

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document général d'orientation 2018 – 2022

Département des Hautes-Pyrénées

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



En 40 ans, nos habitudes de conduite, notre perception de la route et les règles du code de la route ont beaucoup évolué. Ces centaines de milliers de vies sauvées, tous ces drames évités sont le résultat d'une combinaison de facteurs : la volonté constante de l'État, l'amélioration de la sécurité des véhicules, l'investissement des collectivités territoriales sur les réseaux routiers et surtout prise de conscience des usagers qui ont changé de comportement.

En 10 ans, les efforts entrepris dans les Hautes-Pyrénées ont fait nettement reculer le risque routier, permettant de réduire de moitié le nombre d'accidents et le nombre de personnes blessées, ce qui constitue un progrès considérable.

Cependant, il reste encore d'importants efforts à accomplir et de nombreuses vies à sauver.

La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies humaines soient épargnées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence et requiert l'échange et la coordination des actions.

Dans le cadre du renouvellement de son document général d'orientation (DGO) et dans une démarche associant tous les acteurs et partenaires de la sécurité routière qu'il convient ici de saluer pour leur engagement et leur action la plus souvent bénévole, l'État en Hautes-Pyrénées a défini les enjeux prioritaires et les orientations de la politique à mener.

Ces enjeux prioritaires, déterminés sur la base d'un diagnostic partagé par l'ensemble des partenaires concernés, sont les suivants :

- le risque routier professionnel
- les conduites après usage de substances psychoactives
- les jeunes de 14 à 29 ans
- les seniors
- le partage de la voirie : les modes doux
- les distracteurs
- les 2 roues-motorisées

Les signataires du document général d'orientations s'engagent à développer des actions en synergie avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentologie de chacun des enjeux.

Par cette déclaration, ils expriment leur détermination commune à faire reculer l'insécurité routière dans le département de l'Aveyron.

Le Préfet des Hautes-Pyrénées

Le procureur de la république

Le Président du Conseil
Départemental

La Présidente de l'Association
des Maires de France

Le Président de l'Association
des Maires Ruraux de France

1 Sommaire

1	Sommaire.....	3
2	Cadre général.....	4
3	Présentation de la démarche :.....	4
4	Présentation du département.....	5
1	Les caractéristiques géographiques.....	5
2	Démographie.....	5
3	Le réseau routier du département :.....	7
4	Le parc des véhicules en circulation :.....	8
5	Communication sur l'accidentalité.....	8
5	L'accidentalité 2012 – 2016 et comparaison avec 2007 – 2011.....	9
1	L'accidentalité corporelle du département.....	9
a.	L'accidentalité générale.....	9
b.	Le mode de déplacement.....	10
c.	Répartition des victimes par âge.....	10
d.	Répartition des accidents selon le lieu.....	12
e.	Répartition par type de trajets.....	13
f.	Conditions de circulation.....	14
6	Éléments de bilan du DGO 2013 - 2017 :.....	15
7	Méthode pour caractériser les enjeux du DGO 2018 – 2022.....	16
8	Les enjeux du DGO 2018 – 2022.....	18
1	Le risque routier professionnel.....	19
a.	Le constat.....	19
b.	les orientations d'actions.....	20
2	Conduite après usage de substances psychoactives :.....	21
a.	Le constat pour l'alcool.....	21
b.	Le constat pour les stupéfiants.....	22
c.	Les orientations d'actions.....	23
1	Les jeunes de 14 à 29 ans.....	24
a.	Le constat.....	24
b.	Orientations d'actions.....	25
2	Les seniors.....	26
a.	Le constat.....	26
b.	Orientations d'actions.....	27
3	Le partage de la voirie.....	28
a.	Le constat.....	28
b.	Les orientations.....	29
4	Les distracteurs.....	30
a.	Le constat.....	30
b.	Les orientations.....	31
5	Les 2 roues-motorisés.....	32
a.	Le constat.....	32
b.	Les orientations.....	33
9	Suivi et lien avec le Plan Départemental d'Actions et de Sécurité Routière.....	34

2 Cadre général

Le document général d'orientation (DGO) est instauré par la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 19 octobre 1993 au sein de chaque département comme outil de politique, de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017 les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs.

Le DGO 2018 - 2022 s'inscrit dans le prolongement du précédent assurant ainsi la continuité de l'action locale. L'élaboration de cet outil permet à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux, de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. Il a pour but d'analyser les évolutions de l'accidentologie dans le département. Il fixe les enjeux et les orientations pour les cinq prochaines années en matière de sécurité routière.

Un comité de pilotage a été mis en place avec les principaux partenaires : le Conseil Départemental, des élus des communes de Tarbes et de Lourdes, l'association des Maires, les associations de prévention, les forces de l'ordre, des professionnels de la santé, l'éducation nationale. Des réunions de travail se sont tenues pour partager le bilan de l'accidentologie sur les 5 dernières années et pour travailler sur les enjeux à décliner dans les prochaines années.

Le DGO est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière durant la période **2018-2022**.

3 Présentation de la démarche :

L'élaboration du DGO s'est réalisée suivant la démarche participative ci-dessous :

🗨️ **1 Réunion du comité de pilotage** le 6 octobre 2017, présidé par la directrice des services du cabinet de la Préfète, chef de projet « Sécurité Routière ». Au cours de cette réunion, l'Observatoire départemental de la sécurité routière a présenté un bilan du précédent DGO 2013-2017 et l'évolution de l'accidentologie entre 2013 et 2017. Sur la base de cette analyse, le comité a validé les 7 enjeux départementaux pour les années 2018 à 2022. Ces enjeux portent sur le risque routier professionnel, les addictions (alcool, drogues et médicaments), les jeunes 14-29 ans, les seniors (+ de 65 ans), les deux-roues motorisés, le partage de la voirie et les distracteurs.

🗨️ **2** Il n'a pas été mis en place des groupes de travail par enjeu pour élaborer les **orientations d'action** à inscrire dans le document général d'orientation. Toutefois, un groupe de travail réunis le 5 juillet 2018 a travaillé sur les orientations d'actions pour chaque enjeu retenu. Les orientations définies dans le cadre du DGO feront l'objet d'actions opérationnelles qui seront inscrites annuellement dans les plans départementaux d'action pour la sécurité routière (PDASR).

Lors de l'examen annuel des propositions d'actions faites par les partenaires, au titre du PDASR, une attention toute particulière sera portée à vérifier la cohérence des objectifs et des actions avec les enjeux du DGO.

4 Présentation du département

1 Les caractéristiques géographiques

Le département des Hautes-Pyrénées se situe au sud-ouest de la région administrative Occitanie. Il est limitrophe des départements du Gers, de la Haute-Garonne (région Occitanie) et des Pyrénées-Atlantiques (région Nouvelle Aquitaine). Il est également un territoire de frontière avec la province espagnole de Huesca. Il représente une surface de 4 464km².



La région Occitanie



Localisation des Hautes-Pyrénées

La morphologie du département se divise en plusieurs catégories bien distinctes :

- Les montagnes occupent la moitié sud du territoire du département. Elle forme une barrière naturelle entre la France et l'Espagne, ne permettant qu'un seul accès routier vers l'Aragon par le tunnel d'Aragnoet-Bielsa. 35 de ses pics dépassent 3 000 m ; le pic du Vignemale en est le point culminant (3 298 m).
- L'altitude des Pyrénées s'estompe progressivement en remontant vers le nord, et les montagnes cèdent la place au piémont, limité à l'est par le vaste plateau de Lannemezan (à 600 m environ).
- Plus à l'ouest et au nord, le piémont laisse place à un espace de plaine qui attirent la majorité de la population du département. Le paysage est vallonné et le climat plus clément.

2 Démographie

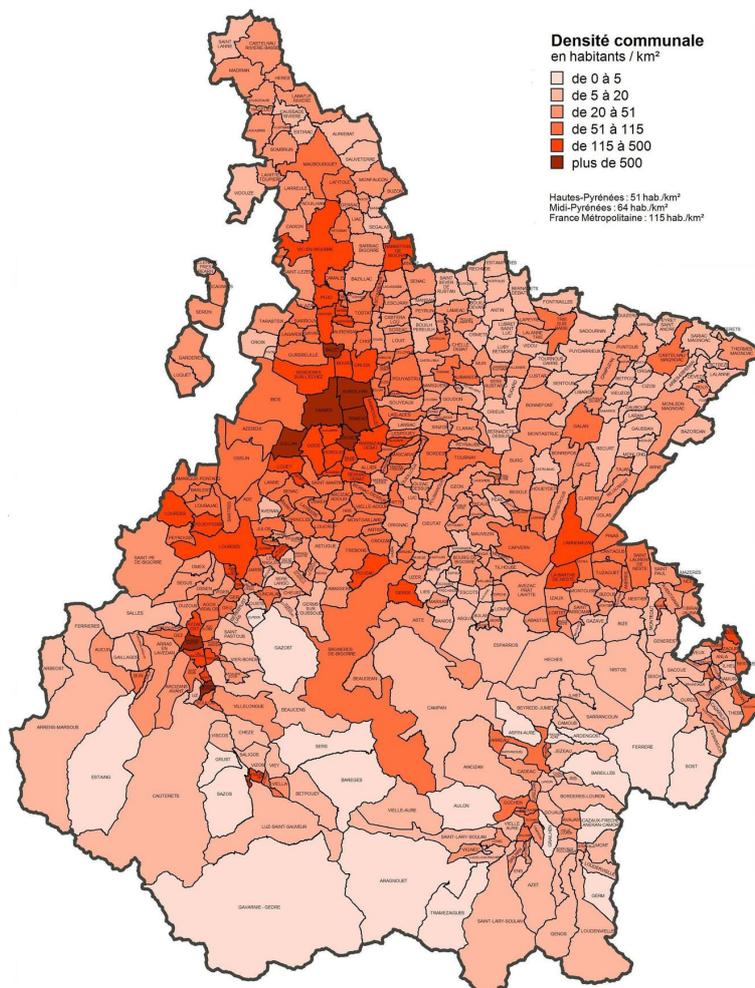
La population des Hautes-Pyrénées est de **228 950 habitants** (recensement 2014).

