

Bilan de l'accidentalité 2022

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Le bilan annuel des accidents corporels dans le département de l'Aude a pour objectif de faire communiquer sur l'évolution de l'accidentalité et de ses caractéristiques.

Les données d'accidentalité sont fournies par les forces de l'ordre chargées de renseigner les fiches BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels), suite à tout accident corporel nécessitant leur intervention.

Ces données sont ensuite transmises à l'observatoire départemental de la sécurité routière où elles sont traitées sous plusieurs formes :

- bilan hebdomadaire des accidents mortels,
- suivi mensuel de l'accidentalité et bilan annuel.

Lexique :

Accident corporel de la circulation routière :

- provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant.

Sont donc exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles. Sont également exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicules en circulation.

Accident mortel : comporte au moins un tué

Blessés hospitalisés (BH): victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

Blessés non hospitalisés (BL) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures. Ils sont considérés comme des blessés légers.

Cyclomoteur : véhicule à 2 ou 3 roues équipé d'un moteur de moins de 50 cm³ et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h par le constructeur. Ce terme regroupe donc, notamment, les scooters et les 2 roues-motorisés de type « mobbylètes ».

Deux-roues motorisés (2RM) : motos et cyclomoteurs.

EDPM (engins de déplacement personnels motorisés) : véhicules sans place assise conçus pour le déplacement d'une seule personne d'au moins 12 ans et sans moteur thermique : trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboard... et **EDP non motorisés** : trottinettes mécaniques, rollers, skates...

Impliqués : sont l'ensemble des personnes tuées, blessés hospitalisés et légers, et indemnes.

Indemnes : personnes impliquées non victimes.

Indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) : Élaborés à partir de familles de départements ayant des caractéristiques communes.

Motocyclette : véhicule à 2 roues équipé d'un moteur dont la puissance n'excède pas 73,6 KW soit 100 chevaux.

Motocyclette légère : motocyclette qui n'excède pas 125 cm³ et dont la puissance n'excède pas 11 KW et 15 chevaux.

Registre du Rhône : enregistrement continu de l'ensemble des victimes de la route en milieu hospitalier dans le département du Rhône.

Tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (normalisation européenne depuis le 1er janvier 2005).

Usagers vulnérables : piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDP avec ou sans moteur, cyclomotoristes, motards.

Usagers en mode doux : piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDP avec ou sans moteur.

Victimes : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.

Victimes graves : somme des tués et des blessés hospitalisés.

Principales caractéristiques du département :

Superficie : 6 139 km² / Population légale : 375 217 hab (INSEE 2020)

Densité : 61,1 hab/km²

Réseau routier : 11 600 km dont 155 km d'autoroutes, 4 300 km de routes départementales et 7 145 km de voies communales.

Sommaire

1. Les chiffres essentiels de l'année.....	8
La répartition des accidents / tués / blessés selon le mois.....	8
L'âge.....	8
Le mode de déplacement.....	8
Le genre.....	9
La localisation.....	9
Typologie des victimes.....	9
2 Une année 2022 contrastée pour l'accidentalité routière.....	10
3 Les usagers en 2022.....	10
Le mode de déplacement	10
L'âge	11
Risque et gravité selon l'âge	11
Le genre et l'âge.....	12
4 Typologie des accidents en 2022.....	12
Répartition des personnes tuées et blessées selon le milieu routier.....	12
Gravité des accidents selon le milieu routier d'après l'indicateur du nombre de tués pour 100 blessés.....	13
Répartition des personnes tuées et blessées selon le type de voie.....	13
Les collisions	14
Les obstacles fixes et mobiles	15
Usagers tués selon le type d'obstacle fixe heurté.....	15
Usagers tués ou blessés selon le type d'obstacle mobile heurté	15
Victimes vis-à-vis des tiers	16
Gravité selon le mode de déplacement.....	16
Exposition au risque des deux-roues motorisés.....	17
5 Evolution des principaux indicateurs sur 5 ans :.....	17
Evolution du nombre d'accidents et des victimes 2018 à 2022.....	17
Accidentalité 2018 à 2022.....	18
Evolution de la mortalité par millions d'habitants de 2018 à 2022.....	18
Victimes selon leur âge et genre 2018 à 2022.....	19
Victimes selon leur mode de déplacement 2018-2022.....	19
Victimes selon le motif du trajet 2018-2022.....	20
Victimes selon le type d'obstacles fixes 2018-2022.....	20
Risques routiers professionnels CARSAT (Période 2016-2021).....	21
Indicateurs Locaux de Sécurité Routière pour la période 2017-2021 (ILSR).....	21
6 Evolution de l'accidentalité sur 10 ans :.....	22
Accidentalité 2013-2022.....	22
Zoom sur l'évolution de la mortalité routière de 2013 à 2022.....	23
Evolution de la mortalité selon le mode de déplacement de 2013 à 2022.....	23
Evolution du nombre de victimes (tués + blessés) selon le mode de déplacement de 2013 à 2022.....	24
7 Évolution de la mortalité routière et mesures prises en matière de sécurité en France métropolitaine.....	25
8 Saisonnalité de l'accidentalité en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022.....	26
Nombre de personnes tuées selon le mois en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022.....	26
Accidents et blessés selon le mois en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022.....	27

Tués selon le jour de la semaine en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022.....	27
Répartition des accidents selon le jour de la semaine en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022	27
9 Conduites à risque des usagers en 2022.....	28
La responsabilité présumée.....	28
La vitesse.....	28
L'alcool.....	28
Les stupéfiants.....	29
Les autres facteurs.....	29
Dans l'Aude en 2022 :	29
Facteurs comportementaux ayant une incidence sur la conduite des usagers selon l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) :	29
10 Localisation des accidents mortels en 2022 et sur la période 2013-2022.....	30

**En 2022 : 331 accidents
qui ont provoqué
29 tués
451 blessés**

**En 5 ans* : 1647 accidents
qui ont provoqué
155 tués
2153 blessés**

(* du 01/01/2018 au 31/12/2022)

Résumé

29 personnes sont décédées en 2022 sur les routes de l'Aude. Ce bilan est inférieur de 19,4 % à celui de 2019 (36 tués) et inférieur de 3 % à celui de 2021 (30 tués).

La reprise des déplacements en 2021 avait été tempérée par une période de confinement en avril, de couvre-feu sur l'ensemble du premier semestre, et de plusieurs périodes pendant lesquelles le télétravail était fortement recommandé. L'accidentalité routière durant le premier trimestre de 2021 a donc souvent pu rester en dessous de celle observée au cours de l'année 2019, prise comme année de référence avant pandémie.

L'évolution de la mortalité routière dans l'Aude, contraste avec celle constatée en France métropolitaine qui connaît une légère hausse (+ 0,7 %). Relativement à 2021, la mortalité de l'Aude connaît une baisse de 3 % alors qu'en France métropolitaine c'est une hausse de 11 % qui est constatée.

Le nombre de blessés (451 en 2022 contre 418 en 2019) et d'accidents (331 en 2022 contre 318 en 2019) est en hausse par rapport à 2019, mais avec une gravité moindre des accidents (167 blessés hospitalisés en 2022 contre 174 en 2019). Par rapport à 2021 on constate une baisse du nombre de blessés (451 contre 456) et des accidents (331 contre 350).

En France métropolitaine, le nombre de blessés réel est estimé à presque 237 000, en baisse de 0,9 % par rapport à 2019. Ce chiffre est basé sur une modélisation de l'ONISR-Université Gustave Eiffel effectuée à partir des données du Registre du Rhône. Ce registre est un enregistrement continu et le plus exhaustif possible des victimes en milieu médical dans le département du Rhône. Ce chiffre est très différent du nombre de blessés établi d'après les BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) des forces de l'ordre qui est de 65 430 blessés.

Nous ne pouvons pas appliquer cette méthode de redressement du nombre d'accidents de blessés localement du fait des spécificités de notre département et de l'absence des données nécessaires, mais le nombre d'accidents et de blessés réels de notre département provenant des forces de l'ordre est certainement nettement sous-évalué.

Les principaux usagers impliqués dans les accidents sont âgés de 18 à 44 ans. Ils représentent 45 % des tués pour uniquement 27 % de la population totale.

14 % des usagers décédés et 19 % des blessés ont de 18 à 24 ans. 31 % des tués ont plus de 64 ans.

Nous dénombrons 30 % de victimes (tués + blessés) en plus qu'en 2019 parmi les jeunes de 14 à 24 ans alors que le nombre total de victimes n'a augmenté que de 6 %.

86 % des usagers tués et 85 % des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes en 2022.

À noter une légère hausse de la mortalité des piétons en 2022 par rapport à 2019 (1 tué en plus) et une forte hausse par rapport à 2021 (5 tués en plus). Les piétons représentent 31 % de la mortalité totale en 2022 (22 % en 2019 et 13 % en 2021).

Aucun usager n'a été tué à vélo en 2022 (3 en 2019 et 2 en 2021) et en cyclo (0 en 2019 et 1 en 2021).

Une baisse de 26 % de la mortalité des usagers de véhicules de tourisme est également constatée, par rapport à 2019 et de 30 % par rapport à 2021.

Chiffres clés des 29 personnes décédées en 2022 dans le département :

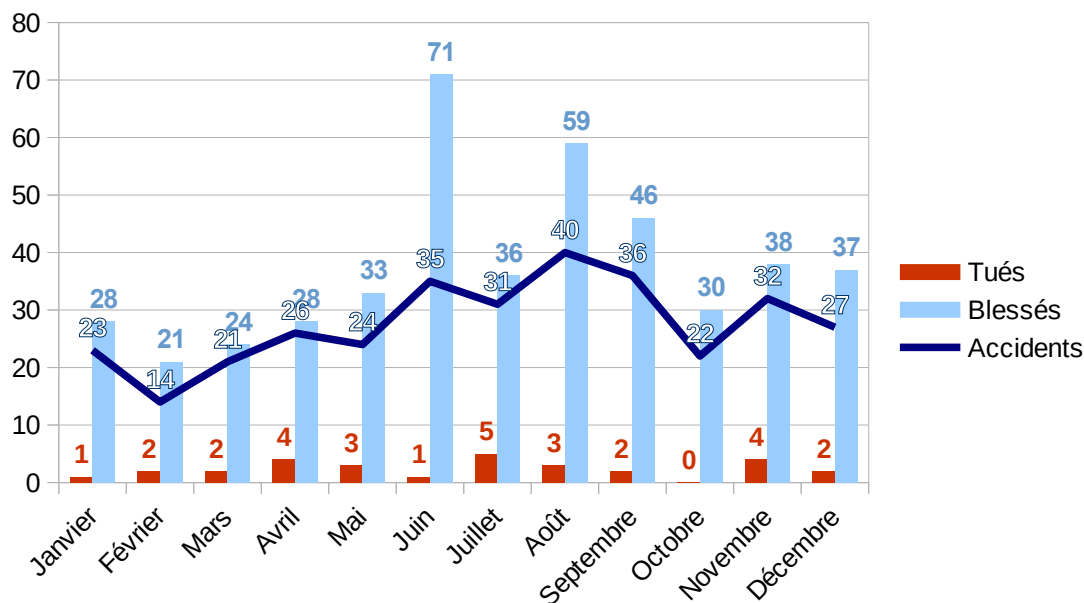
- **25 étaient des hommes (86 %) ;**
- **13 avaient de 18 à 44 ans (45 %), 9 avaient 65 ans et plus (31 %);**
- **12 sont décédés dans un accident sans tiers (41 %) ;**
- **14 étaient des usagers de véhicules de tourisme (48 %) ;**
- **9 étaient des piétons (31 %) ;**
- **5 étaient des motards (17 %);**
- **1 conduisait un tracteur agricole (4 %) ;**
- **14 étaient des usagers vulnérables* (48 %), dont 9 utilisaient un mode doux*(31 % de la totalité) ;**
- **14 étaient les conducteurs présumés responsables (48 %) ;**
- **10 l'ont été dans un accident avec un conducteur qui roulait à une vitesse excessive (34,5 %) ;**
- **6 l'ont été dans un accident avec un conducteur présumé responsable alcoolisé (21 %) ;**
- **5 l'ont été dans un accident avec ayant pour facteur principal l'inattention (17 %)**
- **3 étaient des piétons alcoolisés (10 %);**
- **3 l'ont été dans un accident avec un conducteur présumé responsable qui téléphonait (10 %)**

