

# Bilan de l'accidentalité 2021

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

Le bilan annuel des accidents corporels dans le département de l'Aude a pour but de faire connaître l'évolution de l'accidentalité et 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) à la suite de tout accident corporel où ces services sont intervenus.

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

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

## **Définitions :**

Un **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

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

**Indemnes** : personnes impliquées non victimes.

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

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

**Blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

**Blessés non hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

**Victimes graves** : somme des tués et des blessés hospitalisés.

**Cyclomoteur** : véhicule à 2 ou 3 roues équipé d'un moteur de moins de 50 cm<sup>3</sup> 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 « mopylettes ».

**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 cm<sup>3</sup> et dont la puissance n'excède pas 11 KW et 15 chevaux.

**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 : Trotinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboard... et **EDP non motorisés** : trottinettes mécaniques, rollers, skates....

## **Principales caractéristiques du département :**

Superficie : 6 139 km<sup>2</sup> / Population légale : 370 260 hab (INSEE 2020)

Densité : 56,3 hab/km<sup>2</sup>

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

# Sommaire

<b>1 Les chiffres essentiels de l'année.....</b>	<b>6</b>
La répartition des accidents / tués / blessés selon le mois.....	6
L'âge.....	6
Le mode de déplacement.....	6
Le sexe.....	7
La localisation.....	7
Typologie des victimes.....	7
<b>2 Bilan global 2021 et son évolution.....</b>	<b>8</b>
<b>3 Evolution des principaux indicateurs sur 5 ans :.....</b>	<b>9</b>
Accidentalité et victimes.....	9
Accidentalité période 2017-2021.....	9
Victimes selon leur âge et sexe (période 2017-2021) .....	10
Victimes selon leur mode de déplacement (période 2017-2021) .....	10
Victimes selon le motif du trajet (période 2017-2021) .....	11
Victimes selon le type d'obstacles fixes (période 2017-2021) .....	11
<b>4 Les usagers en 2021.....</b>	<b>12</b>
Le mode de déplacement .....	12
Victimes vis-à-vis des tiers .....	12
Comparaison 2021-2019 des victimes par catégories d'usagers .....	13
Exposition au risque selon le mode de déplacement.....	13
Gravité selon le mode de déplacement.....	13
L'âge .....	14
Risque et gravité selon l'âge .....	14
Le sexe .....	15
<b>5 Typologie des accidents.....</b>	<b>16</b>
Répartition des personnes tuées et blessées selon le milieu routier.....	16
Gravité des accidents.....	16
Les collisions .....	17
Les obstacles fixes et mobiles .....	18
Usagers tués selon le type d'obstacle fixe heurté.....	18
Usagers tués selon le type d'obstacle mobile heurté :.....	18
<b>6 Evolution et saisonnalité de la mortalité.....</b>	<b>19</b>
Evolution.....	19
Saisonnalité .....	20
<b>7 Facteurs comportementaux.....</b>	<b>22</b>
La responsabilité présumée.....	22
La vitesse.....	22
L'alcool.....	22
Les stupéfiants.....	22
Les autres facteurs.....	23
<b>8 Localisation des accidents mortels en 2021.....</b>	<b>24</b>

**En 2021 : 350 accidents  
qui ont provoqué  
30 tués  
456 blessés  
856 impliqués**

**En 5 ans\* : 1719 accidents  
qui ont provoqué  
154 tués  
2217 blessés**

(\* du 01/01/2017 au 31/12/2021)

*L'accidentalité observée en 2021 montre qu'il y a eu plus d'accidents (350 au lieu de 318 en 2019) et de victimes (blessées ou tuées / 486 contre 455 en 2019) sur les routes audoises qu'en 2019. Par rapport à 2020 l'augmentation est encore plus prononcée (486 victimes contre 386 en 2020). L'année 2019 reste cependant l'année de référence avant pandémie.*

*La reprise des déplacements s'est effectuée progressivement, ceux-ci étant encore impactés par des périodes de couvre-feux au premier semestre. Durant cette période le télétravail était fortement recommandé et les discothèques fermées, ce qui a pu limiter les déplacements. Le développement des modes doux (marche, vélo ou engins de déplacement personnels) a fait évoluer nos moyens de déplacements et par voie de conséquence les chiffres de l'accidentalité routière.*

*L'augmentation du nombre d'accidents (+10%) est en opposition avec la tendance nationale (-4%).*

*La mortalité départementale sur le premier semestre de 2021 a baissé d'un tiers par rapport à 2019 (14 tués en 2021 contre 21 en 2019), tendance freinée au second semestre mais permettant une diminution annuelle de 17 %, chiffre plus important qu'en France métropolitaine (- 9 %).*

*Sur le premier semestre, le nombre de blessés est resté stable (- 3 %), mais le bilan annuel départemental montre une augmentation de +9 %, en lien avec celle de l'accidentalité. Au niveau national, le nombre de blessés diminue (- 5 %), en lien avec la baisse du nombre d'accidents.*

*Ces constats mettent en évidence une reprise des comportements à risque corrélée à la reprise des déplacements.*

*Les principaux usagers impliqués dans les accidents sont âgés de 18 à 64 ans. Ils représentent près des deux tiers des tués et trois quarts des blessés .*

*30 % des usagers décédés ont plus de 64 ans (9 tués).*

*73 % des usagers tués et des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes en 2021.*

*Malgré la baisse du nombre de décès sur les routes Audoises, nous dénombrons autant de victimes qu'en 2019 parmi les jeunes de 15 à 24 ans (5 tués).*

*A noter une baisse de la mortalité des piétons en 2021 (deux fois moins) et des usagers de deux roues, motorisés ou pas (- 25 %), par rapport à 2019 .*

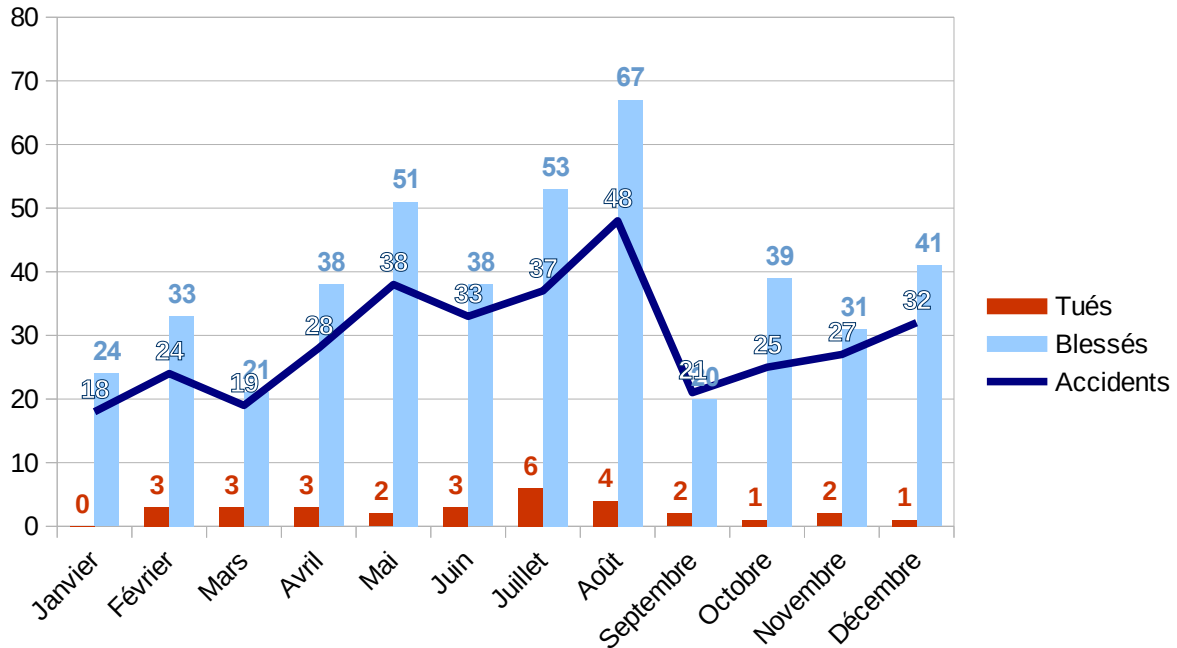
*Le nombre des usagers de véhicules légers tués est en légère hausse (+5 %).*

### **Chiffres clés des 30 personnes décédées en 2021 dans le département :**

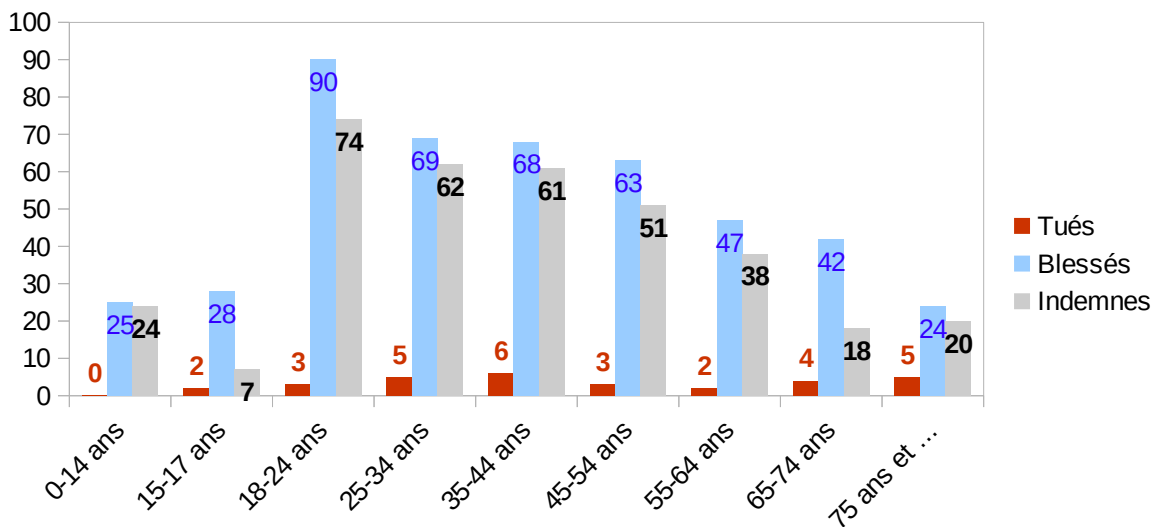
- **73 % étaient des hommes (22) ;**
- **16 avaient entre 15 et 44 ans (53 % des décès alors que cette tranche d'âge ne représente que 36 % de la population totale) et 5 avaient 75 ans et plus (17 % des décès pour une catégorie d'âge représentant 10 % de la population) ;**
- **20 étaient des usagers de véhicules légers (66 %) et 10 des usagers vulnérables (4 piétons, 3 motards, 1 cyclomotoriste et 2 cyclistes) ;**
- **75 % étaient les conducteurs des véhicules impliqués ;**
- **la vitesse excessive ou inadaptée a été mise en cause pour 23 % de la totalité des tués (7 décès) ;**
- **11 l'ont été dans un accident avec alcool, ce qui représente 37 % des tués ;**
- **Les 2 accidents les plus graves en 2021, qui ont provoqué le décès de 5 usagers, ont pour cause principale l'alcool ;**
- **8 personnes sont décédées dans des accidents avec une alcoolémie délictuelle (taux d'alcool par litre de sang de 0,8 g ou plus) avec parfois des taux extrêmement élevés (5 tués avec des taux de près de 2 g/l à plus de 3 g/l) ;**
- **4 tués l'ont été dans des accidents avec stupéfiants ;**
- **2 usagers décédés avaient refusé une priorité ;**
- **6 tués dans un accident ayant pour facteur principal l'inattention.**

