

La sécurité routière en Ariège

Bilan de l'accidentalité 2022



SOMMAIRE

1. Evolution des principaux indicateurs

- En Occitanie
- En Ariège

2. Les victimes

- Les tués
- Les blessés

3. Les accidents corporels

- Répartition dans le temps
- Répartition selon le lieu
- Répartition selon le type de réseau

4. Les facteurs et le coût de l'insécurité routière

- Le facteur « alcool »
- Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée »
- Le coût de l'insécurité routière

5. Quelques temps forts de l'actualité Sécurité Routière 2022

Sources : les données de ce bilan sont issues des fichiers des accidents corporels de la circulation renseignés par les forces de l'ordre et corrigés par l'Observatoire Départemental de l'Insécurité Routière (ODIR) de l'Ariège.

Les partenaires de l'ODIR :

- Préfecture de l'Ariège
- Tribunal Judiciaire de Foix
- CARSAT Midi-Pyrénées
- Gendarmerie nationale
- Police nationale
- Unité zonale motorisée
- SDIS 09
- Conseil Départemental 09
- DIR sud-ouest
- Vinci Autoroutes
- SAMU 09

1. ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS

EN OCCITANIE

La région Occitanie enregistre en 2022, une baisse des accidents corporels (- 4 %) et des blessés (- 5%) par rapport à l'année précédente, et une hausse des tués (+ 6 %).

Comparé à la moyenne des 3 années 2018-2019 et 2021 (compte tenu des restrictions de circulation en 2020 liées à la pandémie covid-19, cette année n'est pas prise en compte), la baisse des accidents corporels (- 8 %) et des blessés (- 6 %) est confirmée. Le nombre de tués est en hausse de 6 par rapport à cette moyenne.

Région Occitanie	Accidents	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2021	3694	356	4776	2056
Année 2022	3529	376	4527	1955
Différence 2022/2021	-165	20	-249	-101
Évolution 2022/2021	-4%	6%	-5%	-5%

En Occitanie, les départements les plus peuplés, à savoir la Haute-Garonne et l'Hérault, représentent environ 33 % des accidents corporels et des blessés de la région et 29 % des tués.

La Haute-Garonne compte le plus d'accidents (601) et l'Hérault le plus de tués et de blessés (respectivement 60 et 748). La Lozère, plus petit département en nombre d'habitants, affiche le plus faible nombre d'accidents corporels (73), de tués (7) et de blessés (91) de la région.

Le département où le nombre d'accidents corporels par millions d'habitants est le plus élevé est l'Ariège (1016) et le plus faible est la Haute-Garonne (409). S'agissant du nombre de tués par millions d'habitants, c'est la Haute-Garonne qui présente le plus faible ratio (33) et l'Aveyron le plus fort (129). L'Ariège se classe au 12^e rang pour le nombre de tués par millions d'habitants.

Département	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Pop.totale en milliers d'habitants	Accidents corporels par million d'habitants	Tués à 30 jours par million d'habitants
09-Ariège	157	18	213	155	1016	116
11-Aude	331	29	451	380	872	76
12-Aveyron	173	36	208	280	619	129
30-Gard	411	59	539	757	543	78
31-Haute-Garonne	601	48	740	1470	409	33
32-Gers	138	14	171	193	716	73
34-Hérault	561	60	748	1233	455	49
46-Lot	105	8	114	175	599	46
48-Lozère	73	7	91	77	952	91
65-Htes-Pyrénées	198	17	250	231	859	74
66-Pyr. orientales	411	31	533	491	838	63
81-Tarn	231	26	291	395	585	66
82-Tarn Garonne	139	23	178	266	522	86
Occitanie	3529	376	4527	6101	578	62
France Métropolitaine	52380	3267	65430	65835	796	50

Source : Insee - Estimations de population (résultats provisoires arrêtés 5 janvier 2023)

1. ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS

EN ARIÈGE

Après une année 2018 marquée par une nette baisse de tous les indicateurs par rapport à l'année précédente (- 37 accidents corporels, - 5 tués et - 58 blessés), les années 2019, 2020, 2021 sont marquées par une hausse constante des accidents corporels et des blessés. En 2022, le nombre d'accidents corporels est le plus haut depuis 2005. Par rapport à 2021, les accidents corporels et les tués sont en hausse (respectivement + 2 et + 6). Le nombre de victimes graves (+ 12) est également en hausse.

L'analyse de l'évolution entre deux années de l'accidentalité routière et en particulier de la mortalité est toujours délicate du fait des petits chiffres observés sur le département (effet d'aléa statistique). Elle est plus significative sur une période de 5 ans.

Pour la période 2018-2022, 666 accidents corporels se sont produits dont 54 mortels. Le nombre total de victimes s'élève sur cette période à 994 (63 tués et 931 blessés dont 363 blessés hospitalisés).

Comparés à la moyenne des 5 dernières années (2018-2022), tous les indicateurs sont en hausse en 2022 : les accidents corporels (+ 33 %), les tués (+ 64 %), les blessés (+ 28 %) et les blessés hospitalisés (+ 12 %).

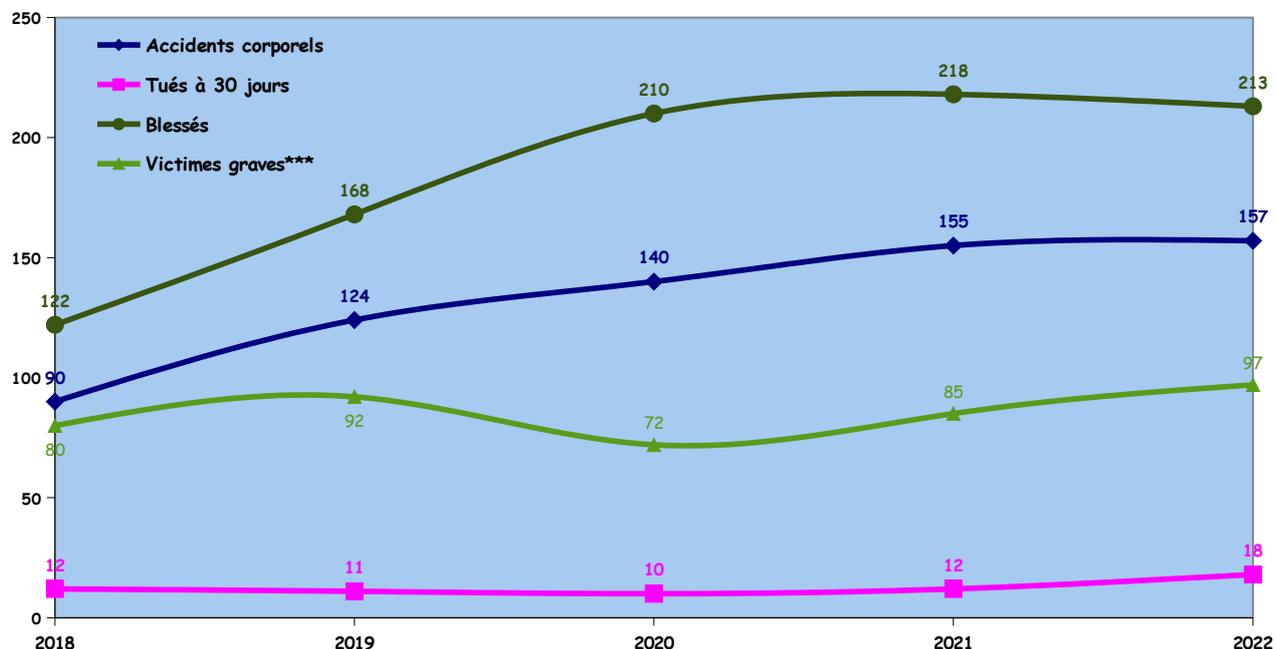
	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2022/2021	Évolution moyenne*
Accidents corporels	90	124	140	155	157	1,3%	33,1%
Tués à 30 jours	12	11	10	12	18	50,0%	63,6%
Blessés	122	168	210	218	213	-2,3%	27,8%
BH**	68	81	62	73	79	8,2%	12,3%
Victimes graves***	80	92	72	85	97	14,1%	19,3%

