

# Document Général d'Orientation Sécurité Routière 2018 - 2022

## IVRES À VÉLO?

Non, vous n'êtes pas des super-héros!

Partageons ensemble la route en toute sécurité.

C. SÉNÉBAS

ART DE VIVRE  
excusez-moi  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES  
MAIRIE DE TOULOUSE  
AKS

## ROULONS MOINS VITE, LÀ OÙ ON MEURT LE PLUS.

55% des accidents mortels se produisent sur les routes à double sens sans séparateur central.  
Au 1<sup>er</sup> juillet 2018, la vitesse maximale autorisée sur ces routes passe de 90 à 80 km/h.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Ministère de l'Intérieur - Direction Générale de la Sécurité Routière  
Le Gouvernement

## Et vous, quel cadeau pour vos proches ?

LE VERRE DE TROP NE FAIT PAS DE CADEAU

Alors SOUFFLEZ VOUS SAUREZ

sameo  
CEUX QUI CONDUISENT C'EST CEUX QUI MEURT

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

## DERRIÈRE CHAQUE VICTIME DE LA ROUTE, IL Y A DES VICTIMES DANS LA VIE.

TOUS TOUCHÉS - TOUS CONCERNÉS - TOUS RESPONSABLES

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA  
HAUTE-GARONNE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

Préface	3
Glossaire	4
La démarche d'élaboration du Document Global d'Orientation 2018-2022	5
<b><u>Partie 1 : État des lieux du département de la Haute-Garonne</u></b>	
<b>I. Le contexte local en Haute-Garonne</b>	6
A - Géographie	6
B - Population et démographie	7
C - Réseau routier	8
D - Parc de véhicules en circulation	9
E - Communication (suivi de l'accidentalité)	10
F - Perspectives	10
<b>II. Caractéristiques générales de l'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011</b>	11
A - Accidentalité corporelle du département	11
B - Évolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011	16
1. Accidentalité générale	16
2. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode et selon l'âge sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011	17
3. Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011	18
4. Focus sur les communes remarquables du département	19
<b>III. L'évaluation du DGO 2013-2017</b>	30
<b><u>Partie 2 : Le DGO 2018-2022</u></b>	
A - Les enjeux retenus pour le DGO 2018-2022	32
B - Priorisation des enjeux	33
<b>Les enjeux impératifs :</b>	
1. Le risque routier professionnel	33
2. La conduite après usage de substances psychoactives	41
3. Les jeunes	46
4. Les séniors	50
<b>Les enjeux supplémentaires :</b>	
5. Le partage de la voirie (urbain-interurbain)	52
6. Deux-roues motorisés	59
C- Orientations d'actions DGO 2018-2022	
1. Le risque routier professionnel	64
2. La conduite après usage de substances psychoactives	65
3. Les jeunes	66
4. Les séniors	67
5. Le partage de la voirie (urbain-interurbain)	68
6. Deux-roues motorisés	69
Liste des contributeurs	70

## Préface

La sécurité de nos concitoyens sur les routes est une priorité pour l'État, rappelée par le Président de la République lors de son discours du 5 septembre 2017. Nous devons passer au-dessus du seuil atteint au niveau national en 2014, et pour la Haute-Garonne en 2013 (47 tués). Face à la reprise de l'accidentalité routière, mais aussi de la mortalité, nous devons redoubler nos efforts et les conjuguer pour inverser la tendance.

Dans ce contexte, le lancement d'un nouveau Document Général d'Orientation (DGO) pour les cinq années à venir, à la suite des 18 mesures annoncées à l'issue du Conseil Interministériel de Sécurité Routière (CISR) du 9 janvier 2018, constitue un cadre commun d'action, sur une période suffisamment longue pour pouvoir enregistrer des résultats significatifs.

Le DGO fixe les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière dans notre département.

Il s'agit d'un document stratégique qui nous permet de repenser nos actions pour les six enjeux priorités dans notre département : **l'alcool et les stupéfiants, les jeunes, les seniors, le partage de la voirie, les deux-roues motorisés, et le risque routier professionnel.**

L'enjeu lié aux distracteurs n'a pas pu faire l'objet d'une analyse statistique approfondie faute d'éléments de connaissance suffisants, mais il est avéré que l'usage croissant des nouvelles technologies de « transmission d'informations » au volant induit un comportement dangereux lié à une perte de vigilance du conducteur. Je souhaite qu'il soit aussi pris en compte par tous les acteurs locaux de la sécurité routière.

La méthode d'élaboration collaborative de ce document nous a permis de dresser collectivement un état des lieux détaillé de l'accidentologie et des mesures déjà entreprises pour la limiter. Les avantages de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation de tous, dans la mise en œuvre des prochains Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Je remercie l'ensemble des acteurs qui ont participé à cette réflexion et se sont engagés durablement pour lutter contre l'insécurité routière.

C'est notre engagement déterminé et nos réalisations concrètes qui permettront de faire diminuer en Haute-Garonne le nombre d'accidents, de blessés et de tués.



Pascal MAILHOS  
Préfet de la région Occitanie  
Préfet de la Haute-Garonne

## Glossaire

ACO	Avis de Contravention
ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
ATB	Accidents-Tués-Blessés
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (de la circulation routière)
BH	Blessé Hospitalisé
BSR	Brevet de Sécurité Routière
CFA	Centre de Formation des Apprentis
CARSAT	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail
CD 31	Conseil Départemental de la Haute-Garonne
CNSR	Conseil National de la Sécurité Routière
CSA	Contrôle Sanction Automatisé
DDT	Direction Départementale des Territoires
DGO	Document Général d'Orientations
DIRSO	Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest
DSR	Délégation à la Sécurité Routière
EAD	Ethylotest Anti Démarrage
FFMC	Fédération Française des Motards en Colère
IDSR	Intervenant Départemental de Sécurité Routière
IPCSR	Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière
ODSR	Observatoire Départemental de Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PDCR	Plan Départemental de Contrôles Routiers
PL	Poids Lourd
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
TM	Toulouse Métropole
VC	Voie Communale
VL	Véhicule Léger
VUL	Véhicule Utilitaire Léger
VSA	Voie Structurante d'Agglomération (Toulouse)
2RM	Deux-roues motorisés

### Radars

ET	Équipement de Terrain
ETD	Équipement de Terrain Discriminant
ETVM	Équipement de Terrain Vitesse Moyenne
ETFR	Équipement de Terrain Feu Rouge
ETPN	Équipement de Terrain Passage à Niveau
ETC	Équipement de Terrain Autonome
ETM	Équipement de Terrain Mobile
ETE	Équipement de Terrain Embarquable
MIF	Message d'Infraction

## Définition du DGO

Le document général d'orientation de sécurité routière (DGO) fixe les orientations des actions de lutte contre l'insécurité routière à mener en Haute-Garonne pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents de la route .

Le DGO permet à l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité et les enjeux qui en découlent pour se mobiliser autour d'actions déclinées dans le cadre annuel du plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR).

Le DGO 2018-2022 est un outil de mobilisation locale qui tient compte de la réalité des moyens de chacun.

## La démarche d'élaboration du Document Global d'Orientation 2018-2022

En Haute-Garonne, la réflexion sur le DGO a été initiée en novembre 2017 en partenariat avec l'ensemble des acteurs de la prévention et de la sécurité routière.

Les groupes de travail sur les thématiques « risque routier professionnel », et « partage de la voirie » se sont réunis le 18 décembre 2017, pour les thèmes « seniors » et « jeunes » le 27 février 2018 et pour « le territoire » et « alcool et stupéfiants » le 28 février 2018. Les synthèses réalisées à cette occasion sont insérées dans le présent DGO.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions sont déclinées dans 4 domaines :

- communiquer, informer,
- sensibiliser, éduquer et former,
- améliorer la sécurité des infrastructures,
- contrôler et sanctionner.

Les principaux gestionnaires routiers (DIRSO, CD 31, VINCI-AUTOROUTES, TOULOUSE-MÉTROPOLE) et les forces de l'ordre ont été consultés et l'ensemble des travaux a été présenté le 11 avril en Pôle Compétence État (PCE) et le 27 juin en Commission Départementale de Sécurité Routière (CDSR).

## L'animation

Le Préfet a délégué le pilotage de la politique publique de sécurité routière au Directeur de Cabinet, Chef de projet sécurité routière. Sous l'autorité du Chef de projet, la DDT de Haute-Garonne a animé le travail partenarial.

# Partie 1 : État des lieux du département de la Haute-Garonne

## I. Le contexte local en Haute-Garonne

### A) Géographie :

Situé dans le sud de la France, le département de la Haute-Garonne est l'un des 13 départements de la région Occitanie. Il a pour chef-lieu la ville de Toulouse, également préfecture régionale et comprend trois arrondissements : Toulouse, Muret et Saint-Gaudens.

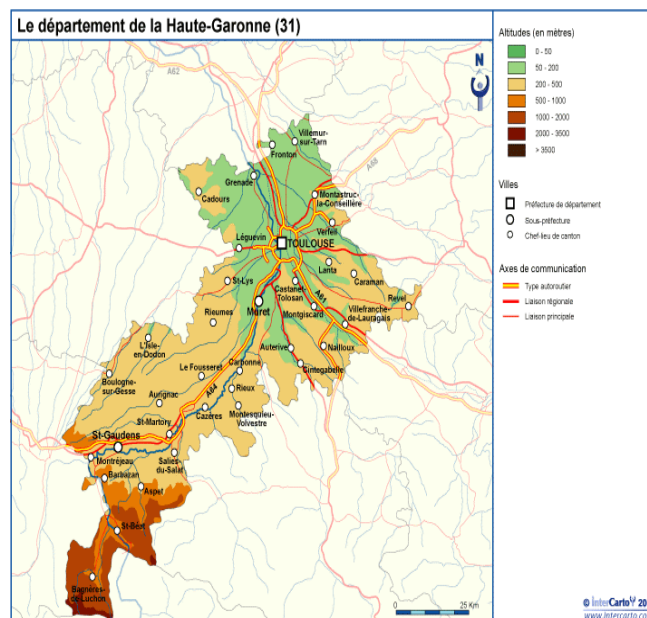
Il est limitrophe du Tarn-et-Garonne (nord), du Tarn (nord-est), de l'Aude (est), de l'Ariège (sud-est), de l'Espagne (sud), des Hautes-Pyrénées (sud-ouest) et du Gers (ouest). Il s'étend sur 6 309 km<sup>2</sup>.

Constitué de 42 % de plaines, de 39 % de coteaux, de 19 % de zones de montagnes et traversé sur environ 200 kms par la Garonne, il présente un territoire contrasté, où le relief joue un rôle naturel de cohérence géographique.

De profil plutôt urbain et péri-urbain au nord, le département est nettement plus rural au sud. Enfin, le développement du territoire Haut-Garonnais repose en grande partie sur l'attractivité économique de l'agglomération toulousaine.



**Positionnement  
de la Haute-Garonne**



**Relief  
de la Haute-Garonne**

## B) Population et démographie :

Avec 1 317 668 habitants (données Insee de référence 2014), la Haute-Garonne affiche une densité de population de 209 habitants / km<sup>2</sup>.

Outre Toulouse avec 466 297 habitants, d'autres communes de l'agglomération toulousaine se distinguent par leur forte démographie, comme :

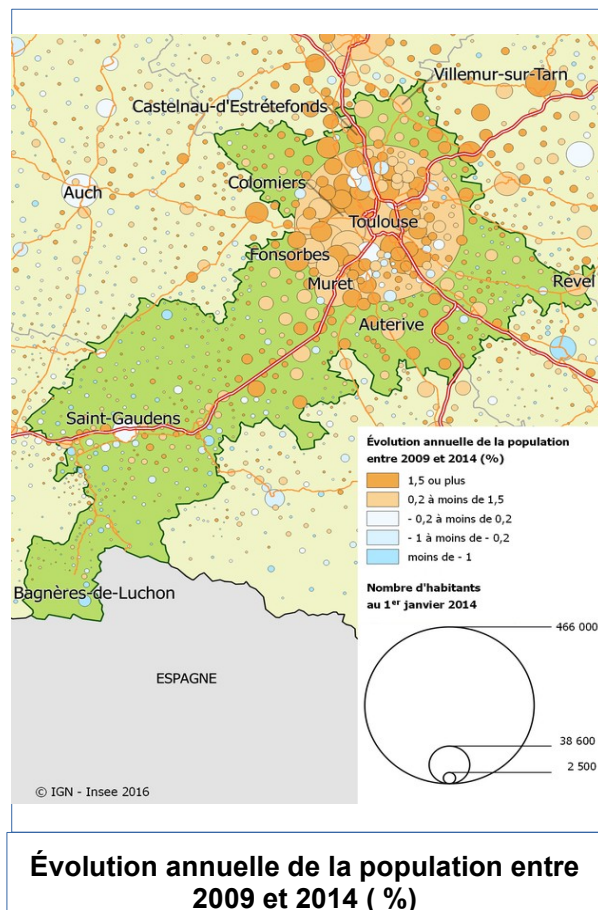
- Colomiers avec plus de 38 541 habitants,
- Tournefeuille avec plus de 26 674 résidents permanents,
- Muret avec près de 24 975 habitants,
- et Blagnac avec un peu plus de 23 416 habitants.

De 2009 à 2014, la Haute-Garonne a accueilli en moyenne 17 400 personnes supplémentaires chaque année, se plaçant au quatrième rang des départements pour la croissance démographique.

Toutefois, cette croissance démographique est inégale entre les moitiés Nord et Sud du département. En effet, la partie nord, influencée par l'aire urbaine toulousaine, concentre les densités de population les plus fortes, alors que la partie sud, à l'exception de Saint-Gaudens et sa proche périphérie, affiche une faible densité de population.

Autre particularité démographique, avec une moyenne d'âge de 38,5 ans, la Haute-Garonne figure parmi les départements les plus jeunes de France métropolitaine (39 % des habitants ont moins de 30 ans, soit 3 points de plus qu'au niveau national).

A l'inverse, les plus âgés sont relativement moins nombreux : seuls 20 % des habitants ont 60 ans ou plus, contre 24 % en métropole. Toutefois, cette part, comme partout en France, va augmenter dans les prochaines décennies (estimation à l'horizon 2050 : 21,5 % - source insee, Omphale 2017).



## C) Réseau routier :

La longueur totale du réseau routier du département de la Haute-Garonne est de 16 122 kilomètres répartis en :

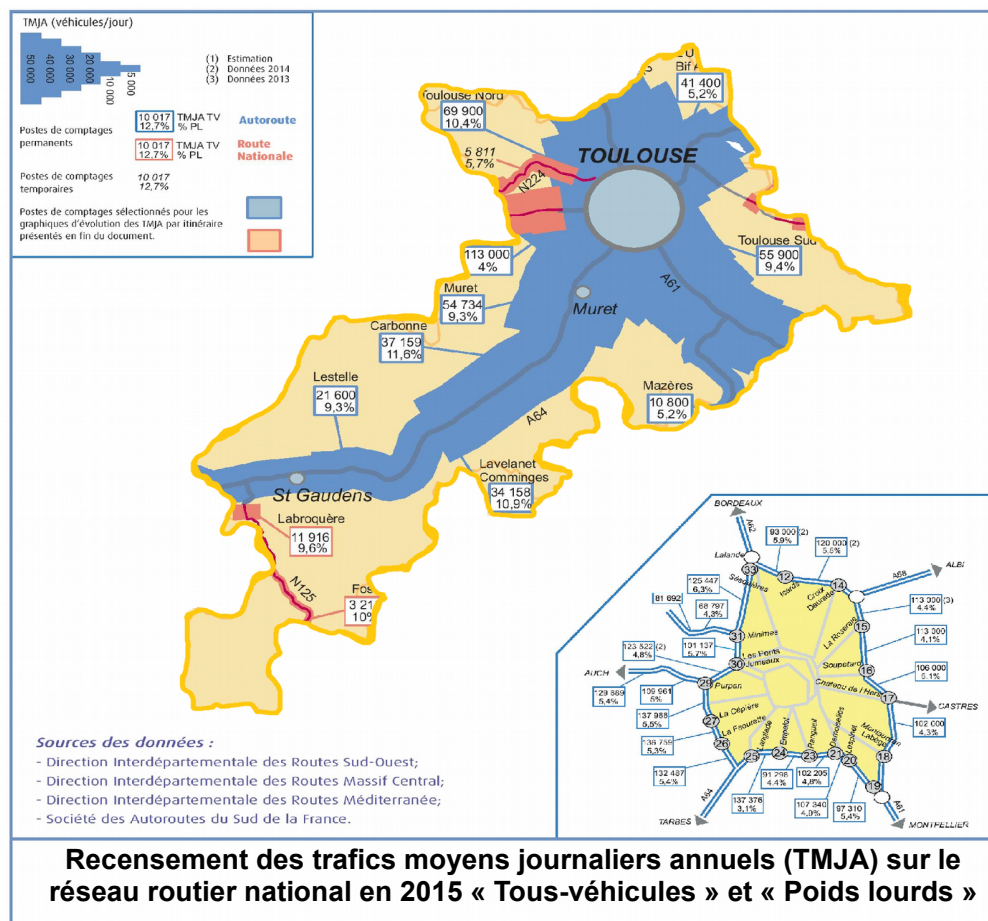
- 260 kilomètres d'autoroutes (données SOeS du 31/12/2014),
- 73 kilomètres de routes nationales (données SOeS du 31/12/2014),
- 15 789 kilomètres de routes secondaires, dont 6138 km de routes départementales comprenant 507 km en montagne, 9 651 km de voies communales (données SOeS du 31/12/2013).

La Haute-Garonne se place au quatrième rang national en termes de réseau routier.

Si la gestion du réseau relève majoritairement des compétences du Conseil Départemental ou des communes, l'État demeure responsable d'une partie du réseau autoroutier du département (A620, A621, A624 et A64), ainsi que de la N125 reliant l'Espagne à travers les Pyrénées, de la N124 et de la N224 élément constitutif de l'itinéraire économique stratégique pour le transport des pièces de l'A380 vers leur site d'assemblage.

Caractérisé par sa concentration sur les axes desservant Toulouse et sa périphérie, le trafic routier en Haute-Garonne s'accroît au rythme de l'étalement urbain et sa saturation n'est désormais plus limitée aux déplacements domicile-travail.

En effet, le trafic de transit ou d'échange ne cesse d'évoluer autour d'une métropole située à égale distance de Bordeaux, de Montpellier et tournée vers les territoires espagnols au sud (Catalogne et Aragon).





## D) Parc de véhicules en circulation :

Comme au niveau national, le moyen de transport dominant demeure la voiture particulière avec un parc estimé, en Haute-Garonne, à 688 482 véhicules en 2016. Si une baisse des chiffres au niveau national est mesurée depuis 2014, cet infléchissement n'est observé qu'à partir de 2016 sur le territoire Haut-Garonnais.

S'agissant du parc des véhicules de transports en commun, à l'exception de 2014 en Haute-Garonne, les données nationales et départementales sont en légère augmentation de 2012 à 2016.

Ces évolutions (voitures particulières / transports en commun) peuvent s'expliquer, en partie, par un report modal de la voiture vers les transports en commun et une pratique croissante du covoiturage, notamment en zones urbaines toulousaines.

Autre accroissement constaté au niveau national, comme au niveau départemental, celui du parc des véhicules utilitaires légers. Passé de 132 131 véhicules en 2012 à 137 551 véhicules en 2016, l'augmentation du parc départemental est d'en moyenne de 1 000 véhicules supplémentaires chaque année.

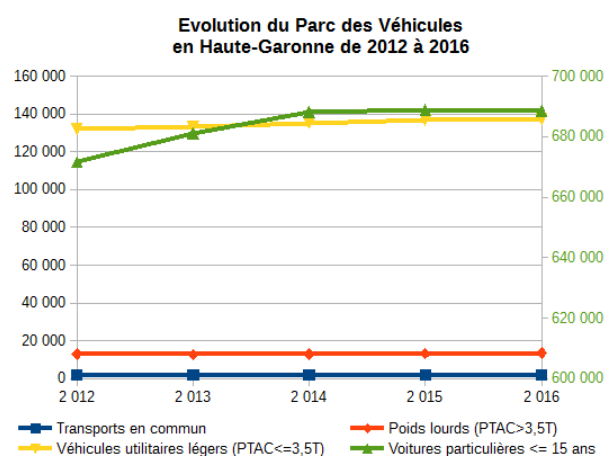
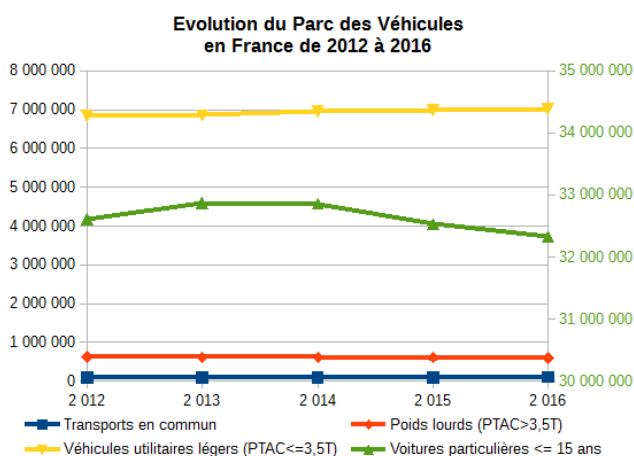
Enfin, si le nombre de poids lourds au niveau national, à l'exception de 2014, ne cesse de diminuer, les chiffres départementaux sont quant à eux en constante augmentation depuis les trois dernières années.

Ces augmentations (véhicules utilitaires légers / poids lourds) sont à relier au développement du tissu économique de la métropole toulousaine et de la Haute-Garonne.

Comparaison Evolution du Parc des Véhicules France Métropolitaine / Haute-Garonne De 2012 à 2016		Transports en commun Autobus <= 17ans et autocars <= 18 ans	Poids lourds (PTAC>3,5T) Camions, VASP> 3,5 t de PTAC et tracteurs routiers **	Véhicules utilitaires légers (PTAC<=3,5T) Camionnettes et VASP <= 3,5 t de PTAC *	Voitures particulières <= 15 ans
2 012	France	93 029	622 649	6 832 046	32 611 510
	Haute-Garonne	1 952	12 931	132 131	671 674
2 013	France	94 099	614 745	6 858 490	32 865 346
	Haute-Garonne	1 959	12 845	133 176	681 132
2 014	France	96 041	616 288	6 951 015	32 856 502
	Haute-Garonne	1 869	13 066	135 343	688 184
2 015	France	96 746	606 627	6 988 453	32 529 927
	Haute-Garonne	1 940	13 249	136 950	688 913
2 016	France	99 002	599 160	7 016 468	32 324 999
	Haute-Garonne	1 968	13 484	137 551	688 482

Source : Fichier Central des Automobiles jusqu'en 2011  
SocS-RSVERO depuis 2011

camionnette : véhicule conçu pour le transport de marchandises, dont PTAC<=3,5T  
camion : véhicule conçu pour le transport de marchandises, dont PTAC>3,5T



## **E) Communication :**

Le site des services de l'État comporte une rubrique spécifique à la sécurité routière : <http://www.haute-garonne.gouv.fr/Securite-routiere>

Il est alimenté chaque mois par l'observatoire départemental qui diffuse son baromètre de l'accidentologie à l'ensemble des partenaires. L'information est complétée par la production d'un bilan annuel et de plaquettes ciblées sur les enjeux du DGO.

En complément, les actualités nationales sont relayées auprès du réseau des partenaires et des correspondants territoriaux des communes du département.

Enfin, le calendrier des actions de prévention est mis à disposition du public.

## **F) Perspectives :**

La forte croissance démographique en Haute-Garonne (entre 15 000 et 20 000 nouveaux entrants par an), nous engage à identifier les enjeux de demain, sur la période DGO et au-delà, occasionnés par l'augmentation de la population et l'étalement urbain qui en résulte autour de la métropole toulousaine. Et nous devons aussi adapter nos actions pour prendre en considération les évolutions sur les déplacements déjà en cours (développement des transports en commun, du covoiturage, des moyens de communication, du partage de voirie, ...).

## **II. Caractéristiques générales de l'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011**

L'étude de l'accidentalité est basée sur l'exploitation et l'analyse de la base de données accidents, établie à partir des fichiers BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation routière). Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche BAAC par le service de police ou de gendarmerie territorialement compétent. La fiche BAAC comprend quatre chapitres qui permettent de décrire les éléments ayant joué un rôle dans la survenue de l'accident : les caractéristiques et les lieux de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués.

L'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation donne les définitions suivantes :

### **- Accident :**

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

### **- Usagers :**

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état de santé ne nécessite aucun soin médical ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patient dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admises comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

Le traitement statistique des données de la base accidents est réalisée à partir du logiciel informatique Concerto.

Les données départementales seront comparées à celles de départements similaires afin d'apporter un éclairage objectif. Ces comparaisons seront réalisées avec la France d'une part, mais aussi avec des indicateurs locaux de sécurité routière. Ces indicateurs, qui caractérisent la mortalité routière à l'échelle départementale, ont été élaborés selon une typologie des départements, elle-même basée sur 80 indicateurs extérieurs à l'accidentalité.

### **A) Accidentalité corporelle du département :**

#### **- Accidentalité générale :**

Entre 2012 et 2016, le département de la Haute-Garonne a comptabilisé **4 492 accidents corporels**, ce qui représente en moyenne 2,5 accidents corporels par jour dont 1 considéré comme grave.

Sur la période, on observe une **augmentation moyenne de 6 % par an du nombre d'accidents**. Le nombre d'accidents mortels ou avec un blessé hospitalisé a, quant à lui, augmenté de 4% par an sur cette même période.

Le bilan des victimes est de **250 personnes tuées** sur la route et **5 788 blessés**. Avec 50 décès par an en moyenne, on observe une tendance à la stabilisation du nombre de personnes tuées sur les routes du département depuis 5 ans.

**ATBH 2012-2016**

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
2012	780	48	317	50	331	697	707
2013	811	44	322	47	341	710	687
2014	992	49	400	51	412	865	833
2015	944	48	357	51	360	848	870
2016	965	50	367	51	391	833	1019
<b>Ensemble</b>	<b>4492</b>	<b>239</b>	<b>1763</b>	<b>250</b>	<b>1835</b>	<b>3953</b>	<b>4116</b>
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

- Accidentalité selon le mode de déplacement :

Période 2012-2016	Accident impliquant au moins 1...					Ensemble
	Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Nombre d'accidents corporels	728	397	1 725	3 981	335	4 492
%	16%	9%	38%	89%	7%	> 100 % (*)
Nombre de personnes tuées	32	13	74	125	6	250
%	13%	5%	30%	50%	2%	100%

(\*) 1 accident peut impliquer plusieurs usagers

**Les usagers de VL/VU sont impliqués dans 90 % des accidents corporels** de la circulation et représentent **la moitié des personnes tuées sur les routes**.

Parmi les catégories vulnérables, **les usagers de deux roues motorisés sont impliqués dans 38% des accidents corporels et représentent le tiers des victimes**.

Enfin, les piétons sont **impliqués dans 16% des accidents corporels** et représentent 13% des personnes tuées.

**Répartition des accidents et des victimes selon les principaux modes impliqués – 2012 à 2016 :**

A CCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.	VICTIMES	Nbre de personnes tuées	Nbre total de blessés	Nombre de blessés hospitalisés	TOTAL
piéton	728	16.2	piéton	32	734	271	766
cycle	397	8.8	cycle	13	371	113	384
2R motorisé < 50 cm3	499	11.1	2R motorisé < 50 cm3	13	504	173	517
2R motorisé > = 50 et < = 125 cm3	407	9.1	2R motorisé > = 50 et < = 125 cm3	8	393	123	401
2R motorisé > 125 cm3	819	18.2	2R motorisé > 125 cm3	53	801	340	854
2R > = 50 cm3 (avant 2007)	0	0.0	2R > = 50 cm3 (avant 2007)	0	0	0	0
M ou VU	3981	88.6	M ou VU	125	2881	776	3006
poids lourd	190	4.2	poids lourd	4	48	18	52
transport en commun	67	1.5	transport en commun	0	15	1	15
tramway (et train)	7	0.2	tramway (et train)	0	0	0	0
autre mode	71	1.6	autres modes	2	41	20	43

un accident peut être imputé à plusieurs lignes les victimes ne sont imputées qu'à une seule ligne

### Focus sur les conflits :

	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé > =50 cm3	VL ou VU	PL	TC	tramway (et train)	autres modes
Cycle	22	10							
2R motorisé < 50 cm3	34	8	7						
2R motorisé > =50 cm3	39	21	11	18					
VL ou VU	597	315	369	963	1184				
PL	10	7	6	21	128	14			
TC	21	4	5	12	29	2			
tramway (et train)	2				5				
autres modes	8	4	5	6	33	4		0	1
Véhicule seul	700	37	89	185	1080	27	21	2	22

51% des conflits impliquent un véhicule léger (VL) ou un véhicule utilitaire (VU).

Les 2RM > = 50cm3 sont impliqués dans 18% des conflits et les piétons dans 12%.

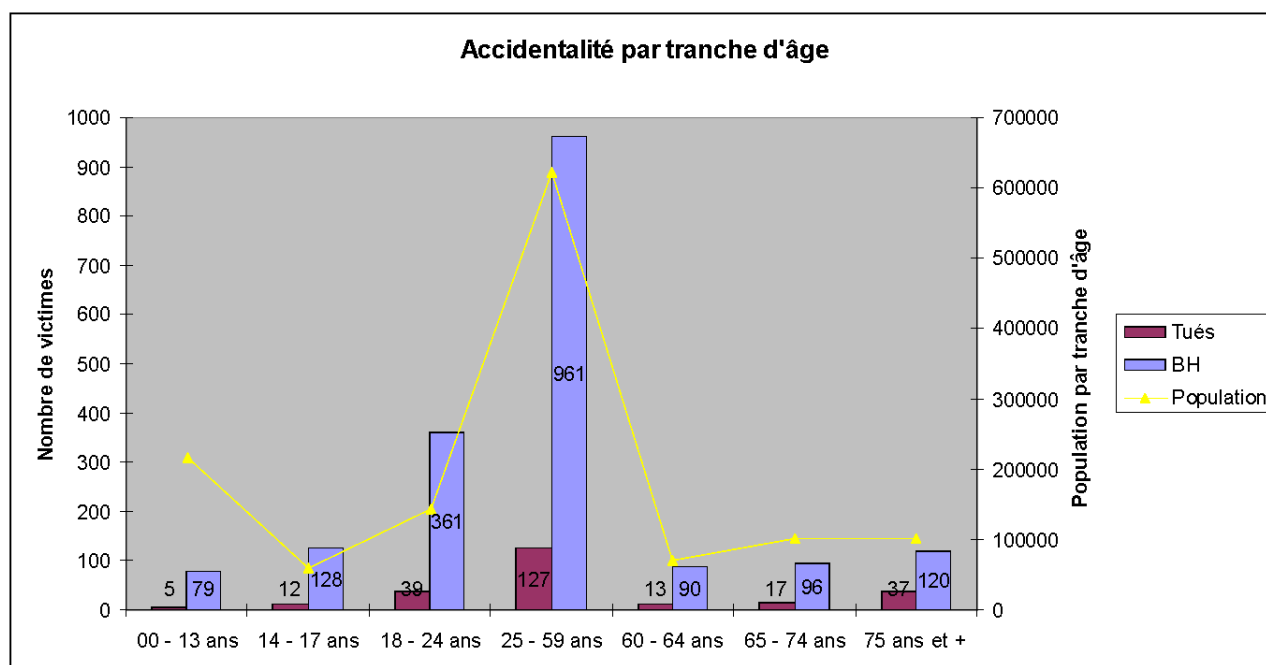
Les conflits impliquant les 2RM > = 50cm3 et des VL ou VU représentent 16% de l'ensemble des conflits.

Au vu de la représentation des 2RM (2 % du parc des véhicules), ce mode de transport est surreprésenté dans les conflits routiers.

Le conflit le plus répandu implique un VL ou VU contre un VL ou VU (20% de l'ensemble des conflits).

Enfin, les accidents impliquant les Transports en Commun (TC) et les tramways ou trains sont inférieurs à 1% de l'ensemble des conflits.

- Accidentalité selon la classe d'âge :



Si les 75 ans et plus ne sont impliqués que dans 9 % des accidents, **c'est toutefois dans cette tranche d'âge que l'on observe la proportion la plus élevée de personnes tuées par accident. Elle est de 9 %** alors qu'elle se situe entre 2 et 3 % pour les autres catégories d'âge à l'exception des enfants de 0 à 13 ans chez qui cette proportion est très basse : 1 %.

**Les jeunes de 14-18 ans et les personnes âgées de 75 ans et plus sont les plus susceptibles d'être hospitalisées ou tués dans les accidents.** Seulement 2/3 d'entre eux s'en sortent indemnes ou blessés légèrement alors que les autres catégories d'âges ont entre 74 et 82 % de chance d'être indemnes ou blessés légers.

**Les 25-59 ans représentent 50% de la population de la Haute-Garonne, la moitié des personnes tuées depuis cinq ans, la moitié des blessés hospitalisés et au moins une personne impliquée dans 80% des accidents corporels.**

- Accidentalité par milieu :

Dans le département de la Haute-Garonne, **près des 3/4 des accidents ont lieu en agglomération.**

**L'influence de Toulouse Métropole (hors voies structurantes d'agglomération - VSA)**

La Métropole, constituée de 37 communes, représente à elle seule plus de 60 % des accidents constatés sur la période d'étude, alors que la ville de TOULOUSE en concentre 46 %.

En ce qui concerne les tués, la part est moindre avec 25,5 % pour TOULOUSE MÉTROPOLE et 17,1 % pour la seule capitale.

Les blessés sur l'aire métropolitaine impactent significativement les résultats avec près de 38 %, pour 24 % sur la commune de TOULOUSE.

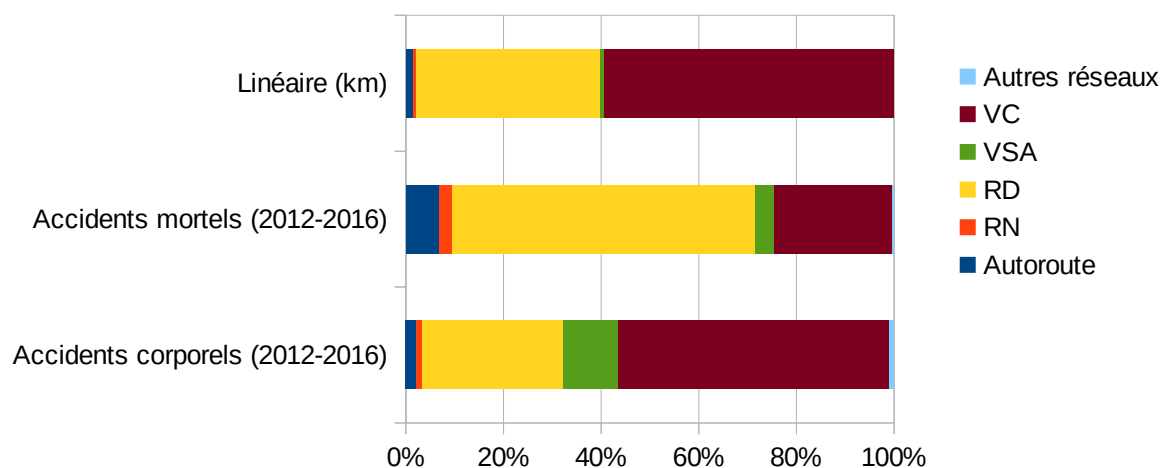
La part des 4 communes de TOULOUSE, COLOMIERS, BLAGNAC et TOURNEFEUILLE est prépondérante puisque représentant respectivement 92 % - 85 % et 74 % des ATBH constatés sur la métropole.

– Accidentalité par catégorie de voie :

	Autoroute	RN	RD	VSA	VC	Autres réseaux	Ensemble
Accidents corporels (2012-2016)	97	55	1344	524	2576	42	4492
Accidents mortels (2012-2016)	17	7	157	10	61	1	239
Linéaire (km)	260	73	6138	147	9651	NC	NC

### Département de la Haute-Garonne - Période 2012-2016

Poids de l'accidentalité selon le réseau

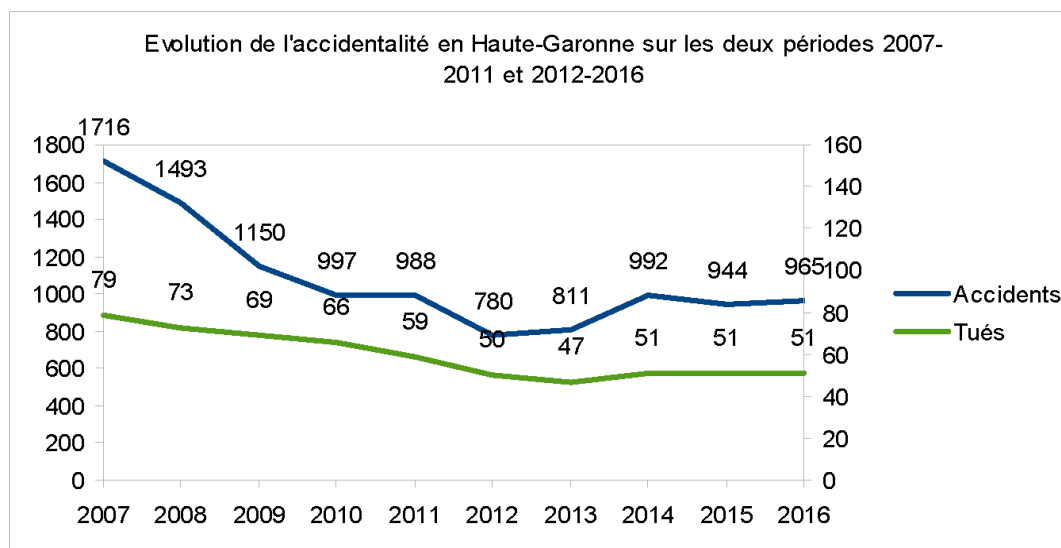


Entre 2012 et 2016, les accidents corporels ont majoritairement eu lieu sur voie communale (57% des accidents). Bien que 26 % des accidents mortels soient recensés sur ce type de voie, elles ne sont pas considérées comme les plus meurtrières.

Avec 30 % des accidents localisés sur une RN ou une RD, ce type de voie représente un risque plus important pour un usager d'être impliqué dans un accident mortel (70 % des accidents mortels).

## **B) Évolution de l'accidentalité corporelle en Haute-Garonne sur 2012-2016 en comparaison avec la période 2007-2011 :**

- Accidentalité générale :



Sur les dix dernières années, le nombre d'accidents a diminué de 7% en moyenne par an. Cependant, la tendance à la baisse observée sur la période 2007-2011 ne se confirme pas sur les cinq années suivantes.

En effet, on constate une tendance à la hausse sur la période 2012-2016, avec une augmentation moyenne de 6 % par an du nombre d'accidents.

De 2007 à 2011, le nombre de personnes tuées sur les routes a sensiblement diminué avec un bilan annuel de 79 décès en 2007 pour 59 décès en 2011. Depuis 2012, le nombre de personnes tuées a tendance à se stabiliser autour de 50 décès par an malgré une augmentation constante du volume des déplacements, principalement à destination du périmètre métropolitain (+2 à +3 % entre 2015 et 2016 sur les axes autoroutiers du département) -source VINCI Autoroutes 2018-.



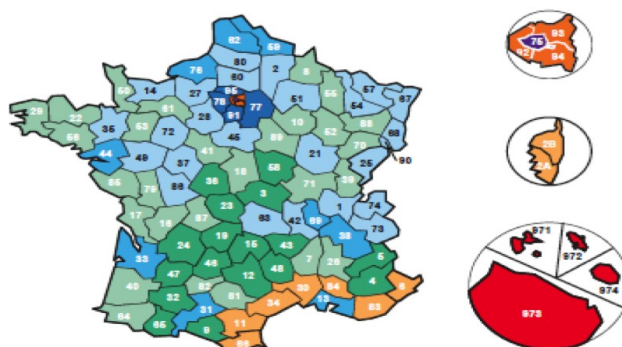
## Comparaison avec la famille des départements des Métropoles (F5)

Il est intéressant de comparer ce bilan de l'accidentalité générale en Haute-Garonne à celui des départements similaires.

Selon les Indicateurs de sécurité routière nationaux, la Haute-Garonne fait partie de la classe 7, qui est caractérisée par des départements à dominante urbaine organisés autour d'une grande agglomération, accueillant une population assez dense et plutôt jeune en moyenne grâce à leurs universités et au dynamisme de leur économie.

Elle rassemble également les départements des Bouches-du-Rhône (13), de la Gironde (33), de l'Isère (38), de la Loire-Atlantique (44), du Nord (59), du Pas-de-Calais (62), du Rhône (69) et de la Seine-Maritime (76).

N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair



### Bilan de l'accidentalité en Haute-Garonne 2012-2016 :

- 898 accidents en moyenne annuelle sur la période,
- 50 accidents mortels en moyenne annuelle sur la période.

Il y a eu 1 435 accidents et 74 décès par an en moyenne depuis 2012 dans les départements de la même famille que la Haute-Garonne (classe 7).

Le bilan accidentologique est donc meilleur en Haute-Garonne que dans les autres départements de la même classe.

Enfin, au sein de la même famille (F5), la Haute-Garonne se situe au 3ème rang sur 9 au nombre de tués par million d'habitants (37), seulement devancée par le Nord (34/1 M d'habts) et le Rhône (29/1 M habts). Pour ce qui concerne les jeunes de 18 à 24 ans, le département est en tête, à égalité avec le département du Rhône (57/1 M habts).

- Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode et selon l'âge sur la période 2012-2016, comparaison avec la période 2007-2011 et avec la même famille de département :

- Selon le mode déplacement :

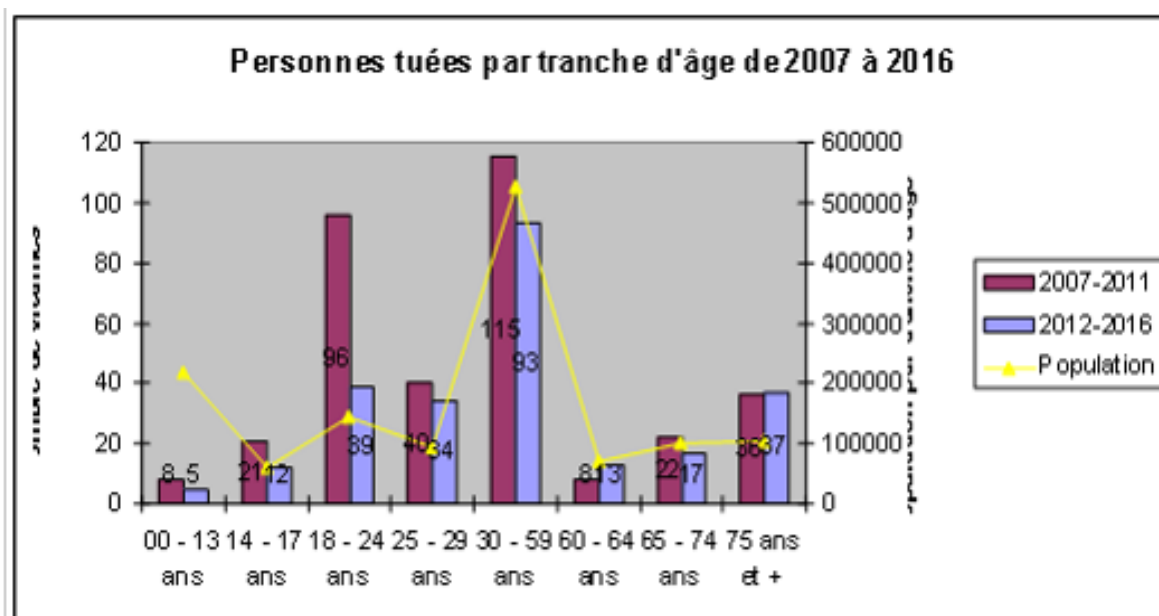
Période 2007-2011	Accident impliquant au moins 1...					Ensemble
	Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (LMU)	Autre usager	
Nombre d'accidents corporels	817	516	2 549	5 554	315	6 344
%	13%	8%	40%	88%	5%	> 100 % (*)
Nombre de personnes tuées	33	9	91	203	10	346
%	13%	4%	36%	81%	4%	138%
Période 2012-2016	Accident impliquant au moins 1...					Ensemble
	Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (LMU)	Autre usager	
Nombre d'accidents corporels	728	397	1 725	3 981	335	4 492
%	16%	9%	38%	89%	7%	> 100 % (*)
Nombre de personnes tuées	32	13	74	125	6	250
%	13%	5%	30%	50%	2%	100%

(\*) 1 accident peut impliquer plusieurs usagers

Parmi les usagers vulnérables, on constate une baisse de 2% du nombre d'accidents parmi les usagers de deux roues motorisées depuis 2012 par rapport à la période précédente.

A l'inverse, la part des accidents impliquant un piéton a augmenté de 3%.

- Selon la classe d'âge :



Sur les 5 dernières années, 16% des personnes tuées étaient des jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans (11 % de la population).

Ce nombre a été divisé par 2,5 par rapport à la période 2007-2011.

Représentant uniquement 7 % de la population, les usagers âgés de 25 à 29 ans sont sur-représentés au niveau des décès de la route (14 % des personnes tuées) comme sur la période

précédente.

Les seniors décédés âgés de 75 ans ou plus (15 % en Haute-Garonne) sont sur-représentés par rapport à ceux âgés de 65 à 74 ans (7%), alors que leur proportion de représentation est identique au sein de la population de Haute-Garonne (8%).

- Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011 :

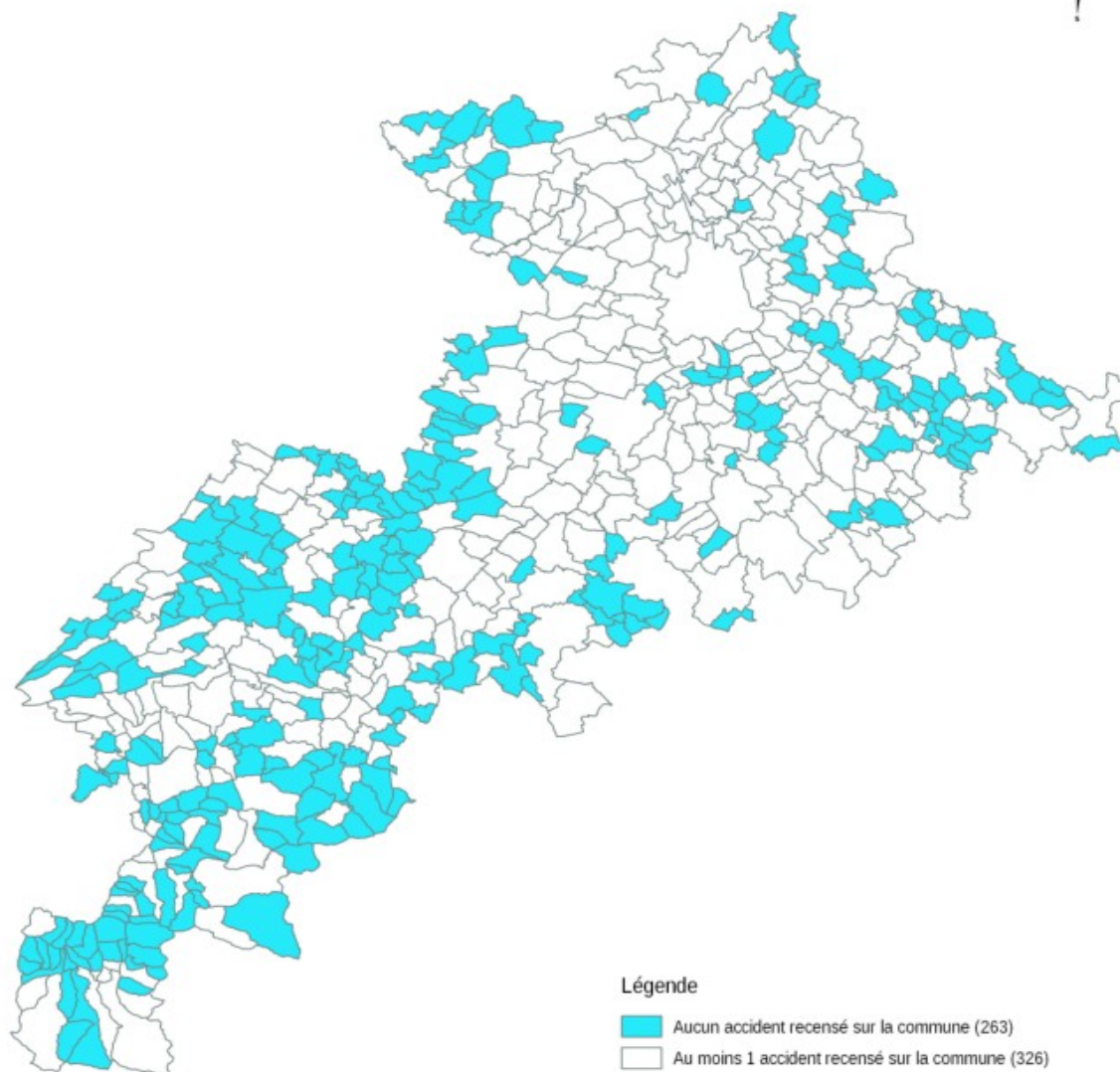
Cette analyse n'est pas réalisable en raison de changements de domanialité de voies aux cours de la période étudiée (transfert de certains axes routiers à Toulouse Métropole).

- Communes du département comptant au moins un accident sur la période 2012-2016 :



Direction Départementale des Territoires  
de la Haute-Garonne  
Cité administrative Bât. A  
2 Bd Armand Duportal BP 70 001  
31074 Toulouse Cedex 9

## Répartition de l'accidentalité par commune en Haute-Garonne - période 2012-2016



Réalisé le 19 déc. 2017 par : DDT31 / ODSR31  
Sources : DDT31 | © IGN

0 30 Km

# Répartition par commune des accidents corporels en fonction de la gravité des blessures en Haute-Garonne de 2012 à 2016



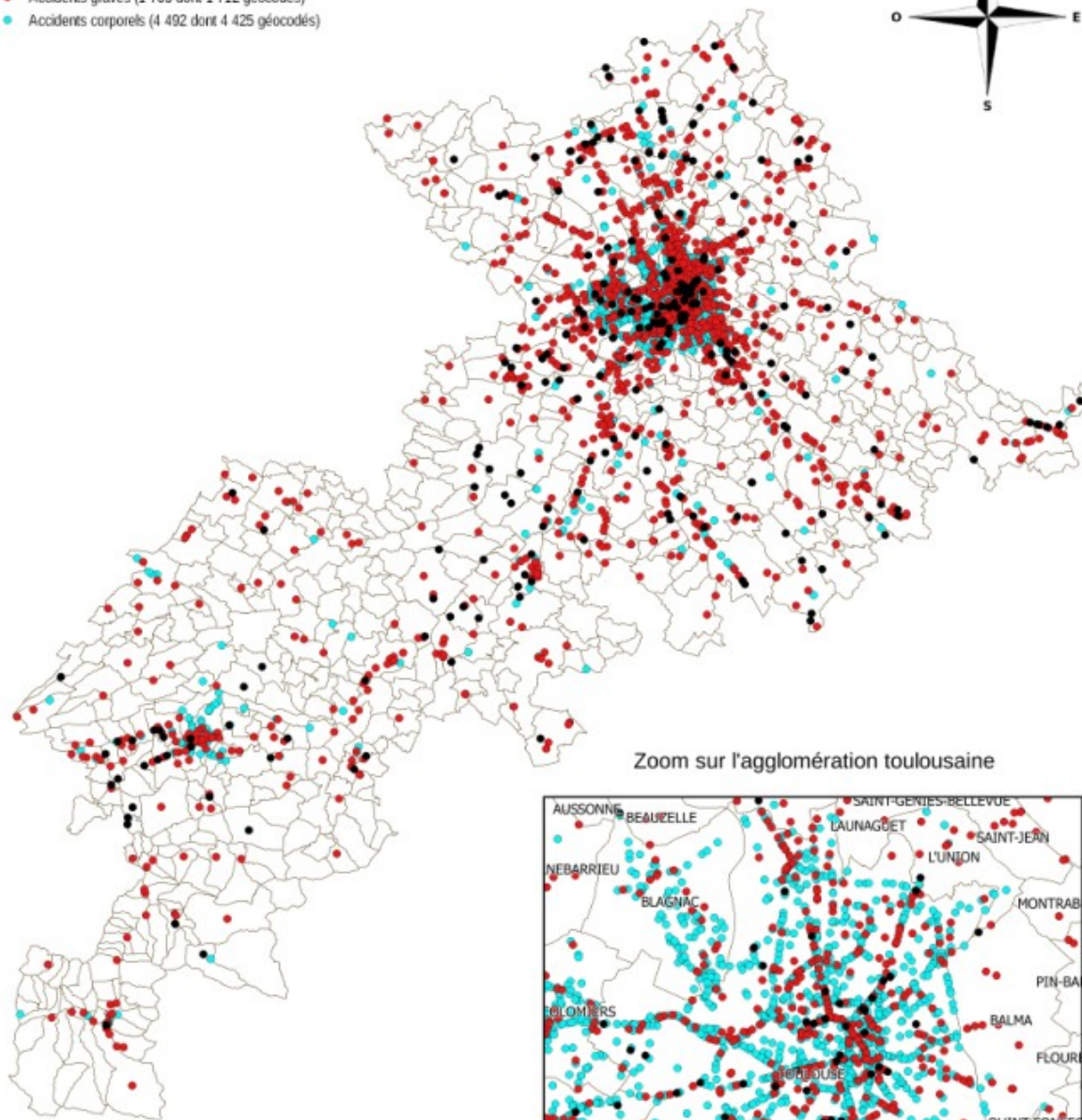
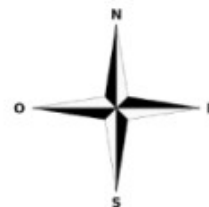
Direction Départementale des Territoires  
de la Haute-Garonne

Cité administrative Bât. A  
2 Bd Armand Duportal BP 70 001  
31074 Toulouse Cedex 9

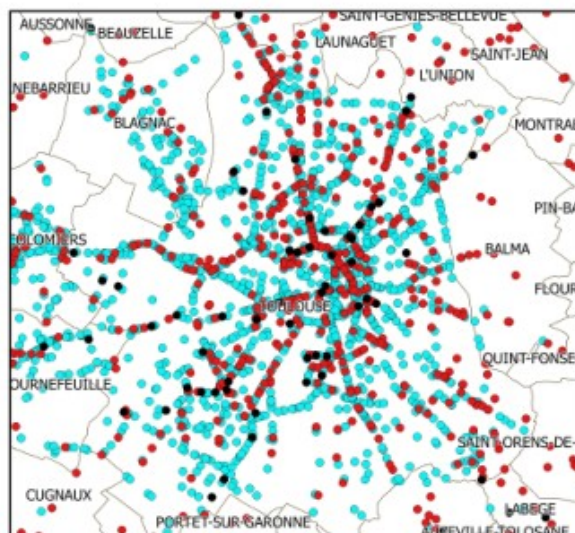
## Accidentalité en Haute-Garonne Période 2012-2016

### Légende

- Accidents mortels (239 dont 239 géocodés)
- Accidents graves (1 763 dont 1 712 géocodés)
- Accidents corporels (4 492 dont 4 425 géocodés)



Zoom sur l'agglomération toulousaine



Réalisé le 18 déc. 2017 par DDT31 / ODSR31  
Sources : DDT31 | © IGN

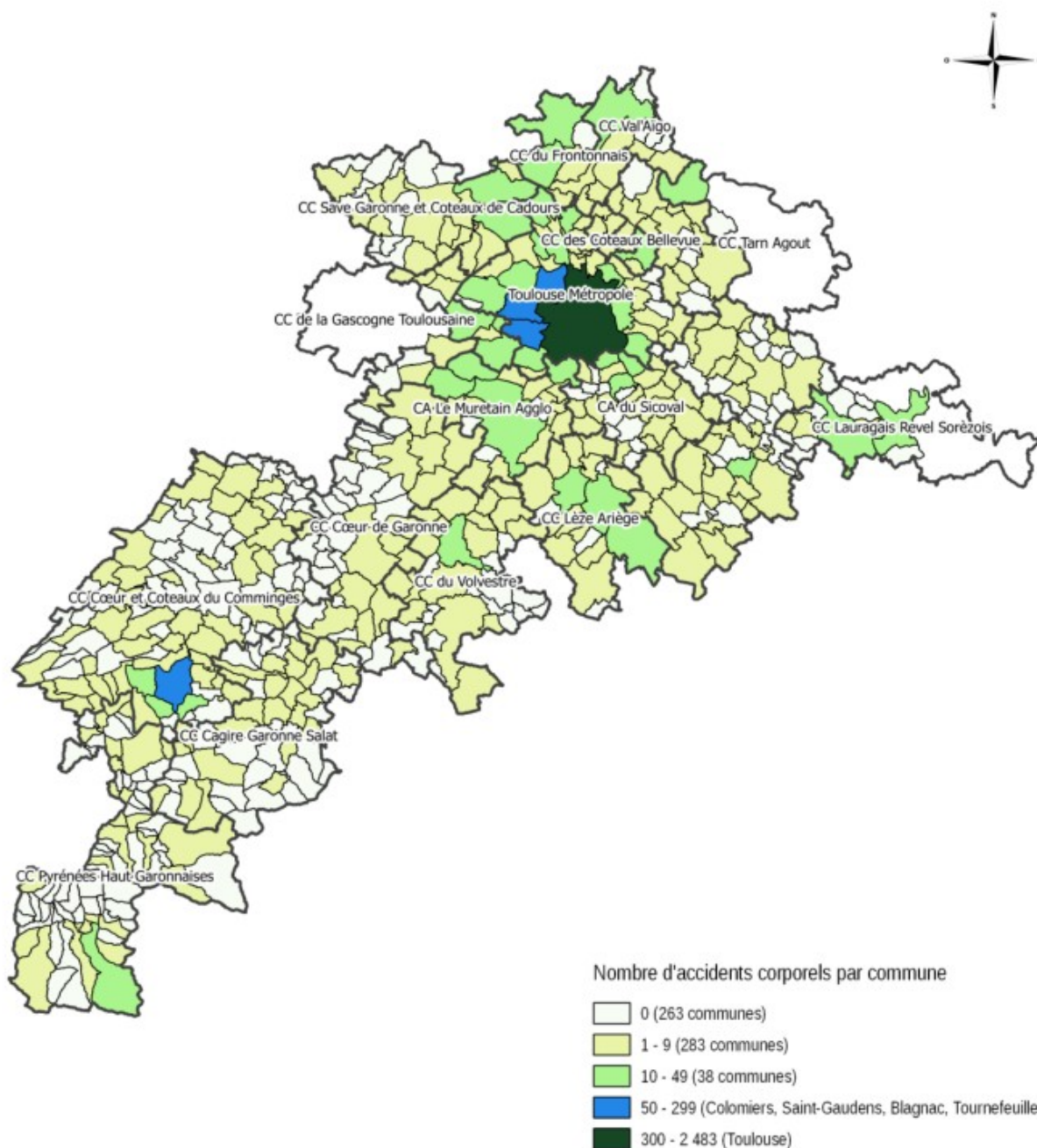
0 40 Km

# Répartition par commune des accidents corporels en Haute-Garonne de 2012 à 2016, avec les limites d'intercommunalité :



Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne  
 Cité administrative Bât. A  
 2 Bd Armand Duportal BP 70 001  
 31074 Toulouse Cedex 9

## Répartition de l'accidentalité corporelle par commune en Haute-Garonne Période 2012-2016



Réalisé le 20 déc. 2017 par : DDT31 / ODSR31  
 Sources : DDT31 | © IGN

0 30 Km

## Répartition de l'accidentalité corporelle par commune en Haute-Garonne de 2012 à 2016

### Ratio accident/population des 20 communes les plus impactées (2012-2016)

	2012/2016		Population 2014	Part de population
	Part des accidents	Accidents		
TOULOUSE	55,25%	2482	466 297	35,39%
COLOMIERS	6,03%	271	38 541	2,92%
SAINT-GAUDENS	3,32%	149	11 255	0,85%
BLAGNAC	2,94%	132	23 416	1,78%
TOURNEFEUILLE	2,80%	126	26 674	2,02%
MURET	0,71%	32	24 975	1,90%
PLAISANCE-DU-TOUCH	0,69%	31	17 278	1,31%
GRENADE	0,67%	30	8 557	0,65%
AUTERIVE	0,56%	25	9 232	0,70%
CARBONNE	0,49%	22	5 377	0,41%
LABEGE	0,42%	19	4 217	0,32%
RAMONVILLE-SAINT-AGNE	0,42%	19	13 986	1,06%
CUGNAUX	0,40%	18	17 004	1,29%
REVEL	0,38%	17	9 387	0,71%
CORNEBARRIEU	0,38%	17	6 426	0,49%
CASTANET-TOLOSAN	0,38%	17	12 640	0,96%
PORTET-SUR-GARONNE	0,36%	16	9 609	0,73%
SAINT-LYS	0,33%	15	9 067	0,69%
FENOUILLET	0,33%	15	5 060	0,38%
CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS	0,33%	15	6 029	0,46%
<b>TOTAUX du département</b>		<b>4 492</b>	<b>1 317 668</b>	

La commune de Toulouse concentre à elle seule plus de 55 % des accidents alors qu'elle représente près de 35 % de la population.

Cependant, cette commune concentre sur son territoire des déplacements de masse liés à l'activité professionnelle ou au transit inter-départemental, comme les communes de COLOMIERS, BLAGNAC, TOURNEFEUILLE. Une sur-représentation des accidents au regard de la population est aussi constatée sur la commune de SAINT GAUDENS, pôle d'emploi d'un secteur à dominante rurale.

## Évolution des 35 communes les plus impactées par l'accidentalité

Communes	Evolution	2012/2016			2007/2011		
		CLT	Accidents	Accidents mortels	CLT	Accidents	Accidents mortels
TOULOUSE	=	1	2482	48	1	4037	53
COLOMIERS	=	2	271	4	2	196	4
SAINT-GAUDENS	↗	3	149	2	5	114	3
BLAGNAC	=	4	132	0	4	147	1
TOURNEFEUILLE	↘	5	126	2	3	176	4
MURET	↗	6	32	3	8	35	9
PLAISANCE-DU-TOUCH	=	7	31	5	6	38	9
GRENADE	=	8	30	6	7	38	6
AUTERIVE	↗	9	25	3	15	24	4
CARBONNE	↗	10	22	4	39	13	3
LABÈGE	↗	11	19	4	21	19	2
RAMONVILLE-SAINT-AGNE	↗	12	19	1	25	17	3
CUGNAUX	↗	13	18	2	22	18	0
REVEL	↘	14	17	5	9	33	3
CORNEBARRIEU	=	15	17	3	13	28	5
CASTANET-TOLOSAN	↗	16	17	1	57	9	2
PORTET-SUR-GARONNE	↗	17	16	0	14	26	1
SAINT-LYS	=	18	15	4	19	22	1
FENOUILLET	↘	19	15	3	11	30	0
CASTELNAU-	↗	20	15	1	28	16	2
D'ESTRETEFONDS	↗	21	15	0	26	17	2
SAINT-ORENS-DE-	↗	22	15	0	27	17	2
GAMEVILLE	↗	23	14	3	231	2	0
BALMA	↗	24	14	3	85	6	1
MIREMONT	↘	25	14	2	10	31	4
BUZET-SUR-TARN	↗	26	14	0	44	11	1
MERVILLE	↗	27	13	3	41	13	2
PIBRAC	↗	28	13	2	31	15	7
FONSO RBES	=	29	13	1	20	21	5
CINTEGABELLE	↘	30	12	3	40	13	2
SAINT-JORY	↗	31	12	3	32	15	4
FRONTON	=	32	12	2	59	9	1
VILLEMUR-SUR-TARN	↘	33	12	2	16	24	3
SAINT-FELIX-LAURAGAIS	↗	34	12	1	12	29	3
L'UNION	↘	35	12	1	46	10	3
LE GUEVIN	↘						
BAGNERES-DE-LUCHON	↘						
<b>TOTAUX du département</b>			<b>4 492</b>	<b>239</b>		<b>6 349</b>	<b>316</b>

On constate peu d'évolution dans le classement des vingt communes les plus accidentogènes entre la période 2017/2011 et 2012-2016 qui incluent les chef-lieux d'arrondissement (MURET et SAINT-GAUDENS), et principalement les communes les plus peuplées de la Métropole, avec toutefois en zone rurale, une évolution très sensible de la commune de CARBONNE (+ 29 places). Plusieurs communes de la périphérie Toulousaine voient une évolution significative de l'accidentalité, mais en restant en deçà de l'équilibre du ratio population/accidentalité (Labège, Ramonville-Saint-Agne, Cugnaux et Castanet-Tolosan).

Entre les deux périodes, la part de la commune de Toulouse sur l'ensemble des l'accidentalité baisse très significativement (de 63,5 % à 55,25 % de la totalité).



## Évolution des communes concernées par la mortalité routière

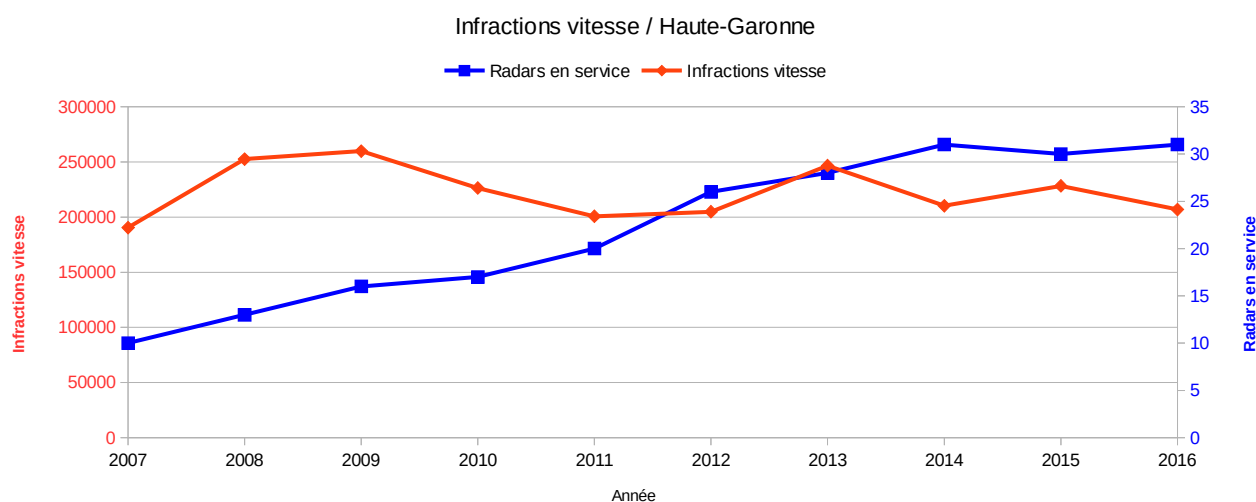
Commune	2012/2016		2007/2011	
	Tués	Part des accidents mortels	Tués	Part des accidents mortels
TOULOUSE	48	19,20%	57	16,47%
COLOMIERS	6	2,40%	4	1,16%
GRENADE	6	2,40%	7	2,02%
PLAISANCE-DU-TOUCH	5	2,00%	10	2,89%
REVEL	5	2,00%	3	0,87%
AUTERIVE	4	1,60%	4	1,16%
CARBONNE	4	1,60%	3	0,87%
LABEGE	4	1,60%	2	0,58%
MIREMONT	4	1,60%	0	0,00%
SAINT-LYS	4	1,60%	1	0,29%
BUZET-SUR-TARN	3	1,20%	1	0,29%
CORNEBARRIEU	3	1,20%	7	2,02%
FENOUILLET	3	1,20%	0	0,00%
FONSORBES	3	1,20%	2	0,58%
FRONTON	3	1,20%	2	0,58%
MURET	3	1,20%	11	3,18%
VILLEMUR-SUR-TARN	3	1,20%	5	1,45%
CINTEGABELLE	2	0,80%	7	2,02%
CUGNAUX	2	0,80%	0	0,00%
L'UNION	2	0,80%	3	0,87%
MERVILLE	2	0,80%	4	1,16%
SAINT-FELIX-LAURAGAIS	2	0,80%	1	0,29%
SAINT-GAUDENS	2	0,80%	3	0,87%
TOURNEFEUILLE	2	0,80%	4	1,16%
BAGNERES-DE-LUCHON	1	0,40%	3	0,87%
CASTANET-TOLOSAN	1	0,40%	2	0,58%
CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS	1	0,40%	2	0,58%
LEGUEVIN	1	0,40%	3	0,87%
RAMONVILLE-SAINT-AGNE	1	0,40%	5	1,45%
SAINT-JORY	1	0,40%	6	1,73%
BALMA	0	0,00%	2	0,58%
BLAGNAC	0	0,00%	1	0,29%
PIBRAC	0	0,00%	1	0,29%
PORTET-SUR-GARONNE	0	0,00%	1	0,29%
SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE	0	0,00%	2	0,58%
<b>Totaux du département</b>	<b>250</b>	<b>52,40%</b>	<b>346</b>	<b>48,84%</b>

Hormis une baisse significative des tués sur les communes de Toulouse et de Muret qui bénéficient d'une baisse importante de la mortalité sur leur territoire (respectivement -9 et -8), les chiffres des autres communes sont trop faibles pour avoir une valeur significative dans les deux tendances. Il est à noter la baisse remarquable de près de 28 % de mortalité sur les 35 communes où ont eu lieu des décès sur la période 2012 / 2016.

- Bilan de l'activité radars 2012-2016 dans le département et comparaison avec la période 2007-2011- Impact du contrôle sanction automatisé sur l'accidentologie :

- Infractions radars vitesse fixe :

- *Evolution du nombre d'infractions / nombre de radars en service :*



Année	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Radars en service	10	13	16	17	20	26	28	31	30	31
Infractions vitesse	190433	252605	259832	226300	200678	204771	246585	210219	228236	206937

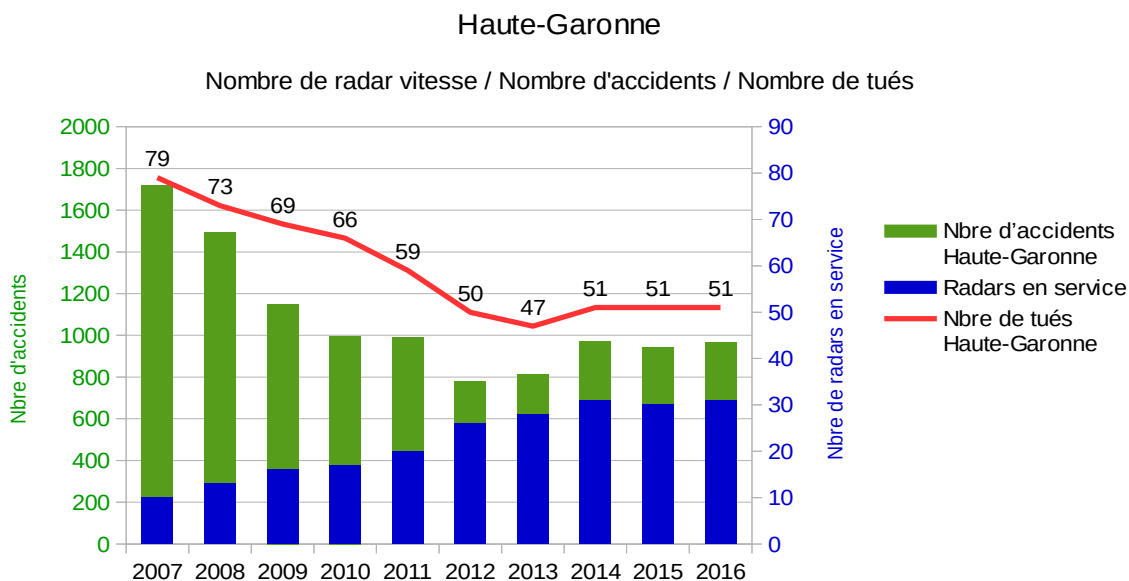
Faits marquants :

- 2009 : inflexion de la courbe des infractions → meilleure prise en compte de la vitesse légale autorisée et du dispositif de contrôle ;
- 2012 : mise en service de six nouveaux radars ;
- 2013 : mise en service de 2 radars discriminants sur le périphérique toulousain → 50000 infractions de plus qu'en 2012 ;
- 2014 - 2016 : malgré l'augmentation du nombre de radars entre 2007 et 2016 ( 10 en 2007 / 30 en 2016 : cf tableau et graphique ci-dessus), le nombre d'infractions se stabilise après deux périodes de hausse significatives en 2008 et en 2013 et traduit donc une meilleure prise en compte de la vitesse légale autorisée au droit des zones de contrôle fixe. Ce phénomène de baisse du nombre d'infractions peut aussi s'expliquer par une meilleure utilisation des technologies embarquées dans les véhicules comme le limiteur de vitesse.

\* Données Infocentre Contrôle Automatisé Rapports et Exploitation - version 1.32.0

- Evolution du nombre d'accidents et de tués en Haute-Garonne / nombre de radars en service :

Année	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Radars en service	10	13	16	17	20	26	28	31	30	31
Nbre d'accidents Haute-Garonne	1716	1493	1150	997	988	780	811	971	941	965
Nbre de tués Haute-Garonne	79	73	69	66	59	50	47	51	51	51



Faits marquants :

- 2007 à 2012 : le nombre de radars installés augmente de 16 unités, le nombre d'accidents décroît de 54 % et le nombre de tués décroît de 38 % dans le département. Ces proportions sont également observées pour les statistiques nationales ;
- 2012 à 2016 : le nombre de tués atteint une valeur moyenne de 50 tués par an et le nombre d'accidents passe en dessous du seuil de 1000 accidents par an. Ces statistiques restent stables malgré l'installation de dix radars vitesse supplémentaires. Cette tendance démontre un meilleur comportement des automobilistes, mais contrariée par l'habitude de certains usagers de ralentir au droit des radars fixes avec la reprise d'une vitesse excessive à l'issue, ces conducteurs s'affranchissant volontairement des règles de conduite.

- Nature des infractions vitesse :

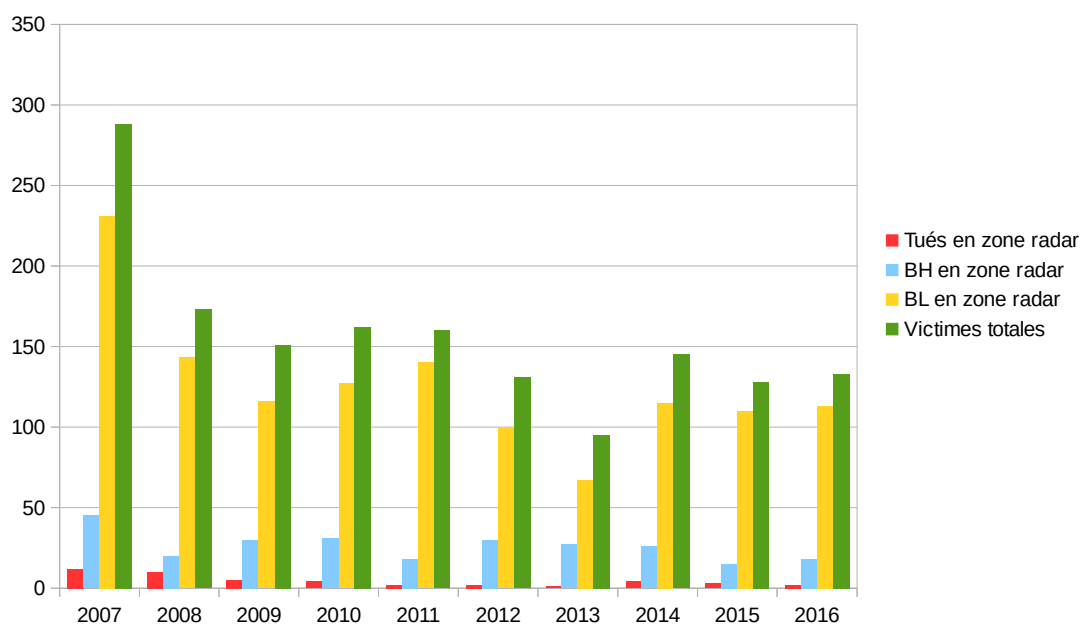
- Le nombre d'infractions graves (>50 km/h) qui représentait 1 % des infractions totales pour la période 2007 à 2011 a baissé de 48 % de 2011 à 2016, mais représente encore près de 15 infractions relevées par jour dans le département.
- La très grande majorité des infractions constatées concerne un dépassement de la vitesse inférieur à 20km/h. Sur la période de 2012-2016, elle augmente de 2 points par rapport à la période 2007-2011 pour atteindre 93 % du total.

Période	Nbre de DIF	< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h	Nbre de Radars installés
2007 à 2011	1133532	1032212	60997	20380	9549	10391	20
2012 à 2016	1076337	1005739	43897	14791	6486	5424	30

DIF : Dossier d'InFraction

- Évolution de l'accidentalité en zone radar :

Evolution de l'accidentalité en zone radar / Haute-garonne



Année	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tués en zone radar	12	10	5	4	2	2	1	4	3	2
BH en zone radar	45	20	30	31	18	30	27	26	15	18
BL en zone radar	231	143	116	127	140	99	67	115	110	113
Victimes totales En zone radar	288	173	151	162	160	131	95	145	128	133
Radars vitesse en service	10	13	16	17	20	26	28	31	30	31

- Le nombre de radars vitesse a triplé en 10 ans dans le département de la Haute-Garonne.
- En simultanée, le nombre de victimes a diminué de 54 % dans la zone de référence.

\* **Zone radar:** ensemble des zones interurbaines et urbaines de 2km en amont et en aval des radars.

- Comparaison du nombre de tués total sur le département avec le nombre de tués total en zone radar :

	2007 à 2011	2012 à 2016	Taux de variation (%)	Total 2007 à 2016
Nbre de tués sur le département	346	250	-27,7	596
Nbre de tués en Zone radar	33	12	-63,6	45
% de tué En zone radar	9,5	4,8	-49,5	7,55

L'implantation des radars a été efficace dans le département de la Haute-Garonne.

La baisse globale du nombre de tués dans le département (-28%) est très inférieure à la baisse du nombre de tués en zone radar (-64%) alors que le linéaire de zone radar a augmenté avec leur nombre (parc d'équipements plus important sur la période 2012-2016 que sur la période 2007-2011).

On peut conclure que les radars ont un rôle important dans la baisse de la mortalité sur des secteurs identifiés avant leur mise en place comme particulièrement accidentogène.

- Infractions feux rouges :

Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Infractions feux rouges	34526	56039	43294	63091	39896	39601	41853
Nbre ET CSA en service	7	16	17	17	17	17	17

Faits marquants :

- 2010 : installation des 7 premiers radars feux rouge en Haute-Garonne ;
- 2011 : 16 radars en service ;
- 2012 : mise en service en décembre 2012 du radar feux du carrefour Bd des Minimes / Av de Lyon ;
- 2013 : hausse significative des infractions due au nombre d'infractions record relevé par l'ETFR du carrefour Bd des Minimes / Av de Lyon ;
- 2016 : après 2 années de stabilité, on constate une recrudescence du nombre d'infractions feux rouges (+5%), indiquant un relâchement des comportements.

### **III. L'évaluation du DGO 2013-2017 :**

#### **Bilan des actions de Sécurité routière 2012 / 2016 :**

La politique locale de sécurité routière s'appuie sur trois volets stratégiques forts : « prévention », « communication » et « répression ». On peut recenser quelques actions remarquables, soit inscrites dans le temps et touchant un panel important d'utilisateurs, soit moins fréquentes mais d'un enjeu fort en termes de prévention, sur des cibles bien identifiées.

#### En matière de prévention et de sensibilisation :

- Forums organisés dans les collèges, lycées et CFA du département grâce au travail accompli par les services de l'État, les collectivités territoriales, les services académiques, le monde associatif (Prévention routière notamment), les organismes privés et assureurs sociaux et les intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR), près de 18 000 jeunes touchés ;
- Sessions de sensibilisation au déplacement piéton ou à vélo sur la piste Candie réalisées par la DDSP auprès de 9000 jeunes d'écoles élémentaires ou collégiens ;
- Action Rallye Piéton ou Vélo (action Éducation Nationale) de sensibilisation auprès des écoles primaires sur le déplacement urbain en sécurité impliquant 6 000 enfants ;
- Maraudes dans les coeurs de ville des chefs-lieux d'arrondissement en prévention des fêtes de fin d'année (sensibilisation à l'alcool) ;
- Présence d'associations à proximité des lieux festifs du département ou à l'occasion de rassemblements de grande ampleur ;
- Deux formations par an post-permis à destination des deux roues motorisés en lien avec l'EDSR, la DDSP, l'Unité Motorisée Zonale, et les moto-clubs ;
- Actions en faveur de la sensibilisation au risque routier professionnel, forums, interventions en entreprises, avec la CARSAT et le club SR interentreprises, ainsi que dans les services de l'État.

#### En matière de communication :

- Tenue d'un stand Sécurité routière sur le Salon de l'Auto ;
- Participation aux Journées de la Sécurité Intérieure ;
- Action de communication sur le danger de la circulation à vélo en état d'ébriété ;
- Mise en place de campagnes de spots publicitaires diffusée dans les salles de cinéma du département ;
- Communication locale sur des rencontres entre délinquants routiers pour faits routiers, lycéens en apprentissage de la conduite et des traumatisés de la route ;
- Médiatisation d'actions de prévention ou de contrôle, avec présence de membres du corps préfectoral et invitation de la presse près d'une fois par mois en moyenne sur le quinquennat.

#### En matière de contrôles routiers :

- Contrôles routiers accrus, notamment lors des vacances scolaires (février, pâques, grands départs en vacances, chassé-croisé...) ;
- Travail partenarial avec l'ODSR pour cibler les axes accidentogènes ;
- Mise en place de radars autonomes sur des sites accidentogènes et inaptés aux contrôles mobiles des Forces de l'Ordre.

Le bilan des PDASR de la période de référence fait apparaître un maintien des crédits affectés à la lutte contre l'insécurité routière à partir de 2014, après une baisse de 15 % en 2013, pour atteindre une dotation moyenne de 107 000 euros par an pour le département.

La cible jeune est principalement traitée, puisque plus de 60 % des crédits de prévention sont affectés pour la prévention au profit de cette tranche de population. Le nombre d'actions sur cette cible représente en moyenne près de la moitié des actions, pouvant comprendre aussi la thématique alcool, traitée en simultané le plus souvent.

La prévention sur les effets des substances psycho-actives représente 20 % de la dotation financière, et 27 % des actions engagées sur les cinq ans étudiés. Cet enjeu a été traité aussi bien sur la population scolaire ou étudiante, que lors d'actions plus généralistes comme le risque routier professionnel, ou d'évènements rassemblant une forte population plus hétérogène - évènements sportifs, concerts ...).

Le nombre d'actions consacrées à la cible 2 Roues Motorisés a triplé au cours de la période.

Enfin, les actions hors enjeux du DGO ne représentent à la fois qu'une petite partie du budget consacré (moins de 2 %) dont plus de la moitié a concerné des actions au profit des seniors. Ces actions, en développement en 2015 et 2016 ont accompagné l'évolution à la hausse de la courbe des victimes d'un âge supérieur à 65 ans.

La Maison de la sécurité routière, avec l'appui de ses Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) a accompagné plus de 60 actions par an en moyenne émanant de porteurs de projets très variés : établissements scolaires, collectivités, entreprises, associations, ... pour un équivalent de 120 jours par an d'intervention.

## **Partie II : Le DGO 2018-2022**

### A) Les enjeux retenus pour le DGO 2018-2022

#### Définition d'un enjeu :

Un enjeu est constitué par un nombre d'accidents ou de victimes associé à une cible.

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...).

La circulaire du 11 avril 2017 définit quatre enjeux obligatoires au niveau national, ainsi que des enjeux supplémentaires, à retenir en fonction du contexte départemental :

- Enjeux impératifs :
  - Le risque routier professionnel en termes de déplacement domicile/travail, de missions professionnelles et de transport.
  - La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) en raison de l'importance de ce facteur de risque sur tous les conducteurs.
  - Les jeunes, divisés en trois classes d'âge : 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans, public le plus exposé et particulièrement ciblé pour assurer la promotion sur le long terme des enjeux de sécurité routière.
  - Les séniors, divisés en deux classes d'âge (65-74 ans et 75 ans et plus), en raison du vieillissement de la population.
  
- Enjeux supplémentaires :
  - Le partage de la voirie : l'émergence des nouvelles formes de déplacements urbains, couplée aux évolutions du code de la route entraînent un besoin de pédagogie à destination de l'ensemble des usagers de l'espace public. Cette dimension est particulièrement prégnante sur le territoire métropolitain où se croisent transports en commun, véhicules légers et deux-roues motorisés.
  
  - Les deux roues motorisés : ils représentent encore une part trop importante des impliqués ou tués dans le département, avec une moyenne supérieure à la famille des métropoles ou aux chiffres nationaux. Les difficultés de circulation et de stationnement sur les pôles d'activités influent pour une hausse régulière de l'usage de ce moyen de transport.

En complément des études des enjeux précités, un groupe de travail associant des élus communaux ou d'EPCI et des acteurs de la prévention a réfléchi sur les modalités de sensibilisation et de prévention au risque routier de tout usager sur le territoire de la Haute-Garonne, qu'il soit issu de territoires ruraux ou isolés, ou des zones de forte activité bien mieux dotées en termes d'acteurs préventifs et de moyens.



## B) Priorisation des enjeux

### Les enjeux impératifs

#### 1 Le risque routier professionnel

En France, en 2016, sur les accidents dont le type de trajet est connu, ceux liés à un trajet professionnel représentent 38,6 % des personnes tuées et 43,3 % des victimes\* des accidents corporels de la circulation.

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », correspondant à un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui représente un déplacement entre le lieu de domicile et le lieu de travail.

Pour appréhender ce risque, on étudie la variable « trajet » dans le chapitre « usager » des fichiers BAAC. Pour certains accidents, cette information n'est pas connue pour l'ensemble des usagers concernés (conducteurs, piétons). Un accident sera considéré comme « accident routier professionnel » si au moins un conducteur est déclaré en trajet « domicile-travail » ou en « utilisation professionnelle ».

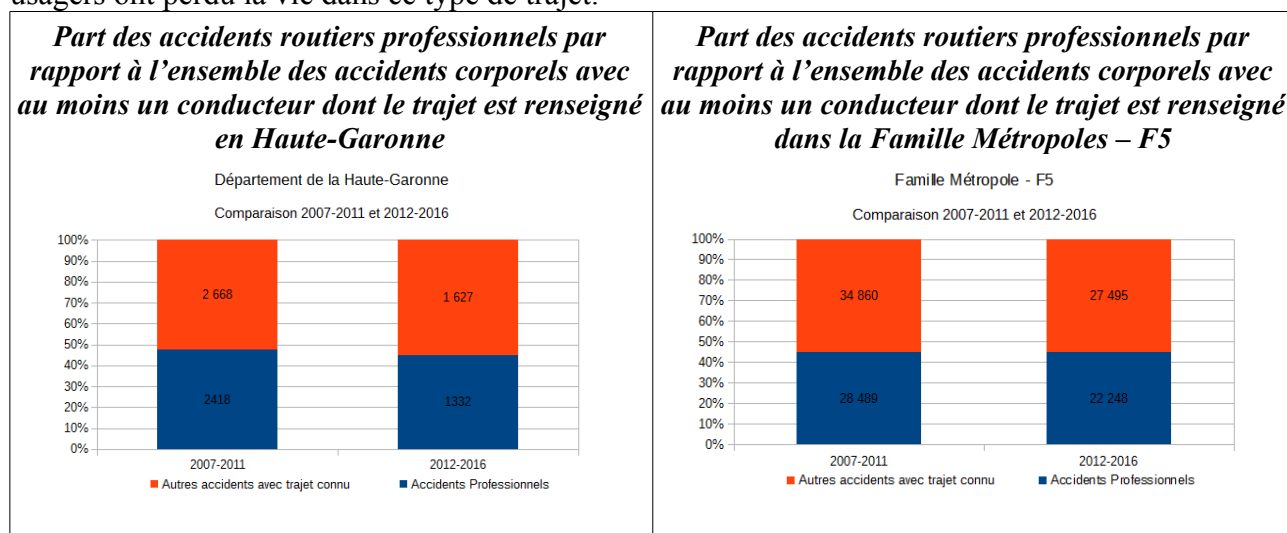
En Haute-Garonne, les proportions d'accidents pour lesquels aucune information de trajet n'est disponible sont de 20 % pour la période 2007-2011 et de 34 % pour la période 2012-2016. Pour comparaison, en France métropolitaine, les parts des accidents avec trajet non connus sont de 15 % pour 2007-2011 et de 18 % pour 2012-2016.

#### ***Importance de l'enjeu risque professionnel :***

L'analyse porte ici sur l'ensemble des trajets professionnels, qui comprennent les trajets dans le cadre d'une mission professionnelle et les trajets domicile-travail.

Entre 2012 et 2016, dans le département de la Haute-Garonne, 4 492 accidents ont eu lieu, dans lesquels 250 personnes ont été tuées. Parmi ces accidents, le type de trajet est connu pour 2 959 accidents, dont 216 accidents mortels.

Sur cette même période, 1 332 accidents ont été identifiés comme accident professionnel et 121 usagers ont perdu la vie dans ce type de trajet.



Sur la période 2012-2016, en Haute-Garonne, la part des accidents routiers professionnels (45%) a diminué de 3 points.

Cette part est similaire à ce qui a été observé en France métropolitaine (46%) et dans la Famille F5(45%). Cet indicateur est à considérer avec précaution, la complétude des données locales sur cet item étant moins exhaustive sur ces 5 dernières années.

***Comparaison des accidents liés à un trajet professionnel du département de la Haute-Garonne, de la Famille Métropoles et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016***

Période 2012-2016		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents avec trajets connus	% d'accidents trajet professionnel
Zone d'étude				
Accidents corporels	Haute-Garonne	1 332	2 959	45%
	Famille Métropoles	22 248	49 743	45%
	France Métropolitaine	108 978	236 841	46%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées dans un accident lié à un trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées trajets connus	% de personnes tuées trajet professionnel
Zone d'étude				
Personnes tuées	Haute-Garonne	81	217	37%
	Famille Métropoles	1 200	2 962	41%
	France Métropolitaine	6 446	16 079	40%

Bien que non significative, la part des accidents liés à un trajet professionnel par rapport au nombre total d'accident est de 30 % (trajets connus et non déterminés). La part de ces accidents représente 45 % des accidents avec trajets connus en Haute-Garonne, tel qu'observé en F5 et en France (46%).

Localement, la part des personnes tuées dans un accident lié à un trajet professionnel (au moins un conducteur avec trajet connu) est inférieure d'environ 3 points à celles constatées en F5 et en France. Ces accidents ont toutefois provoqué la mort de 81 personnes, soit 16 décès par an.

Ces deux raisons font du risque routier professionnel un enjeu fort pour la Haute-Garonne.

***Le panorama des accidents liés au risque professionnel :***

**- Les accidents liés aux missions**

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais sont en général plus meurtriers. En France, en 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 23,2 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

## – Les chiffres de l'accidentalité

*Comparaison des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, du département de la Haute-Garonne, de la Famille Métropoles et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016*

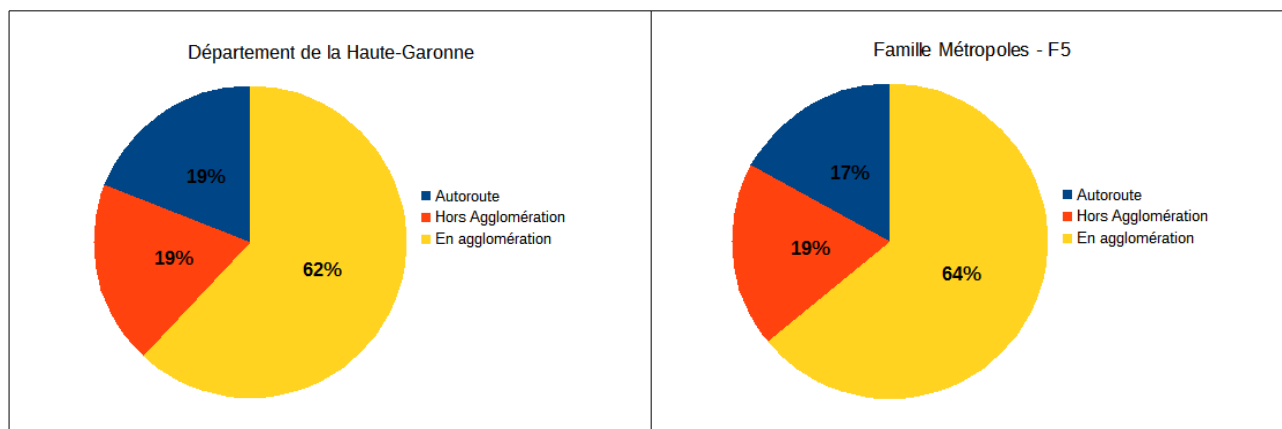
Période 2012-2016		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet « mission »	Nombre total d'accidents avec trajet professionnel	% d'accidents trajet « mission » / professionnel
Zone d'étude				
Accidents corporels	Haute-Garonne	597	1 332	45%
	Famille Métropoles	10 196	22 248	46%
	France Métropolitaine	51 356	108 978	47%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées dans un accident lié à un trajet « mission »	Nombre total de personnes tuées trajet professionnel	% de personnes tuées trajet « mission » / professionnel
Zone d'étude				
Personnes tuées	Haute-Garonne	40	81	49%
	Famille Métropoles	684	1 200	57%
	France Métropolitaine	3 746	6 446	58%

De 2012 à 2016, en Haute-Garonne, la part des accidents liés à un trajet « mission » représente 45 % des accidents liés à un trajet professionnel. Cet indicateur est très légèrement en-deçà de ceux de la famille F5 (46%) et de la France Métropolitaine (47%).

Sur ladite période, la part des personnes ayant perdu la vie dans un accident impliquant au moins un conducteur en « mission » est de 49 %. Cet indicateur est inférieur de 8 points à celui de F5 et de 9 points par rapport à la France.

## - Selon le milieu



Sur la période 2012-2016, en Haute-Garonne, les accidents liés à un trajet « mission » se produisent majoritairement en agglomération, tel qu'observé dans la famille F5. Avec 5 points de plus, la part nationale des accidents « mission » est de 67 %, avec seulement 12 % des accidents liés à un trajet professionnel sur autoroute, contre 19 % en Haute-Garonne et 17 % en F5.

## Selon le mode de déplacement

### Comparaison des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle dans le département de la Haute-Garonne entre 2012 et 2016

Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet mission	Nombre de piétons ou de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés*	Part des accidents par moyen de locomotion	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les accidents concernés
Autres	24	24	4%	0	0
bicyclettes	10	9	2%	0	0
car/bus	43	43	7%	3	18
cyclomoteurs	30	30	5%	0	0
motocyclettes	52	52	9%	3	7
poids lourds	138	127	21%	0	3
véhicules tourisme	234	220	37%	4	7
véhicules utilitaires	135	129	22%	0	6
<b>Ensemble</b>	<b>666</b>	<b>597</b>		<b>10</b>	<b>40</b>

La part des conducteurs de VL/VT impliqués dans un accident de type « mission » est d'environ 60 %, soit 37 % avec un véhicule de tourisme et 22 % pour les véhicules utilitaires. Le second mode de déplacement à risque est le poids lourd (21%). Ils représentent des enjeux importants pour la Haute-Garonne, leur part dépassant les 20 %.

Parmi les usagers des véhicules effectuant un trajet « mission », 10 personnes ont perdu la vie, à savoir : 4 personnes avec un véhicule de tourisme, 3 avec une motocyclette et 3 avec un bus ou un car.

Les accidents « mission » ont provoqué la mort de 40 personnes, dont 18 personnes dans lequel un bus ou un car était impliqué, 13 avec un véhicule léger (VT/VU), 7 avec une motocyclette.

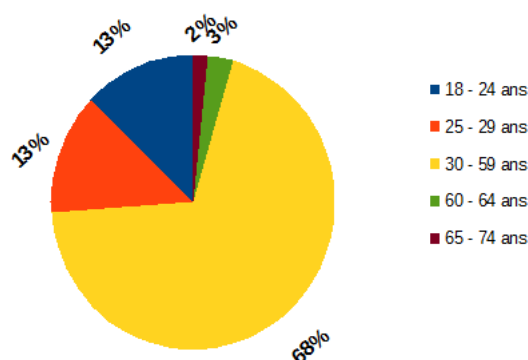
## Selon l'âge

Représentant 11 % de la population du département, les « 18 – 24 ans » sont impliqués dans 13 % des accidents liés aux trajets « mission ».

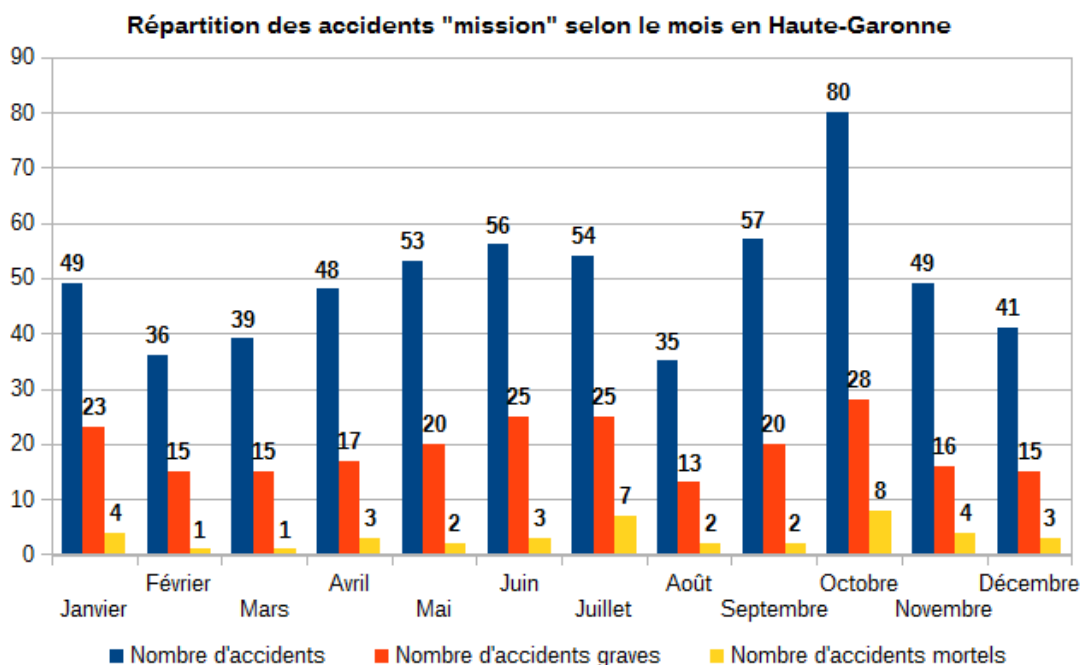
Parmi les usagers impliqués dans ce type d'accident, 68 % d'entre eux appartiennent à la tranche d'âge « 30 – 59 ans » (40 % de la population).

Les usagers de 60 à 64 ans sont eux impliqués dans 13 % des accidents missions (5 % de la population).

Répartition par classe d'âge des usagers impliqués dans les accidents liés au trajet "mission"



## Selon le mois



Sur la période 2012-2016, le mois d'octobre est le plus accidentogène et représente 13 % des accidents « mission » et 12 % des accidents graves.

Les mois de janvier, de juin et de juillet, avec respectivement 23, 25 et 25 accidents graves recensés, sont également accidentogènes.

Sur les 40 accidents mortels liés à un trajet mission, 7 se sont produits en juillet et 8 au mois d'octobre (37 % des accidents mortels).

