



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Sécurité Routière Région Occitanie

Bilan de l'accidentalité 2022

**376 TUÉS
4527 BLESSÉS
3529 ACCIDENTS**

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE****

SOMMAIRE

ÉDITO DE LA DREAL	3
CONSTAT 2022	4
En région	4
Évolution du nombre d'accidents entre 2018 et 2022	4
Évolution du nombre de tués et d'accidents mortels entre 2018 et 2022	4
Évolution du nombre de blessés entre 2018 et 2022	5
Accidents corporels et tués par million d'habitants en 2022	5
À l'échelon départemental	6
Répartition des accidents selon la catégorie d'usagers en Occitanie en 2022	7
Répartition des tués selon la catégorie d'usagers en Occitanie et en France métropolitaine en 2022	7
Répartition des accidents dans le temps	8
La localisation des accidents reflète la structure territoriale de la région	8
LES VICTIMES – LES TUÉS	9
Répartition des tués par classe d'âge	9
Répartition des tués par mode de transport	9
Répartition des tués selon le type d'obstacle fixe	9
LES VICTIMES – LES BLESSÉS	10
Répartition des blessés par classe d'âge	10
Répartition des blessés par mode de transport	10
Répartition des blessés selon le type d'obstacle fixe	10
LES VICTIMES – LES USAGERS VULNÉRABLES	11
Les tués selon l'âge parmi les usagers vulnérables	11
Les blessés selon l'âge parmi les usagers vulnérables	11
FOCUS MOBILITÉS DOUCES	12
FOCUS ALCOOL	13
ACTUALITÉ DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE - 2022	14
Actualité nationale	14
Actualité régionale	17
LEXIQUE	22
RÉSULTATS PAR DÉPARTEMENT	23

SOURCES

Les données de ce bilan sont issues du fichier des accidents corporels de la circulation routière des Observatoires Départementaux de la Sécurité Routière (ODSR) de la région Occitanie et des fichiers de l'Observatoire Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

Les données concernant la population proviennent de l'INSEE (estimation de la population de l'année 2019).

ÉDITO DE LA DREAL

En 2022, 376 personnes sont décédées sur les routes d'Occitanie. Ce chiffre reste stable par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (hors 2020, année particulière, compte tenu des restrictions de circulation liées à la pandémie).

Ce bilan annuel a pour but de mieux appréhender l'accidentalité. Il est d'ailleurs très intéressant de relever que la mortalité reste inférieure à l'année de référence de 2019, alors que les niveaux de trafic en 2022 sont redevenus comparables à ceux d'avant la pandémie. Cela prouve l'efficacité des politiques publiques mises en place en matière de sécurité routière.

Ce bilan permet également de comprendre les composantes de l'accidentalité au travers d'analyses thématiques. Dans un contexte de fort développement et de promotion des mobilités douces et actives, le constat d'une évolution de près de 30 % de la mortalité de cette catégorie d'usagers doit nous inciter à maintenir nos efforts en matière de prévention et de sensibilisation, notamment vers les usagers motorisés, et aussi vers les usagers des mobilités douces : chacun et chacune doit redoubler d'attention !

Ainsi, ce bilan nous incite, très humblement, à rester mobilisés et à ne pas relâcher nos efforts. La sécurité routière est l'affaire de toutes et tous !

Je remercie l'ensemble des partenaires de la sécurité routière qui contribuent par leurs actions à la réduction de l'accidentalité.

Le Directeur Régional de l'Environnement
De l'Aménagement et du Logement
Patrick BERG



LE CONSTAT 2022

Une accidentalité
régionale en baisse

EN RÉGION OCCITANIE

Après une hausse en 2021 (année post Covid 19), l'accidentalité de l'année 2022 en Occitanie, est en baisse par rapport à 2021 et 2019 (année de référence pour l'ONISR).

Par rapport à la moyenne glissante sur la période 2017-2021 (*), le nombre d'accidents est en recul de 9,8 %, celui des blessés de 10,2 %. Celui des tués reste stable.

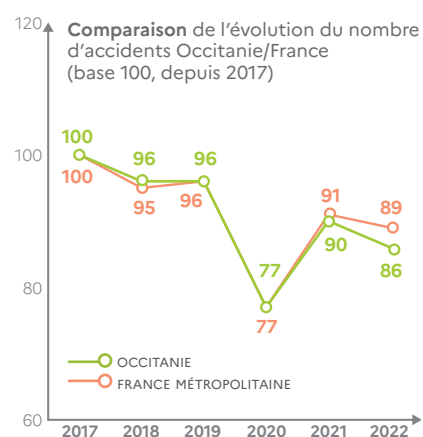
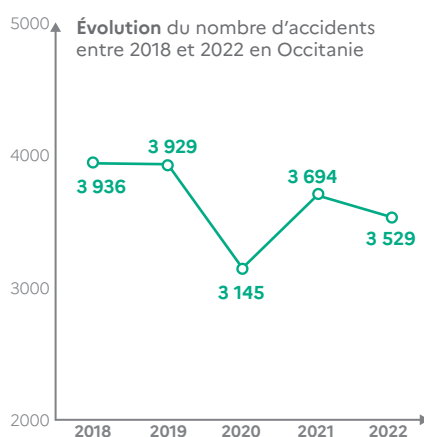
	Région Occitanie			Évolution 2022 par rapport à la moyenne 2017 à 2021(*)	
	2022	2021	Moyenne 2017 à 2021(*)	Région Occitanie	France métropolitaine
Accidents	3 529	3 694	3 911	-9,8 %	-6,4 %
Tués à 30 jours	376	356	376	0 %	+1,4 %
Blessés	4 527	4 776	5 042	-10,2 %	-8,2 %

(*) Compte tenu de la pandémie liée au Covid-19, l'année 2020 a été neutralisée.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ENTRE 2018 ET 2022 EN OCCITANIE

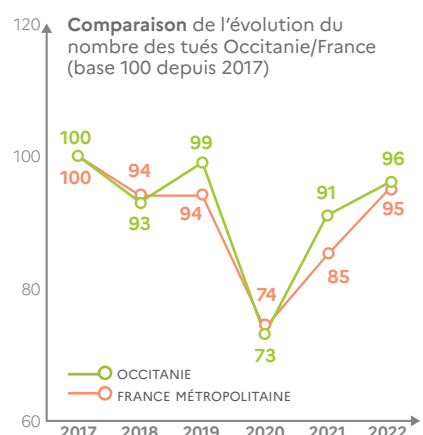
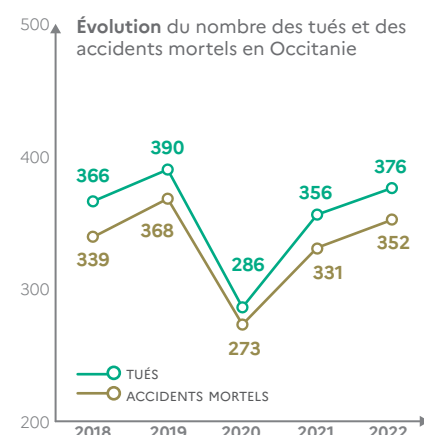
Depuis 2017, l'accidentalité en Occitanie est en baisse, on occulte l'année 2020 qui est une année atypique.

L'évolution du nombre d'accidents en Occitanie suit une tendance similaire à celle constatée en France métropolitaine.



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS ET D'ACCIDENTS MORTELS ENTRE 2018 ET 2022 EN OCCITANIE

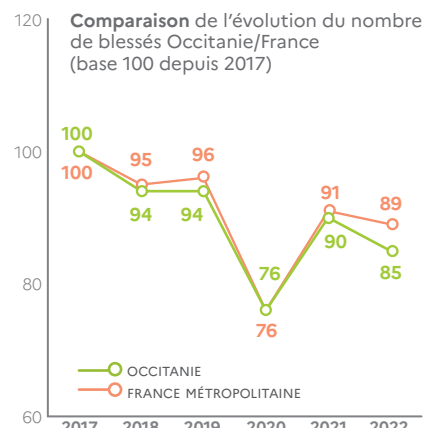
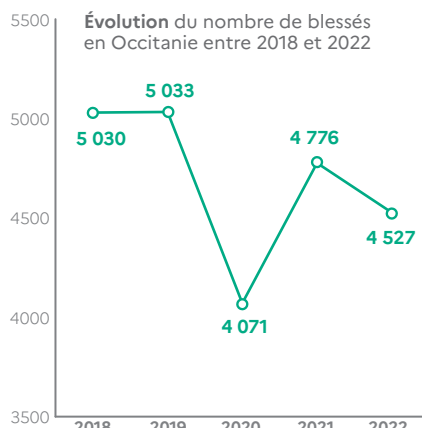
Après une baisse en 2020 due aux restrictions de circulation liées à l'épidémie de Covid 19, le nombre de tués et d'accidents mortels est en hausse depuis 2021. Leurs nombres restent toutefois inférieurs à ceux constatés en 2019, année de référence.



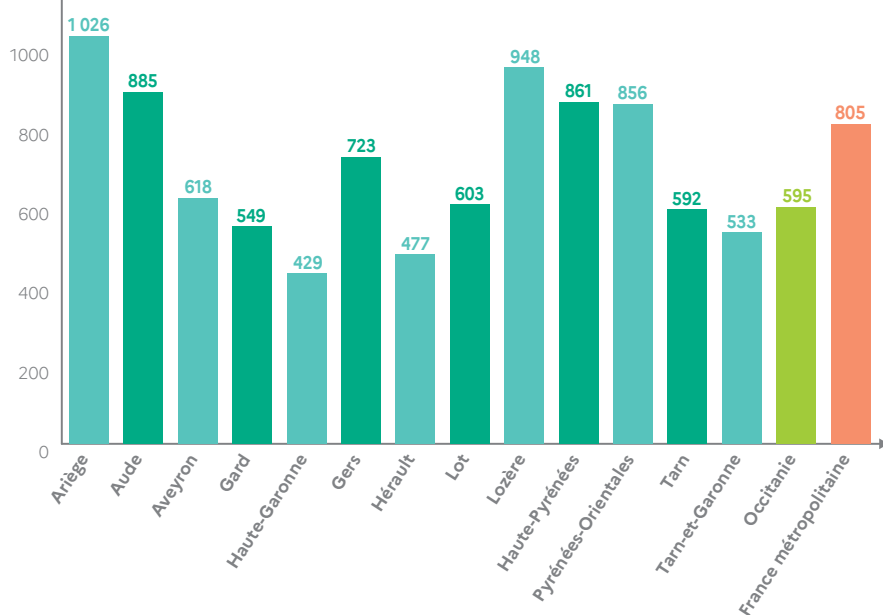
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE BLESSÉS ENTRE 2018 ET 2022 EN OCCITANIE

Malgré une très légère hausse en 2019 (0,1 % par rapport à 2018), pour l'ensemble de la région, le nombre de blessés est en baisse depuis 2017.

Entre 2018 et 2022, l'évolution du nombre des blessés en Occitanie reste similaire à l'évolution enregistrée au niveau de la France métropolitaine.



Accidents corporels par million d'habitants - 2022

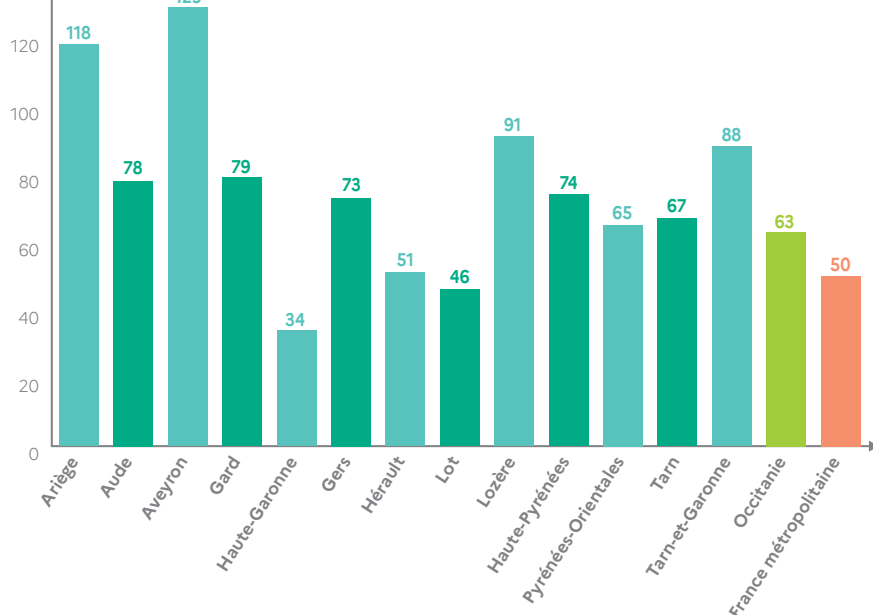


ACCIDENTS CORPORELS ET TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS - 2022

Le nombre d'accidents corporels par million d'habitants (*) en Occitanie est inférieur à celui de la France métropolitaine. Ce chiffre masque toutefois de fortes disparités entre les treize départements de la région.

En effet, l'Ariège, l'Aude, la Lozère, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Orientales ont un nombre d'accidents par million d'habitants supérieur à celui du niveau national. La Haute-Garonne enregistre le plus faible nombre d'accidents par million d'habitants de la région.

Tués par million d'habitants - 2022



En revanche, le nombre de tués par million d'habitants (*) sur les routes Occitanes est supérieur de 13 % à celui de la France métropolitaine. Seuls la Haute-Garonne et le Lot se situent en dessous du niveau national.

(*) L'indicateur « Par million d'habitants » doit être relativisé pour les départements à faible population

À L'ÉCHELON DÉPARTEMENTAL

En 2022, quatre des treize départements de la région voient l'ensemble de leurs indicateurs orienté à la baisse par rapport à la moyenne des années 2017 à 2021 (*) et un seul département, les Pyrénées-Orientales, voit l'ensemble de ses indicateurs orienté à la hausse.

La Haute-Garonne et l'Hérault représentent à eux deux 33 % des accidents et 29 % des tués de la région.

Ces deux départements, les plus peuplés de la région, présentent pourtant une accidentalité en baisse en 2022 par rapport à la moyenne 2017 à 2021 (*).

Nombre d'accidents, accidents graves, tués et blessés pour l'année 2022

LÉGENDE

- ↓ Indicateur en baisse
- Indicateur stable
- ↑ Indicateur en hausse

Tendance par rapport à la moyenne des années 2017 à 2021 (*)

(*) Compte tenu de la pandémie liée au covid-19 l'année 2020 a été neutralisée, on compare l'année 2022 à la moyenne 2017 à 2021.

46 | LOT

Accidents	105	↑
Accidents graves	74	→
Tués	8	↓
Blessés	114	↑

81 | TARN

Accidents	231	↑
Accidents graves	114	↓
Tués	26	↓
Blessés	291	↑

12 | AVEYRON

Accidents	173	↓
Accidents graves	116	↓
Tués	36	↑
Blessés	208	↓

48 | LOZÈRE

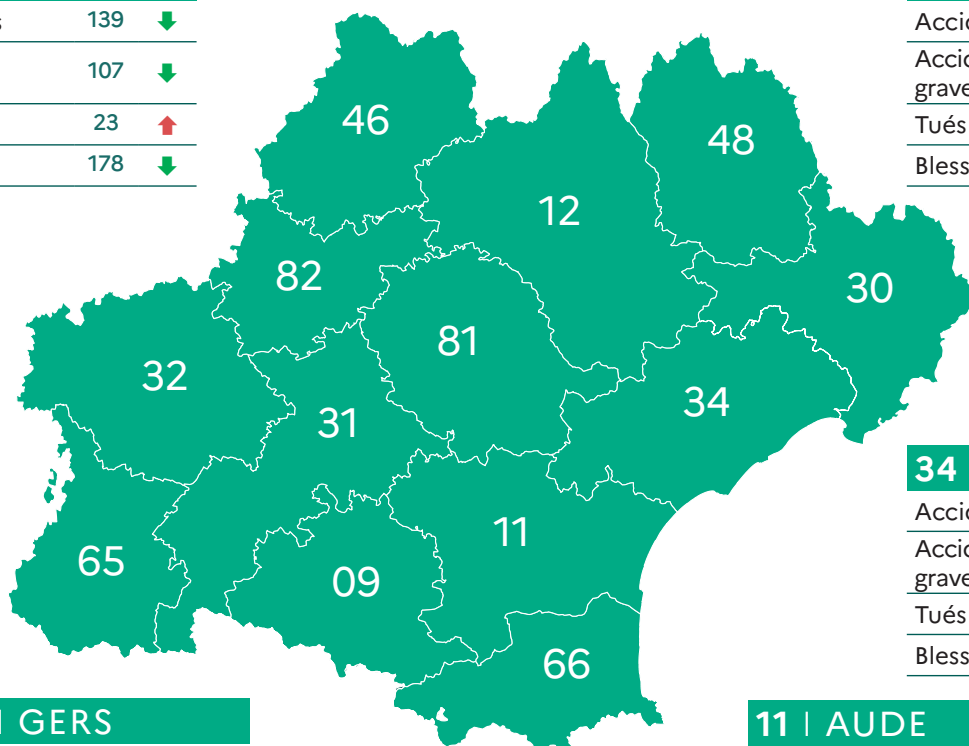
Accidents	73	↓
Accidents graves	50	↓
Tués	7	↑
Blessés	91	↓

82 | TARN-ET-G.

Accidents	139	↓
Accidents graves	107	↓
Tués	23	↑
Blessés	178	↓

30 | GARD

Accidents	411	↓
Accidents graves	261	↓
Tués	59	↑
Blessés	539	↓



34 | HÉRAULT

Accidents	561	↓
Accidents graves	368	↓
Tués	60	↓
Blessés	748	↓

32 | GERS

Accidents	138	↓
Accidents graves	85	↓
Tués	14	↓
Blessés	171	↓

11 | AUDE

Accidents	331	↓
Accidents graves	174	↓
Tués	29	↓
Blessés	451	↓

65 | HAUTES-P.

Accidents	198	↑
Accidents graves	91	↓
Tués	17	↑
Blessés	250	↑

31 | HAUTE-G.

Accidents	601	↓
Accidents graves	339	↓
Tués	48	↓
Blessés	740	↓

09 | ARIÈGE

Accidents	157	↑
Accidents graves	75	↓
Tués	18	↑
Blessés	213	↑

66 | PYRÉNÉES-O.

Accidents	411	↑
Accidents graves	171	↑
Tués	31	↑
Blessés	533	↑

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS EN OCCITANIE EN 2022

Les accidents impliquant au moins une voiture ou un véhicule utilitaire léger représentent 88 % des accidents de la région. Les deux roues motorisés sont impliqués dans 31 % des accidents dont 10 % pour les cyclomoteurs (< 50 cm³) et 16 % pour les motos de grosses cylindrées (> = 125 cm³).

Les mobilités douces sont impliquées dans 26 % des accidents.

Accidents impliquant au moins un...	Nombre accidents	accidents
...piéton (*)	513	15 %
...cycle (**)	394	11 %
...2 roues motorisé (2RM) < 50 cm ³	338	10 %
...2RM >= 50 cm ³ et <125 cm ³	183	5 %
...2RM >= 125 cm ³	550	16 %
...VL ou VU (***)	3 113	88 %
...poids lourd	148	4 %
...transport en commun (****)	32	1 %
...les autres modes (*****)	129	4 %
Ensemble des accidents de la période	3 529	(*****)

	Occitanie		France métropolitaine	
	Nbre de Tués	Part dans la mortalité	Nbre de Tués	Part dans la mortalité
Piétons	55	15 %	488	15 %
Cyclistes	33	9 %	280	9 %
Cyclomotoristes	11	3 %	124	4 %
Motocyclistes	69	18 %	594	18 %
Usagers de véhicules de tourisme ou utilitaires	197	52 %	1 669	51 %
Usagers de poids lourds et TC (****)	5	1 %	49	1 %
Les autres modes (*****)	6	2 %	63	2 %
Total	376	100 %	3 267	100 %

RÉPARTITION DES TUÉS SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS EN OCCITANIE ET EN FRANCE MÉTROPOLITAINE EN 2022

En Occitanie, comme pour la France métropolitaine, les usagers des véhicules de tourisme ou utilitaires légers sont les plus impactés dans les accidents de la circulation.

La part des tués piétons, cyclistes et motocyclistes est identique à celle de la France métropolitaine. Celle des cyclomoteurs impliqués dans un accident en Occitanie est inférieure d'un point par rapport au niveau national.

(*) Piéton: Piéton + Engin de Déplacement Personnel sans moteur (EDP-sm)

(**) Vélo ou cycle: vélo + Vélo à Assistance Électrique (VAE) + Engin de Déplacement Personnel à Moteur (EDPM)

(***) VL: Véhicule léger – VU: Véhicules utilitaires

(****) TC: Transport en commun: Bus et autocars

(*****) Autres modes: Tracteur, Quad, Voiturette, autres

(*****) le total de la colonne « % accidents » peut être supérieur à 100 %, un même accident peut impliquer plusieurs catégories d'usagers

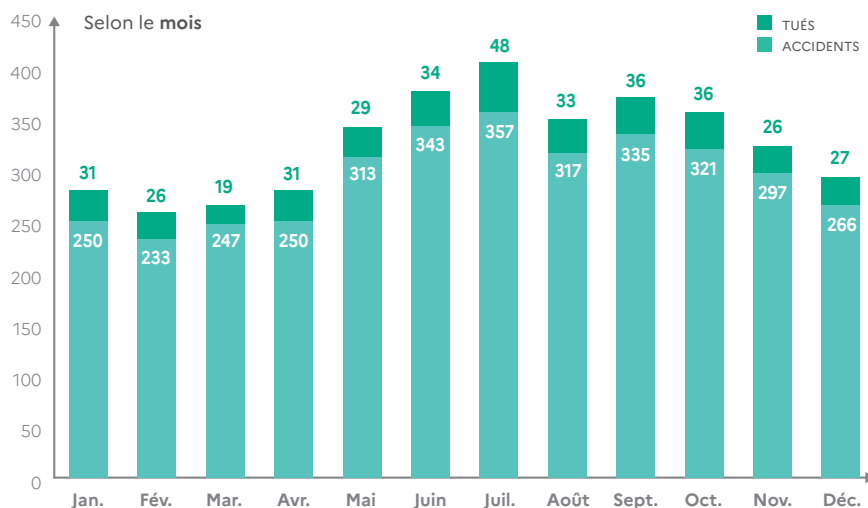
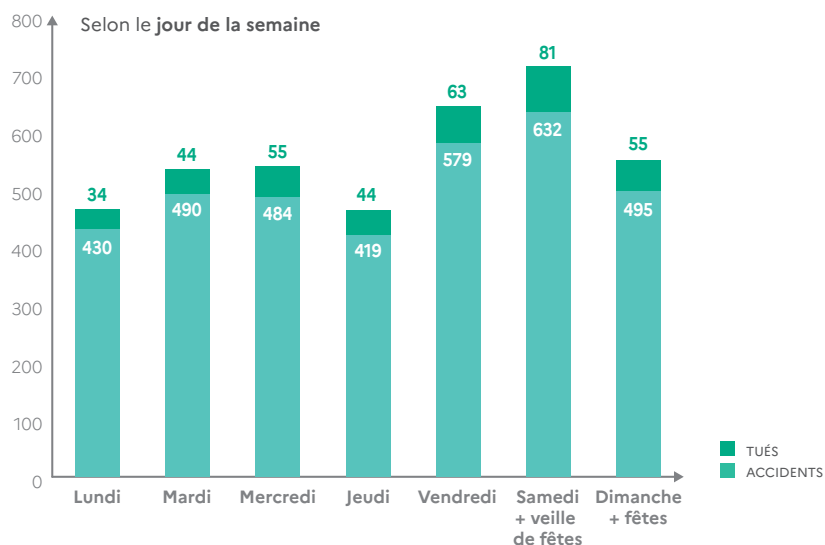
Les caractéristiques de l'Accidentalité en 2022

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DANS LE TEMPS

Ce sont les « samedis et veilles de fêtes » ainsi que les vendredis que l'on constate le plus grand nombre d'accidents et de tués sur les routes occitanes.

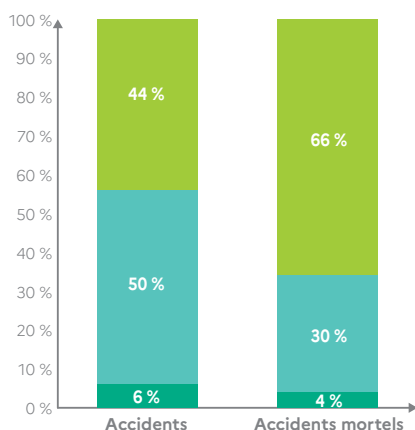
En 2022, 29 % des accidents ont eu lieu entre juin et août.

Durant cette période, on constate 31 % des tués avec un pic en juillet (48 tués). Le mois de février est le moins accidentogène et le mois de mars le moins meurtrier avec 19 morts.

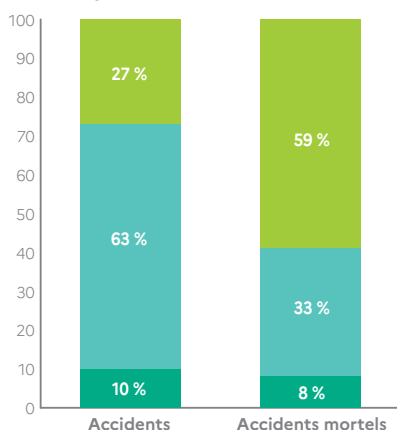


■ HORS AGGLO
■ AGGLO
■ AUTOROUTE

Occitanie 2022



France métropolitaine 2022



LA LOCALISATION DES ACCIDENTS REFLÈTE LA STRUCTURE TERRITORIALE DE LA RÉGION

Les accidents les plus graves ont lieu majoritairement hors agglomération. Bien que la proportion d'accidents y soit moins forte qu'en agglomération (44 % contre 50 %), 66 % des accidents mortels sur la région se produisent en rase campagne.

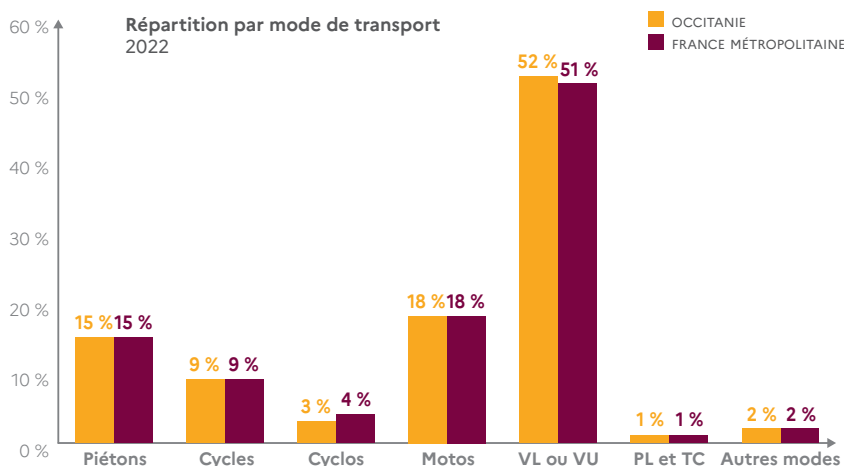
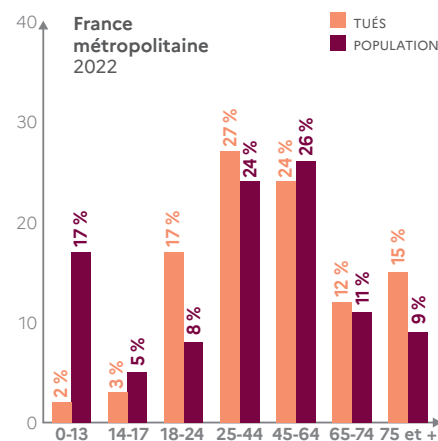
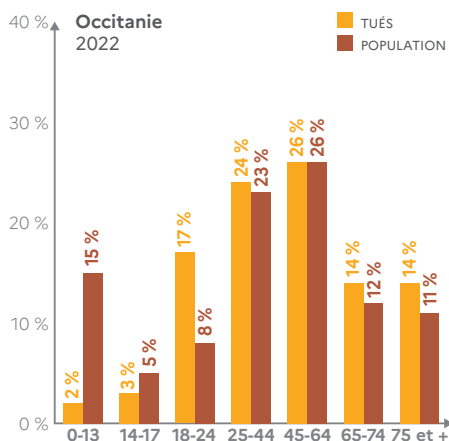
La part des accidents en agglomération de la région (50 %) est inférieure de 13 points à celle que l'on observe au niveau national (63 %).

Sur autoroutes, les parts des accidents et des accidents mortels que l'on constate en Occitanie sont inférieures de 4 points à celles enregistrées en France métropolitaine.

LES VICTIMES LES TUÉS

RÉPARTITION PAR CLASSE D'ÂGE

Comme au niveau national, en Occitanie, les classes d'âge 0-13 ans et 14-17 ans sont sous-représentées, dans la mortalité routière, par rapport à leurs poids dans la population. Au niveau national on observe que la classe d'âge des 45-64 ans est également sous représentée, ce qui n'est pas le cas en Occitanie.



RÉPARTITION PAR MODE DE TRANSPORT

En Occitanie, la répartition des tués dans les accidents de la route est sensiblement identique à celle que l'on constate à l'échelle de la France métropolitaine.

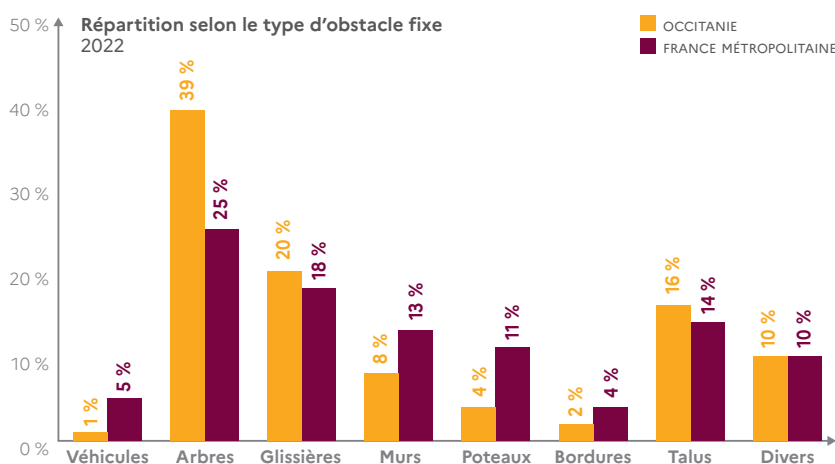
Pour les tués en véhicules légers ou utilitaires on observe que le taux est d'un point supérieur à celui du national. Pour les cyclomotoristes, c'est un point de moins.

RÉPARTITION SELON LE TYPE D'OBSTACLE FIXE

En Occitanie, on observe dans les accidents contre obstacle fixe, par rapport à la France métropolitaine, une sur-représentation des tués dans les accidents contre arbres (+ 14 points), contre glissières (+ 2 points) et dans des talus (+ 2 points).

Ces trois familles représentent respectivement 39 %, 20 % et 16 % des tués.

Il faut noter qu'en 2021, le pourcentage de tués dans un accident contre un arbre en Occitanie était au même niveau que celui observé à l'échelon national, soit 25 %.

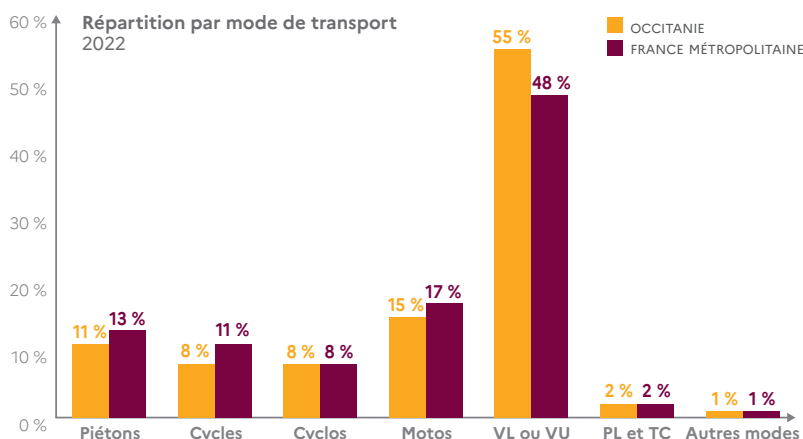
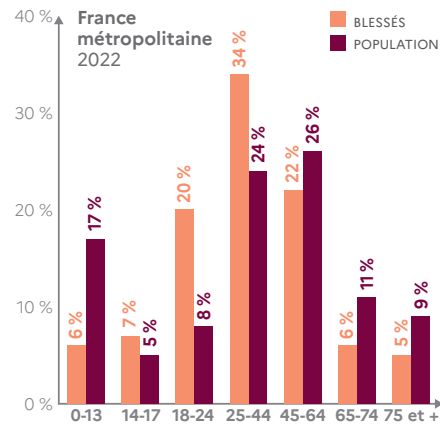
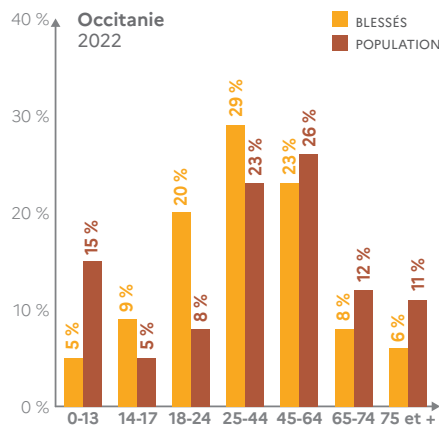


LES VICTIMES LES BLESSÉS

RÉPARTITION PAR CLASSE D'ÂGE

Comme au niveau national, en Occitanie, les classes d'âge 0-13 ans, 45-64 ans, 65-74 ans et 75 ans et + sont sous-représentées, par rapport à leurs poids dans la population.

La classe d'âge des 25-44 ans est sur-représentée mais présente également le plus fort taux de blessés (29 %) : C'est 5 points de moins qu'à l'échelle nationale.



RÉPARTITION PAR MODE DE TRANSPORT

55 % des blessés recensés lors d'un accident de la circulation sur les routes occitanes sont des usagers de voitures de tourisme ou de véhicules utilitaires légers. Cela représente 7 points de plus que pour la France métropolitaine.

Pour les motos, la part des blessés en Occitanie (15 %) est de 2 points inférieure à celle de la part nationale.

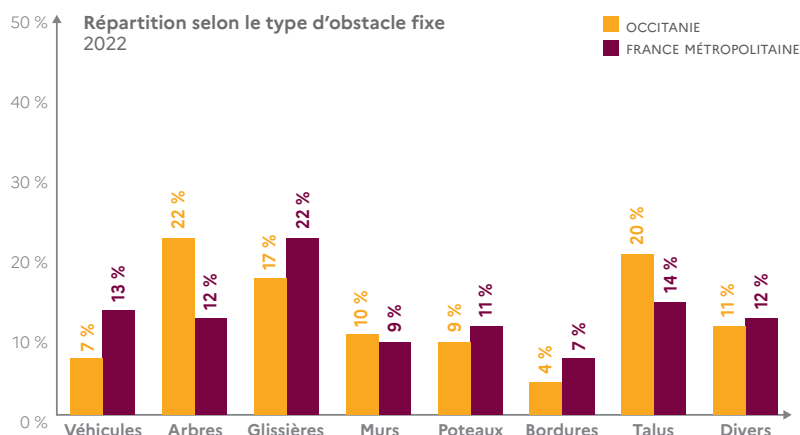
Pour les cycles et les poids lourds, les pourcentages de blessés (8 % et 2 %) sont identiques à ceux que l'on note au niveau national.