# 1 Les chiffres essentiels de l'année

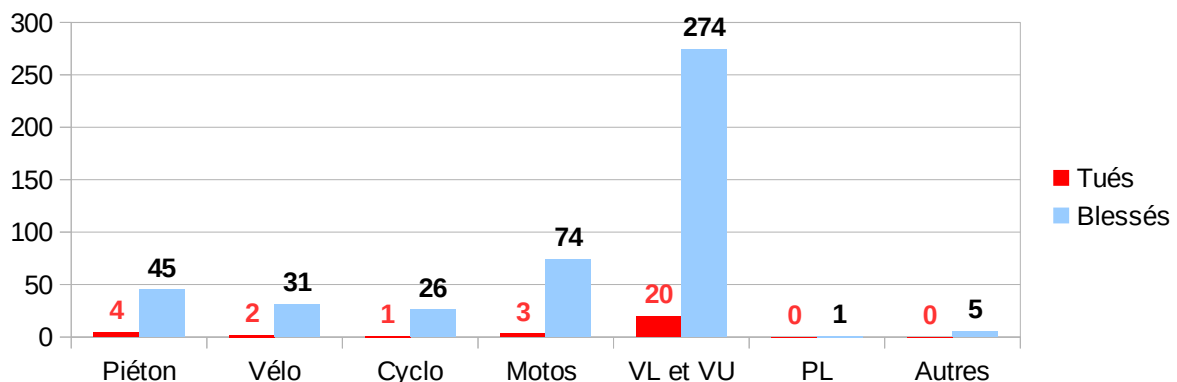
## La répartition des accidents / tués / blessés selon le mois



## L'âge



## Le mode de déplacement



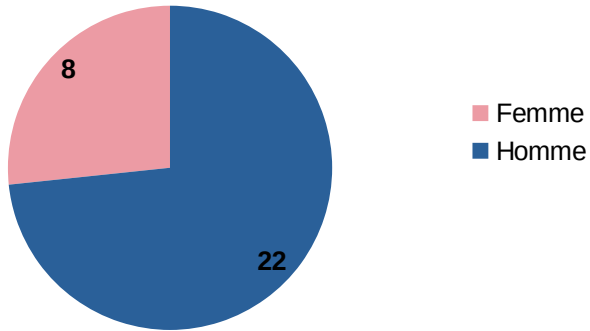
Piétons : comprend aussi les EDP non motorisés (skates, rollers, trottinettes mécaniques...).

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

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

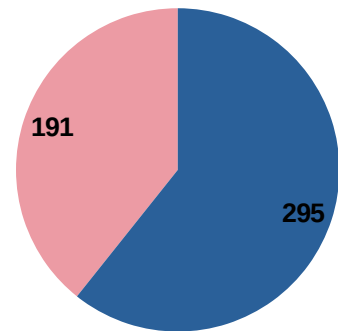
## Le sexe

Part des tués selon le sexe



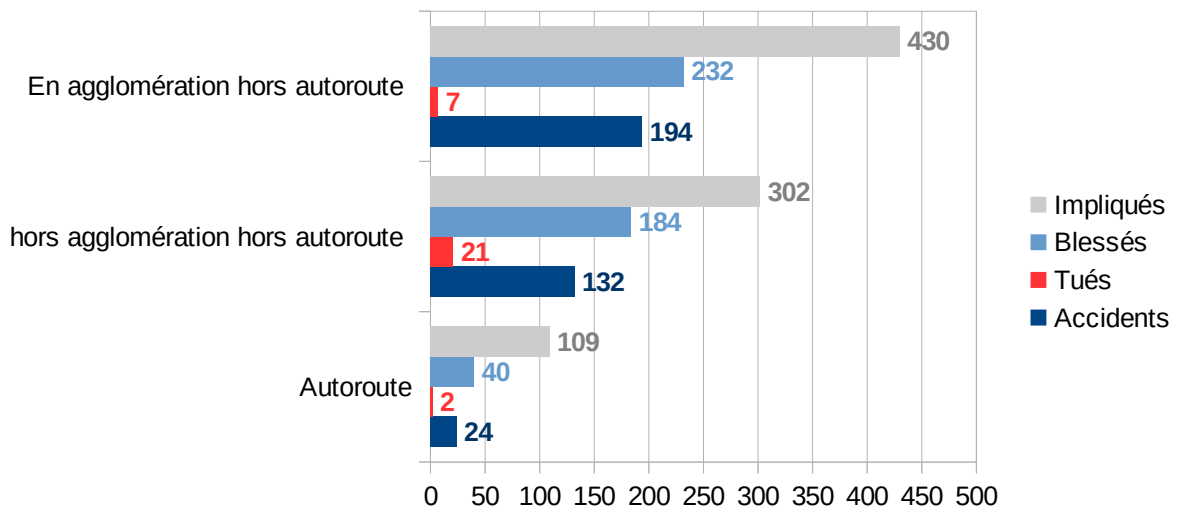
73 % des tués sont du sexe masculin

Part des victimes selon le sexe

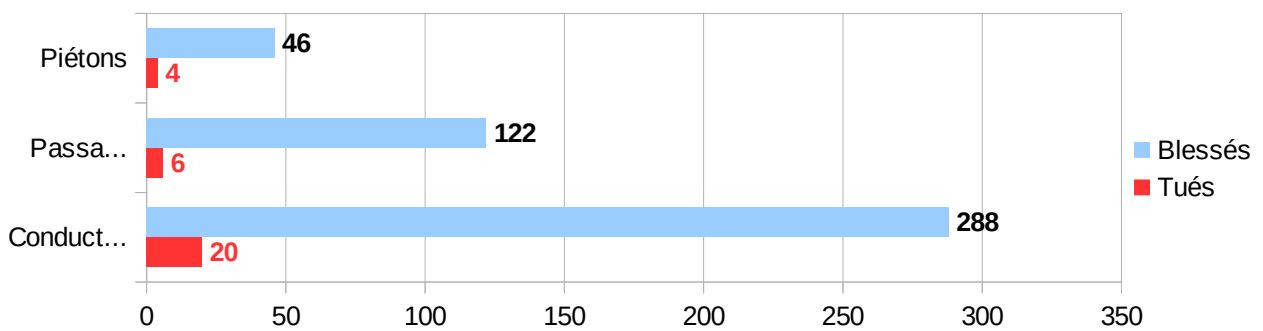


61 % des victimes sont du sexe masculin

## La localisation



## Typologie des victimes



## 2 Bilan global 2021 et son évolution

	2021	2019	Variation Aude	Variation Occitanie	Variation France métropolitaine
<b>Accidents</b>	350	318	+ 10 %	- 6 %	- 4 %
<b>Tués</b>	30	36	- 17 %	- 9 %	- 9 %
<b>Blessés</b>	456	419	+ 9 %	- 5 %	- 5 %

En 2021, 30 morts ont été comptabilisés sur les routes du département de l'Aude. En comparaison avec 2019, année de référence (36 morts), **cela représente une baisse de la mortalité routière de 17 %**. Néanmoins, **le nombre de blessés a augmenté (+ 9 %)**.

En 2021 on constate une augmentation du nombre d'accidents (+10 %) par rapport à 2019, qui reste l'année de référence (non impactée par la crise sanitaire).

La baisse de mortalité constatée dans l'Aude, est fortement corrélée à la baisse du trafic découlant de la crise sanitaire Covid-19, notamment durant le premier trimestre et dans une moindre mesure durant le deuxième trimestre. Sur les 6 premiers mois de l'année de l'année 2021 on constate une diminution d'un tiers du nombre de tués, baisse qui n'est plus que de 17 % en fin d'année avec la reprise d'un trafic quasi normal.

**En 2021, le nombre d'accidents et de victimes (tués + blessés) dans l'Aude est en augmentation alors qu'en Occitanie et en Métropole il est en baisse.**

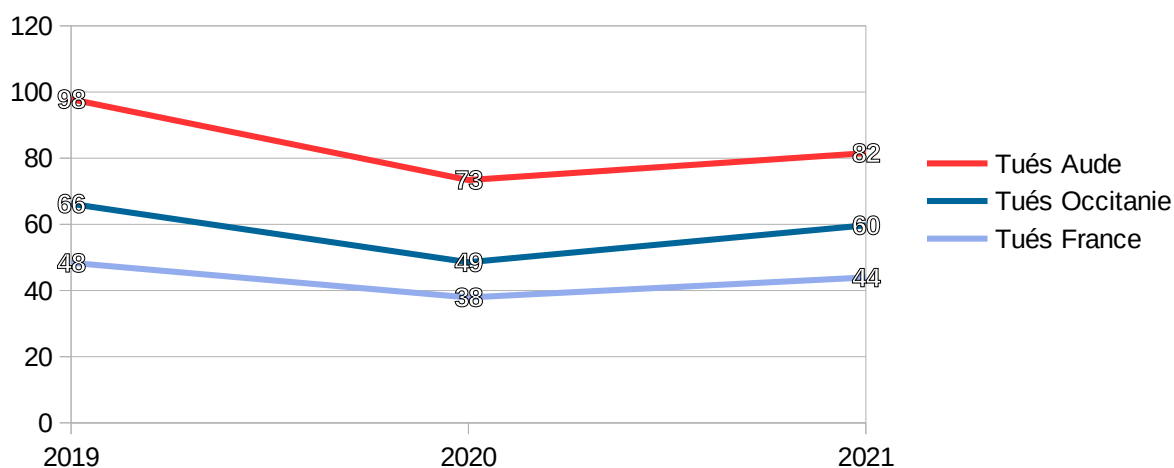
### Evolution du nombre annuel de personnes tuées par millions d'habitants

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 bien 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.

Si l'on compare à 2019, on constate que bien qu'en légère hausse par rapport à 2020, le nombre de tués par millions d'habitants reste inférieur à celui de 2019 et que les écarts entre notre département et la métropole se réduisent légèrement (écarts stables entre l'Aude et l'Occitanie).

