

La sécurité routière en Midi-Pyrénées 2012

Septembre 2013



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

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

Chapitre 1 : Constat 2012

Une diminution importante de l'accidentalité en 2012

Evolution des principaux indicateurs.

Nombre d'accidents, tués, blessés pour l'année 2012; tendance par rapport à l'année 2011.

Evolution du nombre d'accidents en Midi-Pyrénées entre 2008 et 2012.

Evolution du nombre d'accidents mortels et de tués en Midi-Pyrénées entre 2008 et 2012.

Evolution du nombre de blessés en Midi-Pyrénées entre 2008 et 2012.

Les résultats par département : des situations très hétérogènes

Les caractéristiques de l'accidentologie en 2012

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 interministériel de la sécurité routière.

Les données concernant la population proviennent de l'Insee (estimations de la population à la fin de l'année 2011).

1 : Constat 2012

Une diminution importante de l'accidentalité en 2012

Evolution des principaux indicateurs

En région :

Pour l'année 2012 en Midi-Pyrénées, tous les indicateurs sont à la baisse. La baisse des accidents et des tués sur la région est nettement plus importante qu'au niveau national.

	Région Midi Pyrénées		Evolution 2011/2012 en %	
	2012	2011	Région Midi-Pyrénées	France (*)
Accidents	1755	2033	-13,7%	-7,1%
Tués à 30 jours	181	240	-24,6%	-7,8%
Blessés	2334	2534	-7,9%	-6,6%

(*) France métropolitaine

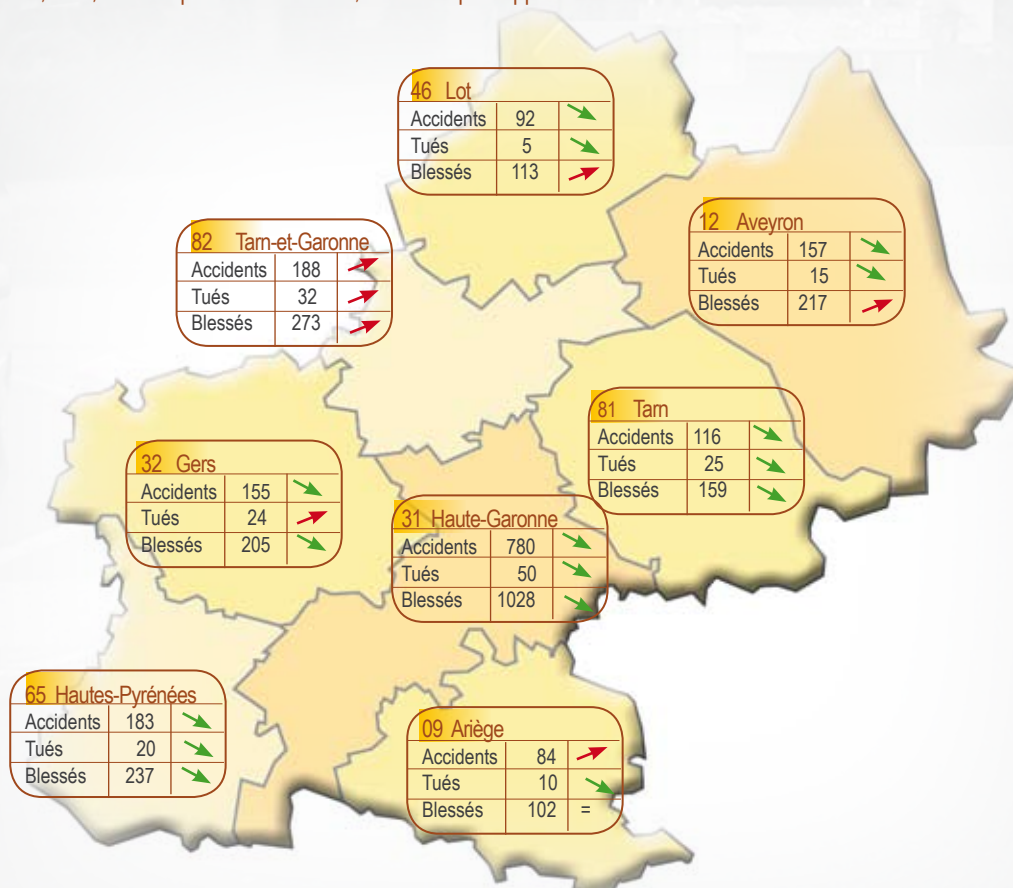
A l'échelon départemental :

