

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT
GENERAL
D'ORIENTATIONS
2008 - 2012



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'ARIÈGE



CONSEIL GÉNÉRAL

Chapitre I :
Présentation de la démarche 4

Chapitre II :
L'accidentalité du département 8

Chapitre III :
Les enjeux de l'Ariège 13

Chapitre IV :
Les orientations d'actions 44

Chapitre V :
Suivi et évolution du DGO 50

Glossaire

PREFACE

L'élaboration du Document Général d'Orientation constitue un travail partenarial important pour les acteurs locaux de la sécurité routière.

Il permet, avec tous les acteurs concernés, d'analyser les évolutions de l'accidentologie dans le département et d'en définir les enjeux et les orientations pour les cinq années suivantes.

L'étude d'enjeux menée par l'Observatoire Départemental de l'Insécurité Routière de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture a mis en évidence quatre enjeux majeurs : les jeunes, les deux roues motorisés, l'alcool, et la vitesse.

Je tiens à remercier tous ceux qui, dans le cadre des groupes de travail - services de l'État, les services du Conseil Général et des collectivités territoriales, membres des associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière ou partenaires, entreprises, bénévoles - ont contribué à la rédaction de ce document.

Le travail de fond qui a été réalisé nous a permis d'établir de nouvelles orientations, pour lutter contre l'insécurité routière et éviter ainsi à chacun d'entre nous de connaître le drame des accidents de la route.

Si les chiffres de l'insécurité routière au 30 septembre 2009 sont encourageants par rapport à 2008 (stabilisation du nombre d'accidents, - 5 % de blessés, et 4 vies ont été épargnées), il n'en demeure pas moins que notre mobilisation doit être sans relâche.

Pour que cette amélioration soit durable, je vous propose de poursuivre avec nous cet effort collectif. Ce document général d'orientation indique la direction à suivre.

LES SIGNATAIRES DU DGO 2008 - 2012

FOIX, le 15 octobre 2009

Le préfet de l'Ariège

SIGNE

Jacques BILLANT

Le président
du Conseil Général

SIGNE

Augustin BONREPAUX

Document Général d'Orientations 2008 - 2012

1/ LE CONTEXTE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007 et plus de 4200 tués en 2008.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, les orientations de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

2/ LES OBJECTIFS DU D.G.O.

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

A. Démarche d'élaboration dans le département de l'Ariège

Le 6 août 2008, la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture de l'Ariège a transmis aux partenaires de l'observatoire de l'insécurité routière (la Préfecture, le Tribunal de Grande Instance, le Conseil Général, la DIRSO, la société ASF, le SDIS, le SAMU, la DDSF, la Gendarmerie Nationale, l'UMZ des CRS du sud-ouest, la CRAM), aux maires de Foix, Lavelanet, Pamiers et Saint-Girons, à la Prévention Routière, à l'association des Familles de Traumatismes Crâniens de Midi-Pyrénées, à l'association Nationale de la Lutte Contre l'Insécurité Routière et à l'association des Familles des Victimes d'Accidents de la Circulation, le bilan accidentologie pour la période 2003-2007 afin de proposer des enjeux pour le département.

Ces partenaires ont constitué le comité de pilotage.

La démarche d'élaboration du DGO 2008-2012 était ainsi lancée.

Cette démarche s'est appuyée en grande partie sur le guide méthodologique édité, par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, le 8 août 2008.

L'élaboration du DGO s'est déroulé en 3 phases :

- ◆ Etude d'enjeu,
- ◆ Compréhension des enjeux,
- ◆ Orientations d'actions.

Ces 3 phases seront suivies d'une phase de « suivi et d'évaluation » du DGO.

1 - Définition des termes

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'utilisateurs...). L'enjeu est donc un nombre d'accidents ou de victimes (décliné suivant la gravité) qui est associé à une cible.

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (infrastructures, type d'utilisateurs et périodes) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...). Ce nombre d'accidents ou de victimes sera considéré en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues par exemple), et/ou en relatif (écart par rapport à une référence comme les valeurs nationales).

La définition des **orientations d'actions** relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer l'ensemble des acteurs, à impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets. Chaque année jusqu'en 2012, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborées au titre du **Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.)** qui est un outil de concertation et de coordination des projets des différents acteurs.

2 - Etude d'enjeu

Le comité de pilotage s'est réuni le 22 octobre 2008 en préfecture.

Les chiffres de l'accidentologie 2003-2007 ont été présentés par la cellule éducation et sécurité routière de la DDEA.

Le comité a étudié les propositions d'enjeu évoqués par certains membres, à savoir : enjeux agglomération, seniors et personnes détenant le permis de conduire depuis plus de 5 ans.

Toutefois, le comité a souhaité que les enjeux retenus au niveau national, la vitesse, l'alcool, les jeunes et les 2 roues motorisés, le soient également au niveau local en raison de la typologie de l'accidentologie. Les enjeux agglomération et seniors seront traités, soit dans le cadre de la réflexion à mener pour les 4 enjeux nationaux, soit par le biais d'actions menées régulièrement dans le département notamment à l'attention des seniors.

Le comité a décidé de constituer 4 groupes de travail (un par enjeu) ayant pour objectif de dégager pour chaque enjeu des orientations d'actions.

3 - Compréhension des enjeux

Le 8 décembre 2008, Mme la Directrice de Cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière, a adressé aux groupes de travail une feuille de route précisant la composition de chaque groupe de travail, les objectifs et fixant un calendrier.

3.1 Composition des groupes de travail

Enjeu « alcool »

ANIMATEUR : M. le Commandant LE SQUERN Loïc de la Direction Départementale de Sécurité Publique

CO-ANIMATEUR : M. BAREILLE Robert de l'Association de familles de victimes de la route

MEMBRES :

- Mme PUCCININI Arielle de l'Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie 09
- Mme RUFFIE Sylvie de l'Association Information Drogues Prévention 09
- M. BAUBEAU Jean Pierre de la Prévention Routière 09
- M. LABEUR Jean Luc de la Prévention MAIF 09

I - PRESENTATION DE LA DEMARCHE

Enjeu « 2 roues motorisés »

ANIMATEUR : Adjudant Chef VIAELLE, Escadron départemental de sécurité routière

CO-ANIMATEUR : M. GUIOTTE Serge, DDEA / M. MOTO 09

MEMBRES :

- Mme BORREDON Dominique de l'Association 2 Roues Passion
- M. LACOSTE Serge de l'Education Nationale
- M. le Commandant RESPAUD du Service Départemental d'Incendie et de Secours 09
- M. CLAUZADE Didier de l'auto-école des Pyrénées à Foix

Enjeu « jeunes »

ANIMATEUR : Mme DELORT, Service Santé de l'Inspection d'Académie

CO-ANIMATEUR : Mme MAILLARD, Service Santé de l'Inspection d'Académie

MEMBRES :

- Mme TREVIS Marie-Gilles de la Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
- Melle ROGACS Cathy du Bureau d'Information Jeunes
- Mme SCHUMMAN Evelyne de la Prévention MAIF
- M. NAVARRO Bernard de la Prévention MAIF
- Mme MARCK Brigitte du Centre Départemental de Documentation Pédagogique
- Mme FOURNIER Tania de la DDEA 09 / Cellule sécurité et éducation routière
- M. RIGAL Eric, animateur CLSPD PAMIERS

Enjeu « Vitesse »

ANIMATEUR : M. CASTILLON Serge du Conseil Général de l'Ariège

CO-ANIMATEUR : M. AVALLET Jean Yves de la DDEA 09 / Unité Territoriale de Lavelanet

MEMBRES :

- M. CHEVALLIER Patrick, assureur AGF Foix
- M. SICRE Jérôme du Conseil Général de l'Ariège
- M. BAUBEAU Jean Pierre de la Prévention Routière
- M. MELLER, Conseiller municipal, responsable commission « sécurité routière » au CLSDP de Foix
- M. MATEOS Patrick de la police municipale de Foix

3.2 Objectifs fixés aux groupes de travail

Afin de répondre à l'objectif de réduction de l'insécurité routière les objectifs fixés sont les suivants :

- ✦ Approfondir et mieux connaître l'enjeu retenu,
- ✦ Définir les grands principes de stratégie, de planification (priorités) et de synergies à mettre en œuvre,
- ✦ Faire des propositions d'orientations d'actions.

3.3 Calendrier

Une première réunion à l'attention des animateurs des groupes de travail s'est tenue le 19 décembre 2008.

Cette réunion avait pour objet de présenter la démarche et les enjeux retenus, de présenter les feuilles de route, de mettre à disposition les données disponibles, et de formuler les besoins de données manquantes.

Les groupes de travail se sont réunis courant janvier et février 2009 à plusieurs reprises. Dans un premier temps, il s'est agi d'effectuer l'approfondissement et la compréhension de l'enjeu, de présenter les travaux d'approfondissement et définir les Gisements de progrès. Dans un second temps, des propositions d'orientations d'actions ont été définies par domaine : infrastructures, information, formation, éducation, contrôle et sanction.

Les groupes de travail devaient arrêter leurs propositions d'orientations d'actions avant le 26 février 2009.

3.4 Orientations d'actions

Lors de la réunion du comité de pilotage du 3 mars 2009, les groupes de travail ont présenté leurs travaux et émis des propositions d'orientations d'actions.

La plupart des propositions ont été validées et certaines amendées (voir chapitre IV.2).

Le comité de pilotage a proposé deux orientations d'actions supplémentaires.

La proposition d'orientation d'actions concernant l'amélioration des équipements des 2 roues motorisés ne pouvant être menée qu'au niveau national, n'a pas été retenue.

A. Présentation du département de l'Ariège

L'Ariège fait partie de la Région Midi Pyrénées, composée de huit départements. Sa densité est quatre fois moins élevée que la moyenne des autres départements.

Le département de l'Ariège se compose de deux régions fondamentalement différentes : la montagne ariégeoise et la plaine du Lauragais.

La montagne occupe la majeure partie du territoire.

Superficie : 4 890 km²

Population : 137 347 habitants en 2006

Densité : 28 habitants au km² (108 pour la France)

Parc de voitures de tourisme : 75 954, soit 0,55 voiture par habitant (0,52 pour la France)

Part des tués locaux : 78,57 % (75,35 % pour la France)

Réseau routier :

- ★ **Autoroutes** : 16 km, avec un débit de 9 273 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national)
- ★ **Routes nationales (RN)** : 109 km, avec un débit de 11 500 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national)
- ★ **Route départementales (RD)** : 2 602 km, avec un débit de 754 véhicules/jour (1 621 véhicules/jour au plan national)

B. Caractéristiques générales de l'accidentologie de 2003 à 2007

⇒ **C'est en moyenne par mois** :

- ★ 14 accidents corporels,
- ★ 1 tué,
- ★ 8 blessés hospitalisés,
- ★ 11 blessés non hospitalisés.

⇒ 51,7 % des accidents ont eu lieu hors agglomération et ont entraîné 72 % de tués ;

⇒ 48,3 % des accidents ont eu lieu en agglomération et ont entraîné 28 % de tués ;

⇒ Les accidents dans la tranche des 18-24 ans et des plus de 60 ans sont les plus graves.

1- Présentation des Indices d'Accidentologie Locale (IAL)

L'indicateur d'accidentologie locale tient compte de la décomposition entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales et voirie urbaine), et du trafic correspondant. Il permet une comparaison plus rigoureuse entre départements.

	IAL	Données 2003-2007							
	2007	IAL (*)		Autoroutes		Routes nationales et départementales		Agglomération	
	Tués	Tués	Victimes graves	% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif
FRANCE	1,00	1,00	ND	6,5%	1,00	67,6%	1,00	18,6%	1,00
ARIEGE	1,59	1,50	ND	0,0%	0,00	83,6%	1,48	11,9%	2,49
MIDI-PYRENEES	1,19	1,13	ND	4,3%	0,63	75,3%	1,19	14,3%	1,24

Ce tableau donne le risque départemental (tués sur cinq ans rapportés au parcours) suivant les différents réseaux : autoroutes, routes nationales et départementales en rase campagne ou en agglomération de moins de 5 000 habitants. Le risque en agglomération de plus de 5 000 habitants est calculé à partir de la population des entités urbaines.

En amélioration par rapport à la période 2002-2006, l'IAL reste élevé avec un coefficient de 1,50 sur les années 2003-2007, le département de l'Ariège présentant un surrisque de 50 % par rapport au risque métropolitain.

(*) L'IAL (indicateur d'accidentologie locale) est une pondération des risques relatifs (rapportés au risque France) par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux.

Exemple : un IAL de 1,30 signifie qu'il y a eu sur cinq ans 30% de tués en plus dans ce département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur ces différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.

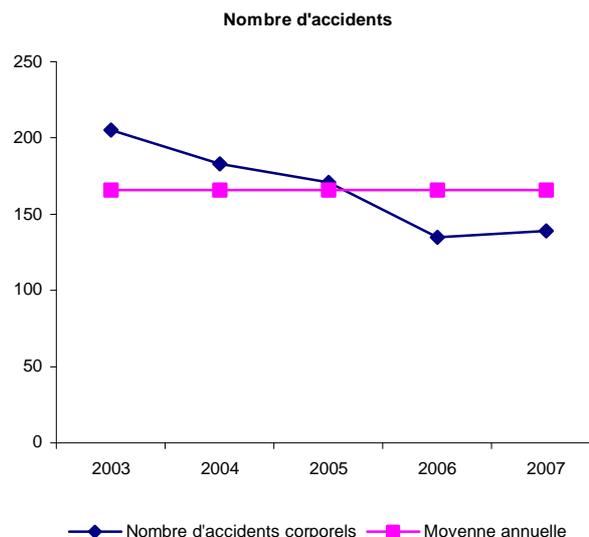
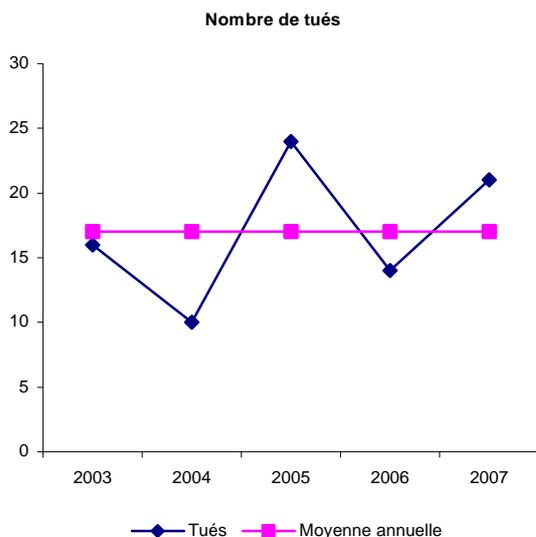
2 - Bilan Accidents Tués Blessés sur 5 ans

STATISTIQUES - MODELE GENERAL 2003-2007

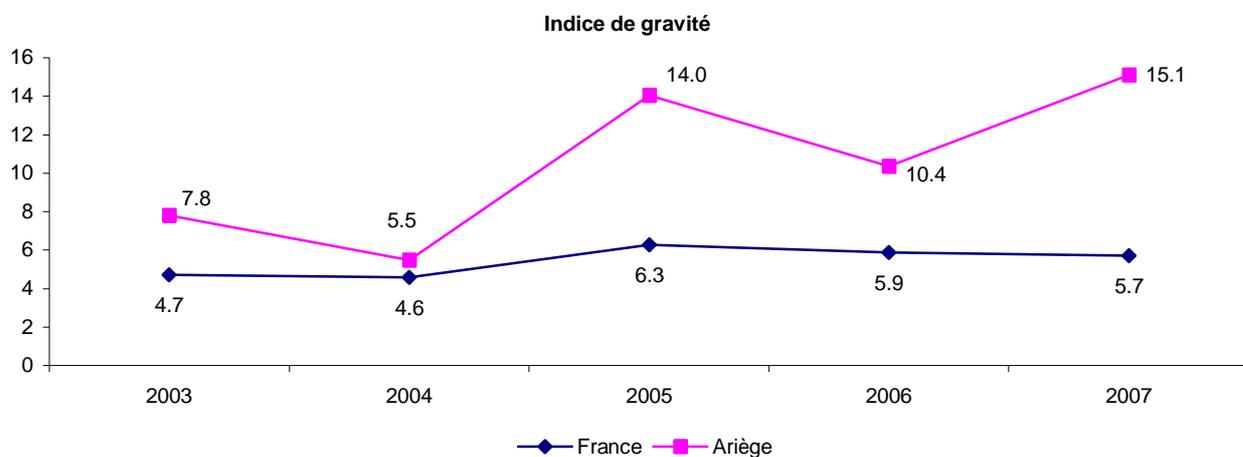
Année	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nb d'accidents avec au moins un mort ou un BG	Tués	BH	BNH	Indemnes	Ig*
2003	205	14	65	16	63	199	179	7.8
2004	183	10	69	10	68	215	151	5.5
2005	171	21	124	24	132	89	160	14.0
2006	135	13	106	14	113	66	103	10.4
2007	139	20	110	21	127	77	98	15.1
TOTAL	833	78	474	85	503	646	691	10.2
%	58.0	5.4	33.0	5.9	35.0	45.0	48.1	10.2
Moyenne annuelle	166.6	15.6	94.8	17	100.6	129.2	138.2	10.2

* Ig Indice de gravité : nombre de tués / nombre d'accidents corporels x 100

Bien que les accidents corporels diminuent régulièrement depuis cinq ans (baisse de 32 % en 2007 par rapport à 2003), l'indice de gravité atteint un pic à 15,1 en 2007, alors que la moyenne des cinq dernières années est de 10,2.



II - ACCIDENTALITE DU DEPARTEMENT



3 - Répartition des accidents par communes de 2003-2007

En ce qui concerne la localisation des accidents en Ariège, pour la période 2003-2007, 824 accidents sont recensés, répartis uniformément sur le territoire. Toutefois, 34 % de ces accidents se concentrent sur les communes de Foix et de Pamiers.

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - LES JEUNES

A. Analyse thématique par enjeu*

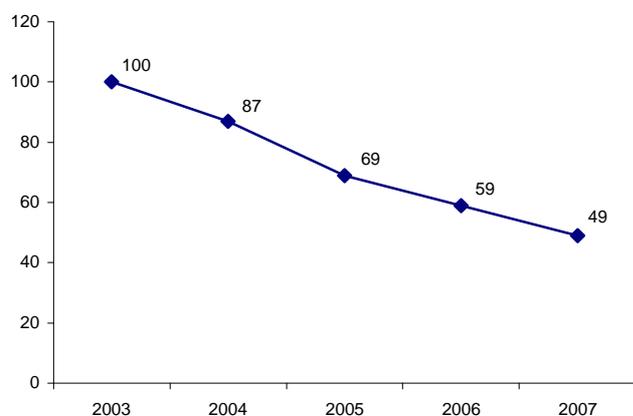
1 – Enjeu jeunes

1.1 Données statistiques

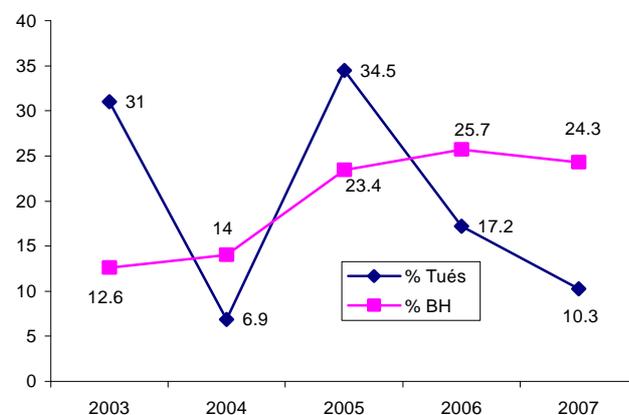
L'accidentologie des 15-24 ans pour la période 2003-2007

Années	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2003	100	8	28	9	27	111	102
2004	87	2	29	2	30	118	91
2005	69	8	45	10	50	49	76
2006	59	4	48	5	55	29	49
2007	49	2	37	3	52	38	40

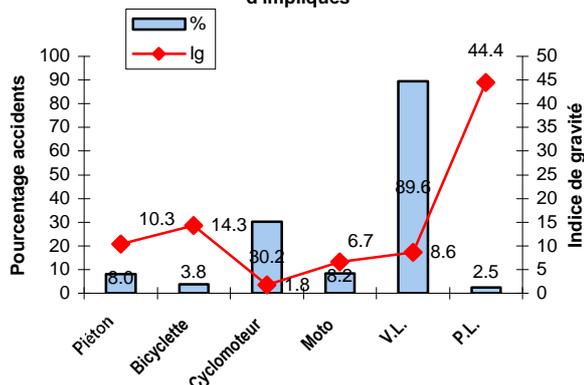
Nombre d'accidents corporels



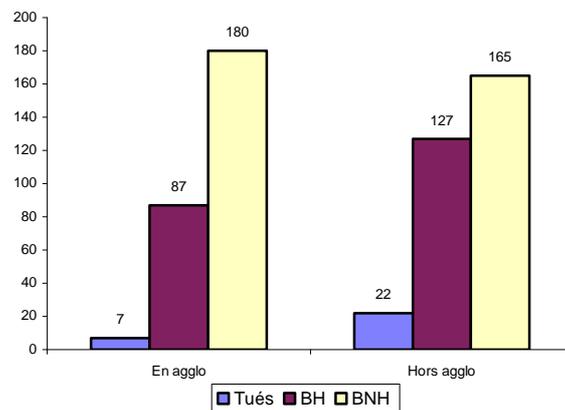
Pourcentage accidents avec au moins 1 tué ou 1 blessé hospitalisé



Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués



Nombre victimes

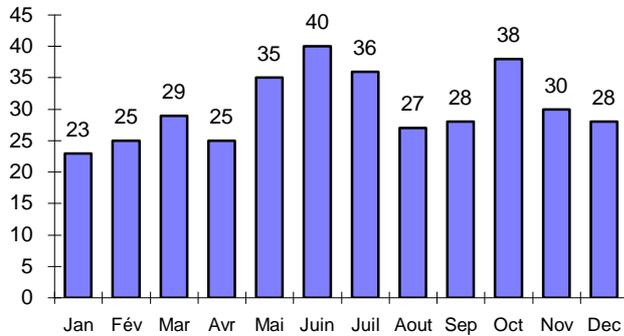


* La totalité des données fournies par les différents groupes de travail sont restituées dans leur intégralité.

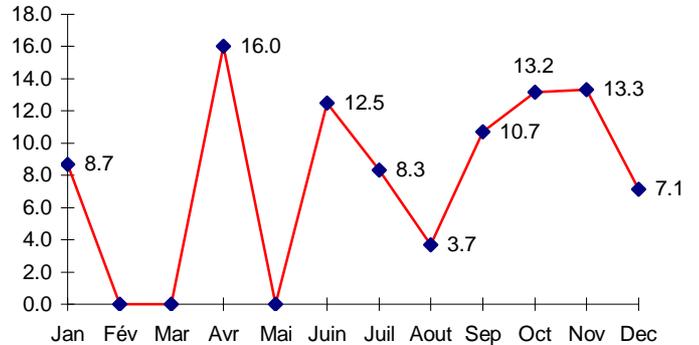
III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - LES JEUNES

Répartition des accidents dans le temps

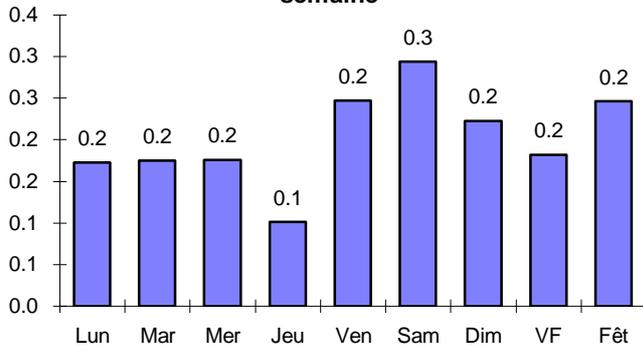
Nombre d'accidents selon le mois



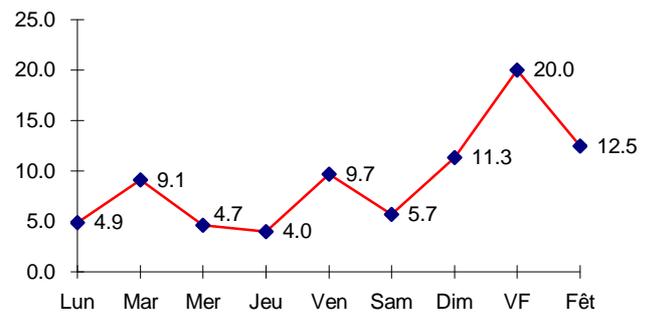
Indice de gravité



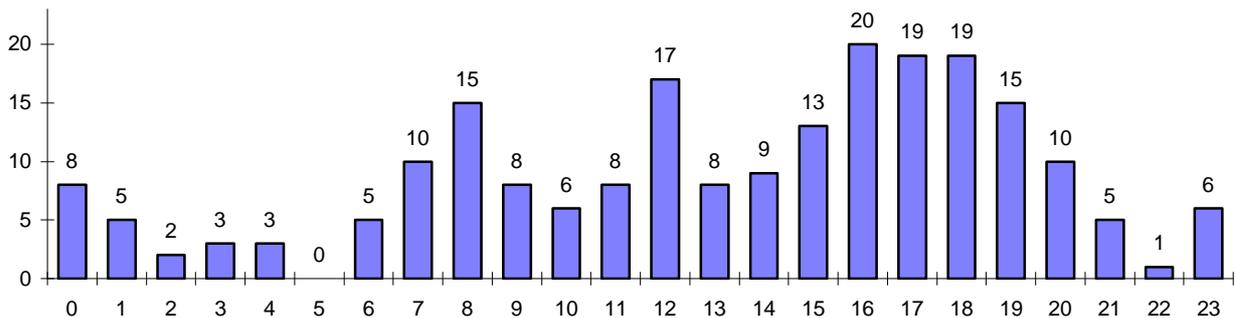
Nombre d'accidents selon le jour de la semaine



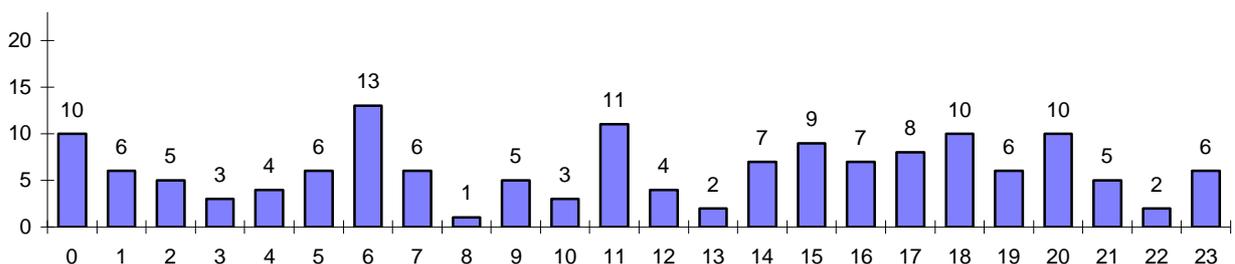
Indice de gravité



Selon l'heure pour les jours ouvrables

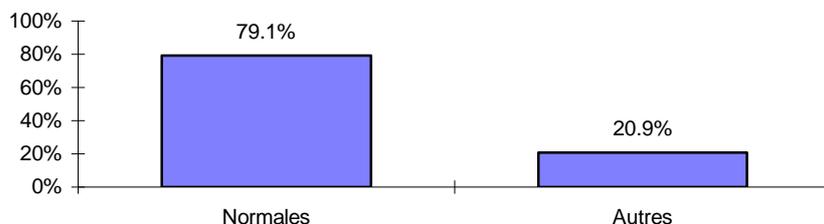


Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



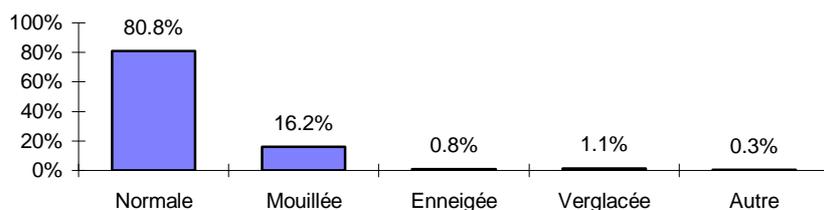
Les circonstances des accidents

Conditions atmosphériques (en % d'accidents)



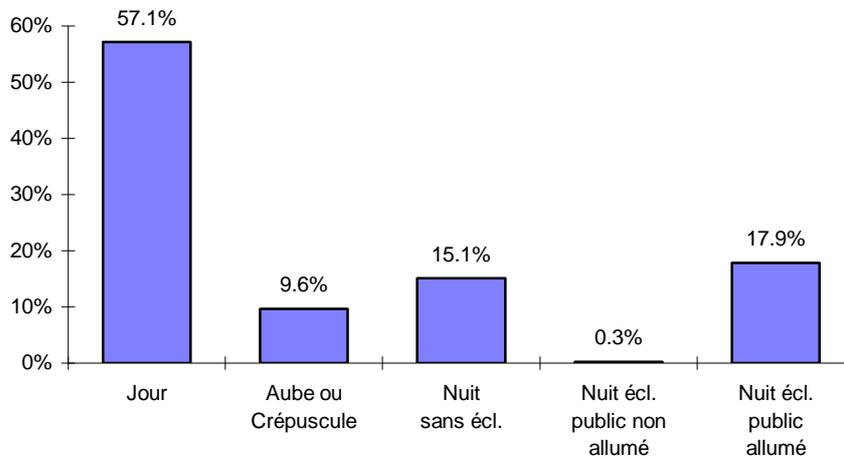
Autres = Pluie, neige, grêle, brouill., fumée, vent, tempête, tps éblouis. ou couvert, etc...

Etat de la surface (en % d'accidents)



Autres = Flaques, inondée, boue, corps gras/huile, autre..
(Un accident peut concerner plusieurs états de surface)

Luminosité (en % d'accidents)



1.2 Compréhension de l'enjeu par le groupe de travail

Les accidents de la circulation constituent encore la 1ère cause de mortalité chez les 15-24 ans, et les handicaps qui en résultent constituent un problème majeur de santé publique.

Un scénario fréquent : en fin de semaine, sur les routes départementales un accident impliquant un seul véhicule, par perte de contrôle et collision contre un obstacle fixe.

Dans le véhicule, les principaux facteurs de risque peuvent être associés dans diverses combinaisons :

- ⇒ consommation de produits psycho-actifs,
- ⇒ fatigue,
- ⇒ sur-occupation du véhicule (5 passagers-pression du groupe et distraction),
- ⇒ vitesse excessive, non port de la ceinture à l'avant comme à l'arrière.

Les facteurs de vulnérabilité :

- ⇒ le sexe : les jeunes hommes,
- ⇒ l'âge : les 15- 24 ans représentent en Ariège 12,6% de la population mais 25,6 % des personnes tuées sur la route dans la période 2003-2007.

1.3 Synthèse des constats

- ↪ Le nombre d'accidents est d'autant plus élevé que le permis est récent (maximum 1-3 ans).
- ↪ Les accidents impliquant un véhicule conduit par un jeune (entre 18 et 24 ans) ont lieu essentiellement sur des trajets « loisirs », la nuit (entre 22h-2h et 6h -8h) et majoritairement le week-end.
- ↪ Premier facteur d'accident : l'alcoolémie positive (plus ou moins associée à la vitesse, la fatigue, l'absence de port de la ceinture...)
- ↪ La catégorie socio professionnelle la plus exposée : les ouvriers.
- ↪ Carences liées à la ruralité : insuffisance des transports en commun.

Conclusions

Dans les années 70, il y avait 3 fois plus de victimes de la route chez les jeunes , ce qui veut dire que le fait d'être jeune ne constitue pas un obstacle à la prévention et à la répression.

Les actions d'éducation doivent avoir pour objectif de développer chez les jeunes des capacités à résister aux pressions et à faire des choix responsables et en ce qui concerne la conduite, de les aider à prendre conscience , que la voie publique est un espace commun sur lequel il convient d'apprendre à cohabiter.

« On ne prend pas la route, on la partage »

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - 2 ROUES MOTORISÉS

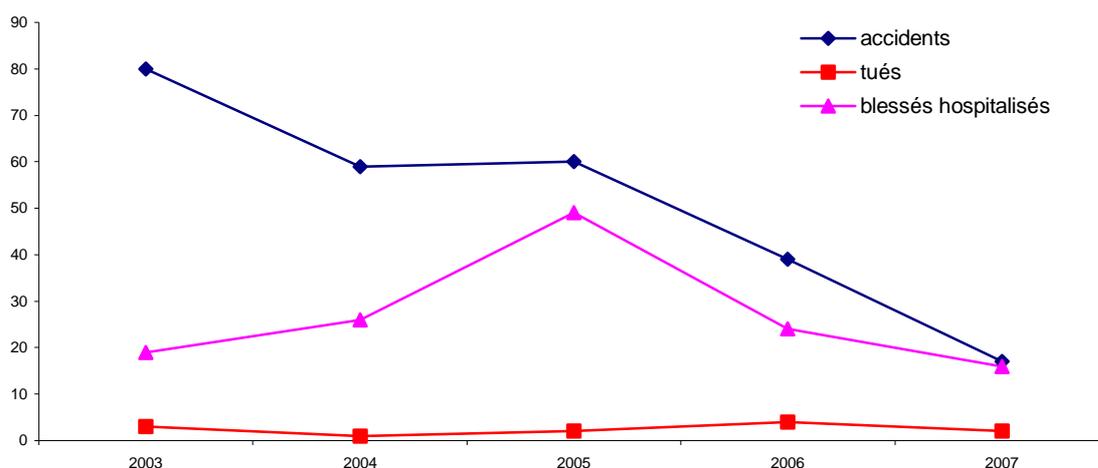
2 - Enjeu deux roues motorisés

2.1 Données statistiques

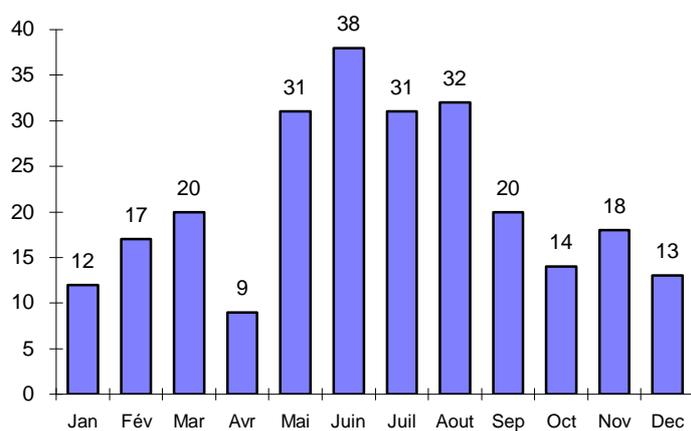
Accidents des 2 roues motorisés sur la période 2003-2007

Années	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2003	80	3	22	3	19	63	78
2004	59	1	26	1	26	39	47
2005	60	2	44	2	49	25	59
2006	39	4	27	4	24	18	35
2007	17	2	11	2	16	8	17

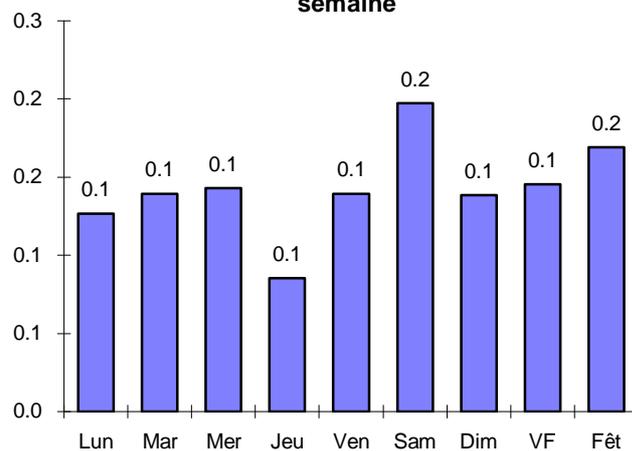
Evolution des accidents des deux roues motorisés



Nombre d'accidents selon le mois



Nombre d'accidents selon le jour de la semaine



III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - 2 ROUES MOTORISÉS

Répartition des accidents selon le type de conflit

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%
Piéton	89	10.7
Bicyclette	37	4.4
Cyclomoteur	145	17.4
Moto	111	13.3
V.L.	732	87.9
P.L.	39	4.7

Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges

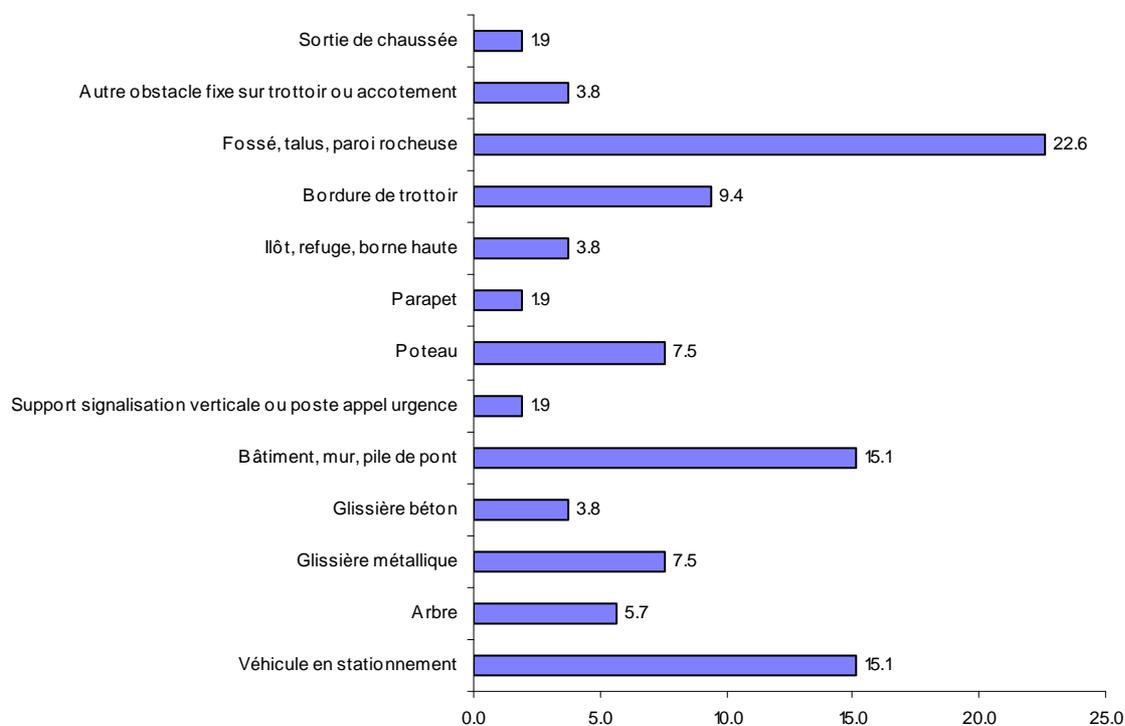
		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Piétons	Tués	1	0	1	1	4	7
	BH*	7	3	5	6	19	40
	BNH**	10	5	3	15	13	46
Bicyclettes	Tués	0	0	0	1	4	5
	BH	5	1	2	3	8	19
	BNH	2	2	3	5	2	14
Cyclomoteurs	Tués	0	2	0	0	0	2
	BH	0	39	12	8	2	61
	BNH	1	56	11	12	4	84
Motos	Tués	0	0	1	10	0	11
	BH	0	3	10	50	1	64
	BNH	0	5	5	38	1	49
VL	Tués	0	1	16	32	10	59
	BH	8	14	63	146	56	287
	BNH	34	18	116	217	45	430
PL	Tués	0	0	0	0	0	0
	BH	1	0	0	5	1	7
	BNH	0	0	1	9	0	10

*BH : Blessés hospitalisés

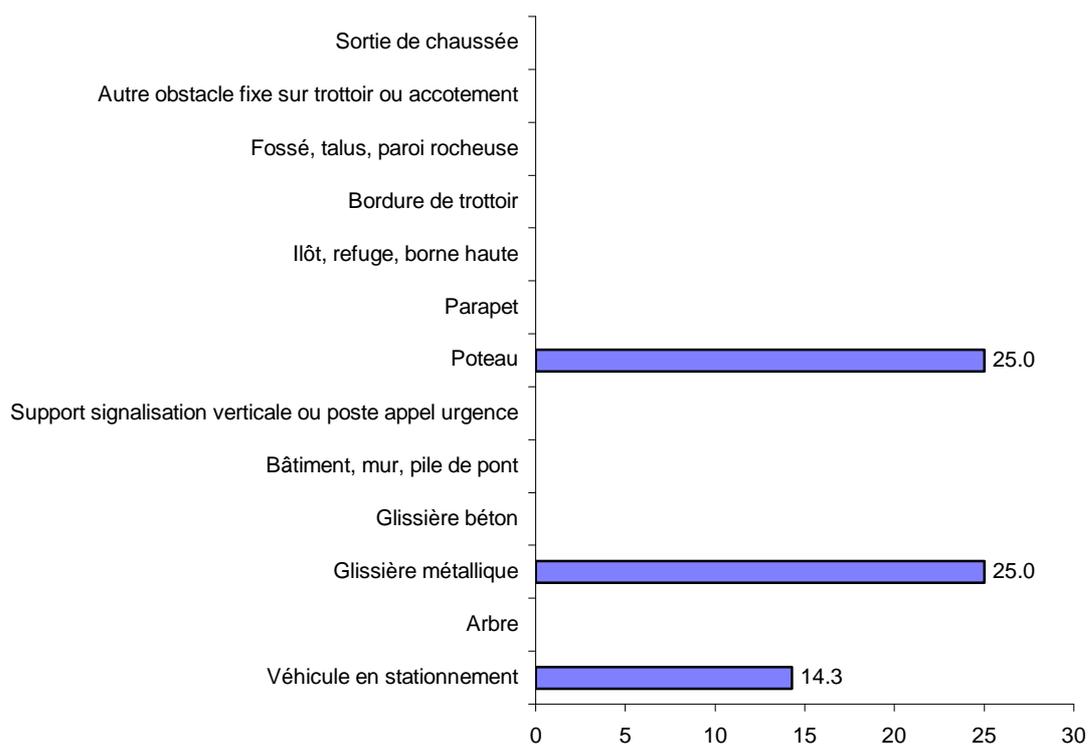
**BNH : Blessés non hospitalisés

Les types de collision avec obstacle fixe

Obstacle fixe heurté en pourcentage



Obstacle fixe heurté Indice de gravité*



* Indice de gravité : nombre de blessés rapportés au nombre d'accidents

2.2 Compréhension de l'enjeu par le groupe de travail

Introduction

En matière d'insécurité routière, au niveau national, les deux-roues motorisés sont sur-représentés dans les statistiques de mortalité : ils représentent en moyenne 17% des tués alors qu'ils correspondent uniquement à 1,5% du trafic routier. **Entre 2003 et 2007, dans le département de l'Ariège, les accidents impliquant les deux-roues motorisés représentent 30 % des accidents (256 sur 833) . Plus fréquents en ville ces accidents sont cependant plus graves en rase campagne.**

Cette étude s'intéresse à deux catégories de véhicules motorisés bien déterminées : les motocyclettes et les cyclomoteurs.

Les conditions à remplir pour avoir le droit de conduire un deux roues motorisé varient selon les types de véhicules :

⇒ **Pour les cyclomoteurs** : il faut avoir 14 ans et le brevet de sécurité routière

⇒ **Pour les motocyclettes** :

□ jusqu'à 125 cm³, il faut avoir 16 ans et le permis A1 et depuis le 1er janvier 2007 l'équivalence avec le permis B s'obtient après une formation pratique de trois heures ;

□ au dessus de 125 cm³, le permis A est indispensable avec un accès progressif à toutes les motos entre 18 et 21 ans.

L'étude des accidents entre 2003 et 2007 s'articule autour de ces deux catégories de véhicules. Toutes deux étant des deux-roues motorisées mais elles ne présentent pas forcément les mêmes problématiques.

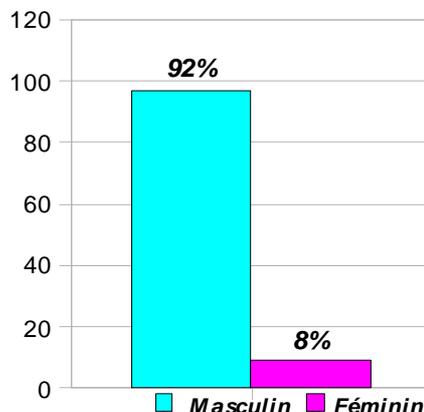
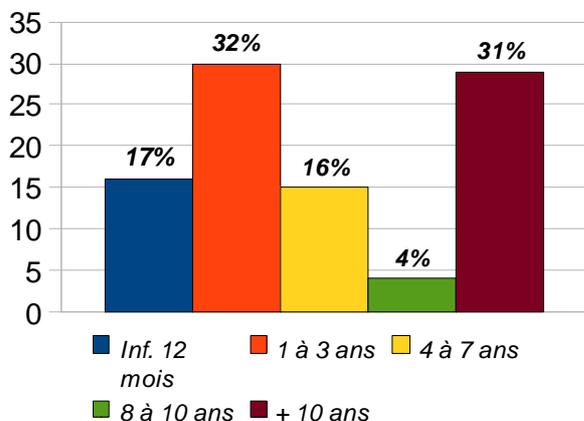
La motocyclette (125cm³ et +) en Ariège

Dans la période considérée, (2003/2007) en Ariège, l'on dénombre 106 accidents avec au moins une motocyclette en cause. Cela représente 12,7% des accidents, 12,9% des tués et 13,3% des blessés.

Accidents	Tués	Blessés
106	11	67

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - 2 ROUES MOTORISES

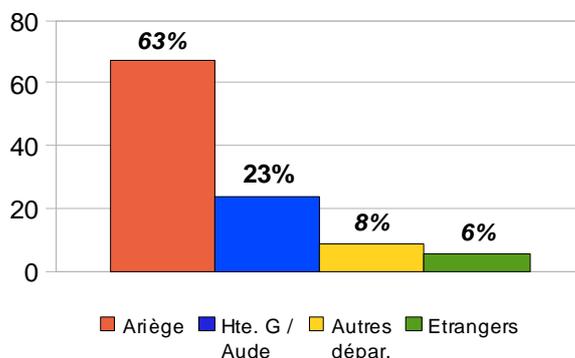
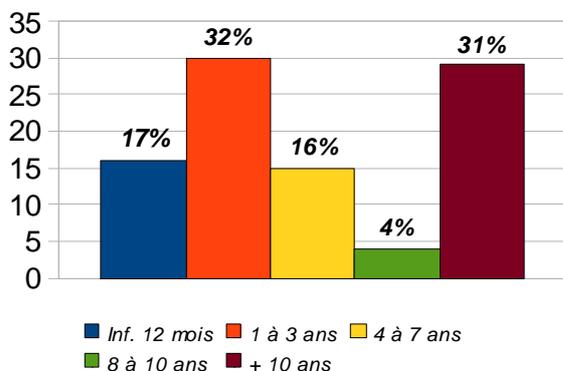
Le conducteur :



Classes d'âges

Sexe

Les motocyclistes impliqués dans les accidents sont majoritairement des hommes (92%), âgés entre 25 et 44 ans (64%).



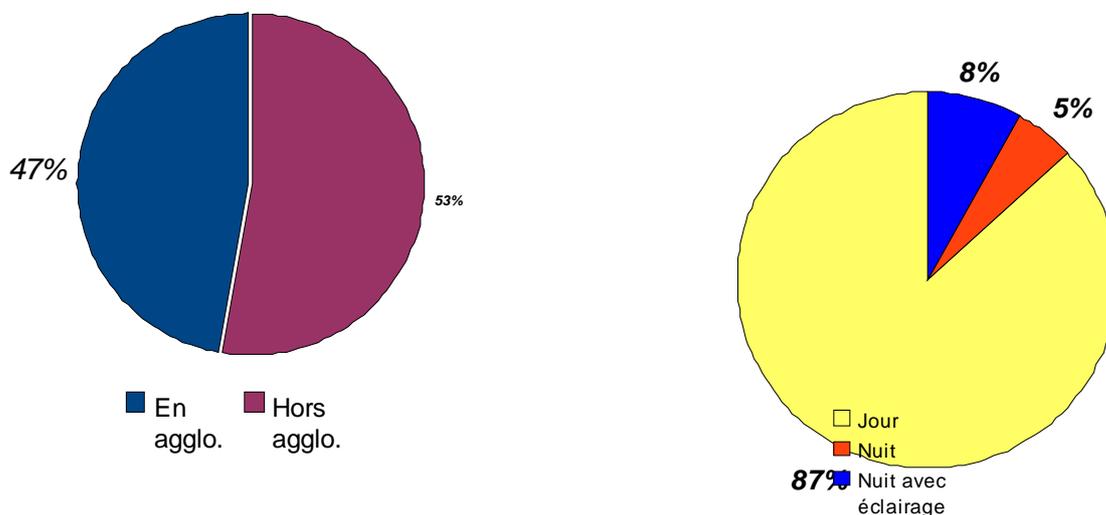
Ancienneté du permis de conduire

Département d'immatriculation de la moto

La répartition de ces accidents sur le département est assez homogène. Toutefois, la commune de Foix représente 20% des accidents. La majorité des motos sont immatriculées en Ariège (63%). Ces accidents, essentiellement lors d'un trajet de loisir / promenade, se produisent de jour (87%) et surtout en fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche). La proportion en agglomération et hors agglomération est équivalente.

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - 2 ROUES MOTORISEES

Les circonstances de l'accident :



Les facteurs d'accidents :

	Moto seule	Conflits		Alcool	Absence du casque
		Véhicule	Piéton		
Nombre	27	78	1	5	0
%	25 %	73 %	0,9 %	4 %	0 %

Usagers les plus vulnérables, les motards sont cependant ceux qui roulent, en moyenne, le plus vite. Parmi tous les facteurs d'accidents impliquant une motocyclette, la vitesse excessive ou inadaptée se retrouve dans de nombreux cas et notamment lorsque le motard est seul impliqué. Ce facteur est souvent responsable de perte de contrôle de l'engin . Toutefois, **le motocycliste est présumé responsable dans 29 % des cas.**

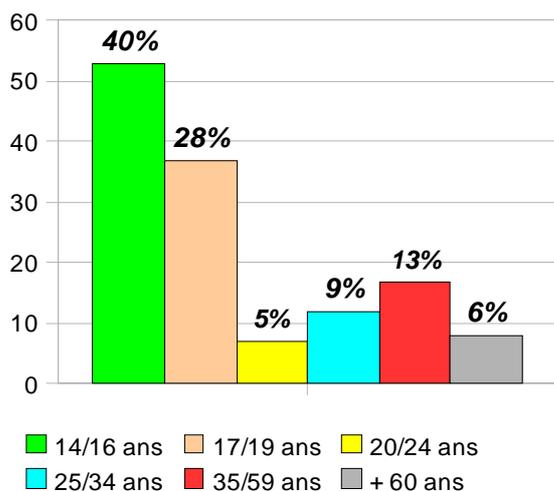
Autres comportements à risque : les dépassement ou changement de file, le manque de détectabilité dans la circulation. **En moto, le port du casque de protection est respecté.**

Le cyclomoteur (<50 cm³) en Ariège

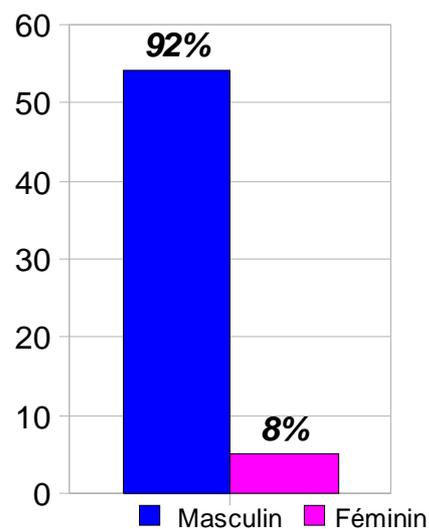
Dans la période considérée, (2003/2007) en Ariège, l'on dénombre 150 accidents avec au moins un cyclomoteur en cause. Cela représente 18 % des accidents, 1,1% des tués et 13,3% des blessés.

Accidents	Tués	Blessés
150	1	117

Le conducteur :



Classes d'âges



Sexe

Les cyclomotoristes impliqués dans les accidents sont très majoritairement masculin (91 %), âgés entre 14 et 19 ans (68%).

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - 2 ROUES MOTORISEES

Les circonstances de l'accident :



Au cours des années considérées, 75 % des accidents impliquant un cyclomotoriste en Ariège ont lieu de jour en agglomération (Foix = 25% Pamiers = 17% St Girons = 9%). Dans cette catégorie, le dimanche est le jour le moins accidentogène ce qui laisse supposer que ce type de locomotion est utilisé pour effectuer le trajet domicile/travail (école).

Les facteurs d'accidents :

	Cyclo seul	Conflits		Alcool	Absence du casque
		Véhicule	Piéton		
Nombre	29	115	6	9	18
%	25%	76%	4%	6%	12%

En cyclomoteur le port du casque est plus contesté. Toutefois, les chiffres dont nous disposons ne nous permettent pas d'établir une réalité. Lorsqu'il est porté, parfois il ne l'est pas correctement et lors d'un choc, il sera éjecté. **Soulignons la présence d'alcool pour 9 conducteurs.** Sur les 150 accidents qui se sont produits en Ariège 24% sont présumés de la responsabilité du cyclomotoriste.

Conclusions du groupe des deux roues motorisés

L'acte quotidien et banal de conduire un véhicule motorisé devient une activité complexe lorsqu'il s'agit d'un deux-roues : contrôle de l'équilibre, freinage plus délicat, manque de détectabilité...

En France, pour un utilisateur d'un deux-roues motorisé, le risque d'être tué dans un accident de la circulation routière est vingt fois supérieur à un automobiliste. Paradoxalement, alors qu'ils sont les plus vulnérables, ce sont eux qui, en moyenne, prennent le plus de risques.

Le groupe a essayé de dégager quelques axes d'actions pour faire baisser le nombre d'accidents des deux-roues motorisés en Ariège. Toutefois, la connaissance de cette accidentalité est faible par rapport à celle des automobilistes (relevés de trafic, de vitesse et de données d'accidents...) :

- Agir sur les conduites dangereuses de certains conducteurs,
- Améliorer l'interaction dans la circulation entre les deux-roues et les autres usagers,
- L'acquisition d'expérience et de connaissances par les utilisateurs,
- La relation des deux-roues motorisés avec l'infrastructure.

	IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS	PART DES TUES	PART DES BLESSES
MOTO	12,72 %	12,94 %	13,32 %
CYCLO	18 %	1,17 %	23,26 %
TOTAL	30,72 %	14,11 %	36,58%

2.3 Synthèse des constats

- ↪ Les deux-roues sont souvent mal repérés par les autres usagers ;
- ↪ Les catégories les plus impliquées dans les accidents sont :
 - en moto : les hommes âgés entre 25 et 44 ans,
 - en cyclomoteur : les jeunes âgés entre 14 et 19 ans ;
- ↪ Les utilisateurs de deux roues sont très vulnérables.

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - ALCOOL

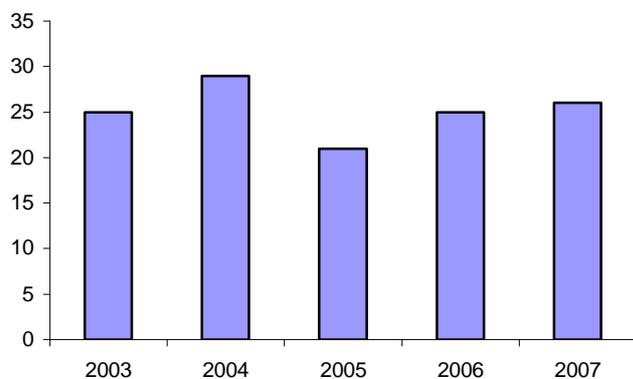
3 - Enjeu alcool

3.1 Données statistiques

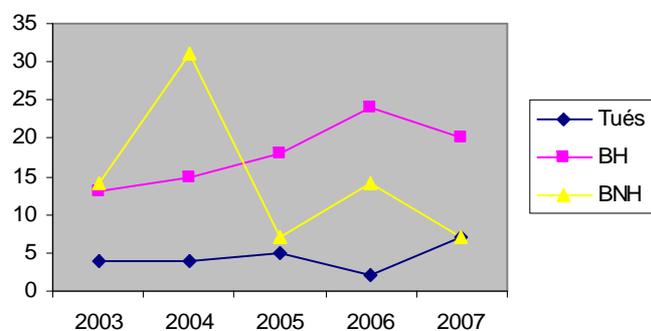
L'accidentologie liée à l'alcool sur la période 2003-2007

ANNEE	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BNH
2003	25	4	16	4	13	14
2004	29	4	16	4	15	31
2005	21	5	19	5	18	7
2006	25	2	20	2	24	14
2007	26	6	22	7	20	7
Ensemble	126	21	93	22	90	73

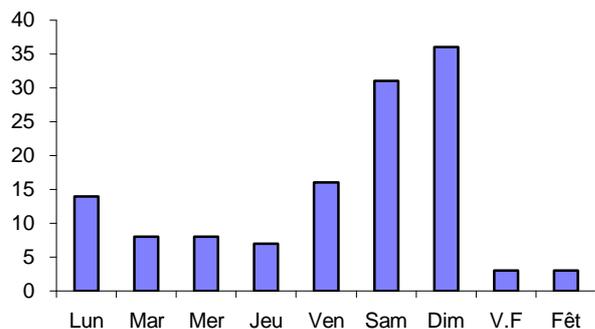
Nombre d'accidents par année



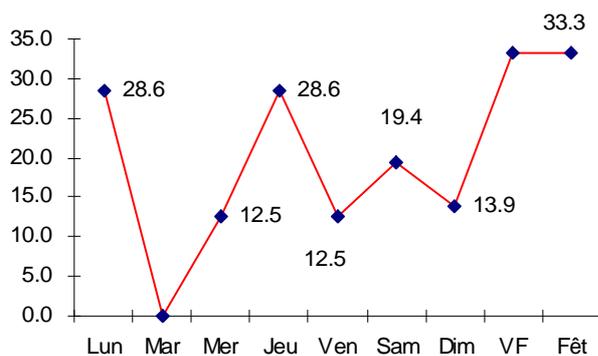
Nombre de victimes par année



Nombre d'accidents selon le jour de la semaine

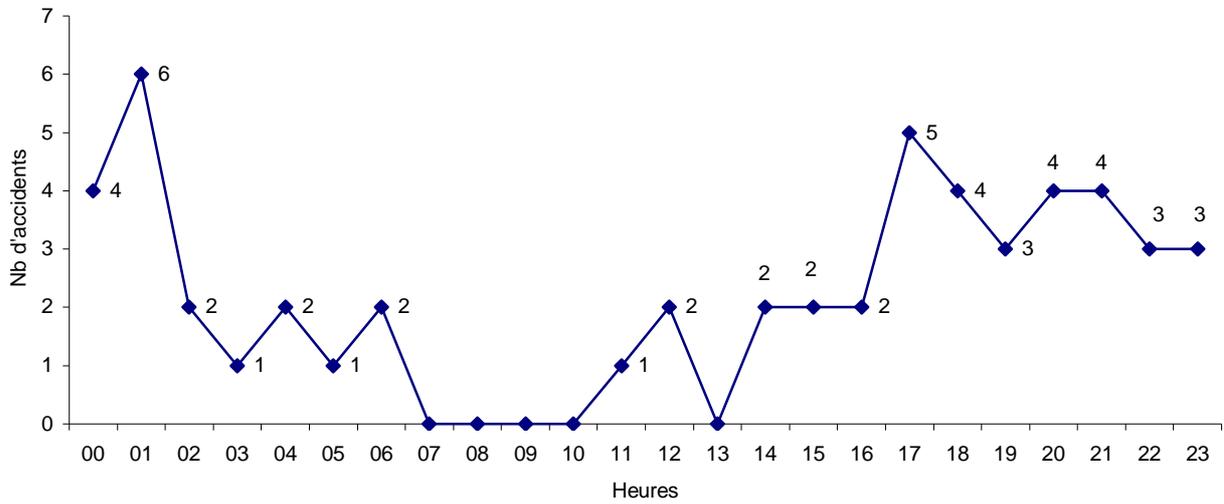


Indicateur de gravité

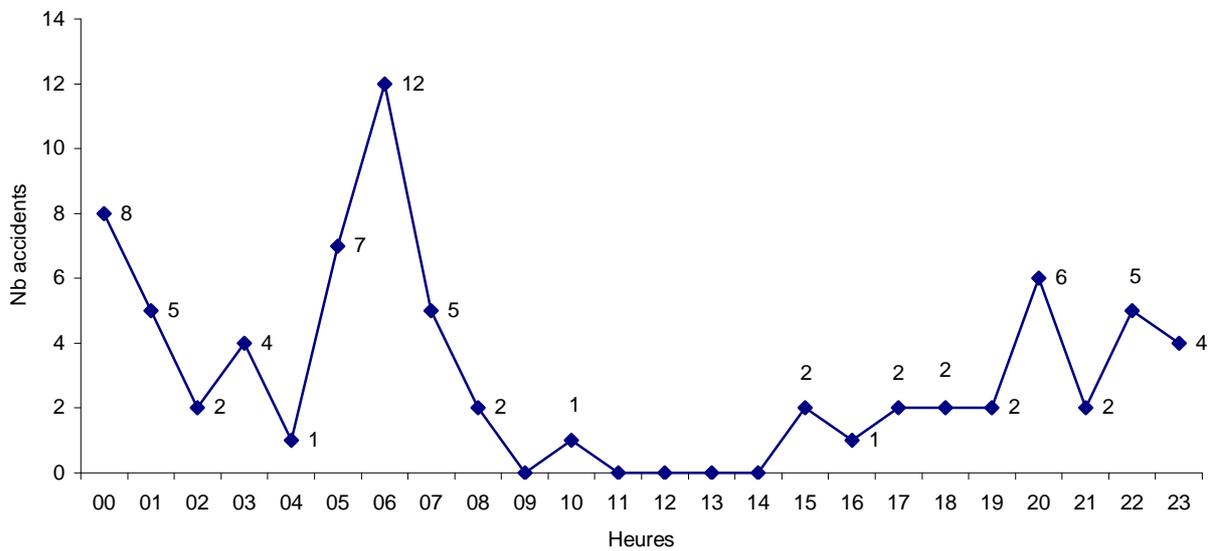


III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - ALCOOL

Accidents selon l'heure pour les jours ouvrables



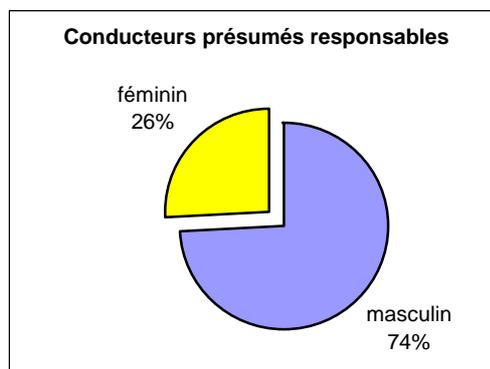
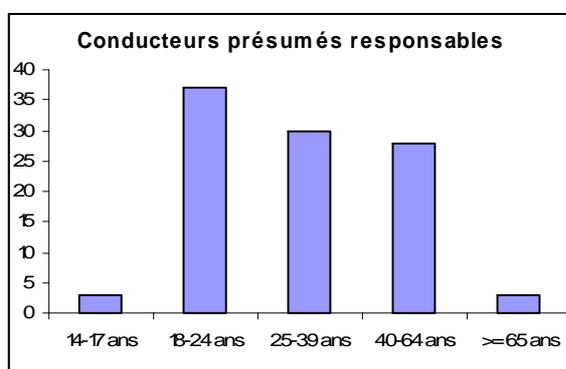
Accidents selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



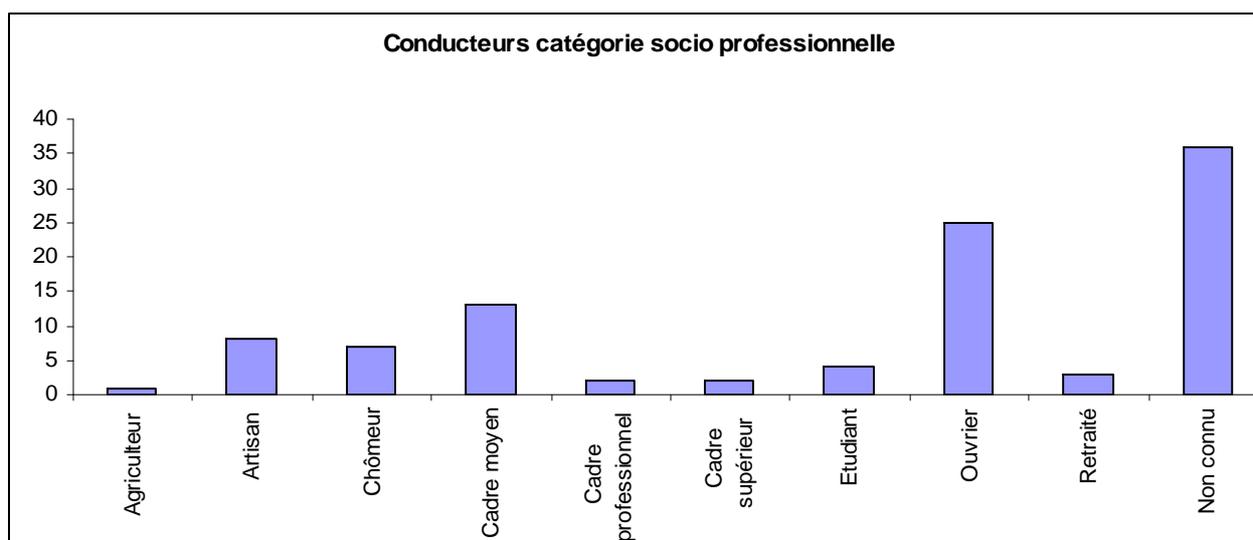
3.2 Compréhension de l'enjeu par le groupe de travail

Géographiquement, 62 % des accidents avec alcool sont situés majoritairement hors agglomération. Dans le temps, les accidents avec alcool sont plus nombreux le week-end et la nuit. Dans 88 % des cas, un VL est impliqué, ce qui représente 90 % des tués et 89 % de blessés hospitalisés.

L'approfondissement de l'enjeu alcool a été basé sur l'analyse de 126 accidents qui se sont produits de 2003 à 2007, en lien avec l'alcool, en Ariège.

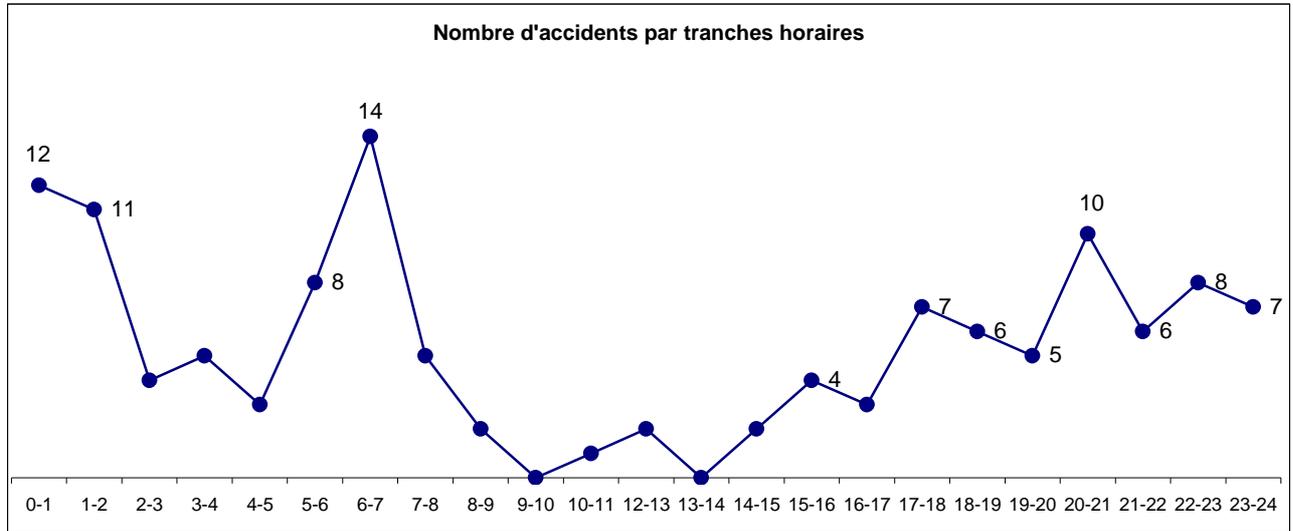


Par classe d'âge, les plus concernés par cette typologie d'accidents sont en premier les 18/24 ans, ensuite les 25/39 ans et enfin les 40/64 ans.

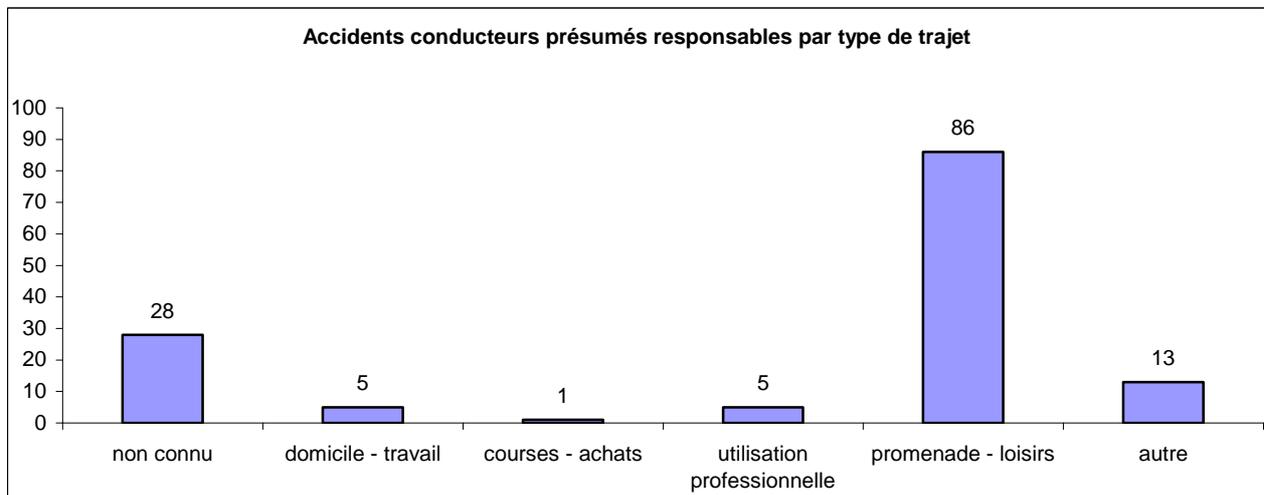


La catégorie socio professionnelle « ouvriers » et cadres moyens ressortent de manière plus importante dans l'étude.

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - ALCOOL



Les tranches horaires les plus accidentogènes sont entre minuit et une heure du matin, un pic de 5 h à 7 h, également entre 20 h et 21 h.



La majorité des accidents a lieu en dehors des trajets professionnels et des parcours quotidiens.

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - ALCOOL

Lieu d'alcoolisation	Soirée entre amis	Discothèque	Bars/café	Fête locale	Domicile	Fête familiale	Non connu
Nombre	8	4	6	1	8	2	21
Pourcentage	16%	8%	12%	2%	16%	4%	42%

Concernant les lieux de consommation, plus de 30 % des conducteurs ont consommé à domicile ou chez des amis, 12 % dans les bars/café et 8 % en discothèques.

L'âge moyen des conducteurs alcoolisés est de 31 ans.

La répartition des taux d'alcool par sexe :

Le taux moyen d'alcool chez les hommes est de 1,58 g/l de sang contre 1,01 g/l de sang pour les femmes. Sachant que le taux le plus élevé est de 3,8 g/l de sang pour les conducteurs masculins et de 2,25 g/l de sang concernant les femmes. Le taux moyen pour l'ensemble des conducteurs avec alcool atteint 1,55 g/l de sang sur la période de 2003 à 2007.

La répartition des taux d'alcool par tranche d'âge :

Dans la tranche des 18-24 ans, les hommes connaissent des taux moyens de 1,42 g/l de sang, pour 0,92 chez les femmes. La tendance pour les 25-39 ans est de 1,57 g/l de sang alors qu'aucune femme n'est concernée. Les 40-64 ans connaissent des taux moyens plus élevés ; 1,87 g/l de sang en ce qui concerne les hommes et 1,38 g/l de sang chez les femmes.

3.3 Synthèse des constats

- ↳ Le public des 26 -64 ans est aussi concerné que les 18-25 ans ;
- ↳ Les bars et les discothèques ne sont pas les seuls lieux d'alcoolisation.

4 - Enjeu vitesse

4.1 Données statistiques

L'appréciation du facteur vitesse dans les accidents de la circulation n'est pas toujours évidente. En effet, le risque routier lié au non-respect des limitations de vitesse n'est pas calculable à partir des accidents qui sont survenus, mais est fonction du niveau d'exposition au risque (part des conducteurs en infraction).

De l'analyse des chiffres communiqués par les forces de l'ordre de l'Ariège, il est difficile d'apprécier l'évolution **globale des vitesses pratiquées**.

Par ailleurs le nombre d'infractions constatées par les radars automatiques est en augmentation de 20% entre 2007 (29 103) et 2008 (32 890) mais cela semble plutôt imputable aux dates de mises en production des radars.

Evolution du nombre d'infractions constatées par radar automatique

RADARS	Mise en service	2005	2006	2007	2008	2009 1er sem
ET 1602 - BMO FOIX	mars-05	9905	4406	9216	7065	5337
ET 426 - SAVERDUN	juin-05	6042	5984	3082	2729	929
ET 6028 - MERENS LES VALS	sept-06		1446	4080	3487	2040
ET 6510 - ST QUENTIN LA TOUR	fev-07			1622	698	274
ET 7968 - BMO PAMIER	avr-07			8088	6954	385
ET 7716 - DDSP FOIX	juin-07			2563	3662	1512
ET 6851 - LA TOUR DU CRIEU	nov-07			69	1270	63
ET 7182 - UNAC	dec-07			383	2229	1375
ET 7183 - TARASCON / ARIEGE	févr-08				3268	1174
ET 7184 - CRAMPAGNA	avr-08				575	208
ET 8212 - BMO ST GIRONS	août-08				953	1859
ET 4282 - MIREPOIX	juin-09					197

4.2 Compréhension de l'enjeu par le groupe de travail

Introduction

Depuis 2006, la vitesse n'est plus le premier **facteur** d'accidents, mais le second après l'alcool, avec un risque attribuable au non-respect des limitations de vitesse estimé à 20%.

Le bilan de l'année 2007 établi par l'Observatoire National interministériel de Sécurité Routière (ONISR) met en évidence au niveau national les points suivants.

Le dépassement des vitesses reste encore un comportement de masse puisque 37% des automobilistes, 47% des conducteurs de poids lourds et 55% des motocyclistes sont concernés avec une baisse constatée pour les VL et pour les PL concernant les dépassements de plus de 10km/h mais avec une augmentation pour les motos pour ce même type de dépassement.

En matière de répression la vitesse est devenue la première contravention constatée avec près de 9 millions de contraventions sur un total de 20 millions correspondant à environ 80% des points retirés.

C'est en ville que les taux de dépassement sont les plus importants avec plus de 62% constatés en entrée d'agglomération par les VL.

Il est à constater que c'est la nuit que l'on roule le plus vite hors réseau autoroutier.

Néanmoins la vitesse moyenne pratiquée de jour par les VL a baissé de près de 8 km/h entre 2002 et 2007 passant de 89,5 km/h à 81,6 km/h tous réseaux confondus.

Les grands excès de vitesse (>30km/h) et les vitesses élevées sur autoroute de liaison sont en baisse constante.

Cependant la vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents. Ce phénomène a fait l'objet de nombreuses études et une méthode simple se dégage pour évaluer l'impact de la réduction de la vitesse sur le nombre de tués : elle consiste à estimer que chaque point de pourcentage gagné au niveau de la vitesse correspond à un gain de 4% du nombre de tués dans un accident.

L'enjeu Vitesse : si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse, ce sont près de 5km/h qui seraient gagnés sur la vitesse moyenne pratiquée, soit une proportion de 20% de tués en moins, c'est à dire 900 vies qui auraient pu être épargnées et plus de 7000 blessés hospitalisés évités en 2007.

Un travail sur cet enjeu doit pouvoir concourir à l'objectif national affiché de 3000 tués d'ici 2012.

Constat au niveau départemental

A - Analyse des données disponibles

1/ Données issues des forces de l'ordre

De l'analyse des chiffres communiqués par les forces de l'ordre de l'Ariège, il est difficile d'apprécier l'évolution **globale des vitesses pratiquées**. En effet, si le nombre de PV établis par la gendarmerie ou la police pour excès de vitesse est en baisse de 14% entre 2007 et 2008, le nombre de rétentions immédiates du permis de conduire pour excès de vitesse est lui en augmentation de 15%.

Prudence toute relative toutefois sur ce dernier point au vu :

- ⇒ de la connaissance par les automobilistes des implantations radars
- ⇒ de leur action géographique très localisée, sans parler des effets pervers de report de vitesse.

Les dépassements de moins de 20 km/h constituent près de 94% des contraventions.

2/ Données issues des comptages routiers départementaux

Dans le cadre de l'exploitation de leur propre réseau et pour leurs propres besoins, les gestionnaires routiers disposent d'appareils de mesures fixes effectuant des mesures en continu sur l'année ou d'appareils mobiles permettant des analyses ponctuelles (comptages périodiques) dont les résultats sont extrapolables sur une année.

Les comptages routiers n'étant pas perçus par les usagers, ils reflètent une image fidèle du « vrai comportement » routier comme peuvent l'être les contrôles radars parfaitement dissimulés ou inopinés. Les postes de comptages routiers répartis sur le réseau routier départemental et national permettent outre la numération des véhicules de mesurer les vitesses pratiquées.

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - VITESSE

La Direction des Infrastructures a réalisé l'exploitation de 10 postes de comptages permanents positionnés hors agglomération sur le réseau de 1^{ère} catégorie et sur zone 90 km/h.

Ces données viennent compléter celles fournies par l'ODIR et concernant la RN20.

Par ailleurs quelques données complémentaires peuvent être présentées et concernent des mesures effectuées en agglomération sur des problématiques précises.

L'exploitation des données s'effectue par tranches kilométriques/heures.

A noter que les deux-roues ne peuvent être pris en compte dans ces résultats pour des considérations techniques.

Le tableau ci-après présente par itinéraire les résultats des vitesses mesurées en 2008 par tranches kilométriques/heures. La ligne rouge correspond à la limitation en place.

		0-50kmh	50-70kmh	70-90kmh	90-110kmh	110-130kmh	130-150kmh	>150kmh	
RD 117	Caumont	1,52	30,44	58,06	9,15	0,83			
		90,02			9,98 % en infraction				
	Ségalas	1	5	55	35	4			
		61			39 % en infraction				
	Cos	3	22	59	15	1			
84			16 % en infraction						
Saint Paul Jarrat	0	8	70	21	1				
	78			22 % en infraction					
RD 119	Millet bas	1	6	64	25	4			
		71			29 % en infraction				
	Millet haut	1	7	57	32	4			
		65			36 % en infraction				
Besset	0,6	31,75	60,45	6,55	0,4				
	32,35			67,4 % en infraction					
RD 820	Le Vernet	2,8	49,75	44,8	2,65	0			
		97,35			2,65 % en infraction				
RD 625	Saint Quentin	0,65	9,2	76,5	12,45	1,2			
		86,35			13,65 % en infraction				
RD 12	Verniolle	2	32,5	58	7,5	0			
		92,5			7,5 % en infraction				
RN 20	Pamiers	0	0,5	11,8	25,4	51,7	9,3	1,3	
		37,7			62,3 % en infraction				
	Foix tunnel	0,7	14	59	24,7	1,5	0,1	0	
		98,4			1,6 % en infraction				
	Montgailhard	0,1	0,2	5,9	41,8	39,7	9,4	2,9	
		48			52 % en infraction				
Perles Castelet	0,3	4,2	50,8	40	4,5	0,2			
	55,3			44,7 % en infraction					
L'Hospitalet	14,9	77,7	7,2	0,2	0	0	0		
	14,9	85,1 % en infraction							

B - Analyse des données par type de voies

↳ sur les valeurs RN à 110 km/h 2x2 voies

Sur la RN20, section limitée à 110 km/h, les données de la station de comptage de Montgailhard font apparaître que 48 % des véhicules roulent au dessus de la vitesse autorisée soit 9 % de moins que l'année précédente. Sur ce poste la diminution des véhicules en excès de vitesse est constante depuis 2002.

Le poste de Pamiers enregistre un taux de dépassement de vitesse de 62,3%, la tranche 110/130 représentant toutefois à elle seule 51.7%.

Sur ces sections de routes à 2x2 voies le 110 km/h n'est respecté en moyenne que par 4 automobilistes sur 10.

L'infrastructure RN20 de type 2x2 voies s'apparente d'un point de vue géométrique à une autoroute d'autant qu'elle en assure la continuité. Le confort, la sécurité ressentie, la fluidité, la « mauvaise connaissance de la vitesse » devant être pratiquée, sont autant d'éléments pouvant aller à l'encontre d'un respect de la vitesse autorisée. Un rappel de la vitesse autorisée devrait être fait plus souvent et pas seulement lorsqu'on entre sur l'infrastructure.

En termes d'usage, elle constitue un itinéraire européen et à ce titre supporte un trafic de transit étranger au département certainement plus important que les autres infrastructures du réseau structurant.

La station de comptage de Foix ne révèle quant à elle qu'un dépassement de 1,6% de la vitesse autorisée. Le faible taux de dépassement pour ce poste s'explique en partie par son implantation au niveau de l'échangeur n°10 (Permilhac). En effet, l'environnement, l'approche de l'échangeur, les caractéristiques routières (courbe, voie en rampe, bretelles insertion et décélération) sont des facteurs d'un retour à une vitesse modérée.

↳ Sur les valeurs RN à 90 km/h 2x2 voies

Pour la station de comptage de Perles et Castelet située hors agglomération, 44,7% des véhicules sont en excès de vitesse dont 90% en « léger excès » (<20km/h).

↳ Sur les valeurs RN à 50 km/h 2 voies

La station de comptage de L'Hospitalet, installée en agglomération, met en évidence que seuls 14,9 % des véhicules respectent la vitesse autorisée (50km/h). Près de 78% des véhicules circulent entre 50 et 70 m/h. Le panneau d'agglomération est-il judicieusement positionné ? Est-il bien compris des automobilistes ? Existe-t-il une zone 70 en amont de celui-ci ? Faut-il aménager une « porte d'entrée », rappeler la limite en vigueur ?

↳ Sur les valeurs RD hors agglomération (90 km/h)

Les limitations de vitesse à 90 km/h sont respectées par 61% des usagers au plus bas et 97,35% au plus haut. La moyenne de ces extremums donne 79,2%. La moyenne mathématique des 10 compteurs révèle un respect à 80,60%.

On peut considérer qu'en moyenne la vitesse est respectée par **4 conducteurs sur 5**. 16 % de l'ensemble des automobilistes s'accordent entre 0 et 20 km/h de marge supplémentaire.

↳ Sur les valeurs RD hors agglomération (70 km/h)

Le compteur concerné se situe en milieu de zone 70 introductive à un panneau d'agglomération et sur un axe du réseau structurant. A 75m dudit panneau, 32,35% des usagers ont la vitesse requise sachant que 60% environ sont en phase de décélération entre 90 et 70 km/h.

C - Analyse par itinéraire et par poste

↳ RD 117

Caumont

Situé entre les agglomérations de Caumont et de Lorp-Sentaraille distantes de 1,4 km. Section d'urbanisation artisanale, avec circulation importante (MJA 7862).

Ségalas

Situé entre l'aire de repos de Ségalas et l'intersection avec le RD 49 (Allières) en rase campagne, aucun obstacle visuel, chaussée en bon état, circulation moyenne (MJA 4470).

Cos

Situé entre les aires de repos de Cos et le carrefour tourne-à-gauche de la RD 811.

Circulation moyenne (MJA 4470) dans une « géométrie chahutée » (courbes, pentes) et avec des points particuliers (accès à l'aire, îlots du tag en saillie).

Saint Paul de Jarrat

Situé sur la déviation entre le carrefour avec la RD 809 et le giratoire du Casteret.

Section neuve, secteur dégagé pour une circulation moyenne (MJA 5763).

↳ RD 119

Millet bas

Situé entre l'intersection de la RD29 et de la RD12 sur une section rectiligne champ visuel très ouvert sur la plaine. Chaussée en mauvais état avec circulation moyenne.

71 % des usagers respectent la limitation de vitesse.

Ce poste est situé à **1,5 km** du radar automatique.

Millet haut

Situé entre l'aérodrome des Pujols et Les Pujols sur une section dégagée. C'est un des sites du département où l'on compte le plus de véhicules (MJA 10159).

65 % des usagers respectent la limitation de vitesse sur ce site en faisant le plus mauvais élève des 10 postes départementaux analysés.

Ce poste est situé à **2,5 km** du radar automatique.

Il est apparu intéressant au vu de la proximité du radar de croiser les trois sources de données relatives au dépassement de vitesse à savoir :

- ⇒ sur l'ensemble des véhicules en dépassement au niveau du compteur la part pour chaque tranche,
- ⇒ sur l'ensemble des infractions la part de chaque tranche.

	Dépassement	< 20 km/h	Entre 20 et 40 km/h	> 40 km/h
Radar (pourcentage des infractions)	1237 infractions pour 1 160 000(*) véhicules soit 0,1 %	95,8%	3,7%	0,5%
Compteur Millet-Bas (part véhicules)	29%	86,2%	13,8%	0%
Compteur Millet-Haut (part véhicules)	36%	88,9%	11,1%	0%

(*) 6933 véh/jour pour les deux sens. 1237 infractions sur 11 mois soit pour 6933/2 x 11/12 x 365 jours = 1 160 000 véhicules environ.

Cette analyse sommaire permet de confirmer certaines conclusions d'un rapport établi par l'ONISR en mars 2006 sur l'impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière et plus précisément sur l'impact sur la vitesse locale. Nous retrouvons ci-après quelques extraits de ce rapport.

Vitesse pratiquée au droit des radars.

Il apparaît clairement que les proportions de véhicules qui circulent en excès de vitesse chutent de manière importante pour atteindre des valeurs faibles voire très faibles. Les facteurs de réduction des infractions dépendent surtout du niveau initial des infractions ; ils sont compris entre 6 et 30 selon les sites. Les taux de véhicules en infraction tendent désormais vers une valeur résiduelle comprise entre 1 et 3% selon les sites. Ce résultat n'est pas contradictoire avec ce qui a été dit dans le chapitre précédent, à savoir que la part de conducteurs en infraction est en moyenne de 0,35% devant les radars automatiques...

La zone d'influence d'un radar est de l'ordre de 3 km. Au-delà des zones d'influence des radars automatiques fixes, il apparaît une baisse de vitesse, qui est comparable à la réduction générale des vitesses observées en France...

Extrait « Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005) » ONISR 2006

Beset

Situé à 90 m de l'agglomération de Beset, côté Mirepoix, sur une section limitée à 70 km/h précédant le panneau d'agglomération au trafic important (MJA 8112). La perte de visibilité en approche et en sortie de l'agglomération contribue également à un apaisement de la vitesse. De plus, il y a un traitement urbain de la traverse.

↳ RD 12

Déviations de Verniolle

Situé entre les giratoires de Cap Delta et de la RD 10 interdistant de 750m sur zone rectiligne dégagée. La proximité des différents points d'échanges contraint les vitesses pratiquées.

↳ RD 820 ex RN 20

Le Vernet

Situé à une centaine de mètres du giratoire. C'est le site le plus circulé sur routes départementales (MJA 11928).

↳ RD 625

Saint Quentin La tour

Situé à 120 mètres en amont du radar fixe sur un axe supportant un trafic MJA de 5613 véhicules/j.

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - VITESSE

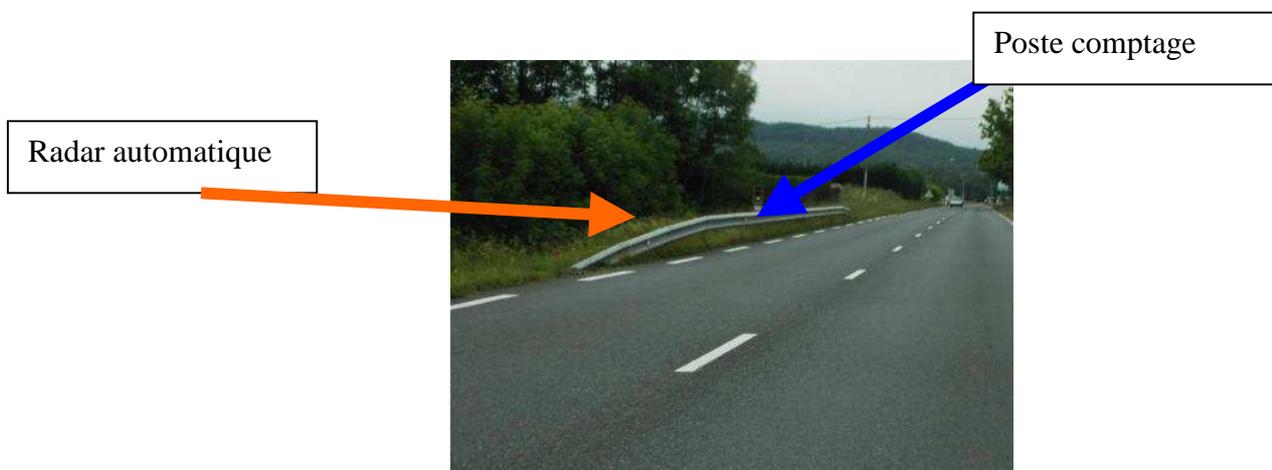
Une analyse équivalente à la RD119 donne :

	Dépassement	< 20 km/h	Entre 20 et 40 km/h	> 40 km/h
Radar (pourcentage des infractions 2007)	1576 infractions pour 854 000(*) véhicules soit 0,2 %	95,5%	4,1%	0,4%
Radar (pourcentage des infractions 2008)	648 infractions pour 939 000(**) véhicules soit 0,07 %	96,1%	3,2%	0,7%
Compteur Saint Quentin (part véhicules)	13,65%	91,2%	8,8%	0%

(*) 5613 véh/jour pour les deux sens. 1576 infractions sur 10 mois en 2007 soit pour $5613/2 \times 10/12 \times 365$ jours = 854 000 véhicules environ.

(**) 5613 véh/jour pour les deux sens. 648 infractions sur 11 mois soit pour $5613/2 \times 11/12 \times 365$ jours = 939 000 véhicules environ.

Une analyse plus fine par sens des comptages routiers révèle un dépassement par 25 % des usagers 120m avant passage devant le radar (flash arrière) alors que pour le sens inverse seulement 5,7% dépasse la limite autorisée (le radar a un impact fort également côté opposé à sa zone d'action).



D - Analyse de la vitesse

↳ en agglomération

La limite de vitesse en agglomération a été abaissée de 60 km/h à 50 km/h le 1^{er}/12/1990. Entre les deux périodes décembre 1990-novembre 1991 et décembre 1991-novembre 1992, on a constaté une baisse :

- ⇒ du nombre des accidents corporels de 14,2 % en agglomération et de 9,9 % en rase campagne,
- ⇒ du nombre des tués de 15,4 % en agglomération et de 11,9 % en rase campagne,
- ⇒ du nombre des blessés de 14,3 % en agglomération et de 11,4 % en rase campagne.

Ces diminutions ont été plus fortes le jour que la nuit. Une étude statistique a montré que l'introduction du « 50 en ville » avait permis d'éviter 14 000 accidents en milieu urbain et de sauver 580 vies en deux ans (1991 et 1992).

Les élus des communes ariégeoises font souvent part des problèmes de d'insécurité ressentie vis-à-vis des vitesses pratiquées en agglomération et des comportements inciviques associés. Pour preuve la liste d'attente sur des dossiers de type traverse d'agglomération ou les sollicitations de financement au titre des amendes de police.

Depuis plusieurs années bon nombre de municipalités ont engagé des travaux visant à mieux qualifier le caractère urbain de la route voire contraindre fortement les automobilistes.

Le constat premier est que bon nombre d'automobilistes ont oublié la bivalence des panneaux d'agglomération et notamment des règles de limitation de vitesse qu'ils instaurent (le 50Km/h).

Absence d'aménagements mêmes ponctuels, mauvais positionnement du panneau d'agglomération sont autant de paramètres qui n'incitent pas l'usager à adapter leur conduite.

Impact d'aménagements simples sur la vitesse proposées par le Conseil général

- ⇒ Mise en place d'un mini giratoire expérimental avec en parallèle en mise positionnement panneaux entrée d'agglomération.

SITE / PERIODE	Du 01/07/08 au 10/07/08				Du 05/08/08 au 17/08/08			
	vitesse moyenne sens 1 % de véhicules en excès de vitesse		vitesse moyenne sens 2 % de véhicules en excès de vitesse		vitesse moyenne sens 1 % de véhicules en excès de vitesse		vitesse moyenne sens 2 % de véhicules en excès de vitesse	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
SABARAT RD 119 PR 57+880	45.5 km/h 30.5%	44.5 km/h 30.6%	43.5 km/h 29.6%	39.3 km/h 21.8%	38.3 km/h 7.9%	34.9 km/h 6.0%	36.5 km/h 3.7%	28.3 km/h 2.1%
SABARAT RD 628 PR 16+210	48.9 km/h 44.5%	47.6 km/h 40.8%	44.5 km/h 30.6%	42.9 km/h 30.3%	44.8 km/h 28.5%	41.4 km/h 20.2%	41.7 km/h 12.8%	33.4 km/h 4.2%

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - VITESSE



⇒ Mise en place d'une chicane en entrée d'agglomération.

SITE / PERIODE	Du 25/01/06 au 20/02/06				Du 03/05/06 au 14/05/06			
	vitesse moyenne sens 1		vitesse moyenne sens 2		vitesse moyenne sens 1		vitesse moyenne sens 2	
	% de véhicules en excès de vitesse		% de véhicules en excès de vitesse		% de véhicules en excès de vitesse		% de véhicules en excès de vitesse	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
CAMPAGNE/ARIZE OUEST PR 10+912 coté Daumazan	66.3 km/h 92.4%	65.4 km/h 88.6%	54.2 km/h 71.7%	57.2 km/h 78.9 %	44.0 km/h 93.3%	39.4 km/h 85.9%	53.3 km/h 96.7%	49.8 km/h 93.2 %
CAMPAGNE/ARIZE EST PR 11+255 coté Sabarat	59.4 km/h 79.7%	56.0 km/h 68.7%	51.8 km/h 56.8%	52.0 km/h 56.0%	53.0 km/h 94.2%	47.0 km/h 91.4%	45.1 km/h 51.1%	48.4 km/h 52.7%

III - LES ENJEUX DE L'ARIEGE - VITESSE

↳ vitesse et chantiers routiers

Malgré la signalisation temporaire en place, force est de constater que certains usagers ne respectent pas les mesures mises en place non seulement pour la protection des agents d'intervention ou des entreprises, mais également pour leur propre sécurité. Bien souvent la phase chantier est mal considérée par les usagers qui y voient la gêne immédiate au détriment de l'amélioration future de l'infrastructure.

↳ vitesse et qualité de vie

« Conduire moins vite = moins d'accidents + moins de CO2 + moins cher »

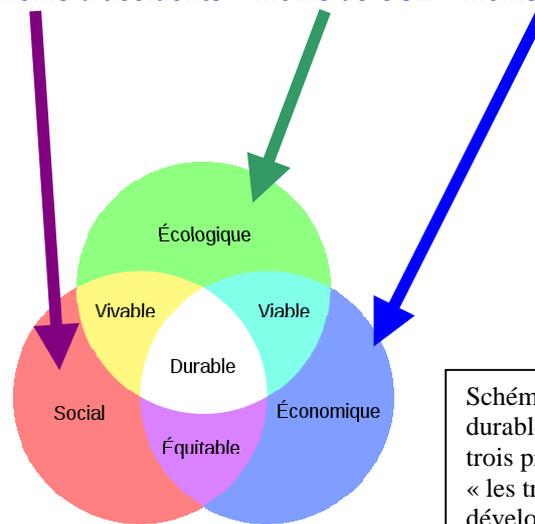
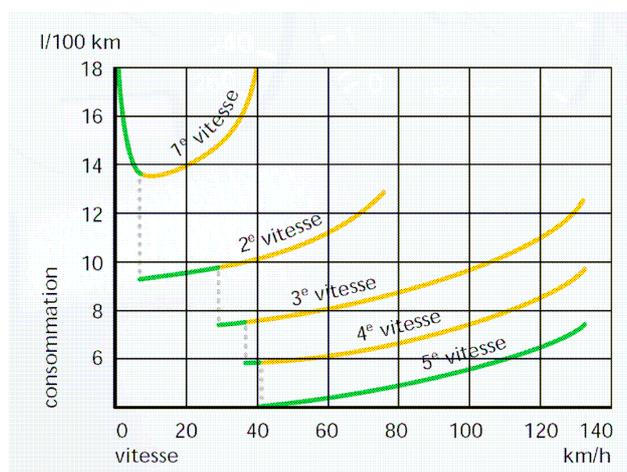


Schéma du développement durable : à la confluence de trois préoccupations, dites « les trois piliers du développement durable »

Cette équation portée par l'ADEME dans le cadre de la campagne nationale de mobilisation en faveur des actions de maîtrise de l'énergie et de sensibilisation au changement climatique résume simplement les enjeux de développement durable liés à un respect des limitations de vitesse voire une adaptation de celles-ci (cf périphérique toulousain).



E - Interactions autres enjeux

Même s'il apparaît selon le bilan de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (bilan 2007) que l'alcool est le premier facteur d'accident devant la vitesse, il n'en demeure pas moins que les dangers résultant de la vitesse excessive sont considérablement amplifiés lorsque des circonstances aggravantes viennent s'y ajouter.

Ainsi, on peut relever des interactions entre **l'enjeu vitesse**, objet de cette réflexion **et** d'autres thèmes proposés à l'étude dans le cadre du document général d'orientation du département de l'Ariège que sont, notamment, les **deux roues motorisés et l'alcool**.

Pour 55 % des conducteurs des deux roues motorisés, la vitesse n'est pas respectée. Ce constat est particulièrement inquiétant lorsque l'on sait que ces conducteurs sont bien plus exposés physiquement (ils ne bénéficient pas des mêmes protections et de la même stabilité) que les conducteurs de véhicules quatre roues. On assiste donc à des comportements tout à fait irrationnels de conducteurs de véhicules deux roues motorisés qui, en excès de vitesse :

- ⇒ se fauillent entre les voitures,
- ⇒ remontent les files de voitures à grande vitesse en allant de droite à gauche,
- ⇒ profitent de grandes lignes droites pour pousser encore plus leurs machines.

Il faut ajouter à cela l'absence de plaques d'immatriculation à l'avant qui ne permet pas l'identification. En effet, dans le cas de grande vitesse, il n'est pas possible de lire avec précision le numéro figurant sur la plaque arrière qui, par ailleurs est soit endommagée, soit recouverte d'éléments divers cachant ainsi une partie de celle-ci.

Il en est ainsi d'un autre élément de réflexion du document général d'orientation le **risque alcool**, « premier facteur d'accident ».

Nous savons tous que l'alcool est un désinhibiteur. Sous son effet, le processus du comportement de l'individu est totalement modifié : plus d'interdits, plus de perception de ce qui est légal ou non. La vitesse est dépassée sans que le conducteur en soit, la plupart du temps, conscient.

Cette modification du comportement est, de plus, aggravée par les effets produits par l'absorption d'alcool (vue diminuée, réflexes amoindris, sensation de puissance, perception de la couleur altérée...).

4.3 Synthèse des constats

- ↪ La proportion des rétentions de permis de conduire par rapport au nombre d'infractions ne faiblit pas.
- ↪ Dans un de ses récents bilans, l'ONISR indique que « la vitesse moyenne des VL est en net recul ainsi que les taux de dépassement des vitesses limites et ce, quel que soit le type de réseau. En revanche, les taux de dépassement ont continué de progresser pour les motos et le nombre de grands excès de vitesse ne baisse plus ».
- ↪ Les radars automatiques ont une aire d'influence sur la vitesse de 3 km. Positionnés au droit de ZAAC, ils contribuent à leur effacement et donc à l'abaissement de l'indice de gravité des sections concernées.
- ↪ Absence d'étude globale sur les vitesses pratiquées dans le département.
- ↪ Sur certaines sections de routes à 2x2 voies, le 110 km/h n'est respecté en moyenne que par 4 automobilistes sur 10.
- ↪ Pertinence des limitations s'accorde bien souvent avec respect de celles-ci :
 - les 70 km/h avant agglomération,
 - les 70 km/h sur lieux-dits
- ↪ Les panneaux d'agglomération sont mal compris des usagers (oubli de la valeur 50 associée). Une agglomération mal définie est peu respectée.
- ↪ Non respect des distances de sécurité et particulièrement en agglomération.
- ↪ Des aménagements sommaires en porte d'agglomération influent sur le comportement routier.
- ↪ Les communes non dotées de services techniques ont des difficultés pour obtenir des diagnostics sécuritaires de leur traverse.
- ↪ Les jeunes sont particulièrement touchés par le facteur Vitesse lors des accidents.
- ↪ Les véhicules étrangers sont souvent en infraction sur l'axe RN20.
- ↪ Les poids lourds étrangers empruntant les axes parallèles à la RN20, RD820 et A66 que sont la RD919 et la RD 628 circulent particulièrement vite.
- ↪ Pour certaines professions le facteur temps revêt une importance particulière (les livraisons express, les véhicules sanitaires légers semblent être souvent en infraction).

A. Orientations pour les actions de sécurité routière

Les orientations suivantes, proposées par les quatre groupes de travail, ont été validées par le comité de pilotage.

Ces orientations ne sont pas limitatives. Cependant, chacune d'entre elles devra faire l'objet d'une action au moins sur l'ensemble du PDASR de 2008 à 2012.

1 - Groupe jeunes

Infrastructures

- Promotion, organisation et structuration du principe du co-voiturage.

Informations

- Promotion de l'AAC (apprentissage accompagné de la conduite) ;
- Poursuivre la sensibilisation des élèves dans les lycées et les collèges et y associer les parents ;
- Responsabiliser les jeunes, par la diffusion de messages adaptés et fréquemment renouvelés ;
- Promouvoir la vente de boissons non alcoolisées à un tarif attractif dans tous les débits de boissons ;
- Alerter sur les risques liés aux poly consommations ;
- Promouvoir l'information dans les lieux de formation et d'exercice professionnel en impliquant la médecine du travail ;
- Communication sur l'offre existante en matière de transports en commun (réguliers ou à la demande).

Formation

- Formation préalable du tuteur-accompagnateur dans le cadre de l'AAC à hauteur d'une heure de conduite prise sur le forfait ;
- Sensibiliser et former les animateurs et professionnels oeuvrant auprès des jeunes.

Education

- Continuum éducatif et transdisciplinaire avec des objectifs de l'ordre, des savoirs, des savoir-faire et des comportements :
 - APER (attestation de première éducation à la route) en école élémentaire,
 - ASSR 1 et 2 (attestation scolaire de sécurité routière) en collège pour tous les élèves ;
- Rôle des CESC : assurer tout au long de la scolarité la continuité des actions d'éducation à la santé et en particulier de la prévention des conduites à risque ;
- Promouvoir la désignation du conducteur sobre chez les jeunes mais aussi chez les adultes : leurs modèles !
- Travailler sur les représentations concernant l'alcool et véhiculées dans certains milieux professionnels.

Contrôle et sanction

- Contrôles plus fréquents sur les plages horaires entre 22h - 2h et entre 6h - 8h et le week-end hors agglomération ;
- Incitation des établissements festifs à adhérer à la charte sécurité routière et contrôles plus fréquents de son respect.

Remarques pour la mise en œuvre des actions :

- Difficultés de liaison entre les bassins de vie ;
- Nécessaire mobilisation et mise en synergie de l'ensemble des partenaires impliqués dans la prévention : politiques, professionnels , parents ...
- Facilitation de la mise en place de la « maison de la sécurité routière.

2 – Groupe des deux roues motorisés

↳ Infrastructures

- Prendre en compte les obstacles ;
- Informer et sensibiliser les gestionnaires de voirie sur les risques en deux roues motorisés.

↳ Informations

- Promouvoir le port d'équipements détectables ;
- Campagne d'information par les médias sur les dangers de la route ;
- Campagne d'information sur la conformité des deux roues motorisés ;
- Promouvoir le port des équipements de sécurité ;
- Informer sur les dangers de l'alcool et des drogues.

↳ Formation

- Agir sur les comportements de tous les usagers ;
- Améliorer la formation pratique (position, trajectoire, regard, anticipation...) ;
- Mobiliser les moto-écoles sur la prévention dans le cadre de la formation.

↳ Education

- Mobiliser les moto-écoles sur la prévention dans le cadre de la formation.

↳ Contrôle et sanction

- Faire respecter l'obligation d'allumer l'éclairage de jour comme de nuit ;
- Mettre en place une politique de lutte contre le « débridage » et le bruit (respect de la conformité des véhicules vis à vis de la réglementation) ;
- Lutter contre les vitesses excessives ;
- Cibler les contrôles sur l' obligation du port du casque ;
- Renforcer les contrôles contre l'alcool et les stupéfiants.

↳ Véhicule et utilisateur

- Privilégier les équipements voyants et réfléchissants.
- *Améliorer la détectabilité des 2 roues. (envisager des feux de gabarit sur les rétroviseurs)**
- *Atténuer les gênes liées au véhicule (angle mort des rétroviseurs / montant pare-brise...)**

* Ces deux dernières propositions d'actions n'ont pas été retenues au niveau départemental. En effet, les équipements de sécurité sur les deux roues motorisés relèvent d'une action à mener à l'échelle nationale.

3 – Groupe alcool

Infrastructures

→ Continuer la politique de résorption des obstacles latéraux (ou protection).

Informations

- Associer les fédérations de parents d'élèves pour informer et sensibiliser les parents sur les risques au volant ;
- Continuer la sensibilisation des élèves dans les lycées et les collèges ;
- Promouvoir la vente de boissons non alcoolisées (alternative à l'alcool) ;
- Informer, sensibiliser et mobiliser les débits de boissons ;
- Inciter les comités des fêtes à mettre en place des projets de prévention lors de leur manifestation ;
- Informer les élus sur leur responsabilité dans le cadre d'évènements festifs de tout type (quand l'alcool est présent) ;
- Inciter les clubs sportifs à mettre en place des projets de prévention ;
- Continuer les campagnes sur l'autocontrôle.

Formation

- Assurer une formation dans le milieu professionnel (privé et public) en associant les médecins du travail ;
- Mettre en place une formation dans les centres de formation ;
- Inciter les assureurs à proposer des stages, animations d'information et de sensibilisation pour les candidats aux permis de conduire (aussi pour la conduite accompagnée y compris les tuteurs).

Education

- Continuer la promotion et la valorisation du principe du conducteur sobre désigné chez les 18- 24 ans ;
- Promouvoir ce principe chez les + de 25 ans.

Contrôle et sanction

- Ciblage des contrôles de nuit ;
- Suivi et évaluation des contrôles et de la réponse pénale ;
- Améliorer le contrôle des débits de boissons sur la vente d'alcool aux mineurs ainsi que celui des vendeurs ;
- Faire vérifier le respect de la réglementation sur les évènements ou manifestations à caractère musical ou sportif.

4 – Groupe vitesse

↳ Infrastructures

- Communiquer auprès des gestionnaires de réseaux sur les enjeux liés à la pertinence de la signalisation et sur les objectifs attendus que sont cohérence par itinéraire, adaptation des vitesses à l'environnement de la route. Diffuser les savoirs de base en la matière ;
- Accompagner les élus des petites communes non dotées de services techniques sur la recherche de solutions plutôt simples pour répondre à l'insécurité ressentie par leurs administrés ;
- Poursuivre le traitement des obstacles latéraux en rase campagne et en agglomération (concept de la route qui pardonne) ;
- Mieux connaître et suivre les vitesses pratiquées sur l'ensemble du réseau routier ariégeois.

↳ Informations

- Développer l'information et la pédagogie sur les risques liés à la vitesse en cas de défaut de maîtrise du véhicule ;
- Sensibiliser les usagers aux risques liés au non respect des distances de sécurité entre les véhicules ;
- Sensibiliser les usagers à la nécessité de diminuer leur vitesse par mauvaises conditions météorologiques ;
- Provoquer la réaction des usagers par une communication forte (sur les risques physiques et juridiques) ;
- Impliquer les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées ;
- Informer les conducteurs à l'entrée des voies à grande circulation que l'itinéraire emprunté est jalonné de radars fixes en vue de rendre plus vigilant, les conducteurs et favoriser le respect des limitations de vitesse.

Pédagogie/Education

- Sensibiliser les parents au fait que les enfants ne perçoivent pas comme eux les dangers de la route du fait notamment de leur taille. (appréciation des vitesses) ;
- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie ;
- Sensibiliser les jeunes conducteurs sur les risques liés à la vitesse ;
- Travail sur les comportements, sur la réactivité des usagers, formation tout au long de la vie ;
- Sensibiliser les usagers sur le risque routier en milieu professionnel vis à vis de la vitesse et des distances de sécurité ;
- Maîtriser le plaisir lié à la vitesse ;
- Mener des opérations très concrètes qui illustrent les risques de la perte d'adhérence et les dangers de la vitesse.

Contrôle et sanction

- Renforcer les contrôles sur le réseau secondaire et en agglomération (objectif plan contrôle routier) ;
- Mieux communiquer sur les sanctions liées au non respect de la vitesse ;
- Communiquer sur le bilan sanctions annuel dans un objectif de prévention.

A. Poursuite de la démarche partenariale

Les objectifs locaux affichés supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux et de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO 2008-2012. Au-delà de l'élaboration du DGO, il semble à la fois pertinent et efficace de poursuivre cette démarche partenariale basée sur un comité de pilotage et les groupes de travail ayant participé à l'élaboration du DGO.

B. Rôle du comité de pilotage dans le suivi annuel et l'évaluation du DGO

Chaque année, une réunion du comité de pilotage sera organisée au mois de décembre, juste avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point sur l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

C. Pérennisation des groupes de travail

Après la signature du présent DGO, les orientations pour lesquelles des actions existent déjà devront être identifiées et celles pour lesquelles il est nécessaire de créer de nouveaux projets seront recensées. Ces dernières feront l'objet d'un appel à projet auprès des groupes de travail recensés dans le DGO.

D. Modalités de sélection et de suivi des PDASR en cohérence avec le DGO

Le PDASR, élaboré annuellement, sera une déclinaison du DGO qui devra prendre en compte les orientations d'actions pour chaque enjeu dans lesquelles devront s'inscrire les actions proposées.



GLOSSAIRE

AAC	Apprentissage accompagné de la conduite
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AIDP	Association information drogues prévention
ANPAA	Agence nationale pour la prévention des addictions et de l'alcoologie
APER	Attestation de première éducation à la route
APJ	Agent de police judiciaire
ASF	Autoroute du sud de la France
ASR	Attestation de sécurité routière
ASSR	Attestation scolaire de sécurité routière
BAAC	Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation routière
BH	Blessé hospitalisé
BNH	Blessé non hospitalisé
BSR	Brevet de sécurité routière
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CESC	Conseil éducatif pour la santé et la citoyenneté
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CFA	Centre de formation des apprentis
CG	Conseil Général
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CLSPD	Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance
COFIL	Comité de pilotage
CRAM	Caisse régionale d'assurance maladie
DDEA	Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture
DDSP	Direction départementale de la sécurité publique
DGO	Document général d'orientation
DIRSO	Direction inter-départementale des routes du Sud-Ouest
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routières
ECPA	Enquête comprendre pour agir
EDA	Enquête détaillée d'accident
EDSR	Escadron départemental de sécurité routière
GN	Gendarmerie nationale
GT	Groupe de travail
IAL	Indicateur d'accidentologie locale
IDSR	Intervenant départemental de sécurité routière
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
MERIU	Modèle d'échange de référentiel routier interurbain
ODIR	Observatoire départemental d'insécurité routière
ONISR	Observatoire national interministériel de sécurité routière
ORSR	Observatoire régional de sécurité routière
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière

PL	Poids lourd
PR	Point de repère
PV	Procès-verbal
RD	Route départementale
RIU	Référentiel routier interurbain
RN	Route nationale
SAMU	Service d'aide médicalisée d'urgence
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SIG	Système d'information géographique
UMZ	Unité motorisée de zone
VL	Véhicule léger
ZAAC	Zone d'accumulation d'accidents corporels