

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2018 – 2022 POUR L'ARIÈGE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Sommaire

Préface

I- Contexte et démarche d'élaboration.....	7
1- Contexte national et objet du DGO.....	7
2- Retour sur le DGO 2013-2017.....	7
3- Démarche d'élaboration du DGO 2018-2022.....	9
II- Accidentalité de l'Ariège.....	12
1- Préambule : présentation du département et de la famille des « territoires ruraux peu denses »....	12
1.a. Le département de l'Ariège.....	12
1.b. La famille des « territoires ruraux peu denses ».....	15
2- Accidentalité 2012 - 2016.....	16
2.a. Evolution de l'accidentalité et de la mortalité routière.....	16
2.b. Caractérisation des accidents 2012-2016.....	17
3- Détermination des enjeux.....	21
3.a. Enjeux nationaux et enjeux facultatifs.....	21
3.b. Critères de détermination des enjeux.....	21
3.c. Les enjeux en Ariège.....	22
III- Enjeux de Sécurité Routière.....	28
1- Orientations d'actions transversales : la connaissance.....	28
2- Enjeu « Professionnel ».....	28
2.a. Accidentalité particulière.....	28
2.b. Orientations d'actions.....	29
3- Enjeu « Substances Psychoactives ».....	29
3.a. Accidentalité particulière.....	29
3.b. Orientations d'action.....	30
4- Enjeu « Jeunes ».....	31
4.a. Accidentalité particulière.....	31
4.b. Orientations d'actions.....	32
5- Enjeu « Séniors ».....	33
5.a. Accidentalité particulière.....	33
5.b. Orientations d'actions.....	34
6- Enjeu « Deux-Roues Motorisés ».....	35
6.a. Accidentalité particulière.....	35
6.b. Orientations d'actions.....	35
IV- Suivi et évaluation du DGO.....	37
1- Le Pôle Sécurité Routière, instance de pilotage de la mise en œuvre et de suivi du DGO.....	37
2- Le PDASR : la déclinaison du DGO – volet prévention.....	37
3- Actualisation des enjeux, orientations et actions.....	38
4- Évaluation finale.....	38
V- Annexes.....	39
1- Comité technique.....	39
1.a. Composition.....	39
1.b. Détermination des enjeux.....	39
1.c. Formalisation des orientations d'actions.....	40
2- Comité de pilotage.....	42
2.a. Composition.....	42
2.b. Validation des enjeux et des orientations d'actions.....	42
3- Sigles et définitions.....	43

Préface

Dans un contexte de hausse de l'accidentalité et de la mortalité routières ces dernières années et en particulier depuis 2015 dans le département, l'objectif national de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar de celle des représentants du secteur privé et du secteur public en faveur de la sécurité routière de leurs salariés dans le cadre de leurs déplacements liés au travail.

Le Document Général d'Orientations (DGO) que nous avons élaboré, pour la période 2018-2022, constitue un outil politique de programmation qui définit les orientations d'actions à mener, mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO a permis à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux qui seront déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Le travail mené dans ce cadre a fait ressortir 5 enjeux prioritaires et 42 orientations d'actions. Ce document vous présente la démarche d'élaboration et les résultats du travail partenarial, engagés en juin 2017.

Nous remercions tous ceux qui, dans le cadre des comités technique et de pilotage constitués des services de l'État, des services du conseil départemental de l'Ariège et des collectivités territoriales, d'élus, de membres des associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière ou partenaires, de représentants d'entreprises, de bénévoles, ont contribué à la rédaction de ce document.

Foix, le **9 JUL 2018**

La préfète

Marie Lajus

La procureure de la République

Karline Bouisset

Le président du conseil départemental de l'Ariège

Henri Nayrou

Le président de l'association des maires et élus de l'Ariège

Alain Duran

I- Contexte et démarche d'élaboration

I- Contexte national et objet du DGO

En 2012, le Premier ministre a défini comme objectif national de ramener à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes françaises en 2020. Cet objectif a depuis été réaffirmé par les gouvernements successifs. À ce jour, il demeure d'actualité et requiert plus que jamais la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans un contexte de hausse de l'accidentalité et de la mortalité routières, après plusieurs années de baisse.

Objectif : moins de 2000 morts sur les routes françaises d'ici 2020 !

Pour atteindre cet objectif, le délégué interministériel à la sécurité routière a, par circulaire datée du 11 avril 2017, demandé aux préfets de département d'élaborer un Document Général d'Orientations (DGO) sur la sécurité routière 2018-2022.

Le DGO constitue un instrument de programmation qui définit les orientations d'actions à mener, mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Le DGO, un outil de mobilisation des acteurs locaux et d'orientation de la politique départementale de sécurité routière

Sont impliqués dans cette démarche, les responsables des administrations de l'État, y compris les forces de l'ordre, les élus, notamment les conseillers départementaux et les élus des principales communes et groupements de communes, le représentant de l'association des maires, les associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, les gestionnaires de voirie et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs du risque routier professionnel.

2- Retour sur le DGO 2013-2017

Cinq enjeux avaient été retenus dans le DGO 2013-2017 :

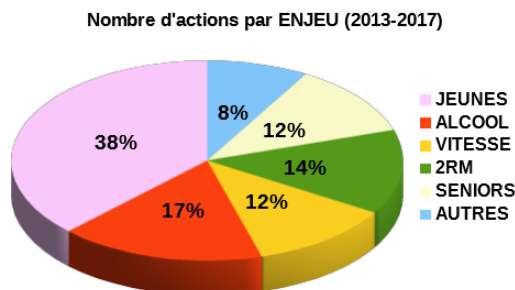
- les 4 enjeux nationaux :

- les jeunes
- l'alcool
- la vitesse
- les deux-roues motorisés

- plus un enjeu local : les seniors

Cinq enjeux en Ariège pour 2013-2017 : les jeunes et les seniors, les deux-roues-motorisés, l'alcool et la vitesse

Pour la période 2013-2017, 92% des actions de prévention réalisées dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) ont été orientées vers ces 5 enjeux. Les quelques actions hors enjeu du DGO concernent la sensibilisation des cyclistes, les campagnes de fin d'année liées à l'éclairage des véhicules et les risques routiers professionnels.



92 % des actions réalisées dans le cadre du PDASR sur la période 2013-2017 orientées vers les 5 enjeux définis dans le DGO

Pour la période 2013-2017, le nombre d'actions réalisées varie entre 40 et 48. Chaque année, des actions ont été réalisées sur tous les enjeux prévus dans le DGO 2013-2017 et au total, 205 actions sur 224 ont porté sur les 5 enjeux du DGO.

Entre 40 et 48 actions de prévention menées chaque année

	Nombre d'actions réalisées				
	2013	2014	2015	2016	2017
JEUNES	13	19	17	19	16
ALCOOL	4	7	9	8	10
VITESSE	12	4	3	3	4
2RM	4	7	6	7	7
SENIORS	4	3	7	7	5
AUTRES	3	2	5	3	6
	40	42	47	47	48

■ La plupart des actions concerne la **sensibilisation des jeunes (38 %)**, d'autant que ce chiffre est à majorer, car suivant le type d'ateliers proposés, une partie de l'action a été imputée sur les autres enjeux (notamment l'alcool et les deux-roues motorisés). Les établissements scolaires sont, pour la plupart, fortement investis dans le domaine, notamment les collèges et lycées. La circulaire 2015-082 du 22 mai 2015 a aussi imposé une demi-journée de sensibilisation pour les jeunes entrants en seconde et en apprentissage.

38 % des actions ciblant les jeunes

Les adolescents et les jeunes adultes ont été spécialement ciblés, car la tranche d'âge 18-24 ans est fortement touchée par l'accidentalité.

Pour les plus jeunes, les actions ont été orientées vers la pratique du vélo (actions sur la piste d'éducation routière d'Aigues-Vives) et la sensibilisation de l'utilisateur en tant que piéton.

■ Le thème de l'alcool est abordé systématiquement dans les actions de prévention pour toutes les tranches d'âges susceptibles de conduire un véhicule motorisé. L'appui des CLSPD (Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance) a aussi permis la mise en place de stands de sensibilisation tenus par les jeunes à l'occasion d'événements festifs importants.

Le thème de l'alcool systématiquement abordé

■ L'enjeu vitesse est abordé par le biais d'une sensibilisation au respect des distances de sécurité grâce à l'utilisation du simulateur de conduite auto. L'enjeu vitesse fait surtout l'objet de contrôles routiers réalisés par les forces de l'ordre et des contrôles automatiques prévus dans le PDCR (Plan Départemental de Contrôles Routiers).

■ Pour les deux-roues motorisés, les actions de prévention sont ciblées en milieu scolaire vers les collégiens (à partir de la classe de 4^e) et les utilisateurs potentiels de scooters. Deux actions phares sont réalisées chaque année sur le département pour les motards : l'organisation d'un rallye «sécurité motos» et l'animation d'un stand de sensibilisation appelé « Relais virolos » à l'occasion du passage des motocyclistes se rendant au grand prix de Barcelone (plus de 400 motards visitent le stand chaque année).

Deux actions phares ciblant les deux roues motorisés

■ A partir de 2015 un effort important a été fait pour sensibiliser les seniors fortement touchés par l'accidentalité dans un département où la population est vieillissante. Une présentation des actions pouvant être réalisées pour ce public a été faite en 2015 à l'assemblée générale de l'association «Génération mouvement – Aînés ruraux», regroupant 60 clubs seniors du département, ce qui a permis de promouvoir les interventions pour ce type de public.

Des actions pour sensibiliser les seniors, particulièrement exposés en Ariège

3- Démarche d'élaboration du DGO 2018-2022

L'élaboration du DGO et sa mise en œuvre se déroulent selon 7 étapes distinctes dont il convient de s'attacher tout particulièrement à assurer la coordination et la cohérence entre elles.

- **Etape 1 : lancement du DGO (mobilisation des partenaires)**

La démarche d'élaboration du DGO a été présentée en Pôle Départemental Sécurité Routière le 1^{er} juin 2017 (objectifs, étapes, enjeux de sécurité routière à étudier, signature) au cours duquel il a été décidé que le pôle constituait l'instance ad'hoc de validation du DGO, dans une composition élargie aux autres acteurs locaux. En suivant, une liste de partenaires pressentis pour la constitution du comité technique et du comité de pilotage a été proposée par le coordinateur sécurité routière et validé par la directrice des services du cabinet. Sur la base de la liste théorique ci-dessous, ces différents acteurs ont été contactés et sollicités le 3 août 2017 pour être partie prenante de la démarche.

