
SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2013 - 2017



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Préface

Chapitre I :

Présentation de la démarche d'élaboration du DGO 2013-2017

4

Chapitre II :

Analyse de l'accidentalité de l'Ariège

8

Chapitre III :

Caractérisation des enjeux

20

Enjeu alcool.....	p 21
Enjeu jeunes 15-24 ans.....	p 25
Enjeu deux-roues motorisés.....	p 29
Enjeu vitesse.....	p 35
Enjeu seniors.....	P 36

Chapitre IV :

Les orientations d'actions - bilan

40

Chapitre V :

Déclinaison, suivi et évaluation du DGO

46

Glossaire

PREFACE

L'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) 2013-2017 a constitué un temps fort de l'animation de la politique locale de sécurité routière en Ariège.

Un DGO n'a de réalité que si les principaux acteurs locaux de la lutte contre l'insécurité routière participent de façon concertée à son élaboration. Il convient donc de saluer en premier lieu la mobilisation des services de l'Etat, des services du Conseil Départemental et des collectivités territoriales, des membres des associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière et des représentants des assureurs et caisses d'assurance maladie qui ont participé au groupe technique et/ou au comité de pilotage du DGO.

Sous l'impulsion du chef de projet sécurité routière, avec l'appui de la direction départementale des Territoires (Observatoire Départemental de l'Insécurité Routière et coordination), ces deux comités ont défini les enjeux de sécurité routière pour le département et les orientations d'actions pour les cinq années à venir.

Pour 2013-2017, cinq enjeux majeurs ont été mis en évidence pour l'Ariège : les jeunes, les deux roues motorisés, l'alcool, la vitesse et les seniors.

Si l'évolution de l'accidentalité entre 2003 et 2011 est globalement encourageante (-23,7 % d'accidents corporels en moyenne par an, - 27 % de blessés en moyenne par an et 45 tués pour la période 2009-2011 contre 48 de 2006 à 2008 et 50 de 2003 à 2005), notre mobilisation doit être sans relâche pour qu'un minimum de familles connaisse le drame des accidents de la route.

Ce Document Général d'Orientation indique la direction à suivre, avec des orientations d'actions dans différents domaines : infrastructure, information, éducation, sensibilisation, formation, information, contrôle et sanction.

LES SIGNATAIRES DU DGO 2013 – 2017

FOIX, le 11 MAI 2015

Le préfet
de l'Ariège,

signé

Nathalie MARTHIEN

Le président
du Conseil Départemental de l'Ariège,

signé

Henri NAYROU

I - PRESENTATION DE LA DEMARCHE DGO 2013-2017

A. Le contexte 2013-2017

Le Président de la République réaffirmait en décembre 2011 sa volonté d'atteindre l'objectif de passer sous la barre des 3000 morts d'ici à fin 2012. En matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : toutes les victimes de la route (tués et blessés) peuvent être épargnées.

Le décret paru le 4 janvier 2012 au journal officiel porte diverses mesures pour la sécurité routière et édicte les mesures réglementaires décidées par le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 11 mai 2011, notamment :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars,
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse,
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles,
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

La Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure 2 (LOPPSI2), désormais en vigueur, dans son volet sécurité routière, affermit la lutte contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant, à titre de peine complémentaire à un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Rappelons enfin que la commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'actions visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017, 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.

B. Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations doit permettre à l'Etat, au Conseil Départemental, aux communes et groupements de communes 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.

Au-delà des services de l'Etat et des collectivités territoriales, le DGO doit également permettre de mobiliser, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs locaux (associations, clubs...) qui peuvent contribuer à améliorer la sécurité routière.

Ils sont associés à la définition des enjeux, des orientations d'actions et/ou à leur mise en œuvre, notamment dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le Document Général d'Orientations constitue donc un outil politique de programmation mais également un outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

C. La démarche d'élaboration du DGO 2013-2017

Le précédent DGO 2008-2012 co-signé par le président du Conseil Général et le préfet de l'Ariège le 9 octobre 2009 est arrivé à échéance. L'élaboration d'un nouveau DGO couvrant la période 2013-2017 a été lancée courant de l'année 2012 par la direction départementale des Territoires (DDT) sous l'impulsion de la chef de projet sécurité routière, Madame CARIVEN, directrice des services du Cabinet.

La démarche d'élaboration du DGO 2013-2017 s'est appuyée pour partie sur le guide méthodologique édité, par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, le 8 août 2008.

Par rapport à la démarche d'élaboration du DGO 2008-2012, la démarche d'élaboration du DGO 2013-2017 qui se voulait simplifiée et opérationnelle, a reposé sur :

- une analyse de l'accidentalité sur la période 2007-2011 par comparaison avec la période 2003-2007 pour permettre une actualisation des **enjeux** de sécurité routière
- un retour d'expérience sur le précédent DGO, pour une actualisation et une amélioration des **orientations d'actions**.

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

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (infrastructures, type d'usagers et périodes) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...).

Une **orientation d'actions** relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions sont recherchées et/ou déclinées dans différents domaines : infrastructure, information, éducation, sensibilisation, formation, information, contrôle et sanction.

D. Les partenaires

Le DGO n'a de réalité que si les principaux acteurs locaux de la sécurité routière participent de façon concertée à son élaboration. Le lancement du DGO a ainsi consisté, en premier lieu, à mobiliser les partenaires par la constitution d'un groupe technique et d'un comité de pilotage.

Le groupe technique, piloté par la DDT, cellule éducation sécurité routière défense (ESRD), a pré-validé les enjeux au regard de l'accidentalité 2007-2011 et défini des orientations d'actions lors d'une réunion qui s'est tenue le 19 novembre 2012 dans les locaux de la DDT.

Le comité de pilotage, garant de l'implication des partenaires dans la politique départementale de sécurité routière, a validé les enjeux et les orientations d'actions proposés par le groupe technique le 18 décembre 2012.

1- Composition du comité de pilotage

Présidente : Mme CARIVEN Brigitte, directrice des services du Cabinet à la préfecture

Représentants des services de l'Etat :

- M. CARACOTCH Olivier- procureur de la République
- Mme GRONDIN Laurence - direction départementale de la cohésion sociale et de la protection de la population (DDCSPP)
- Mme BAUZOU Françoise - service départemental de l'éducation nationale (SDEN)
- Mme VAN MIEGHEM Marie Hélène - direction départementale des territoires (DDT)
- Capitaine CAYREL Benoît - groupement départemental de la gendarmerie
- Commandant GARRIGUES Philippe, Suppléant Major PERE Philippe - direction départementale de la sécurité publique (DDSP)
- Major GIRARDEAU Laurent - direction zonale des compagnies républicaines de sécurité (CRS) Sud-Ouest
- Docteur ABRAVANEL Alain - service d'aide médicale urgente (SAMU) - CHIVA
- M. MICHAU Didier - direction interdépartementale des routes du sud-ouest (DIRSO)
- Capitaine ANGE Jean-Eric - service départemental d'incendie et secours (SDIS)

Représentant du Conseil Général

- M. NIAUTOU Michel - service transport et voiries du Conseil Général

Représentants des communes

- M. CERNY Didier - mairie de Pamiers
- M. ROVIRA Gérald - mairie de Saint Girons
- M. MELER - mairie de Foix

Représentants des assureurs, caisse assurance maladie

- Mme BERNATETS Catherine - caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT)
- M. VESCOVO Loïc - chambre professionnelle départementale des agents généraux d'assurance de l'Ariège
- M. TORRECILLAS Jean-Claude - groupement économique des mutuelles d'assurance (GEMA)

Représentants des associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière

- Mme ROUAIX Firmine - association nationale de lutte contre l'insécurité routière
- M. BAUBEAU Jean Pierre - comité départemental de la prévention routière
- M. LABEUR Jean Luc - antenne départementale de la prévention MAIF
- M. BARON Nicolas - association des familles de traumatisés crâniens de l'Ariège

2- Composition du groupe technique

Correspondants sécurité routière des services de l'Etat

- Mme BAUZOU Françoise - service départemental de l'éducation nationale (SDEN)
- Capitaine CAYREL Benoît - escadron départemental de sécurité routière (EDSR)
- Brigadier BERNIERE Eric - direction départementale de la sécurité publique (DDSP)
- Lieutenant VIGNE Jean-Claude - service départemental d'incendie et de secours (SDIS)
- M. ROQUES Philippe - direction interdépartementale des routes du sud-ouest (DIRSO)
- Docteur ABRAVANEL Alain - urgences/SAMU/SMUR centre hospitalier du Val d'Ariège

Autres représentants des services de l'Etat

- M. LAUGA Jacques - référent départemental du pôle d'appui sécurité routière DREAL
- M. BORTOLOTTI Frédéric - délégué départemental des inspecteurs du permis de conduire

Représentants des communes

- M. MATEOS Patrick - police municipale de Foix
- M. RIGAL Eric - service de prévention médiation de la mairie de Pamiers - Coordinateur CLSPD
- M. CRESPO Robert - police municipale de Saint-Girons

Représentants des assureurs, caisse assurance maladie

- M. TORRECILLAS Jean-Claude - groupement économique des mutuelles d'assurance (GEMA)
- M. VESCOVO Loïc - chambre professionnelle départementale des assureurs généraux d'assurances de l'Ariège

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

A. Comparaison des périodes 2003/2007 et 2007/2011

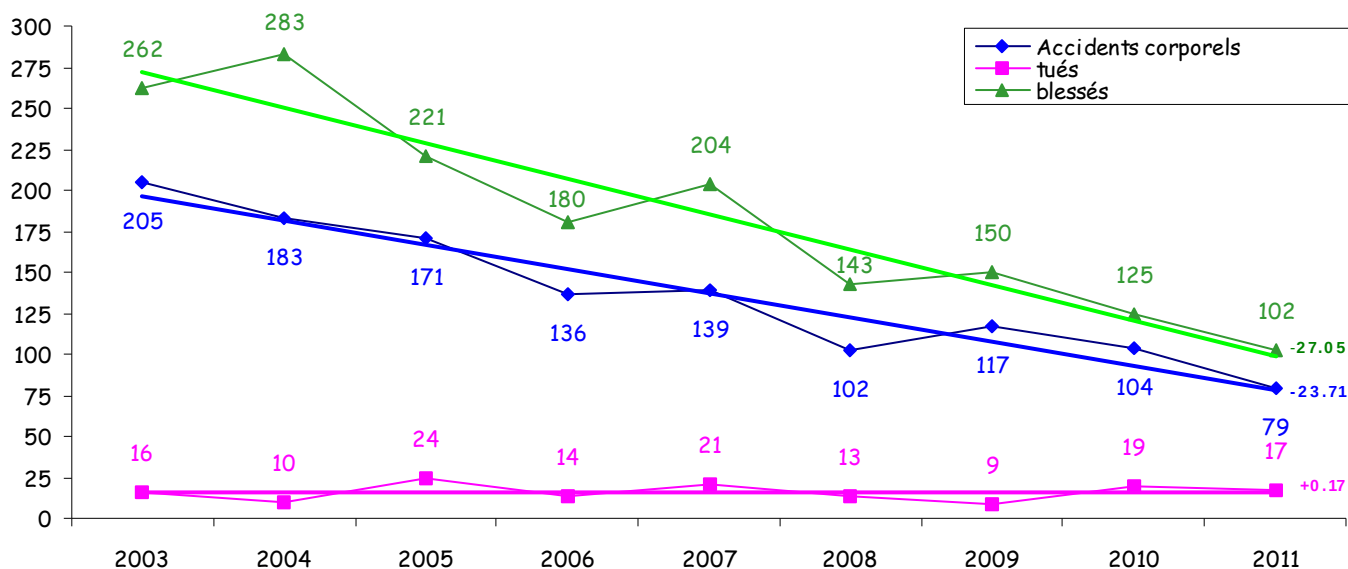
L'analyse de l'accidentalité devant porter sur une période de 5 ans et les chiffres 2012 n'étant pas encore disponibles lors de cette étude, celle-ci a été réalisée sur la période de référence 2007-2011 par comparaison avec la période 2003-2007 prise pour référence pour le précédent DGO (année 2007 en commun).

Accidentologie générale de 2003 à 2011

	2003/2007	2007/2011	Evolution
Accidents corporels	834	541	- 35,1 %
Tués	85	79	- 7,1 %
Blessés (BH* + BL**)	1150	724	- 39,6 %

*Blessés hospitalisés ** blessés légers

Entre les deux périodes de référence, l'évolution en matière d'accidentalité est très marquée, avec une baisse sur l'ensemble des indicateurs.



Entre 2003 et 2011, l'évolution moyenne des accidents / tués / blessés représentée par la courbe de tendance sur le graphique ci-dessus fait apparaître une baisse moyenne du nombre d'accidents de l'ordre de 24 accidents/an, une baisse moyenne du nombre de blessés proche de 27 blessés/an et une légère tendance à la hausse des tués : + 0,17 tués/an, sachant que pour cette catégorie de victime, l'interprétation d'une tendance annuelle est délicate au regard des petits chiffres observés.

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

B. Caractéristiques générales de l'accidentologie de 2007 à 2011

1 - Les usagers concernés

1.1 par tranche d'âge

DGO 2013 - 2017									
PERIODE DE REFERENCE 2007/2011	% population	Accidents corporels		Tués		Blessés		Présumés responsables	
		Nb ¹	%	Nb	%	Nb ²	%	Nb ³	%
0_14	16,2	63	11,6%	1	1,3%	40	5,8%	5	1,0%
15_24	9,6	194	35,9%	7	8,9%	210	30,2%	140	28,6%
25_44	23,2	278	51,4%	32	40,5%	196	28,2%	163	33,3%
45_64	28,7	234	43,3%	19	24,1%	147	21,2%	107	21,9%
65 et +	22,3	138	25,5%	20	25,3%	102	14,7%	74	15,1%
GLOBAL 2007/2011	100	541	167,7%	79	100,0%	695	100,0%	489	100,0%

¹ Un accident peut concerner plusieurs tranches d'âge, c'est pour cela qu'il peut être comptabilisé plusieurs fois dans le tableau ci-dessus (ainsi la somme des lignes, correspondantes aux tranches d'âge, s'élève à 907 pour un total de 541 accidents corporels recensés de 2007 à 2011)

² L'âge des victimes n'étant pas toujours précisé dans les procès-verbaux : l'analyse n'a pu porter que sur 695 blessés (contre 724 comptabilisés sur la période)

³ De même, les présumés responsables ne sont pas toujours identifiés : l'analyse n'a pu porter que sur 489 personnes.

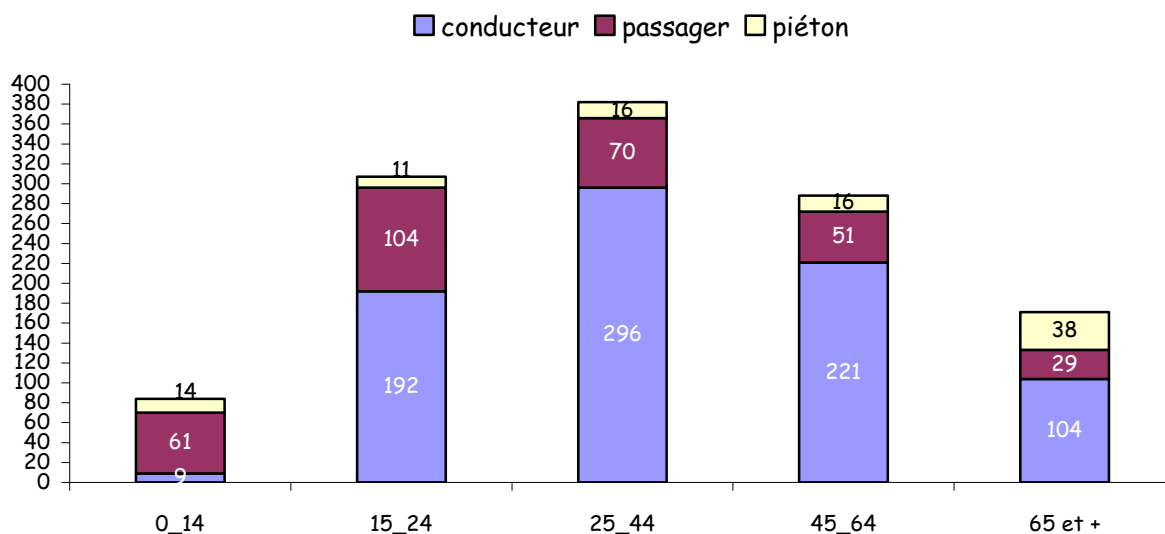
La tranche d'âge la plus représentée parmi les tués sont les 25-44 ans, qui sont concernés dans plus d'1 accident sur 2 et sont présumés responsables dans près d'1 cas sur 3, sachant que les 25-44 ans représentent environ un quart de la population ariégeoise (23,2%).

Les 15-24 ans, qui eux représentent moins d'un dixième (9,6%) de la population ariégeoise, sont sur-représentés dans l'accidentologie départementale : ils sont concernés dans plus d'un tiers des accidents et sont présumés responsables dans plus d'un accident sur quatre. Cette tranche d'âge qui représente 8,9 % du nombre total des tués est la plus représentée parmi les blessés.

➡ **Les "15-24 ans" représentent un enjeu pour l'Ariège**

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

Répartition des usagers par catégorie et par tranche d'âge



Les 25-44 ans sont très concernés par des accidents en tant que conducteurs. Pour les 15-24 ans, la proportion de victimes d'accident en tant que passager est plus importante que les autres tranches, hormis bien sûr les 0-14 ans.

Sur ce graphique, on note par ailleurs que **40% des piétons victimes d'un accident sont des seniors**.

De 2007 à 2011, les seniors sont concernés par 25,5 % de l'ensemble des accidents corporels et représentent 25,3 % du nombre total des tués et 14,7 % des personnes blessées. Leur niveau de responsabilité présumée est de 15,1 %, une hausse de leur responsabilité étant observée par rapport à la période 2003-2007 (cf. III- 5.1)

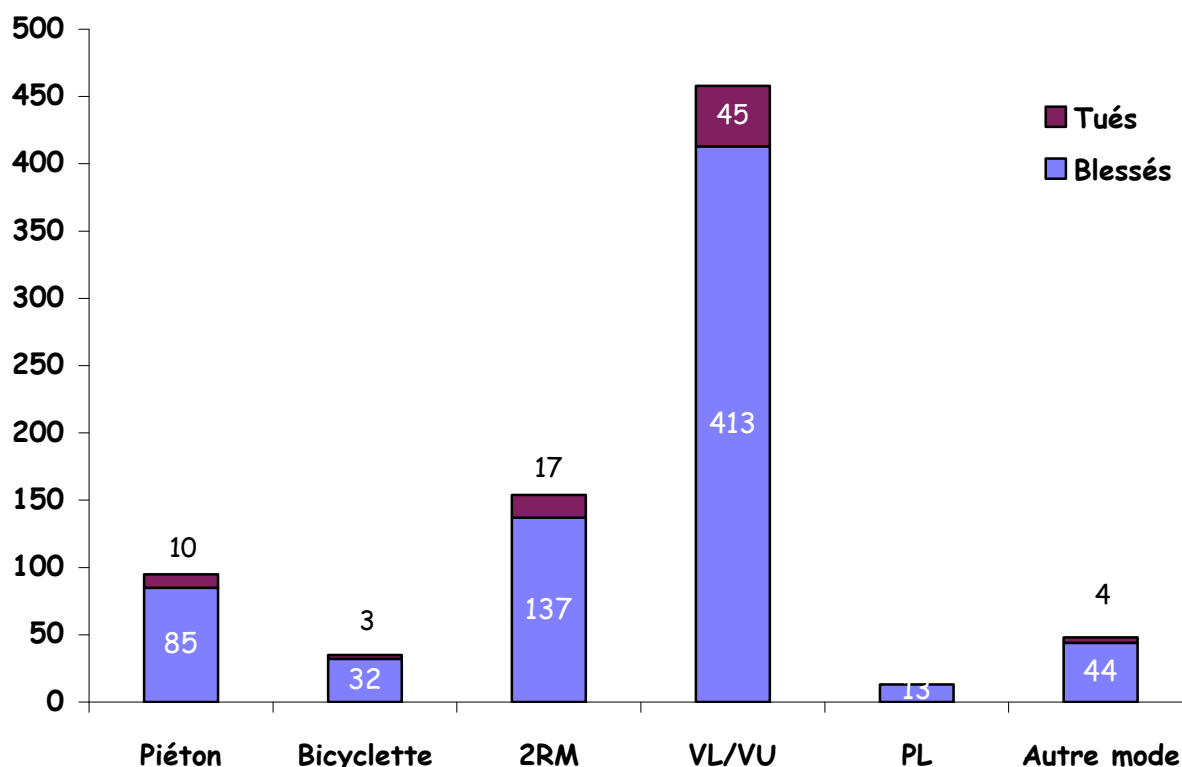
Les seniors (65 ans et +) sont les plus touchés en tant que piétons (40% des piétons victimes) et représentent au total 1/4 des tués. Les seniors sont concernés par plus d'1/4 des accidents, sachant que leur responsabilité est en hausse par rapport à la période 2003-2007.

➡ **Les "seniors" représentent un enjeu pour l'Ariège**

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

1.2 par mode de déplacement

Nombre de victimes par mode de déplacement



Après les véhicules légers et véhicules utilitaires (VL/VU), les deux-roues motorisés (2 RM) sont particulièrement concernés. Ils représentent 1 victime sur 5. Au regard du trafic, les deux-roues motorisés paraissent ainsi sur-représentés dans les accidents.

PERIODE DE REFERENCE 2007/2011	Accid. corporels		Tués		Blessés*		Prés.responsables	
	Nb*	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
2 ROUES MOTORISES	141	26.1%	17	21.5%	137	18.9%	131	26.8%
GLOBAL	541	/	79	/	724	/	489	/

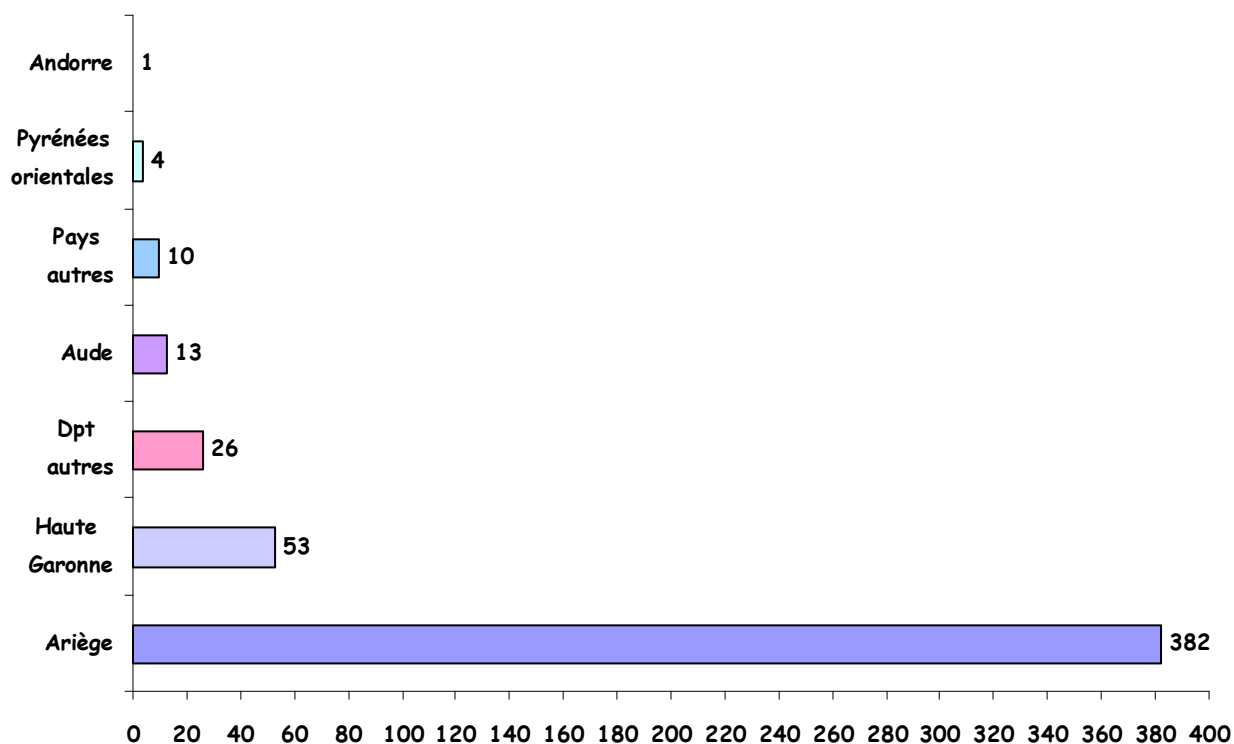
Les deux-roues motorisés paraissent sur-représentés dans les accidents (26,1%), leur responsabilité étant présumée dans les mêmes proportions (26,8% des cas) . Les usagers de deux-roues sont, en outre, plus vulnérables que les usagers de véhicules autres (mortalité de 12% contre 7,8% pour les véhicules légers) et représentent au total 21,5% tués et 18,9% des blessés.

➡ Les "deux-roues motorisés" représentent un enjeu pour l'Ariège

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

1.3 conducteurs par origine

Nombre de conducteurs présumés responsables par origine



Les présumés responsables d'accident sont en premier lieu les ariégeois (78 %) devançant les conducteurs des départements limitrophes comme la Haute-Garonne, l'Aude et les Pyrénées Orientales. Toutefois, cette analyse ne permet pas de tirer des conclusions sur un éventuel lien entre responsabilité et origine du conducteur.

2 - Localisation des accidents

Pourcentage des accidents corporels et des tués par réseau

	Part du linéaire	Part des accidents	Part des tués
Autoroute	0.3%	0.6%	0.0%
RN	1.6%	12.6%	29.0%
RD	45.4%	62.3%	65.2%
VC autres	52.8%	24.6%	5.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Autoroute = 16 km / RN = 91 km / RD = 2643 km / VC = 3067 km

En Ariège, les routes départementales comptent le plus grand nombre d'accidents (62,3 %) et de tués (65,2 %), mais compte-tenu du linéaire des réseaux, ce sont les routes nationales qui sont les plus accidentogènes (12,6 % des accidents) et le plus meurtrières (29 % des tués).

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

Nombre de tués par mode de déplacement en agglomération et hors agglomération

	rase campagne			milieu urbain		
	accidents mortels	tués	blessés	accidents mortels	tués	blessés
bicyclette	3	3	0	0	0	0
cyclomoteur	2	2	1	0	0	0
moto	12	12	1	3	3	0
VL/VU	37	41	28	12	7	4
quad	1	1	0	0	0	0
piéton	0	3	0	0	7	0
poids-lourd	0	0	2	0	0	0
TOTAL	55	62	32	15	17	4

Les accidents d'une manière générale et les accidents mortels en particulier ont lieu principalement en rase campagne (62 tués sur 79). Les accidents et les tués pour les deux-roues sont recensés pour l'essentiel en rase campagne.

Par rapport à la période 2003-2007, l'accidentalité est quasiment la même en rase campagne (- 1 accidents mortel, + 1 tué et - 8 blessés). Par contre en milieu urbain tous les indicateurs sont fortement à la baisse (- 7 accidents mortels, - 7 tués et - 7 blessés).

La pourcentage du réseau situé en agglomération pour le réseau national est de 9,9 % (9km) et pour le réseau départemental de 14,4 % (380 km). 1 accident mortel sur 5 se produit en agglomération.

3 - Circonstances des accidents : facteur usager

Dans l'analyse de la responsabilité des usagers, la présence d'alcool est en cause dans 17,7 % des accidents. Durant la période de 2007 à 2011, les accidents avec alcool concernent 31,6 % des tués et 15,2 % des blessés. L'alcool est présent pour 16,8 % des conducteurs présumés responsables d'accidents.

PERIODE DE REFERENCE 2007/2011	Accid. corporels		Tués		Blessés		Prés.responsables	
	Nb*	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
AVEC ALCOOL	96	17.7%	25	31.6%	110	15.2%	82	16.8%
GLOBAL	541	/	79	/	724	/	489	/

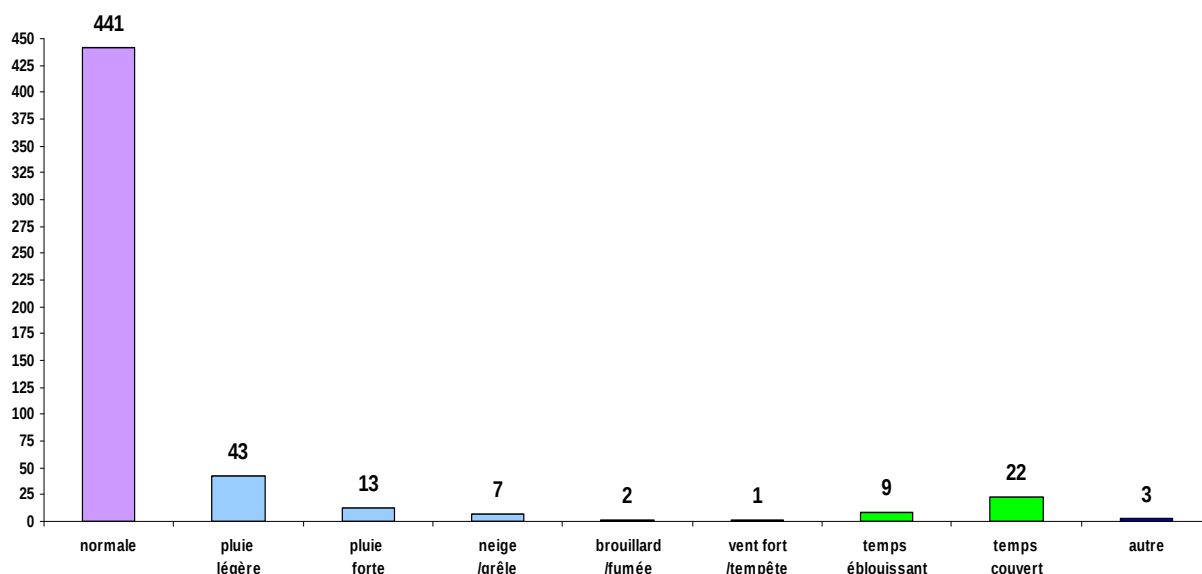
Une hausse de l'usage d'autres substances (drogue, cannabis...), avec alcool ou pas, est pressentie par les forces de l'ordre, qui ne disposent toutefois pas de données précises sur le sujet (prise de drogue pas immédiatement constatable).

➔ La consommation d'"alcool-droque" représente un enjeu pour l'Ariège

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

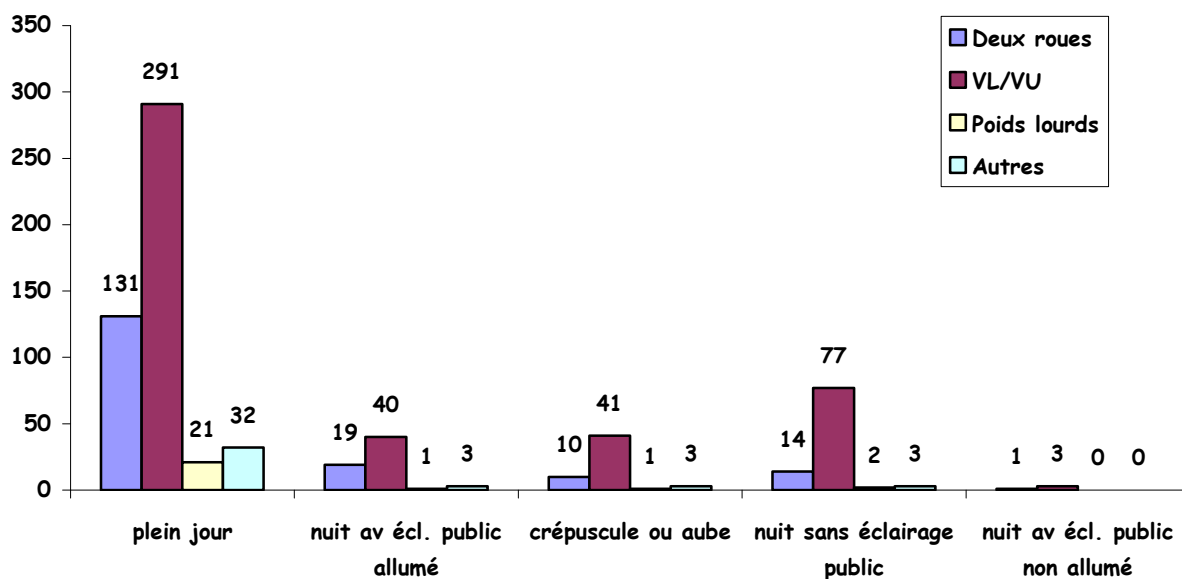
4 - Circonstances des accidents : facteur extérieur

Nombre d'accidents corporels suivant les conditions atmosphériques



Plus de 8 accidents sur 10 se produisent dans des conditions météorologiques normales et environ 1 accident sur 10 lors de précipitations pluvieuses ou neigeuses.

Nombre d'accidents par catégories de véhicules selon la luminosité

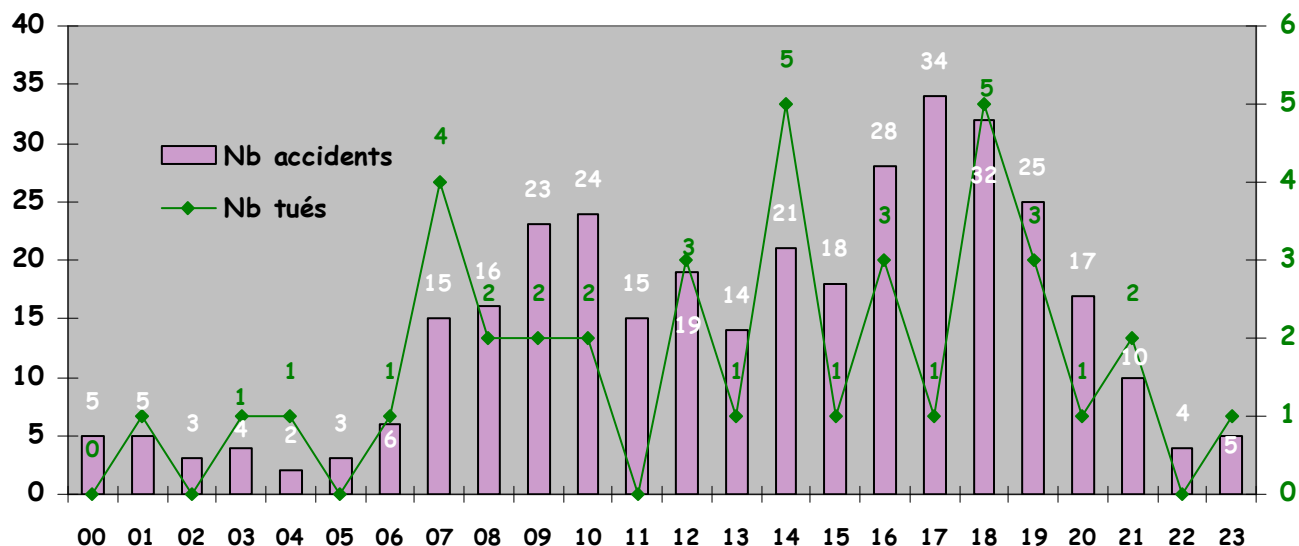


Quasiment 2/3 des accidents avec un véhicule léger et 3/4 des accidents avec un véhicule deux-roues se produisent dans un environnement de luminosité normale. Un accident sur six en véhicule léger a lieu la nuit sans éclairage public.

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

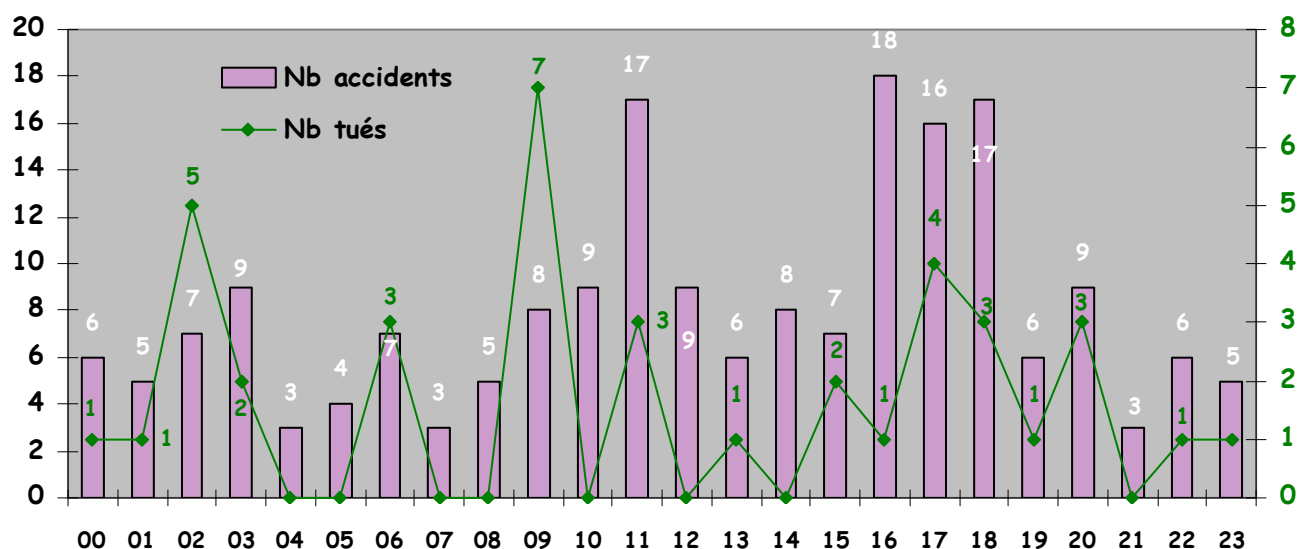
5 – Répartition dans le temps des accidents

Nombre d'accidents corporels et de tués par heure en semaine



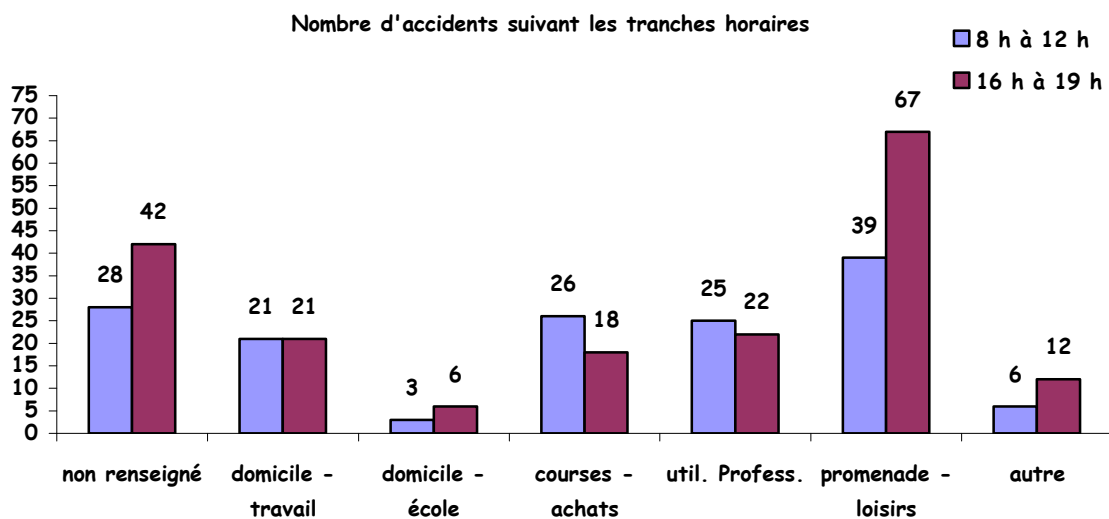
Sur l'ensemble de la période de 2007 à 2011, en semaine, l'accidentalité corporelle croît du début de journée jusqu'en fin de matinée (11 h), puis elle baisse entre 11 h et 13 h, pour connaître un pic en fin d'après-midi (16 h - 19 h). La mortalité est plus marquée en début de matinée (4 tués entre 7h et 8h), vers 14h (5 tués), et entre 18 h et 19 h (8 tués).

Nombre d'accidents corporels et de tués par heure en week-end / fériés / veille de fête



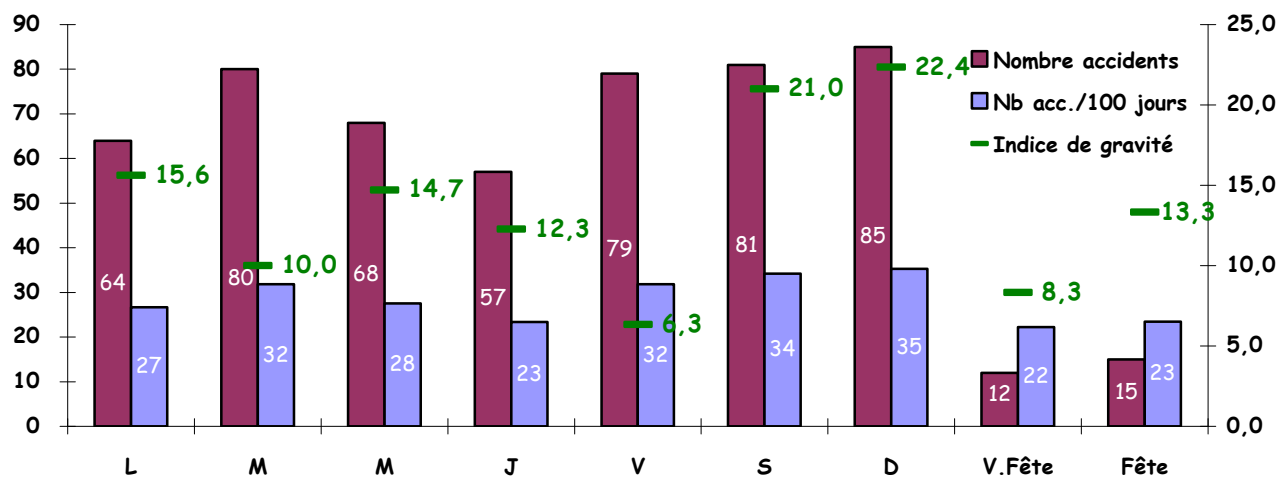
Sur les jours de fin de semaine (samedi et dimanche), les jours fériés et les veilles de fête, les accidents se produisent plutôt en fin de matinée (pic à 11h) et en fin d'après-midi (pic entre 16h et 18h). Le nombre de tués connaît des pics à 2 h et à 9 h du matin, qui s'expliquent en partie par les retours de soirée.

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE



Sur les tranches horaires les plus accidentogènes (8h-12h et 16h-19h), les accidents se produisent principalement dans le cadre d'un déplacement « promenade-loisirs ». Les accidents dans le cadre « professionnel » (cumulé « domicile-travail » et « utilisation professionnelle ») arrivent en deuxième position.

Répartition des accidents corporels par catégorie de jour

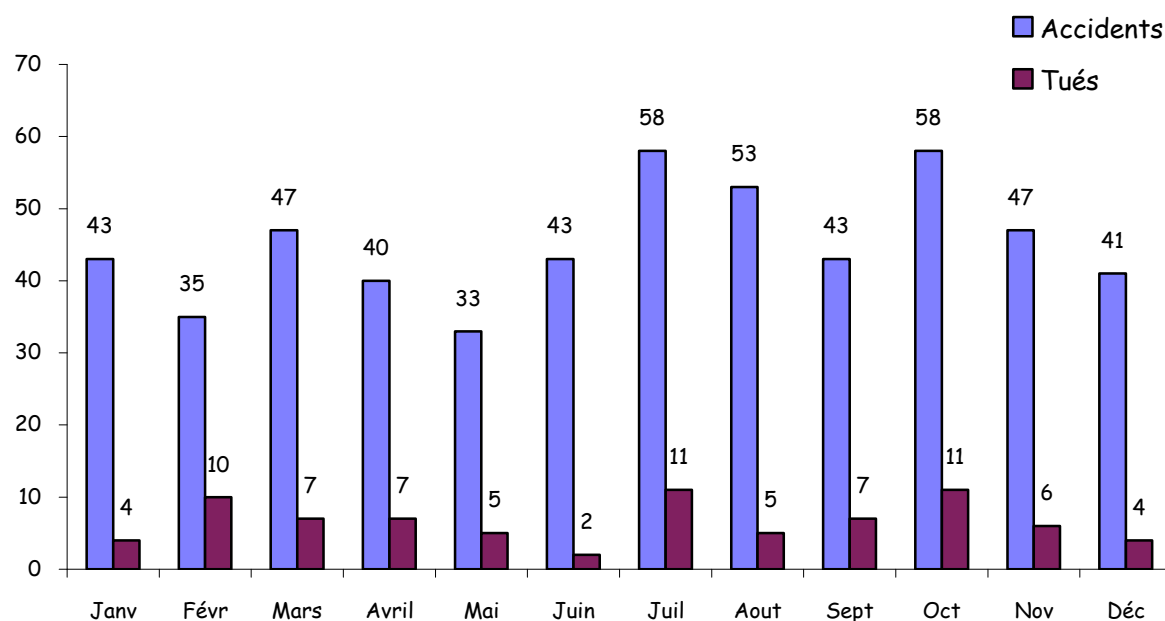


Les accidents se produisent plutôt les week-ends et les vendredis (45 %) avec un taux maximum d'accidents rapporté au nombre de jours dans l'année, le dimanche (35 accidents corporels pour 100 dimanches).

L'indice de gravité correspondant au nombre de tués pour 100 accidents est bien supérieur les samedis et dimanches (respectivement 21 et 22,4) que les autres jours.

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

Nombre d'accidents et de tués en fonction des mois



Les périodes les plus marquées en nombre d'accidents corporels sont les mois de juillet et août, correspondant aux vacances estivales, et octobre, au commencement des mauvais jours. Proportionnellement au nombre d'accidents, le mois de février connaît un taux de mortalité (28,5 %) supérieur aux autres mois de l'année (dont les taux sont toujours inférieurs à 19 %).

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

C. Typologie des accidents

En complément de l'analyse statistique de l'accidentalité départementale (usagers concernés, répartition des accidents dans le temps : par mois, jour et heure, conditions de luminosité et dans l'espace : situation en ou hors agglomération et taille de l'agglomération, % d'accident sur les différents réseaux....), une analyse factorielle¹ a mis en évidence des corrélations entre certaines caractéristiques / circonstances d'accidents, révélant ainsi principalement **quatre situations types d'accident**, caractérisées par les regroupements (corrélations significatives) de modalités² suivantes :

1

En Agglomération > 5000 habitants, sur VC ou autre voie (place, stationnement...), voie rectiligne, en sens unique ou au niveau d'une intersection.

En plein jour (plutôt 9-12h, 12-15h, 15-19h), le plus souvent en semaine.

Accident impliquant un piéton et un véhicule, un vélo et un véhicule, ou un deux-roues motorisé <125 cm³ et un véhicule, voire une voiture et un autre véhicule (PL, engin agricole...).

Le présumé responsable est plus souvent une femme et/ou une personne de 65 ans et +. L'accident peut résulter d'un défaut et/ou d'une manœuvre (tourne, changement de file, dépassement...) La collision est plus souvent latérale (sinon arrière).

Motif de déplacement : courses, quelques fois un trajet professionnel.

2

Hors Agglomération, mais présence de virages (courbe à droite, courbe à gauche, S) et/ou chaussée glissante ou mouillée.

La nuit sans éclairage public (0-6h, 21h-0h), plutôt les samedis, dimanches, veilles et jours de fête.

Accident impliquant un véhicule (VL seul ou un deux-roues motorisé <125cm³ seul) et un usager.

Présumé responsable âgé de 25 à 34 ans le plus souvent et présence fréquente d'alcool et/ou de drogue. Quelques situations de permis non valide.

3

Trajet habituel : trajet domicile-école ou domicile-travail / 6-9h et 18-21h / Présumé responsable plutôt originaire de l'Ariège

Mauvaises conditions de visibilité (crépuscule ou nuit avec éclairage public / visibilité réduite) et/ou de circulation (surface mouillée / décembre - janvier - février - mars)

4

Accidents ayant lieu hors agglomération sur RN, en juillet et août, en plein jour (9-12h, 12-15h, 15-18h) > vraisemblablement un fort trafic.

Accident pouvant impliquer plusieurs véhicules.

Présumé responsable rarement originaire de l'Ariège (Haute-Garonne, Aude, Pyrénées-Orientales, autres départements de France et autres pays), plus souvent âgé entre 45 et 54 ans et malaise fréquemment évoqué. Quelques conducteurs professionnels (transporteurs).

1 L'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC) a porté sur 538 accidents sur les 541 recensés sur la période 2007-2011, celle-ci ayant été réalisée avant complète consolidation des chiffres 2011. Le détail de l'analyse est présenté en annexe.

2 Une variable est une propriété d'un objet ou événement qui peut prendre différentes modalités (limitées) ou valeurs (infinies dans un intervalle). Ainsi " l'âge du conducteur " est une variable (comme véhicules impliqués, type de route, état de la surface...) parce qu'il s'agit de la propriété d'un événement (un accident) et qu'elle peut prendre différentes modalités (0-14ans, 15-24ans, 25-34ans, 35-44ans, 45-54ans, 55-64ans, >65ans).

II – ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE DE L'ARIEGE

Cette typologie d'accidents, mise en évidence par l'analyse factorielle, conforte le choix des enjeux : "alcool-drogue", "jeunes", "seniors", "deux-roues" et fait ressortir un enjeu "vitesse". En effet :

- l'alcool-drogue caractérise un type d'accidents (type 2)
- les seniors sont concernés en tant que présumés responsables d'accidents et en tant que victimes (piétons - cycles) dans un type d'accidents (type 1)
- les jeunes, vont être concernés en avançant en âge par les quatre types d'accidents (accidents type 3, puis type 2, puis type 4, puis type 1)
- les deux-roues motorisés, sont également impliqués (responsables ou victimes) dans diverses situations d'accidents (accidents type 2 : deux-roues < 125 seul, accidents type 4 : deux-roues > 125 seul ou avec autre véhicule, accidents type 1 : deux-roues < 125 et autre véhicule)
- la vitesse apparaît comme facteur déclencheur d'accident dans deux cas (vitesse excessive et/ou inadaptée aux conditions de circulation : visibilité, état de la route... > accidents type 3 ou au trafic > accidents type 4).

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

A. Les enjeux du DGO 2013-2017

Les enjeux de sécurité routière pour le département de l'Ariège ont été définis à dire d'experts (groupe technique et comité de pilotage) sur la base de l'analyse de l'accidentalité de l'Ariège et de l'analyse factorielle des données accidents sur la période 2007-2011, présentées sommairement dans la partie II (détail en annexe).

L'analyse statistique descriptive a permis notamment de mettre en évidence les catégories d'usagers et les modes de transport les plus concernés : c'est ainsi que les enjeux "**jeunes**", "**seniors**" et "**deux-roues motorisés**" ont été identifiés. Elle a en outre permis de quantifier le nombre d'accident avec "**alcool / drogue**", ce qui a également fait ressortir cet enjeu.

En complément, l'analyse factorielle a permis de croiser l'ensemble des données accidents et ainsi de mettre en évidence **différentes situations types d'accidents**. La typologie d'accidents a fait ressortir un enjeu "**vitesse**" et a permis de conforter le choix des autres enjeux.

Ainsi, par rapport au précédent DGO, certains enjeux de sécurité routière ont été confirmés (alcool, jeunes; deux roues motorisés, vitesse), d'autres sont apparus (drogue en parallèle d'alcool et seniors) :

DGO 2008-2012

alcool
jeunes 15-24 ans
2 roues motorisés
vitesse

—> DGO 2013-2017

—> alcool / drogue
—> jeunes
—> 2 roues motorisés
—> vitesse
—> seniors

Après identification de ces enjeux, une analyse plus poussée des données accidents et une analyse des corrélations (dépendances) entre les modalités "enjeu" et les autres modalités qualifiant les accidents, ont permis de mieux les caractériser et d'affiner la connaissance des situations d'accident correspondantes.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

B. Analyse des enjeux

1 – Enjeu alcool

1.1 Données statistiques

L'enjeu alcool selon les périodes de référence des DGO

	Accidents		%	Tués		%	Blessés		%	Prés.Resp.		%
ALCOOL	128	96	-25.0%	22	25	13.6%	165	110	-33.3%	96	82	-14.6%
alcool en délit*	116	90	-22.4%	20	24	20.0%	150	100	-33.3%	90	77	-14.4%
alcool en infraction**	12	6	-50.0%	2	1	-50.0%	15	10	-33.3%	6	5	-16.7%

DGO 2008/2012 : étude de 2003 à 2007

DGO 2013/2017 : étude de 2007 à 2011

* le taux d'alcool supérieur à 0,8 g/l de sang

** le taux d'alcool compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang

Entre les périodes de 2003 à 2007 et de 2007 à 2011, le nombre d'accidents corporels avec alcool a diminué de 25 % passant de 128 à 96. La proportion des accidents en présence d'alcool faisant l'objet d'un délit au taux d'alcool reste largement majoritaire (94 %).

Entre les 2 périodes, le nombre de personnes tuées dans les accidents en présence d'alcool a lui augmenté (+3). De fait, l'indice de gravité (nombre de tués/nombre d'accidents x 100) passe de 17%, pour la période 2003 à 2007, à 26%, pour la période 2007 à 2011.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

1.2 Typologie des accidents¹

<u>PEM</u>	<u>Test</u>	<u>Intitulé</u>
------------	-------------	-----------------

73	***	Homme
68	***	Hors Intersection
54	***	Ariège
49	***	Permis Non Valide
46	***	1 véhicule impliqué
45	***	0-6h
41	***	Promenade
41	***	21-0h
40	***	Obstacle Fixe
37	***	Nuit Éclairage Publique
37	***	VL seul
35	***	1 usager
31	***	Permis de 0-15 ans
26	***	25-34ans
24	***	Nuit Sans Éclairage
23	***	Chômeur
19	***	1 tué
16	**	Autre collision
15	**	0 Blessé Hospitalisé
15	***	Pas de collision

Les présumés responsables d'accident ayant consommé de l'alcool et/ou des stupéfiants sont généralement des hommes et/ou ariégeois. Si les 25 et 34 ans sont particulièrement représentés dans les accidents avec alcool, on constate que les accidents avec alcool concernent majoritairement des jeunes permis (0-15 ans) et on note une proportion très significative de permis non valides. L'accident a lieu fréquemment hors intersection. Un nombre significatif a lieu la nuit (entre 21h et 6h du matin) avec ou sans éclairage public. La présence d'obstacle fixe est souvent la cause du caractère corporel de l'accident. L'accident concerne généralement un seul véhicule (souvent un VL seul) et un usager. Dans un nombre significatif d'accident, il y a un tué.

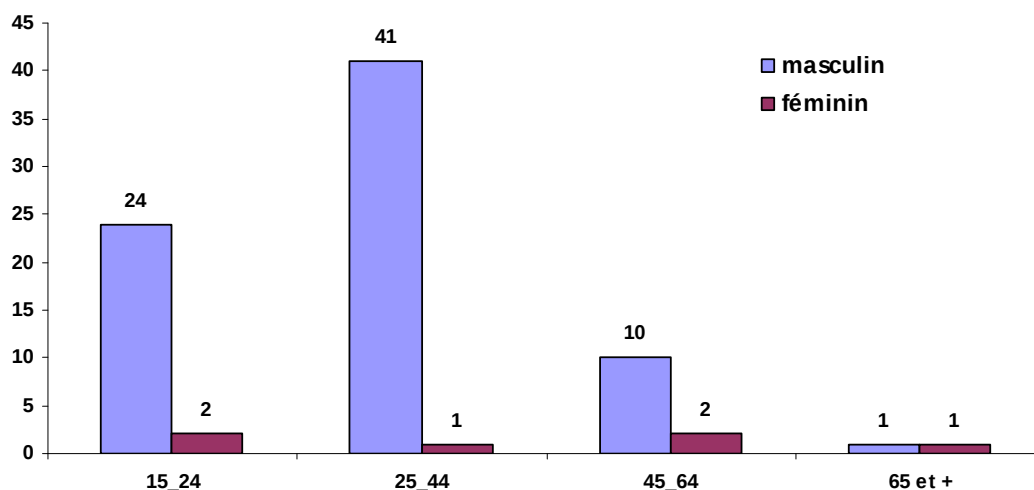
1.3 Etude de l'enjeu alcool/drogue

L'alcool est un des facteurs qui revient le plus fréquemment dans les accidents corporels et mortels. La prise d'alcool est bien renseignée dans les bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) à la différence d'autres facteurs comme la prise de drogue qui n'est pas immédiatement constatable, ou la prise de médicaments qui ne fait pas l'objet d'une détection à la suite d'un accident corporel.

¹ L'analyse factorielle a porté sur 538 accidents sur les 541 recensés sur la période 2007-20011, celle-ci ayant été réalisée avant complète consolidation des chiffres 2011. Voir annexe pour la définition du PEM et l'interprétation du Test de significativité. Sont repérées en gras et orange, les modalités pour lesquelles le nombre d'observations est supérieur au égale à la moitié du nombre d'accident.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

Nombre de conducteurs présumés responsables avec alcool par sexe et tranche d'âge



82 conducteurs alcoolisés présumés responsables d'accidents sont recensés sur la période de 2007 à 2011. Les conducteurs masculins (76) sont très fortement représentés (93 %), plus particulièrement la classe d'âge des 25-44 ans qui représente à elle seule plus de la moitié des conducteurs présumés responsables chez les hommes et en deuxième lieu celle des 15-24 ans (32 %).

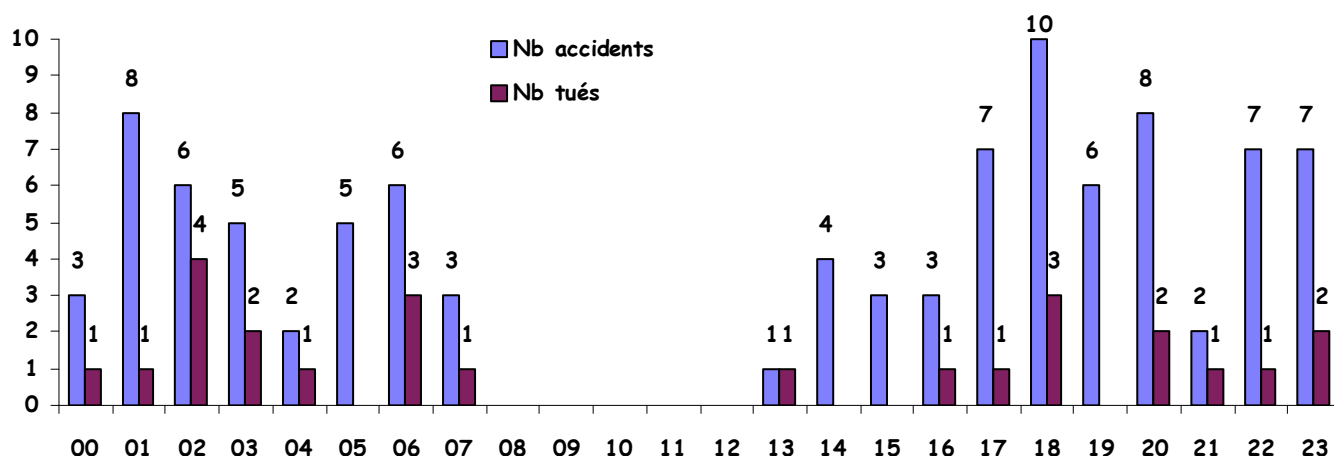
Situation du permis de conduire par tranche d'âge

	valide	périmé	suspendu	défaut de permis	Non renseigné
15_24	16	0	0	4	-
25_44	35	0	1	4	-
45_64	7	1	2	1	-
65_110	2	0	0	0	-
Total	60	1	3	9	9
Pourcentage	82,2	1,4	4,1	12,3	-

Parmi les conducteurs présumés responsables d'un accident avec alcool, 82,2 % étaient titulaires d'un permis de conduire valide, alors que 17,8 % circulaient illégalement (12,3 % sans permis, 4,1 % avec permis suspendu et 1,4 % dont le permis était périmé). Les usagers sans permis sont particulièrement recensés dans les tranches d'âge des 15-24 ans et des 25-44 ans.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

Nombre d'accidents avec alcool et de tués selon l'heure



Plus de 54 % des accidents avec alcool se produisent la nuit entre 22 h et 8 h du matin. Près de 2 tués sur 3 sont recensés durant cette même période.

La journée, entre 8h et 13h , aucun accident n'est recensé et, entre 14h et 16h, aucun mort n'est à déplorer.

Nombre d'accidents - tués - blessés - avec alcool selon la localisation

	Nombre d'accidents	%	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Dont BH
En intersection	10	10.4	0	0	22	13
Hors intersection	86	89.6	22	25	88	53
En agglomération	37	38.5	5	7	52	31
Hors agglomération	59	61.5	17	18	58	35
De jour	28	29.2	6	7	27	19
De nuit	68	70.8	16	18	83	47
Total	96	100	22	25	110	66

Les accidents avec alcool ont lieu majoritairement en rase campagne (61,5 %), plutôt hors intersection (89,6 %) et de nuit (70,8 %).

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

Nombre de victimes par gravité et tranche d'âge

	Nombre de tués	Nombre de blessés
0-14	0	9
15-24	5	36
25-44	15	46
45-64	4	13
65 et +	1	6
Ensemble	25	110

La mortalité routière, dans les accidents avec alcool, touche en grande partie la tranche des 25-44 ans (60 %), seuls les 0-14 ans ne sont pas concernés. Les blessés (hospitalisés et légers) sont majoritairement des 15-44 ans (75 %).

2– Enjeu jeunes 15-24 ans

2.1 Données statistiques

L'enjeu jeunes selon les périodes de référence des DGO

	Accidents		%	Tués		%	Blessés		%	Prés.Resp.		%
JEUNES	366	194	-47.0%	21	7	-66.7%	369	210	-43.1%	192	140	-27.1%

DGO 2008/2012 : étude de 2003 à 2007

DGO 2013/2017 : étude de 2007 à 2011

Les actions menées dans le cadre du précédent DGO semblent porter leurs fruits. En effet, entre la période de 2003 à 2007 et celle de 2007 à 2011, le nombre d'accidents concernant la tranche d'âge des 15-24 ans est en baisse de 47 %. Le nombre de tués de cette classe d'âge a également connu une baisse importante entre ces deux périodes (-66,7%) : dans la mortalité d'ensemble, la classe d'âge 15-24 ans est ainsi passée 21,3 % de 2003 à 2007 à 8,9 % de 2007 à 2011.

De même, la présomption de responsabilité des conducteurs de cette classe d'âge est en baisse de 27,1 % entre ces deux périodes.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

2.2 Typologie des accidents¹

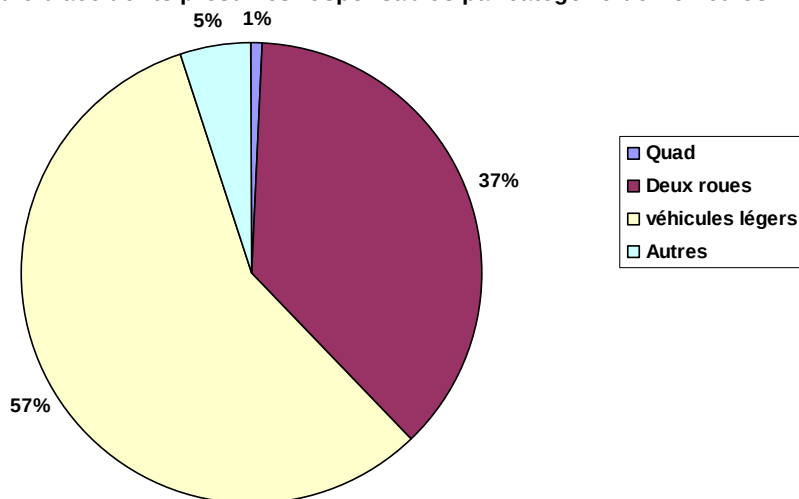
PEM	Test	Intitulé
94	***	Permis 0-15ans
82	***	Etude
58	***	0 tué
46	***	Ariège
29	***	21-0h
27	***	0-6h
25	**	>= 3 Blessés Non Hosp
24	***	Promenade
23	***	Nuit Éclairage Publique
22	***	Véhiculé Prêté
20	**	Juin
17	***	3 usagers
17	***	Nuit Sans Éclairage
13	**	Domicile-École-Travail
13	**	2 véhicules
12	**	Collision Frontale

Les présumés responsables d'accidents âgés entre 15-24 ans sont le plus souvent Ariégeois et l'accident est rarement mortel. Le motif du trajet est généralement la promenade.

Par ailleurs, les 15-24 ans sont plus particulièrement représentés dans les accidents qui ont lieu la nuit (avec ou sans éclairage public) entre 21h et 6h du matin. Ils sont plus concernés que les autres classes d'âge, par des collisions frontales, et des accidents engendrant plus de 3 blessés non hospitalisés.

2.3 Etude de l'enjeu jeunes 15-24 ans

Nombre d'accidents présumés responsables par catégorie de véhicules

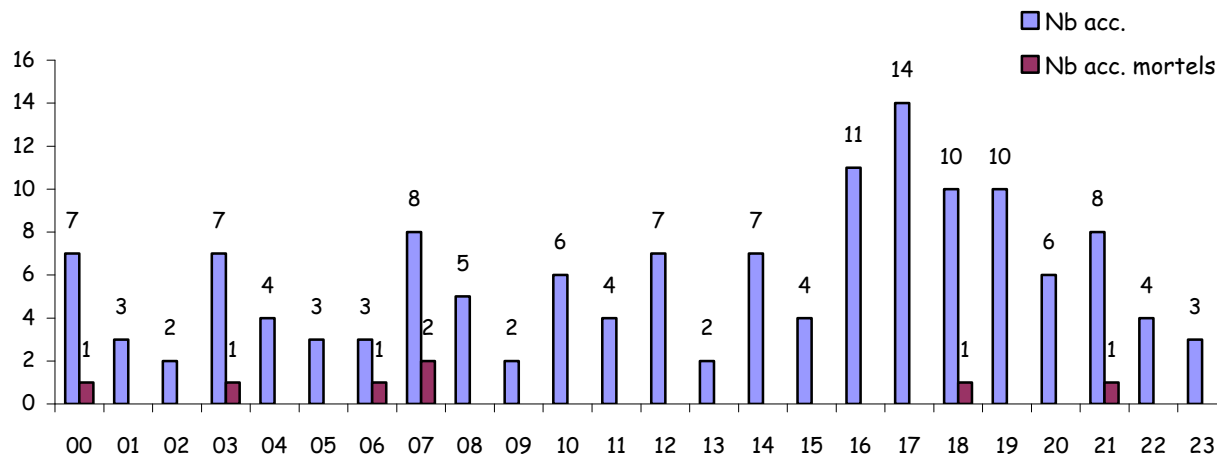


Les accidents dont le conducteur présumé responsable est âgé de 15 à 24 ans, se produisent majoritairement en véhicules légers pour 57 % des accidents et en deux-roues pour 37 %.

¹ L'analyse factorielle a porté sur 538 accidents sur les 541 recensés sur la période 2007-20011, celle-ci ayant été réalisée avant complète consolidation des chiffres 2011. Voir annexe pour la définition du PEM et l'interprétation du Test de significativité. Sont repérées en gras et orange, les modalités pour lesquelles le nombre d'observations est supérieur au égalé à la moitié du nombre d'accident.

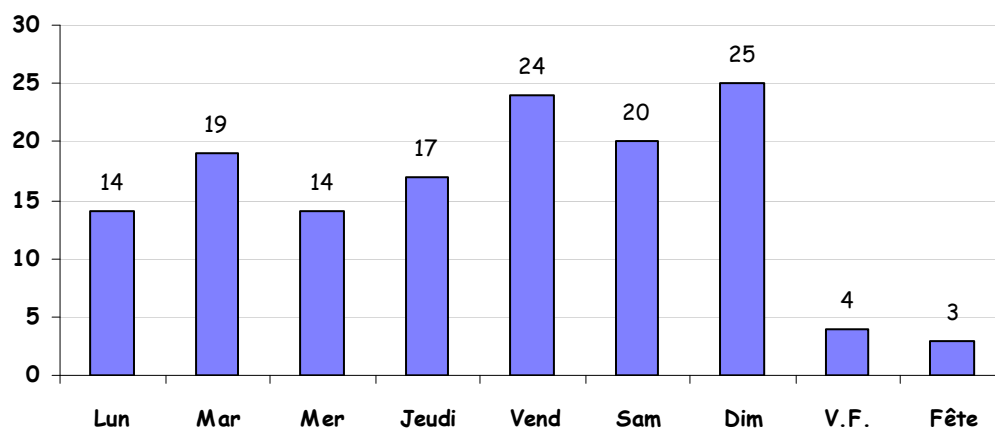
III – CARACTERISATION DES ENJEUX

Répartition selon l'heure des accidents corporels pour lesquels le responsable appartient à la classe 15-24 ans



Les accidents corporels, dont le conducteur présumé responsable est âgé de 15 à 24 ans, connaissent une recrudescence entre 16 h et 20 h avec un pic à 17h. Durant la nuit (21 h à 8 h), l'accidentalité est moindre mais présente de manière régulière et la mortalité est plus marquée (6 accidents mortels sur 7).

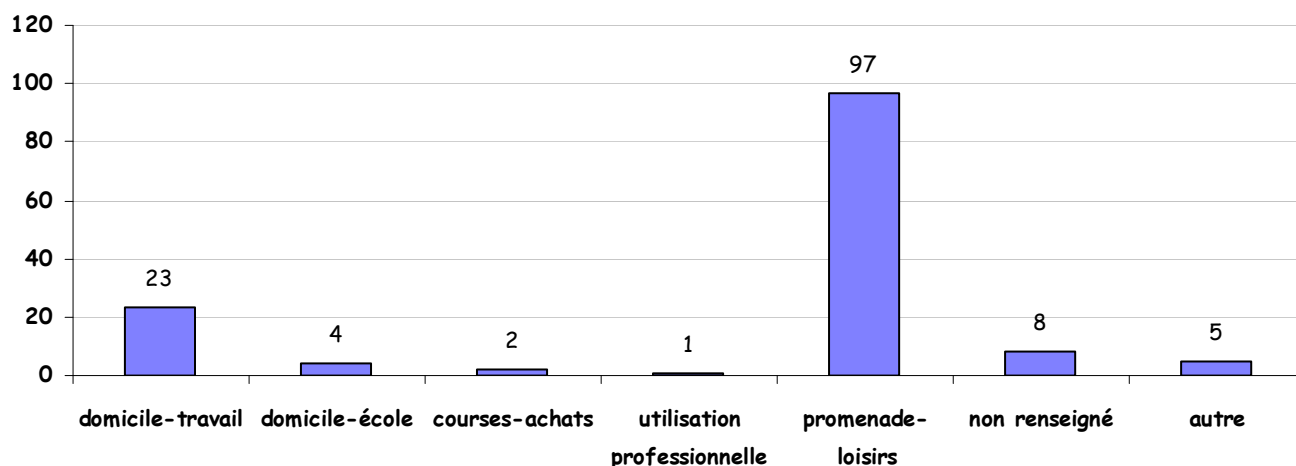
Répartition selon le jour des accidents pour lesquels le responsable appartient à la classe 15-24 ans



Comme pour la période précédente, les accidents impliquant des 15-24 ans présumés responsables sont plus fréquents en fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche) et veilles de fête/fêtes (au regard du nombre de jours concernés)..

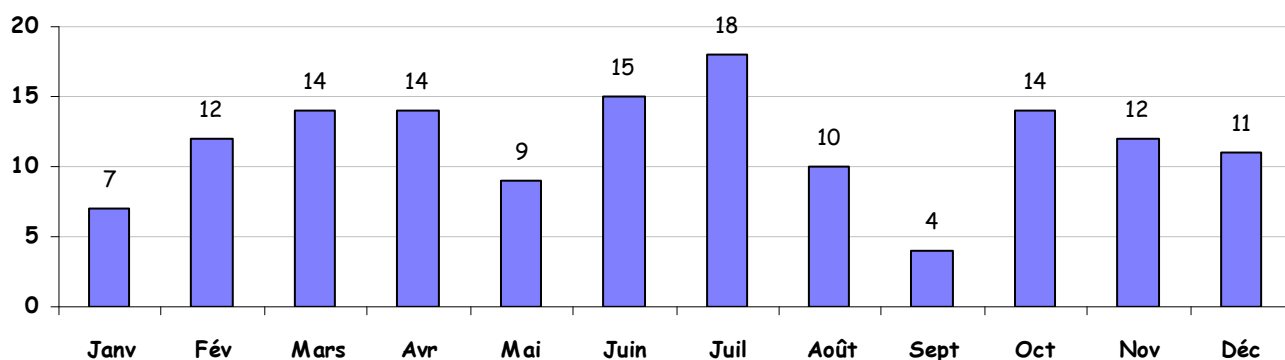
III – CARACTERISATION DES ENJEUX

Nombre d'accidents avec conducteurs responsables de 15-24 ans selon la nature du trajet



Sur les 140 accidents recensés, 97 se sont produits sur un trajet « promenade loisirs » et 23 sur un trajet « domicile - travail ».

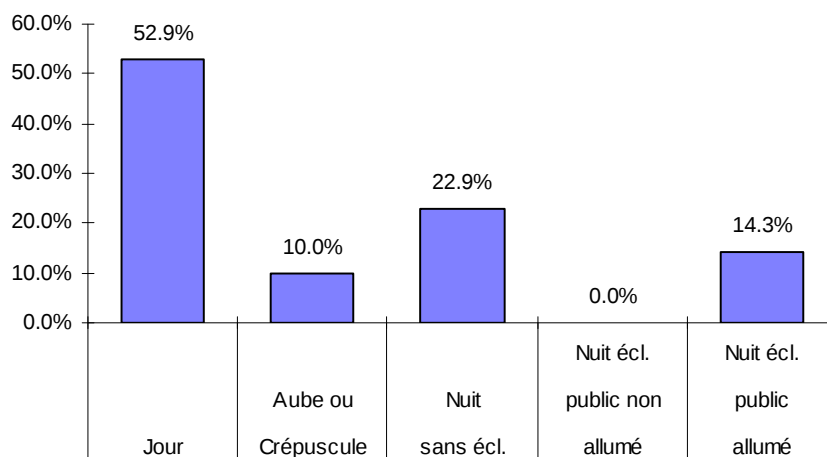
Nombre d'accidents avec conducteurs responsables de 15-24 ans par mois



Les accidents corporels, avec des 15-24 ans conducteurs présumés responsables, se produisent en trois vagues successives avec un pic aux mois de juin (15) et de juillet (18), et un mois de septembre peu accidentogène.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

Pourcentage des accidents selon la luminosité



Majoritairement, les accidents ont lieu en plein jour ou avec éclairage public allumé (67,2 %).

3 – Enjeu deux-roues motorisés

L'analyse des deux-roues motorisés fait apparaître deux catégories distinctes, à savoir les motocyclettes légères (cylindrées entre 50 cm³ et 125 cm³) et les motocyclettes lourdes (> à 125 cm³). En effet, ces catégories rencontrent des problématiques bien spécifiques.

3.1 Données statistiques

L'enjeu deux-roues motorisés selon les périodes de référence des DGO

	Accidents		%	Tués		%	Blessés		%	Prés.Resp.		%
2 ROUES MOTORISES	257	141	-45.1%	13	17	30.8%	257	137	-46.7%	125	131	4.8%
<= 125 cm ³	147	86	-41.5%	2	6	200.0%	147	89	-39.5%	76	80	5.3%
> 125 cm ³	110	55	-50.0%	11	11	/	110	48	-56.4%	49	51	4.1%

DGO 2008/2012 : étude de 2003 à 2007

DGO 2013/2017 : étude de 2007 à 2011

Entre 2003-2007 et 2007-2011, l'accidentalité des deux-roues motorisés a diminué de 45,1 % et le nombre de blessés connaît une baisse de 46,7 %. Ces baisses sont supérieures à celles de l'accidentalité globale (cf page 8). Toutefois, 4 tués supplémentaires en 2007-2011 sont dénombrés par rapport à 2003-2007, d'où une hausse de l'indice de gravité qui passe de 5% à 12%.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

3.2 Typologie des accidents¹

Parmi les accidents impliquant un deux-roues seul, les accidents concernant les deux-roues de moins de 125 cm³ se distinguent par certains aspects des accidents concernant des deux-roues de plus de 125 cm³.

2RM seul :

PEM	Test	Intitulé
100	***	1 véhicule
80	***	1 usager
79	***	Homme
73	***	0 Blessé Non Hosp.
63	**	Hors Intersection
60	*	Temps Clair
58	***	Obstacle Fixe
54	***	Pas de Manœuvre
47	***	Promenade
44	**	Propriétaire
41	***	Autre Collision
33	*	1 Blessé Hospitalisé
24	***	Pas de Collision
20	***	Alcool / Drogue
16	**	Dimanche
15	***	Juillet
15	*	15-18h
15	**	Autre CSP

Dans les accidents concernant uniquement un deux-roues motorisés, le présumé responsable est dans la grande majorité des cas un homme. Le motif du trajet est le plus souvent la promenade. L'accident a lieu majoritairement hors intersection, par temps clair et n'est pas consécutif à une manœuvre ou un changement de direction. La présence d'obstacle fixe est le plus souvent la cause du caractère corporel de l'accident, et dans la plupart des cas, le conducteur du deux-roues est hospitalisé.

Pas dans la majorité des cas, mais dans des proportions significatives, l'accident a lieu un dimanche et/ou en juillet et/ou entre 15-18h. La présence d'alcool et/ou de drogue est également fréquente.

2RM<125 seul :

PEM	Test	Intitulé
76	***	Permis de 0 à 15 ans
48	ns	Ariège
21	**	0-6h
21	ns	Agglomération < 5000 habitants

Les accidents concernant des deux-roues <125 cm³ se distinguent des accidents concernant des deux-roues >125 cm³ par :

- *l'âge du permis (jeunes permis contre permis entre 16 et 30 ans),*
- *l'origine du présumé responsable. (Ariège contre proportion significative de Haut-Garonnais)*
- *l'heure de l'accident (créneau 0-6h plus fréquent contre 15-18h)*
- *la localisation de l'accident (proportion significative d'accidents en agglomération < 5000 habitants contre accidents quasi-exclusivement hors agglomération)*

2RM>125 seul :

PEM	Test	Intitulé
61	***	Hors Agglomération
35	***	15-18h
26	***	Permis de 16 à 30 ans
25	***	Hte-Garonne
21	**	Dimanche
19	**	RN

¹ L'analyse factorielle a porté sur 538 accidents sur les 541 recensés sur la période 2007-20011, celle-ci ayant été réalisée avant complète consolidation des chiffres 2011. Voir annexe pour la définition du PEM et l'interprétation du Test de significativité. Sont repérées en gras et orange, les modalités pour lesquelles le nombre d'observations est supérieur au égalé à la moitié du nombre d'accident.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

Par ailleurs, les deux-roues sont concernés par des accidents impliquant un autre véhicule, là aussi avec quelques différences constatées dans les situations d'accidents en fonction de la puissance du deux-roues.

2RM / Autre :

PEM	Test	Intitulé
100	***	2 véhicules impliqués
64	**	0 tué
59	***	Manœuvre
50	***	Collision latérale
49	**	Temps Clair
45	**	Surface normale
44	***	Etudiant
42	***	2 usagers
33	***	Voie rectiligne
33	*	Ariège
30	***	Permis 0-15ans
25	***	Collision Arrière
22	***	Véhicule de Prêt
19	***	Intersection
14	**	Juin
13	***	Gravité 1 (1 BNH)
13	***	Agglomération<5000

Le présumé responsable d'un accident concernant un 2RM et un autre véhicule (rarement plusieurs véhicules) réalisait, dans la majorité des cas, une manœuvre avant l'accident (dépassement, changement de file, changement de direction, stationnement), ce qui explique une collision généralement latérale (sinon arrière), assez souvent au niveau d'une intersection. L'accident a fréquemment lieu par temps clair, la chaussée est dans la plupart des cas sèche et rectiligne. Le présumé responsable est fréquemment un jeune permis (0-15ans), souvent un étudiant et/ou ariégeois.

Une proportion significative d'accident a lieu en agglomération<5000 habitants et en juin.

2RM<125 autre :

PEM	Test	Intitulé
65	***	Ariège
51	***	Permis 0-15ans
46	***	Voie Rectiligne
30	***	Véhicule Prêt
28	***	Collision Arrière
18	***	VC
16	**	Aggl>5000 habitants
15	***	Gravité 1 (1 BNH)

Les accidents concernant des deux-roues <125 cm3 se distinguent par :

- *l'âge du présumé responsable (souvent 15-24 ans) et l'âge du permis (0-15 ans)*
- *l'origine du présumé responsable (dans plupart des cas ariégeois)*
- *le lieu de l'accident (le plus souvent voie rectiligne, nombre significatif d'accidents sur VC et/ou en agglomération > 5000 habts)*
- *le type de collision (nombre significatif de collision arrière)*

2RM>125 autre :

PEM	Test	Intitulé
29	***	Août
21	*	18-21h
19	*	Dimanche
17	*	RN

Pour les 2RM>125, un nombre significatif d'accidents a lieu en août et/ou le dimanche et/ou entre 18 et 21h et/ou sur RN.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

3.3 Analyse de l'enjeu deux-roues motorisés

3.3.1 Les deux-roues motorisés légères

Nombre d'accidents avec ancienneté permis par tranche d'âge

	0-14	15-24	25-44	45-64	65 et +
< 3 ans	2	22	4	4	1
3 à 10	0	1	7	3	0
11 à 20	0	0	9	6	0
21 à 30	0	0	4	5	1
31 à 40	0	0	0	9	1
41 et plus	0	0	0	4	3
Total	2	23	24	31	6

Les jeunes conducteurs de motocyclettes légères (moins de 3 ans d'ancienneté) sont les plus impliqués dans les accidents, à hauteur de 38 %. Dans cette catégorie d'âge de permis, la classe d'âge la plus concernée reste les 15-24 ans (22 accidents). Tous âges de permis confondus, ce sont les 45-65 ans qui sont les plus représentés.

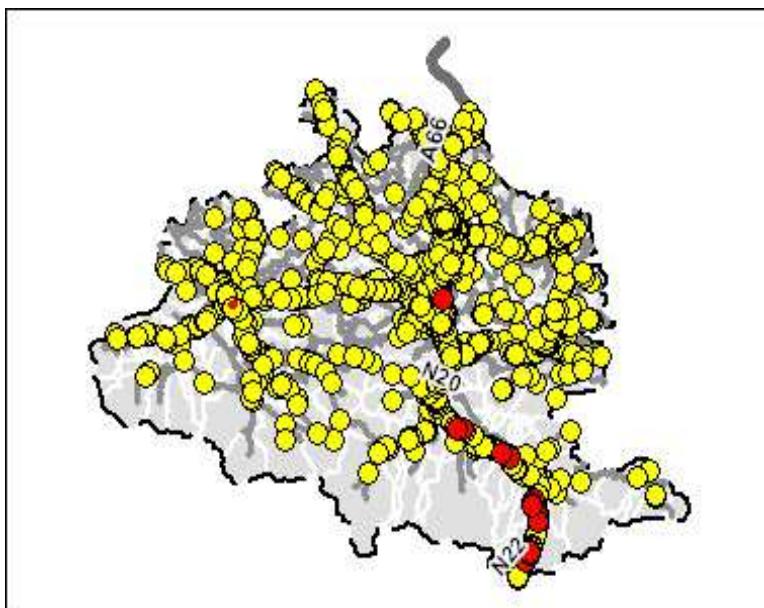
Localisation des accidents agglomération/hors agglomération

	Nb accidents
Hors aggro	32
0 à 500 h	5
501 à 2000 h	11
2001 à 5000 h	8
5001 à 20000h	30
S/total aggro	54
Total accident	86

Sur 86 accidents corporels concernant des deux-roues motorisés légères, 54 se produisent en agglomération, dont 56 % dans des villes de plus de 5000 habitants, contre 32 en rase campagne.

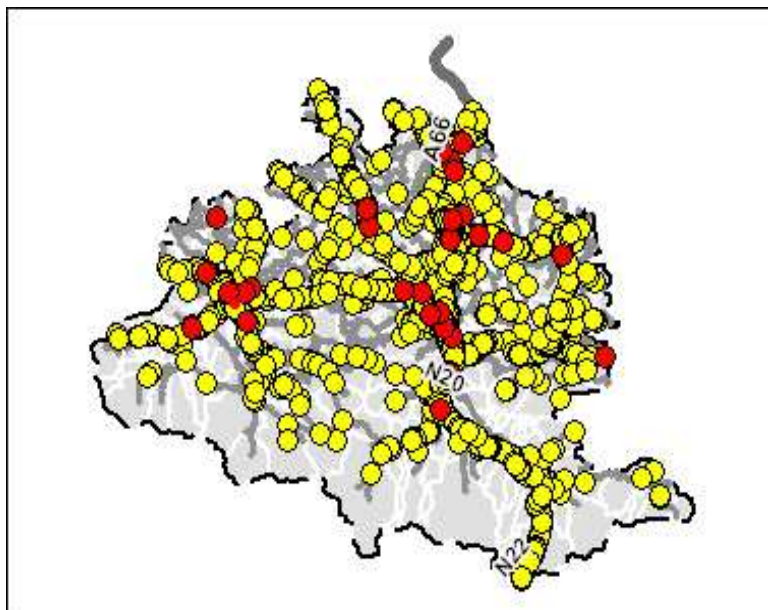
III – CARACTERISATION DES ENJEUX

3.3.2 Les deux roues motorisés lourdes



Accidents survenus sur RN

Accidents survenus sur RD

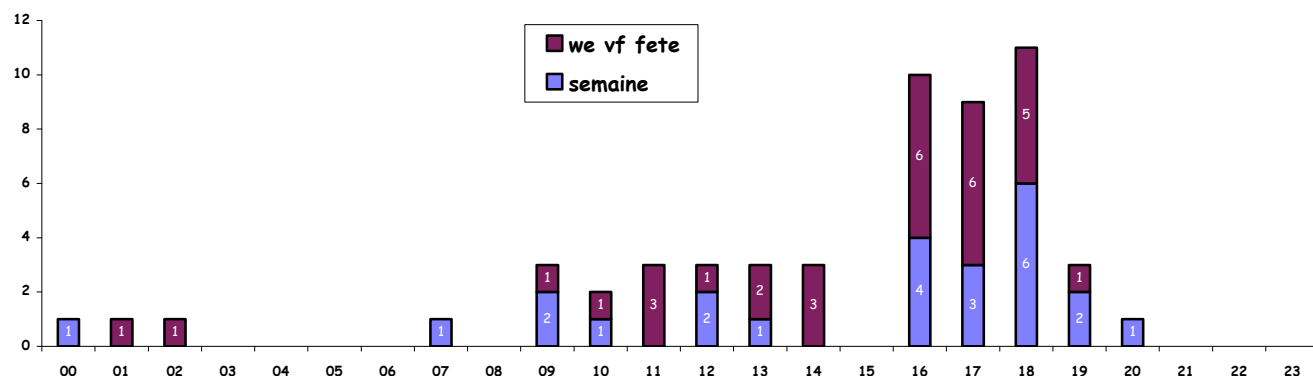


Les accidents corporels des deux-roues motorisés lourdes, représentés par les points rouges sur les cartes ci-dessus, surviennent sur le réseau national sud, principalement entre Tarascon-sur-Ariège et L'Hospitalet-près-l'Andorre.

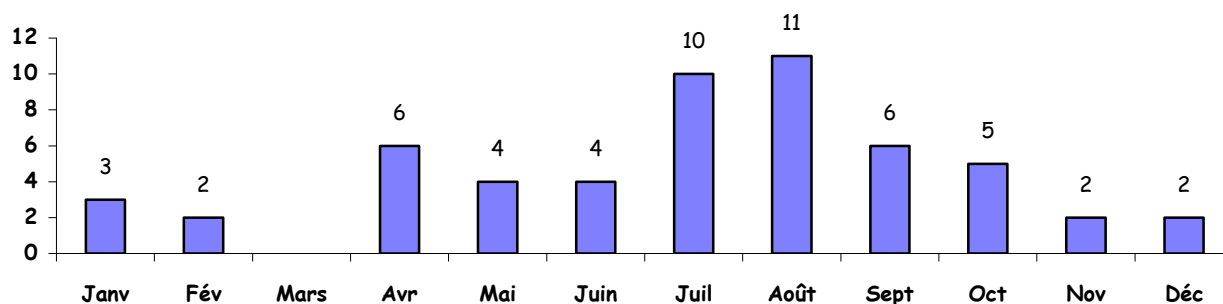
Sur les routes départementales, la quasi-totalité des accidents se produit dans la partie nord du département (les plus au sud se situent à Ussat pour l'un d'entre eux et à Mercus-Garrabet pour 2 autres).

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

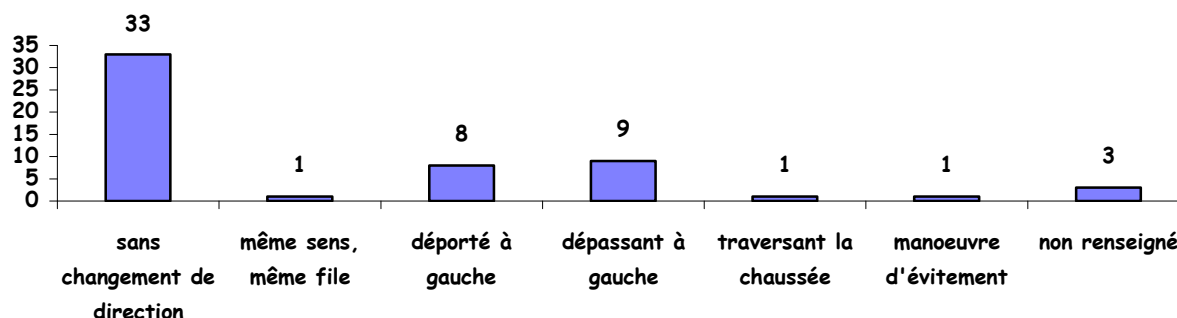
Répartition des accidents selon l'heure



L'accidentalité des motocyclettes lourdes est plus marquée les week-ends, fêtes et veilles de fêtes (31 contre 24 en semaine), dont 80 % sont mortels. Les accidents ont lieu essentiellement en fin d'après-midi, entre 16 h à 19 h.



Le cycle annuel de l'accidentalité corporelle avec motocyclette lourde est typique en Ariège : c'est une courbe en cloche sur toute l'année, dont le sommet se situe en juillet (10 accidents) et en août (11 accidents), en raison du trafic plus dense de l'été. La basse saison se situe à la fin d'automne et l'hiver.



De 2007 à 2011, les motos sont majoritairement accidentées sans manœuvre de changement de direction pour 60 %, lors d'un dépassement d'un autre véhicule à gauche pour 16 % et par déportation à gauche à hauteur de 14 %. La manœuvre avant accident la plus mortelle reste le dépassement à gauche, 4 tués sur 10 recensés.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

5– Enjeu vitesse

En accidentalité, les données statistiques sur la vitesse sont peu nombreuses. En effet, l'appréciation du facteur vitesse dans les accidents de la circulation n'est pas toujours évidente. Si pour bon nombre d'accidents, la vitesse est pressentie comme une des causes de l'accident, il est en effet souvent difficile de le vérifier (lors de l'accident et/ou a posteriori).

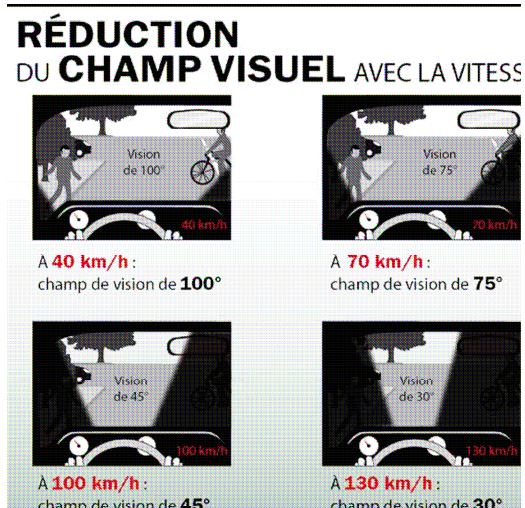
Dans le cadre de l'élaboration du précédent DGO, le groupe de travail "vitesse" avait toutefois réalisé une analyse intéressante sur la base des données communiquées par les forces de l'ordre (infractions vitesse) et des comptages de vitesse effectués sur le réseau routier départemental. En effet si, comme indiqué plus haut, il ne peut être établi de façon précise l'importance de ce facteur dans l'accidentalité départementale, sachant (cf. ci-dessous) que la vitesse augmente le risque d'accident et leur gravité, cette analyse des vitesses pratiquées a conforté l'idée que la vitesse constituait un facteur majeur d'accident dans le département.

Dans le cadre de la démarche d'élaboration du DGO 2013-2017, la persistance d'un enjeu vitesse au niveau du département a été confirmée par la typologie des accidents (partie II), qui a fait ressortir deux situations d'accidents (situations 3 et 4) pour lesquelles une vitesse excessive est supposée (dans un cas, par rapport aux conditions de circulation : visibilité, état de la route, météo... et dans l'autre cas, par rapport au trafic).

La vitesse constitue en outre un enjeu fort au niveau national, qu'il convient de prendre en compte au niveau départemental. Pour l'année 2011, au moins 26 % des personnes décédées sur la route en France le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause. Manuel Valls, ministre de l'intérieur, a relancé le conseil national de la sécurité routière (CNSR) le 27 novembre 2012 et a fixé les priorités de l'action contre l'insécurité routière, dont la lutte contre les excès de vitesse.

Les excès de vitesse provoquent et aggravent les accidents :

- Plus on roule vite, plus le choc est violent et plus les conséquences sont dramatiques. Ainsi, tout choc frontal au-dessus de 80 km/h entraîne quasi inévitablement la mort ou des séquelles irréversibles pour tout passager, même ceinturé ;
- La vitesse excessive réduit les possibilités de manœuvrer à temps et augmente les distances de freinage ;
- Une vitesse plus élevée que celle autorisée oblige le conducteur à traiter un grand nombre d'informations en un minimum de temps. Sa vision doit s'adapter en permanence , ce qui génère un stress important entraînant fatigue et perte de vigilance ;
- La vitesse réduit le champ visuel. A 40 km/h le champ de vision est de 100° tandis qu'il est de seulement 45° à 100 km/h. A grande vitesse, il se limite à une vision centrale de la route.



III – CARACTERISATION DES ENJEUX

5– Enjeu seniors (65 ans et plus)

La population ariégeoise étant vieillissante, l'accidentalité des seniors (65 ans et plus) doit être suivie avec attention.

5.1 Données statistiques

L'enjeu seniors selon les périodes de référence des DGO

	Accidents		%	Tués		%	Blessés		%	Prés.Resp.		%
SENIORS	162	138	-14.8%	18	20	11.1%	123	102	-17.1%	47	74	57.4%

DGO 2008/2012 : étude de 2003 à 2007

DGO 2013/2017 : étude de 2007 à 2011

Entre les deux périodes d'étude, on constate pour ce qui concerne les seniors une baisse des accidents corporels (- 14,8 %) et des blessés (- 17,1 %), mais en proportion plus faible que pour les autres catégories d'usagers. Parallèlement, le nombre de seniors tués est en augmentation de 2 et la part de responsabilité des seniors connaît un fort accroissement (+ 57,4 %).

5.2 Typologie des accidents¹

PEM	Test	Intitulé
59	***	Plein Jour
42	**	Surface Normale
40	***	Courses
32	**	Voie Rectiligne
30	***	Malaise
28	***	2 usagers
27	**	Propriétaire
22	*	Autres Pays
19	**	Velo/Autre
13	**	Nov
13	***	9-12h
11	*	Aggl >5000 habitants
11	**	Intersection
10	*	15-18h
10	**	Piéton/Véhicule

Les présumés responsables d'accident âgés plus de 65 ans ont le plus souvent un accident en plein jour, sur chaussée normale, rectiligne. L'accident concerne dans la plupart des cas 2 usagers. Un malaise étant souvent évoqué (pas la majorité des cas, mais proportion significative).

On note également qu'une proportion significative d'accidents :

- *a lieu au niveau d'une intersection, et/ou en agglomération > 5000 habitants.*
- *implique un étranger (présupposé responsable de l'accident)*
- *concerne un cycle ou un piéton et un autre véhicule.*
- *a lieu entre 9 et 12h ou entre 15 et 18h, et en novembre.*

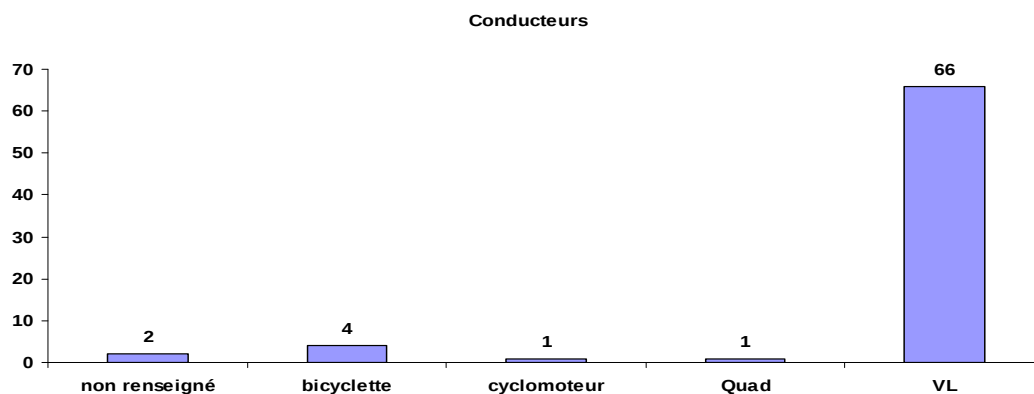
¹ L'analyse factorielle a porté sur 538 accidents sur les 541 recensés sur la période 2007-20011, celle-ci ayant été réalisée avant complète consolidation des chiffres 2011. Voir annexe pour la définition du PEM et l'interprétation du Test de significativité. Sont repérées en gras et orange, les modalités pour lesquelles le nombre d'observations est supérieur au égalé à la moitié du nombre d'accident.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

5.3 Données statistiques

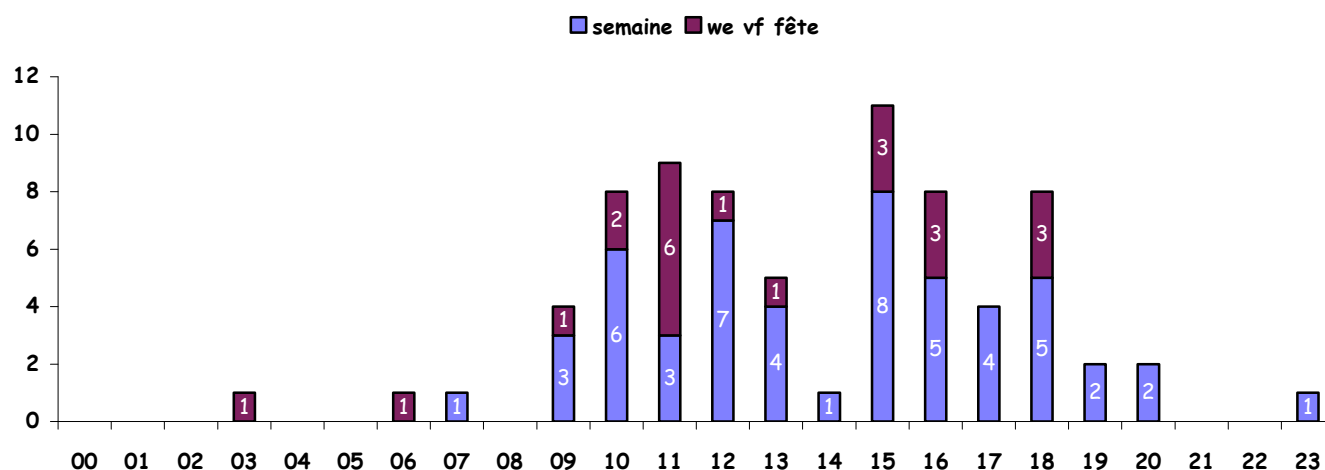
5.3.1 Les seniors conducteurs présumés responsables

Répartition des conducteurs présumés responsables par catégorie de véhicules



La catégorie de véhicules la plus concernée par des accidents impliquant un conducteur senior présumé responsable est à 89 % un véhicule léger.

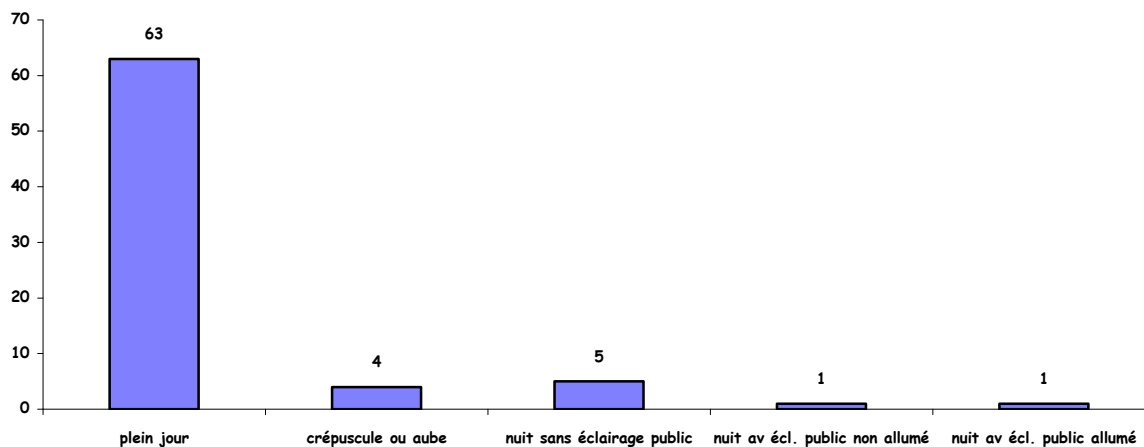
Répartition des accidents des présumés responsables selon l'heure



L'accidentalité routière des 65 ans et plus, est plus marquée entre 10 h et 12 h notamment les week-ends et les jours fériés, et entre 15 h et 16 h.

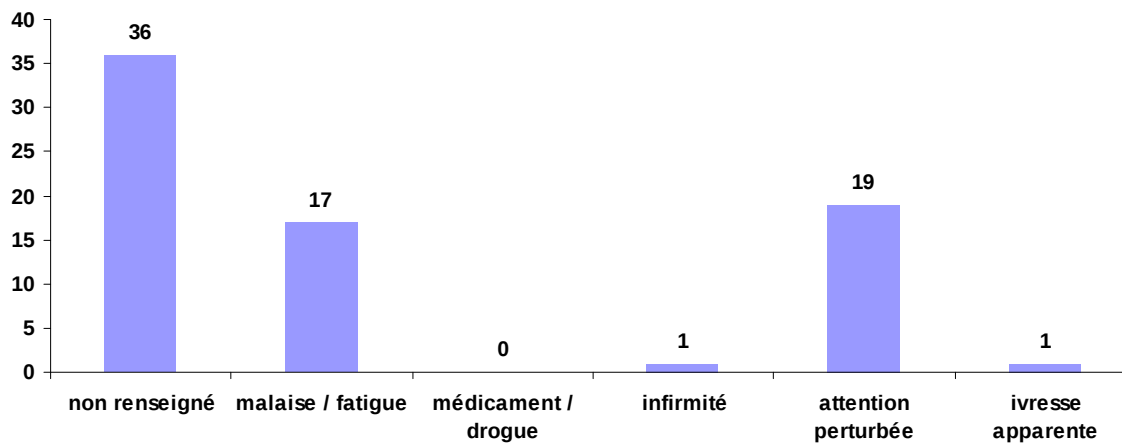
III – CARACTERISATION DES ENJEUX

Répartition des accidents selon la luminosité



La part des accidents corporels avec une mauvaise visibilité (nuit, crépuscule, sans éclairage public) représente 14,7 % de l'ensemble des accidents avec seniors, dans 85 % des cas ils se produisent le jour.

Facteurs liés aux conducteurs présumés responsables



Lors des accidents corporels, 48,6 % des facteurs liés aux conducteurs présumés responsables des seniors ne sont pas renseignés. Sur la base des accidents renseignés, 50 % sont dus à une attention perturbée et 44,7 % à un malaise ou de la fatigue.

III – CARACTERISATION DES ENJEUX

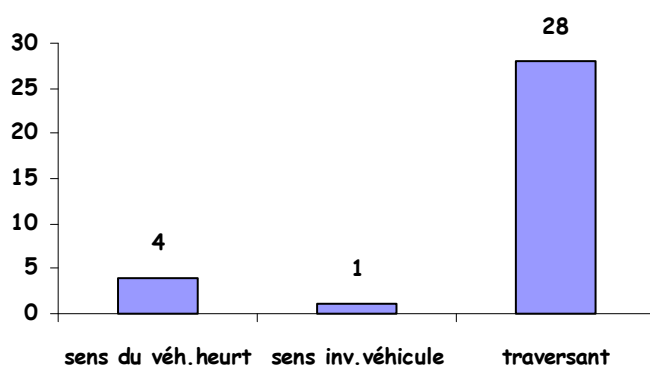
5.3.1 Les seniors piétons

Répartition des tués par catégorie de véhicules et d'usagers

	conducteur	passager	piéton
VL	10	6	4
Ensemble	10	6	4

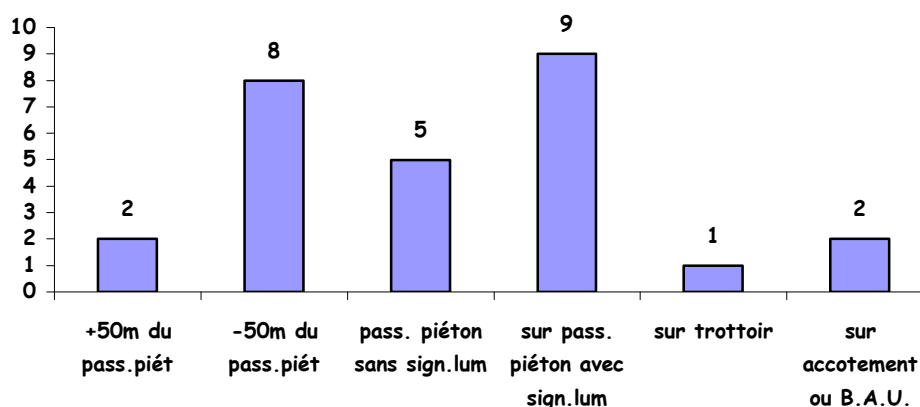
Les seniors sont le plus souvent (50% des cas) tués alors qu'ils conduisaient leur voiture (seule catégorie de véhicule représentée dans les accidents mortels seniors). Ils sont également victimes en tant que passagers (30%) et en tant que piétons (20%).

Action du piéton seniors



De 2007 à 2011, 85 % des piétons seniors se font renverser en traversant la chaussée.

Localisation des piétons seniors au moment de l'accident



Dans les accidents avec piétons renseignés, les usagers piétons seniors se situent dans 37 % des cas sur la chaussée en dehors des passages piéton. La majorité des accidents se produisent lorsque les seniors sont positionnés sur des aménagements réglementaires (passage piéton, trottoir, accotement).

IV - LES ORIENTATIONS D'ACTIONS –BILAN

A. Bilan de la mise en œuvre du DGO 2008-2012

Sur les trois années, de 2010 à 2012, les orientations ont été déclinées dans 135 actions dans les domaines suivants :

▪ enjeu jeunes	49 actions	37 % ;
▪ enjeu deux-roues motorisés	17 actions	13 % ;
▪ enjeu alcool	29 actions	21 % ;
▪ enjeu vitesse	29 actions	21 %.

Un enjeu départemental a été intégré à partir de 2010 :

▪ enjeu « seniors »	11 actions	8 %.
---------------------	------------	------

Une à deux actions par an sont réalisées hors enjeu.

Il est à noter que dans les enjeux « jeunes » et « vitesse » (ce dernier axé en milieu professionnel) près de 50 % des actions comportaient l'enjeu « alcool ».

L'analyse des actions a permis au groupe technique de proposer :

- la non reconduction de certaines orientations, en raison :
 - o des évolutions réglementaires,
 - o d'une mise en œuvre hors périmètre d'action des acteurs de la sécurité routière,
 - o de certains intitulés d'orientation imprécis,
 - o d'une mise en œuvre déjà effectuée au niveau national,
 - o d'avis défavorables de personnes qualifiées.
- la reconduction d'orientations en les rédigeant :
 - o à l'identique,
 - o de manière plus précises (cibler les organismes ou porteurs de projet ou l'intention),
 - o de façon plus concises (fusion de plusieurs orientations).

Pour l'enjeu « seniors », les propositions d'orientations ont été rédigées en vu de :

- cibler aussi bien les responsables d'accidents seniors que les victimes de cette tranche de population ;
- sensibiliser les seniors, ainsi que les autres usagers de la route à leur égard ;
- tenir compte d'une part, de l'évolution démographique - population vieillissante en Ariège - et d'autre part, de la spécificité d'un département rural peu ou pas équipé en transports en commun, ce qui engendre des problèmes de mobilité.

B. Les orientations validées par le comité de pilotage pour le DGO

■

1 – Enjeu jeunes

Information

- Promouvoir l'apprentissage accompagné de la conduite (AAC) ;
- Poursuivre la sensibilisation des élèves (lycées, collèges, écoles primaires et autres établissements accueillant des élèves ou des enfants) et y associer dans la mesure du possible les parents ;
- Responsabiliser les jeunes, par la diffusion de messages adaptés et fréquemment renouvelés, les associer à la constitution de ces messages ;
- Promouvoir l'information dans les lieux de formation (CFA, GRETA, AFPA...) et d'exercice professionnel en impliquant la médecine du travail.

Education

- Sensibiliser et former les animateurs et professionnels œuvrant auprès des jeunes ;
- Assurer le 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) ;
- Comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC) : assurer tout au long de la scolarité la continuité des actions d'éducation à la santé et en particulier la prévention des conduites addictives ;
- Promouvoir la désignation du conducteur sobre chez les jeunes ;
- Informer le public fragile sur les dangers de la route et les idées reçues (représentation valorisante de pratiques addictives dans le cadre professionnel).

Contrôle et sanction

- Effectuer des contrôles plus ciblés sur les plages horaires de 22h à 2h ou de 4h à 8h (fin de nuit).

2 – Enjeu deux-roues motorisés

↳ Infrastructures

- Poursuivre la résorption des obstacles latéraux.

↳ Information

- Poursuivre l'information et la sensibilisation des gestionnaires de voirie sur les risques en deux-roues motorisés ;
- Mener des campagnes d'information par les médias sur les dangers de la route ;
- Mener des campagnes d'information sur la conformité des deux-roues motorisés ;
- Informer sur les dangers de l'alcool et de la drogue ;
- Appuyer les campagnes nationales au niveau local sur le respect de la réglementation et inciter les conducteurs à s'équiper avec du bon matériel, notamment en été.

↳ Formation

- Agir sur les comportements des usagers en améliorant leur formation pratique (position, trajectoire...) et leur information sur les dangers en deux-roues motorisés.

↳ 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 ;
- Lutter contre les vitesses excessives ;
- Cibler les contrôles sur l'obligation du port du casque ;
- Renforcer les contrôles contre l'alcool et les stupéfiants.

3 – Enjeu alcool

Infrastructures

- Poursuivre la résorption des obstacles latéraux.

Information

- Poursuivre la sensibilisation des élèves (lycées, collèges, écoles primaires et autres établissements accueillant des élèves ou des enfants) et y associer dans la mesure du possible les parents ;
- 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'événements festifs de tout type (quand l'alcool est présent) ;
- Inciter les clubs sportifs à mettre en place des projets de prévention.

Formation

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

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

- Cibler les contrôles de nuit ;
- Suivre et évaluer les contrôles et 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 événements et les manifestations à caractère musical ou sportif.

4 – Enjeu vitesse

↳ Infrastructures

- Communiquer auprès des gestionnaires de voirie sur les enjeux liés à la pertinence de la signalisation et sur les objectifs attendus qui sont cohérents 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 ;
- Mieux connaître et suivre les vitesses pratiquées sur l'ensemble du réseau routier ariégeois.

↳ Information

- Mettre en place des actions pour modifier le comportement des usagers vis-à-vis de la vitesse par l'information et la pédagogie sur les risques (défaut maîtrise véhicule, non-respect des distances de sécurité, mauvaises conditions météo, etc.) au niveau de manifestations diverses ou en milieu professionnel ;
- Proposer et inciter les usagers à se former tout au long de leur vie (auto-école, centres de formations, plan de prévention des risques routiers...) ;
- Sensibiliser les usagers à la nécessité de diminuer leur vitesse par mauvaises conditions météorologiques ;
- Mettre en place une communication adaptée auprès de différents publics pour expliquer les conséquences de la vitesse (risques physiques, judiciaires, assurantiels...).

↳ 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 et de leur capacité ;
- Promouvoir les déplacements doux ou la mobilité durable, l'éco-conduite ;
- Sensibiliser les jeunes conducteurs sur les risques liés à la vitesse ;

↳ Contrôle et sanction

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

5 – Nouvel enjeu seniors

Infrastructures

- Adapter les aménagements pour permettre un usage « multimodal » sécurisé et une meilleure accessibilité des personnes âgées ;
- Communiquer / développer les transports alternatifs dans les zones rurales, éloignées des centres urbains et commerciaux.

Information

- Sensibiliser les seniors aux dangers de la route en favorisant la mise en place d'actions de recyclage, d'audits, de tests sur la santé en partenariat avec les organismes touchant les seniors (associations, mutuelles, assurances, CLIC...) et les collectivités locales ;
- Sensibiliser les usagers de la route sur la vulnérabilité des piétons âgés ;
- Informer les piétons âgés, les cyclistes âgés, sur les bons comportements ;
- Associer le milieu médical à l'information, aux actions touchant les seniors.

Formation

- Faire prendre conscience aux seniors de la nécessité de se former et de s'auto-évaluer.

A. Déclinaison du DGO 2013-2017

Le DGO est un document de référence pour les acteurs locaux de la sécurité routière, qui sont invités à le décliner dans le cadre de leurs compétences et actions. Le DGO donne des orientations dans différents domaines : infrastructure, information, éducation, sensibilisation, formation, information, contrôle et sanction.

Le volet infrastructure intéresse plus particulièrement les gestionnaires de voirie : le Conseil Départemental, en particulier, mais également les communes et communautés de communes.

Pour ce qui concerne le volet de prévention, le DGO est le document de référence pour l'élaboration du Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR), dans le cadre duquel un financement de l'Etat est accordé pour la conduite d'actions dans le but de favoriser de véritables projets partenariaux.

Concernant le volet contrôle-sanction, le DGO est chaque année décliné dans le cadre de l'élaboration du Plan Départemental Contrôles Routiers (PDCR), mis en œuvre par les forces de l'ordre en lien avec le procureur de la République.

B. Suivi de l'accidentalité départementale

L'observatoire départemental d'insécurité routière (ODIR) en lien avec la chef de projet sécurité routière suit l'évolution de l'accidentalité départementale.

Deux fois par an, le bilan d'accidentalité est présenté et discuté avec les partenaires locaux de la lutte contre l'insécurité routière. Les enjeux définis dans le DGO sont plus particulièrement analysés et suivis.

Si un nouvel enjeu ressortait de l'analyse des données accidents, un groupe de travail serait constitué pour le confirmer et définir des orientations d'actions, qui seraient soumises à la validation du comité de pilotage DGO.

C. Bilan du DGO

Chaque année est réalisé un bilan des actions menées dans différents domaines (notamment dans le domaine de la prévention et du contrôle sanction) pour en tirer des enseignements pour l'année à venir.

Un bilan complet de la mise en œuvre du DGO 2013-2017 sera réalisé courant 2017, dans le cadre de l'élaboration du prochain DGO.



ANNEXE

Analyse Factorielle des
Correspondances (AFC) sur les
données accidents

En complément de l'analyse statistique descriptive permise par Concerto, l'Analyse Factorielle des Correspondances permet de croiser / prendre en compte l'ensemble des données (circonstances et caractéristiques des accidents) et de mettre en évidence les corrélations existantes (indépendance / degré de liaison : positive ou négative).

1. Exploitation des données accidents avec le logiciel Concerto : intérêts et limites

Le logiciel Concerto, alimenté à partir du BAAC (Bordereau d'Analyse des Accidents Corporels) renseigné par les forces de l'ordre, comprend de nombreuses données sur les accidents, complétées par diverses informations issues des Procès-Verbaux. Le logiciel Concerto permet une exploitation de ces données, à partir d'un applicatif SIG1 (localisation des accidents), et d'un module statistique avec des analyses par requêtes.

Ce dernier permet notamment de mettre en évidence les classes d'âges et modes de transport les plus concernés (ex: répartition des accidents ou des tués selon les classes d'âge ou types de véhicule), d'observer la répartition des accidents dans le temps (répartition par mois, jour et heure, conditions de luminosité) et dans l'espace (situation en ou hors agglomération et taille de l'agglomération, % d'accident sur les différents réseaux...), de quantifier les accidents où l'alcool est présent. En Ariège, à la demande des partenaires et acteurs locaux, l'âge et l'origine (Ariège, départements limitrophes, autres départements, autre pays...) des conducteurs présumés responsables est également analysé.

Cet outil statistique permet ainsi de qualifier les enjeux nationaux de sécurité routière : "jeunes", "deux-roues motorisés", "alcool" (aucune donnée dans Concerto ne permet d'appréhender si la "vitesse" est à l'origine et/ou facteur aggravant d'accidents) et de mettre en évidence d'éventuels enjeux locaux (les "seniors" en Ariège).

Toutefois, si l'analyse statistique descriptive permet, par exemple, de mettre en évidence que les accidents concernant un deux-roues et un autre véhicule ont lieu dans 83,3% des cas hors agglomération, on ne peut conclure à un quelconque lien entre ces modalités sachant que 57,4% des accidents (309 / 538) ont lieu hors agglomération. En effet, même si on peut observer pour chaque catégorie de véhicule(s) impliqué(s) la localisation des accidents, on ne peut affirmer que les éventuelles différences observées (% hors agglomération, en agglomération < 5000 habts, agglomération > 5000 habts) sont statistiquement significatives. Ainsi, si l'analyse statistique descriptive permet de faire quelques constats intéressants, elle peut donner lieu à de mauvaises interprétations.

Pour ces mêmes raisons, si des analyses statistiques peuvent être réalisées sur bien d'autres données disponibles dans Concerto : régime de circulation (bidirectionnel, sens unique, chaussée séparée...), présence et nature de l'intersection s'il y a (T, X, Y, giratoire...), profil de la voie (voie rectiligne, courbe à droite, à gauche, en S...), état de la surface (normale, mouillée, grasse, enneigée, verglacée...), présence d'obstacle fixe (arbre, poteau ...), catégorie socioprofessionnelle des usagers, motif du déplacement (courses, trajet domicile-travail, domicile-école, promenade, déplacement professionnel), facteurs usager (malaise, défaut d'attention, infirmité, ivresse...), âge et situation du permis (suspendu, périmé, défaut de permis...), réalisation d'une manœuvre au moment de l'accident (changement de file, dépassement, tourne à gauche, stationnement...), etc... celles-ci sont rarement réalisées car très difficilement interprétables et/ou d'intérêt limité si on considère ces données individuellement.

¹ Système d'information Géographique

2. Intérêt d'une Analyse Factorielle des Correspondances / analyse des corrélations

En complément de l'analyse statistique descriptive, dont on a vu l'intérêt (quantification des situations étudiées) mais aussi quelques limites (difficulté de croisement de données multiples et d'interprétation), l'Analyse Factorielle des Correspondances permet de croiser / prendre en compte l'ensemble des données (circonstances et caractéristiques des accidents) et de mettre en évidence leur dépendance / indépendance (force de corrélation et significativité).

L'AFC a porté sur 538 accidents (sur 541 recensés sur la période 2007-2011, l'analyse ayant été réalisée avant complète consolidation des chiffres 2011) et nous nous sommes intéressés à 30 variables, pour un total de 165 modalités¹.

Pour ce qui concerne les usagers, nous nous sommes intéressés au présumé responsable de l'accident (âge, présence d'alcool, validité permis ...). Pour ce qui concerne les véhicules, nous nous sommes intéressés au véhicule du présumé responsable (âge, véhicule propre ou emprunté...) et nous avons caractérisé les véhicules impliqués (VL seul, VL / PL, PL/ piéton...).

Si le nombre d'accidents considérés (538) rend possible une analyse de ce type, pour mettre en évidence des corrélations significatives entre variables / modalités (relativement nombreuses), il est nécessaire de disposer d'un minimum d'observations pour chaque modalité. Ainsi, à partir des données brutes extraites de Concerto, il a été nécessaire pour les variables quantitatives (âge, heure de l'accident...) de créer des classes et, pour ce qui concerne les variables qualitatives (type d'intersection, manœuvre,...), de regrouper certaines modalités à faibles effectifs, les classes et regroupements réalisés devant par ailleurs être pertinents par rapport à la problématique accidentologie (ex : choix des plages horaire pertinentes par rapport aux conditions de trafic, choix des classes d'âge par rapport à la conduite : usagers de cyclo, jeunes permis, conducteurs confirmés, seniors...). Il est en outre important de ne pas faire des regroupements excessifs (ex: 3 classes d'âge, 2 états de surface : normale et glissant ...) qui enlèveraient tout intérêt à l'analyse. Les analyses ci-dessous ont été réalisées avec un logiciel libre, téléchargeable sur Internet, nommé Trideux 51.

Dans une AFC, la force de corrélation entre modalités est caractérisée par le PEM = Pourcentage d'Ecart Maximal qui mesure l'écart à l'indépendance. Des PEM très élevés (supérieurs à 50%) manifestent une liaison très forte (qui dans certains cas, indique une redondance ex : être à la retraite et âge supérieur à 65 ans). Inversement, quand la liaison est inférieure à 10%, elle peut-être l'effet du hasard et c'est pour cette raison qu'on associe toujours au PEM le test du Khi-deux, qui permet (au regard notamment du nombre d'observations) de déterminer si la corrélation est significative (***) : significatif avec un risque d'erreur de 1% - ** : significatif avec un risque d'erreur de 5% - * : significatif avec un risque d'erreur de 10% - ns : non significatif). Ainsi, par exemple, si 2 sur 3 accidents qui ont lieu sur "autoroute" concernent des "15-24ans", on ne conclura pas à une forte relation entre ces deux facteurs, malgré un PEM de 54, le test du Khi-deux concluant à un résultat non significatif (vu le nombre d'observations, ce constat peut en effet être dû au hasard).

Pour l'analyse présentée dans la DGO, nous nous sommes intéressés aux corrélations caractérisées par un PEM > 15 et un test de Khi-deux significatif au risque d'erreur de 5% maximum.

¹ Une variable est une propriété d'un objet ou événement qui peut prendre différentes modalités (limitées) ou valeurs (infinies dans un intervalle). Ainsi " l'âge du conducteur " est une variable (comme véhicules impliqués, type de route, état de la surface...) parce qu'il s'agit de la propriété d'un événement (un accident) et qu'elle peut prendre différentes modalités (0-14ans, 15-24ans, 25-34ans, 35-44ans, 45-54ans, 55-64ans, >65ans).

Sans rentrer dans le détail de la méthode de l'analyse factorielle, mais pour illustrer ces notions, reprenons l'exemple plus haut : le graphique ci-dessous croise les variables "véhicule(s) impliqué(s)" et "localisation".

	2RMseul	2RM/Autre	Bicy	Bicy/Autre	Pieton/Veh	VLseul	VL/VL	VL/Autre	PLseul	10	11	12	13	Total
HorsAggl	8	20	22	11	13	111	62	10	4	14	21	3	10	309
Aggl<5000	6	1	18	7	22	17	14	4	0	2	2	1	6	100
Aggl>5000	3	3	23	4	47	15	12	5	1	3	3	0	10	129
Total	17	24	63	22	82	143	88	19	5	19	26	4	26	538

Non-réponses incluses - Kh² = 137,5 - prob. : 0,000 : ☆☆☆

Les chiffres dans le tableau indiquent le nombre d'observations et les PEM sont représentés par les histogrammes (PEM positifs au dessus du niveau / PEM négatifs en dessous). Apparaissent en bleu les PEM significatifs (***) : significatif avec un risque d'erreur de 1% - ** : significatif avec un risque d'erreur de 5% - * : significatif avec un risque d'erreur de 10%).

Les accidents impliquant un deux-roues et un autre véhicule (2RM/Autre) représentent 4,46% des accidents (24/538) et les accidents ayant lieu hors agglomération (HorsAggl) représentent 86,3% des accidents (309/538). Si ces modalités étaient complémentaires indépendantes, nous devrions comptabiliser environ 14 accidents 2RM/Autre hors agglomération ($309 \times 24 / 538 = 13,8$), or nous en comptabilisons 20. Si au contraire, ces modalités étaient totalement dépendantes, nous comptabiliserions 24 accidents (totalité des accidents 2RM/Autre). Ainsi, le Pourcentage d'Ecart Maximum est de 60% [$(20-13,8) / (24-13,8) = 6,2 / 10,2 = 0,608$], ce qui met en évidence une corrélation forte, qui d'après le test Khi-deux, est significative au risque d'erreur de 1%.

Effectif théorique en situation d'indépendance :	13,8
Ecart à l'effectif observé :	6,2
Kh ² de la case ($6,2^2 / 13,8$)	2,79
Pourcentage du Kh ² du tableau :	2,03%
P.E.M. de la case :	60%
Significativité du P.E.M. :	☆☆☆

3. Typologie des accidents et caractérisation des enjeux de sécurité routière :

Le croisement (analyse de corrélation) de l'ensemble des données (circonstances et caractéristiques des accidents) met en évidence principalement quatre situations types d'accident caractérisées par des corrélations entre modalités, qualifiant un présumé responsable, un lieu et un moment et des circonstances d'accident.

1

En Agglomération > 5000 habitants, sur VC ou autre voie (place, stationnement...), voie rectiligne, en sens unique ou au niveau d'une intersection.

En plein jour (plutôt 9-12h, 12-15h, 15-19h), le plus souvent en semaine.

Accident impliquant un piéton et un véhicule, un vélo et un véhicule, ou un deux roues motorisé <125 cm³ et un véhicule, voire une voiture et un autre véhicule (PL, engin agricole...).

Le présumé responsable est plus souvent une femme et/ou une personne de 65 ans et +. L'accident peut résulter d'un défaut et/ou d'une manœuvre (tourne, changement de file, dépassement...) La collision est plus souvent latérale (sinon arrière).

Motif de déplacement : courses, quelques fois un trajet professionnel.

2

Hors Agglomération, mais présence de virages (courbe à droite, courbe à gauche, S) et/ou chaussée glissante ou mouillée.

La nuit sans éclairage public (0-6h, 21h-0h), plutôt les samedis, dimanches, veilles et jours de fête.

Accident impliquant un véhicule (VL seul ou un deux roues motorisé <125cm³ seul) et un usager.

Présumé responsable âgé de 25 à 34 ans le plus souvent et présence fréquente d'alcool et/ou de drogue. Quelques situations de permis non valide.

3

Trajet habituel : trajet domicile-école ou domicile-travail / 6-9h et 18-21h / Présumé responsable plutôt originaire de l'Ariège

Mauvaises conditions de visibilité (crépuscule ou nuit avec éclairage public / visibilité réduite) et/ou de circulation (surface mouillée / décembre - janvier - février - mars)

4

Accidents ayant lieu hors agglomération sur RN, en juillet et août, en plein jour (9-12h, 12-15h, 15-18h) > vraisemblablement un fort trafic.

Accident pouvant impliquer plusieurs véhicules.

Présumé responsable rarement originaire de l'Ariège (Haute-Garonne, Aude, Pyrénées-Orientales, autres départements de France et autres pays), plus souvent âgé entre 45 et 54 ans et malaise fréquemment évoqué. Quelques conducteurs professionnels (transporteurs).

Là encore sans rentrer dans le détail de l'analyse d'un plan factoriel, mais pour expliquer un minimum l'interprétation du graphique ci-après :

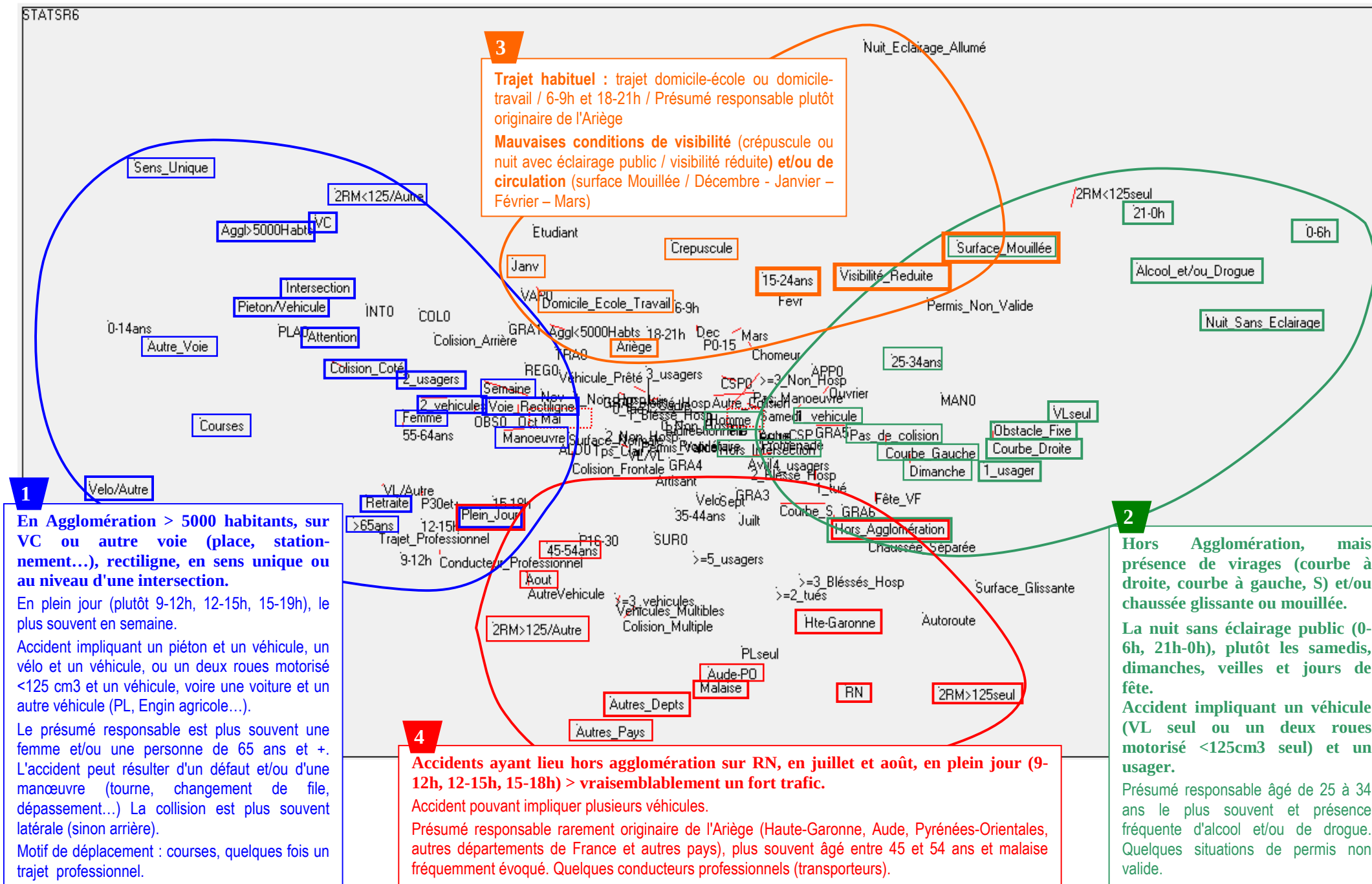
- le plan factoriel permet de visualiser les corrélations entre modalités
- deux variables proches dans le plan (angle au centre < 90°) sont corrélées positivement
- deux variables opposées dans le plan (angle proche de 180°) sont corrélées négativement
- deux variables en "quadrature" (angle proche de 90°) sont relativement indépendantes
- les modalités proche du centre du plan factoriel présentent de faibles corrélations (positives ou négatives) avec les autres modalités.

L'analyse de la Contribution Pour le Facteur (CPF = importance de la modalité dans la construction de l'axe) met en évidence les modalités qui contribuent le plus à ce plan factoriel.

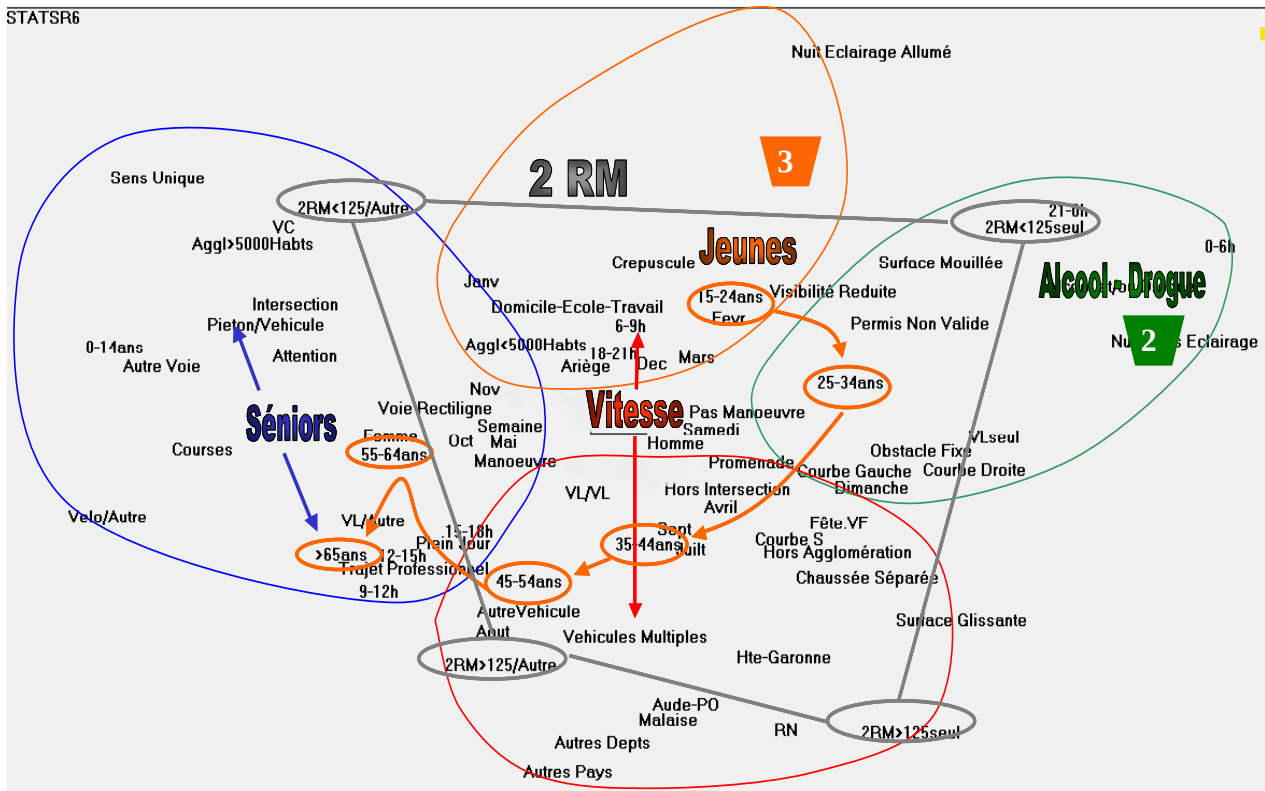
Typologie des accidents

CPF >20 (forte contribution de la modalité à la construction de l'axe)

☐ CPF >10



Les quatre situations d'accidents mises en évidence par l'AFC confortent le choix des enjeux du DGO :



- l'alcool-drogue, qui caractérise une situation d'accident
- les seniors : en tant que présumés responsables d'accidents et en tant que victimes (piétons - cycles)
- les jeunes qui, évoluant en âge, vont être concernés par les quatre situations d'accidents
- les deux-roues motorisés, qui sont également impliqués dans diverses situations d'accidents la vitesse, facteur supposé important dans deux situations d'accident (excessive et/ou inadaptée aux conditions de circulation : visibilité, état de la route... ou aux conditions de trafic)

4. Analyse fine des modalités "enjeu" et gravité des accidents :

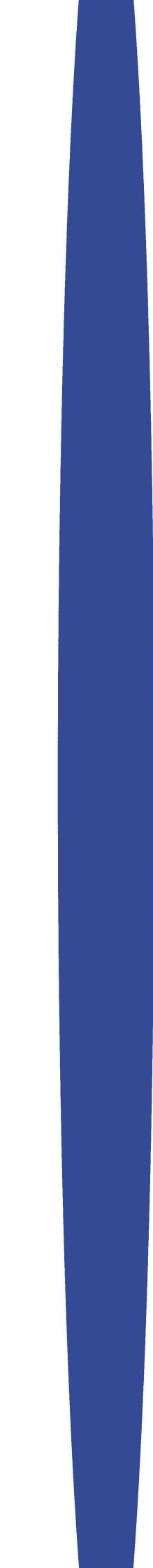
L'analyse des corrélations avec les modalités "Enjeu" à savoir : "Alcool-drogue", ">65 ans" (seniors), "15-24ans" (jeunes), "2RM seul" et "2RM / Autre véhicule" permet d'affiner la connaissance des situations d'accident : cf dans III- Caractérisation des enjeux / B. Analyse des enjeux > parties "Typologie des accidents".

Une AFC particulière a été réalisée avec le nombre de tués, blessés hospitalisés, blessés non hospitalisés mis en variables à expliquer et les autres variables (âge, état surface, horaire...) en illustratives, mais aucun résultat significatif n'a pu être mis en évidence. D'autres analyses factorielles ont été tentées avec, en variable à expliquer, un indicateur de gravité définis comme la somme pondérée (différents coefficients testés) du nombre de tués, de blessés hospitalisés, et de blessés non hospitalisés mais aucun résultat intéressant n'a pu être mis en évidence, une bonne partie des accidents (273) ayant engendré un blessé hospitalisé (249 accidents) ou deux blessés non hospitalisés (24 accidents).

Conclusion :

La réalisation d'analyses factorielles sur les données accidents vient utilement compléter l'analyse statistique classique (descriptive), réalisée avec le logiciel métier Concerto. Alors que l'analyse statistique apporte des données quantitatives, l'analyse factorielle fait état des corrélations entre les différentes caractéristiques d'un accident (usager, véhicule, circonstances, nombre de tués...), et permet ainsi d'avoir une typologie des accidents, dont la connaissance est précieuse pour la mise en place d'actions de prévention ciblées et adaptées.

Si l'intérêt des analyses factorielles n'est pas à démontrer (utilisées dans de multiples domaines), la méthode utilisée ici pour l'analyse des données d'accidentologie reste à consolider (pertinence du choix des classes de variables, des regroupements de modalités, ...).



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
BL	Blessé léger
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
DDT	Direction départementale des Territoires
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