* comparaison des chiffres 2022 par rapport à la moyenne des 5 années (2018-2022)

** BH : blessés hospitalisés

*** Victimes graves : tués + BH

La tendance moyenne, pour la période 2018-2022, montre une hausse annuelle de 16,5 accidents corporels par an et de 23,2 blessés par an. En raison d'une forte augmentation de la mortalité en 2022, la tendance sur 5 ans est de + 1,3 tués par an. Les victimes graves augmentent également de 2,7 par an.



2. LES VICTIMES

Chiffre clé 2022 :
18 tués

LES TUÉS

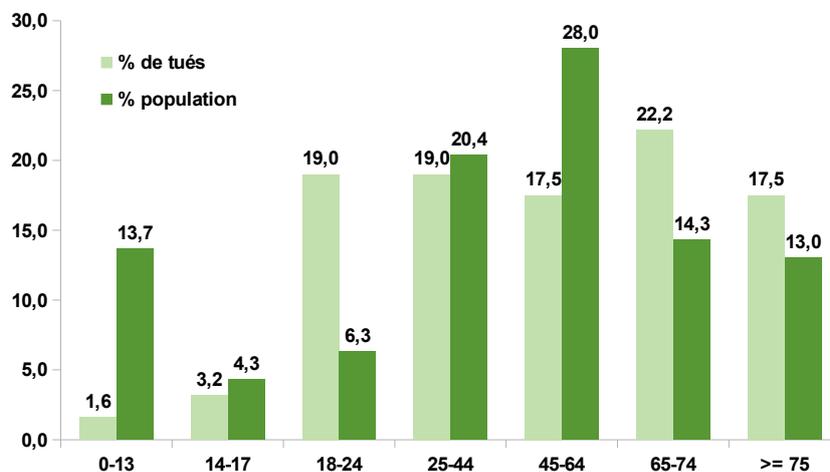
Répartition par classe d'âge

Âge	2018	2019	2020	2021	2022	en %
0-14	0	0	0	0	1	1,6
15-17	1	0	0	0	1	3,2
18-24	2	3	1	4	2	19,0
25-44	1	4	1	0	6	19,0
45-64	1	1	1	4	4	17,5
65-74	5	0	5	1	3	22,2
>= 75	2	3	2	3	1	17,5
Ensemble	12	11	10	12	18	100,0

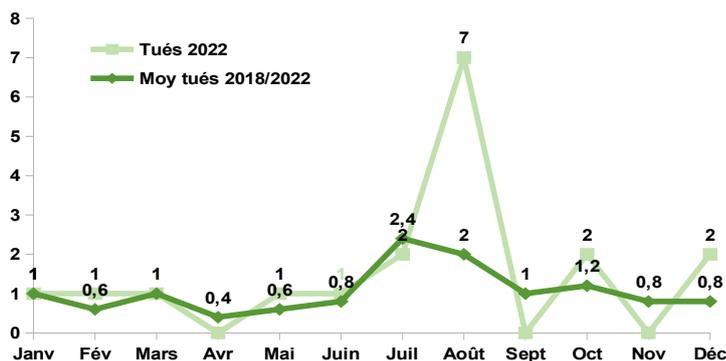
En 2022, il y a eu 18 tués (+6 par rapport à 2021). Il est constaté une nette hausse de la mortalité des 25-44 ans (+6) et des 65-74 ans (+2). Sur ces 5 dernières années, 63 personnes ont perdu la vie dans des accidents. Pour la période 2018-2022, la répartition des tués parmi les plus de 18 ans est relativement homogène.

Au regard de leur importance dans la population ariégeoise, sur la période 2018-2022, les 18-24 ans et les plus de 65 ans sont sur-représentés. Les 18-24 ans représentent 1/5 des tués pour 1/16 de la population.

Pour cette même période, 46 tués sont des conducteurs, 12 des passagers et 5 des piétons.



Répartition dans le temps



Sur la période 2018-2022, le mois de juillet connaît la plus forte concentration de tués (2,4) alors que la moyenne des autres mois oscille entre 0,4 et 2.

En 2022, la répartition des tués par mois varie entre 0 et 7 tués. Le mois d'août a été le plus meurtrier, avec 6 morts dans un même accident. 3 mois de l'année ne comptent aucun tué.

Répartition par catégorie d'usagers

Les usagers tués le sont dans des accidents impliquant au moins : un véhicule léger (VL) ou utilitaire (VU) dans 73 % des cas (46), un piéton ou un cycliste dans 11 % des cas (7), un deux-roues motorisé dans 13 % des cas (8).

2018/2022	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	>= 75 ans	total
Piéton	0	0	0	0	3	1	1	5
Bicyclette	0	0	0	1	0	0	1	2
Cyclomoteur	0	1	0	1	0	0	0	2
Motocyclette > 125 cm ³	0	0	1	4	1	0	0	6
VL/VU	1	1	11	5	7	12	9	46
PL seul (PTAC > 7,5t)	0	0	0	1	0	1	0	2
Ensemble	1	2	12	12	11	14	11	63