** usagers vulnérables : piétons, vélos, 2 roues (motorisés ou non), EDP (Engins de Déplacement Personnel)*

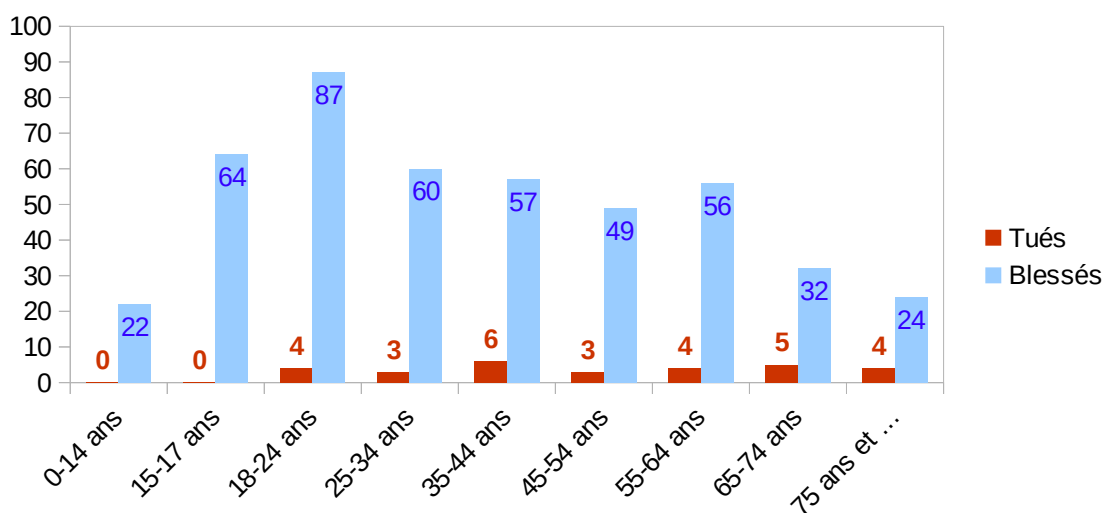
** mode doux : piétons, vélos et EDP avec ou sans moteur*

1. Les chiffres essentiels de l'année

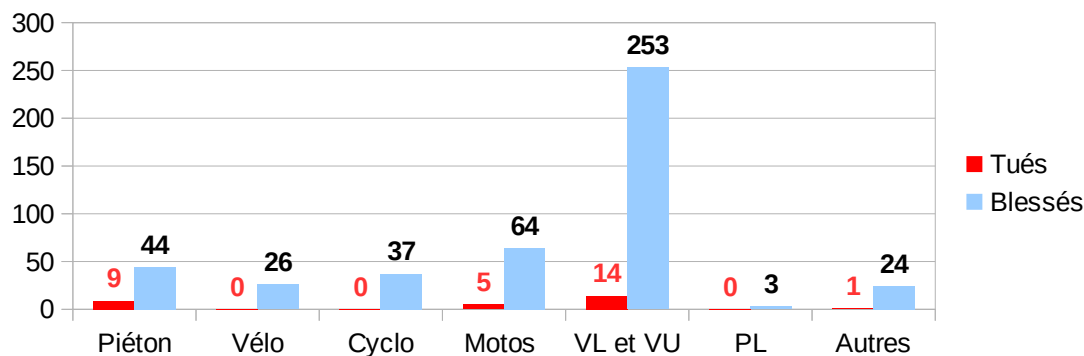
La répartition des accidents / tués / blessés selon le mois



L'âge



Le mode de déplacement



Piétons : comprend aussi les EDP non motorisés (skates, rollers, trottinettes mécaniques...).

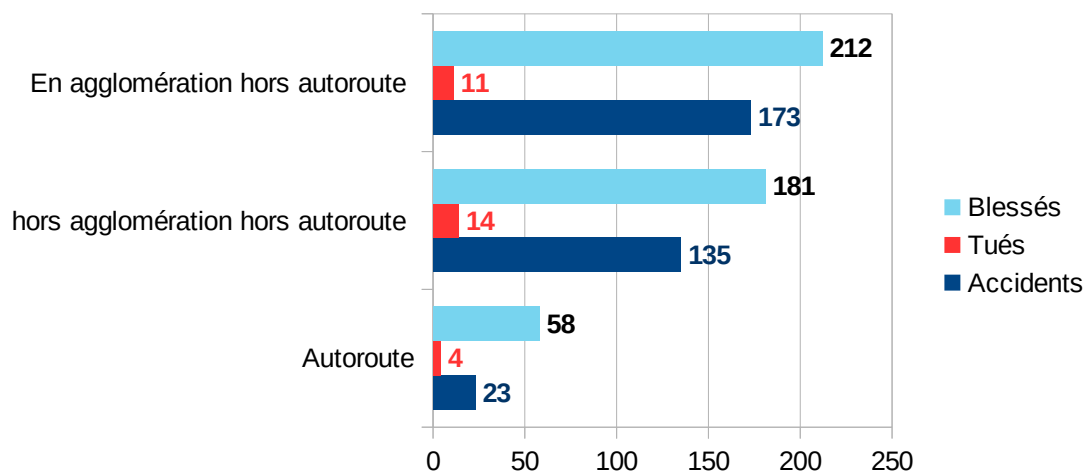
Vélos : comprend aussi les EDPM (Engins de Déplacement personnels motorisés) : trottinettes électriques, gyropodes, hoverboard... et les vélos électriques.

Autres : Transports en commun, trains, tramway...

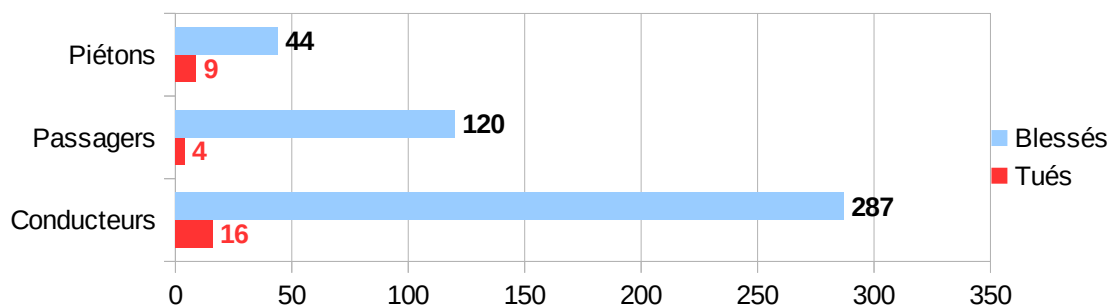
Le genre



La localisation



Typologie des victimes



2 Une année 2022 contrastée pour l'accidentalité routière

En 2022, 29 personnes ont perdu la vie sur les routes du département de l'Aude. En comparaison avec 2019 (36 morts), année de référence, **cela représente une baisse de la mortalité routière de près de 20 %**. Le nombre de tués est en baisse de 3 % par rapport à 2021. En France métropolitaine le constat est bien différent avec un résultat de la mortalité légèrement supérieur à l'année 2019 (+0,7 %) et en nette hausse par rapport à 2021 (+ 11 %).

Néanmoins, **le nombre de blessés est en hausse de 8 % par rapport à 2019** et en baisse de 1 % par rapport à 2021 alors que la France métropolitaine connaît une baisse de 0,9 % * du nombre de blessés par rapport à 2019 et la même tendance par rapport à 2021 (- 1,3 %*).

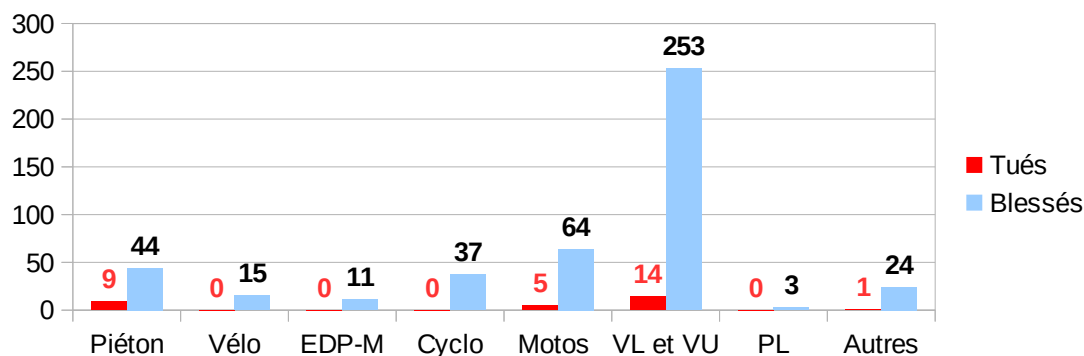
Le nombre d'accidents (331) est en légère hausse de +4 % par rapport à 2019 (318), mais en baisse de 5,4 % par rapport à 2021 (- 5,4 %).

En France métropolitaine on constate une légère baisse du nombre d'accidents de 0,5 %* par rapport à 2019 et de 1,5 %* par rapport à 2021.

* Données estimées d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

3 Les usagers en 2022

Le mode de déplacement



La part des piétons dans la mortalité routière est de 31 %, elle est en forte augmentation par rapport à 2019 (22 %) et 2021 (13 %). La part des blessés se maintient à 10 % comme en 2019 et en 2021.

Il n'y a eu aucun cycliste tué en 2022 et ce mode de déplacement ne représente que de 3,3 % des blessés. **La mortalité de cette catégorie d'usagers est en baisse en 2022 par rapport à 2019 (8 % des tués) mais aussi par rapport à 2021 (7 % des tués).** La part des cyclistes blessés est stable par rapport à 2019 (3,6 %), elle est en baisse par rapport à 2021 (5,7 %).

En 2022, **11 usagers d'engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) ont été blessés dont 4 hospitalisés**, mais aucun tué n'est à déplorer. La progression de l'accidentalité de cette catégorie d'usager, composée pour l'essentiel d'utilisateurs de trottinettes électriques, est constante avec 5 blessés en 2021 (dont 1 hospitalisé) et 1 seul blessé non hospitalisé en 2019. Il est à noter que les EDPM sont devenus une catégorie à part dans le bilan 2020 de l'ONISR, ils étaient inclus dans la catégorie « vélos » auparavant.

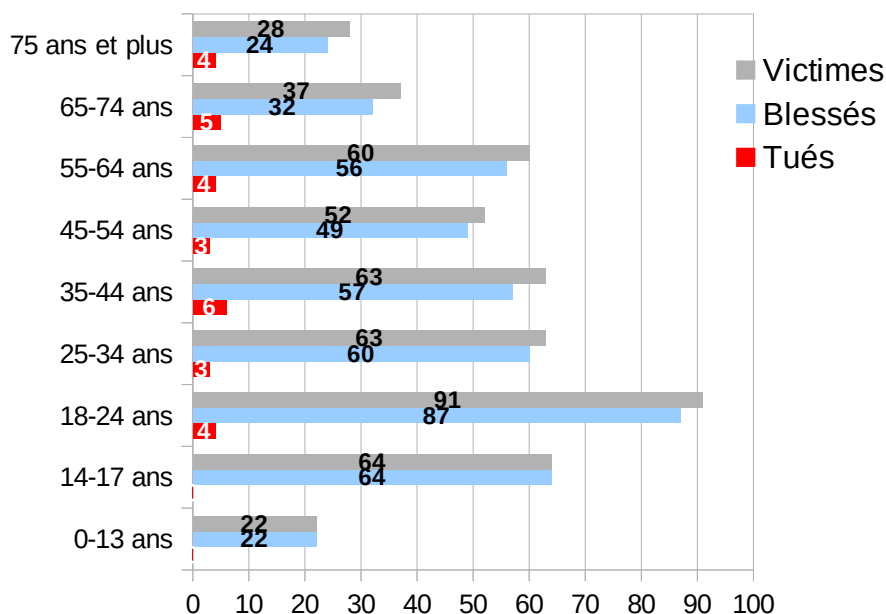
Les usagers de deux-roues motorisés (2RM) représentent 17 % des décès (5 motards tués et aucun cyclomotoriste) et 22 % des blessés (14 % pour les motocyclistes et 8 % pour les cyclomotoristes). **La mortalité des deux-roues motorisés a augmenté**, elle était de 14 % en 2019 et de 13 % en 2021 pour une part du trafic estimée à 2 % (données statistiques bilan ONISR 2017).

La part des occupants de véhicules légers dans la mortalité est de 48 %. **Elle est en baisse par rapport à 2019 (53 % des tués) et en forte baisse par rapport à 2021 (67 % des tués).** Il faut noter que cette part rejoint la tendance nationale (48 % en 2022). 56 % des blessés sont des usagers de véhicules légers.

Les autres catégories d'usagers (usagers d'autocars, d'autobus, de poids lourds, de tracteurs, etc.) représentent une faible part de la totalité des accidents avec au total 3,5 % des tués et 6 % des blessés.

L'âge

Victimes par classe d'âge en 2022



La totalité des usagers décédés sur la route a plus de 18 ans.

La part des usagers de 18 à 44 ans dans la mortalité du département est de 45 %, alors que cette tranche d'âge ne représente que 27 % de la population totale. La part des blessés de cette tranche d'âge est équivalente (45 %).

Le pic de l'accidentalité se situe dans **la tranche des 18-24 ans qui concentre 19 % des victimes pour une part de 7 % de la population.**

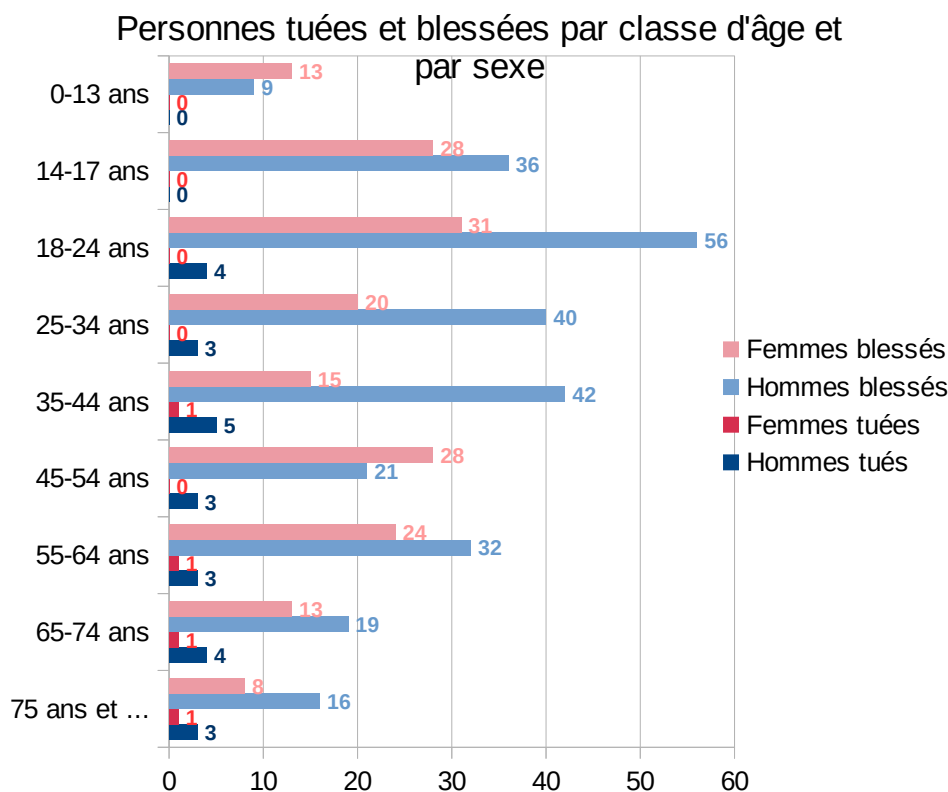
Les 65 ans et plus représentent 31 % des tués et seulement 12 % des blessés pour une population estimée à 27 % de la population totale.

Risque et gravité selon l'âge

Classe d'âge	Tués	Blessés	Nb tués pour 100 blessés
0-13 ans	0	22	0,0
14-17 ans	0	64	0,0
18-24 ans	4	87	4,6
25-34 ans	3	60	5,0
35-44 ans	6	57	10,5
45-54 ans	3	49	6,1
55-64 ans	4	56	7,1
65-74 ans	5	32	15,6
75 ans et plus	4	24	16,7
Ensemble	29	451	6,4

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés est très variable selon l'âge de l'usager. Il se situe au-dessus du ratio moyen (6,4) pour les 35-44 ans mais **surtout pour les 65 ans et plus, ce qui confirme que les seniors ont une mortalité très élevée en cas d'accident.**

Le genre et l'âge



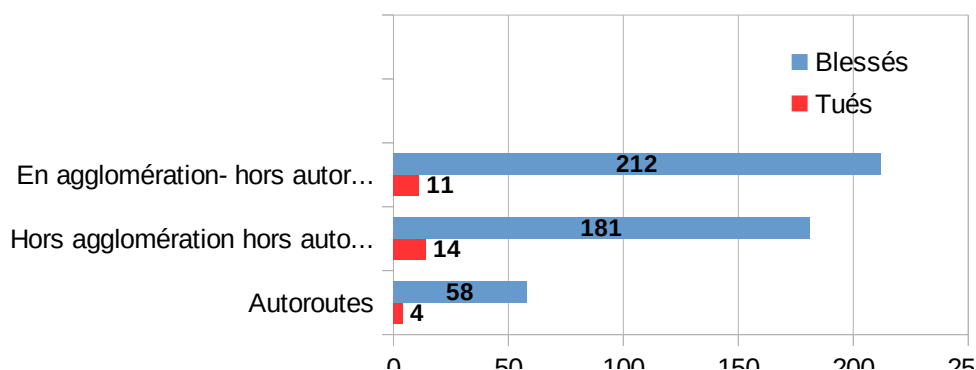
En 2022, 86 % des usagers décédés sur les routes du département étaient des hommes (25 personnes), ce taux était de 69 % en 2019 et de 67 % en 2021. 3 des 4 femmes décédées sont des piétonnes.

En 2022, aucune personne décédée n'avait moins de 18 ans. Dans toutes les autres tranches d'âge la proportion d'hommes parmi les personnes tuées est plus élevée que celle des femmes.

Chez les hommes, le nombre de victimes (tués et blessés) atteint un pic chez les 18-24 ans. 63 % des victimes masculines ont de 14 à 44 ans alors que cette tranche d'âge totalise 37 % de la population d'hommes.

Chez les femmes, ce sont les tranches d'âge des 14-24 ans et des 45-64 ans qui ont les taux de victimes les plus importants.

4 Typologie des accidents en 2022



Répartition des personnes tuées et blessées selon le milieu routier

En 2022, près de la moitié des tués lors d'un accident de la route ont été recensés hors agglomération (48 % des personnes tuées hors agglomération, 38 % en agglomération et 14 % sur autoroute). Ce taux est en forte baisse par rapport à 2019 (72 % des personnes tuées hors agglomération) et par rapport à la moyenne 2018-2022 (66 % des personnes tuées hors agglomération).

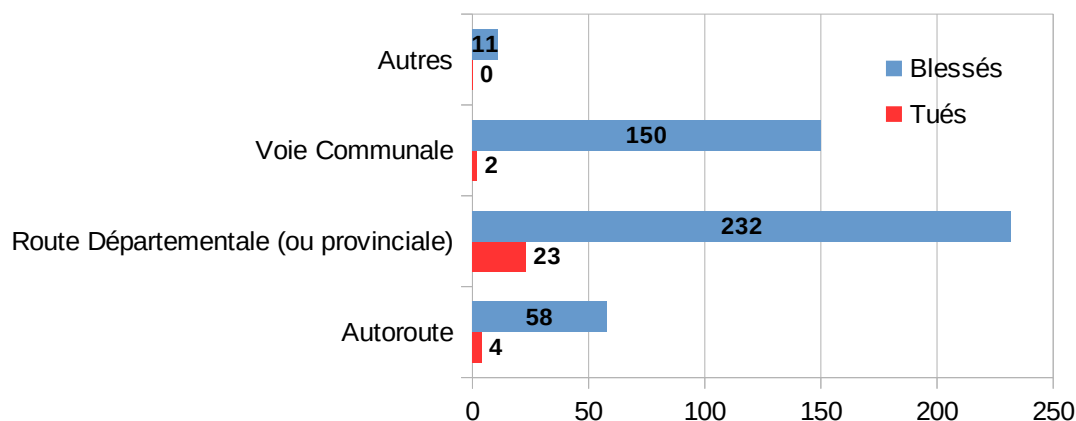
Gravité des accidents selon le milieu routier d'après l'indicateur du nombre de tués pour 100 blessés

Milieu routier	Tués	Blessés	Nombre de tués pour 100 blessés
En agglomération	11	212	5,2
Hors agglomération	14	181	7,7
Sur autoroute	4	58	6,9

La gravité des accidents est plus élevée hors agglomération et sur autoroute avec respectivement un indicateur à 7,7 et 6,9.

En 2019 l'indicateur du nombre de tués pour 100 blessés hors agglomération était beaucoup plus élevé (13,3), il en est de même sur la moyenne 2018-2022 (15,2), **la gravité des accidents hors agglomération, bien que supérieure à celle observée en agglomération, est donc en baisse.**

Répartition des personnes tuées et blessées selon le type de voie



79 % des décédés étaient des usagers de routes départementales (23 tués), 14 % sur autoroutes (4 tués) et 7 % sur des voies communales (2 tués). La proportion d'usagers tués sur des routes départementales est en baisse par rapport à 2019 (80,5 %) mais stable par rapport à la moyenne 2018-2022.

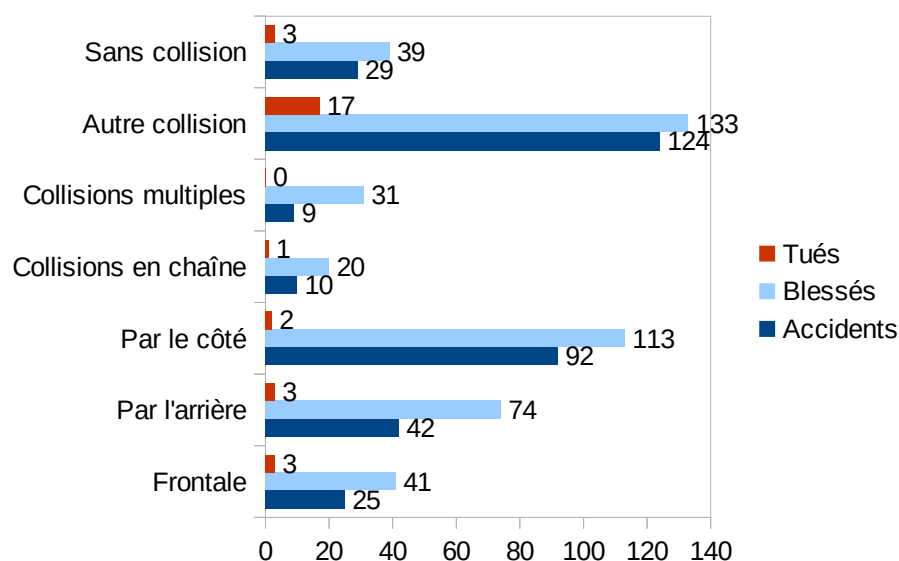
Un quart des accidents (85 sur 350) a eu lieu sur des intersections, pour lesquelles 20 % des tués ont été recensés (6 tués). C'est nettement plus qu'en 2019 avec seulement 11 % des tués dans cette configuration.

Les collisions

Les accidents les plus graves mettent en jeu des vitesses de chocs élevées et des décélérations brutales :

- accidents de véhicules seuls où un obstacle fixe (arbre, poteau, mur, pile de pont) est souvent heurté ;
- chocs frontaux, dans lesquels les vitesses des véhicules s'additionnent

Répartition des accidents et des impliqués selon le type de collision

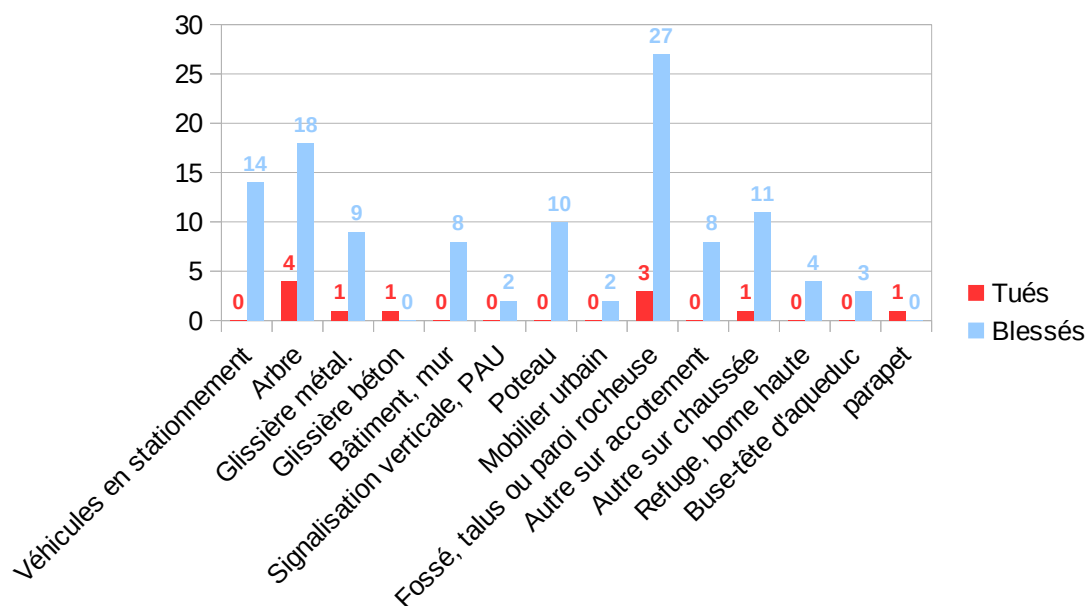


Plus de 90 % des accidents ont eu lieu avec une collision. On qualifie « d'autre collision » une collision contre un obstacle fixe (arbre, poteau, etc.) ou mobile (piéton ou animal). Les accidents sans collision sont ceux impliquant un seul véhicule sans choc contre un obstacle (sortie de route simple, accident avec tonneau, incendie, explosion...)

90 % des décès et 91 % des blessés sont liés à des accidents avec collision.

Les obstacles fixes et mobiles

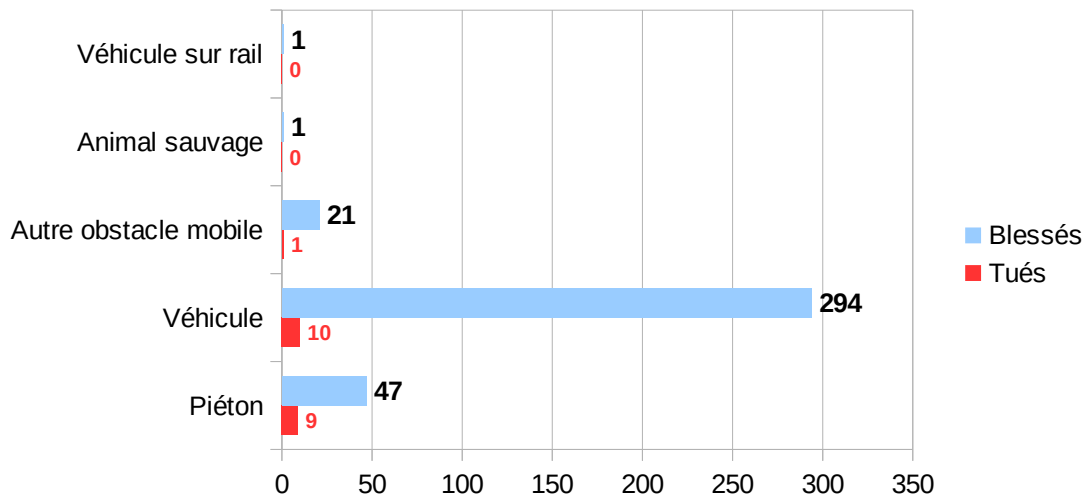
Usagers tués selon le type d'obstacle fixe heurté



En 2022, 11 personnes sont décédées lorsque leur véhicule a heurté un obstacle fixe **soit 38 % des décès**, c'est la même proportion qu'en 2019 (39 %) mais nettement moins que sur la moyenne 2018-2022 (44,5 %).

Les obstacles fixes les plus fréquents dans les accidents mortels sont les arbres et les fossés-talus ou parois rocheuses. **Ces obstacles représentent 64 % des obstacles fixes présents dans un accident mortel et sont présents pour 24 % des tués et 10 % des blessés.**

Usagers tués ou blessés selon le type d'obstacle mobile heurté :



69 % des tués l'ont été dans un accident avec un obstacle mobile identifié (58 % en 2019 et 57 % sur la moyenne 2018-2022). Cette augmentation importante du taux d'obstacles mobiles identifiés provient essentiellement d'une part plus importante de piétons décédés en 2022.

Victimes vis-à-vis des tiers

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

Année(s) : 2022 - Territoire(s) : Métropole

	Piéton	Vélo+EDP-m	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	2	8	1	0	0	1	12
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo+EDP-m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VT	4	0	0	3	2	0	0	0	0	9
VU	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
PL	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTAL	9	0	0	5	13	1	0	0	1	29
Part de la mortalité	31%	0%	0%	17%	45%	3%	0%	0%	3%	100,00%








12 usagers sont décédés dans des accidents sans tiers, soit 41 % de la totalité des tués. 9 tués sont des usagers de véhicules de tourisme, 2 tués sont des motards, et 1 tué dans la catégorie « autre » (tracteur).

Les accidents avec un tiers ont provoqué la mort de 16 personnes, **dont la moitié de piétons**. Ceux avec au moins deux tiers (multi collision) ont eu pour conséquence le décès d'un piéton.

Les personnes vulnérables décédées (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motards) l'ont été dans une collision avec tiers dans 86 % des cas.

Gravité selon le mode de déplacement

L'indicateur du nombre de tués pour 100 blessés est un indicateur de gravité : plus il est élevé, plus les victimes sont souvent tuées lors de l'accident.

Victimes	Catégories d'usagers							
		 EDP M						autres
Tués	9	0	0	0	5	14	0	1
Blessés	44	11	15	37	64	253	3	24
Nbre de tués pour 100 blessés	20,5	-	-	-	7,8	5,5	-	4,1

Les piétons et les usagers en moto connaissent un caractère de gravité largement supérieur à la moyenne. Cet indicateur montre aussi que les accidents de véhicules légers et de la catégorie autre (essentiellement des usagers de transport en commun) sont les moins graves parmi les usagers.

Près de deux tiers des motards blessés (65 %) sont hospitalisés, un taux trois fois plus élevé que pour les automobilistes (32 %).

Remarque : Cet indicateur ne peut être calculé pour les usagers d'EDP-m, les cyclistes et les cyclomotoristes, car aucun décès n'est constaté pour ces usagers.

Exposition au risque des deux-roues motorisés

Le sur-risque des usagers de deux-roues motorisés est particulièrement élevé : le risque d'être tué pour un motocycliste ou un cyclomotoriste, conducteur ou passager, rapporté à sa part dans le trafic motorisé (2 % du trafic), est **20 fois plus élevé** que pour les occupants de véhicules de tourisme (92 % du trafic).

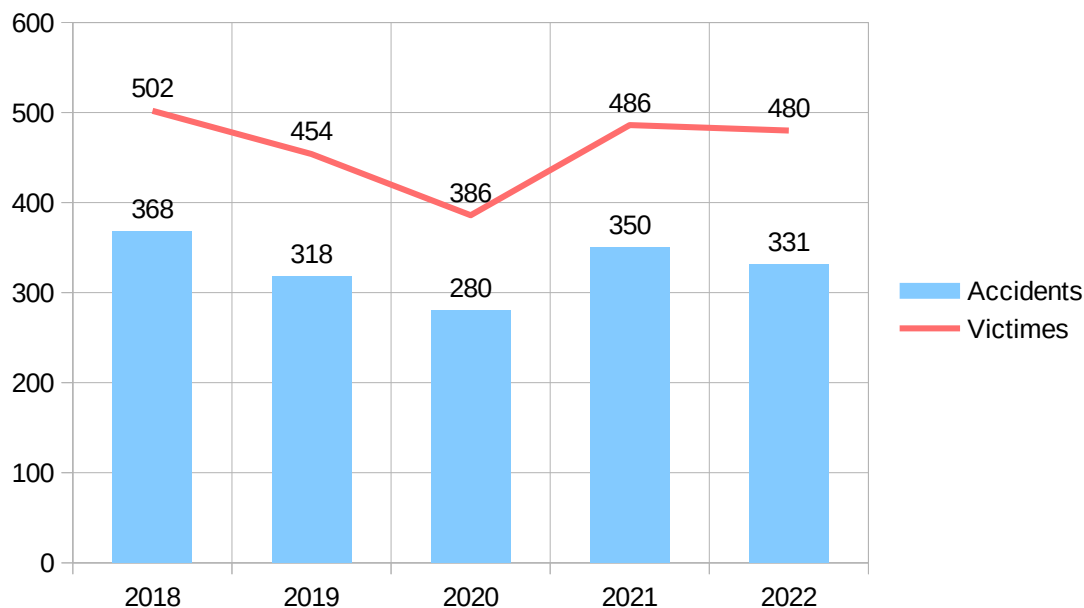
En 2022, 5 usagers de 2RM ont été tués (17 % des tués) et 101 blessés (22 % des blessés). **60 % des conducteurs de deux-roues motorisés impliqués dans un accident en étaient les auteurs présumés, 34 % roulaient à une vitesse excessive et 23 % ne respectaient pas le code de la route.**

Les accidents en moto sont souvent graves avec 66 % des motards blessés qui sont hospitalisés. La gravité des accidents avec des usagers en cyclo est moindre avec 35 % des cyclomotoristes hospitalisés. Les deux-roues motorisés sont souvent victimes d'accidents avec des tiers, toutefois on peut noter qu'à moto la proportion d'accidents sans tiers concerne la moitié des cas hors agglomération.

La vitesse reste le premier facteur d'accident pour ce mode de déplacement, le non-respect des autres règles du code de la route (priorité, contre-sens, dépassement dangereux, changement de file et non respect des distances de sécurité) **et l'inattention sont les autres facteurs notables.**

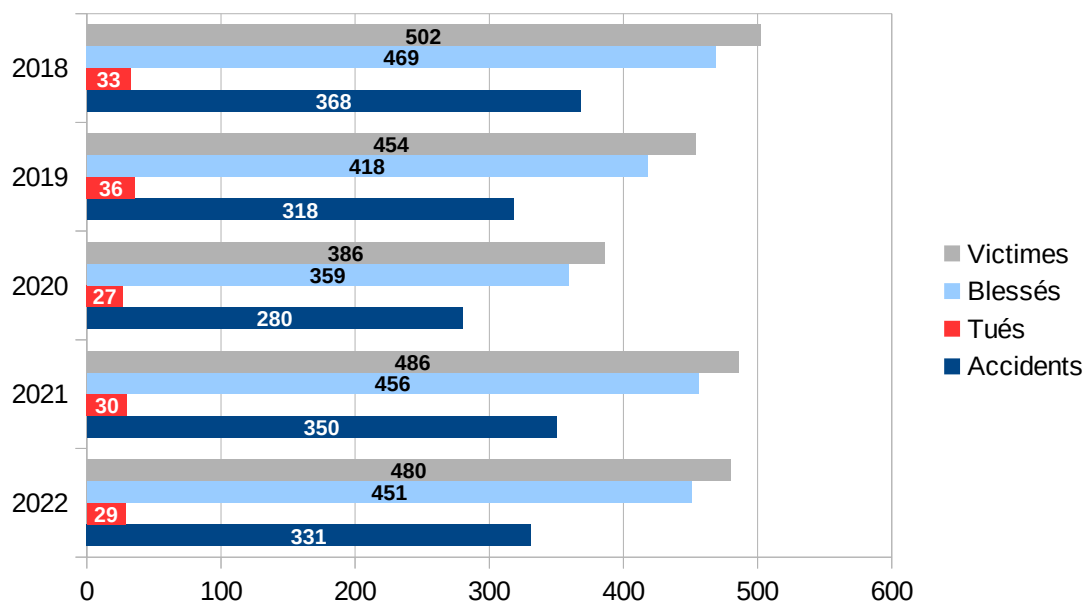
5 Evolution des principaux indicateurs sur 5 ans :

Evolution du nombre d'accidents et des victimes 2018 à 2022



Stabilisation du nombre de victimes depuis 2021 après une baisse marquée en 2020 en raison de la crise sanitaire. Le nombre de victimes se rapproche de celui constaté en 2018. Le nombre d'accidents baisse en 2022 mais reste supérieur à l'année 2019.

