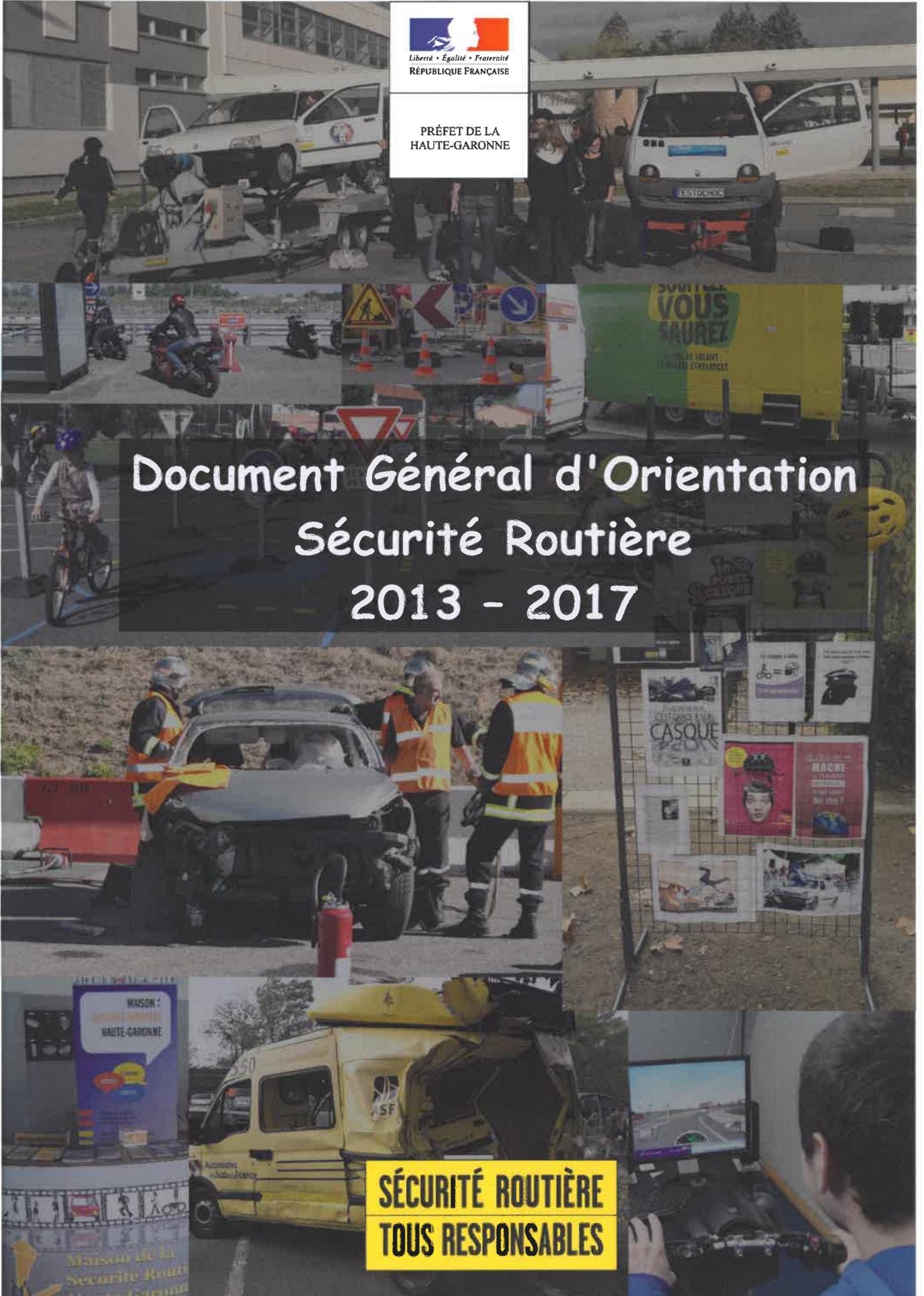




PRÉFET DE LA
HAUTE-GARONNE

Document Général d'Orientation Sécurité Routière 2013 - 2017



Sommaire

	<i>Pages</i>
1 Préambule	4
1.1 Le contexte, les objectifs, et la démarche d'élaboration du DGO	4
1.2 Les données utilisées	6
1.3 Définitions	6
2 Le bilan accidentologique - Période d'étude 2007-2011	7
2.1 Évolution du nombre d'accidents, de tués et de blessés	7
2.2 Répartition des accidents dans le temps	7
2.3 Localisation des accidents mortels par mode de déplacement de 2007 à 2011	9
2.4 Accidents par type de réseau	10
2.5 Répartition des accidents corporels de 2007 à 2011 par commune	11
2.6 Les accidents selon les catégories d'usagers	14
2.7 Accidents impliquant un seul véhicule sans piéton	15
2.8 Les enjeux du DGO 2008-2012: les deux roues motorisées, l'alcool et les jeunes	16
2.9 Synthèse du bilan accidentologique	19
3 Analyse du bilan accidentologique	21
3.1 Évolution des accidents, tués et population France métropolitaine et Haute-Garonne	22
3.2 Les accidents impliquant les deux roues motorisés - Période d'étude 2007/2011	23
3.3 Les accidents impliquant l'alcool - Période d'étude 2007/2011	29
3.4 Les accidents impliquant les jeunes de 18 à 24 ans - Période d'étude 2007/2011	34
3.5 La vitesse	38
3.6 Autres enjeux - Période d'étude 2007/2011	39
3.7 Les enjeux retenus pour le DGO 2013/2017	43
4 Bilan des Plans Départementaux d'Actions Sécurité Routière 2007/2011	47
4.1 Introduction	48
4.2 Bilan de l'année 2007	49
4.3 Bilan de l'année 2008	51
4.4 Bilan de l'année 2009	53
4.5 Bilan de l'année 2010	54
4.6 Bilan de l'année 2011	56
5 Orientations d'actions pour la période 2013 à 2017	57
5.1 Les deux roues motorisés	57
5.2 L'alcool et les stupéfiants	58
5.3 Les jeunes	59
6 Annexes	60

1 - Préambule

1.1 - Le contexte, les objectifs, et la démarche d'élaboration du DGO

Contexte:

Le Président de la République a réaffirmé en décembre 2011 sa volonté d'atteindre l'objectif de moins de 3000 morts sur les routes d'ici à fin 2012, estimant qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : toutes les victimes de la route (tués ou blessés) sont parfaitement évitables.

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011, notamment:

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars,
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse,
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles,
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

La Loi d'Orientation et de Programmation sur la Performance de la Sécurité Intérieure (LOPPSI 2), dans son volet sécurité routière, prévoit de lutter contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant à titre de peine complémentaire à un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Enfin, la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Dans ce contexte, chaque département a dû définir en 2012, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Objectifs:

L'élaboration du Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux, de partager l'analyse de l'insécurité du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le Document Général d'Orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux.

Démarche:

La démarche d'élaboration du DGO 2013-2017 est précédée par une phase de réflexion initiale sur le DGO 2008-2012 concernant l'évolution de l'accidentalité et les actions réalisées au titre du PDASR au cours de ces cinq dernières années, ceci afin de permettre de réaliser un état des lieux et de mettre en lumière les évolutions au cours des cinq dernières années et d'analyser la cohérence des actions.

Deux phases essentielles suivront ensuite : une première d'« *Analyse du bilan accidentologique et réactualisation des enjeux* » et seconde relative à l'« *Analyse des actions 2008-2012 au regard des enjeux et orientations d'actions en résultant* ».

Cliché : Maison de la Sécurité Routière – DDT 31



1.2 - Les données utilisées

Chaque accident corporel de la circulation fait l'objet d'un Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC) édité par les forces de l'ordre. Le bilan accidentologique est réalisé d'après ces fichiers BAAC fournis par les forces de l'ordre pour les années 2007 à 2011.

1.3 - Définitions

Un **accident corporel** de la circulation routière:

- provoque au moins une victime,
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule (remarque: une bicyclette est considérée comme un véhicule),
- n'est pas provoqué délibérément.

Tous les accidents strictement matériels, les accidents survenus sur des voies fermées à la circulation publique, ou ceux n'impliquant aucun véhicule, sont exclus des études sur les accidents corporels de la circulation.

De même, ces études ne prendront pas en compte les chutes de piétons sans implication de véhicules.

Les accidents dont il est avéré qu'il s'agit de suicides ou de meurtres ou de tentatives de suicides ou de meurtres sont exclus des études. Ces cas ne sont considérés comme avérés que s'ils ont fait l'objet d'une décision formalisée en ce sens par l'autorité judiciaire.

Les accidents résultant de refus d'obtempérer ou de courses-poursuites avec les forces de l'ordre sont également écartés des études d'accidentologie.

(NB: les termes 'impliquer' ou 'implication' n'entraînent aucune présomption de responsabilité dans l'accident)

Parmi les accidents corporels, on distingue:

- un **accident mortel**: comporte au moins une personne tuée,
- un **accident grave**: comporte au moins une personne tuée ou un blessé hospitalisé,
- un **accident léger**: ne comporte ni personne tuée ni blessé hospitalisé.

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

- les usagers **indemnes**: usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- les **victimes**: usagers impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue:

- les personnes **tuées**: victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- les **blessés**: victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux prodigués par un professionnel de la santé dans un hôpital, un cabinet médical, voire sur place.

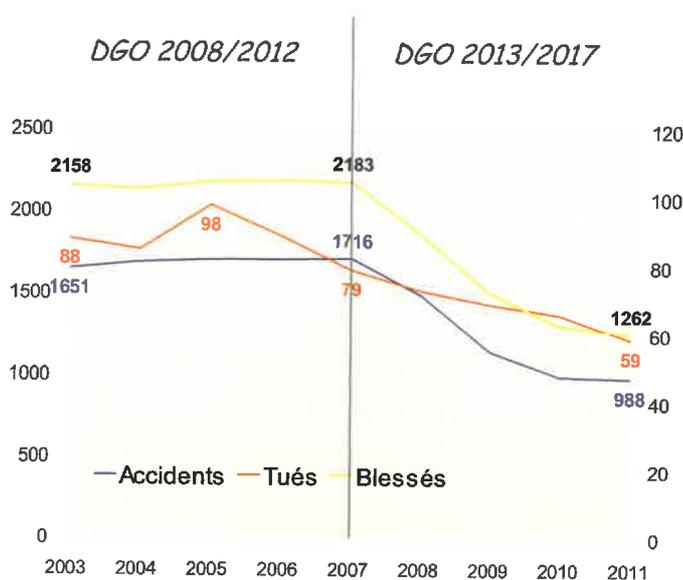
Parmi les blessés, on distingue:

- les **blessés hospitalisés**: blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation,
- les **blessés légers**: blessés dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.

2 - Le bilan accidentologique - Période d'étude 2007/2011

2.1 - Évolution du nombre d'accidents, de tués et de blessés

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2007	1716	71	617	79	656	1527	1573
2008	1493	65	482	73	523	1340	1349
2009	1150	65	427	69	465	1041	1024
2010	997	58	405	66	455	854	909
2011	988	57	366	59	379	883	856
Total	6344	316	2297	346	2478	5645	5711

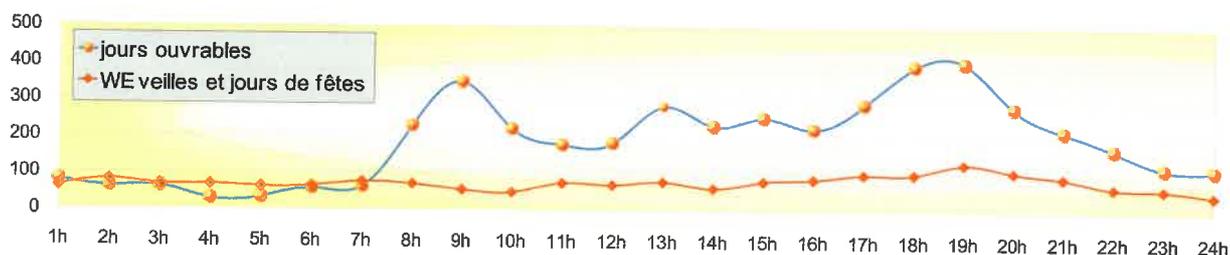


De 2007 à 2011, le nombre d'accidents corporels est en baisse constante chaque année. Entre 2007 et 2011, la baisse est de -42,4 %. On observe donc une amélioration par rapport à la période d'étude 2003/2007 du précédent DGO où le nombre d'accidents était sur une tendance à la hausse.

Le nombre de tués et de blessés depuis 2007 est en baisse constante et significative.

2.2 - Répartition des accidents dans le temps

Selon l'heure:



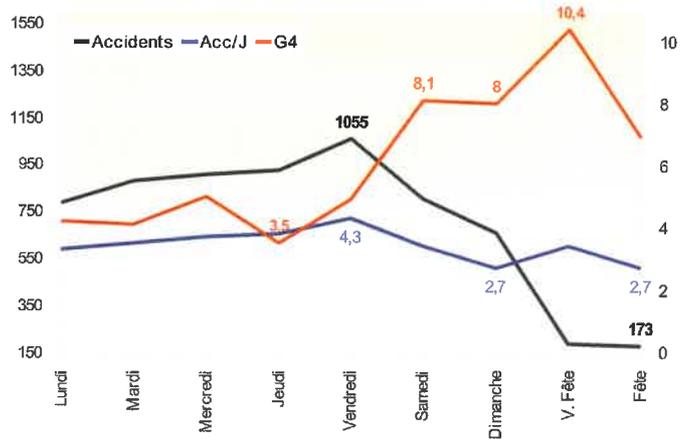
Les jours ouvrables, le nombre d'accidents atteint son maximum aux heures de pointe du matin et du soir.

Les week-ends, veilles et jours de fêtes, le maximum est atteint entre 16 h et 21 h.

La répartition par heure est identique à l'étude du précédent DGO.

Selon le jour de la semaine:

	Nombre	Acc/J	G4	Nbre Jours
Lundi	782	3,3	4,2	240
Mardi	875	3,5	4,1	251
Mercredi	903	3,7	5	247
Jeudi	921	3,8	3,5	244
Vendredi	1055	4,3	4,9	248
Samedi	798	3,4	8,1	237
Dimanche	654	2,7	8	241
V.Fête	183	3,4	10,4	54
Fête	173	2,7	6,9	64



Acc / J = Nbre accidents / Nbre de jours d'un même type

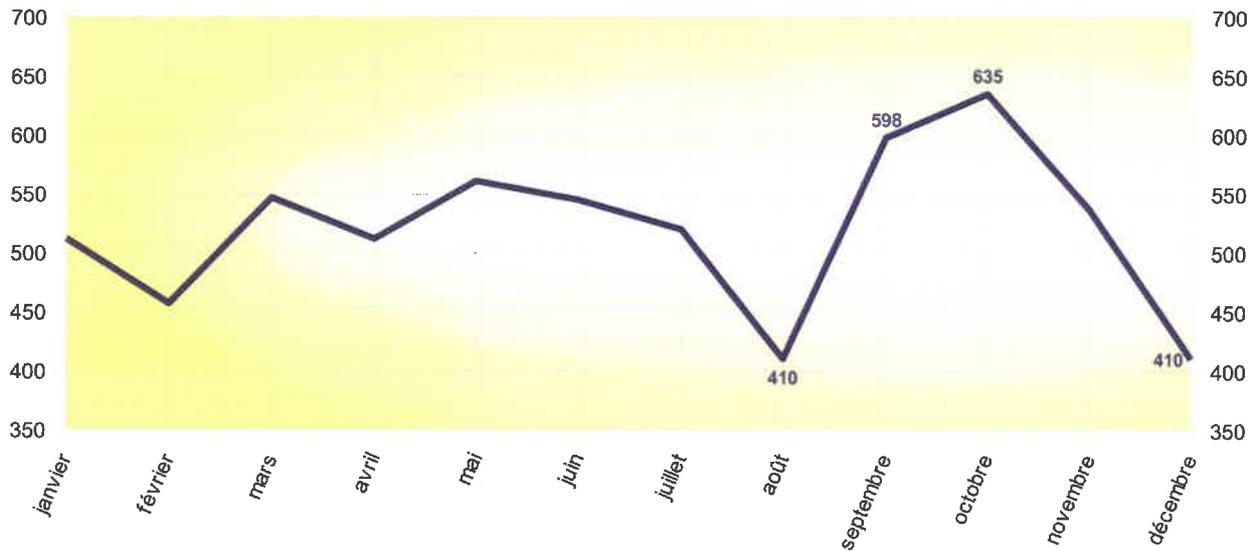
G4 : Indice de Gravité = nombre de tués pour 100 accidents corporels

Le vendredi est le jour où le nombre d'accidents est le plus élevé, mais ce ne sont pas les accidents les plus graves.

En opposition, les week-ends, veilles et jours de fêtes, le nombre d'accidents est moindre que pour les jours ouvrables, mais les indices de gravité des accidents sont très importants, atteignant une valeur supérieure à dix pour les veilles de fête.

La répartition par jour est identique à l'étude du précédent DGO.

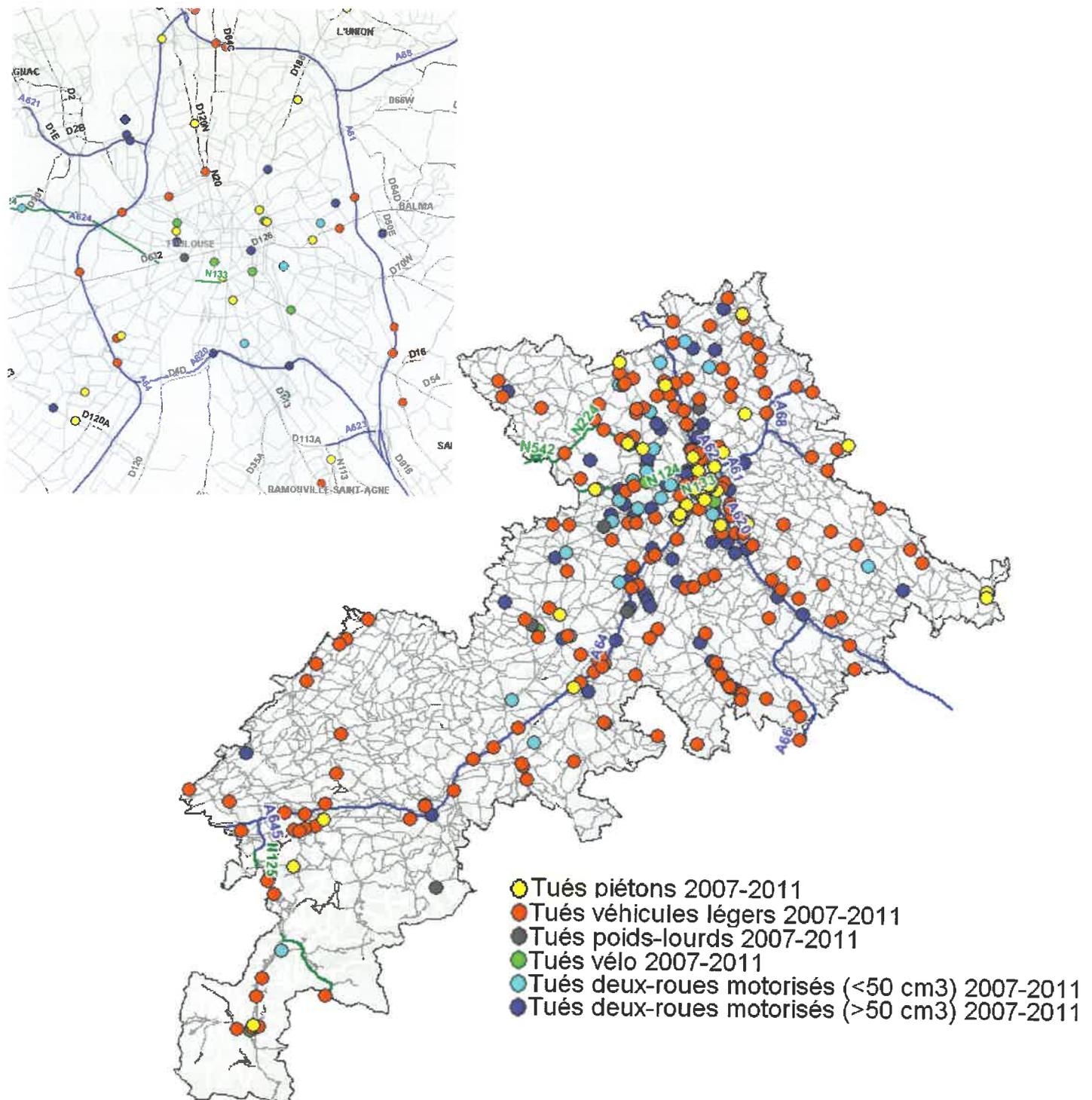
Selon le mois:



Les mois de septembre et octobre recensent le plus fort nombre d'accidents et août et décembre le plus faible.

Les résultats sont similaires au précédent DGO.

