

Août 2012

La sécurité routière en Midi-Pyrénées 2011



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Midi-Pyrénées

www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr

Chapitre 1 : Constat 2011

Une accidentologie 2011 qui s'améliore

Evolution des principaux indicateurs.

Nombre d'accidents, tués, blessés pour l'année 2011; tendance par rapport à l'année 2010.

Evolution du nombre d'accidents en Midi-Pyrénées entre 2007 et 2011.

Evolution du nombre d'accidents mortels et de tués en Midi-Pyrénées entre 2007 et 2011.

Evolution du nombre de blessés en Midi-Pyrénées entre 2007 et 2011

Les résultats par département : des situations très hétérogènes

Les caractéristiques de l'accidentologie en 2011

Chapitre 2 : Les victimes

Les tués

Les blessés

Chapitre 3 : L'actualité

Définitions

Accident corporel de la circulation :

Il provoque au moins une victime, survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule motorisé ou non.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou n'impliquent pas de véhicule.

Milieu urbain :

C'est l'ensemble des réseaux de voirie situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération), quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.

Accident mortel :

Un accident mortel comporte au moins un tué.

Tués :

Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

NB : dans ce rapport, le terme blessés regroupe les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Sources :

Les données de ce bilan sont issues du fichier des accidents corporels de la circulation routière des Observatoires départementaux de la sécurité routière de la région Midi-Pyrénées et des fichiers de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

Les données concernant la population proviennent de l'Insee (estimations de la population à la fin de l'année 2008).

1 : Constat 2011

Une accidentologie 2011 qui s'améliore

Evolution des principaux indicateurs

En région :

Pour l'année 2011 en Midi-Pyrénées, tous les indicateurs sont à la baisse. La baisse des accidents, des tués et des blessés sur la région est nettement plus importante qu'au niveau national.

	Région Midi Pyrénées		Evolution 2010/2011 en %	
	2011	2010	Région Midi-Pyrénées	France (*)
Accidents	2033	2146	-5,3%	-3,3%
Tués à 30 jours	240	244	-1,6%	-0,7%
Blessés	2534	2794	-9,3%	-3,8%

(*) France métropolitaine

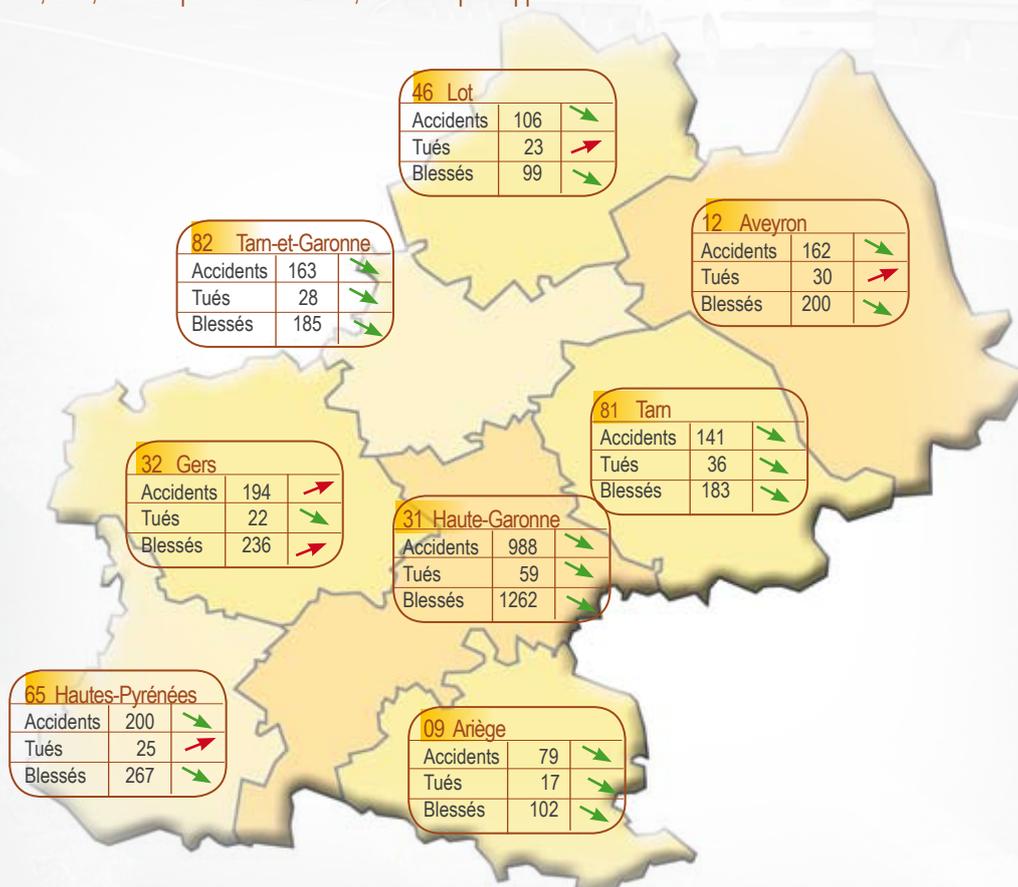
A l'échelon départemental :

A noter, qu'il s'agit de «petits» effectifs statistiques et que la progression peut s'avérer irrégulière selon les années.

Pour 4 départements, l'Ariège, la Haute-Garonne, le Tarn et le Tarn et Garonne, tous les indicateurs sont à la baisse par rapport à 2010. En ce qui concerne la Haute-Garonne, cette baisse est continue depuis 5 ans.

Les quatre autres départements, sauf le Gers, ont vu leur nombre de tués augmenter. Le Gers est le seul département dont le nombre d'accidents et le nombre de blessés ont augmenté.

Nombre d'accidents, tués, blessés pour l'année 2011 ; tendance par rapport à l'année 2010.



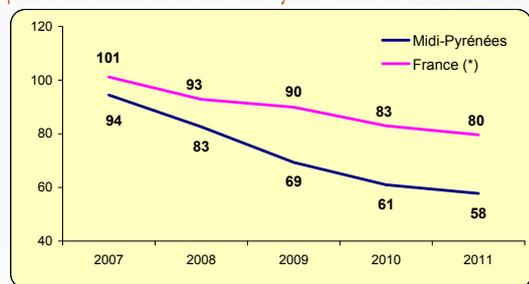
Evolution du nombre d'accidents entre 2007 et 2011 en Midi-Pyrénées

La tendance du nombre d'accidents est à la baisse depuis 5 ans.

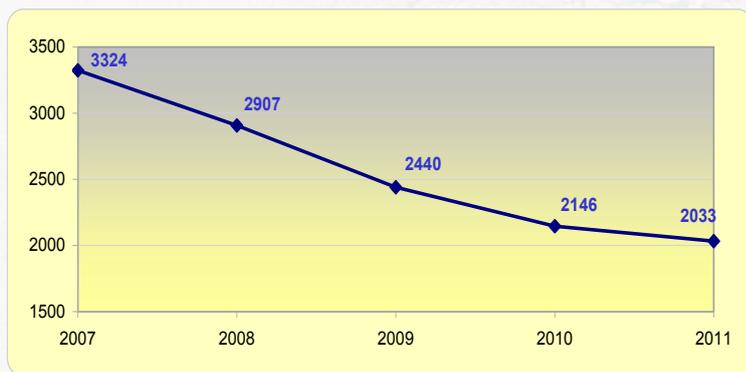
En 5 ans, le nombre d'accidents a diminué de 42%.

En comparaison avec la France, la baisse des accidents en 5 ans sur la région est beaucoup plus rapide (-22 points).

Comparaison de l'évolution des accidents Midi-Pyrénées/France base 100 en 2006



*France métropolitaine



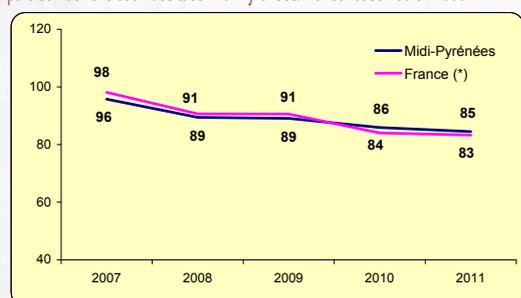
Evolution du nombre de tués et d'accidents mortels entre 2007 et 2011 en Midi-Pyrénées

Sur 5 ans, le nombre d'accidents mortels est sur une pente baissière, avec cependant une augmentation en 2011.

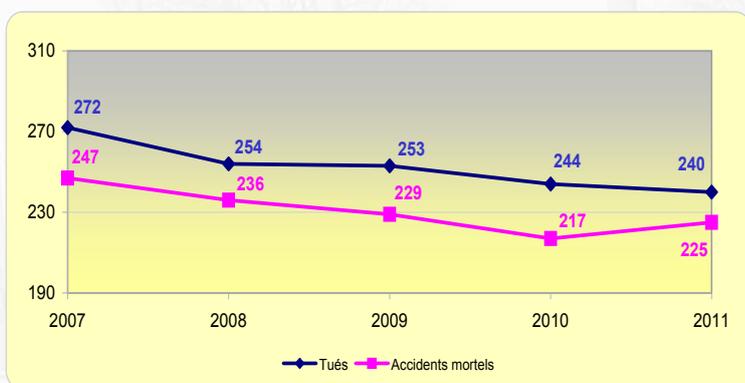
Toutefois, le nombre de morts continue à baisser entre 2007 et 2011.

La baisse du nombre de tués sur 5 ans est analogue à celle de la France.

Comparaison de l'évolution des tués Midi-Pyrénées/France base 100 en 2006



*France métropolitaine

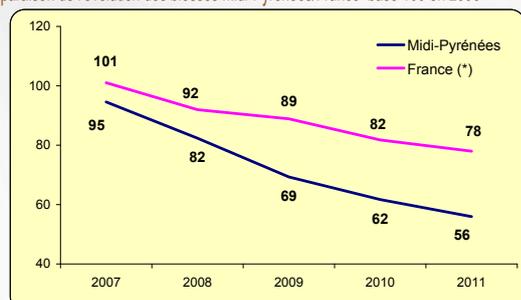


Evolution du nombre de blessés entre 2007 et 2011 en Midi-Pyrénées

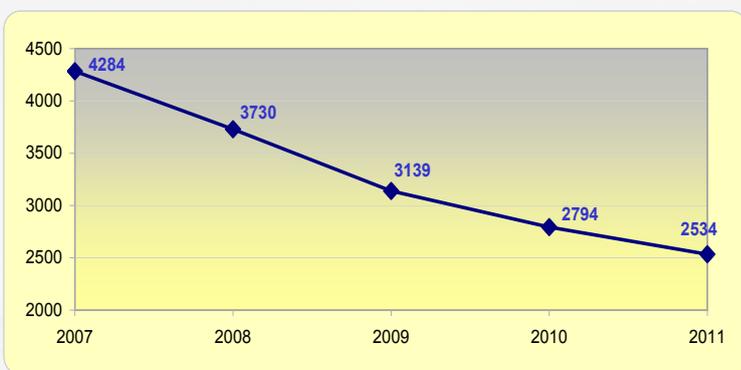
Comme pour les accidents, le nombre de blessés est sur une tendance à la baisse depuis 5 ans.

Cette baisse est plus rapide qu'au niveau national (-22 points).

Comparaison de l'évolution des blessés Midi-Pyrénées/France base 100 en 2006



*France métropolitaine



Les courbes d'évolution du nombre d'accidents et de blessés sont analogues et montrent une forte tendance à la baisse.

L'évolution des tués et des accidents mortels est moins favorable ; on observe donc une hausse relative de la gravité des accidents en Midi-Pyrénées.

Les résultats par département : des situations très hétérogènes

- **la Haute-Garonne**, département le plus peuplé de la région, avec 1,2 millions d'habitants, concentre 49% des accidents de Midi-Pyrénées (soit 988 accidents) et 25 % des tués (59).

Toutefois, le poids de la Haute-Garonne est relativisé lorsque l'on rapporte ces données au nombre d'habitants : ainsi, c'est le département où le nombre de tués rapporté au million d'habitants est le plus faible.

- **le Lot** est le département où le nombre de tués rapporté à sa population est le plus important.

- **le Gers** est le département de la région qui enregistre le plus grand nombre d'accidents.

- **le Tarn** est le département où le nombre d'accidents, par rapport à sa population, est le plus faible de la région.

Rappel régional

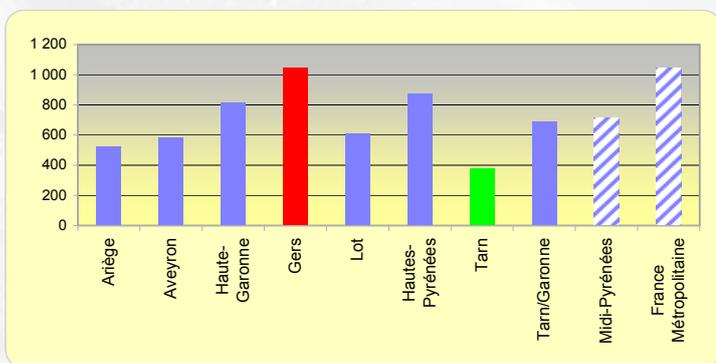
- 2 033 accidents dont 225 mortels.
- 240 tués.
- 2 534 blessés dont 1 190 blessés hospitalisés.

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Pop. total en milliers d'habitants (*)	Accidents Corporels par million d'habitants	Tués par million d'habitants
Ariège	79	17	102	150	527	113
Aveyron	162	30	200	276	587	109
Haute-Garonne	988	59	1 262	1 217	815	48
Gers	194	22	236	185	1 049	119
Lot	106	23	99	173	613	133
Hautes-Pyrénées	200	25	267	229	873	109
Tarn	141	36	183	372	379	97
Tarn/Garonne	163	28	185	235	694	119
Midi-Pyrénées	2 033	240	2 534	2 837	717	85
France Métropolitaine	65 024	3 963	81 251	62 131	1 046	64

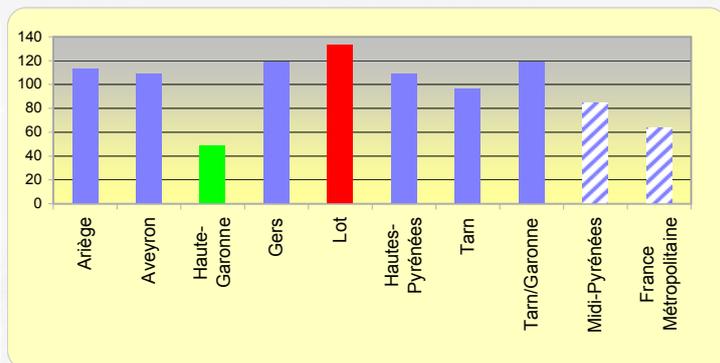
Sur la région, seul le Gers enregistre un nombre d'accidents par million d'habitants (légèrement) supérieur à la valeur nationale.

En revanche, seul un département, la Haute-Garonne, a un nombre de tués par million d'habitants inférieur à la France métropolitaine.

Accidents corporels par million d'habitants - 2011



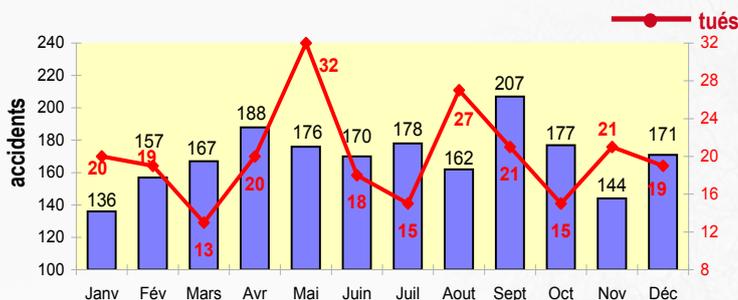
Tués par million d'habitants - 2011



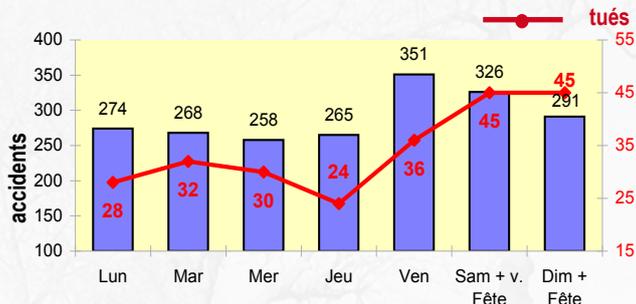
Les caractéristiques de l'accidentologie en 2011

• Répartition des accidents dans le temps :

Répartition mensuelle des accidents et des tués en 2011



Répartition journalière des accidents et des tués en 2011



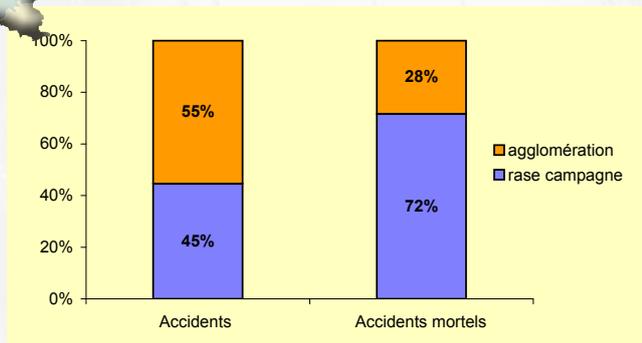
Le mois de septembre est le plus accidentogène (avec 207 accidents).

Le mois de mai connaît la plus forte concentration de tués (32).

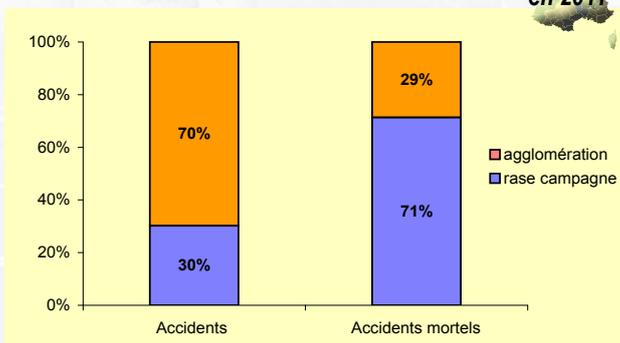
Les accidents et les tués sont les plus nombreux les week-end, veille et jour de fête.

• La localisation des accidents reflète la structure territoriale de la région :

Midi-Pyrénées
en 2011



France
en 2011



Les accidents les plus graves se produisent majoritairement en rase campagne : en effet, bien que la proportion d'accidents y soit moins forte qu'en agglomération (45% contre 55%), 72% des accidents mortels sur la région s'y produisent.

Sur les 55% d'accidents situés en agglomération, 53% ont eu lieu à Toulouse.

La part des accidents dans les agglomérations de la région reste inférieure à la part nationale (70%).

• Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués :

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.	Indicateur % national
piéton	282	13,9%	18,4%
cycle	143	7,0%	7,0%
cyclomoteur (2R motorisé < 50 cm3)	247	12,1%	15,8%
moto légère (2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3)	123	6,1%	24,3%
moto lourde (2R motorisé > 125 cm3)	297	14,6%	
voitures de tourisme et utilitaires légers (vl ou vu)	1771	87,1%	86,8%
poids lourd	108	5,3%	4,9%
transport en commun	3	0,1%	1,7%
les autres modes	61	3,0%	2,2%
Ensemble des accidents de la période	2033	100,0%	100,0%

un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

La grande majorité des accidents implique au moins une voiture ou un véhicule utilitaire léger : 87%.

33% des accidents impliquent au moins un deux-roues motorisés.

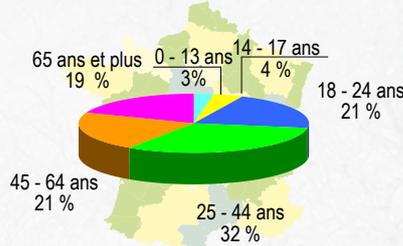
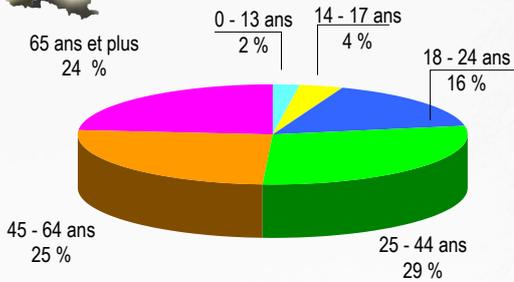
Par rapport aux indicateurs nationaux, la région enregistre légèrement plus d'accidents de voitures et poids-lourds et moins d'accidents impliquant des deux-roues motorisés ou des piétons.

2 : Les victimes

Les tués

Répartition par classe d'âge

Midi-Pyrénées en 2011



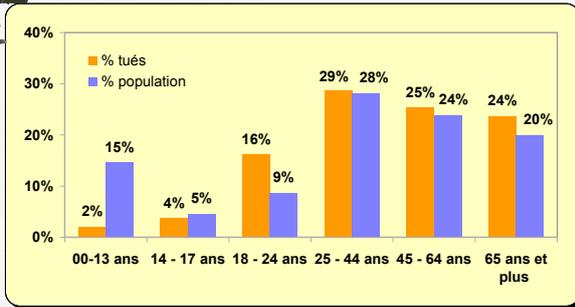
Les 18-24 ans et, dans une moindre mesure, les 65 ans et plus, sont sur-représentés au niveau des tués.

Les 18-24 ans représentent 9% de la population de Midi-Pyrénées, mais 16% des tués de la route : cette sur-représentation est plus forte que celle observée au niveau national.

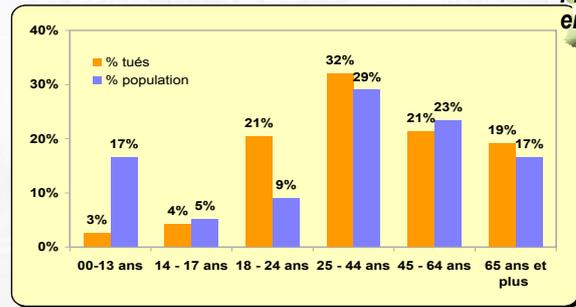
Les 65 ans et plus, représentent 20% de la population et 24% des tués de la route (au niveau national cet écart est inférieur de 2 points).

A noter que la part des tués de la classe d'âge 25-44 ans est moins forte au niveau régional (29%) que national (32%).

Midi-Pyrénées en 2011

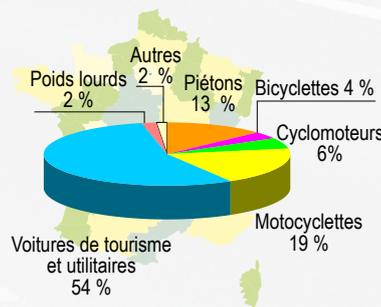
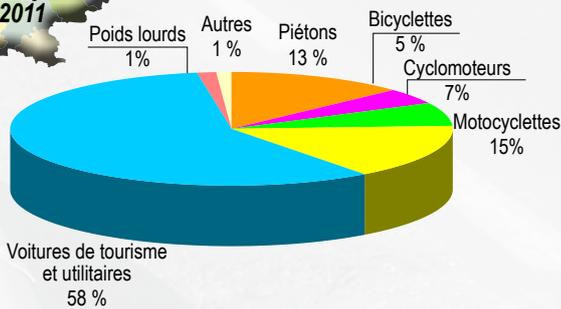


France en 2011



Répartition par mode de transport

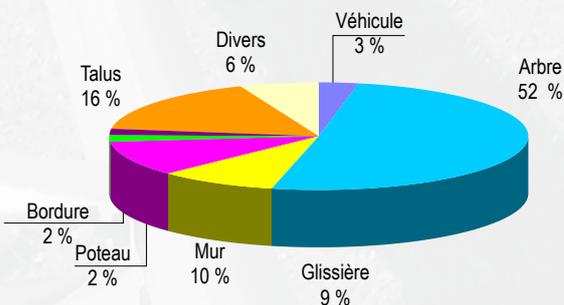
Midi-Pyrénées en 2011



En Midi-Pyrénées, 58% des tués sont des usagers de voitures (tourisme ou utilitaires légers). Au niveau national, ce taux est de 54%.

A contrario, la part des tués en motocyclettes est inférieure au niveau national (moins 4 points).

Répartition selon le type d'obstacle fixe

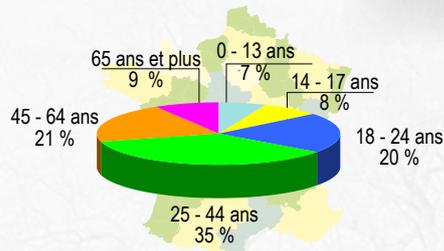
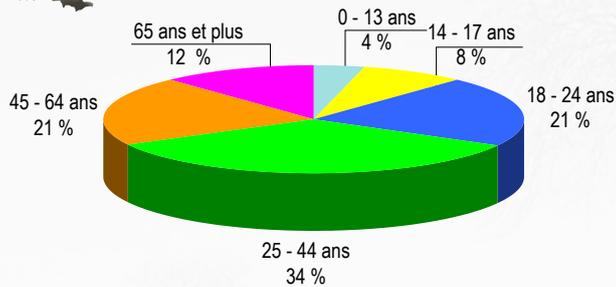


La majorité des tués contre obstacles, est consécutive à des chocs contre des arbres, soit 52% (49 tués).

Les blessés

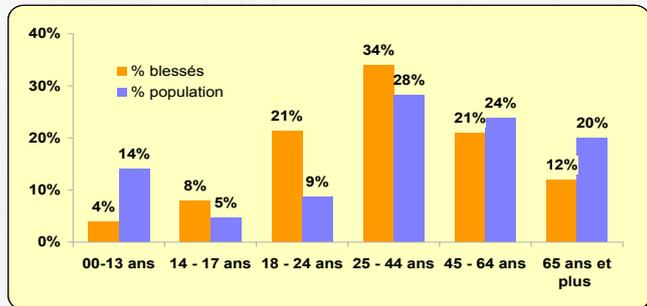
Répartition par classe d'âge

Midi-Pyrénées en 2011

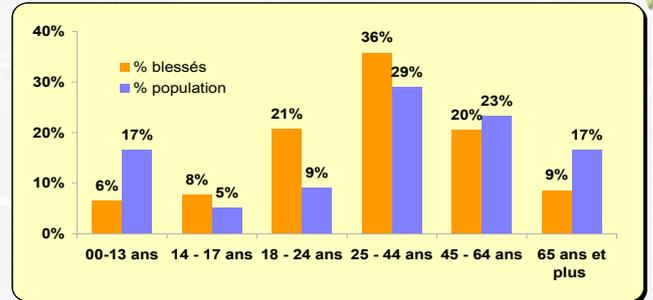


En ce qui concerne les blessés, on observe une sur-représentation des classes d'âge 14-17 ans, 18-24 ans, et 25-44 ans par rapport à la population totale, aussi bien en Midi-Pyrénées qu'au niveau national.

Midi-Pyrénées en 2011

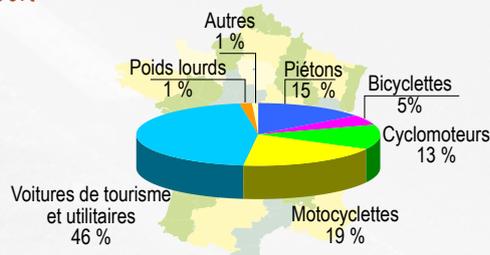
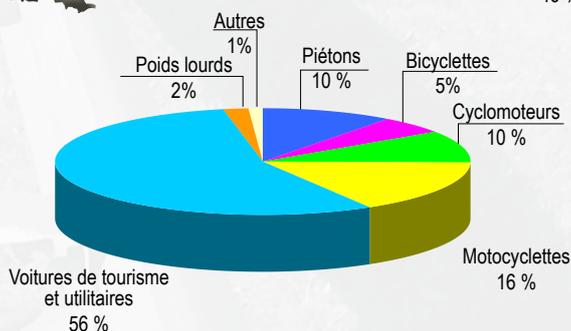


France en 2011



Répartition par mode de transport

Midi-Pyrénées en 2011



En Midi-Pyrénées, 56% des blessés sont des usagers de voitures de tourisme ou d'utilitaires légers.

En France, ce taux est seulement de 46%.

29 septembre 2011

L'Union européenne adopte une directive pour mettre fin à l'impunité des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger qui commettent des infractions routières dans un autre état.

Le texte européen pose le principe de l'échange d'informations sur les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger qui commettent une infraction routière dans un autre État que celui de leur immatriculation, en autorisant l'accès aux fichiers d'immatriculations des véhicules par des points de contact nationaux identifiés et selon des procédures définies.

1er décembre 2011

Des éthylo-tests dans toutes les discothèques

Cette mesure est entrée en application le 1er décembre 2011. Elle permet à chaque consommateur qui le souhaite de vérifier qu'il ne dépasse pas le seuil d'alcoolémie autorisé, au-delà duquel il est dangereux et interdit de prendre le volant. Mise en place à la suite d'une large concertation avec les principaux acteurs du monde de la nuit, cette disposition traduit l'engagement fort de cette profession pour instituer une consommation d'alcool responsable.



27 janvier 2012

Une nouvelle signalisation pour faciliter la circulation des cyclistes à certains carrefours à feux tricolores

Le développement du vélo en ville entraîne, dans la circulation, d'importantes mutations. Prenant en compte cette évolution, la publication de l'arrêté du 12 janvier 2012 introduit une nouvelle signalisation permettant aux cyclistes, à certains carrefours et sous réserve de la priorité accordée aux autres usagers, de tourner à droite ou, si il n'y a pas de voie à droite, d'aller tout droit alors que le feu est rouge. La mise en place de cette signalisation n'est pas automatique. C'est le maire qui décide de l'instaurer ou non pour les cycles sur certains itinéraires, à des intersections choisies présentant toutes les conditions de sécurité.



14 mars 2012

Nouveau disque de stationnement

Depuis le 1er janvier 2012, en France, le disque de stationnement doit désormais être conforme aux caractéristiques décrites dans l'arrêté du 6 décembre 2007. Ainsi, l'ancien disque à deux fenêtres « heure d'arrivée » et « heure de départ » est remplacé par un disque ne comportant plus qu'une seule fenêtre indiquant l'heure d'arrivée. Le temps maximal de stationnement n'est plus de 1h30 mais laissé à la libre appréciation des communes, grâce à une graduation en heures, demi-heures et en tranche horaire de 10 minutes.

Le défaut d'utilisation du disque adéquat est sanctionné par une amende correspondant aux contraventions de la première classe en matière d'arrêt et de stationnement, soit une amende forfaitaire de 17 euros.



Le modèle français est un carré de 150 mm x 150 mm.

Une nouvelle signalétique routière pour les "métropoles" : la signalisation s'adapte aux évolutions du réseau routier

En application de la loi du 16 décembre 2010 qui a créé le statut de métropole, les nouvelles métropoles se voient transférer de plein droit la gestion des routes classées dans le domaine public routier départemental.

Dans ce cadre, la Sécurité routière vient d'autoriser la métropole Nice-Côte d'Azur, première métropole en France, à expérimenter sur le réseau routier désormais classé dans son domaine public, une signalisation spécifique permettant à l'usager, comme c'est le cas pour les routes nationales, départementales ou communales, d'identifier la route sur laquelle il circule.