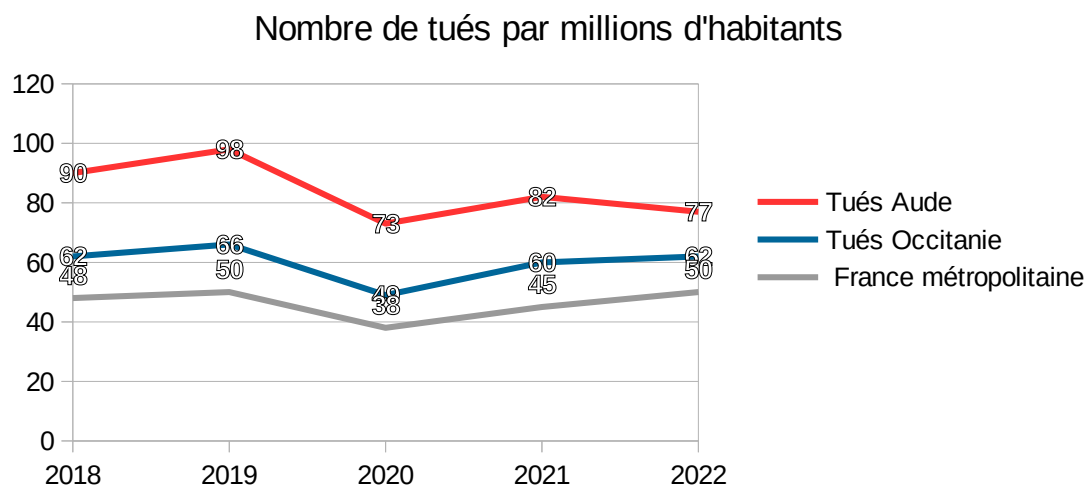
Accidentalité 2018 à 2022



Si l'on excepte l'année 2020 très impactée par la crise sanitaire, on peut constater **qu'après un pic en 2019, la mortalité est en nette baisse en 2021 (- 6 tués) puis en baisse légère 2022 (- 1 tué)**. En France métropolitaine, la mortalité a retrouvé son niveau de 2019 après une baisse en 2020 et en 2021 du fait de la crise sanitaire.

Le nombre d'accidents est en augmentation en 2022 par rapport à 2019 (année particulièrement basse) mais en baisse par rapport à 2021, année pourtant encore impactée par la crise sanitaire.

Evolution de la mortalité par millions d'habitants de 2018 à 2022



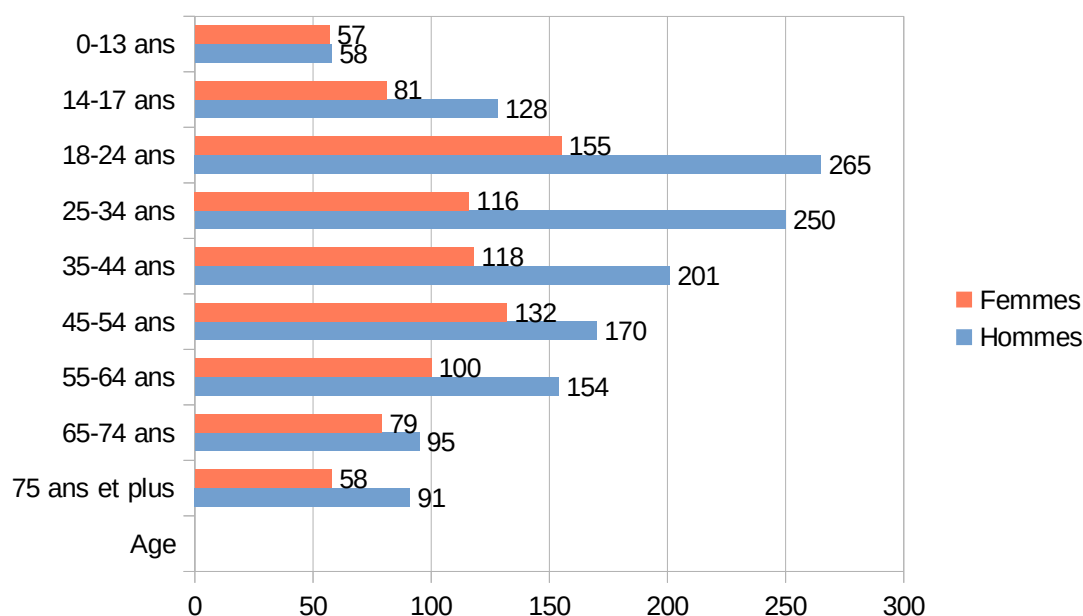
L'analyse du nombre de tués par millions d'habitant permet de comparer la situation départementale par rapport au niveau régional et à la France métropolitaine. **Elle montre que le nombre de tués rapporté à la population est supérieur aux valeurs régionales et nationales.**

Le caractère touristique du département de l'Aude, avec une surfréquentation des axes de circulation de juin à septembre, peut expliquer cet écart à la moyenne pondérée.

Dans notre département, en 2022 comme en 2021, le ratio de la mortalité par millions d'habitants baisse par rapport aux années 2018 et 2019 alors qu'en Occitanie et en France métropolitaine ce ratio est en hausse. L'année 2020 très impactée par la crise sanitaire n'est pas représentative dans ce graphique.

L'écart entre notre département, l'Occitanie et la France métropolitaine tend à se resserrer mais reste encore important avec un nombre de tués par millions d'habitant supérieur de 54 % par rapport à la France métropolitaine et de 24 % par rapport à l'Occitanie.

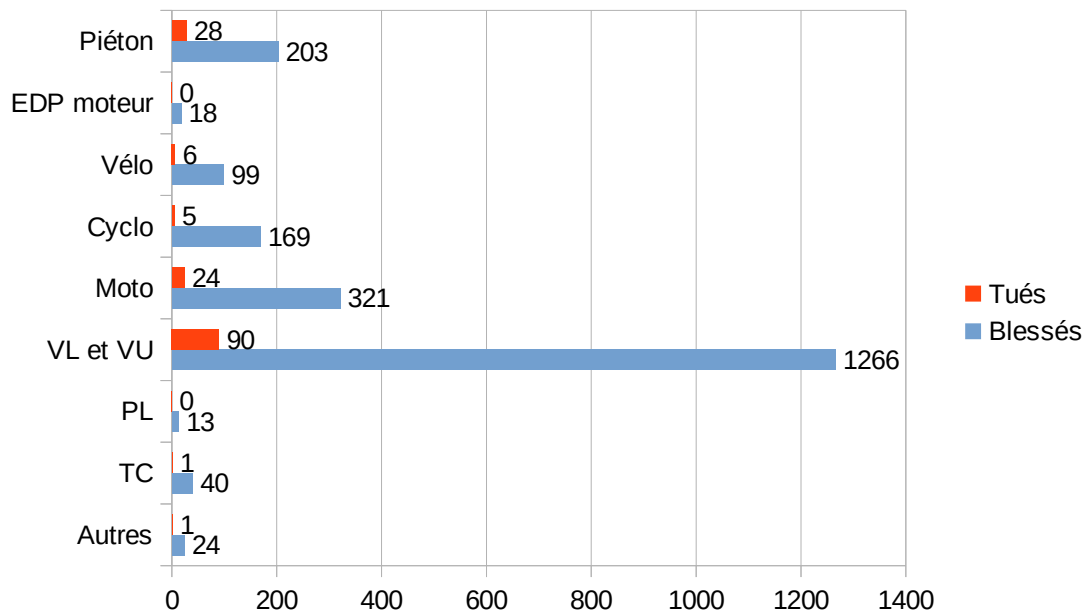
Victimes selon leur âge et genre 2018 à 2022



Dans toutes les catégories d'âge excepté la tranche des 0-13 ans, les victimes masculines sont nettement plus nombreuses (61 % de la totalité des victimes sont des hommes).

Cette différence hommes/femmes est très importante dans la tranche des 25-34 ans avec plus du double de victimes masculines, elle est plus atténuée pour les plus âgés (65 ans et plus).

Victimes selon leur mode de déplacement 2018-2022

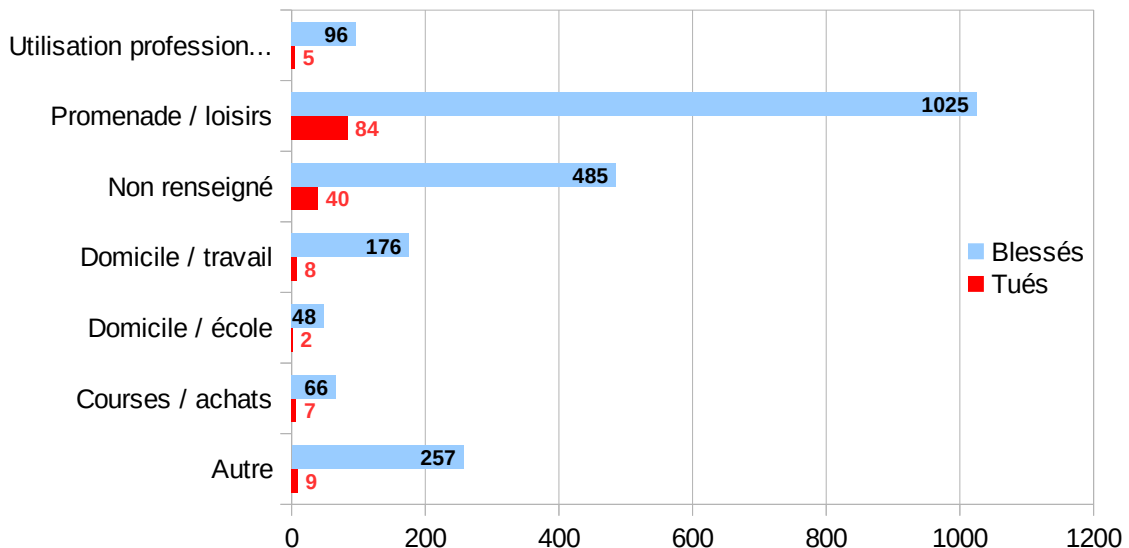


Sur la période 2018-2022, près de 6 usagers tués sur 10 sont des automobilistes. La proportion est la même concernant les blessés.

Les usagers vulnérables représentent 41 % des tués. La part de ces usagers dans la mortalité tend à augmenter, ils ne représentaient que 38 % des tués sur la période 2013 - 2022. ces usagers représentent aussi 38 % des blessés.

La part de la mortalité des usagers vulnérables est de 63 % en agglomération contre seulement 32 % hors agglomération.

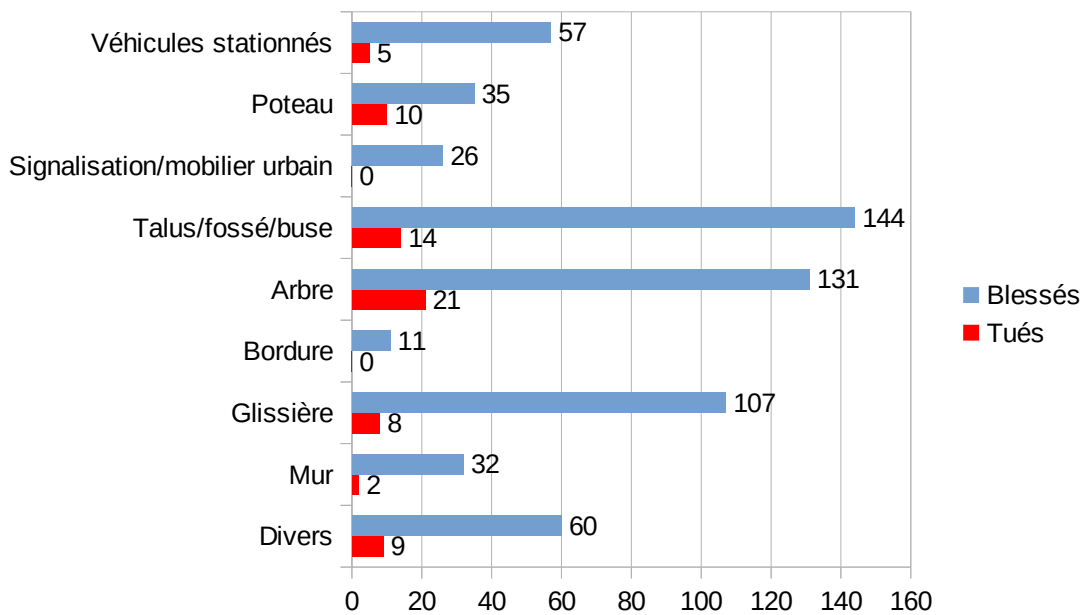
Victimes selon le motif du trajet 2018-2022



Lorsque la catégorie socio-professionnelle est connue (rubrique « non renseigné » exclue), près de trois-quarts des usagers décédés dans un accident de la route (73 %) effectuaient un déplacement promenade loisirs. Ce type de déplacement concerne 62 % des victimes (tués + blessés).

71 % des conducteurs auteurs présumés responsables d'accident mortels sont des actifs et 31 % des personnes tuées le sont dans un accident avec au moins un usager qui effectuait un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

Victimes selon le type d'obstacles fixes 2018-2022

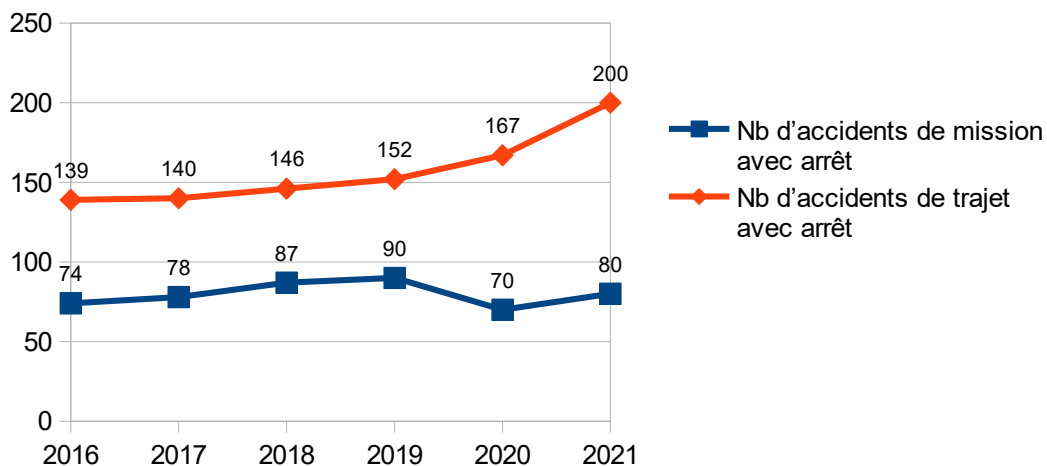


La part des tués dans un accident avec un obstacle fixe est importante avec 45 % des usagers d'un véhicule qui sont morts après avoir heurté un obstacle fixe (46 % lors de la période 2013-2022).

Le ratio du nombre de tués pour 100 blessés, parmi les usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe, est très élevé pour les accidents contre un poteau (28,5) et contre un arbre (16), sachant que ce ratio moyen est de 11,5 concernant les accidents avec obstacle fixe et de 7 pour tous les accidents. **Les poteaux et arbres sont les obstacles fixes au facteur de gravité le plus important.**

Risques routiers professionnels CARSAT (Période 2016-2021).

Risques routiers professionnels CARSAT période 2016-2021



Selon les statistiques de la CARSAT (Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail) concernant les risques routiers professionnels dans l'Aude pour la période 2016-2021, **les accidents de la route au cours d'un trajet (trajet entre la résidence principale et le lieu de travail) sont en augmentation depuis 2016 avec une accélération de cette tendance depuis 2020**. Les accidents au cours d'une mission (exécution d'une tâche hors du lieu habituel du travailleur), en baisse en 2020, restent en deçà du niveau de 2019.

Indicateurs Locaux de Sécurité Routière pour la période 2017-2021 (ILSR)

Une étude mise à jour récemment par le CEREMA permet de répartir les départements de France en 7 familles ayant des caractéristiques communes. Ce zonage permet de décliner des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) sur ces familles de départements en France métropolitaine. Ce classement a pour but d'aider à faire des comparaisons de l'accidentalité avec des départements présentant des caractéristiques communes afin de compléter les comparaisons à des moyennes nationales ou régionales.

Le département de l'Aude fait partie de la famille des « départements méditerranéens » qui comprend 9 départements : les Pyrénées-Orientales, l'Aude, l'Hérault, le Gard, le Var, le Vaucluse, les Alpes-Maritimes et les deux départements corses.

En comparaison des moyennes nationales, le département de l'Aude se distingue par des indicateurs plus élevés en matière de taux de chômage, de part des résidences secondaires, de superficie de montagne et de températures minimales.

Zone géographique	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Département de l'Aude	31	81
Famille IL SR 3- Départements méditerranéens	40	61
France métropolitaine	32	47

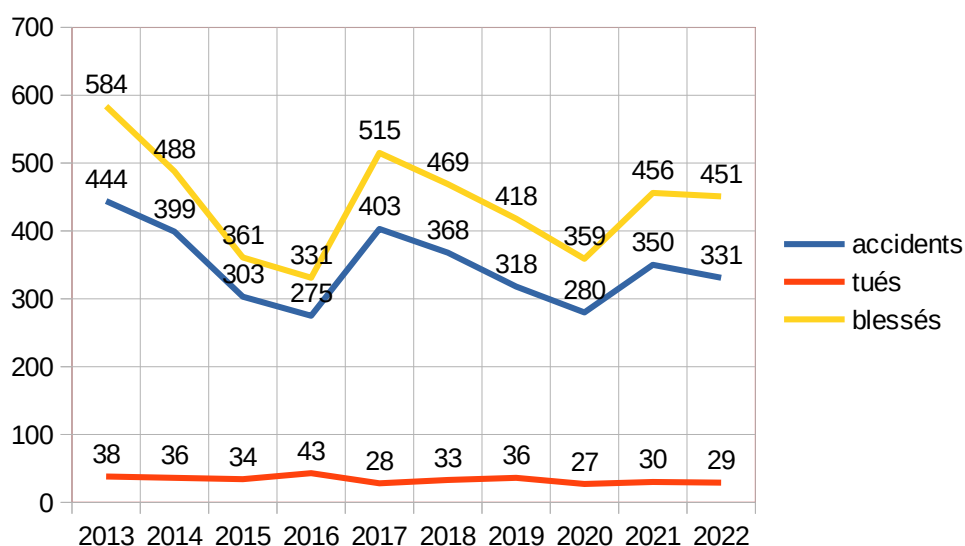
La moyenne des tués dans l'Aude est inférieure à celle de la famille des départements méditerranéens et sensiblement égale à celle de la France métropolitaine (96 départements).

Le taux moyen de tués par millions d'habitants pour la période 2017-2021 pour l'Aude est de 81 (Sources : Document Général d'Orientation 2023-2027). A noter une légère baisse de cet indicateur pour l'année 2022, avec un taux de 77. Ces taux sont supérieurs au taux moyen de tués pour 1 million d'habitants de la famille des départements méditerranéens (taux de 61). Ils sont aussi nettement supérieurs au taux de la France métropolitaine (47).

Notre département connaît une surmortalité en comparaison tant avec la France métropolitaine qu'avec la famille de départements méditerranéens.

6 Evolution de l'accidentalité sur 10 ans :

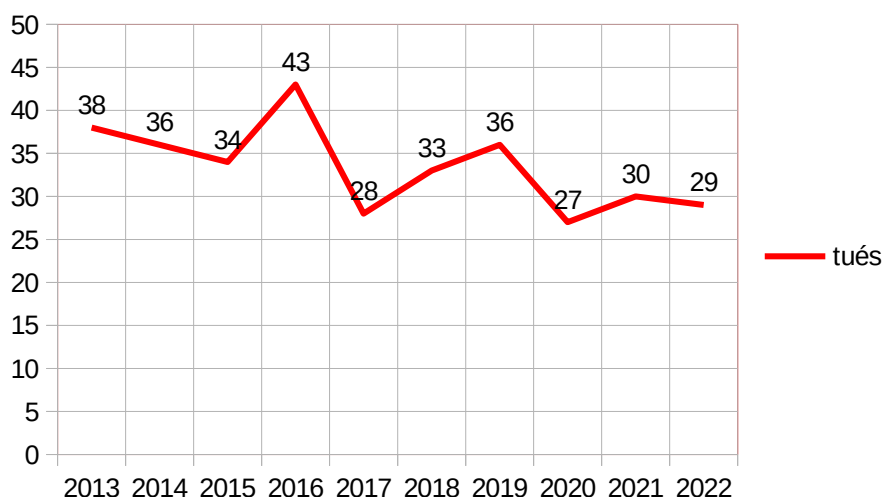
Accidentalité 2013-2022



Au cours des 10 dernières années on constate 2 années atypiques : 2016 où le nombre d'accidents et de blessés baissent fortement avec une mortalité importante et 2017 où au contraire le nombre d'accidents et de blessés augmentent fortement alors que celui des décès chute. En 2017, ce sont le nombre d'accidents légers et de blessés légers (sans hospitalisation) qui augmentent fortement avec respectivement + 65 % et + 93 %. La raison de cette évolution, qui se retrouve tout autant en zone gendarmerie qu'en zone police, est difficile à expliquer, elle peut être conjoncturelle mais aussi découler d'un changement d'organisation des forces de l'ordre sur le plan local et d'une meilleure prise en compte des accidents corporels légers en 2017.

La tendance de l'accidentalité qui était à la baisse de 2013 à 2016 augmente brusquement en 2017 pour baisser à nouveau jusqu'en 2020, année de l'épidémie du Covid 19. En 2021 l'accidentalité augmente à nouveau malgré les effets de la crise sanitaire qui se font encore sentir. Elle se stabilise en 2022.

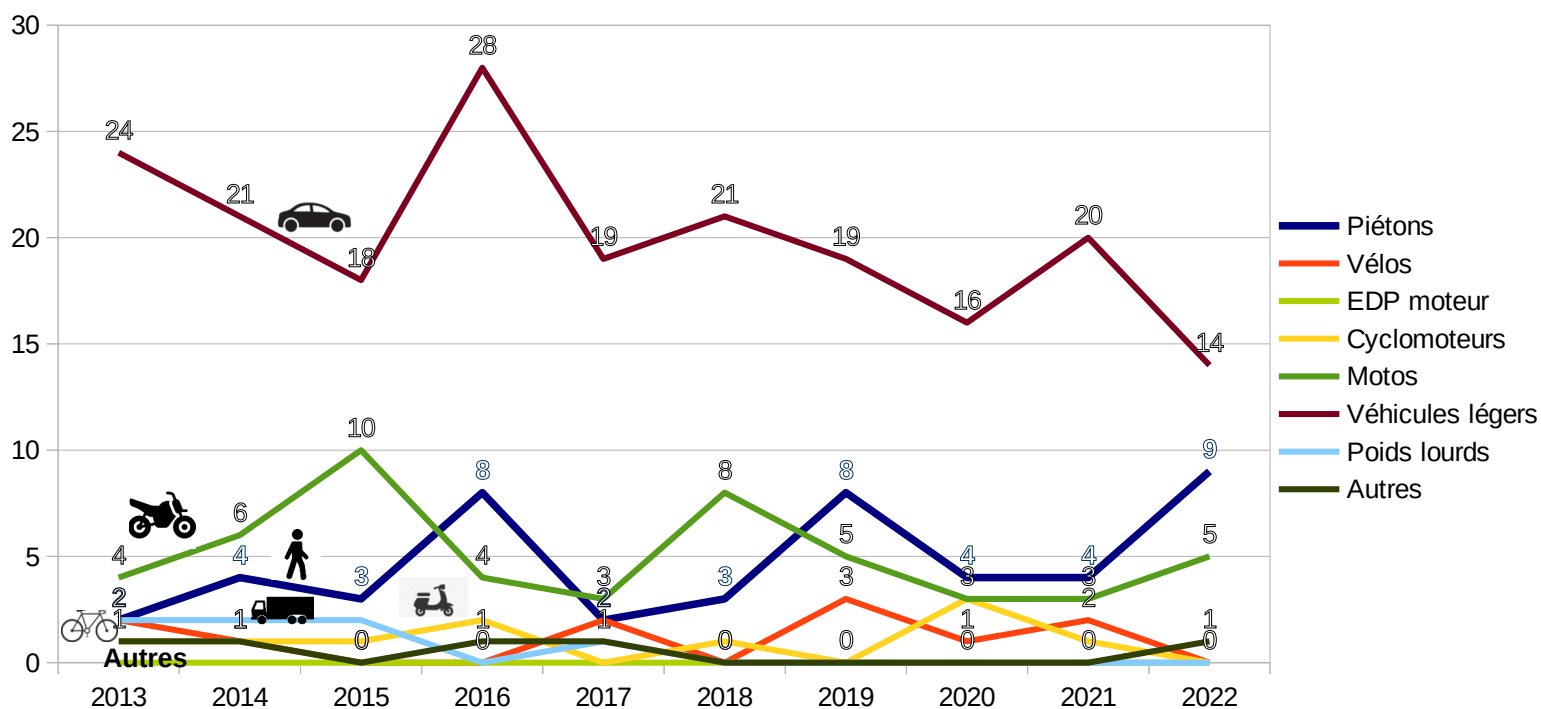
Zoom sur l'évolution de la mortalité routière de 2013 à 2022



Si l'on exclut les années atypiques 2016 et 2017 et l'année 2020 durant laquelle la circulation était fortement réduite du fait de la crise sanitaire, on peut constater une certaine stabilité de la mortalité entre 2013 et 2019 puis une baisse modérée en 2021 et 2022 par rapport à la moyenne de ces dix dernières années (33,5 tués).

Les faibles données de la mortalité annuelle routière de l'Aude impliquent une possibilité de variations importantes d'une année sur l'autre. Pour exemple les années 2016 et 2017 qui ont vu la mortalité augmenter de 26 % en 2016 puis baisser de 35 % en 2017. Cela s'explique notamment par une augmentation de la mortalité des automobilistes (+6) et des piétons (+5) en 2016 et par une baisse des décès concernant ces mêmes usagers encore plus forte en 2017 avec 9 automobilistes et 6 piétons décédés en moins.

Evolution de la mortalité selon le mode de déplacement de 2013 à 2022



La mortalité des piétons est en hausse en 2022 avec 1 tué de plus qu'en 2019 (5 de plus qu'en 2021). Le nombre de piétons tués, qui avait baissé en 2017 et 2018, augmente fortement en 2019 et 2022, avant et après la crise sanitaire. En 2022, la mortalité piétonne en France métropolitaine remonte au niveau de 2019.

Aucun cycliste n'est décédé dans l'Aude en 2022, tendance inverse à la forte augmentation constatée en France métropolitaine (+ 31 %). Mais il est difficile d'effectuer des comparaisons pertinentes de la mortalité des cyclistes à l'échelon départemental avec de faibles quantités statistiques (de 1 à 3 tués par an).

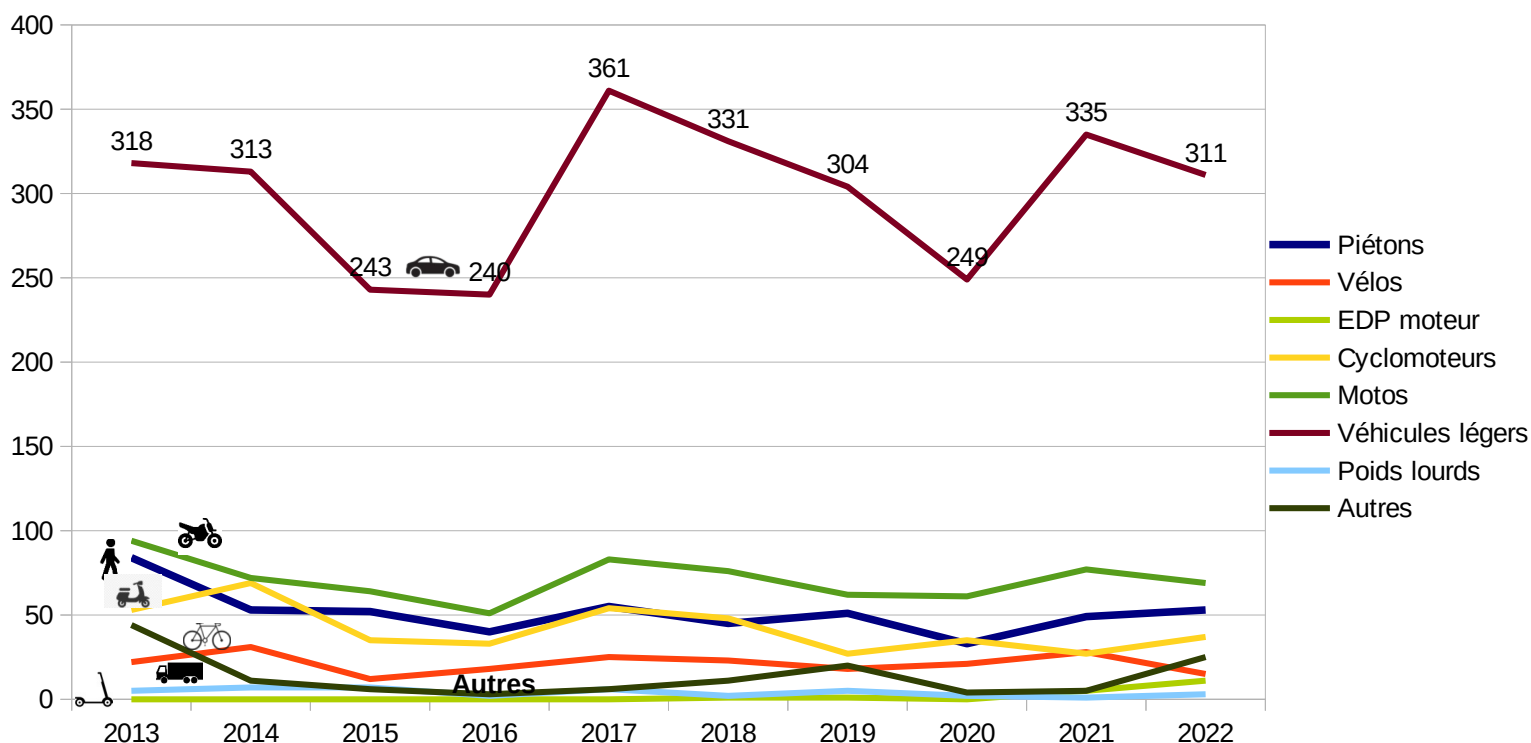
A noter aucun tué en EDP moteur.

L'accidentalité des cyclomotoristes est contrastée avec aucun tué en 2022, comme en 2019 (1 tué en 2021) avec aussi de faibles données (de 1 à 3 tués par an).

Le nombre de motards décédés, qui baissait depuis 2019, après une année 2018 à forte mortalité repart à la hausse en 2022.

Forte baisse du nombre d'automobilistes tués en 2022 avec moins de décès qu'en 2020, année pourtant très impactée par la crise sanitaire, alors que depuis 2017 la mortalité de ces usagers était plutôt stable (de 19 à 21 décès par an, hors 2020).

Evolution du nombre de victimes (tués + blessés) selon le mode de déplacement de 2013 à 2022



En 2022 comme en 2021, le nombre de piétons victimes d'accidents de la route a retrouvé le niveau de 2019 après la nette baisse de 2020 qui a été très impactée par les restrictions de circulation. En France métropolitaine, le nombre estimé de piétons blessés gravement diminue par rapport à 2019.

On constate une nette baisse de l'accidentalité des cyclistes en 2022 après un pic de blessés en 2021. De 2017 à 2021, le nombre de victimes évolue peu avec une moyenne de 23 victimes. En France métropolitaine l'accidentalité cycliste augmente en agglomération et hors agglomération.

Il est à noter une augmentation du nombre de victimes en EDP moteur en 2021 (5 blessés dont 1 hospitalisé), augmentation qui s'accélère en 2022 avec 11 blessés dont 4 hospitalisés. Pour déterminer une tendance précise concernant ce type de déplacement récent il faudra attendre quelques années, mais tout porte à croire que le nombre de blessés, notamment graves, continuera d'augmenter avec des utilisateurs d'EDP moteur de plus en plus nombreux. En 2022, 35 usagers en EDP moteur sont décédés en France métropolitaine ce qui constitue une forte augmentation par rapport à 2019 (10 tués).

L'accidentalité des cyclomotoristes est contrastée avec une nette augmentation par rapport à 2021 et 2019 mais un nombre de victimes moindre qu'en 2017 et 2018.

Le nombre de motards victimes d'un accident de la route bien qu'en baisse en 2022 par rapport à 2021 reste supérieur à l'année 2019. En France métropolitaine il est constaté une baisse de la gravité des blessures des deux roues motorisés par rapport à 2019.

Le nombre de victimes occupants des véhicules de tourisme a retrouvé le niveau de 2019 après une forte baisse en 2020. Il reste néanmoins en deçà de l'année 2021 qui a connu un pic d'accidentalité pour ces usagers.

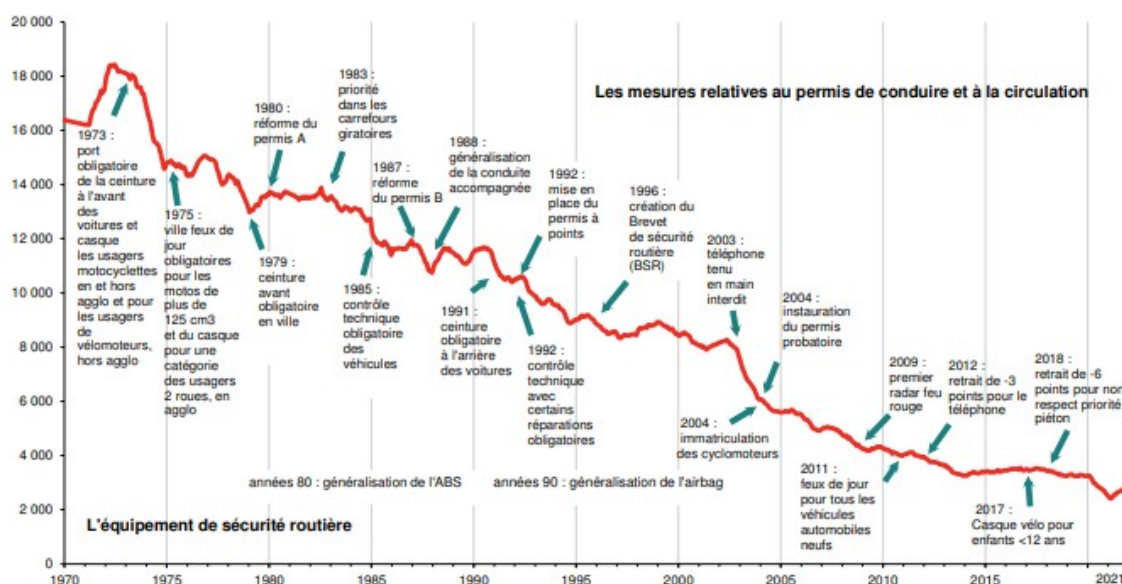
7 Évolution de la mortalité routière et mesures prises en matière de sécurité en France métropolitaine

L'évolution de l'accidentalité résulte de nombreux facteurs intervenant sur des échelles de temps très différentes. La tendance générale est liée d'une part à l'amélioration des véhicules et des infrastructures, et d'autre part à l'évolution des comportements.

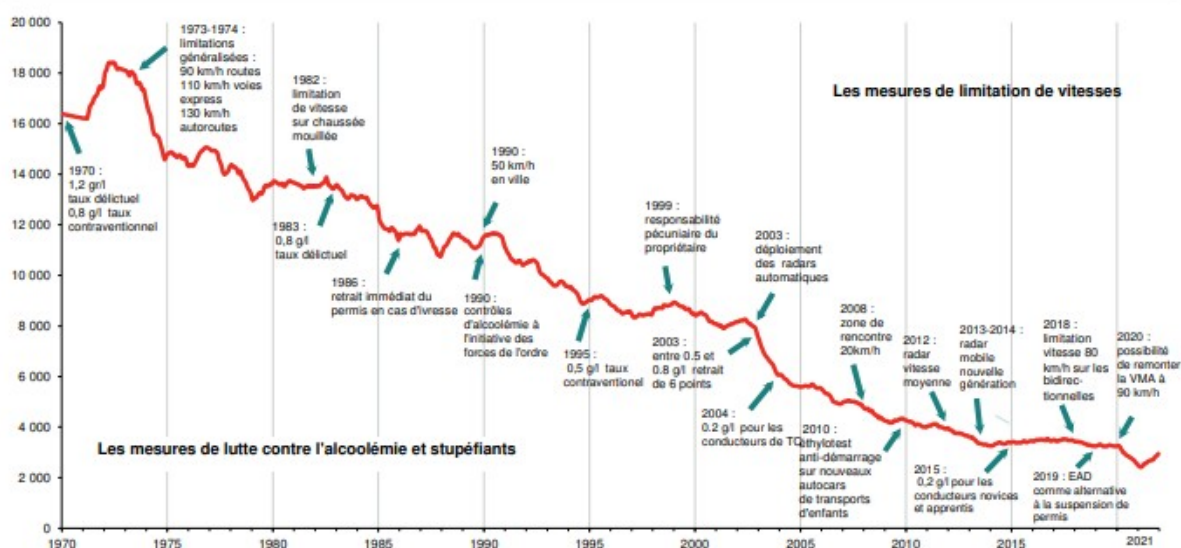
Les deux premiers facteurs ne produisent leurs effets que de façon lente et relativement uniforme dans le temps, au rythme du renouvellement du parc et de la réalisation des travaux. En revanche les comportements peuvent évoluer plus rapidement, en particulier lorsque de nouvelles décisions politiques induisent une forte sensibilisation des conducteurs.

Les deux graphiques ci-dessous permettent de visualiser l'incidence des mesures relatives au permis de conduire et à la circulation, les équipements de sécurité, et de lutte contre l'alcoolémie et les stupéfiants.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)

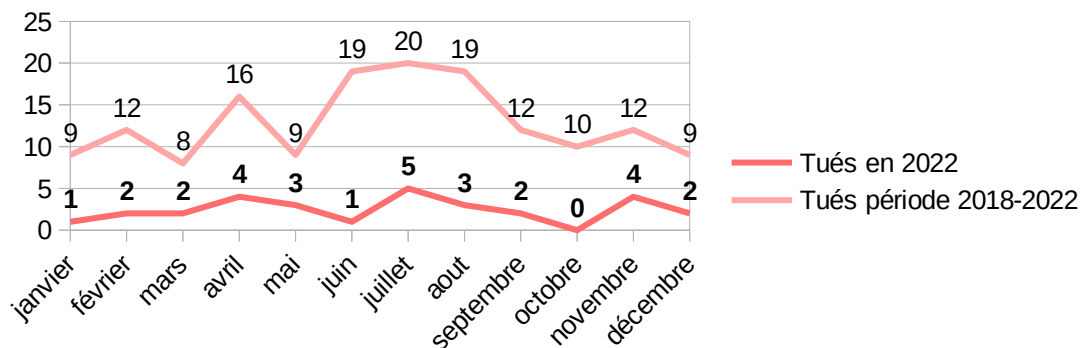


Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)



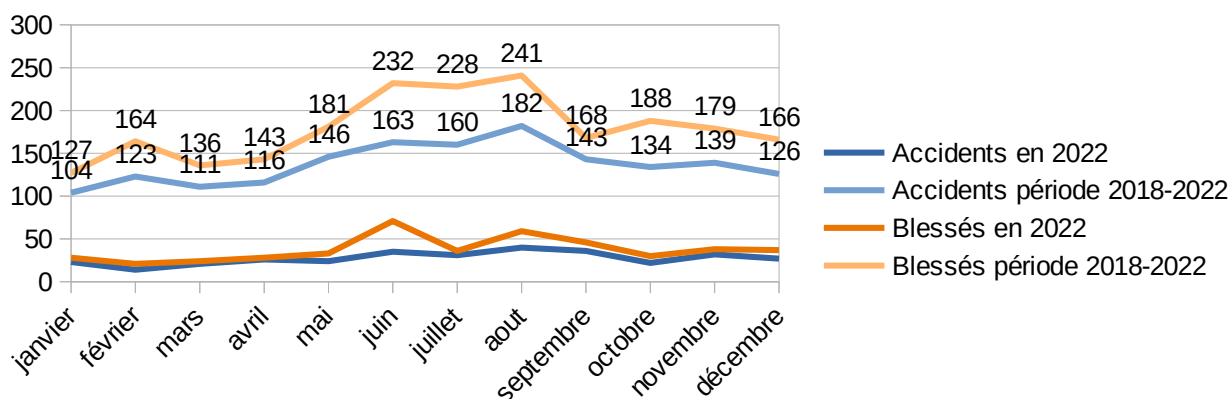
8 Saisonnalité de l'accidentalité en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022

Nombre de personnes tuées selon le mois en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022



En 2022, les mois les plus meurtriers sont juillet, avril et novembre. Sur la période 2018-2022 on constate que c'est au cours de l'été (juin, juillet et août) que le nombre de tués est le plus important, suivi par le mois d'avril.

Accidents et blessés selon le mois en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022

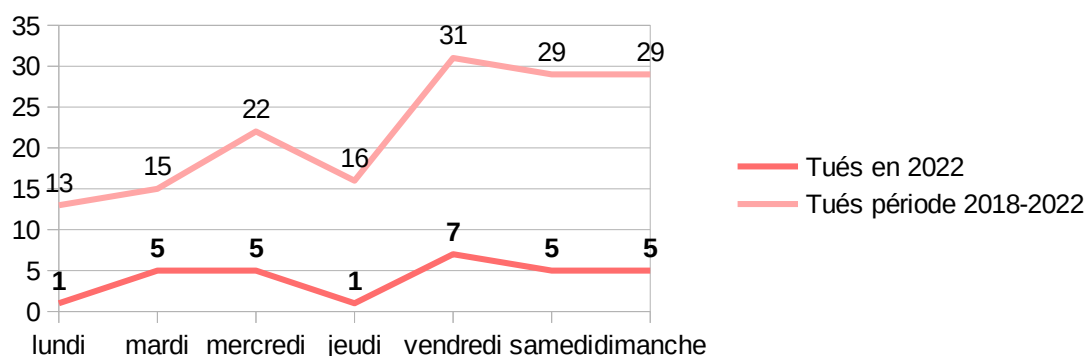


En 2022 le nombre d'accident connaît un pic en juin et en août alors que sur la période 2018-2022 c'est la période estivale (juin, juillet et août) qui connaît le plus d'accidents.

Le nombre de blessés en 2022 connaît un pic en juin et sur la période 2018-2022 le pic se situe en période estivale (juin, juillet et août).

L'accidentalité augmente au cours de la période d'affluence touristique dans un département ou le trafic, notamment autoroutier, augmente très fortement en été.

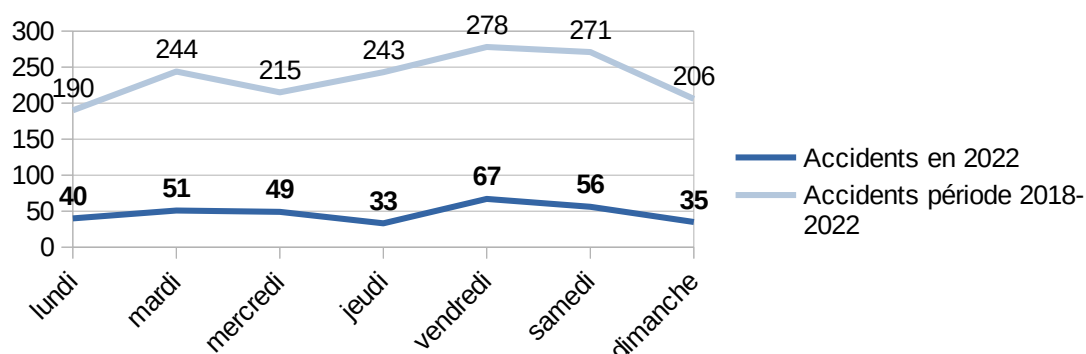
Tués selon le jour de la semaine en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022



58 % des usagers (17 tués) sont décédés en fin de semaine (du vendredi au dimanche), avec un pic le vendredi.

Le constat est identique sur la période 2018-2022 avec 58 % des décès entre le vendredi et le dimanche.

Répartition des accidents selon le jour de la semaine en 2022 et comparaison avec la période 2018-2022



L'accidentalité connaît un pic les vendredis et samedis en 2022 avec 37 % des accidents sur 2 jours. Ce taux est supérieur à celui constaté sur la période 2018-2022 (33 %).

48 % des accidents ont eu lieu en fin de semaine (vendredi, samedi et dimanche) en 2022, soit une légère augmentation par rapport à la période 2018-2022 (46 %).

9 Conduites à risque des usagers en 2022

La responsabilité présumée

L'identification de l'**APAM (Auteur Présumé d'Accident Mortel)** et la mise en place d'un recueil de données mensuel spécifique portant sur le profil des conducteurs que les forces de l'ordre estiment « à chaud » responsables de l'accident en fonction des premiers éléments recueillis sur les lieux de l'accident, est nécessaire afin d'élaborer une étude plus approfondie des causes d'accidentalité routière.

La vitesse

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation du véhicule, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. La plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

10 personnes sont décédées dans un accident dans lequel la vitesse excessive ou non adaptée a été constatée par les forces de l'ordre, soit 34,5 % de la totalité des tués (6 conducteurs présumés responsables, 3 passagers et 1 piéton). En 2019, c'était 9 personnes qui étaient décédées dans un accident avec comme facteur une vitesse excessive ou inadaptée, soit 25 % de la totalité des tués. Sur la période 2018-2022 la proportion des tués avec ce facteur est de 26 %.

En 2022 la présence du facteur vitesse dans un accident mortel est donc en augmentation.

L'alcool

Les analyses sont réalisées sur les accidents où l'alcoolémie est connue, en distinguant :

- les **accidents avec alcool** : au moins un conducteur impliqué a un taux d'alcool illégal.
- les **accidents sans alcool** : tous les conducteurs ont un taux d'alcool renseigné et légal.

En 2022, dans 85 % des accidents un contrôle d'alcoolémie du conducteur a été possible.

6 personnes sont décédées en 2022 dans un accident dans lequel le contrôle d'alcoolémie du conducteur Auteur Présumé d'Accident Mortel (APAM) c'est révélé positif. Si l'on ajoute les 3 piétons alcoolisés tués suite à une collision avec un véhicule, **31 % des tués l'ont été dans un accident avec comme facteur l'alcool**. En 2019, ce taux était de 33 % et sur la moyenne 2018-2022 de 34 %.

La part des usagers tués dans des accidents avec alcool est donc en légère baisse en 2022.

Le contrôle d'alcoolémie du conducteur APAM est positif dans 16 % des accidents corporels non mortels (14 % sur la moyenne 2018-2022). **Ces taux beaucoup plus bas que dans les accidents mortels démontrent le caractère fortement aggravant du facteur alcool.**

Les stupéfiants

Les analyses concernant les stupéfiants sont réalisées sur les accidents où les stupéfiants sont connus, en distinguant :

- les **accidents avec stupéfiants** : au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif,
- les **accidents sans stupéfiants** : tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants,

Le contrôle des stupéfiants a été réalisé sur le conducteur présumé responsable dans 69 % des accidents en 2022.

7 personnes sont décédées en 2022 dans un accident dans lequel le contrôle de stupéfiant du conducteur APAM s'est révélé positif. **24 % des tués l'ont été dans un accident avec comme facteur un ou des stupéfiants.**

Dans 12 % des accidents avec stupéfiants connus, le conducteur APAM était sous l'emprise d'un produit stupéfiant (14 % sur la moyenne 2018-2022).

Conduite sous influence : En 2022, 9 usagers sont décédés dans un accident avec alcool , dont 4 avec alcool plus stupéfiant et 3 avec stupéfiant seul.

Les autres facteurs

Les facteurs comportementaux ne se limitent pas à la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.

Dans l'Aude en 2022 :

- **Dans 3 accidents mortels, le conducteur auteur présumé responsable utilisait son téléphone au volant,**
- 2 des accidents mortels ont au moins une cause liée au non-respect des règles de sécurité (priorités, dépassements, distances de sécurité, arrêts et stationnements, changements de files et usage obligatoire du clignotant),
- le défaut d'attention est relevé pour 3 conducteurs responsables d'un accident mortel et pour 2 piétons décédés,
- **6 usagers qui ne portaient pas de ceinture de sécurité sont décédés, c'est plus qu'en 2019 (5 usagers) et qu'en 2021 (3 usagers).**
- 1 usager décédé avait pris des médicaments

Facteurs comportementaux ayant une incidence sur la conduite des usagers selon l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) :

- La santé qui est plus ou moins dégradée dans 7 % des cas en métropole, sachant que près de 4 % des accidents en France seraient attribuables aux médicaments,
- La somnolence au volant (dont le syndrome de l'apnée du sommeil) qui touche 3 à 5 % de la population adulte,
- La conduite des seniors qui peut être impactée par l'altération des capacités cognitives et physiques,
- Le défaut d'équipement des usagers : notamment le non-port de la ceinture pour les automobilistes et le non-port du casque pour les usagers des deux roues motorisés, des vélos ou des EDP.
- L'anxiété de la conduite qui peut aller de la simple appréhension lors de situations spécifiques (manœuvres, autoroute, etc.) à une réelle phobie de la conduite. 79 % des français seraient concernés à des niveaux très variables.

10 Localisation des accidents mortels en 2022 et sur la période 2013-2022

