



Document Général d'Orientations

2013 - 2017

ETUDE DES ACCIDENTS CORPORELS 2007 – 2011

DEPARTEMENT DU GERS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

	page
I – Données générales et évolution de l'accidentalité	3
• Population – Réseau routier – Parc automobile	
• Evolution de l'accidentalité sur les 10 dernières années	
• Evolution de l'indice de gravité sur les 10 dernières années	
• Comparaison de l'accidentalité 2007-2011 par rapport à 2002-2006	
II – Localisation des accidents 2007-2011	7
• Répartition par type de réseaux	
• En / hors agglomération	
• En / hors intersection	
• Répartition suivant le profil de la voie	
III – Répartition temporelle des accidents 2007-2011	10
• Selon le mois	
• Selon le jour de la semaine	
• Selon l'heure	
IV – Les circonstances des accidents 2007-2011	12
• Selon les conditions atmosphériques	
• Selon l'état de la surface	
• Selon la luminosité	
V – Les types de collision des accidents 2007- 2011	13
• Accidents corporels	
• Accidents mortels	
• Avec obstacles fixes	
VI – Les usagers impliqués dans les accidents 2007-2011	15
• Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués	
• Répartition des victimes par classes d'âges	
• Répartition des victimes par catégorie d'usagers et classes d'âges	
• Répartition des impliqués hommes / femmes	
VII– Le comportement des usagers dans les accidents 2007 – 2011	19
• L'alcool et les stupéfiants	
• Les équipements de sécurité (casque, ceinture)	
• La perte de vigilance ou l'attention perturbée	
Annexes – Approfondissements par enjeux	23
• Les jeunes 14-24 ans	25
• Les seniors 65 ans et plus	41
• L'alcool	53
• Les deux-roues motorisés	63
• Les infrastructures et la vitesse	77
• La perte de vigilance ou l'attention perturbée	89

I – Données générales et évolution de l'accidentalité du Gers

Population - Réseau routier – Parc automobile

- Superficie : 6 257 km²
- Population : 187 181 habitants (INSEE 2009)

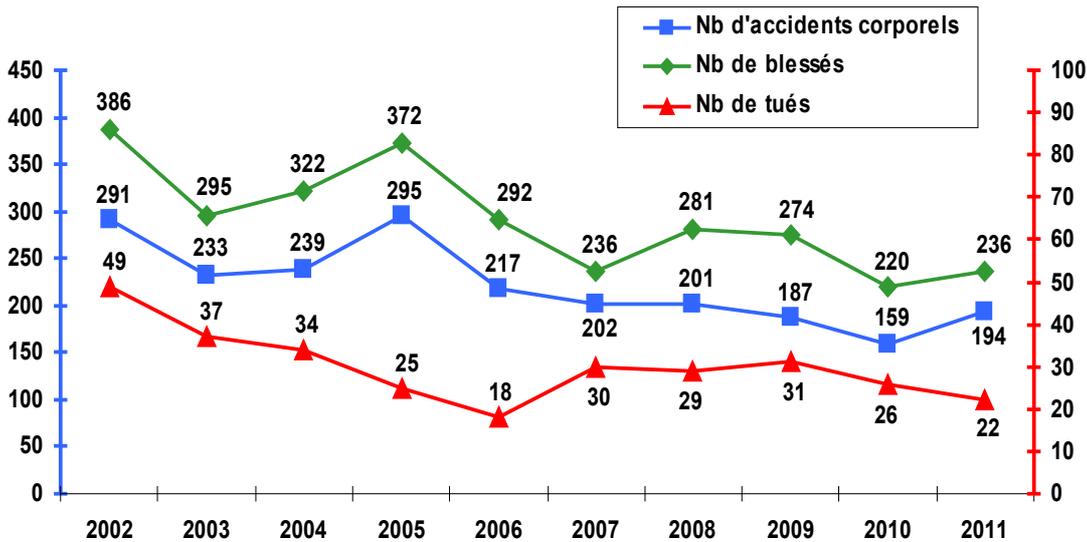
Population (2009)	0 à 13 ans	14 à 24 ans	25 à 64 ans	65 ans et +	Total
Gers	27 375	18 996	96 188	44 622	187 181
Part de la population (en %)	14.6	10.1	51.4	23.8	100.0
Midi-Pyrénées	449 276	376 980	1 493 272	543 179	2 862 707
Part de la population (en %)	15.7	13.2	52.2	19.0	100.0
France métropolitaine	10 710 188	8 570 862	32 763 235	10 421 424	62 465 709
Part de la population (en %)	17.1	13.7	52.4	16.7	100.0

Source INSEE avec réajustement des tranches 0-13 ans et 14-24 ans

Dans le Gers, **près de 24 % de la population a 65 ans ou plus**, alors que les seniors ne représentent que 19 % de la population en Midi-Pyrénées et 16,7 % en France métropolitaine. Le Gers fait partie des départements les plus «âgés» de France (en 2007, il était classé en 4^{ème} position)

- Densité : 30 habitants au km² (114 pour la France métropolitaine)
- Réseau routier :
 - Pas d'autoroute
 - 243 km de routes nationales dont 23 km en 2X2 (30 km de 2x2 fin décembre 2012)
 - 3 552 km de routes départementales
 - 6 900 km environ de voies communales
- Parc voitures particulières : 101 434 automobiles (en 2010) soit 0,54 voiture par habitant (le ratio est de 0,50 voiture/hab. pour la France)

Evolution de l'accidentalité sur les 10 dernières années



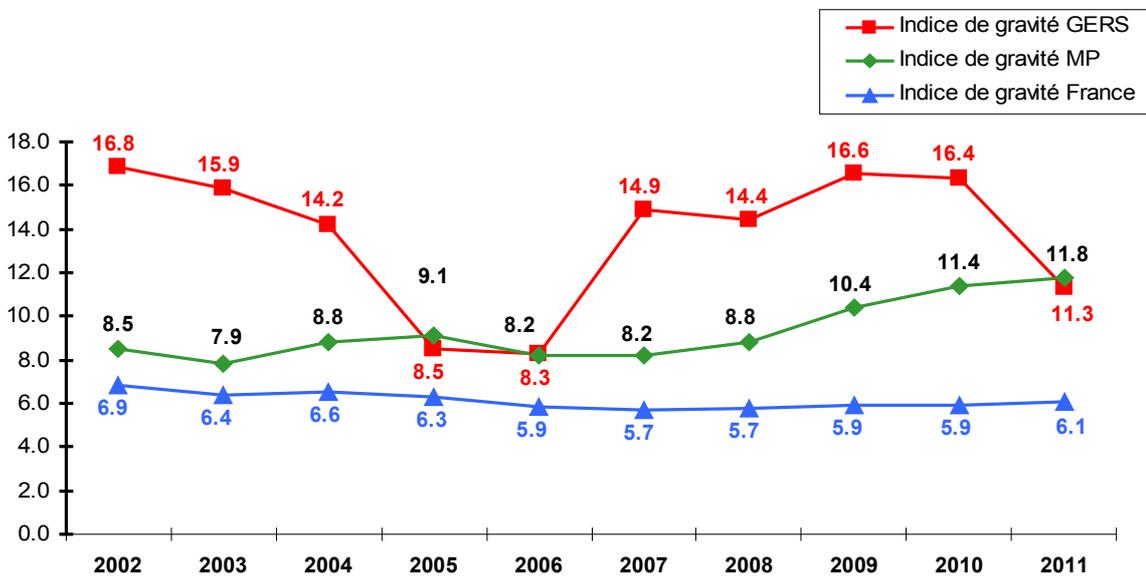
Le nombre d'accidents corporels et le nombre de victimes a fortement chuté en 10 ans :

–34, 4 % d'accidents, - 55 % de tués et – 38,9 % de blessés.

Depuis 2005, le nombre d'accidents est en baisse avec cependant une augmentation notable en 2011.

Le nombre de tués a baissé de façon constante entre 2002 et 2006, puis a fortement augmenté en 2007. Après une stagnation en 2008 et 2009, le nombre de tué est en baisse depuis 2009.

Evolution de l'indice de gravité sur les 10 dernières années



L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) est très élevé dans le Gers, nettement supérieur à l'indice national. A noter 3 années où l'indice de gravité a fortement chuté et a été légèrement inférieur à l'indice régional : 2005, 2006 et 2011.

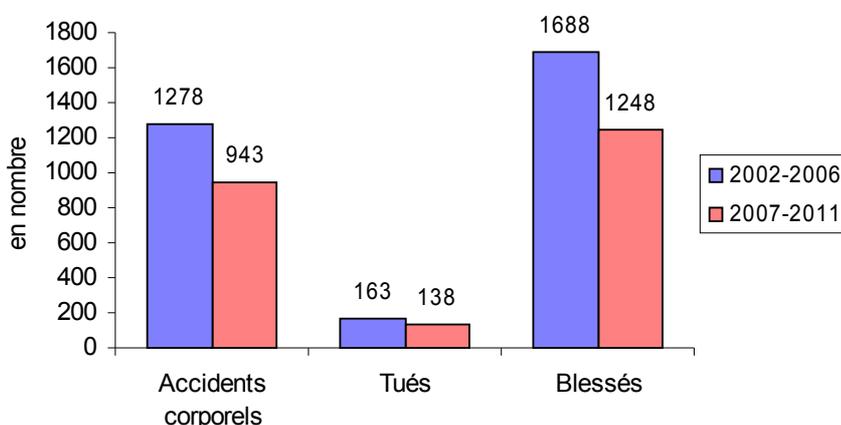
Comparaison de l'accidentalité 2007-2011 par rapport à 2002-2006

Bilan global Gers		Total accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Total blessés	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Ig (*)
Période 2007-2011		943	125	714	138	1248	724	524	14,6
Période 2002-2006		1278	152	676	163	1688	663	1025	12,8
Evolution 2007-2011 / 2002-2006	Nbre	-335	-27	+38	-25	-440	+61	-501	
	%	-26,2%	-17,8%	+5,6%	-15,3%	-26,1%	+9,2%	-48,9%	

Evolution 2007-2011 / 2002-2006	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Total blessés	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Ig (*)
Région Midi-Pyrénées	- 34,3 %	- 23,1 %	+1,4%	- 22,7 %	- 35,9 %	+9,2%	-51,6%	
France Métropolitaine	- 19,2 %	-24 %		- 25,2 %	- 26,2%	+18,2 %	-33,6 %	

(*) Ig = indicateur de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels)

Comparaison accidentalité 2002-2006 et 2007-2011



Pour la période 2007-2011, on observe une baisse sensible du nombre d'accidents (-26 %) par rapport à la période 2002-2006. Cette baisse est supérieure à celle observée au niveau national (-19%), mais inférieure à celle du niveau régional (-34%).

Le nombre de victimes (tués et blessés) est en baisse. La baisse du nombre de tués (-15%) est plus faible que celle du niveau régional (-23%) ou national (-25%). La baisse du nombre de blessés (-26%) est identique à celle observée au niveau national.

Nota : la comparaison de l'évolution des blessés hospitalisés et non hospitalisés entre ces 2 périodes n'est pas significative, puisque le temps d'hospitalisation entre les catégories de blessés a été modifiée au 1er janvier 2005 (voir précisions dans le paragraphe ci-dessus)

Rappel de quelques définitions et des modifications intervenues en 2005:

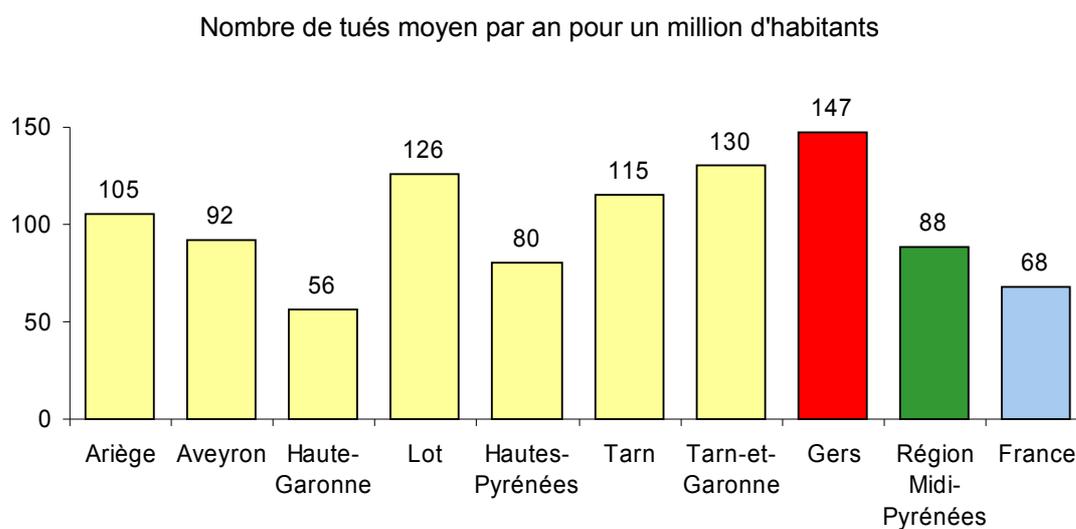
Accident corporel : accident survenu sur voie ouverte à la circulation publique impliquant au moins 1véhicule et ayant fait au moins 1victime.

Tué : depuis 2005, victime décédée sur le coup ou dans les **30 jours** qui suivent l'accident.
avant 2005, victime décédée sur le coup ou dans les **6 jours** qui suivent l'accident.

Blessé hospitalisé : depuis 2005, blessé dont l'état nécessite plus de **24 heures** d'hospitalisation
avant 2005, blessé dont l'état nécessite plus de **6 jours** d'hospitalisation (terme employé : blessé grave).

Blessé non hospitalisé : depuis 2005, blessé dont l'état nécessite un traitement médical sans hospitalisation ou avec une hospitalisation de **moins de 24h**.
avant 2005, blessé dont l'état nécessite un traitement médical sans hospitalisation ou avec une hospitalisation de **moins de 6 jours** (terme employé : blessé léger).

Comparaison de la mortalité routière par million d'habitants années 2007-2011

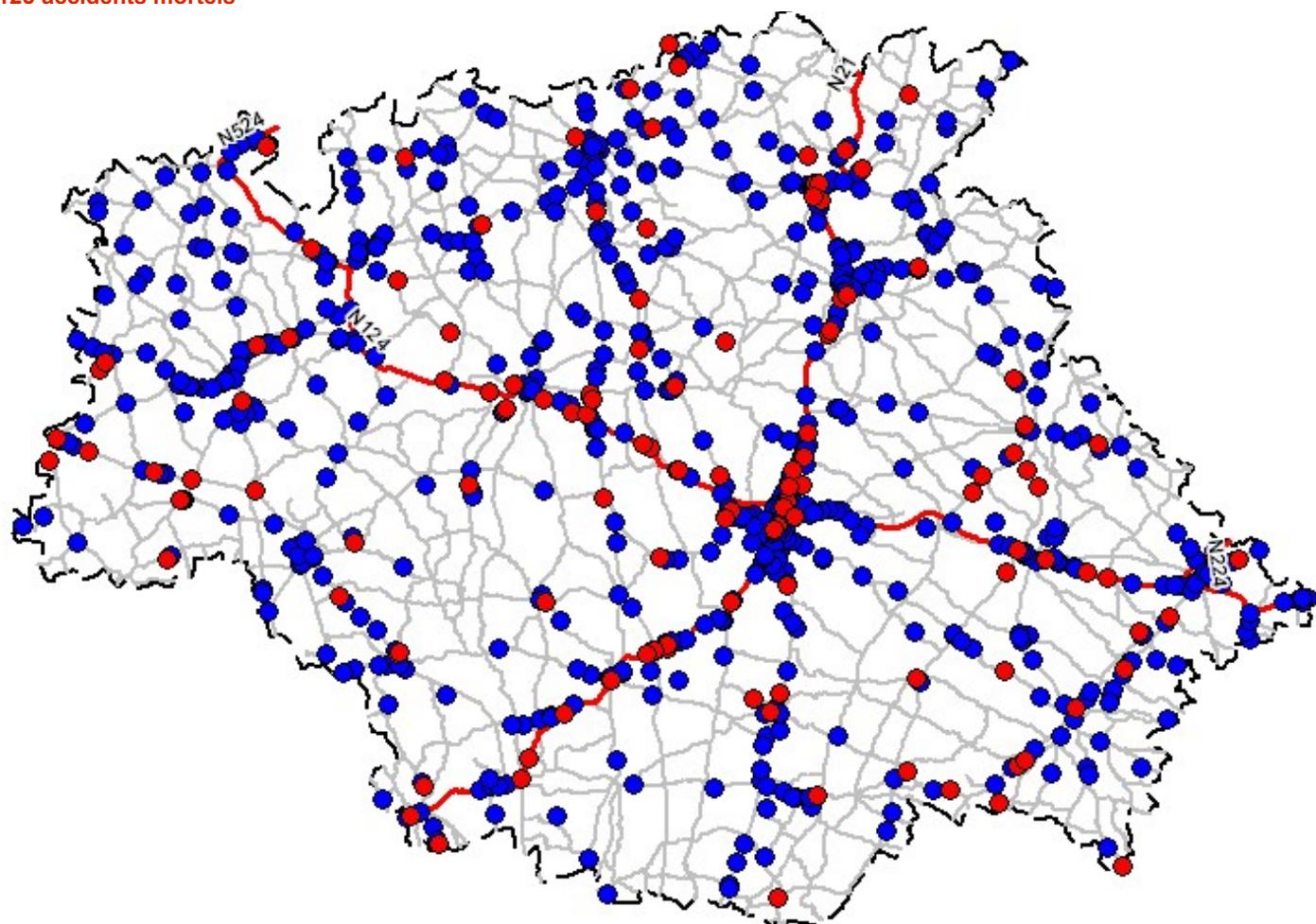


Sur la période 2007-2011, le Gers est le département qui a la plus forte mortalité routière, ramenée au nombre d'habitants, de la France métropolitaine.

II – Localisation des accidents 2007 - 2011

943 accidents corporels dont

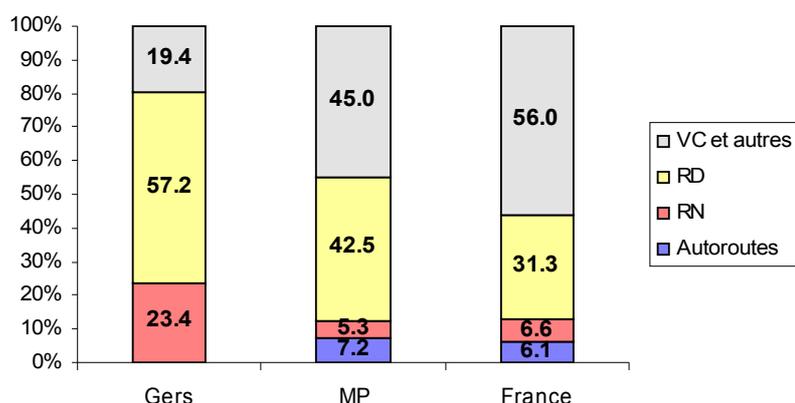
125 accidents mortels



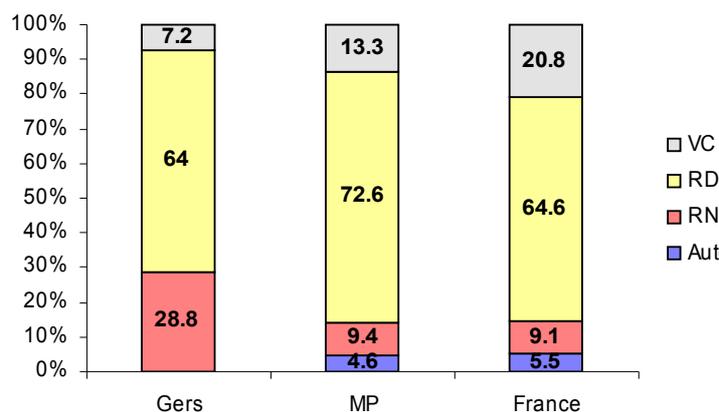
Les accidents se concentrent sur les plus grandes agglomérations (Auch, Condom, L'Isle-Jourdain, Fleurance, Lectoure, Nogaro) et sur les axes les plus circulés RN 21, RN 124, RD 931, RD 930, RD 929...

Répartition par type de réseaux - Comparaison Gers / Midi-Pyrénées (MP) et France métropolitaine

Accidents corporels 2007-2011



Accidents mortels 2007-2011



Nota : un accident peut être comptabilisé sur 2 type de voies différentes (accidents en carrefour)

La répartition des accidents du Gers par type de réseaux se démarque par rapport à celles de midi-Pyrénées et de la France.

Les particularités du Gers :

Pas de grosses agglomérations (à l'exception d'Auch), pas d'autoroute, un linéaire important de RD et de RN (avec peu de 2 x 2 voies), d'où un nombre plus important d'accidents sur RD et RN qu'en Midi-Pyrénées ou en France :

- près de 6 accidents corporels sur 10 sur RD (4 sur 10 en Midi-Pyrénées et 3 sur 10 en France).
- 23,4 % des accidents corporels sur RN (12,5% en Midi-Pyrénées et 12,7% en France – RN et autoroutes confondus)

Globalement, les accidents sur les voies communales sont moins graves que sur les autres réseaux . Pour le Gers, un peu moins de 20 % des accidents corporels et près de 7 % des accidents mortels. Cependant, les accidents corporels sur les voies communales gersoises sont 2 fois plus graves que sur celles de la région et 2,5 fois plus graves que sur celles de la France métropolitaine)

A noter aussi que les répartitions du Gers sont pratiquement identiques à celles à la période précédente (2002-2006).

En / hors agglomération

Localisation	Accidents corporels		Tués	lg (*)
	Nb	%		
Hors agglo	665	70.5	116	17.4
Agglo Auch	125	13.3	6	4.8
Autres agglos	153	16.2	16	10.3
Total	943	100.0	138	14.6

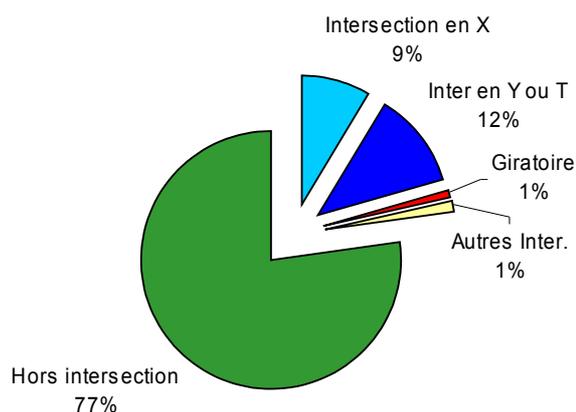
(*) lg = indicateur de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels)

Près des deux tiers des accidents corporels se produisent hors agglomération (taux sensiblement identique à celui de la période 2002-2006). Les accidents hors agglomération sont plus graves que les accidents en agglomération. La gravité d'un accident (le degré d'atteinte corporelle) dépend étroitement de l'énergie de choc donc des vitesses pratiquées.

A noter aussi, que les accidents survenus dans l'agglomération d'Auch sont 2 fois moins graves que ceux des agglomérations plus petites.

En / hors intersection

Répartition des accidents corporels 2007-2011



Près d'un quart des accidents corporels se sont produits en intersection (taux similaire à la période précédente).

12% des accidents mortels ont eu lieu en intersection.

Répartition suivant le profil de la voie

Profil en long

	Nbre d'acc	%	lg
Plat	645	68,4	12,7
Pente	210	22,3	20,5
Sommet de côte	47	5,0	8,5
Bas de côte	34	3,6	14,7

(un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Profil en travers

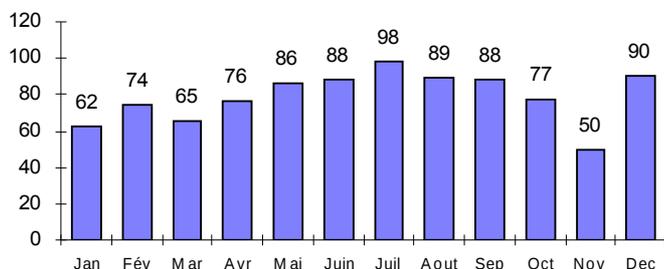
	Nbre d'acc	%	lg
Partie rectiligne	644	68,3	13,2
Courbe à gauche	168	17,8	17,3
Courbe à droite	117	12,4	17,1
en S	28	3,0	17,9

Un tiers des accidents corporels ont eu lieu en courbe.
Les accidents en courbe sont plus graves que ceux qui se produisent sur une partie rectiligne.

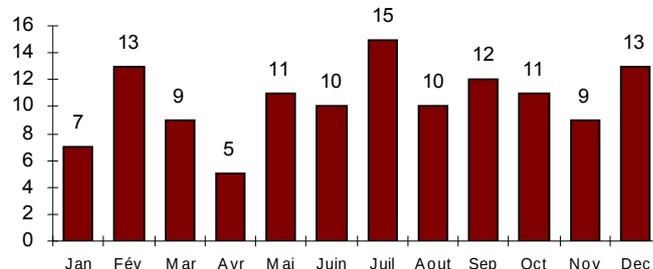
III – Répartition temporelle des accidents 2007 – 2011

Selon le mois

- Nombre d'accidents corporels



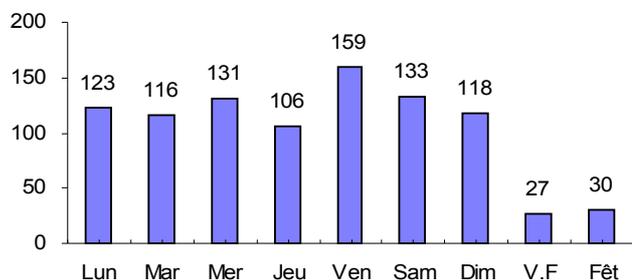
- Nombre d'accidents mortels



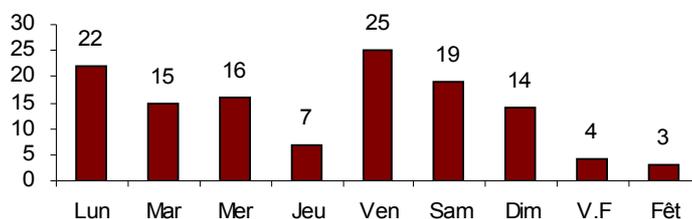
Sur les 5 dernières années, les mois les plus accidentogènes sont les mois où la météo est la plus clémente (mai à septembre) ainsi que le mois de décembre. Les mois les plus mortels ont été les mois de juillet, décembre (qui sont aussi les plus accidentogènes) ainsi que le mois de février.

Selon le jour de la semaine

Nombre d'accidents corporels

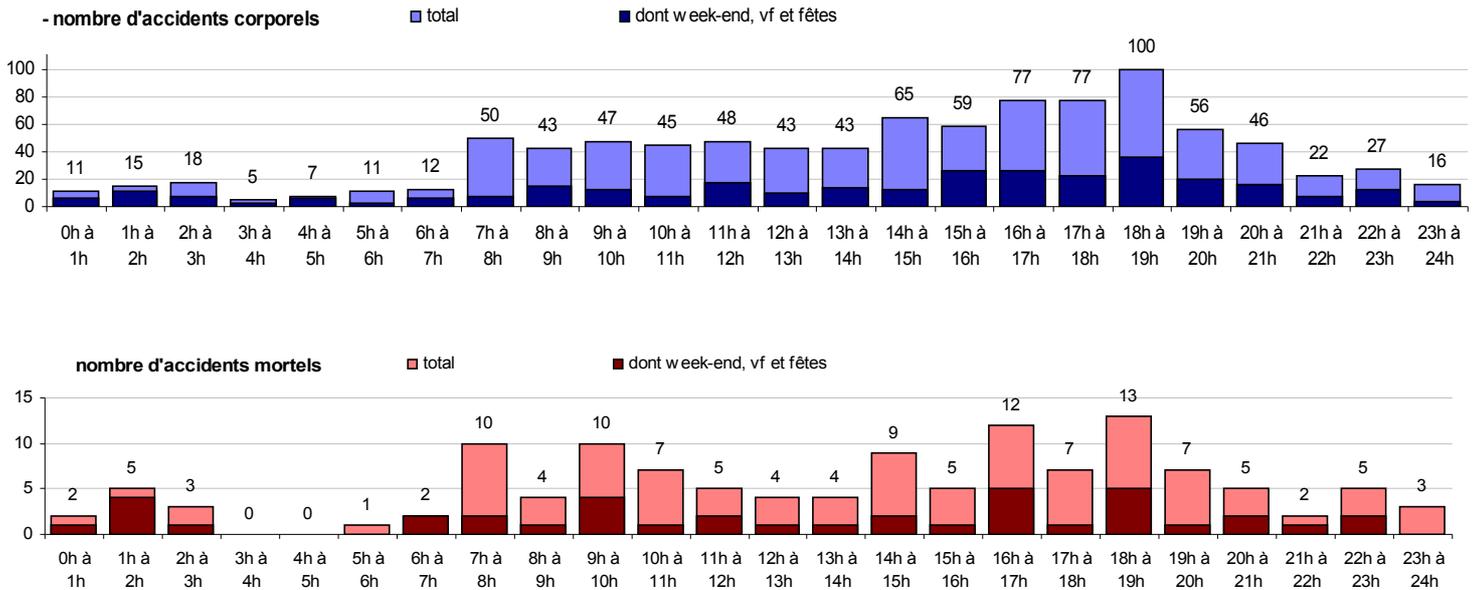


Nombre d'accidents mortels



Les accidents corporels sont relativement bien répartis sur l'ensemble de la semaine avec une pointe les vendredi et samedi. Ces 2 jours sont aussi les plus mortels, avec le lundi. On observe un creux le jeudi.

Selon l'heure

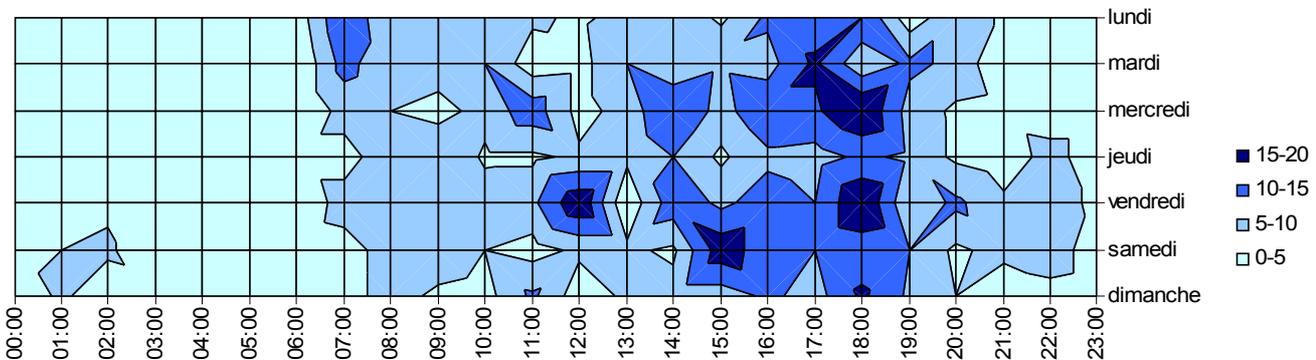


Les tranches horaires durant lesquelles se déroulent le plus d'accidents corporels se situent entre 14h et 19h, avec une pointe de 18 à 19 h. On retrouve cette pointe au niveau des accidents mortels, avec 4 autres pics : de 7 à 8h, de 9 à 10h, de 14 à 15h et de 16 à 17h.

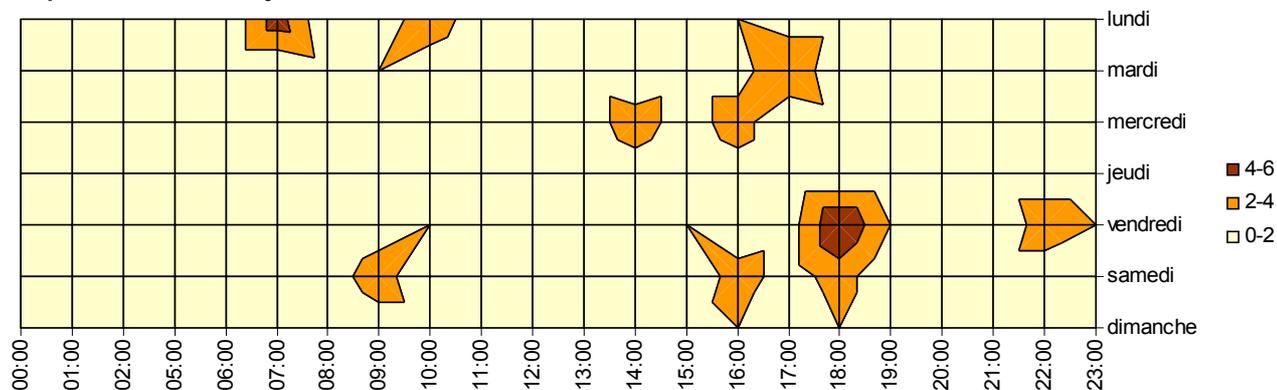
Une grande majorité des accidents entre 0h et 5h se passe le week-end. A noter aussi l'indice de gravité important des accidents se produisant entre 1 et 2 h : 1 accident sur 3 a été mortel.

Selon les heures et les jours

Répartition horaire et journalière des accidents corporels



Répartition horaire et journalière des accidents mortels



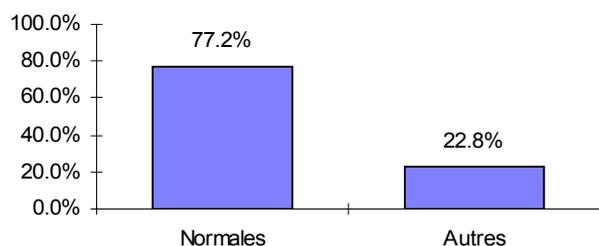
Le 1er graphe met en évidence le sur-risque d'accident en semaine entre 16 et 19 heures, ainsi que le vendredi vers 12 heures, le samedi vers 15 heures et, à une moindre échelle, le dimanche vers 18 heures.

On observe sur le 2nd graphe, une sur-mortalité les vendredis entre 17 et 19h, ainsi que les lundis vers 7h.

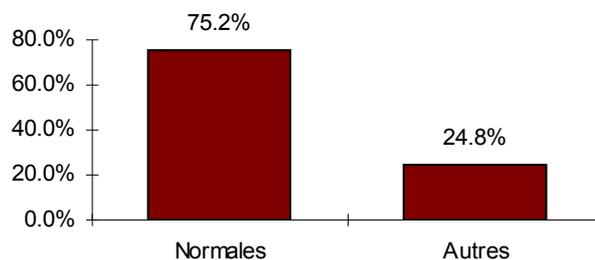
IV – Les circonstances des accidents 2007 – 2011

Selon les conditions atmosphériques

Accidents corporels



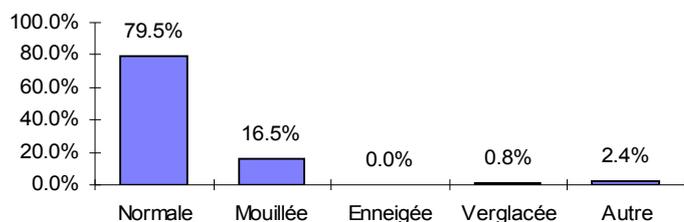
Accidents mortels



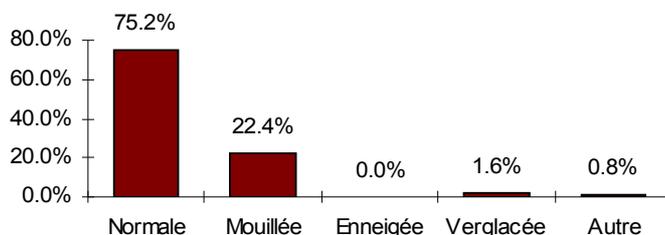
Autres = pluie, neige, grêle, brouillard, vent, tempête, temps éblouissant ou couvert...

Selon l'état de la surface

Accidents corporels



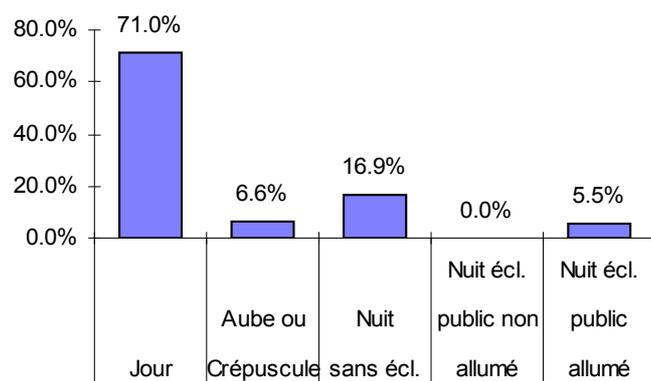
Accidents mortels



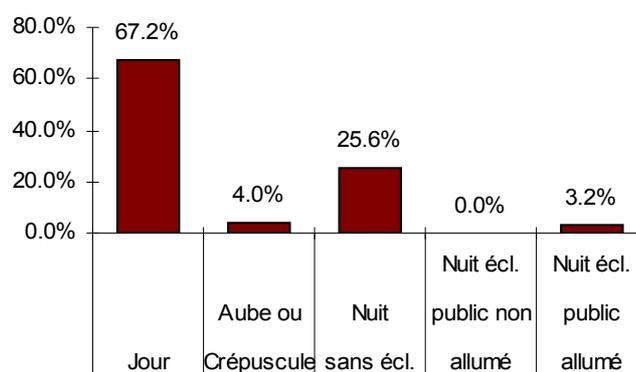
Autre = flaques, inondée, boue, corps gras/huile, ...

Selon la luminosité

Accidents corporels



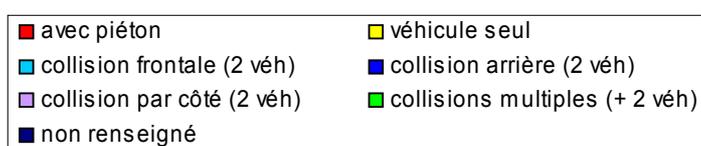
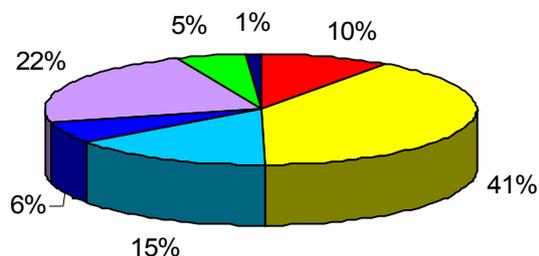
Accidents mortels



La grande majorité des accidents se produisent le jour (71%), sous conditions atmosphériques normales (77,2 %) et sur chaussée sèche (79,5 %).

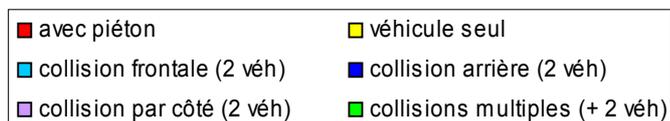
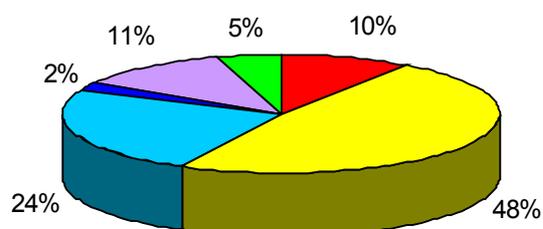
V – Les types de collision des accidents 2007 – 2011

Les types de collision des accidents corporels



Dans 1 accident corporel sur 10, 1 piéton est impliqué.
Dans 41% des accidents corporels, 1 seul véhicule est impliqué.

Les types de collision des accidents mortels



1 accident mortel sur 10 implique 1 piéton.
Dans près de la moitié des accidents mortels, 1 seul véhicule est impliqué.
Les collisions frontales représentent près d'1 accident mortel sur 4.

Les types de collision avec obstacles fixes

Obstacle fixe heurté	Nombre d'accidents corporels	Tués	Total Blessés	dont blessés hospitalisés	lg (*)
Véhicule en stationnement	14	0	10	2	0
Arbre	100	32	96	68	32
Glissière métallique	24	6	24	10	25
Glissière béton	2	0	2	2	0
Autre glissière	1	0	1	0	0
Bâtiment, mur, pile de pont	21	2	25	18	9,5
Support signalisation, poste d'appel urgence	3	0	7	2	0
Poteau	20	2	18	13	10
Mobilier urbain	4	0	4	2	0
Parapet	8	1	18	11	12,5
Îlot, refuge, borne haute	3	0	3	2	0
Bordure de trottoir	10	0	13	8	0
Fossé, talus, paroi rocheuse	161	26	197	119	16,1
Autre obstacle fixe sur chaussée	4	0	4	2	0
Autre obstacle sur trottoir ou accotement	13	0	17	12	0
Total	388	69	439	271	

(*) lg = indicateur de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels du type d'obstacle)

Les accidents corporels contre obstacles fixes représentent 41 % des accidents de la période 2007 – 2011 (contre 35 % pour la période précédente 2002 -2006) et 50 % des tués (45 % pour la période 2002-2006).

Les accidents contre arbres représentent 10 % des accidents corporels mais 23 % des tués sur la période 2007-2011 (en France métropolitaine, en 2011, les accidents contre arbres représentent 2 % des accidents corporels et 11 % des tués). L'indice de gravité des accidents contre arbre est particulièrement élevé.

A noter aussi, un indice de gravité élevé pour les accidents contre glissières.

VI- Les usagers impliqués dans les accidents 2007 – 2011

Répartition des accidents corporels selon la catégorie d'impliqués

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nb accidents	% accid.	Ig
Piéton	91	9.7 %	13.2
Cycle	38	4.0 %	13.2
Cyclomoteur (< 50 cm3)	112	11.9 %	4.5
Motos 125cm3 (>= 50 et <= 125 cm3)	27	2.9 %	3.7
Motos > 125 cm3	101	10.7 %	7.9
Véhicule léger ou utilitaire	801	84.9 %	14.6
Poids lourd	76	8.1 %	28.9
transport en commun	4	0.4 %	
Train	1	0.1 %	
les autres modes	19	2.0 %	
Ensemble des accidents de la période	943		

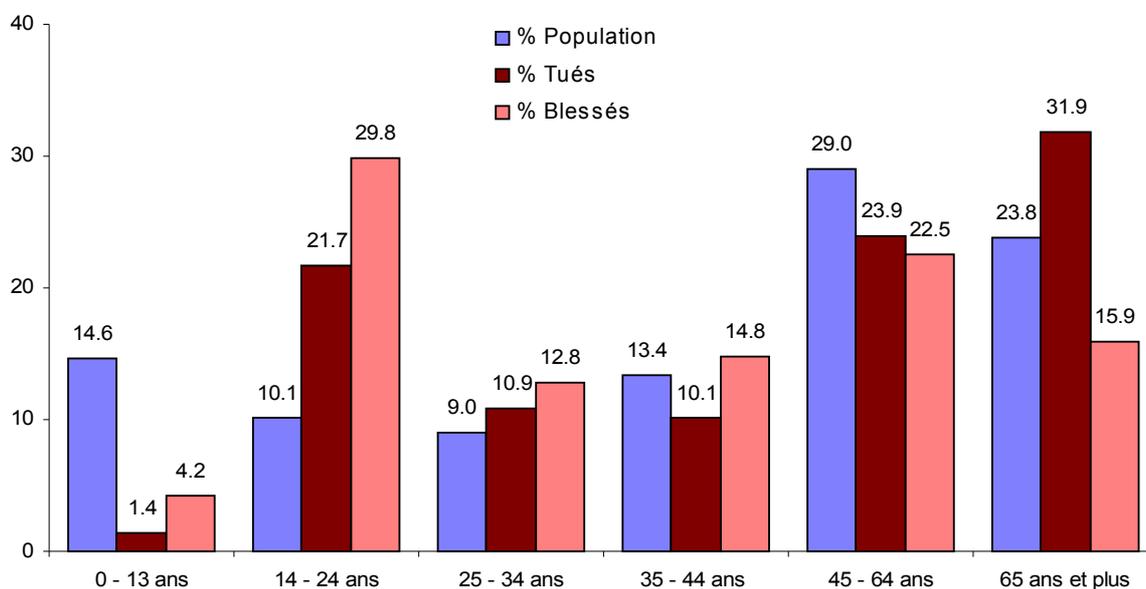
Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Les véhicules légers ou utilitaires sont impliqués dans près de 85 % des accidents.

Les 2 roues motorisés sont impliqués dans 1 accident corporel sur 4, alors qu'ils ne représentent qu'environ 2% à 3,8% du trafic.

L'indice de gravité (Ig), nombre de tués pour 100 accidents, est très important dès qu'un poids-lourd est impliqué.

Répartition des victimes (tués et blessés) par classes d'âges

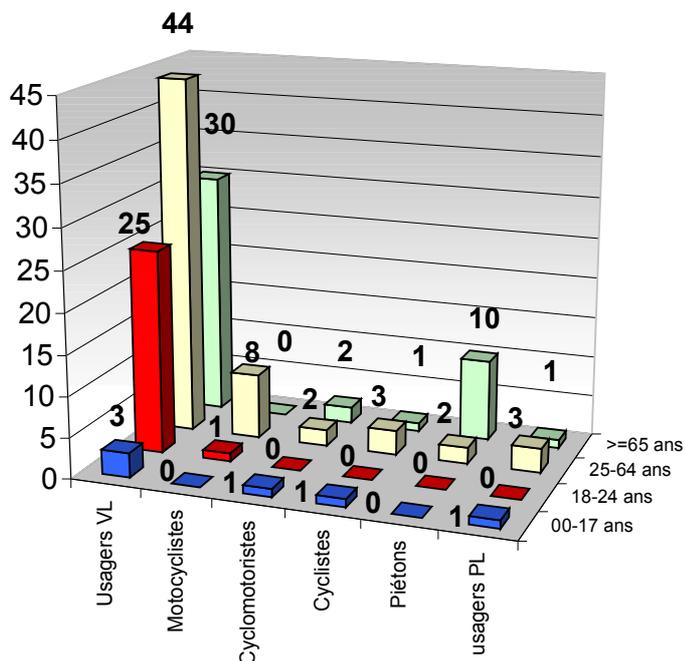


2 classes d'âges se démarquent :

- Les jeunes 14 - 24 ans qui représentent 10,1% de la population gersoise, 21,7% des tués et 29,8% des blessés.
- Les seniors (65 ans et plus) qui représentent près de 24 % de la population et 32 % des tués.

Répartition des victimes (tués et blessés) par catégorie d'usagers et classes d'âges

Tués par catégories d'usagers et classes d'âges
Année 2007 à 2011 (138 tués)



74 % des tués étaient usagers de véhicules légers, 14 % étaient en 2 roues.
Sur les 12 tués piétons, 10 avaient plus de 65 ans.

		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-64 ans	65 ans et +	Total
Piéton	Tués				2	10	12
	Blessés	6	4	2	31	40	83
	dont BH	5	2		21	30	58
Cycle	Tués	1			3	1	5
	Blessés	5	1	1	19	17	43
	dont BH	2			12	11	25
Cyclos	Tués		1		2	2	5
	Blessés	2	75	18	21	3	119
	dont BH	1	45	11	17	2	76
Motos 125 cm3	Tués				1		1
	Blessés		7	6	14		27
	dont BH		6	5	12		23
Motos > 125cm3	Tués			1	7		8
	Blessés		1	11	91	1	104
	dont BH		1	5	71	1	78
VL ou VU	Tués	1	2	25	44	30	102
	Blessés	36	53	189	402	131	811
	dont BH	10	18	104	223	87	442
Poids lourd	Tués		1		3	1	5
	Blessés	1	1	1	26	1	30
	dont BH	1			14		15
Transports en commun	Tués						
	Blessés	1			2		3
	dont BH	1			1		2
Train	Tués						
	Blessés				8	1	9
	dont BH				1		1
Autre mode	Tués						
	Blessés	1	2		11	4	18
	dont BH				1	3	4
Total	Tués	2	4	26	62	44	138
	Blessés	52	144	228	625	198	1247
	dont BH	20	72	125	373	134	724

Les piétons :



- Ils sont impliqués dans 10 % des accidents corporels et 10 % des accidents mortels.
- 42 % des accidents se sont produits dans l'agglomération d'Auch et 44 % dans les autres agglomérations du département.
- 80% des accidents corporels ont lieu le jour.
- Les piétons représentent 9 % des tués (contre 5 % des tués pour la période 2002-2006).
- 10 tués sur 12 avaient 65 ans ou plus. Les seniors représentent également près de la moitié des blessés piétons (même proportion pour la période 2002 -2006)

Les cyclistes :



- Ils sont impliqués dans 4% des accidents corporels et 4% des accidents mortels.
- 47% des accidents ont lieu en agglomération. 95 % des accidents ont lieu le jour.
- Les cyclistes représentent 4 % des tués (contre 2 % des tués pour la période 2002-2006) et 3 % des blessés (3% pour 2002-2006).

Les cyclomotoristes :



- Ils sont impliqués dans 12 % des accidents corporels et 4 % des accidents mortels.
- 64% des accidents ont lieu en agglomération. 70 % des accidents ont lieu le jour.
- Les cyclomotoristes représentent 4 % des tués et 10% des blessés (pourcentages équivalents à ceux de la période 2002-2006)
- Parmi les 5 tués, 2 avaient 65 ans ou plus.
- 63% des blessés étaient âgés de 14 à 17 ans (inclus).

Les motocyclistes :



- Les motocyclistes sont impliqués dans 14 % des accidents corporels et 7 % des accidents mortels.
- 80 % des accidents ont eu lieu hors agglomération. 76 % des accidents se sont produits de jour.
- Les motards représentent 7 % des tués et 10 % des blessés (contre 11 % des tués et 8 % des blessés pour la période 2002-2006).

Les automobilistes (véhicules légers ou utilitaires) :



- Ils sont impliqués dans 85 % des accidents corporels et 89 % des accidents mortels.
- 70% des accidents ont lieu hors agglomération. 70% des accidents se sont produits de jour.
- Les automobilistes représentent 74 % des tués et 65 % des blessés (contre respectivement 76 % et 71% pour la période 2002-2006).

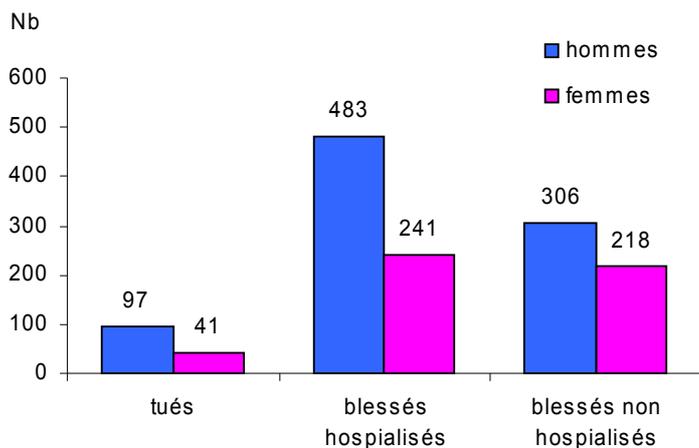
Les usagers de poids-lourds :



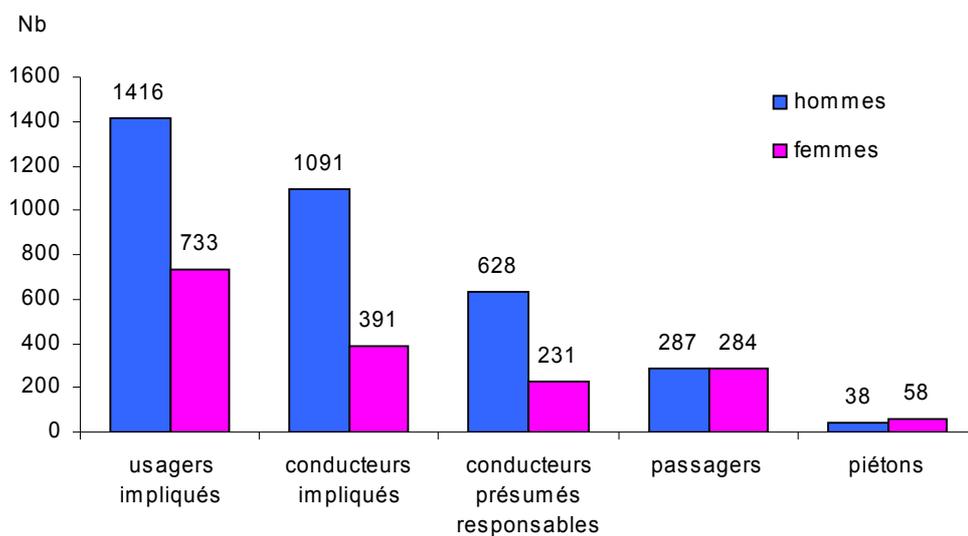
- Les poids-lourds sont impliqués dans 8 % des accidents corporels et dans 17 % des accidents mortels.
- 75 % des accidents ont eu lieu hors agglomération. 78 % des accidents se sont produits de jour.
- Les usagers de poids-lourds représentent 4 % des tués et 2 % des blessés (3% des tués et 2% des blessés pour la période 2002-2006).

Répartition des impliqués hommes / femmes dans les accidents corporels

Les victimes



Les types d'impliqués



La population masculine est sur-représentée dans les accidents de la route.

Dans notre département, sur la période 2007-2011, 70 % des tués et 63 % des blessés sont des hommes (pour la France métropolitaine, sur la même période : 76 % des tués et 63 % des blessés). Ils représentent les trois quarts des conducteurs impliqués dans un accident corporel, et près des trois quarts des conducteurs présumés responsables (taux équivalent à celui du niveau national : Gers 73 % , France 74%) .

Parmi les passagers impliqués dans un accident, on trouve autant d'hommes que de femmes.

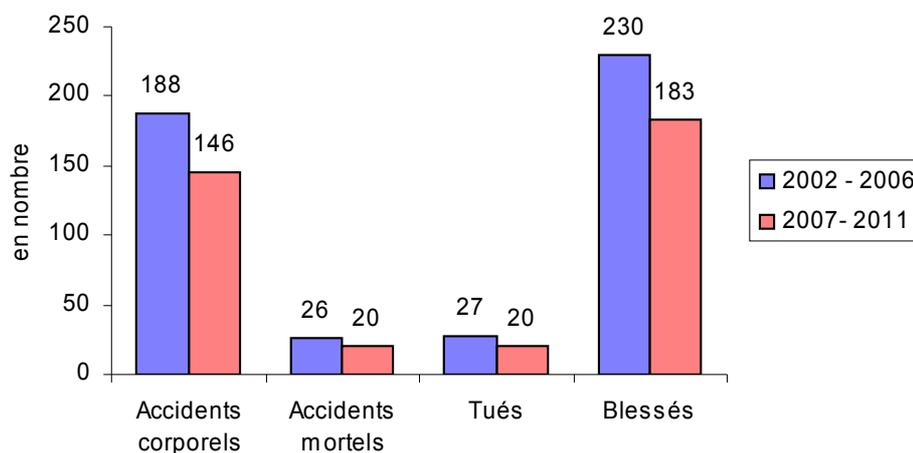
A noter que les femmes représentent 60 % des piétons victimes d'un accident.

VII- Le comportement des usagers dans les accidents 2007 – 2011

L'alcool et les stupéfiants dans les accidents corporels

Accidents impliquant au moins un conducteur ou piéton ayant un taux d'alcool positif

Comparaison de l'accidentalité avec alcool 2002-2006 et 2007-2011



Dans 15,5 % des accidents corporels 2007-2011, un conducteur présente un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal. Le pourcentage s'élève à 16% pour les accidents mortels.

Sur la période précédente (2002-2006), on retrouve à peu près les mêmes pourcentages : les accidents avec alcool représentaient 14,7% des accidents corporels et 17,1% des accidents mortels.

La baisse des accidents corporels avec alcool observée entre les périodes 2002-2006 et 2007-2011 est moins importante que celle de l'ensemble des accidents corporels (baisse de 26,2% pour l'ensemble des accidents corporels, baisse de 22,3% pour les accidents corporels avec alcool).

Le taux d'accidents corporels avec alcool sur la période 2007-2011 est plus élevé dans le Gers (15,5%), qu'en Midi-Pyrénées (11,9%) et qu'en France métropolitaine (8,6%).

Accidents impliquant au moins un conducteur ou piéton positif pour au moins un produit stupéfiant

L'exploitation des données concernant l'accidentologie sous emprise de stupéfiant est peu significative puisque sur la période 2007-2011 les résultats dans notre département ne sont connus que pour 138 accidents corporels (soit 14,6% des accidents).

On dénombre, sur la période 2007-2011, 28 accidents corporels sous emprise de stupéfiant dont 7 mortels. Ces accidents ont fait 8 tués et 40 blessés dont 30 hospitalisés.

A noter que dans 11 accidents dont 4 mortels, le conducteur positif au stupéfiant présentait aussi un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal.

Les équipements de sécurité (casque ou ceinture de sécurité)

Nota : les taux de port du casque ou de la ceinture sont extrapolés à partir des accidents où le taux de port est connu. Cette extrapolation est basée sur l'hypothèse que les usagers dont le port du casque ou de la ceinture est indéterminé se répartissent comme les usagers dont le port est connu.

Utilisation de l'équipement de sécurité (casque ou ceinture) par les usagers impliqués dans un accident corporel.

Période	Cyclos		Motos		VL ou VU		PL	
	2002-2006	2007-2011	2002-2006	2007-2011	2002-2006	2007-2011	2002-2006	2007-2011
Port connu	95,8 %	94,0 %	98,1%	83,9 %	93,9 %	94,5 %	59,0 %	84,4 %
Port de l'équipement	96,2 %	93,7 %	98,1%	96,0 %	94,8 %	95,6 %	93,5 %	93,4 %
Non-port de l'équipement	3,8 %	6,3 %	1,9 %	4,0 %	5,2 %	4,4 %	6,5 %	6,6 %

Sur la période 2007-2011, 93,4 % à 96 % des impliqués dans un accident corporel portaient leur casque ou avaient attaché leur ceinture de sécurité.

A souligner, l'évolution négative entre les 2 périodes 2002-2006 et 2007-2011 du non-port du casque pour les deux-roues motorisés : -2,5 points pour les cyclomoteuristes et -2,1 points pour les motocyclistes.

Les équipements de sécurité (casque ou ceinture) dans les accidents mortels

Sur la période 2007-2011 :

- les 5 tués en cyclomoteurs portaient leur casque
- les 9 tués en motos portaient leur casque
- Parmi les 102 tués usagers de véhicules légers ou utilitaires, 19 n'avaient pas attaché leur ceinture de sécurité, soit près d'1 tué sur 5. De plus, dans 11 cas, le port de la ceinture n'a pas pu être déterminé.
- Parmi les 5 tués en poids-lourds, 3 n'avaient pas attaché leur ceinture.

La perte de vigilance ou l'attention perturbée

Définitions :

La vigilance correspond à un état de veille. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à la fatigue, à la somnolence, à la consommation de psychotropes (alcool, stupéfiants ou/et médicaments), mais aussi au caractère parfois répétitif ou monotone de la conduite. Ces aspects sont parfois difficiles à mettre en évidence dans un accident.

Aussi, seul le motif « malaise et fatigue » apparaît dans notre base de données. Les forces de l'ordre font remonter ce motif lorsqu'il est estimé manifeste et déterminant dans l'accident.

L'attention perturbée ou « distraction » est le détournement ponctuel de l'attention du conducteur des tâches de conduite. L'attention peut être perturbée par l'usage du téléphone au volant, par d'autres appareils type GPS, autoradio, ou par un passager, ...

Le facteur fatigue ou malaise

Sur la période 2007-2011, dans le Gers, ce facteur a été retenu dans 88 accidents corporels (soit dans 9,3 % des accidents) dont 16 accidents mortels (soit 12,8 % des accidents mortels). Le bilan des victimes s'élève à 19 tués (soit 13,8% des tués) et à 196 blessés (soit 15,7%) dont 82 hospitalisés.

L'attention perturbée

Sur la période 2007-2011, ce facteur a été mis en évidence dans 151 accidents corporels (soit dans 16 % des accidents) dont 15 accidents mortels (soit 12 % des accidents mortels). Le bilan des victimes s'élève à 20 tués (soit 14,5% des tués) et à 211 blessés (soit 16,9 %) dont 133 hospitalisés.

ANNEXES

APPROFONDISSEMENTS PAR ENJEUX

	page
A – Les jeunes 14 – 24 ans	25
B – Les seniors 65 ans et plus	41
C – Les accidents avec alcool	53
D – Les deux-roues motorisés	63
E – Les infrastructures et la vitesse	77
F – La perte de vigilance et l'attention perturbée	89

ANNEXE A

Les jeunes 14 – 24 ans

I – Les jeunes 14 – 17 ans

II – Les jeunes adultes 18 – 24 ans

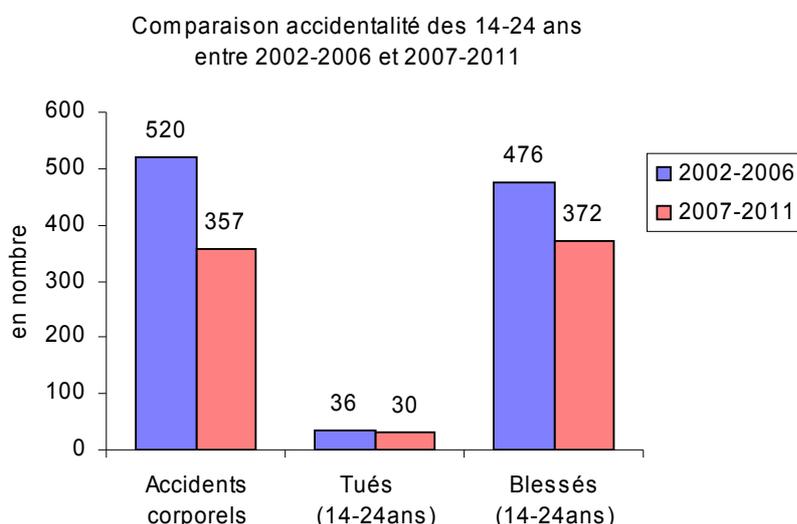
A - LES JEUNES 14 – 24 ANS

Les jeunes 14 – 24 ans représentent 10,1 % de la population gersoise.

Sur la période 2007-2011, ils sont impliqués dans 37,9 % des accidents corporels, 32,0% des accidents mortels, et représentent 21,7% des tués et 29,8 % des blessés.

Sur la même période, dans l'ensemble de la région Midi-Pyrénées, les jeunes 14-24 ans sont impliqués dans 46,1% des accidents corporels, 26,4 % des accidents mortels et représentent 25,8% des tués et 30,4% des blessés.

Comparaison de l'accidentalité 2007-2011 des jeunes par rapport à 2002-2006



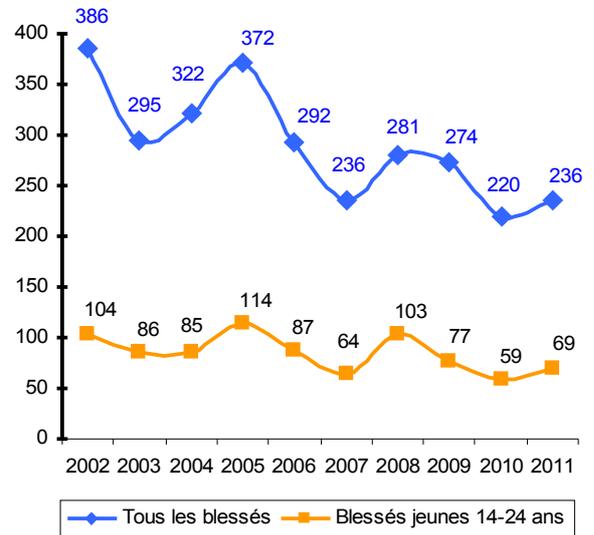
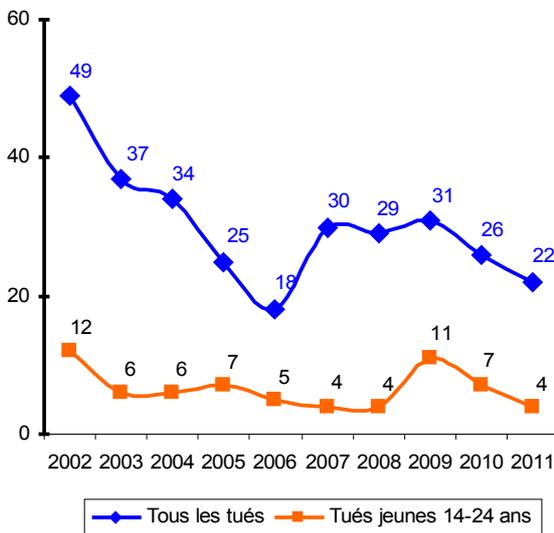
Tous les indicateurs de l'accidentalité 2007-2011 des jeunes 14-24 ans dans le Gers sont en baisse par rapport à la période 2002-2006 : - 31,3 % pour les accidents corporels, - 16,7% pour les tués et - 21,8 % des blessés.

Les baisses observées pour les accidents corporels et pour les tués des jeunes sont plus fortes que celles observées pour l'ensemble des accidents (ensemble accidents corporels : -26,2%, tués : - 15,3%). Par contre la baisse des blessés est plus faible (blessés tous âges : - 26,1%).

Evolution de l'accidentalité des jeunes 14-24 ans sur les 10 dernières années



La courbe des accidents des jeunes 14-24 ans suit les tendances de celle de l'ensemble des accidents. A souligner cependant, qu'en 2011, la courbe des accidents des jeunes continue à baisser alors que le nombre total des accidents a augmenté. Depuis 2005, année d'un pic important, les accidents impliquant un jeune ont été pratiquement divisés par 2.



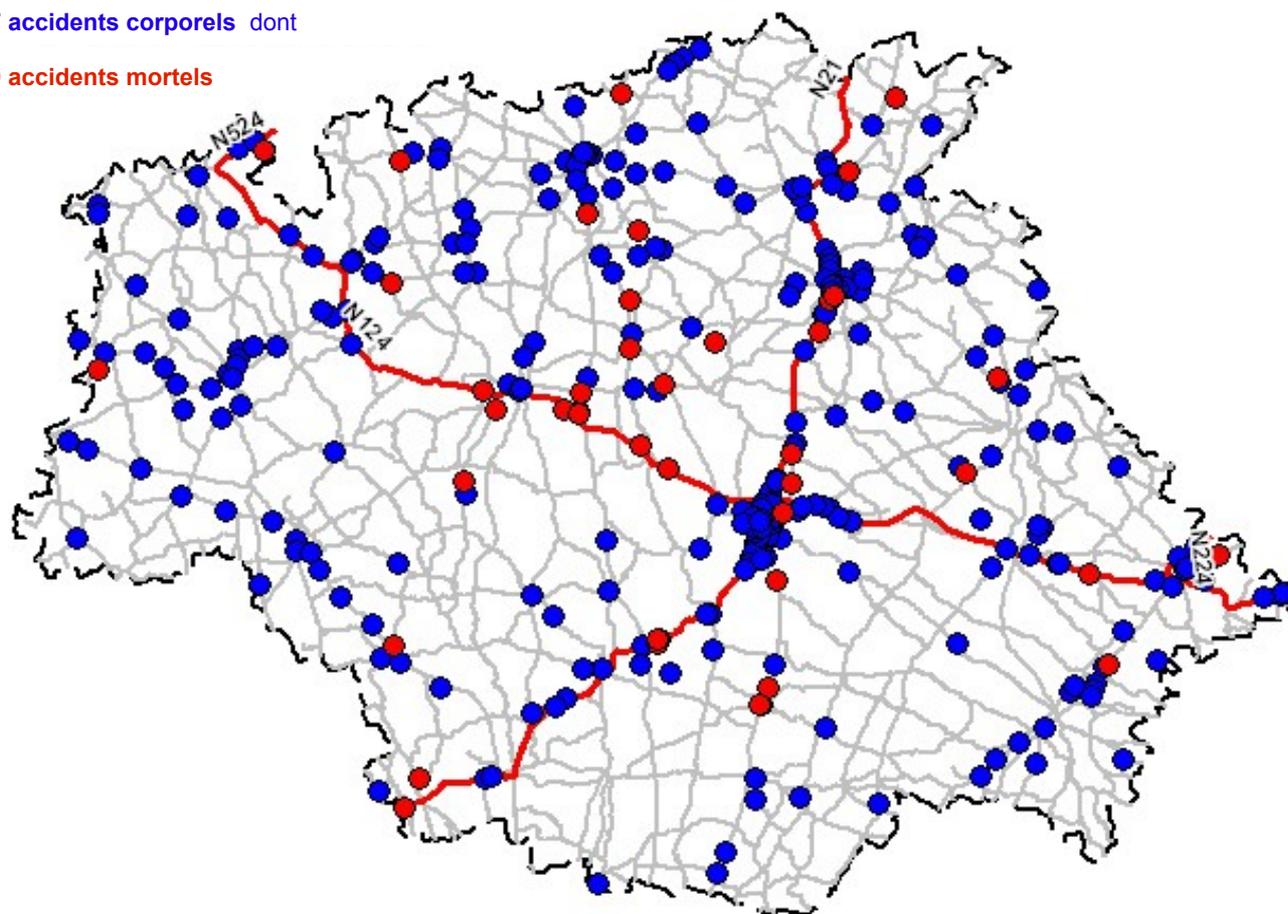
A noter, 2 années où la mortalité des jeunes a été importante : 2002 et 2009. Pour les autres années, le nombre de tués parmi les jeunes se stabilise dans un intervalle de 4 à 7.

La courbe des blessés 14-24 ans suit les mêmes tendances que celle des blessés tous âges confondus.

Localisation des accidents impliquant les jeunes 14-24 ans sur la période 2007-2011

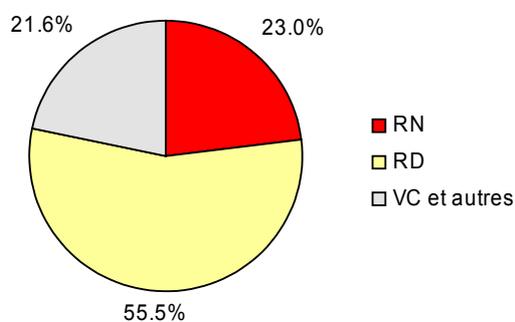
357 accidents corporels dont

40 accidents mortels

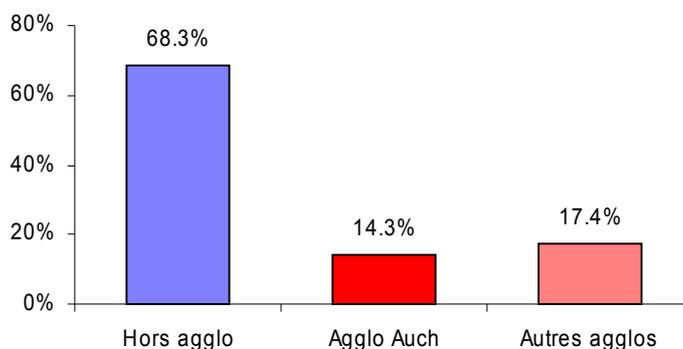


Répartition des accidents corporels impliquant au moins 1 jeune 14-24 ans :

par type de réseaux



En / hors agglomération



La localisation et les répartitions des accidents impliquant un jeune sont similaires à celles de l'ensemble des accidents.

I- Les jeunes 14 – 17 ans dans les accidents 2007 – 2011

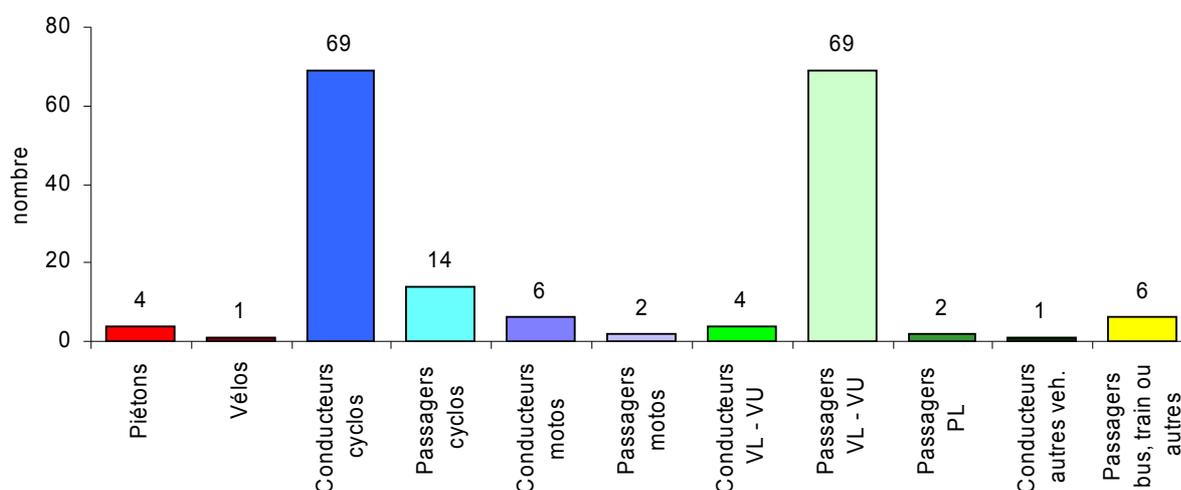
Les jeunes 14 – 17 ans représentent 4,1 % de la population gersoise.

Sur la période 2007-2011, les jeunes âgés de 14 – 17 ans sont impliqués dans 14,1 % des accidents corporels. Ils représentent 2,9 % des tués et 11,5 % des blessés.

Les jeunes conducteurs 14-17 ans sont impliqués dans 8,3 % des accidents corporels et 2,4 % des accidents mortels.

BILAN 2007 -2011	Accidents corporels	Accidents mortels	Victimes (tous âges confondus)		Victimes 14-17 ans	
			Tués	Blessés	Tués	Blessés
Accidents impliquant un jeune de 14 – 17 ans	133	9	11	257	4	144
Accidents impliquant un jeune conducteur de 14 – 17 ans	78	3	3	107	1	90

Répartition des impliqués 14-17 ans par types de véhicules et catégories d'usagers

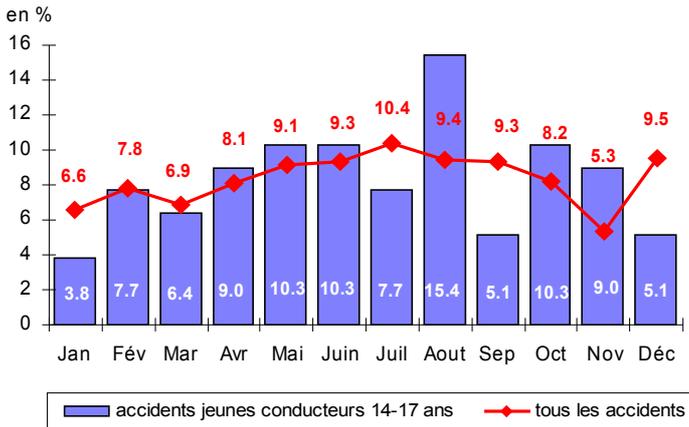


La moitié des impliqués âgés de 14-17 ans est un usager (conducteur ou passager) d'un deux-roues motorisés.

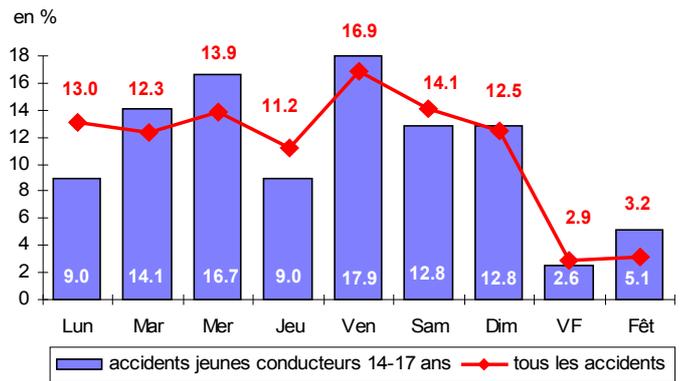
Plus de la moitié (52%) des jeunes 14-17 ans impliqués dans un accident corporel est un passager.

Répartition des accidents impliquant un jeune conducteur 14 - 17 ans dans le temps

Par mois (en %)



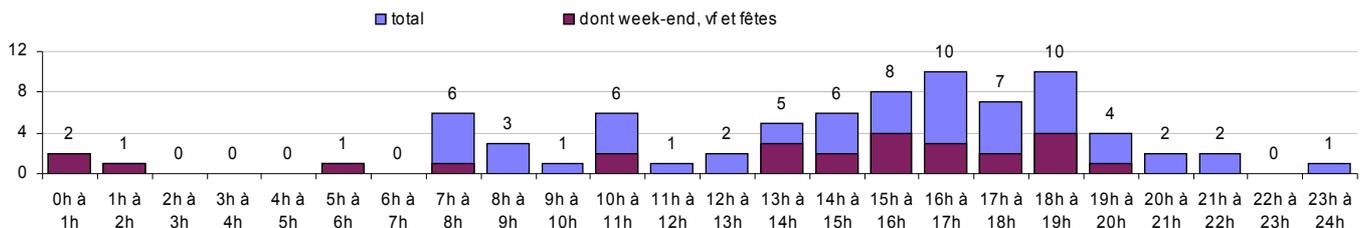
Par jour (en %)



Le mois le plus accidentogène pour les jeunes conducteurs 14-17 ans est le mois d'août. A noter un creux pour les mois de janvier, septembre et décembre.

Les jours les plus accidentogènes pour les jeunes 14-17 ans sont les vendredis, mercredis et les jours de fêtes.

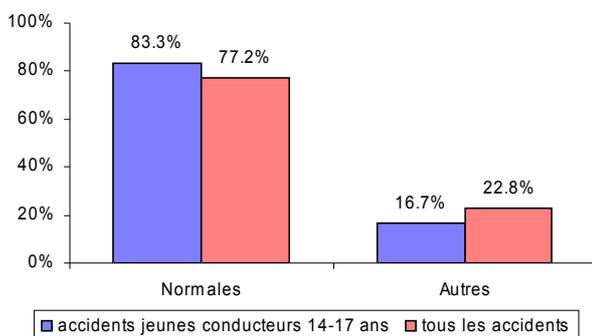
Selon l'heure



Les tranches horaires durant lesquelles se déroulent le plus d'accidents corporels impliquant des jeunes conducteurs de 14-17 ans se situent entre 15 h et 19 h.

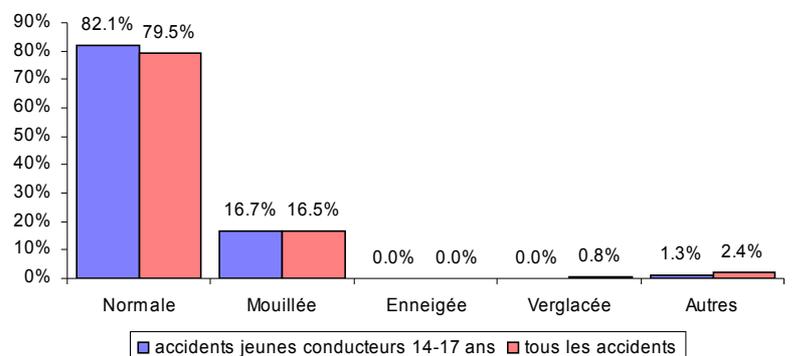
Répartition des accidents impliquant un jeune conducteur 14 – 17 ans selon les circonstances

Selon les conditions atmosphériques



Autres = pluie, neige, grêle, brouillard, vent, tempête...

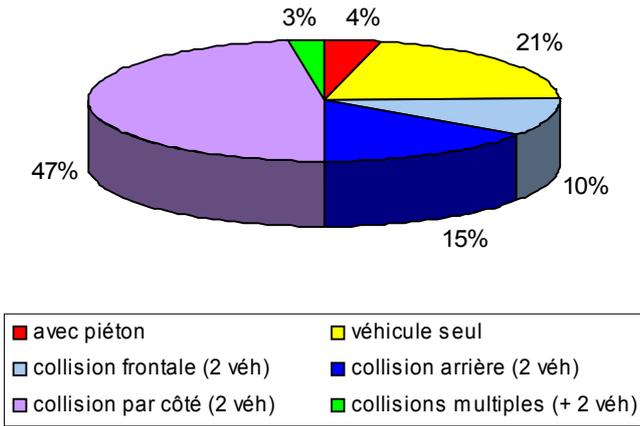
Selon l'état de la surface



Autres = flaques, inondée, boue, corps gras/huile, ...

Les accidents impliquant un jeune conducteur de 14-17 ans se produisent à plus de 80% sous des conditions atmosphériques normales et sur routes sèches ; taux supérieurs à ceux de l'accidentalité générale.

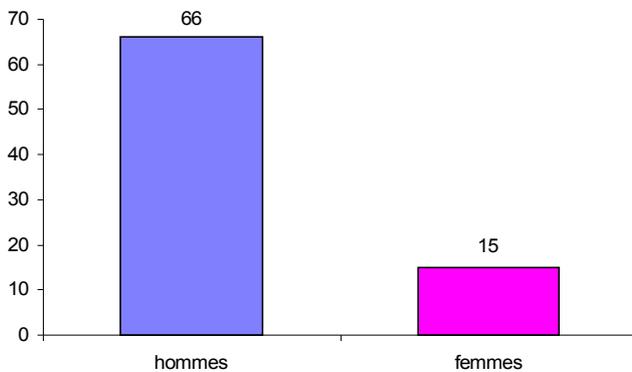
Les types de collisions dans les accidents impliquant un jeune conducteur 14 – 17 ans



La répartition suivant les types de collisions dans les accidents impliquant un jeune conducteur 14-17 ans diffère de celle pour l'ensemble des accidents :

- dans près de la moitié des accidents impliquant 1 jeune conducteur 14-17 ans, il y a eu collision par le côté (47 % contre 22 % pour tous les accidents)
- Les jeunes 14-17 ans ont eu 2 fois moins d'accidents à 1 véhicule seul (21 % contre 41 % pour tous les accidents)

Répartition hommes / femmes des jeunes conducteurs 14 - 17 ans impliqués

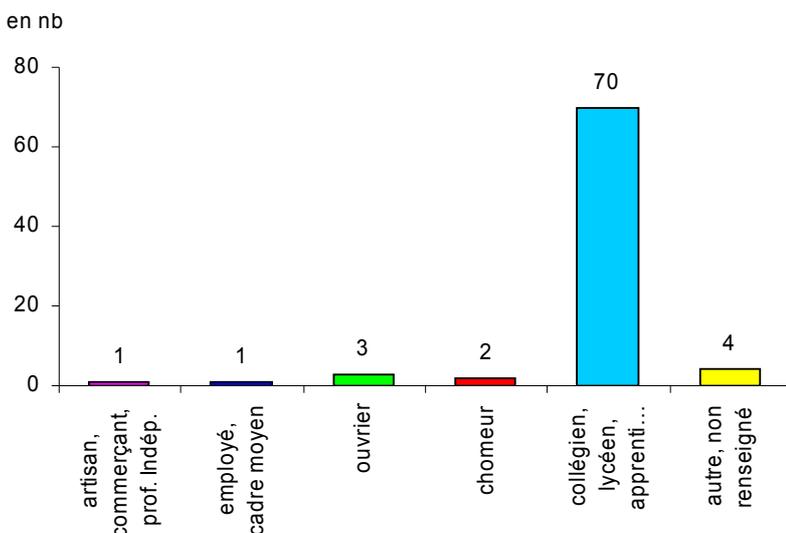


Dans 8 accidents corporels sur 10, le jeune conducteur de 14 -17 ans impliqué est un homme.

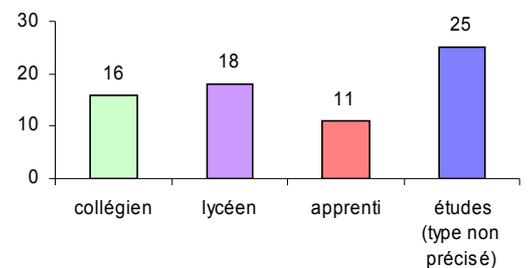
Ce taux est supérieur de plus de 6 points à celui pour l'ensemble des accidents (sur l'ensemble des accidents, 73,6 % des conducteurs impliqués sont des hommes).

Répartition des conducteurs 14 – 17 ans impliqués suivant leur profession et le type de trajet

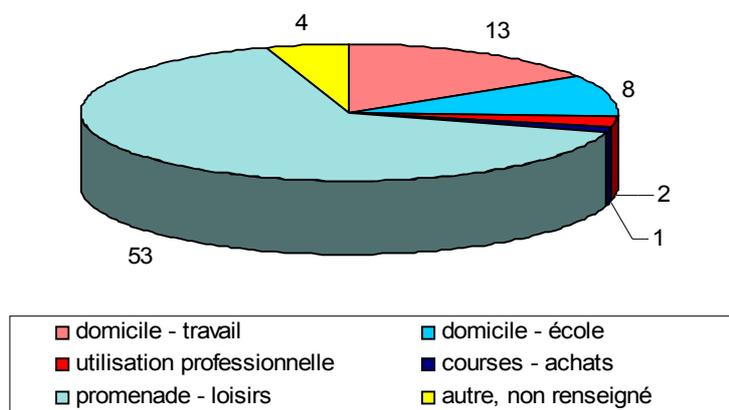
Selon la catégorie socioprofessionnelle (en nb de jeunes conducteurs impliqués)



Détail suivant le type d'études



Selon le type de trajet (en nb de jeunes conducteurs impliqués)



La grande majorité des accidents (65 %) a eu lieu lors d'un trajet promenade – loisirs du jeune conducteur.

Pour près d'1 jeune conducteur 14-17 ans sur 5 (18 %), l'accident s'est produit sur le trajet domicile – travail ou lors d'un trajet professionnel.

Pour 1 jeune conducteur sur 10, l'accident a eu lieu sur le trajet domicile – école.

L'alcoolémie des jeunes conducteurs 14- 17 ans impliqués dans un accident

Sur les 81 jeunes conducteurs 14-17 ans impliqués dans un accident entre 2007 et 2011, aucun jeune n'avait un taux d'alcool supérieur au taux légal (> 0,50 g/l de sang)

II- Les jeunes adultes 18 – 24 ans dans les accidents 2007 – 2011

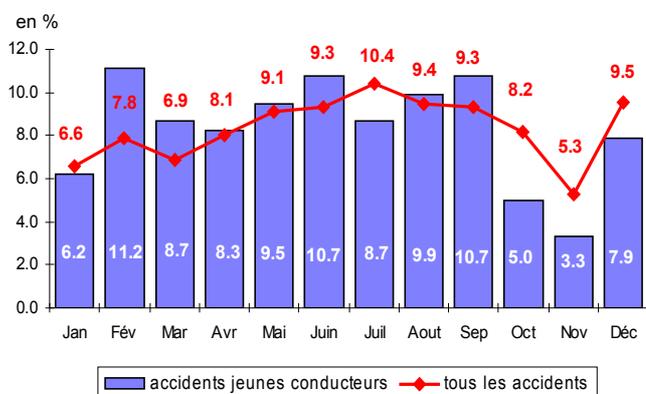
BILAN 2007 -2011	Accidents corporels	Accidents mortels	Victimes (tous âges confondus)		Victimes 18-24 ans	
			Tués	Blessés	Tués	Blessés
Accidents impliquant un jeune de 18 – 24 ans	269	36	41	438	26	228
Accidents impliquant un jeune conducteur de 18 – 24 ans	242	31	36	376	23	212

Dans notre département, sur les 5 dernières années, les jeunes adultes de 18-24 ans représentent **18,8 % des tués** sur la route et **18,3 % des blessés**, alors qu'ils ne représentent que **6 % de la population**.

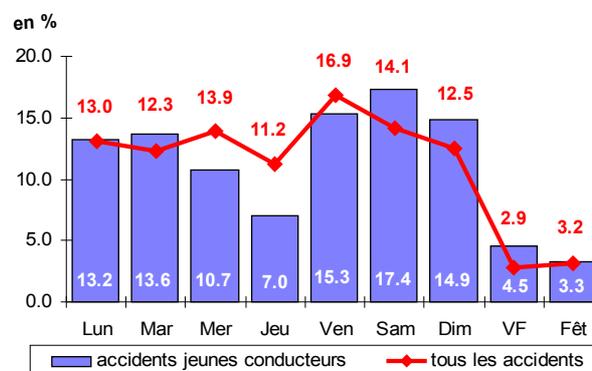
Les jeunes conducteurs 18-24 ans ont été impliqués dans 1 accident sur 4, plus précisément dans 25,7 % des accidents corporels et 24,8 % des accidents mortels.

Répartition des accidents impliquant un jeune conducteur 18 - 24 ans dans le temps

Par mois (en %)



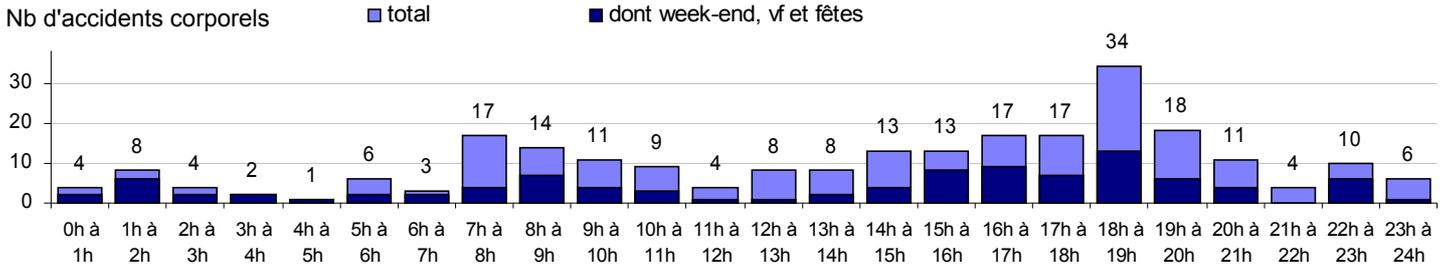
Par jour (en %)



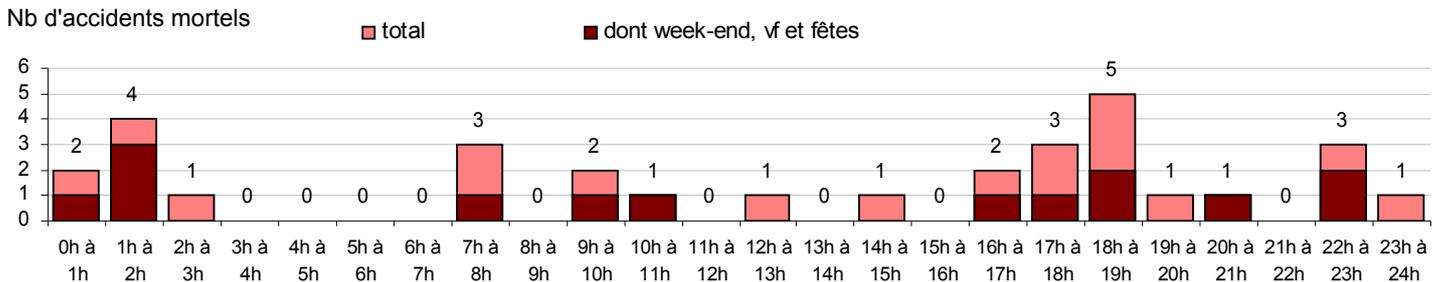
Les mois les plus accidentogènes pour les jeunes sont les mois de février à septembre, avec **un pic en février, juin et septembre**.

Les jours les plus accidentogènes pour les jeunes sont les vendredis, samedis, dimanches et les veilles de fêtes, avec un pic pour le samedi. **40 % des accidents** impliquant un jeune conducteur **ont lieu les week-end, veilles de fêtes ou jours de fêtes**.

Selon l'heure



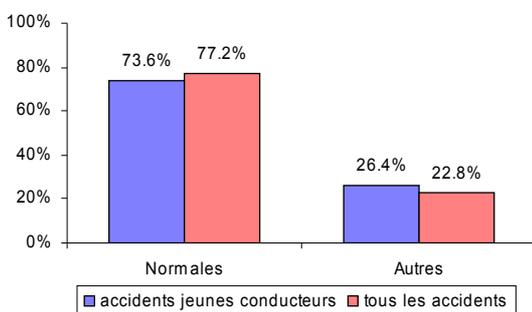
On note un pic important des accidents corporels impliquant un jeune conducteur dans la tranche horaire **18h à 19h** (ce pic est aussi constaté pour l'ensemble des accidents).
Les accidents nocturnes entre 0 h à 7 h, ont eu lieu principalement le week-end (à 68%).



On retrouve le même pic pour les accidents mortels de **18 à 19 h**.
Il convient de noter que **1 accident mortel sur 3 a lieu la nuit entre 22 h et 3 h**, alors que pour l'ensemble des accidents mortels, le taux est de 1 accident sur 6.

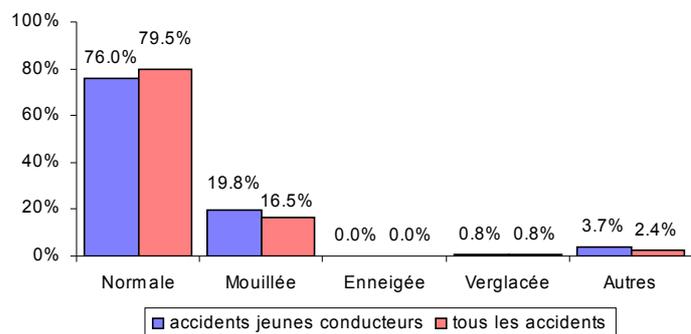
Répartition des accidents impliquant un jeune conducteur 18 – 24 ans selon les circonstances

Selon les conditions atmosphériques



Autres = pluie, neige, grêle, brouillard, vent, tempête...

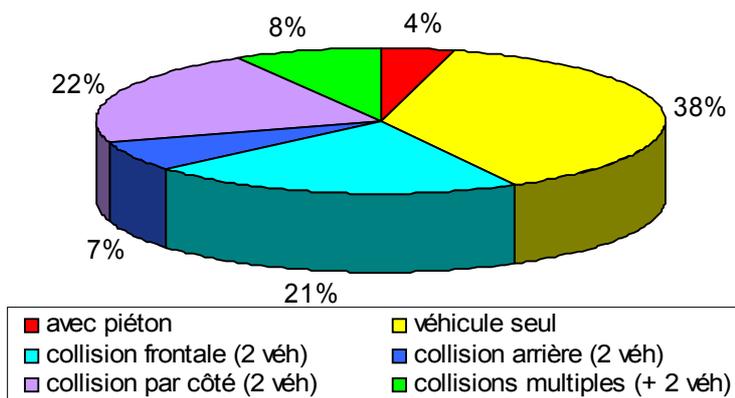
Selon l'état de la surface



Autres = flaques, inondée, boue, corps gras/huile, ...

Les accidents se produisent majoritairement sous des conditions atmosphériques normales et sur routes sèches. A noter toutefois que, lors d'intempéries et/ou sur chaussée non sèches, les accidents impliquant un jeune sont **supérieurs de 3,5 points** à l'accidentalité générale.

Les types de collisions dans les accidents impliquant un jeune conducteur 18 – 24 ans



Dans 38 % des accidents, aucun tiers n'est impliqué.

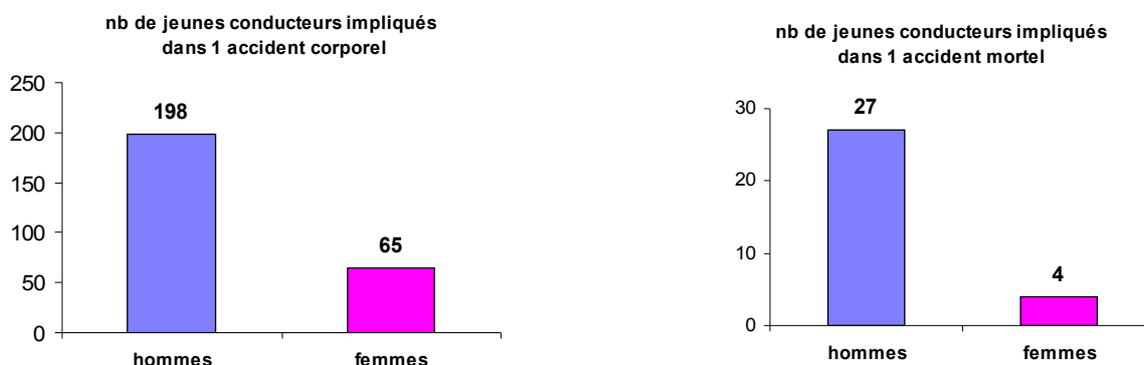
Globalement, la répartition suivant les types de collisions dans les accidents impliquant un jeune conducteur de 18-24 ans est similaire à celle pour l'ensemble des accidents. A noter cependant, plus de collisions frontales et moins d'accidents avec piétons.

Répartition des jeunes conducteurs 18 - 24 ans impliqués par types de véhicules

2007-2011	Piétons	Bicyclettes	Cyclos (< 50cm³)	Motos	Véhicules légers ou utilitaires	Poids-lourds	Autres ou non renseigné	Total (1)
Jeunes conducteurs (18-24 ans)	---	1	19	15 (dont 6 en 125cm³)	226	1	1	263

(1) plusieurs jeunes conducteurs peuvent être impliqués dans 1 accident.

Répartition hommes / femmes des jeunes conducteurs 18 - 24 ans impliqués

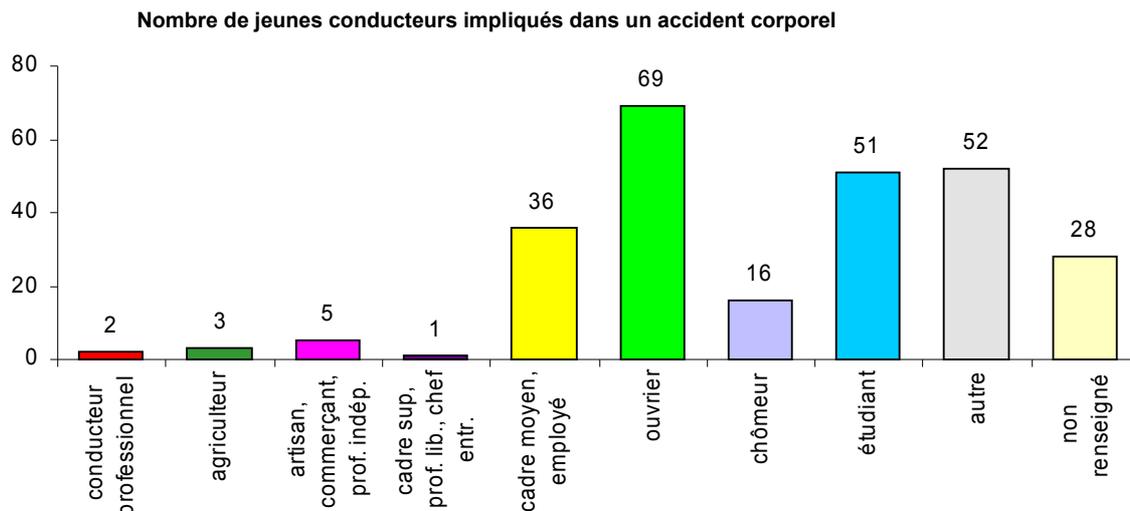


75,3 % des jeunes conducteurs âgés de 18 à 24 ans et impliqués dans un accident corporel dans notre département, sur la période étudiée, sont des hommes.

Ils représentent 87% des conducteurs de cette tranche d'âge impliqués dans un accident mortel.

Répartition des conducteurs 18 – 24 ans impliqués suivant leur profession et le type de trajet

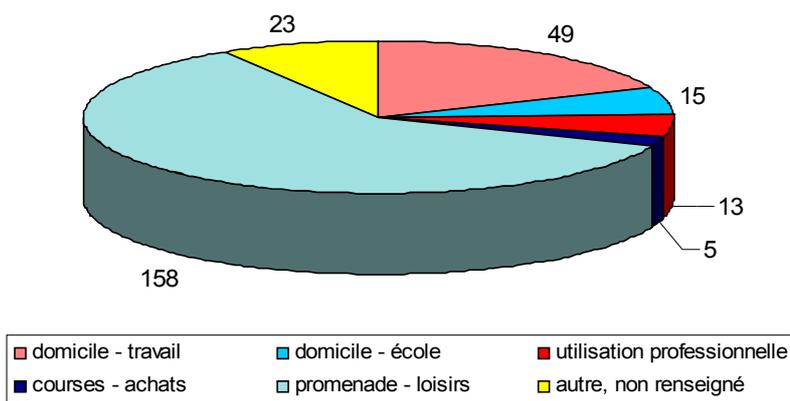
Selon la catégorie socioprofessionnelle



1 jeune conducteur sur 5 impliqué dans un accident corporel est étudiant (ou lycéen).

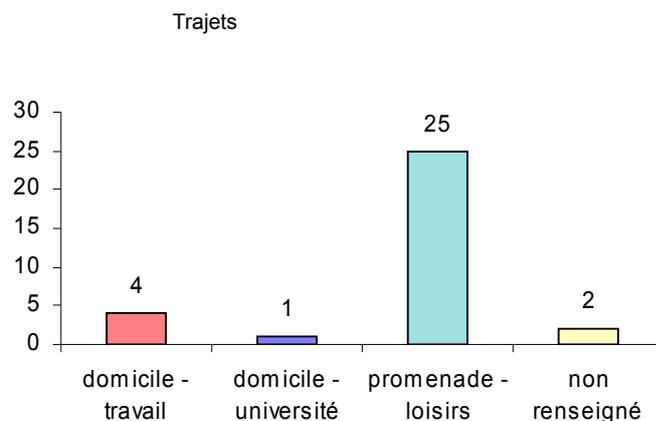
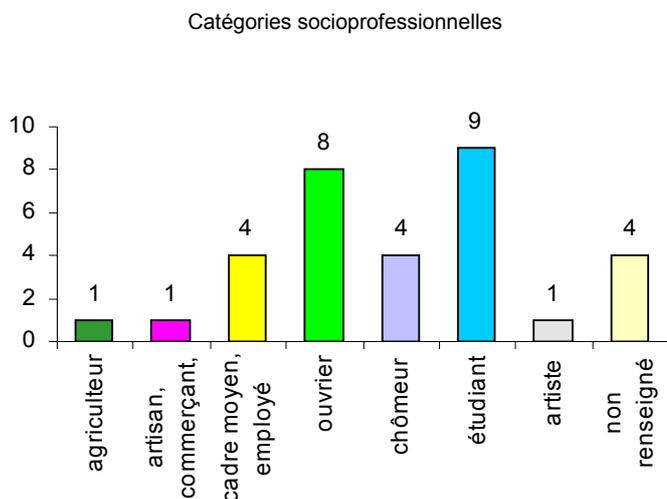
Selon le type de trajet

Nombre de jeunes conducteurs impliqués dans un accident corporel



Pour près d'1 jeune conducteur 18-24 ans sur 4 (24 %), l'accident s'est produit sur le trajet domicile – travail ou lors d'un trajet professionnel.

Zoom sur les 32 jeunes conducteurs 18-24 ans impliqués dans un accident mortel



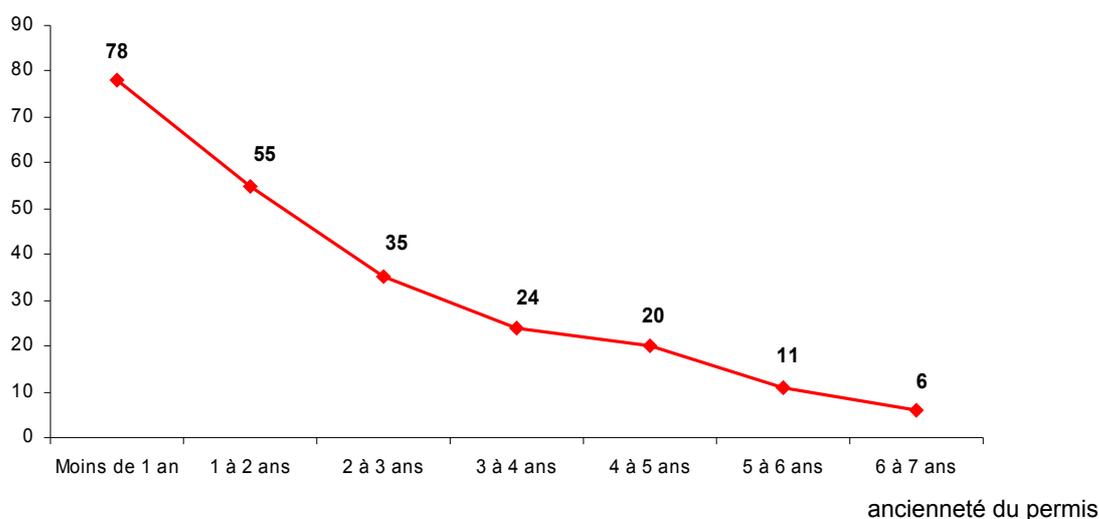
Sur les 9 jeunes poursuivant leurs études et impliqués dans un accident mortel, 2 étaient en apprentissage.

Répartition des jeunes conducteurs 18 – 24 ans impliqués par types de véhicules et ancienneté du permis de conduire

Nombre d'années de permis	Conducteurs motos (> 50 cm ³)	Conducteurs poids -lourds	Conducteurs véhicules légers ou utilitaires	Total des conducteurs
Moins de 1 an	2	1	75	78
1 à 2 ans	2	0	53	55
2 à 3 ans	4	0	31	35
3 à 4 ans	0	0	24	24
4 à 5 ans	2	0	18	20
5 à 6 ans	0	0	11	11
6 à 7 ans	0	0	6	6
Sans permis valide	2	0	4	6
Non renseigné	3	0	4	7
TOTAL	15	1	226	242

Jeunes conducteurs 18-24 ans impliqués dans un accident suivant l'ancienneté du permis de conduire

Nb de jeunes conducteurs impliqués

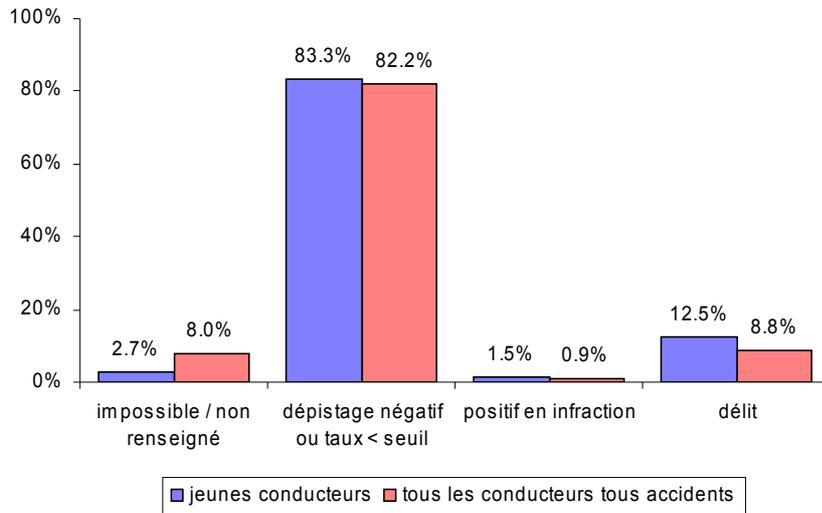


On constate que pour la classe d'âge 18 - 24 ans, **le risque d'être impliqué dans un accident corporel diminue fortement avec l'expérience du conducteur.**

Le risque d'être impliqué dans un accident corporel est maximal au cours de la 1ère année d'obtention du permis pour les jeunes conducteurs. Dans notre département, il faut attendre 2 ans, pour diviser ce risque par 2 et, 3 ans pour le diviser par 3.

L'alcoolémie des jeunes conducteurs 18 - 24 ans impliqués dans un accident

% des conducteurs impliqués dans un accident selon l'alcoolémie



Sur les 263 jeunes conducteurs impliqués dans un accident entre 2007 et 2011, 37 (soit 14 %) avaient un taux d'alcool supérieur au taux légal (> 0,50 g/l de sang). Ce pourcentage est supérieur à celui de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident qui est de 9,7%.

89 % des jeunes conducteurs (90 % des conducteurs tous âges confondus) impliqués dans un accident et contrôlés positifs, étaient en délit (taux d'alcool > 0,80 g/l de sang).

A noter une sur-représentation des hommes parmi les jeunes conducteurs ayant une alcoolémie positive : 84%.

Dans 22,6% des accidents mortels, soit dans près d'1 accident mortel sur 4, impliquant un jeune conducteur, le jeune conducteur avait un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal.

ANNEXE B

Les seniors 65 ans et plus

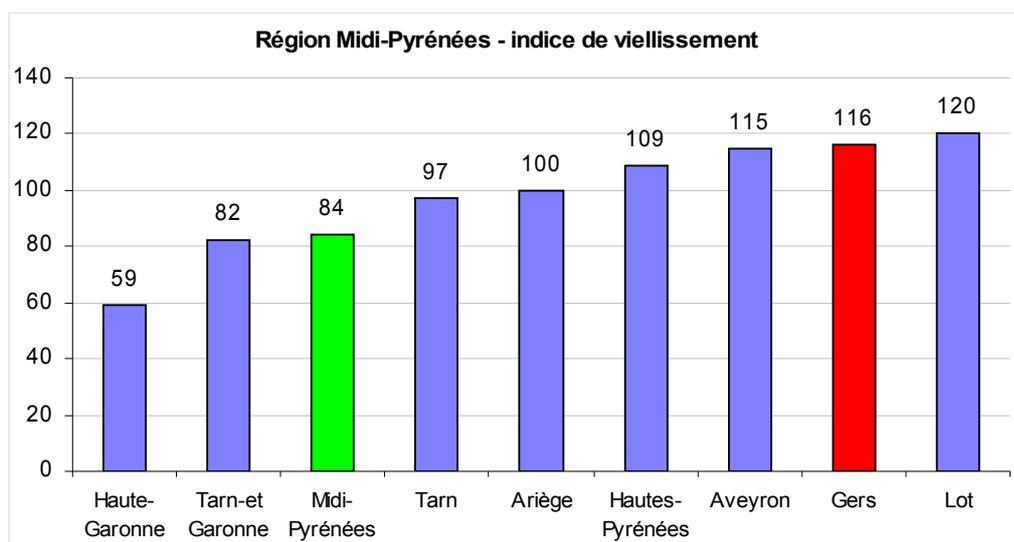
B - LES SENIORS 65 ANS ET PLUS

Les seniors 65 ans et plus représentent **près de 24 % de la population gersoise**.

Le Gers fait partie des départements les plus «âgés» de France (en 2007, il était classé en 4^{ème} position)

Indice de vieillissement du département

Définition : l'indice de vieillissement est le nombre de personnes de 65 ans et plus pour 100 jeunes de moins de 20 ans. Plus cet indice est élevé et plus la société est vieillissante.



graphe issu de l'étude seniors du CETE et de la DREAL de septembre 2011

Le Gers, avec un indice de 116, est bien au-dessus de la moyenne nationale et de la moyenne de la région Midi-Pyrénées. La moyenne en France métropolitaine est de 66,7.

L'accidentologie des seniors – période 2007-2011

BILAN 2007 -2011	Accidents corporels	Accidents mortels	Victimes (tous âges confondus)		Victimes 65 ans et +	
			Tués	Blessés	Tués	Blessés
Accidents impliquant un senior 65 ans et +	258	45	54	364	44	197

Sur la période 2007-2011, les seniors 65 ans et plus sont impliqués dans 27,4 % des accidents corporels, 36 % des accidents mortels. Ils représentent 31,9 % des tués, soit près d'1 tué sur 3 alors qu'ils représentent moins d'un quart de la population du département, et 15,9 % des blessés.

Sur la même période, dans l'ensemble de la région Midi-Pyrénées, les seniors sont impliqués dans 19,3% des accidents corporels, 23,8 % des accidents mortels et représentent 23 % des tués et 10,6 % des blessés pour 19 % de la population.

En France métropolitaine, sur la même période, les seniors représentent 19,2 % des tués.

Le Gers se caractérise par une sur-représentation des seniors dans les accidents corporels et plus encore, parmi les tués.

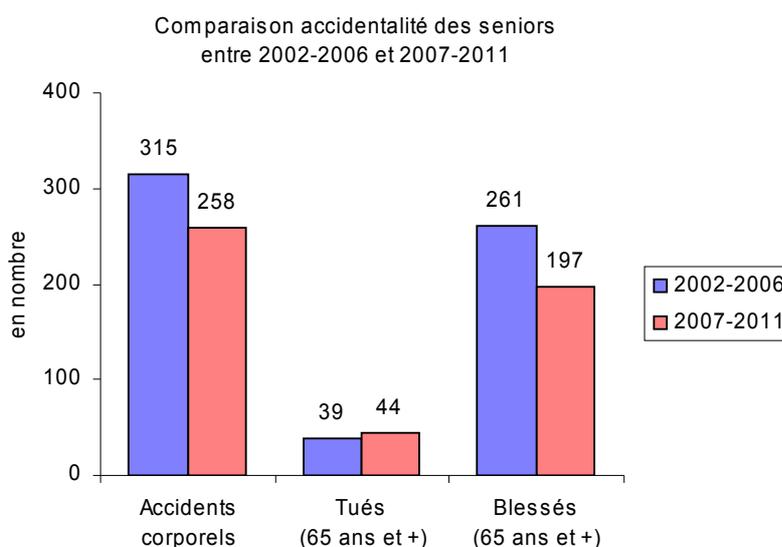
L'indice de gravité des accidents

Définition : l'indice de gravité des accidents est le nombre de tués pour 100 accidents corporels. Plus l'indice est élevé, plus les accidents sont graves.

L'indice de gravité des accidents impliquant au moins un usager de 65 ans et plus dans le Gers sur la période 2007-2011 s'élève à 17. Il est nettement supérieur à celui tout âge confondu qui est de 14,6.

La même tendance est observée au niveau régional et national. La surmortalité des seniors tient notamment à leur fragilité physiologique : à atteinte corporelle égale, leur chance de survie est très inférieure à celle d'un jeune adulte.

Comparaison de l'accidentalité 2007-2011 des seniors par rapport à 2002-2006



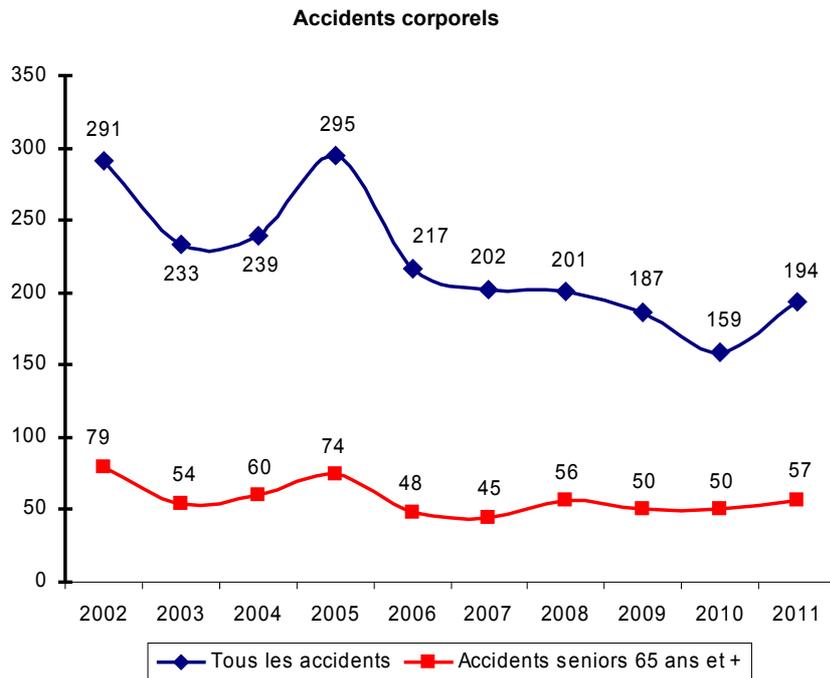
Alors que le nombre d'accidents corporels et le nombre de blessés seniors de la période 2007-2011 sont en baisse par rapport à la période précédente 2002-2006, **le nombre de tués est en hausse**.

En utilisant le coefficient d'ajustement de 1,069 pour les années antérieures à 2005 (passage de la définition de tués à 6 jours à 30 jours), le nombre de tués à 30 jours sur la période 2002-2006 peut être estimé à 41, nombre inférieur à celui de la période 2007-2011.

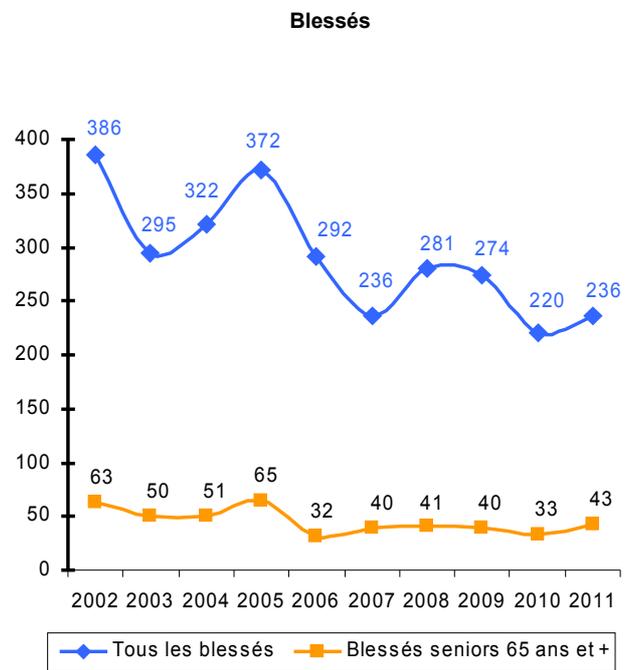
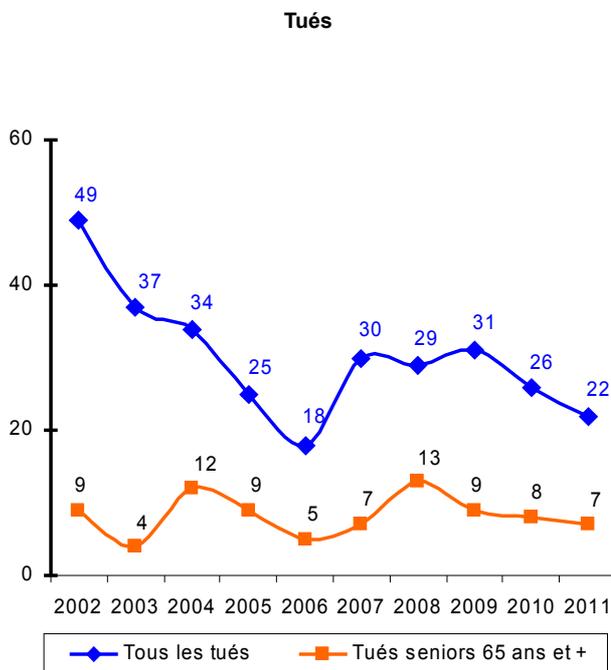
A noter aussi que les baisses observées entre 2002-2006 et 2007-2011 pour les accidents corporels et pour les blessés des seniors sont plus faibles que celles observées pour l'ensemble des usagers :

- accidents corporels seniors : - 18,1% contre - 26,2 % pour l'ensemble des accidents corporels
- blessés seniors : - 24,5 % contre - 26,1 % pour les blessés tous âges confondus.

Evolution de l'accidentalité des seniors 65 ans et plus sur les 10 dernières années



La courbe des accidents des seniors suit les tendances de celle de l'ensemble des accidents.



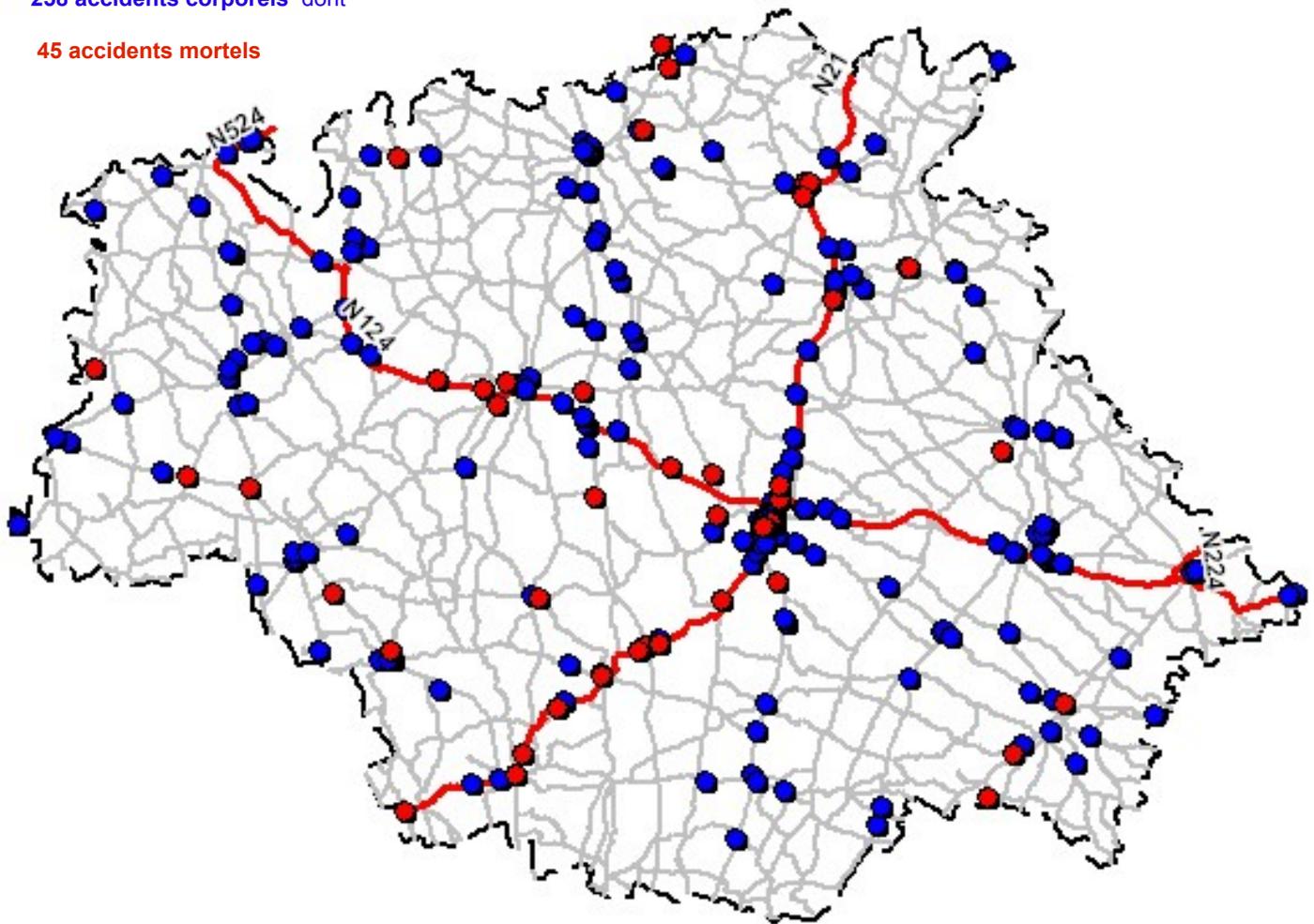
A partir de 2004, la courbe des tués seniors suit la courbe générale des tués.

Après un forte chute du nombre de blessés seniors en 2006 (baisse de 50%), on observe depuis 2007 une stabilité.

Localisation des accidents impliquant les seniors sur la période 2007-2011

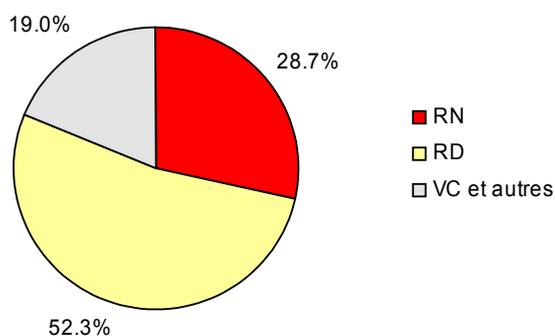
258 accidents corporels dont

45 accidents mortels



Les accidents impliquant un senior se concentrent sur les axes les plus circulés, notamment sur les RN 21 et 124, ainsi que sur Auch, Condom, Lectoure, Vic-Fezensac, Gimont et le secteur de Nogaro.

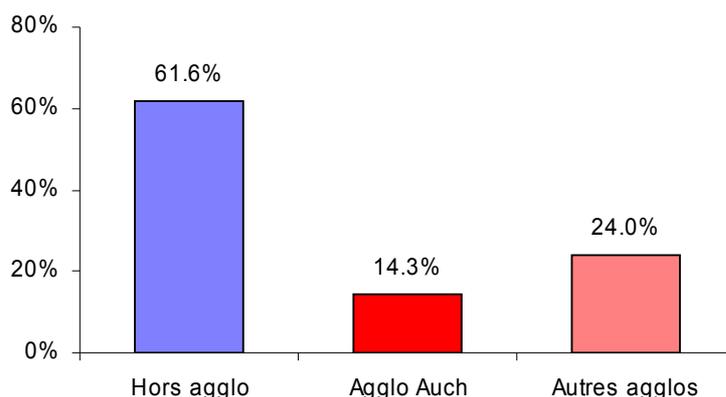
Par type de réseaux



A noter, par rapport à l'accidentologie générale du département, plus d'accidents de seniors sur les routes nationales (28,7 % contre 23,4% pour tous les accidents).

Le taux sur les voies communales est pratiquement identique.

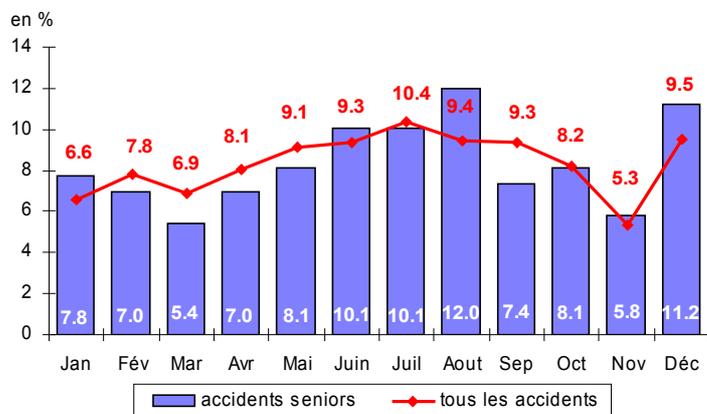
En / hors agglomération



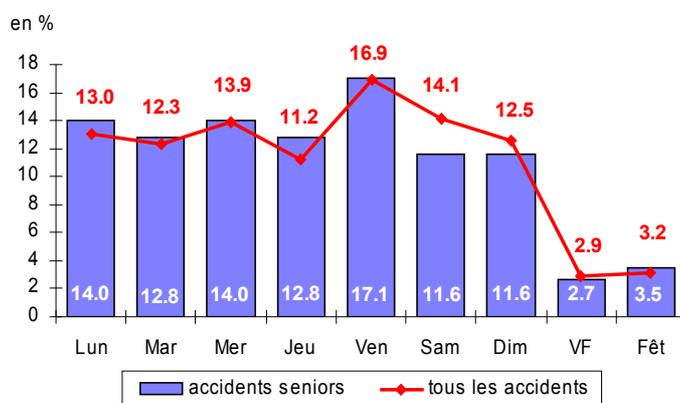
Les accidents impliquant un senior se produisent majoritairement hors agglomération, mais dans une proportion plus faible que pour l'ensemble des accidents (61,6% contre 70,5%). Les taux sont similaires pour l'agglomération d'Auch. L'accidentologie des seniors dans les autres agglomérations est donc plus importante que celle de l'ensemble des accidents

Répartition des accidents impliquant un senior dans le temps – période 2007-2011

Par mois (en %)



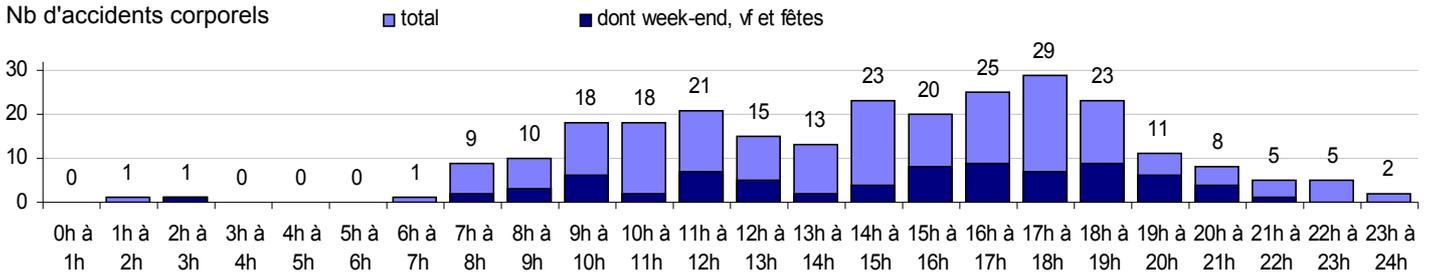
Par jour (en %)



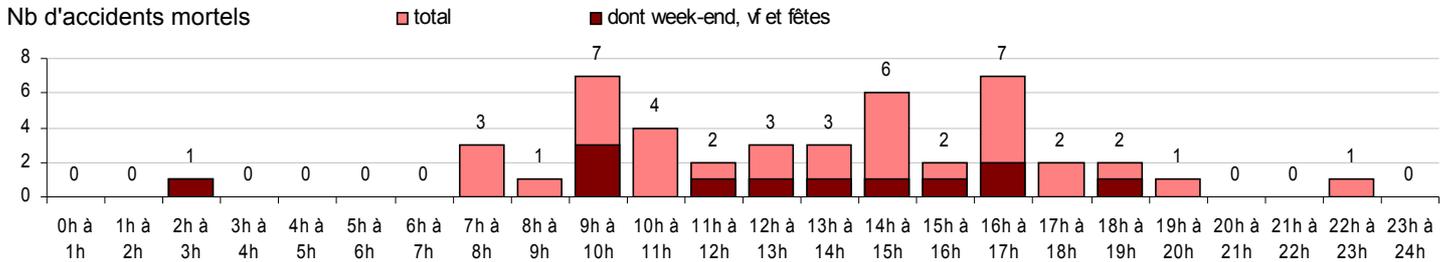
Les répartitions dans le temps des accidents des seniors par mois et par jour sont à peu près similaires à celles de l'ensemble des accidents.

Les mois les plus accidentogènes pour les seniors sont les mois d'août et de décembre.
Le jour le plus accidentogène pour les seniors est le vendredi.

Selon l'heure

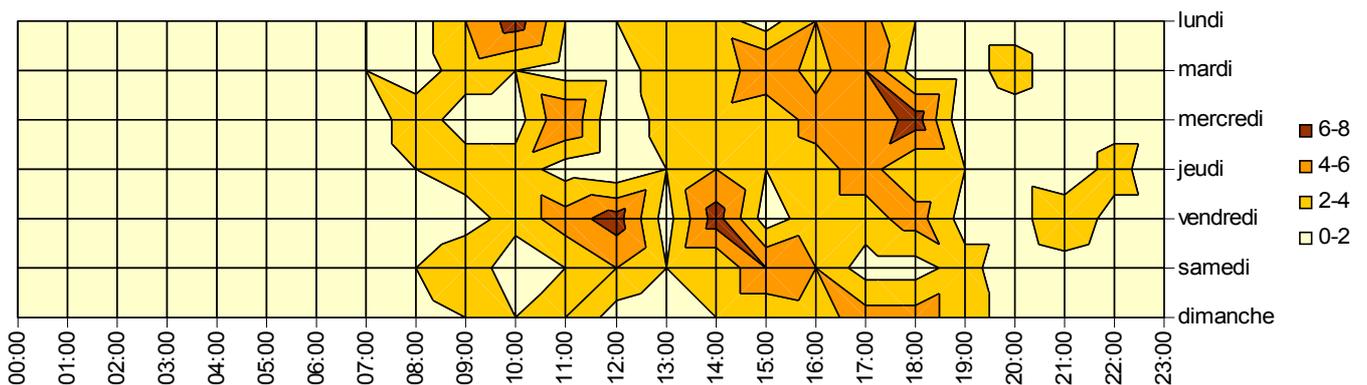


Les tranches horaires durant lesquelles se déroulent le plus d'accidents corporels se situent de 9 à 12 heures et de 14 à 19 heures avec un pic entre **17h à 18h**, soit une heure avant le pic constaté pour l'ensemble des accidents. A noter pratiquement aucun accident entre minuit et 6 heures.



A noter 3 pics pour les accidents mortels : de 9 à 10 h, de 14 à 15 h et de 16 à 17 h.

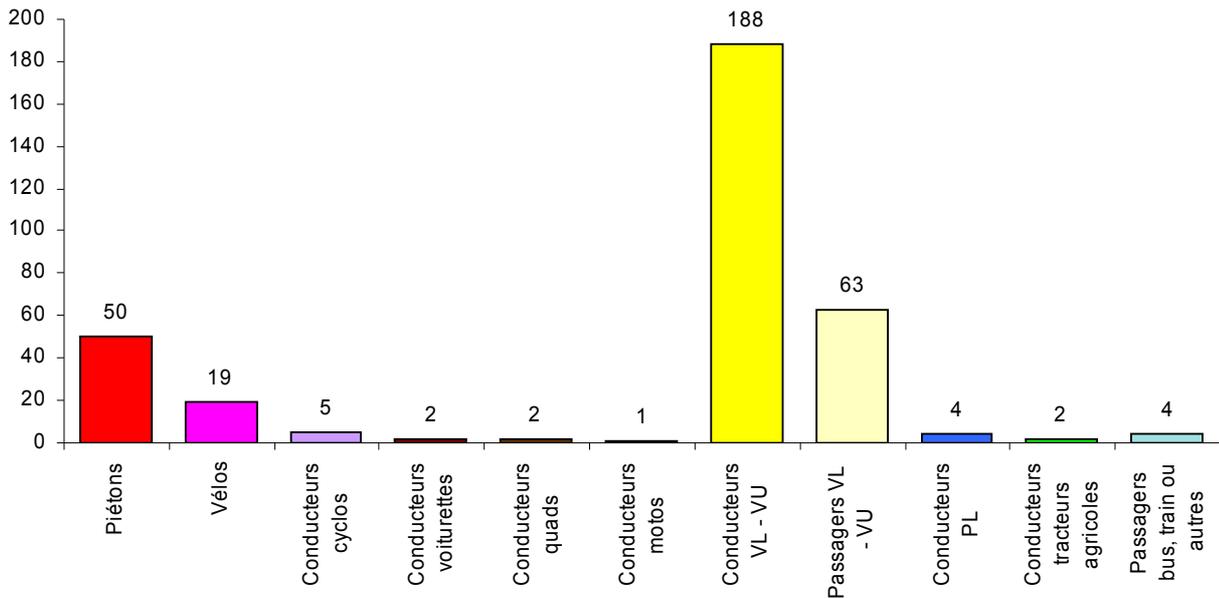
Selon les heures et jours



Ce graphe met en évidence le sur-risque d'accidents pour les seniors les lundis matins entre 9 et 11h, les mercredis entre 17 et 18 h et les vendredis aux alentours de midi et 14h.

La tranche horaire 9 – 11 h du lundi matin diffère de celle de l'ensemble des accidents qui se situe vers 7 h.

Répartition des 340 impliqués seniors par types de véhicules et catégories d'usagers



3 seniors sur 4 impliqués dans un accident corporel sont des usagers d'automobiles ou de véhicules utilitaires (75% en tant que conducteurs et 25 % en passagers).

15 % des seniors impliqués dans un accident corporel sont des piétons.

Les piétons seniors représentent 50% des piétons tous âges confondus impliqués dans un accident.

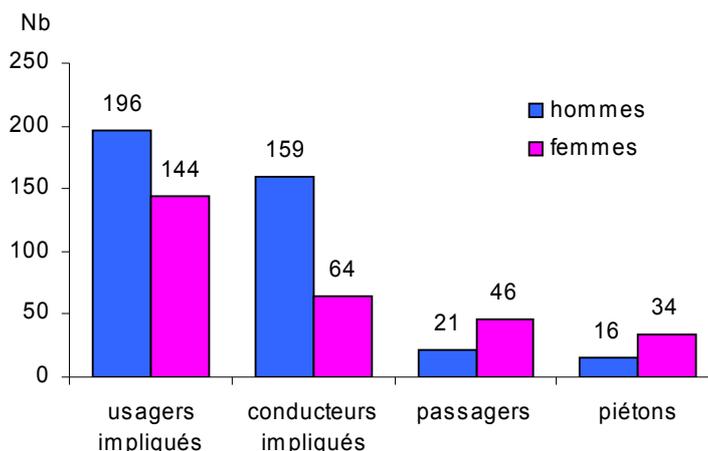
Parmi les 50 piétons seniors impliqués, 10 ont perdu la vie et 30 ont été blessés gravement.

6 % des seniors impliqués dans un accident corporel sont des cyclistes.

Les cyclistes seniors représentent 37 % des cyclistes tous âges confondus impliqués dans un accident.

Parmi les 19 cyclistes seniors impliqués, 2 ont perdu la vie et 2 ont été blessés gravement.

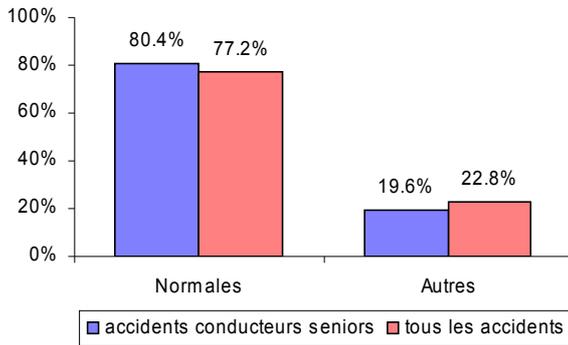
Répartition hommes / femmes des seniors impliqués – période 2007-2011



58 % des impliqués seniors sont des hommes. Ce taux s'élève à 71 % pour les conducteurs, taux similaire à celui de l'accidentologie générale.

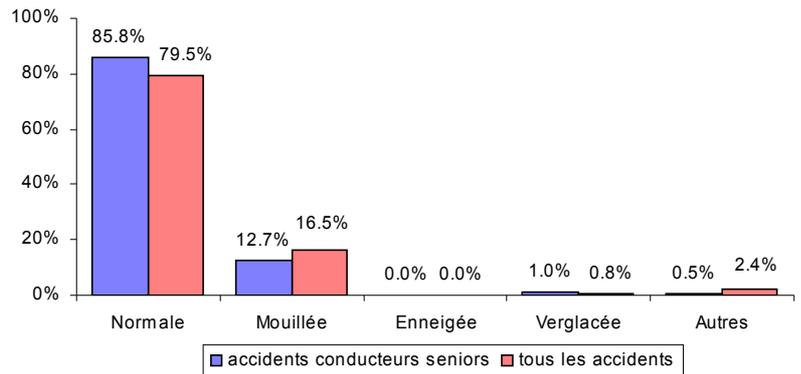
Répartition des 204 accidents impliquant un conducteur senior selon les circonstances

Selon les conditions atmosphériques



Autres = pluie, neige, grêle, brouillard, vent, tempête...

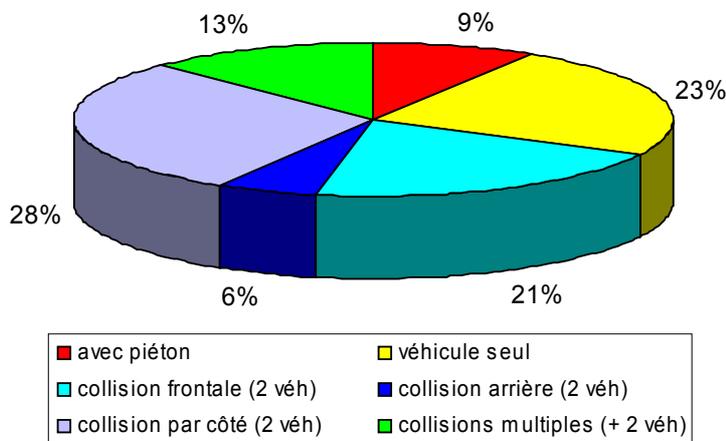
Selon l'état de la surface



Autres = flaques, inondée, boue, corps gras/huile, ...

Les accidents impliquant un conducteur senior se produisent à plus de 80 % sous des conditions atmosphériques normales et sur routes sèches ; taux supérieurs à ceux de l'accidentologie générale.

Les types de collisions dans les accidents impliquant un conducteur senior – 2007-2011



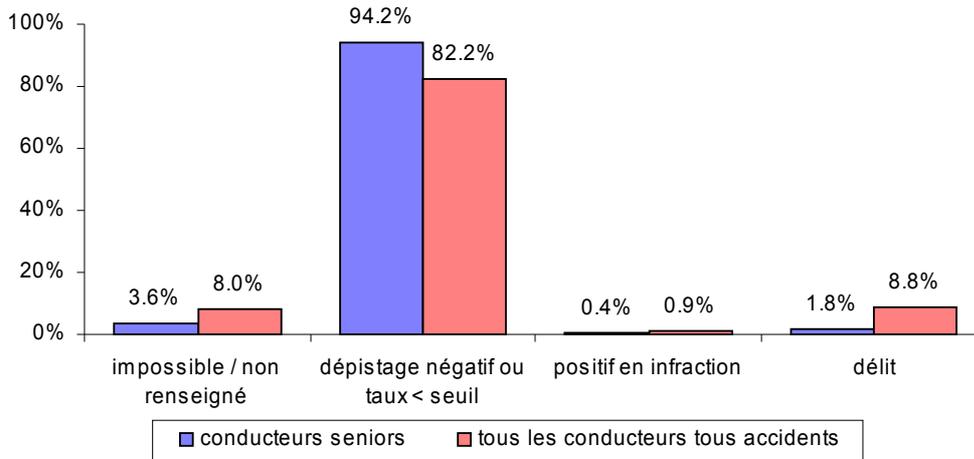
La répartition suivant les types de collisions dans les accidents impliquant un conducteur senior diffère de celle pour l'ensemble des accidents :

- les conducteurs seniors ont moins d'accidents à 1 seul véhicule (23% contre 41 % pour l'ensemble des accidents)
- les collisions multiples (+ de 2 véhicules) ainsi que les collisions frontales sont plus fréquentes dans les accidents impliquant un conducteur senior (pour l'ensemble des accidents, le taux est de 5 % pour les collisions multiples et de 15 % pour les collisions frontales).

Par contre, le pourcentage d'accidents impliquant un piéton est similaire à celui de l'ensemble des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs seniors impliqués dans un accident – période 2007-2011

% des conducteurs impliqués dans un accident selon l'alcoolémie



Sur les 223 conducteurs seniors impliqués dans un accident corporel, 5 (soit 2,2 %) avaient un taux d'alcool supérieur au taux légal (> 0,50 g/l de sang). Ce pourcentage est nettement inférieur à celui de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident qui est de 9,7%.

La perte de vigilance ou l'attention perturbée

Parmi les 223 conducteurs seniors impliqués dans un accident corporel sur la période 2007-2011, le facteur fatigue ou malaise a été retenu pour 32 conducteurs seniors. Le facteur attention perturbée a été retenu pour 29 conducteurs seniors.

Le port de la ceinture de sécurité

2% des usagers seniors (conducteurs ou passagers) de véhicules légers ou utilitaires impliqués dans un accident corporel n'avaient pas attaché leur ceinture de sécurité.

Pour 2 % des usagers seniors, le port de la ceinture n'a pas pu être déterminé.

Sur les 30 tués seniors usagers de véhicules légers ou utilitaires, 2 n'avaient pas bouclé leur ceinture de sécurité (1 conducteur et 1 passager). Et pour 2 autres conducteurs seniors tués le port de la ceinture n'a pas pu être déterminé.

L'accidentologie des piétons seniors – période 2007-2011

Sur la période 2007-2011, les seniors piétons sont impliqués dans 48 accidents corporels, soit 19% des accidents seniors et 51 % des accidents piétons du département. En région Midi-Pyrénées, les seniors piétons sont impliqués dans 34 % des accidents piétons.

Sur les 12 tués piétons tous âges confondus du département, 10 avaient 65 ans ou plus. Les seniors représentent près de la moitié des blessés piétons (40 blessés piétons seniors dont 30 blessés graves).

A noter, 4 accidents mortels impliquant 1 piéton senior et un poids-lourd.

87 % des accidents corporels piétons seniors ont eu lieu le jour.

Localisation.

94 % des accidents corporels impliquant un piéton senior ont eu lieu en agglomération.

Les Communes les plus touchées sont :

- Auch avec 37 % des accidents piétons seniors (soit 17 accidents, qui ont provoqué 4 tués et 14 blessés dont 9 graves)
- Lectoure (5 accidents corporels, 3 tués, 2 blessés graves)
- Condom (5 accidents corporels, 6 blessés dont 3 graves)
- Fleurance (3 accidents corporels, 3 blessés dont 2 graves)

44 % des victimes piétons traversaient la route sur un passage protégé.

28% des victimes traversaient la route à moins de 50 m d'un passage protégé.

ANNEXE C

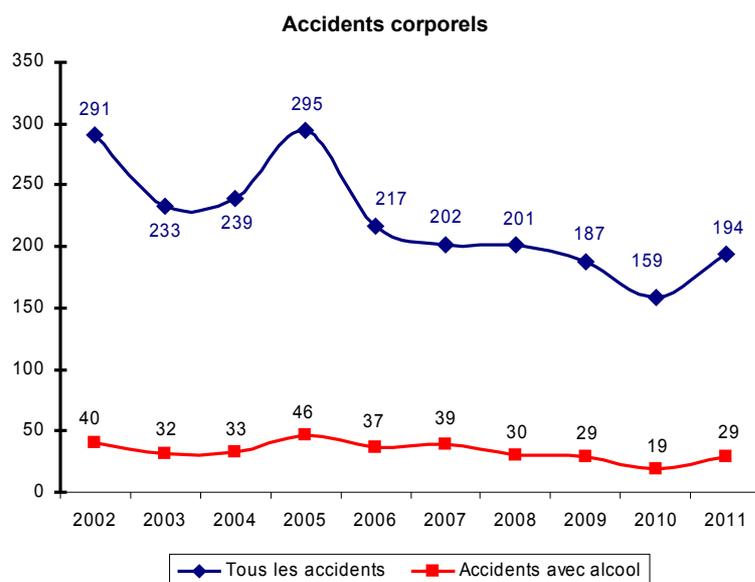
Les accidents avec alcool

C - L'ALCOOL

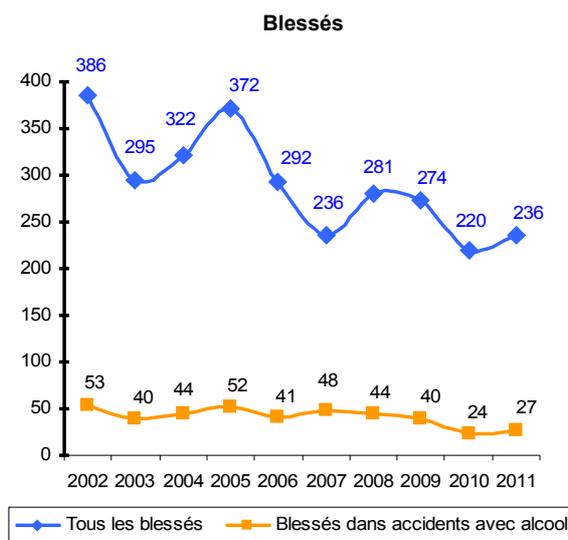
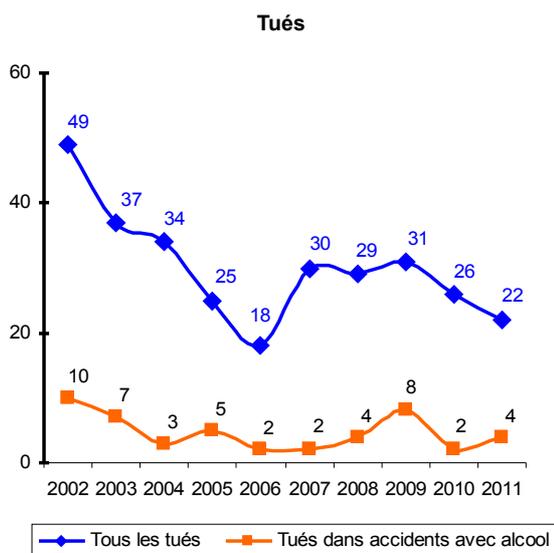
Sur la période 2007-2011, on recense 146 accidents corporels (soit 15,5 % des accidents) et 20 accidents mortels (soit 16% des accidents mortels) avec au moins un conducteur ou un piéton ayant une alcoolémie positive. Le bilan des victimes s'élève à 20 tués (soit 14,5% des tués) et 183 blessés (soit 14,7% des blessés).

Le taux d'accidents corporels avec alcool dans le Gers (15,5%) est plus élevé que celui de Midi-Pyrénées (11,9%) ou de la France métropolitaine (8,6%).

Evolution de l'accidentalité avec alcool sur les 10 dernières années



La courbe des accidents avec alcool suit les tendances de celle de l'ensemble des accidents.

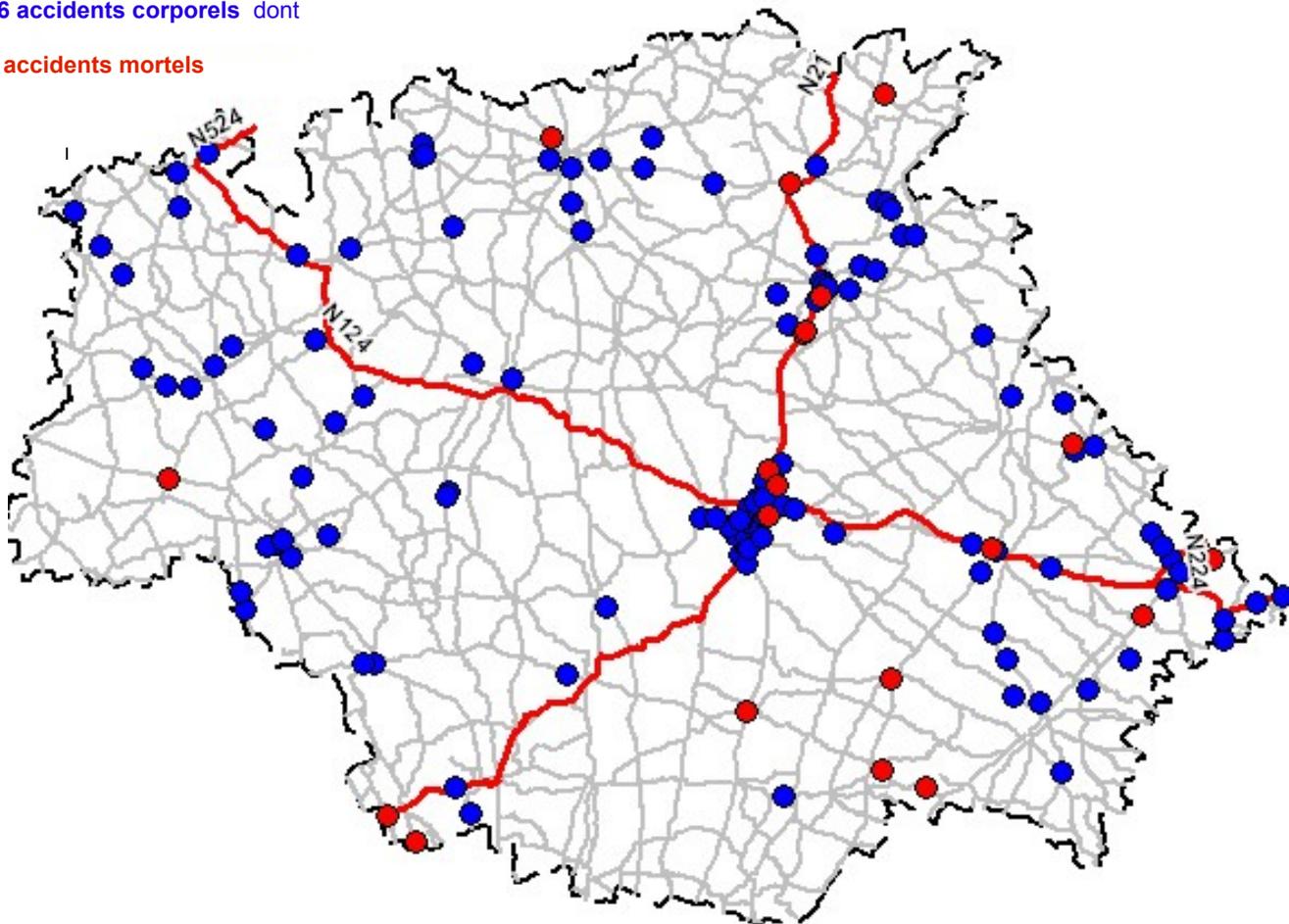


La courbe des blessés dans un accident avec alcool suit la courbe générale des blessés, contrairement à celle des tués.

Localisation des accidents avec alcool sur la période 2007-2011

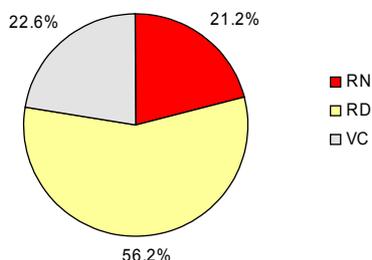
146 accidents corporels dont

20 accidents mortels

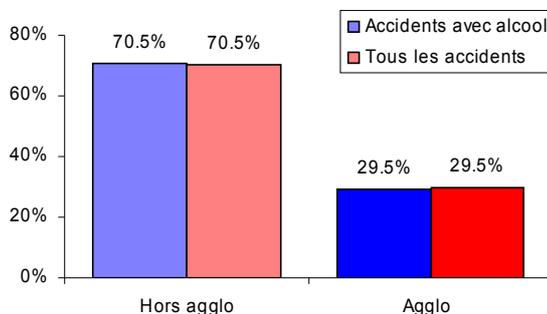


Les accidents avec alcool se concentrent principalement sur Auch (34 accidents soit 23% des accidents corporels avec alcool et 19 % des accidents corporels de la Commune), ainsi que sur Fleurance (10 accidents soit 7 % des accidents corporels avec alcool et 32 % des accidents corporels de la Commune). Les autres communes les plus touchées sont L'isle-Jourdain (notamment sur la RD 654), Condom, Gimont, L'Isle-Bouzon, Pujaudran, Marciac et Montréal.

Par type de réseaux



En / hors agglomération

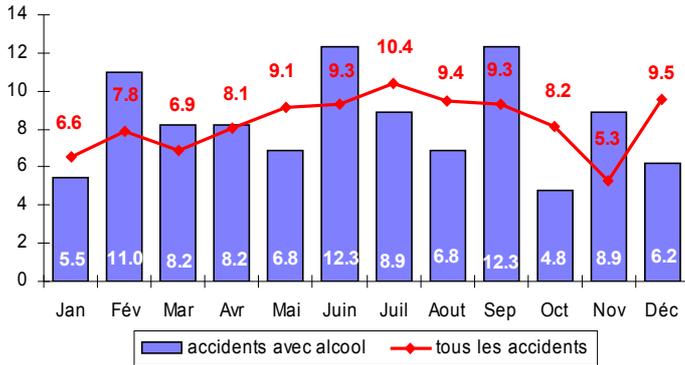


La répartition par type de réseaux des accidents avec alcool est à peu près similaire à celle de l'ensemble des accidents. A souligner un taux un peu plus important sur le réseau communal (22,6% pour les accidents avec alcool contre 19,4 % pour l'ensemble des accidents).

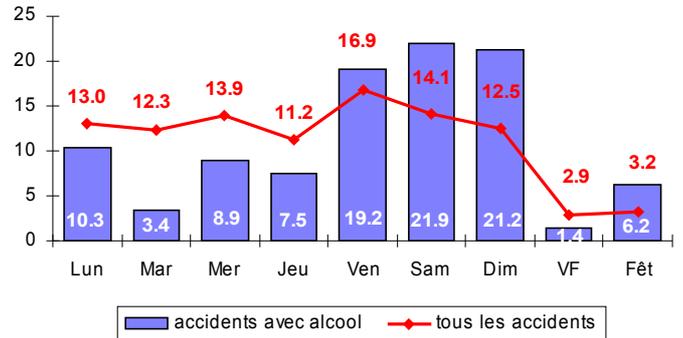
La répartition en ou hors agglomération des accidents avec alcool est identique à celle de l'ensemble des accidents.

Répartition des accidents avec alcool dans le temps – période 2007-2011

Par mois (en %)



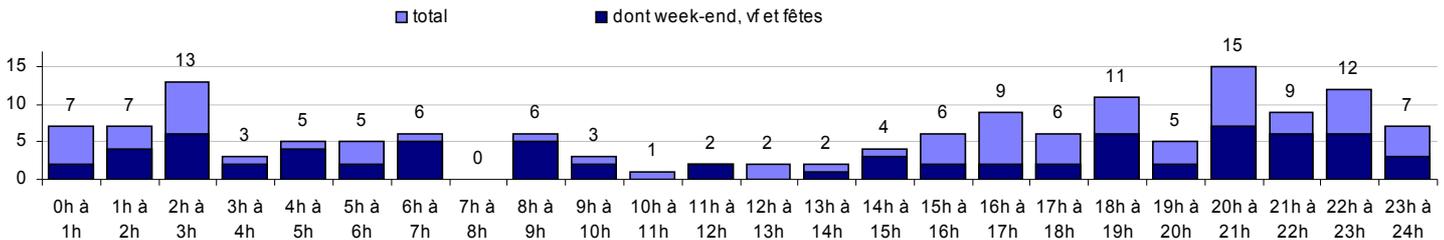
Par jour (en %)



Les répartitions dans le temps des accidents avec alcool par mois et par jour diffèrent de celles de l'ensemble des accidents.

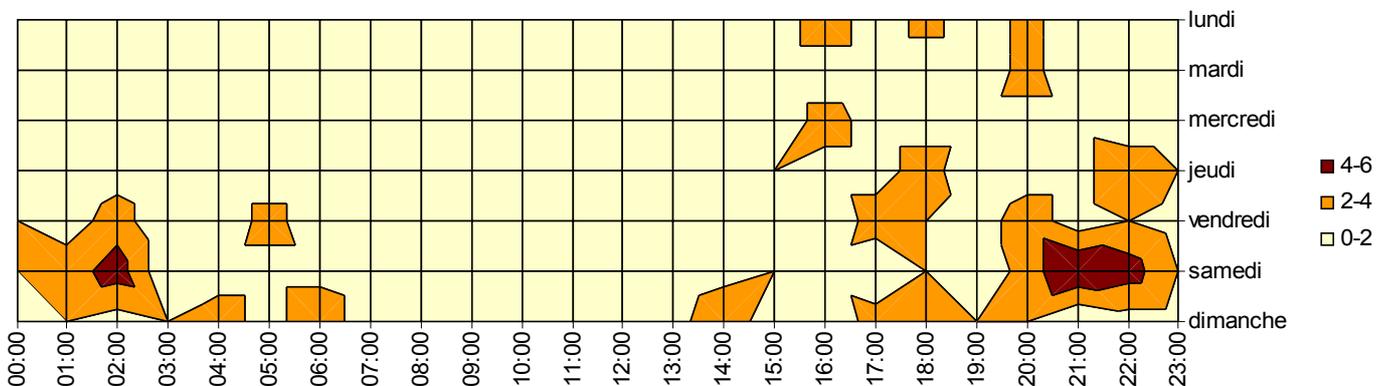
Les mois où l'on comptabilise le plus d'accidents avec alcool sont les mois de juin, septembre et février. Les deux tiers des accidents avec alcool se produisent en fin de semaine, les vendredis, samedis, dimanches et jours de fêtes.

Selon l'heure



Les deux tiers des accidents corporels avec alcool se produisent en fin de journée ou durant la nuit, entre 18 heures et 7 heures du matin. A noter, plus spécifiquement 4 pics : 18 à 19 h, 20 à 21h, 22 à 23 h et de 2 à 3 h.

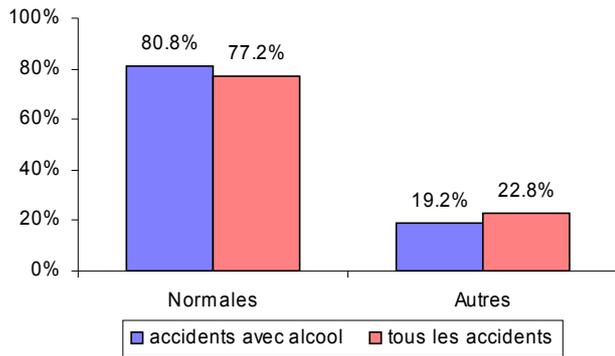
Selon les heures et jours



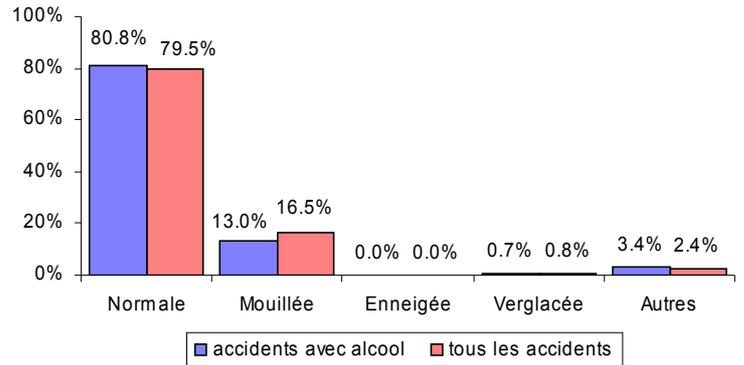
Le graphe ci-dessus fait ressortir 2 tranches horaires particulièrement sensibles les samedis : entre 1 et 3 h du matin et entre 20 et 23 heures.

Répartition des accidents avec alcool suivant les circonstances

Selon les conditions atmosphériques



Selon l'état de la surface

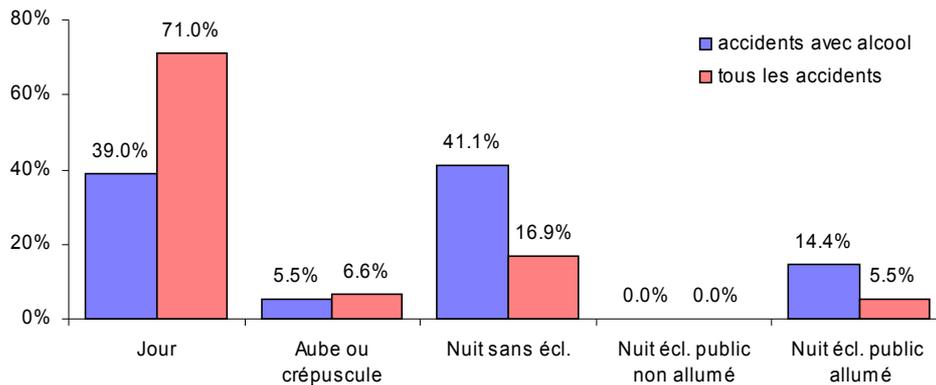


Autres = pluie, neige, grêle, brouillard, vent, tempête...

Autres = flaques, inondée, boue, corps gras/huile, ...

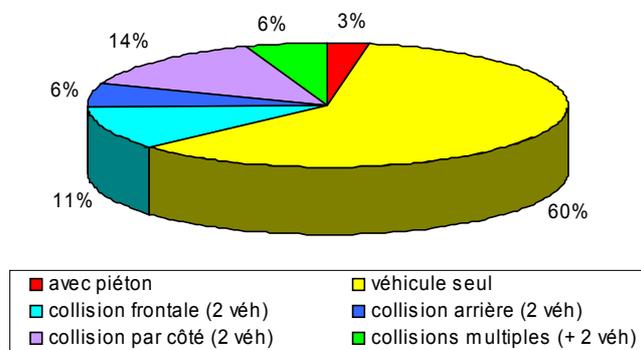
Les accidents avec alcool se produisent à plus de 80 % sous des conditions atmosphériques normales et sur routes sèches ; taux légèrement supérieurs à ceux de l'accidentologie générale.

Selon la luminosité



La majorité des accidents (61 %) avec alcool a lieu la nuit.

Les types de collision des accidents corporels avec alcool



Dans la grande majorité (60 %) des accidents avec alcool, 1 seul véhicule est impliqué.

Répartition des accidents corporels avec alcool selon les véhicules impliqués

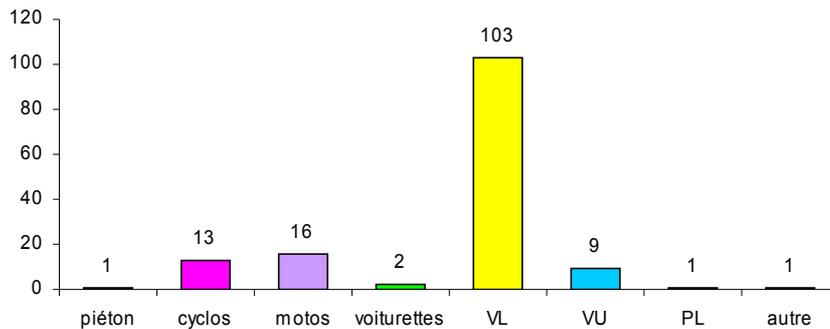
Accidents avec alcool impliquant au mois un ...	Nb accidents	% accid.
Piéton	4	2,7 %
Vélos	1	0,7 %
Cyclomoteur (< 50 cm ³)	16	11,0 %
Motos 125cm ³	5	3,4 %
Motos > 125 cm ³	13	8,9 %
Véhicule léger ou utilitaire	126	86,3 %
Poids lourd	9	6,2 %
les autres modes	4	2,7 %
Ensemble des accidents	146	

Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

La répartition selon la catégorie d'impliqués dans les accidents avec alcool est similaire à celle de l'ensemble des accidents.

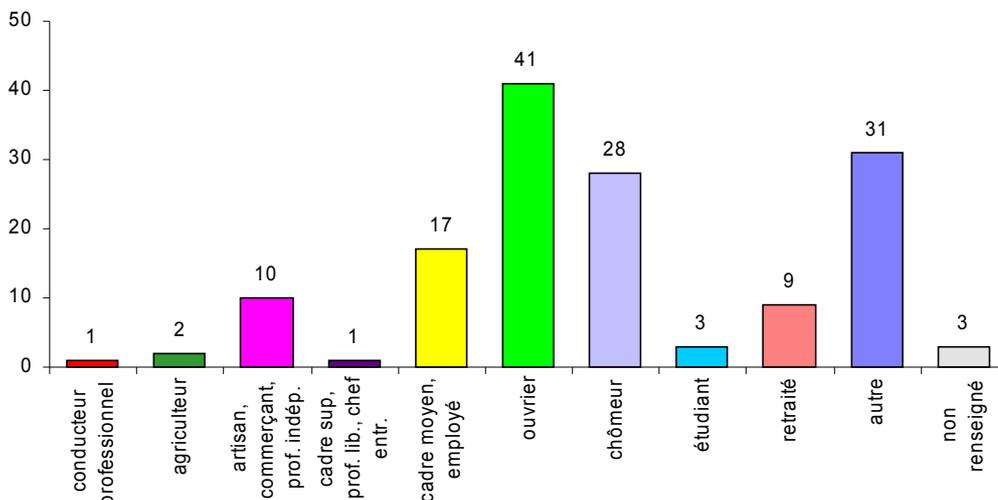
Répartition des 146 conducteurs ou piétons avec alcoolémie positive

Suivant le type de véhicule



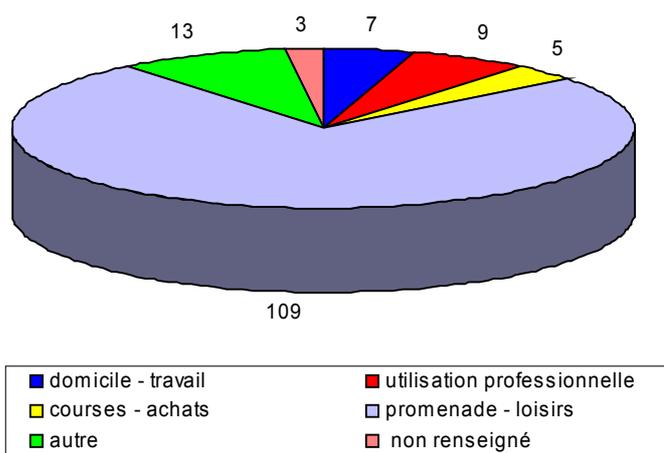
20 % des conducteurs ayant une alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel sont des conducteurs de deux-roues motorisés.

Suivant la catégorie professionnelle



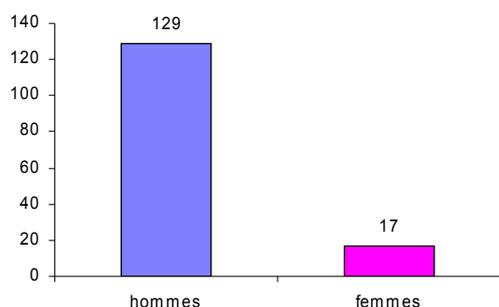
28 % des usagers ayant une alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel sont des ouvriers et 19 % sont chômeurs.

Suivant le type de trajet



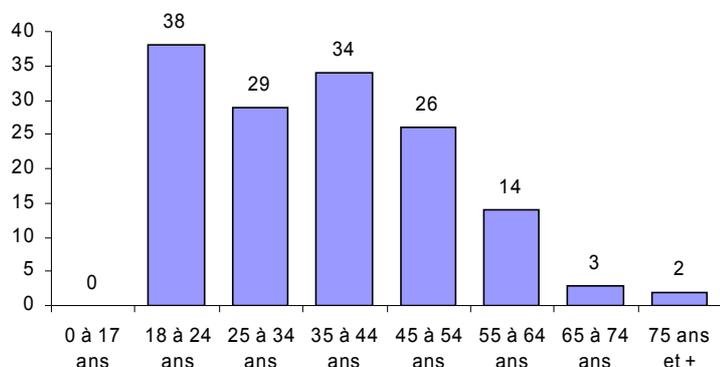
La grande majorité des accidents avec alcool se produit sur un trajet promenade – loisirs. A noter cependant que, 1 accident avec alcool sur 10 (11% exactement) a lieu sur le trajet domicile – travail ou lors d'un trajet professionnel.

Hommes / femmes



Les hommes représentent 88 % des conducteurs ou piétons impliqués dans un accident corporel et ayant une alcoolémie positive (ce taux est de 71 % pour l'ensemble des accidents).

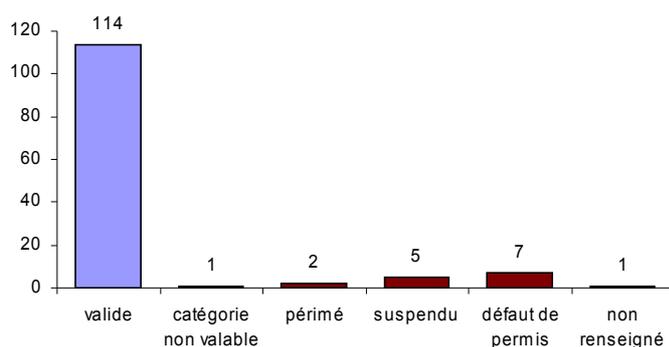
Suivant l'âge



Les conducteurs avec une alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel se situent principalement dans les tranches d'âges de 18 à 54 ans. 2 tranches ressortent : les 18-24 ans et les 35-44 ans.

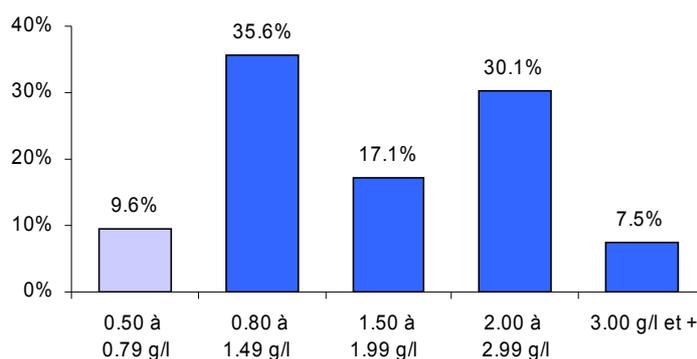
Permis de conduire des conducteurs impliqués avec une alcoolémie positive

Validité du permis (nb de conducteurs)



11,5 % des conducteurs (véhicules légers ou utilitaires, poids-lourds, motos) avec une alcoolémie positive impliqués dans un accident, avaient un permis de conduire non valide ou pas de permis. Ces conducteurs représentent 71 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel sans permis ou avec permis non valide.

Le taux d'alcool des conducteurs ou piétons positifs impliqués dans un accident corporel



Dans plus de 90 % (90,4 %) des accidents corporels impliquant un conducteur ou un piéton avec un taux d'alcool positif, ce taux est supérieur à 0,8 g/l.

Dans plus d'1 accident corporel sur 2 (54,7 %), le taux d'alcool dépasse 1,50 g/l.

Le port de la ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité est connu pour 89,7 % des conducteurs de véhicules hors deux-roues, impliqués dans un accident et ayant une alcoolémie positive.

Parmi les accidents dont le port de la ceinture est connu, 16,3 % des conducteurs avec une alcoolémie positive n'avaient pas attaché leur ceinture de sécurité (11,3 % au niveau national en 2011).

Ce pourcentage est nettement supérieur à ceux constatés pour les usagers impliqués dans un accident corporel (4,4 % de non port de la ceinture pour les usagers de véhicules légers ou utilitaires et 6,6% pour les usagers de poids-lourds).

ANNEXE D

Les deux-roues motorisés

I – Les cyclomoteurs

Dans ce document, le terme cyclomoteur regroupe les deux-roues motorisés (scooters inclus) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³

II – Les motocyclettes

Le terme motocyclettes (ou motos) regroupe les deux-roues motorisés (scooters inclus) dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³.

I – Les cyclomoteurs

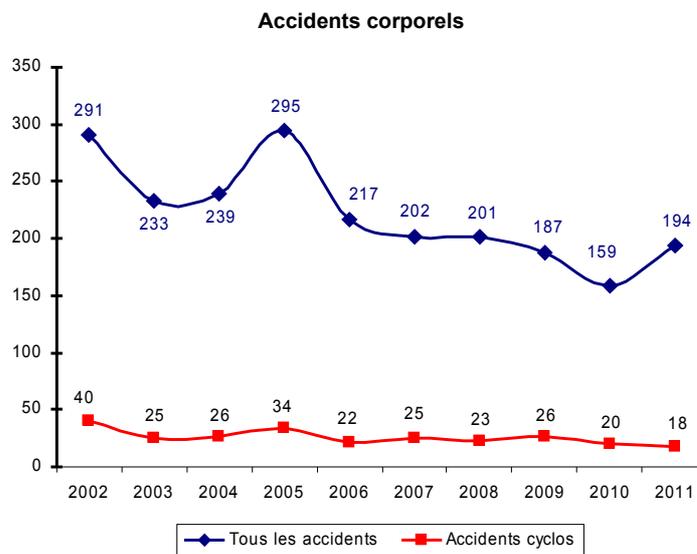
Sur la période 2007-2011, les cyclomotoristes sont impliqués dans 112 accidents corporels (soit 11,9 % des accidents) et 5 accidents mortels (soit 4% des accidents mortels).

Le bilan des victimes usagers de cyclomoteurs s'élève à 5 tués (soit 3,6 % des tués) et 119 blessés (soit 9,5 % des blessés), dont 76 hospitalisés plus de 24 heures.

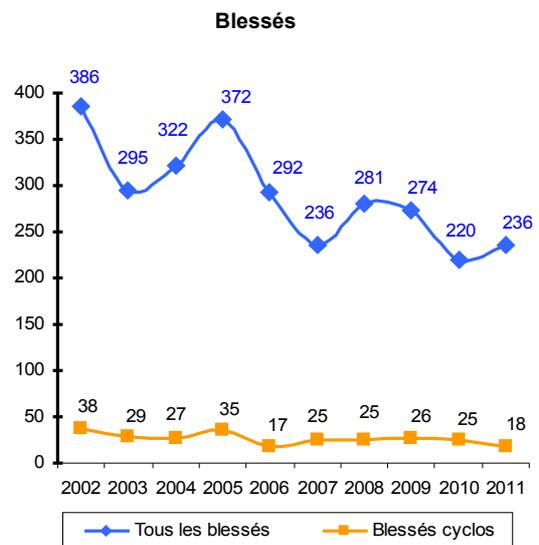
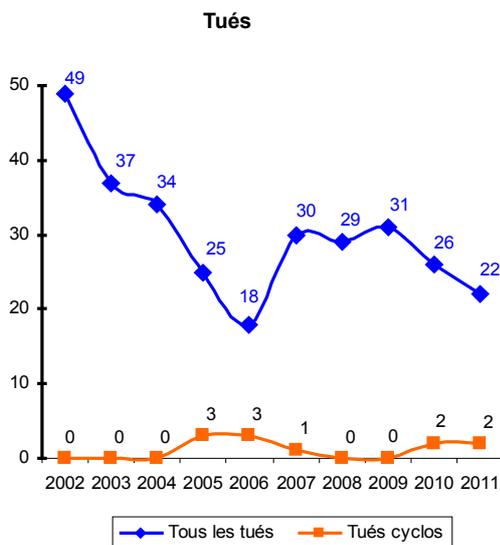
Les indicateurs dans le Gers sont inférieurs à ceux de Midi-Pyrénées et de la France métropolitaine :

- accidents corporels cyclos : 11,9 % Gers, 15,1% région MP, 17,9 % France
- tués cyclos : 3,6 % Gers, 5,5 % région MP, 6,6 % France
- blessés cyclos: 9,5 % Gers, 12,1% région MP, 14,5 % France.

Evolution de l'accidentalité des cyclomotoristes sur les 10 dernières années



On retrouve le pic de 2005 pour les accidents en cyclos. Pour les autres années, le nombre d'accidents est stable depuis 2003.

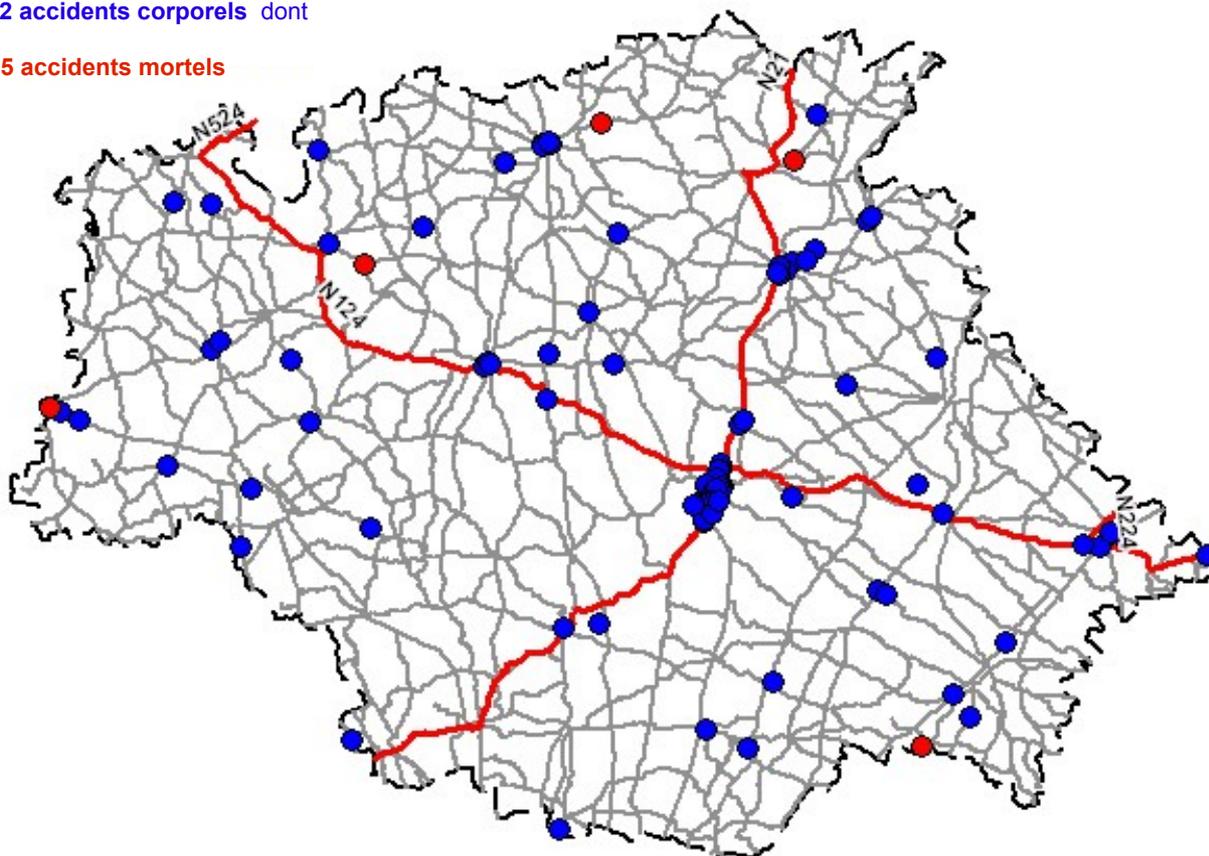


La courbe des blessés cyclomotoristes suit parfaitement la courbe des accidents en cyclomoteurs.

Localisation des accidents de cyclomoteurs sur la période 2007-2011

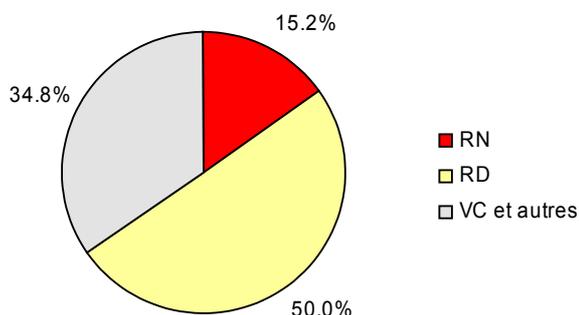
112 accidents corporels dont

5 accidents mortels

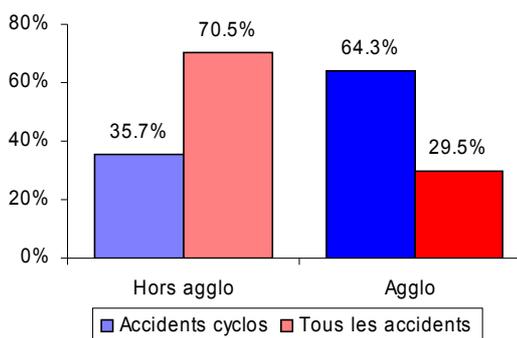


Les accidents de cyclomoteurs se concentrent principalement sur Auch (39 accidents soit 35 % des accidents corporels cyclos du département et 22 % des accidents corporels de la Commune). Les autres secteurs les plus touchés sont Fleurance-Urdens (7 accidents), Condom (6 accidents) et L'Isle-Jourdain (5 accidents).

Par type de réseaux



En / hors agglomération

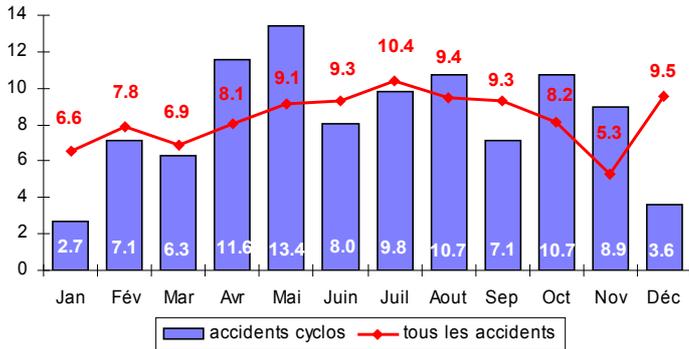


La répartition par type de réseaux des accidents cyclos diffère de celle de l'ensemble des accidents : plus d'accidents sur les voies communales, et moins sur les routes départementales et nationales.

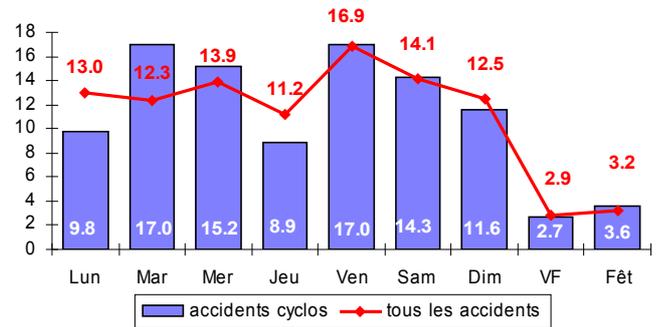
La répartition en ou hors agglomération des accidents de cyclos est inversée par rapport à celle l'ensemble des accidents. Près des deux tiers des accidents de cyclos se produisent en agglomération.

Répartition des accidents de cyclomoteurs dans le temps – période 2007-2011

Par mois (en %)

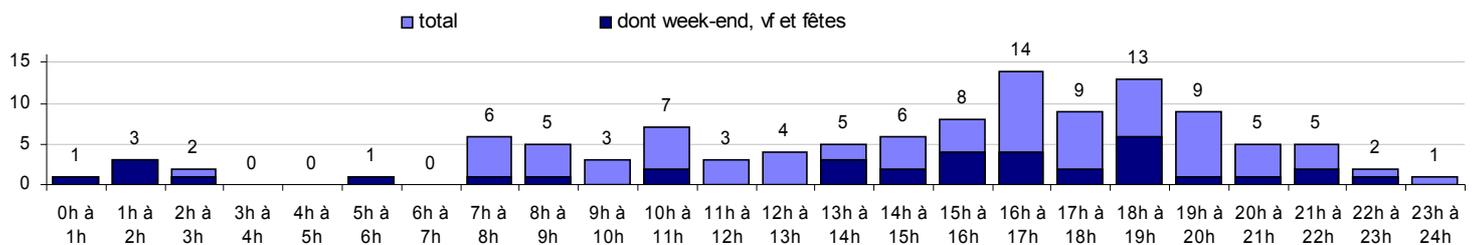


Par jour (en %)



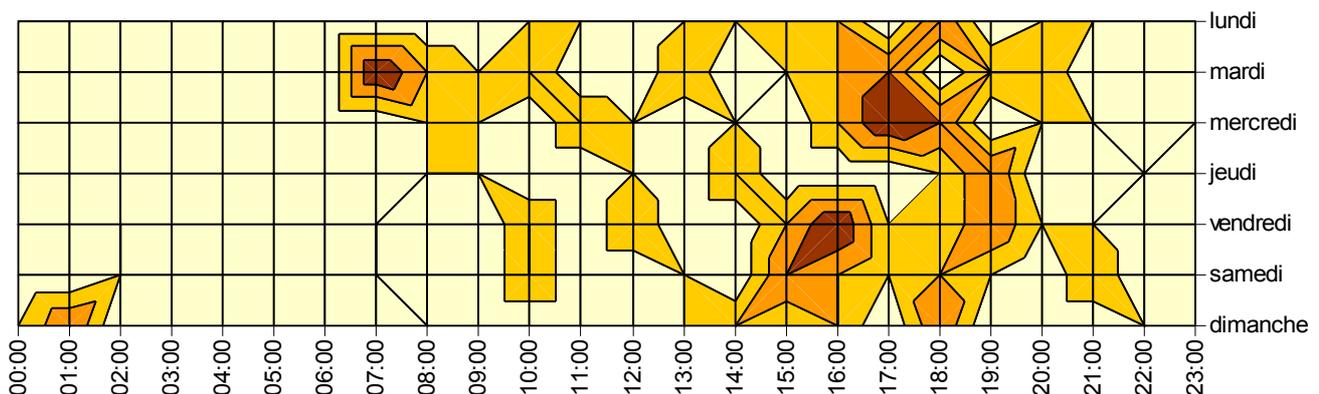
Les mois où l'on comptabilise le plus d'accidents de cyclos sont les mois d'avril et mai.
Les jours les plus accidentogènes pour les cyclos sont les mardis et vendredis.

Selon l'heure



Près de la moitié (47%) des accidents de cyclos se produisent entre 15 et 20 heures.
A noter, plus spécifiquement 2 pics : de 16 à 17 heures et de 18 à 19 heures.

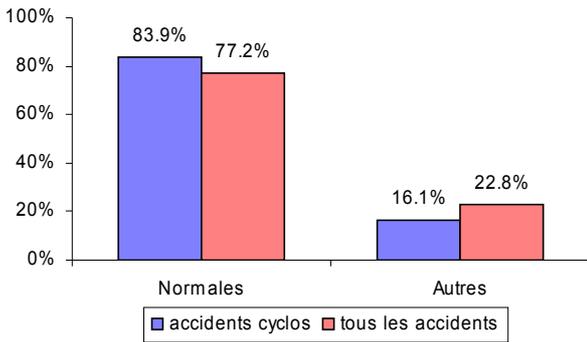
Selon les heures et jours



Le graphe ci-dessus fait ressortir plusieurs tranches horaires sensibles : les mardis de 6 h à 8 h, les mardis et mercredis entre 16 et 18 h et les vendredis et samedis entre 15 et 17 h.
A noter aussi, une tranche sensible la nuit : le dimanche matin entre minuit et 2 heures.

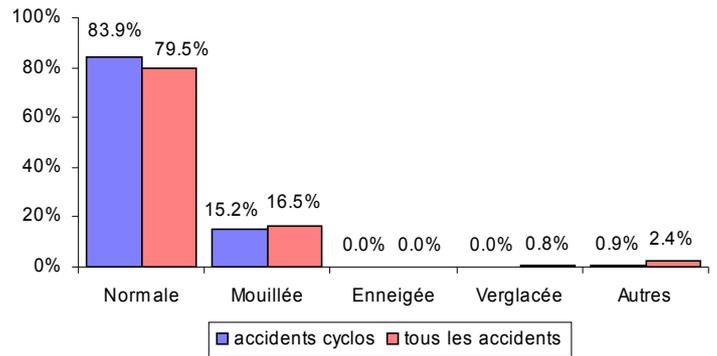
Répartition des accidents de cyclomoteurs suivant les circonstances

Selon les conditions atmosphériques



Autres = pluie, neige, grêle, brouillard, vent, tempête...

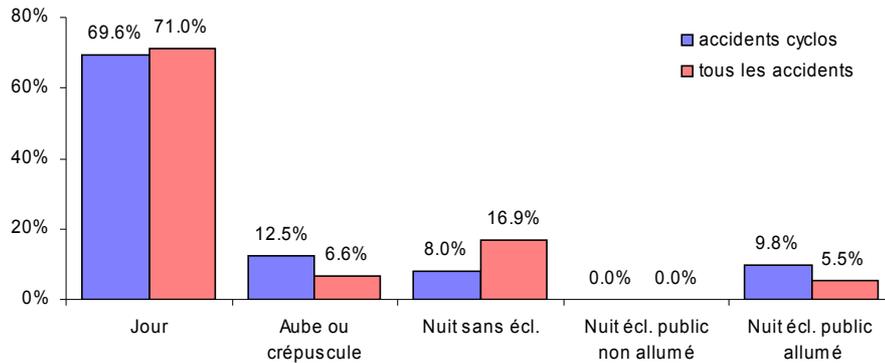
Selon l'état de la surface



Autres = flaques, inondée, boue, corps gras/huile, ...

Les accidents de cyclos se produisent à 84 % sous des conditions atmosphériques normales et sur routes sèches ; taux légèrement supérieurs à ceux de l'accidentologie générale.

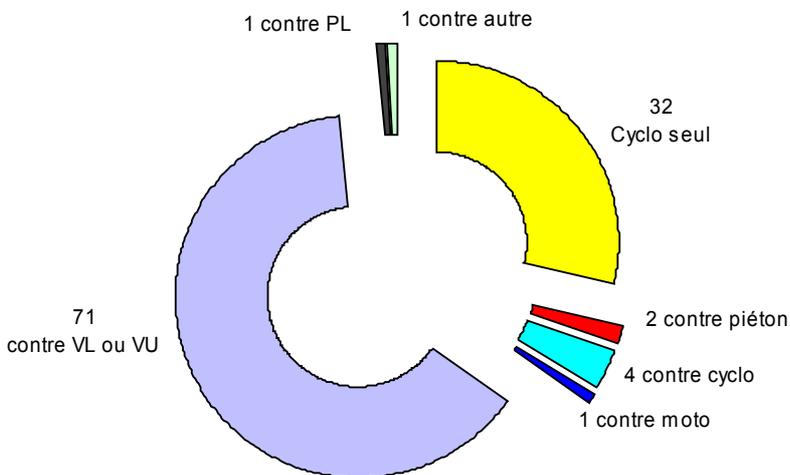
Selon la luminosité



La majorité des accidents de cyclos a lieu le jour.

Les antagonistes des cyclomoteurs dans les accidents corporels

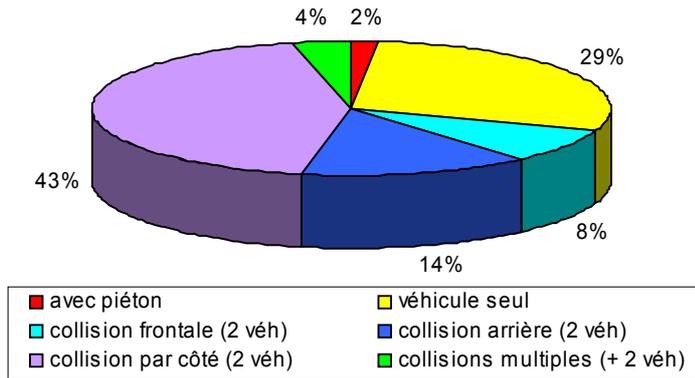
en nombre d'accidents :



Dans près des deux tiers des accidents (63 %), il y a eu conflit entre le cyclo et un véhicule léger ou utilitaire.

Dans 29 % des accidents, aucun tiers n'est impliqué.

Les types de collision des accidents de cyclomoteurs



A noter, une forte proportion (43%) de collisions par le côté.

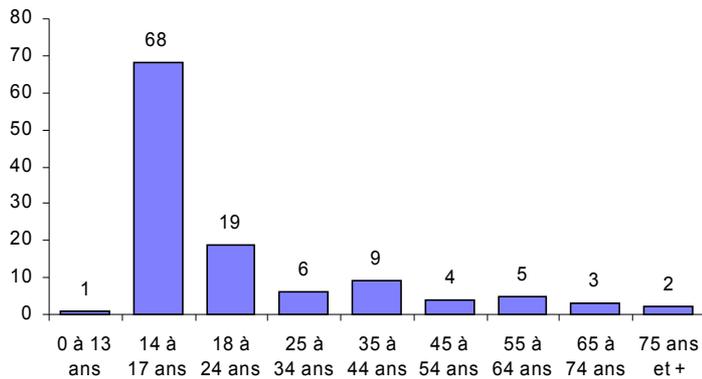
Collisions contre obstacles fixes

19 accidents corporels (soit 17% des accidents cyclos) se sont produits contre obstacles fixes, dont 5 contre bordures de trottoirs ou îlots, 4 contre talus, fossé, paroi rocheuse, 3 contre arbre et 1 contre glissières. Aucun accident n'a été mortel.

10 accidents ont eu lieu en agglomération.

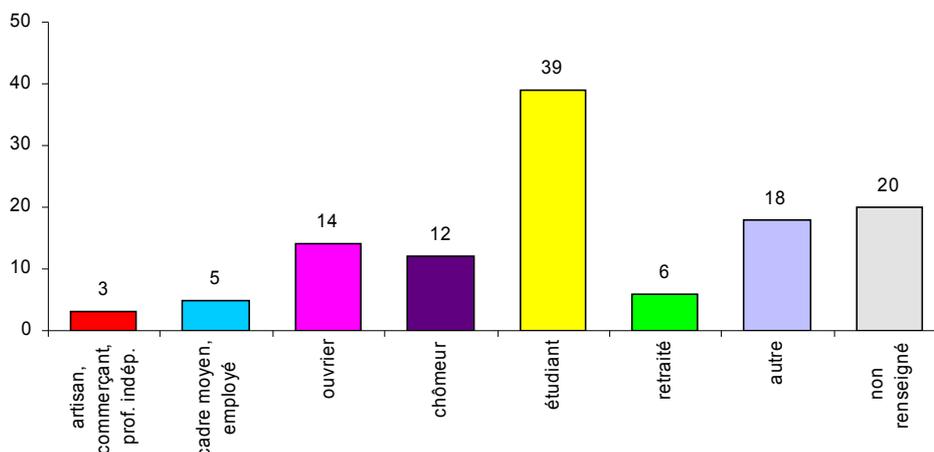
Répartition des 117 conducteurs cyclos impliqués dans un accident corporel

Suivant l'âge



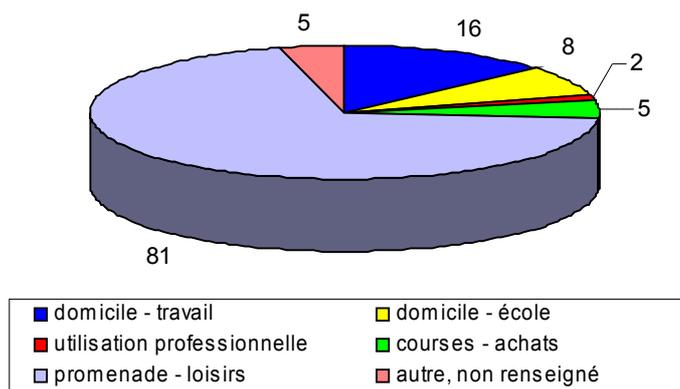
Un quart des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident corporel sont âgés de 25 ans ou plus.

Suivant la catégorie socio-professionnelle



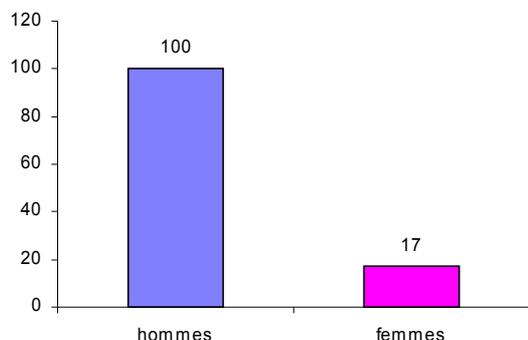
Un tiers des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident corporel est un étudiant, lycéen ou collégien.

Suivant le type de trajet



La grande majorité (70 %) des accidents se produit sur un trajet promenade – loisirs.
A noter cependant que, 2 accidents sur 10 ont lieu sur le trajet domicile – école ou domicile - travail.

Hommes / femmes



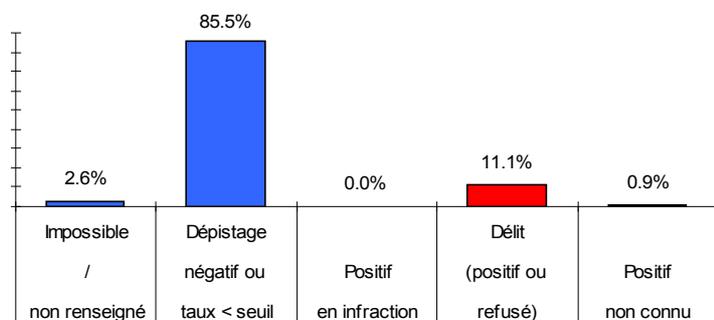
Les hommes représentent 85 % des conducteurs de cyclos impliqués dans un accident corporel.

Suivant la responsabilité présumée

Dans 65 % des accidents corporels impliquant un cyclomoteur, la responsabilité présumée a été imputée au cyclomotoriste.

Dans les accidents avec tiers, la responsabilité présumée du conducteur du cyclo s'élève à 57,6 % des accidents.

Suivant l'alcoolémie



12 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident avaient une alcoolémie positive. Pratiquement tous ces conducteurs étaient en délit (taux > à 0,80 g/l).

La moitié des conducteurs de cyclo contrôlés en délit étaient âgés de 18 à 29 ans ; l'autre moitié de 30 à 56 ans.

II – Les motocyclettes

Sur la période 2007-2011, les conducteurs de motos sont impliqués dans 128 accidents corporels (soit 13,6 % des accidents) et 9 accidents mortels (soit 7,2 % des accidents mortels).

Le bilan des victimes usagers de motos s'élève à 9 tués (soit 6,5 % des tués) et 131 blessés (soit 10,5 % des blessés), dont 101 hospitalisés plus de 24 heures.

Les indicateurs du Gers sont inférieurs à ceux de Midi-Pyrénées et de la France métropolitaine :

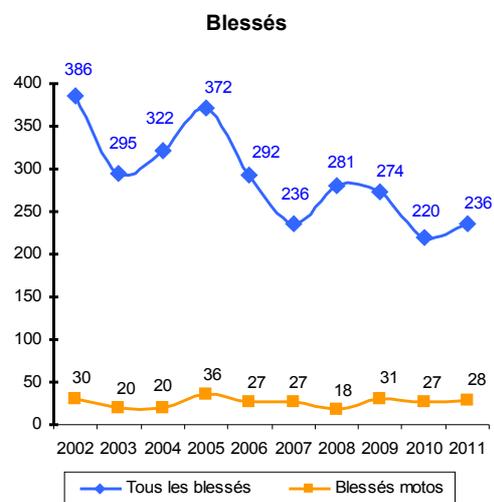
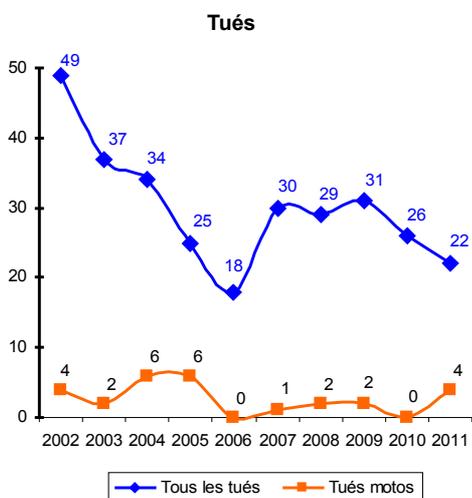
- accidents corporels motos : 13,6 % Gers, 19,2 % région MP, 23,0 % France
- tués motos : 6,5 % Gers, 13,1 % région MP, 18,8 % France
- blessés motos : 10,5 % Gers, 14,5 % région MP, 18,0 % France.

Les 125 cm³ : Dans le Gers, sur la période 2007-2011, les 125cm³ sont impliquées dans 27 accidents corporels (soit 21% des accidents motos) et 1 accident mortel. Le bilan des victimes usagers de 125 cm³ s'élève à 1 tué et 27 blessés.

Evolution de l'accidentalité des motocyclistes sur les 10 dernières années



On retrouve le pic de 2005 pour les accidents en motos. Depuis 2006, le nombre d'accidents motos est stable, à l'exception d'un creux en 2008

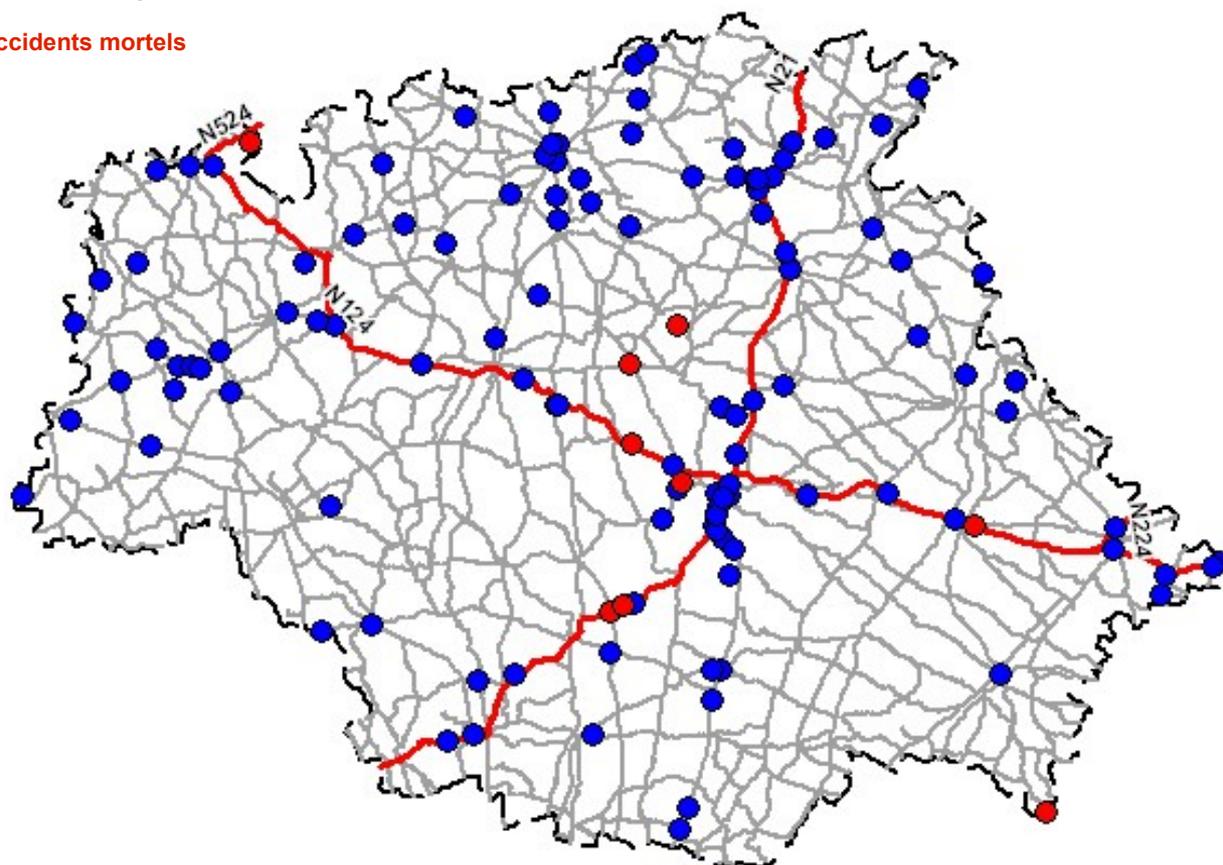


A noter 2 années particulièrement meurtrières pour les motocyclistes : 2004 et 2005.
La courbe des blessés en motos suit parfaitement la courbe des accidents motos.

Localisation des accidents de motos sur la période 2007-2011

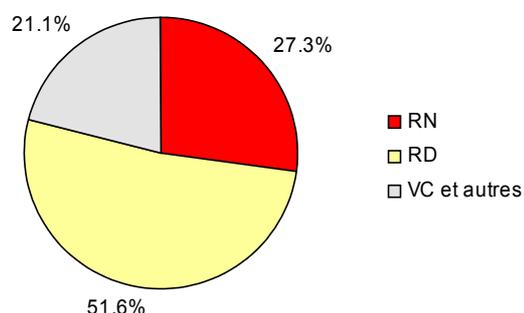
128 accidents corporels dont

9 accidents mortels

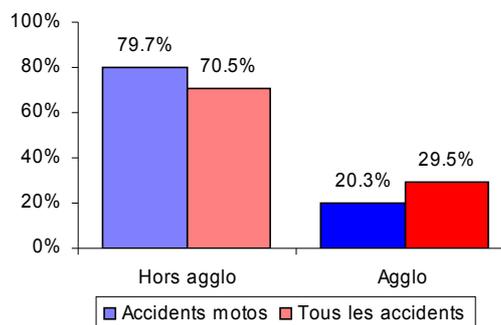


Les accidents de motos se concentrent principalement sur Auch - Pavie et au Nord du département à Lectoure et Condom.

Par type de réseaux



En / hors agglomération

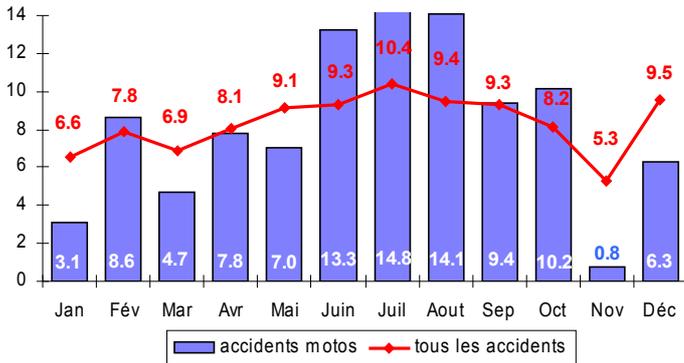


La répartition par type de réseaux des accidents motos est légèrement différente de celle de l'ensemble des accidents : plus d'accidents sur les routes nationales (+ 3,9 points), et moins sur les routes départementales(- 5,6 points).

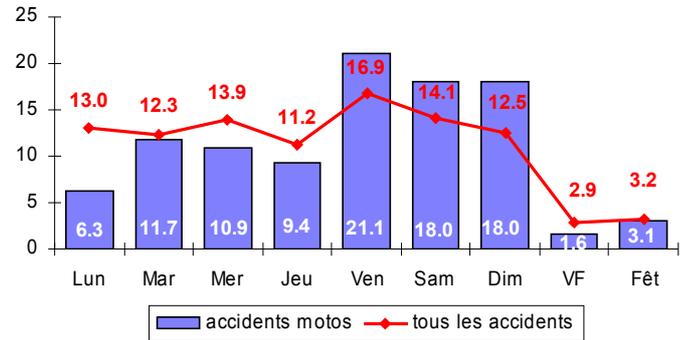
Près de 80 % des accidents de motos se produisent hors agglomération.

Répartition des accidents de motos dans le temps – période 2007-2011

Par mois (en %)



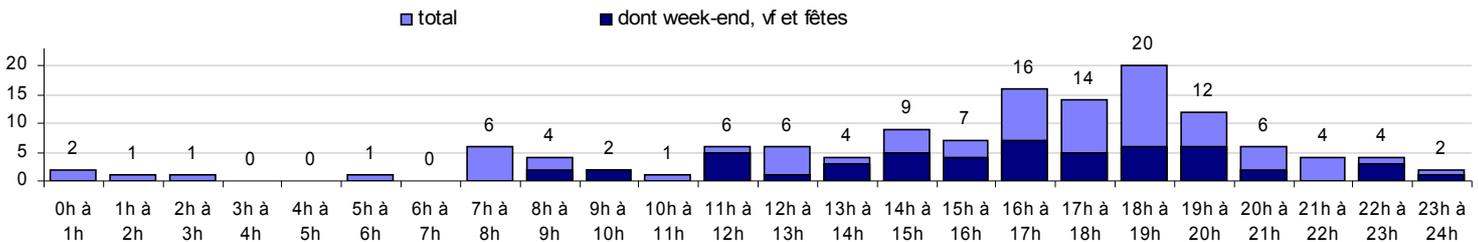
Par jour (en %)



La saison estivale est particulièrement accidentogène pour les motocyclistes. 42% des accidents motos ont lieu en juin, juillet ou août. A noter un creux en novembre.

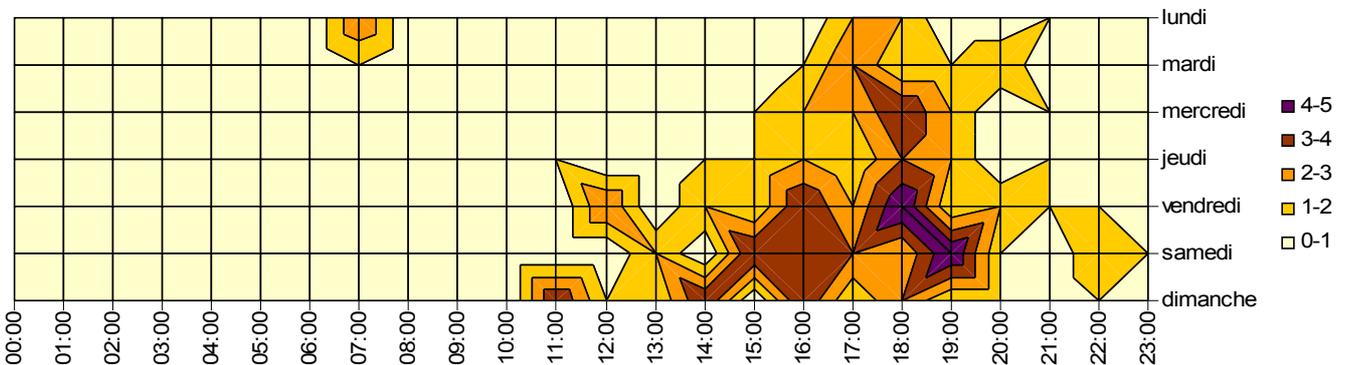
La fin de semaine est accidentogène pour les motocyclistes. 57% des accidents motos se produisent les vendredis, samedis ou dimanches. A noter un creux les lundis.

Selon l'heure



Près de la moitié des accidents de motos (48%) se produisent entre 16 et 20 heures. A noter, plus spécifiquement 1 pic : de 18 à 19 heures.

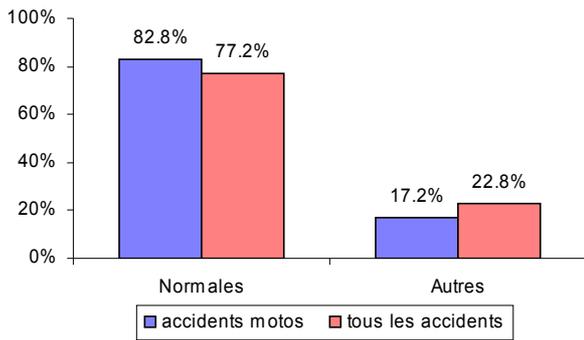
Selon les heures et jours



Le graphe ci-dessus fait ressortir plusieurs tranches horaires sensibles, notamment en fin de semaine : les vendredis de 15 à 19 h, les samedis de 15 h à 20 h et les dimanches vers 11h, puis vers 14 h et 16 h. A noter aussi, les mardis autour de 17 h et les mercredis et jeudis autour de 18 h.

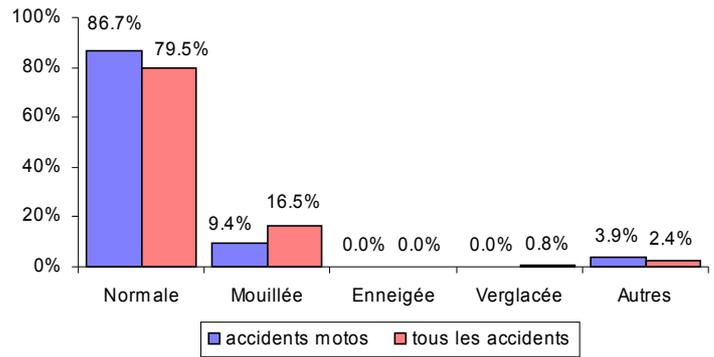
Répartition des accidents de motos suivant les circonstances

Selon les conditions atmosphériques



Autres = pluie, neige, grêle, brouillard, vent, tempête...

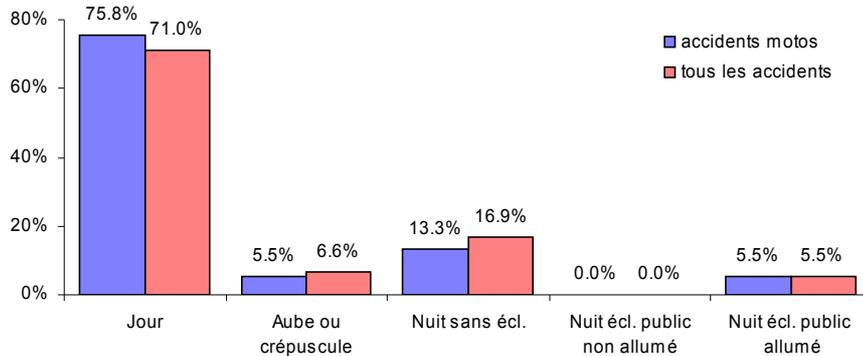
Selon l'état de la surface



Autres = flaques, inondée, boue, corps gras/huile, ...

Les accidents de motos se produisent dans leur grande majorité sous des conditions atmosphériques normales et sur routes sèches ; taux supérieurs à ceux de l'accidentologie générale.

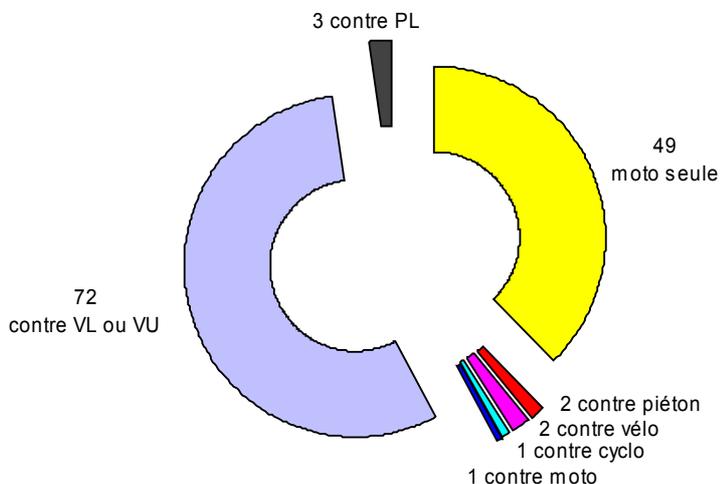
Selon la luminosité



Les trois quarts des accidents de motos ont lieu le jour (taux supérieur à celui de l'ensemble des accidents).

Les antagonistes des motos dans les accidents corporels

en nombre d'accidents :

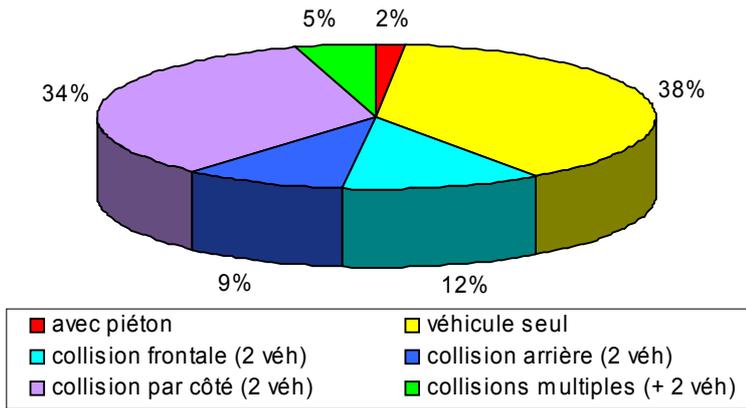


Dans plus de la moitié des accidents (56 %), il y a eu conflit entre la moto et un véhicule léger ou utilitaire.

Dans 38 % des accidents de motos, aucun tiers n'est impliqué (taux similaire à celui de l'accidentalité générale)

Nota : un accident peut être comptabilisé plusieurs fois

Les types de collision des accidents de motos



A noter, une forte proportion (34 %) de collisions par le côté.

A signaler pour les accidents moto seule, 11 collisions avec un animal (6 animaux domestiques, 5 sauvages). Les collisions avec animaux représentent 22 % des accidents moto seule et 9% de l'ensemble des accidents motos.

Collisions contre obstacles fixes

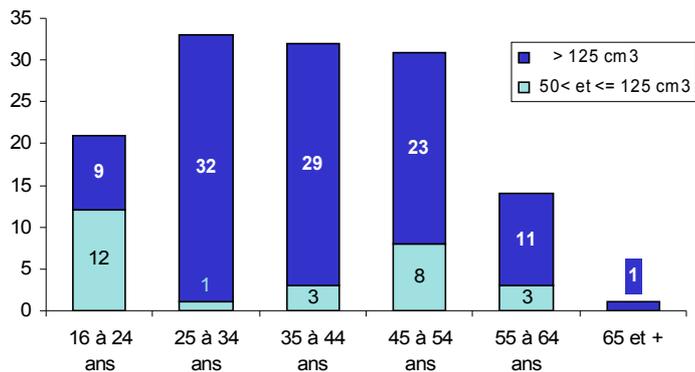
24 accidents corporels (soit 19% des accidents motos) se sont produits contre obstacles fixes, dont 13 contre talus, fossé, paroi rocheuse, 5 contre glissières et 1 contre arbre.

21 accidents ont eu lieu hors agglomération (soit 7 accidents sur 8).

3 accidents ont été mortels, ce qui représente un tiers des accidents mortels motos.

Répartition des 132 conducteurs motos impliqués dans un accident corporel

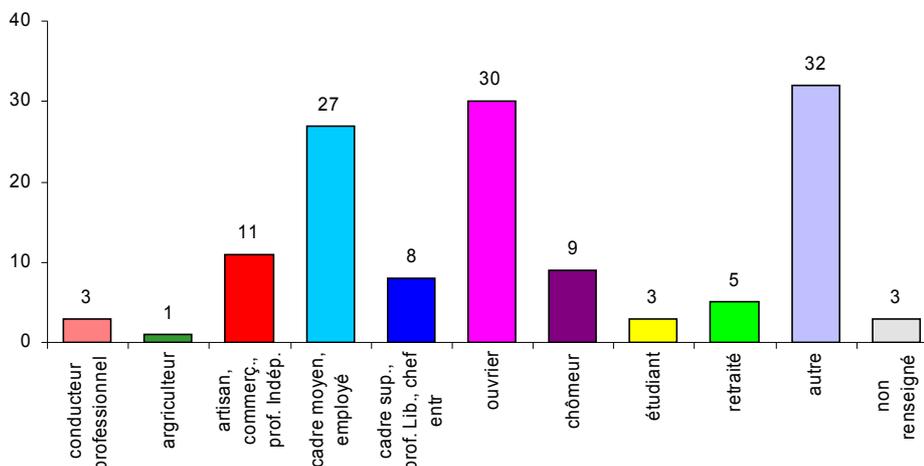
Suivant l'âge



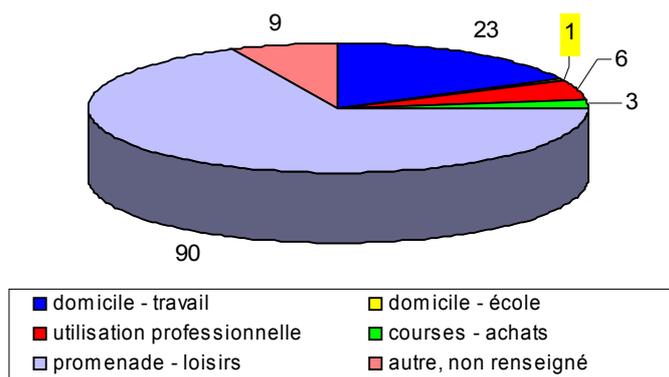
Les 3 classes d'âge de 25 à 34 ans, 35 à 44 ans et 45 à 54 ans sont impliquées de façon pratiquement identique dans les accidents. Chacune de ces tranches d'âge représente environ un quart des conducteurs motos impliqués.

Concernant la catégorie 125 cm³, 2 classes d'âge ressortent : les 16-24 ans et les 45-54 ans.

Suivant la catégorie socio-professionnelle

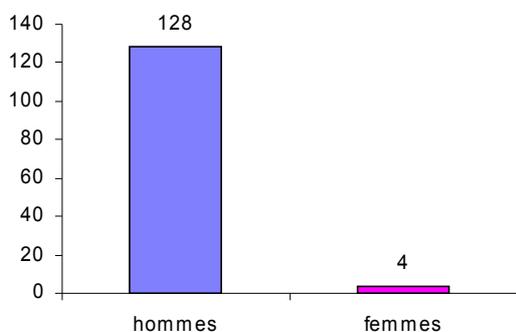


Suivant le type de trajet



La grande majorité (68 %) des accidents se produit sur un trajet promenade – loisirs.
A noter cependant que, 2 accidents sur 10 ont lieu sur le trajet domicile – travail ou sur un trajet professionnel.

Hommes / femmes

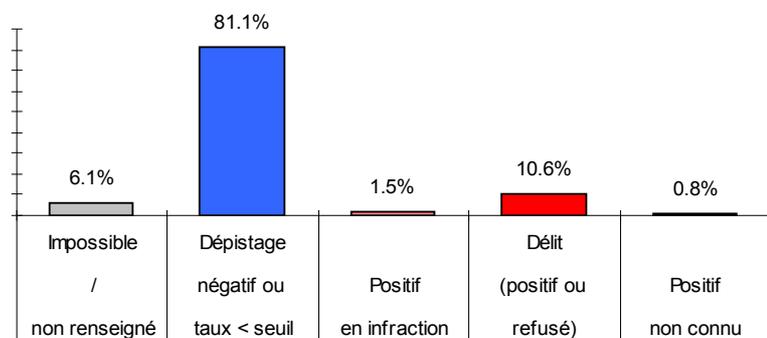


Les hommes représentent 97 % des conducteurs de motos impliqués dans un accident corporel.

Suivant la responsabilité présumée

Dans 54 % des accidents corporels impliquant une moto, la responsabilité présumée a été imputée au motocycliste.
Dans les accidents avec tiers, la responsabilité présumée du conducteur de la moto s'élève à 43 % des accidents.

Suivant l'alcoolémie



13% des conducteurs de motos impliqués dans un accident avaient une alcoolémie positive.
La plupart de ces conducteurs étaient en délit (taux > à 0,80 g/l).

ANNEXE E

Infrastructures et Vitesse

E - INFRASTRUCTURES ET VITESSE

Evolution du trafic sur les principaux axes du département



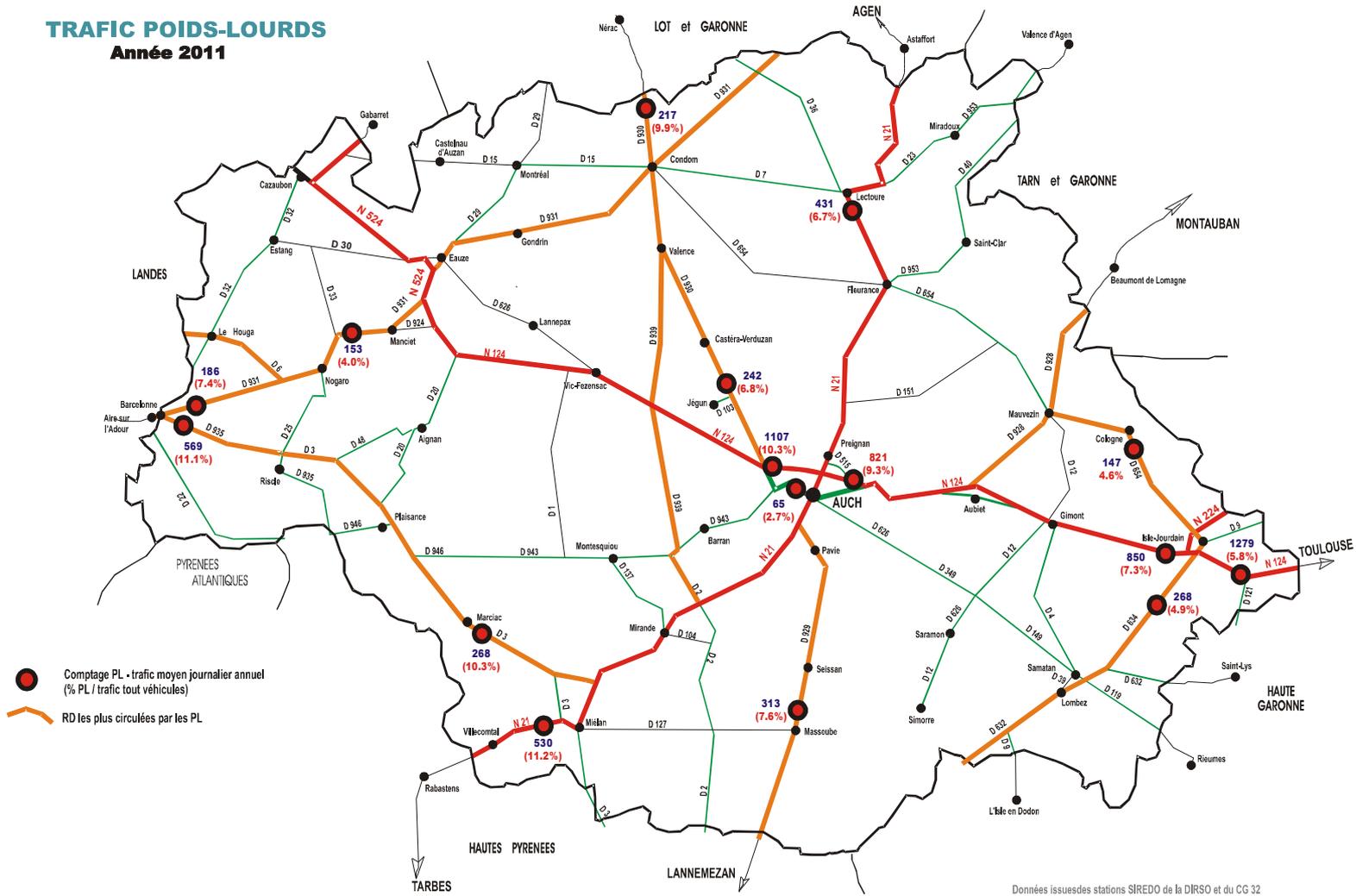
(*) TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel

Sur ces dix dernières années, on observe une forte augmentation du trafic sur le secteur Est du département et sur la RN 124 Est : + 59% sur la RN 124 à l'Isle-Jourdain, + 41% sur la rocade d'Auch, + 47 % sur la RD 634 et + 15% sur la RD 654.

Par contre, sur le reste du département, le trafic diminue : - 2% sur la RN 21 à Lectoure, - 7% sur la RN 21 à Laguian-Mazous, - 3% sur la RD 929 à Masseube, - 8% sur la RD 931 à Manciet.

Trafic poids-lourds 2011 dans le département

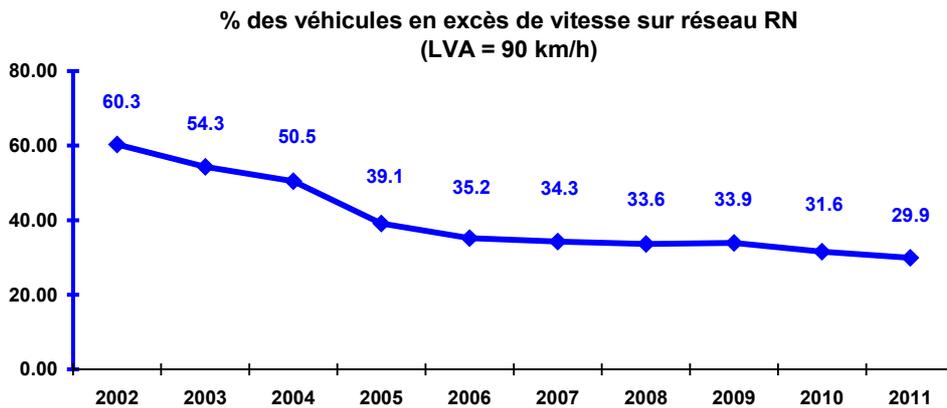
TRAFIC POIDS-LOURDS Année 2011



Les axes rouges et oranges sont les axes les plus circulés par les poids-lourds.

A signaler plus particulièrement les axes où les poids-lourds représentent 10 % ou plus du trafic tous véhicules : la rocade d'Auch (RN 124), la RN 21 au sud de Miélan, les RD 935 et RD 3 ainsi que la RD 930 (du Lot et Garonne à Condom)

Evolution des vitesses sur le réseau des routes nationales



(*) LVA = Limitation de Vitesse Autorisée

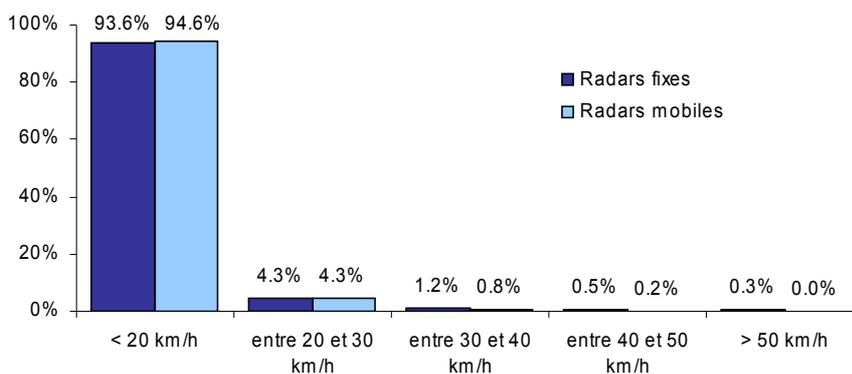
Ces données sont issues de stations de comptages permanents, non perçues par l'utilisateur, qui n'influent donc pas sur leur comportement.

Le taux des véhicules en excès de vitesse sur les routes nationales gersoises a été divisé par 2 en 10 ans.

A noter, une baisse importante de ce taux en 2005 (2005 est aussi l'année où les premiers radars automatiques (5) ont été mis en service dans le Gers). Depuis 2006, le pourcentage des véhicules en excès de vitesse est en légère baisse.

Contrôles sanctions automatisés – Infractions par tranches de vitesse

Répartition des infractions par tranche de dépassement de la vitesse limite autorisée Année 2011



La très grande majorité des excès de vitesse, relevés par les dispositifs de contrôles sanctions automatisés en 2011 dans notre département, sont inférieurs à 20 km/h.

On observe des répartitions par tranche de vitesse pratiquement identiques pour les radars fixes et pour les radars mobiles.

Depuis 2005 (année d'accès à la base de données des CSA), les répartitions sont similaires d'une année sur l'autre.

Les Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC) – Période 2007-2011

Définitions :

- ZAAC de niveau 3 : au moins 10 accidents corporels avec 10 victimes graves sur 5 ans (2007-2011) pour une longueur moyenne de 850 m
- ZAAC de niveau 2 : au moins 7 accidents corporels avec 7 victimes graves sur 5 ans (2007-2011) pour une longueur moyenne de 850 m
- ZAAC de niveau 1 : au moins 4 accidents corporels avec 4 victimes graves sur 5 ans (2007-2011) pour une longueur moyenne de 850 m
- ZAAC de niveau 0 : au moins 4 accidents corporels avec 1 à 3 victimes graves sur 5 ans (2007-2011) pour une longueur moyenne de 850 m

ZAAC de niveau 3 : aucune zone

ZAAC de niveau 2 :

N°	Route	Commune	PR début	PR fin	Nb accidents	Nb tués	Nb BH
1	RN 21	Auch - agglo	47+000	41+1014	10	0	9
2	RN 21	Auch - agglo	49+022	50+030	13	3	6

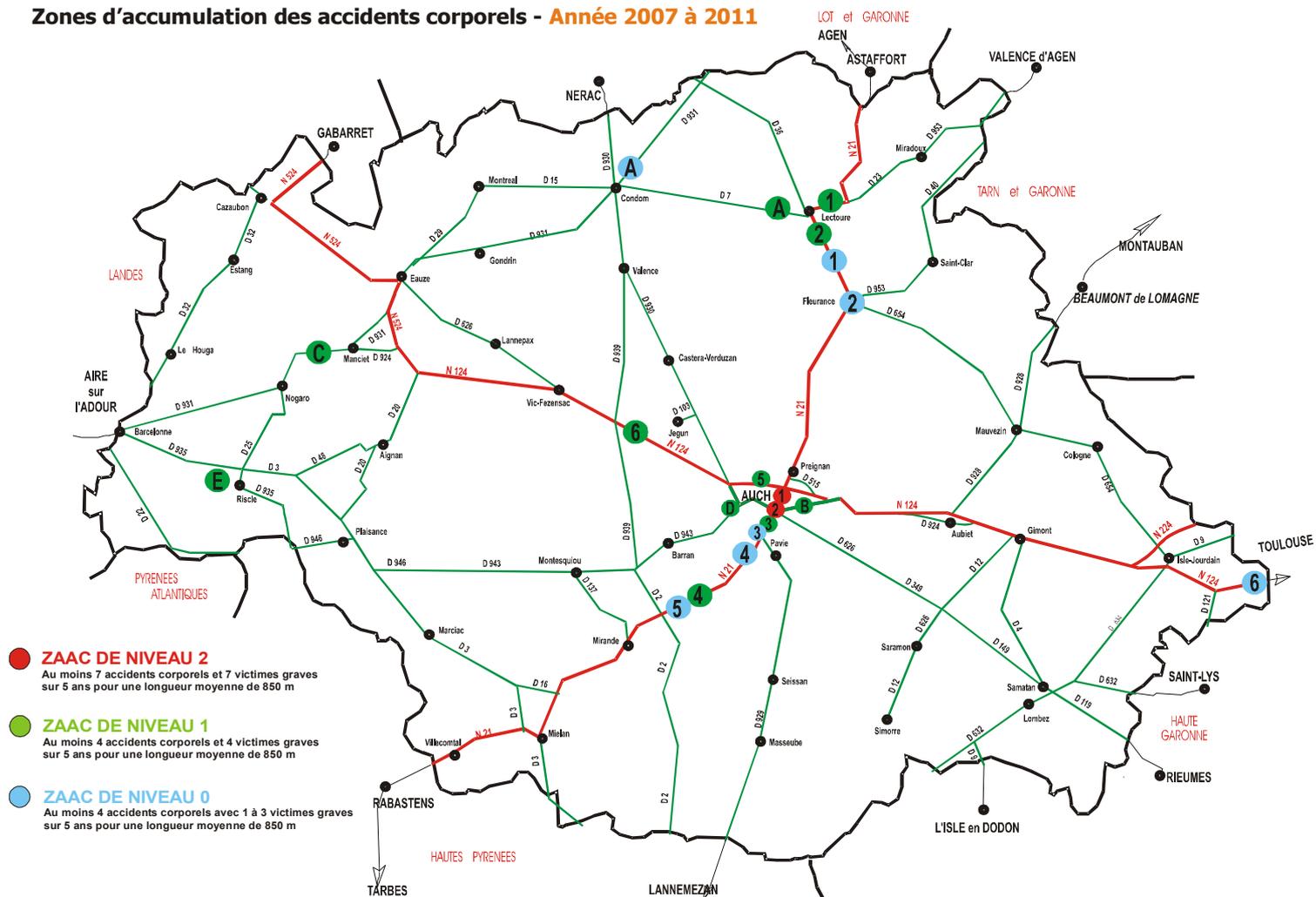
ZAAC de niveau 1 :

N°	Route	Commune	PR début	PR fin	Nb accidents	Nb tués	Nb BH
1	RN 21	Lectoure - agglo	13+400	13+740	4	2	2
2	RN 21	Lectoure	15+260	16+180	6	1	7
3	RN 21	Auch - Agglo	50+300	51+470	11	0	7
4	RN 21	Miramont d'A.	65+600	66+500	5	2	6
5	RN 124	Auch	56+000	57+000	8	1	3
6	RN 124	Biran	76+800	77+100	4	0	4
A	RD 7	Lectoure	20+700	21+470	4	0	6
B	RD 924	Auch	55+300	56+180	7	0	4
C	RD 931	Ste Christie d'A.	60+100	60+900	4	1	4
D	RD 943	Auch	0+385	1+000	6	1	6
E	RD 946	Riscle	25+010	25+500	5	1	5

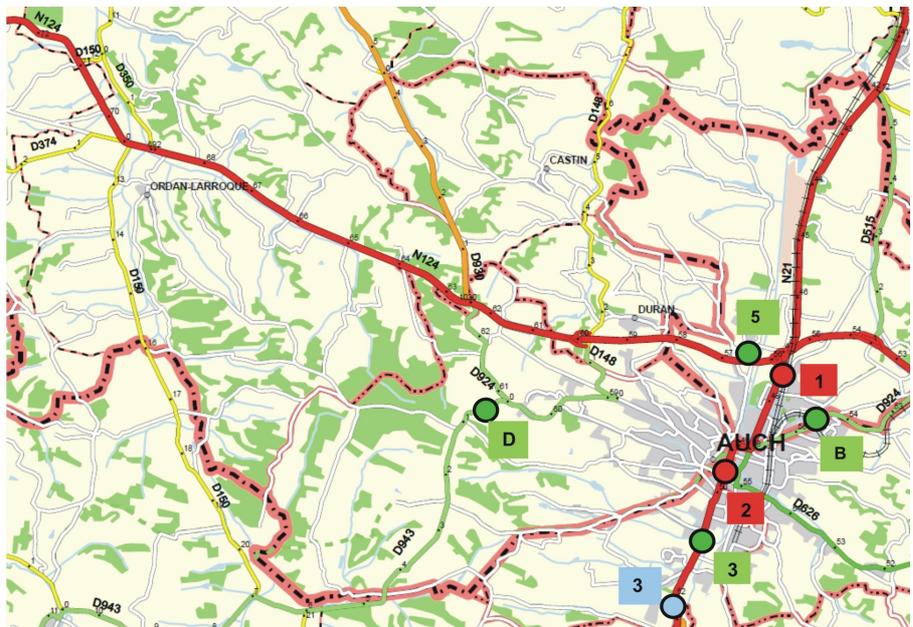
ZAAC de niveau 0 :

N°	Route	Commune	PR début	PR fin	Nb accidents	Nb tués	Nb BH
1	RN 21	Pauilhac	22+270	23+000	4	0	2
2	RN 21	Fleurance	25+900	26+500	4	1	1
3	RN 21	Auch - Agglo	52+400	52+900	4	0	2
4	RN 21	Pavie	53+500	54+350	5	0	2
5	RN 21	Miramont d'A.	67+660	68+000	4	1	2
6	RN 124	Pujaudran	0+200	1+000	4	0	3
A	RD 931	Condom	16+680	17+600	6	0	3

Zones d'accumulation des accidents corporels - Année 2007 à 2011



Zoom sur Auch

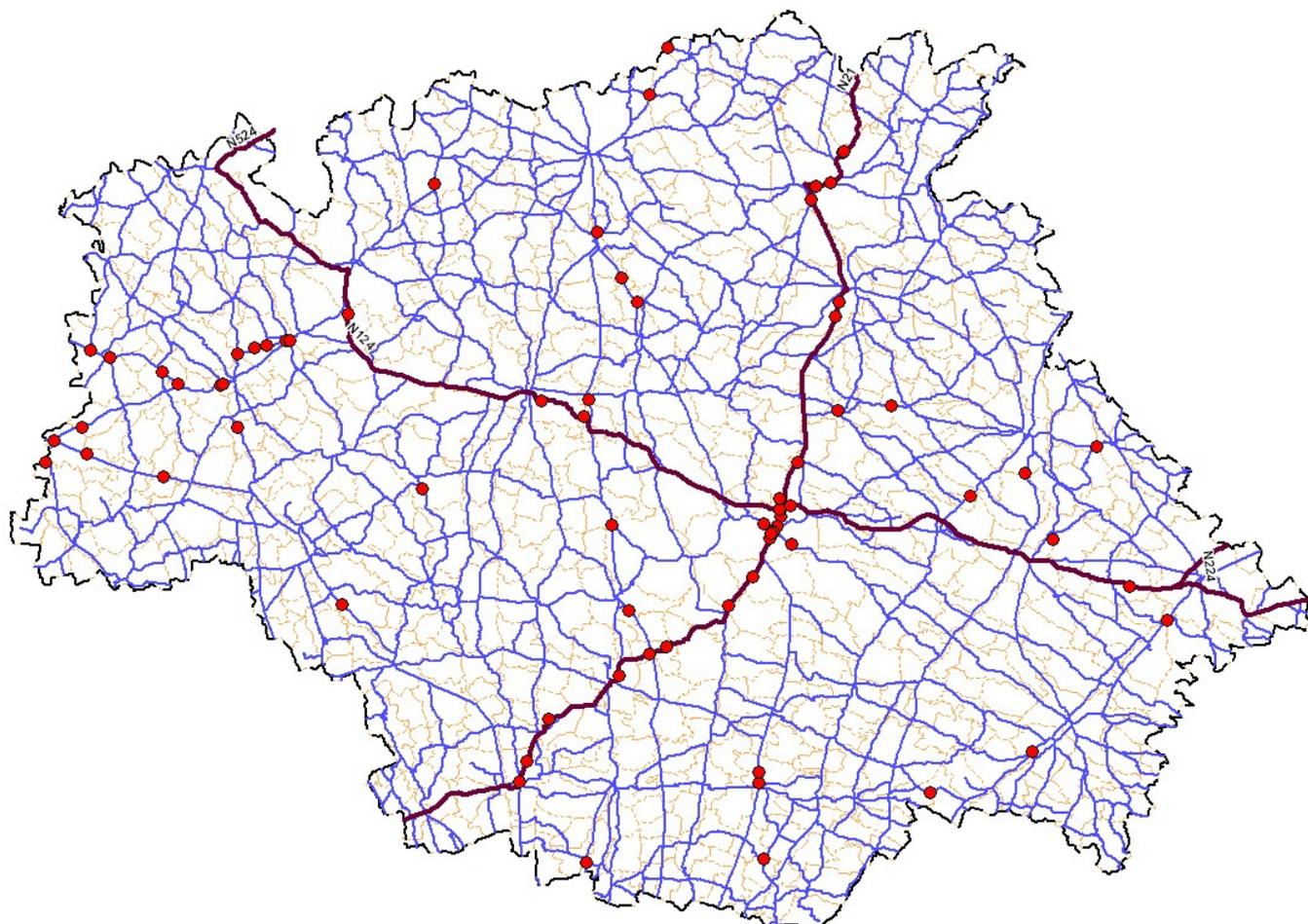


On dénombre, sur la période 2007-2011, 20 zones d'accumulation d'accidents corporels. Près de la moitié figure sur Auch et sa périphérie, dont les 2 ZAAC de niveau 2. La RN21 est particulièrement touchée au sud d'Auch et sur le tronçon Fleurance-Lectoure.

Accidents corporels impliquant au moins un poids-lourd – période 2007-2011

Localisation des accidents corporels impliquant un poids-lourd – période 2007-2011

76 accidents corporels dont 21 mortels



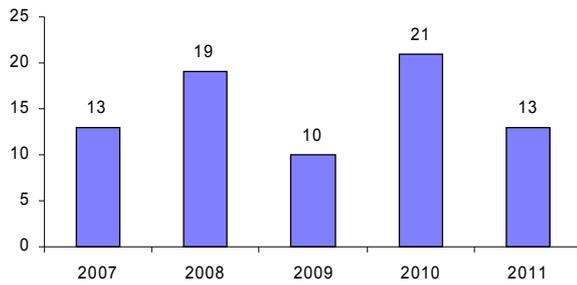
La RN 21 est particulièrement touchée, ainsi que l'ouest du département avec la RD 931, la RD 6 et la RD 935.

On recense sur la RN 21, 23 accidents corporels, soit 30% des accidents corporels impliquant un poids-lourds, et 9 accidents mortels.

Sur la RD 931, on comptabilise, entre Manciet et Barcelonne-du-Gers, 9 accidents corporels et 3 accidents mortels.

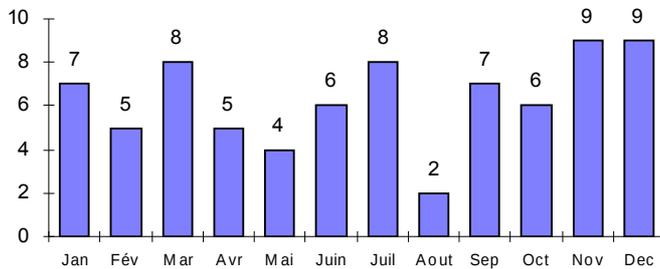
Répartition dans le temps des accidents corporels impliquant un poids-lourd – période 2007-2011

Selon l'année

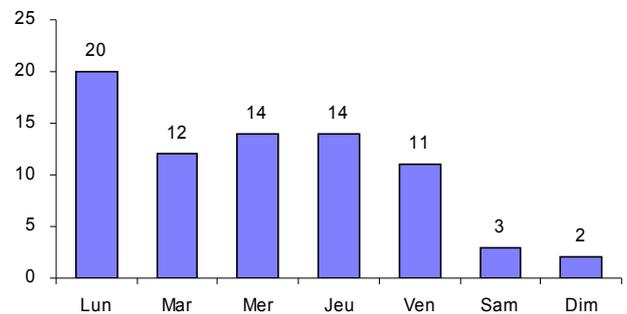


Le nombre d'accidents corporels avec au moins un PL impliqué varie d'une année sur l'autre : 13 accidents en 2011, 21 en 2010 et 10 en 2009.

Selon le mois



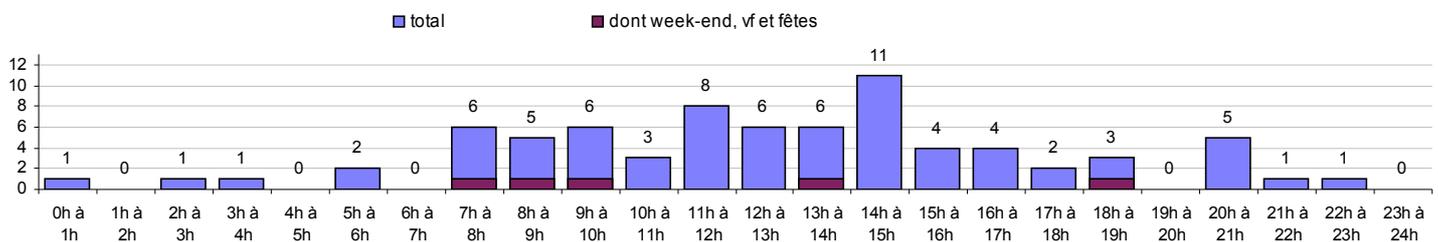
Selon le jour de la semaine



Les mois les plus accidentogènes sont les mois de novembre, décembre, mars et juillet. A noter un creux pour le mois d'août.

Plus d'un quart des accidents corporels impliquant un poids-lourd s'est produit un lundi.

Selon l'heure

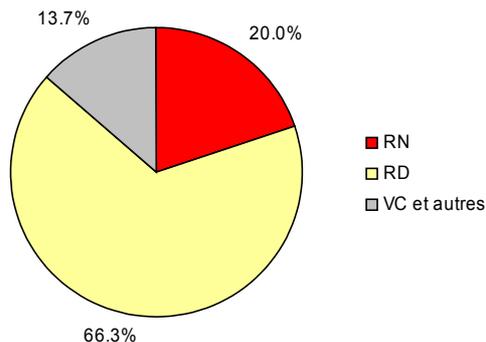


Deux tranches horaires sont très accidentogènes : 14 à 15h et, dans une moindre mesure, de 11 à 12h. Elles représentent un quart des accidents.

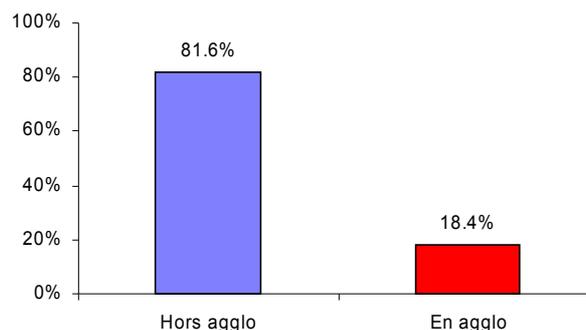
Accidents corporels contre obstacles fixes – Période 2007-2011

Les accidents corporels contre obstacles fixes représentent **41 % des accidents** de la période 2007 – 2011 (contre 35 % pour la période précédente 2002 -2006) et **50 % des tués** (45 % pour la période 2002-2006). Voir la répartition suivant le type d'obstacle page 14.

Répartition par type de réseaux



En / hors agglomération

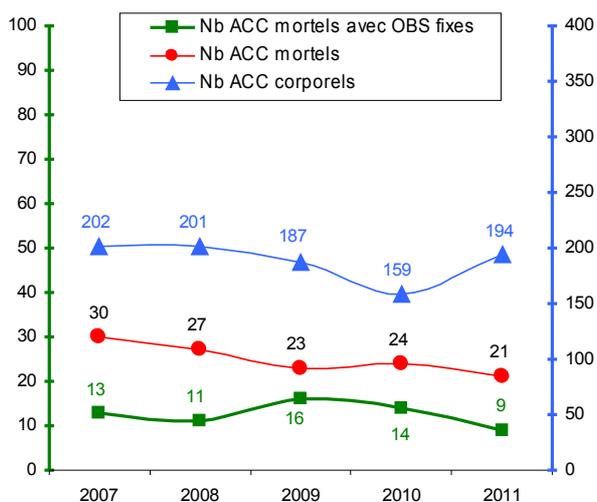


Les deux tiers des accidents corporels contre obstacles fixes se sont produits sur routes départementales.

Près d'1 accident sur 5 contre obstacles fixes se produit en agglomération.

12,3 % des accidents mortels contre obstacles fixes ont eu lieu en agglomération.

Evolution du nombre d'accidents mortels contre obstacles fixes

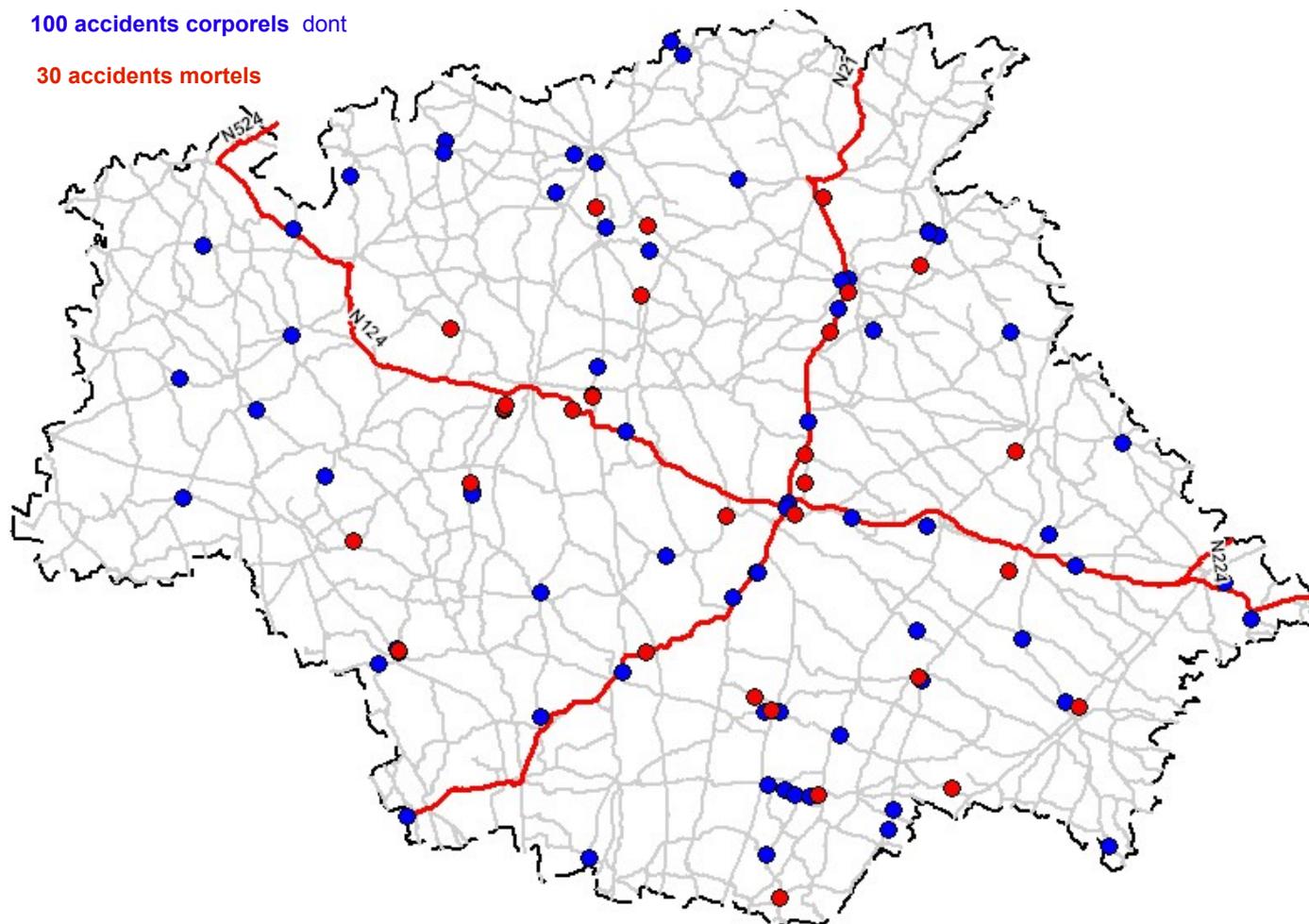


Sur les 5 dernières années, les accidents mortels contre obstacles fixes représentent la moitié des accidents mortels. En 2009 et 2010, le taux s'élève respectivement à 69% et 58 % des accidents mortels.

Accidents corporels contre arbres – période 2007-2011

100 accidents corporels dont

30 accidents mortels



Les axes les plus touchés sont la RN 21 (avec 12 accidents corporels), la D1 (6 accidents), la D 27 (5 accidents) et la D3 (3 accidents sur 600 m à Marciac).

A noter que les accidents mortels contre arbres représentent près d'un quart (24%) des accidents mortels 2007-2011.

Répartition des accidents corporels suivant le profil de la voie

Profil en long

	Nbre d'acc	%	Ig
Plat	57	57.0	28.1
Pente	27	27.0	40.7
Sommet de côte	6	6.0	16.7
Bas de côte	3	3.0	33.3

Profil en travers

	Nbre d'acc	%	Ig
Partie rectiligne	59	59.0	25.4
Courbe à gauche	26	26.0	42.3
Courbe à droite	14	14.0	42.9
en S	1	1.0	0.0

(*) Ig = indicateur de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels)

La majorité des accidents contre arbres se produisent sur des sections de voiries plates ou sur des parties rectilignes.

A noter, un indice de gravité très élevé pour les accidents se produisant dans les pentes ou en bas de côte, ainsi que dans des virages.

ANNEXE F

La perte de vigilance ou l'attention perturbée

I – Perte de vigilance

II – Attention perturbée ou « distraction »

I – La perte de vigilance

Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à la **fatigue**, à la **somnolence**, à la consommation de **psychotropes** (alcool, stupéfiants ou/et médicaments), mais aussi au **caractère parfois répétitif ou monotone de la conduite** (le conducteur est passé en mode mental de « **pilotage automatique** »), ... Ces aspects sont parfois difficiles à mettre en évidence dans un accident.

Une étude, réalisée par l'INRETS en 2009, a fait ressortir que les problèmes de vigilance concernaient **11,9 % des conducteurs** impliqués dans les 1 107 accidents analysés.

Les accidents étudiés dus à des problèmes de vigilance se matérialisent quasi systématiquement par des **pertes de contrôle du véhicule**. (Nota : Dans le Gers, la perte de contrôle du véhicule est présente chaque année dans environ 8 accidents mortels sur 10).

Dans les accidents avec perte de vigilance, **38,8%** des conducteurs ont été victimes d'un **endormissement** ou d'un **malaise**. L'endormissement du conducteur est lié à son état de fatigue (d'origine festive, ou liée à l'activité professionnelle ou induite par le trajet en lui-même) ou à une consommation de produits psychotropes (alcool, cannabis, médicaments).

Pour **31,4 %** des conducteurs le défaut de vigilance est lié à une absorption d'une **substance psychotrope**.

L'analyse des défauts de vigilance a permis de **caractériser des groupes d'usagers** accidentés en fonction de l'origine de la baisse de vigilance et de définir des profils de personnes assez homogènes (âge, sexe, situations personnelles).. Par exemple :

- malaise : autant d'hommes que de femmes, âge assez élevé (moyenne 45 ans) et ayant des problèmes de santé ;
- endormissement lié à un déplacement festif, avec alcoolémie négative : principalement des jeunes hommes (moyenne 23 ans), profession physiquement éprouvante (maçon, ...)

(Extraits de l'étude: « De la vigilance à l'attention... Influence de l'état psychophysologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents » INRETS 2009).

Facteur Malaise – Fatigue dans la base de données accident (fiches BAAC)

Nota : Au niveau de la perte de vigilance, seul figure dans les fiches accidents (fiches BAAC) le **motif « malaise - fatigue »**, lorsque les forces de l'ordre considèrent ce motif comme **manifeste** et **déterminant** dans l'accident.

Accidentologie départementale – période 2007-2011

Sur la période 2007-2011, dans le Gers, le facteur « malaise - fatigue » a été retenu dans **9,3 % des accidents**. Le bilan des victimes s'élève à 19 tués (soit 13,8% des tués) et à 196 blessés (soit 15,7%).

Accidentologie nationale

Le facteur « malaise - fatigue » est mis en cause dans **8 % des décès routiers** chaque année en France. Ce taux est stable depuis 2008.

Fatigue et somnolence

Une étude de l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes) a mis en évidence que la **fatigue** et la **somnolence** sont la cause d'un **tiers des accidents mortels** sur les **autoroutes** concédées (*étude : « Analyse des accidents mortels 2008 sur autoroutes concédées » ASFA 2009*)

Après 17 heures de veille active, les capacités physiques et mentales diminuent, atteignant des niveaux normalement associés à une consommation excessive d'alcool. Le temps de réaction peut être 2 fois plus lent que d'habitude.

5 heures de sommeil ou moins multiplie par 3 le risque d'accident.

La prise de médicaments

Une recherche (projet CESIR-A) coordonnée par l'INSERM a pu évaluer l'impact de la consommation de médicaments sur le sur-risque d'accident de la circulation. L'étude a porté sur plus de 70 000 conducteurs impliqués dans un accident de la route entre 2005 et 2008.

Elle a estimé à près de **3 % la proportion d'accidents** attribuable à une consommation de médicaments (dont la moitié due à des anxiolytiques ou hypnotiques et 1 tiers à des antidépresseurs).

Elle a aussi démontré :

- la pertinence du système d'information sous forme des 3 pictogrammes de couleurs différentes apposés sur les boîtes de médicaments ;
- que la prise de médicaments ayant un pictogramme de niveau 2 ou 3 augmente le risque d'accident et que celui-ci s'accroît avec le nombre de médicaments consommés ;
- que la prise d'antidépresseurs entraîne une augmentation significative du risque d'accident. Ce risque est accru à certaines étapes clés du traitement : début ou modification du traitement.

II – L'attention perturbée ou « distraction »

L'attention perturbée ou « distraction » est le détournement ponctuel de l'attention du conducteur des tâches immédiates de conduite vers d'autres tâches mobilisant significativement son attention.

On distingue 3 types de distractions :

- **distraction visuelle** : le regard ne porte pas sur la route, mais sur l'environnement extérieur (paysage, panneaux directionnels, panneau publicitaire, accident...), ou à l'intérieur de l'habitacle ;
- **distraction cognitive** : penser à autre chose en conduisant (travail, préoccupation personnelle, discussion avec un passager ou au téléphone, ...) ;
- **distraction manuelle** : lâcher le volant (régler la radio, programmer un GPS, téléphoner avec portable en main, envoyer un SMS, chercher un objet, manger, boire, fumer ...).

Ces 3 types de distractions sont souvent combinés.

Données départementales et nationales

Accidentologie départementale – période 2007-2011

Sur la période 2007-2011, dans le Gers, le facteur « attention perturbée » a été retenu dans **16 % des accidents corporels**.

Le bilan des victimes s'élève à 20 tués (soit 14,5% des tués) et à 211 blessés (soit 16,9%).

Accidentologie nationale

Certaines études mettent en évidence qu'environ **25 à 50 % des accidents corporels** (selon la portée que l'on donne à la notion « attention perturbée ») seraient dus à un « **défaut d'attention** ».

L'exploitation du fichier national des accidents montre que le facteur « attention perturbée » est présent dans plus de **4,1 % des décès routiers en 2011**.

L'étude, réalisée par l'INRETS en 2009, a fait ressortir que les problèmes d'attention concernaient **34,3% des conducteurs** impliqués dans les 1 107 accidents corporels analysés.

Cette étude a mis en évidence que les défauts d'attention sont fortement conditionnés par l'expérience de conduite, la connaissance d'un trajet ou d'une manœuvre et l'environnement de circulation.

On retrouve dans ces accidents toutes les tranches d'âges, autant d'hommes que de femmes et aucune situation personnelle ou professionnelle caractérisant spécifiquement l'apparition d'une défaillance attentionnelle.

(Etude: « De la vigilance à l'attention... Influence de l'état psychophysiologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents » INRETS 2009).

Le téléphone au volant

Quelques données et chiffres clés issus des dernières observations et études nationales :

- Converser au téléphone en conduisant induit une forte charge mentale supplémentaire et provoque une perte d'attention, le conducteur se met en « pilotage automatique ». Le kit mains-libres et le mobile ordinaire entraînent quasiment le même niveau de distraction. (source : « téléphone et sécurité routière » INSERM 2011)
- Téléphoner en conduisant **multiplie par 3 les risques d'accident**. En France, près d'**un accident corporel sur 10 est associé à l'utilisation du téléphone**. (source : « téléphone et sécurité routière » INSERM 2011)
- En moyenne, en France, le **nombre de conducteurs** qui, à un instant t, téléphonent en conduisant est estimé à 2 % pour le portable tenu en main et à **6 % tous systèmes confondus** (main et kit mains-libres). Les conducteurs professionnels, poids-lourds et camionnettes utilisent davantage le téléphone que les conducteurs de véhicules de tourisme. (source : ONISR 2011)
- 23 % des personnes interrogées disent utiliser le kit mains libres en conduisant (source : Baromètre Ifop d'octobre 2012)
- Seulement 51 % des conducteurs estiment que le téléphone au volant constitue un véritable danger, ils sont 39 % pour la classe d'âge des 18-24 ans (source : « étude sur l'évolution des comportements des conducteurs » de la Prévention Routière et des Assureurs Prévention de novembre 2012)
- La téléphonie vocale recule au profit d'**usages tactiles et visuels** du téléphone ou autres appareils (échanges de SMS, consultation d'Internet et d'applications, voir télévision) qui sollicitent encore davantage les capacités d'attention du conducteur. Ces pratiques émergentes provoquent des **manipulations longues associées à la lecture d'écrans qui mobilisent la vision et l'attention**. Ces usages nouveaux constituent une **source de danger montante**.