2. LES VICTIMES

Chiffre clé 2022 :
213 blessés

LES BLESSÉS

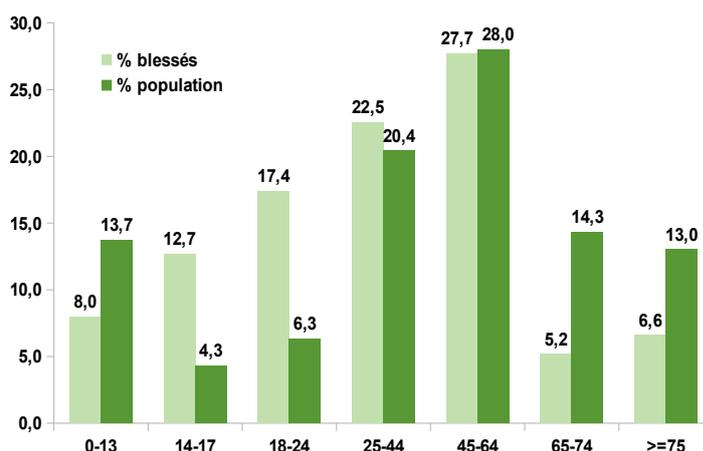
Répartition par classe d'âge

Âge	2018	2019	2020	2021	2022	en %
0-13	6	10	21	12	17	7,1%
14-17	6	7	10	21	27	7,6%
18-24	22	32	63	36	37	20,4%
25-44	25	41	57	61	48	24,9%
45-64	30	46	38	45	59	23,4%
65-74	16	17	14	31	11	9,6%
>= 75	17	15	7	12	14	7,0%
Ensemble	122	168	210	218	213	100,00 %

Sur la période 2018-2022, ce sont 931 personnes qui ont été blessées dans des accidents de la route. La tranche d'âge la plus impactée est celle des 25-44 ans avec 232 blessés représentant 1/4 de la totalité. Plus de 1/3 des blessés ont moins de 25 ans.

Au regard de leur importance dans la population, sur la période 2018-2022, les tranches d'âge allant de 14 à 44 ans sont sur-représentées en termes de blessés, notamment les 18-24 ans (17 % des blessés pour 6 % de la population ariégeoise).

595 blessés recensés sont des conducteurs, 265 des passagers, 71 des piétons.

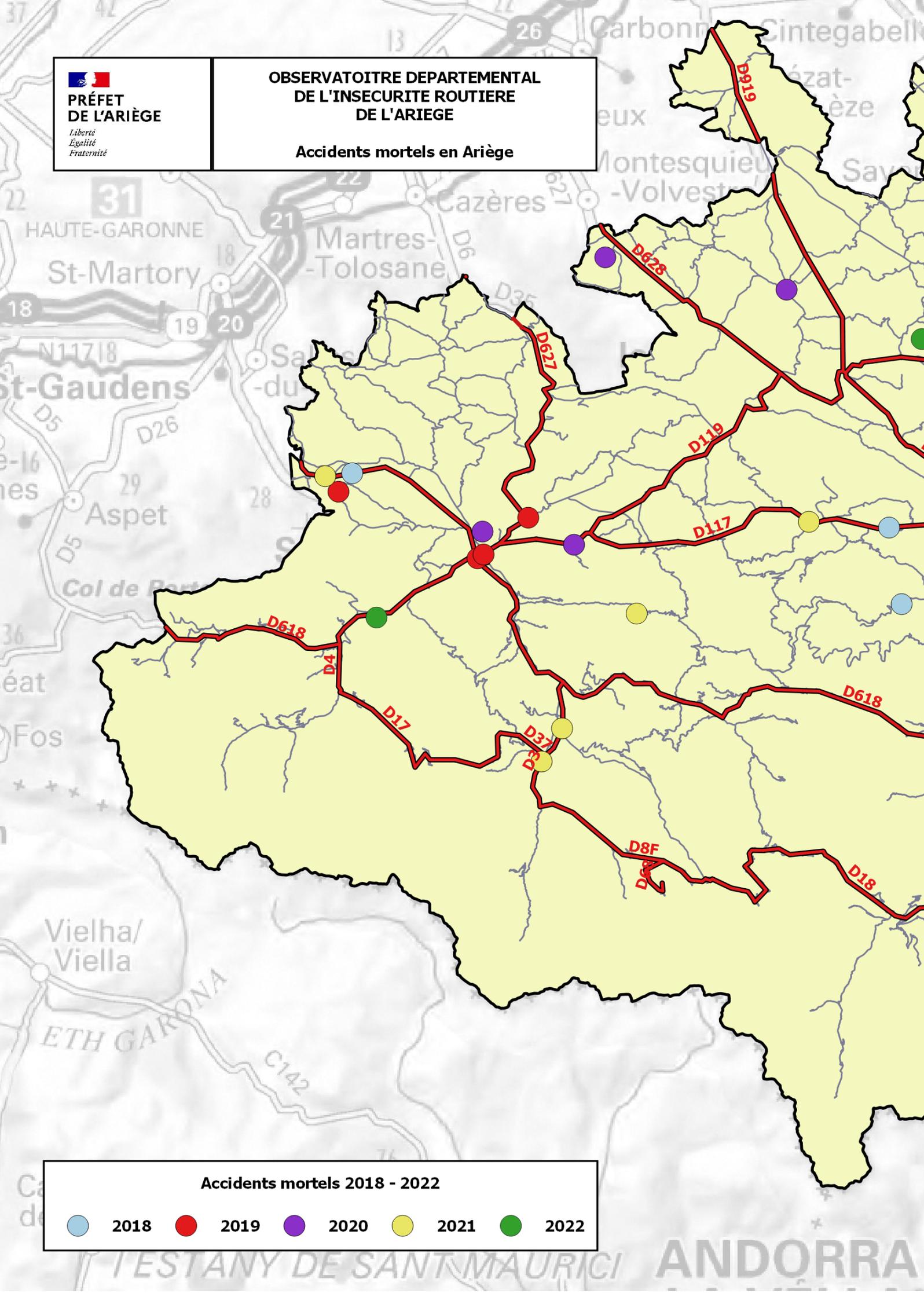


Répartition par catégorie d'usagers

2018/2022	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	>= 75 ans	total
Piéton+EDP	11	3	4	6	17	19	13	73
Bicyclette	4	4	6	10	15	9	3	51
Cyclomoteur	3	39	13	7	7	1	0	70
Motocyclette <= 125 cm ³	0	10	2	8	4	1	0	25
Motocyclette > 125 cm ³	0	1	15	34	34	5	2	91
VL/VU	44	17	146	163	124	48	47	589
PL seul (PTAC > 7,5t)	1	0	0	2	8	0	0	11
Autres	0	0	4	2	9	6	0	21
Ensemble	63	74	190	232	218	89	65	931