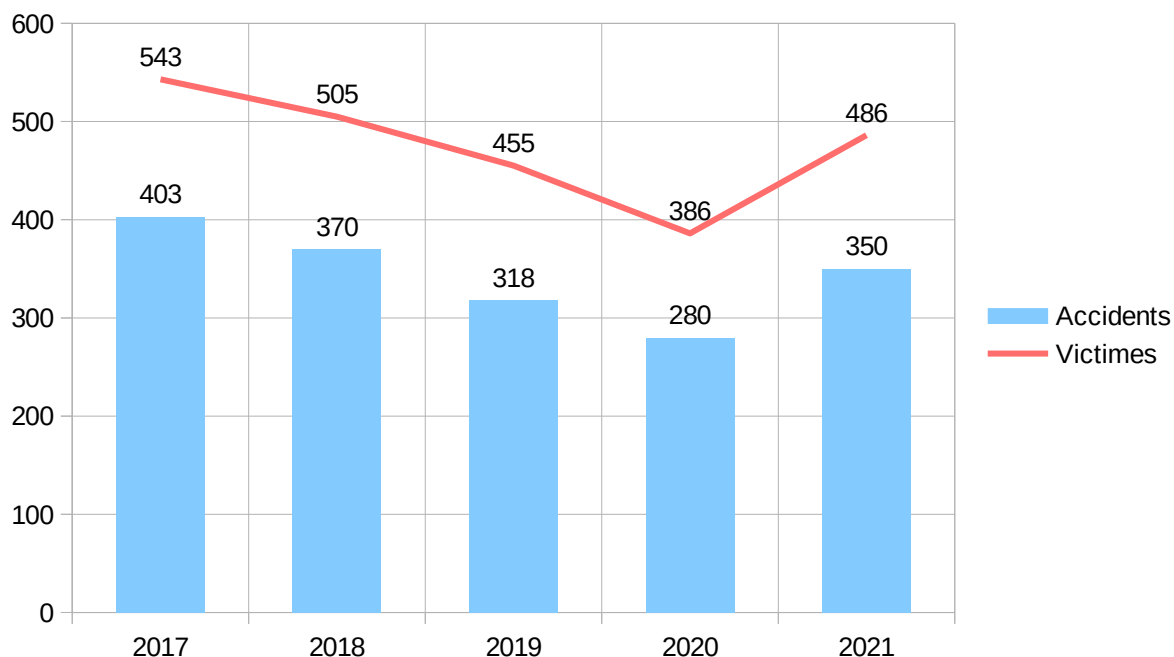
Nombre de tués par millions d'habitants



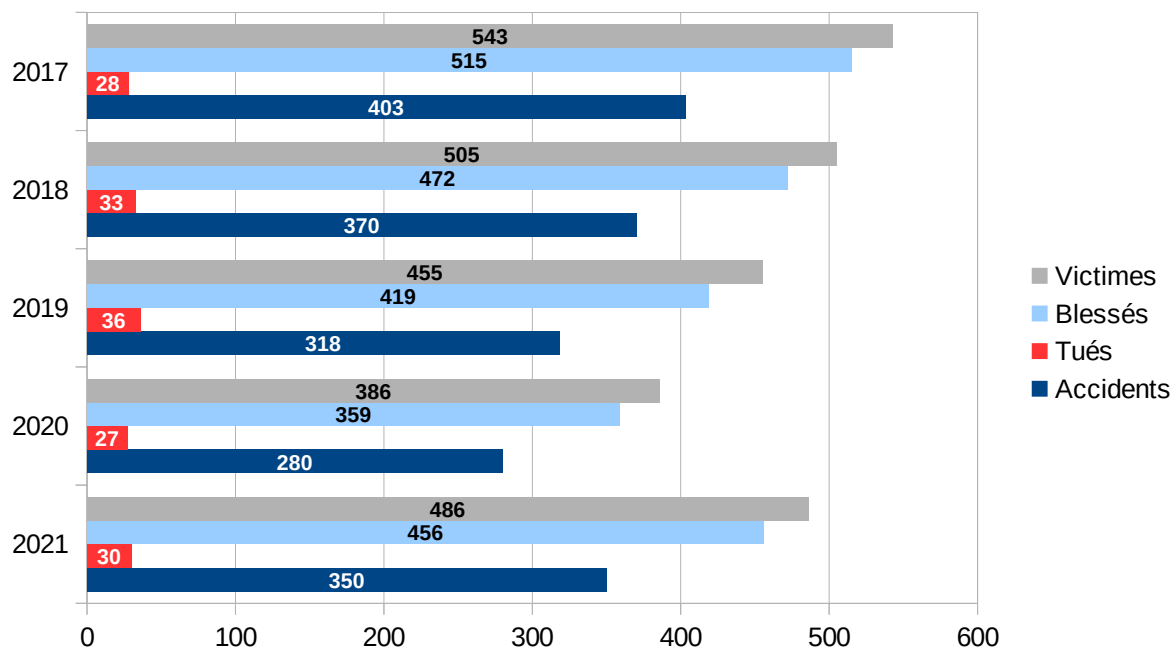


### 3 Evolution des principaux indicateurs sur 5 ans :

#### Accidentalité et victimes



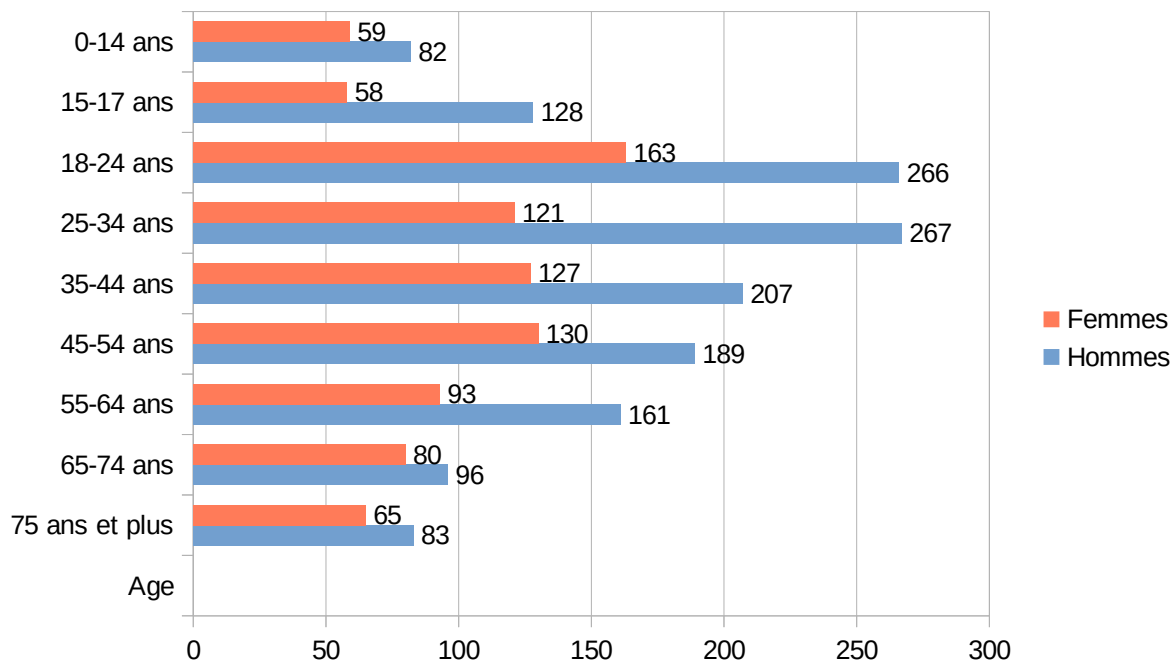
#### Accidentalité période 2017-2021



La baisse des usagers tués de 17 % enregistrée en 2021 par rapport à 2019, est en rapport direct avec le contexte de la crise sanitaire Covid-19. Le premier trimestre ainsi qu'une partie du deuxième trimestre ont connu des restrictions de circulation découlant de cette crise.

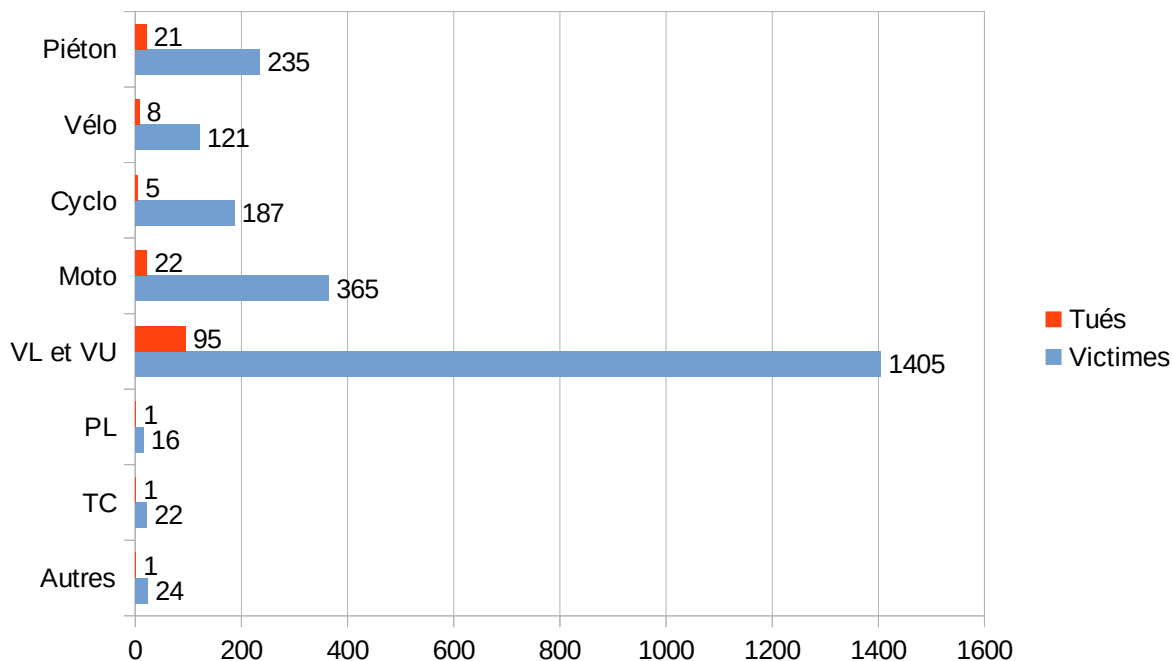
Le nombre d'accidents et de victimes était en baisse depuis 2017. En 2020, cette baisse s'est poursuivie dans le contexte particulier d'épidémie de la Covid, **mais l'année 2021 montre un changement de tendance avec une accidentalité en augmentation par rapport à 2019 excepté pour les tués.**

### Victimes selon leur âge et sexe (période 2017-2021)



**Dans toutes les catégories d'âge les victimes masculines sont nettement plus nombreuses (62 % de la totalité des victimes sont des hommes).** Cette différence hommes/femmes est plus atténuée pour les très jeunes (0-14 ans) et surtout pour les plus âgés (65 ans et plus).