Lancement du DGO lors du pôle Sécurité Routière du 1^{er} juin 2017

DGO 2018-2022 Ariège

Structure	Comité de pilotage	Comité technique
Préfecture	La préfète et/ou la directrice de cabinet	
	Le directeur	Le coordinateur SR L'observatoire départemental de l'insécurité routière Le chargé de mission 2 roues motorisés
DDT		
TGI	La procureur de la République	
Conseil Départemental de l'Ariège	Le président	Un technicien
DIR Sud-Ouest	Le directeur	Un technicien
Vinci Autoroutes ASF	Le directeur	
CARSAT	Le directeur	
SAMU 09	Le directeur	
SDIS 09	Le directeur	Un technicien
Unité d'Accueil des Victimes	La directrice	
DDSP	La directrice	Un représentant
Gendarmerie	Le commandant du groupement	Un représentant
Unité Zonale Motorisée des CRS	Le directeur	
Association des Maires et Elus de l'Ariège	Le président	
Mairie de Foix	Le maire	Un représentant
Mairie de Pamiers	Le maire	Un représentant
Mairie de Saint-Girons	Le maire	Un représentant
Mairie de Lavelanet	Le maire	Un représentant
Prévention routière	Le délégué	Un représentant
Association des Familles de Traumatismes Crâniens	Le président	
Prévention MAIF		Un représentant
Assureurs	Le président départemental des mutuelles	Un représentant
Mutuelles	Le président	Un représentant
DDFIP	Le directeur	
Délégation Militaire Départementale	Le délégué	
UT DIRECTE	Le directeur	
Direction des Services de l'Education Nationale	L'inspecteur d'académie	Un représentant
Direction de la Protection Juridique de la Jeunesse	Le directeur	
DDCSPP	La directrice	
Association des Paralysés de France APF09	Le délégué	
CLSPD		Un représentant des CLSPD de l'Ariège (Pamiers, Foix, Lavelanet, Varilhes, Couserans)
DREAL		Le référent du pôle d'appui régional SR

**Une importante
mobilisation des
acteurs locaux
dans le cadre des
COTEC et COPIL**

- **Etape 2 : l'état des lieux, l'accidentalité et l'évaluation des actions conduites ces cinq dernières années**

La coordination et l'observatoire départemental de l'insécurité routière de ont réalisé :

- une présentation du département à travers sa population et sa géographie, ses usagers, ses réseaux,
- un bilan général de l'accidentalité 2012-2016,
- une évaluation des actions conduites dans le cadre du DGO précédent.

- **Etape 3 : détermination des enjeux pour le département**

La détermination des enjeux permet, notamment, d'apporter aux décideurs une vision précise de l'accidentalité.

Pour la période 2018-2022, la Délégation à la Sécurité Routière a fixé 4 enjeux impératifs à décliner dans le DGO et proposé 4 enjeux facultatifs à évaluer selon l'accidentalité locale (voir paragraphe 3.a)

Des premiers éléments concernant l'accidentologie par enjeux ont été présentés en Pôle Départemental Sécurité Routière du 3 octobre 2017 et ont pu être approfondis après réception en octobre des annexes techniques au guide méthodologique détaillant les analyses à réaliser.

**5 enjeux retenus
pour l'Ariège,
validés en pôle
sécurité routière
du 10 avril 2018**

Le comité technique, en charge de déterminer les enjeux du département, avant de les soumettre à la validation du comité de pilotage, s'est réuni le 8 mars 2018 (voir compte-rendu en annexe). Les 5 enjeux retenus (voir chapitre III) ont été validés par le comité de pilotage lors du Pôle Départemental de Sécurité Routière élargi du 10 avril 2018.

- **Etape 4 : définition des orientations d'actions**

Chaque enjeu retenu doit faire l'objet d'une ou plusieurs orientations d'actions. Les orientations d'actions fixent l'objectif général des actions qui seront à engager et qui seront à décliner dans le cadre du PDASR. Elles doivent se décliner dans les quatre domaines suivants :

- amélioration de la connaissance,
- information, formation, éducation, sensibilisation,
- sécurisation des infrastructures,
- contrôle et sanction.

**42 orientations
d'actions validées
par les
partenaires**

Le comité technique, en charge de formaliser les orientations d'actions pour chaque enjeu, avant de les soumettre à la validation du comité de pilotage, s'est réuni le 29 mars 2018 (voir compte-rendu en annexe). Les 42 orientations d'actions retenues (voir chapitre III) ont été validées par le comité de pilotage lors du Pôle Départemental de Sécurité Routière élargi du 10 avril 2018.

- **Etape 5 : la rédaction du DGO**

Le DGO a été rédigé par la DDT à partir des travaux réalisés aux étapes précédentes et envoyé aux co-signataires pour validation.

- **Etape 6 : la signature du DGO**

Le précédent DGO a été signé par le préfet de département et le président du Conseil Général (à l'époque). Le DGO 2018-2022 a été, selon les recommandations nationales, proposé à la signature et signé par la préfète de l'Ariège, la procureure de la République, le président du conseil départemental, le président de l'association des maires et élus de l'Ariège. Cette signature a fait l'objet d'une communication la plus large possible.

**Une signature du
DGO par les
principaux
acteurs de la
sécurité routière**

- **Etape 7 : l'application et le suivi du DGO**

L'application du DGO se traduit par la mise en œuvre des orientations d'actions au travers notamment des actions définies dans le PDASR. Le travail sur le PDASR est l'occasion d'apporter des ajustements au DGO lorsque c'est nécessaire. Une fois par an, un bilan de la mise en œuvre du DGO sera présenté et partagé en Pôle Départemental Sécurité Routière (cf. partie IV- Suivi et évaluation du DGO)

**Un suivi de la mise
en oeuvre du DGO
dans le cadre du
pôle sécurité
routière**

II- Accidentalité de l'Ariège

I- Préambule : présentation du département et de la famille des « territoires ruraux peu denses »

1.a. Le département de l'Ariège

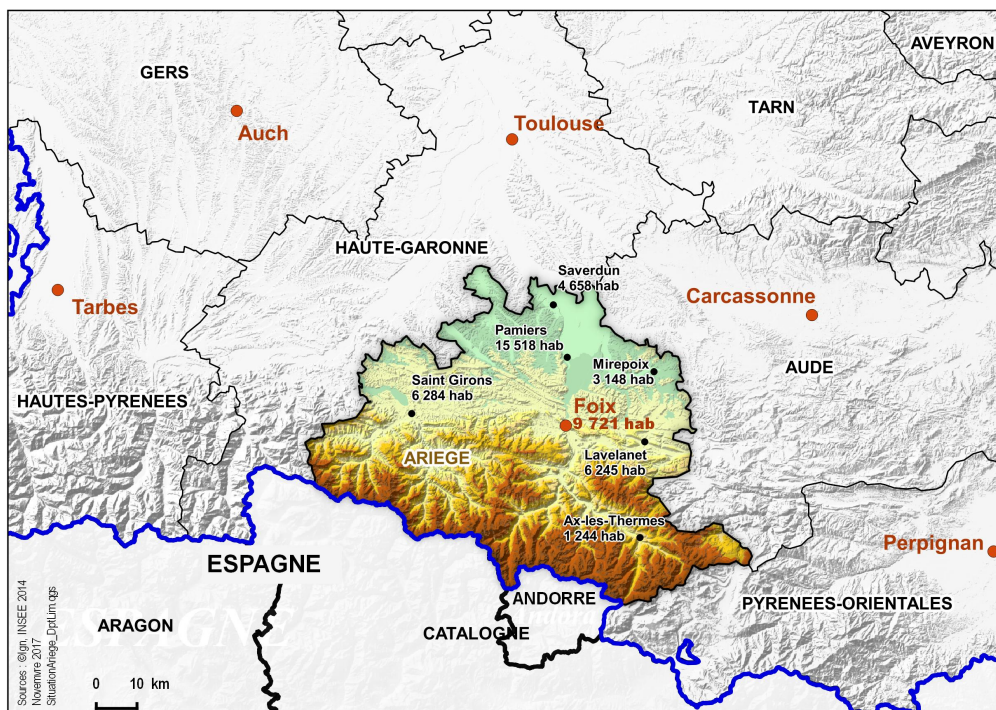
Le département de l'Ariège se situe dans le sud de la France, dans la région Occitanie. Frontalier de l'Espagne, il est bordé par les départements de la Haute-Garonne, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

Le département se décompose en 3 zones :

- la **plaine d'Ariège**, au nord, est constituée de plaines, de collines et de faibles vallons,
- le **piémont pyrénéen** regroupe le massif du Plantaurel et les collines pré-pyrénéennes inférieures à 1 000 m,
- les **hautes montagnes** des Pyrénées, au sud, dépassant les 1 000 m d'altitude. La pique d'Estats, le pic de Montcalm et le pic du port de Sullo sont les points culminants du département avec 3 143 m, 3 077 m et 3 072 m respectivement.

Administrativement, il est composé de 3 arrondissements, 13 cantons, 8 EPCI et 331 communes.

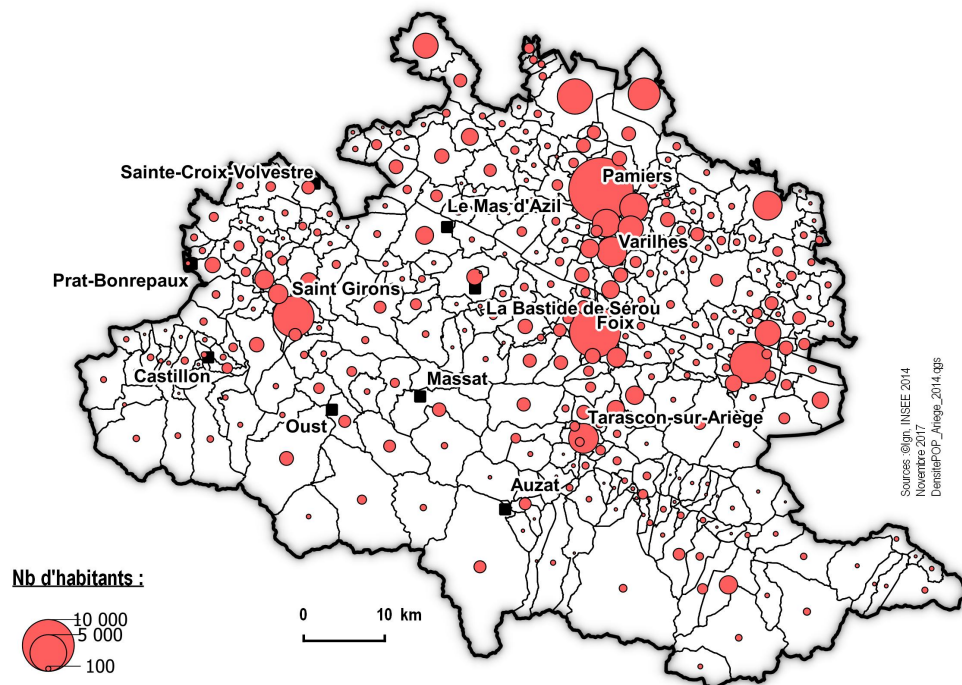
Avec les 2/3 du territoire couverts par la chaîne des Pyrénées, l'Ariège est un département à dominante montagnaise.



L'Ariège, un territoire à dominante montagnaise

D'une superficie de 4 890 km², le département de l'Ariège compte quelque 152 500 habitants, d'où une densité de population de 31 hab/km². La population se concentre essentiellement dans la vallée de l'Ariège, entre Pamiers et Foix (préfecture).

Un territoire rural peu dense avec 31 hab/km²

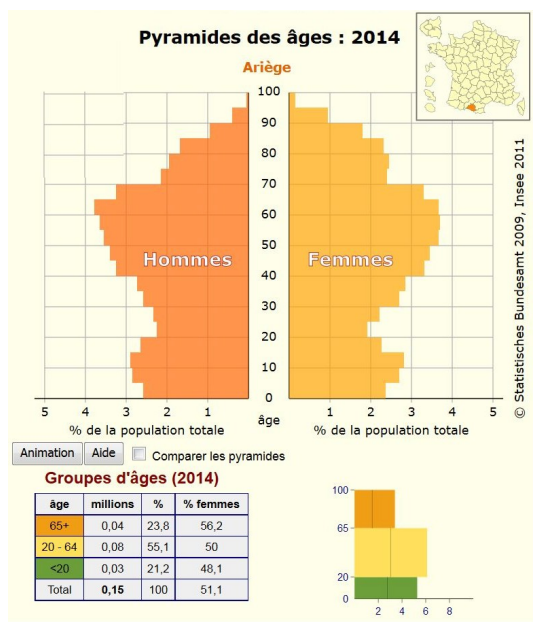


Une population concentrée essentiellement dans la vallée de l'Ariège et les principales villes

La population ariégeoise a connu une forte augmentation dans les années 1999-2009, de l'ordre de 10 %, contre une progression d'environ 6,7 % sur l'ensemble du territoire national pour la même période. Depuis 2009, au contraire, la progression est moindre en Ariège (1 %) que sur le territoire français (2,50 %).