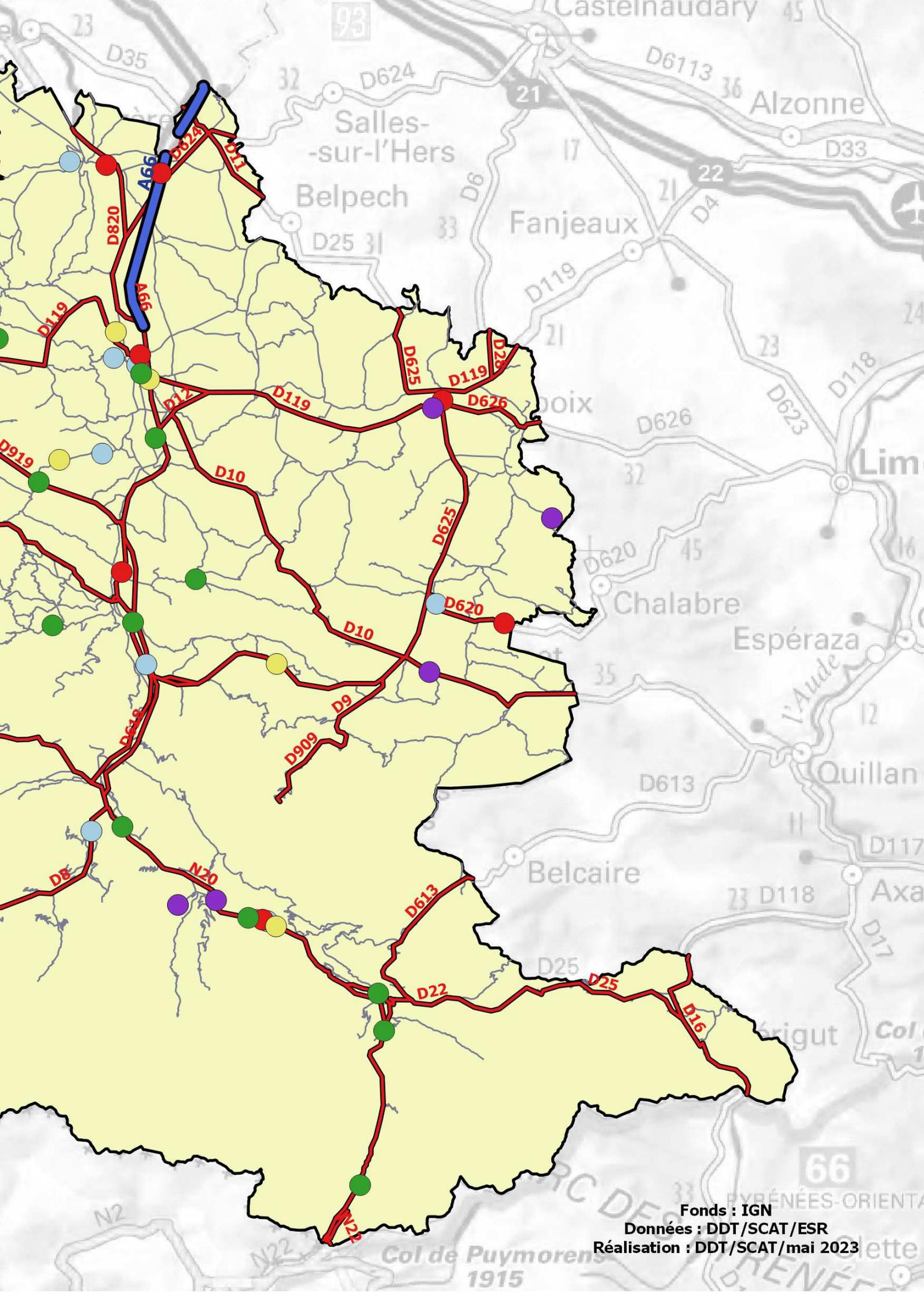
63 % des blessés sont des usagers de VL/VU (589) et 33 % des blessés (310) sont des usagers vulnérables (piétons et usagers d'engins de déplacement personnel, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes). Dans cette catégorie, 2 blessés sont recensés pour la première fois en usagers d'EPD motorisés.

69 % des piétons/cyclistes blessés sont âgés de plus de 45 ans (76). 69 % des blessés (80) concernés par un accident impliquant au moins une motocyclette font partie de la tranche d'âge 25-64 ans.



Accidents mortels 2018 - 2022

-  2018
-  2019
-  2020
-  2021
-  2022

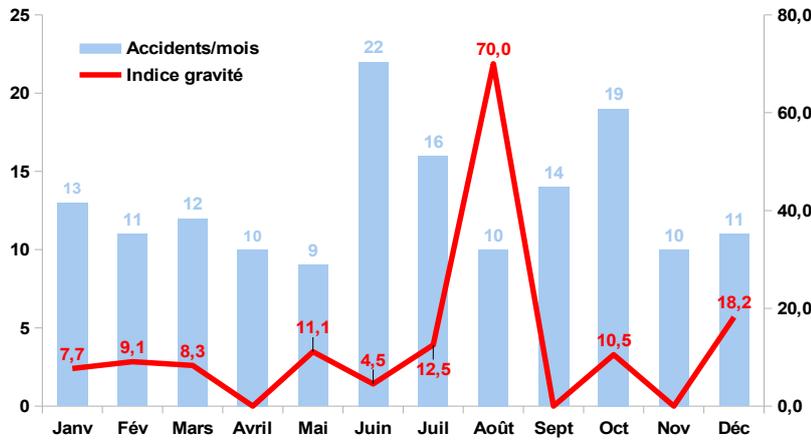


Fonds : IGN
Données : DDT/SCAT/ESR
Réalisation : DDT/SCAT/mai 2023

3. LES ACCIDENTS CORPORELS

Chiffres clés 2022 :
157 accidents
dont 13 mortels

Répartition mensuelle des accidents



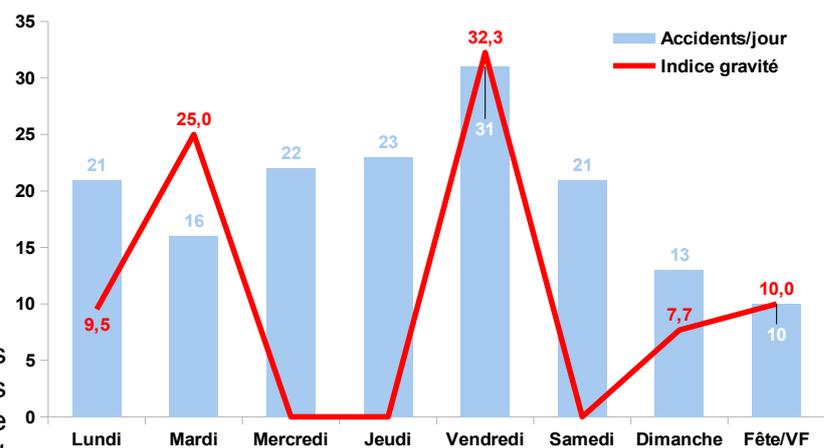
* Indice de gravité = (nombre de tués / nombre d'accidents) x 100

Sur les 157 accidents corporels recensés en 2022, 22 ont eu lieu au mois de juin. Le nombre d'accidents est également élevé en octobre (19). Le mois de mai compte le moins d'accidents (9). Le mois d'août avec 2 accidents mortels dont un avec 6 tués, enregistre le plus haut indice de gravité* (70) alors que l'indice moyen des 11 autres mois est de 7,4.