2.3 - Localisation des accidents mortels par mode de déplacement de 2007 à 2011

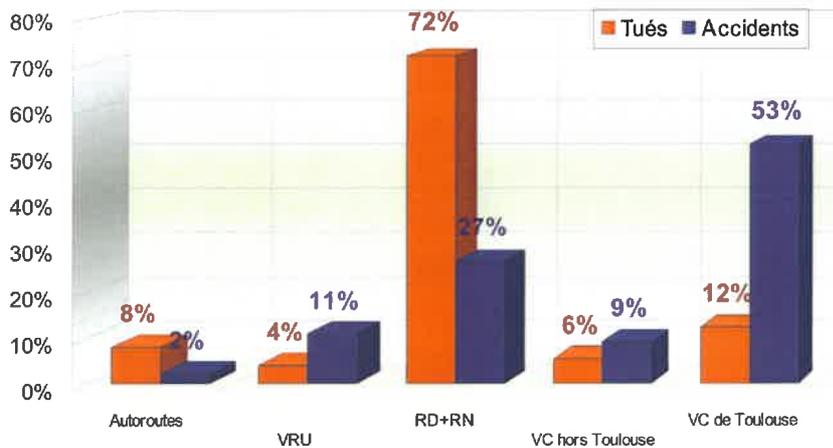


Les accidents mortels sont majoritairement concentrés sur la partie nord de la Haute-Garonne, autour de l'agglomération toulousaine.

Sur le sud du département, les zones les plus touchées sont celles situées autour des agglomérations les plus importantes: **Carbonne, Cazères, Saint-Gaudens et Bagnères-de-Luchon.**

2.4 - Accidents par type de réseau

La moitié des accidents sur les voies communales toulousaines, mais relativement peu de tués. Un peu plus d'un quart des accidents a lieu sur le réseau national et départemental, mais pratiquement trois quart des tués.



Un peu plus de la moitié des accidents en Haute-Garonne se situent sur les voies communales de Toulouse, mais ces accidents ne représentent que 12 % des tués du département, alors que 27 % des accidents se situent sur les routes nationales et départementales, mais ils représentent pratiquement trois tués sur quatre (répartition de 95% sur routes départementales et 5 % sur routes nationales).

Sur les voies rapides urbaines toulousaines (VRU, voies à chaussées séparées), on a cinq fois plus d'accidents que sur les autoroutes, mais moitié moins de tués.

Les principales évolutions par rapport au précédent DGO concernent le nombre de tués sur les VRU qui a diminué de sept points pour une part égale d'accidents. Au contraire, la part des accidents sur autoroutes reste constante, alors que la part des tués sur autoroutes a doublé.

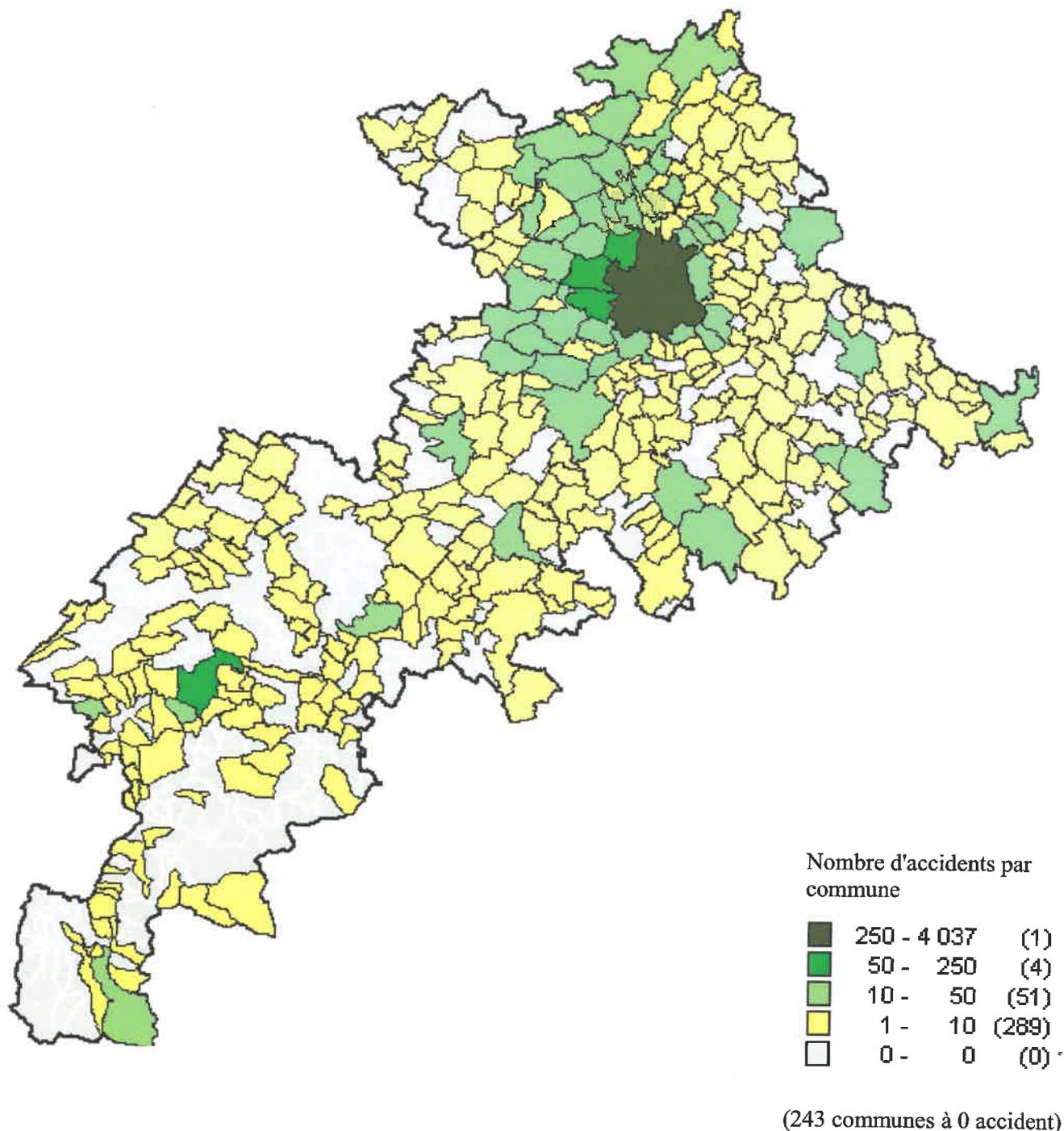
Remarque: entre 2004 et 2006, quatre radars fixes contrôle sanction automatique (CSA) vitesse ont été installés sur les VRU. Deux radars supplémentaires ont été mis en place dans la période 2007/2011, ce qui porte le nombre des radars CSA vitesse fixe à six sur les VRU.

En 2007, sur les VRU, la vitesse a été réduite de 110 km/h à 90km/h (et 80 km/h pour les véhicules de PTAC supérieur à 3,5 tonnes).

Sur le réseau autoroutier, hors VRU, trois radars CSA vitesse ont été mis en place de 2006 à 2007.

2.5 - Répartition des accidents corporels de 2007 à 2011 par commune

Les accidents corporels:

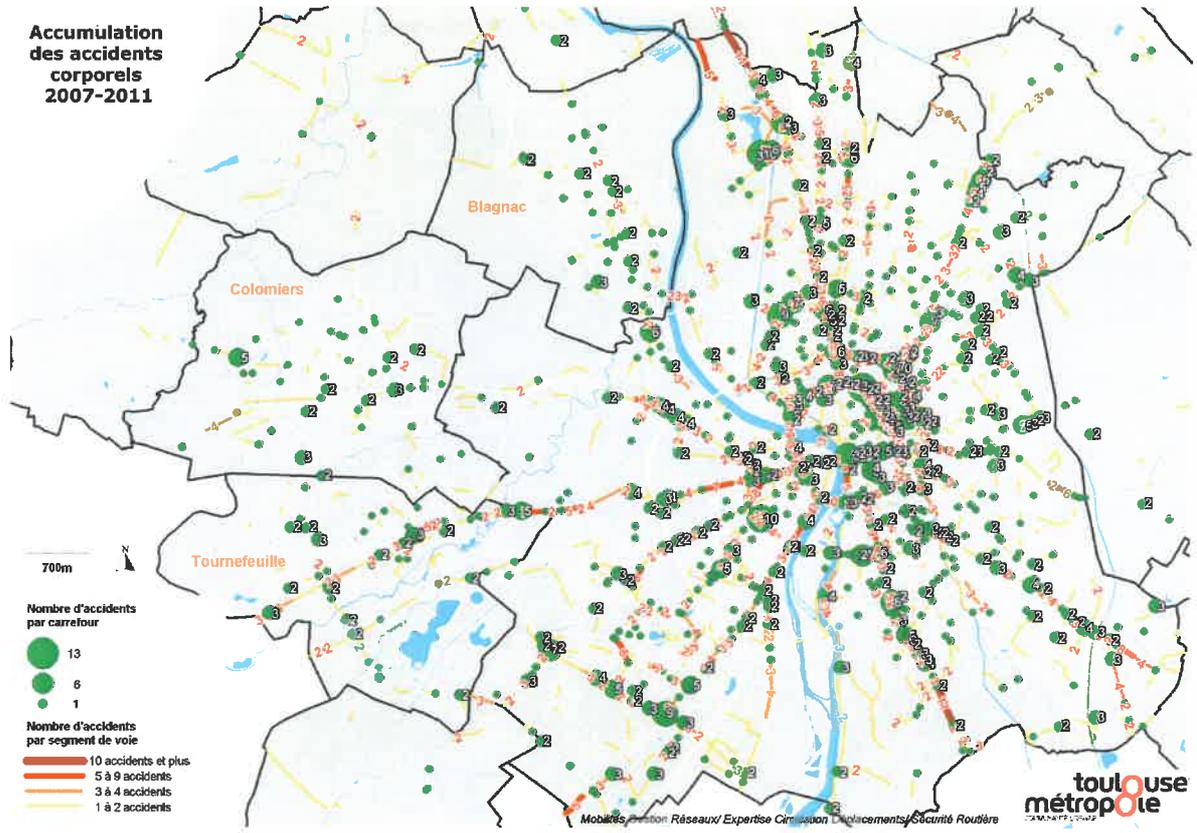


On constate une concentration des accidents au nord ouest du département, autour de Toulouse et les communes contiguës à l'ouest de Toulouse (Blagnac, Colomiers, Tournefeuille).

Dans le sud, la commune la plus accidentogène est Saint-Gaudens.

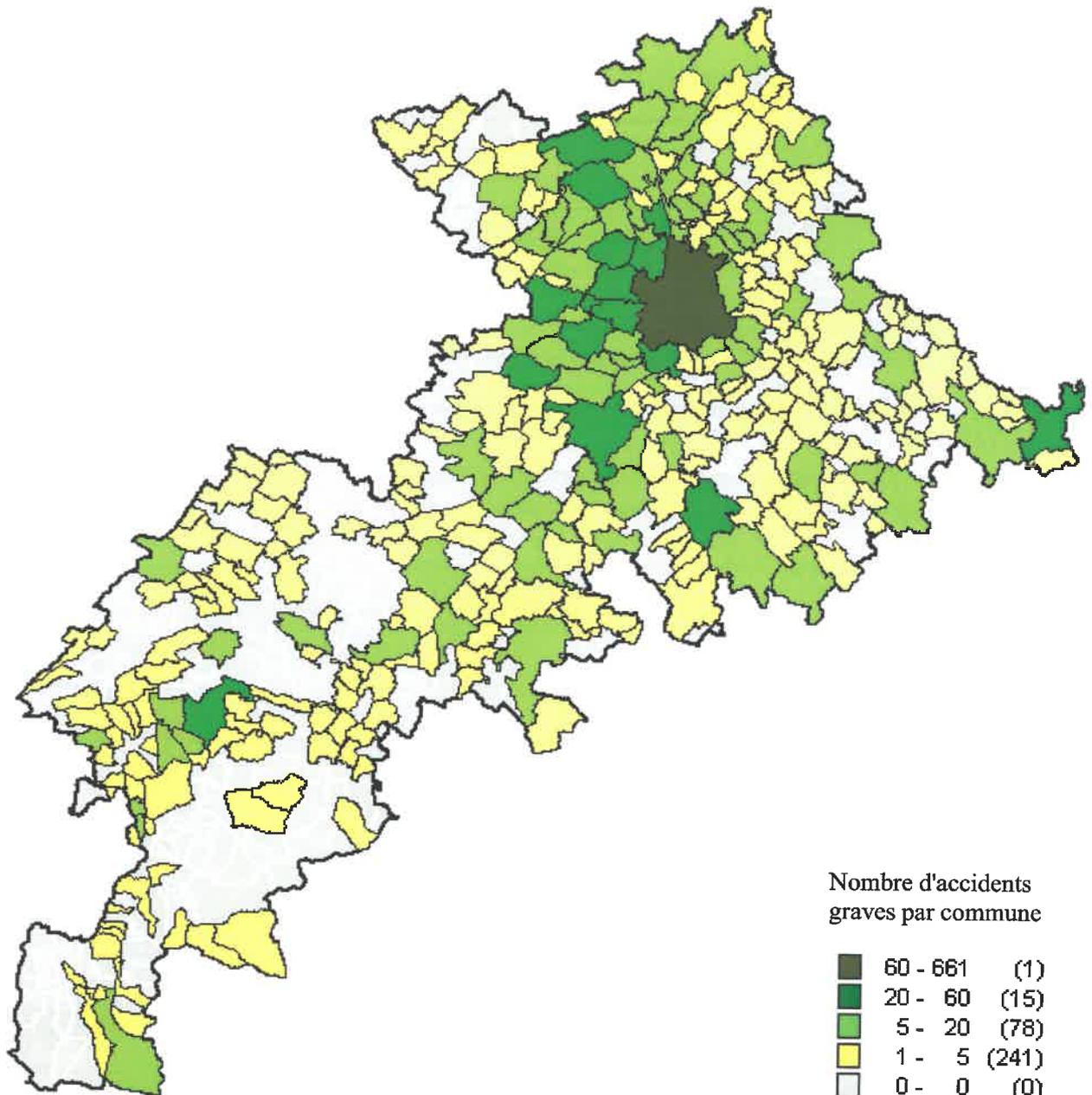
La répartition géographique des accidents survenus entre 2007 et 2011 est similaire à l'étude du précédent DGO (entre 2003 et 2007).

Les accidents corporels: zoom sur l'agglomération toulousaine



Source: Toulouse Métropole

Les accidents graves:



(253 communes à 0 accident grave)

Les densités d'accidents graves les plus élevées sont situées sur les communes qui enregistrent le nombre le plus important d'accidents (Toulouse, Blagnac, Colomiers, Tournefeuille et Saint-Gaudens) auxquelles il faut ajouter dix communes: Fenouillet, Leguevin, Auterive, Muret, Saint-Lys, Plaisance-du-Touch, Revel, Grenade, Merville et Cornebarrieu.

Dans le précédent DGO, les communes de Grenade, Merville et Cornebarrieu n'étaient pas comprises dans les communes à forte densité d'accidents graves. Au contraire, la commune de Seysses qui était listée dans le précédent DGO, enregistre moins d'accidents graves sur les cinq dernières années.

2.6 - Les accidents selon les catégories d'usagers

Répartition par catégorie:

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nombre d'accidents	% d'accidents
véhicule léger	5554	87,50%
moto (>50 cm ³)	1555	24,50%
cyclomoteur (<ou=50 cm ³)	994	15,70%
<i>total deux roues motorisés</i>	<i>2549</i>	<i>40,20%</i>
piéton	817	13,00%
bicyclette	516	8,10%
poids lourd	291	4,60%
transport en commun	24	0,40%

La grande majorité des accidents implique des véhicules légers (87,50 %), viennent ensuite les deux roues motorisés (40,20 %).

Ces données n'ont pas beaucoup évolué par rapport aux études du DGO précédent, excepté pour les motos de plus de 50 cm³ dont la part d'implication augmente de 3,2 points.

Évolution:



	Accidents	Tués	Ig *
2007	199	9	4,52
2008	187	7	3,74
2009	161	4	2,48
2010	134	7	5,22
2011	132	6	4,55



	Accidents	Tués	Ig *
2007	144	3	2,08
2008	122	0	0
2009	92	2	2,17
2010	83	1	1,2
2011	74	3	4,05



<ou=50cm³

	Accidents	Tués	Ig *
2007	286	10	3,5
2008	247	6	2,43
2009	171	4	2,34
2010	160	4	2,50
2011	128	4	3,12



>50cm³

	Accidents	Tués	Ig *
2007	390	9	2,31
2008	374	12	3,21
2009	298	18	6,04
2010	251	8	3,19
2011	261	16	6,13



	Accidents	Tués	Ig *
2007	1554	45	2,9
2008	1282	48	3,74
2009	1022	40	3,91
2010	877	43	4,9
2011	855	28	2,90



	Accidents	Tués	Ig *
2007	105	3	2,86
2008	87	0	0
2009	68	1	1,47
2010	55	0	0
2011	55	1	1,82

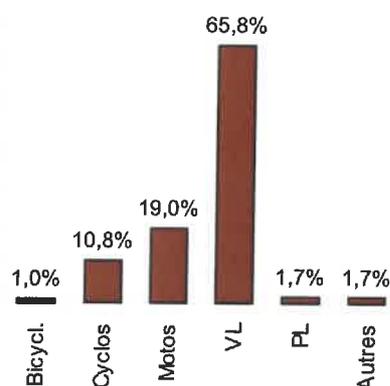
* Ig : Indice de Gravité = nombre de tués pour 100 accidents corporels

Pour chacune des catégories impliquées, le nombre d'accidents décroît chaque année depuis 2007, excepté pour les deux roues motorisés de plus de 50 cm³ où l'on remarque une augmentation de +10 accidents et le double de tués entre 2010 et 2011.

On constate une aggravation des accidents chez les usagers vulnérables, piétons, bicyclettes et usagers de deux roues motorisés toutes catégories.

2.7 - Accidents impliquant un seul véhicule sans piéton: l'alcool responsable d'un tué sur trois

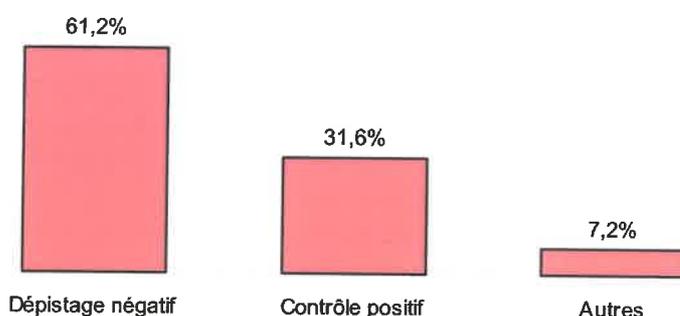
Pourcentage par type d'usagers:



Par rapport au précédent DGO, les accidents impliquant une moto seule sont ceux qui ont le plus augmenté avec +2,7 points.

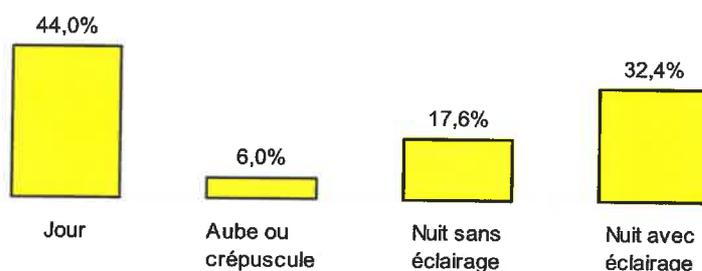
Et inversement, avec -2,6 pts, les accidents impliquant un seul véhicule léger sont ceux qui ont le plus diminué.

Pourcentage des conducteurs selon l'alcoolémie:



Le nombre de contrôles positifs a augmenté de +14,7 pts par rapport au précédent DGO.

Pourcentage des accidents selon la luminosité:



En comparant avec le précédent DGO, on constate qu'il y a plus d'accidents se produisant la nuit (+7,3 pts).

Les accidents impliquant un seul véhicule sans piéton représentent 20% des accidents du département, 49,4% des tués et 28,5% des blessés hospitalisés.

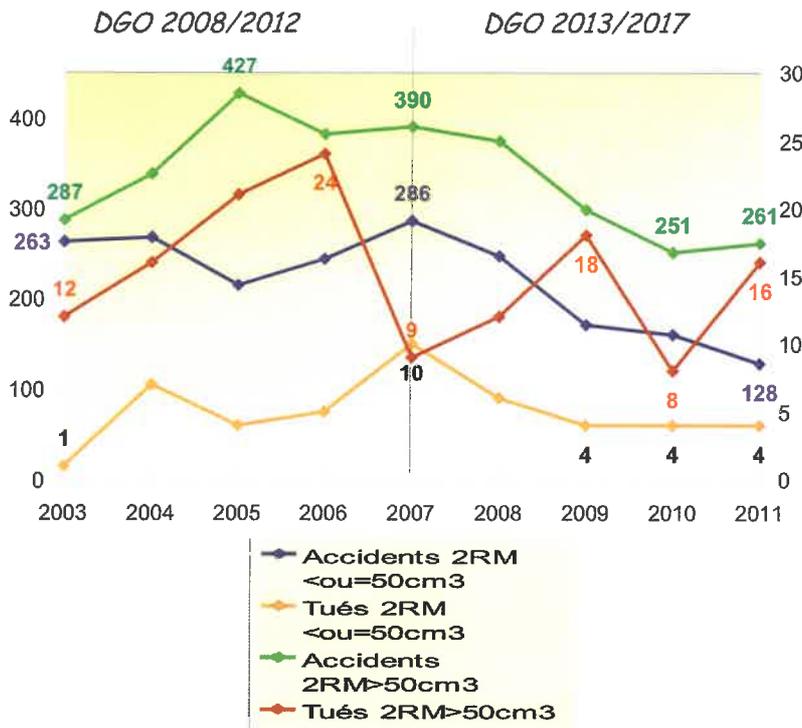
La majorité des accidents se sont produits avec des véhicules légers (65,8%). Il est à noter pour cette typologie d'accidents que 31,6% des conducteurs ont une alcoolémie positive et 50% des accidents se sont produits de nuit.

Par rapport au précédent DGO, la part des accidents impliquant un véhicule seul diminue de 2 points et la part des tués dans ces accidents augmente de 2,4 points. Donc, la situation s'est aggravée sur les cinq dernières années pour cette typologie d'accidents

A noter également que la part des conducteurs contrôlés positifs à l'alcool passe de 17 % pour la période 2003/2007 à 31,6 % pour la période 2007/2011.

2.8 - Les enjeux du DGO 2008-2012

Les deux roues motorisés dans les accidents:

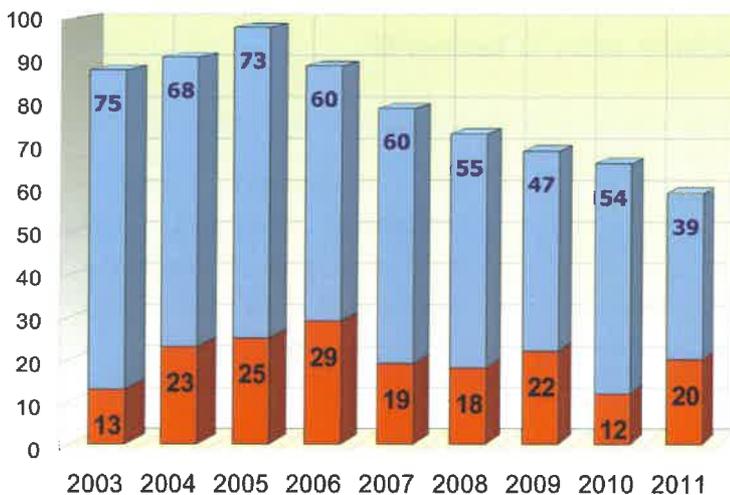


On observe une baisse du nombre des accidents impliquant les deux roues motorisés depuis 2007.

Mais, chaque année de 2007 à 2011, la part de ces accidents reste constante autour de 40 %.

De 2007 à 2009, le nombre de tués en deux roues motorisés de moins de 50 cm³ diminue pour se stabiliser à 4 tués par an jusqu'en 2011.

A l'inverse, le nombre de tués en deux roues motorisés de plus de 50cm³ augmente de 2007 à 2009 pour ensuite chuter en 2010 mais doubler en 2011 par rapport à 2010 pour totaliser un nombre d'accidents supérieur à 2007.



Entre 2004 et 2009, un tué sur quatre est un usager de deux roues motorisés.

Après une baisse en 2010, la part des tués en deux roues motorisés atteint même un sur trois en 2011.



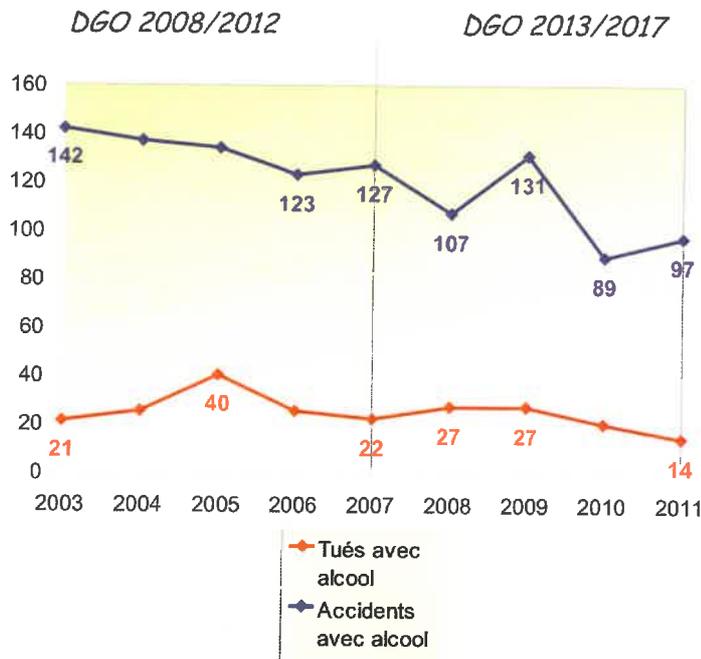
Depuis 2007, on observe une baisse plus significative que dans le précédent DGO du nombre des accidents impliquant un deux roues motorisés. Mais la part de ces accidents dans l'accidentologie générale reste égale à 40 % entre 2007 et 2011.

La mortalité impliquant les deux roues motorisées de moins de 50 cm³ se stabilise depuis 2009 à 4 tués par an.

On n'observe pas de réelle tendance à la baisse ou à la stabilité concernant la mortalité impliquant les deux roues motorisées de plus de 50 cm³ qui reste élevée.

Les accidents avec alcoolémie: une baisse continue des accidents

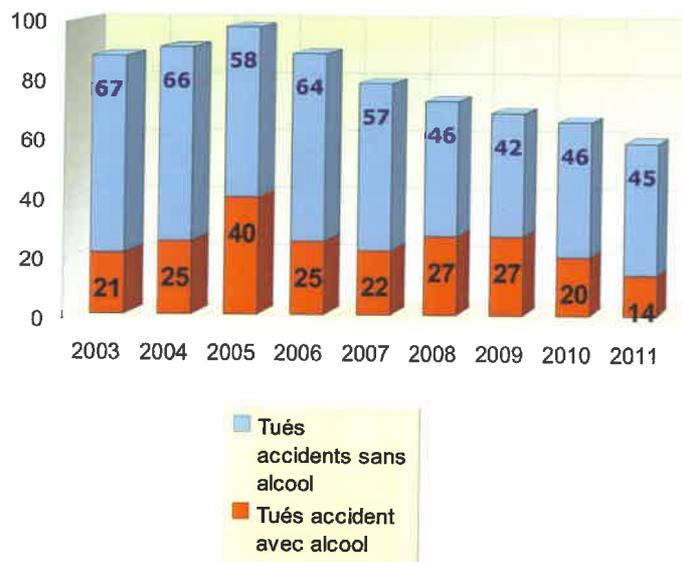
Les accidents et les tués avec alcoolémie positive (situation en infraction ou en délit):



Depuis 2007, la tendance est plutôt à la baisse concernant le nombre d'accidents impliquant l'alcool, malgré un « pic » en 2009 et une augmentation en 2011 par rapport à 2010, sans pour autant revenir aux chiffres d'avant 2008.

Après une augmentation du nombre de tués en 2008 et 2009, on observe depuis une baisse du nombre des tués liés à l'alcool.

L'alcool impliqué pour un tué sur trois:



Entre 24 et 39 % des tués sur le département, suivant les années, sont la conséquence des accidents avec alcool.

En moyenne sur les 5 ans, la part des tués avec alcool représente 31,5 % des tués du département, un peu moins d'1 tué sur 3.

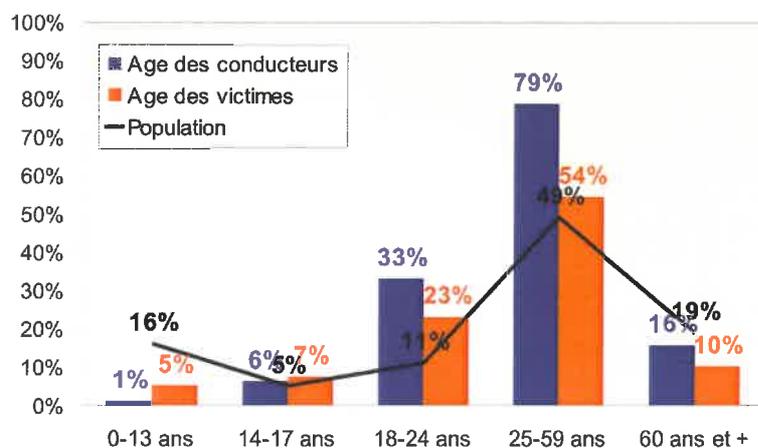
Concernant le nombre d'accidents impliquant l'alcool, la tendance est globalement à la baisse depuis 2003, excepté un « pic » en 2009.

Concernant la part des tués liée à l'alcool, on passe de 29 % en moyenne sur la période 2003/2007 à 31,5 % en moyenne sur 2007/2011.

Donc, par rapport au précédent DGO, il y a moins d'accidents liés à l'alcool globalement, mais une légère aggravation de ces accidents.

Les accidents et les jeunes:

**Age des conducteurs et des victimes (tués et blessés) dans les accidents:
les 18/24 ans sur-représentés mais avec une tendance à la baisse:**

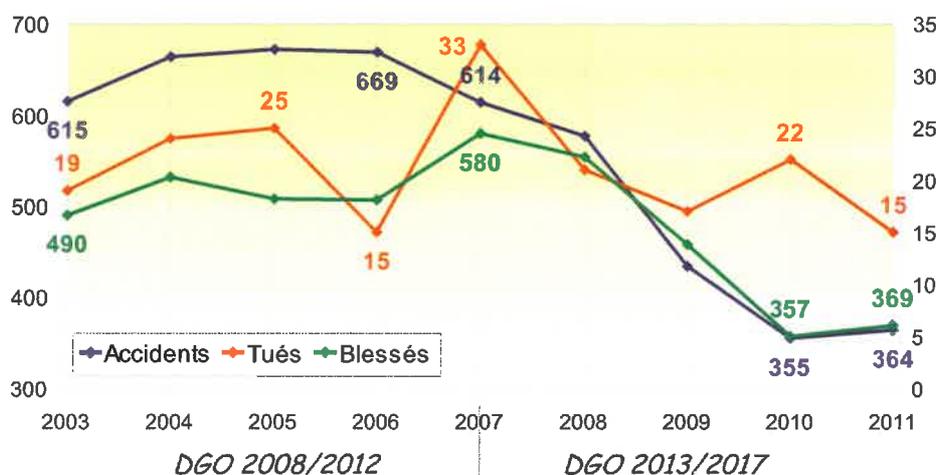


Les classes d'âges "0/13 ans" et des "plus de 60 ans" sont sous-représentées dans les accidents par rapport à la population.

Les classes d'âges "14/17 ans", "18/24 ans" et "25/59 ans" sont quant à elles sur-représentées.

A noter que 23% des victimes ont entre 18 et 24 ans alors que cette tranche d'âge représente seulement 11% de la population du département.

Les 18 / 24 ans



Concernant le nombre d'accidents où des jeunes de 18 à 24 ans sont impliqués, ainsi que le nombre des blessés de 18/24 ans, après une baisse constante de 2007 à 2010, il est à noter une légère augmentation de ces données en 2011.

Concernant les tués de 18 à 24 ans, à part un pic en 2010, la tendance est plutôt à la baisse.

La baisse globale du nombre d'accidents concernant les 18/25 ans confirme la baisse amorcée dans le précédent DGO.

On note 116 tués de 18 à 25 ans entre 2003 et 2007, et 108 tués entre 2007 et 2011 avec une tendance plutôt à la baisse entre 2007 et 2011, donc un bilan plus favorable sur ces cinq dernières années.

2.9 - Synthèse du bilan accidentologique

Accidents, tués et blessés:

A partir de 2007, on note une baisse significative du nombre des accidents, des tués et des blessés sur le département. Le bilan sur l'accidentologie 2007/2011 est globalement plus favorable que le bilan des années 2003/2007 du précédent DGO où le nombre des accidents était dans une tendance à la hausse.

Les enjeux du précédent DGO:

- Les deux-roues motorisés:

Depuis 2007, on observe une baisse significative du nombre des accidents impliquant un deux-roues motorisés. Par contre, la mortalité des usagers de ce mode de déplacement reste élevée puisque, depuis 2004, plus d'un tué sur quatre est un usager de deux-roues motorisés.

- L'alcool:

Depuis 2003, la tendance est plutôt à la baisse concernant le nombre d'accidents impliquant l'alcool, malgré un pic en 2009. Mais on remarque une aggravation des accidents impliquant l'alcool.

- Les jeunes de 18 à 25 ans:

La baisse globale du nombre d'accidents concernant la tranche d'âge de 18 à 25 ans confirme la baisse amorcée dans le précédent DGO. A noter, comme dans le précédent DGO, que les jeunes de 18 à 25 ans représentent 25 % des victimes, alors qu'ils ne représentent que 11% de la population.

Cliché : Maison de la Sécurité Routière – DDT 31



Deux accidents corporels types en Haute-Garonne ayant eu lieu entre 2007 et 2011:

- **Accident corporel type avec uniquement des blessés non hospitalisés (64 % des accidents):**
 - se déroule au mois de septembre ou d'octobre, un vendredi et aux heures de pointe du soir,
 - se situe sur une voie communale de Toulouse, hors intersection,
 - a lieu sur une route rectiligne et plane, avec une chaussée sèche et par temps sec,
 - met en cause deux véhicules légers,
 - implique majoritairement des conducteurs ayant entre 25 et 59 ans.

- **Accident corporel type avec des victimes tuées ou blessées hospitalisées (36 % des accidents):**
 - se déroule au mois de juin, un samedi ou une veille de jour férié, entre 17h00 et 20h00,
 - se situe sur une route départementale, en agglomération pour les accidents avec seulement des blessés hospitalisés, et hors agglomération pour les accidents mortels,
 - se situe sur une route rectiligne et plane, avec une chaussée sèche et par temps sec,
 - se produit suite à une manœuvre: dépassement, tourne à gauche, tourne à droite, marche arrière, insertion ou évitement,
 - met en cause deux véhicules légers,
 - implique majoritairement des conducteurs ayant entre 25 et 59 ans.



3 - L'analyse du bilan accidentologique

Cette étape de l'étude nécessite de comparer, dans la mesure des données disponibles, les données de l'analyse avec des indicateurs cohérents. Les indicateurs pris en compte sont; l'indicateur « France métropolitaine » et les indicateurs des « départements similaires par rapport à leur profil sécurité routière ». L'indicateur France métropolitaine (sans les départements d'outremer), permet de connaître la position du département par rapport à l'accidentologie du pays alors que les indicateurs des départements « similaires » en terme de sécurité routière permettent de caractériser l'accidentologie du département de la Haute-Garonne.

Les départements référents pris en compte ont des caractéristiques semblables, ils possèdent une grande agglomération et un centre universitaire important avec une population comprise entre 1 100 000 et 2 600 000 habitants (recensement au 01/01/2009).

Période 2007 à 2011

Département	Population (INSEE 2009)	Nbre d'accidents	Nbre d'accidents par an pour 1 million d'hab	Nbre d'accidents mortels	Nbre d'accidents mortels par an pour 1 million d'hab	Nbre de tués	Nbre de tués par an pour 1 million d'hab
Gironde	1 434 661 hab	10 078	1 405	381	53	424	59
Isère	1 197 038 hab	4 039	675	368	61	416	70
Loire Atlantique	1 266 358 hab	5 166	816	390	62	414	65
Nord	2 571 940 hab	11 298	878	447	35	477	37
Pas de Calais	1 461 257 hab	4 771	653	389	53	422	58
Rhône	1 708 671 hab	10 816	1 266	317	37	342	40
Seine-Maritime	1 250 120 hab	4 960	793	298	48	323	52
Bouches-du-Rhône	1 967 299 hab	21 912	2 228	665	68	724	74
Haute-Garonne	1 230 820 hab	6 344	1 031	316	51	346	56
Somme des 9 départements 'similaires'	14 088 164 hab	79 384	1 127	3 571	51	3615	51
France métropolitaine	62 465 709 hab	360 386	1 154	19 513	63	21 123	68

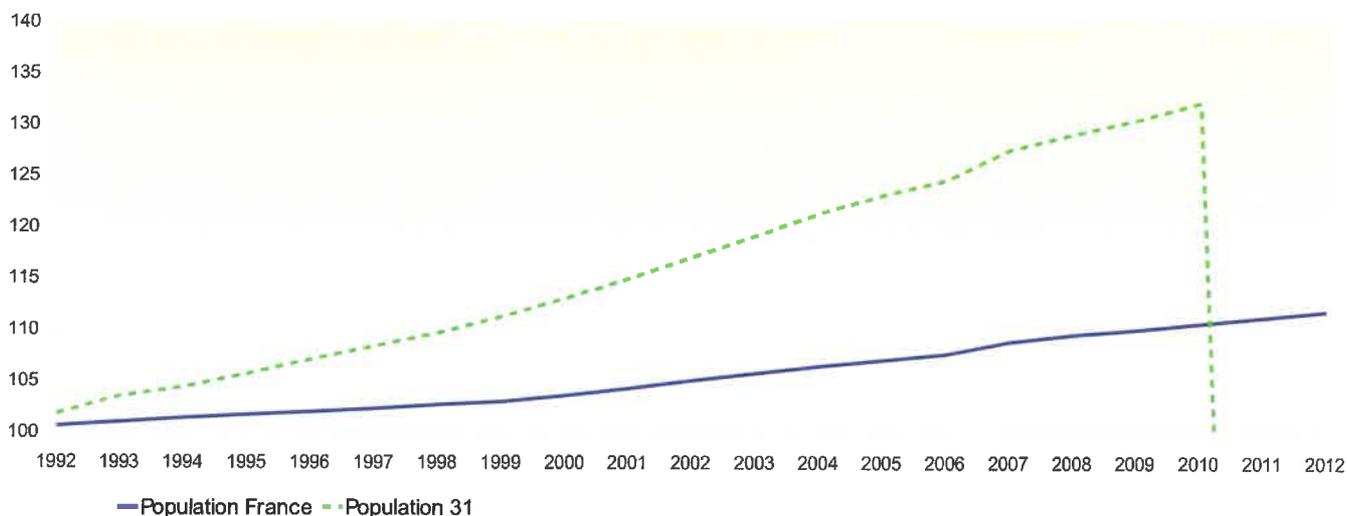
Concernant le nombre des accidents et des accidents mortels, la Haute-Garonne se situe sous la moyenne nationale et dans la moyenne des départements dits 'similaires'.

Concernant les tués, avec 56 tués/an/1M hab, la Haute-Garonne se situe sous la moyenne nationale de 68 tués/an/1M hab, mais au-dessus des 51 tués/an/1M hab, moyenne des départements dits 'similaires'.

En conclusion, par rapport au nombre d'accidents, d'accidents mortels et de tués, la Haute-Garonne a un bilan plutôt favorable au regard des données de la France métropolitaine.

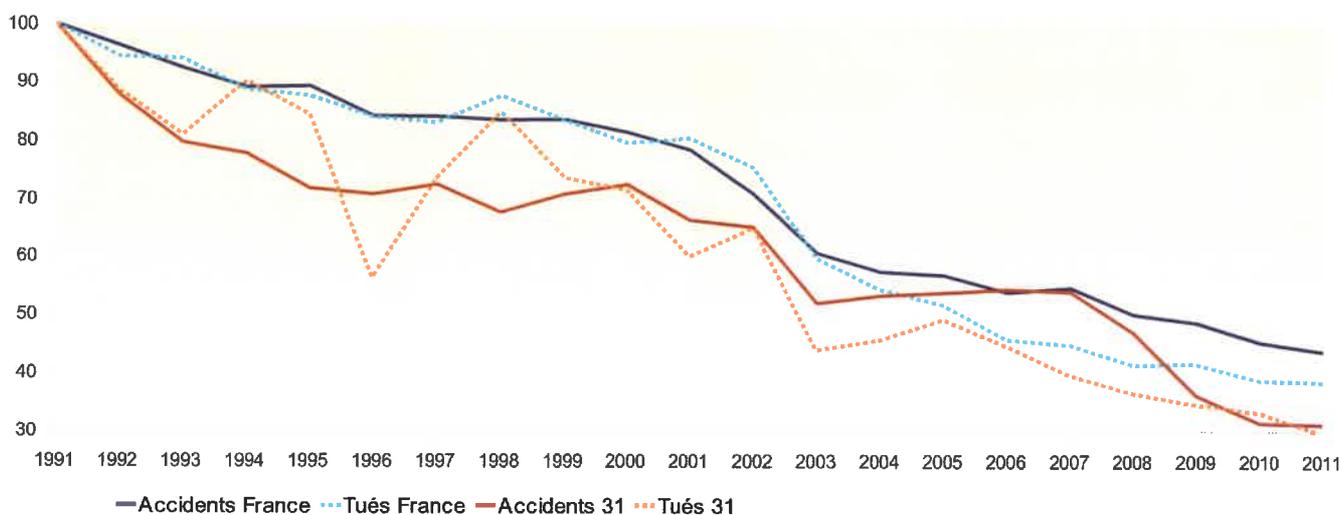
Si l'on compare la Haute-Garonne avec les 8 autres départements dits 'similaires', le bilan est plutôt positif concernant le nombre des accidents, dans la moyenne concernant le nombre des accidents mortels, mais plutôt négatif concernant le nombre de tués.

3.1 - Évolution des accidents, tués et population France métropolitaine et Haute-Garonne



Données provisoires: population française 2010, 2011 et 2012, population Haute-Garonne 2010
Évolution calculée en base 100 en 1991

Depuis 1991, en proportion, la population sur le département de la Haute-Garonne augmente beaucoup plus rapidement que la population française: +13,4 points en 2003, +18,8 points en 2007 et +21,6 points en 2010.



Évolution calculée en base 100 en 1991

Globalement, les courbes concernant les accidents en France et en Haute -Garonne se suivent ainsi que les courbes concernant les tués, avec cependant quelques nuances:

- Une baisse beaucoup plus forte pour les accidents en Haute-Garonne de 1991 à 2003. Une inversion de cette tendance entre 2003 et 2007 (période d'étude du précédent DGO). Puis, depuis 2007, le nombre des accidents en Haute-Garonne baisse beaucoup plus rapidement que sur l'ensemble du territoire français.
- Concernant le nombre des tués, la courbe concernant la Haute-Garonne suit la tendance nationale à la baisse de 1991 à 2005, mais de façon moins régulière, plutôt en « dents de scie ». Puis, depuis 2005, une tendance à la baisse beaucoup plus marquée en Haute-Garonne par rapport aux données nationales.