Pour les piétons et les cyclistes, les valeurs sont de deux points en dessous de celles du niveau national.

RÉPARTITION SELON LE TYPE D'OBSTACLE FIXE

Les chocs contre obstacle fixe ont fait 1240 blessés sur les routes d'Occitanie. 22 % sont consécutifs à des chocs contre des arbres. Ce chiffre est de dix points supérieur à celui de la France métropolitaine.

Les talus sont à l'origine de 20 % des blessés (14 % pour la France métropolitaine). Viennent ensuite les glissières pour 17 % (22 % au niveau national), les murs (10 %), les poteaux (9 %), les véhicules (7 %).



LES VICTIMES LES USAGERS VULNÉRABLES

En 2022, on observe 168 tués et 1901 blessés parmi les usagers vulnérables, soit 45 % des tués et 42 % des blessés de la région.

LES TUÉS SELON L'ÂGE PARMIS LES USAGERS VULNÉRABLES

Les piétons

En 2022, cinquante-cinq piétons sont décédés suite à un accident de la circulation sur les routes d'Occitanie. Vingt-huit (51 %) avaient « 65 ans et + », douze (22 %) avaient entre « 45 et 64 ans » et dix (18 %) avaient entre « 25 et 44 ans ».

Les vélos

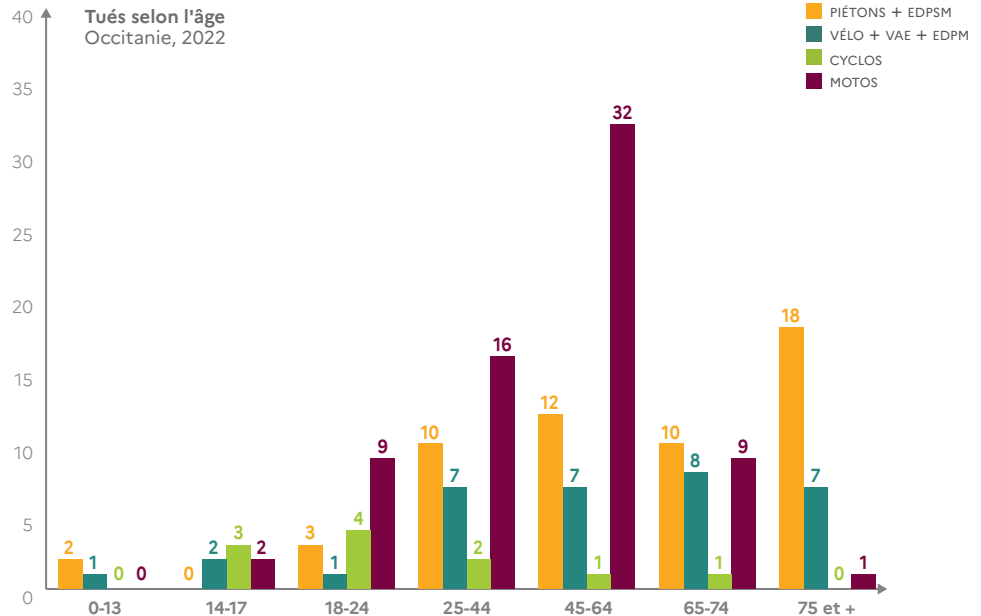
Trente-trois cyclistes sont morts en Occitanie en 2022. Parmi eux quinze (45 %) avaient « 65 ans et plus » et sept, soit 21 %, avaient entre « 45 et 64 ans ».

Les cyclomoteurs

Avec onze tués en 2022 les cyclomotoristes représentent 7 % des usagers vulnérables décédés sur les routes d'Occitanie. Trois (27 %) avaient entre « 14 et 17 ans », quatre (36 %) avaient entre « 18 et 24 ans » et deux (18 %) entre « 25 et 44 ans ».

Les motos

41 % des tués parmi les usagers vulnérables sont des motards. On note, en 2022, soixante-neuf motards morts sur les routes occitanes. Trente-deux (46 %) avaient entre « 45 et 64 ans », seize (23 %) avaient entre « 25 et 44 ans » et neuf (13 %) avaient entre « 18 et 24 ans ».



LES BLESSÉS SELON L'ÂGE PARMIS LES USAGERS VULNÉRABLES

Les piétons

Parmi les usagers vulnérables, 26 % des blessés sont des piétons, et parmi eux, les « 65 ans et + » représentent 33 % des blessés.

Les vélos

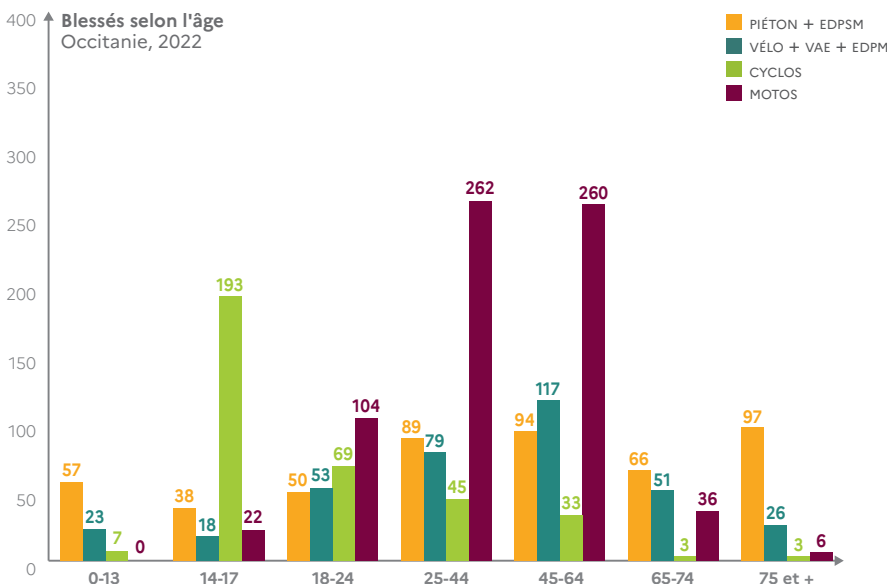
Les cyclistes comptent pour 19 % des blessés lors d'accidents impliquant un usager vulnérable. Les « 25-44 ans » et les « 45-64 ans » sont les plus touchés avec respectivement 22 % et 32 % chacun. Les « 65 ans et + » représentent 21 %.

Les cyclomoteurs

Comme pour les cyclistes, 19 % des blessés sont des conducteurs ou passagers de cyclomoteurs. Parmi eux, 55 % sont des jeunes de « 14 à 17 ans ». Les seniors ne comptent que pour 2 % du nombre de blessés.

Les motos

Les conducteurs et passagers de motocyclettes – toutes cylindrées confondues - représentent 36 % des blessés vulnérables. Parmi eux, 76 % ont entre « 25 et 64 ans », 15 % ont entre « 18 et 24 ans » et les seniors représentent 6 %.



FOCUS MOBILITÉS DOUCES en Occitanie

LES MOBILITÉS DOUCES : DÉFINITION

Les mobilités douces sont composées par les piétons (piétons + Engins de déplacement personnels sans moteur - EDPsm), des vélos (Vélos et vélo à assistance électrique) et enfin les engins de déplacement personnel à moteur (EDPm) (*).

Les mobilités douces font partie des usagers vulnérables.

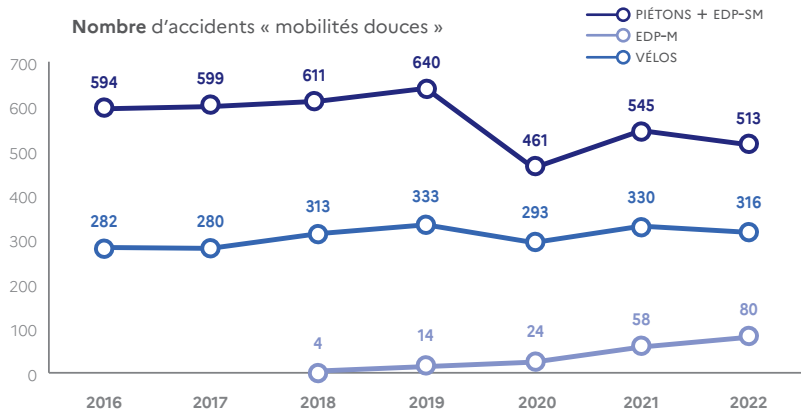
LES ACCIDENTS

Les mobilités douces représentent 22 à 26 % des accidents, entre 2016 et 2022.

Le nombre des accidents impliquant des piétons (y compris les engins de déplacement personnel sans moteur), entre 2016 et 2019, connaît une augmentation, passant de 594 à 640. Après la baisse liée aux divers confinements du covid 19, le nombre des accidents remonte, sans toutefois revenir à son niveau de 2016.

Les accidents vélos augmentent lentement depuis 2016 et semblent se stabiliser depuis 2020.

En revanche, le nombre d'accidents en EDPm est en augmentation régulière, passant de 4 à 80 entre 2018 et 2022. L'EDPm est un moyen de déplacement qui se généralise, ce qui peut expliquer cette augmentation.



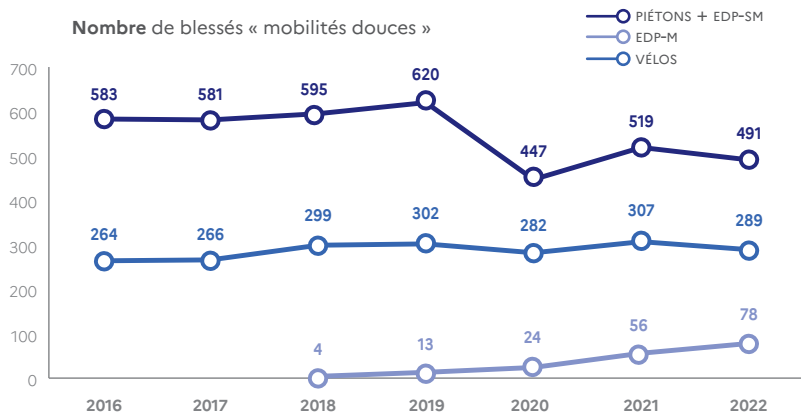
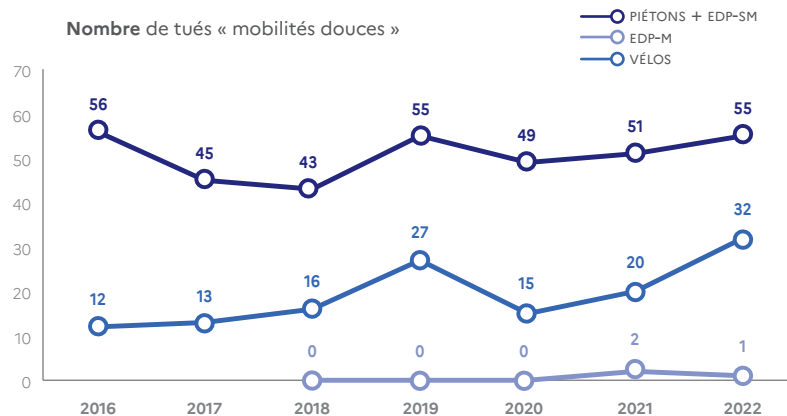
LES TUÉS

La part des tués mobilités douces dans l'accidentalité générale est en augmentation. De 16 % en 2016, on atteint 23 % en 2022, tout mode confondu.