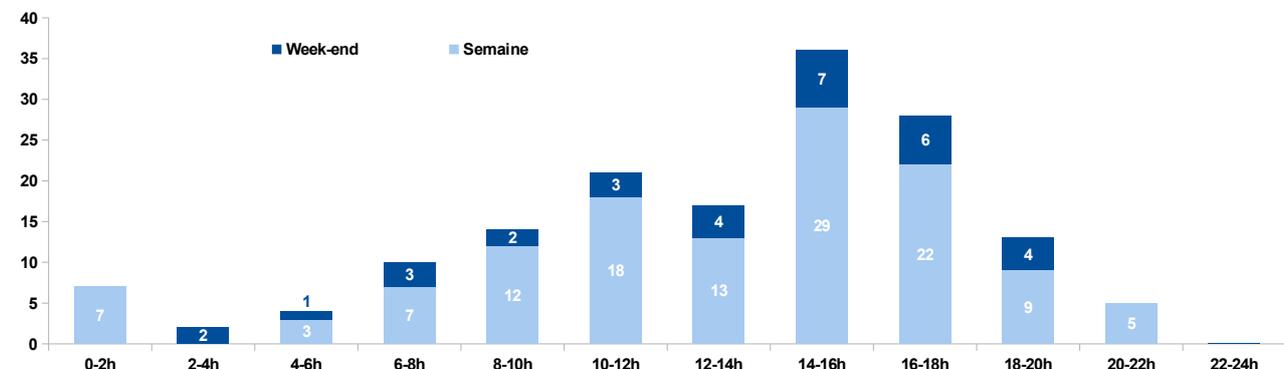
Répartition journalière des accidents

En 2022, les accidents se sont produits en plus grand nombre les vendredis (31). Les lundis, mercredis, jeudis et samedis sont marqués par une accidentalité plus marquée que les mardis et dimanches (entre 21 et 23 accidents pas jour). 28 % des accidents sont recensés les week-ends, fêtes et veilles de fêtes.

La gravité des accidents est plus marquée le vendredi, avec 10 tués pour 31 accidents soit un indice de gravité de 32,3. Ce fort indice est lié également à l'accident du mois d'août faisant 6 morts (un vendredi). Les mercredis, jeudis et samedis n'enregistrent aucun tué.



Répartition horaire des accidents



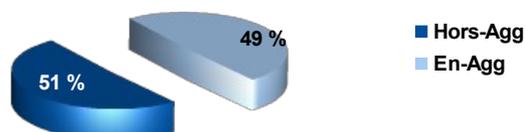
Le nombre d'accidents est plus significatif entre 14 h et 18 h (41 %). Le créneau 14-16 h compte le plus d'accidents en semaine (29) et le week-end (7). 40 % des accidents qui se sont produits le week-end le sont également dans le créneau 14-18 h. Très peu d'accidents se sont produits entre 22 h et 6 h (8 %) et aucun tué n'est à déplorer dans ces horaires. 9 des 13 accidents mortels se sont produits dans la tranche horaire 14-18 h. Le créneau horaire 22h-24 h ne comptabilise aucun accident corporel.

3. LES ACCIDENTS CORPORELS

Chiffres clés 2022 :
157 accidents
dont 13 mortels

Répartition selon le lieu

Pourcentage accidents corporels selon le milieu



En 2022, la répartition des accidents corporels hors agglomération / en agglomération est relativement homogène (respectivement 80 et 77 accidents). Cependant, plus des 2/3 des accidents graves (52/75) se sont produits hors agglomération et 8 accidents mortels sur 10 ont eu lieu en rase campagne.

Répartition selon le type de réseau

71 % des accidents corporels sur se sont produits sur le réseau routier départemental en 2022.

Toutefois, le réseau national recense le plus fort indice de gravité (nb d'accidents mortels / nb d'accidents x 100 = 25). En 2022, il n'y a pas eu d'accident corporel sur le réseau autoroutier. 2 accidents mortels ont eu lieu sur le réseau communal.

2022	Nombre accidents	%	IG
Autoroute	0	0,0	0,0
R.N.	24	15,3	25,0
R.D.	111	70,7	4,5
V.C. et autres	22	14,0	9,1
Totalité des accidents sur la période	157	100,0	8,1

Autoroute : 16 km – RN : 91 km – RD : 2667 km – VC : 3307 km

Réseau	Section	Tués/10 km
RN20	Tarascon (giratoire Arignac) - Ax-les-Thermes (giratoire RN20/D613)	5,00
RD117	Lavelanet - St Paul-de-Jarrat (giratoire La Charmille)	1,52
RN20	Foix (tunnel tête sud) – Tarascon (giratoire fin 2x2)	1,48
RD117	Saint-Girons - Limite Haute-Garonne	1,31
RN20	Ax-les-Thermes (giratoire RN20/D613) – Tunnel du Puymorens (plus RN320)	0,91
RD119	Mirepoix (giratoire D119/625) – Pamiers (giratoire entrée est)	0,91
RD117	Foix – Castelnaud-Durban	0,91
RD117	Limite Aude - Lavelanet	0,77
RD919	Pailhès – Foix (giratoire entrée nord)	0,53
RD117	Castelnaud-Durban - Saint-Girons	0,45

Sur la période 2018-2022, 18 personnes ont perdu la vie sur la RN 20 (29 % de la totalité des tués), dont 17 sur la section située au sud du tunnel de Foix. 3 des 10 sections les plus meurtrières sont d'ailleurs recensées sur cette portion sud de la RN 20.