## Selon le jour et l'heure

*Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle dans le département de la Haute-Garonne entre 2012 et 2016 en fonction du jour et de l'heure*

	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	Ensemble
00:00	1			1		1		3
01:00						1	1	2
02:00		1		1		1		3
04:00					1			1
05:00		2	2	1	4	3	2	14
06:00	5	2			5	1	1	14
07:00	7	4	8	13	8		1	41
08:00	9	12	10	11	10	2	2	56
09:00	8	8	5	14	7	2		44
10:00	10	8	7	5	7	6	1	44
11:00	6	5	12	11	12	2	1	49
12:00	4	8	9	7	3	1		32
13:00	2	7	10	8	6	3	1	37
14:00	6	6	14	6	9	5	3	49
15:00	6	4	4	7	7	0	5	33
16:00	8	5	6	8	10	0	1	38
17:00	10	8	8	6	5	2	2	41
18:00	3	11	5	9	6			34
19:00	2	4	2	2	5	1	4	20
20:00	2	3	3	3	5	1	2	19
21:00	1	2	2	2	2			9
22:00		2		2	3	1	2	10
23:00	2	1		1				4
Ensemble	92	103	107	118	115	33	29	

De 2012 à 2016, la répartition des accidents liés à un trajet « mission » montre une accidentalité qui se rapproche du rythme de travail français, à savoir majoritairement du lundi (17%) au vendredi (19%).

Pour pouvoir étudier ces données, il faudrait les rapporter au nombre de déplacements professionnels selon les jours. Cette donnée n'est pas disponible.

L'analyse par heure et par jour met en évidence les périodes traditionnelles de pointe en semaine, à savoir :

- de 7h à 10 h : 25 % des accidents mission ;
- de 12h à 14h : 20 % des accidents mission ;
- de 16h à 20 h : 22 % des accidents mission.

Elle reflète également une hausse de l'accidentalité en-dehors de ces plages horaires, engendrée en partie par l'augmentation des difficultés de déplacement observée ces 5 dernières années, au niveau de l'agglomération toulousaine, avec des pics de l'accidentalité constatés de 11h à 12h et de 14h à 15h.

### ***Les accidents liés au trajet domicile-travail***

En France, en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail représentent 18,5 % des personnes tuées et 26,2 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

#### **- Les chiffres de l'accidentalité**

#### ***Comparaison des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail, du département de la Haute-Garonne, de la Famille Métropoles et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016***

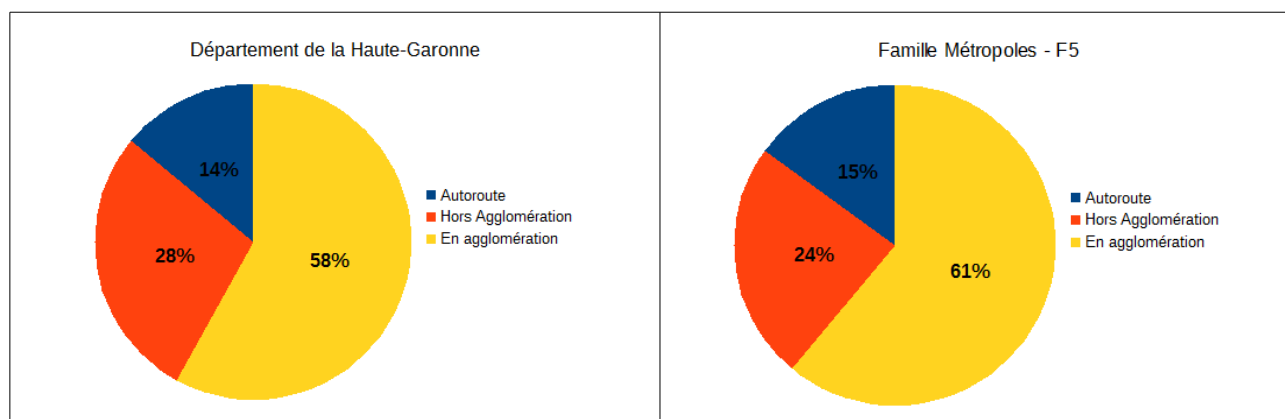
Période 2012-2016		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet domicile-travail	Nombre total d'accidents avec trajet professionnel	% d'accidents trajet domicile-travail / professionnel
Zone d'étude				
Accidents corporels	Haute-Garonne	850	1 332	64%
	Famille Métropoles	13 883	22 248	62%
	France Métropolitaine	66 901	108 978	61%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées dans un acc. lié à un trajet domicile-travail	Nombre total de personnes tuées trajet professionnel	% de personnes tuées trajet domicile-travail / professionnel
Zone d'étude				
Personnes tuées	Haute-Garonne	50	81	62%
	Famille Métropoles	non communiqué	1 200	non communiqué
	France Métropolitaine	non communiqué	6 446	non communiqué

La part des accidents de trajet domicile-travail par rapport aux accidents avec trajet professionnel est supérieure de 2 à 3 points aux données de sa famille de référence (62 %) et de la France (61%). Cette part est plus importante que celle observée dans le cadre d'un trajet mission et confirme la tendance observée au niveau national.

Au niveau des personnes tuées, les indicateurs nationaux et locaux de sécurité routière n'ont pas été diffusés. En Haute-Garonne, 50 personnes ont perdu la vie dans un accident lié à un trajet domicile-travail, soit 10 personnes par an, de 2012 à 2016.

## Selon le milieu



De 2012 à 2016, les accidents liés à un trajet domicile-travail se produisent majoritairement en agglomération (58 % contre 61 % en F5 et 64 % en France). Il s'agit à nouveau d'une accidentalité principalement urbaine.

Avec 14 % de ces accidents sur autoroute en Haute-Garonne, cette part est supérieure de 3 points aux données nationales (11%) et est sensiblement inférieure à celle de la Famille Métropoles (15%). La répartition des accidents « domicile-travail » reste globalement identique.

## Selon le mode de déplacement

### *Comparaison des accidents corporels impliquant un conducteur en trajet domicile-travail dans le département de la Haute-Garonne entre 2012 et 2016*

Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet domicile-travail	Nombre de piétons ou de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les accidents concernés	Part des accidents concernés par moyen de locomotion
Autres	6	6	0	1	1%
bicyclettes	55	55	2	2	6%
car/bus	3	3	0	0	0%
cyclomoteurs	64	64	2	2	8%
motocyclettes	260	260	12	12	31%
poids lourds	9	9	0	0	1%
véhicules tourisme	591	507	14	36	60%
véhicules utilitaires	63	61	1	6	7%
<b>Ensemble</b>	<b>1051</b>	<b>850</b>	<b>31</b>	<b>50</b>	

Sur les accidents avec trajets connus, les véhicules légers sont impliqués dans 67 % des accidents de type domicile-travail, à savoir : 60 % avec un véhicule de tourisme et 7 % avec un utilitaire.

Impliqué dans 45 % de ce type d'accident, le second mode de déplacement à risque est le deux-roues, et en particulier le deux-roues motorisé, avec 31 % des usagers concernés en motocyclette et 8 % en cyclomoteur. Représentant l'un des moyens de transport privilégié notamment en milieu urbain, la motocyclette est sur-représentée au niveau de l'accidentalité locale. Ce mode de transport représente un risque conséquent pour son usager.

Dans les véhicules où au moins un usager effectuait un trajet domicile-travail, 31 personnes ont perdu la vie dans le véhicule concerné, dont 14 personnes dans un véhicule de tourisme et 12 en motocyclette. Ces accidents ont provoqué la mort de 50 usagers, dont 36 étaient dans un véhicule de tourisme et 12 en motocyclette.

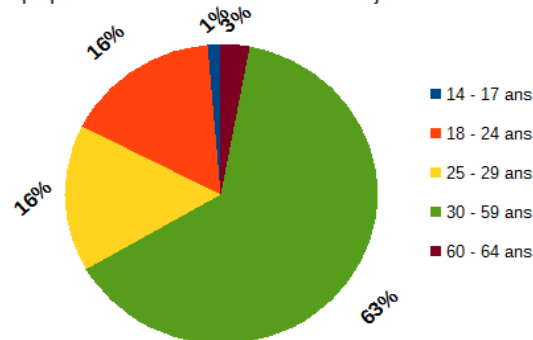
## Selon l'âge

Représentant 11 % de la population du département, les « 18 – 24 ans » sont impliqués dans 16 % des accidents liés au trajet « domicile-travail ».

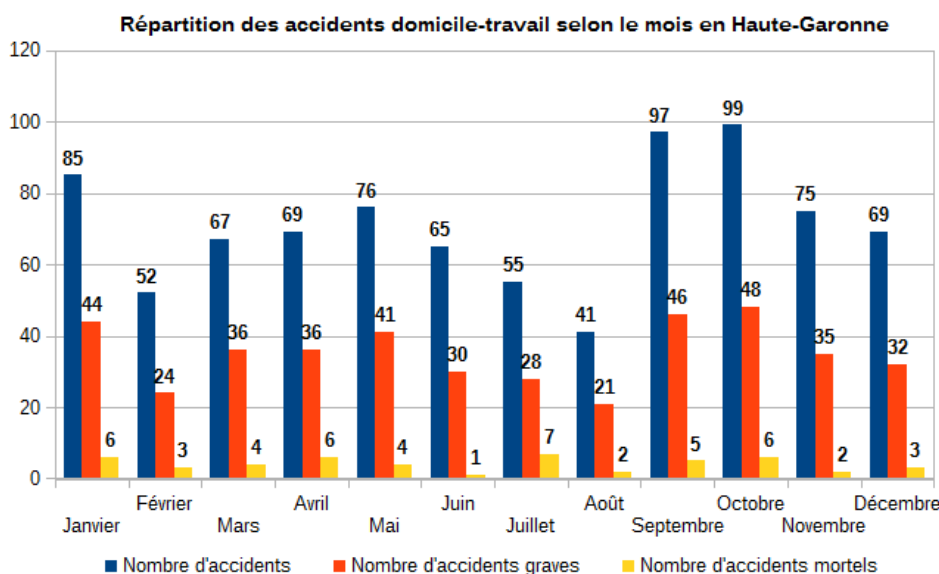
Les usagers impliqués âgés entre 30 et 59 ans sont largement majoritaires. Représentant 40 % de la population, le risque encouru est plus élevé pour eux que pour les jeunes adultes.

Avec 7 % de la population, les usagers âgés de 25 à 29 ans sont les plus à risque d'être impliqués dans un accident de type domicile-travail (16 %).

Répartition par classe d'âge des usagers impliqués dans les accidents liés au trajet domicile-travail



## Selon le mois



Tel qu'observé pour le risque mission, le mois d'octobre est le plus accidentogène sur la période 2012-2016 (12 % des accidents) pour le risque domicile-travail. Le mois de septembre est aussi très accidentogène (11%), avec le mois de janvier (10%). Il en est de même pour la gravité des accidents liés à ce type de trajet (11%), avec en plus le mois de mai (10%).

Sur les 49 accidents mortels liés à un trajet domicile-travail, 7 se sont produits en juillet et 6 en octobre, janvier et avril (50 % des accidents mortels).



## Selon le jour et l'heure

*Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail dans le département de la Haute-Garonne entre 2012 et 2016 en fonction du jour et de l'heure*

	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	Ensemble
00:00				2	2	2	2	8
01:00			1				2	3
02:00				1	1	2	1	5
03:00			1			1		2
04:00	1				1	1	2	5
05:00	1	5	2	4	5	2	1	20
06:00	8	7	8	6	6		4	39
07:00	10	22	15	27	22	1	3	100
08:00	27	23	19	25	22	2		118
09:00	9	7	7	16	6	2	2	49
10:00	4	2	6	2	6	4	2	26
11:00	3	2	3	6	4	2	2	22
12:00	4	10	6	6	9	2	1	38
13:00	3	7	7	7	11	1	2	38
14:00	5	4	7	8	8	3	3	38
15:00	6	7	5	4	6	1		29
16:00	7	10	15	9	12	2		55
17:00	13	21	13	15	22	2		86
18:00	22	15	18	14	19	2	1	91
19:00	10	3	10	7	4	2	2	38
20:00	2	5		3	3	1	2	16
21:00	2	3	3	1	4	2		15
22:00	2			1	2			5
23:00			1	1		2		4
Ensemble	139	153	147	165	175	39	32	

De 2012 à 2016, les accidents liés à un trajet domicile-travail se répartissent majoritairement sur les tranches horaires du matin et du soir et en particulier de 7h à 9h (26 % des accidents corporels) et de 17h à 19h (21% des accidents).

## 2 La conduite après usage de substances psychoactives

Les substances psychoactives recherchées dans les accidents de la circulation sont :

- d'une part l'alcool pour les conducteurs et les piétons : il est interdit de conduire avec un taux d'alcool dans le sang égal ou supérieur à 0,5 gramme par litre de sang (ou 0,2 g/l pour un détenteur de permis probatoire depuis le 1er juillet 2015), si le taux est compris en 0,5 g/l et 0,8 g/l, il s'agit d'une infraction, s'il est supérieur à 0,8 g/l, il s'agit d'un délit ;
- et d'autre part, les stupéfiants : la présence de diverses substances est recherchée lors des analyses (cannabis, cocaïne, ecstasy, héroïne,...).

Sur la période 2012-2016, en Occitanie, les accidents présentant à la fois des conducteurs « avec alcool » et « avec stupéfiants » représentent 2 % de l'accidentalité régionale et 10 % des personnes tuées. La moitié des accidents « avec stupéfiants » présente aussi un conducteur « avec alcool ».

### **La conduite avec consommation d'alcool :**

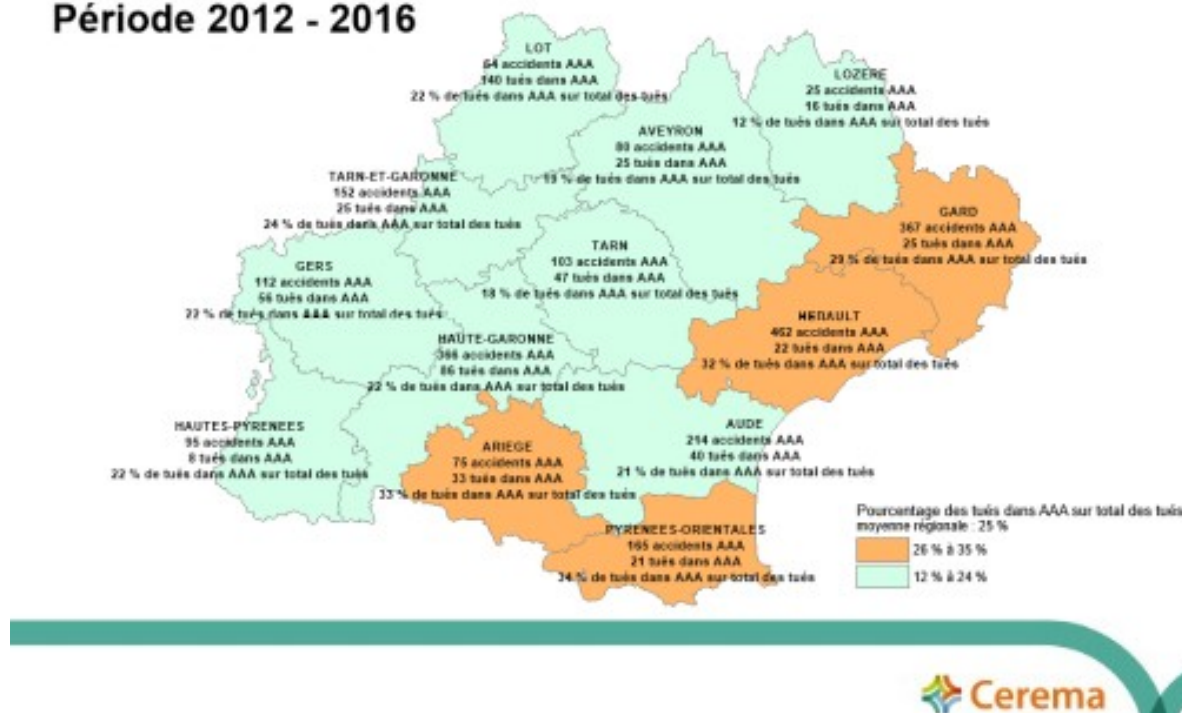
L'alcoolémie n'est pas connue pour l'intégralité des conducteurs et des piétons impliqués dans les accidents. Par conséquent, on distingue :

- les accidents avec alcool (AAA) : lorsque tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés et qu'au moins un conducteur impliqué est positif ;
- les accidents sans alcool (ASA) : lorsque tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés et que leurs résultats sont négatifs ;
- les accidents dont l'alcoolémie est indéterminée : lorsqu'au moins un conducteur n'a pas été

testé et/ou un conducteur impliqué est négatif.

Les analyses sont réalisées sur les seuls accidents dont l'alcoolémie est connue (AAA+ASA = accidents à taux connu). Au niveau régional, 82 % des accidents corporels et 81 % des accidents mortels ont un taux d'alcoolémie connu (positif ou négatif), variant de 74 % à 93 %. Au niveau des usagers piétons, ce taux est connu pour 58 % d'entre eux et 35 % lors des accidents mortels.

## Accidents avec alcool en Occitanie Période 2012 - 2016



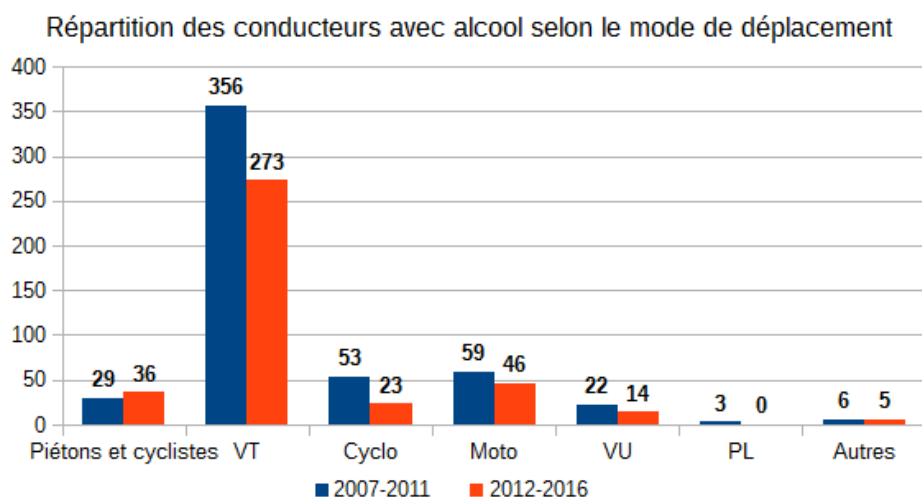
### Évolution de l'accidentalité « avec alcool » de 2007 à 2016 et comparaison avec les données nationales et la famille Métropoles - F5 :

En Haute-Garonne, on dénombre 366 accidents corporels avec un conducteur alcoolisé sur la période 2012-2016, soit 8 % des accidents corporels. Ces accidents représentent 11 % des accidents avec taux d'alcool connu pour le(s) conducteur(s). Cette part est identique à celles observées en région Occitanie et en France (11 %) et similaire à celle de sa famille de comparaison (10%). Cette proportion n'a pas évolué depuis la dernière période étudiée (2007-2011).

Au niveau des personnes tuées, 56 personnes ont perdu la vie dans un accident avec au moins un conducteur alcoolisé (22 % des personnes tuées), contre 25 % en Occitanie.

Sur les 250 décès décomptés de 2012 à 2016, le taux d'alcool du conducteur (positif ou négatif) a été déterminé pour les accidents ayant provoqué la mort de 182 personnes. En Haute-Garonne la part des personnes tuées dans un accident avec alcool est de 31 %, en baisse de 9 points par rapport à 2007-2011. Cet indicateur est comparable à ceux observés en France (30 %) et dans la famille Métropoles (29%).

### 3 Conducteurs impliqués positifs à l'alcool selon le mode de déplacement :



La majorité des conducteurs alcoolisés sont des usagers de véhicule de tourisme (69%), tel qu'observé dans la famille Métropoles. Cet indicateur est supérieur de 4 points à celui de la France métropolitaine.

Les usagers alcoolisés de deux-roues motorisés représentent 18 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident (baisse de 3 points par rapport à 2007-2011) : 6 % en cyclo et 12 % en moto. Cette part est identique dans famille F5, avec une proportion moindre des usagers de moto (8%). Les données nationales sont supérieures de 4 points avec une répartition identique entre les cyclomotoristes (10%) et les motocyclistes (11%).

Les piétons et cyclistes ne représentent que 9 % des usagers impliqués avec alcool. Toutefois, cet indicateur est en hausse de 4 points par rapport à 2007-2011 et est supérieur de 3 points à ceux de la France et de la famille Métropoles.

#### **L'accident-type impliquant un conducteur alcoolisé :**

L'accident-type impliquant un conducteur alcoolisé se déroule les week-ends, les veilles et jours de fêtes durant toute l'année (avec des pics en juin, septembre et octobre), de 06h00 à 07h00 et de 19h00 à 20h00.

Il se situe en agglomération pour les accidents corporels, et hors agglomération pour les accidents mortels.

Il a lieu sur une route sèche, rectiligne et plane, par temps sec et hors intersection.

Il met en cause un seul véhicule, principalement un véhicule léger. Dans 36% des cas, le véhicule seul vient percuter un obstacle fixe (hors piéton). Ce type d'accident représente 48% des personnes tuées dues à l'alcool.

Il implique majoritairement des conducteurs âgés de 15 à 29 ans.

## **La conduite après usage de produits stupéfiants :**

Sur la période 2012-2016, la part des accidents mortels « avec stupéfiants » par rapport aux accidents « avec stupéfiants » est de 20 % en France et de 33 % en Occitanie.

## **Évolution de l'accidentalité « avec stupéfiants » de 2007 à 2016 en Haute- Garonne :**

On constate une amélioration dans le contrôle de la prise de stupéfiants des usagers impliqués dans un accident corporel. Sur la période 2007-2011, on dénombrait 46 conducteurs drogués sur les 148 accidents avec drogue connue. De 2012 à 2016, des contrôles ont été effectués sur des conducteurs lors de 640 accidents, parmi lesquels 122 ont mis en évidence un conducteur sous l'emprise d'un produit stupéfiant. Les informations disponibles ne permettent cependant pas de conclure quant à une réelle évolution (chiffres non significatifs).

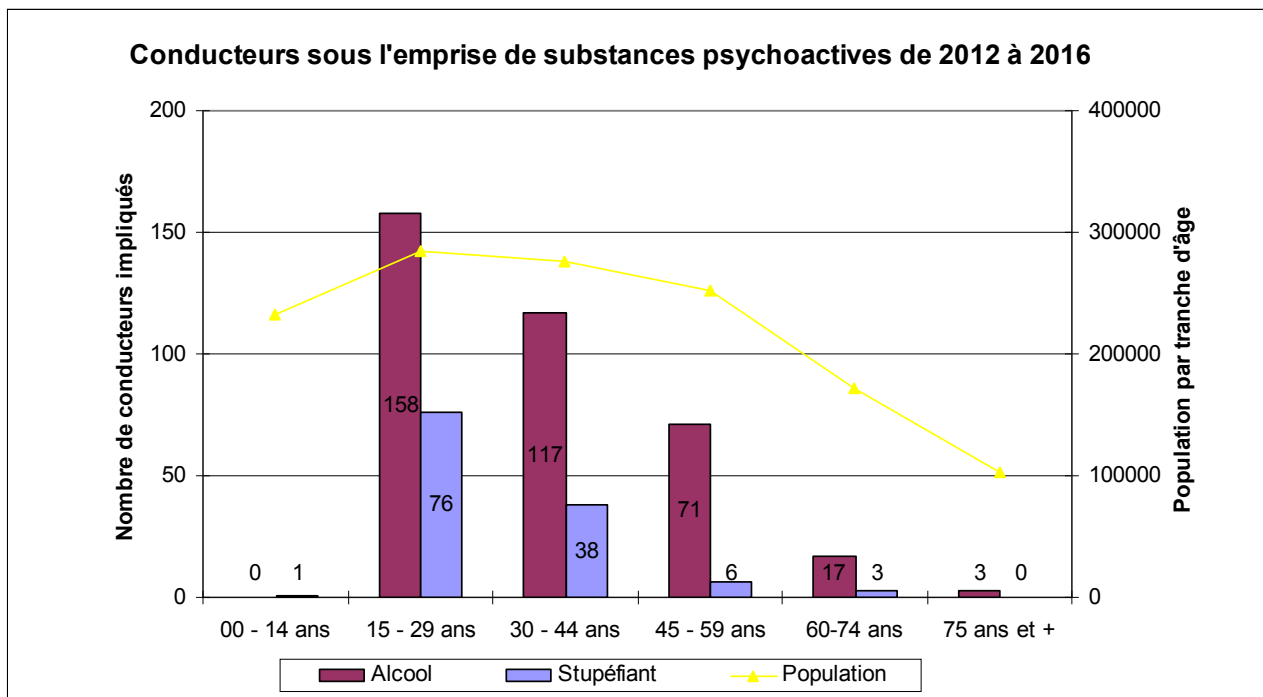
De 2012 à 2016, sur les 116 décès où un contrôle stupéfiant a été effectué sur le(s) conducteur(s) impliqués, 30 personnes ont perdu la vie dans un accident avec un conducteur ayant consommé un produit stupéfiant (26%). Cet indicateur est identique à celui de sa famille de comparaison et supérieur de 4 points aux données nationales (22%).

