



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

OBSERVATOIRE RÉGIONAL

Mobilité et Sécurité routière

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Janvier 2024

L'accidentalité des bicyclettes dans la région Occitanie

De 2018 à 2022

En 5 ans :

qui ont provoqué :

1 763 accidents

115 tués

1 742 blessés



Définitions

Accident : il provoque au moins une victime, survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique au moins un véhicule.

L'accident grave : comporte au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

L'accident mortel : comporte au moins un tué.

Tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

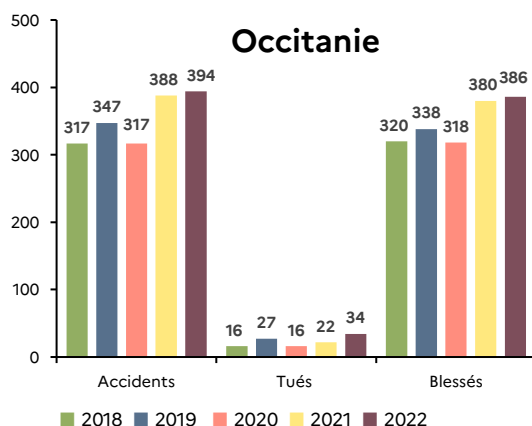
Blessés : on distingue les **blessés hospitalisés** (blessés nécessitant plus de 24 heures d'hospitalisation) et les **blessés légers** (victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures).

Dans ce document, le terme blessés regroupe les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Bicyclette : deux roues sans moteur y compris les vélos à assistance électrique et les engins de déplacement personnel à moteur.

Dans ce document le terme « vélo » remplace, par endroit, le mot bicyclette.