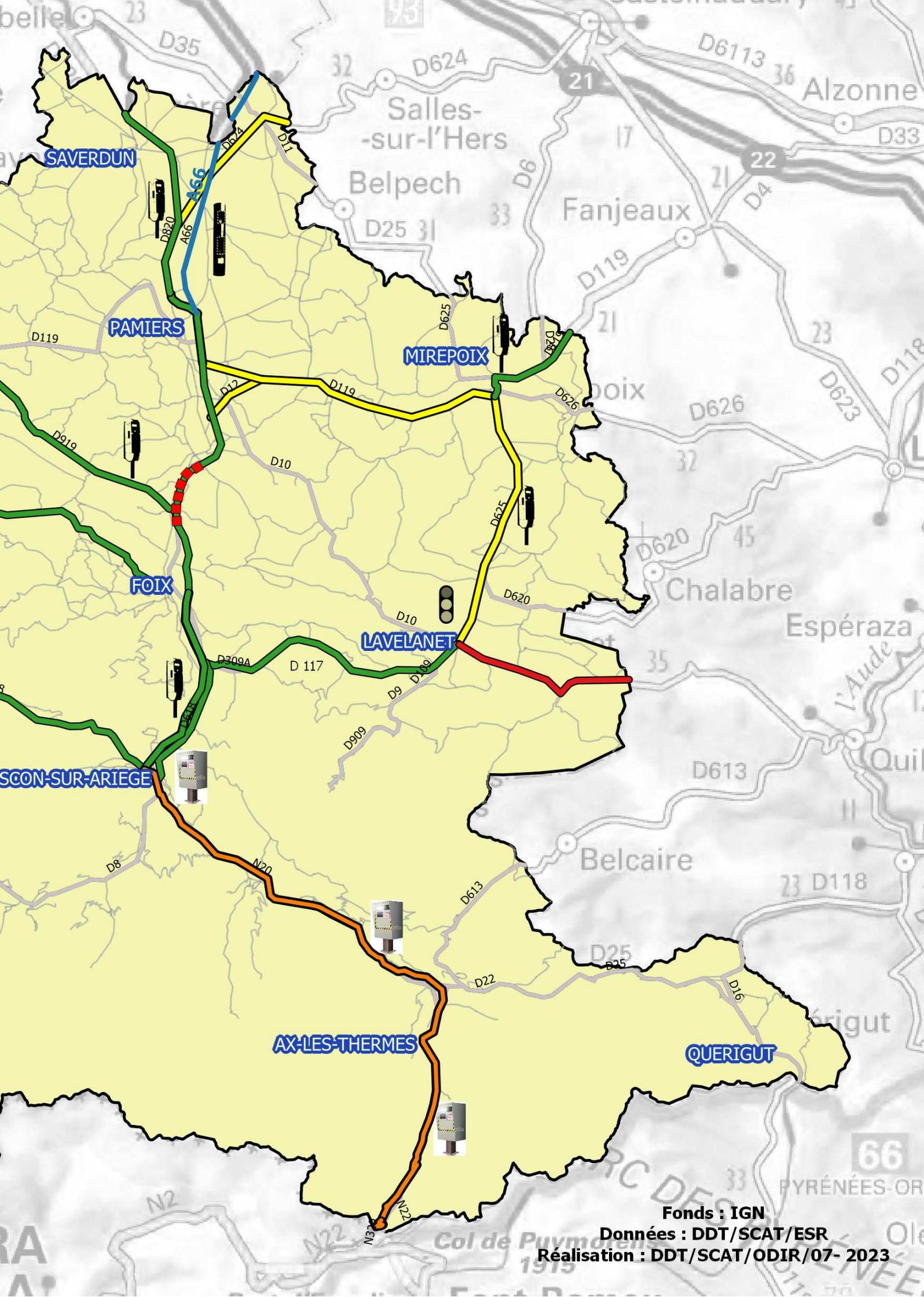
Concernant le réseau départemental, 9 tués sont recensés sur les 5 sections de RD 117 dont 3 entre Lavelanet et Saint-Paul-de-Jarrat (dans 1 même accident), 2 entre Saint-Girons et la limite de la Haute-Garonne et 2 autres entre Foix et Castelnaud-Durban. 2 personnes ont été tuées sur la RD 119 entre Mirepoix et Pamiers et 1 sur la RD 919 entre Pailhès et Foix.

Ces 10 sections représentent 46 % des tués sur le département (29/63).



Nb Acc avec au moins 1 mort ou 1 blessé hospitalisé sur 10 km





Fonds : IGN

Données : DDT/SCAT/ESR

Réalisation : DDT/SCAT/ODIR/07- 2023

4. LES FACTEURS ET LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Chiffres clés 2022 :
157 accidents
dont 13 mortels

Le facteur « alcool »

Sur la période 2018-2022, dans 103 accidents (sur un total de 666) un conducteur était alcoolisé. Ces accidents avec présence d'alcool représentent ainsi près de 15 % de la totalité des accidents sur cette période. 13 accidents mortels avec conducteur alcoolisé ont provoqué autant de décès. 153 personnes ont été blessées dans un accident avec alcool, dont 55 hospitalisées. Dans 77 % des accidents avec conducteur alcoolisé, le taux d'alcool mesuré était supérieur à 0,8 g/l. Le nombre de victimes graves (tués, blessés hospitalisés) est 1,8 fois plus élevé lorsque l'alcoolémie du conducteur est supérieur au taux délictuel (0,7 victimes graves par accident avec taux délictuel contre 0,4 avec taux infractionnel).

88 % des accidents avec un conducteur alcoolisé se sont produits hors intersection, 59 % hors agglomération, 61 % de nuit et 54 % en semaine.

Sur les 13 accidents mortels, 10 se sont déroulés de nuit et 9 en semaine.

Le nombre de victimes est plus important dans les accidents survenus la nuit (59%) et le week-end (52%).

2018-2022	Nb d'acc avec alcool	Nb d'acc mortels	Nb d'acc avec tués ou BH	Nb de tués	Nb total de blessés	dont BH
En intersection	12	1	7	1	15	6
Hors intersection	91	12	55	12	138	49
En agglomération	42	2	18	2	74	17
Hors agglomération	61	11	44	11	79	38
De jour	40	3	20	3	65	18
De nuit	63	10	42	10	88	37
Semaine	56	9	35	9	70	26
Week-end	47	4	27	4	83	29

Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 18 chez les conducteurs alcoolisés, avec un effet-dose marqué. Selon les résultats ACTUSAM, le risque est multiplié :

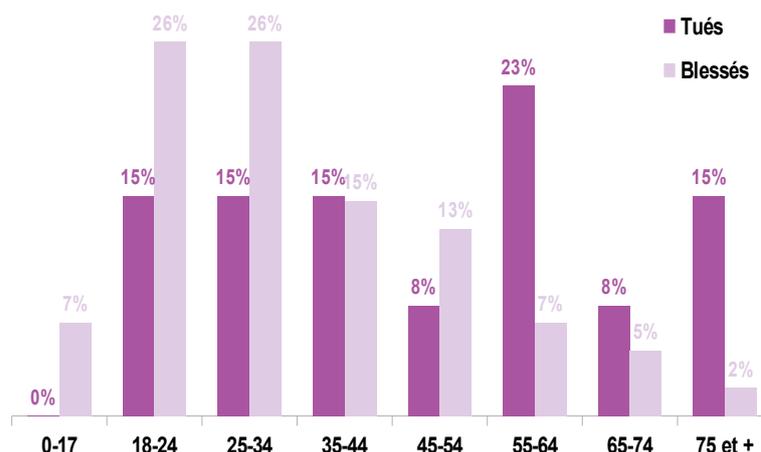
Conducteur en présence d'alcool	Nbre d'acc	%	Nbre d'acc mortels	Nbre de tués	Nbre total de blessés	Dont BH
En infraction	22	21 %	2	2	50	7
En délit	79	77 %	11	11	99	48
Autres	2	2 %	0	0	4	0

- par 6,4 entre 0,5 et 0,8 g/l,
- par 8,3 entre 0,8 et 1,2 g/l,
- par 24,4 entre 1,2 et 2 g/l,
- jusqu'à 44,4 au-delà de 2 g/l.

1/3 des tués et la moitié des blessés font partie des tranches d'âge allant de 18 à 34 ans. Les plus jeunes (moins de 25 ans) sont fortement touchés par les accidents avec alcool. Ils représentent 38 % des victimes (tués et blessés). La tranche d'âge la plus concernée par la mortalité est celle des 55-64 ans (1/4 des tués). La part des tués chez les plus de 75 ans représente 15 %.

Selon une étude MILDECA 2019 sur la consommation d'alcool en France, 3,4 millions de personnes ont une consommation à risque.