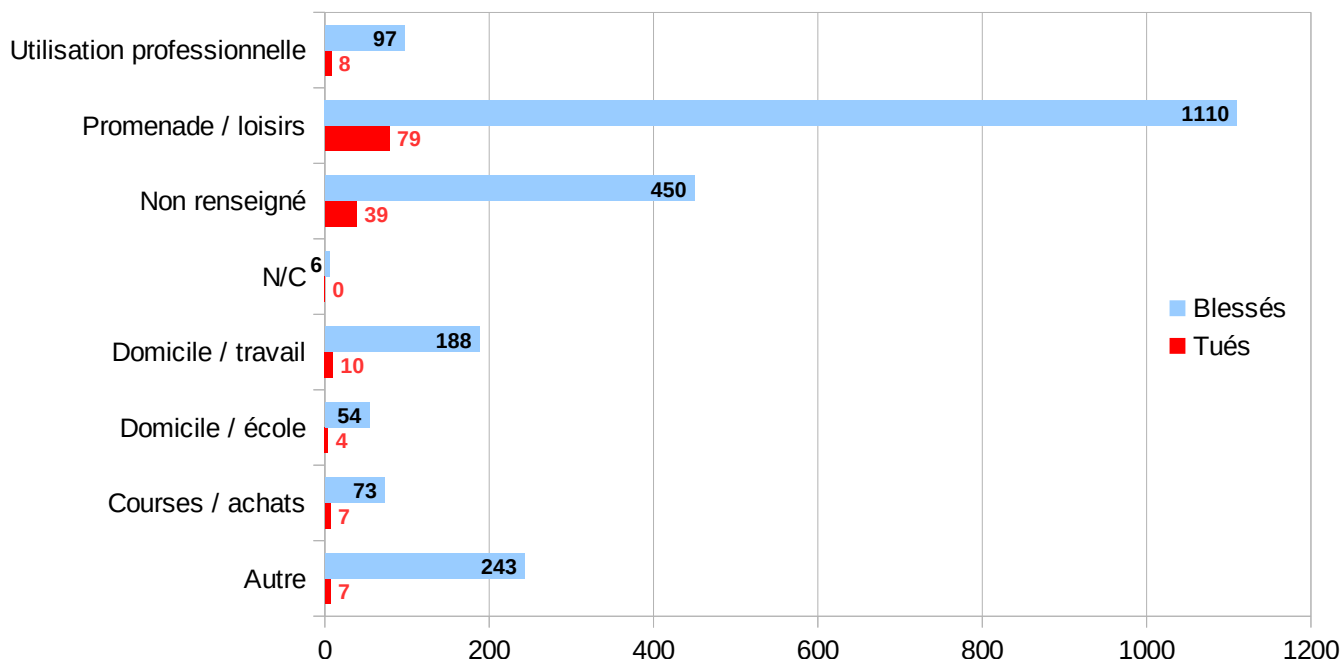
### Victimes selon leur mode de déplacement (période 2017-2021)



Sur la période 2017-2021, 6 usagers tués sur 10 sont des automobilistes. La proportion est la même concernant les blessés.

**Les usagers vulnérables représentent plus d'un tiers des décès (36 %) et près de 40 % des blessés. La part de la mortalité de ces usagers est de 65 % en agglomération contre seulement 35 % hors agglomération.**

## Victimes selon le motif du trajet (période 2017-2021)

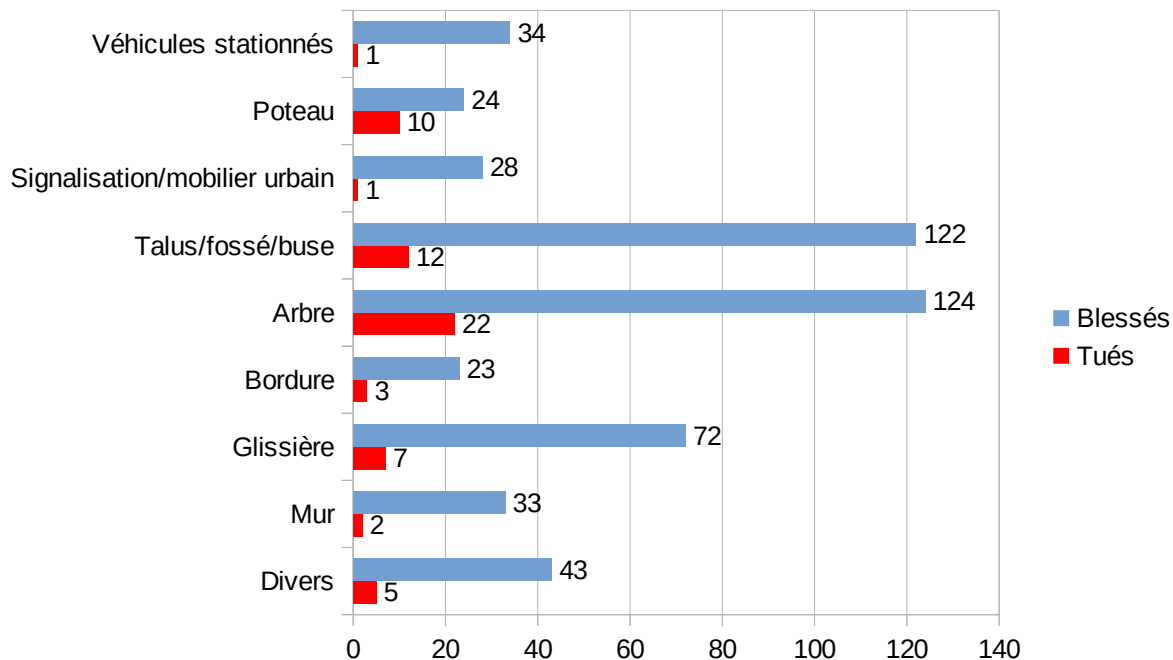


L'analyse du motif de déplacement fait ressortir 2 principales causes d'accidentologie :

- La moitié des tués et des blessés effectuait des déplacements de promenade et de loisirs.
- 13 % des victimes effectuaient des déplacements professionnels (utilisation professionnelle et trajets domicile/travail).

Dans un accident sur cinq le motif de déplacement n'est pas connu.

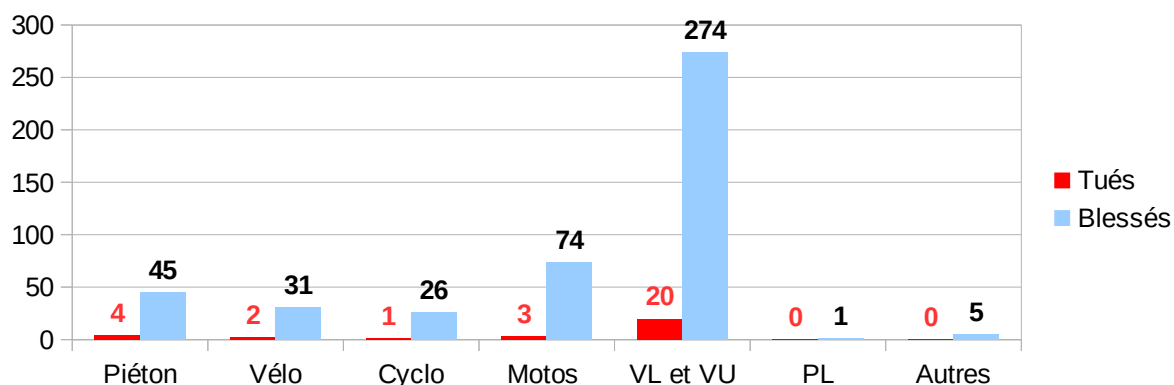
## Victimes selon le type d'obstacles fixes (période 2017-2021)



**Sur cette période, 41 % des tués sur les routes de l'Aude sont des usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe.** Le ratio du nombre de tués pour 100 blessés, parmi les usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe, est le plus élevé pour les accidents contre un poteau (42 %) et contre un arbre (18 %). **Les poteaux et arbres sont les obstacles fixes au facteur de gravité le plus important.**

## 4 Les usagers en 2021

### Le mode de déplacement



Le **véhicule de tourisme** (VL et VU) est le mode de déplacement impliqué dans près de 70 % des accidents et provoque deux tiers des décès et 60 % des blessés.

Il faut noter **une nette augmentation de la part des automobilistes tués en 2021** (67 % des tués) par rapport à 2019 (53 % des tués) contrairement à la tendance nationale qui est à la baisse cette année (48 % des tués en 2021 pour 53 % en 2019).

Les usagers de deux-roues motorisés (2RM) représentent 13 % des décès (dont 10 % pour les motocyclistes et 3 % pour les cyclomotoristes) et 22 % des blessés (16 % pour les motocyclistes et 6 % pour les cyclomotoristes).

La mortalité des **deux-roues motorisés** a légèrement baissé, passant de 14 % en 2019 à 13 % en 2021 pour une part du trafic estimée à 2 % (données statistiques bilan ONISR 2017). **La surmortalité concernant cette catégorie d'usagers est toujours aussi importante.**

**La part des piétons dans la mortalité routière est de 13 %** et seulement 10 % de blessés.

Les piétons décédés sont 2 fois moins nombreux en 2021 (4 tués) qu'en 2019 (8 tués) et leur nombre reste identique à 2020. **Les 4 piétons sont décédés dans des accidents qui ont eu lieu la nuit**, tous heurtés par des véhicules de tourisme.

Les cyclistes représentent près de 7 % des tués et 6 % des blessés. En 2019, ils représentaient 8 % des décès pour 3,5 % de blessés. **La mortalité de cette catégorie d'usagers est donc en légère baisse en 2021 mais la part des blessés dans la totalité des accidents a fortement augmenté.**

En 2021, dans l'Aude, **5 usagers d'engins de déplacement personnels motorisés (EDPM)** ont été blessés mais aucun tué n'est à déplorer. Sur le plan national la mortalité de ce type d'usagers est en forte hausse (24 décès en 2021 contre 10 en 2019).

Les autres catégories d'usagers (occupants d'autocars, d'autobus, de poids lourds, etc.) représentent des parts très faibles avec au total aucune personne tuée et près de 1 % des blessés.

### Victimes vis-à-vis des tiers

44 % des accidents mortels (14 usagers tués) ont eu lieu sans tiers.







Pour 86 % d'entre eux, ce sont des usagers de véhicules de tourisme (12 tués), les 14 % restant des motards et cyclistes (2 tués).

Les accidents avec un tiers ont provoqué la mort de 14 personnes et ceux avec au moins deux tiers (multi collision) ont eu pour conséquence le décès de 2 usagers.

