

L'ACCIDENTOLOGIE DANS LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

ÉLÉMENTS DE GÉOGRAPHIE

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées Atlantiques (DDTM 64) a mis à disposition, dans le cadre de l'Observatoire partenarial des Pyrénées Atlantiques, une base de données sur l'accidentologie pour une période de cinq ans, 2007-2011. Dans cette base de données, ne sont référencés que les accidents ayant entraîné a minima des blessures corporelles.

La Note 10 de l'Observatoire a pour but de mettre l'accent sur la géographie des accidents en étudiant notamment l'influence des paramètres physiques et urbains, plutôt que de présenter des données sur l'évolution et des caractéristiques des accidents ; données communiquées régulièrement par les services de l'Etat (sur le site de la Préfecture).

Entre 2007 et 2011, le département a enregistré 4 495 accidents avec 9 749 personnes accidentées. ■



Boulevard d'Aritxague, Bayonne
Source : Audap, 2012

DES SPÉCIFICITÉS GÉOGRAPHIQUES

Sur la période 2007-2011, il apparaît que plus d'une commune du département sur deux n'a pas connu d'accidents. En rapportant le nombre d'accidents au nombre d'habitants, certains territoires apparaissent comme plus « accidentogènes » :

- le littoral,
- les zones urbaines,
- quelques zones de montagne.

La zone littorale subit ainsi près de deux fois plus d'accidents que le département dans son ensemble. Les surreprésentations en milieu urbain et sur le littoral sont signe également de l'importance des flux de transit et touristiques.

Les zonages étudiés

Pour tenter de mieux appréhender la géographie des accidents, cinq territoires ont été ciblés :

- l'unité urbaine (cf. définition p4), permettant d'isoler les espaces urbains agglomérés,
- les zones rurales (toutes les communes hors unités urbaines),
- deux territoires « géophysiques », le littoral et la montagne, bien spécifiques (identifiés par la législation) soumis à des enjeux d'attractivité et de mobilité particulières,
- le département, afin d'obtenir une tendance générale.

AVERTISSEMENT !

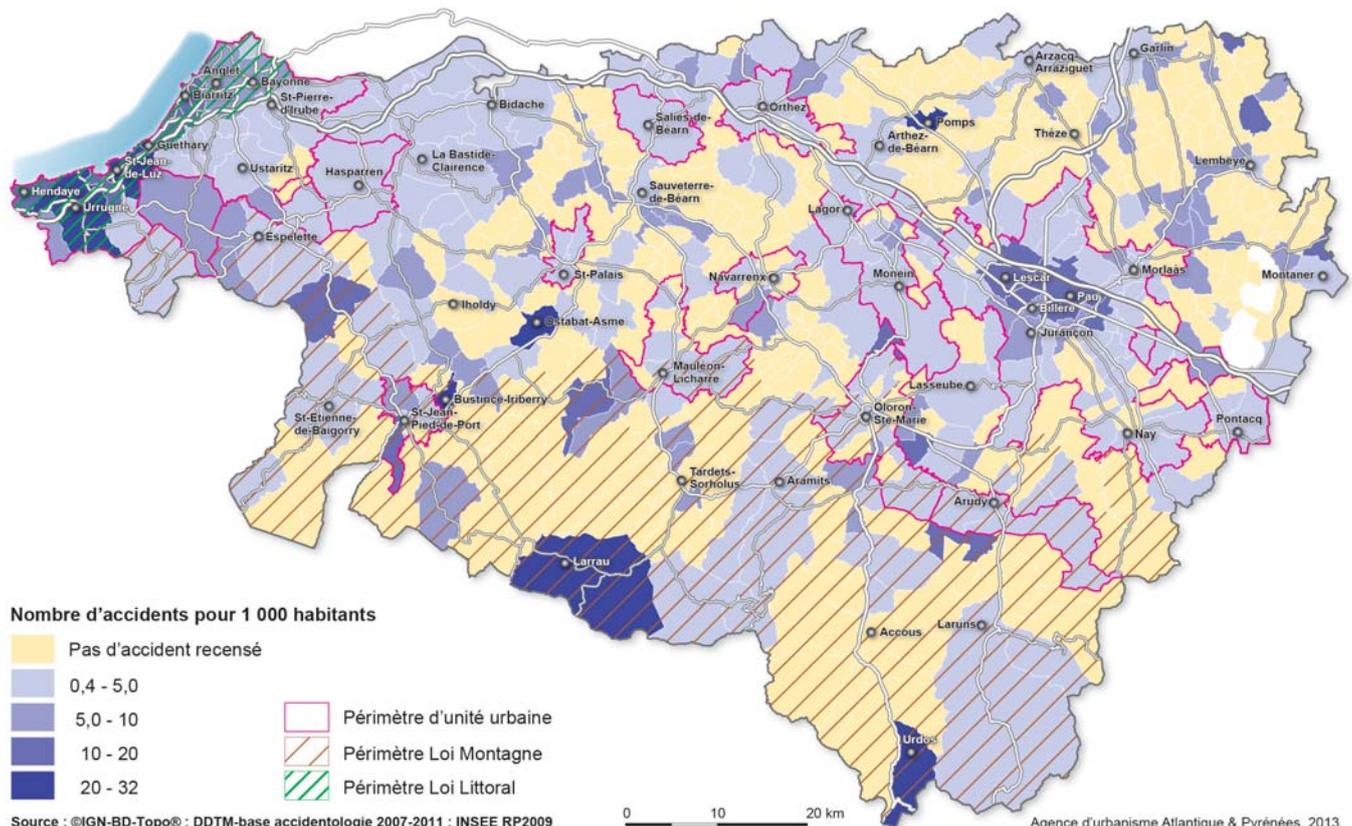
Dans la base de données sur l'accidentologie ...

Ne sont référencés que les accidents ayant entraîné l'élaboration d'un procès-verbal des forces de l'ordre sur les lieux (bulletins d'analyse d'accidents corporels de la circulation - BAAC).

Répartition par type de territoires du taux d'accident pour 1000 habitants entre 2007 et 2011

Unités urbaines	8,3
Zones rurales	2,2
Littoral	12,5
Montagne	2,7
Pyrénées-Atlantiques	6,9

Nombre d'accidents par commune pour 1000 habitants entre 2007 et 2011



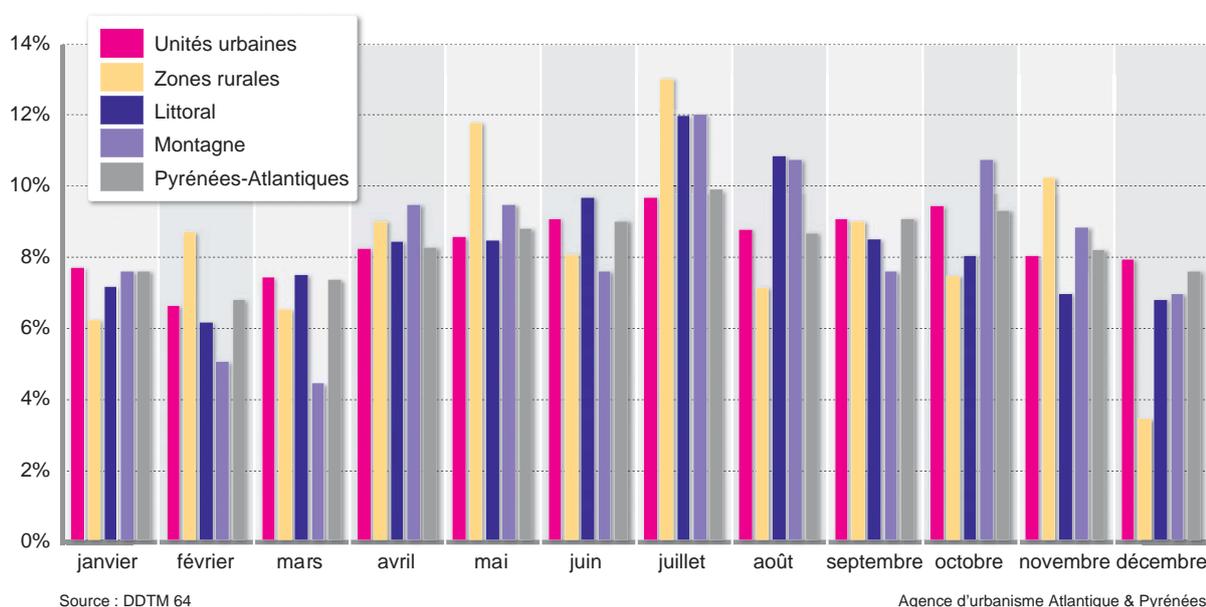
DES SINGULARITÉS SAISONNIÈRES

En étudiant ces cinq territoires de manière plus fine tous les mois, des constats peuvent être établis :

- les zones rurales, le littoral et la montagne connaissent des pics d'accidents en saison estivale ;
- les unités urbaines paraissent ne pas être sensibles aux variations saisonnières ;
- les zones rurales sont touchées par des pics sur certains mois : avril-mai, juillet et novembre. En lien avec les périodes scolaires ?
- la saison hivernale semble avoir peu d'impact sur la zone montagne.

Note de lecture : pour chaque territoire les accidents ont été répartis de façon mensuelle. Il faut lire par exemple qu'entre 2007 et 2011, dans les unités urbaines, 7,6 % des accidents ont eu lieu au mois de janvier. En faisant la somme chaque mois de chaque territoire, on arrive à 100 %

Répartition des accidents par mois et par type de territoires entre 2007 et 2011



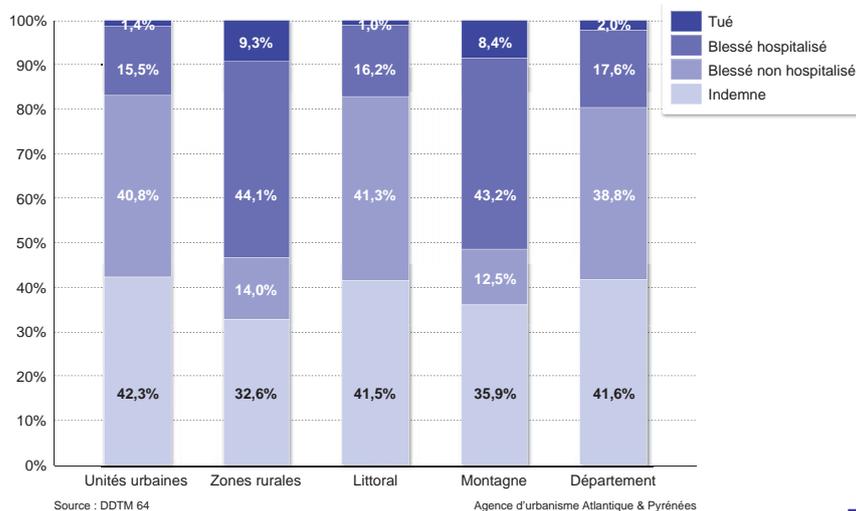
LE TERRITOIRE INFLUE SUR LA GRAVITÉ DE L'ACCIDENT ...

En proportion, les accidents les plus graves (usagers blessés, hospitalisés et tués) se retrouvent le plus fréquemment dans les zones rurales et en montagne. La vitesse pour les zones rurales et la dangerosité des routes pour la montagne en sont sûrement la cause.

Note de lecture : En proportion, les accidents les plus graves (...) se retrouvent le plus fréquemment dans les zones rurales et en montagne.

A l'inverse, en zone agglomérée et sur le littoral, deux espaces denses et où la vitesse est limitée, les accidents sont moins graves mais plus nombreux.

Répartition des usagers accidentés par type de territoires entre 2007 et 2011



... ET SUR LE TYPE DE VÉHICULE IMPLIQUÉ

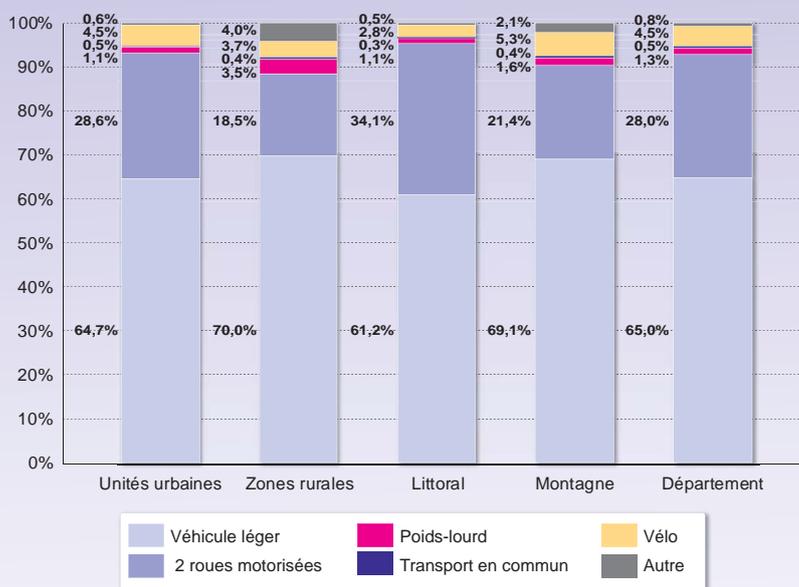
La part des véhicules légers impliqués dans un accident est surreprésentée dans tous les territoires mais plus particulièrement pour les zones rurales et de montagne. Phénomène directement lié à un usage plus important de ce mode de transport.

« La part des véhicules légers impliqués dans un accident est surreprésentée (...) Phénomène directement lié à un usage plus important de ce mode de transport.

A noter une proportion plus importante de vélos impliqués en milieu urbain (déplacements de proximité) et en montagne (déplacements de loisirs sur des routes difficiles).

Ces données sur l'accidentologie pourraient, à terme, intégrer les observatoires des Plans de Déplacements Urbains (PDU) des unités urbaines. ■

Répartition des véhicules accidentés par type de territoires entre 2007 et 2011



Source : DDTM 64

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

Définition - Unité Urbaine - p.2

L'INSEE définit une unité urbaine comme un ensemble de communes présentant une zone de bâti qui compte au moins 2 000 habitants.



Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

Fax. 05 59 46 50 30
contact@audap.org

www.audap.org

Les membres de droit de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées



A RETENIR

9 749

personnes accidentées sur la route en 2011.

93 %

des accidents sont localisés en milieu urbain, touchant 137 communes.

57 %

Le littoral représente 57 % des accidents aux mois de juillet et août, contre 46 % sur l'année entière.

53 %

des accidentés en zone rurale ou de montagne le sont gravement.