Population des Hautes-Pyrénées en 2014	
Densité de la population (nombre d'habitants au km ²) en 2014	51,3
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2009 et 2014, en %	-0,1
dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2009 et 2014, en %	-0,2
dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2009 et 2014, en %	0,2
Nombre de ménages en 2014	106 368
Sources : Insee, RP2009 et RP2014 exploitations principales en géographie au 01/01/2016	

Densité communale
en habitants / km²

- de 0 à 5
- de 5 à 20
- de 20 à 51
- de 51 à 115
- de 115 à 500
- plus de 500

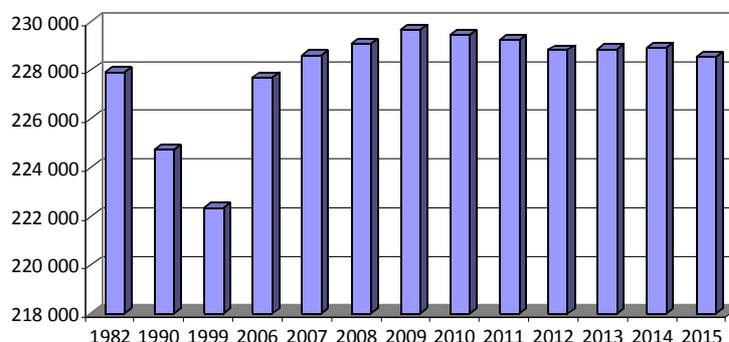
Hautes-Pyrénées : 51 hab./km²
Midi-Pyrénées : 64 hab./km²
France Métropolitaine : 115 hab./km²



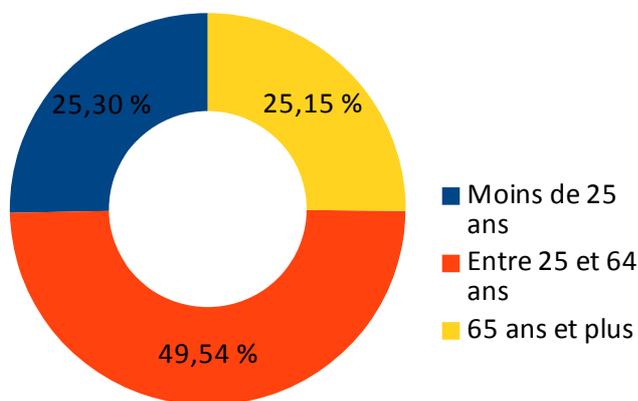
La population se situe essentiellement dans les zones de plaines et du piémont. Tarbes recense à elle seule 42 553 habitants (en 2014). L'agglomération tarbaise représente le premier bassin de vie du département, vient derrière la commune de Lourdes avec une unité urbaine de quelque 17 384 habitants. La carte de densité de la population ci-dessus montre bien une concentration de la population en plaine à l'ouest et au nord du département ainsi que dans les vallées et sur le piémont.

Le département connaît un renouveau démographique depuis 1999, après une quinzaine d'années de baisse continue. Il reste cependant un des moins dynamiques de la région. Le dynamisme observé aux débuts des années 2000 semble se ralentir avec une progression très limitée de 50 habitants par an entre 2007 et 2012, essentiellement due à l'augmentation de population dans les communes péri-urbaines et rurales du département, contrairement aux principales communes qui voient leur population diminuer.

La population se répartit comme suit : un tiers de moins de 25 ans, deux tiers entre 25 et 64 ans et un tiers de plus de 65 ans.

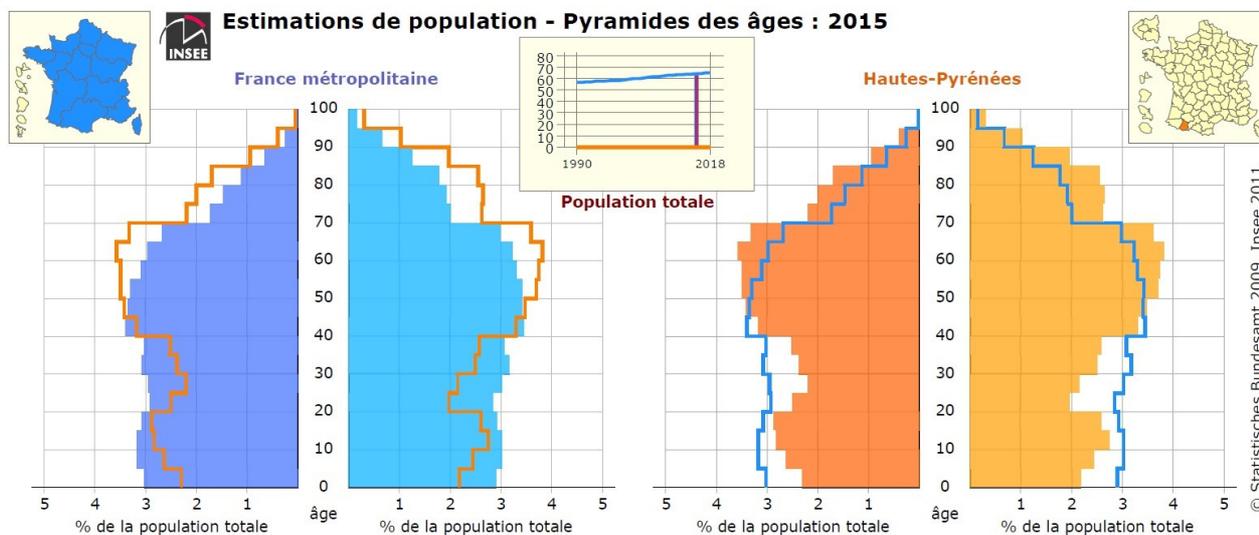


Evolution démographique dans les Hautes-Pyrénées sur les 30 dernières années



La répartition de la population par classe d'âge

La pyramide des âges montre une population plutôt vieillissante dans le département par rapport à la population nationale. En effet, les plus de 65 ans représentent 27 % de la population départementale alors qu'à l'échelle nationale, ils ne représentent que 19,8 %. De même, les moins de 20 ans ne représentent que 20,4 % dans le département pour 24,1 % au niveau national.



3 Le réseau routier du département :

Le réseau structurant est géré par 3 gestionnaires routiers différents.

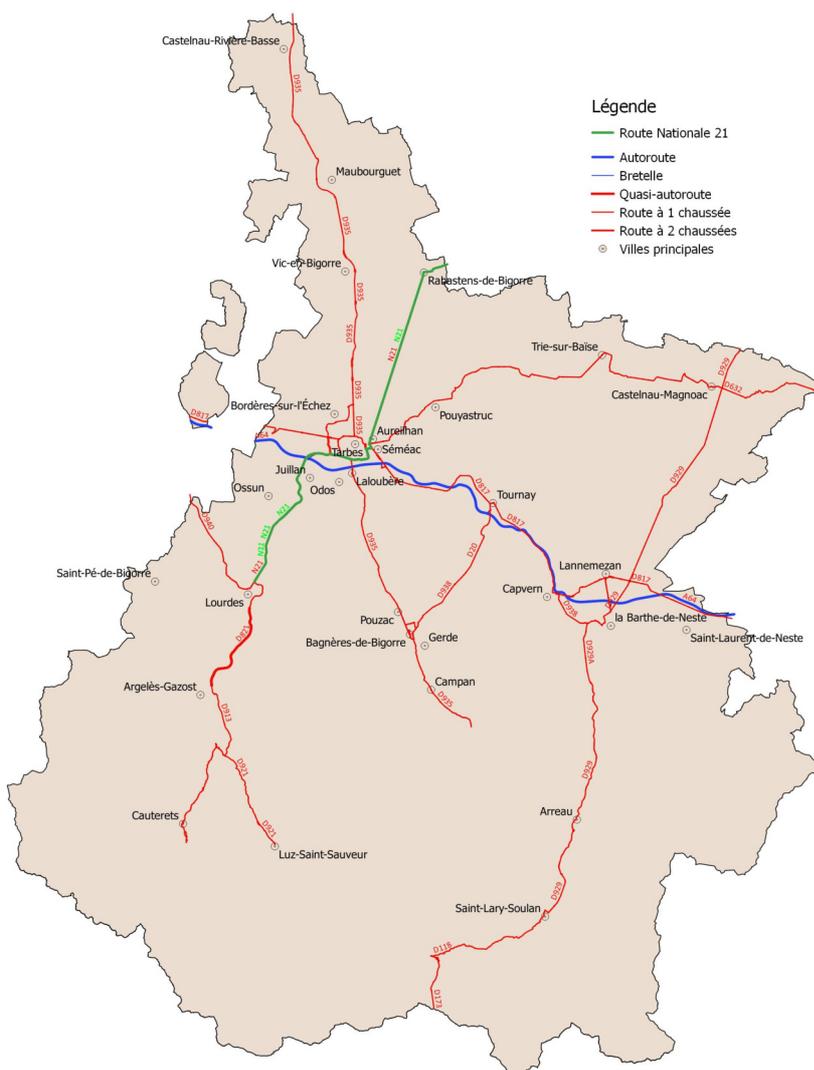
Les Hautes-Pyrénées sont traversées d'Est en Ouest par l'autoroute A64 sur 57 km.

La route nationale 21 arrive du Gers et traverse le département vers le Sud jusqu'à Lourdes en passant par Tarbes sur 43 km.

Enfin, les Hautes-Pyrénées sont irriguées par 2 942 km de routes départementales soit 44 % des routes du département dont 1 335 km en montagne.

Le réseau des voies communales représente 3 616 km soit 54 % des routes du département.

La carte ci-contre reprend le réseau structurant du département qui supporte la majorité du trafic.



4 Le parc des véhicules en circulation :

Le tableau ci-dessous évoque l'évolution sur les 5 dernières années du parc automobile du département.

Série	2013	2014	2015	2016	2017
Voitures particulières et commerciales	123992	123880	122885	121660	119932
Autocars et autobus	467	463	478	493	512
Camions, camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés	27072	27318	27431	27592	27669
Tracteurs routiers	353	311	288	307	321
Remorques	150	150	134	130	128
Semi-remorques	619	640	640	615	614
Voitures particulières et commerciales à essence	35368	33518	31789	30918	30923
Voitures particulières et commerciales diesel	87486	89328	90128	89754	88001
Voitures particulières et commerciales utilisant la bicarburation GPL	1101	978	901	855	794
Voitures particulières et commerciales électriques	12	31	44	115	197
Voitures particulières et commerciales utilisant une autre énergie	25	25	23	18	17

Producteur : MTES (CGDD/SDES).

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO).

En 2017, le parc de voitures particulières et commerciales pour l'ensemble de la France est de 32 074 202 véhicules. Le parc de camions et camionnettes est de 7 061 392 véhicules. La part du département des Hautes-Pyrénées dans ces catégories est respectivement de 0,37 % et 0,39 %. Les poids lourds représentent 10,3 % du parc automobile du département contre 22 % au niveau national.