Les personnes vulnérables décédées (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motards) l'ont été dans une collision avec tiers dans 80 % des cas.

## Comparaison 2021-2019 des victimes par catégories d'usagers

La comparaison avec 2019 montre **une baisse des accidents mortels ayant entraîné le décès de piétons, de cyclistes et de motos en 2021**. Au contraire, les cyclomotoristes et les automobilistes ont connu une hausse des tués. Mais ces chiffres sont trompeurs, car la circulation de ces usagers était diminuée en 2021, notamment durant les périodes de couvre-feux et de télétravail imposé.

Répartition par catégories d'usagers							
Victimes							autres
2021	T=4 B=45	T=2 B=31	T=1 B=26	T=3 B=74	T=20 B=274	T=0 B=1	T=0 B=5
2019	T=8 B=43	T=3 B=16	T=0 B=27	T=5 B=58	T=19 B=250	T=0 B=5	T=1 B=20
Écart Tués	- 50 %	- 33 %	*	- 40 %	+ 5 %	*	*
Écart Blessés	+ 5 %	+ 94 %	- 19 %	+ 34 %	+ 10 %	- 80 %	** - 75 %

\* Pourcentage impossible \*\* 17 Blessés en transport en commun en 2019, aucun en 2021

**Les piétons décédés en 2021 sont deux fois moins nombreux qu'en 2019.**

**On constate une baisse des décès chez les cyclistes dans l'Aude (- 33 % avec 2 décès) contrairement à une forte augmentation en France métropolitaine (+ 21 % avec 227 décès).** Mais il est difficile d'effectuer des comparaisons pertinentes de la mortalité à l'échelon départemental avec de faibles données (2 tués en 2019 et 3 en 2021 pour l'Aude).

Malgré les restrictions sanitaires, **le nombre de blessés en vélo a doublé** et celui des automobilistes et des motos a augmenté significativement.







Il faut préciser qu'en 2019, 17 des blessés dans la catégorie « autres » étaient les passagers d'un autocar accidenté.

### Exposition au risque selon le mode de déplacement

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).

### 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.

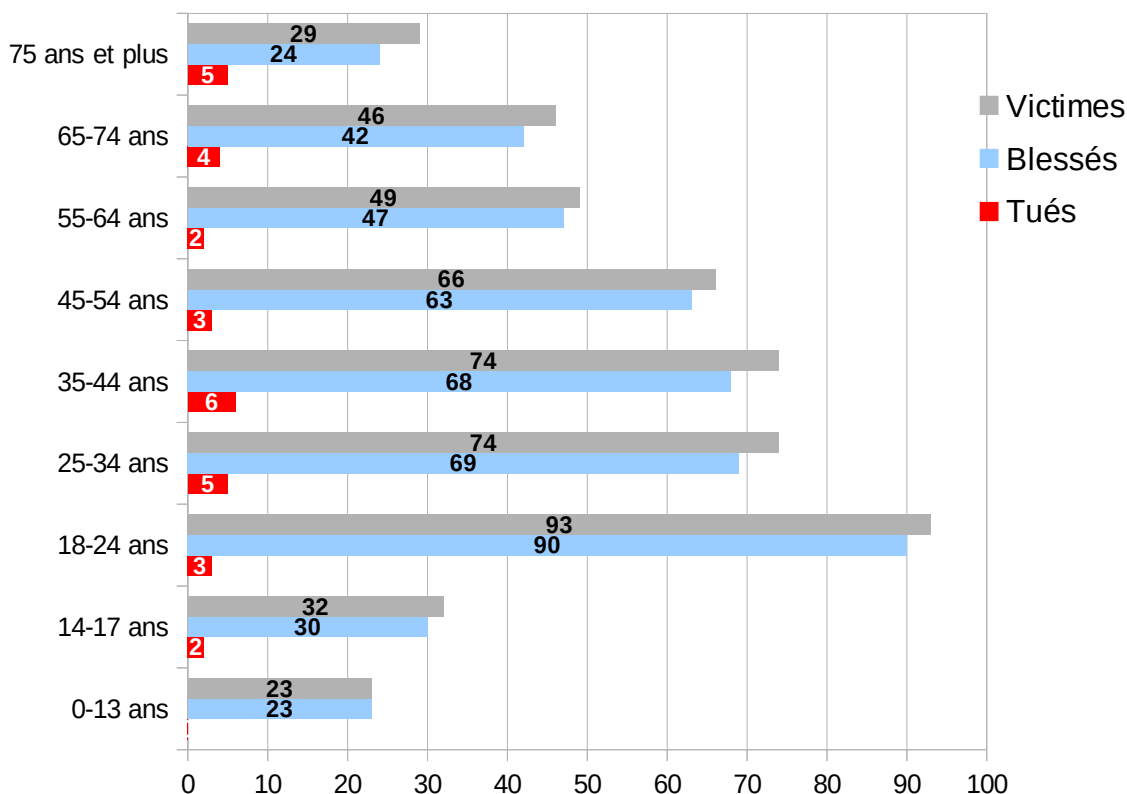
Victimes	Catégories d'usagers							Ensemble
							autres	
Tués	4	2	1	3	20	0	0	30
Blessés	45	31	26	74	274	1	5	456
Nbre de tués pour 100 blessés	8,9	6,5	4,5	3,8	7,3	-	-	6,6

**Les piétons, suivis des automobilistes et des cyclistes, apparaissent les plus sujets à un caractère de gravité des accidents.** Cet indicateur montre aussi que les accidents de motos et de cyclomotoristes sont les moins graves parmi les usagers vulnérables.

Pour les motos, le chiffre faible de cet indicateur s'explique par un nombre plus faible de tués en 2021 par rapport à 2019, mais aussi par un nombre de blessés important. **En 2021, on dénombre 77 usagers impliqués en moto dans un accident dont 96 % ont été blessés (74) avec des blessures graves pour 6 usagers sur 10.**

## L'âge

Victimes par classe d'âge en 2021



La part de la tranche d'âge des 25-44 ans dans la mortalité augmente significativement en 2021 par rapport à 2019, alors que celle des 65 ans est plus stable :

- 25-44 ans en 2021 : 11 morts (37 % des tués) contre 10 en 2019 (28 % des tués),
- 65 ans et plus en 2021 : 9 morts (30 % des tués) contre 11 en 2019 (30 % des tués),

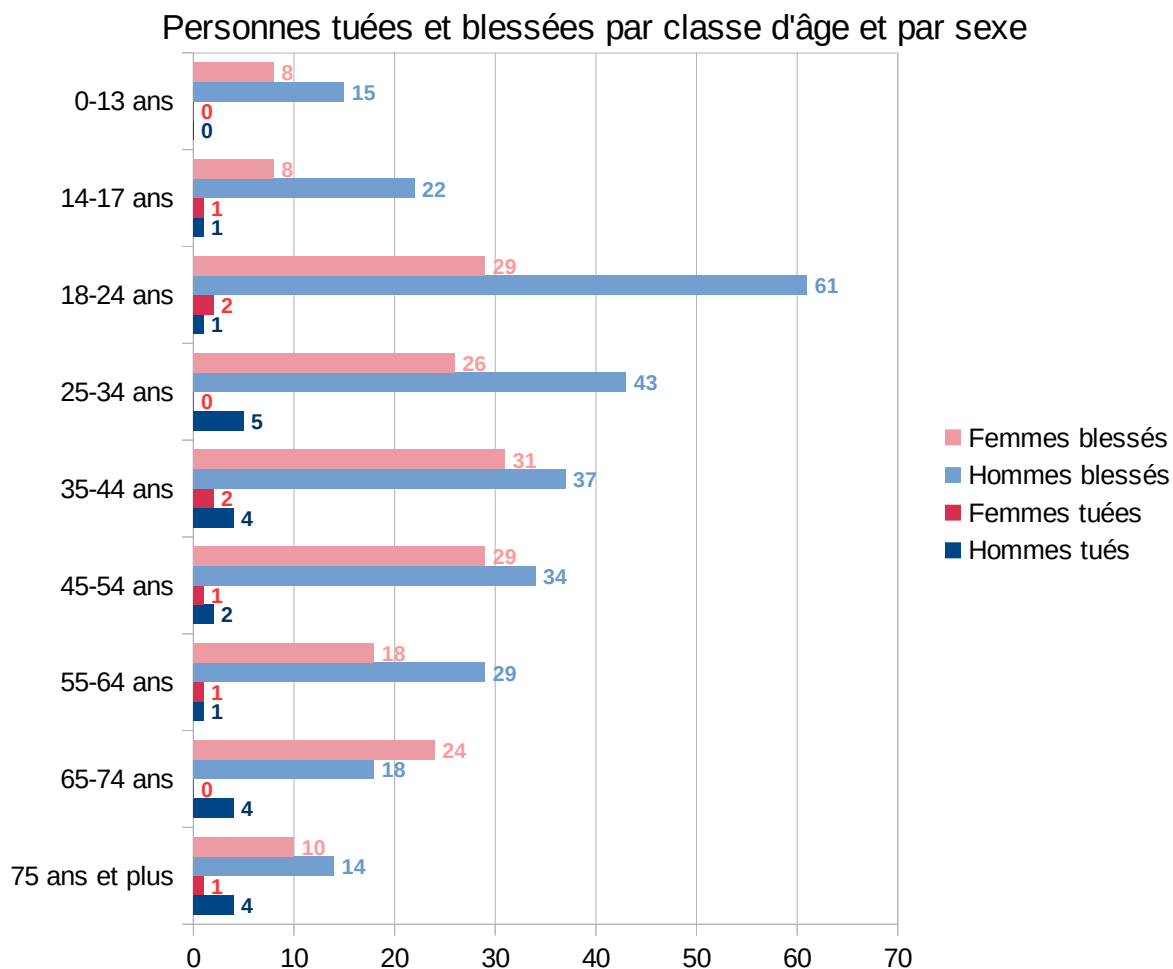
Les personnes décédées sont plus jeunes en 2021 (53 % ont de 0 à 44 ans) qu'en 2019 (42 % ont de 0 à 44 ans). Le nombre des personnes âgées (65 ans et plus) décédées en 2021 reste élevé avec 30 % des tués alors que cette tranche d'âge représente 21 % de la population générale.

### Risque et gravité selon l'âge

Classe d'âge	Tués	Blessés	Nb tués pour 1 million d'habitants	Nb tués pour 100 blessés
0-13 ans	0	23	0,0	0
14-17 ans	2	30	5,4	6,7
18-24 ans	3	90	8,1	3,3
25-34 ans	5	69	13,5	7,2
35-44 ans	6	68	16,2	8,8
45-54 ans	3	63	8,1	4,8
55-64 ans	2	47	5,4	4,2
65-74 ans	4	42	10,8	9,5
75 ans et plus	5	24	13,5	20,8
Ensemble	30	456	81,0	6,6

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés est très variable selon l'âge de l'utilisateur. Il se situe au-dessus du ratio moyen (6,6) pour les 25-44 ans et les 65-74 ans mais **surtout il est plus de 3 fois supérieur à la normale pour les plus de 75 ans, ce qui confirme que les seniors ont une mortalité très élevée en cas d'accident.**

## Le sexe



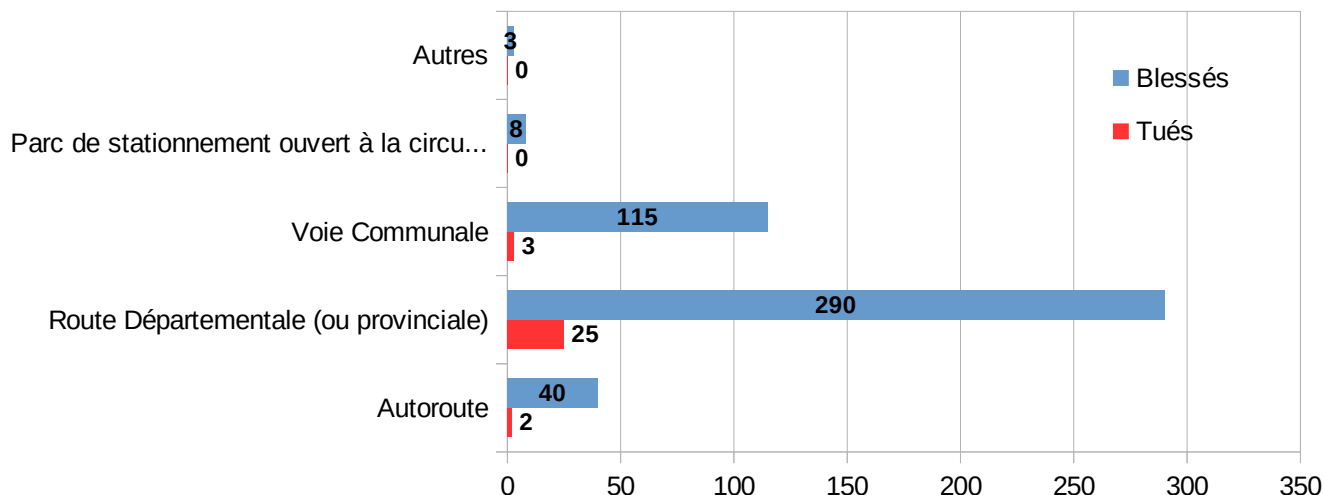
**En 2021, 73 % des usagers décédés sur les routes du département sont des hommes (22 personnes) et 27 % des femmes (8 personnes).** La proportion d'hommes parmi les personnes tuées est plus élevée que celle des femmes pour les personnes de plus de 25 ans, à l'exception de la tranche d'âge 55-64 ans. Il en est de même parmi les personnes blessées, excepté la tranche 65-74 ans où les femmes blessées sont plus nombreuses.

Chez les hommes, le nombre de victimes (tués et blessés) atteint un pic chez les 18-24 ans pour descendre progressivement proportionnellement avec l'augmentation de l'âge. Chez les femmes, la progression est moins linéaire avec un nombre de victimes stable pour la tranche d'âge 18-54 ans.

Sur 26 usagers de véhicules tués sur les routes de l'Aude (les 4 autres personnes décédées étaient des piétons), 20 étaient des conducteurs et 6 des passagers. 80 % des conducteurs et 50 % des passagers décédés étaient des hommes.

## 5 Typologie des accidents

### Répartition des personnes tuées et blessées selon le milieu routier



En 2021, près de la moitié des victimes d'un accident de la route ont été recensées en agglomération.

La grande majorité des accidents mortels a lieu hors agglomération (70 % des personnes tuées hors agglomération, 23 % en agglomération et 7 % sur autoroute). La cartographie en page 24 du présent document permet de localiser les accidents mortels.

83 % des accidents mortels (25 tués) ont lieu sur des routes départementales, 10 % (3 tués) sur des voies communales, le restant, soit 7 % sur des autoroutes (2 tués) .

En 2021, la proportion du nombre de tués a augmenté sur les routes départementales (83 % en 2019 contre 80 % en 2019) et baissé sur les voies communales (10 % contre 14 %).

La moitié des blessés le sont en agglomération.

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.

### Gravité des accidents

Milieu routier	Tués	Blessés	Nombre de tués pour 100 blessés
En agglomération	7	232	3,0
Hors agglomération	21	184	11,4
Sur autoroute	2	40	5,0

La gravité des accidents est significativement plus élevée hors agglomération. Les milieux routiers où la gravité des accidents est la plus faible en 2021 se situent en agglomération et sur l'autoroute.

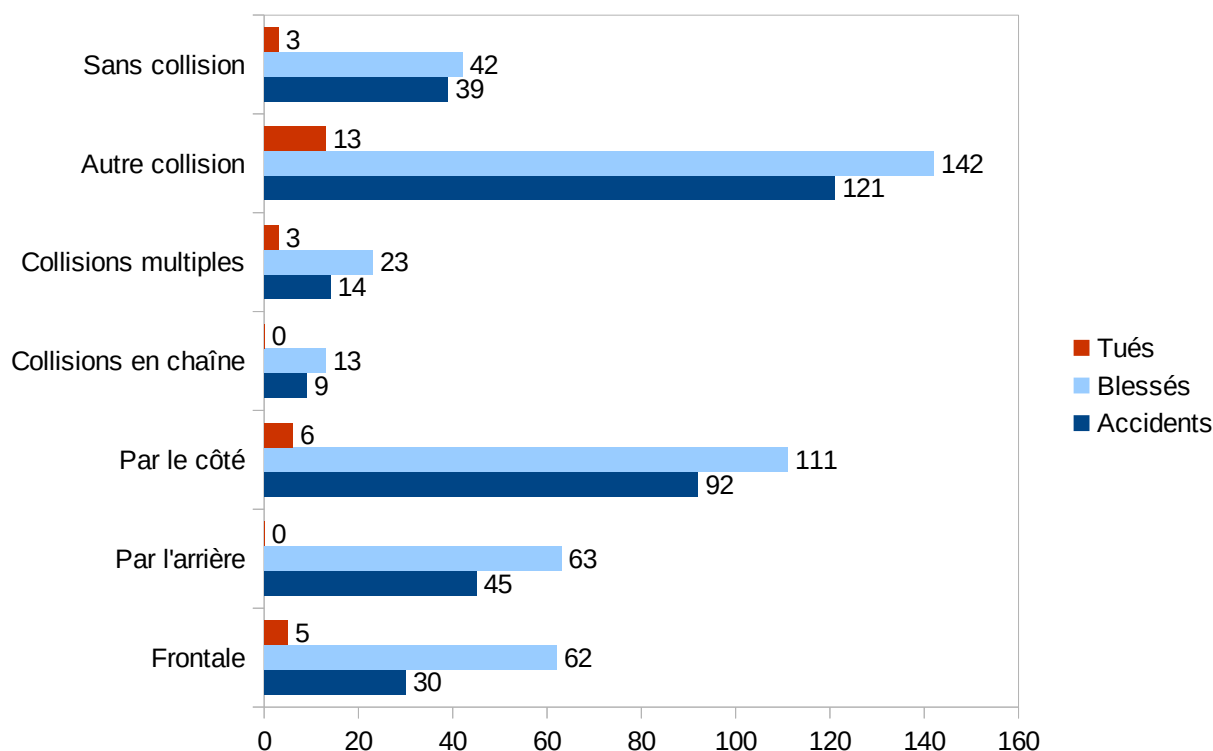


## Les collisions

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

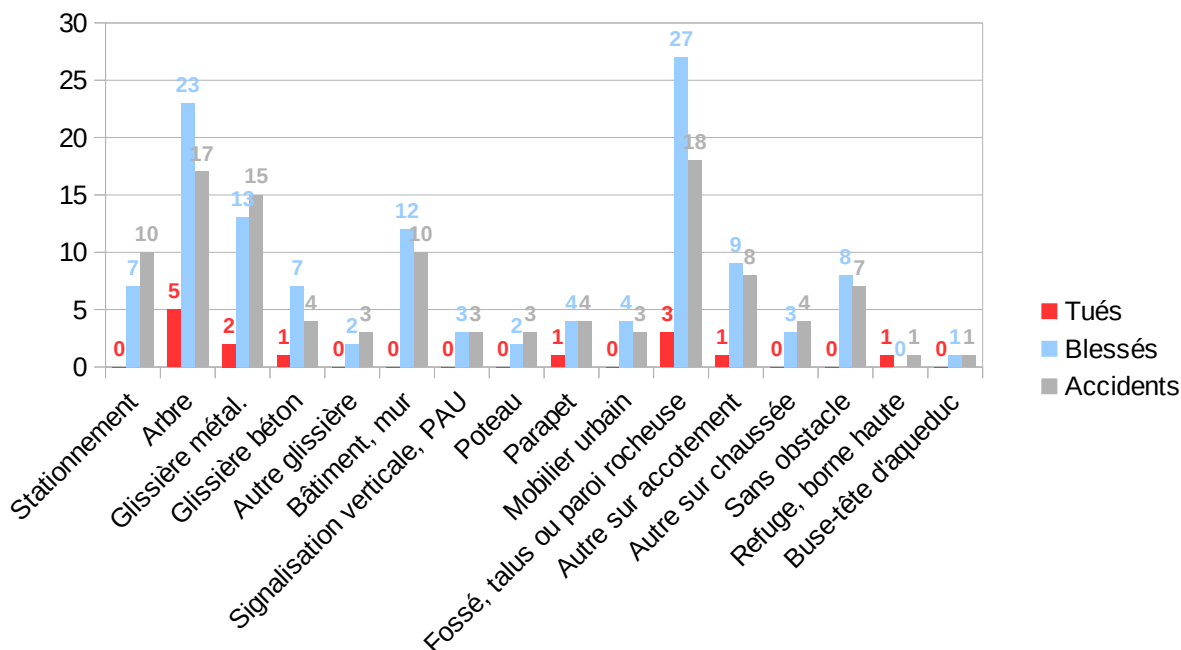


**Près de 90 % des accidents impliquent des victimes avec des collisions.** On qualifie « d'autre collision » une collision contre un obstacle fixe (arbre, poteau, etc.) ou mobile (piéton ou animal). Les accidents sans collision sont ceux impliquant un seul véhicule sans choc contre un obstacle (sortie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

**Près de 90 % des décès et des blessés sont liés à des accidents avec collision.**

## Les obstacles fixes et mobiles

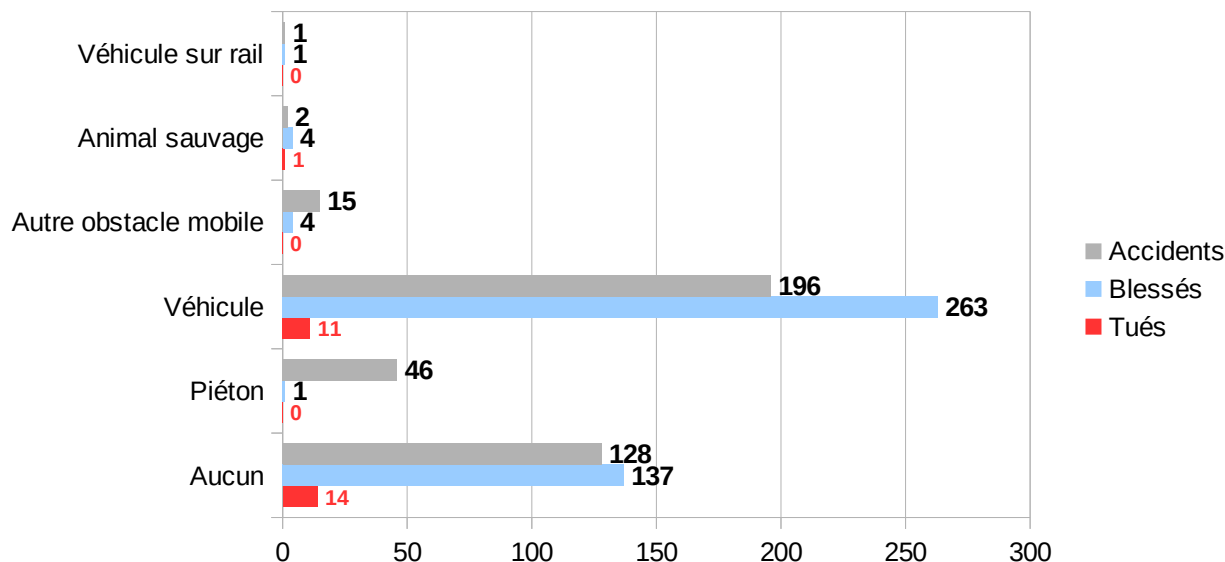
### Usagers tués selon le type d'obstacle fixe heurté



En 2021, 14 personnes sont décédées lorsque leur véhicule a heurté un obstacle fixe **soit presque la moitié des décès (47 %)**.

**Les obstacles les plus fréquents dans les accidents mortels sont les arbres et les fossés-talus ou parois rocheuses (27 % des accidents mortels).**

### Usagers tués selon le type d'obstacle mobile heurté :



**Les accidents mortels avec une collision contre un obstacle mobile ont provoqué la mort de 12 personnes (40 % des tués)**, ces obstacles mobiles sont essentiellement des véhicules.

Les obstacles mobiles peuvent être des animaux sauvages (1 tué).

## 6 Evolution et saisonnalité de la mortalité

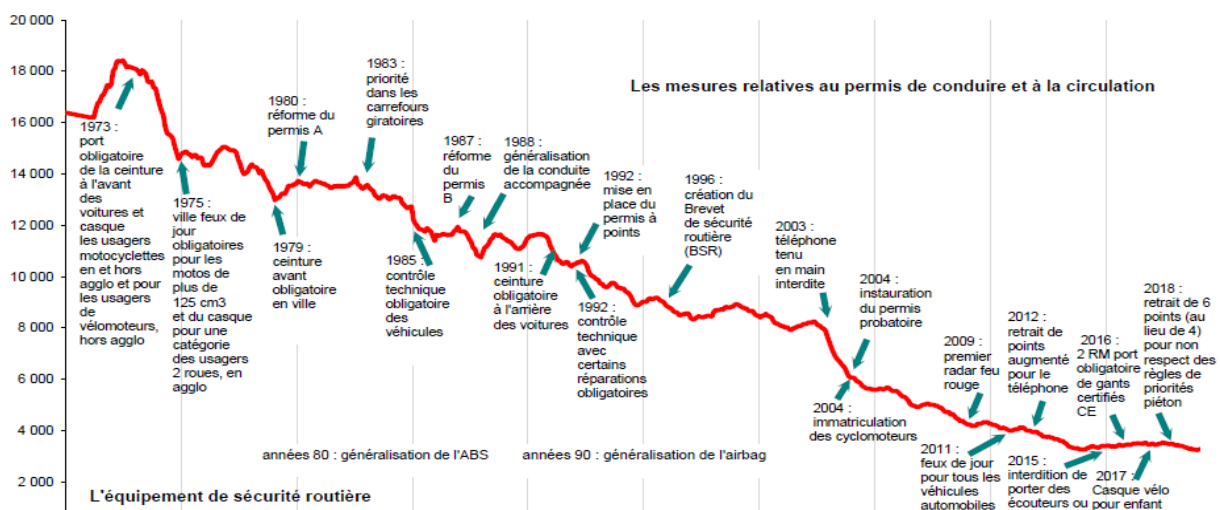
### Evolution

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.

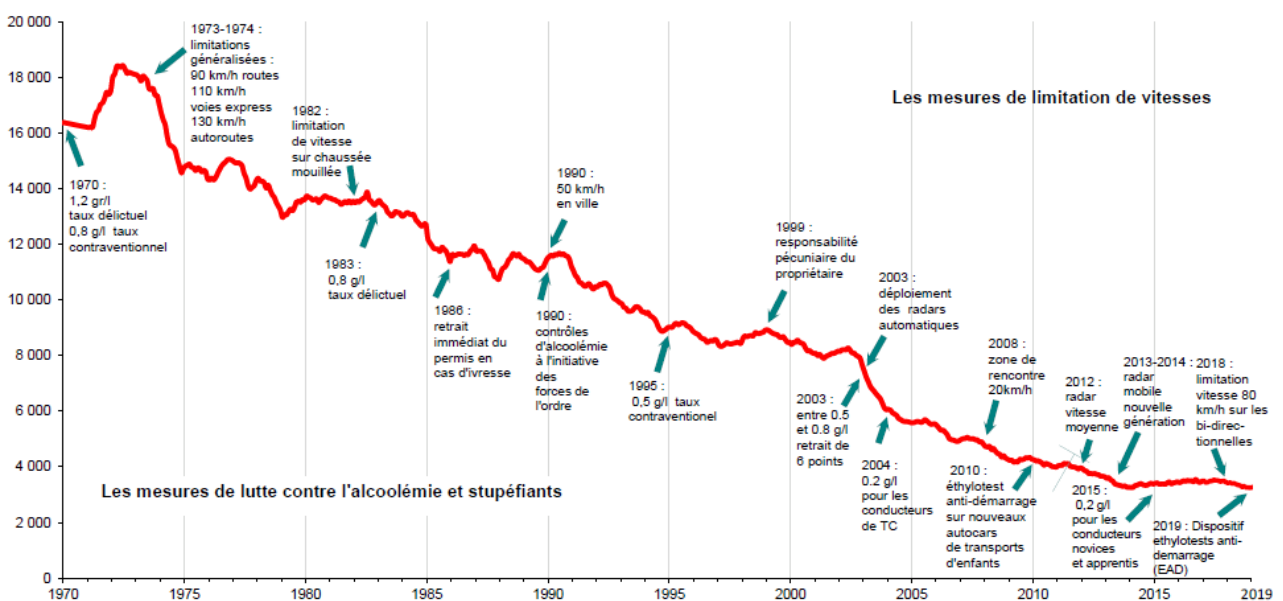
Les deux premiers facteurs ne produisent leurs effets que de façon lente et relativement uniforme dans le temps, au rythme du renouvellement du parc et de la réalisation des travaux. En revanche les comportements peuvent évoluer plus rapidement, en particulier lorsque de nouvelles décisions politiques 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 – 2019 (moyenne glissante sur 12 mois)**