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

Pour 3 départements, la Haute-Garonne, les Hautes-Pyrénées et le Tarn, tous les indicateurs sont à la baisse par rapport à 2011. En ce qui concerne la Haute-Garonne cette baisse est continue depuis 7 ans.

Les départements du Gers et du Tarn-et-Garonne ont vu leur nombre de tués augmenter. Le Tarn-et-Garonne est le seul département dont tous les indicateurs, accidents, tués et blessés sont à la hausse.

Nombre d'accidents, tués, blessés pour l'année 2012 ; tendance par rapport à l'année 2011.

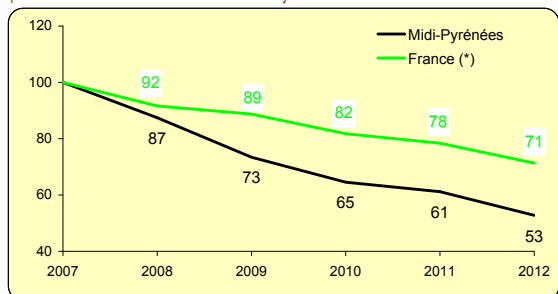


Evolution du nombre d'accidents entre 2008 et 2012 en Midi-Pyrénées

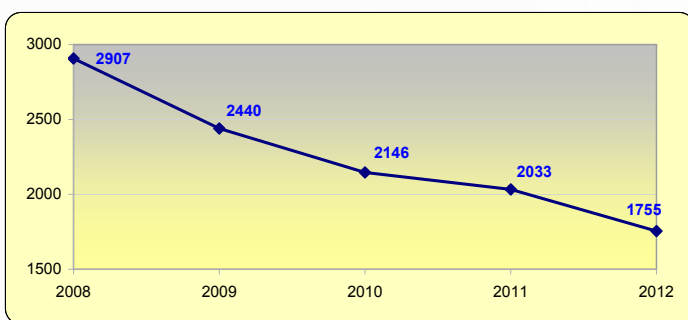
La tendance du nombre d'accidents est à la baisse depuis 13 ans.

Sur ces 5 dernières années, le nombre d'accidents a diminué de 47%. Sur la même période, la baisse des accidents sur la région est beaucoup plus rapide qu'au niveau national.

Comparaison de l'évolution des accidents Midi-Pyrénées/France base 100 en 2007



*France métropolitaine



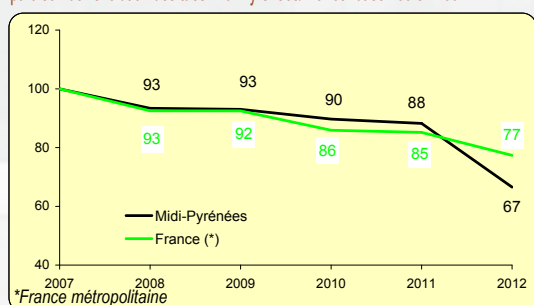
Evolution du nombre de tués et d'accidents mortels entre 2008 et 2012 en Midi-Pyrénées

Le nombre d'accidents mortels baisse depuis 5 ans, malgré une augmentation en 2011. Cette baisse s'accroît fortement en 2012.