Cette signalisation est constituée, d'une part d'un cartouche (surmontant les panneaux de direction) à fond cyan (bleu clair) et portant la lettre « M » suivi du numéro d'identification de la voie (voir illustration) et, d'autre part, d'une borne dont la partie supérieure est du même bleu et comporte les mêmes modalités d'identification de la voie.



Cette signalisation sera prochainement complétée par un panneau de localisation pour les entrées sur le territoire de la métropole. Ce panneau, de modèle identique au panneau d'entrée de département ou de région, sera également de couleur cyan.

Obligation d'installer des bandes d'alerte sonore sur les autoroutes pour lutter contre l'endormissement au volant.

Cette mesure, décidée par le Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011, doit permettre d'alerter le conducteur en cas de somnolence. Prévenu d'un danger imminent par le bruit et les secousses que provoque le chevauchement de la ligne de rive, l'usager somnolent peut reprendre le contrôle de sa trajectoire sur la chaussée, évitant ainsi l'accident. Les bandes d'alerte sonore seront installées, à partir du 1er juillet 2012, sur les voies nouvelles et à l'occasion de travaux routiers importants sur la chaussée ou l'accotement. L'ensemble du réseau devra en être équipé d'ici à dix ans, au plus tard en juillet 2022.

Décret renforçant les commissions départementales de la sécurité routière

Jusqu'à présent les commissions départementales de la sécurité routière (CDSR), où siègent représentants d'usagers de la route et autorités publiques compétentes, intervenaient principalement dans le champs de l'éducation routière. Les commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière (CCUSR), devant siéger dans chaque département, permettent aux usagers de signaler toute incohérence ou inadaptation de la signalisation routière et d'engager les opérations correctives nécessaires afin de rendre la signalisation plus pertinente.

Ce décret a pour objet de confier aux CDSR les missions jusqu'alors dévolues aux CCUSR, en permettant dorénavant leur saisine sur tout sujet relatif à la sécurité routière et notamment en matière d'harmonisation des vitesses sur toute voie ouverte à la circulation.

Arrêté définissant les nouvelles conditions de validité, de renouvellement, et de délivrance des titres de conduite.

Applicable au 19 janvier 2013, il est pris en application des dispositions du décret n°2011-1475 du 9 novembre 2011 qui transcrit la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Cette directive a pour objet d'assurer une uniformisation du titre dans les États membres (permis sous forme de carte à puce), une meilleure sécurisation du permis (renouvellement administratif tous les 15 ans) et une amélioration de la sécurité routière (nouvelles catégories de permis, introduction de l'accès à certaines catégories par l'expérience et la progressivité, ...).

De nouvelles catégories de permis

1- Des épreuves renouvelées pour les catégories existantes et de nouvelles catégories créées pour la conduite des véhicules deux et trois roues motorisés

L'arrêté du 23 avril 2012 fixe les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A (motocyclettes).

Quels sont les principaux changements ? :

- Création d'un permis A2 pour les moins de 24 ans, les motos ne devront pas dépasser 35kilowatt (et non 25 kw avec l'ancien permis AL).
- Accès direct au permis A à partir de 24 ans (et non 21 ans avec l'ancien permis A).
- Accès au permis A pour les moins de 24 ans sous réserve de 2 ans de détention du permis A2 et d'une formation complémentaire de 7 heures.
- Obligation de passer les épreuves avec le véhicule correspondant au permis passé. (25kw/400cm³ pour le A2, 40kw/600cm³ pour le A).
- Obligation de porter un blouson muni de dispositifs rétro réfléchissant et des gants normés.
- Mise en place d'un bilan de compétence générale pour évaluer le candidat.
- Suppression de l'épreuve chronométrée, remplacée par un contrôle radar de la vitesse des manœuvres freinage et évitement à 50km/h.

2- Des épreuves renouvelées pour les catégories existantes et de nouvelles catégories créées pour la conduite des véhicules de transport de marchandises et de personnes.

L'arrêté du 23 avril fixe les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories du groupe lourd. Applicable au 19 janvier 2013, il redéfinit les modalités pratiques et la durée pour les épreuves des catégories de permis existantes (C, CE, D, DE) et fixe les modalités pour de nouvelles catégories de permis dites intermédiaires (C1, C1E, D1, D1E). Il introduit aussi la possibilité d'accéder dans certains cas au permis BE par la formation à partir du permis B.

Nouveaux décrets relatifs aux transports exceptionnels

Le décret du 18 avril 2012 autorise les convois exceptionnels sur autoroute, afin de :

- améliorer la continuité du transit routier européen (aucun pays frontalier de la France n'interdit la circulation des transports exceptionnels sur autoroute) sur le réseau le plus sécurisé.
- mieux répartir le trafic des convois exceptionnels entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, routes départementales).

Jusqu'à aujourd'hui, le Code de la Route interdisait la circulation de principe des convois exceptionnels sur autoroutes.

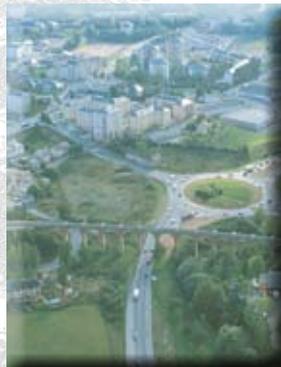
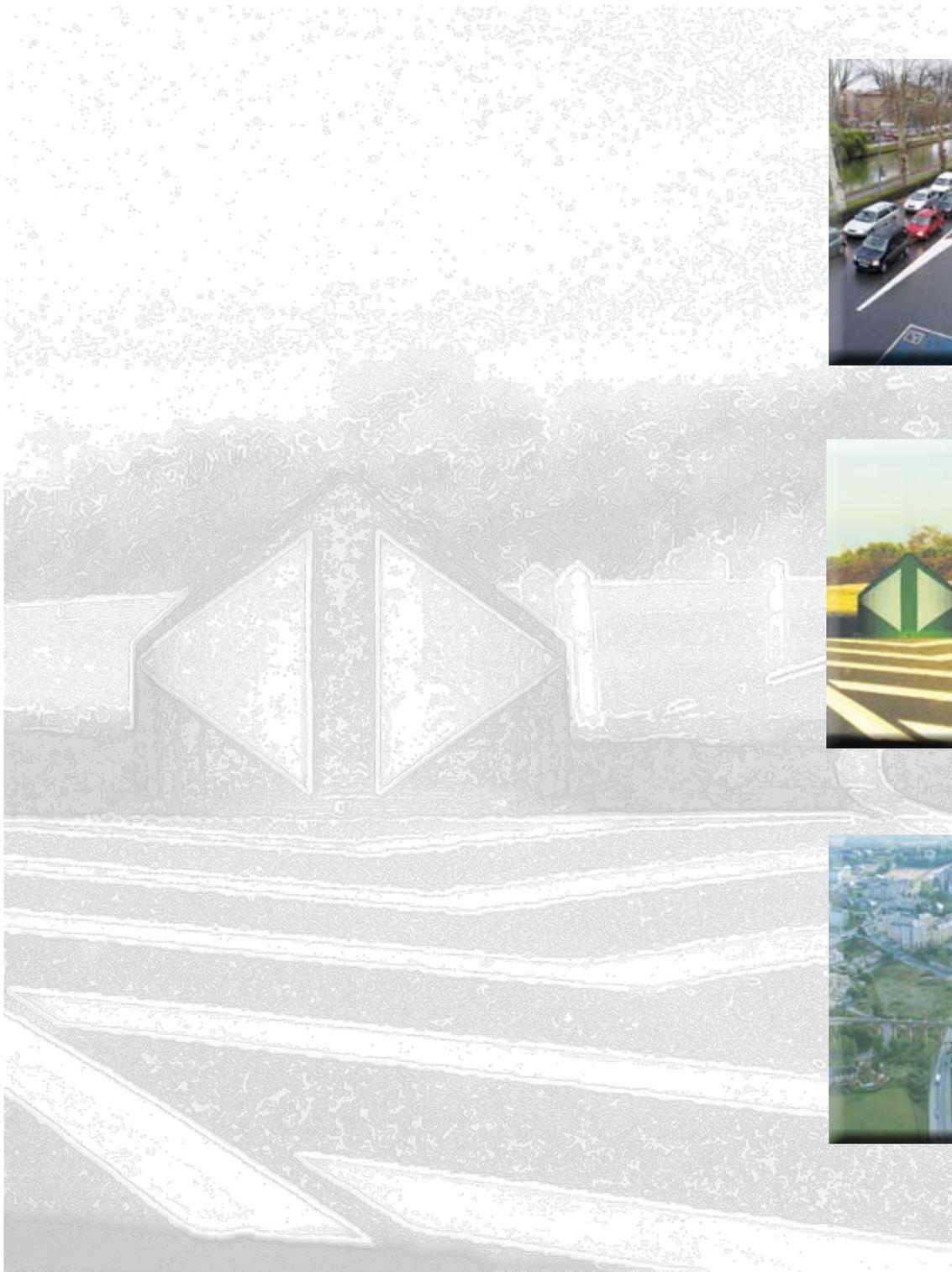
Détention d'un éthylotest par le conducteur d'un véhicule à moteur.

Pour promouvoir auprès de chaque conducteur l'auto-contrôle de son alcoolémie, la France rend obligatoire, à partir du 1er juillet 2012, la détention d'un éthylotest par le conducteur d'un véhicule à moteur, mais la sanction pour non possession d'un éthylotest (11 €) n'entrera en vigueur qu'à partir du 1er novembre 2012.



Accord bilatéral entre la France et la Belgique afin de sanctionner les infractions au code de route.

Au 30 juin 2012, la mise en œuvre de l'accord bilatéral entre la France et la Belgique met fin à l'impunité des conducteurs de véhicules immatriculés en Belgique qui sont flashés par des radars français, et réciproquement. Désormais, les conducteurs belges flashés par les radars français seront poursuivis, de même que les conducteurs français commettant des excès de vitesse ou des franchissements de feux rouges en Belgique. L'accord autorise l'accès réciproque aux fichiers d'immatriculation des deux États.



Directeur de la publication : André Crocherie - ISBN : 978-2-11-129622-0
Maquettiste : Joëlle Nivet /DREAL/STID/Unité soutien - Photos : STID /DTD/DTR - imprimerie : Reprint - imprimé sur papier recyclé.

DREAL Midi-Pyrénées - STID/DTD/1 rue de la Cité Administrative - Batiment C - BP80 002 - 31074 Toulouse Cédex9
Tél: 05 61 58 53 08 - Fax : 05 61 58 55 48

Mél : orsr.dreal-midi-pyrenees@developpement-durable.gouv.fr
site web : <http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr> et <http://www.securite-routiere.gouv.fr>