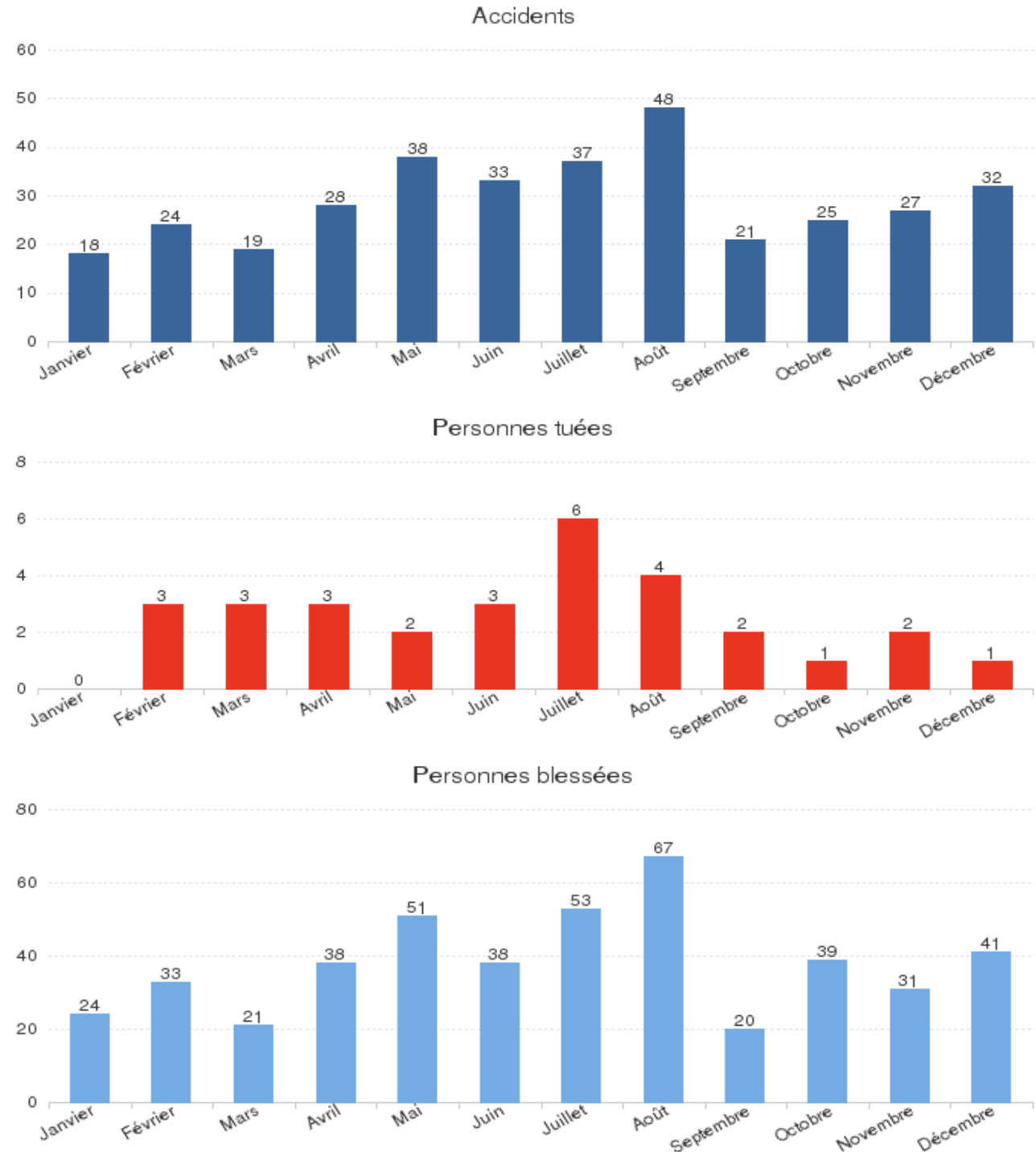


**Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2019 (moyenne glissante sur 12 mois)**



## Saisonnalité

### Répartition des accidents et des victimes selon le mois

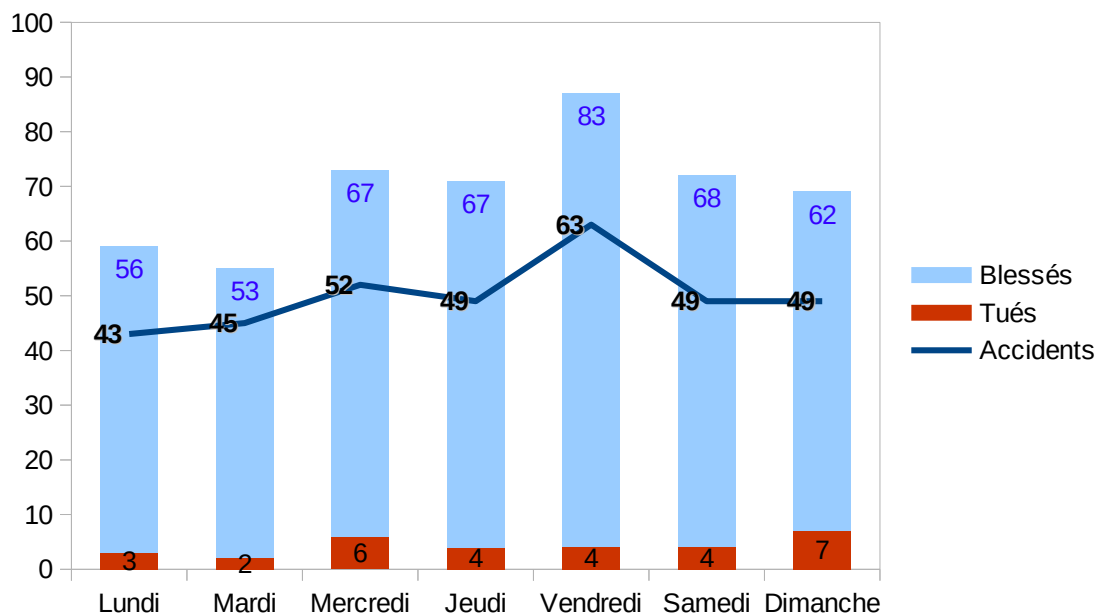


Ces graphiques montrent l'incidence des mesures de couvre-feux mises en place au premier trimestre 2021.

Les mois les plus accidentogènes (avec le plus de victimes) sont respectivement les mois d'août, juillet et mai (en 2019, novembre, juin et octobre).

**En 2021, les mois les plus meurtriers sont juillet et août (juin et octobre en 2019) avec un tiers des décès sur deux mois, soit beaucoup plus qu'en 2019 pour la même période estivale (17 % en 2019).**

## Répartition des accidents et des victimes selon le jour de la semaine



**En 2021 dans notre département, le jour le plus accidentogène est le vendredi (même jour de semaine qu'en 2019).** 43 % des décès ont lieu sur 2 jours, le mercredi et le dimanche (en 2019 50 % des décès sont intervenus le dimanche et le samedi).

Sur les 841 impliqués (ensemble des tués, blessés et indemnes), 65 % l'ont été en semaine et 35 % les week-end, veille de week-end et jours fériés.

## 7 Facteurs comportementaux

### ***La responsabilité présumée***

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête réalisée par les forces de l'ordre et mentionnée dans les fiches BAAC.

### ***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.

En 2021, 7 personnes sont décédées dans un accident dans lequel la vitesse excessive ou non adaptée a été constatée par les forces de l'ordre, **soit 23 % de la totalité des tués**. En 2019 le taux de personnes décédées dans un accident avec comme facteur une vitesse excessive ou inadaptée était de 22 %.

### ***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 2021, dans 78 % des accidents un contrôle d'alcoolémie a été possible.

**En 2021, 37 % des usagers décédés (11 sur 30 dont 1 piéton non responsable mais très alcoolisé et sous stupéfiants) ont été tués dans un accident avec alcool, dont les 3/4 de nuit et 1/4 en début de soirée, même pourcentage qu'en 2020. Tous les conducteurs alcoolisés dans un accident mortel étaient présumés responsables.**

**Cette proportion reste en augmentation par rapport à 2019, année pour laquelle 33 % des usagers avaient été tués dans des accidents avec 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 dans 62 % des accidents en 2021. Dans 10 % des accidents avec stupéfiants connus, le conducteur était sous l'emprise d'un produit stupéfiant (contre 16 % en 2019).

En 2021, 4 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants contre 7 en 2019. Le nombre d'accidents mortels avec stupéfiant est donc en baisse par rapport à 2019.

**Conduite sous influence : En 2021, 11 usagers sont décédés dans un accident avec alcool et 4 avec stupéfiant.**

**Les 2 accidents les plus graves (3 tués et 2 tués) ont eu lieu dans un contexte d'alcool délictuel avec des conducteurs dont l'alcoolémie dépassait 0,80 g/litre de sang.**

### **Les autres facteurs**

Les facteurs comportementaux ne se limitent pas à la vitesse, l'alcool et les stupéfiants, mais il est difficile de disposer de données fiables et exploitables pour intégrer dans ce bilan.

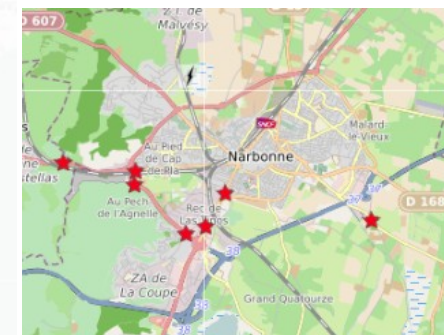
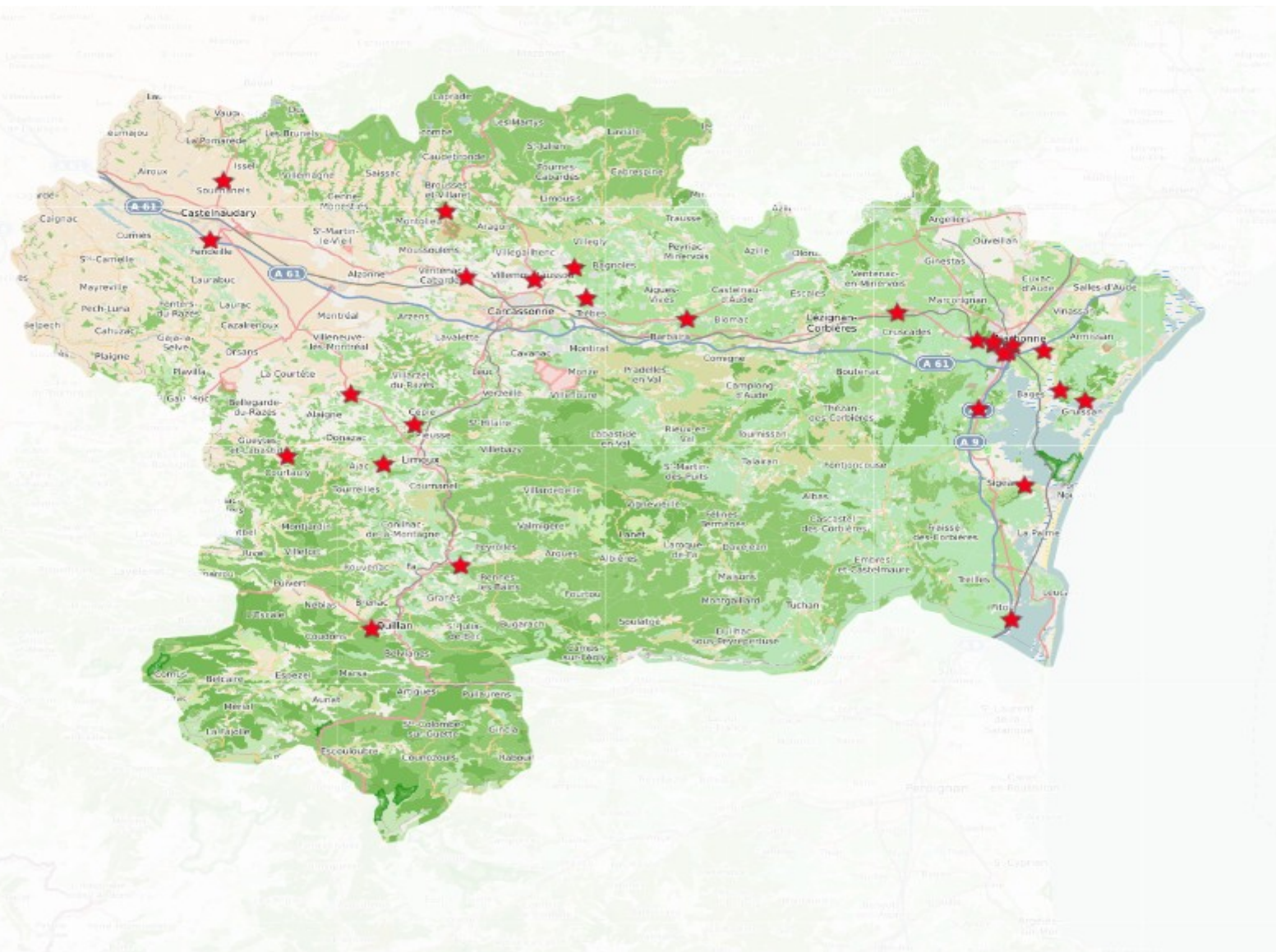
#### **Dans l'Aude en 2021 :**

- 3 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 en 2021 chez un conducteur dans un accident corporel sur cinq,
- 3 usagers qui ne portaient pas de ceinture de sécurité sont décédés.

Le **bilan national de 2021** permet de mettre en évidence les facteurs d'accidents :

- 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,
- le défaut d'équipements des usagers de deux roues motorisés
- le comportement des usagers

## 8 Localisation des accidents mortels en 2021



Accidents mortels 2021