3.2 - Les accidents impliquant les deux roues motorisés - Période d'étude 2007/2011

Les accidents impliquant au moins un cyclomoteur de moins de 50 cm3:

Département	Accidents impliquant un cyclo	Part des accidents impliquant un cyclo (en %)	Département	Accidents mortels impliquant un cyclo	Part des accidents mortels impliquant un cyclo (en %)
Isère	488	12,1	Isère	23	6,2
Rhône	1 372	12,7	Bouches-du-Rhône	44	6,6
Haute-Garonne	992	15,6	Gironde	26	6,8
Bouches-du-Rhône	3 443	15,7	Rhône	22	6,9
Nord	2 093	18,5	Haute-Garonne	26	8,2
Gironde	1 939	19,2	Loire-Atlantique	32	8,2
Pas de Calais	997	20,1	Nord	40	8,9
Seine-Maritime	1 080	21,8	Pas de Calais	39	10,0
Loire-Atlantique	1 161	22,5	Seine-Maritime	31	10,4
<i>Moyenne des 9 dépts</i>		17,6	<i>Moyenne des 9 dépts</i>		8,0
France métropolitaine	63 671	17,7	France métropolitaine	1 353	6,9

Précédent DGO: Haute-Garonne: 15,0 % et France: 17,6 %

Haute-Garonne: 7,7 % et France: 7,6 %

Département	Tués usagers d'un cyclo	Part des tués usagers d'un cyclo (en %)
Isère	24	5,8
Gironde	26	6,1
Bouches-du-Rhône	45	6,2
Rhône	22	6,4
Haute-Garonne	28	8,1
Loire-Atlantique	34	8,2
Nord	41	8,6
Seine-Maritime	31	9,6
Pas de Calais	41	9,7
<i>Moyenne des 9 dépts</i>		7,6
France métropolitaine	1 387	6,5

	/ France	/ moy des dépts similaires
Acc	-2,1	-2,0
Acc mortels	+1,3	+0,2
Tués	+1,6	+0,5

Concernant l'accidentologie impliquant les cyclomoteurs de moins de 50 cm3 en Haute-Garonne, il est à noter un nombre d'accidents en moyenne inférieur à la moyenne nationale et à la moyenne des départements 'similaires'.

Par contre, ces accidents sont plus graves en Haute-Garonne avec des moyennes concernant le nombre d'accidents mortels et de tués situées au-dessus des moyennes nationales et des autres départements 'similaires'.

Par rapport au précédent DGO, on note que la part des accidents mortels impliquant un cyclomoteur est en baisse au niveau national, alors qu'elle a augmenté en Haute-Garonne.

Les accidents impliquant au moins une motocyclette de plus de 50 cm3:

Département	Accidents impliquant une moto	Part des accidents impliquant une moto (en %)	Département	Accidents mortels impliquant une moto	Part des accidents mortels impliquant une moto (en %)
Nord	1 604	14,2	Isère	59	16,0
Pas de Calais	717	15,0	Seine-Maritime	57	19,1
Seine-Maritime	907	18,3	Pas de Calais	75	19,3
Rhône	2 014	18,6	Haute-Garonne	62	19,6
Isère	756	18,7	Loire-Atlantique	77	19,7
Loire-Atlantique	973	18,8	Gironde	80	21,0
Gironde	2 043	20,3	Nord	99	22,1
Haute-Garonne	1 574	24,8	Bouches-du-Rhône	174	26,2
Bouches-du-Rhône	6 083	27,8	Rhône	97	30,6
<i>Moyenne des 9 dépts</i>		19,6	<i>Moyenne des 9 dépts</i>		21,5
France métropolitaine	80 340	22,3	France métropolitaine	3 773	19,3

Précédent DGO: Haute-Garonne: 21,3 % et France: 20,3 %

Haute-Garonne: 20,9% et France: 17,9%

Département	Tués usagers d'une moto	Part des tués usagers d'une moto (en %)
Isère	61	14,6
Haute-Garonne	63	18,2
Pas de Calais	78	18,5
Loire-Atlantique	79	19,1
Seine-Maritime	64	19,8
Gironde	91	21,5
Nord	106	22,2
Bouches-du-Rhône	190	26,2
Rhône	98	28,6
<i>Moyenne des 9 dépts</i>		21,0
France métropolitaine	3 954	18,7

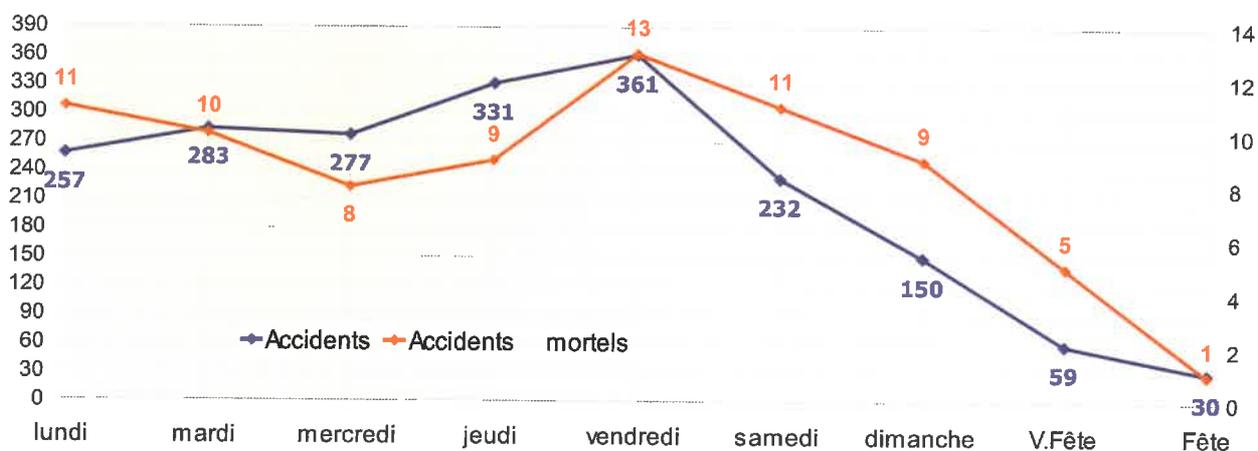
	/ France	/ moy des dépts similaires
Acc	+2,5	+5,2
Acc mortels	+0,3	-1,9
Tués	-0,5	-2,8

A l'inverse des accidents impliquant des cyclomoteurs, les accidents impliquant des motocyclettes de plus de 50 cm3 sont plus nombreux en moyenne en Haute-Garonne, mais moins graves (exception faite pour la moyenne des accidents mortels légèrement supérieure à la moyenne nationale).

Dans le DGO précédent, la part des accidents mortels impliquant une motocyclette en Haute-Garonne était au-dessus de la moyenne nationale. Dans la période d'étude 2007/2011, cette part des accidents en Haute-Garonne a diminué pour se rapprocher de la moyenne nationale qui elle, a augmenté.

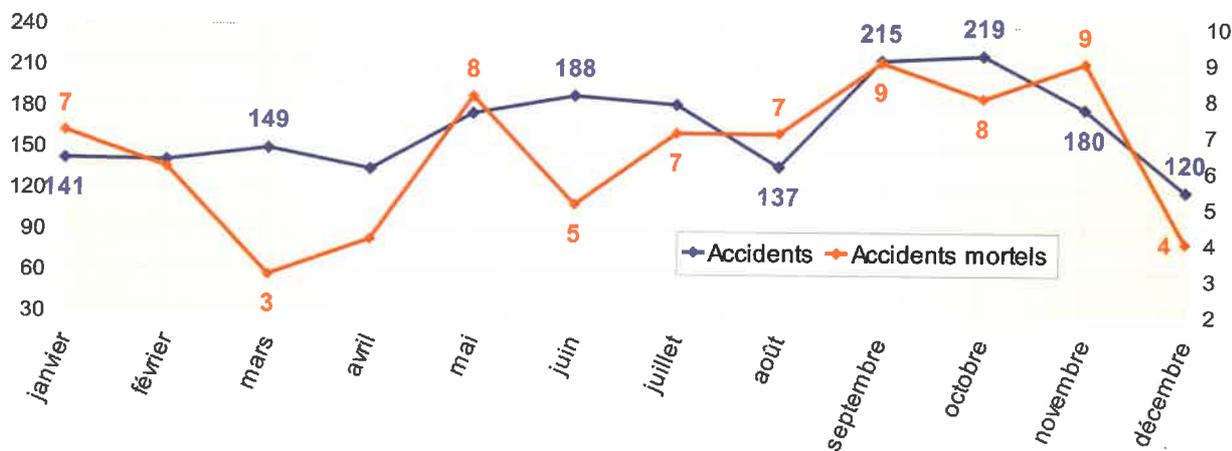
Les accidents impliquant un deux roues motorisés en Haute-Garonne de 2007 à 2011:

Selon le jour:



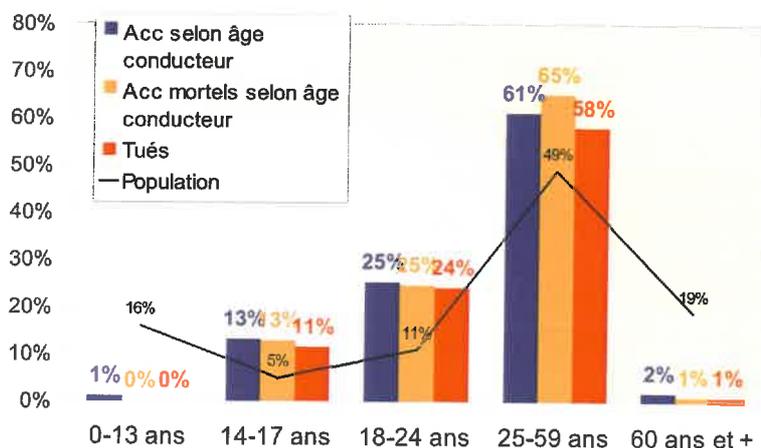
On observe un « pic » des accidents et des accidents mortels impliquant un deux roues motorisés le vendredi.

Selon le mois:



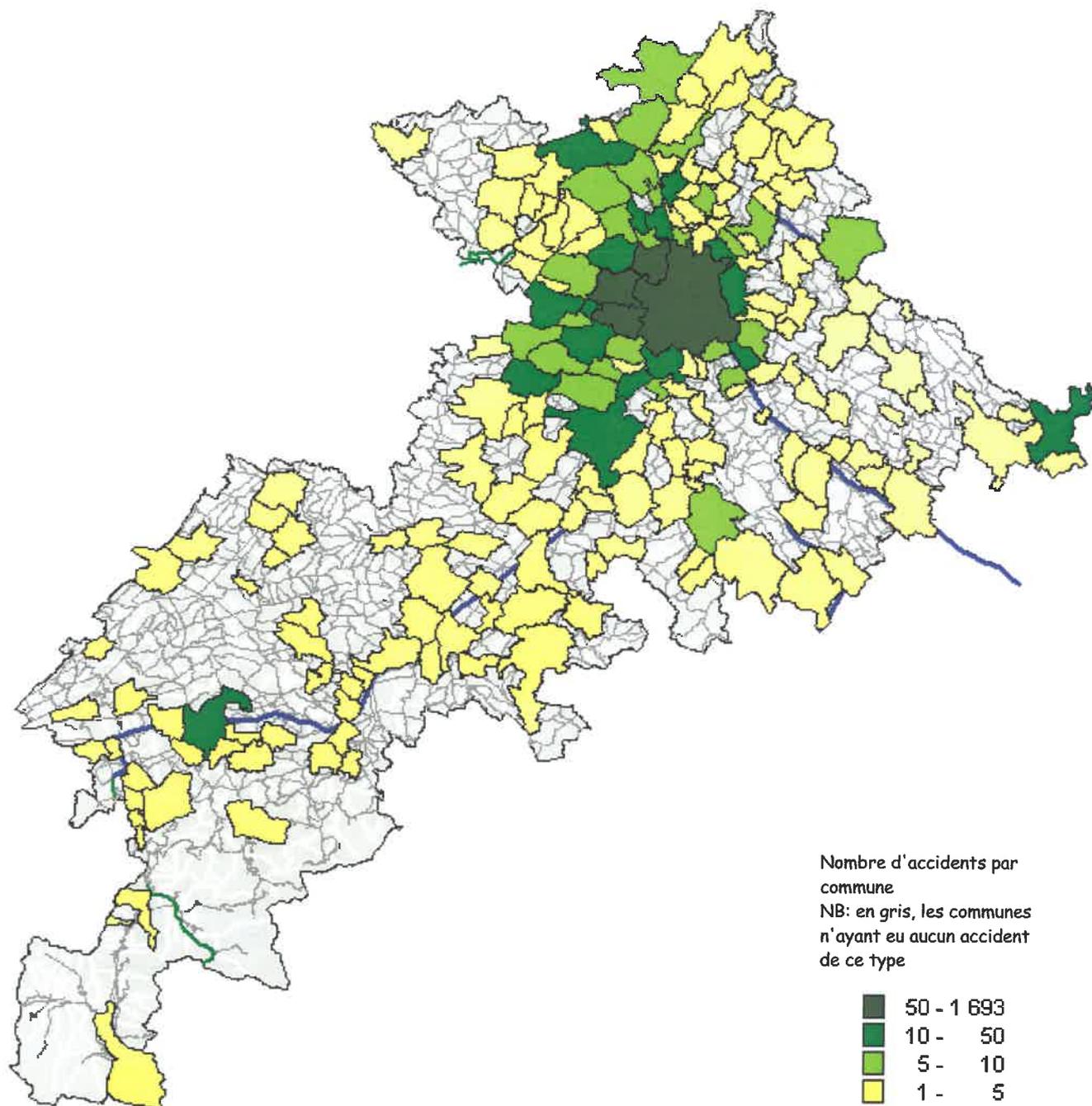
Les mois de septembre et d'octobre sont les mois les plus accidentogènes pour les deux roues motorisés. Concernant les accidents mortels impliquant les deux roues motorisés, ils ont lieu principalement de septembre à novembre, et également en mai.

Selon l'âge:



Les conducteurs de deux roues motorisés qui sont les plus impliqués dans les accidents et accidents mortels ont entre 25 et 59 ans. Cette tranche d'âge représente également plus de la moitié des tués en deux roues motorisés. Ensuite, vient la classe d'âge 18/24 ans, puis la classe d'âge 14/17 ans, qui sont sur-représentées dans ce type d'accidents par rapport à leur part dans la population.

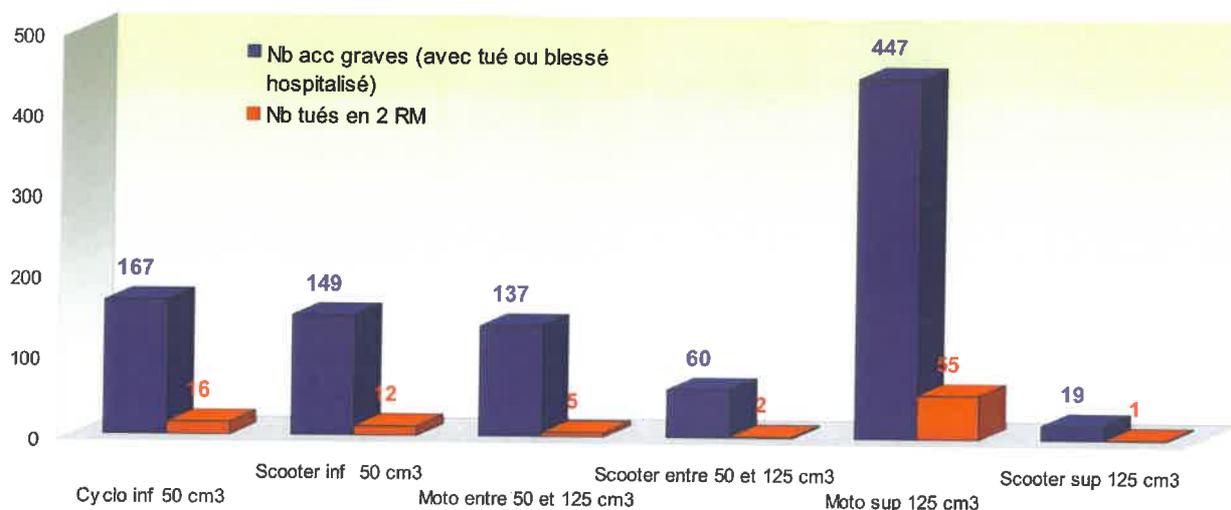
Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisés par commune:



Les accidents impliquant un deux roues motorisés sont majoritairement concentrés autour de Toulouse, sur un axe partant de Muret au sud et allant jusqu'à Fronton au nord.

Les autres communes les plus touchées par l'accidentologie des deux roues motorisés sont les principaux pôles urbains: Auterive, Revel, Saint-Gaudens et Verfeil.

Les accidents en deux roues motorisés par type de cylindrée:



Ce sont majoritairement les motocyclettes de plus de 125 cm³ qui sont impliquées dans les accidents graves ayant fait au moins un tué ou un blessé hospitalisé (46 %). Les conducteurs de ces motos représentent 60 % des tués en deux roues motorisés.

Les accidents en deux roues motorisés par catégorie socio-professionnelle:

Les conducteurs de deux roues motorisés impliqués dans les accidents par catégorie socio-professionnelle:

Deux roues motorisés de moins de 50 cm ³	Deux roues motorisés entre 50 et 125 cm ³	Deux roues motorisés de plus de 125 cm ³
22 % collégiens, lycéens, étudiants	26 % cadres moyens, employés	31 % cadres moyens, employés
18 % cadres moyens, employés	10 % ouvriers	12 % ouvriers
13 % ouvriers	9 % collégiens, lycéens, étudiants	5 % cadres supérieurs, professions libérales, chefs d'entreprises

Globalement, les cadres moyens et employés sont les plus fortement représentés dans les accidents en deux roues motorisés. Ils sont démographiquement les plus nombreux.

La catégorie des ouvriers vient en second.

Les populations jeunes: collégiens, lycéens et étudiants, sont les plus présentes dans les accidents avec les plus petites cylindrées.

Accident-type en deux roues motorisés:



L'accident type impliquant un deux roues motorisés:

- se déroule le vendredi, durant les mois de septembre et d'octobre et de 14h00 à 21h00,
- se situe en agglomération (moitié en agglomération et moitié hors agglomération pour les accidents mortels) et hors intersection,
- a lieu sur une route rectiligne et plane, avec une chaussée sèche et par temps sec,
- met en cause un second véhicule. Dans la majorité des cas, un véhicule léger, (Autre type d'accident: dans 36,5 % des cas, le deux roues motorisés est seul et percute un obstacle fixe tel une bordure, un véhicule à l'arrêt, une glissière, un talus, un poteau, etc...),
- survient après une manœuvre de dépassement ou de tourne à gauche,
- implique majoritairement des conducteurs ayant entre 25 et 59 ans. Mais la classe d'âge 18/24 ans est également impliquée pour un quart des accidents, accidents mortels et tués alors que sa part dans la population totale de la Haute-Garonne n'est que de 11 %,
- implique un conducteur appartenant à la catégorie socio-professionnelle des cadres moyens et employés,
- implique une moto de plus de 125 cm³.



3.3 - Les accidents impliquant l'alcool - Période d'étude 2007/2011

Les accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton ayant un taux d'alcoolémie positif:

Département	Accidents impliquant l'alcool	Part des accidents impliquant l'alcool (en %)	Département	Accidents mortels impliquant l'alcool	Part des accidents mortels impliquant l'alcool (en %)
Bouches-du-Rhône	709	3,2	Bouches-du-Rhône	88	13,2
Rhône	739	6,8	Pas de Calais	75	19,3
Nord	930	8,2	Isère	81	22,0
Haute-Garonne	551	8,7	Nord	99	22,1
Gironde	928	9,2	Seine-Maritime	68	22,8
Isère	405	10,0	Rhône	88	27,7
Seine-Maritime	571	11,5	Loire-Atlantique	113	29,0
Loire-Atlantique	616	11,9	Haute-Garonne	99	31,3
Pas de Calais	609	12,7	Gironde	121	31,7
Moyenne des 9 dépts		9,1	Moyenne des 9 dépts		24,3
France métropolitaine	29 847	8,3	France métropolitaine	3 815	19,5

Précédent DGO: Haute-Garonne: 8,0 % et France: 10 %

Haute-Garonne: 36,2 % et France: 29,2 %

Département	Tués dans un accident impliquant l'alcool	Part des tués dans un accident impliquant l'alcool (en %)
Bouches-du-Rhône	100	13,8
Pas de Calais	80	18,9
Isère	83	19,9
Nord	105	22,0
Seine-Maritime	74	22,9
Rhône	93	27,2
Gironde	132	31,1
Haute-Garonne	110	31,8
Loire-Atlantique	154	37,2
Moyenne des 9 dépts		25,0
France métropolitaine	4 909	23,2

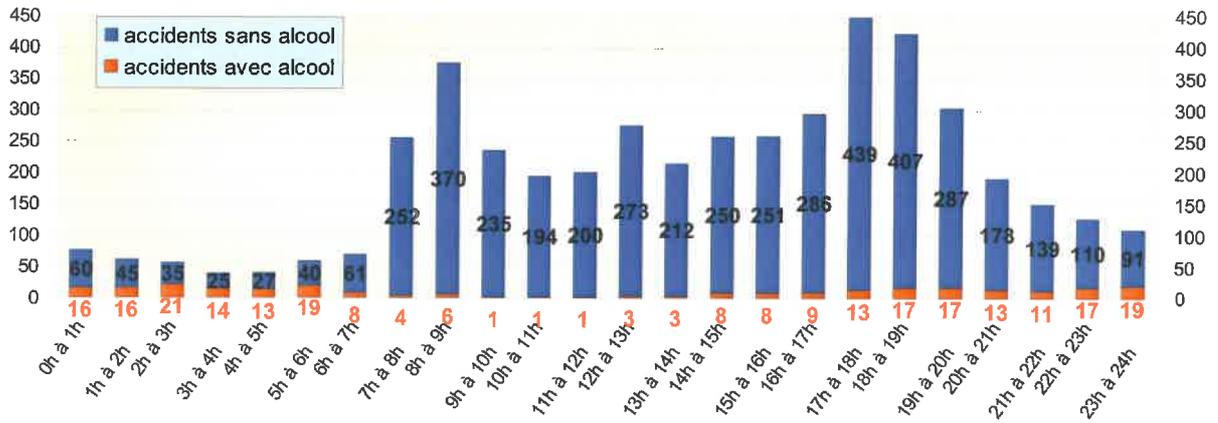
	/ France	/ moy des dépts similaires
Acc	+0,4	-0,4
Acc mortels	+11,8	+7,0
Tués	+8,6	+6,8

L'implication de l'alcool dans les accidents en Haute-Garonne est sur-représentée par rapport à la moyenne nationale et à la moyenne de départements 'similaires', surtout concernant les accidents mortels et le nombre de tués.

