



## DEPARTEMENT DES PYRENEES-ORIENTALES

### ASSISES DEPARTEMENTALES DE LA SECURITE ROUTIERE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION 2008-2012

#### Caractérisation des enjeux : deux-roues motorisés

Les résultats synthétiques présentés ci-dessous sont issus du fichier BAAC (cf. glossaire. Ils portent sur la période 2003-2007. Ils ont été traités par l'outil statistique CONCERTO utilisé par l'ODSR.

Le choix a été de différencier les deux-roues motorisés en deux classes distinctes définies comme suit:

- les cyclomoteurs comprenant tous les véhicules d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>
- tous les autres véhicules d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>.

En effet d'une part la conduite des véhicules de plus de 125 cm<sup>3</sup> exige un permis spécifique et d'autre part le comportement et la culture de ces 2 catégories d'usagers usagers sont totalement différents.

On notera qu'une récente étude de l'UMRESTTE (INRETS-Université de Lyon) publiée par l'institut de veille sanitaire en mai 2008 sur la base de données issues d'un fichier accident portant sur les années 1996 à 2004, permet aujourd'hui d'affirmer qu'en France, **le risque d'être lourdement handicapé (séquelles majeures) lors d'un accident de la route est égal au risque d'être tué** (tous mode de transport). Pour les cyclistes et les usagers des 2RM, le risque de handicap lourd est beaucoup plus élevé que celui d'être tué. On observe un sur-risque de blessures chez les hommes et chez les jeunes. L'étude du registre médical des victimes d'accidents de la route montre également que (pour diverses raisons) **le nombre de blessés est largement sous-estimé par rapport aux données des forces de l'ordre ; il serait en fait de l'ordre de 3,4 fois supérieur, toutes gravités confondues et 1,8 fois pour les blessés graves**. Quand les données de 2002 à 2007 seront traitées, l'étude pourrait donc confirmer ou infirmer l'hypothèse souvent avancée que la baisse des tués serait compensée par une hausse des blessés très graves.

Notons par ailleurs que le pourcentage d'accidents graves, tous enjeux confondus, sur les années 2005 à 2007 est :

En milieu urbain de 61,9 % dans les PO, alors qu'il est en moyenne de 56,1 % en région LR et 36 % sur le plan national

En rase campagne, il est de 73,8% dans les PO, de 73 % au niveau régional et de 63,4 % au niveau national.

### Quelques ordres de grandeur :

Dans le département, entre 2003 et 2007 le parc des cyclomoteurs et scooters a progressé de 116% pour les véhicules neufs et de 80 % pour les occasions. Pour les grosses cylindrées les immatriculations des véhicules neufs ont augmenté de 10,5% et celle des véhicules d'occasion de 58,5%.

Au niveau national, depuis 35 ans, le parc des cyclomoteurs a été divisé par 5, celui des motocyclettes a été multiplié par 5,8 ; Dans le même temps, le nombre de tués en cyclomoteurs a été divisé par 8 et par 2,3 en motocyclettes.

Bien qu'ils ne représentent que 1% du trafic sur les routes (à comparer aux 74 % des VL), la catégorie des 2RM représente plus de 23 % des tués au niveau national (6,7% pour les cyclomoteurs et 16,3% pour les motocyclettes). Le sur-risque moto est en France très supérieur à celui des autres pays européens (à kilométrage équivalent : 3 fois plus de tués en France qu'en Allemagne). Parmi tous les tués, 20% des hommes sont des motocyclistes (5% des femmes).

Au niveau national les conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 7,7% des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,8% pour les conducteurs de VL. Pour les accidents mortels ces taux sont respectivement de 29,8% et 18,2%.

En ce qui concerne les motocyclistes, plus d'un tué sur quatre est âgé de 18 à 24 ans (26,3%) et près de 3 motocyclistes tués sur 5 ont moins de 35 ans.

## ANALYSE LOCALE :

### Accidentalité Générale de 2003 à 2007 sur tous les types de réseaux

	Accidents	Tués	BH	BNH
<b>2003</b>	388	46 (49)	153 (151)	376
<b>2004</b>	342	47 (50)	129 (126)	311
<b>2005</b>	300	38	208	139
<b>2006</b>	324	41	205	224
<b>2007</b>	314	26	254	188
<b>Ensemble</b>	<b>1668</b>	<b>198 (204)</b>	<b>949(944)</b>	<b>1238</b>

*Le 1er janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé. (cf glossaire)*

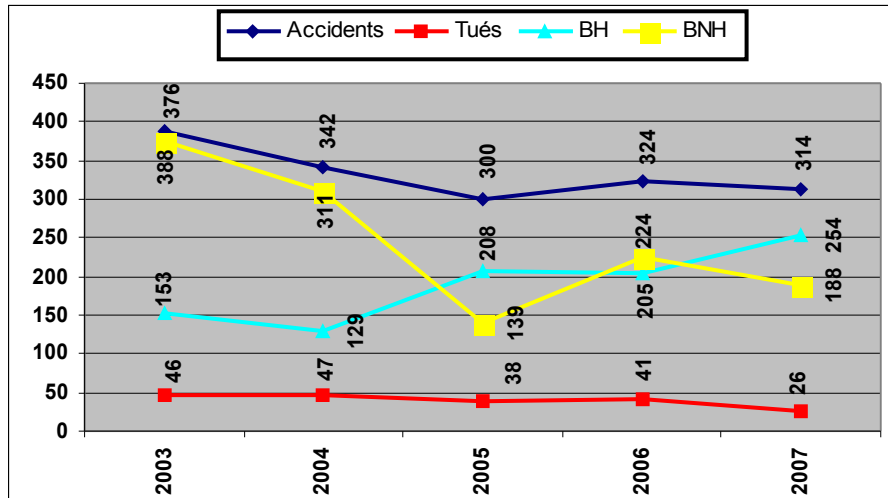
*Pour l'évolution du nombre de tués au cours du temps, il faut multiplier, pour les années avant 2005 (2004, 2003, 2002 ...) le nombre de tués par 1,069.*

*Nous prendrons cette information pour l'accidentologie globale, mais les calculs seront basés sur l'accidentalité dénombrée par mesure de précision.*

### Accidentalité sur le territoire de PMCA de 2003 à 2007 sur tous les types de réseaux

	Accidents	Tués	BH	BNH
<b>2003</b>				
<b>2004</b>				
<b>2005</b>				
<b>2006</b>				
<b>2007</b>				
<b>Ensemble</b>				

## Evolution du nombre d'accidents et de victimes



On observe une baisse générale des accidents. A contrario les blessés hospitalisés ont augmenté.

## Accidentalité des 2RM

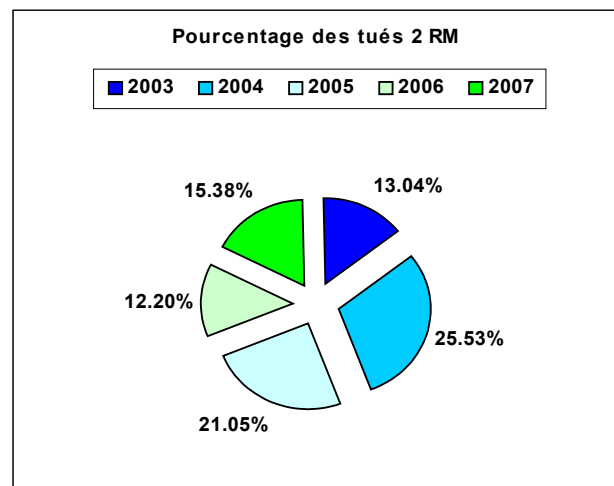
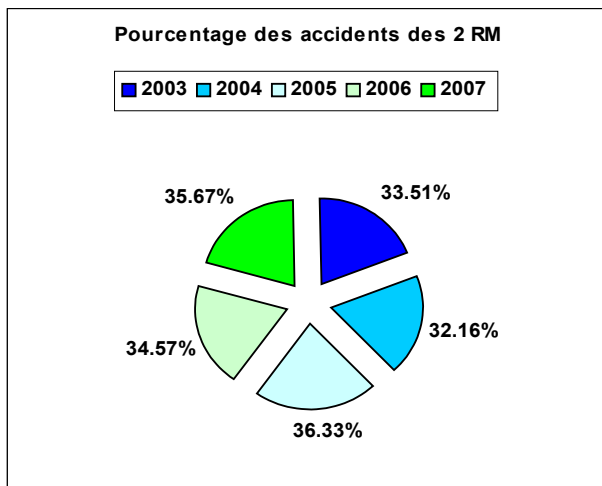
	Accidents total	Accidents cyclo	Accidents moto	2 RM	%
2003	388	69	61	130	33.51
2004	342	67	44	111	32.16
2005	300	56	52	108	36.33
2006	324	63	49	112	34.57
2007	314	70	42	112	35.67
<b>TOTAL</b>	<b>1668</b>	<b>325</b>	<b>248</b>	<b>573</b>	<b>34.35</b>

Sur la période 2003- 2007 l' accidentalité des 2 RM représente plus d'un tiers des accidents de la route **34,35%**.

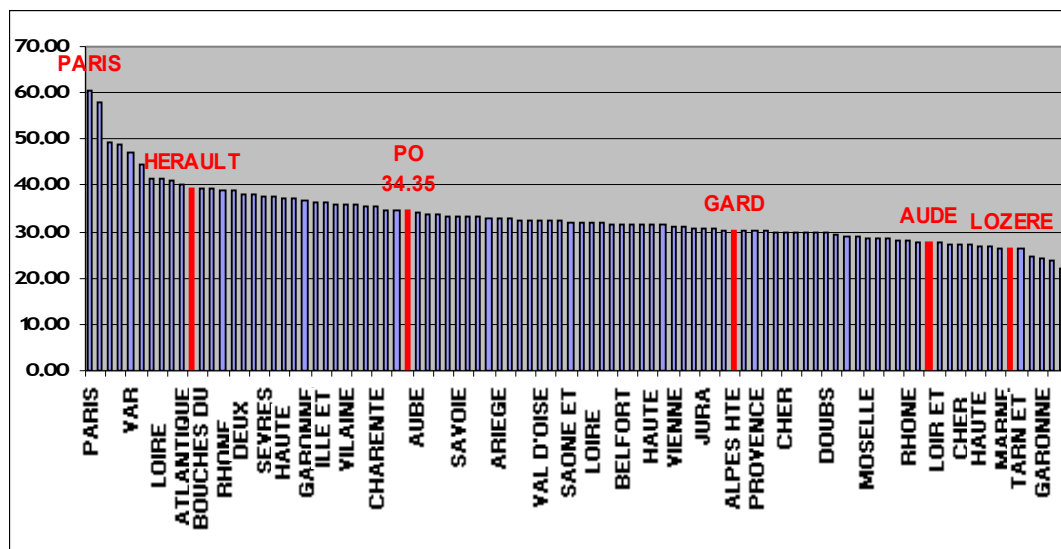
Les tués en 2 RM représentent **17.67%** du nombre total des tués total.(35 sur 198).

On observe toutefois une baisse importante de cette proportion pour les tués.

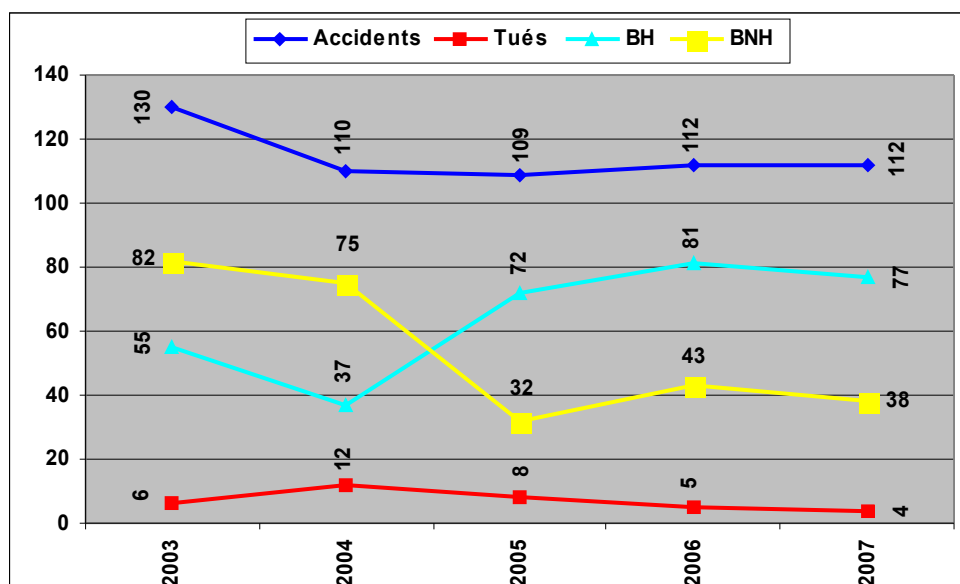
En 2004 nous comptons plus de 25% des tués alors qu' en 2007 on observe 15,38%



## Situation par rapport au niveau national



## Evolution des accidents et des victimes des deux roues motorisés



Le nombre d'accidents reste quasi le même depuis 2004. On observe une légère baisse des tués et des blessés non hospitalisés mais une hausse des blessés hospitalisés.

## Répartition des accidents des 2RM

	En agglo	Hors agglo	Total
Accidents corporels	324	249	573
Nombre de tués	12	23	35
Nombre de blessés hospitalisés	160	162	322
Nombre de blessés non hospitalisés	170	100	270
<b>Nombre de victimes</b>	<b>342</b>	<b>285</b>	<b>627</b>

L'accidentalité des 2 RM est plus importante en agglomération, toutefois l'indice de gravité (Ig) par rapport aux victimes est inférieur : 3,50 en agglo pour 8,07 en rase campagne.

\*Ig : Indice de gravité par rapport aux victimes = Nbre de tués / Nbre de victimes \* 100.

## Répartition selon les types de voie :

VC, RD, RN, A9.

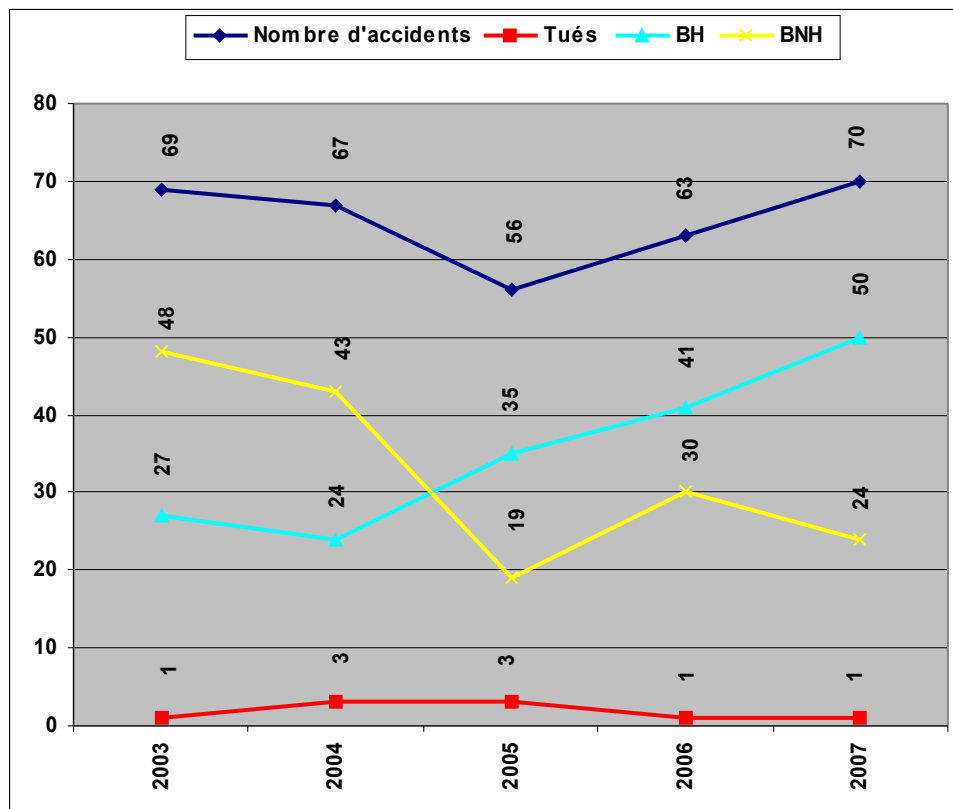
### DEUX-ROUES MOTORISES : Cyclomoteurs et tous véhicules =< à 125cm<sup>3</sup>

Dans le département des Pyrénées-Orientales, le parc de cyclomoteurs dans la période considérée est en constante évolution + **116%** de 2003 à 2007

### Quelques chiffres à retenir pour la compréhension du document

Accidents	Cyclo impliqués	Victimes	Eléments renseignés dans les fichiers BAAC			
			Casques	Agés	Trajet	Alcoolémie
325	331	350	331	328	306	309

### Evolution de l'accidentalité des cyclomoteurs & scooters (=< 125 cm<sup>3</sup>) 2003-2007



On déplore une augmentation des accidents et des blessés hospitalisés

## Répartition des accidents

	En aggro	Hors aggro	Total
Accidents corporels	222	103	325
Nombre de tués	7	2	9
Nombre de blessés hospitalisés	109	68	177
Nombre de blessés non hospitalisés	119	45	164
<b>Nombre de victimes</b>	<b>235</b>	<b>115</b>	<b>350</b>

Les tués en cyclomoteurs représentent **4,55%** du nombre total des tués.(9 sur 198)

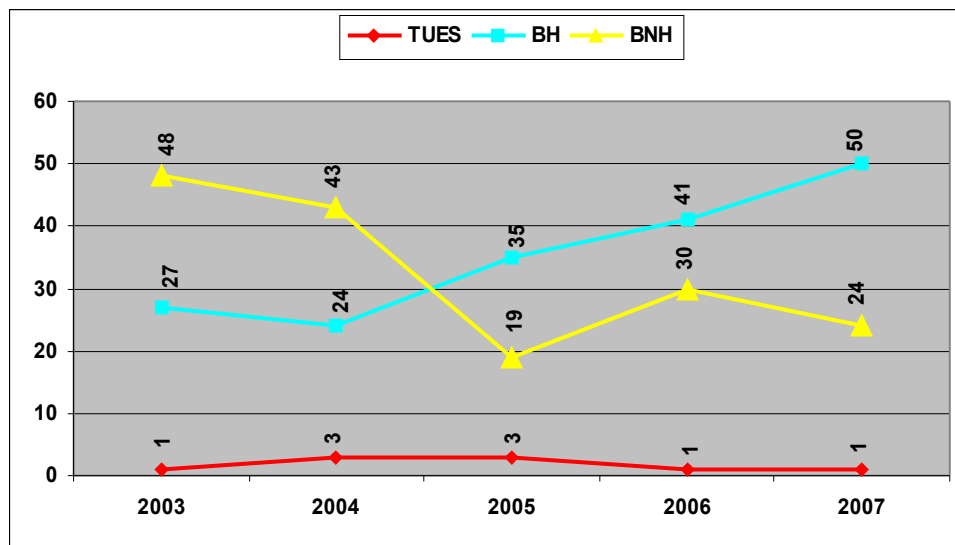
Le milieu urbain est le plus vulnérable pour ce type de véhicule . On y observe 3 fois et demie plus de tués et deux fois plus de blessés.

L'indice de gravité par rapport aux victimes est de 2,97 en milieu urbain et de 1,74 en rase campagne

*\*Ig : Indice de gravité par rapport aux victimes= Nbre de tués / Nbre de victimes\*100*

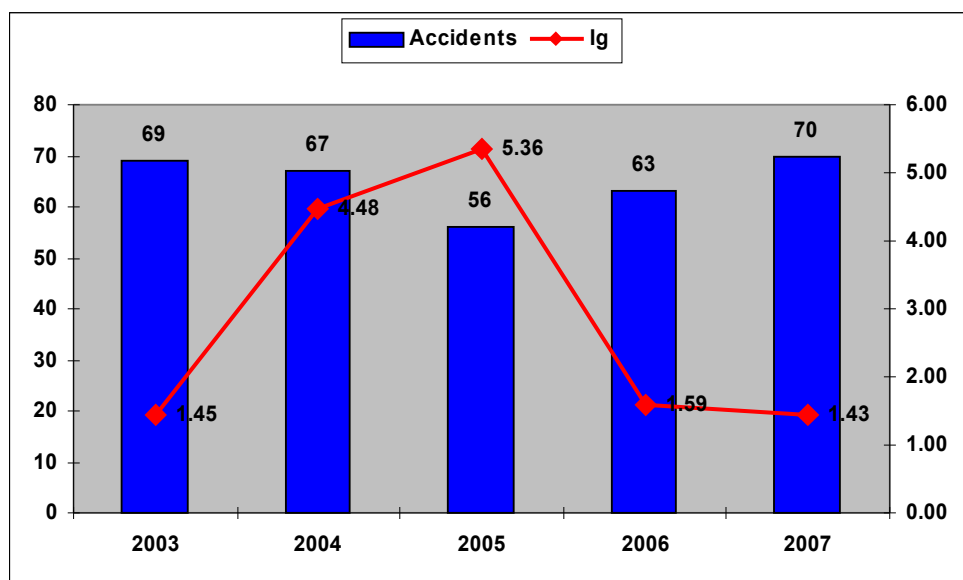
## Evolution du nombre de victimes :

Les blessés hospitalisés sont en augmentation constante.



## Evolution des accidents et de leurs gravités

On remarque sur ce tableau que l'indice de gravité des deux dernières années est en chute malgré un nombre semblable d'accidents, après une forte augmentation en 2004 et 2005.



\*Ig : Indice de gravité par rapport aux accidents = Nbre de tués / Nbre d'accidents \*100

### Répartition géographique

L'Aire Urbaine au sens de l'INSEE qui regroupe 60 communes réparties dans la plaine autour de Perpignan supporte 60,92% des accidents.

	Nombre d'accidents	Tués	BH	BNH
AIRE URBAINE	198	2	110	123
Ensemble	325	9	190	188
%	60.92	22.22	57.89	65.43

### Types de routes hors agglomération:

RN			RD			VC			AUTRE		
4			71			24			4		
T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH
1	2	2	1	46	37	0	18	15	0	2	1

\*Les accidents sur les D900 et D 914 (ex RN114 et RN9) sont comptés avec les RD .

### Accidents jour et nuit :

Entre 2003-2007, on compte 4 accidents mortels de jour pour 5 de nuit. L'étude des différentes années n'amène pas de remarques particulières.

### Sexe

Les hommes sont 4 fois plus concernés que les femmes (281 H 69 F) leur accidentalité est 6,5 plus grave. H : 9 tués et 152 BH , F : 25 BH on ne compte pas de tués.

## Port du casque Agglo et Hors agglomération

Hors agglomération						Agglomération					
Casques			Non casques			Casques			Non casques		
91			16			207			17		
T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH
2	54	35	0	11	5	6	93	108	1	10	6

Sur les 350 victimes 331 fichiers sont renseignés sur le port du casque .6 sont indéterminés, 13 non renseignés.

Sur les 115victimes hors agglomération 91 portaient un casque soit 79,13%

Sur les 235 victimes en agglomération 207 portaient un casque soit 88,08%

Sur le plan national en agglomération le taux du port du casque est de 95% et de 94,5% en ras campagne mais ces résultats sont à prendre avec précaution :le casque était il attaché ou simplement portaient par des blessés légers .

Les accidents en agglomération ont un indice de gravité de **2,89** pour les victimes porteur d' un casque. Pour les victimes non casqués il est de **5,88**

Le non-port du casque multiplie la gravité des accidents en milieu urbain par 2 pour les cyclomotoristes en agglomération.

*\*Ig : Indice de gravité par rapport aux victimes= Nbre de tués / Nbre de victimes\*100*

### Accidents sans tiers :

Sur les 325 accidents avec au moins un cyclomotoriste impliqués ,le pourcentage cyclomoteurs dans des accidents sans tiers est de 14,15% (46/325) alors qu' il est de 16,29% pour les VL.(230/1412).

Les accidents sont 7 fois moins élevée que celle des autres accidents de cyclomoteurs.

Ces accidents ont engendré 1/3 des tués. Et 1/5° des BH.

L' indice de gravité des accidents sans tiers est 3 fois plus élevé que celui des autres accidents de cyclomoteurs : Ig sans tiers :6,52. Ig avec tiers : 2,12 sur le plan national il est de 2, 2

*\*Ig : Indice de gravité par rapport aux victimes= Nbre de tués / Nbre de victimes\*100*

	Accidents	Tués	BH	BNH
Total	46	3	36	13

Ils se répartissent quasi également entre agglomérations et rase campagne A:22 et 24 H.A.

8 conducteurs sont au dessus du taux légal du seuil d' alcoolémie.39,13%

### Responsabilités :

Les cyclomotoristes sont présumés responsables dans 144 accidents où ils sont impliqués, soit 44,30%. Sur la totalité des accidents ils représentent 12,21%.Plan national 11,2%

Tableau par type d' usagers responsables sur la totalité des accidents renseignés

Total accidents	Responsabilités renseignés	VL - VU	Cyclo=<125cm3	Moto >125cm3	PL	Vélo	Piéton	Autres
1668	1179	842	144	109	34	18	31	7
	70,68%	71,42%	12,21%	9,24%	2,89%	1,52%	2,63	0,60%



### **Âges des impliqués :**

La tranche d'âge la plus représentée est celle des 14 –17ans. Ce qui correspond à la plus grande population des utilisateurs de ce type de véhicules.

66 cyclomotoristes sur 328 dont on connaît l'âge ont moins de 16 ans soit 20,12%. 56,40% ont entre 16 et 24 ans .

Tableau par tranches d' âges :

<b>8-13ans</b>	<b>14-17ans</b>	<b>18-24ans</b>	<b>25-35ans</b>	<b>36-46ans</b>	<b>47-57ans</b>	<b>58-64ans</b>	<b>+65 ans</b>
5	151	95	30	27	13	1	6
1,52%	46,04%	28,93%	9,15%	8,23%	3,96%	0,30%	1,83%

### **Trajet :**

<b>Impliqués</b>	<b>Autr</b>	<b>Courses</b>	<b>DomEco</b>	<b>DomTrav</b>	<b>Privé</b>	<b>UtProf</b>	<b>non renseignés</b>
331	13	3	10	53	221	6	25

Sur les 306 accidents renseignés (331-25):17,32.% des accidents ont eu lieu au cours d'un trajet domicile-travail. La tranche d' âge qui apparaît pour ce type de trajet est celle des 14-24ans.

1,96% en mission. Le trajet privé ou loisir est largement le plus représenté avec 72,22%.

### **Alcool**

29 conducteurs sur les 309 mesurés présentaient une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 9,38%.

Ces accidents représentent 10,32% (29/281) du total des accidents avec alcoolémie.

Ils sont répartis uniformément entre 16 et 49 ans .

### **Assurance du véhicule**

Sur les 331 impliqués 274 étaient assurés 47 n' étaient pas titulaires d'une assurance et 10 sont non renseignés

## LES TYPES DE COLLISION

### - En intersection ou à proximité immédiate

	Cyclomoteur	
<b>Accid. avec piéton(s)</b>	2	2.1%
<b>Accid. sans piéton :</b>		
Véhic.seul - sans collision	1	1.1%
- obs.fixe ou autre coll.	2	2.1%
2 véhicules - collision frontale	14	14.7%
- collision arrière	4	4.2%
- collision par côté	62	65.3%
+ de 2 véhicules - en chaîne	0	0.0%
- collision multiple	1	1.1%
<b>TOTAL</b>	<b>95</b>	<b>100.0%</b>

### - Hors intersection

	Cyclomoteur	
<b>Accid. avec piéton(s)</b>	15	7.7%
<b>Accid. sans piéton :</b>		
Véhic.seul - sans collision	13	6.7%
- obs.fixe ou autre coll.	18	9.3%
2 véhicules - collision frontale	44	22.7%
- collision arrière	34	17.5%
- collision par côté	55	28.4%
+ de 2 véhicules - en chaîne	1	0.5%
- collision multiple	2	1.0%
<b>TOTAL</b>	<b>194</b>	<b>100.0%</b>

### Typologie de collisions avec un obstacle fixe

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	Tués	BH	BNH
Véhicule en stationnement	15	32.6	0	10	5
Arbre	2	4.3	0	2	0
Glissière métallique	2	4.3	0	3	1
Glissière béton	3	6.5	0	2	1
Autre glissière	0	0.0	0	0	0
Bâtiment, mur, pile de pont	6	13.0	2	3	1
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	0	0.0	0	0	0
Poteau	5	10.9	0	5	1
Mobilier urbain	2	4.3	0	2	0
Parapet	3	6.5	1	2	0
Ilôt, refuge, borne haute	2	4.3	0	2	0
Bordure de trottoir	1	2.2	0	0	0
Fossé, talus, paroi rocheuse	3	6.5	0	1	3
Autre obstacle fixe sur chaussée	1	2.2	0	1	0
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	1	2.2	0	1	0
Sortie de chaussée	0	0.0	0	0	0
Autre	0	0.0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>100.0</b>	<b>3</b>	<b>34</b>	<b>12</b>

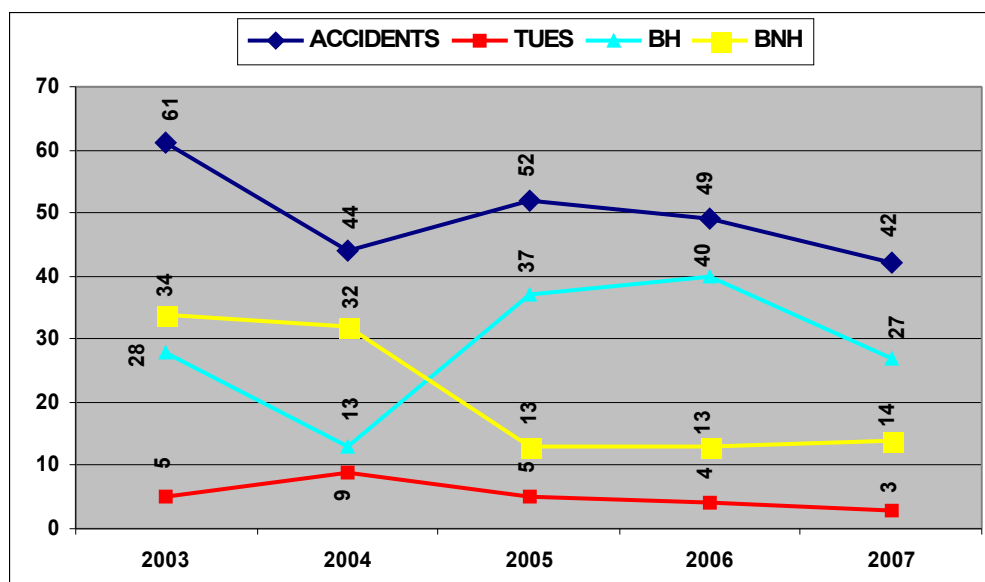
## DEUX-ROUES MOTORISES : Motocyclettes (> 125 cm<sup>3</sup>):

Le parc de motocyclettes est en constante augmentation + 69% depuis 2003 .L accidentalité des moto represente 14,87% des accidents

### Quelques chiffres à retenir pour la compréhension du document

Accidents	Moto impliqués	Victimes	Eléments renseignés dans les fichiers BAAC			
			Casques	Agés	Trajet	Alcoolémie
248	256	277	263	255	246	255

### Accidentalité des motocyclettes (> 125 cm<sup>3</sup>) 2003-2007



### Répartitions des accidents

	En agglo	Hors agglo	Total
Accidents corporels	102	146	248
Nombre de tués	5	21	26
Nombre de blessés hospitalisés	51	94	145
Nombre de blessés non hospitalisés	51	55	106
<b>Nombre de victimes</b>	<b>107</b>	<b>170</b>	<b>277</b>

Les tués en motocyclettes représentent 13,13% du nombre total des tués sur le département (26 /198) soit 7 fois plus.

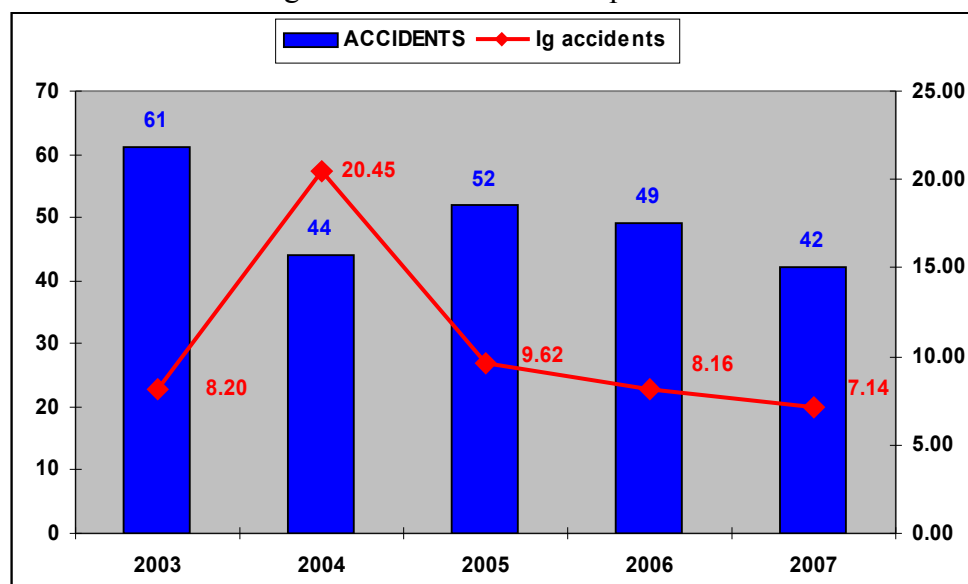
Contrairement aux cyclomoteurs c'est en rase campagne que les accidents sont le plus grave. On observe 4 fois plus de tués et près de 2 fois plus de BH.

L' indice de gravité par rapport aux victimes pour la rase campagne est 3 fois plus important 12,35 hors agglomération et de 4, 67 en agglomération.

\*Ig : Indice de gravité par rapport aux victimes= Nbre de tués / Nbre de victimes\*100

## Evolution des accidents et de leurs gravités

Les accidents et leurs gravités sont en baisse depuis 2005.



\*Ig : Indice de gravité par rapport aux accidents = Nbre de tués / Nbre d'accidents \* 100

## Répartition géographique :

### Aire urbaine :

On observe sur le territoire de l'aire urbaine plus de la moitié des accidents de moto et 50 % des accidents mortels.

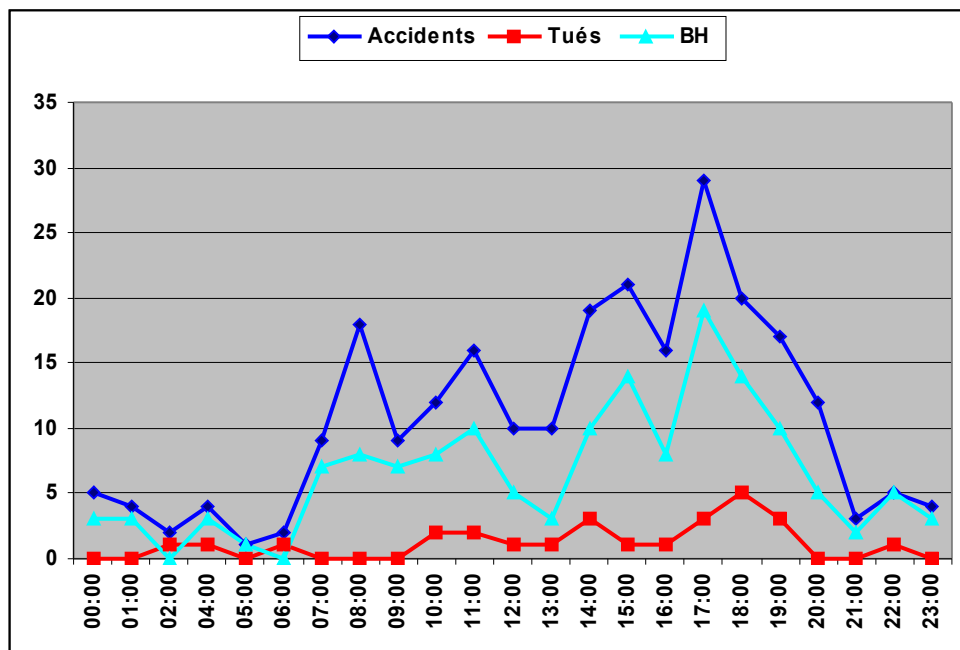
	Nombre d'accidents	Tués	BH	BNH
<b>AIRE URBAINE</b>	130	13	79	72
<b>Ensemble</b>	248	26	145	106
<b>%</b>	<b>52.42</b>	<b>50</b>	<b>54.48</b>	<b>67,92</b>

## Types de routes hors agglomération

RN			RD			VC			AUTOROUTE			AUTRE		
28			101			9			2			6		
T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH
5	17	12	13	69	37	2	6	7	1	1	0	0	4	5

\*Les accidents sur les D900 et D 914 (ex RN114 et RN9) sont intégrés avec les RD .

### Heures accidentogènes :



On observe pic important tant sur le nombre d' accidents ainsi que sur la gravité entre 16h30 et 18h30

### Sexe :

Sur les 256 conducteurs impliqués moto on compte 239 hommes et 16 femmes 1 non renseigné. On ne compte pas de conductrice de moto tués

Répartitions des victimes par sexe

Sexe	Tués	BH	BNH
féminin	2	12	29
masculin	24	128	103

### Nombre d' année de permis :

Sur les 235 conducteurs renseignés sur le nombres d' année de permis on observe chez les hommes 28,08 % % des accidents et 1,7% chez les femmes dans les 2 premières années.

N. années de permis	masculin	féminin
0-2ans	66	4

Chez les conducteur de – 2ans de permis on décompte

N. années de permis	Tués	BH	BNH
0-2ans	9	32	27

Soit 34 ,61% des tués (9/26)

### Port du casque :

Hors agglomération						Agglomération					
Casques			Non casques			Casques			Non casques		
165			0			88			10		
T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH	T	BH	BNH
21	89	55	0	00	0	5	44	45	0	7	3

Non renseignés 6 .indéterminables 8.

On observe sur ce tableau que le port du casque est globalement respecté. Ig par rapport aux victimes porteuses de casque en hors agglomération :12,72

Ig par rapport aux victimes en agglomération : 5,68.

L'indice de gravité est difficilement car la vitesse en rase campagne est nettement supérieure et responsable de la gravité des accidents

### **Accidents sans tiers :**

	Accidents	Tués	BH	BNH
Total	52	10	29	16

Sur les 248 accidents de moto 52 se sont produits sans tiers . Ces accidents sont environ 5 fois moins élevés que les autres accidents et représentent 20,31% des motards impliqués (52/256). On observe toutefois que cette proportion est plus importante que celle des VL 16,29% (230/1412).

37 sur 52 en rase campagne soit 71%. 6 sur les 37 sont au dessus du taux légal du seuil d'alcoolémie.

### **Responsabilités :**

Les conducteurs de moto sont responsables de 109 accidents sur les 241 déterminés dans lesquels ils sont impliqués soit 45.22%.La tranche d' âge majoritaire est celle des 36-46ans

14-17ans	18-24ans	25-35ans	36-46ans	47-57ans	58-64ans	+65 ans
4	11	31	37	20	5	1
109	109	109	109	109	109	109
3.67	10.09	28.44	33.94	18.35	4.59	0.92

### **Tranches d'âges des impliqués :**

La tranche d'âge la plus importante des impliqués dans les accidents de motocyclettes est celle 25-46ans

14-17ans	18-24ans	25-35ans	36-46ans	47-57ans	58-64ans	+65 ans
8	31	79	87	38	10	3
256	256	256	256	256	256	256
3.13%	12.11%	30.86%	33.98%	14.84%	3.91%	1.17%

### **Trajet :**

Impliqués	Autr	Courses	DomEco	DomTrav	Privé	UtProf	non renseignés
256	18	5	0	59	159	5	10

### **Alcool :**

-  
29 conducteurs sur les 255 dépistés sont en dessus du seuil légal, soit 11,37%.

### **Origine des usagers :**

origine	locaux	H.Départ.	Etrangers	Non renseign.
MOTO	203	37	15	1

Sur les 256 impliqués 79,29% sont des locaux

### **Situation du permis**

Situation du permis	Nombre d'usagers concernés	Tués	BH
non renseigné	4	0	4
valide	242	26	135
suspendu	2	0	2
conduite en auto-école	1	0	1
défaut de permis	6	0	3

### **Assurance du véhicule**

Sur les 256 impliqués 237 était assurés 16 n étaient pas titulaire d'une assurance et 3 sont non renseignés

## **LES TYPES DE COLLISION**

### **- En intersection ou à proximité immédiate**

		<b>Moto</b>	
<b>Accid. avec piéton(s)</b>		0	0.0%
<b>Accid. sans piéton :</b>			
Véhic.seul	- sans collision	4	6.8%
	- obs.fixe ou autre coll.	2	3.4%
2 véhicules	- collision frontale	8	13.6%
	- collision arrière	1	1.7%
	- collision par côté	36	61.0%
+ de 2 véhicules	- en chaîne	0	0.0%
	- collision multiple	5	8.5%
<b>TOTAL</b>		<b>59</b>	<b>100.0%</b>

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

### **- Hors intersection**



		<b>Moto</b>	
<b>Accid. avec piéton(s)</b>		6	3.2%
<b>Accid. sans piéton :</b>			
Véhic.seul	- sans collision	22	11.6%
	- obs.fixe ou autre coll.	24	12.7%
2 véhicules	- collision frontale	52	27.5%
	- collision arrière	27	14.3%
	- collision par côté	42	22.2%
+ de 2 véhicules	- en chaîne	0	0.0%
	- collision multiple	12	6.3%
<b>TOTAL</b>		<b>189</b>	<b>100.0%</b>

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

### LES TYPES DE COLLISION AVEC OBSTACLE FIXE

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	Ig(*)	Tués	BH	BNH
Véhicule en stationnement	3	6.4	0.0	0	2	1
Arbre	3	6.4	66.7	2	1	0
Glissière métallique	8	17.0	25.0	2	4	3
Glissière béton	6	12.8	50.0	3	1	1
Autre glissière	0	0.0	0.0	0	0	0
Bâtiment, mur, pile de pont	4	8.5	25.0	1	2	4
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	1	2.1	100.0	1	0	0
Poteau	0	0.0	0.0	0	0	0
Mobilier urbain	0	0.0	0.0	0	0	0
Parapet	1	2.1	0.0	0	0	5
Ilôt, refuge, borne haute	1	2.1	100.0	1	0	0
Bordure de trottoir	1	2.1	0.0	0	1	0
Fossé, talus, paroi rocheuse	10	21.3	20.0	2	4	5
Autre obstacle fixe sur chaussée	2	4.3	0.0	0	2	0
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	3	6.4	0.0	0	2	1
Sortie de chaussée	4	8.5	25.0	1	1	2
Autre	0	0.0	0.0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100.0</b>	<b>8.4</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>22</b>

## Glossaire :

**Aire urbaine:** Au sens de la définition INSEE, une aire urbaine est un ensemble de **communes**, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un **pôle urbain**, et par des communes rurales ou **unités urbaines (couronne périurbaine)** dont au moins 40 % de la **population** résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine de Perpignan représente une grande partie de la plaine du Roussillon soit 60 communes, sur 226. Cette aire se superpose en partie avec le territoire de PMCA.

**BAAC :** Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels : fichier national alimenté par les forces de l'ordre ;

Un accident corporel de la circulation routière est un accident qui provoque au moins :

- une victime (c'est à dire un usager ayant nécessité des soins médicaux)
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- implique au moins un véhicule.

Par les usagers on distingue les indemnes, des victimes. Ces dernières sont classées en :

- **Tués** (toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ; jusqu'en 2005, ce délai était de 6 jours). Pour apporter une certaine cohérence dans les chiffres avant et après 2005, il est admis d'appliquer un coefficient de 1,069 aux nombres de tués jusqu'à fin 2004.
- **Blessés Hospitalisés** (victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 h ; jusqu'en 2005 on parlait de blessé grave hospitalisé plus de 6 jours)
- **Blessés Non Hospitalisés** ou blessé légers (victimes ayant fait l'objet de soins médicaux ou ayant été hospitalisés moins de 24h)

**BSR :** Le Brevet de Sécurité Routière est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004 pour les conducteurs d'un cyclomoteur de 14 à 16 ans ou d'un quadricycle léger à moteur (voiturette) à partir de 16 ans. Pour obtenir ce BSR, il faut d'abord être en possession de l'Attestation de Sécurité Routière de premier niveau (AASR1 délivré au collège en 5<sup>ème</sup>) ou de l'Attestation de Sécurité Routière (ASR délivré par les GRETA pour les jeunes hors circuit scolaire classique) ; l'ASR est l'équivalent des ASSR de premier et deuxième niveau (laquelle est délivré au collège en 3<sup>ème</sup>).

L'ASSR1 ou l'ASR constituent la partie théorique du BSR, une formation pratique de la conduite sur voie publique d'une durée de 5 heures doit être assurée par un formateur agréé (auto-moto école ou brevet d'éducateur sportif qualification « sécurité routière »).

**CG66 :** Conseil général de Pyrénées-Orientales. A partir du 01 janvier 2005, le réseau routier départemental s'est enrichi des ex RN9, RN114 devenues respectivement les RD900 (route de Narbonne au Perthus) et RD914 (route de Perpignan à Cerbère). Seules subsistent les RN116, 20, 22 et 320 dans le réseau routier national qui est désormais géré par la DIRSO (Direction interrégionale des routes Sud-Ouest)

**DDE :** Direction Départementale de l'Équipement. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, ce service extérieur sera la DDEA (Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture) issue de la fusion entre les services de la DDE et de la DDAF (Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt)

**2RM :** engin à deux-roues motorisés : cyclomoteur, scooter ou motocyclettes :

Dans les études présentées, pour des questions de typologie d'accidents et, de comportements, seules 2 catégories ont été étudiées :

- la classe cyclo/scoot concerne les véhicules dont la cylindrée est inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>.
- La classe des lotos qui représente tous les autres engins deux-roues motorisés, supérieurs à 125 cm<sup>3</sup>.

En effet, l'outil statistique Concerto pour traiter les fichiers BAAC ne retient que 3 catégories : inférieure à 50 cm<sup>3</sup> ; supérieure à 50 cm<sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>, supérieure à 125 cm<sup>3</sup>.

A noter cependant, que légalement on dénombre 3 catégories de motocyclettes:

- la motocyclette légère dont la cylindrée est limitée à 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance maximale est fixée à 11 Kw (15 CV). Permis A1 dès 16 ans (équivalence avec 2 ans de permis B avec depuis le 01-01-07 une formation obligatoire de 3 heures de conduite)
- la motocyclette dont la cylindrée est supérieure à 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance est fixée à 25 KW (34 CV). Permis A restrictif entre 18 et 21 ans
- la motocyclette dont la puissance maximale est fixée à 73,6 KW (100 CV). Permis A direct

Les quadricycles (« Quad ») lourds sont soumis aux mêmes obligations que les motos et les légers qu'à celles des cyclomoteurs. Les scooters à 3 roues sont classés en motocyclette légère ou motocyclette selon leurs caractéristiques.

Les pocket-bikes sont interdites de circulation sur les voies ouvertes à la circulation publique (parkings, chemins ruraux, trottoirs compris).

**Ig :** Indice de gravité ; cet indice représente, suivant les cas, le nombre de tués pour 100 accidents ou le nombre de tués pour 100 victimes.

**ODSR :** Observatoire Départemental de la Sécurité Routière. Cet observatoire est implanté à l'unité sécurité routière de la DDE

**ONISR :** Observatoire National de la sécurité routière. L'ensemble des statistiques nationales et une partie des informations locales sont consultables sur le site suivant :

**<http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/observatoire/index.html>**

**PMCA :** Perpignan-Méditerranée, Communauté d'Agglomération (24 communes)

**UMRESTTE-INRETS :** Unité Mixte de Recherche Epidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement associant l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité), l'InVS (Institut de Veille Sanitaire) et l'Université Claude Bernard Lyon 1.

**VL :** Voiture de tourisme ou véhicule utilitaire léger