Évolution de l'accidentalité impliquant une bicyclette de 2018 à 2022

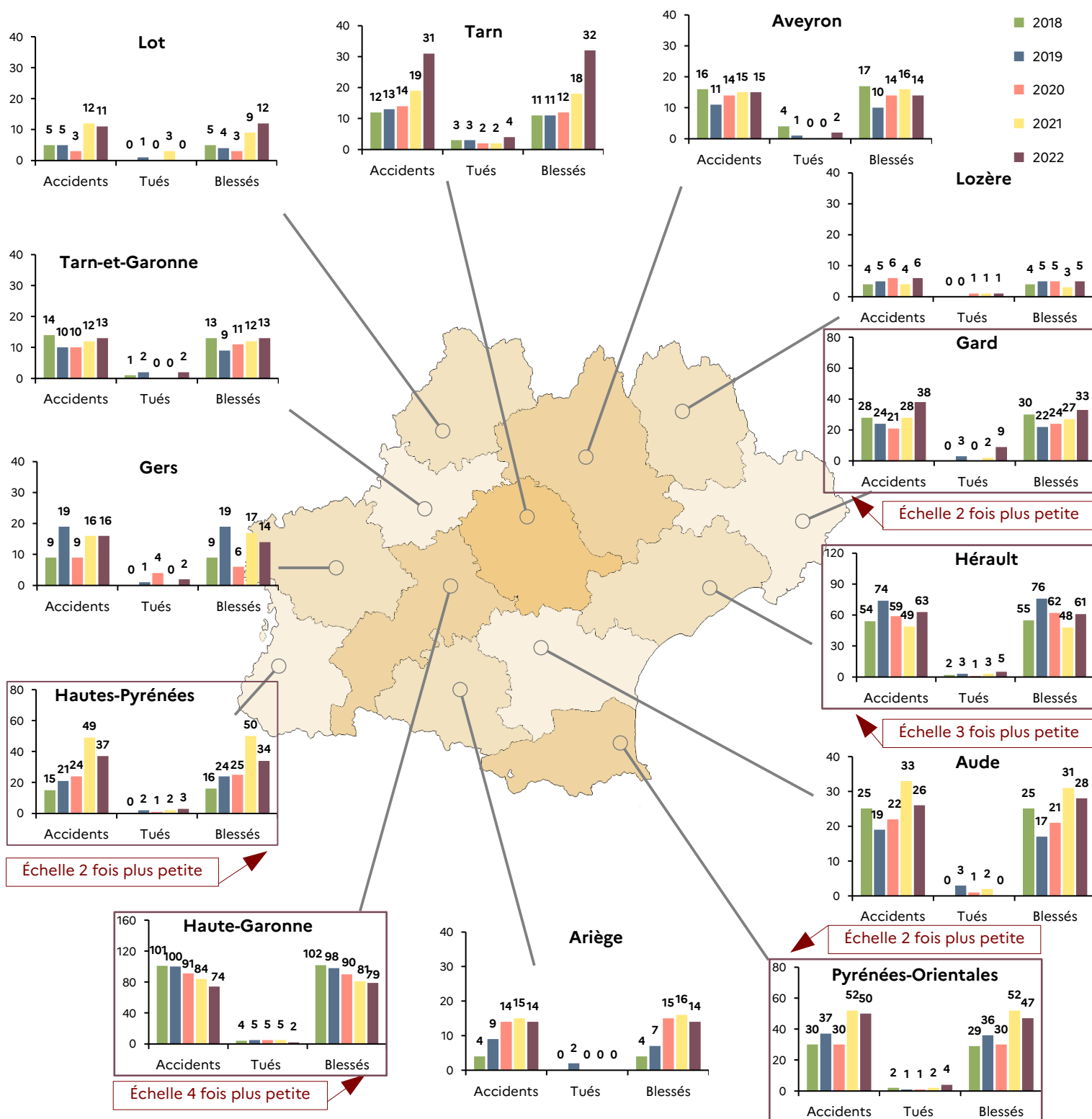


Si l'on fait abstraction de la baisse de l'accidentalité des vélos en 2020 – probablement imputable à la diminution du trafic due à la crise sanitaire Covid19 - on observe une augmentation continue du nombre des accidents et des blessés.

Le nombre de tués en 2021 reste en deçà de 2019 (année de référence). A contrario, en 2022 le nombre de tués dans les accidents impliquant un vélo est au dessus de la valeur de 2019.

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Évolution de l'accidentalité impliquant une bicyclette par département



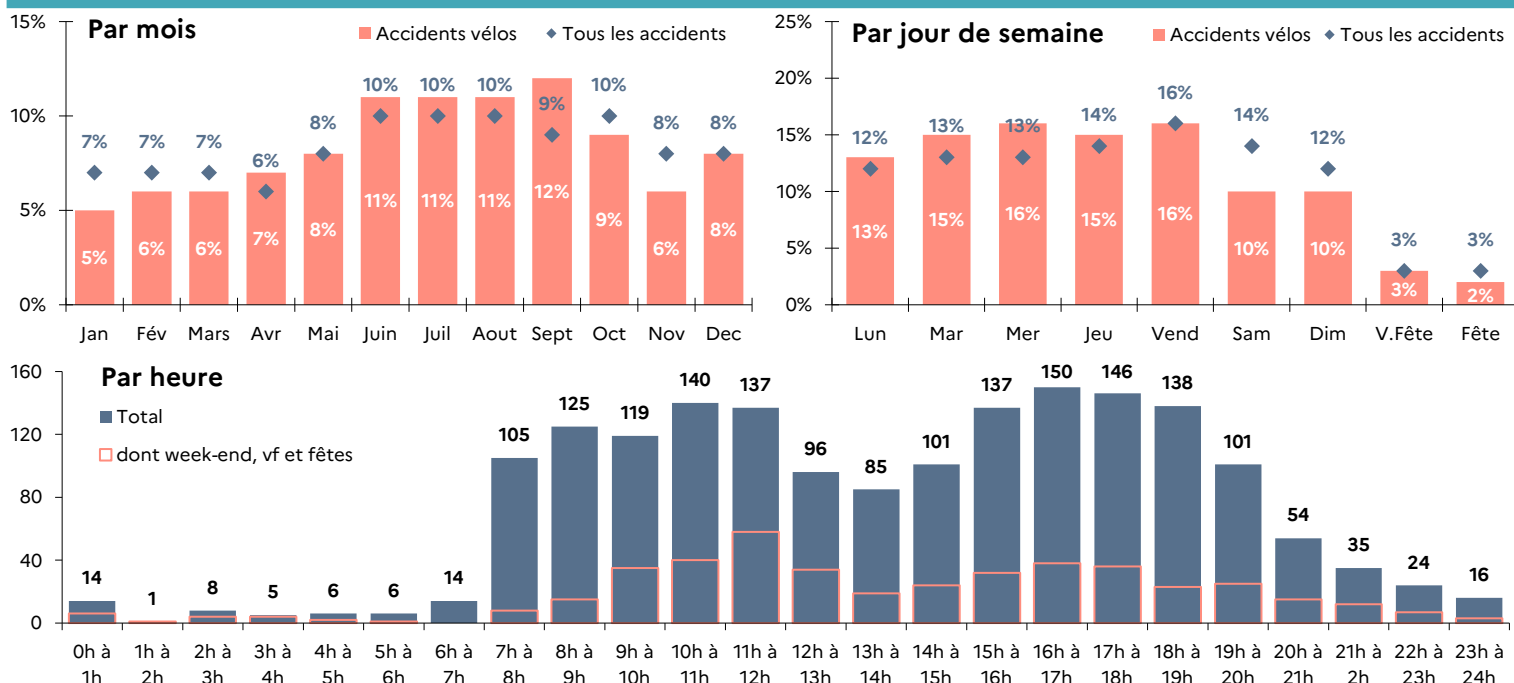
Dans les départements de l'Occitanie, entre 2018 et 2022, les variations des indicateurs "accidents", et "blessés" ne permettent pas de dégager une tendance.

Sur l'ensemble de la période d'étude, on note une augmentation du nombre des accidents et des blessés dans le Tarn, ainsi qu'une baisse de ces mêmes indicateurs pour la Haute-Garonne. En 2022, dans le Gard, l'Hérault, le Tarn et le Tarn-et-Garonne, les accidents, les tués et les blessés sont en hausse, alors que ces trois indicateurs sont en baisse en Haute-Garonne. Sur la période étudiée, la Lozère présente le plus faible nombre d'accidents et de blessés; l'Ariège le plus faible nombre de tués.

Les départements présentant la plus forte accidentalité vélo sont : la **Haute-Garonne** (26 % des accidents et des blessés et 18 % des tués) et l'**Hérault** (17 % des accidents et des blessés et 12 % des tués). A eux seuls, ces deux départements représentent 47 % des accidents et des blessés et 30 % des tués.

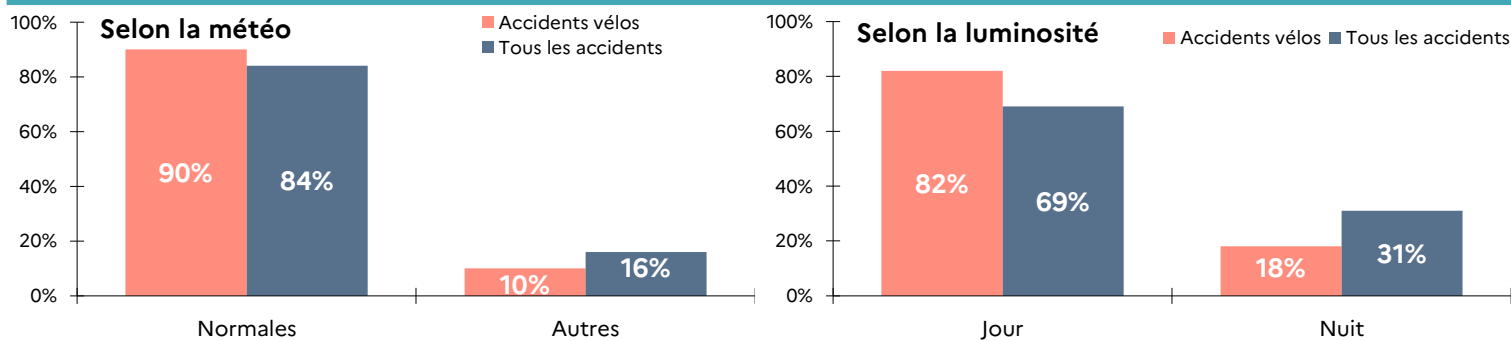
Attention : les évolutions des petits chiffres sont très sensibles aux variations. C'est pourquoi les tendances doivent être analysées dans la durée.

Répartition des accidents impliquant une bicyclette dans le temps



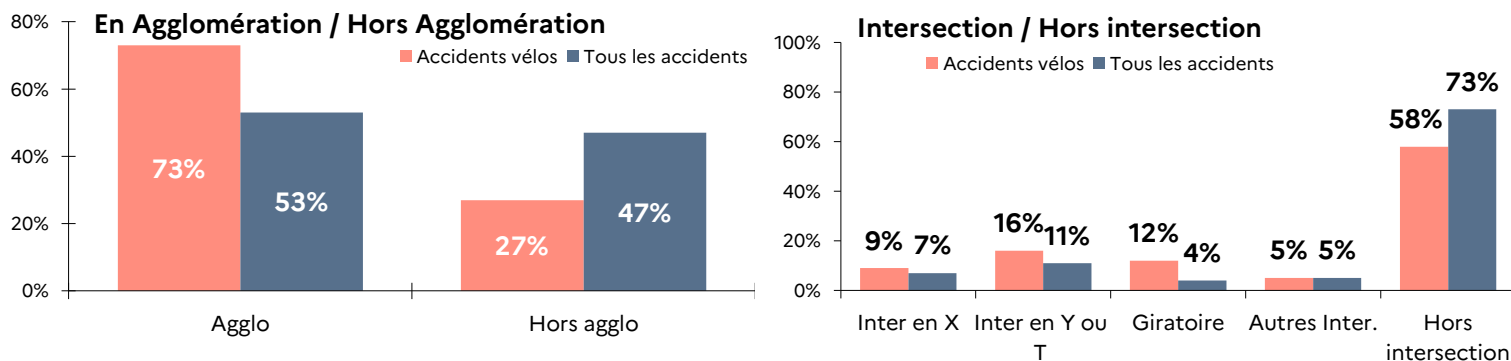
L'accidentalité vélo est plus importante entre juin et septembre, avec un pic en septembre. Ce constat est plus marqué que pour l'accidentalité générale. Les mois de janvier à mars et celui de novembre sont les moins accidentogènes. Comparés à l'accidentalité générale et aux autres jours de la semaine, les week-ends sont moins accidentogènes. Les accidents sont concentrés sur la période diurne avec un pic entre 10 h et 12 h et un autre entre 16 h et 18 h. On remarque qu'entre 0 h et 6 h, 45 % des accidents se produisent le week-end, la veille d'un jour de fête ou un jour de fête.

Répartition des accidents impliquant une bicyclette selon les circonstances



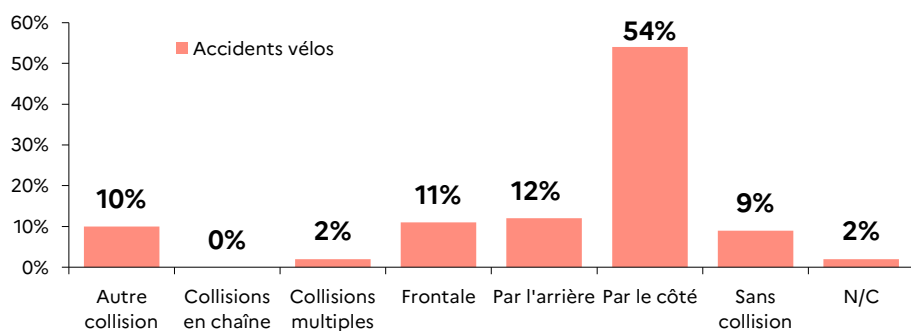
Les accidents impliquant un vélo se produisent **majoritairement** dans des **conditions atmosphériques normales** (90 %) soit 6 points de plus que pour l'accidentalité générale. Ils ont majoritairement lieu, comme pour l'accidentalité générale, de **jour**, mais avec 13 points de plus.

Répartition des accidents impliquant une bicyclette suivant la localisation



Les accidents vélo sur la région se produisent **majoritairement en agglomération** (73 %) et **hors intersection** (58 %). Il est à noter que les accidents impliquant un vélo en agglomération sont sur-représentés par rapport à l'accidentalité générale (+ 20 points). Pour les accidents aux carrefours, les intersections en **Y ou T** enregistrent le **plus d'accidents** (16 %), viennent ensuite les **giratoires** (12 %) puis les **intersections en X** (9 %). Les accidents impliquant un vélo en intersection sont sur-représentés par rapport à l'accidentalité générale (+ 15 points).

Répartition des accidents impliquant une bicyclette par type de collision



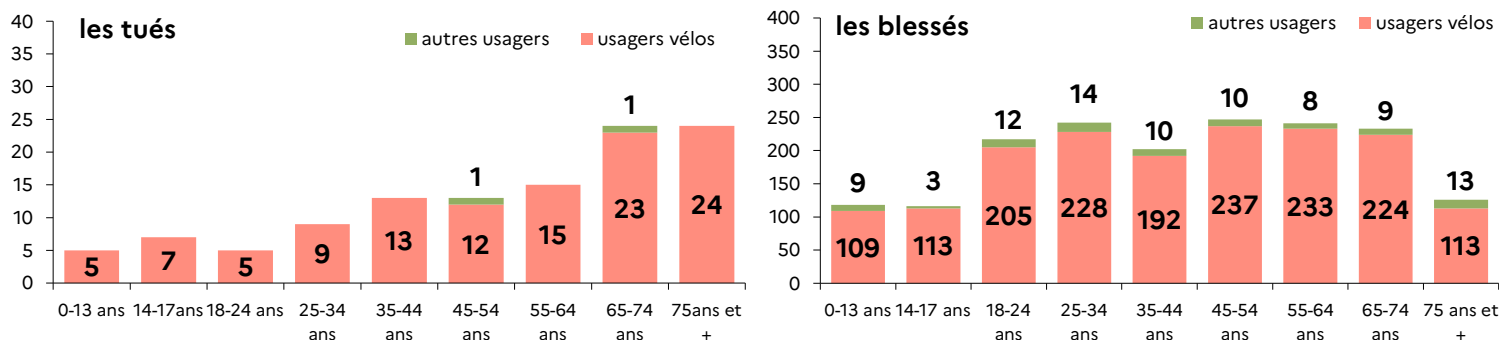
Lors d'un accident impliquant un vélo, il y a **majoritairement** une collision avec un autre véhicule.

Les collisions par le côté avec 54 % sont les plus nombreuses, viennent ensuite les collisions arrières (12 %) et frontales (11 %).

A noter que pour 9 % des accidents avec un vélo, aucun tiers n'est impliqué.

Les impliqués dans les accidents de bicyclette

... selon la classe d'âge

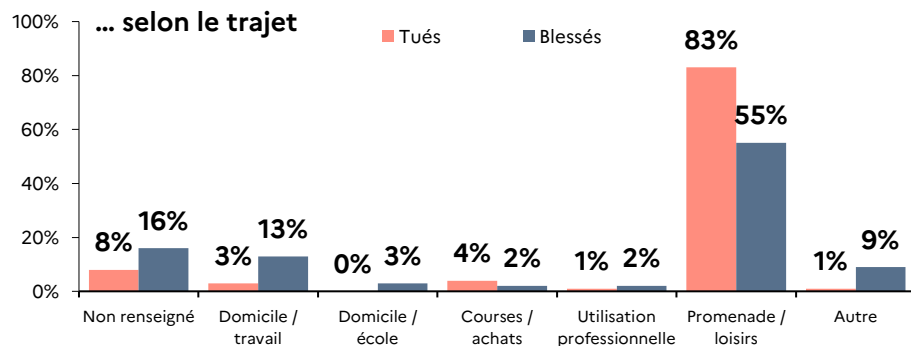


Lors des accidents impliquant un vélo, **98 % des tués** et **95 % des blessés** sont des usagers de vélo, ce qui traduit leur **vulnérabilité particulière**.

Dans les accidents impliquant un vélo, 42 % des tués et 21 % des blessés sont des seniors (65 ans et plus).

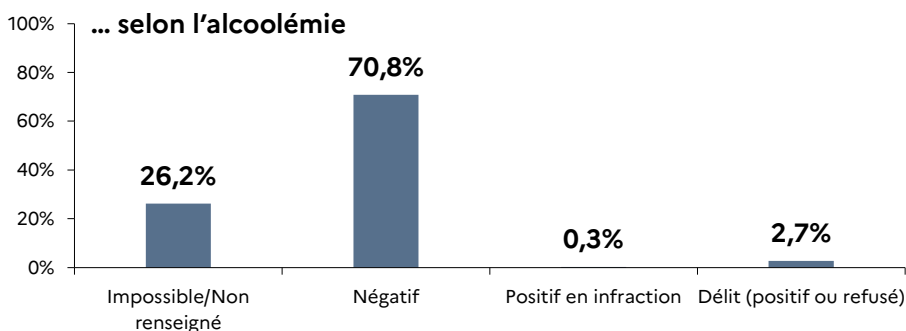
La tranche d'âge 25 à 64 ans (les actifs) représente 43 % des tués et 54 % des blessés. Enfin, 15 % des tués et 26 % des blessés sont des enfants ou des jeunes (0 à 24 ans).

... selon le trajet



Nous observons que c'est lors des trajets « promenades-loisirs » que le nombre de victimes est le plus important, ils représentent 83 % des tués et 55 % des blessés. Les trajets « domiciles-travail » représentent 3 % des tués et 13 % des blessés.

... selon l'alcoolémie



Dans les accidents impliquant un vélo, seuls 3 % des conducteurs de vélo sont contrôlés positif à l'alcool. Pour 26,2 % d'entre eux, l'alcoolémie est impossible ou non renseignée.

Parmi les 3 % testés positif, 91 % sont en délit (taux supérieur ou égal à 0,8 gr / L de sang) et 9 % en infraction (taux compris entre 0,5 et 0,8 gr / L de sang).

Directeur de publication : Patrick BERG — Réalisation et rédaction : Alain BENAYS, Sélim ABDI

Sources et définitions : Les données des accidents corporels de la route sont issues des relevés de la gendarmerie et de la police nationale et sont fournies par les observatoires départementaux de la sécurité routière des départements de la région Occitanie

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
1, rue de la Cité administrative, CS 80002, 31074 Toulouse Cedex 9