## **Conducteurs impliqués positifs au stupéfiant selon le mode déplacement :**

La majorité des conducteurs positifs au stupéfiant sont des usagers de véhicule de tourisme (66%). Cet indicateur est supérieur de 10 points à celui de la France métropolitaine et nettement inférieur à celui de sa famille de comparaison (93%). Ceci peut s'expliquer par un contrôle de la consommation de produits stupéfiants principalement axé sur les automobilistes.

Les seconds usagers recensés sont les conducteurs de deux-roues motorisés. Ils représentent 21 % des conducteurs positifs au stupéfiant. Depuis l'amélioration de la détection de prise de produits stupéfiants, on observe une baisse de la part des usagers de cyclomoteurs (8 % de 2012 à 2016), par rapport aux usagers avec stupéfiant positif. Cette part est inférieure de 10 point à celle observée en France, avec 14 % des cyclomotoristes et 17 % des motards positifs.

## Conducteurs impliqués sous l'emprise de substances psychoactives (alcool ou stupéfiants) :

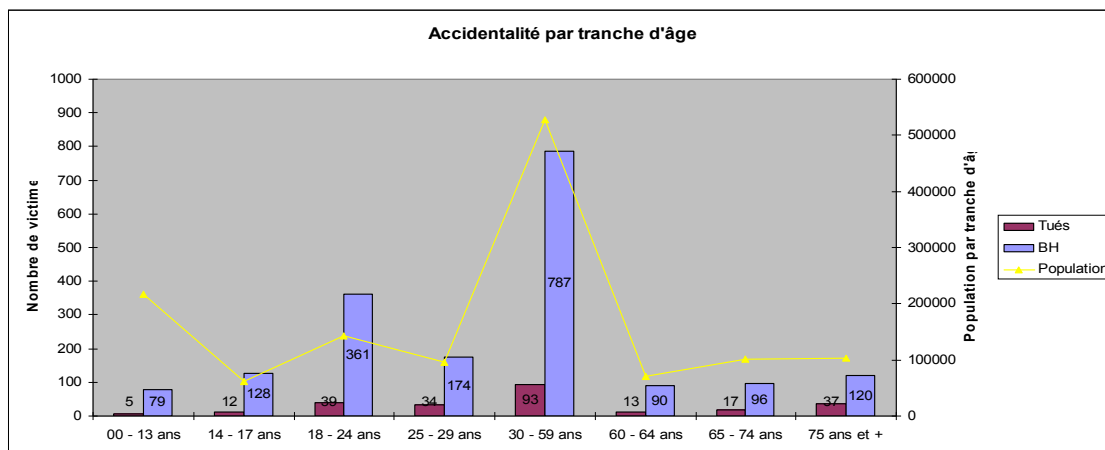


Parmi les usagers détectés positifs à la drogue ou à l'alcool, les conducteurs âgés de 15 à 44 ans sont sur-représentés, avec une sur-exposition pour les jeunes de 15 à 29 ans.

## 4 Les jeunes

### Importance de l'enjeu Jeunes :

Les jeunes, âgés de 14 à 29 ans, représentent **23 % de la population** du département et sont impliqués dans 2 990 accidents sur la période 2012-2016, soit **66 % de l'ensemble des accidents** du département de la Haute-Garonne.



Sur cette même période, on comptabilise parmi les jeunes 663 blessés graves (**36 % des blessés graves**) et 1 526 blessés légers (**39 % des blessés légers**). Avec 84 décès, ceux-ci représentent **34 % des personnes tuées** de 2012 à 2016, avec une moyenne de 17 décès par an, ce qui constitue un enjeu fort. La population âgée de 18 à 24 ans est sur-représentée au niveau des blessés graves (20 %).

### Évolution de l'accidentalité des jeunes de 2007 à 2016 et comparaison avec les données nationales et la famille Métropoles - F5 :

Par rapport aux 5 années précédentes, le nombre d'accidents a baissé de près de 34 % sur la période 2012-2016, à savoir 2 990 accidents contre 4 541 recensés sur la période 2007-2011. Avec une diminution de 6 points de l'accidentalité, les jeunes sont encore impliqués dans 2/3 des accidents corporels.

Zone d'étude Période 2012-2016		Nombre d'accidents impliquant un Jeune 14 à 17 ans	Nombre d'accidents impliquant un Jeune 18 à 24 ans	Nombre d'accidents impliquant un Jeune 25 à 29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un Jeune de 14 à 17 ans	% d'accidents avec un Jeune de 18 à 24 ans	% d'accidents avec un Jeune de 25 à 29 ans	% d'accidents avec un Jeune
Accidents corporels	Haute-Garonne	360	1 533	1 097	4 489	8%	34%	24%	66%
	Famille Métropoles	5 899	22 497	15 069	64 581	9%	35%	23%	67%
	France Métropole	25 853	92 334	65 107	289 565	9%	32%	22%	63%

Zone d'étude Période 2012-2016		Nombre de Jeunes décédés de 14 à 17 ans	Nombre de Jeunes décédés de 18 à 24 ans	Nombre de Jeunes décédés de 25 à 29 ans	Nombre total de décès	% de Jeunes décédés de 14 à 17 ans	% de Jeunes décédés de 18 à 24 ans	% de Jeunes décédés de 25 à 29 ans	% de Jeunes décédés
Personnes tuées	Haute-Garonne	12	39	33	250	5%	16%	13%	34%
	Famille Métropoles	133	669	348	3 335	4%	20%	10%	34%
	France Métropole	635	3 187	1 665	17 243	4%	18%	10%	32%

De 2012 à 2016, la part des accidents impliquant un jeune de 2012 à 2016 en Haute-Garonne (66%) est comparable à celle observée dans sa famille de comparaison (67%) et supérieure de 3 points aux données nationales (63%).

Au niveau des décès, le constat est similaire. Ils représentent 34 % des victimes, avec une part plus légèrement supérieure des jeunes âgés de 25 à 29 ans en Haute-Garonne (+ 3 points). La part des jeunes âgés de 18 à 24 ans est inférieure aux données nationales (18%) et à la famille F5 (20%).

### Selon les circonstances de l'accident

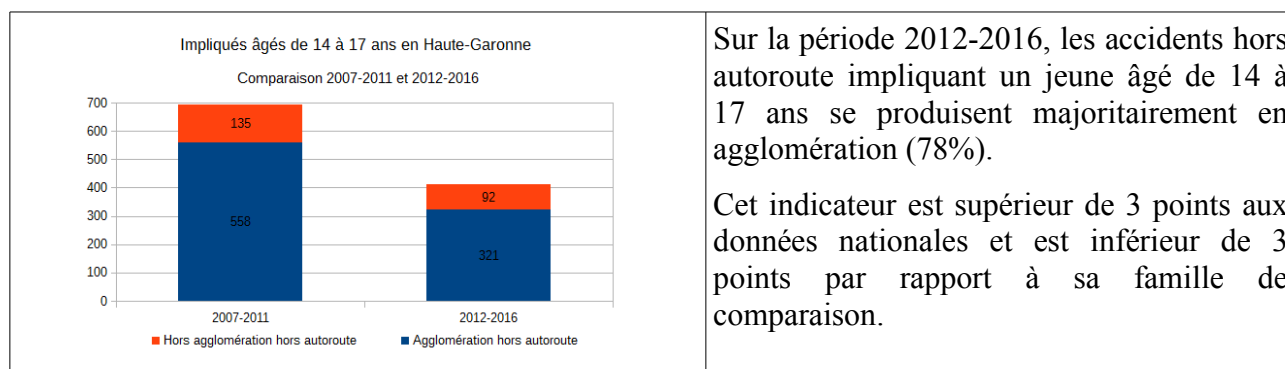
Sur la période 2012-2016, des accidents impliquant un jeune se déroulent tout au long de l'année, avec des « pics » en septembre-octobre et novembre. Ils se produisent le plus souvent sur route sèche (83%) et de jour à 70 % (nuit 18 %).

Les causes principales des accidents impliquant un jeune sont la perte de contrôle du véhicule (41 %) et une vitesse excessive (24 %).

La prise d'alcool au-delà de la norme légale est constatée dans près de 2/3 des accidents mortels avec un jeune. La consommation de produits stupéfiants a été détectée pour 17 % des jeunes impliqués dans ces accidents.

### Les jeunes âgés de 14 à 17 ans :

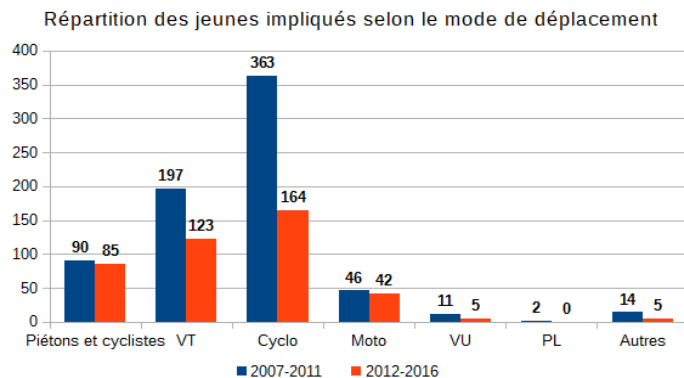
#### Selon le milieu



Sur la période 2012-2016, les accidents hors autoroute impliquant un jeune âgé de 14 à 17 ans se produisent majoritairement en agglomération (78%).

Cet indicateur est supérieur de 3 points aux données nationales et est inférieur de 3 points par rapport à sa famille de comparaison.

#### - Selon le mode de déplacement



Le mode de déplacement le plus dangereux, avec lequel un jeune de 14 à 17 ans a été victime d'un accident reste le cyclomoteur (39 % sur 2012-2016), en baisse de 11 points par rapport à la période 2007-2011. Leur part est inférieure de 5 points par rapport à la France métropolitaine (44%) et de 3 points par rapport à la famille Métropoles-F5 (42 %).

Le second mode de déplacement mis en évidence pour cette classe d'âge est le véhicule de tourisme, avec 29 % des accidents impliquant un jeune adolescent (en légère hausse par rapport à 2007-2011 : + 2 points). Cet indicateur est supérieur de 4 points aux données nationales et à la famille F5.

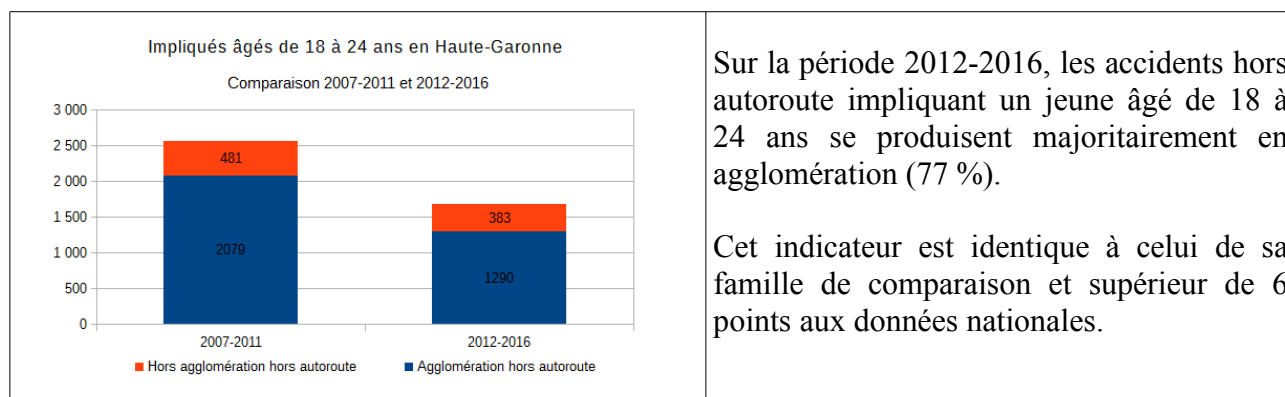
Parmi les jeunes âgés de 14 à 17 ans, 25 % des impliqués sont des piétons, comme observé en France et dans la famille F5.

## Selon la classe d'âge et le sexe

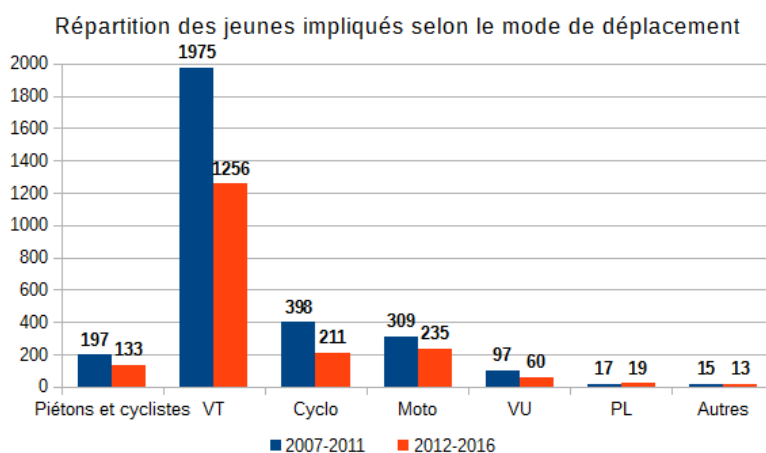
Les jeunes adolescents de sexe masculin restent sur-représentés sur la période 2012-2016 et représentent 78 % des impliqués, dont 78 % sont des conducteurs (hors bicyclette et piéton).

### Les jeunes âgés de 18 à 24 ans :

#### Selon le milieu



#### Selon le mode de déplacement



Le mode de déplacement le plus dangereux pour un jeune adulte est le véhicule de tourisme (65 % sur 2012-2016), part équivalente à celle observée sur la période précédente. Cet indicateur est équivalent à +/-1 point près des données nationales (64%) et de la famille Métropoles-F5 (66 %).

Le second mode de déplacement mis en évidence pour cette classe d'âge est le deux-roues motorisé, 23 % des impliqués accidentés en moto ou en cyclomoteur. Cette part est identique à celle observée en 2007-2011. Sur ces deux périodes, leur répartition est différente : on constate une légère hausse (+ 2 points) de la part des usagers en moto (12 %) et à l'inverse une légère baisse (- 2 points) des impliqués en cyclomoteur (11 %). Le constat est similaire à celui observé en France (23%) et se rapproche des données de la famille F5 (21%).

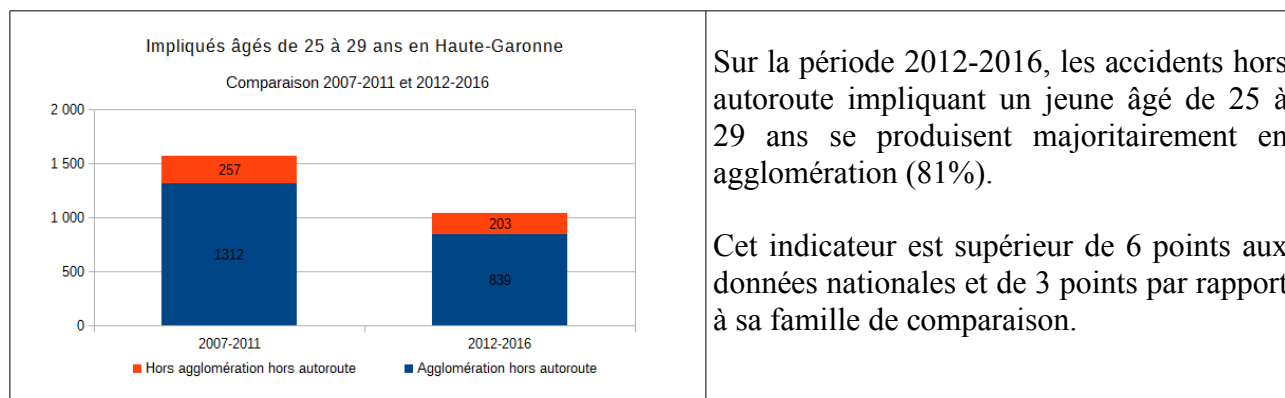
#### Selon la classe d'âge et le sexe

Les jeunes adultes de sexe masculin sont sur-représentés sur la période 2012-2016 et représentent 74 % des impliqués, dont 93 % sont des conducteurs (hors bicyclette). Parmi les impliqués de sexe féminin (26 %), 87 % sont des conductrices (hors bicyclette).

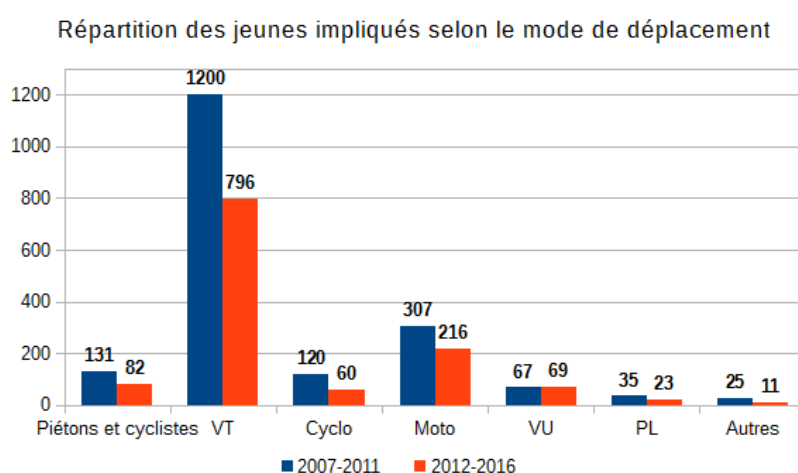


## 5 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans :

### Selon le milieu



### Selon le mode de déplacement



Le mode de déplacement le plus dangereux pour un adulte âgé de 25 à 29 ans est également le véhicule de tourisme (63 % sur 2012-2016), part similaire à celle observée sur la période précédente (64 %). Cet indicateur est supérieur de 2 points aux données nationales (61%) et inférieur de 2 points à celui de la famille Métropoles-F5 (65 %).

Le second mode de déplacement mis en évidence pour cette classe d'âge est le deux-roues motorisé : 22 % des impliqués accidentés en moto ou en cyclomoteur. Cette part est identique aux données nationales et à celles observées en Haute-Garonne sur 2007-2011. Parmi les conducteurs de 2RM, 3/4 des jeunes impliqués sont des motards. Au niveau de la famille F5, les impliqués en 2RM représentent 19 % des impliqués de 25 à 29 ans (- 3 points), avec une répartition identique des conducteurs de motos.

### Selon la classe d'âge et le sexe

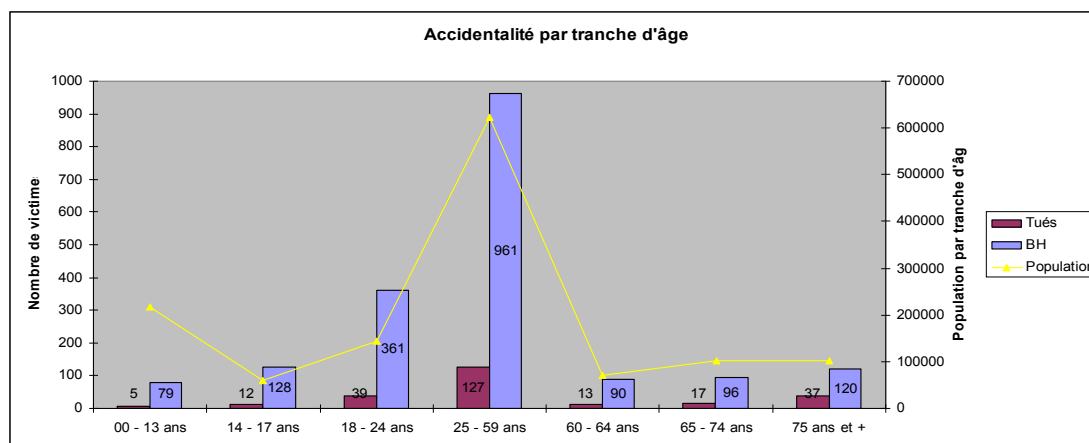
Les jeunes hommes âgés de 25 à 29 ans restent sur-représentés sur la période 2012-2016 et représentent 74 % des impliqués, dont 95 % sont des conducteurs (hors bicyclette et piéton).

Parmi les impliqués de sexe féminin (26 %), 86 % sont des conductrices (hors bicyclette).

## 6 Les Seniors

### Importance de l'enjeu Seniors :

Représentant 15 % de la population du département, les usagers de plus de 65 ans ont été impliqués dans 817 accidents sur la période 2012-2016, soit 18 % de l'ensemble des accidents du département de la Haute-Garonne.



Sur cette même période, on comptabilise parmi les seniors 216 blessés graves (22 % des blessés graves) et 285 blessés légers (7 % des blessés légers). Avec 54 décès, ceux-ci représentent 22 % des personnes tuées de 2012 à 2016, avec une moyenne de 11 décès par an.

### Évolution de l'accidentalité des seniors de 2007 à 2016 et comparaison avec les données nationales et la famille Métropoles - F5 :

De 2007 à 2011, les accidents impliquant un senior représentent 14 % des accidents, contre 18 % de 2012 à 2016. Cette augmentation de 4 points est pondérée par la baisse de 7 % du nombre d'accidents entre les deux périodes observées (879 accidents de 2007 à 2011 et 817 accidents).

Zone d'étude		Nombre d'accidents impliquant un Senior 65 à 74 ans	Nombre d'accidents impliquant un Senior de plus de 75 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un Senior 65 à 74 ans	% d'accidents avec un Senior de plus de 75 ans	% d'accidents avec un Senior
Accidents corporels	Haute-Garonne 2012-2016	425	392	4 489	9%	9%	18%
	Famille Métropoles 2012-2016	6 324	5 202	64 581	10%	8%	18%
	France Métropole 2012-2016	30 007	25 802	289 565	10%	9%	19%

Zone d'étude		Nombre de Seniors décédés âgés 65 à 74 ans	Nombre de Seniors décédés de plus de 75 ans	Nombre total de décès	% de Seniors décédés 65 à 74 ans	% de Seniors décédés de plus de 75 ans	% de Seniors décédés
Personnes tuées	Haute-Garonne 2012-2016	17	37	250	7%	15%	22%
	Famille Métropoles 2012-2016	247	443	3 335	7%	13%	21%
	France Métropole 2012-2016	1 433	2 488	17 243	8%	14%	23%

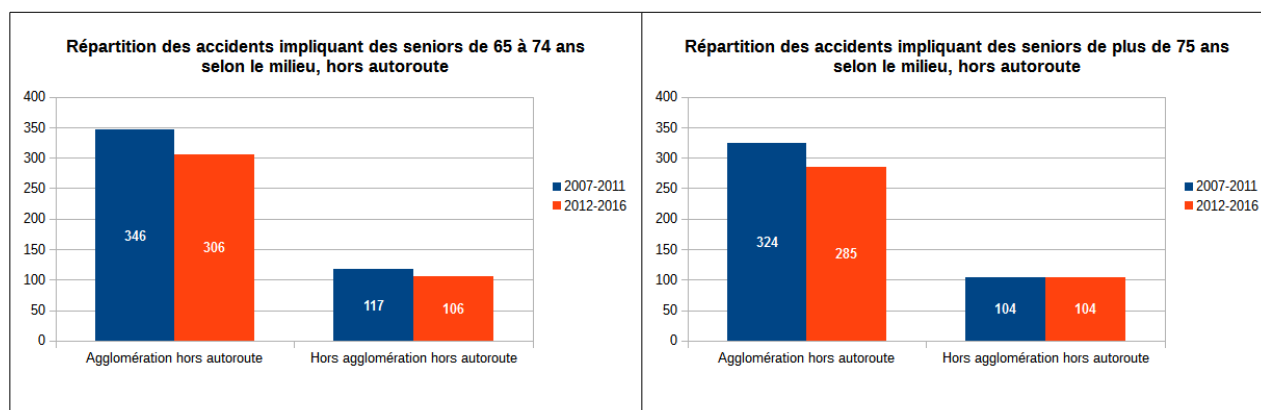
La part des accidents des seniors de 2012 à 2016 en Haute-Garonne (18%) est comparable à celle observée en France (19%) et dans la famille Métropoles-F5 (18%).

Au niveau des personnes tuées, le constat est identique, avec 22 % des victimes sur la période 2012-2016, avec  $\pm 1$  point d'écart par rapport aux données nationales et à la famille F5.

Les seniors décédés âgés de 75 ans ou plus (15 % en Haute-Garonne) sont sur-représentés par rapport à ceux âgés de 65 à 74 ans (7%), avec une proportion identique au niveau de la population de la Haute-Garonne (8%). Cette sur-représentation est également observée en France et dans la Famille F5.