En cinq ans (entre 2013 et 2017), pour le département, le nombre de voitures particulières et commerciales a baissé de 3,2 % et le nombre de camions et camionnettes a augmenté 2,2 %.

5 Communication sur l'accidentalité

Actuellement, un bulletin trimestriel et un bilan annuel sont publiés et diffusés, par les services de l'État, à l'ensemble des acteurs et partenaires de la sécurité routière dont la presse locale. Un site internet de l'État, dédié à la sécurité routière dans le département, est en cours de construction.

5 L'accidentalité 2012 – 2016 et comparaison avec 2007 – 2011

Le diagnostic sur l'accidentologie des Hautes-Pyrénées a été réalisé par la direction départementale des territoires à partir des données des fiches accidents (BAAC) renseignées par les forces de l'ordre (caractéristiques, lieux, véhicules et usagers). L'analyse a été établie avec les données de la période quinquennale 2012-2016.

Définitions des indicateurs :

* Tués : Personnes qui décèdent sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident

* Blessés hospitalisés : Victimes admises comme patients plus de 24 heures en centre hospitalier

* Blessés légers : Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures

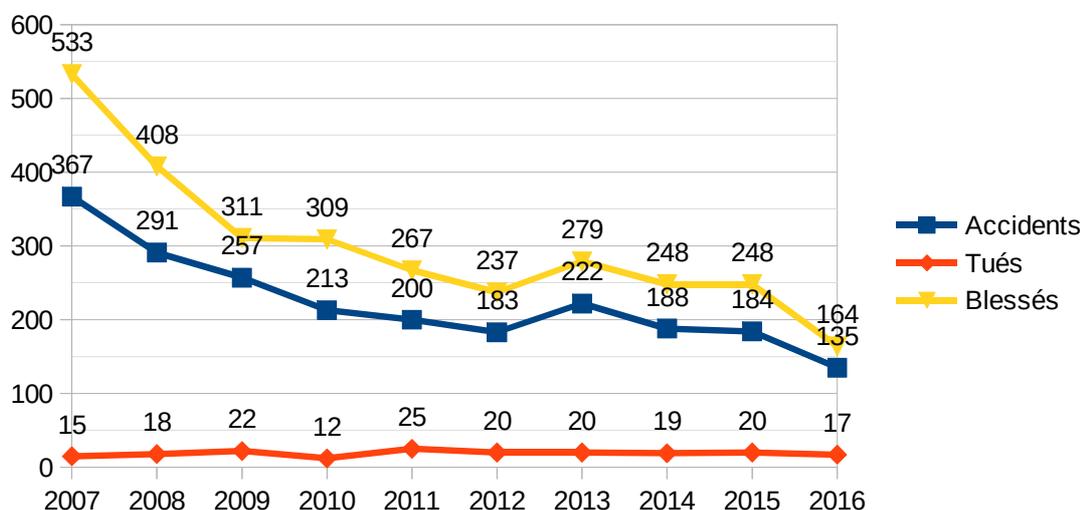
* Blessés : ensemble des blessés hospitalisés et légers.

1 L'accidentalité corporelle du département

a. L'accidentalité générale

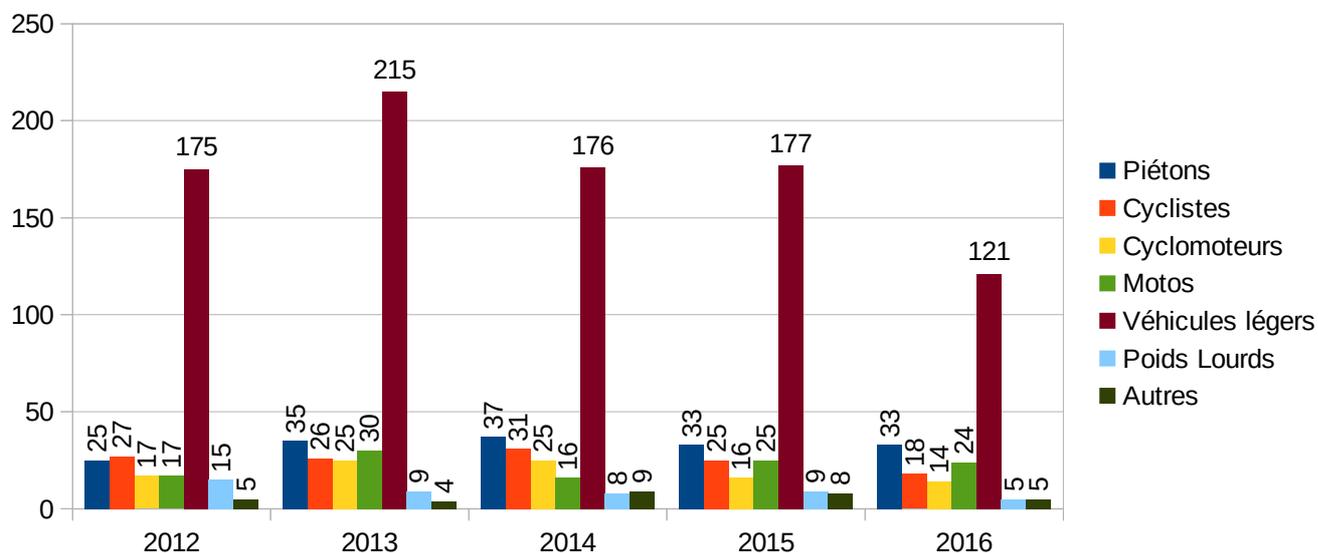
L'évolution moyenne annuelle de l'accidentologie sur la période 2012 – 2016 a été de – 2 % pour le nombre d'accidents et de -3,8 % pour le nombre de tués. Toutefois, ce sont les bons chiffres de l'année 2016, tant en nombre d'accidents qu'en nombre de tués qui expliquent cette baisse.

Année	2012	2013	2014	2015	2016
Accidents	183	222	188	184	135
Tués	20	20	19	20	17
Blessés	237	279	248	248	164
Evolution					
Accidents		+21 %	-15,3 %	-2,1 %	-26,6 %
Tués		0 %	-0,5 %	+0,5 %	-15 %
Blessés		+17,7 %	-11,1 %	0 %	-33,8 %



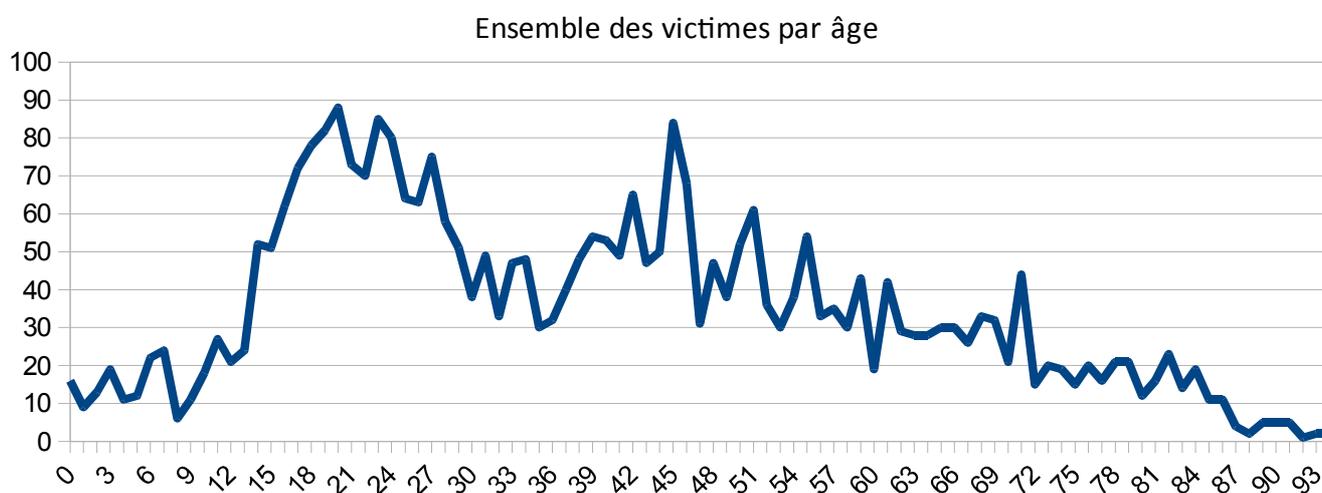
En comparant l'évolution du nombre d'accidents et de blessés sur les 2 périodes, une forte diminution se constate sur le DGO 2007-2011 puis la tendance stagne sur la seconde période. Le nombre de tués oscille entre 12 en 2010 et 25 en 2011. En moyenne, le nombre de tués sur les 2 périodes est de 18,8.

b. Le mode de déplacement

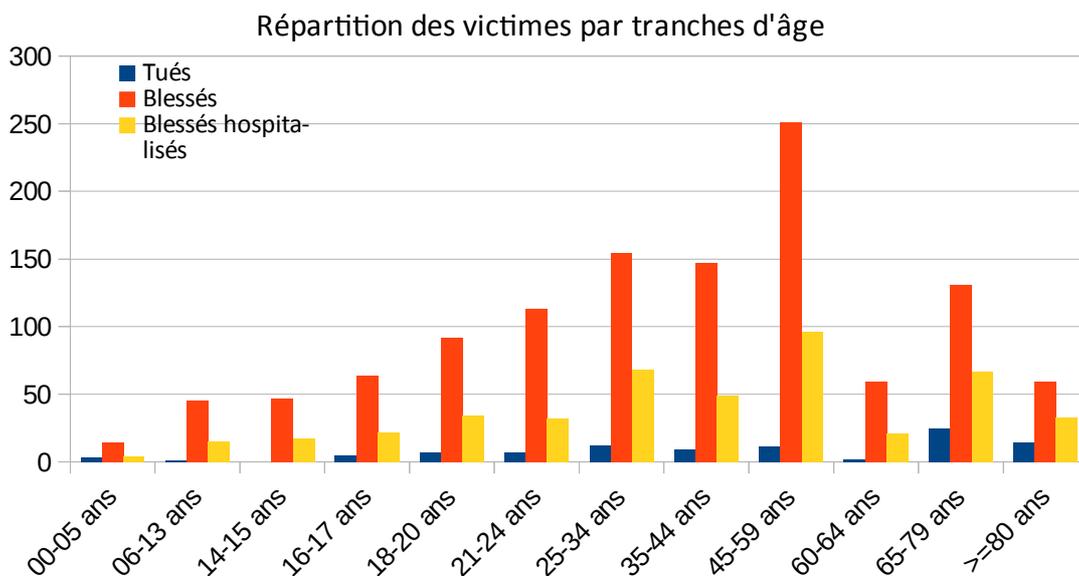


Sur la période 2012-2016, la part du véhicule léger ou de l'utilitaire dans le nombre d'accidents est dominante. On observe une diminution des accidents impliquant au moins un VL. Même observation en ce qui concerne les accidents avec au moins un 2 roues motorisé. Les usagers de 2 roues motorisés, cyclomoteurs et motocyclettes, ne représentent qu'une minorité des usagers de la route. En plan national, le nombre de kilomètres parcouru par les usagers de 2RM ne représente que 2% de la circulation routière. Par contre, le nombre d'accidents impliquant des piétons est plutôt à la hausse.

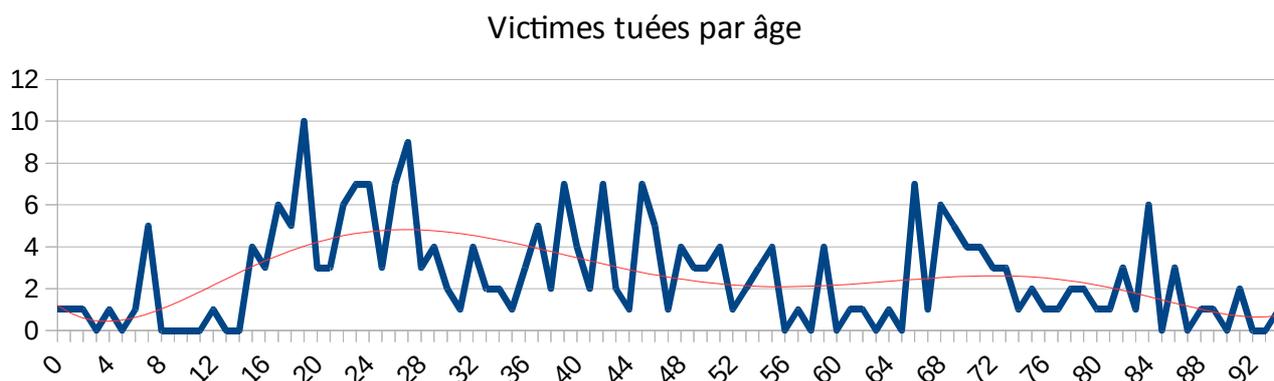
c. Répartition des victimes par âge



Le nombre de victimes augmente de manière très importante à partir de 14 ans et diminue progressivement à partir de 27 ans avec un pic autour de 45 ans

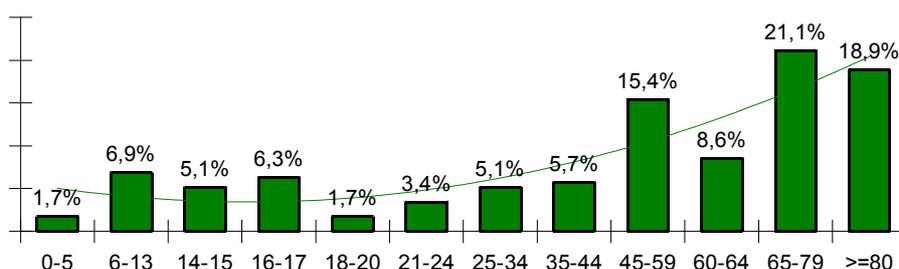


Ce graphe met en évidence un nombre très important de victimes chez les actifs (25 – 59 ans). De plus, il montre que les blessures sont plus graves à partir de 65 ans que dans les tranches d'âge plus jeunes.



Ici la courbe des victimes tuées marque un pic dans la tranche des 20-35 ans. Elle met également en évidence la fragilité des personnes âgées de plus de 60 ans face à la violence des chocs lors d'un accident.

Sur les 1272 victimes, 174 sont des piétons. Les piétons les plus vulnérables sont les seniors et les jeunes. 11 d'entre eux sont décédés dont 8 avaient plus de 65 ans (voir graphique ci-dessous).



Répartition des victimes par catégorie de véhicules et par classes d'âge

Les piétons et les cyclistes décédés sont majoritairement des seniors. Les cyclomoteurs sont essentiellement dans la tranche d'âge 14-17 ans.

Pour les 2 roues motorisées de plus de 50cm³, la majorité des victimes se situe entre 25 et 59 ans.

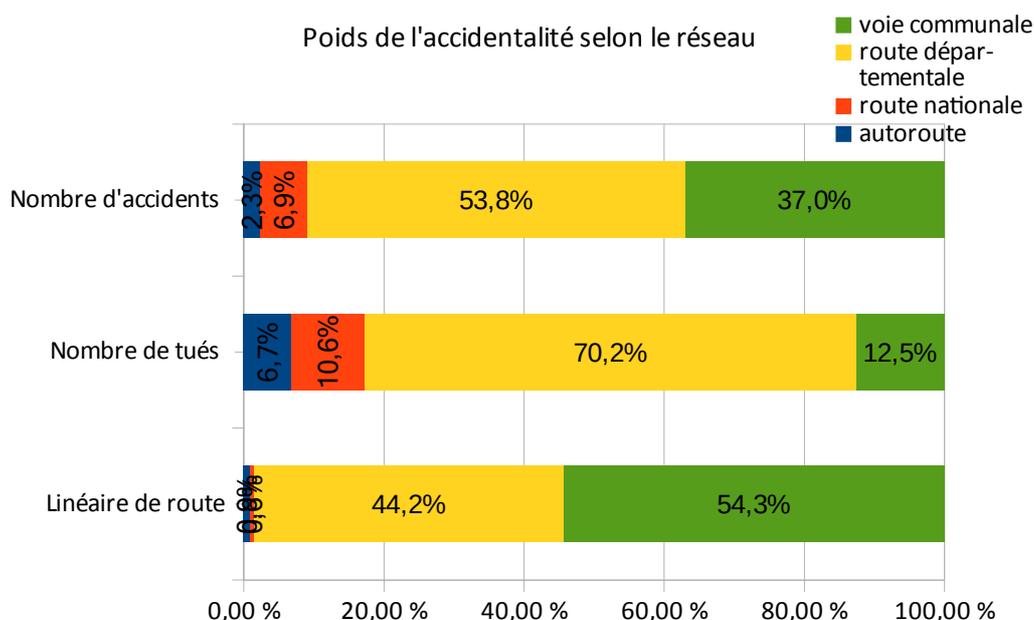
La grande majorité des personnes décédées le sont dans des accidents impliquant au moins un VL (véhicule le plus représenté dans la circulation) et sont principalement réparties dans les tranches d'âge 25-59 ans et plus de 60 ans.

		00-13 ans	14 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 59 ans	60 ans et +	Total
Piéton	Tués				3	8	11
	Blessés	15	20	8	43	77	163
	BH	6	5	2	16	44	73
Bicyclettes	Tués				1	5	6
	Blessés	11	7	4	55	42	119
	BH	5	2	2	25	18	52
Cyclomoteurs	Tués		2	1		1	4
	Blessés		44	27	25		96
	BH		18	9	10		37
Motos	Tués			1	6	1	8
	Blessés	1	5	15	71	15	107
	BH	1	3	6	42	8	60
VL ou VU	Tués	4	3	12	21	24	64
	Blessés	29	29	149	337	112	656
	BH	7	11	45	108	50	221
Poids lourd	Tués						0
	Blessés			1	12		13
	BH			1	8		9
Transports en commun	Tués				1		1
	Blessés	3	6		5	1	15
	BH				2		2
Autre mode	Tués					2	2
	Blessés			1	4	2	7
	BH			1	2	1	4

d. Répartition des accidents selon le lieu

	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Sur autoroute	Total
Période 2012-2016				
Nb d'accidents	623	266	23	912
%	68,3 %	29,2 %	2,5 %	100 %
Tués	29	60	7	96
%	30,2 %	62,5 %	7,3 %	100 %
Période 2007-2011				
Nb d'accidents	946	355	27	1328
%	71,2 %	26,7 %	2,1 %	100 %
Tués	32	58	2	92
%	34,8 %	63 %	2,2 %	100 %

La majorité des accidents ont lieu en agglomération, même si la tendance est à la baisse depuis le DGO 2007 – 2011. Par contre, la majeure partie des accidents mortels sont localisés hors agglomération et hors autoroute. Le nombre d'accidents reste marginal sur autoroute ainsi que le nombre de morts.

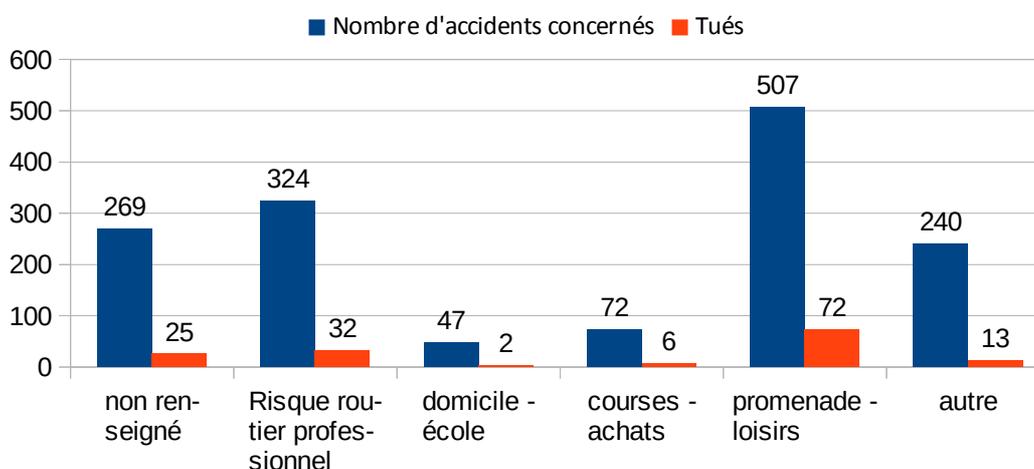


Les Hautes-Pyrénées enregistrent le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau départemental puis le réseau communal, le réseau national et enfin les autoroutes. Toutefois, la densité d'accidents corporels (nombre d'accidents corporels / kilomètre de voie) est la plus importante sur le réseau national, puis le réseau autoroutier, le réseau départemental et enfin le réseau communal. En effet, le réseau routier communal est le plus étendu suivi par celui du département. Les réseaux nationaux et autoroutiers étant très réduits.

Le département enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental, puis le réseau national, le réseau communal et enfin le réseau autoroutier. La densité d'accidents mortels suit le même classement.

e. Répartition par type de trajets

Répartition des accidents par type de trajets

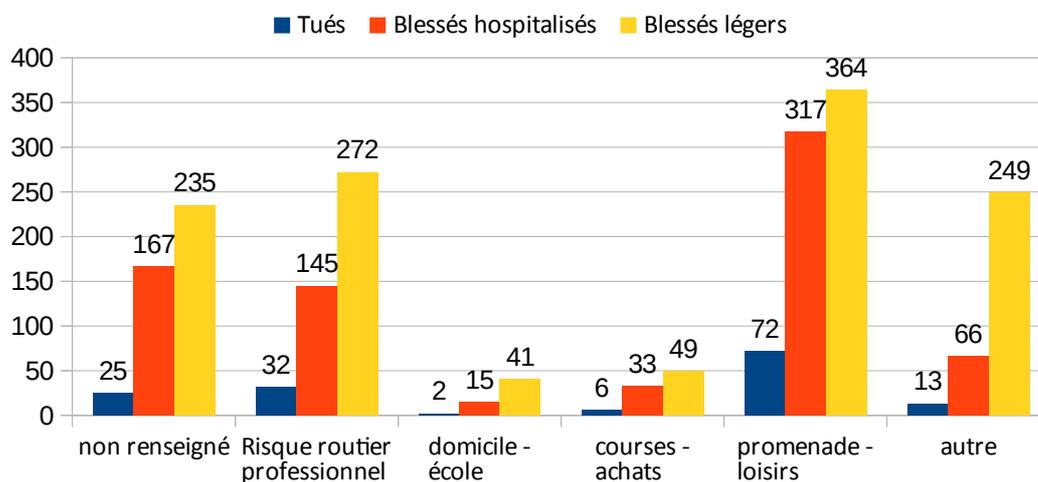


Dans chaque accident, il y a autant de trajets que d'usagers conducteurs.

La majorité des accidents sont liés aux loisirs. De plus, moins de 5 % des accidents impliquent des personnes ne résidant pas dans les Hautes-Pyrénées ou les départements limitrophes.

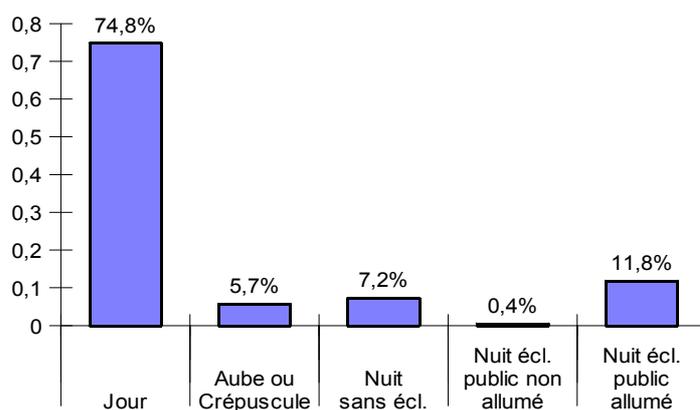
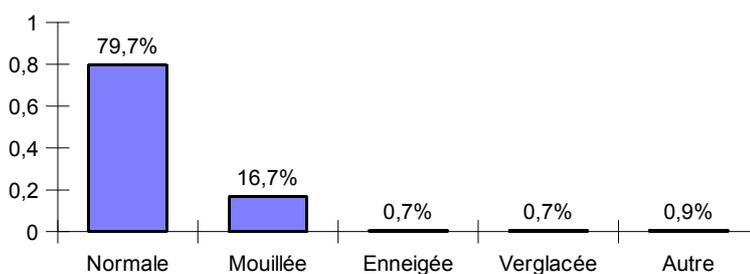
Les déplacements professionnels représentent la deuxième cause d'accidents et de mortalité dans le département. Ces chiffres sont tout de même à relativiser au vu du nombre de trajets non renseignés.

Répartition des victimes par type de trajets



f. Conditions de circulation

Dans la grande majorité des accidents, les conditions sont bonnes.



6 Éléments de bilan du DGO 2013 - 2017 :

Le tableau suivant rappelle et compare l'accidentalité dans notre département sur les 3 derniers DGO :

DGO	Accidents		Tués		Blessés	
2002 - 2006	2138		114		2833	
2007 - 2011	1328	-38 %	92	-19 %	1828	-35 %
2012 - 2016	912	-57 %	96	-16 %	1176	-58 %

L'objectif du DGO 2013 – 2017 était de fixer les enjeux et les orientations d'action en matière de sécurité routière dans le département pour les 5 années. La période compte 912 accidents et 96 tués. Les principaux enjeux étaient :

- l'alcool et les conduites addictives (stupéfiants)
- la vitesse
- les deux-roues motorisées
- les Jeunes de 14 à 24 ans
- les seniors
- les piétons
- mise en cohérence de la signalisation des infrastructures routières

Le DGO 2013 – 2017 n'a pas proposé d'indicateurs de suivi pour évaluer ses enjeux. Cependant, l'évolution du nombre d'accident est un indicateur pertinent pour évaluer l'efficacité du DGO.

En comparant les périodes 2007/2011 et 2012/2016 pour les 7 enjeux, les évolutions (nombre d'accidents) ont été respectivement de +1,9 % pour les conduites addictives, +5,6 % pour les seniors, +2,1 % pour les piétons, -6,7 % pour les jeunes et -7,7 % pour les 2 roues motorisées.

Pour chaque enjeu, le nombre brut d'accident est en baisse par rapport au DGO précédent. Cependant, rapporté au nombre total d'accident sur la période, certains enjeux sont en hausse.

Pour la vitesse, l'évolution du nombre d'infractions sur les 5 radars fixes présents sur les 2 périodes de – 38,3 % montre une forte baisse de la vitesse sur ces points accidentogènes.

Enfin, la mise en cohérence de la signalisation n'est pas quantifiable.

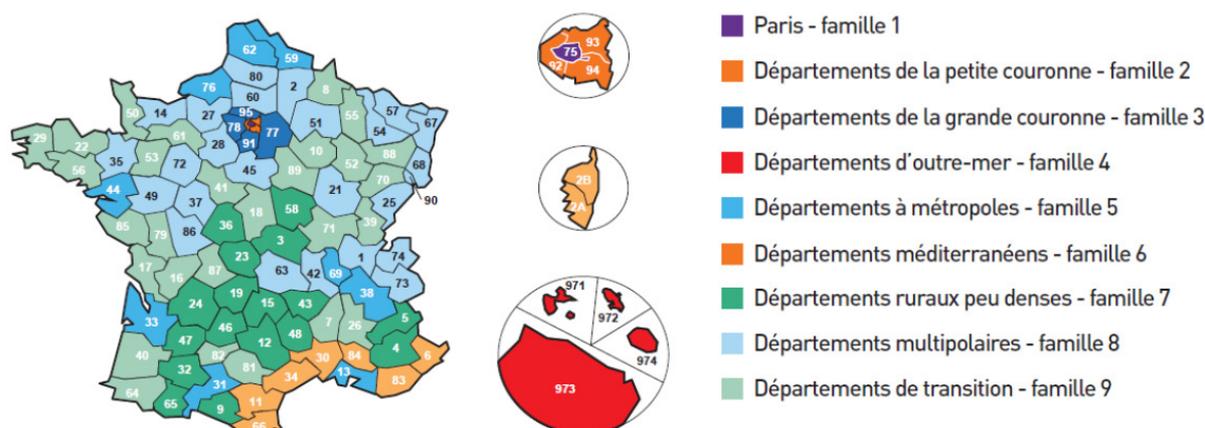
7 Méthode pour caractériser les enjeux du DGO 2018 – 2022

La caractérisation des enjeux se fait à plusieurs niveaux :

- la détermination de l'importance de l'enjeu dans le département à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée,
- la comparaison de l'enjeu par rapport à une référence plus large, la famille de département de même profil ,
- la mise en place d'indicateurs de suivi de chaque enjeu.

La circulaire du 11 avril 2017 de lancement de l'élaboration du DGO 2018 – 2022 impose de travailler sur 4 enjeux impératifs : le risque routier professionnel, les addictions (l'alcool et les stupéfiants), les jeunes et les seniors. La circulaire propose également des enjeux facultatifs : le partage de la voirie, les deux-roues motorisés, la vitesse et les distracteurs. Chacun des enjeux sera donc analysé.

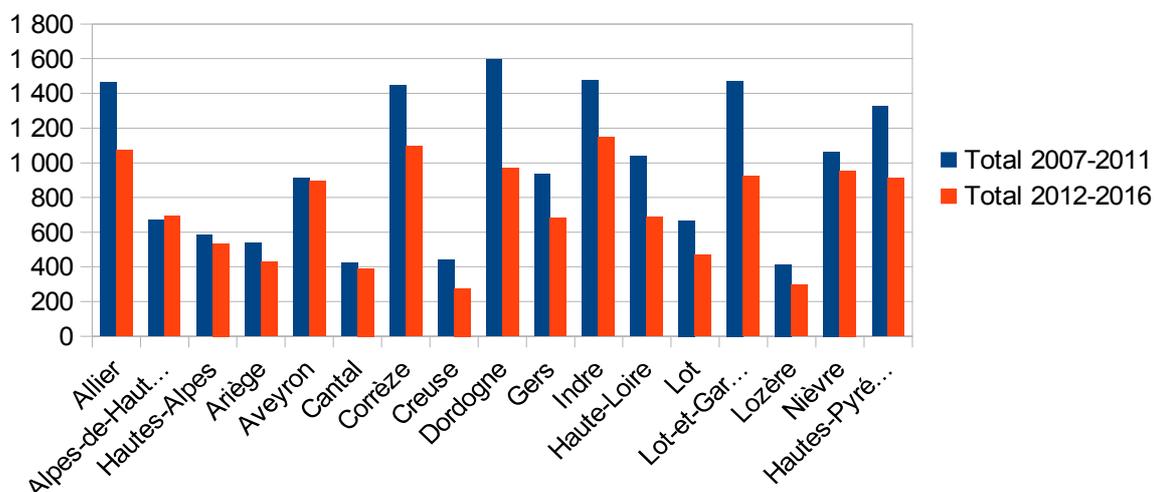
Afin de pouvoir comparer les départements entre eux, la DSR a regroupé les départements par famille grâce à des indicateurs. Ceux-ci résultent d'analyses statistiques complexes sur des variables qualifiant les contextes départementaux en termes de comportement des usagers locaux et de mobilité interne et externe aux départements. Ils permettent de classer les départements en 9 familles :



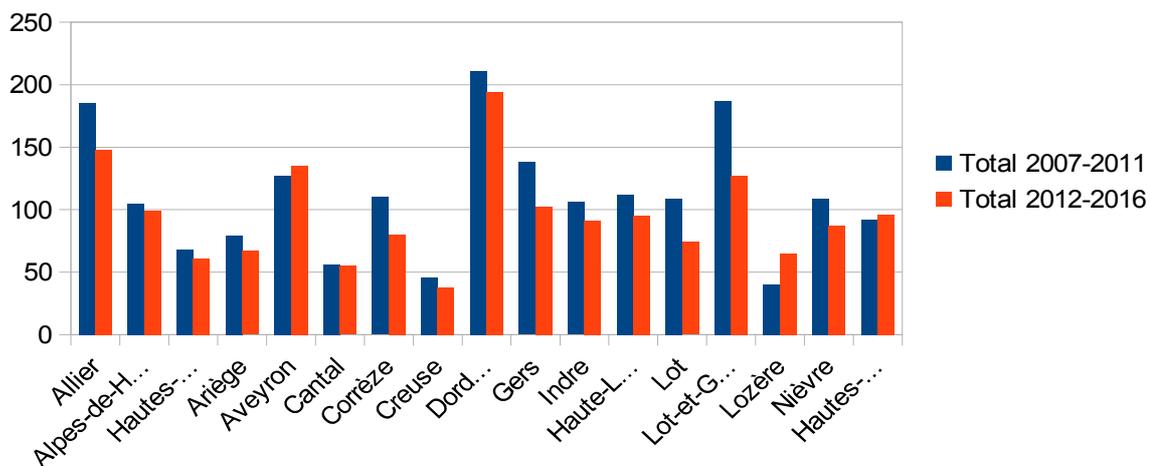
Le département des Hautes-Pyrénées est inclus dans la famille des départements ruraux peu denses. L'analyse des enjeux se fera donc en comparaison avec cette famille de départements.

Comparaison des Hautes-Pyrénées avec la famille des départements ruraux

Nombre d'accidents - Départements ruraux peu denses
Périodes 2007-2011 et 2012-2016



Nombre de personnes tués - Départements ruraux peu denses
périodes 2007/2011 et 2012/2016



La comparaison du département des Hautes-Pyrénées avec la famille des départements ruraux permet de constater que le nombre d'accidents a diminué comme dans la majorité des autres départements. Par contre, le nombre de tués a légèrement augmenté dans notre département contrairement à la majorité des autres départements.

8 Les enjeux du DGO 2018 – 2022

L'étude s'est portée dans un premier temps sur les enjeux obligatoires, soit le risque routier professionnel, les addictions, les jeunes et les seniors. Les enjeux facultatifs, soit le partage de la voirie, les deux-roues motorisées, la vitesse et les distracteurs, ont été étudiés dans un second temps. Après le bilan présenté au comité de pilotage, celui-ci a retenu les enjeux suivants pour la déclinaison du DGO 2018 – 2022 :

- 1 - le risque routier professionnel
- 2 - les addictions : alcool et stupéfiants
- 3 - les jeunes de 14 à 29 ans
- 4 - les seniors de + de 65 ans
- 5 – le partage de la voirie
- 6 – les distracteurs (téléphone, écouteurs...)
- 7 – les 2 roues motorisées

1 Le risque routier professionnel

a. Le constat

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

Légende

- Tués période 2012-2016
- Accidents période 2012-2016
- Villes principales

Accidents liés à un trajet Professionnel :

- 31 tués
- 378 blessés dont 130 hospitalisés

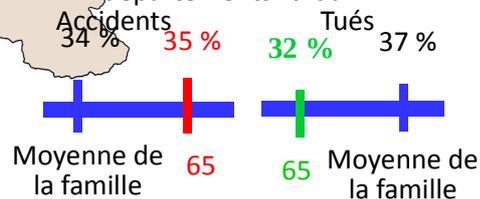
- * 300 accidents sur 912 soit 33 % (dont 27 mortels)
- * 31 tués sur 92 soit 33,7 %
- * 409 victimes impliquées sur 1272 soit 32,1 % (tués ou blessés)

Où ?
68 % en agglomération

Catégories de véhicules :

- 268 accidents impliquant des VL
- 72 accidents impliquant des 2RM
- 52 accidents impliquant des piétons
- 42 accidents impliquant des PL
- 38 accidents impliquant des vélos

Comparatif avec la famille des départements ruraux :



b. les orientations d'actions

*** Éducation – Sensibilisation – Formation – Information**

- sensibiliser les entreprises (et entrepreneurs indépendants) sur les risques routiers et les inciter à s'engager en faveur de la sécurité routière de leurs salariés, notamment au travers de la signature de la charte nationale « 7 engagements pour une route plus sûre » ; chercher des relais institutionnels pour démultiplier cette sensibilisation des entreprises ; inciter les entreprises à réaliser un Plan de Prévention du Risque Routier (PPRR) ou prendre en compte ce risque dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnel (DUERP), étudier les alternatives au déplacement en voiture (transport en communs, non déplacement : conférence téléphonique, visioconférence, télétravail...), sensibiliser / former leurs salariés exposés à un risque spécifique (ex « conduite hivernale », fatigue avec horaires décalés) ...
- pour les PME / PMI et les entrepreneurs indépendants, utiliser les manifestations qui les fédèrent pour des actions de sensibilisation. Par exemple : organisation d'un stand au salon de l'agriculture
- sensibiliser de la même manière les administrations (services de l'État, collectivités locales et services rattachés...) : évaluation et prise en compte du risque routier, sensibilisation / formation des employés, développement des alternatives au déplacement... Inciter à la réalisation un Plan de Prévention du Risque Routier (PPRR) ou prendre en compte ce risque dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnel (DUERP),
- mobiliser les lycées professionnels, les centres de formation d'apprentis (CFA) et de formation pour adultes, pour une information / sensibilisation des apprentis et des entreprises qui les emploient.
- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité

*** 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...).
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite

2 Conduite après usage de substances psychoactives :

a. Le constat pour l'alcool

Le constat présenté ici fait une analyse sur 755 accidents et non sur l'ensemble de la base de données.

Accidents liés à l'alcolémie :

- 24 tués
- 147 blessés dont 66 hospitalisés

Légende

- Tués période 2012-2016
- Accidents période 2012-2016
- Villes principales

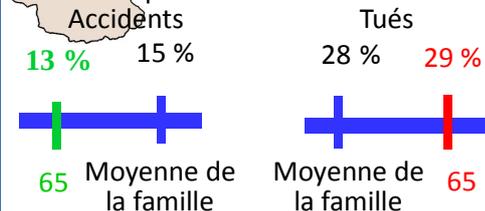
- * 102 accidents sur 755 soit 13,5 % (dont 20 mortels)
- * 24 tués sur 73 soit 32,8 %
- * 171 victimes impliquées sur 1055 soit 16,2 % (tuées ou blessées)

Où ?
55 % en agglomération

Catégories de véhicules :

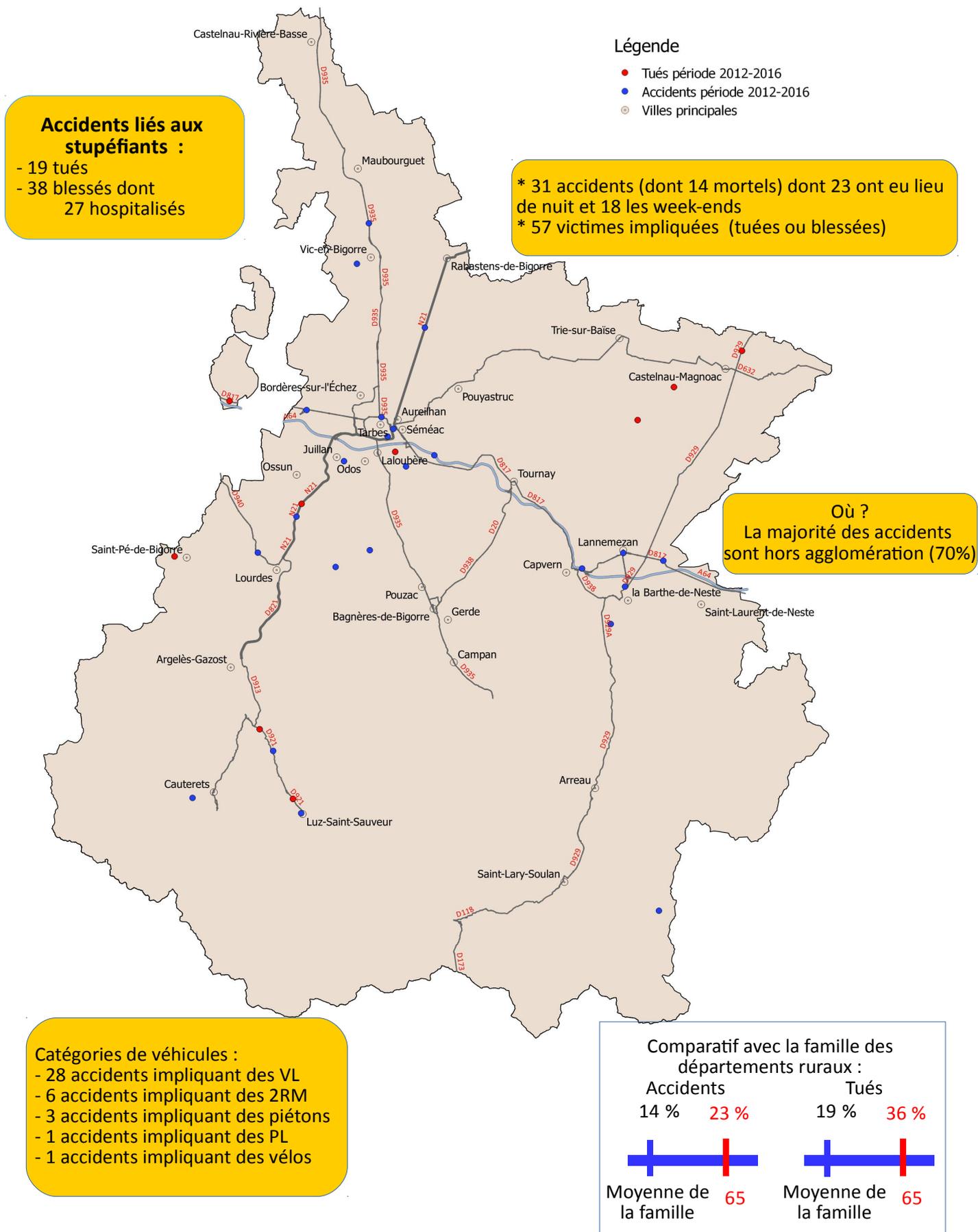
- 96 accidents impliquant des VL
- 17 accidents impliquant des 2RM
- 10 accidents impliquant des piétons
- 4 accidents impliquant des PL
- 4 accidents impliquant des vélos

Comparatif avec la famille des départements ruraux :



b. Le constat pour les stupéfiants

Le constat présenté ici est à relativiser. En effet, sur la période 2012 – 2016 seuls 137 accidents ont fait l'objet d'une recherche en stupéfiants.



c. Les orientations d'actions

* Amélioration de la connaissance

- améliorer la collecte des informations alcool / stupéfiants lors des accidents (31 accidents avec drogue connus et 102 avec alcool connus / 912 survenus sur la période 2012-2016).

* Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- poursuivre la sensibilisation des organisateurs d'évènements festifs (communes, associations...) sur les risques liés à la consommation d'alcool et/ou drogue au volant ; promouvoir la vente de boissons non alcoolisées et/ou le principe du conducteur sobre désigné (SAM) et/ ou la mise en place de transports pour le retour à domicile (navette, taxis gratuits ou à tarif modéré covoiturage avec conducteur volontaire...), en faisant vivre le comité label fête ;
- réaliser des campagnes de communication (en relais des campagnes nationales) sur les addictions (alcool et drogues),
- former les IDSR à l'utilisation de l'outil «< drogues >> développé au niveau régional (site internet et application pour smartphone et tablette) pour leur permettre d'en parler lors des actions de prévention SR (tous publics) ; informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur champ visuel, temps de réaction, réflexes...) et les risques associés.

* Contrôle – Sanction

- renforcer les contrôles alcool / drogue de nuit et les week-end,
- veiller au respect de la réglementation applicable aux discothèques, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest,
- recourir plus souvent, sur décision de justice, à la confiscation du véhicule des conducteurs en état de conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants,
- organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs (discothèques) ou les soirs de fête.

1 Les jeunes de 14 à 29 ans

a. Le constat

Légende

- Tués période 2012-2016
- Accidents période 2012-2016
- Villes principales

Accidents impliquant des jeunes :

- 49 tués
- 658 blessés dont 226 hospitalisés

- * 470 accidents sur 912 soit 51,5 % (dont 38 mortels)
- * 49 tués sur 92 soit 53,2 %
- * 707 victimes impliquées sur 1272 soit 55,6 % (tués ou blessés)

Pic des accidents :

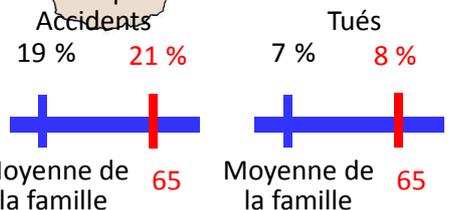
- * en mars et en octobre
- * le vendredi et le lundi
- * la majorité des accidents ont lieu entre 16h et 19h

Où ?
68,7 % en agglomération

Catégories de véhicules impliquant des jeunes :

- 435 accidents impliquant des VL
- 138 accidents impliquant des 2RM
- 58 accidents impliquant des piétons
- 17 accidents impliquant des PL
- 37 accidents impliquant des vélos

Comparatif avec la famille des départements ruraux :



b. Orientations d'actions

*** Éducation – Sensibilisation – Formation – Information**

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

*** Infrastructure**

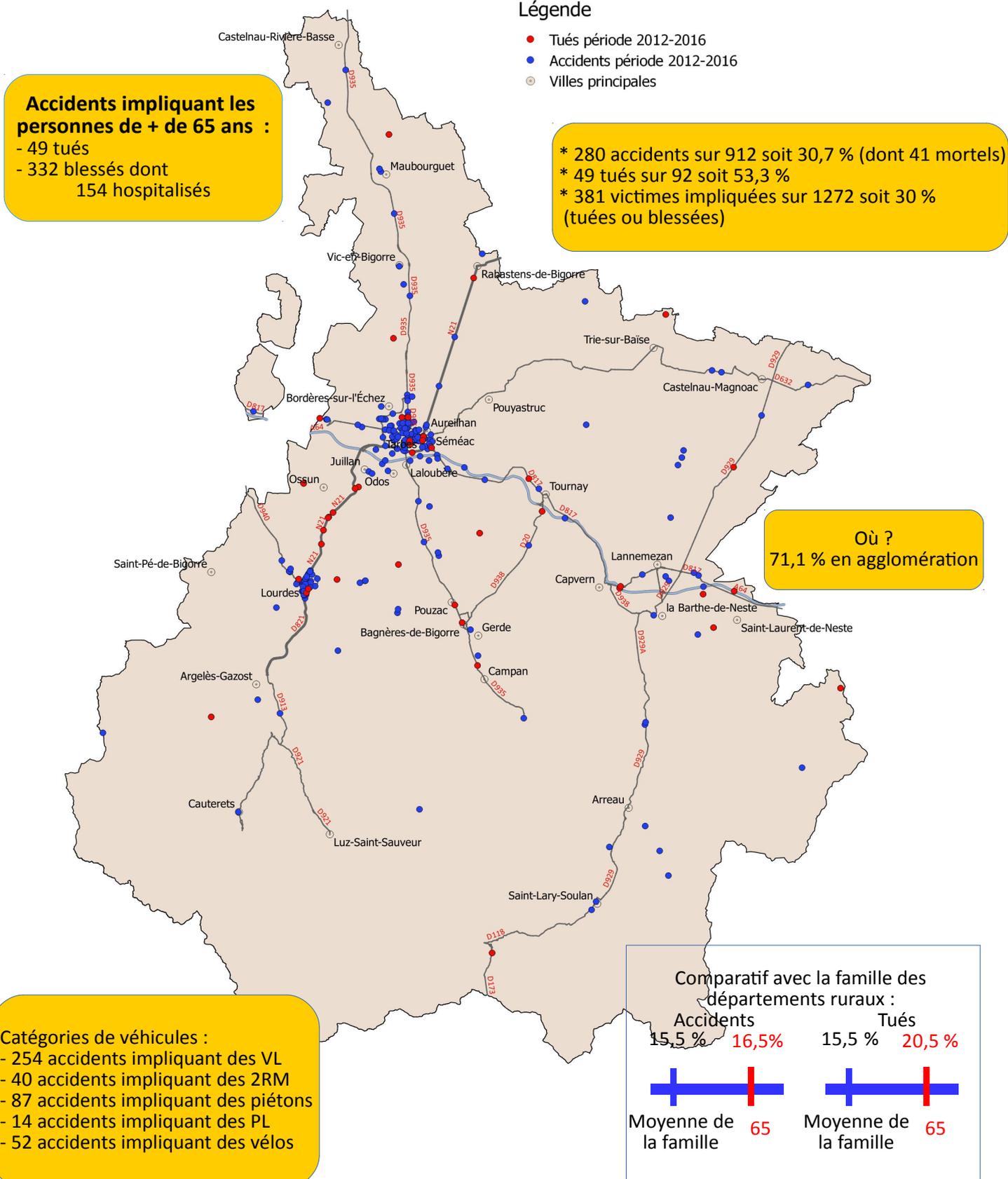
- inciter au développement d'aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes,
- optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche.

*** Contrôle – Sanction**

- effectuer des contrôles plus ciblés dans les plages horaires comprises entre 16 et 19 h,
- contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment cyclomoteurs),
- développer des alternatives à la sanction pour les jeunes.

2 Les seniors

a. Le constat



b. Orientations d'actions

*** Éducation – Sensibilisation – Formation – Information**

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

*** Infrastructure**

- Inciter à la sécurisation des rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors en améliorant la covisibilité, notamment au niveau des passages piétons, en concevant des cheminements piétons adaptés et accessibles aux personnes à mobilité réduite et en prévoyant des aménagements permettant d'apaiser les vitesses lorsque l'expression de la vie sociale est prédominante par rapport au trafic routier à écouler ;
- Encourager le développement du service de transport à la demande.

*** Contrôle – Sanction**

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

3 Le partage de la voirie

a. Le constat

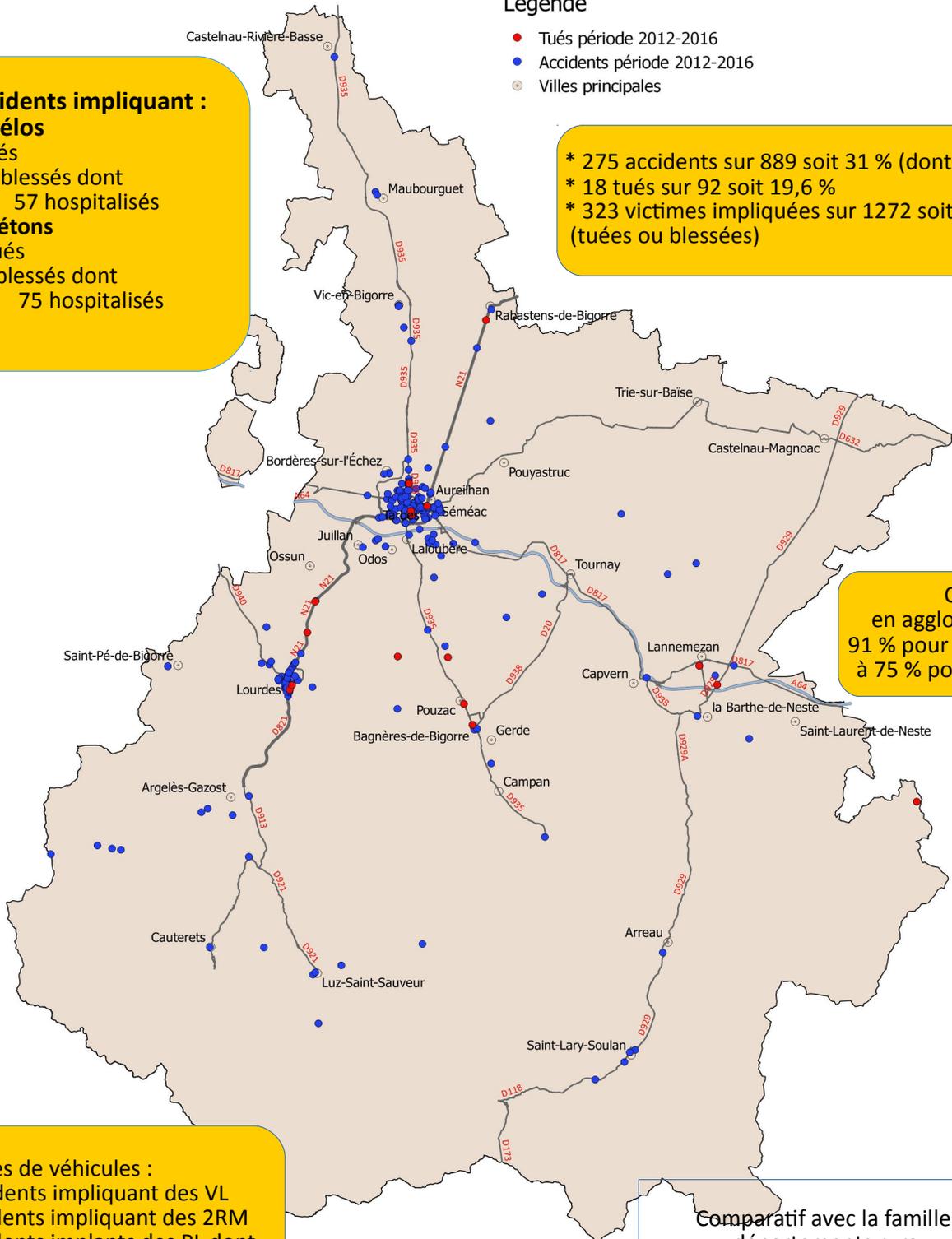
Légende

- Tués période 2012-2016
- Accidents période 2012-2016
- Villes principales

Accidents impliquant : les vélos

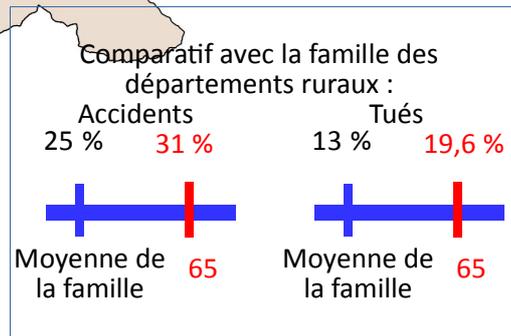
- 6 tués
 - 129 blessés dont
57 hospitalisés
- #### les piétons
- 12 tués
 - 176 blessés dont
75 hospitalisés

- * 275 accidents sur 889 soit 31 % (dont 18 mortels)
- * 18 tués sur 92 soit 19,6 %
- * 323 victimes impliquées sur 1272 soit 25,4 % (tuées ou blessées)



Où ?
en agglomération à
91 % pour les piétons et
à 75 % pour les cyclos

Catégories de véhicules :
- 242 accidents impliquant des VL
- 13 accidents impliquant des 2RM
- 12 accidents implants des PL dont
des bus



b. Les orientations

*** Infrastructure**

- Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes)
- Développer des zones de circulation apaisées

*** Éducation – sensibilisation – formation – information**

- Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue
- Sensibiliser les piétons, les cyclistes et les 2RM sur leur propre comportement et leur responsabilité
- Inciter les cyclistes à porter les équipements de sécurité et à être visibles
- Inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissants (brassards, gilet haute visibilité, parapluie...)
- Améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine...)
- Enseigner à circuler à vélo en sécurité (pistes vélo, rallyes...)
- Mettre en place des actions spécifiques vers les publics jeunes et seniors
- Poursuivre le partenariat avec les policiers municipaux à la thématique « piéton/cycliste » afin qu'ils puissent dispenser des actions au niveau des communes
- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables par des actions « échanges de rôles »
- Mettre en place des actions où chaque usager peut se mettre en situation d'échanger sa position d'usager de la route

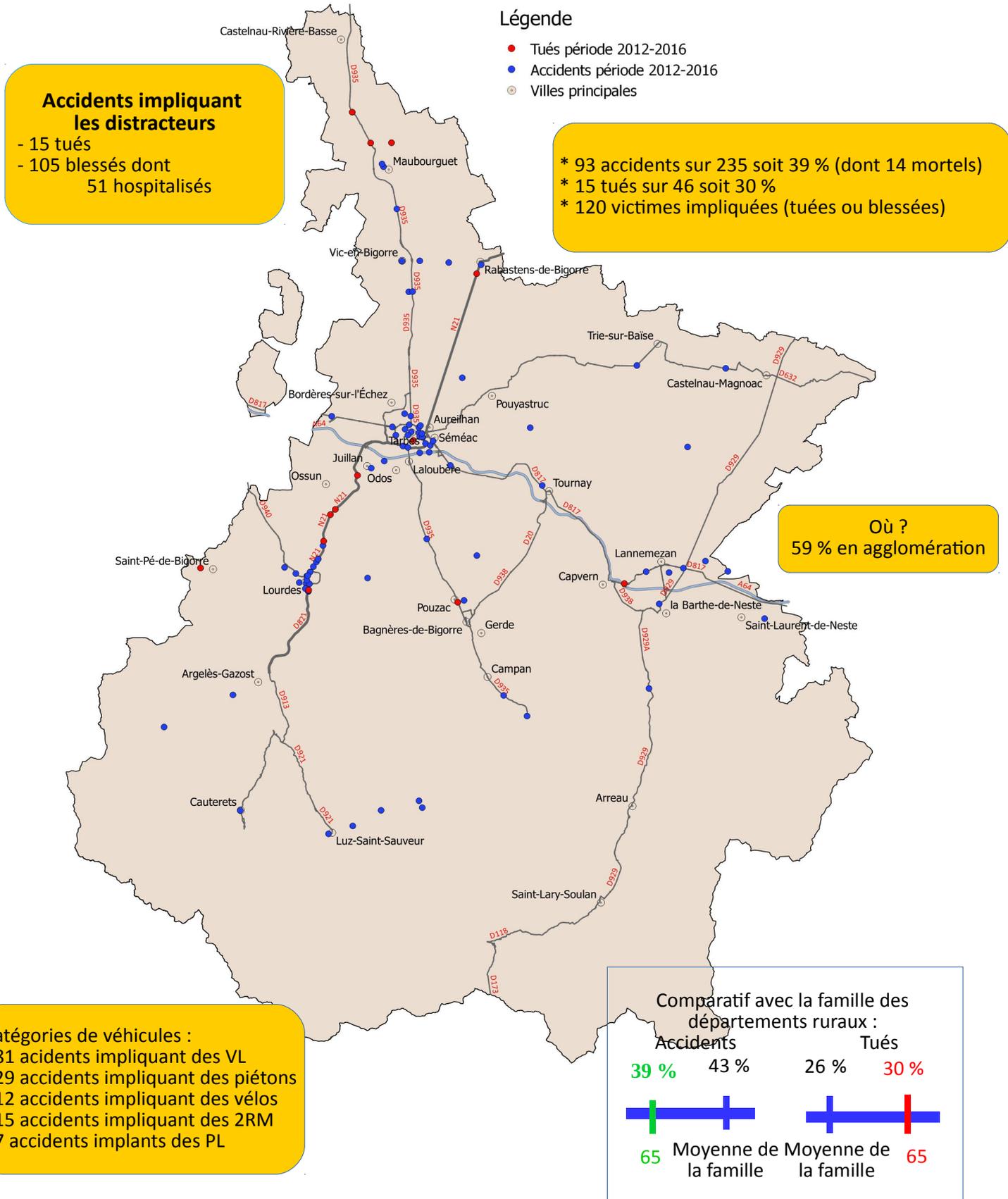
*** Contrôle - sanction**

- Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus...)
- Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés
- Verbaliser les conducteurs de deux-roues motorisés ou autre en stationnement gênant sur des trottoirs, en particulier peu larges ou devant les écoles
- Sanctionner aux abords des écoles les parents qui sont en stationnement « sauvage »

4 Les distracteurs

a. Le constat

Attention, seuls 235 accidents sur l'ensemble de la base de données (912) ont eu l'information perturbation de l'attention renseigné, dont 46 accidents mortels.



b. Les orientations

*** Amélioration de la connaissance**

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec distracteurs

*** Éducation – sensibilisation – formation – information**

- Sensibiliser les parents 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)
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue
- Développer la prévention sur ce sujet lors des stages de récupération de points
- Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs
- Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone au volant
- Former les IDSR à ce risque
- Informer les conducteurs qu'en cas d'accident l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité

*** Contrôle – sanction**

- Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés

5 Les 2 roues-motorisés

a. Le constat

Légende

- Tués période 2012-2016
- Accidents période 2012-2016
- Villes principales

Accidents impliquant des 2 roues motorisés

- 12 tués
- 226 blessés dont 106 hospitalisés

- * 209 accidents sur 912 soit 22,9 % (dont 10 mortels)
- * 12 tués sur 92 soit 13%
- * 238 victimes impliquées sur 1272 soit 18,7 % (tués ou blessés), surtout dans la tranche d'âge des 35 – 59 ans

- Pic des accidents :
- * de juin à octobre
 - * les week-ends
 - * entre 14h et 20h

Où ?
78 % en agglomération

Catégories de véhicules impliquant des jeunes :

- 164 accidents impliquant des VL
- 21 accidents impliquant des 2RM seuls
- 10 accidents impliquant des piétons
- 5 accidents impliquant des PL
- 3 accidents impliquant des vélos

Comparatif avec la famille des départements ruraux :

Accidents	Tués
23 %	13 %
29 %	17 %



b. Les orientations

*** Éducation – sensibilisation – formation – information**

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...)
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route...)
- Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents 2RM auprès des utilisateurs de motos et cyclos
- Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente /réparation, enseignants de la conduite)
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour...)

*** Contrôle - sanction**

- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires)
- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels
- Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes

9 Suivi et lien avec le Plan Départemental d'Actions et de Sécurité Routière

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO 2018-2022 devront servir de support aux projets d'actions élaborés au titre du plan départemental d'actions et de sécurité routière (PDASR).

Pour cela, en début de chaque année, la préfecture lancera un appel à projet auprès de l'ensemble des partenaires.

Les actions s'inscrivant dans les orientations d'actions seront retenues prioritairement.

Un bilan annuel détaillé des actions devra être fourni en fin d'année par les différents partenaires.