Les indicateurs nationaux et la part des accidents mortels impliquant l'alcool en Haute-Garonne sont à la baisse par rapport au précédent DGO. Seule la part des accident impliquant l'alcool en Haute-Garonne est en légère hausse.

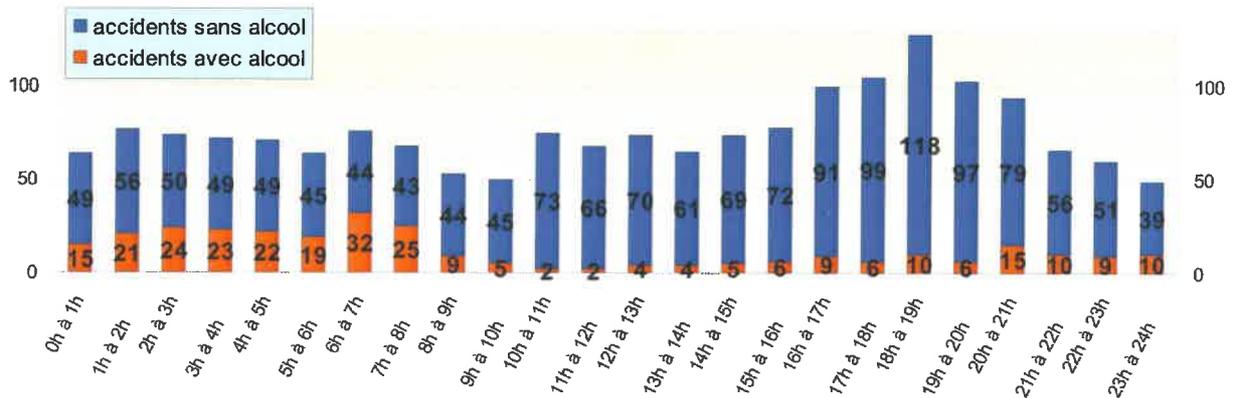
Les accidents impliquant l'alcool en Haute-Garonne de 2007 à 2011:

Répartition des accidents selon l'heure de la journée: jours ouvrables:



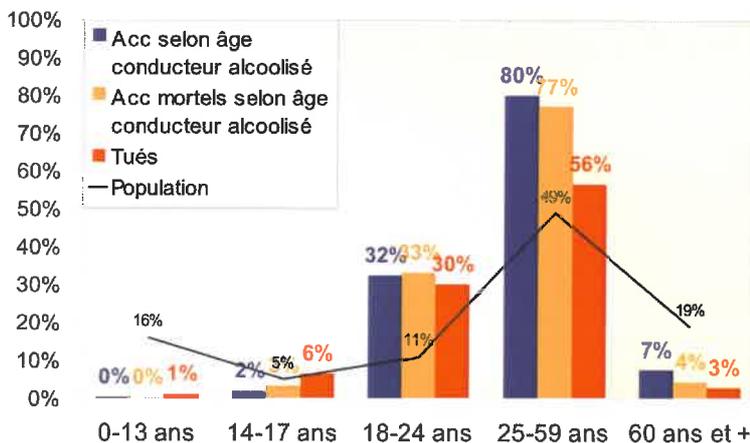
Les jours ouvrables, les accidents impliquant l'alcool se déroulent principalement en soirée et la nuit, dès 18h00 et jusqu'à 06h00 du matin, avec un « pic » entre 02h00 et 03h00 du matin.

Samedis, dimanches, veilles et jours de fête:



Les samedis, dimanches, veilles et jours de fête, les accidents impliquant l'alcool se déroulent principalement de nuit entre 01h00 et 08h00 du matin, avec une pointe entre 06h00 et 07h00.

Répartition selon l'âge:



Les accidents et les accidents mortels liés au facteur alcool impliquent majoritairement des conducteurs âgés de 25 à 59 ans. Et plus de la moitié des tués des accidents impliquant l'alcool sont des personnes de la classe d'âge 25/59 ans.

La classe d'âge des 18/24 ans est impliquée pour environ un tiers des accidents et accidents mortels liés à l'alcool et représente 30 % des tués, pour une représentation de 11 % dans la population totale du département.

Données complémentaires sur les accidents impliquant l'alcool:

De 2007 à 2011, 551 accidents impliquent un conducteur ou un piéton ayant un taux d'alcoolémie positif.

- 92 % de ces accidents impliquent un conducteur ou un piéton en délit par rapport au taux d'alcoolémie,
- 11 % de ces accidents impliquent un conducteur ou un piéton alcoolisé et non résident dans le département de la Haute-Garonne,
- 40 % de ces accidents (57 % si accident mortel) ont lieu hors agglomération, 37 % (12 % si accident mortel) sur l'agglomération toulousaine et 23 % (31 % si accident mortel) en agglomération hors Toulouse.

De 2003 à 2007, période d'étude du précédent DGO, il y a eu 656 accidents impliquant un conducteur ou un piéton ayant un taux d'alcoolémie positif.

- 90 % de ces accidents impliquent un conducteur ou un piéton en délit par rapport au taux d'alcoolémie,
- 41 % de ces accidents impliquent un conducteur ou un piéton alcoolisé et non résident dans le département de la Haute-Garonne,
- 46 % de ces accidents (65 % si accident mortel) ont lieu hors agglomération, 30 % (11 % si accident mortel) sur l'agglomération toulousaine et 24 % (24 % si accident mortel) en agglomération hors Toulouse.

On observe donc une baisse du nombre des accidents liés à l'alcool sur les cinq dernières années, une légère hausse des délits et une forte baisse des accidents mettant en cause des conducteurs alcoolisés non résidents en Haute-Garonne.

Sur les cinq dernières années, le nombre des accidents et des accidents mortels impliquant l'alcool a diminué hors agglomération et augmenté à Toulouse. La part des accidents mortels a augmenté en agglomération, surtout hors Toulouse.

Implication de l'alcool	Accidents	Accidents mortels	Délits	Accidents impliquant conducteurs non résidents du 31	Accidents et accidents mortels hors aggro	Accidents et accidents mortels à Toulouse	Accidents mortels en aggro
Comparaison 2007/2011 par rapport à 2003/2007	↓	↓	↑	↓	↓	↑	↑

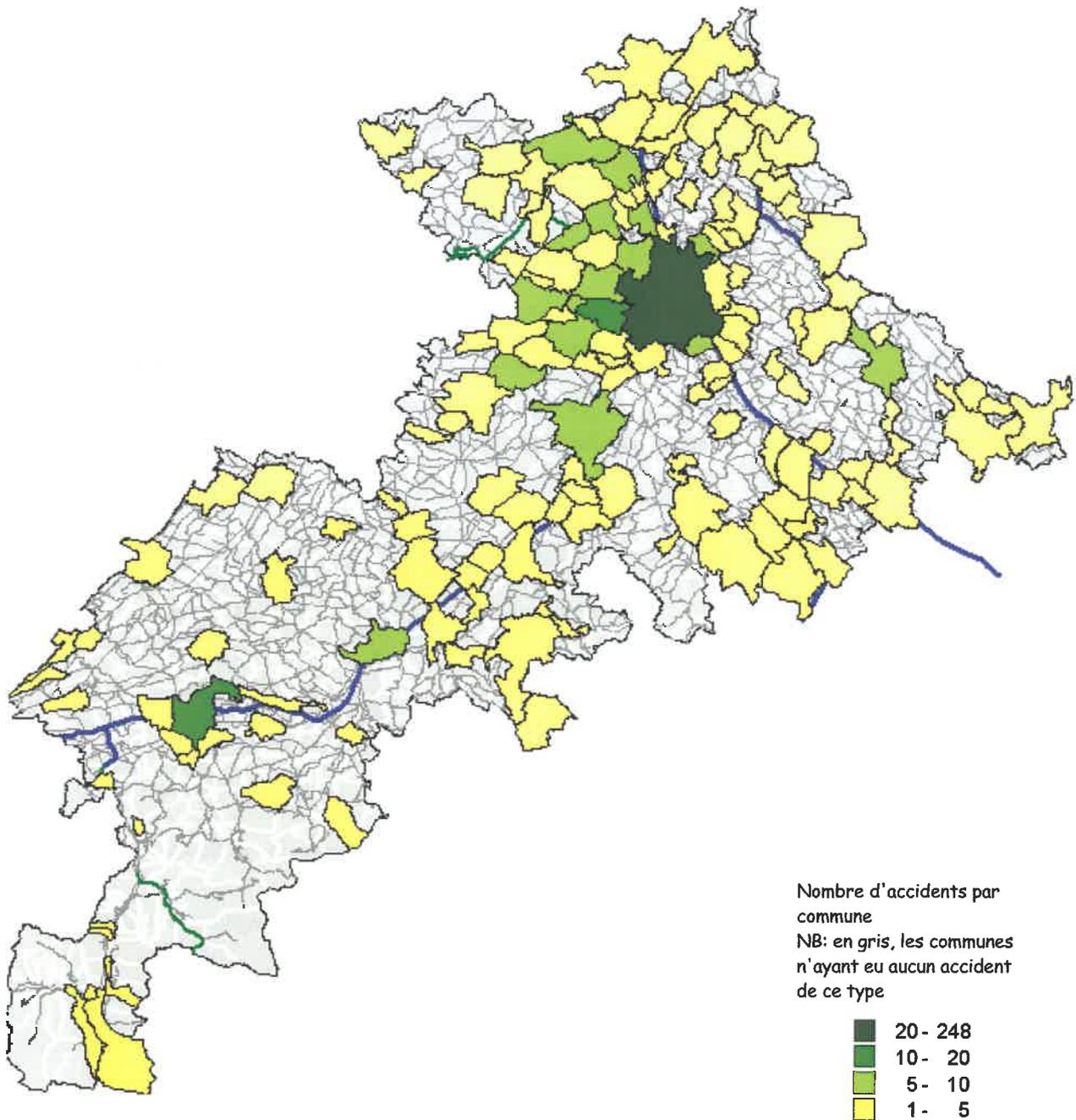
Les conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents par catégorie socio-professionnelle:

Ensemble des accidents (*)	Ensemble des accidents impliquant l'alcool (*)
25 % cadres moyens, employés (29 %)	19 % cadres moyens, employés (22 %) ↓
11 % ouvriers (11 %)	17 % ouvriers (19 %) ↑
8 % collégiens, lycéens, étudiants (9 %)	6 % chômeurs (4 %) ↑
8 % retraités (8 %)	5 % collégiens, lycéens, étudiants (5 %) ↓
6 % cadres supérieurs, professions libérales, chefs d'entreprises (5 %)	5 % retraités (7 %) ↓
3 % artisans, commerçants, professions indépendantes (3 %)	5 % artisans, commerçants, professions indépendantes (5 %) ↑

(*) données précédent DGO

Les cadres moyens et employés sont la catégorie la plus représentée dans les accidents liés à l'alcool. Mais les conducteurs ouvriers, artisans et chômeurs sont les catégories socio-professionnelles dont la part des accidents augmente le plus lorsqu'ils sont en infraction ou en délit par rapport à l'alcool.

Répartition des accidents avec alcool:



Les contrôles d'alcoolémie de 2007 à 2011:

Département	Nombre dépistages alcoolémie	Nombre dépistages positifs	Nombre dépistages pour 1000 habitants et par an	Nombre dépistages positifs pour 1000 habitants et par an	Taux de positivité
Isère	nc	nc	nc	nc	nc
Nord	nc	nc	nc	nc	nc
Pas de Calais	nc	nc	nc	nc	nc
Gironde	nc	nc	nc	nc	nc
Seine-Maritime (2007 à 2008)	781 845	16 474	313	6,6	2,1 %
Rhône (2008 à 2011)	610 795	17 972	89	2,6	2,9 %
Haute-Garonne*	734 452	26 112	119	4,2	3,6 %
Loire Atlantique	873 724	46 858	138	7,4	5,4 %
Bouches-du Rhône	755 013	42 015	77	4,3	5,6 %
France (2007 à 2010)	45 150 174	1 505 057	181	6	3,3 %

*données Gendarmerie uniquement

En Haute-Garonne, le nombre de dépistages positifs par rapport au nombre total de dépistages alcoolémie (taux de positivité) est légèrement supérieur au taux de positivité pour la France.

Accident-type impliquant l'alcool:

L'accident type impliquant l'alcool:

- se déroule principalement les week-ends, veilles et jours de fêtes, d'avril à mai et de 01h00 à 07h00 du matin,
- se situe en agglomération, mais à peu près moitié/moitié - agglo/hors agglo pour les accidents mortels, et hors intersection,
- a lieu sur une route rectiligne et plane, avec une chaussée sèche et par temps sec,
- met en cause un seul véhicule, principalement un véhicule léger,
(Dans 46 % des cas, le véhicule seul vient percuter un obstacle fixe tel un arbre, une glissière, un poteau, un talus, etc...et ces accidents représentent 62 % des tués dus à l'alcool),
- implique majoritairement des conducteurs alcoolisés de 25 à 59 ans.
Mais pour 1/3 des cas, des conducteurs de 18 à 24 ans,
- implique un conducteur appartenant à la catégorie socio-professionnelle des cadres moyens et employés.



Cliché : Maison de la Sécurité Routière – DDT 31

3.4 - Les accidents impliquant les jeunes de 18 à 24 ans Période d'étude: 2007/2011

Département	Population 18/24 ans (INSEE 2009) (*)	Nombre de tués de 18/24 ans	Part des tués de 18/24 ans (en %)	Nombre de tués de 18/24 ans pour 10 000 hab de 18/24 ans (par an)	Département	Nombre de blessés de 18/24 ans	Nombre de blessés de 18/24 ans pour 10 000 hab de 18/24 ans (par an)
Rhône	191 364 (11,2%)	80	23,4	0,8	Isère	1 231	21,6
Nord	271 226 (10,5%)	110	23,0	0,8	Pas de Calais	1 550	24,0
Gironde	139 952 (9,7%)	79	18,6	1,1	Nord	3 432	25,3
Seine-Maritime	121 008 (9,7%)	74	22,9	1,2	Loire Atlantique	1 573	26,7
Pas de Calais	129 224 (8,8%)	83	19,6	1,3	Seine-Maritime	1 659	27,4
Haute-Garonne	140 816 (11,4%)	108	31,2	1,5	Rhône	3 106	32,5
Isère	113 763 (9,5%)	91	21,9	1,6	Haute-Garonne	2 318	32,9
Loire Atlantique	117 651 (9,3%)	98	23,7	1,6	Gironde	2 871	41,0
Bouches du Rhône	186 002 (9,5%)	160	22,1	1,7	Bouches du Rhône	6 518	70,1
Moyenne des 9 dépts				1,3	Moyenne des 9 dépts		33,5
France métropolitaine	5 659 510 (9,1%)	4 484	21,2	1,6	France métropolitaine	98 843	34,9

(* part des jeunes de 18 à 24 ans dans la population totale du département concerné)

Département	Nombre d'accidents impliquant au moins un jeune de 18/24 ans	Part des accidents impliquant au moins un jeune de 18/24 ans (en %)
Loire Atlantique	1 282	24,8
Rhône	3 421	31,6
Gironde	3 278	32,5
Haute-Garonne	2 090	32,9
Bouches du Rhône	7 264	33,1
Isère	1 352	33,5
Nord	3 833	33,9
Pas de Calais	1 700	35,6
Seine-Maritime	1 781	35,9
Moyenne des 9 dépts		32,6
France métropolitaine	112 243	31,1

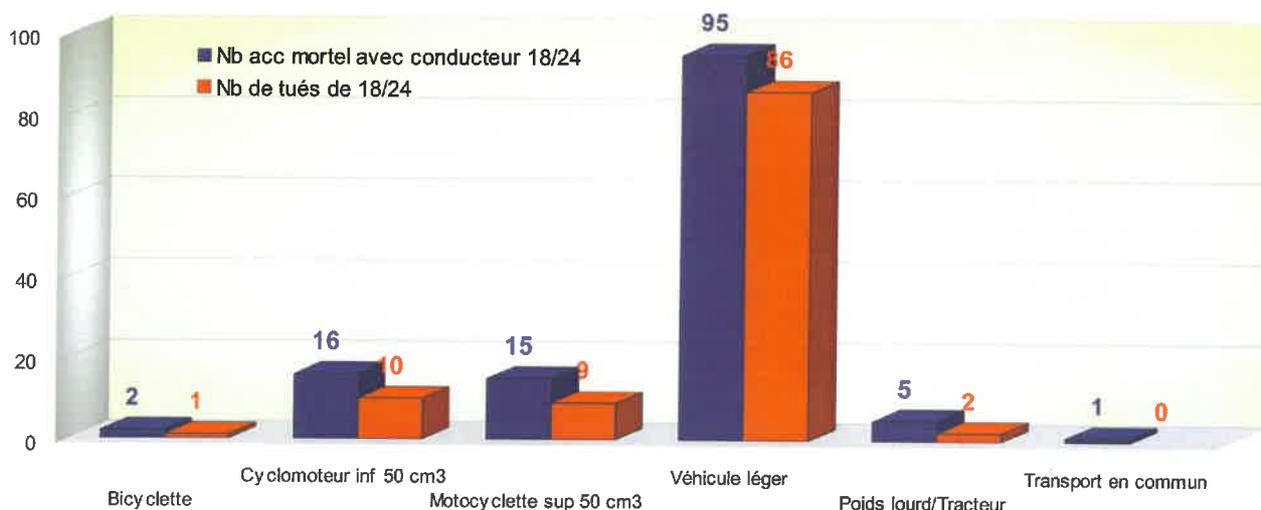
	/ France	/ moy des dépts similaires
Acc	+1,8	+0,3
Blessés	-2,0	-0,6
Tués	-0,1	+0,2

Concernant le nombre d'accidents, la Haute-Garonne se situe au-dessus de la moyenne nationale et de la moyenne des départements 'similaires'.

Par contre, excepté pour le nombre de tués en comparaison avec les départements 'semblables', ces accidents sont moins graves car on retrouve moins de tués et de blessés en moyenne.

Les accidents impliquant les jeunes de 18 à 24 ans en Haute-Garonne de 2007 à 2011:

Répartition des accidents par type de véhicules:



Ce sont essentiellement en véhicules légers que les conducteurs de 18 à 24 ans ont des accidents mortels et sont tués. Les deux roues motorisés viennent en second temps.