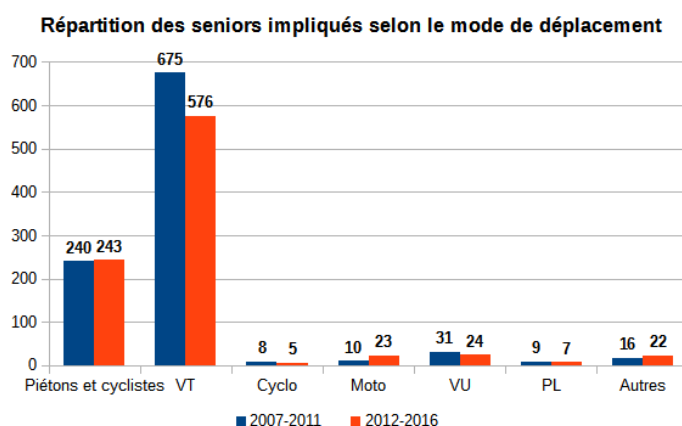
## Le panorama des accidents impliquant un senior :

### Selon le milieu



Sur la période 2012-2016, en Haute-Garonne, les accidents hors autoroute impliquant un senior se produisent majoritairement en agglomération (75%). Cet indicateur est supérieur de 5 points aux données nationales et est inférieur de 2 points par rapport à sa famille de comparaison.

### Selon le mode de déplacement



Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge reste le véhicule de tourisme (64 % sur 2012-2016), en baisse de 4 points par rapport à la période 2007-2011, tel qu'observé en France et dans la famille Métropoles (63%).

Les piétons ou les cyclistes seniors représentent 27 % des usagers impliqués sur la période 2012-2016, en augmentation de 3 points par rapport aux 5 années précédentes. Cet indicateur est inférieur de 6 points aux données nationales et à celles de la famille F5 (environ 33%).

### Selon la classe d'âge et le sexe

Les seniors de sexe masculin restent sur-représentés sur la période 2012-2016, avec 63 % des impliqués âgés de plus de 65 ans. Cette part est similaire à celle observée en France et dans la famille de département (65%).

## Les enjeux supplémentaires

### 7 Le partage de la voirie (urbain/interurbain)

#### Les Piétons

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. Pour cet enjeu, nous analyserons l'accidentalité hors autoroute, de deux catégories d'usagers vulnérables, à savoir les piétons et les cyclistes. En Haute-Garonne, on dénombre 1 077 accidents corporels de la circulation, hors autoroute, impliquant un piéton ou piéton en roller/trottinette (718) ou impliquant un cycliste avec un tiers (359), soit 24 % des accidents corporels recensés sur le département et constituent un enjeu absolu.

### 1<sup>ère</sup> partie – Les Piétons

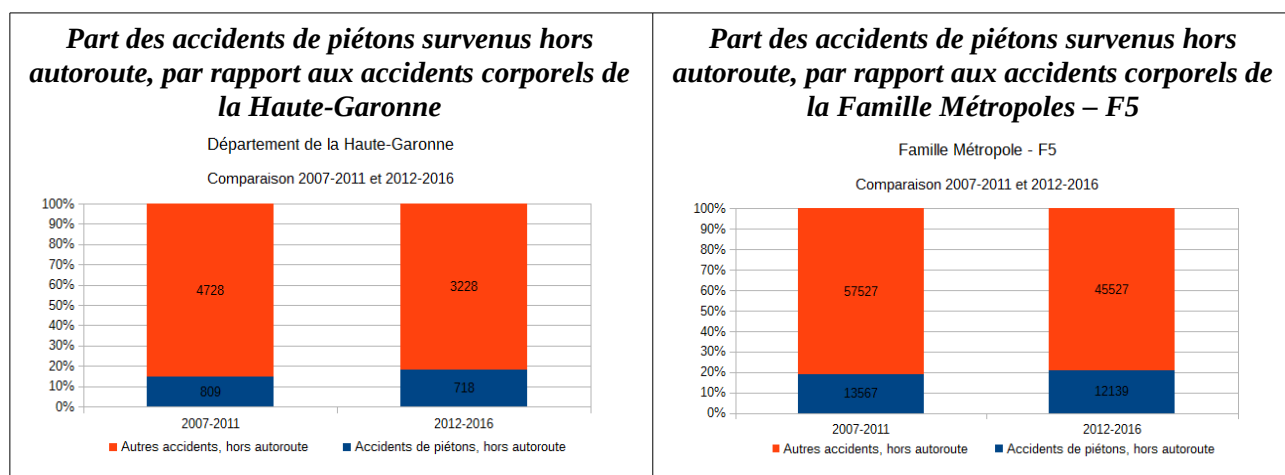
Pour les piétons, tout accident résulte d'un conflit. Dans cette partie, on s'intéressera donc aux conflits concernant les piétons, y compris en rollers ou en trottinette, en dehors des autoroutes, milieu non concerné par le partage de la voirie avec les piétons.

En France, en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentent 16,3 % des personnes tuées et 16,4 % des victimes (personnes tuées, blessés légers et hospitalisés) des accidents corporels.

#### Importance de l'enjeu « Piétons » :

Entre 2012 et 2016, on dénombre 728 accidents ayant impliqué au moins un piéton ou un piéton en roller/trottinette, soit 16 % de l'accidentalité routière du département de la Haute-Garonne. Parmi eux, 31 accidents mortels ont provoqué le décès de 32 piétons, soit 6 morts en moyenne par an.

**Par ailleurs, 99 % des accidents impliquant un piéton se sont produits hors autoroute, à savoir 718 accidents, dont 26 accidents mortels.**



#### Comparaison des accidents impliquant un piéton, hors autoroute, du département de la Haute-Garonne, de la Famille Métropoles et de la France entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un piéton, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un piéton, hors autoroute
Accidents corporels	Haute-Garonne 2012-2016	718	3 946	18%
	Famille Métropoles 2012-2016	12 139	57 666	21%
	France entière 2012-2016	56 492	273 723	21%

Zone d'étude		Nombre de piétons tués, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de piétons tués, hors autoroute
Personnes tuées	Haute-Garonne 2012-2016	26	225	12%
	Famille Métropoles 2012-2016	473	2 973	16%
	France entière 2012-2016	2 501	16 775	15%

En Haute-Garonne, sur la période 2012-2016, la part des piétons décédés, hors autoroute, est inférieure à celle observée dans sa famille de comparaison (- 4 points) et en France (- 3 points). De même, la part des accidents de piétons, hors autoroute, est inférieure de 3 points à celle observée dans la famille de département similaire et en France (18% HG contre 21% F5 et France). Toutefois, au niveau local, l'augmentation de cette part entre 2007-2011 et 2012-2016 (+ 3 points) est supérieure à celle observée dans la famille « Métropoles » (+ 2 points).

Les chiffres précités ne permettent pas de conclure que les piétons constituent à eux seuls un enjeu au niveau de la Haute-Garonne. Pour autant, en 2014, on recensait 6 % de piétons parmi les actifs occupés âgés de 15 ans ou plus. La forte croissance démographique observée ces dernières années, notamment sur l'agglomération Toulousaine (6,7 % d'augmentation de la population recensée de 2009 à 2014) engendre une augmentation de cette catégorie d'usager en milieu urbain.

### Le panorama des accidents de piétons :

#### A) L'analyse selon le type de véhicule impliqué

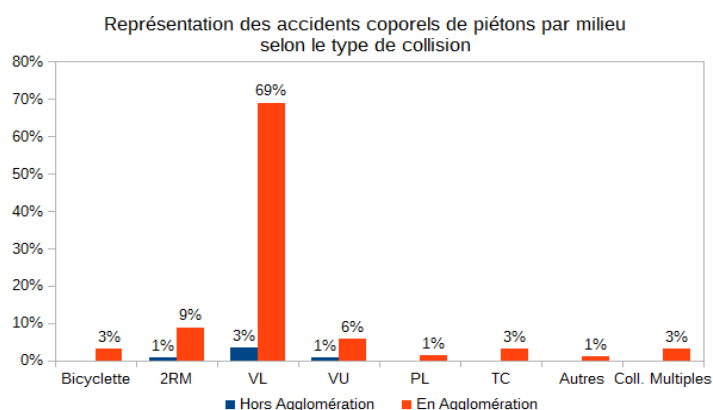
##### *Répartition des accidents de piétons selon le véhicule impliqué en Haute-Garonne, entre 2012 et 2016*

Dans cette analyse, on considère les accidents de piétons ou de piétons en roller/trottinette, hors autoroute, soit un total de 718 accidents.

	Antagoniste	Nombre d'accidents de piétons	%
Accidents avec un véhicule seul	Bicyclette	22	3%
	Deux-roues motorisés	68	9%
	Véhicule léger	519	72%
	Véhicule utilitaire	46	6%
	Poids lourd	9	1%
	Transport en commun	22	3%
	Autres	8	1%
Accidents avec au moins deux véhicules	Collisions multiples	24	3%
Total		718	100%

De 2012 à 2016, 97 % des accidents impliquant un piéton ou un piéton en roller/trottinette hors autoroute se produisent lors d'un conflit avec un seul véhicule, dont 78 % avec un véhicule léger ou utilitaire et 9 % avec un deux-roues motorisé.

#### - Représentation graphique en distinguant le milieu (en aggro/hors aggro)



Il s'agit d'une accidentalité essentiellement urbaine (95 % des accidents de piétons hors

autoroute). Les 3/4 de ces accidents ont lieu avec un véhicule léger : 69 % avec un VL et 6 % avec un VU.

### **L'analyse selon le milieu (urbain/interurbain)**

Sur les 718 accidents de piétons hors autoroute recensés dans le département, 95 % d'entre eux se sont produits en agglomération. Ils représentent 89 % des accidents graves\*. Aucun accident mortel de piéton hors autoroute n'a été recensé hors agglomération de 2012 à 2016. Il s'agit d'une accidentalité essentiellement urbaine.

Par ailleurs, 82 % des accidents avec un piéton hors autoroute ont eu lieu sur le périmètre de Toulouse Métropole.

### **L'analyse selon l'âge et le sexe**

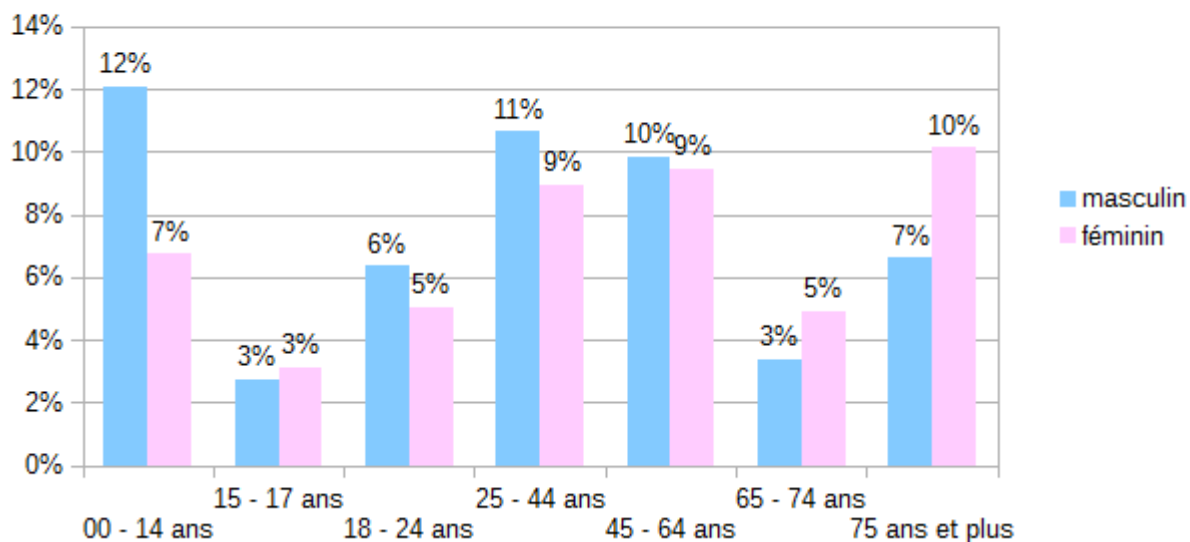
#### ***- Répartition des victimes piétons selon l'âge et le sexe, hors autoroute, en Haute-Garonne entre 2012 et 2016***

Nombre de victimes piétons dans les accidents corporels avec tiers, hors autoroute, selon la classe d'âge et le sexe	00 - 14 ans	15 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 44 ans	45 - 64 ans	65 - 74 ans	75 ans et plus	Total	%
masculin	93	21	49	82	76	26	51	398	52%
féminin	52	24	39	69	73	38	78	373	48%
<b>Ensemble</b>	<b>145</b>	<b>45</b>	<b>88</b>	<b>151</b>	<b>149</b>	<b>64</b>	<b>129</b>	<b>771</b>	<b>100%</b>

De 2012 à 2016, contrairement à la majorité des accidents constatés en Haute-Garonne, la répartition des victimes piétons hors autoroute est équivalente quel que soit le sexe de la victime.

## Représentation graphique

Répartition des victimes piétons dans les accidents corporels avec tiers selon la classe d'âge et le sexe - hors autoroute



De 2012 à 2016, la tranche d'âge 45-64 ans est sous-représentée dans cette catégorie. Parmi les piétons âgés de 0 à 14 ans, la part des garçons victimes d'un accident représente presque le double de celle des filles. A l'inverse, les femmes âgées de plus de 75 ans représentent une population plus à risque que pour les hommes.

Au niveau des piétons tués sur cette période (hors autoroute), 54 % étaient de sexe masculin et 17 personnes appartenaient à la catégorie des seniors, dont la moitié était âgée de plus de 75 ans (13 personnes). La seconde tranche d'âge impactée, est celle des 25-44 ans avec 6 victimes, correspondant à une tranche d'âge plus élargie.

### Les Cyclistes

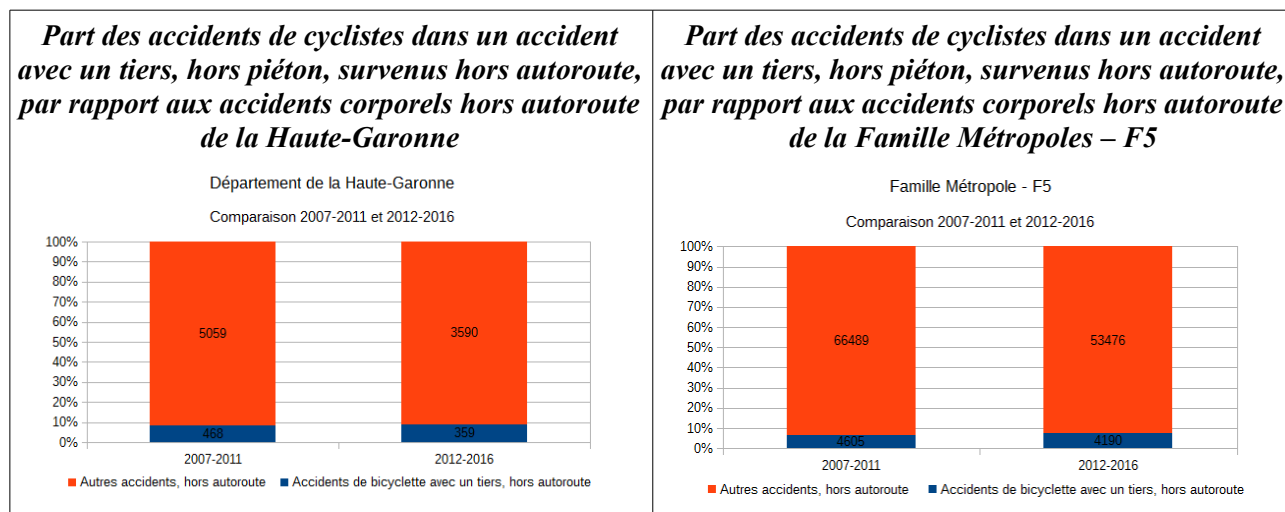
*Dans cette partie, seuls les accidents avec un cycliste et un véhicule tiers sont étudiés. Les accidents sur autoroute ne sont pas pris en compte, dans la mesure où ceux-ci ne concernent pas l'enjeu « partage de la voirie ».*

*En France, en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4,4 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes (personnes tuées, blessés hospitalisés, blessés légers) des accidents corporels de la circulation.*

## Importance de l'enjeu « Cycliste » :

Entre 2012 et 2016, dans le département de la Haute-Garonne, 4 492 accidents ont eu lieu, dans lesquels 250 personnes ont été tuées. Parmi ces accidents, on a dénombré 397 accidents impliquant un cycliste, dont 13 accidents mortels ayant provoqué le décès de 13 usagers.

Par ailleurs, 90 % des accidents impliquant un cycliste se sont produits lors d'une collision avec un véhicule tiers (hors piéton) et hors autoroute, à savoir 359 accidents, dont 11 accidents mortels.



Sur la période 2012-2016, en Haute-Garonne, la part des accidents de cycliste avec tiers, hors autoroute est légèrement supérieure à celle observée dans la famille de département similaire (9% HG contre 7% F5). L'évolution de cette part entre 2007-2011 et 2012-2016 est en légère hausse à la fois pour le département et pour sa famille de référence (+ 1 point).



**Comparaison des accidents impliquant un cycliste dans un accident avec un véhicule tiers, hors piéton, hors autoroute, du département de la Haute-Garonne, de la Famille Métropoles et de la France entre 2012 et 2016**

Zone d'étude		Nombre d'accidents entre un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	Haute-Garonne 2012-2016	359	3949	9%
	Famille Métropoles 2012-2016	4190	57666	7%
	France Métropolitaine 2012-2016	18529	298587	6%

Zone d'étude		Nombre de cyclistes tués dans un accident avec véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total de personnes tuées, hors autoroute	% de cycliste tués
Personnes tuées	Haute-Garonne 2012-2016	11	225	5%
	Famille Métropoles 2012-2016	143	2973	5%
	France Métropolitaine 2012-2016	666	15930	4%

De 2012 à 2016, en Haute-Garonne, la part des accidents avec tiers impliquant un cycliste, hors autoroute a tendance à augmenter. Celle-ci est légèrement supérieure à celle observée dans sa famille de référence (+ 1 point) et en France (+ 2 points). Au niveau de la mortalité, les données locales sont identiques à celle de sa famille de comparaison et légèrement supérieures aux données nationales (+ 1 point).

Aussi et ce malgré des indicateurs faibles au niveau de l'accidentalité et de la mortalité pour cette catégorie d'usager, cet enjeu doit être maintenu localement.

**Le panorama des accidents de cyclistes avec un tiers :**

**L'analyse selon le type de véhicule impliqué**

**Répartition des accidents impliquant un cycliste, hors autoroute, selon l'antagoniste, en Haute-Garonne, dans la famille Métropoles et en France entre 2012 et 2016**

Dans cette analyse, on considère les accidents de cycliste avec un tiers, hors autoroute (piétons compris), soit un total de 381 accidents.

	Antagoniste	Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	%
Accidents de bicyclette avec un véhicule tiers ou avec un piéton seul	Piéton	22	6%
	Bicyclette	4	1%
	Deux-roues motorisés	26	7%
	Véhicule léger	277	73%
	Véhicule utilitaire	25	7%
	Poids lourd	7	2%
	Transport en commun	4	1%
	Autres	3	1%
Accidents de bicyclette avec au moins deux véhicule tiers	Collisions multiples	13	3%
	Total	381	100%

De 2012 à 2016, la part des accidents de cyclistes contre véhicule léger et utilitaire représente 80 % des accidents impliquant un cycle, hors autoroute.

Les deux types de conflit également recensés ont lieu avec un deux-roues motorisé (7%) et un piéton (6%).

## L'analyse selon le milieu,

### *Répartition des accidents impliquant une bicyclette et au moins un véhicule tiers, hors piéton, selon le milieu, hors autoroute, en Haute-Garonne entre 2012 et 2016*

En Haute-Garonne, 84 % des accidents impliquant une bicyclette ont lieu en agglomération. Ils représentent 64 % des accidents graves\*. Au niveau de la mortalité, la part des cyclistes est plus importante en agglomération (64%).

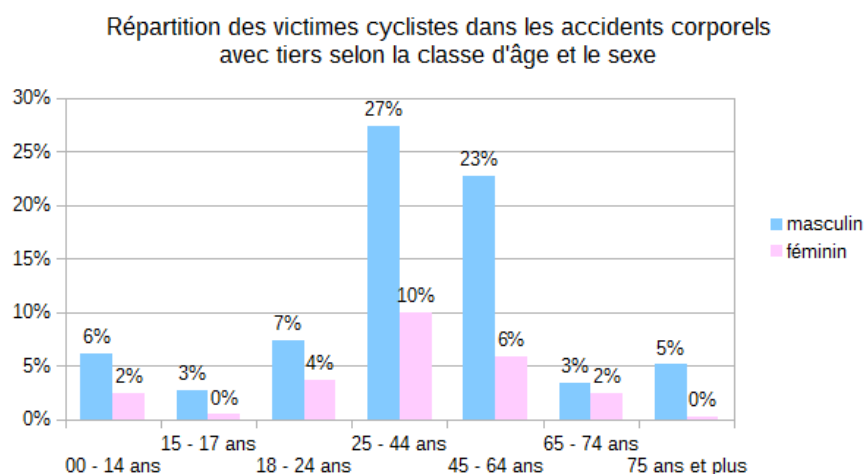
Sur les 359 accidents recensés, 78 % des accidents impliquant un cycle (hors piéton, hors autoroute) ont eu lieu sur le périmètre de Toulouse Métropole. Il s'agit d'une accidentalité essentiellement urbaine.

## L'analyse selon l'âge et le sexe

### *- Répartition des victimes cyclistes dans un accident corporel avec tiers, selon l'âge et le sexe, hors piéton, hors autoroute, en Haute-Garonne entre 2012 et 2016*

Nombre de victimes cyclistes dans les accidents corporels avec tiers, hors autoroute, selon la classe d'âge et le sexe	00 - 14 ans	15 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 44 ans	45 - 64 ans	65 - 74 ans	75 ans et plus	Total	%
masculin	25	11	30	112	93	14	21	306	75%
féminin	10	2	15	41	24	10	1	103	25%
Ensemble	35	13	45	153	117	24	22	409	100%

### *- Représentation graphique*



De 2012 à 2016, les hommes représentent 75 % des victimes d'un accident corporel impliquant au moins un cycle.

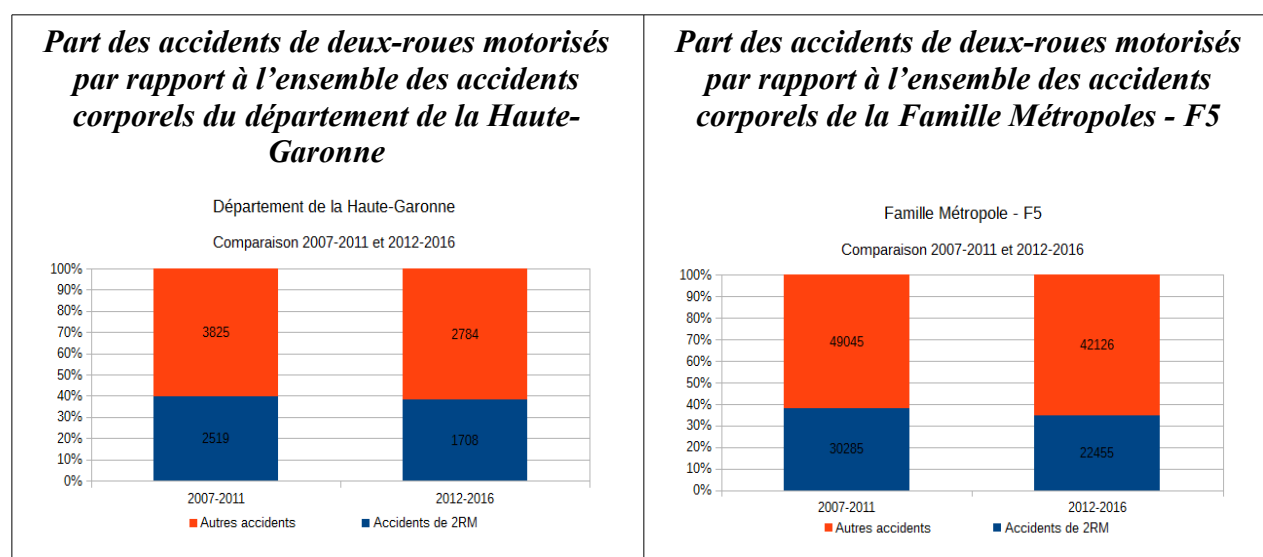
Au niveau des accidents mortels avec un tiers (hors piéton et hors autoroute), 8 cyclistes décédés sur 11 avaient plus de 55 ans.

## 8 Deux-Roues Motorisés

En France, en 2016, les usagers de deux-roues motorisés (2RM)\* représentent 22 % des personnes tuées et 27 % des victimes des accidents corporels.

### Importance de l'enjeu deux-roues motorisés :

Entre 2012 et 2016, dans le département de la Haute-Garonne, 4492 accidents ont eu lieu, dans lesquels 250 personnes ont été tuées. Parmi ces accidents, on a dénombré 1708 accidents impliquant un deux-roues motorisés, dont 73 accidents mortels ayant provoqué le décès de 74 usagers d'un 2RM.



Sur la période 2012-2016, la part des accidents de 2RM en Haute-Garonne est supérieure à celle observée dans la famille de départements similaires (38% HG contre 35% F5). L'évolution de cette part entre 2007-2011 et 2012-2016 est en légère baisse à la fois pour le département (- 2 points) et pour sa famille de référence (- 3 points).