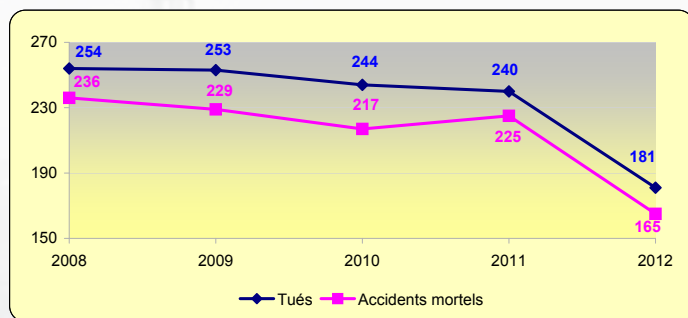
Le nombre de tués connaît une évolution similaire.

L'accélération de la baisse observée en 2012 est plus importante en Midi-Pyrénées qu'au niveau national.

Comparaison de l'évolution des tués Midi-Pyrénées/France base 100 en 2007



*France métropolitaine

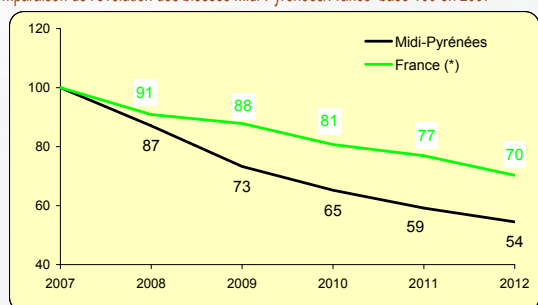


Evolution du nombre de blessés entre 2008 et 2012 en Midi-Pyrénées

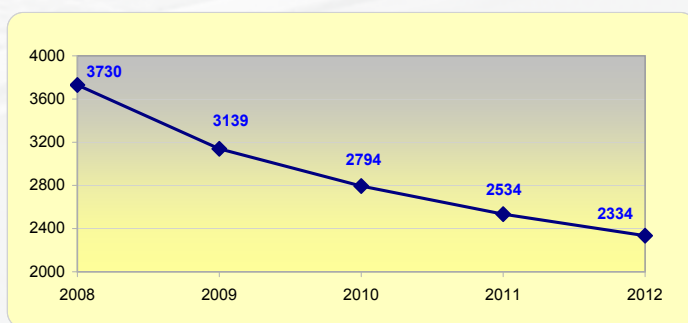
Comme pour les accidents, le nombre de blessés est sur une tendance à la baisse depuis 14 ans.

Cette baisse est plus rapide qu'au niveau national.

Comparaison de l'évolution des blessés Midi-Pyrénées/France base 100 en 2007



*France métropolitaine



Les résultats par département : des situations très hétérogènes

Rappel régional en 2012

- la **Haute-Garonne**, département le plus peuplé de la région, avec 1 230 000 habitants, (soit 43% de la population de la région), concentre 44% des accidents de Midi-Pyrénées (soit 780 accidents) et 28% des tués (50).

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

- le **Tarn-et-Garonne** est le département où le nombre de tués par million d'habitants est le plus fort.

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

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

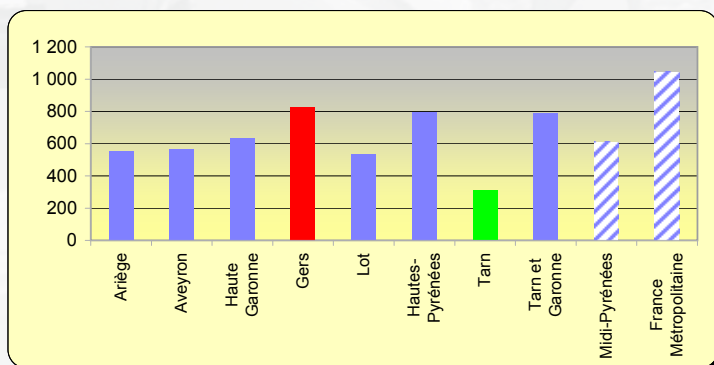
- le **Tarn** est le département où le nombre d'accidents par rapport à sa population est le plus faible de la région.