Comparativement à la France entière, l'Ariège présente une population plutôt vieillissante, avec 23,8 % de 65 ans et +.

La répartition hommes-femmes est équilibrée (les femmes représentent 51,1 % de la population).

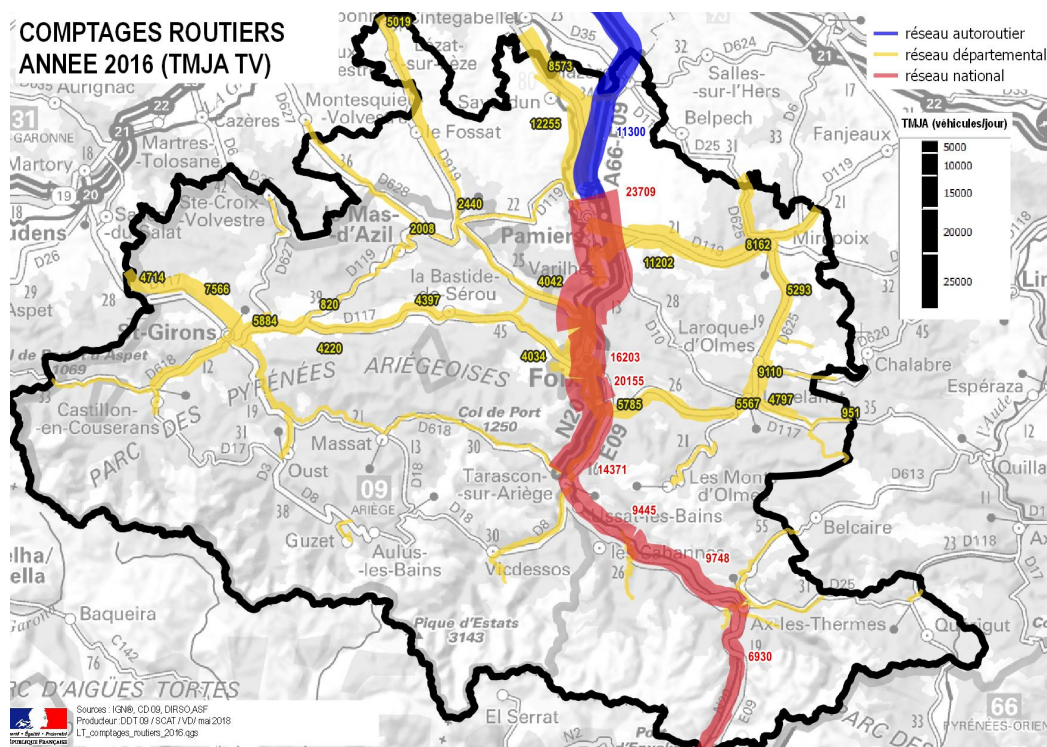


Une population vieillissante, avec une répartition hommes-femmes équilibrée

Majoritairement montagneux et rural, le département de l'Ariège est longtemps resté à l'écart des principaux axes de transport qui desservent les littoraux et les principales vallées. Le chemin de fer est arrivé dans le département en 1861 via la ligne Toulouse-Puigcerda, la seule à demeurer ouverte à ce jour dans le département. Depuis 2002, l'Ariège est reliée au réseau autoroutier national par l'autoroute A66, qui part de l'A61 au niveau de Villefranche-de-Lauragais et se poursuit au sud de Pamiers par la RN 20 en deux fois deux voies jusqu'à Tarascon-sur-Ariège.

Du fait de la concentration de la population sur la vallée de l'Ariège et de l'attractivité de la métropole toulousaine au Nord et de l'Andorre au Sud, le trafic routier est particulièrement important sur l'axe Nord-Sud (A66 et RD 820, RN 20). Certaines départementales qui relient les principales villes du département et des départements voisins présentent des trafics parfois très importants.

Un trafic routier très important sur l'axe Nord-Sud et quelques départementales



En 2015, le réseau routier de l'Ariège était constitué comme suit :

Linéaire de voies par domanialités (en km)			
Autoroutes	Nationales	Départementales	Communes
16	91	2 666	3 231

Les caractéristiques géographiques du département et la faible offre en transport en commun fait que l'essentiel des déplacements des résidents comme des touristes s'effectue en voiture, d'où des enjeux forts en termes de sécurité routière.

L'essentiel des déplacements qui s'effectuent en voiture, d'où un risque routier important

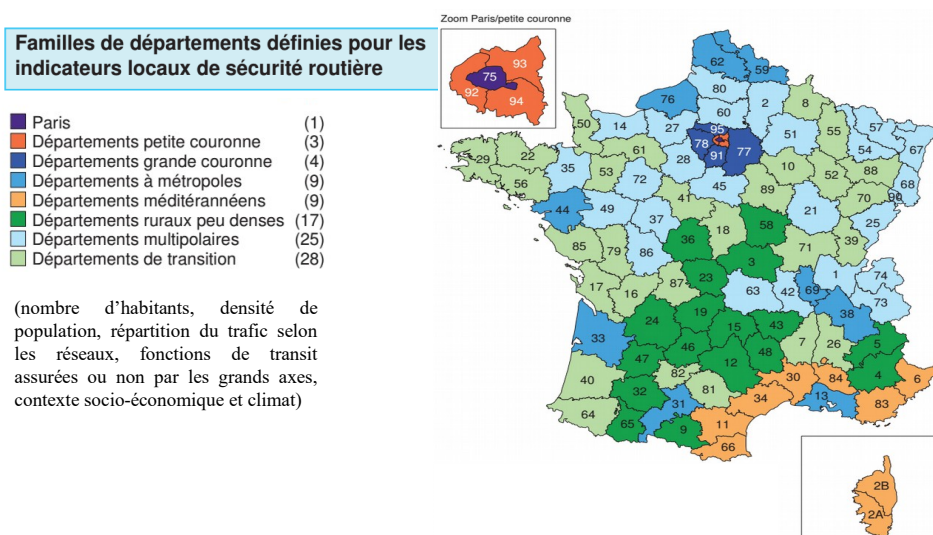
1.b. La famille des « territoires ruraux peu denses »

L'analyse des enjeux en termes de sécurité routière repose sur une comparaison de l'accidentalité du département à l'accidentalité des départements comparables.

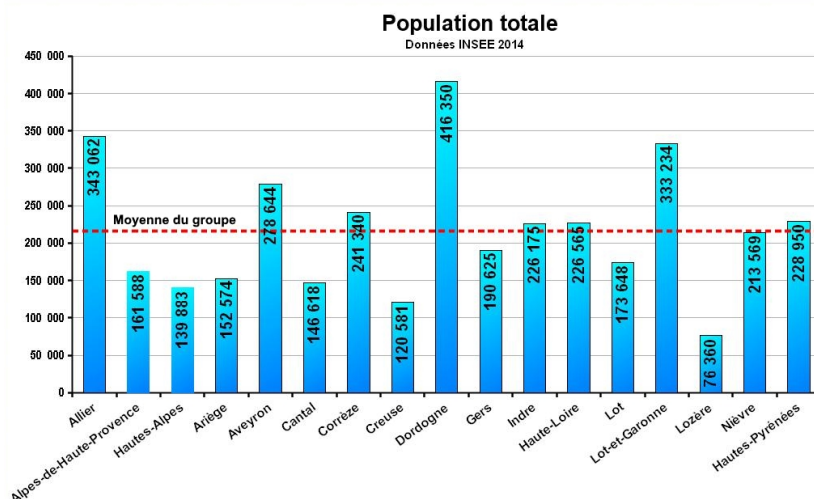
La Délégation à la Sécurité Routière a ainsi défini à partir de divers critères (nombre d'habitants, densité de population, répartition du trafic selon les réseaux, fonctions de transit assurées ou non par les grands axes, contexte socio-économique et climat...) des « familles de départements » pour la comparaison des indicateurs locaux de sécurité routière.

L'Ariège appartient à la famille des « **territoires ruraux peu denses** », qui comprend 16 autres départements : l'Allier, les Alpes de Haute-Provence, les Hautes-Alpes, l'Aveyron, le Cantal, la Corrèze, la Creuse, la Dordogne, le Gers, l'Indre, la Haute-Loire, le Lot, le Lot-et-Garonne, la Lozère, la Nièvre et les Hautes-Pyrénées.

L'accidentalité de l'Ariège comparée à celle des territoires ruraux peu denses



En termes de population, le département de l'Ariège est en dessous de la moyenne du groupe.



2- Accidentalité 2012 - 2016

L'analyse de l'évolution de l'accidentalité routière d'un territoire, et plus particulièrement de la mortalité routière, est souvent délicate, car le nombre réduit d'accidents est soumis aux aléas statistiques. Ainsi, l'accidentalité peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre.

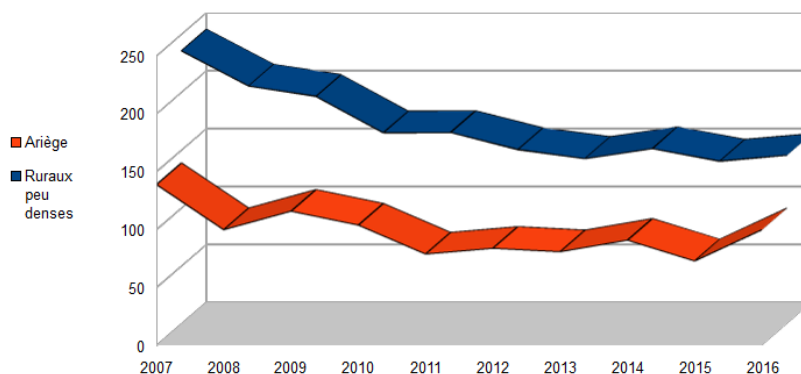
Les analyses sont ainsi réalisées **sur 5 ans** généralement. Pour l'élaboration du Document Général d'Orientation 2018-2022, les analyses portent sur les **accidents corporels 2012-2016 en comparaison d'une part à l'accidentalité sur la période précédente (2007-2011) et d'autre part à l'accidentalité des départements comparables (pour l'Ariège, la famille des « territoires ruraux peu denses »).**

2.a. Evolution de l'accidentalité et de la mortalité routière

Depuis 2007, il est observé une tendance à la baisse du **nombre d'accidents** dans le département. Sur la période 2012-2016, il y a eu 429 accidents corporels, un chiffre en baisse par rapport à 2007-2011 (528 accidents). Ce chiffre est en outre, en dessous de la moyenne des « territoires ruraux peu denses ».

Il faut néanmoins noter une hausse de l'accidentalité en 2016 et qui semble se confirmer en 2017 (chiffres en cours de consolidation).

	Total 2007- 2011	Total 2012- 2016	Accidents									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ariège	538	429	139	100	116	104	79	84	81	91	73	100
Ruraux peu denses	968	731	236	206	197	165	165	151	143	151	141	146

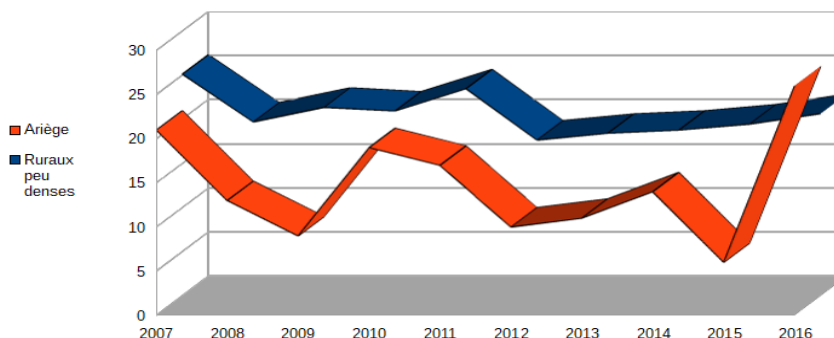


429 accidents sur 2012-2016, un chiffre en baisse par rapport à 2007-2011 et en dessous de la moyenne des « territoires ruraux peu denses »

Le **nombre de personnes tuées** est quant à lui assez variable d'une année à l'autre (aléa statistique lié à des petits chiffres), avec une tendance à la baisse entre 2007 et 2015, 2016 ayant été une année particulièrement dramatique avec 26 tués. Sur la période 2012-2016, il y a eu 67 personnes tuées contre 79 sur la période 2007-2011.

	Total 2007- 2011	Total 2012- 2016	Personnes tuées									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ariège	79	67	21	13	9	19	17	10	11	14	6	26
Ruraux peu denses	111	95	25	20	21	21	23	18	18	19	19	21

67 personnes tuées sur 2012-2016, un chiffre en baisse par rapport à 2007-2011 et globalement en dessous de la moyenne des « territoires ruraux peu denses »

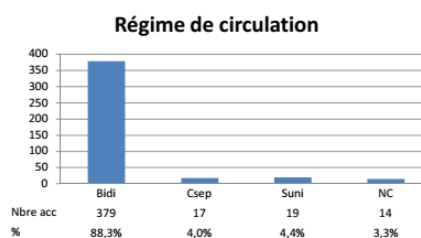
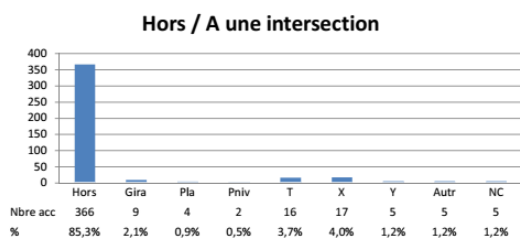


Une année 2016 particulièrement dramatique avec 26 tués

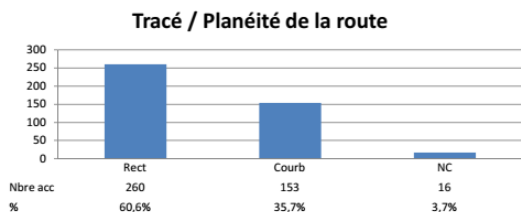
2.b. Caractérisation des accidents 2012-2016

Les principaux constats :

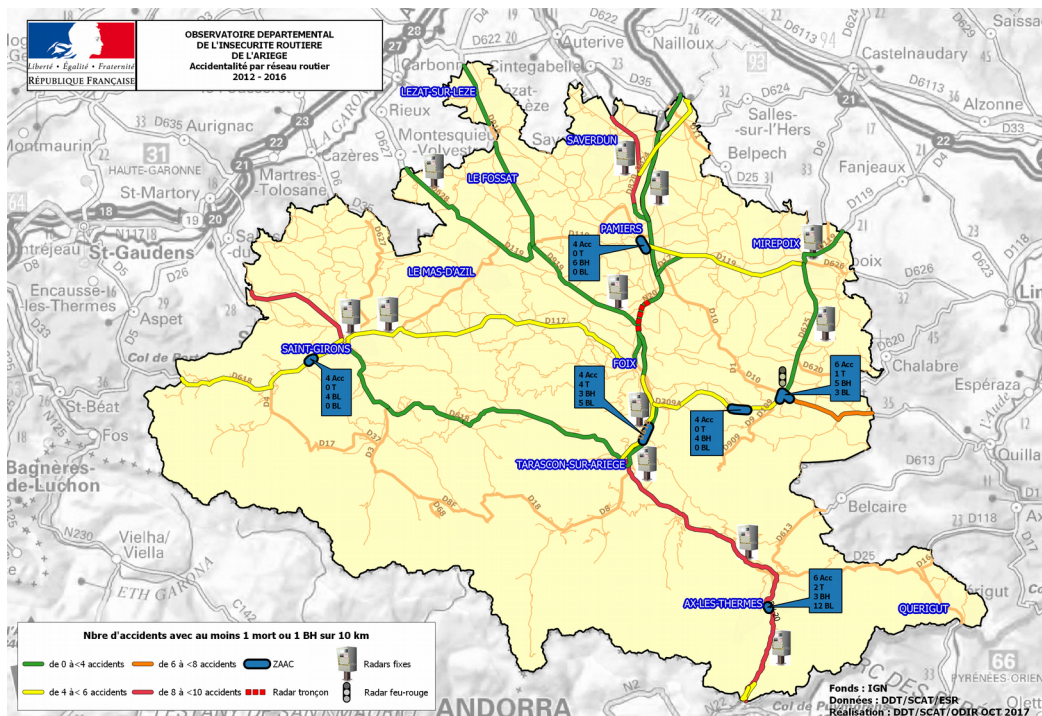
- **Lieu des accidents** : principalement (65,5 %) sur les routes départementales, hors agglomération (62,9 %) et hors intersection (85,3 %), sur voie bidirectionnelle (88,3 %), rectiligne dans la majorité des situations (60,6 %).



88,3 % des accidents sur route bidirectionnelle et hors intersection dans 85,3 % des cas



6 Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (zone de 850 m continus comptabilisant au moins 4 accidents avec au moins 4 tués ou blessés hospitalisés) sont recensées pour cette période pour 28 accidents corporels, 7 tués, 25 blessés hospitalisés et 20 blessés légers.

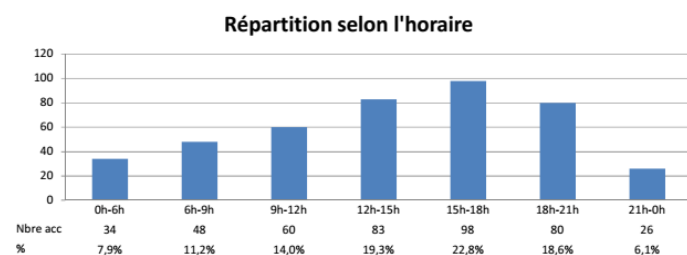
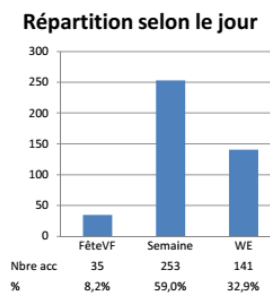
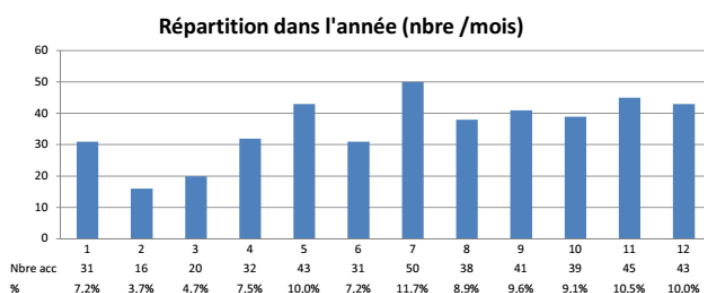


6 Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC)

Une accidentalité importante sur la RN20 à partir de Tarascon-sur-Ariège

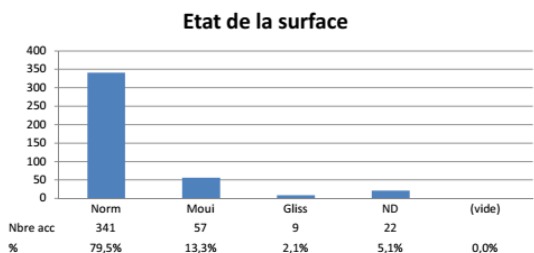
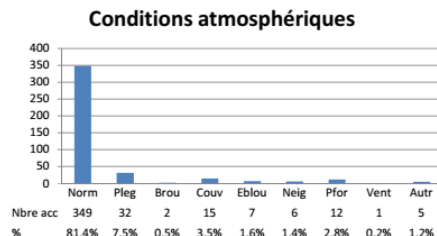
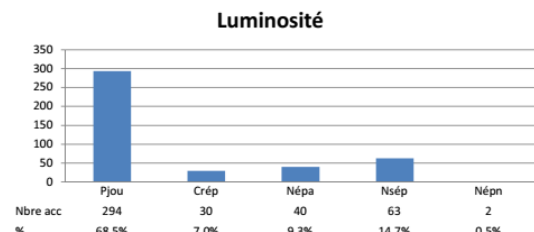
- Période / moment des accidents** : toute l'année avec un pic en juillet (11,7 %) et en majorité au second semestre (59,8 %) ; dans 59 % des cas en semaine et 41,1 % des cas le week-end, les jours ou veilles de fête ; une accidentalité qui augmente de façon linéaire entre 0 et 18h, avec un pic entre 15 et 18h (22,8 %), puis diminue en fin de journée.

Des accidents plus importants au second semestre, en semaine (59 % des cas) et en fin de journée



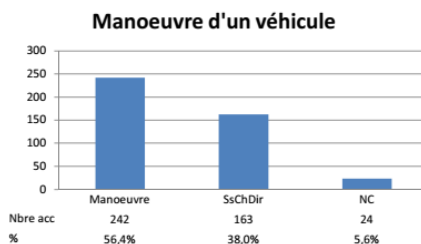
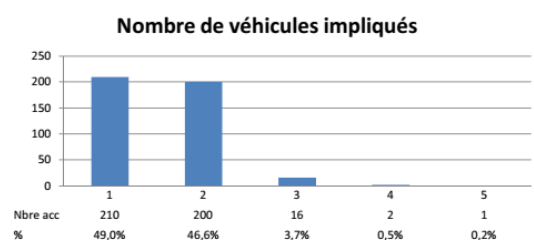
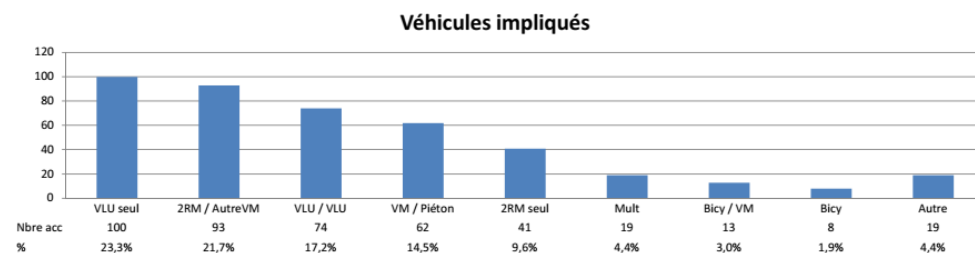
- Circonstances** : les accidents ont lieu le plus souvent en plein jour (68,5 %) et sans que les conditions atmosphériques soient particulièrement mauvaises (normales dans 81,2 % des cas) et donc la plupart du temps sur une chaussée sèche (79,5 % des accidents).

68,5 % des accidents ont lieu en plein jour, par beau temps dans 81,2 % des cas

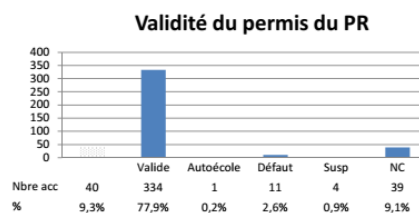
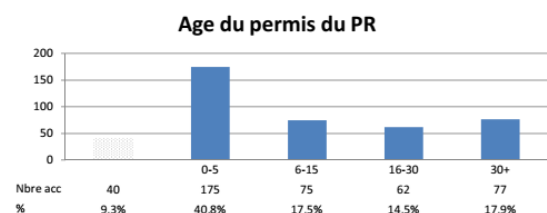
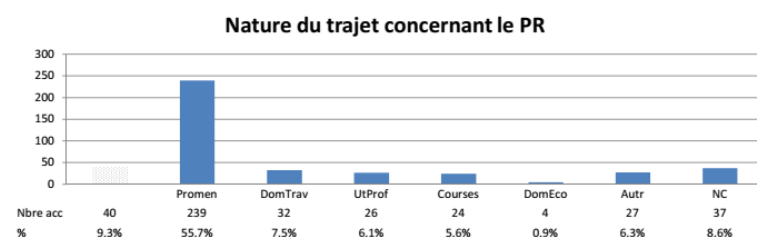
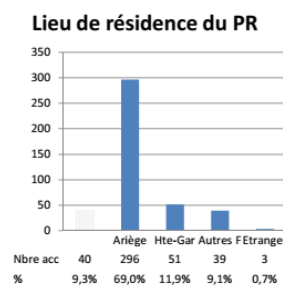
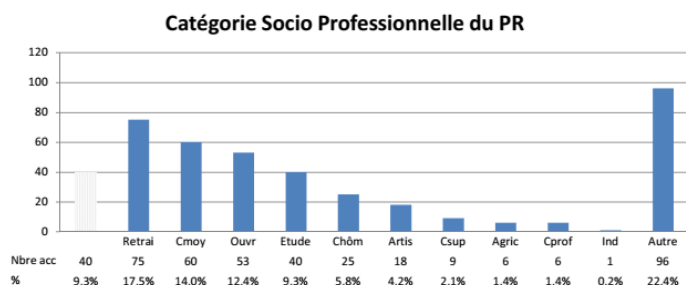
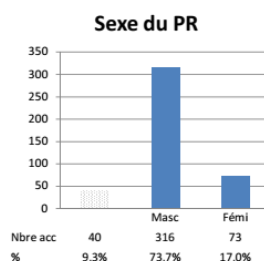
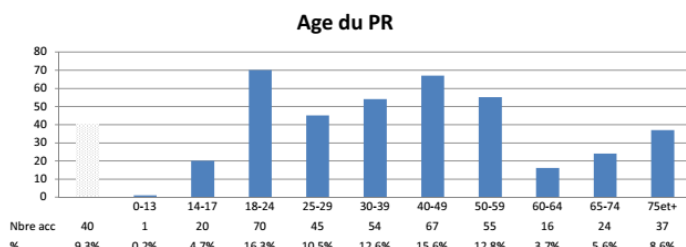


- Véhicules impliqués** : dans 23,3 % des cas (100 accidents) est concerné un véhicule seul. L'autre cas le plus rencontré (21,7 % des accidents) est une collision entre un deux roues motorisé un autre véhicule.

Dans 23,3 % des accidents un seul véhicule est impliqué



- Présumés responsables** : les classes d'âge les plus représentées sont par ordre décroissant : les 18-24 ans (16,3 % des cas alors que la classe couvre 6 ans – contre 9 pour les autres), les 40-49 ans (15,6 %), les 50-59 ans (12,8 %), et les 30-39 ans (12,6 %). Les hommes sont plus représentés que les femmes (73,7 %). Il s'agit principalement d'ariégeois (de résidence) dans 69 % des cas. Si la nature du déplacement n'est pas toujours connue (inconnue dans 9 % des cas), il s'agit principalement (55,7 % des accidents) d'un déplacement de loisir. Dans la très grande majorité des cas, le présumé responsable de l'accident détient un permis valide (77,9 %) mais dans de nombreux cas (40,8 %) assez-récent (moins de 5 ans). Il y a présence d'alcool dans 15,4 % des cas dont 83,3 % en délit.



3- Détermination des enjeux

3.a. Enjeux nationaux et enjeux facultatifs

4 enjeux de sécurité routière ont été identifiés au niveau national et doivent être obligatoirement déclinés dans les DGO départementaux. Il s'agit des enjeux suivants :

- Enjeu « **Risque routier professionnel** »
- Enjeu « **Conduite après usage de substances psychoactives** » (alcool et stupéfiants)
- Enjeu « **Jeunes** »
- Enjeu « **Seniors** »

**4 enjeux
nationaux à
déclinaison
obligatoire et 4
enjeux facultatifs**

Selon l'accidentalité locale, 4 enjeux facultatifs peuvent être également retenus :

- Enjeu « **Partage de la voirie** »
- Enjeu « **Deux-roues motorisés** »
- Enjeu « **Vitesse** »
- Enjeu « **Distracteurs** »

3.b. Critères de détermination des enjeux

Un enjeu est considéré comme **absolu**, dès lors qu'il représente plus de 20 % des accidents du département et/ou plus de 15 tués par an.

Un enjeu est **relatif**, quand l'accidentalité départementale se démarque significativement par rapport à l'accidentalité de la famille de référence.

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif	
		Importance	Robustesse
>= 20 % des accidents du département	oui		
>= 15 tués/an dans le département	oui		
Ecart positif > 5 points entre % du département et % de la famille		oui	
Ecart positif < 5 points entre % du département et % de la famille		oui	test analyse thématique significatifs (TS ou S)
		non	test analyse thématique non significatifs (NS)

3.c. Les enjeux en Ariège

■ Le « risque routier professionnel » représentent un enjeu absolu avec 25 % des accidents sur 2012-2016, un chiffre en baisse par rapport à 2007-2011 et inférieur à la moyenne dans les territoires ruraux peu denses (34%).

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "professionnels"	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents "professionnels"/ total accidents trajet connu	Accidents "professionnels"	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents "professionnels"/ total accidents trajet connu
Ariège	158	510	31%	102	402	25%
Ruraux peu denses	5 433	15 256	36%	3 943	11 614	34%
Total France métropole	137 805	304 988	45%	108 978	236 841	46%

Un enjeu absolu, le « risque routier professionnel » qui représente 25 % des accidents et 26 % des tués

16 personnes ont été tuées lors d'un trajet « domicile-travail » ou « professionnel », soit 26 % des tués avec trajet connu (contre 39 % sur la période 2007-2011)

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel"/ total tués trajet connu	Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel"/ total tués trajet connu
Ariège	30	76	39%	16	62	26%
Ruraux peu denses	706	1 828	39%	585	1 575	37%
Total France métropole	7 952	19 990	40%	6 446	16 079	40%

■ Les « substances psychoactives » (alcool et stupéfiants) représentent un enjeu absolu et relatif. Les accidents avec conducteur alcoolisé ou drogué sont au nombre de 113 (75 avec alcool et 38 avec drogue), soit 26,3 % des accidents.

> Les accidents avec conducteur alcoolisé représentent 19 % des accidents (comme sur la période 2007-2011), soit 4 % de plus qu'en moyenne dans les « territoires ruraux peu denses ».

Enjeu absolu et relatif : l'alcool et les stupéfiants

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Ariège	91	489	19%	75	387	19%
Ruraux peu denses	2 103	14 535	14%	1 620	11 144	15%
Total France métropole	30 664	285 638	11%	24 499	228 461	11%

22 personnes ont été tuées dans un accident avec conducteur alcoolisé : c'est un peu moins que sur la période précédente mais cela représente 39 % des tués, soit 11 % de plus qu'en moyenne dans les « territoires ruraux peu denses ». C'est donc un enjeu relatif fort en Ariège.

Les accidents avec alcool représentent 19 % des accidents et 39 % des tués

➤ Tués

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Ariège	24	64	38%	22	56	39%
Ruraux peu denses	372	1 487	25%	377	1 337	28%
Total France métropole	4 909	16 432	30%	4 151	14 017	30%

➤ **Les accidents avec conducteur drogué** représentent 20 % des accidents (avec dépistage réalisé). Ce chiffre est apparemment en baisse par rapport à 2007-2011 mais ce constat est peut-être lié au nombre de dépistage, qui était faible sur cette dernière période (fait pour 78 accidents / 538). Le taux d'accident avec conducteur drogué est supérieur de 6 % en Ariège par rapport à la moyenne des « territoires ruraux peu denses », ce qui en fait un enjeu relatif.

➤ Accidents

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/droque connu	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/droque connu
Ariège	21	78	27%	38	191	20%
Ruraux peu denses	453	2 126	21%	692	4 854	14%
Total France métropole	7 424	30 451	24%	9 512	87 789	11%

Les accidents avec drogue représentent 20 % des accidents et 29 % des tués

Pour la période 2012-2016, **12 personnes ont été tuées** dans un accident avec conducteur drogué, soit 2 personnes de plus que sur la période précédente. En proportion, cela représente 29 % des tués sur la période, soit 10 % de plus qu'en moyenne dans les « territoires ruraux peu denses », ce qui en fait un enjeu relatif.

➤ Tués

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/droque connu	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/droque connu
Ariège	10	42	24%	12	41	29%
Ruraux peu denses	180	950	19%	205	1 066	19%
Total France métropole	2 480	10 346	24%	2 448	10 959	22%

- Les « jeunes » (14-29 ans) représentent un enjeu absolu.**

Les accidents avec conducteur jeune représentent 61 % des accidents (comme sur la période 2007-2011) ce qui est légèrement en dessous (-3 %) de la moyenne observée dans les « territoires ruraux peu denses ».

	2012 - 2016						
	Accidents par classes d'âges			Totalité accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Ariège	56	125	82	429	13%	29%	19%
Ruraux peu denses	1 548	3 592	2 024	12 428	12%	29%	16%
Total France métropole	25853	92334	65107	289 565	9%	32%	22%

Part des accidents 14-29 ans / totalité des accidents	
2012-2016	2007-2011
61%	61%
58%	64%
63%	69%

Enjeu absolu : les jeunes qui représentent 61 % des accidents et 36% des tués

24 jeunes ont été tués sur 2012-2016, dont 19 jeunes entre 18 et 24 ans : ils représentent 36 % des tués, soit 9 % de plus que sur la période 2007-2011 et qu'en moyenne dans les « territoires ruraux peu denses ».

	2012 - 2016						
	Personnes tuées par classes d'âges			Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Ariège	2	19	3	67	3%	28%	4%
Ruraux peu denses	52	262	115	1614	3%	16%	7%
Total France métropole	635	3 187	1 665	17 243	4%	18%	10%

Part des tués 14-29 ans / totalité des tués	
2012-2016	2007-2011
36%	27%
27%	32%
32%	36%

- Les « seniors » (> 65 ans) représentent un enjeu absolu.

Les accidents avec un conducteur senior représentent 31 % des accidents soit 3 % de plus que sur la période 2007-2011. Cela correspond à la moyenne observée dans les « territoires ruraux peu denses ».

	2012 - 2016						
	Accidents par classes d'âges		Totalité Accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		Part des accidents >65 ans / totalité des accidents	
	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus		
Ariège	64	70	429	15%	16%	31%	27%
Ruraux peu denses	1 940	1 869	12 428	16%	15%	31%	26%
Total France métropole	30 007	25 802	289 565	10%	9%	19%	17%

Part des accidents >65 ans / totalité des accidents	
2012-2016	2007-2011
31%	27%
31%	26%
19%	17%

Enjeu absolu : les seniors qui représentent 31 % des accidents et 24% des tués

16 seniors ont été tués, soit 24 % des tués pour 2012-2016. C'est en dessous de la moyenne observée dans les « territoires ruraux peu denses ».

	2012 - 2016						
	Personnes tuées par classes d'âges		Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		Part des tués >65 ans / totalité des tués	
	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus		
Ariège	5	11	67	7%	16%	24%	25%
Ruraux peu denses	189	306	1 614	12%	19%	31%	26%
Total France métropole	1 433	2 488	17 243	8%	14%	23%	19%

Part des tués >65 ans / totalité des tués	
2012-2016	2007-2011
24%	25%
31%	26%
23%	19%

■ Les « piétons » ne représentent pas d'enjeu, avec 9 tués et 14 % des accidents correspondant à la moyenne des « territoires ruraux peu denses ».

Les piétons ne représentent pas un enjeu majeur en Ariège

➔ Tués

10 tués sur 2007-2011 / 9 sur 2012-2016 (13 % des tués)

➔ Accidents

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents impliquant un piéton	Totalité accidents	Part des Accidents impliquant un piéton/totalité accidents	Accidents impliquant un piéton	Totalité accidents	Part des Accidents impliquant un piéton/totalité accidents
Ariège	84	538	16%	62	429	14%
Ruraux peu denses	2 091	16 462	13%	1 750	12 428	14%
Total France métropole	62 712	360 386	17%	54 990	289 565	19%

■ Les « deux-roues motorisés » représentent un enjeu absolu et relatif. Ils sont concernés dans 34 % des accidents, soit 4 % de plus que sur la période 2007-2011 et 5 % de plus que la moyenne des « territoires ruraux peu denses ».

Un enjeu absolu et relatif, les deux-roues motorisés, qui représentent 34 % des accidents et 24 % des tués

➔ Accidents

	2012 - 2016						2007 - 2011
	Accidents impliquant un deux roues motorisés			Totalité	Part des Accidents deux roues motorisés/totalité accidents		
	Tout 2RM	< 125cm³	≥ 125cm³	Accidents	Tout 2RM	< 125cm³	≥ 125cm³
Ariège	145	65	80	429	34%	15%	19%
Ruraux peu denses	3 585	1 930	1 678	12 428	29%	16%	14%
Total France métropole	106 245	60 719	46 614	289 565	37%	21%	16%

16 usagers de deux-roues motorisés ont trouvé la mort sur 2012-2016 : ils représentent 24 % des tués (contre 22 % en 2007-2011), ce qui fait 7 % de plus que la moyenne des « territoires ruraux peu denses ».

➔ Tués

	2012 - 2016						2007 - 2011
	Personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges			Totalité	Part des personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges/totalité tués		
	Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans	Tués	Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans
Ariège	16	14	2	67	24%	21%	3%
Ruraux peu denses	273	197	76	1 614	17%	12%	5%
Total France métropole	3 926	3 127	799	17 243	23%	18%	5%

■ Les « distracteurs » (attention perturbée) ne représentent pas un enjeu majeur. Bien que représentant 40 % des accidents, les distracteurs ne concernent que 70 accidents (le % élevé étant lié au faible nombre d'accidents pour lesquels l'existence ou non d'un distracteur est connue). Ce chiffre est légèrement inférieur à la moyenne observée dans les « territoires ruraux peu denses ».

DDO 2018-2022 Ariège

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident "attention perturbée"	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée" / totalité accidents distracteurs connus	Accident "attention perturbée"	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée" / totalité accidents distracteurs connus
Accidents						
Ariège	98	213	46%	70	176	40%
Ruraux peu denses	2 257	5 097	44%	1 798	4 158	43%
Total France métropole	32 876	71 084	46%	26 087	58 327	44%

Les distracteurs ne représentent pas un enjeu majeur en Ariège

Sur 2012-2016, 8 personnes sont décédées dans un accident avec « distracteur / attention perturbée ».

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident "attention perturbée"	Total tués distracteurs connus	Part des tués "attention perturbée" / totalité tués distracteurs connus	Tués dans un accident "attention perturbée"	Total tués distracteurs connus	Part des tués "attention perturbée" / totalité tués distracteurs connus
Tués						
Ariège	7	24	29%	8	34	24%
Ruraux peu denses	169	641	26%	156	602	26%
Total France métropole	1 766	6 325	28%	1 417	5 592	25%

- La « vitesse » ne représente pas un enjeu spécifique majeur.

APAM 2015-2016

Département métropole	Vitesse
Ariège	37%
Départements ruraux peu denses - famille 7	33%
Métropole	31%

Bien que le facteur vitesse apparaisse dans 37 % des cas, pour la période 2015-2016 le nombre de tués (32) n'est pas significatif pour en tirer des conclusions en termes de statistiques.

La vitesse, un sujet abordé lors des actions de prévention mais pas un enjeu en tant que tel

En outre, le nombre d'infractions par millions d'habitants est inférieur à la moyenne des « territoires ruraux peu denses ».

	Population 2016	Nb d'infractions	Nb d'infractions pour 1 million d'habitants
Ariège	152 667	2 317	15 177
Départements ruraux peu denses	3 662 614	72 200	19 713
Total métropole	64 604 599	761 100	11 781

Par ailleurs, de nombreuses mesures prises au niveau national (dont l'abaissement de la vitesse à 80 km/h, sur les routes bidirectionnelles, à compter du 1^{er} juillet 2018, et le renforcement des contrôles sur les itinéraires accidentogènes) devraient permettre de faire baisser les vitesses pratiquées et ainsi l'accidentalité. Enfin, si le facteur vitesse n'est pas un enjeu décliné en tant que tel, c'est un sujet systématiquement abordé lors des actions de prévention (jeunes, seniors, deux-roues motorisés...).

Pour la période 2018-2022, les enjeux majeurs de sécurité routière pour l'Ariège sont :

- le **risque routier professionnel** (25 % des accidents)
- l'**alcool et les stupéfiants** (26,3 % des accidents)
- les **jeunes** (61 % des accidents)
- les **seniors** (31 % des accidents)

À ces enjeux nationaux, s'ajoute l'enjeu (absolu et relatif) **deux-roues motorisés** (34 % des accidents)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES



Trop de morts
en
#ARIÈGE

III- Enjeux de Sécurité Routière

1- Orientations d'actions transversales : la connaissance

Concernant le domaine « Amélioration de la connaissance », l'orientation d'action commune pour les 5 enjeux est le maintien du Pôle Départemental Sécurité Routière (mis en place fin 2016), qui favorise la concertation et le partage de l'information avec les différents partenaires œuvrant pour la sécurité routière et de la commission d'investigation qui se réunit systématiquement pour les accidents mortels : ces instances facilitent la compréhension partagée de l'accidentologie du département.

2- Enjeu « Professionnel »

2.a. Accidentalité particulière

Période 2012-2016	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	429	67	603	406
Trajet domicile travail ou professionnel	105	16	127	80

Par rapport à l'ensemble des accidents 2012-2016, **les accidents impliquant au moins un usager qui faisait un trajet domicile-travail ou professionnel** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Trajet domicile travail ou professionnel	Ensemble des accidents
Impliquant 2 usagers	62,9%	45,5%
Impliquant 2 véhicules	64,8%	46,6%
Impliquant 1 VL ou VU seul	7,6%	23,3%
En semaine	81,0%	59,0%
Le week-end	11,4%	32,9%
Entre 6 et 9 h	21,9%	11,2%
Liés à une manœuvre	68,6%	56,4%
Sans obstacle	81,9%	70,2%
Avec présumé responsable		
- résidant en Ariège	79,0%	69,0%
- en trajet domicile-travail	30,5%	7,5%
- en trajet professionnel	24,8%	6,1%
- n'ayant pas consommé d'alcool	79,0%	67,6%

2.b. Orientations d'actions

> Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- sensibiliser les entreprises (et entrepreneurs indépendants) sur les risques routiers et les inciter à s'engager en faveur de la sécurité routière de leurs salariés, notamment au travers de la signature de la charte nationale « 7 engagements pour une route plus sûre » ; chercher des relais institutionnels pour démultiplier cette sensibilisation des entreprises ; inciter les entreprises à réaliser un Plan de Prévention du Risque Routier (PPRR) ou prendre en compte ce risque dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnel (DUERP), à étudier les alternatives au déplacement en voiture (transport en communs, non déplacement : conférence tel, visio, télétravail...), à sensibiliser / former leurs salariés exposés à un risque spécifique (ex « conduite hivernale », fatigue avec horaires décalés) ...

- sensibiliser de la même manière les administrations (services de l'État, collectivités locales et services rattachés...) : évaluation et prise en compte du risque routier, sensibilisation / formation des employés, développement des alternatives au déplacement... Inciter réaliser un Plan de Prévention du Risque Routier (PPRR) ou prendre en compte ce risque dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnel (DUERP),

- mobiliser les lycées professionnels, les centres de formation d'apprentis (CFA) et de formation pour adultes, pour une information / sensibilisation des apprentis et des entreprises qui les emploient.

> Infrastructure :

- inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure en cas de problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail ou sur un itinéraire fréquemment emprunté, quel que soit le mode de déplacement employé.

> Contrôle – Sanction :

- cibler les contrôles des usagers en trajet domicile-travail ou professionnel sur l'usage du téléphone au volant (pratique plus répandue chez ces usagers...).

3- Enjeu « Substances Psychoactives »

3.a. Accidentalité particulière

Période 2012-2016	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	429	67	603	406
Au moins un conducteur sous emprise de SP	75	22	100	72

Par rapport à l'ensemble des accidents 2012-2016, les accidents avec au moins un conducteur impliqué sous l'emprise d'alcool et/ou de drogue se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Sous emprise d'alcool et/ou drogue	Ensemble des accidents
Impliquant 1 seul usager	45,3%	25,2%
Avec 0 tué	73,3%	84,4%
Le week-end	45,3%	32,9%
Entre 0 et 6 h	25,3%	7,9%
Sur RD	82,7%	65,5%
La nuit sans éclairage	33,3%	14,7%
En plein jour	42,7%	68,5%
Impliquant 1 seul véhicule	69,3%	49,0%
Impliquant 1 VL ou VU seul	52,0%	23,3%
Impliquant 1 2RM/autre véhicule	8,0%	21,7%
Impliquant 1 véhicule/piéton	4,0%	14,5%
Sans manœuvre	48,0%	38,0%
Avec obstacle	56,0%	29,8%
Avec collision par côté	8,0%	18,4%
Avec présumé responsable		
- ouvrier	24,0%	12,4%
- retraité	6,7%	17,5%

De plus :

- il convient de noter par ailleurs que concernant le lieu : 68 % des accidents hors agglomération, 92 % hors intersection, 93 % sur route bidirectionnelle, 57,3 % sur route rectiligne et que concernant les circonstances : 82,7 % dans des conditions atmosphériques normales et 77,3 % état de surface normal.

3.b. Orientations d'action

> Amélioration de la connaissance :

- améliorer la collecte des informations alcool / stupéfiants lors des accidents (191 accidents avec drogue connue et 387 avec alcool connu / 429 survenus sur la période 2012-2016).

> Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- sensibiliser les organisateurs d'événements festifs (communes, associations...) sur les risques liés à la consommation d'alcool et/ou drogue au volant et chez le piéton ; promouvoir la vente de boissons non alcoolisées et/ou le principe du conducteur sobre désigné (SAM) et/ ou la mise en place de transports pour le retour à domicile (navette, taxis gratuits ou tarif modéré, co-voiturage avec conducteur volontaire...),

- réaliser des campagnes de communication (en relais des campagnes nationales) sur les addictions (alcool et drogues),
- former les IDSR à l'utilisation de l'outil « drogue » développé au niveau régional (site internet et application pour smartphone et tablette) pour leur permettre d'en parler lors des actions de prévention SR (tous publics) ; informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur champ visuel, temps de réaction, réflexes...) et les risques associés.

> Infrastructure :

- continuer la résorption des obstacles latéraux (56 % accidents avec obstacle) et/ou veiller à ne pas en créer de nouveaux.

> Contrôle – Sanction :

- renforcer les contrôles alcool / drogue en fin de journée (56 % des accidents entre 15 h et minuit) et fin de nuit (25 % accident entre 0 et 6h),
- développer l'installation des EAD EthyloTest-Anti-Démarrage,
- veiller au respect de la réglementation applicable aux discothèques, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthyloTest,
- coordonner les services de justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire,
- recourir plus souvent, sur décision de justice, à la confiscation du véhicule des conducteurs en état de conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants,
- organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs (discothèques) ou les soirs de fête.

4- Enjeu « Jeunes »

4.a. Accidentalité particulière

Période 2012-2016	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	429	67	603	406
Impliquant au moins 1 jeune*	207	31	341	131

* ces chiffres ne prennent pas en compte 58 accidents impliquant des jeunes (14-17 ans)

Par rapport à l'ensemble des accidents 2012-2016, **les accidents impliquant au moins un jeune** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

DGO 2018-2022 Ariège

Accidents	Impliquant un jeune	Ensemble des accidents
Entre 0 et 6 h	11,1%	7,9%
Entre 0 et 9 h	23,7%	19,1%
Avec présumé responsable		
- jeune 18-24 ans	33,8%	16,3%
- jeune 25-29 ans	21,7%	10,5%
- jeune 14-29 ans	65,2%	31,5%
- avec permis moins de 5 ans	59,9%	40,8%

De plus :

- dans 1/3 des accidents les jeunes (18-29 ans) sont présumés responsables – pour les accidents impliquant au moins 1 jeune, les jeunes sont présumés responsables dans 2/3 des accidents,
- les jeunes (14-20 ans) circulant avec un 2 RM < 50 cm³ sont impliqués dans 72 % des accidents recensés avec ce type de véhicule,
- la part des accidents se produisant entre 0 et 9 h impliquant au moins 1 jeune est de 59,8 % (67,6 % entre 0 et 6 h),
- 2/3 des accidents impliquant au moins 1 jeune impliquent un 2 RM et un autre véhicule à moteur
- même si les chiffres ne sont pas significatifs, 2/3 des accidents avec drogue le sont lors d'un accident impliquant au moins 1 jeune,
- dans 40,8 % des accidents corporels, le présumé responsable a un permis de conduire dont l'ancienneté est inférieure à 5 ans.

4.b. Orientations d'actions

> Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité (utiliser les réseaux sociaux et les sites internet) ou organiser des actions,
- réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques, sensibilisation sur le débridage...) en valorisant les conduites responsables et les sensibiliser au port des équipements de sécurité,
- transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion,
- mobiliser les établissements de nuit pour qu'ils relaient les messages sécurité routière auprès des jeunes,
- organiser tous les 2 ou 3 ans, un forum sécurité routière afin de mobiliser un maximum de responsables d'établissements scolaires et périscolaires pour sensibiliser le plus de jeunes possible,
- organiser des actions s'appuyant sur des témoignages de victimes de la route.

> Infrastructure :

- développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes,
- optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche.

> Contrôle – Sanction :

- effectuer des contrôles plus ciblés dans les plages horaires comprises entre 0 et 9 h,
- contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment cyclomoteurs),
- développer des alternatives à la sanction pour les jeunes.

5- Enjeu « Séniors »

5.a. Accidentalité particulière

Période 2012-2016	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	429	67	603	406
Impliquant au moins 1 senior	120	18	168	116

Par rapport à l'ensemble des accidents 2012-2016, **les accidents impliquant au moins 1 senior** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Impliquant un senior	Ensemble des accidents
En semaine	69,2%	59,0%
En agglomération de 5000 à 20000 habitants	29,2%	18,6%
En ligne droite	74,2%	60,6%
En plein jour	84,2%	68,5%
Impliquant 1 véhicule motorisé et 1 piéton	35,8%	14,5%

De plus :

- senior victime dans 50 % dans accidents en tant que piéton (7 tués sur 9 – 31 blessés sur 61),
- senior présumé responsable dans 50 % des accidents impliquant 1 senior.

5.b. Orientations d'actions

> Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route (rappels signalisation verticale et horizontale, nouvelles signalisations...),
- multiplier les journées de sensibilisation des seniors sur les risques routiers (connaissance et actualisation des règles, conduite sur simulateur, conduite avec moniteur auto-école...),
- organiser des journées pour sensibiliser les seniors sur la diminution des capacités physiques en fonction de l'âge (diminution des réflexes, de la vue, de l'audition, de la motricité...) avec intervention de gériatres,
- améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement,
- trouver de nouveaux relais (collectivités, assurances, clubs de seniors,...) afin de toucher plus largement la catégorie senior.

> Infrastructure :

- sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors en améliorant la co-visibilité, notamment au niveau des passages piétons, en concevant des cheminements piétons adaptés et accessibles aux personnes à mobilité réduite et en prévoyant des aménagements permettant d'apaiser les vitesses lorsque l'expression de la vie sociale est prédominante par rapport au trafic routier à écouler.

> Contrôle – Sanction :

- proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave,
- demander un passage devant une commission médicale à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave.

6- Enjeu « Deux-Roues Motorisés »

6.a. Accidentalité particulière

Période 2012-2016	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	429	67	603	406
Impliquant au moins 1 usager de 2RM	145	16	163	119

Par rapport à l'ensemble des accidents 2012-2016, **les accidents avec au moins un usager de deux-roues motorisés** se caractérisent notamment par une proportion plus importante d'accidents :

Accidents	Impliquant un deux-roues motorisé	Ensemble des accidents
En plein jour	80,7%	68,5%
Hors agglomération	52,4%	62,9%
Avec manœuvre	70,3%	56,4%
Avec collision par côté	34,5%	18,4%
Sans obstacle	81,4%	70,2%
Impliquant 1 seul véhicule	29,7%	49,0%
Impliquant 2 véhicules	66,9%	46,6%
Avec présumé responsable		
- avec permis moins de 5 ans	54,5%	40,8%
- sans consommation d'alcool	78,6%	67,6%

6.b. Orientations d'actions

> Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- reconduire chaque année dans la mesure du possible le « rallye moto » et l'opération « Virolos » : deux actions qui permettent de toucher un grand nombre de motards et de les sensibiliser à la vulnérabilité des usagers de 2RM, et la nécessité d'éviter le sur-risque (alcool, vitesse, comportements...), à la sécurité en conduite (angles morts, position, trajectoire...), à l'entretien du véhicule et au port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque, gants) et facultatifs (vêtements renforcés, airbag...),
- mettre en place des « relais motard » (point d'informations dans un commerce, avec du matériel à disposition des motards pour regonfler une roue...) sur les itinéraires fréquentés par les deux-roues motorisés (notamment la RN20) et mobiliser les vendeurs de deux-roues et équipements à sensibiliser également les motards à la sécurité routière,
- réunir (en forum) les acteurs du milieu motocycliste (motos clubs, associations, professionnels de vente / réparation, enseignants de la conduite) pour favoriser le dialogue.

> Infrastructure :

- développer et améliorer les dispositifs de retenue.

> Contrôle – Sanction :

- réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules,
- cibler les contrôles sur les axes (RN 20, en aggro ... bien que le conducteur de 2RM ne soit pas nécessairement responsable ...) et/ou périodes accidentogènes (mai, juillet à octobre, semaine, créneau 15-18h...).

IV- Suivi et évaluation du DGO

1- Le Pôle Sécurité Routière, instance de pilotage de la mise en œuvre et de suivi du DGO

Marie Lajus, préfète de l'Ariège, a mis en place un Pôle Départemental Sécurité Routière en décembre 2016, avec pour objectif de mieux coordonner l'action des différents acteurs de la sécurité routière dans un contexte d'accidentalité particulièrement dramatique avec 26 tués.

Ce pôle, qui s'est réuni 5 fois en 2017 (dont une fois en mars en présence d'Emmanuel Barbe, Délégué à la Sécurité Routière) compte tenu du contexte de forte accidentalité et mortalité routières, se réunit désormais trimestriellement, sur un calendrier basé sur les remontées des tableaux de bord au ministère de l'Intérieur.

La mise en œuvre du DGO fera l'objet d'un **suivi régulier dans le cadre du Pôle Départemental Sécurité Routière**, dont l'ordre du jour comprend systématiquement quatre sujets (correspondant aux quatre grands groupes d'orientations d'action) :

- point accidentologie / Analyse des accidents
- prévention
- contrôle – sanction
- infrastructures

Une fois par an (plus ou moins à date anniversaire de la signature du DGO), un bilan de la mise en œuvre du DGO sera présenté et partagé en Pôle Départemental Sécurité Routière par les différents partenaires concernés :

- l'ODIR fera un point sur l'**amélioration de la connaissance**,
- la coordination, en lien avec le cabinet, dressera un bilan des actions de **communication, éducation et prévention**,
- les forces de l'ordre (gendarmerie et police) et les services du procureur présenteront un bilan du volet **contrôle – sanction**,
- enfin, les gestionnaires de voirie (DIRSO, CD et AMEA) feront un bilan des actions menées en matière de sécurisation des **infrastructures**.

2- Le PDASR : la déclinaison du DGO – volet prévention

Établi à partir des enjeux et orientations définies dans le DGO, le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) arrête d'une part les actions de prévention à mener sur une année par l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département et, d'autre part, priorise les crédits d'intervention disponibles pour permettre la mise en œuvre de ces actions.

L'appel à projets pour le PDASR porte sur les enjeux définis dans le DGO, l'objectif étant que l'ensemble des enjeux fasse l'objet d'une à plusieurs actions, sachant qu'une action peut couvrir plusieurs enjeux simultanément (ex : une action en établissement scolaire concerne l'enjeu jeune et alcool – drogue).

Chaque année, un bilan du PDASR (nombre d'actions et financements alloués pour chaque enjeu, porteurs de projets, retours d'expérience...) est réalisé préalablement à la validation en Pôle de Compétence État des actions à mener pour l'année suivante.

3- Actualisation des enjeux, orientations et actions

Chaque année, une analyse de l'accidentalité sera présentée en Pôle Départemental Sécurité Routière. Elle sera produite par l'ODIR sur la base des données nationales et comprendra une analyse globale et par enjeux. Outre les cinq enjeux explicitement ciblés sur la période 2018-2022, une veille active sera maintenue sur les autres usagers de la route que sont les piétons et les cyclistes et sur les facteurs d'accidents que constituent la vitesse et les distracteurs.

En fonction des résultats de cette analyse, les orientations d'actions du DGO et actions du PDASR pourront être retravaillées au cas par cas avec les partenaires concernés.

4- Évaluation finale

Une évaluation finale de la mise en œuvre du DGO sera présentée en comité de pilotage DGO qui sera constitué en 2022 pour l'élaboration du prochain DGO. Elle se fondera sur un inventaire des actions menées, afin de vérifier quelles orientations d'actions inscrites au DGO ont été mises en œuvre, si elles l'ont été de façon pertinente, ainsi que celles qui n'ont pas pu être mises en place et pour quelles raisons. Enfin, elle recensera les orientations d'actions et actions complémentaires qui ont été menées.

V- Annexes

I- Comité technique

1.a. Composition

Structure	Membres désignés	Présence réunion du 08/03 Enjeux	Présence réunion du 29/03 Orientations d'actions
DDT	Marie-Hélène van-Mieghem – Alfred Gomez	Marie-Hélène van-Mieghem – Alfred Gomez	Alfred Gomez
Conseil Départemental de l'Ariège	Thierry Delqué – Denis Bélard	Thierry Delqué – Denis Bélard	Thierry Delqué – Denis Bélard
DIR Sud-Ouest	Philippe Roques – Régine Cardis	Philippe Roques	Régine Cardis
SDIS 09	Jean-Jacques Mongénie	Jean-Jacques Mongénie	
DDSP	Brigitte Barbat		Brigitte Barbat
Gendarmerie	Marc Vialelle		Marc Vialelle
Mairie de Foix	Patrick Matéos		
Mairie de Pamiers	Gérard Mandrou	Gérard Mandrou	
Mairie de Saint-Girons	Gérald Rovira	Gérald Rovira	Gérald Rovira
Mairie de Lavelanet	Didier Fabre	Didier Fabre	Didier Fabre
Prévention routière	Serge Guiotte	Serge Guiotte	Serge Guiotte
Prévention MAIF	Jean-Luc Labeur – Martine Labeur		Jean-Luc Labeur – Martine Labeur
Assureurs	Loïc Vescovo		
Mutuelles	Jean-Claude Torrecillas	Jean-Claude Torrecillas	Jean-Claude Torrecillas
Direction des Services de l'Education Nationale	Un technicien (pas de représentant désigné)		
CISPD comcom d'agglomération de St Girons	Cathy Servat		Cathy Servat
CLSPD de Varilhes	Jean-Luc Labeur		Jean-Luc Labeur
DREAL	Jacques Lauga		Jacques Lauga

1.b. Détermination des enjeux

Compte-rendu de la réunion du comité technique du 8 mars 2018

Étaient présents : Didier Fabre (mairie de Lavelanet) – Gérard Mandrou (mairie de Pamiers) – Gérald Rovira (mairie de St-Girons) – Philippe Roques (DIRSO) – Jean-Jacques Mongénie (SDIS 09) – Jean-Claude Torrecillas (GEMA) – Serge Guiotte (prévention routière) – Stéphanie Gauthé (sous-préfecture Pamiers) – Thierry Delqué (conseil départemental 09) – Marie-Hélène van Mieghem (DDT 09) – Alfred Gomez (DDT 09)

Absents excusés : Serge Castillon et Denis Bélard (conseil départemental 09 représentés par Thierry Delqué) – Marc Vialelle (gendarmerie) – Jacques Lauga (pôle d'appui SR DREAL)

Absents : Patrick Mateos (mairie de Foix) – un représentant de la DDSP 09 (Loïc Le Squern muté non remplacé) – Loïc Vescovo (CPDAGA 09) – Jean-Luc Labeur (mairie de Varilhes et prévention MAIF) – Caty Servat (comcom de l'agglomération de St Giron)

Après une présentation par la DDT, de l'analyse des enjeux, et suite aux échanges avec les participants, le comité technique a décidé de mettre à la validation du comité de pilotage les enjeux suivants (tableau de synthèse des enjeux ci-joint) :

1. risque routier professionnel
2. conduite après usage de substances psychoactives (alcool – drogue)
3. jeunes
4. seniors
5. deux-roues motorisés

La DDT a ensuite fait une présentation de l'analyse de l'accidentalité et les particularités de celle-ci pour chacun des enjeux retenus.

Dans la dernière partie de la réunion, et ce, afin de préparer la prochaine réunion qui aura lieu le 29 mars, les participants ont été invités à proposer des orientations d'actions (voir tableau ci-joint) déclinés dans les domaines suivants :

1. amélioration de la connaissance
2. éducation, sensibilisation, formation, information
3. infrastructure
4. contrôle – sanction

La prochaine réunion du comité technique qui aura lieu le 29 mars prochain, aura pour objectif de définir les orientations d'actions pour chaque enjeu. Le travail sera réalisé en 2 groupes puis restitué à l'ensemble des membres du comité technique. Afin de préparer cette réunion, 2 documents ci-joints concernant des exemples d'orientations d'actions (exemple_orientations_actions_DSR) et les orientations du précédent DGO (Orientations_actions_DGO_2013-2017) ont été remis aux participants qui devront également s'appuyer sur les données accidents par enjeux transmises par mail du 18/01.

Les enjeux et orientations d'actions issus du travail des 2 réunions du comité technique seront présentés et mis à la validation du comité de pilotage du DGO 2018-2022, le 10 avril prochain, dans le cadre du Pôle Départemental de Sécurité Routière.

1.c. Formalisation des orientations d'actions

Compte-rendu de la réunion du comité technique du 29 mars 2018

Suite à la réunion du comité technique de ce jeudi 29 mars, je vous prie de trouver ci-joint les 5 fiches thématiques par enjeu précisant les orientations d'actions que nous avons retenu.

Étaient présents : Didier Fabre (mairie de Lavelanet) – Gérald Rovira (mairie de St-Girons) – Régine Cardis (DIRSO) – Jean-Claude Torrecillas (GEMA) – Serge Guiotte (prévention routière) – Stéphanie Gauthé (sous-préfecture Pamiers) – Thierry Delqué (conseil départemental 09) – Denis Bélard (conseil départemental 09) – Marc Vialelle (gendarmerie) – Jacques Lauga (pôle d'appui SR)

DGO 2018-2022 Ariège

DREAL) – Caty Servat (comcom de l'agglomération de St-Girons) – Jean-Luc Labeur et Martine Labeur (mairie de Varilhes et prévention MAIF) – Brigitte Barbat (DDSP 09) – Alfred Gomez (DDT 09)

Absents excusés : Gérard Mandrou et Eric Rigal (mairie de Pamiers) - Jean-Jacques Mongénie (SDIS 09) - Philippe Roques (DIRSO) - Marie-Hélène van Mieghem (DDT 09)

Absents : Patrick Mateos (mairie de Foix) - Loïc Vescovo (CPDAGA 09)

La réunion n'a pu se tenir sous forme de groupe de travail comme annoncé dans mon mail du 09/03 ci-dessous. Le comité s'est donc réuni en un seul groupe.

L'objet de la réunion était de proposer des orientations d'actions déclinées dans les domaines suivants :

1. amélioration de la connaissance
2. éducation, sensibilisation, formation, information
3. infrastructure
4. contrôle – sanction

En préambule, il est rappelé aux membres du comité que les orientations d'actions doivent répondre aux constats réalisés lors de l'analyse des accidents pour la période 2012-2016 et porter principalement sur les points où les marges de progrès à réaliser sont les plus importantes.

En ce qui concerne le domaine « amélioration de la connaissance », le comité technique a décidé de proposer un socle commun aux 5 enjeux et notamment, d'indiquer que la mise en place depuis plus d'un an du Pôle Départemental Sécurité Routière et d'une commission d'investigation pour les accidents mortels était de nature à aider à la compréhension de l'accidentologie du département.

Après une brève présentation par enjeu des caractéristiques notables des accidents, des propositions d'orientations, issues des discussions de la première réunion du comité technique le 08/03, prenant en compte les orientations du précédent DGO et les exemples d'orientations du guide méthodologique DGO élaboré par le ministère de l'Intérieur, sont présentées aux membres. Certaines sont amendées, supprimées ou d'autres orientations d'actions sont ajoutées.

Les enjeux retenus par les membres du comité technique lors de la réunion du 08/03 et les orientations d'actions approuvées lors de cette dernière réunion, seront proposés à la validation du comité de pilotage qui se réunira le 10 avril prochain en préfecture.

2- Comité de pilotage

2.a. Composition

Structure	Comité de pilotage (membres désignés)	Présence réunion du 10/04
Préfecture	La préfète et/ou la directrice de cabinet	Maire Lajus – Nicole Chabannier – Patrick Leverino – Claude Lagarde – Emmanuelle Saurat
DDT	Stéphane Defos	Stéphane Defos – Marie-Hélène van-Mieghem – Alfred Gomez – Stéphanie Gauthé-Hauquin
TGI	Maëliiss Vilamot	Maëliiss Vilamot
Conseil Départemental de l'Ariège	Alain Naudy	Denis Bélard
DIR Sud-Ouest	Philippe Roques	Régine Cardis
Vinci Autoroutes ASF	Manuel Vergara	
CARSAT	Le directeur (pas de représentant désigné)	
SAMU 09	Frédérique Thiennot	Frédérique Thiennot
SDIS 09	Bruno Gillet	Christian Lukowicz
Unité d'Accueil des Victimes	Frédérique Thiennot	Frédérique Thiennot
DDSP	La directrice (représentant désigné muté)	Christine Bertrand
Gendarmerie	Marc Vialelle	Dominique Wanecque – Marc Vialelle
Unité Zonale Motorisée des CRS	Le directeur (pas de représentant désigné)	
Association des Maires et Elus de l'Ariège	Hubert Labeur	Hubert Labeur – Sophie Saffon
Mairie de Foix	Jean-Paul Alba	
Mairie de Pamiers	Gérard Mandrou	Gérard Mandrou
Mairie de Saint-Girons	Gérald Rovira	Gérald Rovira
Mairie de Lavelanet	Didier Fabre	Didier Fabre
Prévention routière	Serge Guiotte	Serge Guiotte
Association des Familles de Traumatismes Crâniens	Nicolas Baron	
Assureurs	Le président départemental des assureurs	
Mutuelles	Le président départemental des mutuelles	Jean-Claude Torrecillas
DDFIP	Laurent Guilhem	
Délégation Militaire Départementale	Fabien Jubet	
UT DIRRECTE	Marie-Noëlle Ballarin	Marie-Noëlle Ballarin
Direction des Services de l'Education Nationale	L'inspecteur d'académie (pas de représentant désigné)	Anne-Marie Bousquet
Direction de la Protection Juridique de la Jeunesse	Le directeur (pas de représentant désigné)	
DDCSPP	La directrice (pas de représentant désigné)	Claudie Carrouée
Association des Paralysés de France APF09	Franck Deffarge	Jacques Daygues

Membres du pôle départemental de sécurité routière

2.b. Validation des enjeux et des orientations d'actions

Après une présentation par la DDT de l'objet et de la démarche d'élaboration du DGO, et une brève présentation des données accidents pour la période 2012-2016, le comité de pilotage, réuni dans le cadre d'un Pôle Départemental de Sécurité Routière élargi, a validé les enjeux et orientations d'actions décrits au chapitre III du présent document.

3- Sigles et définitions

Sigles :

CARSAT : caisse d'assurance retraite et de la santé au travail
DDSEN : direction départementale des services de l'éducation nationale
DDSP : direction départementale de la sécurité publique
DDT : direction départementale des territoires
DGO : document général d'orientations
GDG : groupement départemental de gendarmerie
MSA : mutuelle sociale agricole
ODIR : observatoire départemental de l'insécurité routière
ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière
PDASR : plan départemental d'action sur la sécurité routière
UD DIRECCTE : unité départementale de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi

Définitions :

– **Accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :**

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

– **Victimes :**

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les personnes blessées : victimes non tuées.

- **Blessés :**

- hospitalisés : admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures ;
- légers : ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

- **Taux de gravité :** correspond au nombre de tués pour 100 accidents.

- **Taux légal d'alcoolémie :** < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun.

- **Bicyclette :** vélo y compris vélo électrique.

- **Cyclomoteur :** deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

- **Motocyclette :** deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

- **Deux-roues motorisés (2RM)** : cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, à 4 roues et les scooters.
- **Poids lourd (PL)** : véhicule automobile destiné au transport de charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.
- **Véhicule utilitaire (VU)** : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t.
- **Véhicule léger (VL)** : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins 4 roues et ne comportant pas, outre le chauffeur, plus de 8 places assises.

Trop de morts
en
#ARIÈGE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES