

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE



## DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2023 - 2027 POUR L'ARIÈGE

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE **VIVRE,  
ENSEMBLE**



PRÉFET  
DE L'ARIÈGE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Ariège**  
PYRENEES  
*le Département* 09





# Sommaire

## Préface

<b>I- Le cadre général de la démarche.....</b>	<b>8</b>
1- Contexte national et objet du DGO.....	8
2- Retour sur le DGO 2018-2022.....	9
2.a. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	9
2.b. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	11
2.c. Suivi des actions de contrôle-sanction.....	11
3- La démarche d'élaboration du DGO 2023-2027.....	12
<b>II- Accidentalité de l'Ariège.....</b>	<b>15</b>
1- Présentation du département.....	15
1.a. Situation géographique.....	15
1.b. Population et démographie.....	16
1.c. Réseau routier.....	17
1.d. Territoires de comparaison pour l'analyse de l'accidentalité.....	19
2- Accidentalité et mortalité routière 2017-2021.....	20
2.a. Evolution de l'accidentalité et de la mortalité routière.....	20
2.b. Caractérisation des accidents 2017-2021.....	21
3- Détermination des enjeux.....	26
3.a. Enjeux nationaux et enjeux facultatifs.....	26
3.b. Critères de détermination des enjeux.....	26
3.c. Les enjeux en Ariège.....	27
<b>III- Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....</b>	<b>31</b>
1- Orientations d'actions transversales : la connaissance.....	31
2- Enjeu « Les deux-roues motorisés ».....	31
2.a. Accidentalité particulière.....	31
2.b. Orientations d'actions.....	32
3- Enjeu « Les conduites à risques ».....	34
3.a. Accidentalité particulière.....	34
3.b. Orientations d'actions.....	39
4- Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite douce ».....	41
4.a. Accidentalité particulière.....	41
4.b. Orientations d'actions.....	43
5- Enjeu « Le risque routier professionnel ».....	45
5.a. Accidentalité particulière.....	45
5.b. Orientations d'actions.....	46
<b>IV- Suivi et évaluation du DGO.....</b>	<b>48</b>
1- Suivi de l'accidentalité départementale.....	48
2- Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR.....	48
<b>V- Annexes.....</b>	<b>49</b>
1- Comité technique (compte-rendu des réunions).....	49
1.a. Composition.....	49
1.b. Formalisation des orientations d'actions.....	49
2- Comité de pilotage (compte-rendu des réunions).....	51
2.a. Composition.....	51
2.b. Validation des enjeux et des orientations d'actions.....	51
3- Sigles et définitions.....	53



# Préface

Dans un contexte de hausse de l'accidentalité ces dernières années dans le département, et en particulier depuis 2018, une mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux est indispensable pour réduire fortement le nombre de personnes tuées et gravement blessées sur nos routes.

L'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) 2023-2027, document cadre pour l'action départementale de lutte contre l'insécurité routière, a permis de mobiliser largement les partenaires départementaux et de partager l'analyse de l'accidentalité. À partir de là, il s'agissait d'identifier les enjeux majeurs pour le département et de réfléchir collégialement aux leviers mobilisables pour améliorer la sécurité routière en Ariège.

En complément des mesures prises au niveau national portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuels ou encore les conditions de circulation, l'action départementale est essentielle et doit reposer à la fois sur de la sensibilisation et des actions de prévention, mais aussi des actions de contrôles en lien avec la mise en œuvre de sanctions adaptées aux délits routiers rencontrés. Même si les comportements et les conduites à risques sont en cause dans la très grande majorité des cas, il importe également de sécuriser autant que possible l'infrastructure routière.

Ainsi, et pour les quatre enjeux majeurs retenus, à savoir : les conduites à risques, les deux-roues motorisés, les modes doux et le risque routier professionnel, la réflexion menée avec les partenaires locaux sur la mobilisation de ces différents leviers a abouti à la validation de 52 orientations d'actions, qui seront déclinées notamment dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) et plans départementaux de contrôles routiers (PDCR).

Nous remercions tous ceux qui, dans le cadre des comités technique et de pilotage constitués des services de l'État, des services du conseil départemental de l'Ariège et des collectivités territoriales, d'élus, de membres des associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière ou partenaires, de représentants d'entreprises, de bénévoles, ont contribué à cette réflexion stratégique et s'engagent dans ce cadre à porter des actions pour réduire l'insécurité routière en Ariège.

Foix, le 19 JUIL. 2023

La préfète



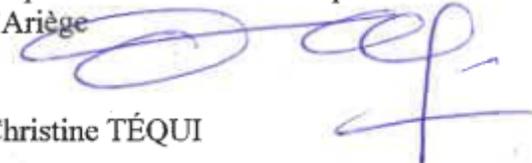
Sylvie FEUCHER

Le procureur de la République



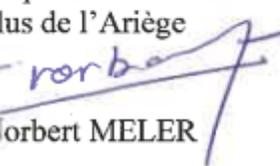
Olivier MOUYSSET

La présidente du conseil départemental de l'Ariège



Christine TÉQUI

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



Norbert MELER





# I- Le cadre général de la démarche

## I- Contexte national et objet du DGO

Avec près de 3 000 décès par an et 20 000 blessés au niveau national, la sécurité sur nos routes demeure un **enjeu majeur pour la sécurité de nos concitoyens**.

La politique nationale de sécurité routière a pour objectif de réduire l'accidentalité corporelle sur les routes et, de fait, le nombre de personnes tuées et blessées sur les routes. Elle répond à plusieurs enjeux :

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour 1 personne tuée sur les routes, on estime à 7 celles qui sont gravement blessées ; au-delà du nombre de personnes impliquées dans un accident, le nombre de victimes indirectes est bien plus conséquent.

- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes ;

- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière en France étant estimé à 46,3 milliards d'euros en 2021, soit 1,9% du PIB. Ce coût estimé comprend les coûts marchands directs (frais médicaux, coûts matériels...), les coûts marchands indirects (perte de production futures, arrêt d'activité...) et les coûts non marchands fondés sur la jurisprudence des compagnies d'assurance (préjudice moral...).

Au regard de ces enjeux majeurs, l'État consacre chaque année plus de 3,4 milliards d'euros au financement de la politique de sécurité routière.

En complément des actions nationales, la déléguée interministérielle à la sécurité routière a, par circulaire datée du 25 mai 2022, demandé aux préfets de département d'élaborer un Document Général d'Orientations (DGO) sur la sécurité routière 2023-2027.

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

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

**Objectif : réduire le nombre de victimes sur nos routes**

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

## **2- Retour sur le DGO 2018-2022**

### **2.a. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu**

Cinq enjeux avaient été retenus dans le DGO 2018-2012 pour le département de l'Ariège :

Les 4 enjeux nationaux :

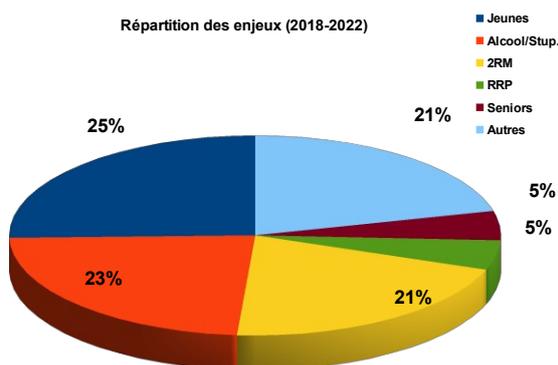
- le risque routier professionnel,
- les "substances psychoactives" (alcool et stupéfiants),
- les jeunes,
- les seniors.

Et un enjeu local :

- les deux-roues motorisés.

**Cinq enjeux en Ariège pour 2018-2022**

Sur la période 2018-2022, 79% des actions de prévention réalisées dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) ont été orientées vers ces 5 enjeux. Les quelques actions hors enjeu du DGO concernent la vitesse et la sensibilisation des cyclistes, les campagnes de fin d'année liées à l'éclairage des véhicules.



**79 % des actions réalisées dans le cadre du PDASR sur la période 2018-2022 orientées vers les 5 enjeux définis dans le DGO**

Sur la période 2018-2022, 108 actions ont été réalisées. Seulement 4 actions ont pu être réalisées en 2020, en raison du contexte sanitaire. En 2021 et 2022, le nombre d'actions est resté en dessous du niveau avant Covid.

	Nombre d'enjeux concernés par les actions*				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Jeunes</b>	19	20	1	12	12
<b>Alcool/Stup.</b>	20	15	2	11	11
<b>2RM</b>	14	15	1	11	11
<b>RRP</b>	2	3	2	3	2
<b>Seniors</b>	5	3	0	2	2
<b>Autres</b>	19	17	8	3	6
	<b>31</b>	<b>37</b>	<b>4</b>	<b>18</b>	<b>18</b>

**Une période 2018-2022 marquée par la crise sanitaire, qui a fortement contraint l'action de prévention**

\* Les actions concernant plus d'un enjeu sont comptées plusieurs fois

- Le **risque routier professionnel** était un nouvel enjeu du DGO 2018-2022. Fin 2017, les entreprises les plus importantes du département ont été invitées à s'engager pour la sécurité routière. 18 entreprises ont signé la charte « 7 engagements pour une route plus sûre ». Des actions fortes ont alors été menées avec notamment l'organisation d'un colloque sur le risque routier professionnel en 2019 et, dans la foulée, la création d'un « club entreprises sécurité routière » qui vise à développer localement une coopération active autour de la prévention routière.
- Le thème des **substances psychoactives** a été systématiquement abordé dans les actions de prévention et ce, pour toutes les tranches d'âges susceptibles de conduire un véhicule motorisé, qu'il s'agisse d'un véhicule léger, d'un scooter ou d'une motocyclette. La création d'un Escape Game « Retour de soirée » par le Réseau Canopée a notamment permis d'enrichir la palette des outils proposés par la coordination auprès des porteurs de projets et rencontre un franc succès.
- Les **jeunes** sont concernés par 25 % des actions réalisées, d'autant que ce chiffre est à majorer, car suivant le type d'ateliers mis en place, une partie de l'action a été imputée sur les autres enjeux, particulièrement l'alcool et les deux-roues motorisés. Certains établissements scolaires, notamment collèges et lycées sont fortement et régulièrement investis dans ces journées d'actions de sensibilisation. En 2018, un premier grand forum à destination des jeunes a été organisé en Ariège. 800 élèves et 27 établissements (collèges, lycées et établissements périscolaires) ont participé à cette action.
- Les **seniors** sont quant à eux sensibilisés régulièrement par le biais de journée de prévention, avec de nombreux ateliers dont un rappel du code de la route effectué dans la mesure du possible avec la présence d'un ou deux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, une sensibilisation aux conséquences du vieillissement avec un gériatre ou encore un atelier sur le remplissage des constats amiable, entre autres. La mobilisation des clubs seniors reste essentielle à ce niveau.
- Pour les **deux-roues motorisés**, les actions de prévention sont ciblées en milieu scolaire vers les collégiens (à partir de la classe de 4<sup>e</sup>) et les utilisateurs potentiels de scooters. Deux actions phares sont réalisées chaque année sur le département pour les motards : l'organisation d'une « Journée Sécurité Motos » et l'animation d'une journée de sensibilisation appelée « Relais virolos » à l'occasion du passage des motocyclistes se rendant au grand prix de Barcelone (plus de 400 motards visitent le stand chaque année).

**Plusieurs actions phares, à destination des jeunes, des entreprises et des deux roues motorisés**

**Une période 2018-2022 marquée par la crise sanitaire, qui a fortement contraint l'action de prévention**

**2.b. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu**

Pour la période 2018-2022, le total des crédits alloués au département au titre du PDASR s'élève à 267 597 €.

DOTATIONS				
2018	2019	2020	2021	2022
55633	56881	41336	56627	57120

**Dotation de  
267 597 € au titre  
du PDASR**

198 298 € ont permis de subventionner les actions de sécurité routière dont :

- 70 230 € pour l'enjeu "jeunes",
- 16 200 € pour l'enjeu "substances psychoactives",
- 10 062 € pour l'enjeu "deux-roues motorisés",
- 22 068 € pour l'enjeu "risque routier professionnel",
- 2 544 € pour l'enjeu "seniors",
- 77 194 € pour autres enjeux.

	Coût des actions				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Jeunes</b>	20014	21137	865	14783	13431
<b>Alcool/Stup.</b>	5200	3500	3000	3000	1500
<b>2RM</b>	1696	3679	70	600	4017
<b>RRP</b>	900	7793	3800	4929	4646
<b>Seniors</b>	850	144	0	550	1000
<b>Autres</b>	14730	14306	9282	18159	20717
	<b>43390</b>	<b>50559</b>	<b>17017</b>	<b>42021</b>	<b>45311</b>

**198 298 € dédiés  
aux actions de  
prévention**

**2.c. Suivi des actions de contrôle-sanction**

Durant la période 2018-2022, les actions en matière de répression, de réponse administrative et pénale se sont intensifiées.

Les forces de l'ordre ont notamment effectué 157 725 dépistages alcoolémie dont 2434 positifs (1,5 %), 15 031 dépistages stupéfiants dont 2050 positifs (14 %) et relevés 9152 excès de vitesse. Les forces de l'ordre ont effectué 2865 rétentions de permis de conduire. Le nombre d'infractions graves génératrices d'accidents a été de 22 249. Au total, 216 381 h consacrées à l'activité sécurité routière.

**Plus de 216 000 h  
consacrées à la  
sécurité routière**

Le parc des radars automatiques a été renforcé et/ou modernisé. En 2018 et 2019, 3 itinéraires contrôlés par panneaux leurres ont été créés : 5 emplacements pouvant accueillir un radar autonome, également appelé "radar chantier", ont été définis sur l'itinéraire Tarascon-sur-Ariège - L'Hospitalet-près-l'Andorre par la RN

**Plus d'un demi-  
million de messages  
d'infractions**

## DGO 2023-2027 Ariège

---

20 et 5 autres sur l'itinéraire Saint-Paul-de-Jarrat - limite de l'Aude par la RD 117. 2 radars autonomes effectuent des rotations toutes les 3 semaines sur ces 2 itinéraires. 6 radars fixes ont été remplacés par des radars tourelles et un radar fixe a été remplacé par un radar discriminant double face sur l' A 66. Au total 517 117 messages d'infraction ont été relevés au titre du contrôle sanction automatisé soit une hausse de 75 % par rapport à la période 2012-2016.

**relevés par les radars automatiques**

Les diverses possibilités offertes en matière pénale (composition pénale, ordonnance pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité avec ou sans déferrement, tribunal correctionnel, comparution immédiate...) ont permis d'apporter des réponses rapides, des poursuites devant le tribunal correctionnel et des poursuites dites accélérées comme c'est le cas de la comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité avec déferrement, et de la comparution immédiate.

3025 suspensions administratives ont été prononcées durant cette période avec une hausse plus marquée des suspensions pour conduite sous l'emprise de stupéfiants les dernières années. 2021 marque également le début de la mise en œuvre du contrôle par éthylotest anti-démarrage (EAD) : 24 arrêts, obligeant les conducteurs non récidivistes présentant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 g/l de sang et inférieur ou égal à 1,8 g/l de sang à ne conduire que des véhicules équipés d'un EAD, ont été pris en 2021 (0 en 2020).

**2021 : début de la mise en œuvre de l'éthylotest anti-démarrage**

### **3- La démarche d'élaboration du DGO 2023-2027**

---

L'élaboration du DGO comprend 7 étapes distinctes dont il convient de s'attacher tout particulièrement à assurer la coordination et la cohérence entre elles.

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

Le lancement de la démarche d'élaboration du DGO a été initié par un courrier de la préfète en date du 26 octobre 2022 envoyé à une liste de partenaires pressentis pour la constitution du comité technique et du comité de pilotage, proposée par la DDT et validée par le directeur de cabinet.

**Une importante mobilisation des acteurs locaux pour participer aux COTEC et COFIL**

Ces différents acteurs (liste ci-dessous) ont été sollicités pour se positionner dans ces comités.

## DGO 2023-2027 Ariège

Structure	Comité de pilotage	Comité technique
Préfecture	La préfète et/ou le directeur de cabinet	
DDT	Le directeur	Le chef de la cellule éducation sécurité routière La coordinatrice SR L'observatoire départemental de l'insécurité routière
Tribunal judiciaire	La procureur de la République	
Conseil Départemental de l'Ariège	La présidente	Un technicien
DIR Sud-Ouest	Le directeur	Un technicien
Vinci Autoroutes ASF	Le directeur	
CARSAT	Le directeur	
SAMU 09	Le directeur	
SDIS 09	Le directeur	Un technicien
Unité d'Accueil des Victimes	La directrice	
DDSP	La directrice	Un représentant
Gendarmerie	Le commandant du groupement	Un représentant
Unité Zonale Motorisée des CRS	Le directeur	
Association des Maires et Elus de l'Ariège	Le président	
Mairie de Foix	Le maire	Un représentant
Mairie de Pamiers	Le maire	Un représentant
Mairie de Saint-Girons	Le maire	Un représentant
Mairie de Lavelanet	Le maire	Un représentant
Centre départemental d'éducation routière 09	Le président	Un représentant
Prévention MAIF		Un représentant
Assureurs	Le président départemental des assureurs	Un représentant
Mutuelles	Le président départemental des mutuelles	Un représentant
DDFIP	Le directeur	
Délégation Militaire Départementale	Le délégué	
Direction des Services de l'Education Nationale	Le directeur académique	Un représentant
Direction de la Protection Juridique de la Jeunesse	Le directeur	
DDETSP	La directrice	
Association des Paralysés de France APF09	Le délégué	
CLSPD		Un représentant des CLSPD de l'Ariège (Pamiers, Foix, Lavelanet, Varilhes, Couserans)
DREAL		Le référent du pôle d'appui régional SR
Autres		Le chargé de mission deux-roues motorisés

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

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

- une présentation du département à travers sa population et sa géographie, ses usagers, ses réseaux,
- un bilan général de l'accidentalité 2017-2021, comparée à celle des territoires de la même famille de département
- une évaluation des actions conduites dans le cadre du DGO précédent.

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

Pour la période 2023-2027, la Délégation à la Sécurité Routière a fixé 4 enjeux impératifs à décliner dans le DGO départemental avec possibilité d'ajouter au maximum 2 enjeux locaux.

L'analyse de l'accidentalité locale sur les cinq dernières années (2017-2021), a confirmé que ces enjeux nationaux étaient également des enjeux départementaux.

Une analyse de l'accidentologie par enjeux a été présentée lors du comité de pilotage du 10 janvier 2023, qui a ainsi retenu les 4 enjeux nationaux (voir chapitre III) et décidé de traiter les enjeux "jeunes" et "seniors", qui étaient dans le précédent DGO, au travers de ces 4 enjeux.

**4 enjeux retenus  
pour l'Ariège,  
validés en comité  
de pilotage du 10  
janvier 2023**

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

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

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

Le comité technique, en charge de proposer des orientations d'actions pour chaque enjeu s'est réuni les 7 et 14 février 2023 (voir compte-rendu en annexe). Les 52 orientations d'actions proposées par le comité technique (voir chapitre III) ont été validées par le comité de pilotage lors de la réunion 28 mars 2023.

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

- **Etape 5 : la rédaction du DGO**

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

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

Comme le DGO précédent, le DGO 2023-2027 a été, selon les recommandations nationales, proposé à la signature et signé par la préfète de l'Ariège, le procureur de la République, la présidente du conseil départemental, le président de l'association des maires et élus de l'Ariège. Cette signature a fait l'objet d'une communication la plus large possible.

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

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

L'application du DGO se traduit par la mise en œuvre des orientations d'actions au travers notamment des actions définies dans le PDASR (volet prévention) et le PDCR (volet contrôle-sanction).

Chaque année, un bilan des actions menées dans le cadre de ces plans est réalisé préalablement à la validation des actions à mener pour l'année suivante.

Une évaluation a mi-parcours du DGO pourra donner lieu à des ajustements des orientations d'actions si nécessaire (cf. partie IV- Suivi et évaluation du DGO).

**Un suivi de la mise  
en oeuvre du DGO  
dans le cadre du  
comité de pilotage**

## II- Accidentalité de l'Ariège

### I- Présentation du département

#### 1.a. Situation géographique

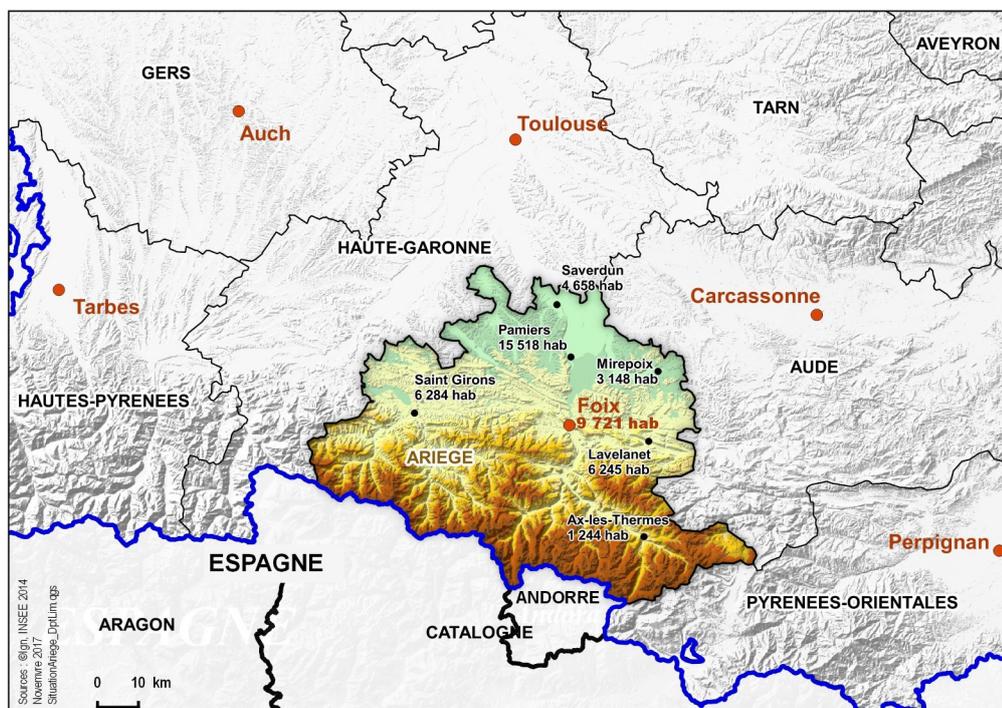
Le département de l'Ariège se situe dans le sud de la France, dans la région Occitanie. Frontalier de l'Espagne, il est bordé par les départements de la Haute-Garonne, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

Le département se décompose en 3 zones :

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

Administrativement, il est composé de 3 arrondissements, 13 cantons, 8 EPCI et 327 communes.

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



**L'Ariège, un territoire à dominante montagnaise**

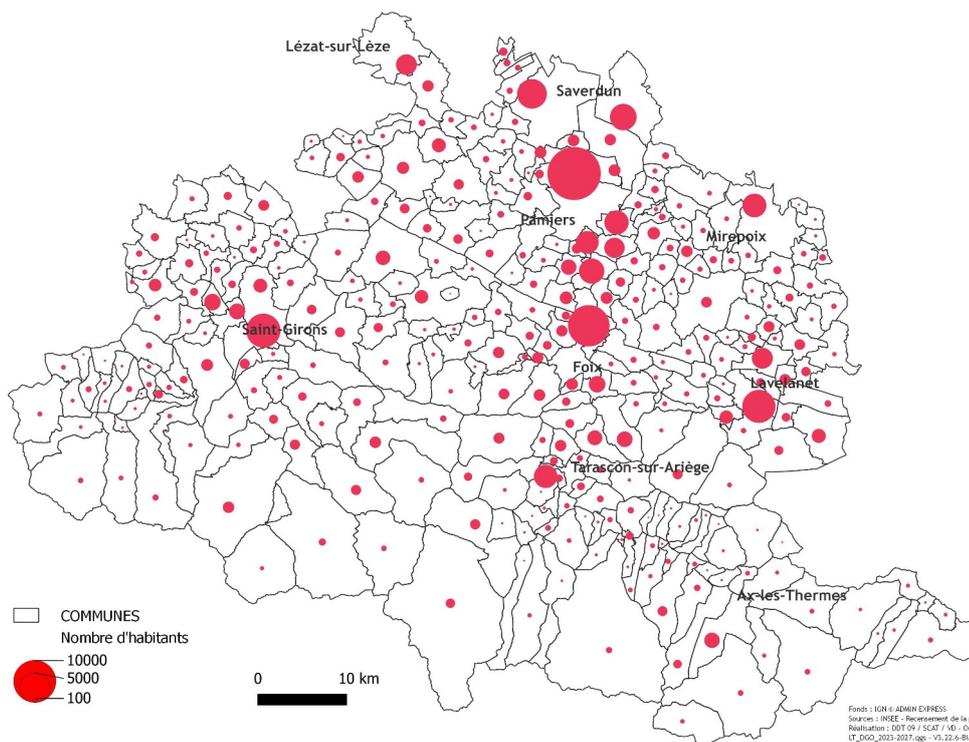
D'une superficie de 4 890 km<sup>2</sup>, le département de l'Ariège compte quelque 153 287 habitants, d'où une densité de population de 31,3 hab/km<sup>2</sup> (France 105,9 hab/km<sup>2</sup>).

**Un territoire rural peu dense avec en moyenne 31 hab/km<sup>2</sup>**

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	138 478	137 857	135 725	136 455	137 205	150 201	152 684	153 287
Densité moyenne (hab/km <sup>2</sup> )	28,3	28,2	27,8	27,9	28,1	30,7	31,2	31,3

### 1.b. Population et démographie

La population se concentre essentiellement dans la vallée de l'Ariège, entre Pamiers et Foix (préfecture).



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

La population ariégeoise a connu une forte augmentation dans les années 1999-2008, de l'ordre de 10 %, contre une progression d'environ 6,7 % sur l'ensemble du territoire national pour la même période. Depuis 2008, au contraire, la progression est moindre en Ariège (2 %) que sur le territoire français (4,7 %).

Comparativement à la France entière, l'Ariège présente une population plutôt vieillissante, avec 33,5 % de 60 ans et + (France 26 %). En 2008, les plus de 60 ans représentaient 28,4 % et en 2013, 31 %.

	2008	%	2013	%	2019	%
<b>Ensemble</b>	<b>150 201</b>	<b>100,0</b>	<b>152 684</b>	<b>100,0</b>	<b>153 287</b>	<b>100,0</b>
0 à 14 ans	24 375	16,2	24 983	16,4	23 609	15,4
15 à 29 ans	22 004	14,6	20 752	13,6	20 791	13,6
30 à 44 ans	28 428	18,9	26 967	17,7	25 089	16,4
45 à 59 ans	32 763	21,8	32 753	21,5	32 471	21,2
60 à 74 ans	24 209	16,1	27 729	18,2	31 684	20,7
75 ans ou plus	18 423	12,3	19 500	12,8	19 642	12,8

**Une population vieillissante, avec une répartition hommes-femmes équilibrée**

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

	Hommes	%	Femmes	%
<b>Ensemble</b>	<b>75 041</b>	<b>100,0</b>	<b>78 246</b>	<b>100,0</b>
0 à 14 ans	12 120	16,2	11 488	14,7
15 à 29 ans	11 088	14,8	9 704	12,4
30 à 44 ans	12 270	16,4	12 819	16,4
45 à 59 ans	16 077	21,4	16 394	21,0
60 à 74 ans	15 596	20,8	16 088	20,6
75 à 89 ans	7 100	9,5	9 656	12,3
90 ans ou plus	789	1,1	2 097	2,7

### **1.c. Réseau routier**

---

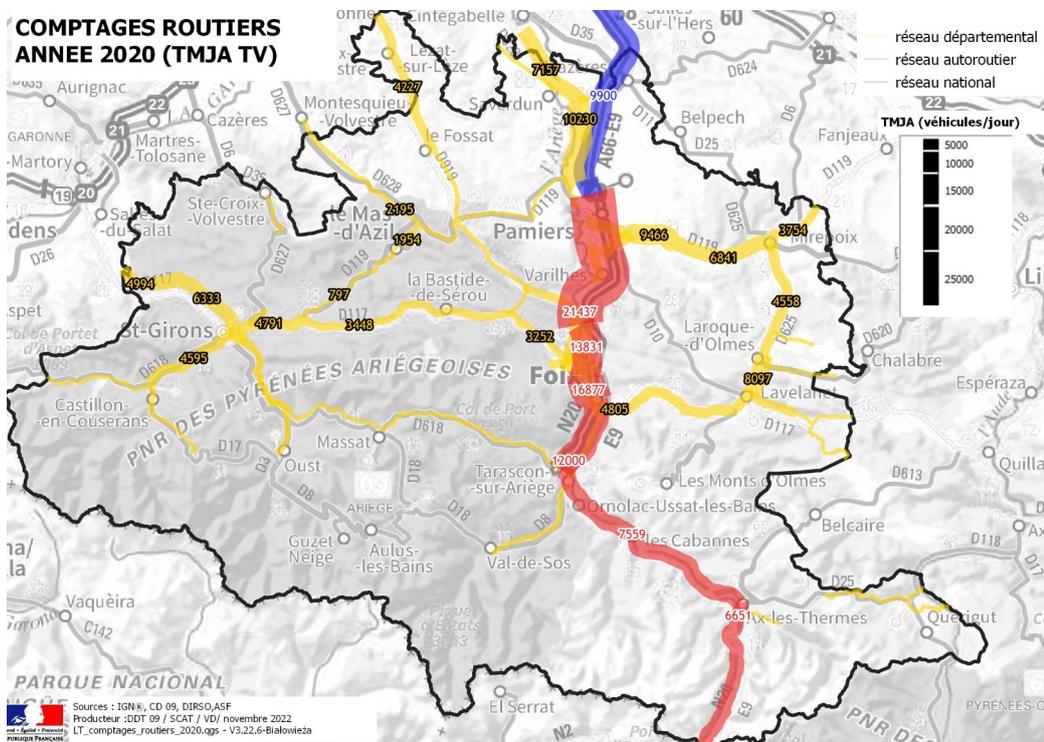
Majoritairement montagneux et rural, le département de l'Ariège est longtemps resté à l'écart des principaux axes de transport qui desservent les littoraux et les principales vallées. Le chemin de fer est arrivé dans le

## DGO 2023-2027 Ariège

département en 1861 via la ligne Toulouse-Puigcerda, la seule à demeurer ouverte à ce jour dans le département. Depuis 2002, l'Ariège est reliée au réseau autoroutier national par l'autoroute A66, qui part de l'A61 au niveau de Villefranche-de-Lauragais et se poursuit au sud de Pamiers par la RN 20 en deux fois deux voies jusqu'à Tarascon-sur-Ariège.

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

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



En 2021, le réseau routier de l'Ariège était constitué comme suit :

Linéaire de voies par domanialités (en km)			
Autoroutes	Nationales	Départementales	Communes
16	91	2 669	3 307

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

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

### 1.d. Territoires de comparaison pour l'analyse de l'accidentalité

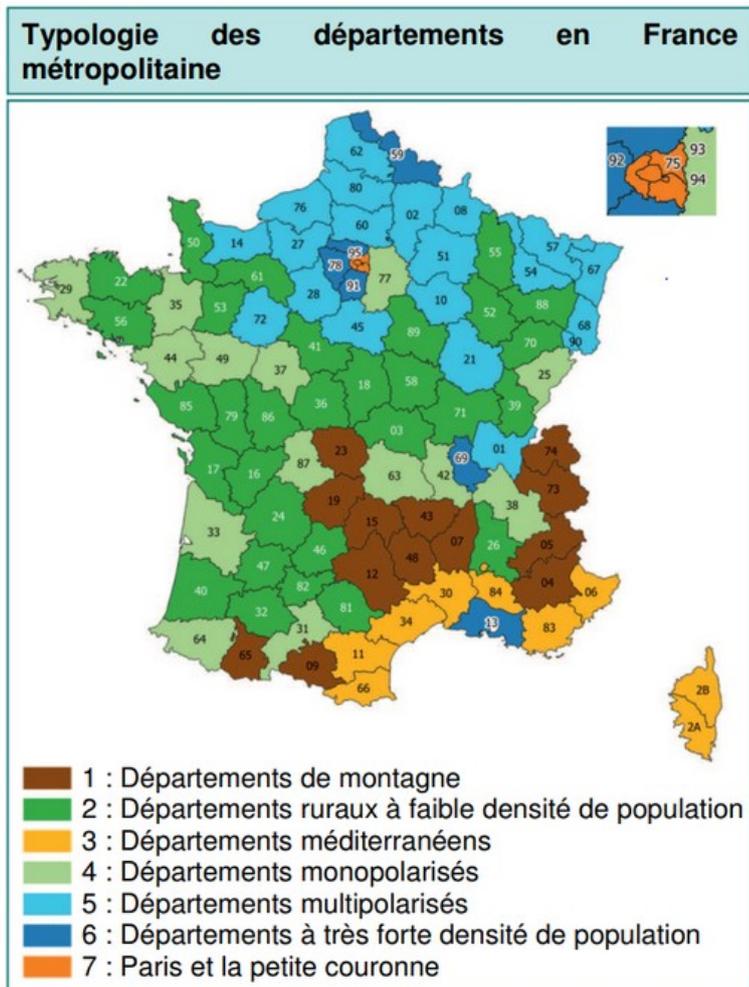
L'analyse des enjeux en termes de sécurité routière repose sur une comparaison de l'accidentalité du département à l'accidentalité de départements comparables.

La Délégation à la Sécurité Routière a ainsi défini à partir de 21 variables (nombre d'habitants, densité de population, nombre de véhicules et deux-roues motorisés par personne, vente de carburant par personne, pourcentage parc collectif, pourcentage de voiries départementales et autoroutières, superficie de montagne, climat...) des « familles de départements » pour la comparaison des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR).

La classification finale obtenue propose 7 familles de départements pour la France métropolitaine.

- famille 1 : les départements de montagne (13),
- famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30),
- famille 3 : les départements méditerranéens (9),
- famille 4 : les départements monopolarisés (14),
- famille 5 : les départements multipolarisés (20),
- famille 6 : les départements à très forte densité de population (6),
- famille 7 : Paris et la petite couronne (4).

**L'accidentalité de l'Ariège sera comparée à celle des « départements de montagne »**



La famille des « départements de montagne », comprend 13 départements :

- Ariège,
- Hautes-Alpes,
- Alpes-de-Haute-Provence,
- Ardèche,
- Aveyron,
- Cantal,
- Corrèze,
- Creuse,
- Haute-Loire,
- Lozère,
- Hautes-Pyrénées,
- Savoie,
- Haute-Savoie.

**L'Ariège appartient à la famille des « départements de montagne », qui comprend 12 autres départements**

## 2- Accidentalité et mortalité routière 2017-2021

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

Les analyses sont ainsi généralement réalisées **sur 5 ans**. Pour l'élaboration du Document Général d'Orientation 2023-2027, les analyses portent sur les **accidents corporels 2017-2021 par comparaison d'une part à l'accidentalité sur la période précédente (2012-2016) et d'autre part à l'accidentalité des départements comparables (famille « départements de montagne »).**

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

#### Accidents :

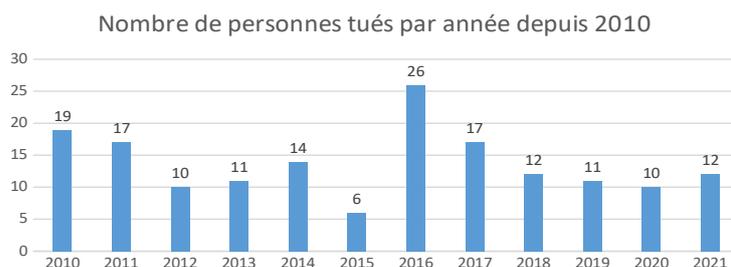
Depuis 2010, le nombre moyen d'accidents corporels est de 104 par an avec un pic à 155 accidents en 2021. Pour la période 2017-2021, le nombre moyen d'accidents corporels est de 127,2 par an en forte hausse par rapport à la période précédente 2012-2016 dont le nombre moyen d'accidents était de 85,8 par an.



**636 accidents corporels recensés sur la période 2017-2021**

#### Tués :

Depuis 2010, le nombre moyen de tués est de 13,75 par an avec un pic à 26 tués en 2016, chiffre jamais atteint depuis 2002 (40 tués). Pour la période 2017-2021, le nombre moyen de tués est de 12,4 par an marquant une baisse par rapport à la période précédente 2012-2016 dont le nombre moyen de tués était de 13,4 par an.



**62 personnes ont été tuées sur la période 2017-2021**

## DGO 2023-2027 Ariège

62 tués sont dénombrés dans le département pour la période 2017-2021. Avec une moyenne de 81 tués par millions d'habitants est au-dessus de la moyenne des départements de montagne.

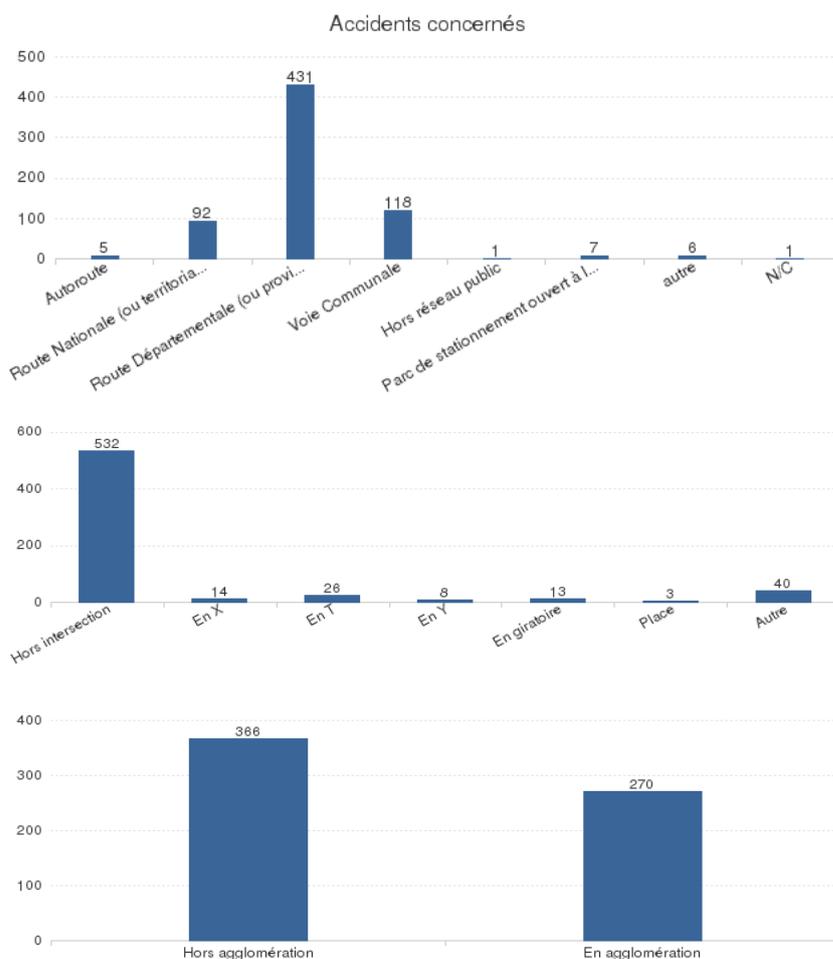
	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
<b>Ariège</b>	<b>12</b>	<b>81</b>
<b>Famille ILSR 1 - Départements de montagne</b>	<b>17</b>	<b>65</b>
<b>France métropolitaine</b>	<b>32</b>	<b>47</b>

**Ramenée à la population, la mortalité est importante en Ariège**

### 2.b. Caractérisation des accidents 2017-2021

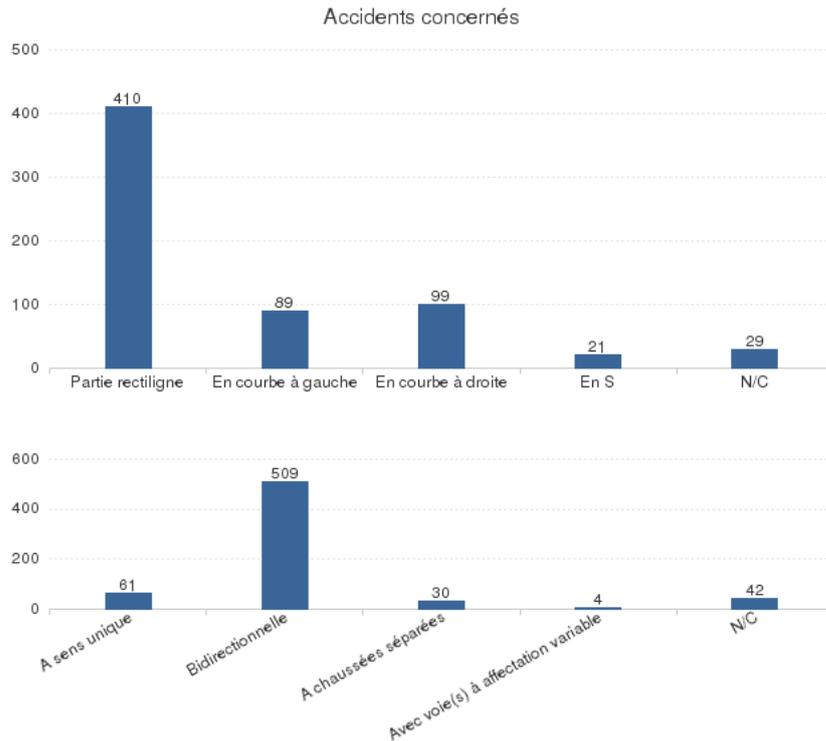
Les principaux constats :

- **Lieu des accidents** : principalement (68 %) sur les routes départementales (réseau le plus important), hors agglomération (58 %) et hors intersection (84 %), sur voie bidirectionnelle (80 %), rectiligne dans la majorité des situations (64 %).



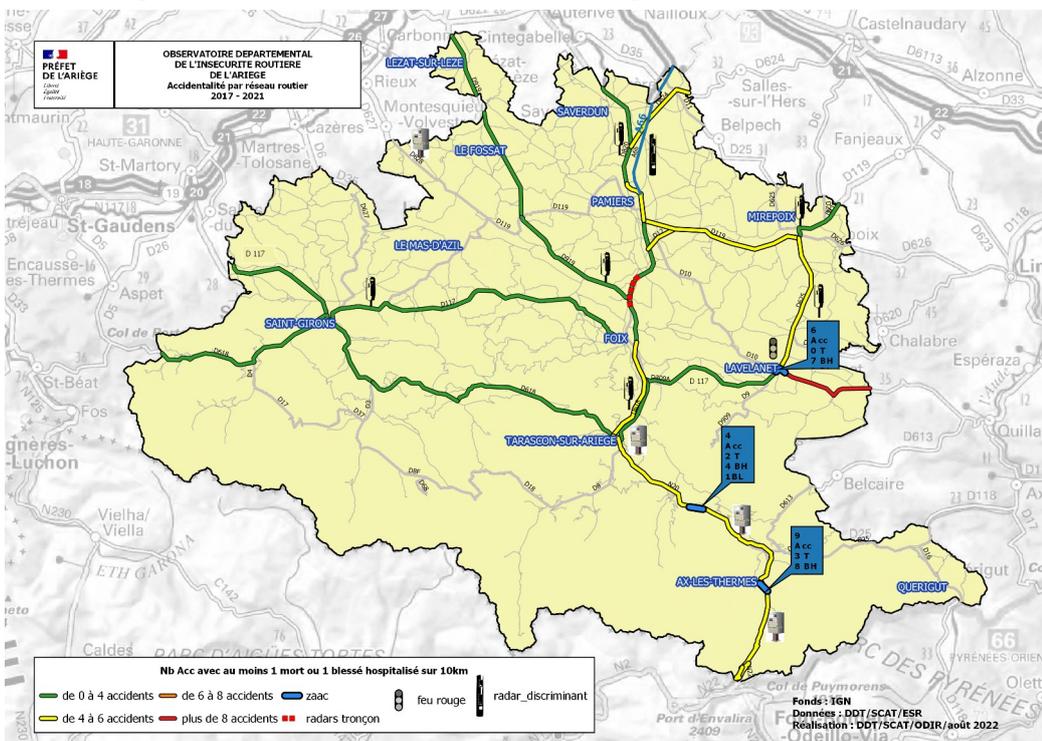
**80 % des accidents sur route bidirectionnelle, rectiligne et hors intersection dans respectivement 64 % et 84 % des cas**

# DGO 2023-2027 Ariège



Sur la période 2017-2021, la RD 117 entre Lavelanet et la limite de l'Aude est la plus accidentogène avec plus de 8 accidents corporels impliquant au moins 1 tué ou un blessé hospitalisé par portion de 10 km. Parmi les autres sections, la partie de RN 20 entre la tête sud du tunnel de Foix et l'Hospitalet-près-l'Andorre compte en moyenne entre 4 et 6 accidents avec les critères mentionnés ci-dessus. D'autres sections sont au même niveau d'accidentalité, notamment : la RD 119 entre Mirepoix et Pamiers; la RD 625 entre Mirepoix et Lavelanet...

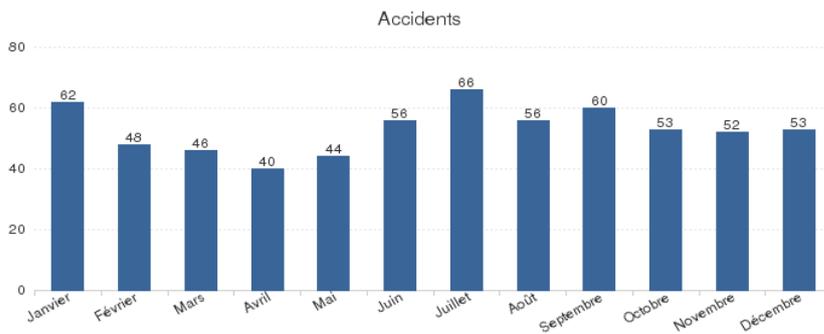
**Une accidentalité importante sur la RD 117 entre Lavelanet et la limite de l'Aude**



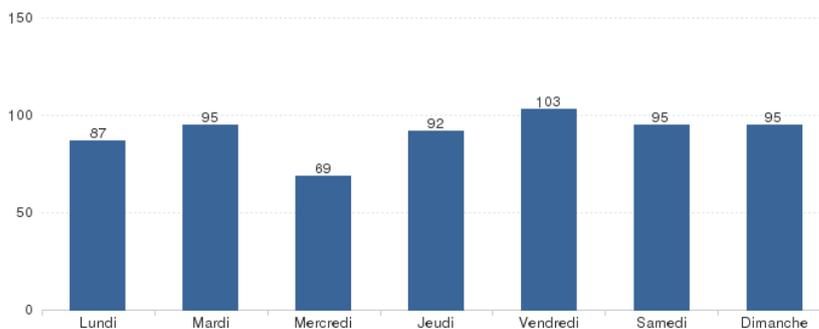
\* Le calcul des ZAAC 2015-2019, 2016-2020, 2017-2021 n'est actuellement pas possible avec le nouveau système d'analyse des accidents corporels TRAx

En Ariège, une Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC) correspond à une zone de 850 mètres continus comptabilisant au moins 4 accidents et ayant fait au moins 4 personnes tuées et/ou blessées hospitalisées. Pour la période de 2014 à 2018\*, 3 zones ressortent comme accidentogènes au lieu de 5 pour la période 2013 à 2017. A l'instar de la période glissante précédente, la RN 20 cumule deux secteurs particulièrement accidentogènes, le premier sur la commune d'Ax-les-Thermes sur lequel 9 accidents se sont produits impliquant 19 victimes dont 3 tués et le second, qui constitue une nouvelle ZAAC, sur la commune de Lasser avec 4 accidents corporels, 7 victimes dont 2 tués. La ZAAC sur la RD 117, sur la commune de Lavelanet représente 6 accidents corporels avec 10 blessés, mais aucun tué.

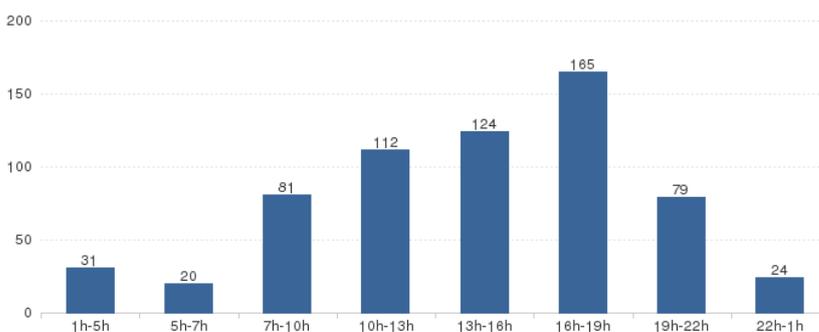
- Période / moment des accidents** : toute l'année avec un pic en juillet et un creux en avril ; toute la semaine avec un peu moins d'accidents le mercredi et sensiblement plus en fin de semaine ; une accidentalité qui augmente de façon linéaire entre 5h et 19h, avec un pic entre 16h et 19h (26%), puis diminue en fin de journée.



**Des accidents répartis sur toute l'année et dans la semaine**



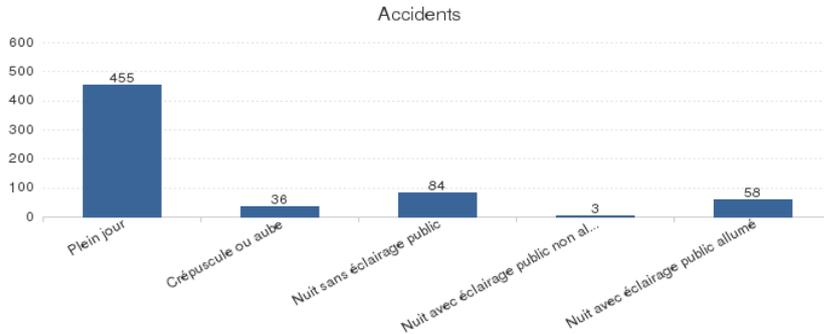
**Des accidents plus nombreux dans l'après-midi (13h-19h)**



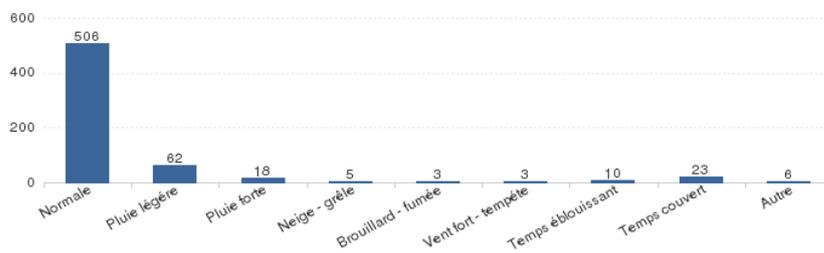
**72 % des accidents ont lieu en plein jour**

• C

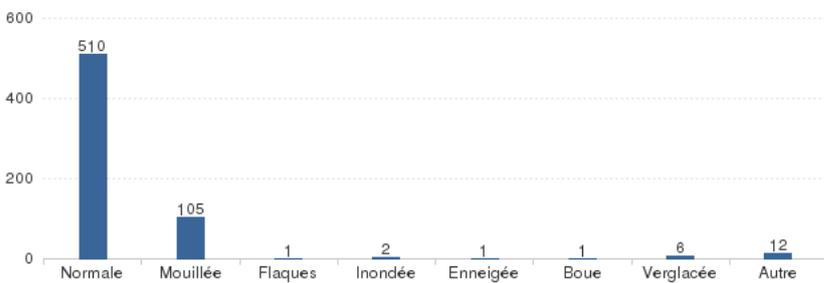
**irconstances** : les accidents ont lieu le plus souvent en plein jour (72 %) et sans que les conditions atmosphériques soient particulièrement mauvaises (normales dans 80 % des cas) et donc la plupart du temps sur une chaussée sèche (80 % des accidents).



**80 % des accidents ont lieu par beau temps**

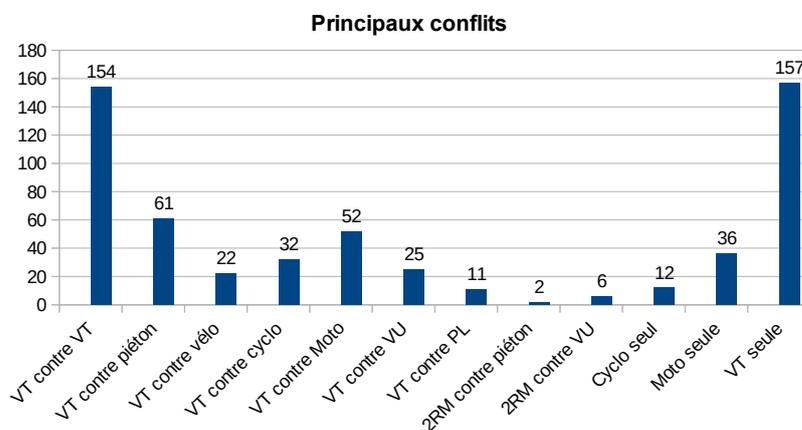


**80 % des accidents ont lieu sur chaussée sèche**

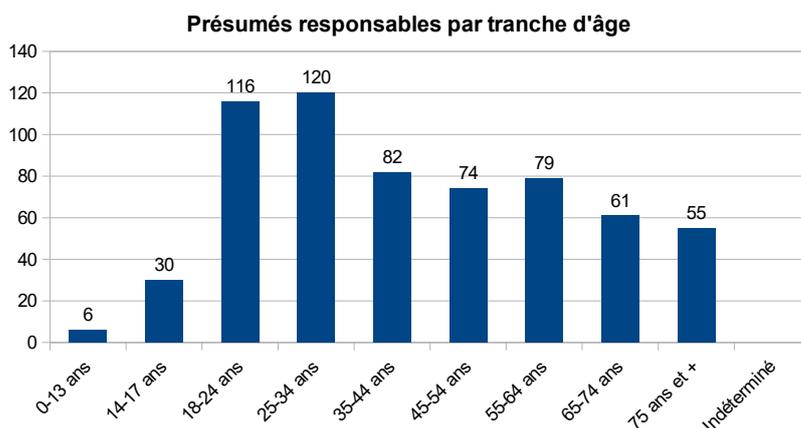


**Dans 55 % des accidents, un véhicule de tourisme est impliqué : seul ou contre un autre véhicule de même catégorie**

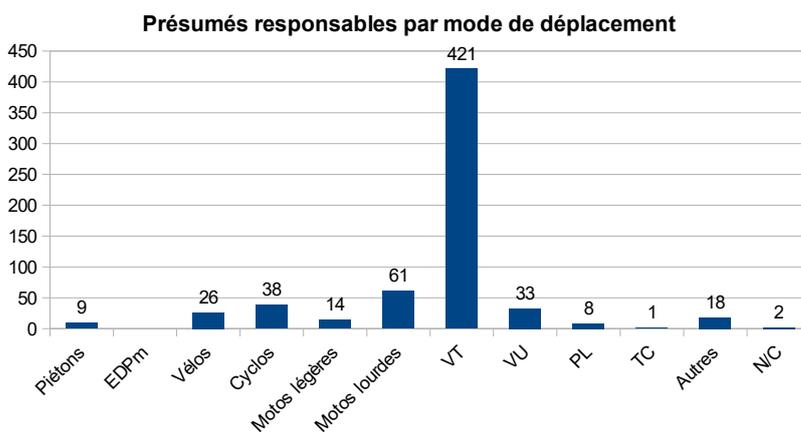
- **Véhicules impliqués** : dans 28 % des cas est concerné un véhicule de tourisme seul et dans 27 % des cas, il y a une collision entre deux véhicules de tourisme.



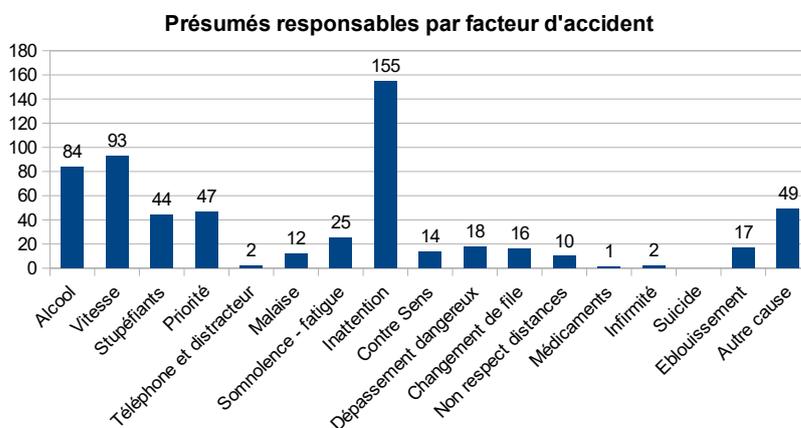
- Présumés responsables** : les classes d'âge les plus représentées sont par ordre décroissant : les 25-34 ans (19 %), les 18-24 ans (18 %), les 65 ans et plus (18 %). Les hommes sont plus représentés que les femmes (75 %). Le mode de déplacement le plus utilisé : le véhicule de tourisme 67 %; le deux-roues motorisé 18 %. Le facteur d'accident le plus recensé : inattention (26 %); vitesse (16 %); alcool (14 %).



**Parmi les présumés responsables, les jeunes 18-24 ans et les 25-34 ans sont les plus représentés**



**67 % des présumés responsables circulaient en véhicule de tourisme**



**26 % des présumés responsables sont concernés par le facteur inattention**

### **3- Détermination des enjeux**

#### **3.a. Enjeux nationaux et enjeux facultatifs**

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

- les **deux-roues motorisés** ;
- les **conduites à risques** : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)
- les nouveaux **modes de mobilité dite « douce »** : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche
- le **risque routier professionnel**

**4 enjeux nationaux à déclinaison obligatoire et maximum 2 enjeux facultatifs**

Selon l'accidentalité locale, 1 à 2 enjeux facultatifs peuvent être également retenus. En tant qu'enjeux du DGO 2018-2022, ont été étudiés les enjeux suivants :

- **les jeunes**
- **les seniors**

#### **3.b. Critères de détermination des enjeux**

Suivant la méthode utilisée pour le DGO 2023-2027, un enjeu est considéré comme **absolu**, dès lors qu'il représente plus de 20 % des accidents du département et/ou plus de 15 tués par an.

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

Seuil	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département et % de la famille		oui

### 3.c. Les enjeux en Ariège

Pour tous les enjeux étudiés ci-après la qualification d'enjeu absolu avec plus de 15 tués par an est d'emblée à écarter. En effet, la mortalité moyenne pour la totalité des accidents corporels est en moyenne de 12,4 tués par an.

La répartition par enjeu est la suivante :

Enjeux	Facteur / mode déplacement	moy. tués/an (2017-2021)
Deux-roues motorisés		0,8
Les conduites à risques	Alcool	2,6
	Stupéfiants	1
	Alcool et stupéfiants	0,2
	Priorité	0,2
	Vitesse	1,8
	Inattention - distracteurs	0,2
Les modes « doux »	Piéton - EDP	1,2
Les modes « doux »	Vélo	0,8
Le risque routier professionnel		1,4
Jeunes (14-29 ans)		2,8
Seniors (+ 65 ans)		5,6

■ **Les jeunes et les seniors** étant très impliqués dans les 4 enjeux nationaux qui se veulent globalisants, il a été décidé en comité de pilotage de prendre en compte les jeunes et les seniors au travers de ces 4 enjeux.

■ **Les deux-roues motorisés** représentent un enjeu absolu avec 25 % des accidents sur 2017-2021. Le chiffre des accidents impliquant un deux-roues motorisé est à la hausse par rapport à 2012-2016 et inférieure à la moyenne de la famille des "départements de montagne" : 157 accidents avec 4 tués, 175 blessés dont 104 hospitalisés. La part des jeunes impliqués dans ce genre d'accident est de 44 %.

**Enjeu absolu, les "deux-roues motorisés" représentent 25 % des accidents**

	2012 - 2016	2017-2021		Jeunes	Seniors	
	Accidents impliquant un deux-roues motorisé	Accidents impliquant un deux-roues motorisé	Total accidents corporels	Part des accidents 2 RM/total accidents	Part accidents impliquant un deux-roues motorisé avec jeune 14-29 ans	Part accidents impliquant un deux-roues motorisé avec senior + 65 ans
Ariège	145	157	636	25%	44%	6%
Départements de montagne	3 585	3 917	12 372	32%		

■ **Les conduites à risques** représentent un enjeu absolu avec 68 % des accidents sur 2019-2021. Toutefois, cet enjeu englobant des thématiques diverses sur des périodes différentes, il convient d'étudier les chiffres par thèmes : **alcool, stupéfiants, non-respect des priorités, vitesse et inattention/distractions**.

**Enjeu absolu, les "conduites à risques" représentent 68 % des accidents**

- **La conduite avec conducteur alcoolisé** représente 17 % des accidents sur 2019-2021. Le pourcentage des accidents est supérieur de 4 % à la moyenne de la famille des "départements de montagne". Sur ces 3 ans, 70 accidents sont recensés avec 6 tués, 113 blessés dont 36 hospitalisés. La part des jeunes impliqués dans ce genre d'accident est de **36 %**.

	2012 - 2016	2019-2021			Jeunes	Seniors
	Accident avec conducteur alcoolisé	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accidents corporels	Part des accidents avec conducteur alcoolisé	Part accidents impliquant un jeune 14-29 ans avec conducteur alcoolisé	Part accidents impliquant un senior + 65 ans avec conducteur alcoolisé
Ariège	75	70	419	17%	<b>36%</b>	7%
Départements de montagne	1 620	964	7 244	13%		

**36 % des accidents impliquent un jeune dans les accidents avec conducteur alcoolisé**

- **La conduite avec conducteur sous stupéfiants** représente 8 % des accidents sur 2017-2021. Le pourcentage des accidents est supérieur de 2 % à la moyenne de la famille des "départements de montagne". 53 accidents sont recensés avec 7 tués, 83 blessés dont 42 hospitalisés. La part des jeunes impliqués dans ce genre d'accident est de **51%**.

	2012 - 2016	2017-2021			Jeunes	Seniors
	Accident avec conducteur drogué	Accident avec conducteur drogué	Total accidents corporels	Part des accidents avec conducteur drogué	Part accidents impliquant un jeune 14-29 ans avec conducteur drogué	Part accidents impliquant un senior + 65 ans avec conducteur drogué
Ariège	38	53	636	8%	<b>51%</b>	0%
Départements de montagne	692	705	12 372	6%		

**51 % des accidents impliquent un jeune dans les accidents avec conducteur drogué**

- **Le facteur non-respect des priorités** représente 10 % des accidents sur 2018-2021. Le pourcentage des accidents est inférieur à la moyenne de la famille des "départements de montagne". 49 accidents sont recensés avec 4 tués, 64 blessés dont 21 hospitalisés. La part des jeunes impliqués dans ce genre d'accident est de **22 %**, celle des seniors est de **33 %**.

	2018 - 2021			Jeunes	Seniors
	Accident avec facteur priorité	Total accidents corporels	Part des accidents facteur priorité	Part accidents impliquant un jeune 14-29 ans avec facteur priorité	Part accidents impliquant un senior + 65 ans avec facteur priorité
Ariège	49	509	10%	<b>22%</b>	<b>33%</b>
Départements de montagne	1 376	9 771	14%		

**22 % des accidents impliquent un jeune et 33 % un senior dans les accidents avec non-respect des priorités**

- Le **facteur vitesse** représente 19 % des accidents sur 2018-2021. Le pourcentage des accidents est inférieur à la moyenne de la famille des "départements de montagne". 97 accidents sont recensés avec 14 tués, 122 blessés dont 56 hospitalisés. La part des jeunes impliqués dans ce genre d'accident est de **53 %**.

	2018 – 2021			Jeunes	Seniors
	Accident avec facteur vitesse	Total accidents corporels	Part des accidents facteur vitesse	Part accidents impliquant un jeune 14-29 ans avec facteur vitesse	Part accidents impliquant un senior + 65 ans avec facteur vitesse
Ariège	97	509	19%	<b>53%</b>	8%
Départements de montagne	2 215	9 771	23%		

**53 % des accidents impliquent un jeune dans les accidents avec facteur vitesse**

- Le **facteur inattention/distracteurs** représente un **enjeu absolu** avec 31 % des accidents sur 2018-2021. Il est également un **enjeu relatif** avec un pourcentage des accidents est supérieur de 6 % à la moyenne de la famille des "départements de montagne". 157 accidents sont recensés avec 4 tués, 226 blessés dont 70 hospitalisés. La part des jeunes impliqués dans ce genre d'accident est de **27 %**, celle des seniors de **20 %**.

	2012 - 2016	2018 – 2021			Jeunes	Seniors
	Accident "attention perturbée"	Accident avec facteur inattention / distracteurs	Total accidents corporels	Part des accidents facteur inattention / distracteurs	Part accidents impliquant un jeune 14-29 ans avec facteur inattention/distracteurs	Part accidents impliquant un senior + 65 ans avec facteur inattention/distracteurs
Ariège	70	157	509	<b>31%</b>	<b>27%</b>	<b>20%</b>
Départements de montagne	1 798	2 448	9 771	25%		

**Enjeu absolu et relatif, le facteur inattention / distracteurs représente 31 % des accidents**

**27 % des accidents impliquent un jeune et 20 % un senior dans les accidents avec facteur inattention / distracteurs**

■ **Les modes de mobilité dite « douce »** représentent 19 % des accidents sur 2017-2021. Pour mieux appréhender les enjeux, il convient de distinguer les données par usagers : **cyclistes et piétons**

- Des cyclistes** sont impliqués dans 8 % des accidents sur 2017-2021 mais le nombre d'accidents a doublé par rapport à 2012-2016. Le pourcentage des accidents est inférieur à la moyenne de la famille des "départements de montagne". 49 accidents sont recensés avec 4 tués, 48 blessés dont 28 hospitalisés. La part des jeunes impliqués dans ce genre d'accident est de **20 %**, celle des seniors de **31 %**.

	2012 - 2016	2017-2021			Jeunes	Seniors
	Accidents impliquant un vélo	Accidents impliquant un vélo	Total accidents corporels	Part des accidents impliquant un vélo/total accidents	Part accidents impliquant un vélo avec jeune 14-29 ans	Part accidents impliquant un vélo avec senior + 65 ans
Ariège	24	49	636	8%	<b>20%</b>	<b>31%</b>
Départements de montagne	1 012	1 245	12 372	10%		

**20 % des accidents impliquent un jeune et 31 % un senior dans les accidents avec vélo**

• **Des piétons** sont impliqués dans 11 % des accidents sur 2017-2021, nombre d'accidents en augmentation par rapport à 2012-2016. Le pourcentage des accidents est inférieur à la moyenne de la famille des "départements de montagne". 70 accidents sont recensés avec 6 tués, 76 blessés dont 35 hospitalisés. La part des seniors impliqués de **49 %**.

	2012 - 2016	2017-2021			Jeunes	Seniors
	Accidents impliquant un piéton et EDP	Accidents impliquant un piéton et EDP	Total accidents corporels	Part des accidents impliquant un piéton/total accidents	Part accidents impliquant un piéton/EDP avec jeune 14-29 ans	Part accidents impliquant un piéton/EDP avec senior + 65 ans
Ariège	62	70	636	11%	13%	<b>49%</b>
Départements de montagne	1 750	1 772	12 372	14%		

**49 % des accidents impliquent un senior dans les accidents avec piéton**

■ **Le risque routier professionnel** représente un enjeu absolu avec 25 % des accidents sur 2017-2021. Le chiffre des accidents est à la hausse par rapport à 2012-2016 mais inférieur à la moyenne de la famille des "départements de montagne" : 157 accidents avec 16 tués, 229 blessés dont 98 hospitalisés. La part des jeunes impliqués dans ce genre d'accident est de **27 %**.

**Enjeu absolu, le "risque routier professionnel" représentent 25 % des accidents**

	2012 - 2016	2017-2021			Jeunes	Seniors
	Accidents "professionnel"	Accidents avec conducteur en trajet "professionnel"	Total accidents corporels	Part des accidents "professionnel"/total accidents	Part des jeunes 14-29 ans/accidents "professionnel"	Part des seniors + 65 ans/accidents "professionnel"
Ariège	102	157	636	<b>25%</b>	<b>27%</b>	3%
Départements de montagne	3 943	3 762	12 372	30%		

**27 % des accidents impliquent un jeune dans les accidents avec trajet professionnel**

Pour la période 2023-2027, les enjeux majeurs de sécurité routière pour l'Ariège sont :

- les **deux-roues motorisés** (25 % des accidents, part des jeunes 44 %)
- les **conduites à risques** (68 % des accidents avec les jeunes concernés par l'alcool 36 %, les stupéfiants 51 %, le non-respect des priorités 22 %, la vitesse 53 % et l'inattention/distracteurs 27 % et les seniors concernés par le non-respect des priorités 33 % et l'inattention/distracteurs 20 %)
- les **modes doux** (19 % des accidents avec les jeunes dans 20 % des accidents avec vélo et les seniors concernés par 31 % des accidents avec vélo et 49 % des accidents avec piéton)
- le **risque routier professionnel** (25 % des accidents, part des jeunes 27 %)

Ces 4 enjeux devront prendre en compte les jeunes et les seniors.

## III- Les enjeux et orientations pour 2023-2027

### I- Orientations d'actions transversales : la connaissance

Concernant le domaine « Amélioration de la connaissance », 2 orientations d'actions seront communes pour les 4 enjeux :

- Amélioration de la géolocalisation des accidents (coordonnées GPS, fiabilisation par le conseil départemental...) et du recueil des données relatives aux véhicules et aux usagers impliqués (lieu de résidence, motif de déplacement...),
- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation (via l'utilisation des données de véhicules flottants -FCD- et via les données du conseil départemental sur les trafics et vitesses, avec discrimination PL / VL / 2RM et vélos) et lors des accidents (ordinateur de bord des véhicules accidentés),
- Réunir, systématiquement, la commission d'investigation accident (CIA), pour les accidents mortels afin de partager une analyse « à chaud » des facteurs ayant conduit à l'accident avec les différents intervenants.

### 2- Enjeu « Les deux-roues motorisés »

#### 2.a. Accidentalité particulière

Période 2017-2021	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	636	62	898	386
Impliquant au moins 1 usager de 2RM	157	4	175	104

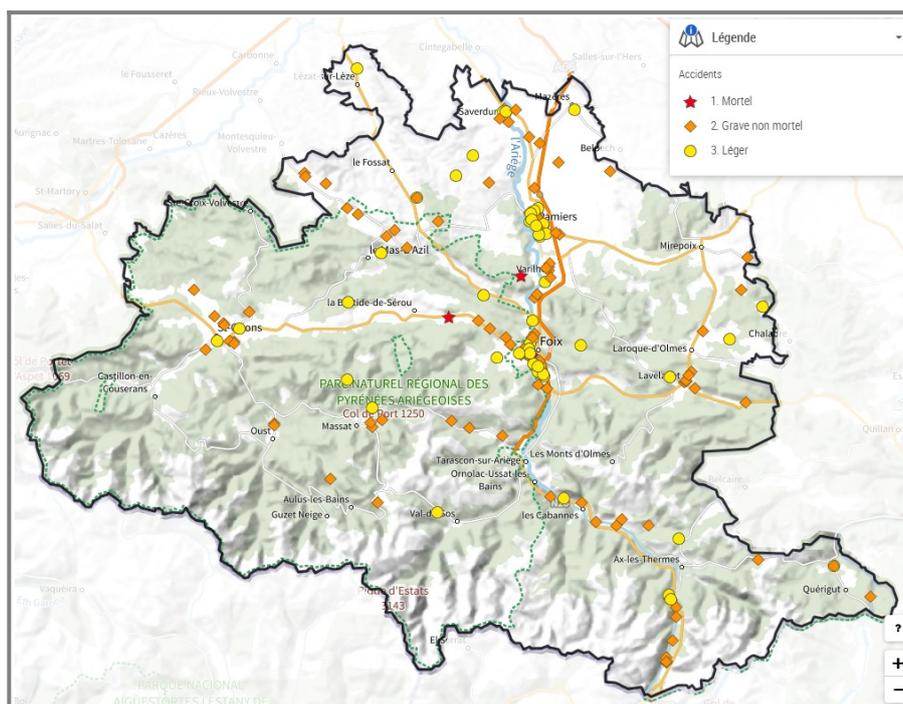
Par rapport à l'ensemble des accidents 2017-2021, **les accidents avec au moins un usager de deux roues motorisé** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Impliquant un deux-roues motorisés	Ensemble des accidents
Mai à septembre	57%	44%
Entre 10 et 22 h	90%	75%
- avec un pic entre 16 et 19 h	32%	26%

## DGO 2023-2027 Ariège

En plein jour	84%	72%
Collision par le côté	34%	20%
Impliquant 2 véhicules	66%	44%
Tranche d'âge 14-17 ans	25%	11%

Ces accidents sont plutôt localisés autour des grandes agglomérations (Foix, Pamiers, Saint-Girons et sur la RN 20 au sud d'Ax-les-Thermes.



### 2.b. Orientations d'actions

#### > Amélioration de la connaissance :

- Expertiser certains itinéraires accidentogènes (RD 628 Sabarat - limite Haute-Garonne, sud RN 20...).

#### > Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- Reconduire chaque année dans la mesure du possible des actions du type « journée sécurité moto » et « virolos ». Ce genre d'actions permettent de toucher un grand nombre de motards et de les sensibiliser à la vulnérabilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter le sur-risque (alcool, vitesse, comportements...), à la sécurité en conduite (angles morts, position, trajectoire...), à l'entretien du véhicule et au port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque, gants) et facultatifs (vêtements renforcés, airbag...),

- Conforter et animer le réseau des « relais motard » (point d'information dans un commerce, avec du matériel à disposition des motards pour regonfler une roue,...) sur les itinéraires fréquentés par les deux-roues motorisés (Couserans, Pays d'Olmes et Basse-Ariège) et mobiliser les vendeurs de deux-roues motorisés et équipements pour sensibiliser également les motards à la sécurité routière,
- Proposer des actions dans le cadre des manifestations organisées par les clubs moto (Pays d'Olmes, Seix et Pamiers), le Motor Show (1 fois par mois) et les concessionnaires (portes ouvertes) du département,
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques, sensibilisation sur le débridage...) en valorisant les conduites responsables et les sensibiliser au port des équipements de sécurité,
- Mobiliser les jeunes pour être acteurs d'actions de prévention ciblant les jeunes – Mobiliser les établissements scolaires, pour que leurs élèves (dont usagers de deux-roues motorisés) soient régulièrement sensibilisés aux enjeux de sécurité routière – S'efforcer de toucher les parents, via les associations de parents d'élèves et les CESC (Comités d'Éducation à la Santé et la Citoyenneté),
- Renforcer la communication sur les réseaux sociaux, dont à l'attention des usagers de deux-roues motorisés.

### > **Infrastructure :**

- Poursuivre la sécurisation du réseau routier (dispositifs de retenue, panneaux avec mâts fusibles...) et mettre en place un réseau de vigies pour le signalement de secteurs à risque, à vérifier par les gestionnaires de voirie.

### > **Contrôle – Sanction :**

- Développer les actions de type « alternative à la sanction » ciblant les usagers de deux-roues motorisés,
- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules et les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment cyclomoteurs),
- Cibler les contrôles sur les axes accidentogènes (RN 20, en agglomération et autour des agglomérations de Pamiers et Foix...) et/ou périodes accidentogènes (mai à septembre, semaine, créneau 16h-19h...).

### 3- Enjeu « Les conduites à risques »

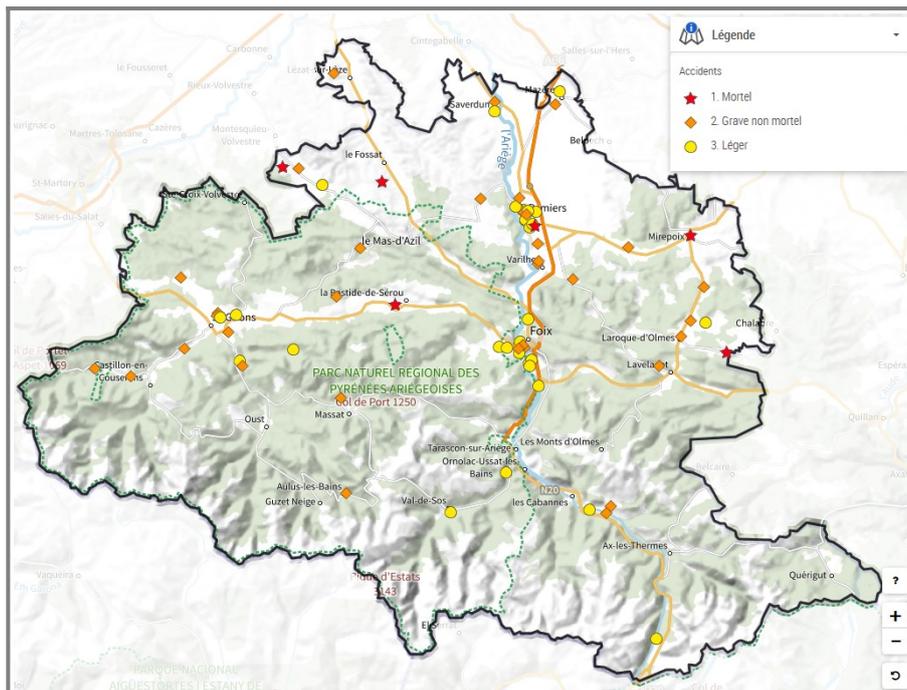
#### 3.a. Accidentalité particulière

Période 2019-2021	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	419	33	596	216
Au moins un conducteur sous emprise d'alcool	70	6	113	36

Par rapport à l'ensemble des accidents 2019-2021, les accidents avec un conducteur alcoolisé se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Impliquant un conducteur alcoolisé	Ensemble des accidents
Les vendredi, samedi, dimanche	67%	44%
Entre 19 et 7 h du matin	67%	24%
- avec un pic entre 19 et 22 h	29%	13%
La nuit avec ou sans éclairage	56%	21%
Usager en véhicule de tourisme	82%	68%
Tranche d'âge 25-34 ans	24%	16%

Ces accidents sont surtout situés autour des grandes agglomérations Foix et Pamiers.



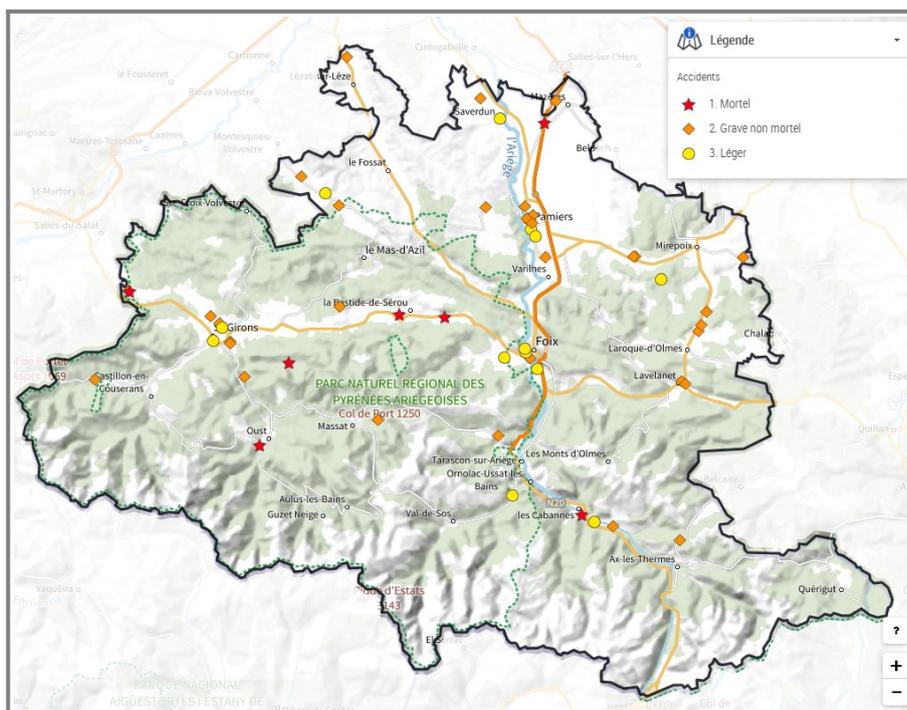
## DGO 2023-2027 Ariège

Période 2017-2021	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	636	62	898	386
Au moins un conducteur sous emprise de SP	53	7	83	42

Par rapport à l'ensemble des accidents 2017-2021, **les accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Impliquant un conducteur drogué	Ensemble des accidents
Avril à mai	24%	13%
Entre 19 et 7 h du matin	53%	24%
- avec un pic entre 19 et 22 h	25%	12%
La nuit avec ou sans éclairage	44%	22%
Collision frontale	26%	14%
Déport à gauche	16%	9%
Tranche d'âge 25-34 ans	28%	16%
Positif à l'alcool	21%	8%

Ces accidents sont surtout situés autour des grandes agglomérations Foix, Pamiers et Saint-Girons.



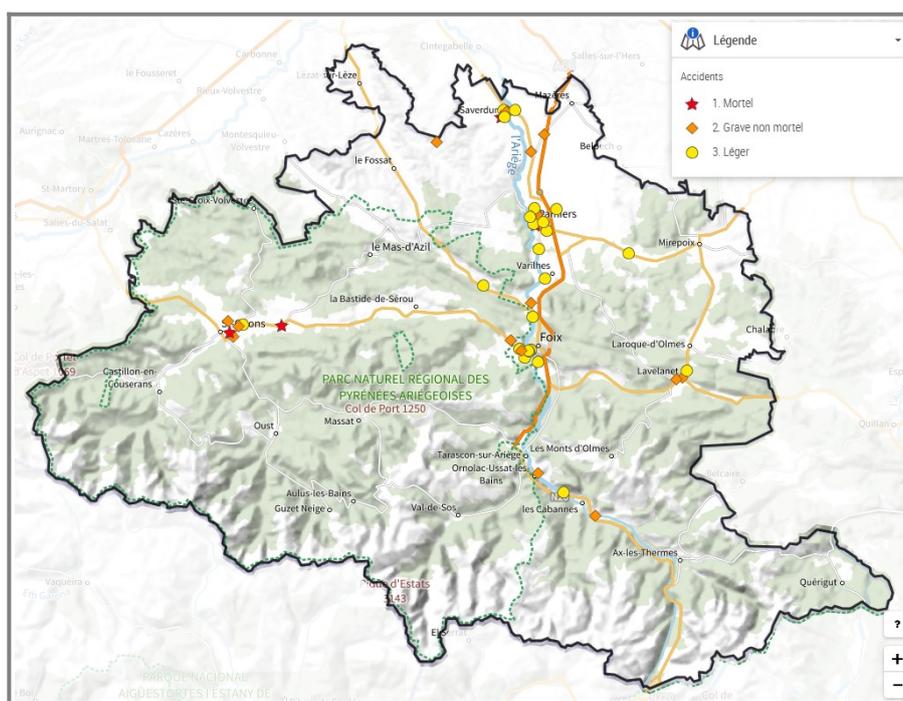
## DGO 2023-2027 Ariège

Période 2018-2021	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	509	45	718	284
Avec facteur non-respect priorité	49	4	64	21

Par rapport à l'ensemble des accidents 2018-2021, **les accidents avec facteur non-respect des priorités** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Avec facteur priorité	Ensemble des accidents
En agglomération	73%	44%
Sur voie communale	46%	21%
Novembre à décembre	26%	17%
Le lundi	22%	14%
Le jeudi	27%	14%
Entre 13 et 19 h du matin	58%	46%
Collision par le côté	63%	20%
Sur partie rectiligne	88%	68%
Avec manœuvre tourne à gauche	24%	7%

Ces accidents sont surtout situés autour des agglomérations les plus importantes.



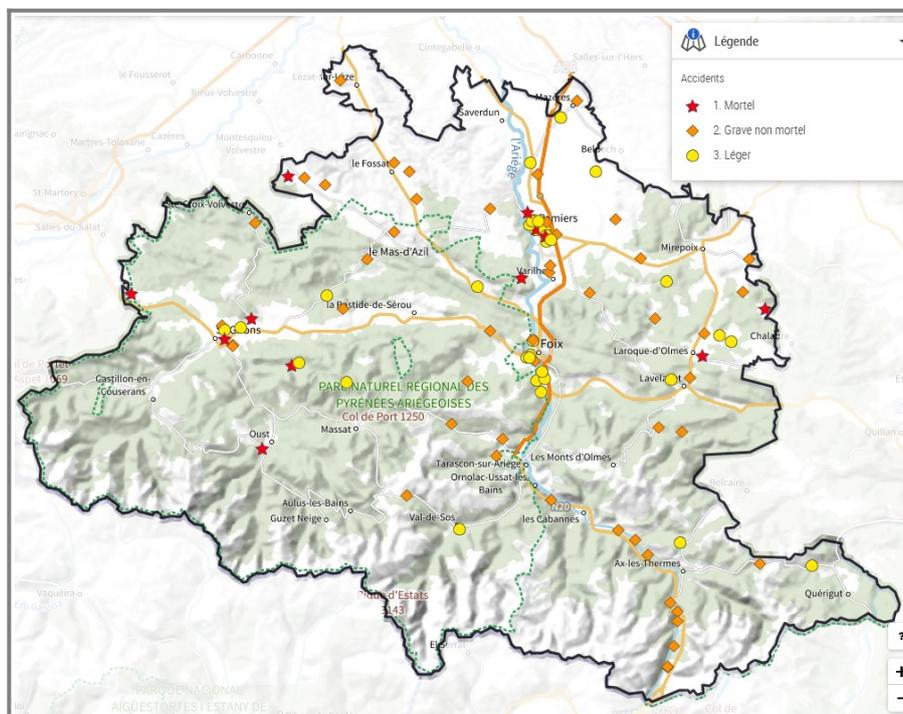
## DGO 2023-2027 Ariège

Période 2018-2021	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	509	45	718	284
Avec facteur vitesse	97	14	122	56

Par rapport à l'ensemble des accidents 2018-2021, **les accidents avec facteur vitesse** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Avec facteur vitesse	Ensemble des accidents
Hors agglomération	71%	56%
Sur accotement	28%	18%
Taux de mortalité en agglo	18%	5%
Entre 19 et 22 h	21%	12%
Crépuscule ou aube	13%	6%
Nuit sans éclairage public	20%	12%
Impliqué avec alcool	15%	7%

Ces accidents sont surtout situés sur le sud de la RN 20 et autour des agglomérations les plus importantes.



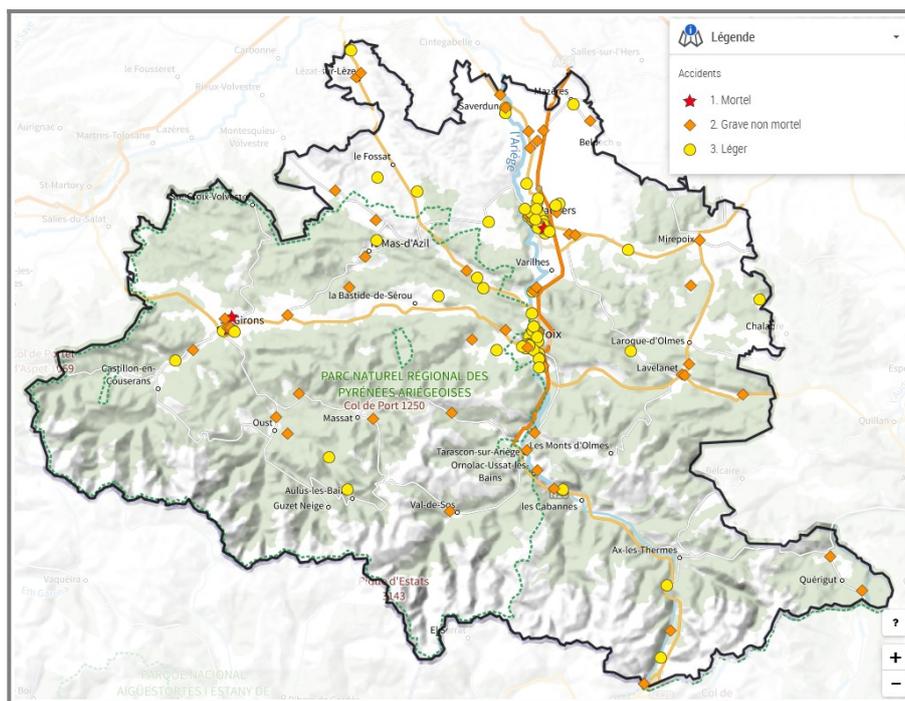
## DGO 2023-2027 Ariège

Période 2018-2021	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	509	45	718	284
Avec facteur inattention / distracteurs	157	4	226	70

Par rapport à l'ensemble des accidents 2018-2021, **les accidents avec facteur inattention / distracteurs** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Avec facteur inattention /distracteurs	Ensemble des accidents
En agglomération	60%	44%
En partie rectiligne	77%	68%
Vitesse maxi autorisée 50 km/h	46%	35%

Ces accidents sont surtout situés dans les agglomérations les plus importantes.



### **3.b. Orientations d'actions**

---

#### **> Amélioration de la connaissance :**

- Mobiliser les spécialistes en comportement des jeunes et seniors, pour mieux comprendre les ressorts des conduites à risques.

#### **> Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :**

- Réaliser des campagnes de communication (en relais des campagnes nationales) sur les conduites à risque (alcool, drogues, vitesse, distracteurs au volant...),
- Sensibiliser les organisateurs d'événements festifs et sportifs (communes, associations, clubs sportifs...) sur les risques liés à la consommation d'alcool et/ou drogue au volant et chez le piéton ; promouvoir la vente de boissons non alcoolisées et/ou le principe du conducteur sobre désigné (SAM) et/ ou la mise en place de transports pour le retour à domicile (navette, taxis gratuit ou tarif modéré, co-voiturage avec conducteur volontaire...),
- Faire connaître aux Policiers et Formateurs Anti-Drogues (PFAD), aux Formateurs Relais Anti-Drogues (Gendarmerie) et aux Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) l'outil « drogue » développé au niveau régional (site internet et application pour smartphone et tablette) pour leur permettre d'en parler lors des actions de prévention sécurité routière (tous publics) ; envisager des interventions communes ; informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur champ visuel, temps de réaction, réflexes...) et les risques associés,
- Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité et les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender) ; communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive ; promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée / vitesse),
- Sensibiliser les parents (via les associations de parents d'élèves notamment) à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois),
- Favoriser les témoignages d'usagers correspondant à la cible (des jeunes pour parler aux jeunes, etc...).

#### **> Infrastructure :**

- Continuer la résorption des obstacles latéraux et/ou veiller à ne pas en créer de nouveaux,
- Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire ; adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles et efficaces,
- Optimiser la lisibilité de l'infrastructure notamment en virages et en intersections.

### > **Contrôle – Sanction :**

- Cibler les contrôles alcool / drogue en fin de journée, sur le créneau 19h et 22h pour les stupéfiants et pour l'alcool et plus généralement la nuit, également à la sortie des lieux festifs (discothèques) et les soirs de fête,
- Proposer l'installation des EAD EthyloTest-Anti-Démarrage, en alternative à la suspension du permis dès le taux délictuel,
- Veiller au respect de la réglementation applicable aux discothèques, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest et à l'obligation de mise à la vente d'éthylotests dans les débits de boissons alcoolisées à emporter,
- Recourir plus souvent, sur décision de justice, à la confiscation du véhicule des conducteurs en état de récidive de conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants ou d'excès de vitesse (plus de 50 km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée),
- Multiplier les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières (vitesse),
- Renforcer la répression de l'utilisation des distracteurs (téléphone, tablette, téléviseur, console de jeux,...) en développant les contrôles banalisés.

## 4- Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite douce »

### 4.a. Accidentalité particulière

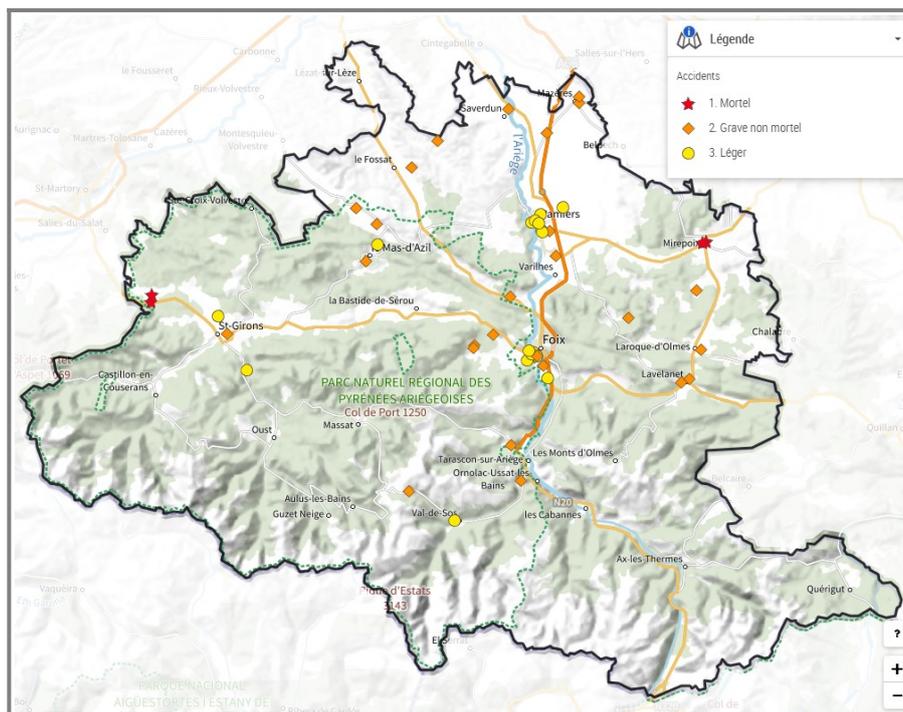
Période 2017-2021	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	636	62	898	386
Impliquant au moins 1 usager à vélo	49	4	48	28

Par rapport à l'ensemble des accidents 2017-2021, **les accidents avec au moins un usager à vélo** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Avec un usager à vélo	Ensemble des accidents
Les lundi et mardi	51%	39%
Entre 7 et 19 h	91%	77%
En plein jour	84%	72%
En agglomération	61%	42%
Sur voie communale	33%	20%
En giratoire ou intersection en X	14%	4%
Collision par le côté	53%	20%
Impliquant 2 véhicules	66%	44%
Vitesse maxi < 30 et 50 km/h	82%	33%
Tranche d'âge 55 ans et plus	45%	30%
- avec un pourcentage de tués	75%	58%

## DGO 2023-2027 Ariège

Ces accidents sont surtout localisés dans les agglomérations les plus importantes.

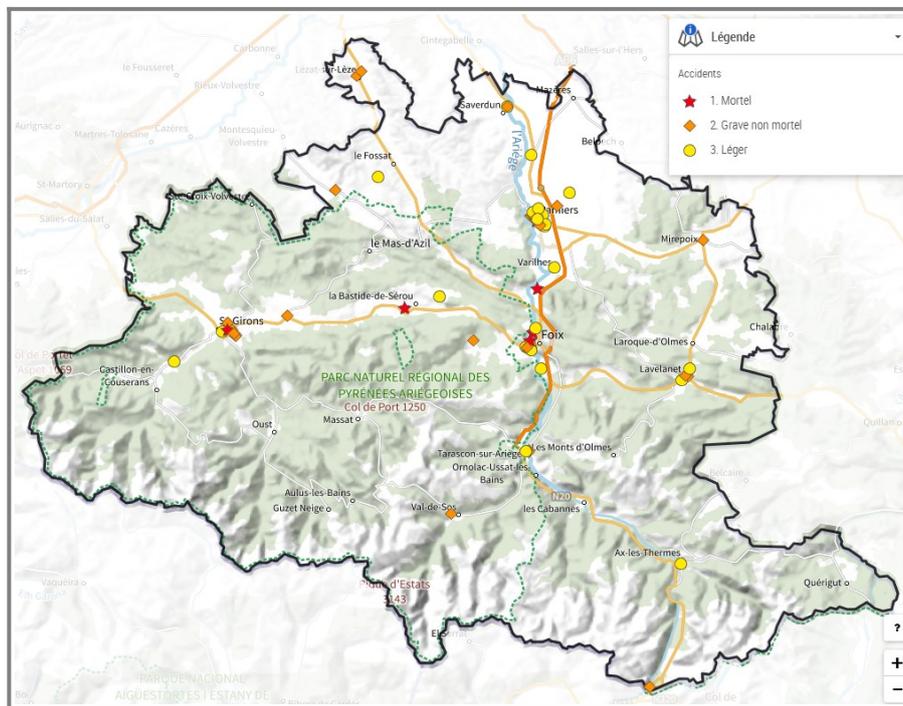


Période	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
2017-2021				
Global	636	62	898	386
Impliquant au moins 1 usager piéton ou en EDP	70	6	76	35

Par rapport à l'ensemble des accidents 2017-2021, **les accidents avec au moins un usager piéton** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Avec un usager piéton	Ensemble des accidents
Le mardi	24%	15%
Le vendredi	24%	16%
Entre 7 et 13 h	45%	31%
En agglomération	87%	42%
Taux de mortalité hors agglo	22%	12%
Vitesse maxi autorisée <50 km/h	83%	34%
Tranche d'âge 55 ans et plus	46%	30%
- avec un pourcentage de tués	83%	58%

Ces accidents sont, pour l'essentiel, localisés dans les agglomérations.



### 4.b. Orientations d'actions

#### > **Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :**

- Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue / route,
- Sensibiliser les piétons, les cyclistes sur leur propre comportement, leur responsabilité et les sanctions encourues,
- Proposer des actions dans le cadre des grandes manifestations (Tour de France, Ariégeoises, Tour d'Occitanie, Casartelli...), mobilisant un grand nombre de cyclistes et s'appuyer les clubs vélos pour sensibiliser ces usagers,
- S'appuyer sur les clubs de course à pied / trail pour sensibiliser leurs adhérents au partage de la route,
- Inciter les cyclistes et piétons à porter les équipements de sécurité et à être visibles (port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissants (brassards, gilet haute visibilité, parapluie...), communiquer notamment au passage à l'heure d'hiver,
- Améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine...), notamment dans les écoles / établissements d'enseignement via le « permis piéton » ; enseigner à circuler à vélo en sécurité (pistes vélo, rallyes...) via le déploiement du « Savoir Rouler à Vélo »,

- Mettre en place des actions spécifiques vers les seniors, en s'appuyant sur les clubs seniors,
- Former les policiers municipaux à la thématique « piéton/cycliste » afin qu'ils puissent sensibiliser ces usagers autour des écoles, en agglomération plus largement (usage des passages piéton, circulation sur trottoir,...),
- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables.

### > **Infrastructure :**

- Poursuivre le développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes) ; développer des zones de circulation apaisées,
- Réaliser notamment des aménagements adaptés aux piétons seniors et accessibles aux personnes à mobilité réduite et développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements recevant du public.

### > **Contrôle – Sanction :**

- Réaliser des contrôles préventifs des EDP – Engins de Déplacement Personnel (trottinettes électriques, hoverboards notamment) et des vélos (éclairage, pneus...),
- Réaliser des contrôles en agglomération visant à verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés.

## 5- Enjeu « Le risque routier professionnel »

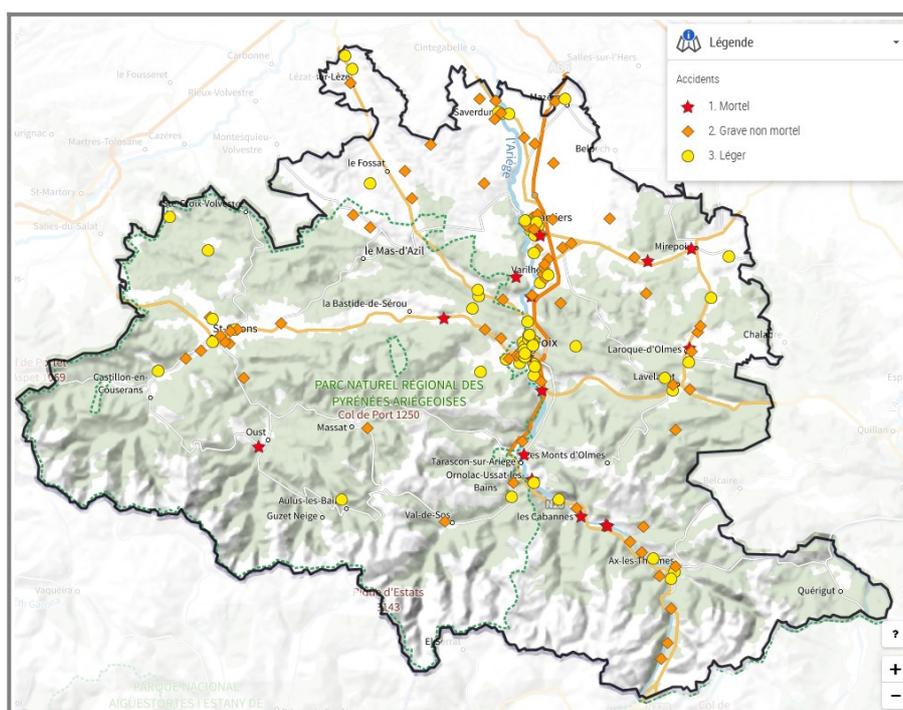
### 5.a. Accidentalité particulière

Période 2017-2021	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés
Global	636	62	898	386
Trajet professionnel	157	16	229	98

Par rapport à l'ensemble des accidents 2017-2021, **les accidents avec trajet domicile-travail ou utilisation professionnelle** se distinguent de l'ensemble des accidents sur les caractéristiques suivantes :

Accidents	Avec trajet domicile-travail ou utilisation professionnelle	Ensemble des accidents
En semaine	90%	70%
Entre 7 et 10 h	20%	13%
Impliquant 2 véhicules	59%	44%
Tranche d'âge 35-64 ans	46%	24,00 %

Ces accidents sont localisés autour des grandes agglomérations et sur grands axes.



## **5.b. Orientations d'actions**

---

### **> Amélioration de la connaissance :**

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et trajet professionnel (renseignement du motif du trajet par les FSI),
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuelles problématiques spécifiques (faits par la CARSAT et CPAM, pour partager cette connaissance).

### **> Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :**

- Sensibiliser les entreprises (et entrepreneurs indépendants) sur les risques routiers et les inciter à s'engager en faveur de la sécurité routière de leurs salariés, notamment au travers de la signature de la charte nationale « 7 engagements pour une route plus sûre » ; chercher des relais institutionnels (CMA, U2P, CAPEB...) pour démultiplier cette sensibilisation des entreprises / entrepreneurs indépendants et relancer le « club SR entreprises » pour favoriser le partage de bonnes pratiques ; inciter les entreprises : à réaliser un plan de prévention du risque routier (PPRR) ou prendre en compte ce risque dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP), à promouvoir les alternatives au déplacement en voiture (transport en communs, non déplacement : conférence tel, visio, télétravail...), à sensibiliser / former leurs salariés exposés à un risque spécifique (ex « conduite hivernale », fatigue avec horaires décalés) et à assurer un suivi de l'entretien des véhicules d'entreprise...
- Sensibiliser de la même manière les administrations (services de l'État, collectivités locales et services rattachés...) : évaluation et prise en compte du risque routier (PPRR ou DUERP), sensibilisation / formation des employés, développement des alternatives au déplacement...
- Mobiliser les lycées professionnels, les centres de formation d'apprentis (CFA / Purple) et de formation pour adultes (Centre universitaire), pour une information / sensibilisation des apprentis et des entreprises qui les emploient,
- Sensibiliser les employeurs et référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable.

### **> Infrastructure :**

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

### > **Contrôle – Sanction :**

- Cibler les contrôles des usagers en trajet domicile-travail ou professionnel sur l'usage du téléphone au volant (pratique plus répandue chez ces usagers...),
- Cibler les contrôles routiers surtout entre Pamiers et Foix et autour de l'agglomération de Saint-Girons, en semaine, dans le créneau 7h-10h (plus nombreux en proportion) et 16-19h (plus nombreux en absolu).

## **IV- Suivi et évaluation du DGO**

### **1- Suivi de l'accidentalité départementale**

---

A mi-parcours de la période 2023-2027, une analyse de l'accidentalité sera présentée en comité de pilotage du DGO. Elle sera produite par l'ODIR sur la base des données nationales et comprendra une analyse globale et par enjeux.

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

Une évaluation finale de la mise en œuvre du DGO sera présentée en comité de pilotage DGO qui sera constitué en 2027 pour l'élaboration du DGO suivant. Elle se fondera sur un inventaire des actions menées, afin de vérifier quelles orientations d'actions inscrites au DGO ont été mises en œuvre, si elles l'ont été de façon pertinente, ainsi que celles qui n'ont pas pu être mises en place et pour quelles raisons. Enfin, elle recensera les orientations d'actions et actions complémentaires qui ont été menées.

### **2- Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR**

---

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

L'appel à projets pour le PDASR porte sur les enjeux définis dans le DGO, l'objectif étant que l'ensemble des enjeux fasse l'objet d'une à plusieurs actions, sachant qu'une action peut couvrir plusieurs enjeux simultanément (ex : une action sécurité moto concerne l'enjeu deux-roues motorisés et conduite à risques).

Le PDCR prend en compte, notamment, les orientations d'actions, domaine "contrôle-sanction", du DGO.

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

## V- Annexes

### I- Comité technique (compte-rendu des réunions)

#### 1.a. Composition

Structure	Membres désignés	Présence réunion du 07/02	Présence réunion du 14/02
DDT	Marie-Hélène van-Mieghem – Stéphanie Gauthé – Alfred Gomez	Marie-Hélène van-Mieghem – Stéphanie Gauthé – Alfred Gomez	Marie-Hélène van-Mieghem – Stéphanie Gauthé – Alfred Gomez
Préfecture	Yumi Usson	Yumi Usson	Yumi Usson
Conseil Départemental de l'Ariège	Thierry Delqué – Olivier Hilaire	Pierre Dabosi – Olivier Hilaire	Pierre Dabosi – Olivier Hilaire
DIR Sud-Ouest	Jean-Hugues Vos	Philippe Roques	Philippe Roques
SDIS 09	Un représentant	Eric Martinez	Marie-Laure Soucarre
DDSP	Bruno Duchesne – Major Rulp	Anthony Martineau	Anthony Martineau
Gendarmerie	Dominique Nicolas	Dominique Nicolas	Dominique Nicolas
Mairie de Foix	Jean-Paul Alba		Jean-Paul Alba
Mairie de Pamiers	Fabrice Bocahut – Alain Dal Ponte – Jean-David Canitrot	Fabrice Bocahut – Jean-David Canitrot	Fabrice Bocahut
Mairie de Saint-Girons	Jean-Noël Vigneau		
Mairie de Lavelanet	Marc Sanchez et un élu	Raymond Miquel – Stéphane Solsona	Raymond Miquel – Stéphane Solsona
Centre départemental d'éducation routière 09	Serge Guiotte	Serge Guiotte	Serge Guiotte
Prévention MAIF	Jean-Luc Torrecillas	Jean-Claude Torrecillas	Jean-Claude Torrecillas
Mutuelles	José Moreno	Jean-Louis Mazzonetto	Jean-Louis Mazzonetto
Direction des Services de l'Education Nationale	Un représentant		
UPAP	Michel Vigier	Chloé Saussais	Michel Vigier - Chloé Saussais
CISPD comcom d'agglomération de St Girons	Jean-Jacques Méric – Nathanaël Bordes	Jean-Jacques Méric – Nathanaël Bordes	
Chargé de mission deux-roues motorisés	Lionel Bineau	Lionel Bineau	Lionel Bineau
DREAL	Jacques Lauga	Jacques Lauga	Jacques Lauga

#### 1.b. Formalisation des orientations d'actions

##### Compte-rendu des réunions du comité technique des 7 et 14 février 2023

Étaient présents : voir tableau ci-dessus

Absents excusés (réunion du 7 février 2023) : Jean-Paul Alba (mairie de Foix) - Marie-Laure Soucarre (SDIS 09) - José Moreno (MAIF)

Absents excusés (réunion du 14 février 2023) : Laurent Fichet (Education Nationale) - Jean-Jacques Méric (CC Couserans-Pyrénées) - Nathanaël Bordes (CISPD Couserans-Pyrénées)

Lors du comité de pilotage qui s'est tenu le 10 janvier 2023, il a été décidé de fixer comme axes prioritaires, pour le département, en matière de sécurité routière, les enjeux suivants :

- **les deux-roues motorisés,**
- **les conduites à risques** : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone principalement),
- **les nouveaux modes de mobilité dite « douce »** : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche,
- **le risque routier professionnel.**

Le comité technique a travaillé, lors de la première réunion sur les orientations d'actions pour les enjeux "**les deux-roues motorisés**" et "**les nouveaux modes de mobilité**", la deuxième sur les orientations concernant les enjeux "**les conduites à risques**" et "**le risque routier professionnel**".

La DDT a fait une présentation de l'analyse de l'accidentalité et les particularités de celle-ci pour chacun des enjeux retenus. De nombreuses données concernant l'accidentalité avaient été transmises au préalable à l'ensemble des membres du comité technique.

Les participants ont été invités à proposer des orientations d'actions (voir tableau ci-joint) déclinés dans les domaines suivants : amélioration de la connaissance - éducation, sensibilisation, formation, information - infrastructure - contrôle – sanction

Les discussions ont permis de dégager **52 orientations d'actions** pour l'enjeu :

- "les deux-roues motorisés" : **11 orientations d'actions,**
- "les conduites à risques" : **17 orientations d'actions,**
- "les nouveaux modes de mobilité dite douce" : **13 orientations d'actions,**
- "le risque routier professionnel" : **9 orientations d'actions,**
- et **2 orientations d'actions** dans le domaine de l'amélioration de la connaissance communes aux 4 enjeux.

Ces orientations d'actions issus des 2 réunions du comité technique ont été soumises à la validation du comité de pilotage du DGO 2023-2027, le 28 mars 2023 prochain.

## **2- Comité de pilotage (compte-rendu des réunions)**

### **2.a. Composition**

<b>Structure</b>	<b>Membres désignés</b>	<b>Présence réunion du 10/01/2023</b>	<b>Présence réunion du 05/04/2023</b>
Préfecture	La préfète et/ou la directrice de cabinet	Guillaume Afonso	Guillaume Afonso – Yumi Usson
DDT	Stéphane Défos ou un représentant	Marie-Hélène van-Mieghem – Alfred Gomez	Marie-Hélène van-Mieghem – Stéphanie Gauthé – Alfred Gomez
Tribunal judiciaire Foix	Olivier Mouysset et/ou Amélie Robin	Olivier Mouysset	Amélie Robin
Conseil Départemental de l'Ariège	Christine Téqui ou un représentant (Alain Naudy, Thierry Delqué et Olivier Hilaire)	Alain Naudy – Serge Castillon – Olivier Hilaire	Serge Castillon – Olivier Hilaire
DIR Sud-Ouest	Jean-Hugues Vos	Jean-Hugues Vos	
Vinci Autoroutes ASF	Stéphane Mora		
CARSAT	Le directeur (pas de représentant désigné)		
SAMU 09	Ismaël Tazi ou un représentant		
SDIS 09	Directeur ou un représentant	Olivier Blanco – Marie-Laure Soucarre	
Unité d'Accueil des Victimes	Le directeur (pas de représentant désigné)		
DDSP	Christine Bertrand ou un représentant (Bruno Duchesne et major Rulp)	Philippe Garrigues	Philippe Garrigues – Anthony Martineau
Gendarmerie	Frédéric Wagner et un représentant (Dominique Nicolas)	Frédéric Wagner – Marc Vialelle	
Unité Zonale Motorisée des CRS	Le directeur (pas de représentant désigné)		
Association des Maires et Elus de l'Ariège	Robert Meler ou un représentant (Jean-Paul Alba et Fabrice Bocahut) – Sophie Saffon	Fabrice Bocahut	
Association des maires ruraux de l'Ariège	Marie-Cécile Rivière		Jean-Paul Alba
Mairie de Foix	Jean-Paul Alba	Jean-Paul Alba	Jean-Paul Alba
Mairie de Pamiers	Fabrice Bocahut, Alain Dal Ponte et Jean-David Canitrot	Alain Dal Ponte – Jean-David Canitrot	Fabrice Bocahut
Mairie de Saint-Girons	Jean-Noël Vigneau		
Mairie de Lavelanet	Marc Sanchez et un élu	Raymond Miquel	Stéphane Solsona – Raymond Miquel
Centre départemental d'éducation routière 09	Serge Guiotte	Serge Guiotte	Serge Guiotte
Prévention MAIF	Jean-Luc Torrecillas		Jean-Claude Torrecillas
Mutuelles	José Moreno	José Moreno	
Délégation Militaire Départementale	Olivier Surin	Olivier Surin	
Direction des Services de l'Education Nationale	L'inspecteur d'académie (pas de représentant désigné)	Laurent Fichet	
DDETSPP	Isabelle Aymard ou un représentant		Frédéric Pujol
UPAP	Michel Vigier	Michel Vigier – Chloé Saussais	Michel Vigier – Chloé Saussais

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

#### **Compte-rendu des réunions du comité technique du 10 janvier et du 5 avril 2023**

Étaient présents : voir tableau ci-dessus

Absents excusés (réunion du 10 janvier 2023) : Christine Téqui (conseil départemental) - Robert Meler (président de l'AMEA 09)

Etaient excusés (réunion du 5 avril 2023) : Christine Téqui et Alain Naudy (conseil départemental) – Robert Meler (AMEA) - Frédéric Wagner (gendarmerie) - Ismaël Tazi (SAMU 09)

### Réunion du 10 janvier 2023

Après une présentation par la DDT de l'objet et de la démarche d'élaboration du DGO, et une brève présentation des données accidents pour la période 2017-2021 et plus particulièrement de l'accidentalité pour chaque enjeu, le comité de pilotage a validé les 4 enjeux nationaux décrits au chapitre III du présent document.

De plus, le comité de pilotage a décidé de prendre en compte les enjeux "jeunes" et "seniors", enjeux du précédent DGO, au travers des 4 enjeux nationaux.

Il passe la main au comité technique qui sera chargé d'étudier plus en détail l'accidentalité relative à ces 4 enjeux et de proposer des orientations d'actions pour chacun.

### Réunion du 5 avril 2023

En introduction le directeur de cabinet a rappelé les 4 enjeux du département pour ce DGO 2023-2027 : les deux-roues motorisés, les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone principalement), les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche, et le risque routier professionnel) et l'importance des actions de prévention et de répression dans la lutte contre l'insécurité routière. Il a remercié les partenaires de leur présence aux différentes instances et plus largement de leur contribution à l'élaboration du DGO.

La DDT a présenté un bilan des actions du DGO 2018-2022, les travaux du comité technique et fait un focus sur quelques orientations d'actions (voir support de présentation ci-joint).

Le comité technique qui s'est réuni les 7 et 14 février proposait à la validation du comité de pilotage **52 orientations d'actions** :

- **3 communes** aux 4 enjeux,
- **11** pour l'enjeu « les deux-roues motorisés »,
- **16** pour l'enjeu « les conduites à risques »,
- **13** pour l'enjeu « les nouveaux modes de mobilité »,
- **9** pour l'enjeu « le risque routier professionnel ».

29 nouvelles orientations / 9 amendées

Le comité de pilotage a validé toutes les orientations d'actions.

Le DGO doit être co-signé par la préfète, le procureur de la République, la présidente du conseil départemental et le président de l'association des maires et élus de l'Ariège. Un exemplaire du projet de DGO 2023-2027 leur sera transmis pour relecture dans les prochains jours.

### 3- Sigles et définitions

---

#### Sigles :

CARSAT : caisse d'assurance retraite et de la santé au travail  
DDSEN : direction départementale des services de l'éducation nationale  
DDSP : direction départementale de la sécurité publique  
DDT : direction départementale des territoires  
DDETSPP : direction départementale de l'emploi, du travail, des solidarités et de la protection des populations  
DGO : document général d'orientations  
ODIR : observatoire départemental de l'insécurité routière  
ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière  
PDASR : plan départemental d'action sur la sécurité routière  
PDCR : plan départemental de contrôles routiers

#### Définitions :

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

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

– **Victimes :**

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

- **Blessés :**

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

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

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

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

- **Cyclomoteur :** deux-roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

- **Motocyclette :** deux-roues motorisé de plus de 50 cm<sup>3</sup>, y compris les scooters.

- **Deux-roues motorisés (2RM) :** cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, à 4 roues et les scooters.

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



**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**