taux supérieur à 0,8 g/l de sang).

- 2 797 se sont révélés positifs, soit 2 % des contrôles,
- 1 948 délits ont été enregistrés, taux supérieur à 0,8 g/l de sang, soit 70 % du nombre d'infractions enregistrées.

Rappel 2020:

- 2 % des contrôles se sont révélés positifs
- 2578 se sont révélés positifs, soit 2 % des contrôles, 1820 délits ont été enregistrés, taux supérieur à 0,8 g/l de sang, soit 71 % du nombre d'infractions enregistrées.

4.2 - Les contrôles de stupéfiants

	Nombre de dépistages	Dont positifs	Pourcentage Positifs / Nombre
◆ Escadron départemental de la sécurité routière du Finistère (EDSR29)	9 652	1 375	14 %
◆ Direction départementale de la sécurité publique du Finistère (DDSP29)	1 223	279	23 %
Total	10 875	1 654	15 %

En 2020, sur les 8 053 contrôles stupéfiants ont été effectués par les forces de l'Ordre:

- 1 154 se sont révélés positifs, soit 14 % du nombre des dépistages.

En 2019, 1 134 tests se sont révélés positifs soit 17 % des dépistages.

4.3 - Les contrôles de vitesse

(Selon les remontées mensuelles des forces de l'ordre)

	Nombre d'excès de vitesse		Rapport
	hors CSA ⁽¹⁾ mobile	> 40 km/h	
◆ Escadron départemental de la sécurité routière du Finistère et Groupement de Gendarmerie du Finistère	10 744	430	4 %
◆ Direction départementale de la sécurité publique du Finistère (DDSP29)	3 295	18	0,5%
Total	14 039	448	3 %



Accidents corporels en Finistère Bilan 2021

⁽¹⁾ CSA : contrôle système automatisé.

Pour l'année 2020, le nombre d'excès de vitesse relevés était de :

→ **13451** hors CSA mobile dont 422 > à 40 km/h,

4.4 Bilan des contrôles

Il y a une baisse des conduites sous l'emprise alcoolique (- 23 %) *a contrario* des stupéfiants (+ 6 %) mais avec + 13 % de contrôles.

Infractions Alcool		Infractions Stupéfiants		Infractions Vitesse	
2019	2021	2019	2021	2019	2021
3609	2797	1134	1654	8160	14039
Variation 2021/2019	-22 %	Variation 2021/2019	46 %	Variation 2021/2019	72 %



5. 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, ...) 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 sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (normalisation européenne depuis le 1er janvier 2005).

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

Blessés non hospitalisés : 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 : véhicules à moteur à deux ou trois roues, avec ou sans side-car présentent 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.

Motocyclette légère : véhicule dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cm³ et dont la puissance n'excède pas 11 KW et 15 chevaux.