- 1 755 accidents dont 165 mortels.
- 181 tués.
- 2 334 blessés dont 1 116 blessés hospitalisés.

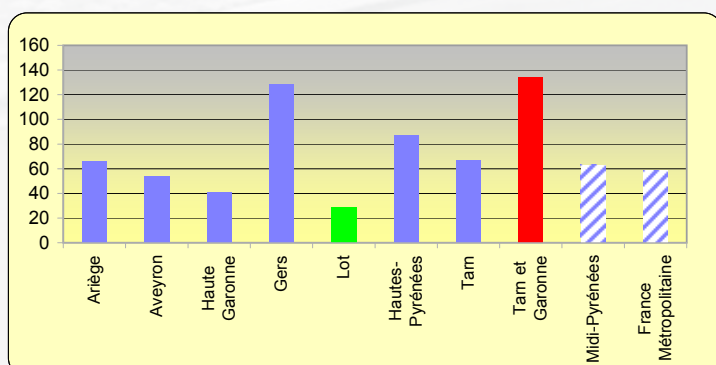
	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Pop. total en milliers d'habitants (*)	Accidents Corporels par million d'habitants	Tués par million d'habitants
Ariège	84	10	102	151	556	66
Aveyron	157	15	217	277	567	54
Haute Garonne	780	50	1028	1 230	634	41
Gers	155	24	205	187	829	128
Lot	92	5	113	173	532	29
Hautes-Pyrénées	183	20	237	229	799	87
Tarn	116	25	159	374	310	67
Tarn et Garonne	188	32	273	239	787	134
Midi-Pyrénées	1 755	181	2 334	2 862	613	63
France Métropolitaine	60 437	3 653	75 851	62 465	1 046	58

Sur la région, aucun département n'enregistre un nombre d'accidents par million d'habitants supérieur à la valeur nationale. En revanche, seulement 3 départements, le Lot, la Haute-Garonne et l'Aveyron ont un nombre de tués par million d'habitants inférieur à la France métropolitaine.

Accidents corporels par million d'habitants - 2012



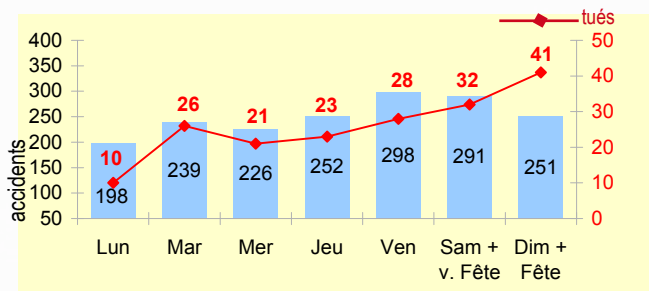
Tués par million d'habitants - 2012



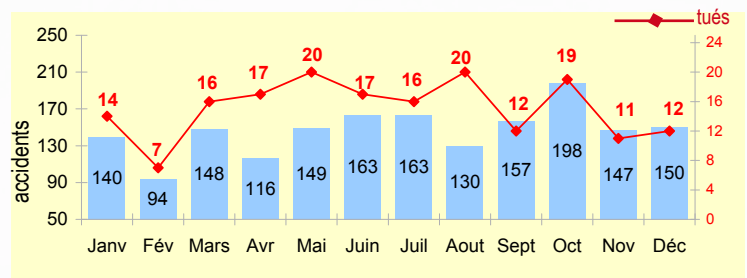
Les caractéristiques de l'accidentologie en 2012

• Répartition des accidents dans le temps :

Répartition journalière des accidents et des tués en 2012



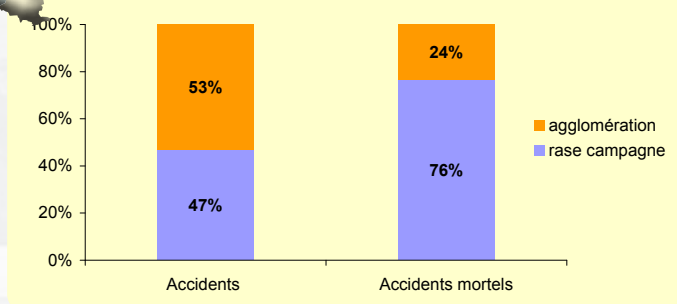
Répartition mensuelle des accidents et des tués en 2012



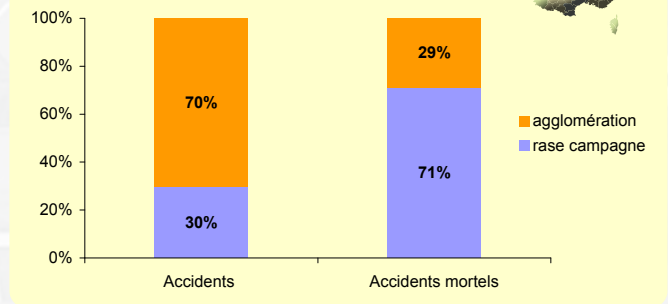
Les accidents et les tués sont les plus nombreux les week-end, veille et jour de fête.
Le mois d'octobre est le plus accidentogène (avec 198 accidents).
les mois de mai et août connaissent la plus forte concentration de tués (20).

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

Midi-Pyrénées
en 2012



France
en 2012



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 (47% contre 53%), 76% des accidents mortels sur la région se produisent en rase campagne.

Sur les 53% d'accidents situés en agglomération, 39% ont eu lieu à Toulouse.

La part des accidents dans les agglomérations de la région (53%) reste inférieure à celle observée au niveau national (70%).

• Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués :

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.	Indicateur % national
piéton	232	13,2%	18,4%
cycle	114	6,5%	7,0%
cyclomoteur (2R motorisé < 50 cm3)	216	12,3%	15,8%
moto légère (2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3)	107	6,1%	23,8%
moto lourde (2R motorisé > 125 cm3)	274	15,6%	
voitures de tourisme et utilitaires légers (vl ou vu)	1533	87,4%	86,8%
poids lourd	104	5,9%	4,9%
transport en commun	7	0,4%	1,7%
les autres modes	50	2,9%	2,2%
Ensemble des accidents de la période	1754		

Dans un accident, plusieurs catégories d'impliqués peuvent-être comptabilisées : la somme des accidents par catégorie est donc supérieure à 100%.

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

34% des accidents impliquent au moins un deux-roues motorisés.

La part des accidents voitures et poids-lourds est légèrement plus importante au niveau régional qu'au niveau national.

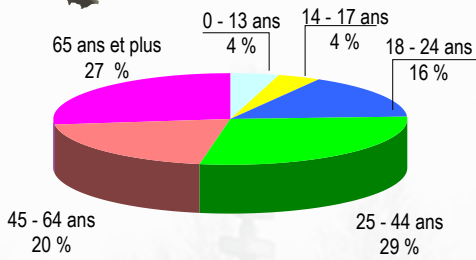
2 : Les victimes

Les tués

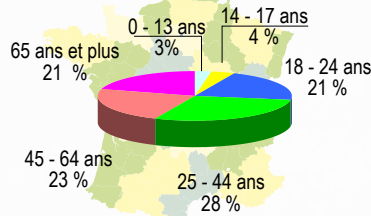
Rappel en 2012
181 tués

Répartition par classe d'âge

Midi-Pyrénées en 2012



France en 2012

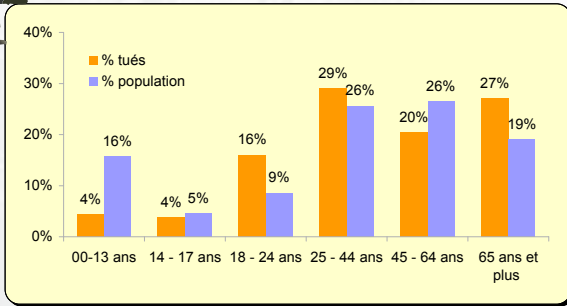


Les 18-24 ans, les 65 ans et plus, et dans une moindre mesure les 25-44 ans sont sur-représentés au niveau des tués par rapport à leur poids dans la population régionale.

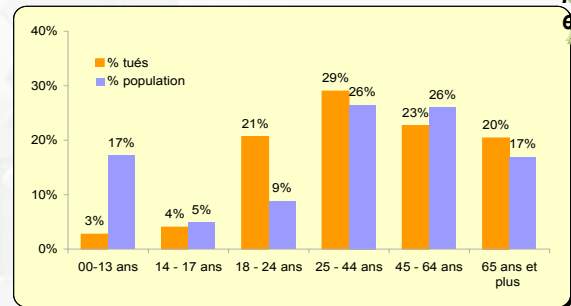
Les 18-24 ans représentent 9% de la population de Midi-Pyrénées mais 16% des tués de la route.

Les 65 ans est plus représenté 19% de la population et 27% des tués de la route.

Midi-Pyrénées en 2012

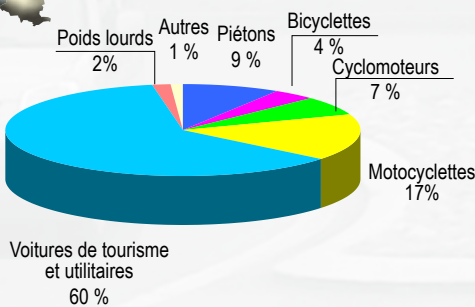


France en 2012

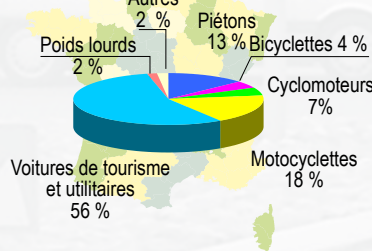


Répartition par mode de transport

Midi-Pyrénées en 2012

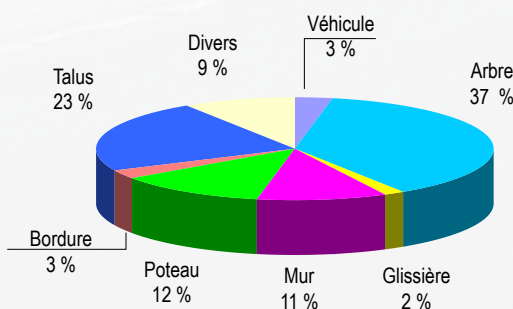


France en 2012



En Midi-pyrénées, 60% des tués sont des usagers de voitures (tourisme ou utilitaire léger). Au niveau national, ce taux est de 56%. A contrario, la part des tués piétons est inférieure à celle observée au niveau national de 4 points.

Répartition selon le type d'obstacle fixe



37% des tués contre obstacles, sont consécutifs à des chocs contre arbres, soit 25 tués. A noter la forte baisse par rapport à 2011 où on comptait 49 tués contre obstacles soit 52% des tués.

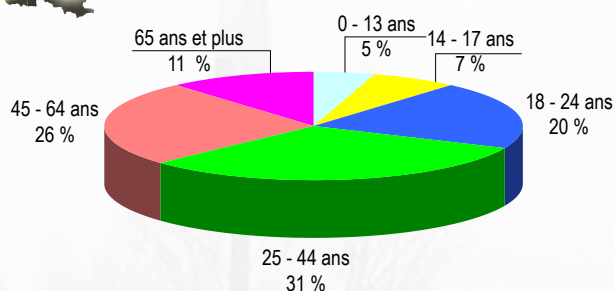
Viennent ensuite les chocs contre les talus avec 23% (15 tués), les poteaux avec 12% (8 tués) et les murs 11% (7 tués). Les chocs contre les autres types d'obstacles représentent chacun moins de 10% des tués.

Les blessés

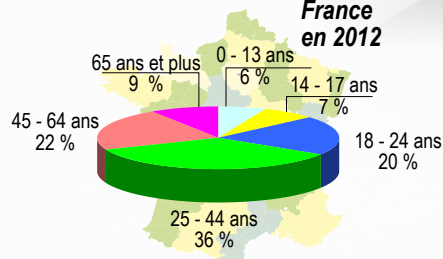
Rappel en 2012
2 334 blessés

Répartition par classe d'âge

Midi-Pyrénées en 2012

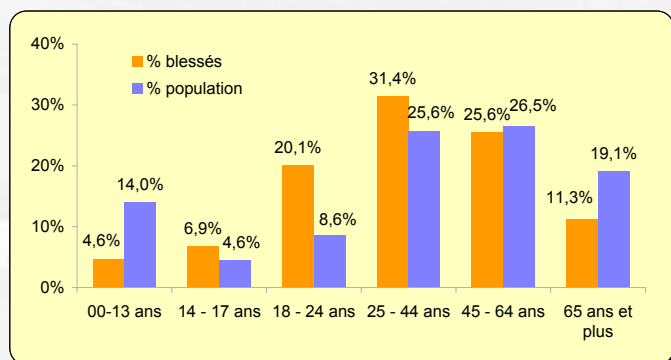


France en 2012

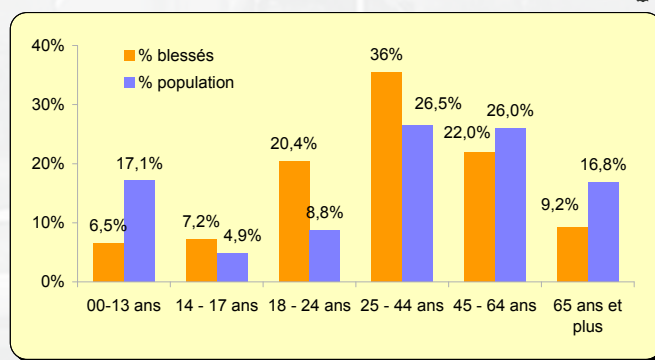


En ce qui concerne les blessés, on observe une sur-représentation des classes d'âge 14-17 ans, 18-24 ans, et 25-44 ans par rapport à la population aussi bien en Midi-Pyrénées qu'au niveau national.

Midi-Pyrénées en 2012

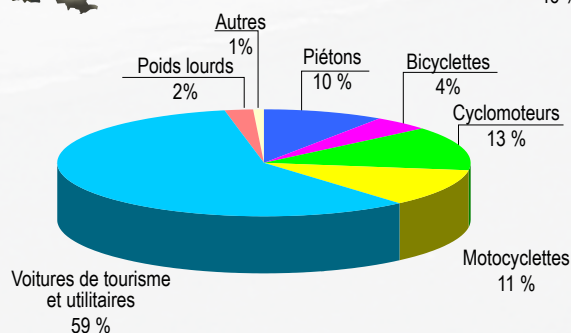


France en 2012

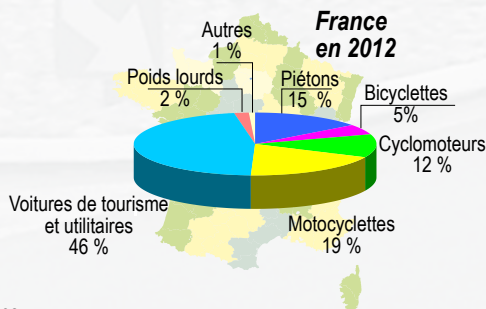


Répartition par mode de transport

Midi-Pyrénées en 2012



France en 2012



En Midi-Pyrénées, 59% des blessés sont des usagers de voitures de tourisme ou d'utilitaires légers.

En France, ce taux est seulement de 46%.

3 : L'actualité

de la sécurité routière

2012/2013



5 juillet 2012

1972-2012 : Les Français et la Sécurité routière, 40 ans de route commune.

Le 5 juillet 1972, l'État crée le premier Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) qui définit les grandes orientations de politique de sécurité routière. En 40 ans les chiffres de la mortalité routière donnent toute la mesure du chemin parcouru. En 1972, on déplorait 18 034 décès sur nos routes contre 3 963 en 2011. Entre 1972 et 2011, ce sont 320 000 vies qui ont été épargnées.



27 novembre 2012

Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, relance le Conseil national de la sécurité routière.

Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur, a installé le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), en présence de son nouveau président, le député Armand JUNG, et du délégué interministériel à la sécurité routière, le préfet Frédéric PECHENARD.

10 janvier 2013

Abrogation de l'obligation du port d'un vêtement muni d'un dispositif rétro réfléchissant pour les usagers de motocyclettes de plus de 125 cm³ ou de tricycles de plus de 15 kW.

L'arrêté du 18 décembre 2012, abroge l'arrêté du 3 janvier 2012, relatif aux équipements rétro réfléchissants portés par tous conducteurs ou passagers d'une motocyclette de plus de 125 cm³ ou d'un véhicule de la catégorie L5e (trois-roues) d'une puissance supérieure à 15 kW.

La commission deux-roues motorisés du Conseil national de la sécurité routière, a parmi ses principales missions celle de proposer d'autres moyens pour augmenter la visibilité des usagers de deux-roues motorisés.

17 janvier 2013

Le nouveau permis de conduire européen

Tous les États membres de l'Union européenne adoptent le 19 janvier 2013 les mêmes catégories de permis de conduire et harmonisent les règles d'obtention du permis (limites d'âge, formation...).

À partir du 19 janvier 2013 : le permis rose en trois volets présentera les nouvelles catégories européennes de permis de conduire.



Certaines catégories de permis de conduire existantes sont modifiées et six nouvelles catégories sont créées. Les nouveaux permis délivrés seront valables 15 ans (5 ans pour les poids lourds et les transports en commun). Le principe du permis à points ne change pas. Les 38 millions de permis de conduire actuellement utilisés (les permis roses) restent valides jusqu'au 20 janvier 2033.

A partir du 16 septembre 2013 : un nouveau permis de conduire sécurisé au format « carte de crédit » entrera en vigueur. Il sera valable 15 ans. Les titulaires d'un permis de conduire recevront progressivement leur nouveau titre à leur domicile entre 2014 et 2033.

24 janvier 2013

Manuel Valls annonce le report « sine die » de la verbalisation pour défaut d'éthylotest.

En raison des difficultés de fiabilité et d'approvisionnement, Manuel Valls a annoncé le report de la verbalisation pour non détention d'un éthylotest dans un véhicule terrestre à moteur afin de permettre au Conseil national de la sécurité routière d'évaluer l'efficacité de cette mesure.

22 mars 2013



Publication de l'arrêté rétablissant la signalisation des radars fixes.

L'arrêté du 4 mars 2013 rétablit la signalisation d'une zone où la vitesse est contrôlée par un ou plusieurs dispositifs automatiques. Le texte est entré en vigueur le 14 mars.

28 mai 2013



Le déploiement de 26 nouveaux « radars mobiles de nouvelle génération ».

Depuis le 14 mars 2013, les « radars mobiles de nouvelle génération », équipent les forces de police et de gendarmerie. Il s'agit d'un radar embarqué à bord d'une voiture banalisée qui se mêle à la circulation. 26 nouveaux « radars mobiles de nouvelle génération » supplémentaires seront mis en service en France au mois de juin 2013 (20 en zone gendarmerie et 6 en zone police) pour être opérationnels au moment des grands départs.



Directeur de la publication : André Crocherie - ISBN : 978-2-11-138290-9
Maquettiste : Joëlle Nivet /DREAL/STID/Unité soutien - Photos : STID /DTD/DTR
Imprimerie : Reprint - imprimé sur papier conçu à partir de fibres de bois provenant de forêts gérées durablement



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>