



**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

Mars 2025

# L'accidentalité des bicyclettes dans la région Occitanie

De 2019 à 2023

En 5 ans :

qui ont provoqué :

**1 828 accidents**

**123 tués**

**1 807 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.

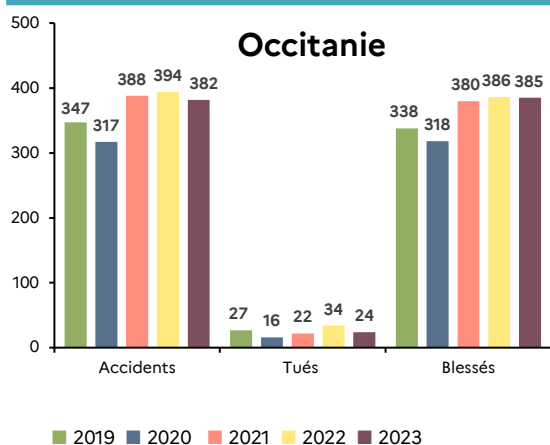
**Blessés** : on distingue les **blessés hospitalisés** (blessés nécessitant plus de 24 heures d'hospitalisation) et les **blessés légers** (victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures).

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

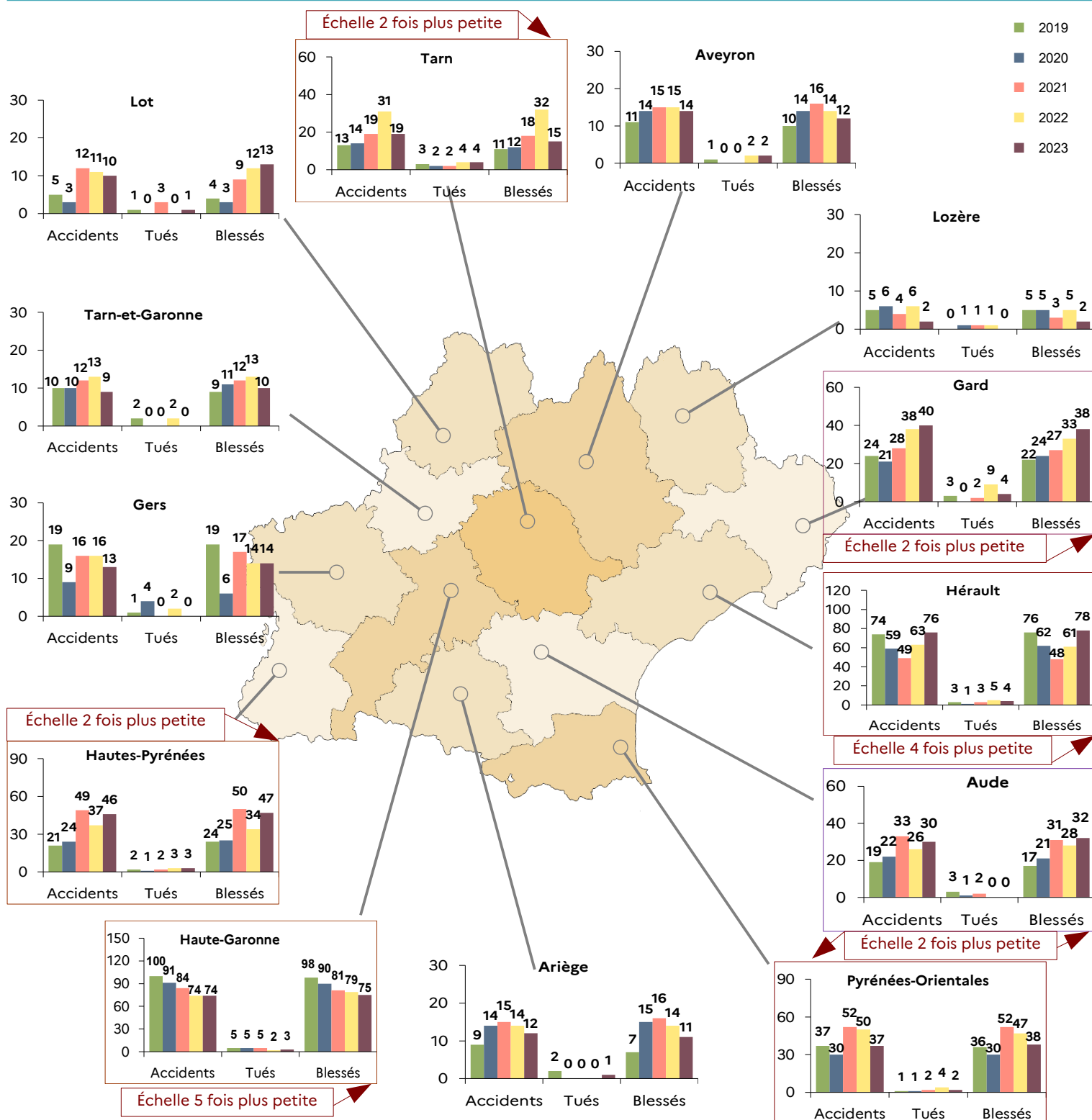


Si l'on fait abstraction de la baisse de l'accidentalité des vélos en 2020 – probablement imputable à la diminution du trafic due à la crise sanitaire Covid19 - on observe une augmentation continue du nombre des accidents et des blessés entre 2019 et 2022. En 2023, ces deux indicateurs sont en baisse. Ils restent toutefois au-dessus de la valeur de 2019 (année de référence) .

Le constat est le même pour le nombre de tués, mais la valeur de 2023 se situe en dessous de celle de 2019 .

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

# Évolution de l'accidentalité impliquant une bicyclette par département



Dans les départements de l'Occitanie, les variations des indicateurs "accidents", et "blessés" ne permettent pas de dégager une tendance sur la période d'étude.

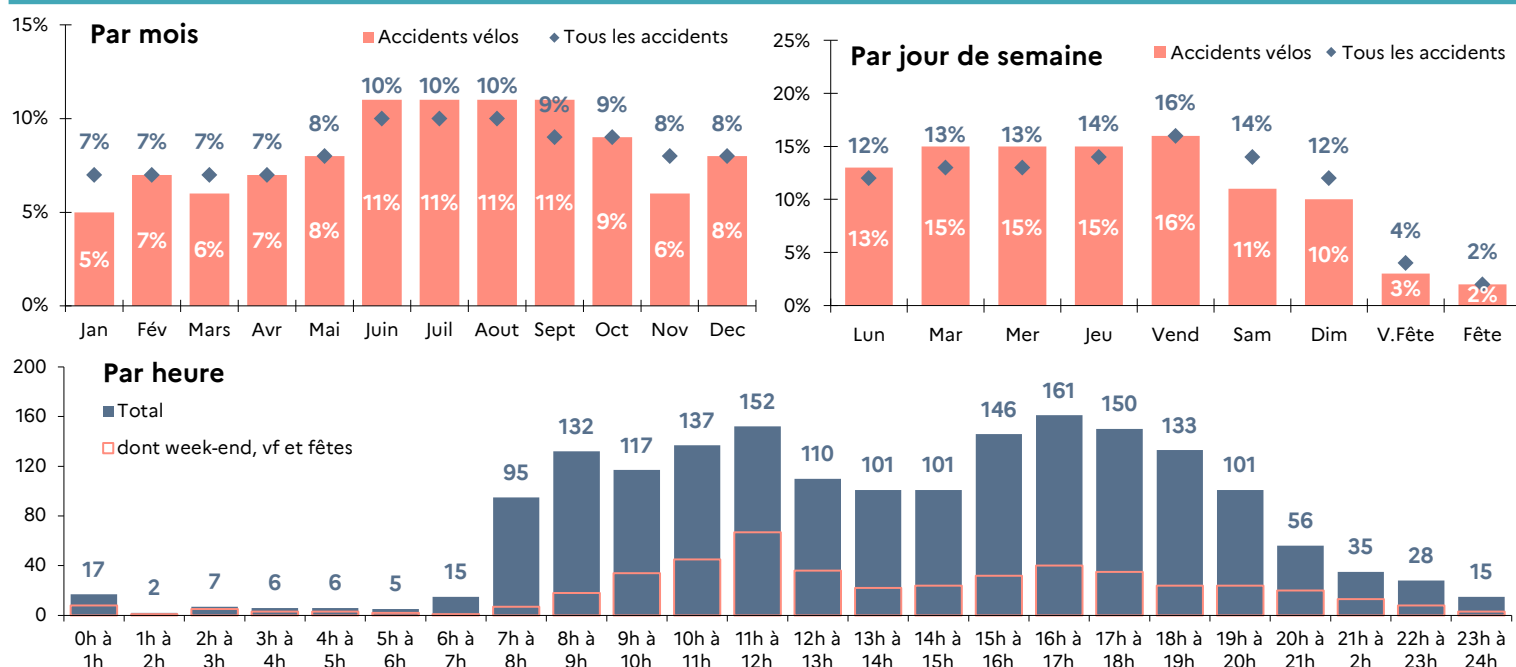
Pour le Gard, on note une augmentation des accidents sur les trois dernières années, ainsi que des blessés sur l'ensemble de la période d'étude. L'hérault présente une augmentation des accidents et des blessés sur les deux dernières années. Pour l'Ariège et les Pyrénées-Orientales, les accidents et les blessés sont en baisse sur les deux dernières années de la période d'étude. Le nombre de blessés est en baisse en Haute-Garonne sur l'ensemble de la période étudiée.

Sur l'ensemble de la période, la Lozère présente le plus faible nombre d'accidents et de blessés. Elle partage avec l'Ariège, le plus faible nombre de tués dans les accidents impliquant un vélo.

Les départements présentant la plus forte accidentalité vélo sont : la **Haute-Garonne** (23 % des accidents et des blessés et 16 % des tués) et l'**Hérault** (18 % des accidents et des blessés et 13 % des tués). A eux seuls, ces deux départements représentent 41 % des accidents et des blessés et 29 % des tués.

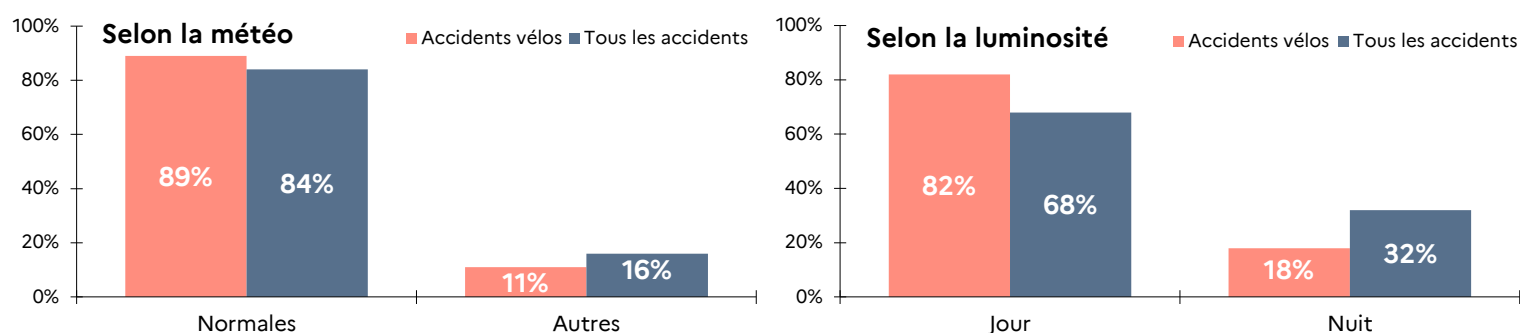
**Attention :** les évolutions des petits chiffres sont très sensibles aux variations. C'est pourquoi les tendances doivent être analysées dans la durée.

## Répartition des accidents impliquant une bicyclette dans le temps



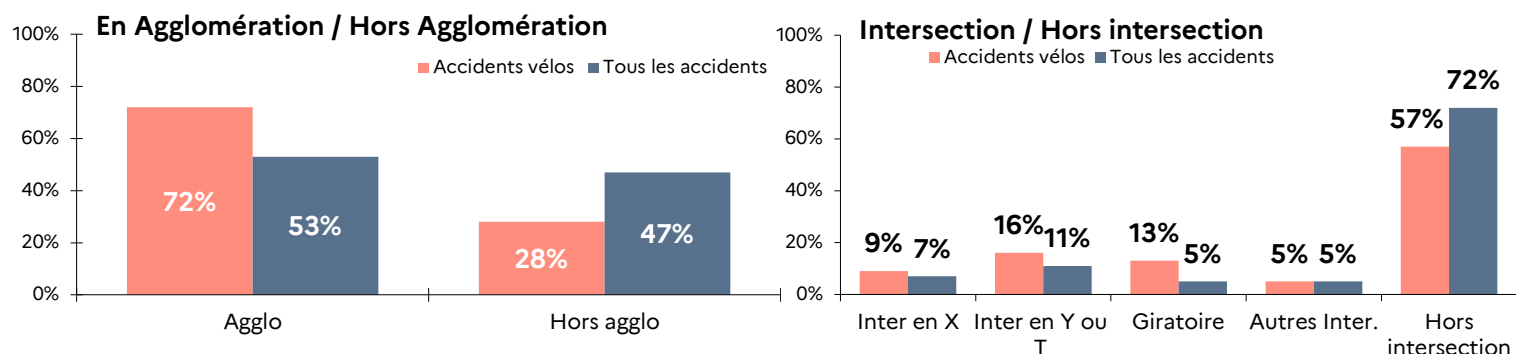
L'accidentalité vélo est plus importante entre juin et septembre (11%). Ce constat est plus marqué que pour l'accidentalité générale. Le mois de janvier est le moins accidentogène. Comparés à l'accidentalité générale et aux autres jours de la semaine, les week-ends sont moins accidentogènes. Les accidents sont concentrés sur la période diurne avec un pic entre 11 h et 12 h et un autre entre 16h et 17 h. On remarque qu'entre **0 h et 6 h, 47 %** 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



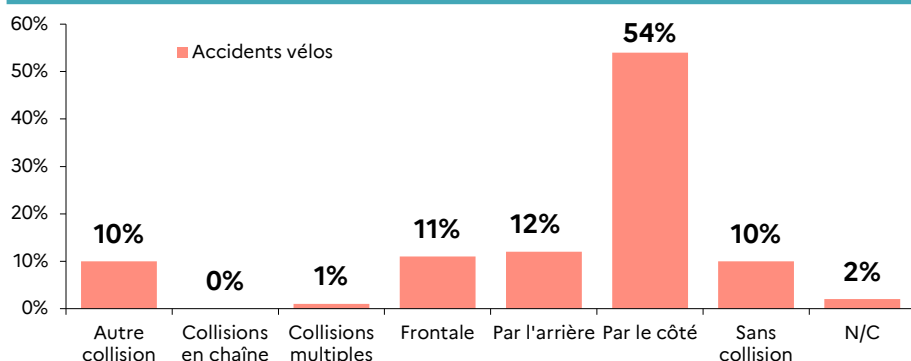
Les accidents impliquant un vélo se produisent **majoritairement** dans des **conditions atmosphériques normales** (89%), soit 5 points de plus que pour l'accidentalité générale. Ils ont majoritairement lieu, comme pour l'accidentalité générale, de **jour**, mais avec 14 points de plus.

## Répartition des accidents impliquant une bicyclette suivant la localisation



Les accidents vélo sur la région se produisent **majoritairement en agglomération** (72 %) et **hors intersection** (57 %). Il est à noter que les accidents impliquant un vélo en agglomération sont sur-représentés par rapport à l'accidentalité générale (+ 19 points). Pour les accidents aux carrefours, les intersections en **Y ou T** enregistrent le **plus d'accidents** (16 %), viennent ensuite les **giratoires** (13 %) 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



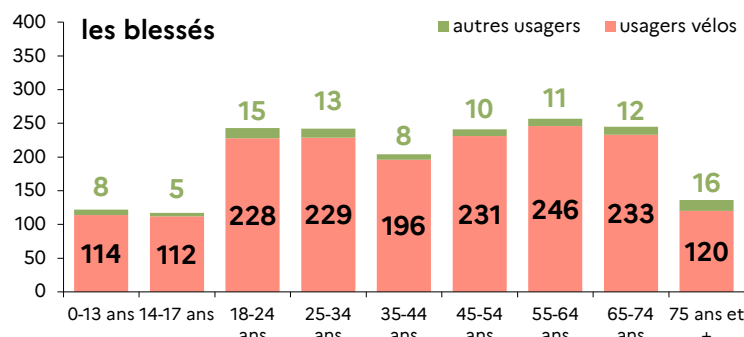
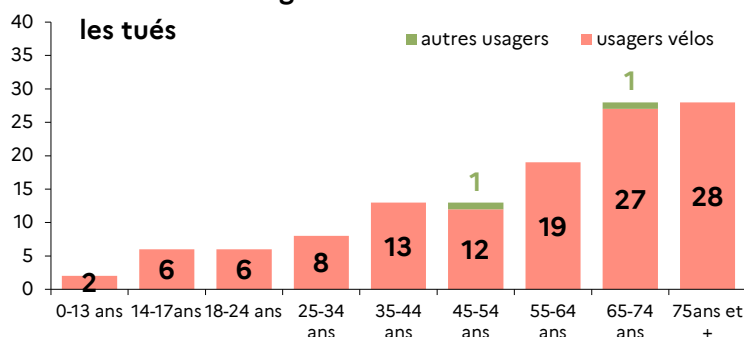
Lors d'un accident impliquant un vélo, il y a **majoritairement** une collision avec un autre véhicule.

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

A noter que pour 10 % des accidents avec un vélo, aucun tiers n'est impliqué.

## Les impliqués dans les accidents de bicyclette

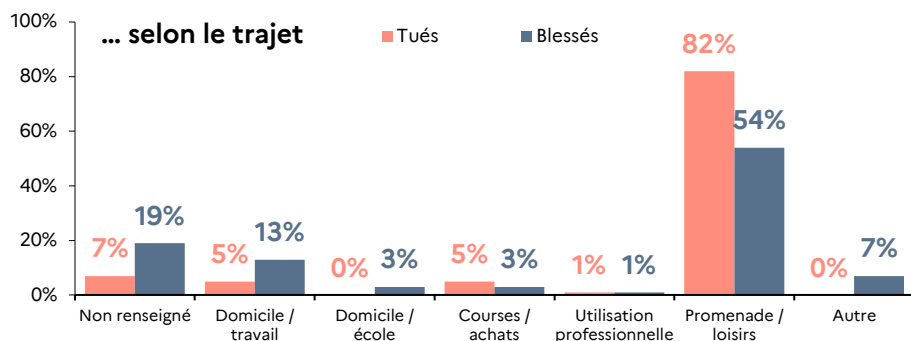
### ... selon la classe d'âge



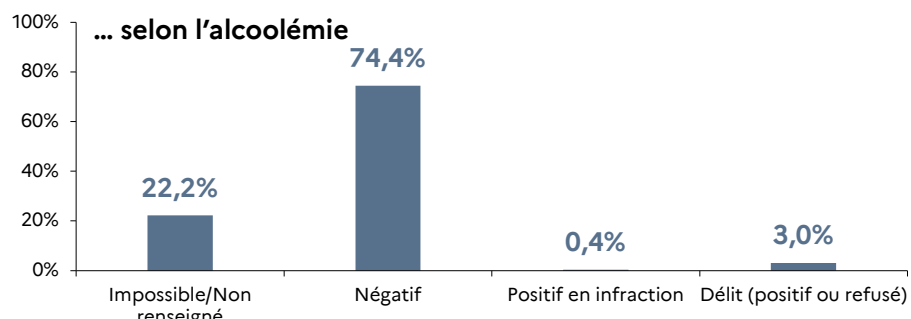
Lors des accidents impliquant un vélo, **98 % des tués** et **95 % des blessés** sont des usagers de vélo, ce qui traduit leur **vulnérabilité particulière**.

Dans les accidents impliquant un vélo, 46 % 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 52 % des blessés. Enfin, 11 % des tués et 27 % des blessés sont des enfants ou des jeunes (0 à 24 ans).



Nous observons que c'est lors des trajets « promenades-loisirs » que le nombre de victimes est le plus important. Ils représentent 82 % des tués et 54 % des blessés. Les trajets « domiciles-travail » représentent 5 % des tués et 13 % des blessés.



Dans les accidents impliquant un vélo, seuls 3,4 % des conducteurs de vélo sont contrôlés positif à l'alcool. Pour 22,2 % d'entre eux, l'alcoolémie est impossible ou non renseignée.

Parmi les 3,4 % positifs à l'alcool, 89 % sont en délit (taux supérieur ou égal à 0,8 gr / L de sang) et 11 % 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