



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DU  
PAS-DE-CALAIS



Préfecture du Pas-de-Calais

Document  
Général  
d'Orientation  
de sécurité routière  
dans le Pas-de-Calais

2018  
2022

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**





## Préface

---

La lutte contre l'insécurité routière est un enjeu prioritaire pour l'Etat.

A l'occasion du dernier comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, le Premier Ministre a annoncé 18 mesures qui témoignent de l'engagement du gouvernement pour sauver plus de vies sur nos routes.

Sur les routes du Pas-de-Calais, le nombre de tués a diminué de près de 80 % depuis la fin des années 70, passant de 316 tués en 1978 à 64 en 2017, alors que le trafic routier n'a cessé d'augmenter. Cependant, depuis 2014, le nombre de tués sur les routes du département stagne quelque peu.

Les statistiques démontrent que ces décès sont essentiellement dus aux comportements inappropriés des conducteurs, que ce soit par une vitesse excessive ou inadaptée, une conduite après usage de substances psychoactives (alcool/stupéfiants) ou simplement au non-respect du code de la route.

Le Document Général d'Orientations (DGO) 2018-2022 est un véritable outil de programmation départemental qui définit les nouvelles orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour réduire le nombre d'accidents en intervenant sur l'ensemble des facteurs contribuant à la lutte contre l'insécurité routière.

L'objectif est de réduire année après année le nombre de décès, de blessés et d'accidents sur les routes. Pour y parvenir, l'engagement de l'ensemble des partenaires est indispensable.

Le DGO se fixe comme objectif une mobilisation autour des 8 grands enjeux de sécurité routière suivants :

- ▲ la vitesse
- ▲ les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- ▲ la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- ▲ les 2 roues motorisés
- ▲ les seniors (65-74 ans, 75 ans et +)
- ▲ les distracteurs
- ▲ le risque routier professionnel
- ▲ le partage de la voirie (urbain/interurbain)

Ce document doit guider notre action collective en matière de sécurité routière jusqu'en 2022.

Je remercie l'ensemble des partenaires engagés aux côtés de l'État dans une lutte contre l'insécurité routière qu'il nous faut sans cesse amplifier jusqu'à ce que la route cesse de blesser ou de tuer.

Le préfet du Pas-de-Calais,



Fabien SUDRY



# Sommaire

---

<b>Le Document Général d’Orientation de sécurité routière : objectif et démarche d’élaboration</b> .....	7
<b>Les caractéristiques routières du département du Pas-de-Calais</b> .....	9
<b>Bilan de l’accidentalité dans le Pas-de-Calais</b> .....	11
▲ Accidentalité générale .....	11
▲ Accidentalité sur les différents réseaux routiers.....	12
▲ Accidentalité par catégorie d’usagers .....	14
▲ Accidentalité selon le milieu .....	15
▲ Accidentalité par classes d’âges .....	16
▲ Accidentalité dans les communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012 - 2016 .....	16
<b>Le Bilan du DGO 2013-2017</b> .....	19
<b>Les 8 enjeux de la sécurité routière dans le Pas-de-Calais pour la période 2018-2022</b> .	21
▲ Enjeu n° 1 : La vitesse .....	23
▲ Enjeu n° 2 : Les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans).....	25
▲ Enjeu n° 3 : La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) .....	29
▲ Enjeu n° 4 : Les 2 roues motorisés .....	33
▲ Enjeu n° 5 : Les séniors (65-74 ans, 75 ans et +) .....	35
▲ Enjeu n° 6 : Les distracteurs .....	37
▲ Enjeu n° 7 : Le risque routier professionnel .....	39
▲ Enjeu n° 8 : Le partage de la voirie (urbain/interurbain) .....	43
<b>Récapitulatif des orientations d’actions pour les 8 enjeux du DGO 2018-2022</b> .....	45
<b>Le Suivi et l’évaluation du Document Général d’Orientation 2018-2022</b> .....	49
<b>La charte de partenariat sur la sécurité routière entre l’association des maires et des présidents d’intercommunalités du Pas-de-Calais et l’Etat</b> .....	53



# Le Document Général d'Orientation de sécurité routière : objectif et démarche d'élaboration

---

## Objectif du DGO

Le Document général d'orientation a pour objectif de définir pour les cinq années la politique à mener en matière de sécurité routière dans chaque département. Il constitue un outil politique de programmation qui définit les orientations d'actions à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager une analyse de l'insécurité routière du département et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux à décliner dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

## La démarche d'élaboration

Par circulaire du 11 avril 2017, le délégué interministériel à la sécurité routière a chargé les préfets d'engager la démarche d'élaboration du DGO pour la période 2018-2022.

Une réunion de lancement de la démarche d'élaboration s'est tenue le 6 juillet 2017 en présence des partenaires impliqués.

Après la phase d'élaboration du bilan de l'accidentologie par la DDTM et du précédent DGO par la coordination sécurité routière, deux groupes de travail ont été réunis les 23 et 29 novembre 2017 en vue de procéder à la détermination des futures orientations d'actions à soumettre en COPIL. Au regard de la situation du département en terme d'accidentalité, il est rapidement apparu que la totalité des 8 enjeux issus de la circulaire du 11 avril 2017 seraient traités au sein de notre DGO 2018-2022.

Le 20 décembre 2017, le comité de pilotage a validé les orientations d'action à mettre en œuvre pour chacun des 8 enjeux du DGO 2018-2022. Il était notamment décidé que le suivi de la mise en œuvre du document général d'orientations ferait à l'avenir l'objet d'un bilan annuel qui permettra de proposer d'éventuels ajustements pour les actions élaborées dans le cadre du PDASR pour l'année suivante.

## Les partenaires impliqués dans la démarche d'élaboration

Les procureurs de la République, l'Association des maires du Pas-de-Calais, le Conseil départemental du Pas-de-Calais, le Conseil Régional des Hauts de France, la Direction départementale de la sécurité publique, le Groupement de Gendarmerie départemental, la Direction Zonale des CRS Nord, la Direction départementale des territoires et de la Mer, la Direction des services départementaux de l'Éducation nationale (DSDEN), le Rectorat, la Direction Interrégionale des Routes, la MSA Nord Pas-de-Calais, la MACIF, la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM), la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT), des IDSR, la DIRECCTE, la Chambre de commerce et d'industrie, la coordination sécurité routière.



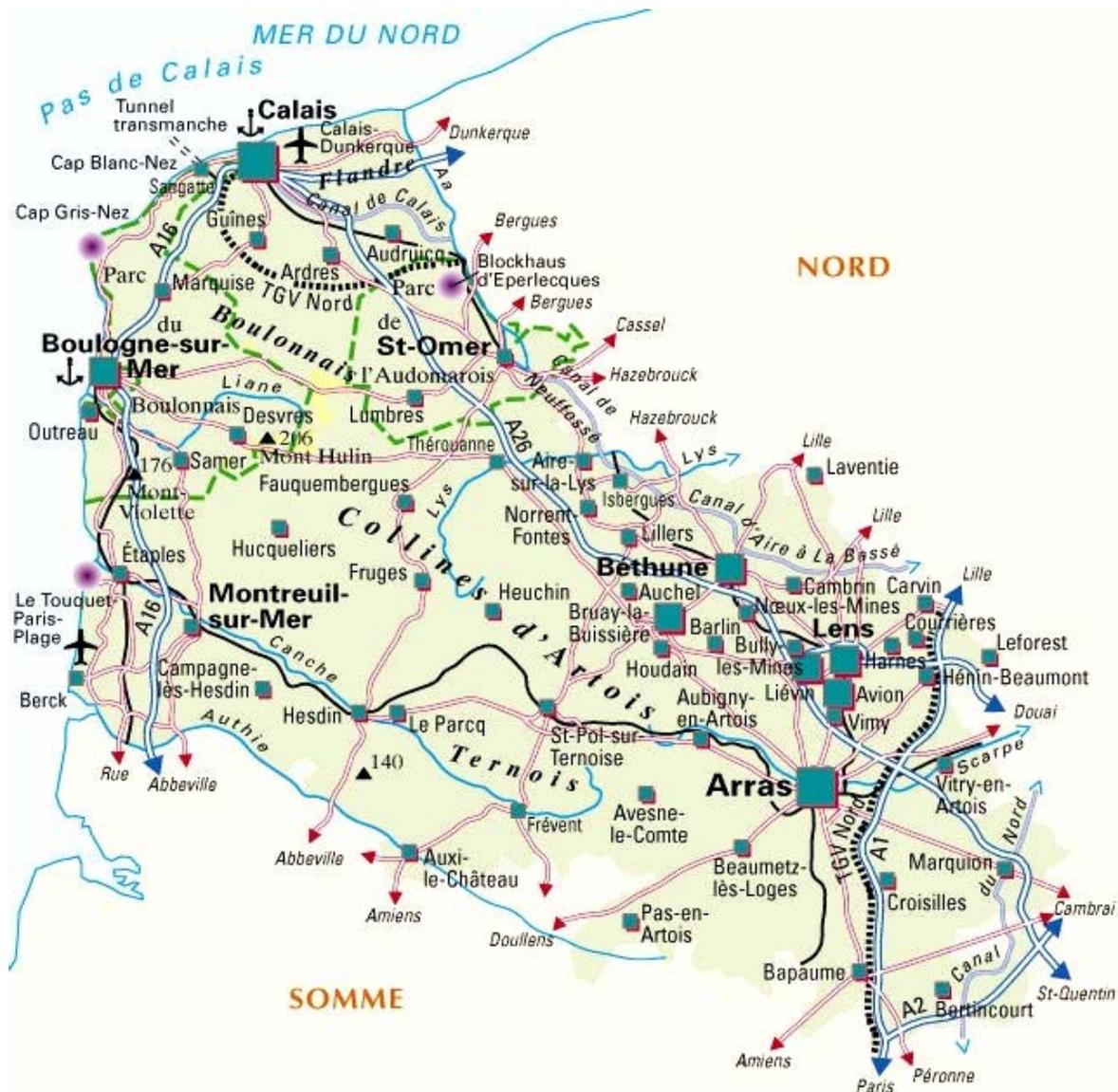
# Les caractéristiques routières du département du Pas-de-Calais