Les conducteurs de 18 à 24 ans impliqués dans les accidents par catégorie socio-professionnelle:

Ensemble des conducteurs 18/24 ans (*)	Conducteurs 18/24 ans alcoolisés (*)
23 % cadres moyens, employés (22 %)	21 % ouvriers (24 %)
16 % étudiants (10 %)	15 % cadres moyens, employés (15 %)
13 % ouvriers (15 %)	14 % étudiants (3 %)

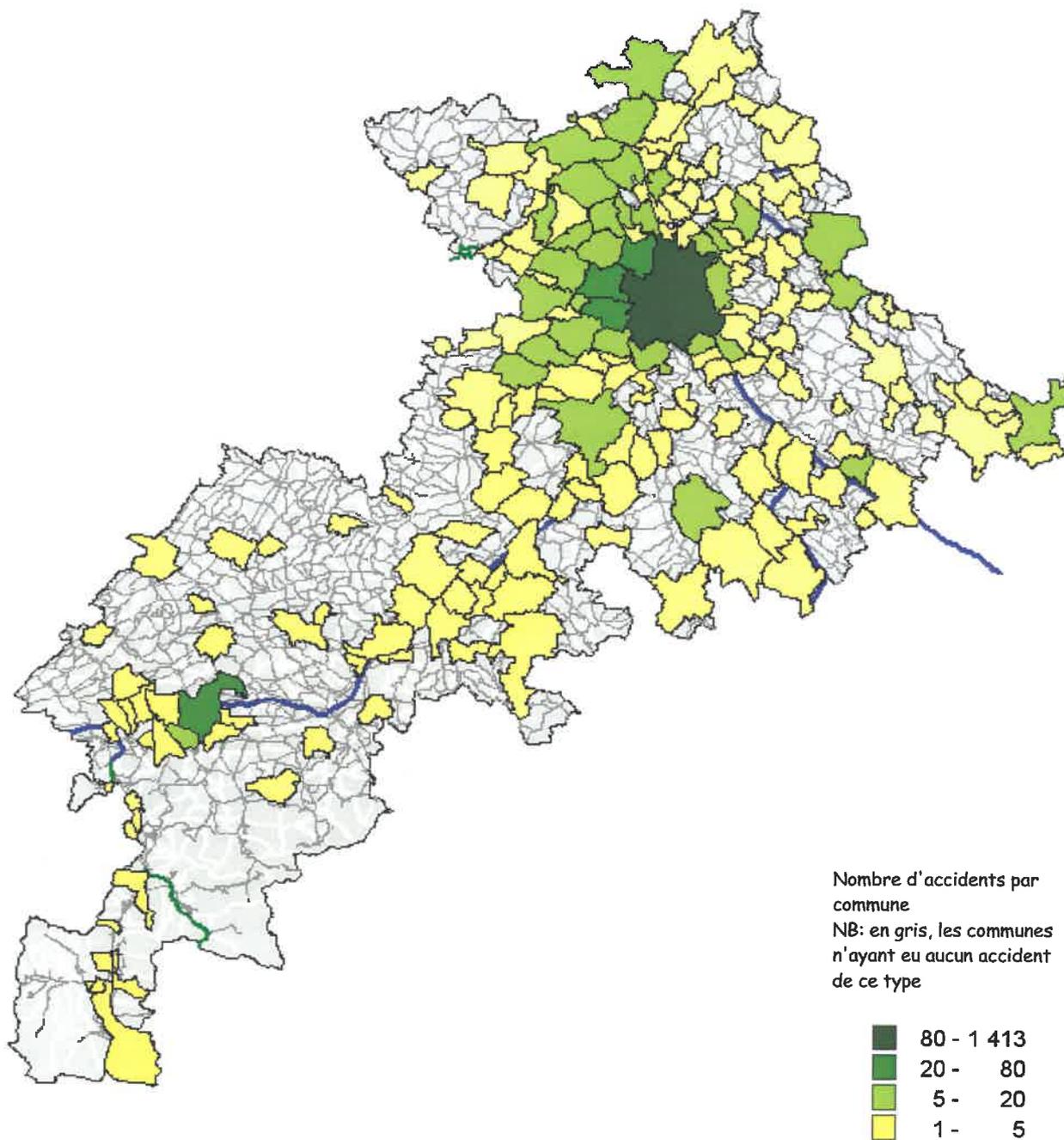
(*) précédent DGO

C'est la catégorie socio-professionnelle des cadres moyens et employés qui est la plus représentée concernant l'accidentalité des conducteurs de 18 à 24 ans.

Par contre, pour les conducteurs de 18 à 24 ans alcoolisés, c'est la catégorie des ouvriers qui est la plus représentée.

Par rapport au précédent DGO, on notera l'augmentation importante de la part des conducteurs étudiants de 18 à 24 ans dans les accidents (+6 points) et dans les accidents liés à l'alcool (+11 points).

Répartition des accidents impliquant un conducteur ayant entre 18 et 24 ans:



Accident-type impliquant un conducteur âgé de 18 à 24 ans en Haute-Garonne:

L'accident type impliquant un conducteur âgé de 18 à 24 ans:

- se déroule du vendredi au samedi, les veilles et jours de fêtes, durant les mois d'avril et d'octobre et de 16h00 à 21h00,
- il se situe en agglomération et hors intersection,
- a lieu sur une route rectiligne et plane, avec une chaussée sèche et par temps sec,
- met en cause deux véhicules qui sont généralement des véhicules légers. Mais les deux-roues motorisés sont impliqués dans 44 % de ces accidents,
- implique un conducteur appartenant à la catégorie socio-professionnelle des cadres moyens et employés.

Accident-type impliquant un conducteur alcoolisé âgé de 18 à 24 ans en Haute-Garonne:

Les accidents où le conducteur de 18/24 ans est alcoolisé représente 5,3 % de la totalité des accidents impliquant un conducteur de cette tranche d'âge.

Concernant les accidents mortels avec conducteur 18/24 alcoolisé, la part est de 22%, et concernant le nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur 18/24 alcoolisé, la part monte à 24 % des conducteurs de cette tranche d'âge.

Il y a donc moins d'accidents en valeur absolue impliquant un jeune alcoolisé de 18 à 24 ans, mais ces accidents sont plus graves.

On retrouve ici les mêmes caractéristiques de l'accident-type impliquant un conducteur âgé de 18 à 24 ans, à trois exceptions près:

- l'accident se déroule de 02h00 à 08h00 du matin,
- un seul véhicule est impliqué et l'accident a lieu avec un obstacle fixe,
- la catégorie socio-professionnelle la plus représentée est celle des ouvriers.



Cliché : Maison de la Sécurité Routière – DDT 31

3.5 - La vitesse - Période d'étude 2007/2011

Contrôles de 2007 à 2011:

Département	Nombre d'excès de vitesse	Dont hors radar C.S.A.	Dont relevés par radar C.S.A.	Nombre d'excès de vitesse pour 1000 habitants et par an	Moyenne en 2011 du nombre d'excès de vitesse par radar C.S.A.
<i>Gironde</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>
<i>Bouches-du-Rhône</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>
Seine-Maritime	811 084	527 521	283 563	130	<i>nc</i>
Isère	779 652	220 309	559 343	130	4 165
Pas de Calais	1 098 817	524 363	574 454	150	<i>nc</i>
Loire Atlantique	997 471	430 909	566 562	157	3 857
Nord	2 962 352	1 004 956	1 957 396	230	13 141
Haute-Garonne	1 629 765	499 917	1 129 848	265	8 027
Rhône	2 523 789	722 501	1 801 288	295	19 442
France métropolitaine	84 883 397	31 236 986	53 646 411	272	5 282

Radar C.S.A.= Radar Contrôle Sanction Automatique = radar vitesse fixe

Concernant le nombre d'excès de vitesse pour 1000 habitants et par an, la Haute-Garonne se situe sous la moyenne nationale, mais au-dessus des départements dits 'similaires', excepté le Rhône.

Concernant la moyenne pour l'année 2011 du nombre d'excès de vitesse enregistré par radar C.S.A., la Haute-Garonne se situe au-dessus de la moyenne nationale.

Efficacité des radars Contrôle Sanction Automatique (C.S.A.) vitesse:



Une zone radar C.S.A. vitesse correspond à une section de route d'une longueur égale à 4000 mètres: le début de la section est située 2000 mètres avant le radar et la fin de la section est située 2000 mètres après le radar.

Après des variations aléatoires entre 1999 et 2005, le nombre des tués sur les sections de route où un radar vitesse fixe a été installé diminue régulièrement chaque année jusqu'en 2011, excepté une légère hausse en 2010.

3.6 - Autres enjeux - Période d'étude: 2007/2011

Les bicyclettes:

Département	Accidents impliquant un cycliste	Part des accidents impliquant un cycliste (en %)	Département	Accidents mortels impliquant un cycliste	Part des accidents mortels impliquant un cycliste (en %)
Bouches-du-Rhône	531	2,4	Bouches-du-Rhône	13	1,9
Seine-Maritime	230	4,6	Rhône	8	2,5
Pas de Calais	322	6,7	Haute-Garonne	9	2,8
Rhône	764	7,1	Seine-Maritime	9	3,0
Isère	323	8,0	Pas de Calais	14	3,6
Haute-Garonne	515	8,1	Loire-Atlantique	18	4,6
Nord	917	8,1	Nord	25	5,6
Gironde	892	8,8	Gironde	24	6,3
Loire-Atlantique	486	9,4	Isère	29	7,9
Moyenne des 9 dépts		7,0	Moyenne des 9 dépts		4,2
France métropolitaine	23 005	6,4	France métropolitaine	753	3,9

Précédent DGO: Haute-Garonne: 7,2 et France: 5,8 %

Haute-Garonne: 5,2 % et France: 3,8 %

Département	Cyclistes tués	Part des cyclistes tués (en %)
Bouches-du-Rhône	13	1,8
Rhône	8	2,3
Haute-Garonne	9	2,6
Seine-Maritime	9	2,8
Pas de Calais	14	3,3
Loire-Atlantique	18	4,3
Nord	25	5,2
Gironde	26	6,1
Isère	29	7,0
Moyenne des 9 dépts		3,9
France métropolitaine	740	3,5

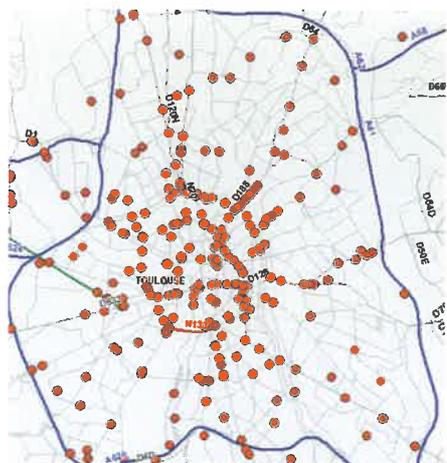
	/ France	/ moy des dépts similaires
Acc	+1,7	+1,1
Acc mortels	-1,1	-1,4
Tués	-0,9	-1,3

En Haute-Garonne, le nombre d'accidents impliquant les vélos est supérieur à la moyenne nationale et à la moyenne des départements 'similaires'.

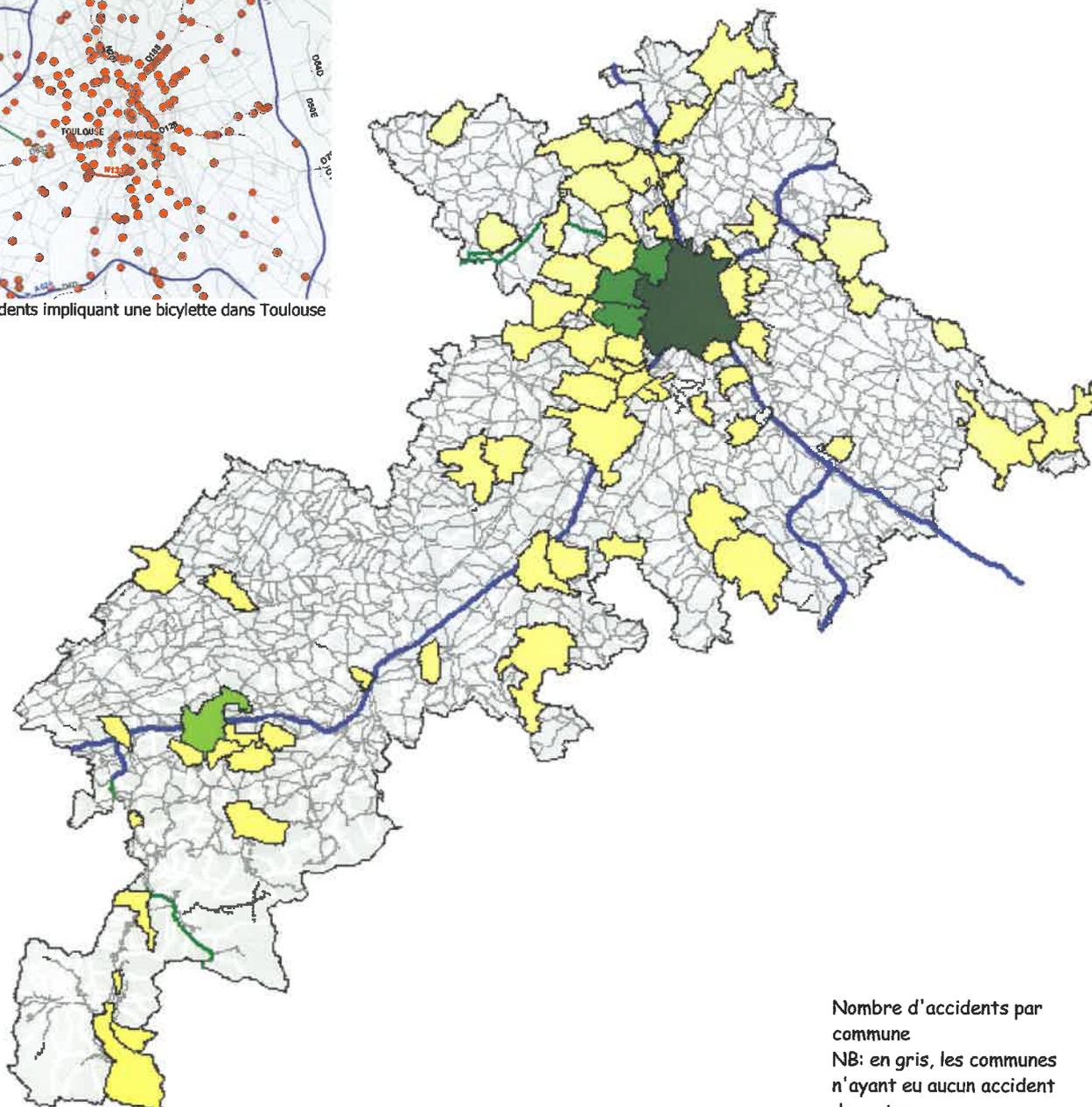
Par contre, les accidents impliquant les vélos sont moins graves en Haute-Garonne car il y a moins d'accidents mortels et de tués par comparaison à la France et aux 9 départements 'similaires'.

Par rapport au précédent DGO, la part des accidents impliquant un cycliste en Haute-Garonne et en France a augmenté. Par contre, la part des accidents mortels impliquant un cycliste en Haute-Garonne a baissé alors que cette part a légèrement augmenté au niveau national.

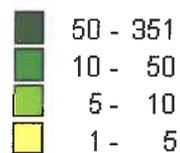
Répartition des accidents impliquant des cyclistes:



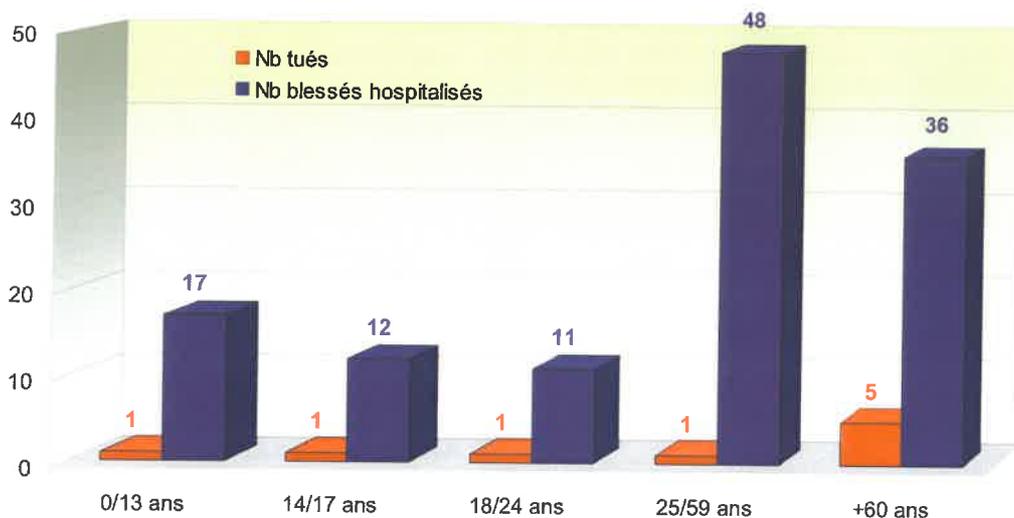
Accidents impliquant une bicyclette dans Toulouse



Nombre d'accidents par commune
NB: en gris, les communes n'ayant eu aucun accident de ce type



Répartition par classe d'âges des tués, des blessés hospitalisés et des accidents impliquant des usagers de bicyclette en Haute-Garonne:



Concernant les blessés hospitalisés, la classe d'âge 25/59 ans et les plus de 60 ans sont les plus touchés. Concernant les tués, la population la plus vulnérable est celle des plus de 60 ans.

Accident-type impliquant un usager de bicyclette:



L'accident type impliquant un usager de bicyclette:

- se déroule du lundi au vendredi, avec deux pics les mercredis et vendredis, le matin de 07h00 à 09h00 ou l'après-midi de 16h00 à 19h00, et durant les mois d'avril et septembre,
- se situe en agglomération et pour 50/50 en ou hors intersection,
- a lieu sur une route rectiligne et plane, avec une chaussée sèche et par temps sec,
- met en cause un second véhicule qui est généralement un véhicule léger,
- le vélo est accroché sur les côtés,
- les cyclistes ont majoritairement entre 25 et 59 ans. Mais les tranches d'âges 18/24 ans et les +60 ans représentent un nombre important d'accidents par rapport à la part de la population qu'ils représentent.

Les piétons:

Département	Accidents impliquant un piéton	Part des accidents impliquant un piéton (en %)	Département	Accidents mortels impliquant un piéton	Part des accidents mortels impliquant un piéton (en %)
Gironde	1 279	12,7	Haute-Garonne	31	9,8
Haute-Garonne	813	12,8	Isère	40	10,8
Isère	648	16,0	Gironde	45	11,8
Bouches-du-Rhône	3 570	16,3	Pas de Calais	51	13,1
Seine-Maritime	883	17,8	Loire-Atlantique	51	13,1
Pas de Calais	852	17,9	Seine-Maritime	44	14,7
Loire-Atlantique	946	18,3	Bouches-du-Rhône	115	17,3
Rhône	2 205	20,4	Nord	81	18,1
Nord	2 471	21,9	Rhône	62	19,6
<i>Moyenne des 9 dépts</i>		17,1	<i>Moyenne des 9 dépts</i>		14,2
France métropolitaine	62 497	17,3	France métropolitaine	2 553	13,1

Département	Tués piétons	Part des tués piétons (en %)
Isère	39	9,4
Haute-Garonne	33	9,5
Gironde	44	10,4
Loire-Atlantique	52	12,5
Pas de Calais	53	12,5
Seine-Maritime	44	13,6
Nord	82	17,2
Bouches-du-Rhône	126	17,4
Rhône	65	19,0
<i>Moyenne des 9 dépts</i>		13,5
France métropolitaine	2 593	12,3

	/ France	/ moy des dépts similaires
Acc	-4,5	-4,3
Acc mortels	-3,3	-4,4
Tués	-2,8	-4,0

En nombre d'accidents, d'accidents mortels et de tués, toutes les données de la Haute-Garonne sont inférieures aux données nationales et aux données des autres départements.

L'accident type impliquant un piéton:

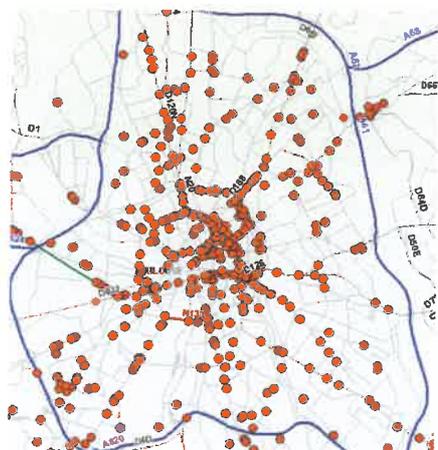
Les accidents impliquant les piétons se déroulent principalement les mercredis et vendredis, en octobre, décembre et janvier, le matin de 11h00 à 12h00 et l'après-midi de 17h00 à 19h00,

Ils se déroulent presque exclusivement en agglomération et hors intersection,

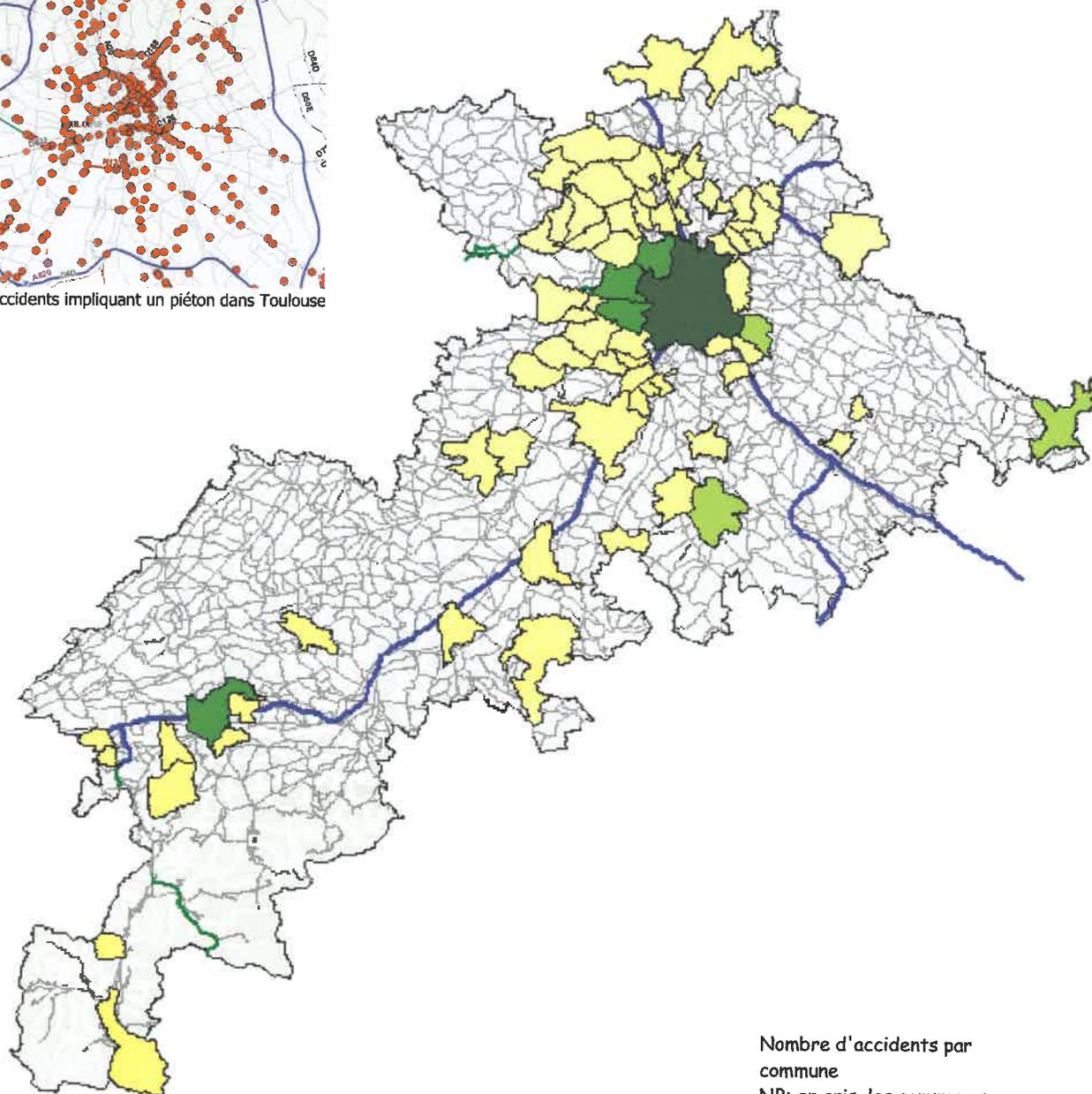
Les piétons sont renversés majoritairement par des véhicules légers,

Les blessés hospitalisés piétons ont entre 25/59 ans et plus de 60 ans. Les tués piétons sont majoritairement des personnes de plus de 60 ans.

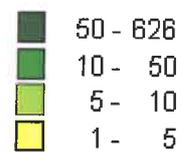
Répartition des accidents impliquant un piéton:



Accidents impliquant un piéton dans Toulouse



Nombre d'accidents par commune
NB: en gris, les communes n'ayant eu aucun accident de ce type



Les seniors (65 ans et plus):

Département	Population 65 ans et + INSEE 2009 (*)	Nombre de tués de 65 ans et +	Part des tués de 65 ans et + (en %)	Nombre de tués de 65 ans et + pour 10 000 hab de 65 ans et + (par an)	Département	Nombre de blessés de 65 ans et +	Nombre de blessés de 65 ans et + pour 10 000 hab de 65 ans et + (par an)
Nord	357 787 (13,9)	67	14,0	0,4	Pas de Calais	419	3,8
Seine-Maritime	202 923 (16,2)	53	16,4	0,5	Seine-Maritime	455	4,5
Rhône	257 493 (15,1)	67	19,6	0,5	Nord	920	5,1
Haute-Garonne	177 788 (14,4)	58	16,7	0,6	Isère	522	5,8
Pas de Calais	222 295 (15,2)	64	15,2	0,6	Haute-Garonne	538	6,0
Gironde	236 168 (16,5)	77	18,2	0,6	Loire Atlantique	596	6,1
Bouches du Rhône	340 126 (17,3)	126	17,4	0,7	Gironde	938	7,9
Loire Atlantique	194 601 (15,4)	78	18,8	0,8	Rhône	1 043	8,1
Isère	179 549 (15,0)	83	20,0	0,9	Bouches du Rhône	1 978	11,6
Moyenne des 9 dépts				0,6	Moyenne des 9 dépts		6,5
France métropolitaine	10 508 166 (16,8)	4 020	19,0	0,7	France métropolitaine	37 746	7,2

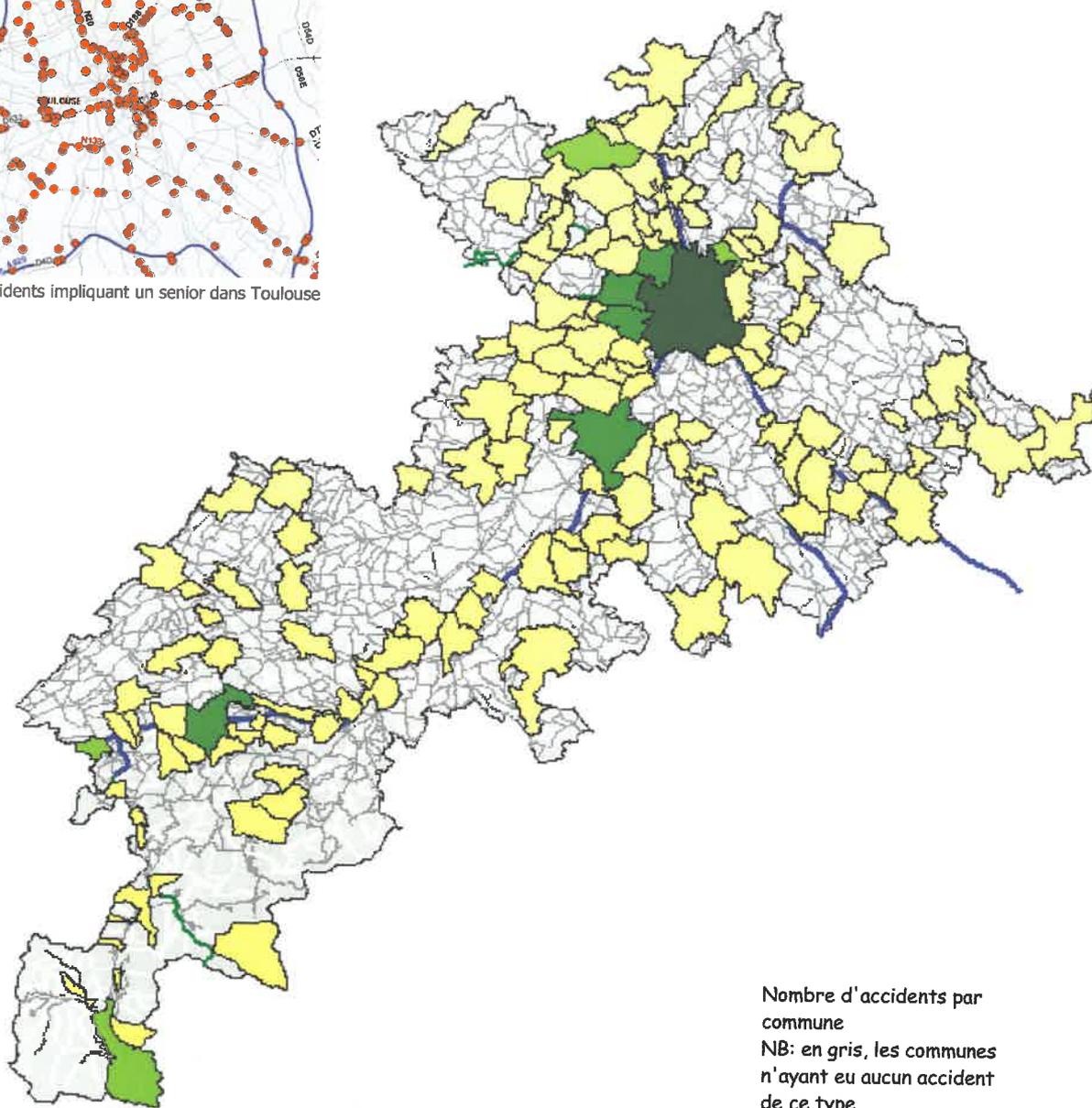
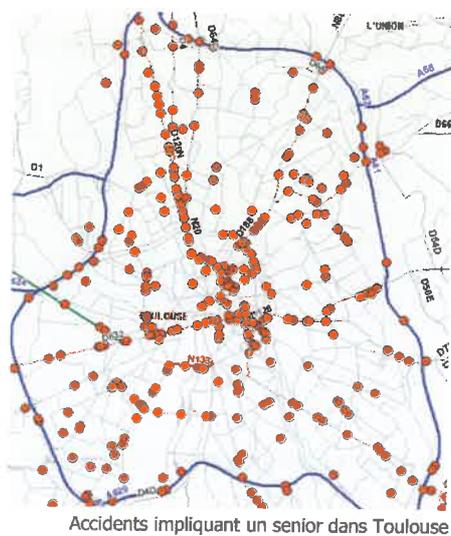
(* part des 65ans et + dans la population totale du département concerné)

Département	Nombre d'accidents impliquant au moins un sénior de 65 ans et +	Part des accidents impliquant au moins un sénior de 65 ans et + (en %)
Nord	1 552	13,7
Haute-Garonne	920	14,5
Rhône	1 702	15,7
Seine-Maritime	776	15,6
Bouches du Rhône	3 429	15,6
Pas de Calais	758	15,9
Gironde	1 711	17,0
Loire Atlantique	1 017	19,7
Isère	815	20,2
Moyenne des 9 dépts		16,4
France métropolitaine	63 209	17,5

	/ France	/ moy des dépts similaires
Acc	-3,0	-1,9
Blessés	-1,2	-0,5
Tués	-0,1	0

Toutes les données concernant l'accidentologie de la Haute-Garonne impliquant des personnes âgées de 65 ans et plus sont inférieures aux donnée nationales et aux données des 9 départements comparables.

Répartition des accidents impliquant des séniors de plus de 65 ans:



3.7 - Les enjeux retenus pour le DGO 2013/2017

Le socle du précédent document mérite, encore en 2012, une attention particulière, du fait du gisement de vies sauvées (ou de séquelles graves évitées) qu'il permet de laisser entrevoir :

- la lutte contre la conduite sous alcool et stupéfiants,
- les deux-roues motorisés,
- les jeunes de 18 à 24 ans.

Sans être aisé à qualifier à partir de statistiques, la thématique des comportements à risque (vitesse, non port de la ceinture de sécurité ou du casque, non respect des distances de sécurité, doublement par la droite, téléphone au volant, etc...) mérite également une série d'actions particulières, et trouvera naturellement sa place dans les futurs Plans Départementaux d'Actions Sécurité Routière.

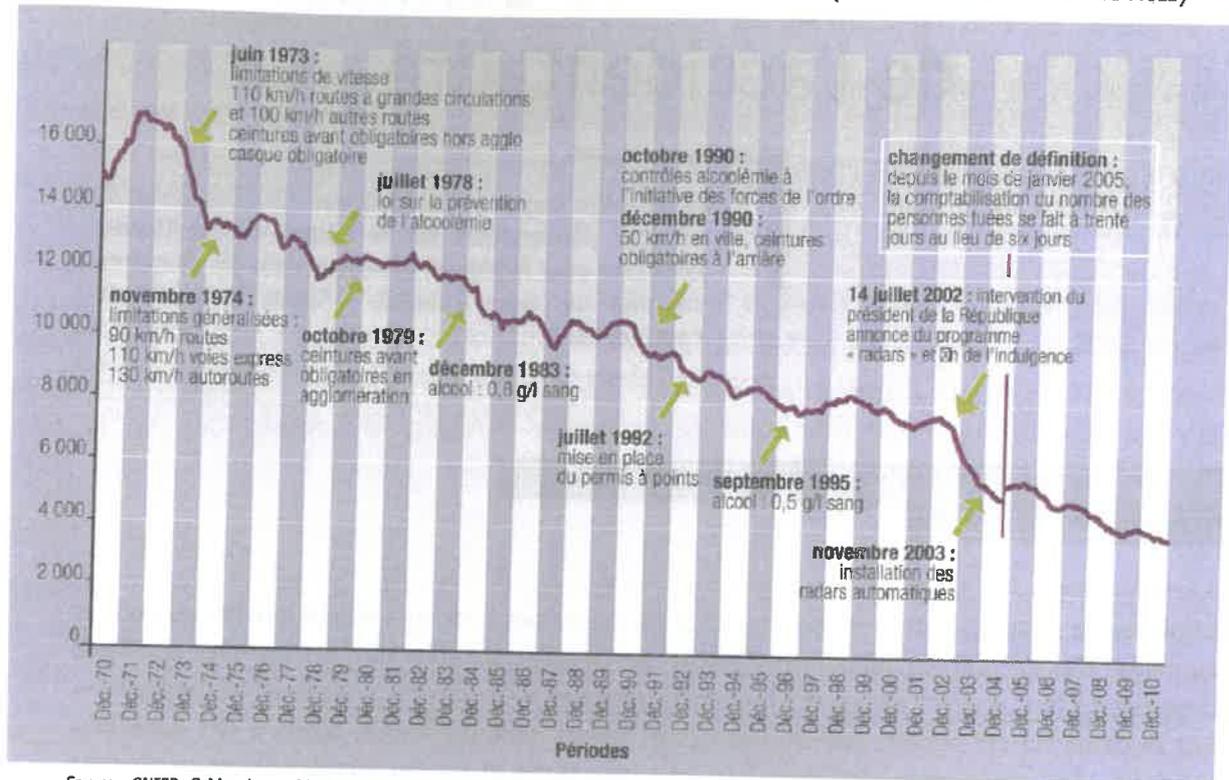
Le caractère innovant, la conjugaison des enjeux possiblement concernés par une même action, et enfin l'efficacité de l'action et ses retombées attendues, constitueront les principaux attendus des projets soutenus par l'Etat dans le département de la Haute-Garonne.



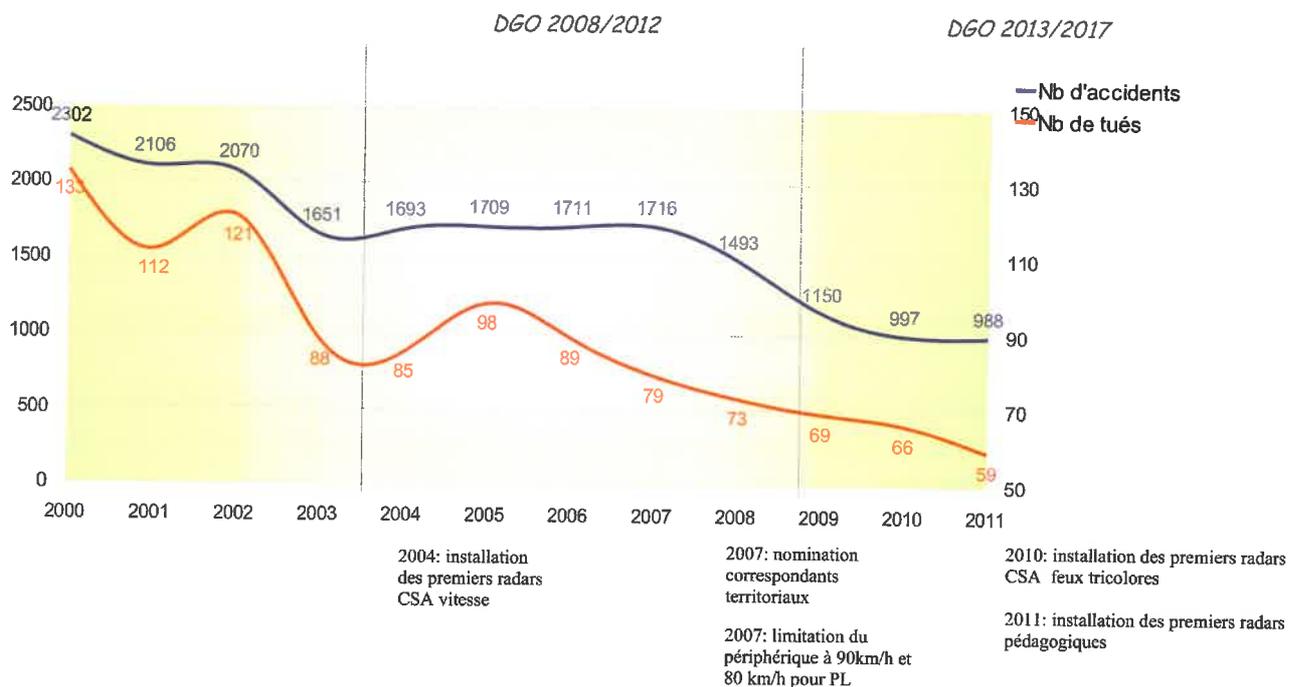
4 - Bilan des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière de 2007 à 2011

Les grandes dates de la sécurité routière:

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN FRANCE MÉTROPOLITAINE (MOYENNE GLISSANTE SUR 12 MOIS)



Les grandes dates de la sécurité routière en Haute-Garonne



4.1 - La Sécurité Routière, une priorité à réaffirmer

La politique de sécurité routière est une priorité en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine.

Depuis 2002, date à laquelle la lutte contre l'insécurité routière a été érigée en cause nationale, les efforts entrepris dans le département de la Haute-Garonne ont fait nettement reculer le risque routier jusqu'en 2007. En effet, en 5 ans, de 2002 à 2007, le nombre de personnes tuées a presque diminué de moitié, ce qui constitue un progrès considérable.

Les bilans de ces quatre dernières années soulignent l'impérieuse nécessité de poursuivre la mobilisation coordonnée et renforcée des acteurs pour être en capacité de répondre aux objectifs fixés.

En effet, un partenariat solide entre les différents acteurs de la sécurité routière doit permettre de combattre efficacement l'insécurité routière. Dans la Haute-Garonne, il s'agit prioritairement, en référence aux enjeux identifiés dans le Document Général d'Orientations de la Sécurité Routière -DGO-, de lutter contre l'alcool au volant et de faire reculer la mortalité des jeunes et des usagers de deux-roues motorisés.

Les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière -PDASR- de 2007 à 2011 déclinent de manière opérationnelle les orientations d'actions identifiées dans le DGO. Particulièrement riches, ils s'appuient sur la dynamique engagée depuis plusieurs années pour répondre aux objectifs assignés en rendant chaque conducteur responsable de son comportement.



L'organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière:

Le pilotage de la politique locale de sécurité routière est placé sous la responsabilité du Préfet de département qui a délégué la mission de coordination à la Direction Départementale des Territoires (service Risque et Gestion de Crise).

Sous la responsabilité de la DDT, un observatoire départemental de la sécurité routière permet d'avoir une connaissance précise de l'accidentologie locale et d'orienter, selon l'évolution constatée, les actions au titre de l'année en cours. La coordination dispose également du soutien logistique de la Maison de la Sécurité Routière (MSR), lieu d'accueil et centre de ressources.

4-2 - Le bilan de l'année 2007

A. Les caractéristiques générales de l'accidentalité

Le bilan annuel définitif de l'accidentalité routière en 2007 confirme la sixième année de baisse consécutive du nombre de morts : - 1,9 % soit 4 620 personnes tuées. Ce ralentissement est moins significatif que celui de l'année 2006 (-11,5 %).

Les autres données marquantes :

- le nombre d'accidents corporels a augmenté de 1,2 %, pour atteindre 81 272 en 2007 ;
- le nombre de personnes déclarées blessées a augmenté de 1,1 %, avec 103 201 accidents en 2007 ;
- parmi ces blessés, on enregistre une baisse de 5 % des personnes hospitalisées, soit 38 615.

Les faits à retenir :

L'alcool demeure le facteur numéro un d'accident devant la vitesse

L'année 2007 confirme les conséquences du risque alcool, devenu première cause d'accident de la route depuis 2006, devant la vitesse (avec 1 031 décès et 4 790 blessés). La part des conducteurs impliqués dans un accident mortel avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0,5 g/l d'alcool dans le sang est en légère augmentation (17 % en 2007, contre 16,4 % en 2006).

La baisse des vitesses sur les routes se vérifie

La baisse des vitesses sur les routes, enregistrée depuis 2002, se vérifie toujours en 2007. Les dépassements de la limitation autorisée de plus de 10 km/h reculent pour les véhicules légers, sont stables pour les poids lourds et remontent pour les motocyclettes. Mais 900 vies auraient pu être épargnées et plus de 7 000 blessés hospitalisés évités en 2007 si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse autorisées.

Recrudescence de la mortalité des motocyclistes

Après une année de recul significatif (-12,7 % en 2006), la mortalité des usagers de motocyclette connaît en 2007 une augmentation préoccupante + 7,9 % (et + 2,5 % pour les cyclomotoristes). Alors qu'ils représentent 1,1 % du trafic en France, les motocyclistes comptabilisent 18 % des personnes tuées sur les routes, soit 830 personnes.

En Haute-Garonne, sur 1 716 accidents, il y a eu 2 183 blessés (dont 656 hospitalisés) et 79 tués. Depuis 2003, le nombre d'accidents est en légère augmentation même s'il reste relativement stable ces dernières années. En 2007, le nombre de tués quant à lui atteint un seuil jamais connu en Haute-Garonne avec 79 victimes (soit une baisse de -11,24 % par rapport à 2006). En comparaison au niveau national, le nombre d'accidents et de tués connaissent respectivement une hausse de +1,3 % et une baisse de -2 %.

B. Le bilan des actions réalisées

- Les actions par enjeu (voir le tableau ainsi que les fiches d'action locales)
- Le salon de l'automobile
- La semaine de la sécurité routière

Dans le cadre de la semaine de la sécurité routière qui s'est déroulée du 15 au 22 octobre 2007 et qui était dédiée au partage de l'espace de circulation, la DDT et ses partenaires ont élaboré un programme d'actions pour rappeler à tous que seul le respect des règles par toutes les catégories d'usagers peut assurer un partage de l'espace de circulation, route et rue, en toute sécurité.

- Nomination des correspondants territoriaux après un travail d'échange avec le représentant de l'Association des Maires de France et la conclusion de la signature d'une convention commune en juin 2006.

C. Le suivi financier

Le PDASR a été élaboré sur la base de l'ancien DGO qui comprenait 14 enjeux. Chaque année, une sélection des enjeux prioritaires pour l'année à venir est réalisée en PCE. Trois enjeux ont ainsi été sélectionnés pour 2007: « l'alcool », « les jeunes » et « les deux roues motorisées ».

Au titre de l'année 2007, la dotation allouée pour la politique locale de Sécurité Routière s'est élevée, pour le département, à 189 905 €. Elle s'est répartie entre le fonctionnement de la Coordination (dont MSR) et les subventions.

4.3 - Le bilan de l'année 2008

A. Les caractéristiques générales de l'accidentalité

Moins d'accidents en 2008, moins de tués sur les routes et les autoroutes : le nombre de blessés dans un accident de la route franchit un cap.

Le nombre de personnes tuées lors d'un sinistre routier baisse de 7,5%. Le nombre de blessés de la route descend en dessous du seuil des 100 000 personnes.

Parmi les usagers de la route, les occupants du véhicule de tourisme bénéficient prioritairement de cette baisse de la mortalité. Les deux-roues motorisés sont moins favorisés. Les décès baissent toutefois de 14% pour les cyclomotoristes et de 4% pour les motocyclistes.

Le taux de port de la ceinture de sécurité atteint pratiquement les 100% à l'avant du véhicule de tourisme.

La distraction au volant est une cause majeure d'accident de la route. Tenir en main son téléphone portable au volant induit 6% des accidents corporels. C'est la quatrième cause de mortalité routière après le taux d'alcool au volant, l'excès de vitesse, et le non-port de la ceinture de sécurité.

En 2008, le bilan de l'insécurité routière pour le département de la Haute-Garonne s'élève à 1504 accidents, 73 tués et 1826 blessés (dont 432 blessés hospitalisés). Par rapport à 2007, cela représente des baisses de 12,4% du nombre d'accidents, de 7,6% pour le nombre de personne tuées et de 16,4% du nombre de personnes blessées. En comparaison avec le niveau national, les nombres d'accidents, tués et blessés connaissent respectivement des baisses de 9,7%, 7,5% et 11,2%.

B. Le bilan des actions réalisées

Sur le thème des jeunes:

- mise en place d'un réseau de coordinateurs pour les actions dans le premier degré et la liaison CM2/6ème avec pour objectif de mettre en relation les partenaires éducatifs pour développer des synergies sur un territoire sur l'éducation à la sécurité routière.
- développement de projets pédagogiques dans les écoles sous l'impulsion de l'Inspection Académique pour développer les compétences en sécurité routière chez les élèves et mettre en place une « culture » sécurité routière avec 22 rallyes formant 144 classes
- développement de l'implication des collectivités avec une convention avec le SICOVAL
- mise en place d'un réseau de référents dans les collèges et lycées,
- développement de la prévention au sein des catégories de la population les plus exposées au risque d'accident avec le programme Axe Sud sur les conduites à risques et usages de substances psycho-actives
- aide de la PJJ pour les jeunes à acquérir leur permis
- responsabilisation des organisateurs de festivités et développement des actions de prévention en milieu festif
- aide des jeunes à s'investir dans des actions de prévention au travers du programme « Label Vie »

Les deux roues motorisées:

- actions dans le monde scolaire comme exposé précédemment
- actions de prévention avec le club entreprises dans le monde professionnel où l'usage du deux roues se développe, tant dans les déplacements domicile travail que dans les déplacements de mission
- circuit Candie où un personnel formé accueille les néo conducteurs tous les week-end
- mesures de contrôles et de répression sur la vitesse, l'équipement (le casque notamment) et l'état du véhicule (éclairage, débridage...)

L'alcool:

- cf les mesures décrites sur les jeunes
- actions pré sententielles dans les tribunaux de Saint-Gaudens et Toulouse pour assurer une formation et une sensibilisation à la sécurité routière et aux valeurs de citoyenneté des auteurs d'infractions routières
- développement des actions de sensibilisation réalisées par les différentes associations locales ou nationales

Sur les objectifs nationaux:

- animation du Comité des correspondants territoriaux (COTER) (élus référents)
- déménagement de la MSR de la place Saint-Etienne à la rue Lascrosses
- salon professionnel « Novibat »
- semaine de la sécurité routière du 13 au 19 octobre 2008
- formation en mai et juin de nouveaux enquêteurs ECPA

C. Le suivi financier

Au titre de l'année 2008, la dotation allouée pour la politique locale de Sécurité Routière s'est élevée pour le département à 216 013 €. Elle s'est répartie entre le fonctionnement de la Coordination (dont MSR) et les subventions.

4.4 - Le bilan de l'année 2009

A. Les caractéristiques générales de l'accidentalité

En France, au titre de l'ensemble de l'année 2009, le bilan de l'accidentalité fait état d'une très faible diminution du nombre de personnes tuées sur les routes. En effet, il est recensé 4 262 tués en 2009 contre 4 275 en 2008, soit une diminution de 0,3%. Après sept années consécutives de baisse de la mortalité routière et une diminution de l'ordre de 50% du nombre de personnes tuées entre 2001 et 2008, l'année 2009 marque un inquiétant coup d'arrêt.

L'année 2009 se caractérise également au niveau national par une baisse significative du nombre d'accidents corporels (68 512 soit -8% par rapport à 2008), de personnes blessées (83 911 soit -10,5%) et hospitalisées (30 490, soit -12,8%).

En Haute-Garonne, les chiffres de l'accidentalité mettent en évidence un bilan qui s'avère positif. En 2009, le bilan de l'insécurité routière pour le département de la Haute-Garonne s'élève à 1147 accidents, 69 tués et 1501 blessés (dont 466 blessés hospitalisés). Par rapport à 2008, cela représente des baisses de -23,2% du nombre d'accidents, de -5,5% du nombre de personnes tués et de -19,4% du nombre de personnes blessées. En comparaison avec le niveau national, les nombres d'accidents, tués et blessés connaissent respectivement des baisses de -8%, -0,3% et -10,5%.

B. Le bilan des actions réalisées

- Les actions par enjeu (voir le tableau ainsi que les fiches d'action locales)
- La semaine de la sécurité routière

Dans le cadre de la semaine de la sécurité routière qui s'est déroulée du 16 au 22 septembre 2009 sur le thème de la mobilité et de la sécurité routière, le BAPL et ses partenaires ont élaboré un programme d'actions pour sensibiliser les usagers aux principaux facteurs d'accidents de la route. Pour clôturer la semaine de la sécurité routière, tenue d'un forum COTER.

C. Plusieurs actions de communication ont été conduites, notamment une campagne moto

D. Le suivi financier

Au titre de l'année 2009, la dotation allouée pour la politique locale de Sécurité Routière s'est élevée pour le département à 173 114 €. Elle s'est répartie entre le fonctionnement de la Coordination (dont MSR) et les subventions. Des crédits complémentaires ont été délégués à titre exceptionnel en fin d'année pour permettre la mise en œuvre d'une vaste campagne de sensibilisation à l'attention des conducteurs de deux roues motorisés.

Au titre du fonctionnement, la MSR a pu acquérir:

- un simulateur de conduite automobile équipé d'un logiciel d'apprentissage de la conduite (pour actions en milieu professionnel et scolaire) et d'un logiciel d'éco-conduite (qui devait être utilisé dans un premier temps pour la formation interne DDT/DREAL/DIR SO dans le cadre de l'État exemplaire)
- un simulateur scooter

4.5 - Le bilan de l'année 2010

A. Les orientations

La sécurité routière demeure une grande cause nationale. C'est pourquoi, l'objectif fixé est de passer, au niveau national, sous la barre des 3 000 personnes tuées sur les routes d'ici à 2012.

Le comité Interministériel de la Sécurité Routière du 18 février 2010 a rappelé l'engagement des services de l'État dans la lutte contre l'insécurité routière et a dégagé des priorités d'actions dans 6 domaines, qui correspondent aux principaux enjeux de l'action commune de sécurité routière:

- la lutte contre les accidents liés à l'alcool et aux stupéfiants,
- la lutte contre la vitesse excessive et inadaptée,
- la répression des comportements délictueux,
- la prévention de la mortalité des jeunes et des conducteurs de deux-roues,
- la poursuite de la réforme de l'éducation routière,
- la prévention du risque routier professionnel.

Les priorités nationales pour l'année 2010 ont été fixées dans la note du 16 avril 2010 par la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière. Ces priorités sont les suivantes:

- L'alcool et les stupéfiants au volant. L'objectif consiste à ce que les conducteurs voient la probabilité d'être contrôlés significativement augmentée. Pour répondre à cet objectif, l'équipement des forces de l'ordre a été renforcé. L'éthylotest doit également devenir un réflexe courant pour les conducteurs, tout spécialement en fin de soirée, d'où l'obligation de posséder un éthylotest par véhicule depuis le 1er juillet dernier. Les organisations professionnelles sont aussi dans l'obligation depuis 2011 de mettre à disposition des clients des alcobornes dans les débits de boisson.
- La lutte contre la vitesse excessive à travers le déploiement des dispositifs de contrôle automatique.
- La lutte contre les comportements délictueux et pour le respect des règles en veillant à faire preuve de pédagogie pour souligner l'importance du risque et en médiatisant les contrôles.
- La mortalité des conducteurs de deux-roues motorisés en développant les actions auprès des jeunes de 14 à 21 ans et les contrôles de vitesse des cyclomoteurs en milieu urbain.
- La prévention en direction des jeunes en relayant l'initiative nationale de mise en place d'un cadre de sensibilisation à la sécurité routière pour les lycéens.
- La prévention du risque routier professionnel en faisant élaborer, dans chaque service déconcentré de l'État, un plan de prévention du risque routier professionnel.
- L'amélioration de la cohérence des vitesses en se rapprochant des gestionnaires de voirie pour les inviter à engager un audit des limitations de vitesse et en sollicitant l'avis de la commission consultative des usagers sur la signalisation routière concernant notamment les propositions d'implantation de radars fixes.
- La politique d'éducation routière avec le dossier prioritaire de la réforme du permis B.
- Les actions de communications en associant les élus dans les actions et en développant les partenariats avec les radios, les télévisions et la presse quotidienne régionale.

- La synthèse des données d'accidentalité en validant rapidement la base d'accidents corporels sur l'outil de consolidation et de vérification du fichier des accidents, portail accidents.

En 2010, les actions du PDASR ont ainsi répondu à ces priorités nationales et contribué à la réduction du nombre d'accidents sur le département au regard des trois enjeux prioritaires identifiés par le DGO qui sont: l'alcool, les jeunes et les deux-roues motorisés.

B. La démarche du PDASR

L'appel à projets signé par le chef de projet sécurité routière a été lancé le 19 janvier 2010 pour recenser les projets d'actions des différents partenaires.

Cet appel à projet a été l'occasion de rappeler l'objectif du PDASR, c'est-à-dire d'identifier les actions de sécurité routière portant sur les orientations retenues, de les coordonner et d'aider à leur réalisation par la mobilisation de la MSR et d'IDSR, d'aides matérielles et/ou financières.

Il a été envoyé aux membres du PCE, aux associations de sécurité routière, aux Conseils Régional et Général, aux communautés d'agglomération du département, à l'association des maires du département.

C. La répartition des actions par enjeux

Le tableau ci-après présentent les actions inscrites au PDASR au titre de l'année 2010. Il spécifie la répartition en fonction des enjeux du DGO, les porteurs et les intitulés des actions ainsi que les attributions financières.

Au titre de l'année 2010, la dotation allouée pour la politique locale de Sécurité Routière s'élève, pour le département à 175 000 €. Elle se répartit entre le fonctionnement de la coordination (dont MSR) et les subventions.

La ventilation entre les trois enjeux est la suivante:

- Jeunes: 68%
- Deux roues motorisés: 27%
- Alcool: 5%

4.6 - Le bilan de l'année 2011

A. Les caractéristiques générales de l'accidentalité

Moins de 4 000 morts sur les routes en 2011

Le bilan de l'année 2011 est de 3 970 personnes tuées sur la route contre 3 992 en 2010.

Au total, 22 vies ont été épargnées en 2011 par rapport à 2010. Le recul est plus net pour les personnes hospitalisées (-6,1%), dont le nombre passe pour la première fois sous la barre des 30 000 (avec 28 546 hospitalisations). Les personnes blessées sont également en diminution de -4,2%, ce qui représente 3 516 blessés en moins. Le nombre d'accidents corporels baisse de -3,1%, soit 2 055 accidents évités. Il y a eu un retournement inquiétant entre janvier et avril 2011 mais la baisse a de nouveau été observée à partir de juillet. Moins de jeunes tués sur les routes aussi mais plus de motards.

En 2011, le bilan de l'insécurité routière pour le département de la Haute-Garonne s'élève à 988 accidents, 59 tués et 1262 blessés (dont 379 blessés hospitalisés).

B. Le bilan des actions réalisées

- Les actions par enjeu (voir le tableau)
- La semaine de la sécurité routière

Dans le cadre de la semaine de la sécurité routière qui s'est déroulée du 16 au 22 septembre 2011 sur le thème de la mobilité et de la sécurité routière, le BAPL et ses partenaires ont élaboré un programme d'actions pour sensibiliser les usagers aux principaux facteurs d'accidents de la route.

- le salon de l'automobile
- 2 forums COTER

C. Actions de communication conduites

Campagne moto

D. Le suivi financier

Au titre de l'année 2011, la dotation allouée pour la politique locale de Sécurité Routière s'est élevée pour le département à 164 005 €. Elle s'est répartie entre le fonctionnement de la Coordination (dont MSR) et les subventions.

Au titre du fonctionnement, la MSR a pu acquérir:

- trois radars pédagogiques qui sont prêtés en alternance aux communes dotées d'un correspondant territorial

5 - Orientations d'actions

Fiche 1 - Les deux roues motorisés

Les deux roues motorisés	Concernant les accidents du travail (trajet ou mission)	Impliquer les entreprises, les CHSCT et éventuellement les clubs motards internes en tant que relais de sensibilisation et de prévention;
		Impliquer les centres de formation des apprentis ainsi que les maîtres de stage dans la prévention des jeunes cyclomotoristes.
	Concernant l'entretien du deux-roues et son débridage	Impliquer les professionnels (concessionnaires, réparateurs...) en tant que relais de sensibilisation et de prévention;
		Informers les futurs professionnels (lycées techniques, centres de formation...) des risques liés au débridage (pour le professionnel et l'usager) et à l'intérêt de l'entretien du véhicule;
		Informers les parents des risques physiques et règlementaires liés au débridage.
	Concernant la perception réciproque des automobilistes et des deux-roues motorisés	Sensibiliser directement les automobilistes aux conditions de la circulation des deux-roues motorisés
		Sensibiliser en particulier les automobilistes seniors, notamment en ce qui concerne les réactions et les problèmes de vision
		Sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés, et notamment les cyclomotoristes, au fait qu'il ne sont pas bien perçus par les autres automobilistes (problème de l'éclairage faible et des vêtements trop sombres)
	Concernant les dépassements dangereux	Sensibiliser conducteurs aux risques encourus lors de dépassements non règlementaires;
		Inciter les forces de l'ordre à contrôler ces dépassements dangereux;
	Concernant la maîtrise des véhicules	Proposer des stages « prise en main » lors de l'obtention du permis moto
	Concernant la voirie	Sensibiliser les gestionnaires de voirie à ne pas créer d'aménagements susceptibles d'inciter des dépassements
		Sensibiliser les aménageurs aux risques des deux roues motorisés en milieu urbain en leur faisant découvrir le deux roues motorisés dans ce milieu
Concernant les risques en général	Créer un observatoire départemental des deux roues motorisés	
	Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux roues motorisés	
	Sensibiliser les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux roues motorisés	
	Complexifier l'obtention du permis deux roues	
Concernant l'information	Communiquer sur les risques pris par les deux roues motorisés et les autres usagers	

Fiche 2 - L'alcool et les stupéfiants

L'alcool et les stupéfiants	Concernant les jeunes	Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool
		Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
		Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants ou festifs, dans la prévention
		Impliquer les écoles de conduite au moment des rendez-vous pédagogiques (lors de l'apprentissage anticipé de la conduite)
		Sensibiliser les « adolescents » aux risques liés à l'alcool lors de la conduite (automobile ou deux roues) plusieurs fois dans leur cursus scolaire ou de formation
		Systematiser les interventions « alcool et drogues » lors des actions de prévention à destination des jeunes
	Concernant la population générale	Impliquer les entreprises et les collectivités territoriales en tant que vecteur de prévention;
		Impliquer les médecins du travail dans la sensibilisation des employés;
		Systematiser l'information alcool lors de toute action de prévention « sécurité routière »;
		Communiquer sur le taux d'alcoolémie et sa traduction en terme de consommation;
		Utiliser les « jeunes » comme vecteur de prévention auprès des adultes, travailler sur le vecteur familial;
		Améliorer la connaissance sur les accidents avec l'alcool, informer, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool
		Intensifier les contrôles coordonnés
Instaurer des contrôles coordonnés plus tôt dans la soirée		

Fiche 3 - Les jeunes

Les jeunes	Concernant les apprentis et les ouvriers sur-exposés aux risques	Impliquer les entreprises, les CHSCT et organismes professionnels (CAPEB...) en tant que relais de sensibilisation et de prévention
		Renforcer les efforts en prévention dans le monde de l'apprentissage et les lycées professionnels pour tous les conducteurs (deux-roues motorisés et conducteurs de véhicules légers) en impliquant notamment le monde socio-éducatif ainsi que les maîtres de stage
	Concernant l'alcool sur la route	Systematiser les interventions « alcool » lors des actions de prévention à destination des jeunes
		Responsabiliser les débits de boisson et les impliquer en tant que relais de sensibilisation et de prévention
		Promouvoir le « conducteur désigné » lors des soirées festives
	Concernant les interventions en milieu scolaire	Pérenniser et renforcer les actions de prévention en mettant notamment en place un « tronc commun d'intervention » pour les intervenants en collège
		Pérenniser l'éducation à la sécurité routière dans le primaire selon deux axes: « savoir conduire » et « savoir se conduire »
		Renforcer la connaissance des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route
		Améliorer la formation du conducteur
		Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs seniors accompagnants
		Impliquer les structures éducatives et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif
		Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs
	Concernant les jeunes en général	Renforcer les efforts entrepris en direction des publics à risque en allant faire de la prévention dans certains quartiers
		Promouvoir le port de la ceinture
		Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes
		Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite
Transversalement	Concernant « l'image » et la « valeur sociale » données à la conduite	Identifier les groupes ou les personnes particulièrement à risques d'après notre connaissance de l'accidentologie et mettre en place une prévention spécifique auprès de ces personnes, orientée principalement sur les changements de comportement;
		Donner les clefs de compréhension du comportement des jeunes à l'entourage (parents, monde socio éducatif...)

6 - Annexes

Les Partenaires qui s'engagent et les acteurs de la sécurité routière en Haute-Garonne :

- Association Addict
- Association Départementale pour Les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public
- Association des Familles des Traumatisés Crâniens
- Association AGIR ABCD
- AIRBUS
- Association Nationale de Prévention en Addictologie et Alcoolologie
- Association Pilotes Police Gendarmerie
- AREVA
- Autoroutes du Sud de la France
- Automobile-club du Midi
- Avenir Santé
- Brigade de Prévention de la Délinquance Juvenile de la Haute-Garonne
- CARSAT
- Centre Actions Jeunesse de la ville de Roquettes
- les Chargés de Mission Sécurité Routière
- Association Clémence Isaure
- Club Entreprises Toulouse Garonne
- Collège Bellefontaine à Toulouse
- Collège Michelet à Toulouse
- Complexe Motocycliste de CANDIE
- Communauté de commune du Volvestre
- Conseil National des Professions Automobile
- Conseil National de la Sécurité Routière
- Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
- Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne
- Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse
- Direction Départementale du Travail
- Direction Zonale des CRS du Sud-Ouest
- Direction des services de prévention de la ville de Muret
- Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest
- École Nationale de l'Aviation Civile
- Escadron Départemental de Gendarmerie de la Haute-Garonne
- Escadron Départemental de la Sécurité Routière de la Haute-Garonne
- Fédération Française des Motards en Colère
- Ville de Gagnac sur Garonne
- Groupement de Gendarmerie de la Haute-Garonne
- Groupement des Transporteurs Routiers
- les Intervenants Départementaux Sécurité Routière

- IMERYS Talc Record
- Inspection Académique
- Association des accidentés de la vie (FNATH)
- Foyer Fond Peyre
- Lycée Roland Garros à Toulouse
- Lycée Agricole d'Ondes
- Lycée Sainte-Thérèse à Saint-Gaudens
- le Maire de la ville de Toulouse
- MAIF
- Mission Locale de la Haute-Garonne
- Mutualité Sociale Agricole
- Prévention Routière
- le Président de l'association des Maires de la Haute-Garonne
- le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne
- le Président de Toulouse Métropole
- le Président de la Communauté d'agglomération du SICOVAL
- le Procureur de la République près le Tribunal de Toulouse
- le Procureur de la République près le Tribunal de Saint-Gaudens
- Ville de Quint-Fonsegrives
- Réseaux Ferrés de France
- Service d'Aide aux Victimes
- Service Animation de la ville de Bagnères de Luchon
- Service Jeunesse d'Ayguevives
- le Trésorier Payeur Général de la Haute-Garonne
- Union Nationale des Indépendants de la Conduite
- Union Nationale Intersyndicale des Enseignants de la Conduite
- Association VITAVIE



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

*Observatoire départemental
de la sécurité routière*



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

*Observatoire départemental
de la sécurité routière*