Répartition des tués et blessés par tranche d'âge (accidents avec conducteurs alcoolisés)

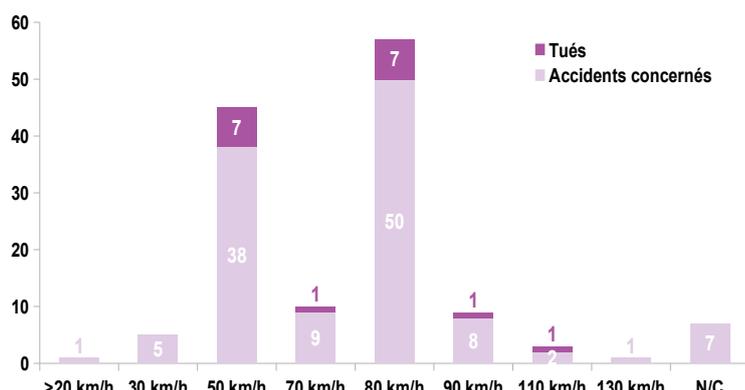


4. LES FACTEURS ET LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Chiffre clé 2022 :
108 M€

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée »

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.



* 1^{er} juillet 2018 (loi LOM) : abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h sur certains axes.

Pour la période 2018-2022, le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » apparaît dans 18 % des accidents corporels (119/666).

Ce facteur est constaté dans 30 % des accidents mortels (16/54). Il intervient plus souvent sur les routes où la vitesse maximale autorisée est limitée à 80 km/h* (42 %) et à 50 km/h (32 %). C'est sur ce type de routes que sont recensés le plus de tués (14/17).

Les accidents avec le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » se produisent dans 69 % des cas sur RD (82/119) et représentent 59 % des tués (10/17).

Le reste des accidents se produit, pour l'essentiel, sur les RN et les VC dans des proportions moindres (31 %). Le réseau RN est très limité (91 km) et le réseau communal est concerné par bien moins de trafic que le réseau départemental.



Coût de l'insécurité routière

Le coût de l'insécurité routière est établi en prenant en compte les coûts marchands directs (frais médicaux, coûts matériels et frais généraux), les coûts marchands indirects (perte de productions futures, temporaires et potentielles de la descendance potentielle des accidentés) et les coûts non marchands fondés sur la jurisprudence des compagnies d'assurance (préjudice moral...).

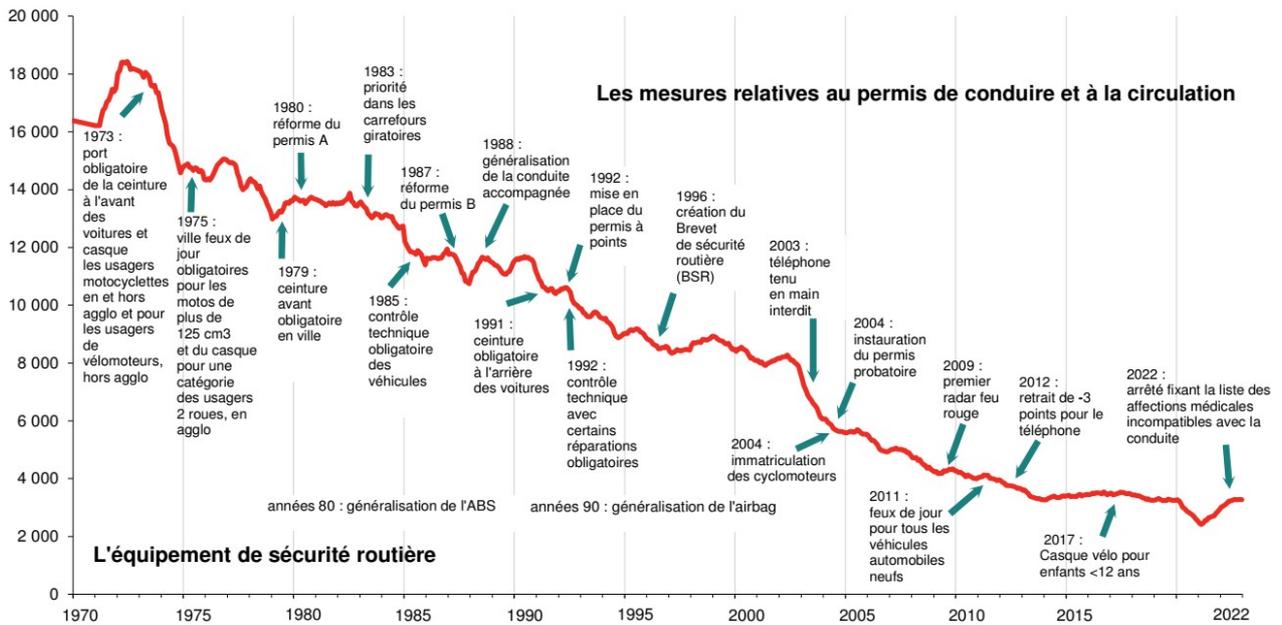
Les valeurs tutélaires de l'insécurité routière évoluent selon le PIB par habitant. Pour l'année 2022, elle s'élèvent à :

- 3,792 millions d'euros pour une personne tuée,
- 474 005 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 18 960 euros pour un blessé léger,
- 5 814 euros pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

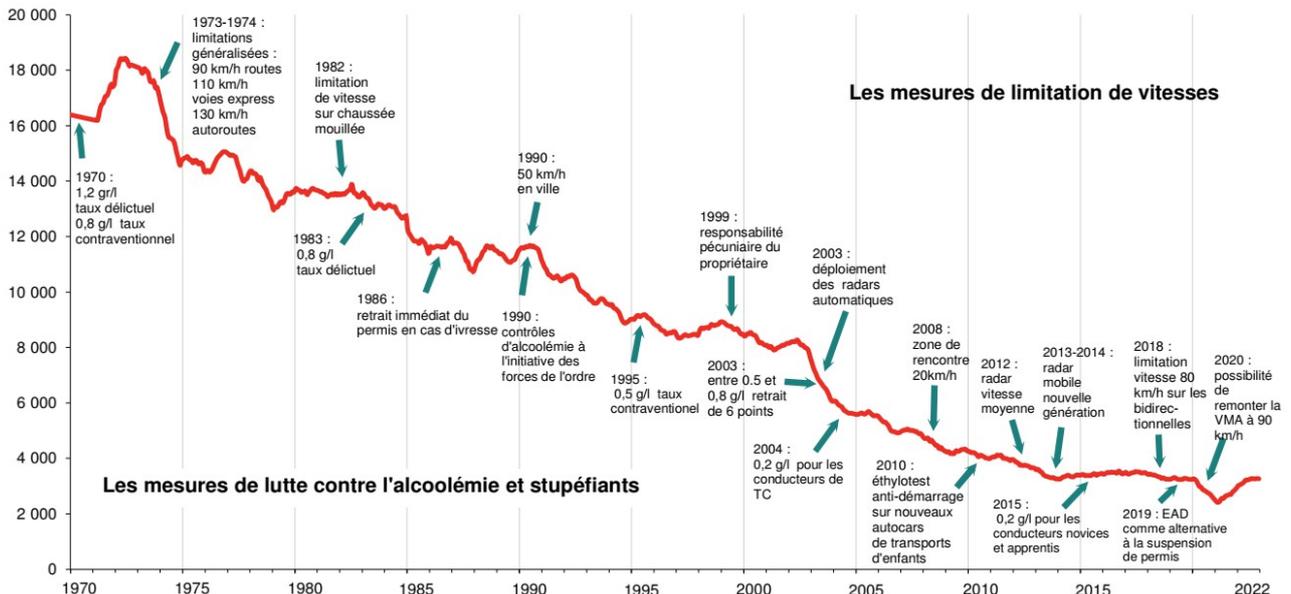
En 2022, le coût de l'insécurité routière sur le département hors dégâts matériels est ainsi estimé à 108 millions d'euros (+ 38 % par rapport à l'année précédente).

LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2022 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2022 (moyenne glissante sur 12 mois)



5. QUELQUES TEMPS FORTS DE L'ACTUALITÉ SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2022



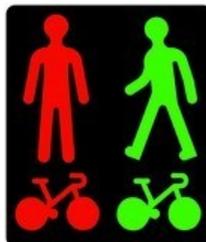
14/01/2022 | Feu vert de l'ONU aux véhicules sans conducteur

Concernant les véhicules à conduite automatisée, un amendement important à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière a été définitivement adopté le 14 janvier 2022. Il prévoit que l'obligation, stipulée dans la Convention selon laquelle "tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur", est réputée satisfaite si la conduite est déléguée à

un système de conduite automatisé qui remplit toutes les conditions de sécurité, tant techniques que de respect des règles de circulation. Sur les routes de l'hexagone, les véhicules autonomes ne pourront circuler que sur des parcours prédéfinis dont l'adéquation avec les capacités du véhicule aura été vérifiée et validée. La conduite automatisée permet d'espérer une importante amélioration de la sécurité routière, une très large majorité des accidents étant imputable à des erreurs humaines.

05/07/2022 | Le code de la route accueille de nouvelles signalisations routières

Feu piéton-cycliste, compte à rebours pour traverser, distances de sécurité dans les tunnels : vous avez peut-être déjà vus ces nouveaux panneaux. La signalisation routière évolue régulièrement pour améliorer la sécurité des usagers. L'arrêté du 13 juin 2022 concernant la signalisation des routes et des autoroutes,



paru au Journal officiel du 5 juillet 2022 intègre dans le Code de la route de nouvelles signalisations pour sécuriser la traversée des piétons sur les passages qui leur sont réservés, le déplacement des cyclistes et la circulation dans les tunnels.



19/07/2022 | Opération « La Route se partage » organisée lors de l'étape Carcassonne – Foix du Tour de France, pour sensibiliser cyclistes et automobilistes au partage de la chaussée.

Mis en place par la coordination sécurité routière du département, ce stand a été animé par 6 intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) et 1 agent de la DDT, qui ont répondu aux questions du public sur le partage de la route. L'objectif était de rappeler les règles de bonne conduite et les bons comportements à adopter, que l'on soit conducteur, cycliste, adulte ou enfant, au travers de diverses documentations, de quiz, de distributions d'objets sécurité routière, etc...

28/11/2022 | Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) adopte 9 nouvelles recommandations à l'attention du Gouvernement.

Le CNSR, instance regroupant l'ensemble des parties prenantes de la sécurité routière avec pour mission de formuler des avis et recommandations au Gouvernement, s'est réuni le 28 novembre 2022 en séance plénière. Le CNSR a adopté 9 recommandations



dans l'objectif de lutter encore plus efficacement contre l'insécurité sur les routes. Elles concernent les thèmes suivants : « Médicaments et conduite », « L'indispensable reconnaissance des blessés », « Stratégie de mobilisation des branches professionnelles au risque routier », « Infrastructures et usagers vulnérables », « Mieux prévenir, dépister, intervenir contre la conduite sous influences (alcool et stupéfiants) », « Evaluer, prévenir et réduire les blessures psychologiques », « Pour des infrastructures urbaines propices aux déplacements de tous les usagers », « De la bonne utilisation des aides à la conduite » et « Mieux lutter contre l'usage du téléphone en circulant, un distracteur qui piège ».

QUELQUES DÉFINITIONS

Accident corporel de la circulation

Il provoque au moins une victime, survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule motorisé ou non.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou n'impliquent pas de véhicules.

Accident grave

Un accident grave comporte au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

Accident mortel

Un accident mortel comporte au moins un tué.

Blessés

Parmi les blessés on distingue:

– Les blessés hospitalisés: blessés dont l'état nécessite plus de vingt-quatre heures d'hospitalisation.

– Les blessés légers: victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de vingt-quatre heures.

NB: dans ce bilan, le terme « blessés » regroupe les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Tués

Victimes décédées lors de l'accident ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Usagers vulnérables

Usagers n'ayant pas de protections suffisantes en cas de choc avec un véhicule, comme: un motard, un cycliste, un piéton, etc. Plus la vitesse est importante au moment d'un choc et plus leurs chances de survie sont faibles.

Taux légal d'alcool

> 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l de sang pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun.

Taux délictuel d'alcool

≥ 0,8 g/l de sang.

Mobilités douces

Les mobilités douces sont composées par les piétons (y compris les engins de déplacement personnels - EDP), les vélos (y compris les vélos à assistance électrique – VAE) et les engins de déplacement à moteur (EDP m).

Piéton

Dans la catégorie des piétons sont également comptabilisés tous les engins de déplacements personnels non motorisés (skate-board, trottinette, rollers...).

Vélo

Dans la catégorie des vélos sont également comptabilisés tous les engins de déplacements personnels motorisés (skate-board et trottinette électrique, vélo à assistance électrique...).

Cyclomoteur

Deux-roues motorisés dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ et dont la vitesse est limitée à 45 km/h.

Motocyclette légère

Deux ou trois-roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ et inférieure à 125 cm³.

Motocyclette lourde

Deux ou trois-roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³.

Voiture

Dans le document, on trouvera les termes de véhicules légers (VL) ou véhicules de tourisme. Il s'agit de véhicules dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 t et peuvent être conduit avec un permis B, ils sont regroupés avec les véhicules utilitaires légers (VU).

Poids lourds

Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PATC supérieur à 3,5 t.



Florence LAWRENCE
Inventrice de l'ancêtre
du clignotant
1914



Alaina GASSLER
Inventrice d'une solution pour éliminer
les angles morts dus à l'encadrement
du pare-brise
2019



Agnès POULBOT
Inventrice d'un pneu de camion auto-régénérant
2013



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

1941
Hedy Lamarr invente un système
de codage des transmissions qui est
à l'origine du GPS et du wifi.

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE