



# Document Général d'Orientations 2008 - 2012

## SOMMAIRE

- **Le mot du Préfet** **page**  
**3**
  
- **Préambule** **page 4**
  
- **Présentation de la démarche et Enjeux Retenus** **page**  
**6**
  
- **Evolution et analyse de l'accidentologie de 2002/2006** **page**  
**7**
  
- **Orientations d'actions par enjeux retenus** **page**  
**8**
  
- **Annexe 1 : Diagnostic global de sécurité routière des HAUTES-PYRENEES réalisé par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière.**



## **Le mot du Préfet,**

**Lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 janvier 2009, placé sous la présidence du premier ministre, consacré à la réforme du permis de conduire, le Premier Ministre François FILLON a indiqué que le combat contre l'insécurité routière est une priorité du gouvernement** et que l'effort doit être poursuivi notamment sur la lutte contre l'alcool au volant et l'accidentalité des Jeunes.

Les actions qui vont être mises en place doivent faire partie intégrante des objectifs prioritaires de prévention de la délinquance et de lutte contre l'insécurité d'une manière générale.

La délinquance routière doit donc être traitée dans le cadre des nouveaux dispositifs territoriaux de prévention et de lutte contre la délinquance : le Conseil Départemental de Prévention de la Délinquance, la Comité Départemental de Sécurité et les Conseils Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance.

C'est pourquoi, j'ai décidé au niveau départemental une mobilisation articulée sur un large partenariat entre les services de l'Etat, des Collectivités Territoriales et de l'ensemble des acteurs concourant à la Sécurité Routière, afin d'élaborer le Document Général d'Orientations, destiné à déterminer pour les années 2009-2012 les orientations stratégiques de lutte contre l'insécurité routière dans le département des Hautes-Pyrénées.

Ce document, fruit d'une longue réflexion, est un outil politique stratégique qui fixe, pour la durée de sa mise en œuvre, les axes forts de mobilisation et de programmation financière qui seront déclinés dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Je vous remercie par avance de votre engagement.

# Document Général d'Orientations 2008 / 2012

## Préambule

Lors du conseil des ministres restreint du 21 décembre 2007, relatif à la sécurité routière, le Président de la République a fixé les objectifs suivants :

- réduire le nombre de personnes tuées sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012
- diviser par deux les accidents mortels dus à l'alcoolémie excessive
- diviser par trois le nombre de jeunes tués
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux-roues.

Il a précisé les quatre orientations prioritaires de la politique des pouvoirs publics :

- la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool
- la lutte contre le non-respect du code de la route, en poursuivant notamment le déploiement des radars automatiques
- l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables
- l'amélioration de la formation des conducteurs.

**Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR)** du 13 février 2008, sous la présidence du premier ministre, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents et qui doivent contribuer à faire reculer les principaux facteurs de risque routier ainsi qu'à la protection des publics très exposés. Pour cela, il a été retenu les cinq thématiques pilotes déclinées en objectifs suivants :

### ● **Combattre les comportements à risques**

- Renforcer la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants
- promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie
- imposer l'installation d'un éthylotest anti-démarrage en cas de délit de conduite sous l'emprise de l'alcool
- imposer la présence d'éthylotests électroniques dans les discothèques
- interdire toute vente de boissons alcoolisées dans les points de vente de carburant
- combattre la conduite après usage de stupéfiants.
  
- Contrôler et sanctionner davantage les délits routiers
- poursuivre le développement du contrôle sanction automatisé
- élaborer et mettre en oeuvre des plans départementaux de contrôles routiers
- instaurer une peine de confiscation obligatoire du véhicule
- lutter contre le trafic de points
- mieux réprimer les infractions au code de la route commises par les conducteurs étrangers

### ● **Renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables**

- poursuivre le déploiement de l'éducation routière en milieu scolaire
- renforcer les équipements obligatoires pour les usagers vulnérables
- **Mieux former les futurs conducteurs**
  - améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire
  - afficher le taux de réussite à l'examen pour chaque auto-école
- **Prévenir le risque routier professionnel**
  - faire de la conduite un acte professionnel à part entière
  - promouvoir la sécurité dans les transports routiers de marchandises
- **Renforcer la sécurité des infrastructures**
  - développer des contrôles de sécurité des infrastructures routières
  - mettre en place des commissions de consultations d'usages pour la signalisation routière
  - introduire le concept de « zone de rencontre » dans le code de la route

# Présentation de la Démarche

## *Cadre général*

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit définir les axes prioritaires de la politique de sécurité routière du département des Hautes-Pyrénées à mettre en oeuvre pour les années 2008 à 2012 afin de faire reculer l'insécurité routière. Il est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'Etat, le département et les collectivités locales. Il doit également fédérer, autour des axes prioritaires, l'ensemble des acteurs potentiels concernés, notamment les associations et les Jeunes.

## *La démarche d'élaboration*

A l'initiative de Mme la Directrice des services du cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière, un comité de pilotage (constitué de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière) s'est réuni le lundi 9 juin 2008 à la Préfecture.

Ce comité a validé les 6 enjeux départementaux (4 nationaux et 2 locaux) proposés au regard de l'analyse de l'accidentologie réalisée par l'Observatoire départemental de sécurité routière.

### **Enjeux nationaux :**

- **l'alcool**
- **la vitesse**
- **les deux-roues**
- **les Jeunes**

### **Enjeux locaux :**

- **les Séniors**
- **les piétons**

Des groupes de travail ont ainsi été constitués par enjeux. Ces groupes se sont réunis courant juillet afin d'élaborer les orientations d'actions à inscrire dans le DGO 2008/2012.

Les orientations définies dans le DGO feront l'objet d'actions opérationnelles qui seront inscrites dans les prochains plans départementaux d'actions de sécurité routière.

**Ce document, fruit d'une longue réflexion, est un outil politique et stratégique qui fixe, pour la durée de sa mise en œuvre, les axes forts de mobilisation et de programmation financière qui seront déclinés dans les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).**

## EVOLUTION et ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE

	2002/2006	1998/2002
<b>Accidents</b>	<b>2.140</b>	<b>2.975</b>
<b>Tués</b>	<b>119</b>	<b>172</b>
<b>Blessés hospitalisés</b>	<b>616</b>	<b>720</b>
<b>Blessés non hospitalisés</b>	<b>2.218</b>	<b>3.388</b>

L'analyse de l'accidentologie portant sur la période 2002/2006, réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière, montre les progrès réalisés dans la lutte contre l'insécurité routière par rapport à la période précédente.

L'analyse établie à partir du logiciel CONCERTO pour la période 2002/2006 souligne :

- la baisse du nombre de tués est supérieure à celle constatée sur le plan national
- la gravité des accidents est plus faible que sur l'ensemble des départements de la région Midi Pyrénées
- les accidents se situent essentiellement en agglomération et surtout sur le Grand Tarbes, mais la gravité des accidents est nettement supérieure en rase campagne
- les Jeunes de 12 à 24 ans représentent 30 % des victimes alors qu'ils ne représentent que 12 % de la population
- les Séniors (+ de 60 ans, 28 % de la population) représentent 18 % des victimes mais avec un taux de gravité très important tous types d'usagers confondus
- les accidents impliquant des piétons et des motos présentent une gravité supérieure à la moyenne nationale
- les victimes piétons sont particulièrement nombreuses parmi les Séniors et la gravité est beaucoup plus marquée pour cette tranche d'âge
- les motocyclistes représentent 16 % des tués sur le département ; la majorité des accidents concernent les moins de 50 cm<sup>3</sup>, mais les accidents les plus graves touchent essentiellement les plus de 50 cm<sup>3</sup>.
- L'alcool est présent dans 8 % des accidents, mais ces accidents sont particulièrement graves et génèrent près de 30 % de l'ensemble des tués.

A partir de ces éléments, des orientations d'actions ont été définies par enjeux, orientations qui seront déclinées dans les différents projets mis en oeuvre dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

# Orientations d'Actions

## Enjeu «ALCOOL»



- sensibiliser les jeunes très tôt (11 / 12 ans) aux problèmes liés à l'alcool
- utiliser des relais Education Nationale, associations, clubs sportifs
- prendre en compte la spécificité des conduites addictives par tranche d'âge
- les actions devront être adaptées aux différents publics de la manière la plus fine possible (jeunes, seniors, monde du travail)
- il est nécessaire d'informer chaque protagoniste de ses responsabilités propres
- approfondir et dynamiser les contacts en direction des Elus et des comités des fêtes pour les impliquer systématiquement dans la politique départementale d'information et de prévention, notamment en encourageant la désignation d'élus correspondants sécurité routière
- trouver des relais efficaces dans le monde du travail
- créer une culture sécurité routière dans les entreprises
- trouver des partenaires disposant d'une expertise et de possibilités de financement pouvant participer à l'animation du réseau sécurité routière dans les entreprises
- prendre contact avec les grandes entreprises du département, les organismes consulaires

## Enjeu «Les JEUNES»



- utiliser des relais Education Nationale, centre de vacances et de loisirs, associations, clubs sportifs
- renforcer la promotion des opérations LABEL VIE
- dynamiser le partenariat avec l'inspection d'académie en informant les décideurs sur les structures et les moyens mis à leur disposition par le réseau sécurité routière
- structurer les actions dans les établissements scolaires en renforçant le rôle de coordination de l'inspection d'académie
- renforcer les actions ciblées vers les Jeunes en prenant en compte la spécificité des comportements liés à leur groupe d'origine
- conforter le partenariat avec l'Association des Discothèques
- se rapprocher de la Chambre des Métiers
- créer un partenariat avec les auto-écoles

## Enjeu «Les DEUX-ROUES»



- sensibiliser l'ensemble des usagers de la route à la notion de partage de l'espace
- sensibiliser les utilisateurs de cyclomoteurs sur les comportements à risque et leurs conséquences
- rappeler aux usagers de deux roues les fondamentaux de la conduite en sécurité
- sensibiliser les gestionnaires de voirie à la prise en compte de la spécificité des deux roues
- absolue nécessité de rappeler à tous les conducteurs qu'ils doivent avoir une attention permanente sur la route
- réalisation de questionnaires pour évaluer la perception des messages diffusés

## Enjeu «VITESSE»



- trouver des relais efficaces dans le monde du travail
- créer une culture sécurité routière dans les entreprises
- trouver des partenaires disposant d'une expertise et de possibilités de financement pouvant participer à l'animation du réseau sécurité routière dans les entreprises (assureurs, concessionnaires automobiles, etc...)
- prendre contact avec les grandes entreprises du département, les organismes consulaires
- sensibilisation des Jeunes (milieu sportif et scolaire)
- impliquer les collectivités territoriales dans des actions de prévention

## Enjeu «Les SENIORS»



- sensibiliser les Séniors à la notion de partage de l'espace
- trouver des partenaires en mesure de contacter une forte population de Séniors
- encourager l'adhésion des associations de Séniors au réseau sécurité routière
- mise en place d'un partenariat avec les CLIC, le CODERPA, la fédération des aînés ruraux
- réfléchir sur la réalisation d'un support de communication qui pourrait être diffusé dans les autocars lors des sorties organisées

## Enjeu «Les PIETONS»



- affiner la connaissance de l'accidentologie concernant les piétons
- réaliser une enquête technique ECPA par an, ainsi que des enquêtes allégées pour chaque accident impliquant un piéton
- engager une réflexion sur les entrées et sorties des écoles pouvant présenter un danger
- poursuivre l'action en direction des plus Jeunes en partenariat avec l'Inspection académique et la DDJS
- identifier les moyens appropriés pour toucher un maximum de Séniors

**Etude d'enjeux préalable**  
**à l'élaboration du**  
**Document Général d'Orientation**

**Direction Départementale de l'Équipement**  
**Observatoire Départemental de Sécurité Routière**

**Octobre 2008**

# SOMMAIRE

- 1 Définitions**
- 2 Données départementales**
3. Evolution de l'accidentologie de 2002 à 2006
- 4 Accidentologie par milieu**
- 5 Répartition temporelle**
  - **Accidentologie par type de véhicule**
  - **Accidentologie par classe d'âge**
  - **Accidentologie par objet routier**
  - **Accidentologie sur le Grand Tarbes**
  - **Accidentologie des piétons**
  - **Accidentologie des deux roues motorisées**
  - **Alcoolémie**

## 1. Définitions

**Accident corporel de la circulation routière :** accidents survenus sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule et ayant causé au moins une victime. Ne sont donc pas inclus dans cette définition tous les accidents matériels qui n'ont pas provoqué de blessures corporelles.

**Tué :** victime décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

**Blessé hospitalisé :** victime ayant subi un traumatisme dont le traitement médical a nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

**Victime grave :** notion qui regroupe les tués et les blessés graves.

**Blessé léger :** victime ayant subi un traumatisme dont le traitement médical n'a pas nécessité d'hospitalisation ou a nécessité une hospitalisation de moins de 24 heures.

**Gravité G :** nombre de tués pour 100 accidents.

**Milieu urbain / rase campagne :** la définition du milieu urbain correspond à celle d'une agglomération au sens du code de la route, à savoir une section de voie située entre les panneaux la délimitant. Est considéré comme rase campagne toute autre section de voie. Il est courant de regrouper la rase campagne et les agglomérations de moins de 5 000 habitants, considérant que l'accidentologie de ces agglomérations relève davantage de la problématique rase campagne que celle des grandes agglomérations.

**Densité d'accidents :** nombre d'accidents par an et par kilomètre de réseau. C'est un indicateur traduisant le risque collectif.

**Taux d'accidents :** nombre d'accidents par an pour 100 millions de kilomètres parcourus. C'est un indicateur traduisant le risque individuel.

**Référence :** l'intérêt d'une étude d'enjeux est de comparer les indicateurs accidentologiques du département à une référence afin d'en dégager les spécificités. La référence choisie dans cette étude est l'année 2006 pour la France entière. L'inertie est telle que les indicateurs accidentologiques varient de manière infime d'une année sur l'autre.

## 2. Données départementales

### 2.1. Le réseau routier

	Autoroute A64	RN	RD
Linéaire en km 2002-2005	57	114	2 792
Linéaire en km au 01/01/2006	57	39	2 867

### 2.2. Le parc de véhicules légers en circulation

	Hautes Pyrénées	France
Nombre de VL au 1.1.2007	122 799	31 002 304
Taux de motorisation 2007	551	529
Nombre de VL au 1.1.2002	120 453	30 330 382
Taux de motorisation 2002	541	518
Evolution du nombre de VL	+ 1,9 %	+ 2,2 %

*Taux de motorisation= nombre de véhicules particuliers pour 1000 habitants*

Le taux de motorisation est plus important en Hautes Pyrénées qu'en France. La ruralité du département, et donc un besoin de déplacements accru, explique cette différence.

### 2.3 Evolution du trafic 2003/2007

Réseau	sections	2003	2004	2005	2006	2007	évolution moyenne annuelle sur 5 ans
A 64	Traversée des Hautes Pyrénées	17 656	18 308	18 579	19 131	19 531	+ 2,8%
RN 21	Gers-Tarbes	6 902	6 856	6 839	6 748	6 771	- 0,3%
	Tarbes Bd sud	18 407	18 394	18 434	18 559	18 557	+ 0,1 %
	Tarbes-Lourdes	15 495	15 624	15 852	16 260	16 622	+ 1,5%
RD 632	Haute-Garonne – Tarbes	1 783	1 825	1 900	1 709	1 833	+ 0,7%
RD 817	Haute-Garonne - Lannemezan	6 427	6 417	6 347	6 274	6 119	- 0,6%
	Lannemezan - Tarbes	4 249	4 173	4 174	4 083	4 008	- 0,5%
	sections	2003	2004	2005	2006	2007	évolution moyenne annuelle sur 5 ans
RD 817							

	<b>Traversée de Tarbes</b>	<b>15 936</b>	<b>16 094</b>	<b>15 995</b>	<b>16 034</b>	<b>16 063</b>	<b>0,0%</b>
	<b>Tarbes – Pyrénées Atlantiques</b>	<b>9 957</b>	<b>10 019</b>	<b>9 898</b>	<b>9 727</b>	<b>9 777</b>	<b>- 0,4%</b>
<b>RD 821</b>	<b>Lourdes - Argelès Gazost</b>	<b>13 575</b>	<b>13 492</b>	<b>13 954</b>	<b>14 545</b>	<b>14 587</b>	<b>+ 2,6%</b>
<b>RD 921</b>	<b>Argelès Gazost - Gavarnie</b>	<b>3 741</b>	<b>3 490</b>	<b>3 382</b>	<b>3 249</b>	<b>3 104</b>	<b>- 4,2%</b>
<b>RD 929</b>	<b>Gers - Lannemezan</b>	<b>2 386</b>	<b>2 375</b>	<b>2 317</b>	<b>2 408</b>	<b>2 849</b>	<b>+ 4,7%</b>
	<b>Lannemezan - Espagne</b>	<b>4 839</b>	<b>4 819</b>	<b>4 857</b>	<b>4 515</b>	<b>4 302</b>	<b>- 1,4%</b>
<b>RD 935</b>	<b>Gers - Tarbes</b>	<b>6 859</b>	<b>8 205</b>	<b>8 084</b>	<b>7 917</b>	<b>7 891</b>	<b>- 0,4%</b>
	<b>Tarbes – Ste Marie de Campan</b>	<b>7 321</b>	<b>7 392</b>	<b>7 401</b>	<b>7 465</b>	<b>7 302</b>	<b>+ 2,1%</b>
<b>RD 940</b>	<b>Lourdes – Pyrénées Atlantiques</b>	<b>5 188</b>	<b>5 261</b>	<b>5 282</b>	<b>5 210</b>	<b>5 210</b>	<b>+ 0,8%</b>

#### **2.4. Pourcentage de PL sur les axes nationaux ( 2007)**

<b>A64</b>	<b>section Tarbes-Lannemezan</b>	<b>9,3%</b>
	<b>section Tarbes -Pau</b>	<b>11%</b>
<b>RN 21</b>	<b>section Tarbes - Gers</b>	<b>7,7%</b>
	<b>Tarbes – bd Debussy</b>	<b>3,8%</b>

Carte bilan annuel 2007 ODSR des Hautes Pyrénées

#### **2.5. La population**

Le dernier recensement de 1999 fait état d'une population de 222 673 habitants qui se répartissent comme suit:

	<b>0-19 ans</b>	<b>20-39 ans</b>	<b>40-59 ans</b>	<b>60-74 ans</b>	<b>75 ans ou plus</b>
--	-----------------	------------------	------------------	------------------	-----------------------

<b>% Hautes Pyrénées</b>	<b>20,5</b>	<b>24,3</b>	<b>27,1</b>	<b>17,4</b>	<b>10,7</b>
<b>% France</b>	<b>24,5</b>	<b>28,2</b>	<b>26</b>	<b>13,6</b>	<b>7,7</b>

	<b>Hautes Pyrénées</b>	<b>France</b>
<b>Hommes</b>	<b>48,3 %</b>	<b>48,6 %</b>
<b>Femmes</b>	<b>51,7 %</b>	<b>51,4 %</b>

**La population des Hautes Pyrénées se caractérise ainsi par une proportion de personnes âgées bien supérieure à la moyenne nationale.**

## 3. Evolution de l'accidentologie de 2002 à 2006

### 3.1. Globalement

Entre 2002 et 2006, le bilan des accidents corporels indique 2 140 accidents occasionnant 119 tués\*, 616 blessés hospitalisés\* et 2 218 blessés légers.

C'est en moyenne par mois:  
36 accidents  
2 tués  
47 blessés

#### \* Chiffres corrigés pour 2002-2003-2004

##### ●\* Précautions à prendre avec le changement de définition au 1<sup>er</sup> janvier 2005 :

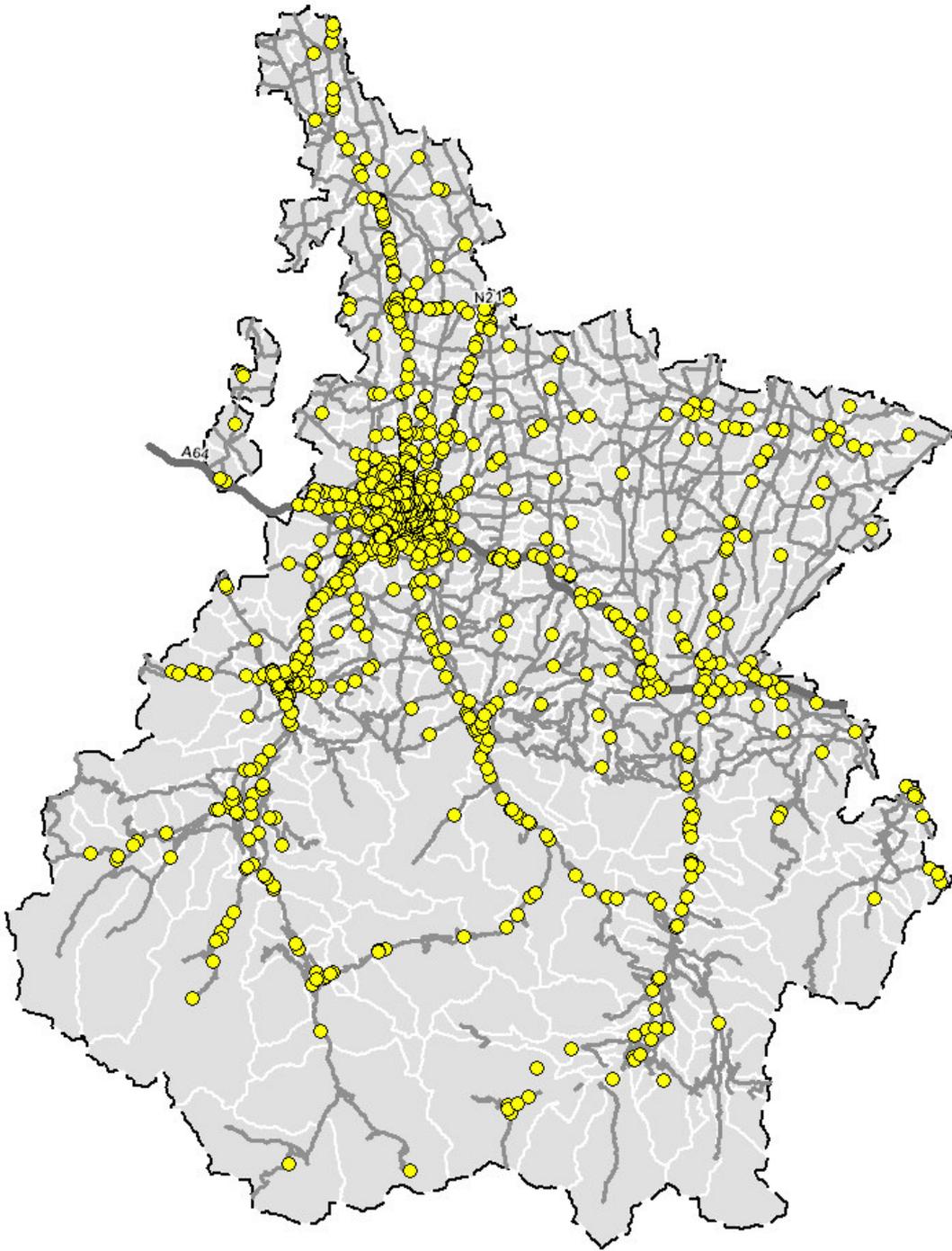
Le 1<sup>er</sup> janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé.

La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours. Il convient de rappeler que le changement de définition du blessé hospitalisé n'a été appliqué que progressivement au début de l'année 2005, un certain nombre d'unités continuant à enregistrer les blessés graves (hospitalisés plus de six jours) au cours des six premiers mois. En 2006 ces difficultés ont disparu mais les comparaisons entre les deux années peuvent être faussées.

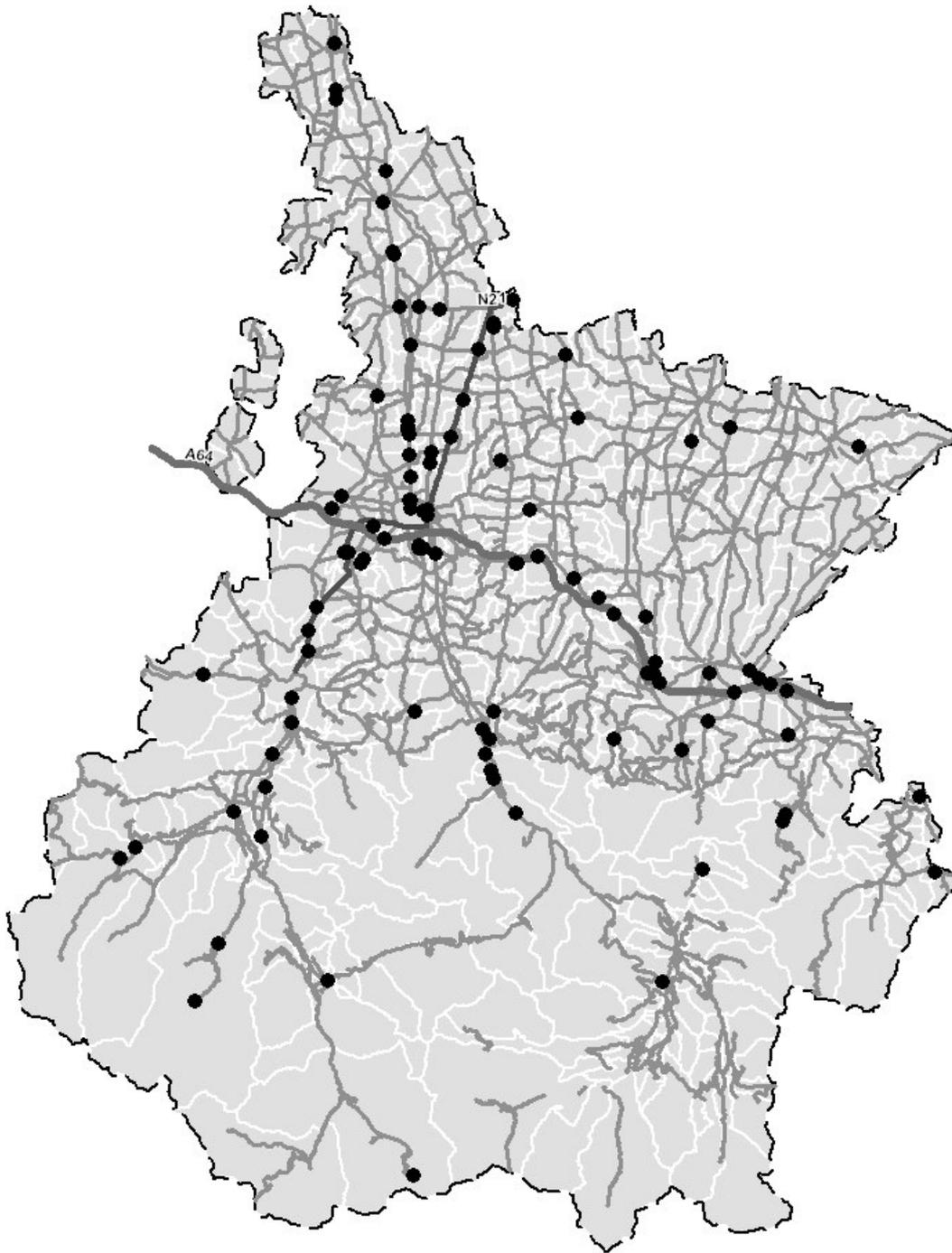
Pour les séries temporelles, il convient de prendre en compte les éléments suivants :

- pour l'évolution du nombre de tués au cours du temps, il faut multiplier, pour les années avant 2005 (2004, 2003, 2002 ...) le nombre de tués par 1,069.
- Il n'y a pas de coefficient pour passer du blessé léger au blessé non-hospitalisé et du blessé grave au blessé hospitalisé. Pour les séries temporelles de blessés, il faut raisonner en **nombre total de blessés**, en ôtant pour les années avant 2005 le nombre de blessés décédés entre le 6<sup>e</sup> et le 30<sup>e</sup> jour (soit  $1,069 \times \text{nb de tués}$ ).
- Il n'y a pas de coefficient pour avoir une continuité dans le nombre d'accidents mortels avec le changement de définition. En revanche la série des accidents corporels n'est pas impacté par le changement de définition.
- Après le 1<sup>er</sup> janvier 2005, un accident grave est un accident ayant impliqué au moins un blessé hospitalisé plus de 24h, une victime grave est une personne décédée ou hospitalisée plus de 24h.

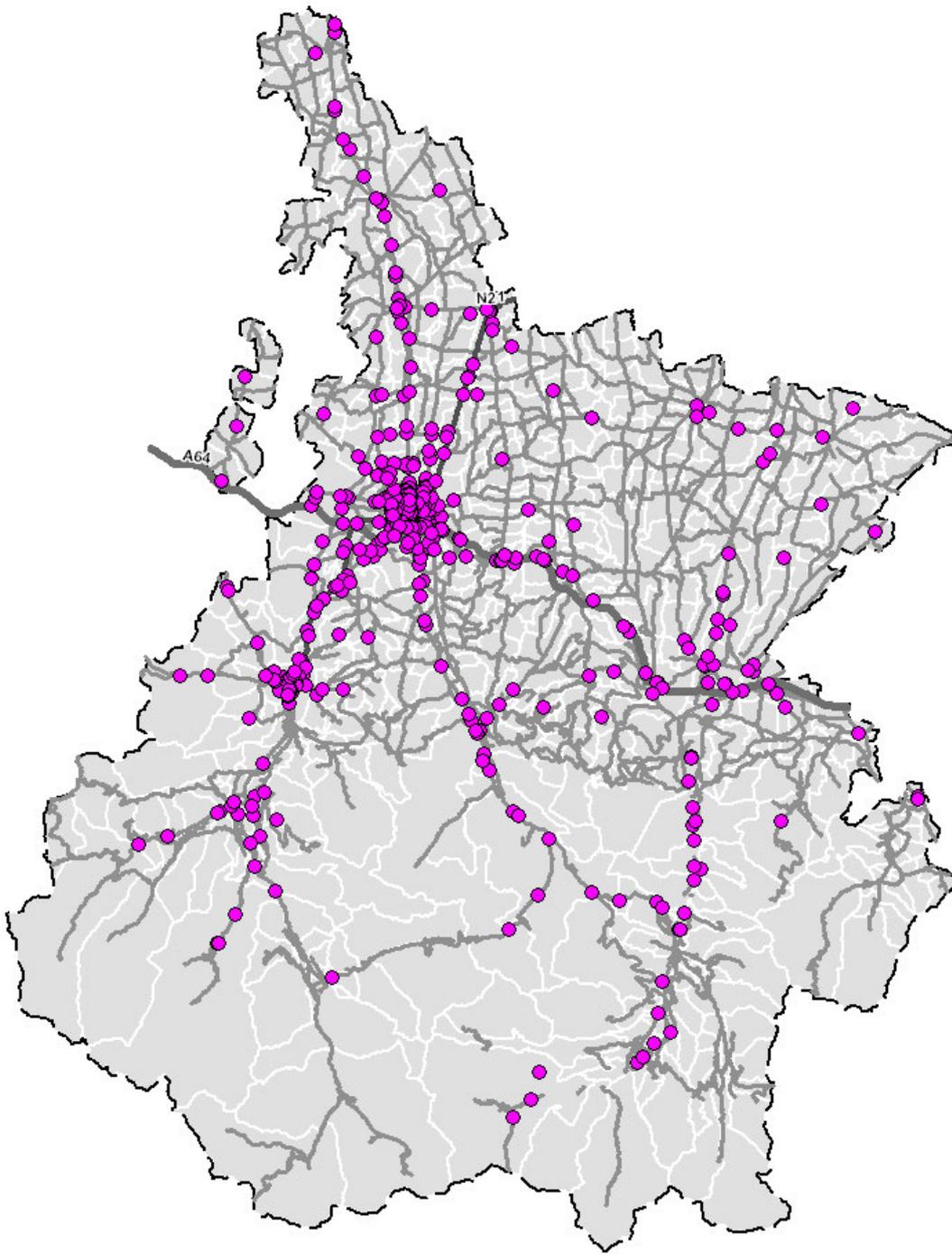
Années 2004-2006  
accidents



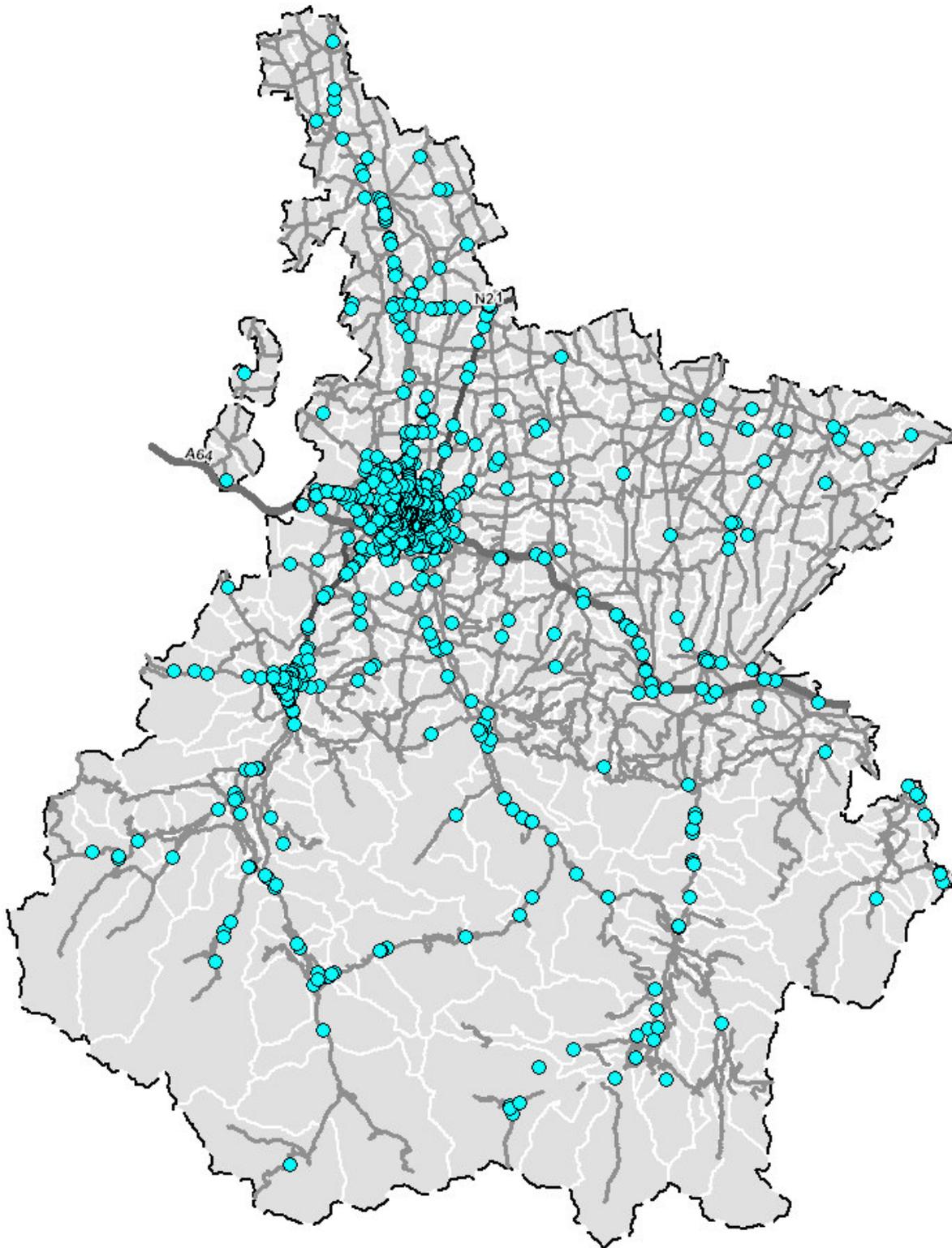
Années 2002-2006  
tués



**Années 2002-2006**  
**Bléssés hospitalisés**

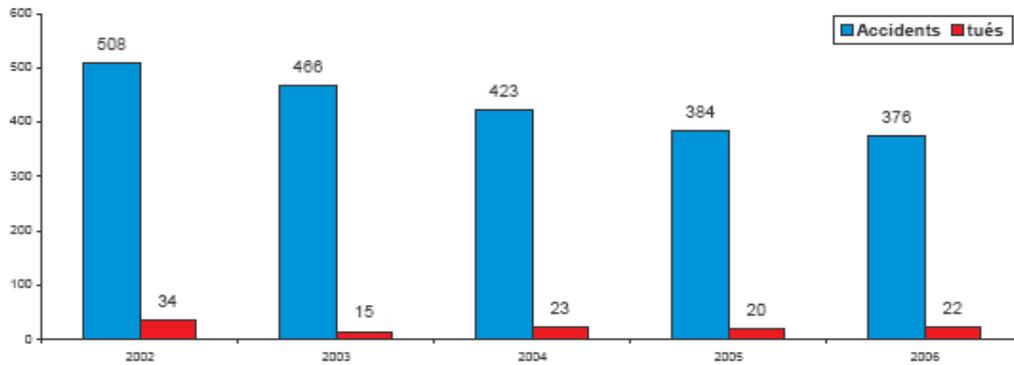


Années 2002-2006  
Blessés légers



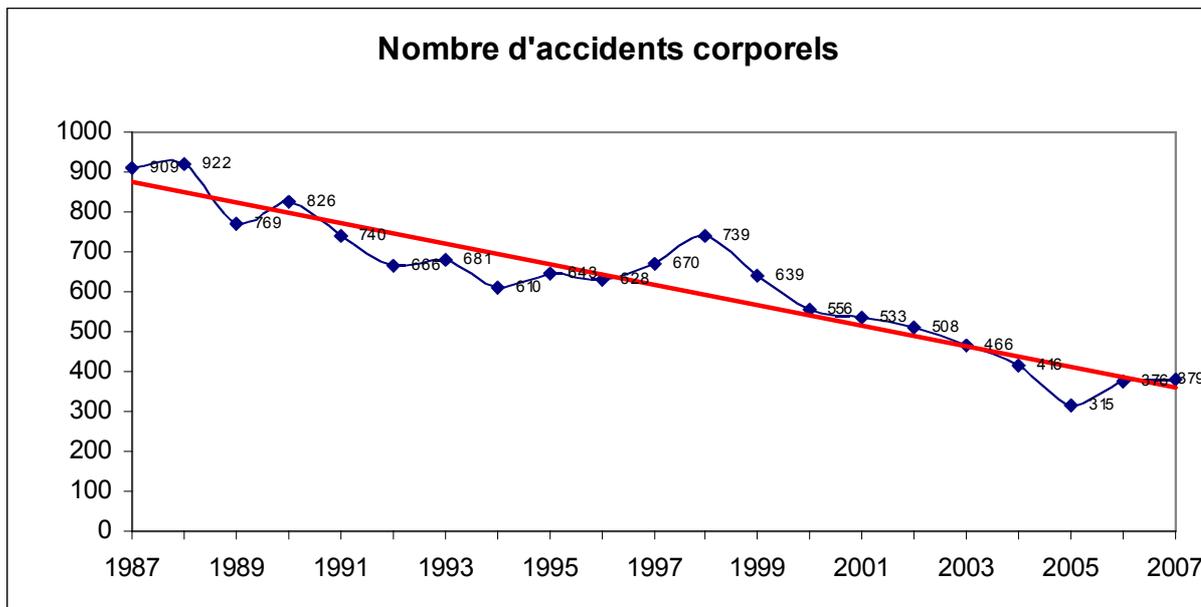
### 3.2. La tendance

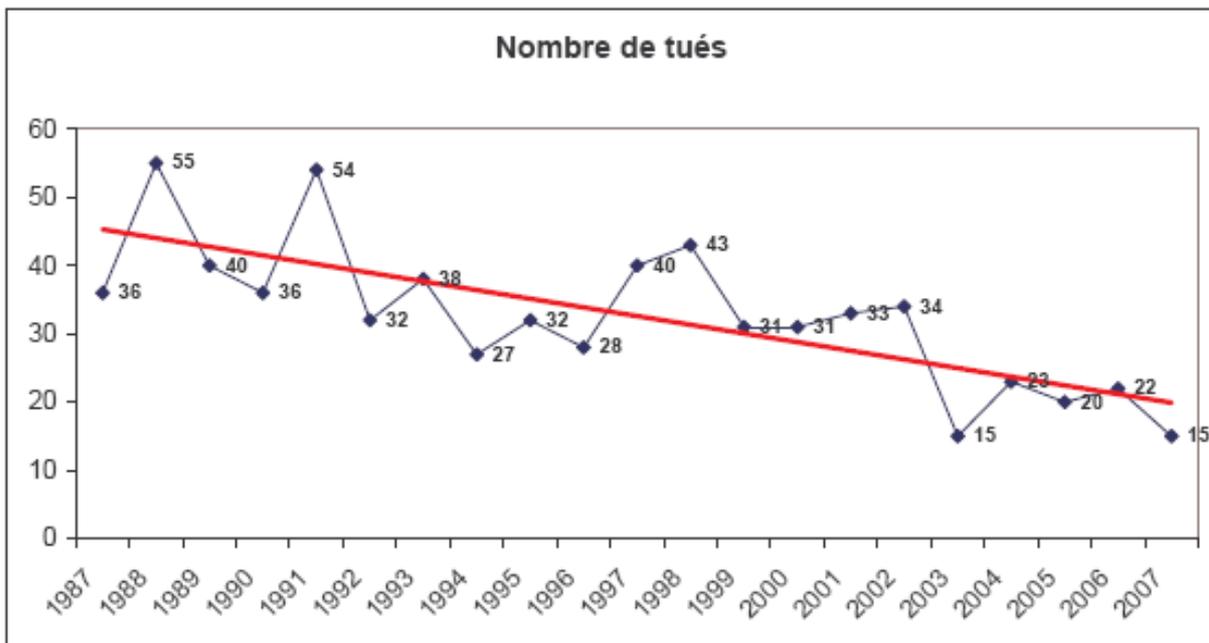
#### 3.2-1 Période 2002-2006 ( chiffres bruts non corrigés )



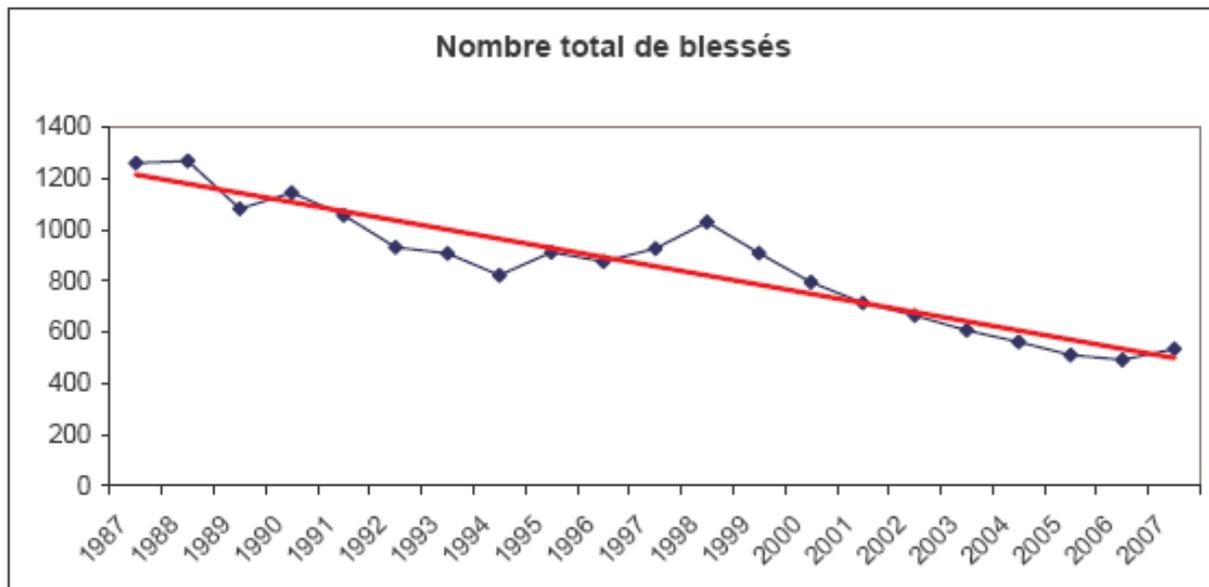
La gravité des accidents ( tués pour 100 accidents corporels) s'établit ainsi en moyenne pour la période 2002-2006 à 6,1 pour le département des Hautes Pyrénées alors que sur Midi Pyrénées cette moyenne atteint 7,9.

#### 3.2-2 Tendance sur le long terme





Sur la période 1987-2007, le nombre de tués présente en Hautes Pyrénées, à l'identique de la tendance nationale, une baisse particulièrement marquée. Cette diminution d'environ 60% est supérieure à celle constatée pour la France métropolitaine qui est de l'ordre de 55%.



### 3.3. Comparatif régional : l'IAL

Le nombre de tués par habitant varie d'un département à un autre sans que l'on puisse faire un lien direct avec le taux d'insécurité dans les différents départements. En effet, le taux de tués varie fortement entre les différents type de réseaux ( il y a par exemple environ 5 fois moins de tués par kilomètre parcouru sur autoroute que sur route de rase campagne). Le trafic peut également varier très fortement d'un département à un autre et pas forcément proportionnellement au nombre d'habitants.

De plus, au niveau d'un département, le nombre des victimes d'accidents connaît des fluctuations aléatoires d'une année sur l'autre qui sont difficiles à interpréter.

Le but de l'IAL ( indicateur d'accidentologie locale) est donc de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de réseaux ( autoroutes, rase campagne, zones urbaines) .

L'IAL compare ainsi les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux.

Exemple : un IAL de 1,30 signifie qu'il y a eu sur cinq ans 30 % de plus de tués dans le département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si le taux de risque sur le réseau intéressé avait été celui de la France.

	IAL 2002-2006
<b>Ariège</b>	<b>1,67</b>
<b>Aveyron</b>	<b>0,92</b>
<b>Haute Garonne</b>	<b>0,92</b>
<b>Gers</b>	<b>1,75</b>
<b>Hautes Pyrénées</b>	<b>1,11</b>
<b>Lot</b>	<b>1,22</b>
<b>Tarn</b>	<b>1,04</b>
<b>Tarn et Garonne</b>	<b>1,55</b>
<b>Midi Pyrénées</b>	<b>1,12</b>
<b>France entière : référence</b>	<b>1</b>

Les Hautes-Pyrénées se situent ainsi dans la moyenne de Midi Pyrénées

## 4. Accidentologie par milieu

#### 4.1 Les accidents selon l'agglomération

	Nombre d'accidents	%	Indice de gravité
Hors agglomération	539	25,2	14,1
0 à 500 h	80	3,7	13,8
501 à 2 000 h	102	4,8	6,9
2 001 à 5 000 h	223	10,4	3,6
5 001 à 20 000 h	265	12,4	2,3
20 001 à 50 000 h	731	34,2	0,8
50 001 h à 100 000 h	200	9,3	0,0
Sous-total agglomération	1601	74,8	2,4
<b>Total accidents</b>	<b>2140</b>	<b>100,0</b>	<b>5,3</b>

Les accidents les plus graves se produisent hors agglomération et plus l'agglomération est importante moins graves sont les accidents.

#### 4.2 Les accidents en agglomération

	% Hautes Pyrénées ( données 2002-2006 )	% Midi Pyrénées ( données 2006 )	% France ( donnée s 2006 )
<b>Accidents</b>	<b>74,8 ( 64,6 % sur le Grand Tarbes )</b>	<b>58</b>	<b>68,5</b>
<b>Tués</b>	<b>33,3 ( 18,4% sur le Grand Tarbes )</b>	<b>24</b>	<b>28,6</b>
<b>Blessés hospitalisés</b>	<b>62,8 ( 43,5% sur le Grand Tarbes )</b>		<b>52,4</b>
<b>Blessés légers</b>	<b>75,1 ( 70,4% sur le Grand Tarbes )</b>		<b>73,7</b>

Le département montre une part d'accidents en agglomération plus importante qu'au niveau régional et national.

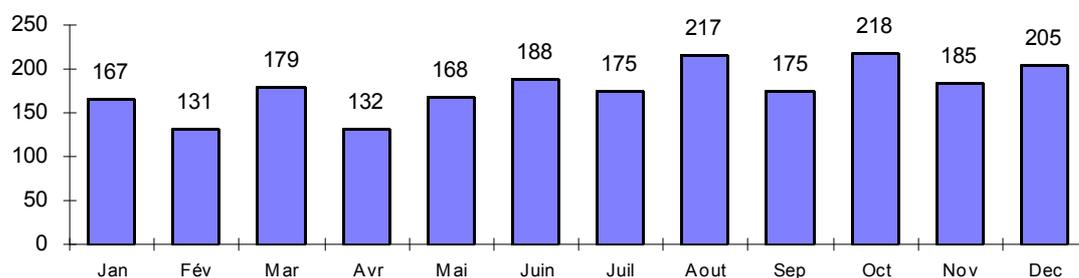
Si les accidents sont nombreux en agglomération, ils présentent une gravité bien moins marquée que hors agglomération.

Le Grand Tarbes concentre quant à lui près de 65% des accidents survenus sur le département mais seulement un peu plus de 7% des tués.

## 5. Répartition temporelle

### 5.1. Répartition par mois

- Nombre d'accidents



	% Hautes Pyrénées (données 2002-2006)	% France (données 2006)
Janvier	7,8	7,6
Février	6,1	6,3
Mars	8,4	7,5
Avril	6,2	7,8
Mai	7,8	8,4
Juin	8,8	9,5
Juillet	8,2	9
Août	10,1	7,3
Septembre	8,2	9,1
Octobre	10,2	9,4
Novembre	8,6	9,2
Décembre	9,6	8,9

On note une accidentologie plus marquée en août dans les Hautes-Pyrénées que sur le reste du territoire national. Une des explications est sans doute la forte fréquentation touristique qui se traduit par une part de véhicules hors département impliqués dans un accident qui passe de 23% en moyenne annuelle à 31% sur les mois d'août de la période.

### 5.2. Répartition par jour

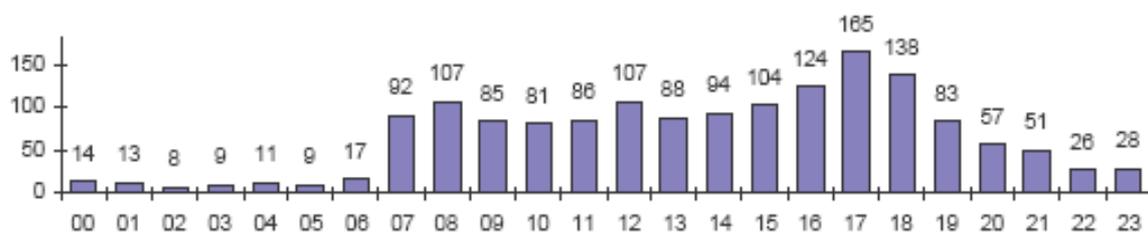
	Nombre Hautes Pyrénées	Acc/J	% Hautes Pyrénées	% France (données 2006)
Lundi	290	1,2	13.6	12.5
Mardi	315	1,3	14.7	14.5
Mercredi	293	1,2	13.7	14.2
Jeudi	326	1,3	15.2	14.2
Vendredi	373	1,5	17.4	16
Samedi	256	1,1	12.0	13.3
Dimanche	184	0,8	8.6	10.0
V.Fête	50	0,9	2.3	2.8
Fête	53	0,8	2.5	2.3

Acc / J = Nbre accid. / Nbre de jours d'un même type

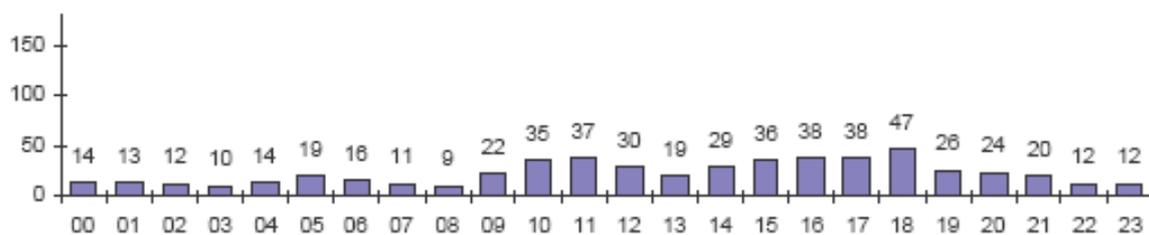
Le vendredi est un jour fort marqué par les accidents sur le département alors que le week-end et les jours de fête présentent moins d'accidents que la tendance nationale.

### 5.3. Répartition horaire

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



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



Les pics quotidiens matin midi et fin d'après midi se retrouvent de manière identique sur l'ensemble du territoire national.

## 6. Accidentologie par type de véhicule

Chiffres 2002-2006

Dans ce paragraphe, la rubrique poids lourds comprend toutes les silhouettes de P.L.

### 6.1. Les impliqués

**NB** : le total des pourcentages de chaque colonne est supérieur à 100% en raison des doubles comptes ; en effet un accident entre un véhicule léger et une moto par exemple sera compté dans chaque catégorie de véhicule.

Accidents impliquant au moins 1 ...	% Hautes-Pyrenees	gravité	% France 2006	gravité 2006
Piéton	12,8	6,2	17,2	4
Bicyclette	10,4	3,2	6,2	3,9
Cyclomoteur	19,2	1,5	17,6	2,3
Moto	9,0	6,3	21,3	4,4
V.L.	88,4	3,6	87,7	5,3
P.L.	5,0	9,2	6	10,2

Sur les Hautes Pyrénées, les accidents impliquant des piétons et, des motos sont proportionnellement moins nombreux que sur la France mais ils apparaissent beaucoup plus graves.

### 6.2. Accidents impliquant un seul véhicule

Le pourcentage d'accidents n'impliquant qu'un seul véhicule s'établit à environ 21% du total des accidents ; ce pourcentage est identique à celui constaté sur la France entière.

Ces accidents représentent près de 44% des tués et près de 25% des blessés hospitalisés.

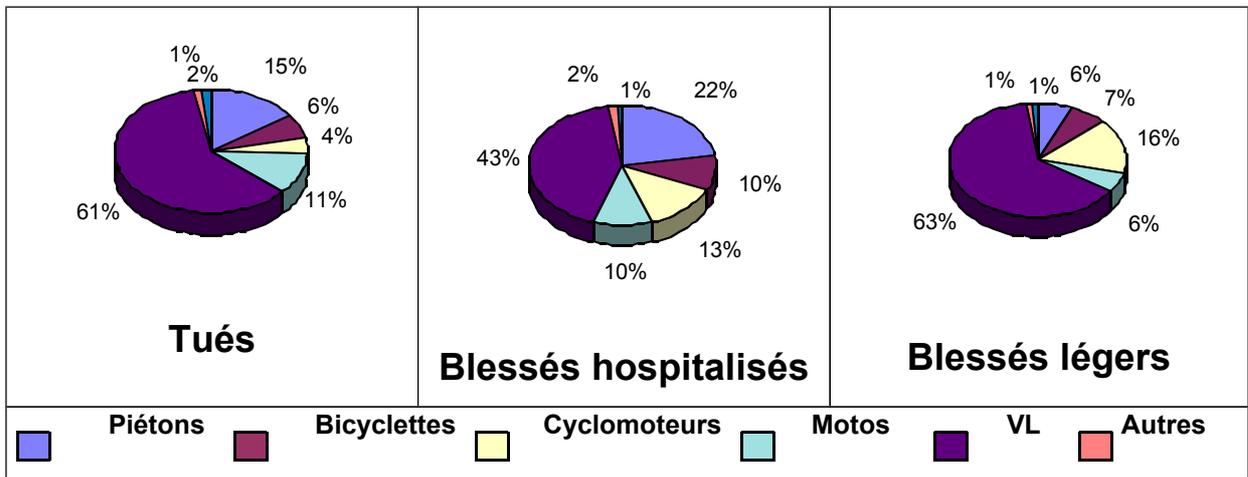
Ils se produisent à près de 55% en agglomération ( pour rappel lorsque l'on comptabilise la totalité des accidents près de 75% sont en agglomération).

Les impliqués sont essentiellement des hommes ( 69% des accidents)

Dans 52% des cas, l'accident se produit de jour et pour 77% des accidents la chaussée est normale.

Le dépistage d'alcoolémie montre que dans 20% de ces accidents, le contrôle s'avère positif.

### 6.3. Victimes par type de véhicule



**61% des tués dans les Hautes Pyrénées sont des automobilistes alors que sur la France entière ce taux est d'environ 54% . Les piétons sont par contre sur-représentés avec 15% des tués pour 12% sur l'ensemble du territoire. Les deux roues motorisées avec 16% des tués se situent en dessous de la moyenne nationale qui avoisine 23% .**

## 7. Accidentologie par classe d'âge

Chiffres 2002-2006

### 7.1. Accidentologie par classe d'âge et type d'utilisateur

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans
Piétons	Tués	2			2	13
	BG	15	4	4	36	80
	BL	24	7	5	52	51
Bicyclettes	Tués	1			1	5
	BG	2	3	11	18	25
	BL	22	11	16	66	34
Cyclomoteurs	Tués		1		3	1
	BG	2	48	14	9	7
	BL	1	214	75	44	6
Motos	Tués				12	
	BG		4	10	46	2
	BL		9	21	97	2
VL	Tués		2	13	38	15
	BG	11	5	60	130	57
	BL	94	57	296	724	212
PL	Tués				1	
	BG		1	2	7	
	BL	1		3	18	3
Autres	Tués					2
	BG				2	3
	BL	7	2	3	5	9
Total	Tués	3	3	13	57	36
	BG	30	65	101	248	174
	BL	149	300	419	1006	317

Total victimes	182	368	533	1311	527
soit en %	6,2	12,6	18,2	44,9	18,1
% population	13,5	4,6	7,3	46,5	28,1

Ce tableau se lit de trois manières : en ligne, en colonne et rapporté à la population.

- Les victimes piétons sont particulièrement nombreuses parmi les seniors et la gravité est plus marquée pour cette tranche d'âge.
- Les jeunes 14-17 ans représentent 62% des victimes pour les cyclomoteurs.
- 57% des victimes entre 0 et 13 ans le sont dans un VL en tant que passagers et 22% en tant que piétons.
- Près de 20% des tués en VL ont entre 18 et 24 ans.
- Les victimes le plus graves en moto ont plus de 25 ans
- Ramenées à la population de chaque classe d'âge, ces données montrent en Hautes Pyrénées une exposition particulièrement marquée pour les jeunes de 14 à 24 ans : 30% des victimes pour 12% de la population. La tranche 25-59 ans représente un pourcentage presque équivalent entre le ratio de la population et des victimes (46,5% pour 44,9% )

## 8. Accidentologie par objet routier

Chiffres 2002-2006

### 8.1 Accidents par réseaux:

	Nombre	%	Ig
Autoroute	37	1,7	13,5
R.N.	316	14,8	6,0
R.D.	1053	49,2	7,9
V.C. et autres	1197	55,9	1,5

La forte proportion d'accidents sur voie communale s'explique par le fait que près de 75% des accidents se situent en agglomération .

### 8.2 Accidents et intersections :

	Nombre	%	Ig
Sect. courante	1065	49,8	8,8
Inter en X	445	20,8	2,0
Inter en Y ou T	453	21,2	1,8
Giratoire	119	5,6	0,0
Autres Inter.	48	2,2	6,3
Sous total inter.	1065	49,8	1,9
Total accidents	2140	100,0	5,3

Ainsi sur le département, près de 50% des accidents se situent en intersection. Ce chiffre est bien supérieur aux données nationales qui affichent pour 2006 28% d'accidents en intersection.

### 8.3 Répartition selon le profil en long :

	Nbre d'acc	%	Ig
Plat	1862	87,0	4,0
Pente	250	11,7	8,8
Sommet de côte	23	1,1	4,3
Bas de côte	25	1,2	32,0

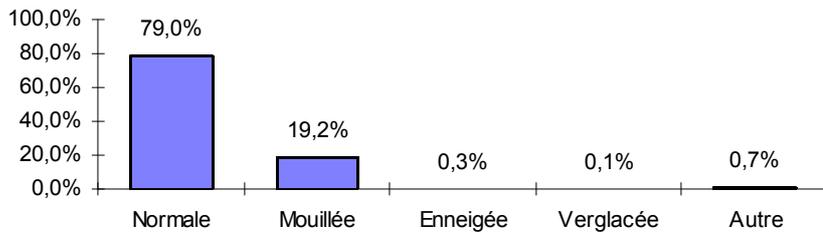
NB : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

### 8.4 Répartition selon le profil en plan :

	Nbre d'acc	%	Ig
<b>Partie rectiligne</b>	<b>1816</b>	<b>84,9</b>	<b>4,6</b>
<b>Courbe à gauche</b>	<b>211</b>	<b>9,9</b>	<b>4,3</b>
<b>Courbe à droite</b>	<b>212</b>	<b>9,9</b>	<b>7,5</b>
<b>en S</b>	<b>32</b>	<b>1,5</b>	<b>9,4</b>

NB : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

### 8.5 Répartition selon l'état de la chaussée :



**Bien que département de montagne accueillant un tourisme lié aux sports d'hiver, les Hautes Pyrénées présentent très peu d'accidents sur chaussée enneigée ou verglacée**

## 9. Accidentologie sur le Grand Tarbes

Chiffres 2002-2006

Le Grand Tarbes comprend les communes de Tarbes, Bours, Orleix, Aureilhan, Bordères sur Echez, Ibos, Séméac, Soues, Laloubère, Odos et Sarrouilles.

Dans ce paragraphe il s'agit de tous les réseaux : national, départemental et communaux.

Comme évoqué dans les chapitres précédents, le Grand Tarbes, du fait de la concentration de la population et des trafics engendrés, représente une part importante de l'accidentologie des hautes Pyrénées.

### 9.1 Répartition des accidents selon le mode de transport :

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.
piéton	172	12,4
cycle	167	12,1
2R motorisé < 50 cm3	310	22,4
2R > = 50 cm3	114	8,2
VL ou VU	1224	88,4
poids lourd	47	3,4
transport en commun	9	0,7
tramway et train	2	0,1
autre mode	11	0,8

### 9.2 Répartition des victimes selon le mode transport :

VICTIMES	Nbre tués	Nbre total blessés	Nbre BH	TOTAL
piéton	6	186	96	192
cycle	2	156	37	158
2R motorisé < 50 cm3	0	333	36	333
2R > = 50 cm3	4	111	25	115
VL ou VU	9	1013	72	1022
poids lourd	0	18	3	18
transport en commun	0	0	0	0
Tramway et train	0	0	0	0
autres modes	0	11	1	11

### 9.3 Circonstances de l'accident :

	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Dont blessés hospitalisés
<b>En intersection</b>	<b>871</b>	<b>63,1</b>	<b>7</b>	<b>1169</b>	<b>162</b>
<b>Hors intersection</b>	<b>509</b>	<b>36,9</b>	<b>14</b>	<b>652</b>	<b>106</b>
<b>De jour</b>	<b>1067</b>	<b>77,1</b>	<b>12</b>	<b>1395</b>	<b>198</b>
<b>De nuit</b>	<b>317</b>	<b>22,9</b>	<b>9</b>	<b>433</b>	<b>72</b>

Les accidents sur l'agglomération concernent essentiellement des VL ( à plus de 88%) mais les automobilistes ne représentent que moins de 43% des tués. Les piétons sont particulièrement touchés ( plus de 28% des tués) ainsi que les motos (19% des tués). Les accidents des deux roues motorisées de moins de 50cm<sup>3</sup> sont nombreux ( plus de 22% du total) mais les victimes sont essentiellement des blessés légers.

## 10. Accidentologie des piétons

Chiffres 2002-2006

Les victimes piétons sont sur le département sur-représentées ( voir chiffres du chapitre6 ). Les données suivantes permettent de mieux cerner les particularités de ces accidents.

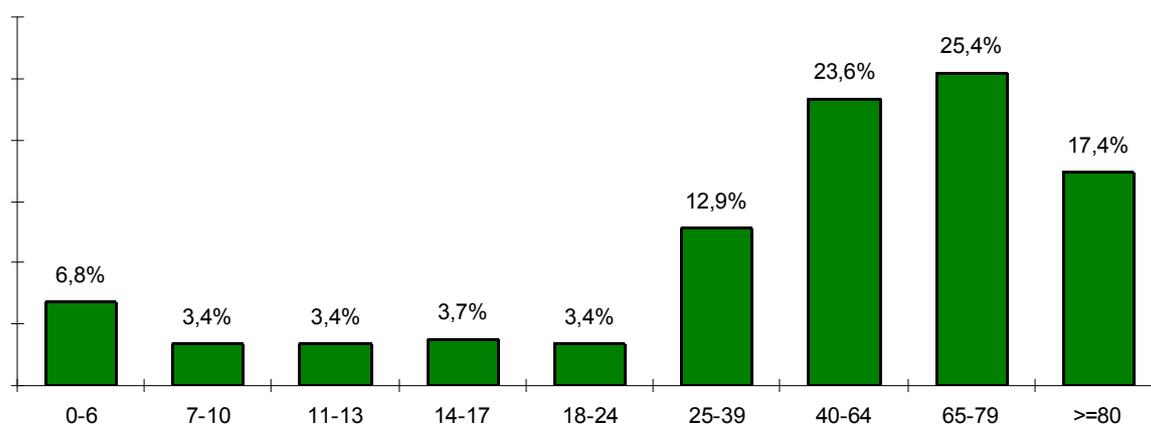
### 10.1. Type de conflit :

Piéton contre :	% accident
Bicyclette	1,5
Cyclo	5,9
Moto	2,6
VL	87,5
PL	0,7
Autre	1.8

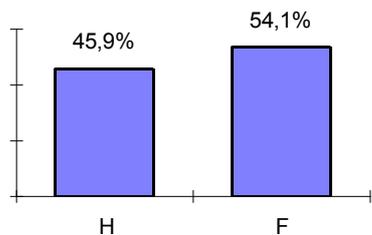
### 10.2. Présumés responsables :

Catégorie d'usager	% accidents
Piéton	23,2
Bicyclette	1,6
Cyclomoteur	4,2
Moto	2,6
VL	66,8
PL	0,5
Autre	1,1

### 10.3. Impliqués selon l'âge :



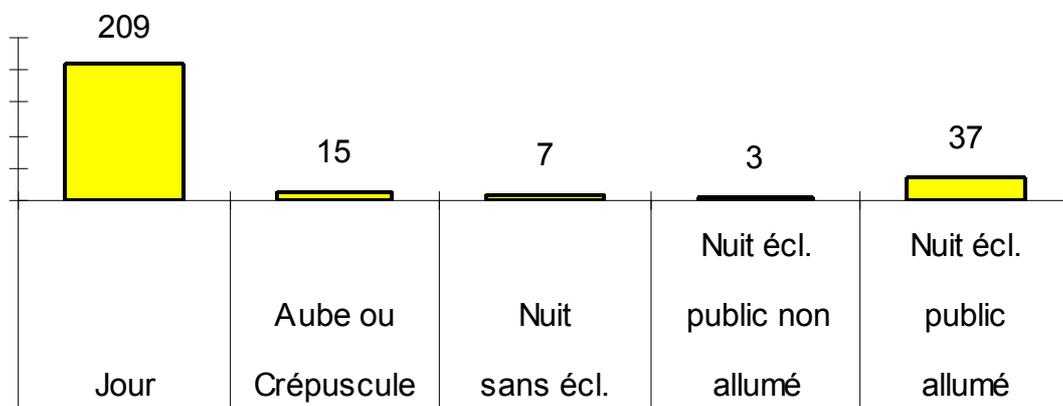
#### 10.4. Répartition selon le sexe :



#### 10.5. Localisation des accidents

hors agglomération	6,3%
agglomération de - de 5 000 h	15,1%
agglomération de - de 20 000 h	22,5%
agglomération au delà de 20 000 h	56,1%

#### 10.6. Conditions de luminosité



**L'accident impliquant un piéton se produit essentiellement en agglomération et dans des conditions de luminosité satisfaisante.  
Les personnes de plus de 65 ans représentent plus de 43% des victimes.**

## 11. Accidentologie des deux roues motorisées

Chiffres 2002-2006

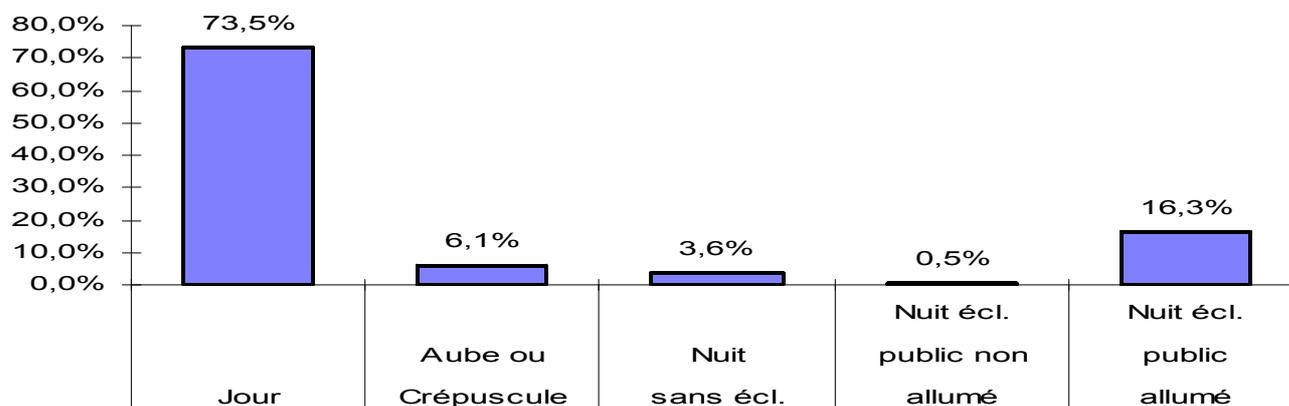
<b>Accidents *</b>	<b>598</b>	<b>28% total des accidents</b>
<b>Tués°</b>	<b>19</b>	<b>16% total des tués</b>
<b>Blessés hospitalisés</b>	<b>157</b>	<b>25,4% total des BH</b>
<b>Blessés légers</b>	<b>527</b>	<b>23,8% total des BL</b>

\*dont 68% de moins de 50 cm<sup>3</sup>

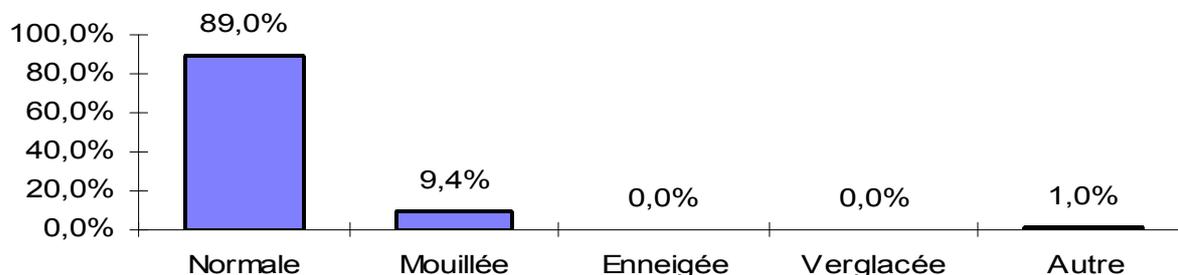
° dont 65% de plus de 50 cm<sup>3</sup>

Les motocyclistes représentent environ 16% du total des tués sur le département. Nous n'avons pas de données trafic spécifiques aux motos sur le département mais au niveau national nous savons que les motocyclistes ne représentent qu'environ 1% de l'ensemble des kilomètres parcourus en France.

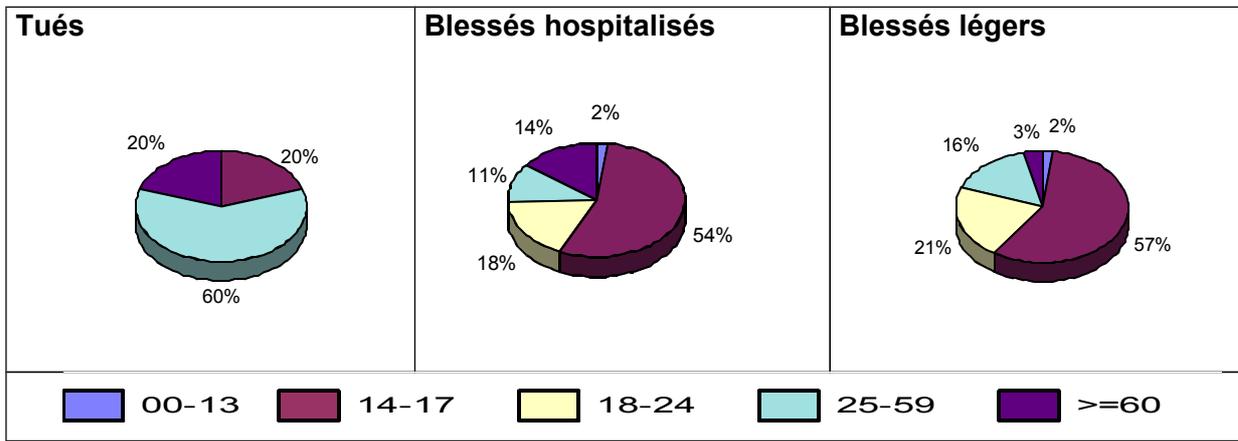
### - Luminosité (en % d'accidents) - 50cm<sup>3</sup>



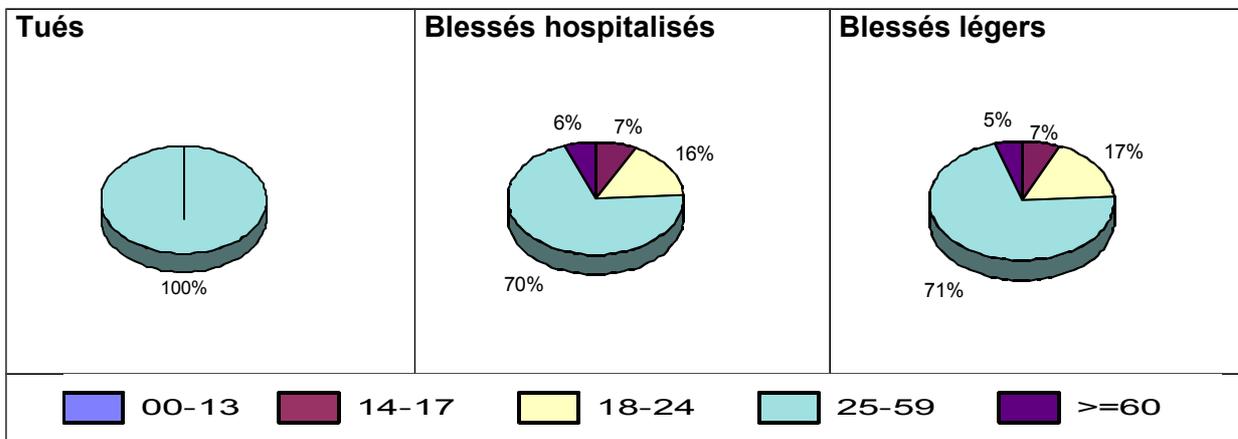
### - Etat de la surface (en % d'accidents) +50cm<sup>3</sup>



### Gravité selon l'âge des victimes deux roues de moins de 50cm3



### Gravité selon l'âge des victimes deux roues de plus de 50cm3



**La majorité des accidents concerne les deux roues de moins de 50cm3 mais les accidents graves touchent essentiellement des deux roues de plus de 50cm3.**

## 12. Alcoolémie

Chiffres 2002-2006

Les valeurs concernant l'alcoolémie sont celles des accidents dont au moins un des conducteurs présente un taux illégal : ce n'est donc pas forcément le conducteur responsable de l'accident.

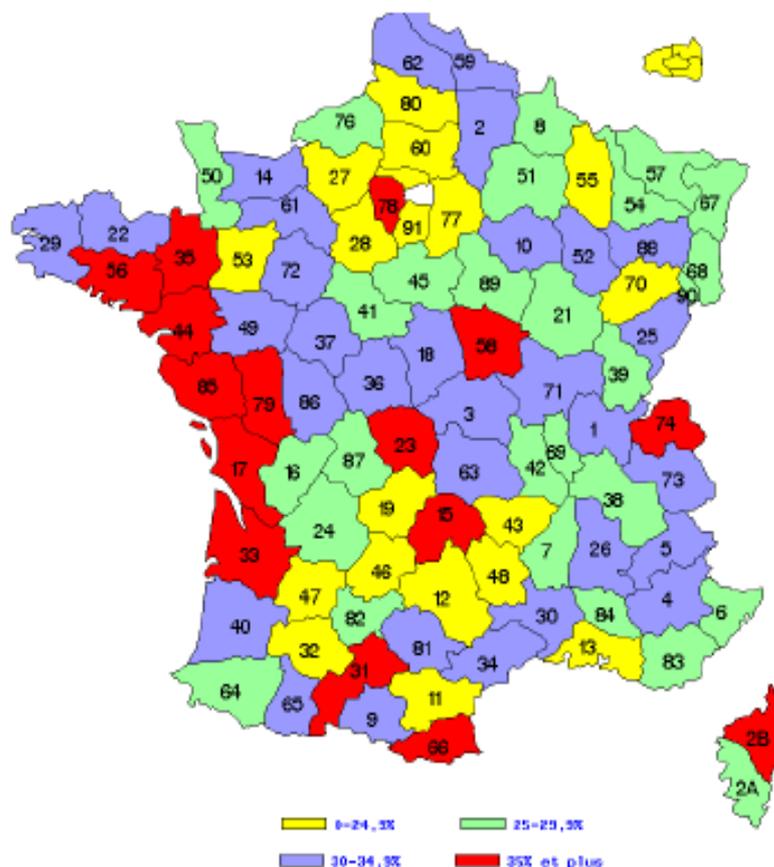
Elles sont basées sur les fiches BAAC et il faut savoir que pour un certain nombre d'accidents, l'alcoolémie des conducteurs impliqués n'est pas renseignée sur la fiche BAAC au moment de l'envoi.

### 12.1 Accidentologie globale

accidents	170	8% du total des accidents
tués	35	29,4% du total des tués
blessés hospitalisés	57	9% du total des BH
blessés légers	161	7% du total des BL

### Cumul 2002–2006 : proportion d'accidents mortels avec alcool par départements

Source : ONISR, fichier des accidents



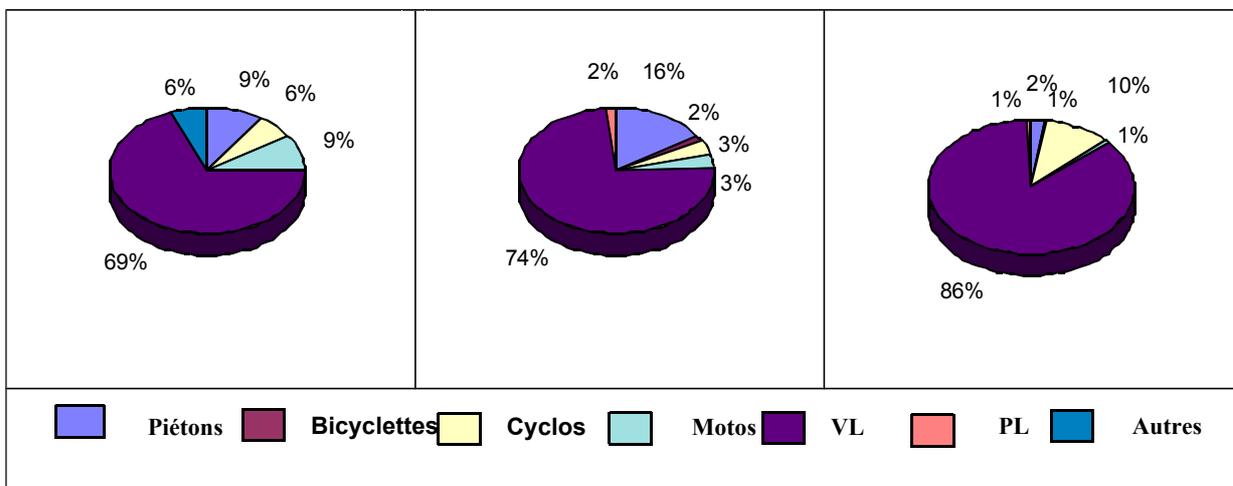
La gravité des accidents avec alcoolémie est donc particulièrement marquée en Hautes Pyrénées

## 12.2. Les conflits :

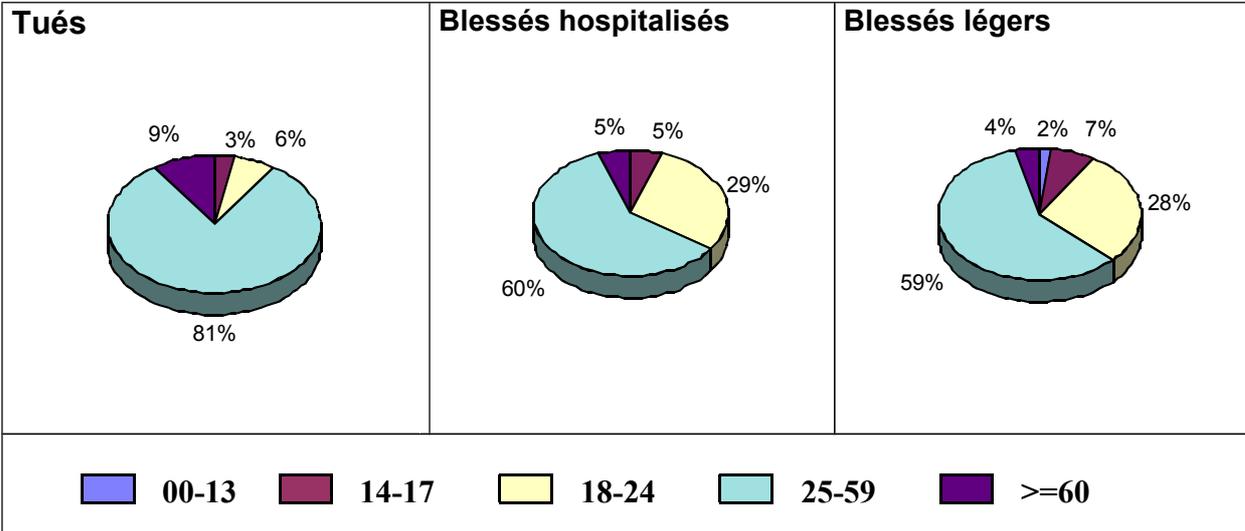
		Piéton	Bicyclette	Cyclo	Moto	VL	PL	Autre
Bicyclette	Nbre	1	0					
	%	0,6	0,0					
Cyclo	Nbre	0	0	0				
	%	0,0	0,0	0,0				
Moto	Nbre	0	0	0	1			
	%	0,0	0,0	0,0	0,6			
VL	Nbre	13	1	5	3	54		
	%	7,6	0,6	2,9	1,8	31,8		
PL	Nbre	0	0	1	0	4	0	
	%	0,0	0,0	0,6	0,0	2,4	0,0	
Autre	Nbre	0	0	0	0	1	0	0
	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0
Véhicule seul sans piéton	Nbre		1	12	2	74	1	1
	%		0,6	7,1	1,2	43,5	0,6	0,6

Les accidents avec alcoolémie impliquent essentiellement des VL ;VL contre VL mais surtout VL seul dans 43,5% du total des accidents.

## 12.3. Répartition des victimes selon le mode de locomotion :



## 12.4. Répartition des victimes selon l'âge :



**La gravité des accidents avec présence d'alcool montre que la lutte contre l'alcool au volant reste un enjeu fort du département.**