Toutefois, des différences apparaissent entre les trois modes. En 2016, on note la plus forte mortalité des piétons (56), après deux années de baisse, alors que 2019 est quasiment au niveau de 2016 (55). Ce chiffre est à nouveau atteint en 2022.

Les vélos présentent la plus forte hausse de la mortalité passant de 12 en 2016 à 27 en 2019. Après une baisse en 2020 (covid), la mortalité des vélos est à nouveau en hausse depuis 2020 pour atteindre 32 tués en 2022.

Malgré une augmentation des accidents la mortalité en EDPm reste marginale en Occitanie.



LES BLESSÉS

La part des blessés dans les accidents impliquant un usager des mobilités douces reste relativement stable (entre 16 et 19 %).

Les trois courbes suivent les mêmes tendances que celles des accidents.

(* Pour les Engins de déplacements personnel à moteur (EDPm), il n'existe pas de données avant 2018.

FOCUS ALCOOL en Occitanie

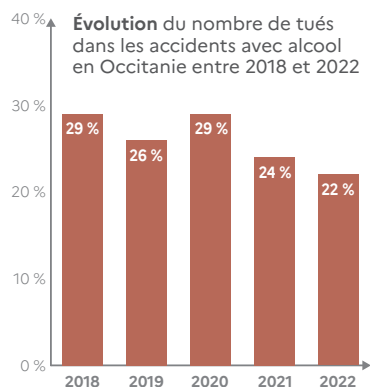
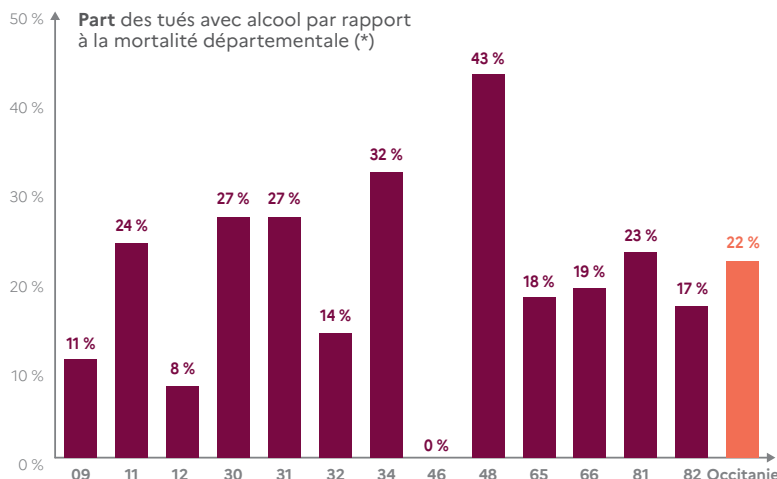
En Occitanie, 22 % des tués le sont dans des accidents avec alcool. On note une tendance à la baisse par rapport à 2018, 2019 et 2021.

QUATRE DES TREIZE DÉPARTEMENTS DE LA RÉGION ONT UNE MORTALITÉ LIÉE À L'ALCOOL SUPÉRIEURE À LA VALEUR NATIONALE (25 %).

Il s'agit, par ordre décroissant, de la Lozère (43 %), de l'Hérault (32 %), du Gard et de la Haute-Garonne (27 %). En 2022, le Lot n'a pas enregistré d'accident mortel impliquant un conducteur alcoolisé.

Les tués, dans les accidents avec alcool, parmi la population des actifs (tranches d'âge comprises entre 18 et 64 ans) sont surreprésentés par rapport à leur poids dans la population.

(*) en raison d'un nombre faible de tués dans certains départements, les pourcentages doivent être analysés avec précaution.



LOI ET SANCTIONS

- Pour la conduite avec une alcoolémie comprise entre 0.5g/l et 0.8 g/l de sang, vous êtes passible d'une amende de 135 €, d'un retrait de 6 points sur votre permis et d'une immobilisation de votre véhicule;
- Pour une conduite avec une alcoolémie supérieure à 0.8g/l de sang (ou supérieure à 0.4mg/l dans l'air expiré) ou le refus de vous soumettre à une vérification de présence d'alcool dans le sang, vous êtes passible d'une amende de 4 500 € maximum, d'un retrait de 6 points, d'une suspension ou annulation de permis pouvant atteindre 3 ans et d'un emprisonnement pouvant atteindre 2 ans.
- Pour les jeunes permis (permis probatoires) le taux est ramené de 0.5 à 0.2g/l de sang.

ALCOOL ET CONDUITE

L'alcool reste aujourd'hui la première cause de mortalité routière en France. En 2022, au niveau national, l'alcool est présent dans 25 % des accidents mortels.

En Occitanie, ce taux est de 22 % pour l'année 2022. On observe une baisse de 2 points par rapport à 2021 et de 4 points par rapport à 2019.

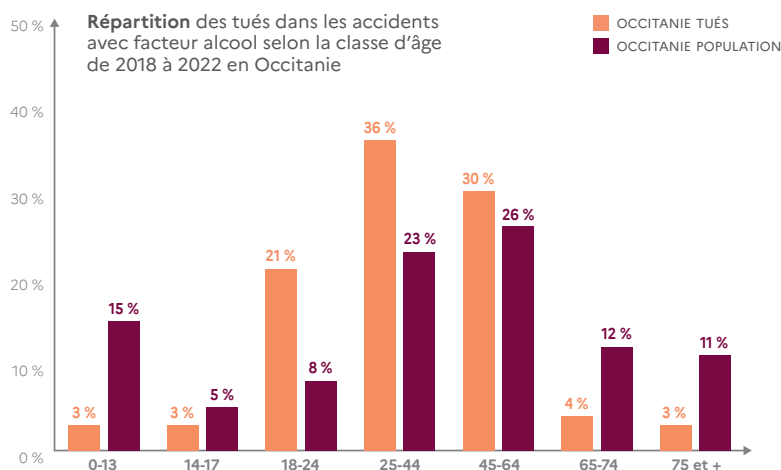
L'alcool agit directement sur le cerveau, même à faible dose dès 0.3g/l de sang. Le risque existe donc bien avant l'état d'ébriété.

À partir de 0.5 g/l de sang, les risques sont réels :

- troubles de la perception, des mouvements et du champ visuel;
- hypovigilance et fatigue;
- sous estimation des risques et surestimation des capacités.

L'alcool, des risques sur la santé :

Cancers (foie, œsophage, sein, ...), maladies cardiovasculaires, troubles psychologiques, psychiatriques, sexuels, retard de croissance et troubles mentaux.



ACTUALITÉ SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2022

ACTUALITÉ NATIONALE



JANVIER 2022

Feu vert de l'ONU aux véhicules sans conducteur
À propos des véhicules à conduite automatisée, un amendement important à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière a été définitivement adopté le 14 janvier 2022.

Cet amendement prévoit que l'obligation, stipulée dans la Convention selon laquelle « tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur », est réputée satisfaite si la conduite est déléguée à un système de conduite automatisé qui remplit toutes les conditions de sécurité, tant techniques que de respect des règles de circulation. Cet amendement entrera en vigueur six mois après son adoption le 14 juillet 2022. Une fois publié au Journal Officiel et au plus tard le 1^{er} septembre 2022, le déploiement de véhicules « sans conducteur humain » et équipés de tels systèmes de conduite automatisés homologués, sera possible en France.

Sur les routes hexagonales, cela se fera sur des parcours prédéfinis dont l'adéquation avec les capacités du véhicule aura été vérifiée et validée.

Le droit français a déjà modifié le Code de la route et le Code des transports pour accompagner ces développements. L'ordonnance publiée le 15 avril 2021 (complétée par décret paru le 1^{er} juillet 2021) adapte ainsi le régime de responsabilité pénale pour permettre au conducteur de dégager sa responsabilité dès lors que le système de délégation de conduite est activé et utilisé correctement. La conduite automatisée permet d'espérer une importante amélioration de la sécurité routière, une très large majorité des accidents étant imputable à des erreurs humaines.



JANVIER 2022

La première réunion du Bureau du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) de l'année 2022 s'est tenue le 26 janvier dernier

Sous la présidence d'Yves Goasdoué et en présence de Marie Gautier-Melleray déléguée interministérielle à la sécurité routière, cette première séance de travail a été très largement consacrée à la présentation, par les trois présidents des nouvelles commissions instaurées pour le mandat 2021/2024, de leur programme de réflexion et de travail engagé depuis l'automne 2021, puis de tracer les perspectives de mise au point des recommandations qui seront à présenter en séance plénière du CNSR.

Les thématiques principales sont :

- médicaments et conduite,
- lutte contre les addictions au sens large (alcool, stupéfiants, téléphone...)
- mobilisation des branches professionnelles sur le risque routier,
- infrastructures et usagers vulnérables,
- meilleure prise en compte des blessés,
- traitement des données issues des véhicules et du Data pour faire progresser la sécurité routière.

Pour sa part le président du Comité des experts, rattaché au CNSR, a présenté les sujets des rapports en cours d'élaboration :

- Évaluation et pertinence du « système Sûr-vision 0 » développé dans de nombreux pays,
- Systèmes d'aide à la mobilité (véhicules autonomes), usages et limites,
- Accidentalité urbaine et nouvelles mobilités.

Par ailleurs, un bilan de la mise en œuvre de 42 mesures et sous-mesures adoptées lors du dernier Comité interministériel de sécurité routière (CISR) de 2018 a été présenté. Il en ressort que 37 mesures sont réalisées ou en cours de déploiement, soit 88 % du total.



FÉVRIER 2022

Refonte du Système d'immatriculation des véhicules (SIV)

Le Système d'immatriculation des véhicules (SIV) constitue l'un des systèmes d'information les plus stratégiques et critiques du ministère de l'Intérieur. Outre la Sécurité routière, le SIV est utilisé par de nombreux partenaires et utilisateurs : professions de l'automobile, assureurs, services des douanes, services fiscaux, collectivités, etc. Un programme de refonte du système a débuté pour garantir un haut niveau de fiabilité, de sécurité et d'accessibilité des données.

Le Système d'immatriculation des véhicules, un système stratégique au cœur des différentes politiques publiques

Le système d'immatriculation des véhicules (SIV) centralise les informations administratives concernant tous les véhicules immatriculés en France. Il permet le suivi autorisé par la loi des opérations affectant la vie d'un véhicule (changement de propriétaire,

immobilisation, modification des caractéristiques techniques, etc.) et la délivrance des certificats d'immatriculation. Il traite des informations aux enjeux multiples pour la sécurité routière, la lutte contre la criminalité, le risque terroriste et la vie économique du pays. Cela représente, chaque année, 12 millions d'autorisations de circuler, 13 millions d'avis de contravention adressés, 20 millions de consultations des forces de la sécurité intérieure, 16 millions de certificats à la qualité de l'air (CQA).

Pourquoi cette refonte ?

Datant de plus de 13 ans, le système d'information nécessite plus de souplesse et de modularité pour mettre en place des nouveaux services.

La refonte du Système d'immatriculation des véhicules est pilotée par la Délégation à la sécurité routière (DSR), et plus précisément par la sous-direction de protection des usagers de la route (SDPUR).

MAI 2022

Un comité des études sur le thème des modes actifs

La réunion mensuelle du comité des études de la délégation à la Sécurité routière a eu lieu le mardi 10 mai. Les résultats de quatre études menées sur la thématique des modes actifs y ont été présentés.

- **L'étude VICTIMS** pilotée par l'Université Gustave Eiffel a mis en avant l'efficacité de messages de prévention à destination des automobilistes pour les aider à détecter les cyclistes en circulation. L'équipe de recherche s'est intéressée à la problématique des interactions entre usagers vulnérables (cyclistes) et usagers carrossés (automobilistes). Une mauvaise visibilité des cyclistes et/ou une méconnaissance de la vulnérabilité de ces usagers dans certaines situations peuvent générer des situations d'interaction critiques. Pour remédier à cela, l'effet de la diffusion de courts messages de prévention à destination des automobilistes a été analysé. Divers formats et natures de messages ont permis d'évaluer les leviers de sensibilisation les plus efficaces pour infléchir les comportements à risque.
- **L'étude TC-Pro-UV** de l'Université de Strasbourg a démontré l'efficacité du port du casque pour les cyclistes dans la réduction des fractures crâniennes ou des lésions cérébrales. À l'aide de simulations numériques, l'équipe de recherche a analysé des accidents afin de mieux en comprendre et décrire les conséquences selon diverses configurations (âge et vitesses variables, chute par déséquilibre, impact contre trottoir etc.). En outre, le projet a donné lieu à une évaluation de l'efficacité des casques de protection. Enfin, les chercheurs ont abouti à des conclusions et recommandations concrètes formulées au regard des résultats expérimentaux.

Enfin, le Cerema a présenté les résultats de deux études territoriales :

- L'une portant sur l'analyse de la pérennisation d'un aménagement cyclable à Orléans. Lors de la crise sanitaire, Orléans Métropole a transformé une voie de la chaussée en aménagement cyclable temporaire. Cette rue commerçante avec un tramway axial est devenue un sens unique pour les véhicules motorisés. La collectivité a commandé une étude au Cerema pour pérenniser l'aménagement en simplifiant au maximum les contraintes imposées aux cyclistes tout en répondant à un objectif de sécurité pour l'ensemble des usagers. La réalisation d'un diagnostic, d'une campagne vidéo et de sondages ont permis de proposer des pistes d'aménagements.
- L'autre concernant les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes dans le Calvados et en Indre et Loire. Dans un premier temps, sollicitée par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Calvados, le Cérema a conduit une étude portant sur la pratique cycliste ainsi que sur les accidents des cyclistes observés dans ce département, sur une période de 5 ans, essentiellement hors agglomération. Une analyse quantitative des accidents et qualitative des procès-verbaux a permis de faire émerger les facteurs d'accidents et les particularités locales.

Au regard des éléments produits et en réponse aux besoins de la DDTM14, le Cerema a émis des recommandations en termes de sensibilisation et d'aménagement. Dans un second temps, la même typologie d'étude a été demandée par la préfecture du Loir-et-Cher. Cette étude présente, quant à elle, une très forte proportion d'accidentalité en agglomération.



MAI 2022

Second rendez-vous des partenaires de la sécurité routière aux passages à niveau

À l'initiative de SNCF Réseau et de la délégation à la Sécurité routière, plus de 20 organismes, institutions, associations et entreprises se sont réunis le 11 mai 2022 pour la deuxième édition de ce rendez-vous qui veut agir sur l'accidentalité aux passages à niveau.

Typologie des différents usagers et comportements dans ces zones (piétons, véhicules légers, poids-lourds, cars et bus), rappel des points du code de la route spécifiques à la traversée d'une voie ferrée, description des différents passages à niveau (deux barrières, quatre barrières, croix de Saint-André, piéton) : ces présentations ont laissé place à quatre ateliers en petits groupes pour favoriser les regards croisés et la complémentarité entre partenaires sur les actions à mettre en place pour améliorer les chiffres de l'accidentalité aux passages à niveau. 130 collisions et 30 décès en moyenne sont dénombrés chaque année sur ces points singuliers de croisement entre réseaux ferroviaire et routier.



JUIN 2022

Une campagne digitale pour créer un mouvement d'engagement des Français en faveur d'un espace routier pacifié et partagé

Raconter l'histoire du soir à ses enfants, faire la sempiternelle même blague à sa grand-mère pour la faire sourire, se balader avec son chien, partager un café avec ses amis en terrasse... Tous ces moments, c'est la vie.

La nouvelle campagne digitale de la Sécurité routière, baptisée « Vivre Pour », évoque toutes ces petites joies de l'existence, pour mieux révéler à quel point il est absurde de menacer ce bonheur d'être en vie, par une prise de risque sur la route. La vie et sa constellation de petits riens, de petits comme de grands bonheurs, méritent que l'on soit prudent sur la route et que l'on fasse attention à ceux qui nous entourent.



JUILLET 2022

Appel à témoignages: la Sécurité routière s'intéresse aux belles histoires qui ont commencé sur la route

Sur la route, un beau jour ou peut-être une nuit, à la faveur d'une pause, d'un ralentissement, en voiture, à vélo ou à moto, une belle histoire d'amour ou d'amitié a pu commencer à s'écrire. Le récit de cette histoire, sa propre histoire, celle de ses parents ou encore de ses grands-parents, il est possible de le partager à la Sécurité routière pour la réalisation d'un projet documentaire.

Histoire d'amour fugace ou au long cours, grande amitié, accompagnement affectueux, etc. chacun peut raconter ce qui lui est arrivé ce jour-là et comment cette rencontre a changé, enchanté ou encore bouleversé sa vie. La seule condition? Le récit doit commencer au bord du chemin, sur une route de France.

Si un trajet en covoiturage a tourné au coup de foudre, si une pause sur une aire d'autoroute a permis de tomber nez à nez avec un ancien camarade de classe, si... toutes ces histoires vraies peuvent être partagées sur: mabellehistoire@route-plus-sure.fr



DÉCEMBRE 2022

Conférence sur la sécurité routière sous l'égide de la Commission européenne

La Commission européenne a accueilli le 8 décembre 2022 à Bruxelles, sa conférence annuelle sur les politiques de sécurité routière déployées au sein de l'Union européenne. Elle a réuni la communauté européenne de la sécurité routière au sens large: hauts responsables de la Commission européenne ou des États membres, grandes entreprises, associations et fédérations professionnelles ou d'usagers de la route, organisations non gouvernementales, instituts de recherches etc. La conférence a notamment permis de faire un point d'étape sur le plan d'action stratégique de l'Union Européenne pour la sécurité routière sur la décennie 2021-2030. Ce plan vise à réduire de 50 % le nombre de morts et de blessés graves sur les routes européennes sur cette période.

Des sessions thématiques ont permis des échanges nourris sur différents sujets tels que les conducteurs professionnels, les usagers vulnérables de la route, les jeunes, ou l'automatisation des flottes de véhicules. Présente tout au long de cette journée de réflexion et de ces débats au plus haut niveau, la déléguée interministérielle à la sécurité routière, Florence Guillaume, a notamment participé à la table ronde dédiée à la question des indicateurs clés et leur utilisation dans les politiques publiques de sécurité routière.

À l'échelle européenne, cela nécessite au préalable de sélectionner les indicateurs les plus pertinents pour se doter de critères et objectifs harmonisés. Les États membres présentent en effet des spécificités territoriales et démographiques qui rendent les comparaisons difficiles (population globale, superficie du pays,

longueur du réseau routier, volume du trafic, densité et congestion de la circulation, etc.). C'est pourquoi sous l'impulsion de la Commission européenne, un premier projet intitulé « Baseline » a établi une première série d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière. Ce projet, coordonné par l'institut Vias à Bruxelles, a pris fin en octobre 2022. Son successeur, « Trendline », coordonné par l'Institut SWOV pour la recherche sur la sécurité routière à La Haye (Pays Bas) vient de démarrer. 29 pays européens, dont la France, y participent, afin de développer une méthodologie commune et transférable d'un État membre à l'autre. De nouveaux indicateurs vont être proposés pour compléter la liste des 8 déjà retenus et ainsi faciliter l'évaluation des progrès de la sécurité routière au niveau national et européen d'ici à 2030, ainsi que la formulation des futurs objectifs en ce domaine. Notons qu'en France, les pouvoirs publics peuvent s'appuyer sur l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) qui assure la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des différentes données statistiques nationales de sécurité routière. Les analyses de ces données sont publiées avec l'appui du Cerema dans un bilan annuel. Le dernier en date, celui de l'année 2021, a été publié en anglais et distribué ce jeudi 8 décembre à Bruxelles par la délégation française.

Outre cette question des indicateurs de performance, différentes thématiques ont été abordées dans le détail pendant cette conférence ouverte par Martin Kupka, ministre des transports de la République tchèque, dont le pays assume la présidence tournante du Conseil de l'Union européenne pour le second semestre 2022:

- le risque routier professionnel
- les usagers vulnérables
- les jeunes et la sécurité routière
- l'automatisation toujours plus grande des véhicules
- Bilan de l'accidentalité et analyse des grandes tendances dans l'Europe post-pandémie en clôture de Conférence par Adina Vălean, Commissaire européenne aux transports et Jean Todt, envoyé spécial de l'ONU pour la sécurité routière.



DÉCEMBRE 2022

ONU: la France conserve sa vice-présidence dans le domaine porteur des véhicules autonomes

Lundi 12 décembre, Marine Molina, Conseillère technique Europe et International de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, a été ré-élue vice-présidente du groupe d'experts des Nations Unies, chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés, pour la période 2023-2024.

Le groupe d'experts est placé sous la tutelle du Forum mondial pour la sécurité routière (WP1).

Il a pour mandat de proposer le futur texte international contraignant sur la circulation des véhicules automatisés, qui viendra compléter les Conventions de Genève (du 19 septembre 1949) et de Vienne (du 8 novembre 1968) sur la circulation routière. L'harmonisation de ces règles de circulation doit être mondiale, pour permettre un déploiement cohérent et homogène de ces véhicules automatisés, afin de garantir la sécurité routière dans toutes les zones géographiques.

À ce stade, le groupe travaille à bâtir l'architecture globale du futur texte.

ARIÈGE

La route se partage

Le vendredi 24 juin 2022, sur le parvis de l'Espace François Mitterrand à Tarascon sur Ariège. De 9h à 19h, les coureurs venus s'inscrire et retirer leurs matériels ont pu passer sur le stand où kakémonos d'information, flyers, et quelques goodies étaient distribués. Une très grosse journée durant laquelle près de 4 000 coureurs ont défilé et ont pu avoir des échanges sur le partage de la route avec l'équipe d'IDSR et la coordination.



AUDE

La Route se Partage sur le Tour de France 2022 à Carcassonne

L'équipe de la sécurité routière et les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) de l'Aude se sont mobilisés trois jours durant pour animer un stand de l'Atelier du Tour lors de l'étape Carcassonnaise.

La ville a accueilli du 17 au 19 juillet, l'arrivée de la 15^e étape, les animations du jour de repos et le départ de la 16^e étape.

Sur la base des quiz édités par la Délégation à la Sécurité Routière, ce ne sont pas moins de 787 adultes et 318 enfants qui ont échangé directement avec les IDSR sur les règles de circulation, de prudence et d'équipement spécifiques aux cyclistes. Les plus jeunes enfants ont été accueillis par notre jeune volontaire SNU pour reconstituer un puzzle relatif aux panneaux de signalisation créé par la CSR35 et le célèbre mémo Astruc. De nombreux goodies ont été distribués aux participants et les plus chanceux d'entre eux ont pu remporter un maillot.

Un grand merci à Amar, Angel, Chantal, Clarinda, Laurent, Manu, Michèle, Philippe, Sarah, Thomas, Typhaine et Valérie pour leur engagement sans faille.



AVEYRON

Journée « motards », Opération trajectoire de sécurité

Le samedi 10 septembre 2022, Monsieur le Sous-préfet de Millau s'est rendu sur l'aire du Viaduc à Millau où se déroulait l'action sécurité routière portée par l'Escadron départemental de sécurité routière de l'Aveyron, en présence du Colonel Frédéric BRACHET.

Cette action orientée sur la sécurité routière des 2 roues motorisés (2RM) a réuni pour la 2^e fois cette année environ 70 motards, débutants ou aguerris, de tout le département.

Durant cette journée, les motocyclistes de l'EDSR ont proposé aux participants un certain nombre de rudiments et de conseils pour aborder la technique de la trajectoire de sécurité telle qu'elle est enseignée au centre national de formation des motocyclistes de la gendarmerie, mais aussi au port obligatoire des équipements de sécurité, et au respect du code de la route.

Cet événement à caractère pédagogique a été financé dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière 2022 (PDASR), et, une nouvelle fois, a remporté un franc succès sous une météo estivale.



HAUTE-GARONNE

Maison de la Sécurité Routière – Défi René Lansoy :

Pour la troisième année consécutive, l'Équipe Départementale des Conseillers Pédagogiques EPS 31, accompagnée par la Maison de la Sécurité Routière, a organisé le défi René Lansoy. Celui-ci consiste, après des ateliers pratiques tout au long de l'année scolaire, à faire gravir à vélo un col emblématique du Tour de France, le Col des Ares, par des élèves du premier degré. Au départ de Fronsac, ces derniers commencent par un parcours d'échauffement, avant de s'élancer pour une montée de 8 km, avec un seul objectif : que chacun arrive en haut. Centrée sur le dépassement de soi et la solidarité, cette journée constitue également un temps fort d'éducation routière, puisqu'elle contribue à la validation de l'APER (Attestation de Première Éducation à la Route) et à l'apprentissage des règles de sécurité routière en conditions réelles de circulation, notamment en matière de partage de la route. En 2022, grâce au soutien de multiples partenaires (Maison de la Sécurité Routière, Maison du Vélo, MAIF, parents accompagnateurs certifiés) 230 élèves originaires d'une dizaine d'écoles réparties sur le département ont pu participer.

GERS

Le P'tit Vélodrome à Gimont.



Vendredi 13 mai 2022, la commune de Gimont a fêté les deux ans d'existence de la piste vélo communale. Cette infrastructure est ouverte en permanence et propose aux usagers qui le souhaitent de s'exercer aux pratiques débutantes des mobilités douces en toute

sécurité. Mais pas seulement, elle est aussi utilisée régulièrement par les enseignements du primaire investis dans le SRAV, par les IME du secteur qui permettent à des jeunes porteurs de handicap de valider un ou plusieurs blocs du SRAVA.

Pour cela, la piste est équipée de panneaux de signalisation, de signalisation horizontale et de plusieurs voies de circulation bitumées, délimitées créant ainsi une boucle pour rouler. D'autres équipements de sensibilisation ont été disposés sur toutes les clôtures de la piste: s'équiper quand on est cycliste, etc.

Des courses de karts, de vélos pour tout âge ont été organisées tout au long de la journée.

L'objectif était de réussir à faire la course tout en respectant les règles indiquées par la signalisation de la piste.

Pour l'occasion, la CSR 32 invitée par la commune, a tenu un stand sur lequel des quiz concernant la réglementation cycliste étaient mis en œuvre. Les vidéos mises à disposition par la DSR sur la trottinette et le vélo étaient passées en boucle. Des goodies LRSP (La Route se Partage) ont aussi été distribués, comme des brassards réfléchissants ou encore des luminoscopes pour vélo. En complément, UFOLEP avait un atelier KIDIBIKE et EDP (trottinettes et draisiennes pour enfants).

Journée très festive, placée sous le signe de la bonne humeur et de la bienveillance, en famille qui plus est. La preuve en images

HÉRAULT

Du fluo pour les enfants

La préfecture de l'Hérault a obtenu gracieusement 6 000 gilets jaunes ce qui n'est pas si courant. C'est l'occasion de rappeler aux enfants l'intérêt de porter cet équipement, que ce soit en vélo, à trottinette ou à pied dès qu'ils empruntent les voies de circulation.

Ces gilets ont été remis gratuitement aux groupes scolaires du département (Montpellier, Gignac, Lunel, Gubian, Grabels...).

Une dotation qui tombe à pic pour sécuriser les déplacements des enfants lors de sortie au titre du SARV (Savoir Rouler à Vélo) et pour le permis piéton.



LOT

Les gendarmes profs d'un jour pour les motards du Lot

« Trajectoire de sécurité »: c'est l'intitulé d'une journée phare pour les motards. Les gendarmes ont été leurs professeurs. L'adjudant Stéphane Guy, militaire actif au sein du peloton motorisé de la gendarmerie de Cahors, pilotait dimanche à Arcambal, en tant que président de l'APSRE-EDSR 46, un événement en lien avec la sécurité routière baptisé « la journée trajectoire de sécurité ». « L'objectif c'est de montrer à la cinquantaine de motards qui participent à ce rassemblement la meilleure trajectoire en route leur permettant d'élargir leur champ visuel. Ceci afin de pouvoir devancer le danger en sortie de virage. Nous reproduisons en fait, pour les motards civils, les apprentissages que nous recevons lorsque nous participons à notre stage obligatoire à Fontainebleau. »

« Au cours de cette journée complète, outre un cours théorique en salle, nous encadrons les motards sur un déplacement de 120 km dans le Lot », détaille l'adjudant Guy. La salle des fêtes d'Arcambal a été choisie comme QG pour ce moment particulier. Les gendarmes de l'Escadron départemental de sécurité routière du Lot (EDSR) avaient annoncé la couleur: « Facilité la reprise du guidon à l'approche des beaux jours », mais en mettant l'accent sur la prise des courbes dans les meilleures conditions de sécurité possibles. Durant ce moment de pédagogie et de pratique, des groupes de cinq motocyclistes étaient encadrés par deux motards de la gendarmerie sur des parcours qui ont emprunté les routes de Saint-Cirq-Lapopie, Cajarc, Marcilhac-sur-Célé, Cabrerets, Castelnau-Montratier, Montcuq, Sauzet et la vallée du Lot.

Le virage, le vrai tournant de la journée d'apprentissage

La circulation sur route a été abordée dans le cours théorique, mais c'est véritablement le virage qui a occupé les esprits. « Le virage, c'est une vraie difficulté routière pour nous, parce que nous manquons de visibilité et parce que nous sommes très vulnérables si une voiture se déporte sur ces portions de routes. En fait, nous avons appris à anticiper le danger et le mauvais comportement des autres usagers de la route. La façon d'aborder un virage est capitale. Nous devons penser à tous. Même aux angles morts. Le moindre détail a son importance et peut nous être fatal si nous ne pilotons pas comme il se doit. Par exemple, on nous a même appris à prendre en considération le coffre de moto que nous transportons. Il suffit qu'il soit percuté par le rétroviseur d'une voiture pour que cela déplace la moto de l'axe de la route et c'est l'accident! » témoigne Patrick, l'un des participants à la journée. Avant son départ pour une virée pratique avec les gendarmes, Patrick prend le soin d'ajouter: « Ce type de journée est finalement un rassemblement de motards assez différents de ceux que l'on a l'habitude d'organiser, mais c'est très agréable car on y apporte une note très utile. » Entre les cours et la pratique sur route, les motards avaient le temps de flâner autour de divers stands: les pompiers du Lot, la Prévention routière, la gendarmerie, la fédération des motards en colère, un assureur, l'association le Lot en Meule bleue, les magasins de moto de Cahors...

Bref, tous les partenaires privilégiés des fans de motos sont venus partager leur plaisir et parfaire leur pilotage pour eux et tous les usagers de la route.

Jean-Luc Garcia – La dépêche du Midi « Lot »

LOZÈRE

SAM est de la fête

Quatre actions en rapport avec SAM ont eu lieu fin 2022

• le 12 décembre:

Conférence de presse de M. le Préfet Philippe CASTANET qui évoque l'accidentalité sur le département et indique la très forte proportion d'accidents liés à l'alcool depuis le début de l'année. Il présente aussi les actions à venir pour cette fin d'année.



• **du 12 au 16 décembre :**

Sensibilisation de l'ensemble des lycéens et étudiants aux conduites sous l'emprise de substances addictives. L'ensemble des classes de terminale, BTS, étudiants de Mende ont été sensibilisés aux conduites addictives et à l'opération qui s'est tenue le vendredi 16 décembre dans l'établissement « le Cobra ». La veille des vacances scolaires les jeunes se retrouvent généralement en boîte de nuit pour fêter les vacances. La préfecture accompagnée d'Addiction France, de la Police et du délégué du Procureur a donc sensibilisé les jeunes à l'alcool et la conduite, et aux conséquences. Plus de 600 jeunes ont été sensibilisés

• **le 16 décembre au soir :**

L'opération SAM'SAUVE, était mise en place :

Une navette prévue au centre-ville conduisait les jeunes jusqu'en boîte de nuit, et les ramenait en fin de soirée. À l'intérieur du minibus, sensibilisation et goodies. Dans l'établissement « le cobra » présence de la Sécurité Routière et de Addiction France. Le principe, je laisse mes clés de voiture à l'arrivée, et je m'engage à ne reprendre mon véhicule qu'en me soumettant à un test (négatif) à l'éthylomètre. L'entrée et les boissons étaient offertes aux SAMs. Les forces de police et de police municipale avaient en complément mis en place un dispositif renforcé de surveillance et de contrôle. Une cinquantaine de clés ont été laissées au vestiaire, et aucun accident même matériel n'est à déplorer.

• **Entre Noël et l'an : SAM'Parle**

Les services qui interviennent en cas d'accident ont échangé avec SAM en parlant du jour où SAM aurait pu les aider. Chaque jour pendant la semaine, un service évoque le souvenir d'un accident malheureux lié à l'alcool au volant. La police, la gendarmerie, Les pompiers, l'Hôpital Lozère et les gestionnaires routiers participent à cette « story » relayée sur facebook et twitter.



LOZÈRE

Alternative aux poursuites

Sur une période de deux semaines, en septembre 2022, en lieu et place de la sanction dès lors qu'un automobiliste est contrôlé en infraction il lui est proposé, pour éviter une amende et/ou un retrait de point de participer à une séance de sensibilisation aux risques routiers.

La formation/sensibilisation des usagers de la route pris en défaut s'est déroulée dans un délai de deux semaines suite à

l'infraction constatée afin d'éviter une « rupture » entre l'infraction et le rappel.

Cette sensibilisation s'est déroulée au sein d'un établissement accueillant en outre des personnes en rééducation suite à un accident de la route.

40 personnes pourront bénéficier de ce dispositif (deux groupes de 20 personnes)

Pour tout « petit » excès de vitesse, ou infractions retenues, les forces de l'ordre ont proposé au contrevenant de bénéficier, en lieu et place de l'amende et du retrait de point, la participation au stage dit « d'alternative à la sanction ».

Les forces de l'ordre sont restées seules décisionnaires quant à la proposition de cette alternative.

Certaines situations ne pouvaient pas donner lieu à la proposition de cette alternative :

- Cumul d'infraction
- Récidives

Les personnes ayant suivi ce stage ont été sensibilisées par les forces de l'ordre, le tribunal et la préfecture aux causes et conséquences de leur comportement sur la route.

Ce stage s'est clôturé par le témoignage de deux accidentés de la route, moment fort de cette demi-journée.

L'objectif est de faire prendre conscience du risque routier et de ses conséquences aux automobilistes en infraction a semble-t-il été atteint.

Pour 2023 cette opération sera reconduite avec l'intervention complémentaire des services de secours et de soins

lien vidéo

https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch_permalink&v=764043674883998



HAUTES-PYRÉNÉES

Opération alternative à l'amende

La Préfecture a organisé, en collaboration avec l'hôpital de Bagnères de Bigorre et les forces de l'ordre, une opération d'alternative à l'amende le 8 octobre 2022.

Les contrevenants, arrêtés par les forces de l'ordre le 4 octobre 2022, avaient le choix entre régler leur amende et perdre des points sur leur permis ou participer à une après-midi de sensibilisation au service de rééducation de Bagnères de Bigorre. Sur 63 contrevenants, une quarantaine d'entre eux a pu en bénéficier pour des infractions de type téléphone au volant ou excès de vitesse de moins de 20 km/h.

Monsieur le Préfet a introduit l'après-midi en rappelant le nombre de morts élevé dans le département, et la responsabilité de chacun lorsqu'on est au volant. Monsieur le Procureur a informé du durcissement des sanctions notamment au vu des derniers accidents graves. Les forces de l'ordre continuent également leur mobilisation.

Le Dr. Bertholus, médecin et urgentiste a présenté les lésions retrouvées sur les accidentés, des traumatismes physiques mais aussi psychologiques et des vies à jamais bouleversées.

Deux victimes, patients de l'hôpital, ont raconté leur accident et les conséquences sur leur vie quotidienne avec beaucoup d'émotions. Les contrevenants ont pu échanger avec eux et repartir avec des conseils de prudence.



HAUTES-PYRÉNÉES

3 Journées de perfectionnement moto

Suite à l'augmentation des accidents de 2 roues-motorisées (2RM) dans les Hautes-Pyrénées, M. Moto départemental a mis en œuvre avec l'auto-école « Tournay à Gauche, Tournay à Droite » 3 journées de perfectionnement les dimanches 3 juillet, 11 et 25 septembre 2022.

Une trentaine de stagiaires avec leur moto ont pu évoluer sur un plateau de maniabilité sous la vigilance et les conseils d'une monitrice moto-école.

Un passage en salle a permis d'évoquer l'accidentalité des 2RM dans le département, l'équipement et la protection du motard, l'intérêt de s'équiper d'un Airbag avec le déclenchement d'une veste Airbag et les trajectoires de sécurité. Dans ce contexte local de forte accidentalité des motards, Madame la Directrice de Cabinet est venue rencontrer les stagiaires pour leur délivrer des messages de prudence.

Après la pause déjeuner, les motards ont tracé la route à travers le département, pour une mise en application des trajectoires de sécurité. Ces journées très appréciées des participants seront réitérées en 2023.

ont ainsi pris l'attache de la coordination pour organiser une journée de prévention des risques au travail avec une composante importante sur le risque routier.

La coordination s'est associée à cette journée du 23 septembre 2022 en proposant :

- un stand Sécurité Routière avec informations généralistes
- un stand simulateur de choc frontal – Testochoc
- un stand risque lié à l'alcool avec l'atelier bar et l'atelier lunettes de perturbation.

L'association prévention routière a également été partenaire de cette journée en proposant un atelier simulateur 2 roues. En parallèle, les collaborateurs Véolia ont bénéficié d'ateliers divers sur les postes de travail notamment avec l'APAVE sur le risque électrique. Un accueil chaleureux a été réservé à tous les opérateurs, motivant les agents de la coordination à renouveler l'expérience.



TARN

« label-vie » au lycée Jean-Jaures de Carmaux « Les jeunes s'engagent pour la sécurité routière »

Le 21 avril 2022, une journée dédiée à la sécurité routière a eu lieu au lycée Jean-Jaures de Carmaux.

En collaboration avec l'équipe de coordination et la direction du lycée très investie dans ce projet, une vingtaine d'élèves de terminale ont réalisé huit ateliers en lien avec les thématiques sécurité routière :

- les équipements des deux roues motorisés
- les effets de l'alcool et des drogues sur le conducteur
- le démontage d'une roue en toute sécurité
- les gestes de premiers secours
- la vitesse et les distances d'arrêts
- le code de la route
- le constat amiable d'accident

Ces thématiques, choisies par les élèves concepteurs, ont ensuite été développées selon leur vision des risques et dangers. Ils ont également choisi et utilisé des supports et logiciels plus en adéquation avec leur génération pour la construction de ces ateliers.

Lors de la journée consacrée à la prévention, les élèves concernés par ce projet, aidés par les intervenants départementaux de sécurité routière et par Groupama ont déployé ces ateliers au sein de l'établissement.

Ainsi, 270 élèves de Terminale ont bénéficié des conseils de leurs pairs.

Conforme à l'esprit « label-vie », l'implication des élèves dans la conception et l'animation des ateliers a grandement participé à la réussite de ce projet.



PYRÉNÉES-ORIENTALES

La Sécurité Routière 66 chez Véolia

Dans cette dernière année de mise en œuvre du Document Général d'Orientations 2018-2022, la coordination Sécurité Routière de la préfecture des Pyrénées-Orientales a souhaité mettre en avant le risque routier professionnel, thématique peu investie.

La société Véolia dans les Pyrénées-Orientales emploie près de 200 collaborateurs qui utilisent plus d'une centaine de véhicules tous les jours. Aussi, le risque routier professionnel est une préoccupation majeure pour les cadres dirigeants. Ils

La Sécurité routière chez LIHEBERR AEROSPACE



Action sur le risque professionnel dans l'entreprise LIHEBERR AEROSPACE à Campsas au mois de septembre 2022. Nous sommes intervenus à la demande de Monsieur Denis Brun animateur EHS dans cette entreprise sur une demi-journée, cette action était une première sur ce site. Sur les 180 salariés une quarantaine a pu participer à notre action, l'entreprise fonctionne en 3x8 et l'organisation des postes de travail ne permet pas de libérer plus de salariés. Nous avons une nouvelle date de prévue au mois de mai 2023.

Cette action SR nous a permis de mettre en place 3 ateliers :

- **Le test au choc**, permet de comprendre l'utilité et l'obligation de mettre la ceinture de sécurité notamment lors d'un choc frontal, nous permet de donner des notions sur l'énergie cinétique pendant un accident de la route et de parler également des systèmes de sécurité passives comme les airbags.
- **Le simulateur de conduite deux roues motorisés**, et une vidéo commentée sur la trajectoire moto. Nous pouvons ainsi nous apercevoir que plusieurs conducteurs de deux roues motorisés ne connaissent pas et de ce fait n'appliquent pas cette trajectoire dite de sécurité. Le simulateur de conduite a permis à plusieurs volontaires d'essayer de déjouer les pièges rencontrés lors des divers parcours proposés, avec plus ou moins de succès.
- **Un atelier sur les distracteurs et la fatigue au volant**, permet de démontrer par cet atelier interactif le danger du téléphone au volant de comprendre les différents facteurs humains et notamment la perception cognitive.

Dans certaines circonstances, la responsabilité des élus locaux peut être engagée dans les accidents de la circulation. Afin d'anticiper ce risque et de renforcer la sensibilisation des élus d'Occitanie à la sécurité routière, le Pôle d'Appui Sécurité Routière de la Direction Transports, en partenariat avec les préfetures de département de la région Occitanie et avec l'appui technique du Cerema Sud-Ouest, organise en septembre 2022 une série de quatre webinaires, d'une durée d'une heure trente chacun. Ces webinaires ont pour objectif de :

- commenter la jurisprudence à partir d'exemples concrets et apporter les conseils de prévention adaptés aux différentes situations,
- présenter l'organisation de la politique de sécurité routière de l'échelon national à l'échelon départemental, pour mieux comprendre le fonctionnement de ce réseau et mener à bien des actions de sécurité routière sur son territoire,
- mettre en avant les actions et la coopération des forces de l'ordre (gendarmerie, police nationale et police municipale),
- aider les aménageurs à intégrer la sécurité routière dans leur réflexion



DREAL OCCITANIE

Quatre webinaires pour les élus sur la sécurité routière

DREAL OCCITANIE

Le Pôle Sécurité routière de la DREAL Occitanie (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) a réuni les 20 et 21 octobre près de Toulouse les chargés de mission deux-roues motorisés d'Occitanie.

Après des échanges sur l'accidentalité des deux-roues motorisés de leurs départements, sur les actions sécurité routière réalisées en 2022 et envisagées pour 2023, les chargés de mission ont pu se familiariser avec la nouvelle norme pour les casques moto ECE 22-06 avec une visioconférence animée conjointement par Caroline DECK de l'Université de Strasbourg et Alban Rojas du service recherche et développement de la société SHARK.

Le deuxième jour, ils ont pu vérifier leurs connaissances pratiques du pilotage moto.

Au programme, cours théorique sur le fonctionnement moto (effet gyroscopique, force centrifuge, distance de freinage et distance d'arrêt...), exercices pratiques de maniabilité à basse vitesse et vitesse dynamique, freinage sur piste sèche et mouillée. Un audit de conduite sur route avec mise en application de la trajectoire de sécurité était également au programme.

LEXIQUE

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 véhicules.

ACCIDENT GRAVE

Un accident grave comporte au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

ACCIDENT MORTEL

Un accident mortel comporte au moins un tué.

BLESSÉS

Parmi les blessés on distingue :

- Les blessés hospitalisés : blessés dont l'état nécessite plus de vingt-quatre 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 vingt-quatre heures.

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

TUÉS

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

USAGERS VULNÉRABLES

Usagers n'ayant pas de protections suffisantes en cas de choc avec un véhicule, comme : un motard, un cycliste, un piéton, etc. Plus la vitesse est importante au moment d'un choc et plus leurs chances de survie sont faibles.

MILIEU URBAIN

C'est l'ensemble des réseaux de voiries situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (partie 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.

MOBILITÉS DOUCES

Les mobilités douces sont composées par les piétons (y compris les Engins de déplacement personnels - EDP-sm), les Vélos (y compris les vélos à assistance électrique - VAE) et les Engins de déplacement à Moteur (EDP m)

PIÉTON

Dans la catégorie des piétons sont également comptabilisés tous les engins de déplacements personnels non motorisés (skate-board, trottinette, rollers...)

VÉLO

Dans la catégorie des vélos sont également comptabilisés tous les engins de déplacements personnels motorisés (skate-board et trottinette électriques, vélo à assistance électrique...)

CYCLOMOTEUR

Deux-roues motorisés dont la cylindrée est inférieure à 50 cc et dont la vitesse est limitée à 45 km/h.

MOTOCYCLETTE LÉGÈRE

Deux ou trois-roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 50 cc et inférieure à 125 cc.

MOTOCYCLETTE LOURDE

Deux ou trois-roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 125 cc.

VOITURE

Dans le document, on trouvera les termes de véhicules légers (VL) ou véhicules de tourisme. Il s'agit de véhicules dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 T et peuvent être conduit avec un permis B, ils sont regroupés avec les véhicules utilitaires légers (VU).

RÉSULTATS PAR DÉPARTEMENT POUR L'ANNÉE 2022

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Blessés hospitalisés	Pop. total en milliers d'habitants (*)	Accidents Corporels par million d'habitants	Tués par million d'habitants
09 - Ariège	157	18	213	79	153	1026	118
11 - Aude	331	29	451	167	374	885	78
12 - Aveyron	173	36	208	105	280	618	129
30 - Gard	411	59	539	260	748	549	79
31 - Haute-Garonne	601	48	740	317	1400	429	34
32 - Gers	138	14	171	80	191	723	73
34 - Hérault	561	60	748	370	1176	477	51
46 - Lot	105	8	114	66	174	603	46
48 - Lozère	73	7	91	50	77	948	91
65 - Hautes-Pyrénées	198	17	250	82	230	861	74
66 - Pyrénées-Orientales	411	31	533	169	480	856	65
81 - Tarn	231	26	291	110	390	592	67
82 - Tarn-et-Garonne	139	23	178	99	261	533	88
Occitanie (***)	3 529	376	4 527	1 954	5 933	595	63
France métropolitaine	52 380	3 267	65 430	(**)	65 097	805	50

(*) Référence population estimée INSEE 2019.

(**) En raison d'une incertitude sur les chiffres des blessés hospitalisés à l'échelon national, l'ONISR ne communique pas sur cette thématique.

(***) Les chiffres mentionnés en Occitanie pour : la population en milliers d'habitants, le nombre d'accidents corporels ou le nombre de tués par million d'habitants, peuvent différer de la somme ou de la moyenne des départements qui composent la région. Cela est dû aux arrondis.

Directeur de publication : Patrick BERG / Rédaction et réalisation : Alain BENAYS, Sélim ABDI, Philippe LEGRAS
Mise en page : Ogham / Édition août 2023 / ISSN 2607-0766

La DREAL Occitanie est un service régional déconcentré du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, ministère de la Transition énergétique et secrétariat d'État chargé de la Mer.

1 rue de la Cité Administrative – Bât G – CS 80002 – 31074 Toulouse cedex 9