### Comparaison des accidents de 2RM du département de la Haute-Garonne, de la Famille Métropoles et de la France entre 2012 et 2016

En Haute-Garonne, la part élevée des accidents de 2RM (38%) et des personnes tuées (environ 15 décès par an) en font un enjeu fort de sécurité routière : au niveau des décès, la part des usagers de 2RM décédée est supérieure de 7 points à la moyenne nationale observée de 2012 à 2016.

Zone d'étude		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents en 2RM
Accidents corporels	Haute-Garonne 2012-2016	1708	4492	38%
	Famille Métropoles 2012-2016	22455	64581	35%
	France entière 2012-2016	110593	298587	37%

Zone d'étude		Nombre d'usagers 2RM tués	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées – usagers de 2M
Personnes tuées	Haute-Garonne 2012-2016	74	250	30%
	Famille Métropoles 2012-2016	860	3335	26%
	France entière 2012-2016	4232	18097	23%

\* Deux-roues motorisés : cyclomoteur, scooter, motocyclette

## Le panorama des accidents de deux-roues motos motorisés :

### Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>

#### Les chiffres de l'accidentalité

Répartition des accidents liés aux 2RM  $\leq 125$  cm<sup>3</sup> en Haute-Garonne, dans la famille Métropoles et en France entre 2012 et 2016

2RM $\leq 125$ cm <sup>3</sup>	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM $\leq 125$ cm <sup>3</sup>	Nombre total d'accidents de 2RM	% d'accidents en 2RM
Accidents corporels	Haute-Garonne 2012-2016	902	1708	53%
	Famille Métropoles 2012-2016	12801	22455	57%
	France entière 2012-2016	63810	110593	58%

2RM $\leq 125$ cm <sup>3</sup>	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM $\leq 125$ cm <sup>3</sup> tués	Nombre total de personnes tuées en RM	% de personnes tuées – usagers de 2RM
Personnes tuées	Haute-Garonne 2012-2016	21	74	28%
	Famille Métropoles 2012-2016	271	860	32%
	France entière 2012-2016	1398	4232	33%

La part des accidents et des personnes tuées des usagers de deux-roues motorisés  $\leq 125$  cm<sup>3</sup> est inférieure à celle de sa famille de référence et celle observée en France de 2012 à 2016.

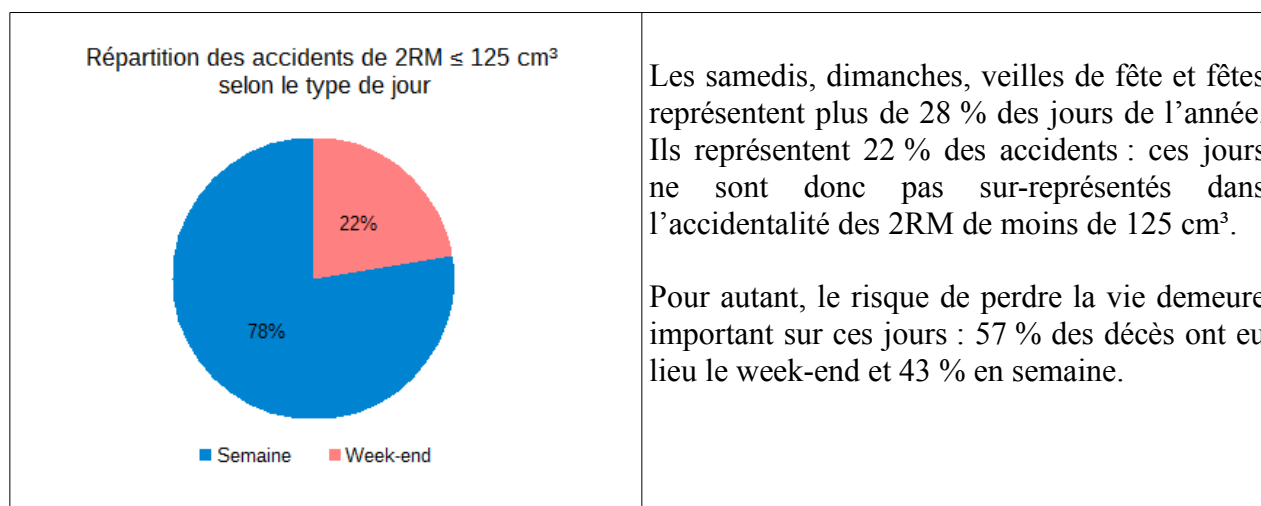
#### Selon le milieu, la localisation

En Haute-Garonne, 90 % des accidents impliquant une petite cylindrée ont lieu en agglomération. Ils représentent 75 % des accidents graves\*. Au niveau de la mortalité, la part des usagers de deux-roues motorisés en 2RM  $\leq 125$  cm<sup>3</sup> est plus importante en agglomération (60%).

Sur les 902 accidents recensés, 80 % des accidents impliquant un 2RM  $\leq 125$  cm<sup>3</sup> et 50 % des décès ont eu lieu sur le périmètre de Toulouse Métropole.

Il s'agit d'une accidentalité essentiellement urbaine.

#### Selon le type de jour



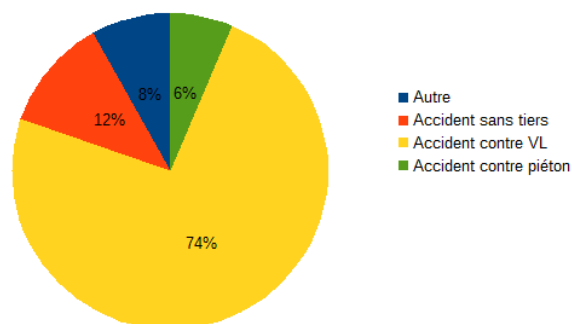
\* *accident grave* : accident ayant provoqué au moins un décès ou un blessé hospitalisé plus de 24 heures.

## B) Selon les conflits

De 2012 à 2016, 75 % des accidents corporels impliquant au moins un 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  sont liés à un conflit avec un véhicule léger et 12 % ont eu lieu avec un 2RM seul (sans piéton).

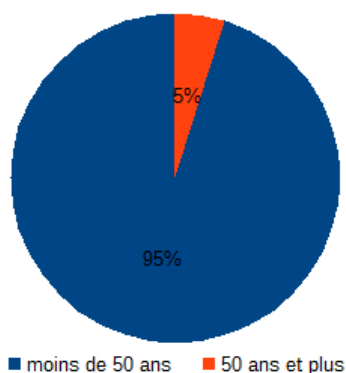
Sur les 20 accidents mortels recensés :  
- 55 % ont impliqué au moins un véhicule léger,  
- 40 % ont impliqué un 2RM seul.

Répartition des accidents de 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  selon le type de conflit



## Selon l'âge

Répartition des usagers de 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  tués selon l'âge



Sur les 21 usagers d'un 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  ayant perdu la vie de 2012 à 2016, 95 % étaient âgés de moins de 50 ans. Parmi eux, 70 % des victimes de la route étaient un adolescent ou un jeune adulte :

- 8 victimes âgées de 14 à 17 ans,
- 7 victimes âgées de 18 à 24 ans.

## Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>

### Les chiffres de l'accidentalité

Répartition des accidents liés aux 2RM > 125 cm<sup>3</sup> en Haute-Garonne, dans la famille Métropoles et en France entre 2012 et 2016

2RM > 125 cm <sup>3</sup>	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM > 125 cm <sup>3</sup>	Nombre total d'accidents de 2RM	% d'accidents en 2RM
Accidents corporels	Haute-Garonne 2012-2016	819	1708	48%
	Famille Métropoles 2012-2016	9853	22455	44%
	France entière 2012-2016	47910	110593	43%

2RM > 125 cm <sup>3</sup>	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM > 125 cm <sup>3</sup> tués	Nombre total de personnes tuées en RM	% de personnes tuées – usagers de 2RM
Personnes tuées	Haute-Garonne 2012-2016	53	74	72%
	Famille Métropoles 2012-2016	589	860	68%
	France entière 2012-2016	2834	4232	67%

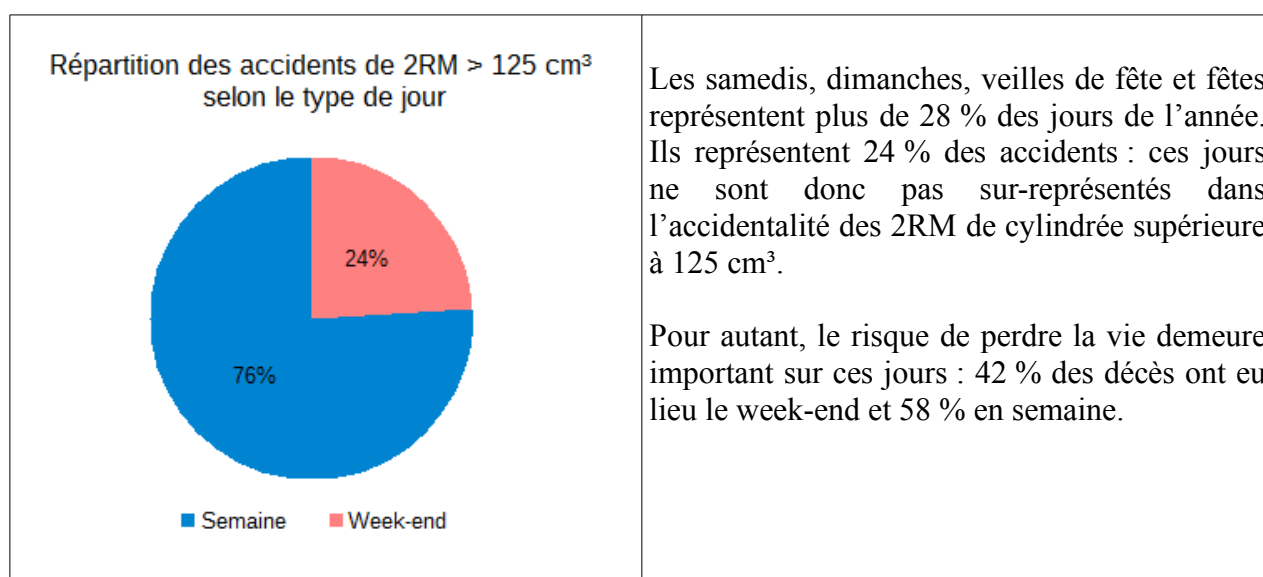
La part des accidents et des personnes tuées des usagers de deux-roues motorisés > 125 cm<sup>3</sup> est supérieure à celle de sa famille de référence et notamment à celle observée en France de 2012 à 2016 (+ 5 points au niveau de l'accidentalité et de la mortalité).

### Selon le milieu, la localisation

En Haute-Garonne, 75 % des accidents impliquant un 2RM > 125 cm<sup>3</sup> ont lieu en agglomération. Ils représentent 60 % des accidents graves\*. Sur les 25 % d'accidents situés hors agglomération, la part des usagers tués est de 55 %, avec 29 décès constatés de 2012 à 2016.

Sur les 819 accidents recensés, 80 % des accidents impliquant un 2RM > 125 cm<sup>3</sup> et 50 % des décès ont eu lieu sur le périmètre de Toulouse Métropole.

### Selon le type de jour



\* accident grave : accident ayant provoqué au moins un décès ou un blessé hospitalisé plus de 24 heures.

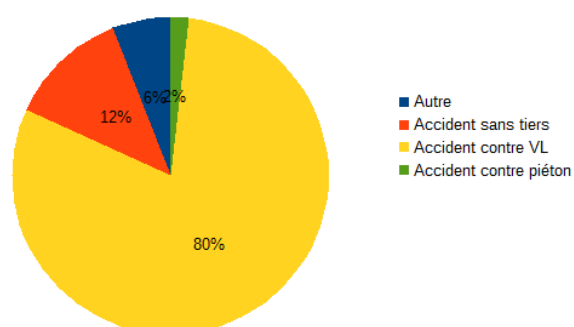
## Selon les conflits

De 2012 à 2016, 80 % des accidents corporels impliquant au moins un 2RM > 125 cm<sup>3</sup> sont liés à un conflit avec un véhicule léger et 12 % ont eu lieu avec un 2RM seul (sans piéton).

Sur les 53 accidents mortels recensés :

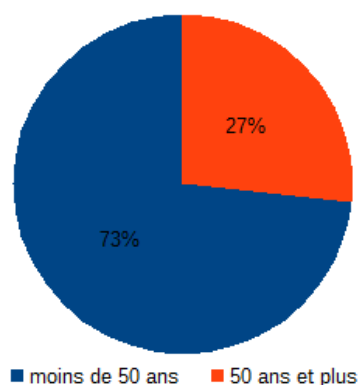
- 64 % ont impliqué au moins un véhicule léger,
- 26 % ont impliqué un 2RM seul,
- 8 % ont impliqué un poids lourd.

Répartition des accidents de 2RM > 125 cm<sup>3</sup> selon le type de conflit



## Selon l'âge

Répartition des usagers de 2RM > 125 cm<sup>3</sup> tués selon l'âge



Sur la période 2007-2011, la part des usagers âgés de moins de 50 ans ayant perdu la vie était de 90 %. De 2012 à 2016, 73 % des personnes tuées étaient âgées de moins de 50 ans, dont la moitié avait moins de 30 ans.

La part des personnes tuées, âgées de plus de 50 ans a augmenté. On comptabilise ainsi 4 décès de plus par an en moyenne depuis 5 ans.

## Mise en œuvre, suivi et facteurs de réussite

Entre décembre 2017 et février 2018, sur invitation de Monsieur le Préfet, les partenaires de la sécurité routière se sont réunis en cinq groupes de travail pluridisciplinaires pour partager leur constat sur le précédent DGO 2013 - 2017. Ils ont proposé à la suite des orientations de portée générale pour le DGO 2018-2022.

Les orientations arrêtées dans le DGO 2018-2022 devront être déclinées en actions concrètes dans le Plan Départemental annuel d'Action de Sécurité Routière et suivies pour leur exécution.

## C) Orientations du DGO 2018/2022

### Enjeu 1 - Le risque routier professionnel

#### **Communiquer - informer**

- Décliner localement la semaine nationale de prévention du risque routier.
- Proposer aux entreprises des outils de communication (auto-collants sur les véhicules, charte d'engagement, valise pédagogique, etc.).
- Communiquer auprès de tous les usagers sur les équipements de sécurité (ceinture, casque), les distances de sécurité, le chargement du véhicule, les angles morts et la fatigue.

#### **Sensibiliser – Éduquer - Former**

- Mobiliser les chargés de mission prévention et les employeurs pour développer la prévention routière dans l'organisation du travail et agir ainsi sur les causes profondes.
- Accompagner la formation continue des chauffeurs, le bon entretien des véhicules et équipements professionnels notamment en passant par les associations professionnelles, les «clubs d'entreprises».
- Mener des campagnes d'information et de prévention dans les centres de formations généralistes et des métiers de la route et dans les lycées professionnels.
- Sensibiliser les usagers sur les risques liés à l'utilisation des distracteurs (téléphone, GPS, etc.).
- Promouvoir le télétravail (abaissement des déplacements : sécurité).
- Identifier un vivier d'entreprises « modèles » selon le territoire l'activité, la taille, la flotte des véhicules pour s'appuyer sur leur expérience.
- Accentuer la sensibilisation auprès des professionnels de livraison (VUL-2R-2RM).
- Proposer la généralisation des détecteurs d'angles morts.
- Utiliser le temps d'attente des visites médicales professionnelles pour une sensibilisation au risque routier.

#### **Améliorer la sécurité des infrastructures**

- Développer les infrastructures pour permettre des déplacements à vélo en sécurité.
- Aménager l'espace urbain en concertation avec les usagers professionnels (diminution du risque).

#### **Contrôler et sanctionner**

- Encourager les entreprises à installer des EAD dans leur flotte de véhicules professionnels.
- Systématiser le signalement à l'employeur du retrait de permis d'un salarié.
- Poursuivre les opérations de contrôles spécifiques destinés aux entreprises.



## Enjeu 2 - La conduite après usage de substances psychoactives

### **Communiquer - informer**

- Communiquer sur les conséquences concrètes après accident sous l'emprise de l'alcool et/ou des stupéfiants (assurance, emploi, finances, ...) pour responsabiliser au-delà des conséquences physiques.
- Rappeler le caractère illégal de la consommation de drogues, qu'il n'y a pas de consommation anodine en termes de santé et de sanction.
- Promouvoir les supports portant des messages sur les signes de consommation, les temps d'élimination, l'impact des drogues sur la vie quotidienne, les pictogrammes sur les médicaments.
- Utiliser le réseau de l'éducation nationale pour communiquer des informations.
- Cibler des semaines «à risques» (fêtes de fin d'année, grands départs, etc.) pour mieux sensibiliser les publics visés.

### **Sensibiliser – Éduquer - Former**

- Valoriser le Capitaine de soirée SAM auprès des débits de boissons et établissements nocturnes (ex : une identification du SAM par un bracelet pour des consommations uniquement sans alcool dont une offerte).
- Insister sur la « sobriété complète » de SAM : pas d'alcool, de drogues ou de médicaments.
- Insister sur le « zéro verre » plutôt que sur le « deux verres maxi » pour les permis probatoires.
- Sensibiliser les débitants de boissons pour proposer des boissons sans alcool moins chères que celles alcoolisées.
- Travailler avec les collectivités et associations pour encadrer l'alcool dans les buvettes.
- Travailler avec l'union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH) pour prohiber les formules « vin à volonté ».
- Proposer un atelier parcours-lunettes en situation proche du réel et conçu comme une démonstration des conséquences de la prise de substances psychoactives et non plus pris comme un jeu par beaucoup d'utilisateurs.
- Impliquer le milieu sportif pour la diffusion des « bonnes pratiques » et l'alcoolisation modérée chez les jeunes (dont avant la majorité).
- Diversifier les cibles pour un travail préventif : jeunes, sportifs, professionnels, associations

### **Contrôler et sanctionner**

- Encourager l'obligation d'installation des EAD dans les véhicules professionnels
- Cibler les contrôles alcoolémie dans le département selon les horaires-lieux appropriés en milieu urbain comme en milieu rural. Communiquer efficacement sur les résultats des contrôles.

## Enjeu 3 - Les Jeunes

### **Communiquer - informer**

- Insister sur le « zéro verre » plutôt que sur le « deux verres maxi » et sur le retour à « zéro » et non pas uniquement au seuil légal.
- Communiquer sur les enjeux de la prise de substances psychoactives.
- Favoriser la communication numérique avec les associations partenaires du DGO, pour la diffusion des messages (Facebook, Twitter, applications, sites web).
- Intéresser les associations étudiantes aux moyens détenus par la Maison de la Sécurité Routière.
- Cibler des actions de prévention lors d'évènements importants rassemblant des jeunes.
- Poursuivre les maraudes

### **Sensibiliser – Éduquer - Former**

- Commencer les actions de prévention dès l'école primaire.
- Travailler sur les compétences psychosociales des élèves (influence des pairs, autonomie, prise de décisions, estime de soi, prise de risque...).
- Intégrer les centres de formation professionnels dans les cibles à traiter.
- Impliquer les adultes autour du principe d'exemplarité (ex : intervenir dans les conférences organisées par les collectivités locales sur la parentalité, transmettre des messages sur le réseau des collègues ; intervenir auprès des assistantes maternelles, ...).
- Mettre en place des actions de prévention dynamiques associant des jeunes comme préventeurs.

### **Contrôler et sanctionner**

- Favoriser l'alternative à la sanction.
- Optimiser les contrôles (2R/2RM : entrée sortie écoles) préventifs puis réels.
- Effectuer des contrôles des transports en commun (respect des règles – ceinture).

## Enjeu 4 - Les Seniors

### **Communiquer - informer**

- Diffuser les supports de communication adaptés aux seniors.
- Développer les moyens mis à disposition des acteurs de la prévention au profit de cette population.
- Lancer une campagne « santé et conduite » à l'occasion des départs en vacances, voire dans les pharmacies.

### **Sensibiliser – Éduquer - Former**

- Rappeler aux médecins (généralistes et spécialistes dont ceux exerçant dans les hôpitaux psychiatriques), leur possibilité de suspendre le permis des personnes inaptes à la conduite.
- Encourager la mise à niveau des connaissances des seniors et le contrôle de leurs aptitudes.
- Mobiliser les partenaires du DGO pour porter un discours sur l'autonomie, la confiance, les alternatives pour adapter les déplacements aux difficultés.
- Proposer des actions d'évaluation et de sensibilisation à la conduite.
- Poursuivre les actions de remise à niveau du code de la route.

### **Améliorer la sécurité des infrastructures**

- Inviter les collectivités locales à communiquer sur les aménagements et à associer les riverains pour leur conception.
- Adapter la signalisation urbaine à la baisse d'acuité (sonore ou visuelle).

## Enjeu 5 - Le partage de la voirie (urbain/interurbain)

### **Communiquer - informer**

- Communiquer sur le partage réciproque de la voirie, les droits et devoirs de chaque usager, avec l'appui des outils fournis pour le Tour de France (La route se partage).
- Créer une exposition itinérante et cibler les sites bénéficiaires
- Informer les collectivités sur les dispositifs du « Code de la rue » à l'appui d'exemples, en lien avec le Conseil départemental, en relançant le réseau des élus référents sécurité routière.
- S'impliquer auprès des EPCI nouvellement constitués.
- Rappeler la réglementation et l'importance des équipements de sécurité et de visibilité, à vélo, ainsi que les règles d'usage de la voirie pour les piétons.
- Orienter des campagnes vers les étudiants, utilisateurs importants du déplacement à deux-roues.

### **Sensibiliser – Éduquer - Former**

- Cibler la promotion de l'usage du vélo en bon état et bien équipé au printemps et lors de la semaine du vélo (mai – juin).
- Proposer au Préfet de Haute-Garonne d'écrire à tous les clubs de cyclotourisme en 2018 pour rappeler les équipements obligatoires et informer de l'obligation du port du casque jusqu'à 12 ans.
- Anticiper l'usage croissant des vélos à assistance électrique (vitesse de déplacement supérieure), risque de conflits.
- Poursuivre le financement de formations spécifiques et d'acquisition du permis AM dans le cadre du PDASR.
- Poursuivre et développer les journées d'actions de formation « prise en main d'un 2 RM en sécurité ».
- Associer aussi souvent que possible les différents usagers de la voirie pour comprendre les problématiques liées à chaque usage.

### **Améliorer la sécurité des infrastructures**

- Proposer des itinéraires sécurisés pour le 2 roues hors autre circulation, utiliser les aménagements locaux (berges Garonne-canal du midi – anciennes voies ferrées).
- Développer la sécurisation des lieux de dépôt de cycle pour éviter le vol d'un mode doux de transport.

## Enjeu 6 - Deux-Roues Motorisés

### **Communiquer - informer**

- Relancer la campagne informant de l'obligation du port des gants en 2RM.
- Associer aussi souvent que possible les différents acteurs de la conduite. Le stage de récupération de points du permis est le seul lieu de partage entre conducteur pouvant permettre l'expression des problématiques de chaque usager.
- Communiquer auprès de tous les usagers sur la fragilité spécifique des 2RM (angles morts, trajectoire).

### **Sensibiliser – Éduquer - Former**

- Encourager la formation continue en partenariat avec les associations référentes pour développer des actions avec des exercices pratiques de maniabilité et des conseils pour l'entretien des 2RM entre motards expérimentés et débutants.
- Poursuivre l'organisation des journées « trajectoire » avec l'appui des forces de l'ordre.
- Imposer par changement de la réglementation, une formation obligatoire certifiante pour la conduite d'engins de 125 cc de cylindrée.
- Inciter les assureurs à valoriser financièrement les conducteurs bien protégés.
- Intensifier l'information du respect des règles de sécurité routière (problème de comportements à risques et adopter les comportements adaptés)
- Mobiliser les employeurs en vue de sensibiliser leurs salariés à la prise en compte des deux-roues motorisés (usagers ou partage de la route)

### **Améliorer la sécurité des infrastructures**

- Améliorer la visibilité latérale du motard (équipements réfléchissants).

### **Contrôler et sanctionner**

- Conduire des campagnes de contrôle de l'état des 2RM de petites cylindrées.
- Développer le contrôle des auto-écoles (qualité des formateurs).
- Mettre en place des actions de contrôles ciblés sur les 2 RM.

## Liste des contributeurs :

- AIRBUS
- Association ACEMT
- Association ADDICT
- Association AGIR ABCD
- Association Allons-y à vélo
- Association ASTIA
- Association GTP 31
- Association Maison du vélo
- Association TEAM 2R
- Association VITAVIE
- Assurance Maladie - Risques Professionnels
- Autoroutes du Sud de la France
- Automobile-club du Midi
- CARSAT
- Club Cycliste de Fonsorbes
- Club SR Entreprises Toulouse Garonne
- Club des Aînés Ruraux
- Conseil Départemental de la Haute-Garonne
- Communauté d'agglomération de Muret
- Communauté d'agglomération du SICOVAL
- Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne
- Direction Zonale des CRS du Sud-Ouest
- Direction Départementale de la Sécurité Publique -SOSPR
- Groupement de Gendarmerie de la Haute-Garonne-EDSR 31
- Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest
- Inspection Académique
- Fédération Française des Motards en Colère 31
- les Intervenants Départementaux Sécurité Routière
- Prévention Routière
- Toulouse Métropole
- SAMSI Toulouse
- Vinci Autoroutes



*Direction Départementale des Territoires  
Service Risque et Gestion de Crise*