## Le Département

Le département du Pas de calais s'étend sur 6 671 km<sup>2</sup>. Il est le deuxième département le plus peuplé de la région avec 1 472 589 habitants (source insee 2014) soit un quart de la population régionale (24,5 %) et le 7ème département au niveau national.

On y compte 221 habitants par km<sup>2</sup>, soit une densité deux fois plus forte que dans l'ensemble du pays (104 hab./km<sup>2</sup>).

Le département compte 891 communes, il n'y a cependant pas de très grandes communes, la plus peuplée étant Calais avec 76 402 habitants. Mais le département se structure autour de nombreuses communes de petite et moyenne taille : 72 ont plus de 5 000 habitants, regroupant 56,9 % de la population, dont 25 en comptent au moins 10 000 (34,6 % de la population).



## Répartition par tranche d'âges

Le Pas de Calais est un département où les jeunes sont sur-représentés 38 % (moyenne nationale 35 %)

Les séniors (65 ans et plus) représentent 16 % de la population du département (moyenne nationale 19 %)

Tranches d'âge	Population	% Pas-de-Calais	% France
0-13 ans	274 646	19 %	17 %
14 - 17 ans	78 673	5 %	5 %
18 - 24 ans	118 932	8 %	8 %
25 - 29 ans	87 258	6 %	6 %
30 - 44 ans	282 803	19 %	19 %
45 - 64 ans	386 648	26 %	26 %
65 - 74 ans	120 512	8 %	10 %
75 ans et plus	123 117	8 %	9 %

## Réseau routier

Le Pas de Calais dispose d'un réseau routier et autoroutier très développé. De par sa situation géographique, le département est un axe de transit européen important.

Le réseau routier du Pas de Calais est constitué :

- de 336 km d'autoroutes, le plus important de France
- de 105 km de voirie nationale
- de 6255 km de voirie départementale
- de 8956 km de voirie communale.

Le département est traversé par un réseau autoroutier important qui fait la jonction entre l'Île de France et la Belgique via l'autoroute A1, axe routier le plus fréquenté de France, et l'autoroute A 16, mais aussi avec l'Angleterre grâce à l'autoroute A 26 dite autoroute « des Anglais ».

Le bassin minier est, quand à lui, desservi par l'autoroute A21.

## Parc automobile

Nombre de véhicules	1er janvier 2013	1er janvier 2014	1er janvier 2015	1er janvier 2016	1er janvier 2017
Pas de Calais	700 060	698 899	691 328	688 103	684 415
France	32 865 346	32 856 502	32 529 927	32 324 999	32 074 202

Le parc automobile de voitures particulières de moins de 15 ans a baissé, au cours des 5 dernières années, de 2,23 %. Le département suit la tendance nationale qui est également à la baisse (-2,41%)

## Bilan de l'accidentalité dans le Pas-de-Calais

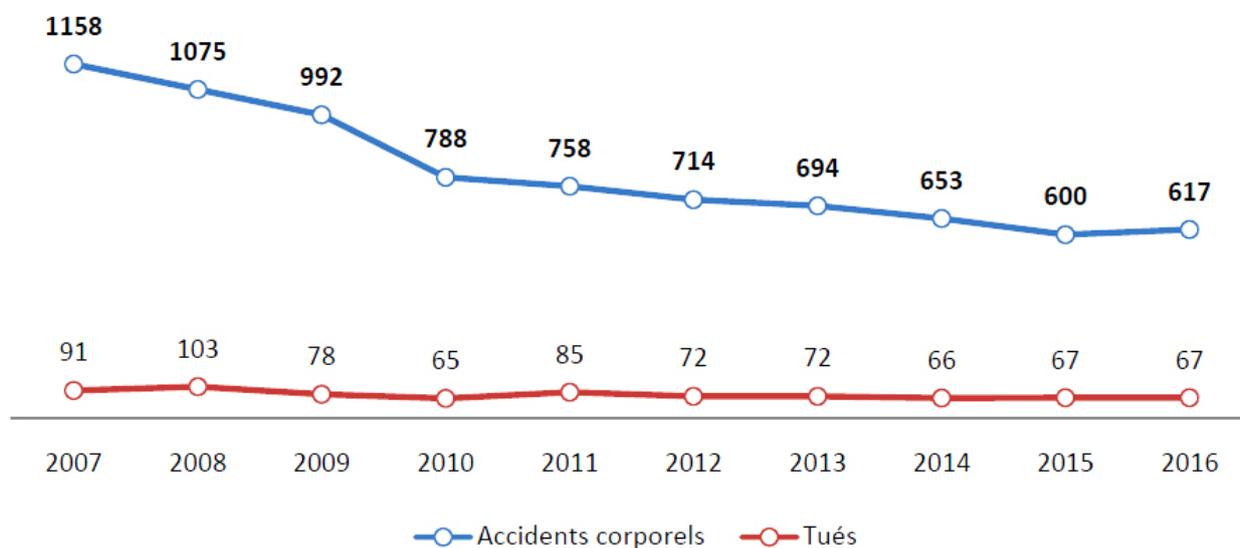
### ▲ Accidentalité générale

Les données citées dans le présent DGO sont issues de l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) de la DDTM et de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

Comparaison entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 (périodes de références des 2 précédents DGO)

	2007 - 2011	2012 - 2016	Evolution
<b>Nombre d'accidents corporels</b>	<b>4789</b>	<b>3279</b>	<b>- 32%</b>
dont mortels	389	326	- 16%
dont mortels ou avec BH	2918	2333	
<b>Nombre de victimes</b>	<b>6742</b>	<b>4473</b>	<b>- 34%</b>
dont tués	422	344	- 18%
dont total blessés	6320	4129	- 15%
dont BH	3125	2430	- 22%

Evolution de l'accidentalité du Pas-de-Calais sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016



## Le nombre d'accidents corporels a diminué de 32 % entre les deux périodes :

Il est passé de 4789, sur la période 2007-2011, à 3278, sur la période 2012-2016, soit 1511 accidents corporels en moins.

Le nombre d'accidents corporels n'a cessé de diminuer depuis 2007 passant de 1158 à 617 en 2016, même si ce chiffre a légèrement augmenté entre 2015 et 2016.

Le nombre de tués a diminué de 18 % entre les 2 périodes :

- sur la période 2007-2011, le nombre tués était de 422,
- sur la période 2012-2016, 344 personnes ont perdu la vie, soit 78 victimes de moins par rapport à la précédente période.

La baisse du nombre d'accidents corporels et de tués sur les routes du département est le fruit des actions menées depuis de nombreuses années par tous les acteurs de la sécurité routière.

Néanmoins, le nombre de tués reste stable sur la période 2012-2016 et la baisse du nombre de tués est moins rapide que la baisse du nombre d'accidents corporels.

### ▲ Accidentalité sur les différents réseaux routiers

## Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016

	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux	TOTAL
Accidents corporels (2012-2016)	286	59	1522	1370	42	3279
Accidents mortels (2012-2016)	41	12	195	73	5	326
Linéaire (km)	336	105	6255	8956	NC	15652

Alors que les routes départementales représentent 40 % du réseau routier du Pas-de-Calais, 46 % des accidents corporels ont eu lieu sur les routes départementales et 60 % des tués le ont été sur ces routes.

## Comparatif avec la période 2007-2011

Accidents corporels	2007 - 2011	2012 - 2016	Evolution
Autoroute	581	286	- 51%
Nationale	142	59	- 58%
Départementale	1800	1522	- 15%
Communale	2174	1370	- 37%
Autres	92	42	- 54%

Le nombre d'accidents corporels a baissé de manière significative sur les différents voies de circulation, et plus particulièrement sur les autoroutes et les routes nationales avec une baisse de plus de 50 %.

La baisse est de 37 % sur le réseau communal. Il convient de souligner que la baisse des accidents corporels entre les deux périodes est moins marquée sur le réseau des routes départementales (-15%). Cette accidentalité davantage présente sur le réseau départemental est un phénomène observé sur l'ensemble du territoire national, ce qui a notamment amené le Gouvernement à décider le passage à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central à compter du 1er juillet 2018.

▲ Accidentalité par catégorie d'usagers

## Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode de transport sur la période 2012 - 2016

Période 2012-2016		Accident impliquant au moins 1...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	2 RM	Automobiliste	Autres usagers	
Pas-de-Calais	Nombre d'accidents corporels	746	245	971	2831	396	3279
	%	23	8	30	86	12	*
	Nombre de personnes	84	11	61	176	12	344
	%	24	3	18	51	3	100

\* accident non totalisé, pouvant impliquer un ou plusieurs usagers.

Pour la période 2012-2016, au moins un automobiliste était impliqué dans 86 % des accidents corporels. Au moins un motard est impliqué dans près de 30 % des accidents.

Trois catégories d'usagers sont les plus impliqués dans un accident mortel :

- les automobilistes (51%)
- les deux roues motorisés (18 %)
- les piétons (24 %)

Impliqués	2007-2011		2012-2016		Evolution	
	Tués	Blessés hospitalisés	Tués	Blessés hospitalisés	Tués	Blessés hospitalisés
Bicyclette	14	306	11	233	-21%	-23%
Cyclo	41	1062	18	494	-56%	-53%
Moto	78	713	43	496	-45%	-30%
Automobile	220	3158	176	2011	-20%	-36%
PL + Bus	7	66	3	75	-57%	+14%
Piétons	53	890	84	725	+58%	-19%
Autres	9	125	9	98	0%	-22%

Sur la période 2012-2016, le nombre de tués, dans les différentes catégories d'usagers, a nettement diminué par rapport à la période précédente à l'exception des piétons.

Le nombre de piétons tués est passé de 53 morts pour la période 2007-2011 à 84 morts, soit une forte augmentation de + 58 %

▲ Accidentalité selon le milieu

	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Sur autoroute	Total
Nombre d'accidents corporels	2083	910	286	3279
%	63	28	9	100
Nombre de personnes tuées	137	160	47	344
%	40	46	14	100

Pour la période 2012 à 2016, les accidents corporels se sont produits majoritairement en agglomération (63%).

Même si la plupart des accidents corporels a lieu sur le réseau des routes départementales, et donc hors agglomération et hors autoroute (46%), près de la moitié des tués le sont en agglomération (40%).

	2007-2011		2012-2016		Evolution	
	En aggro	Hors aggro	En aggro	Hors aggro	En aggro	Hors aggro
Accidents corporels	3101	1733	2083	1196	-32%	-30%
Accidents mortels	142	251	135	191	-5%	-23%
Nombre de tués	150	276	137	207	-9%	-24%
Nombre de blessés (hospitalisés ou non)	3981	2407	2502	1627	-37%	-32%

La part des accidents corporels, en agglomération et hors agglomération, a nettement baissé de respectivement 32 % et 30 %, de même que le nombre de blessés.

En revanche, la part des accidents mortels et du nombre de tués en agglomération reste relativement stable avec une baisse beaucoup moins significative, qui s'élève à 5 % pour les accidents mortels et à 9 % pour les tués.

▲ Accidentalité par classes d'âges

Tableau comparatif des accidents pour les 3 classes d'âge

Période 2012 - 2016	Nombre d'accidents corporels	% d'accidents dans le Pas-de-Calais	% d'accidents en France	Nombre de tués	% de tués dans le Pas-de-Calais	% de tués en France
14 - 17 ans	385	12 %	14 %	11	3 %	4 %
18 - 24 ans	1136	35 %	32 %	61	18 %	18 %
25 - 29 ans	707	22 %	9 %	38	11 %	10 %
TOTAL	2228	68 %	54 %	110	32 %	32 %

Les 18-24 ans représentent 35 % des accidents corporels et 18 % des tués alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population du département.

▲ Accidentalité dans les communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012 - 2016

Les 10 communes les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels (sur les 3279 accidents corporels)

Commune	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du département(%)	Nombre d'habitants	Part de la population du département (sur 1 472 589 hab)
Calais	147	4,4 %	73636	5,0 %
Arras	136	4,1 %	41611	2,8 %
Lens	105	3,2 %	35032	2,4 %
Liévin	75	2,2 %	31873	2,2 %
Béthune	73	2,2 %	25463	1,7 %
Le Touquet	67	2 %	4495	0,3 %
Hénin Beaumont	66	2 %	26278	1,8 %
Boulogne / mer	64	1,9 %	43070	2,9 %
Bruay	50	1,5 %	22802	1,5 %
Avion	41	1,2 %	17271	1,2 %
TOTAL	824	24,7 %	321 531	21,8 %

Les 10 communes les plus accidentogènes représentent 24,7 % des accidents corporels du département, alors qu'elles rassemblent 21,8 % des habitants du département.

Les 10 communes les plus accidentogènes en termes de personnes tuées (sur 344 tués)

Commune	Nombre de personnes tuées	Part des personnes tuées du département(%)	Nombre d'habitants	Part de la population du département sur 1 472 589 hab)
Lens	7	2%	35032	2,40%
Calais	7	2%	73636	5,00%
Hénin Beaumont	5	1,50%	26278	1,80%
Boulogne / mer	5	1,50%	43070	2,90%
Le Touquet	4	1,20%	4495	0,30%
Bruay	4	1,20%	22802	1,50%
Estrée Blanche	3	0,90%	943	0,10%
Aire / la Lys	3	0,90%	9861	0,70%
Arras	3	0,90%	41611	2,80%
Méricourt	3	0,90%	9298	0,80%
TOTAL	44	13%	267 026	18%



## Le Bilan du DGO 2013-2017

Dans le cadre du DGO 2013-2017, 7 enjeux avaient été retenus :

- ▲ la vitesse
- ▲ les jeunes
- ▲ les deux roues motorisés
- ▲ l'alcool et les stupéfiants
- ▲ les piétons
- ▲ les séniors
- ▲ le non-respect des règles de priorités

Le recensement du nombre des actions de sécurité routière réalisées est incomplet et non exhaustif. En effet, la coordination sécurité routière n'est pas informée de toutes les actions réalisées dans le département.

Au total, 2 643 actions ont ainsi été recensées.

Au cours de la période, 295 837 € de crédits du PDASR ont été consacrés à l'accompagnement d'une partie de ces actions.

Enjeux	Nombres d'actions	Crédit PDASR consacrés au financement d'actions
Vitesse	91	13 583 €
Jeunes	1508	113 252 €
Deux roues motorisés	260	51 481 €
L'alcool et les stupéfiants	569	86 990 €
Les piétons	21	2 890 €
Les séniors	194	27 641 €
le non-respect des règles de priorités	0	0
TOTAL	2643	295 837 €

Concernant les actions « piétons », le nombre peut paraître faible compte tenu de l'importance de l'enjeu. L'enjeu non-respect des règles de priorités n'a pas fait l'objet d'action spécifique recensée ou d'accompagnement financier.

L'analyse du DGO 2013-2017 a permis de mettre en exergue la nécessité de préciser davantage les orientations d'actions pour le prochain DGO et d'en limiter le nombre en vue de l'évaluation de la mise en œuvre des objectifs fixés.



## Les 8 enjeux de la sécurité routière dans le Pas-de-Calais pour la période 2018-2022

---

Pour chacun de ces 8 enjeux, il sera présenté une évolution de l'accidentalité sur la période 2012-2016 et les orientations d'actions pour la période 2018-2022.

- ▲ **Enjeu n° 1** : La vitesse
- ▲ **Enjeu n° 2** : Les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- ▲ **Enjeu n° 3** : La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- ▲ **Enjeu n° 4** : Les 2 roues motorisés
- ▲ **Enjeu n° 5** : Les séniors (65-74 ans, 75 ans et +)
- ▲ **Enjeu n° 6** : Les distracteurs
- ▲ **Enjeu n° 7** : Le risque routier professionnel
- ▲ **Enjeu n° 8** : Le partage de la voirie (urbain/interurbain)



## Enjeu n° 1 : La vitesse

- ▲ Evaluation de l'accidentalité sur la période 2012-2016

### Part des accidents corporels et mortels liés à la vitesse

	2012	2013	2014	2015	2016	Total Pas-de-Calais 2012-2016	Total France 2012 -2016
Nombre total d'accidents corporels	714	694	653	600	617	3278	289 565
Nombre d'accidents corporels liés à la vitesse	122	169	111	73	86	561	ND*
Nombre d'accidents mortels	11	22	16	12	11	78	ND*
Part des accidents liés à la vitesse sur le nombre total d'accidents corporels	17 %	24 %	17 %	12 %	14 %	17 %	ND*

ND \* : les chiffres nationaux pour la période de 2012 à 2016 ne sont pas disponibles

Pour la période 2012-2016, 17 % des accidents corporels sont liés à la vitesse dans le département.

23 % des décès sur la route sont causés par la vitesse (78 morts sur 344)

### Répartition des accidents mortels, causés par la vitesse, par catégorie d'utilisateurs pour la période 2012-2016

	Piétons	Cyclistes	2 RM	Automobilistes	Autres
Nombre d'accidents mortels liés à la vitesse	6	3	14	52	3
% pour le Pas de Calais	8 %	4 %	18 %	66 %	4 %
% pour la France	ND*	ND*	ND*	ND*	

ND \* : les chiffres pour la France de 2012 à 2016 ne sont pas disponibles.

Parmi les 78 décès causés par la vitesse, 52 décès concernent des automobilistes. Cela représente deux tiers du total.

18 % des décès causés par la vitesse concernent des utilisateurs de 2RM.

## Selon l'âge

	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	65-74 ans	75 ans et plus	TOTAL
Nombres de blessés hospitalisés	66	217	120	48	27	<b>478</b>
Nombre de tués	7	24	20	14	10	<b>75</b>

La classe d'âge des 30-64 ans n'est pas comptabilisée.

Les jeunes (18-24 ans et 25-29 ans) sont les principales victimes des accidents liés à la vitesse.

### ▲ Les orientations d'actions 2018-2022 pour l'enjeu vitesse

1. Intensifier les actions de contrôles routiers
2. Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive
3. Promouvoir l'éco conduite
4. Sensibiliser sur les conséquences du débridage des deux roues motorisés

## Enjeu n° 2 : Les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

### ▲ Evaluation de l'accidentalité sur la période 2012-2016

En vue de mettre en place des actions de sécurité routière ciblées, l'accidentalité des jeunes est envisagée en distinguant 3 classes d'âge :

- les 14-17 ans
- les 18-24 ans
- les 25-29 ans

### Tableau comparatif des accidents pour les 3 classes d'âge

Période 2012 - 2016	Nombre d'accidents corporels	% d'accidents du Pas-de-Calais	% d'accidents France	Nombre de tués	% de tués du Pas-de-Calais	% de tués France
14 - 17 ans	385	12 %	14 %	11	3 %	4 %
18 - 24 ans	1136	35 %	32 %	61	18 %	18 %
25 - 29 ans	707	22 %	9 %	38	11 %	10 %
TOTAL	2228	68 %	54 %	110	32 %	32 %

La part des accidents corporels impliquant des jeunes dans le Pas-de-Calais (68%) est bien beaucoup plus élevée que la moyenne nationale (54%).

Deux tiers des victimes d'accidents corporels du Pas-de-Calais, entre 2012 et 2016, étaient des jeunes de 14 à 29 ans alors qu'ils ne représentent que 19 % de la population du département.

En outre, les jeunes représentent 32 % du total des tués, tant au niveau départemental qu'au niveau national.

### Accidentalité des jeunes selon le type de réseau routier

	Sur autoroute	Hors agglomération	En agglomération
14-17 ans	4 %	25 %	71 %
18-24 ans	13 %	70 %	17 %
25-29 ans	11 %	30 %	59 %

On note très clairement une répartition des accidents différentes en fonction de la classe d'âge et selon le type de réseau.

Les 14-17 ans et 25-29 ans sont essentiellement impliqués dans des accidents en agglomération (respectivement 71 % et 59%), contrairement aux 18-24 ans, impliqués dans 70 % des cas en dehors des agglomérations.

La part des accidents sur autoroute impliquant des jeunes reste assez faible, surtout pour les 14-17 ans (4%)

### Accidentalité des jeunes selon le mode de déplacement

	Cyclistes/ piétons	VT	Cyclo	VU	Autres	Moto	PL
14-17 ans	28 %	28 %	35 %	1 %	3 %	5 %	0 %
18-24 ans	6 %	67 %	10 %	4 %	2 %	9 %	2 %
25-29 ans	6 %	68 %	8 %	5 %	2 %	8 %	3 %

Les 18-24 ans et les 25-29 ans sont essentiellement impliqués dans des accidents avec un véhicule de tourisme (respectivement 67 % et 68%).

En revanche, les accidents impliquant les jeunes de 14-17 ans se répartissent entre les cyclistes piétons (28%), les VT (28%) et les cyclomoteurs (35%).

#### ▲ Les orientations d'actions 2018-2022 pour l'enjeu jeunes

##### *Pour les 3 classes d'âges*

1. Poursuivre la dynamique existante d'accompagnement et de soutien dans la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière à l'école, au collège et au lycée
2. Intensifier les actions à destination des publics « jeunes » hors champ scolaire plus difficile à atteindre, et notamment les décrocheurs scolaires et les jeunes pris en charge par les missions locales
3. Recruter de jeunes IDSR
4. Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis et jeunes issus de l'enseignement professionnel sur le risque routier des jeunes
5. Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de

transport, transporteurs, conducteurs d'autocars...dans le but de sécuriser les déplacements

*Pour les 14-17 ans*

6. Développer des actions ciblées et massives à la sortie d'établissements scolaires (2RM, vélos, piétons,....)

*Pour les 18 – 24 ans*

7. Développer des actions de sensibilisation dans les universités notamment sur les substances psychoactives

*Pour les 18-24 ans et les 25-29 ans*

8. Développer un partenariat avec Pôle Emploi et les missions locales



## Enjeu n° 3 : La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

- ▲ Evaluation de l'accidentalité sur la période 2012-2016

### La conduite après usage d'alcool

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) du département du Pas-de-Calais

	2012	2013	2014	2015	2016	Total Pas de Calais 2012-2016	Total France 2012 - 2016
Nombre total d'accidents corporels tous conducteurs au taux connu	527	532	499	466	475	2499	228461
Nombre d'accidents corporels avec un conducteur alcoolisé	76	106	93	69	67	411	24499
% pour le Pas de Calais	14 %	20 %	19 %	15 %	14 %	16 %	11 %

Les résultats mettent en évidence que la part d'accidents avec un conducteur alcoolisé est bien plus importante dans le Pas-de-Calais (16%) par rapport à la moyenne nationale (11%).

Concernant les accidents mortels du Pas-de-Calais où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 30% des tués le sont dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive, cela représente 79 morts sur la période 2012-2016. Ce pourcentage très élevé est néanmoins égal à la moyenne nationale.

	Total Pas de Calais 2012-2016	Total France 2012 -2016
Nombre total d'accidents corporels	3478	289565
Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	411	24499
%	12 %	8 %

Si on rapporte le nombre d'accidents impliquant un conducteur alcoolisé au nombre total d'accidents corporels, le Pas de Calais reste supérieur de 4 points à la moyenne nationale

#### Répartition des accidents corporels liés à l'alcool selon le jour entre 2012 et 2016

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
51	33	33	43	42	110	99	411

On constate que plus de la moitié des accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé, dans le Pas-de-Calais, ont lieu le week-end.

#### La conduite après usage de stupéfiants

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) du Pas-de-Calais

	2012	2013	2014	2015	2016	Total Pas de Calais 2012-2016	Total France 2012 - 2016
Nombre total d'accidents corporels tous conducteurs stupéfiant connu	98	148	118	121	121	606	87789
Nombre d'accidents corporels avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	26	38	41	24	34	163	9512
% pour le Pas de Calais	14 %	20 %	19 %	15 %	14 %	27 %	11 %

Le nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant représente 11 % des accidents corporels (stupéfiant connu) au niveau national. Dans le Pas-de-Calais, ce taux passe à 22 %.

Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs ( pour le Pas-de-Calais 443/751)

Dans les accidents mortels (tous conducteurs sous l'emprise d'un stupéfiant connu), 26% des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant connu (49 morts sur la période 2012-2016). Ce pourcentage est plus élevé de 4 points par rapport à la moyenne nationale (22%)

	Total Pas de Calais 2012-2016	Total France 2012 -2016
Nombre total d'accidents corporels	3478	289565
Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	163	9512
%	5 %	3 %

### Répartition des accidents corporels liés aux stupéfiants selon le jour entre 2012 et 2016

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
23	16	19	19	17	44	34	172

On constate que près de la moitié des accidents corporels (44%) impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants ont lieu le week-end.

#### ▲ Les orientations d'actions 2018-2022 pour l'enjeu risque routier professionnel

1. Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
2. Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
3. S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest
4. Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs et les soirs de fête

5. Développer des actions de sensibilisation dans les universités notamment sur les substances psychoactives
6. Intensifier les actions de contrôles routiers

## Enjeu n° 4 : Les 2 roues motorisés

### ▲ Evaluation de l'accidentalité sur la période 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016	Total Pas de Calais 2012-2016	Total France 2012 - 2016
Nombre total d'accidents corporels	714	694	653	600	617	3278	289 565
Nombre d'accidents 2RM	208	195	201	175	190	969	107 333
% pour le Pas de Calais	29 %	28 %	31 %	29 %	31 %	29,5 %	37 %

Pour la période 2012-2016, le Pas de Calais, le nombre global d'accidents corporels impliquant un 2 RM se situe en dessous de la moyenne nationale (29,5 % pour le Pas-de-Calais contre 37 au niveau national).

Période 2012 - 2016		accidents corporels		tués	
		Pas-de-Calais	France	Pas-de-	France
deux roues motorisés <= à 125	Nombre	585	60719	23	1222
	%	18 %	21 %	7 %	7 %
deux roues motorisés > à 125 cm <sup>3</sup>	Nombre	384	46614	38	2704
	%	12 %	16 %	11 %	16 %
TOTAL		969	107333	61	3926
		29,5 %	37 %	17,7 %	22,7 %

585 accidents sur les 3278 recensés se sont produits avec un deux roues motorisé inférieur ou égal à 125 cm<sup>3</sup>. Ils représentent 18 % des accidents corporels et 7 % des accidents mortels (pour les + de 125 cm<sup>3</sup>, ils représentent 12 % des accidents corporels et 11 % des accidents mortels, 85 % des tués (soit 52) ont moins de 50 ans.

L'ensemble des chiffres pour le Pas de Calais se situe en deçà de la moyenne nationale, sauf en ce qui concerne le nombre de tués deux roues motorisé inférieur ou égal à 125 cm<sup>3</sup> qui est comparable à la part nationale (7 %).

Par rapport à la période 2007-2011, les indicateurs montrent une baisse de 51 % du nombre de tués en 2 RM (119 tués pour la période 2007-2011 contre 61 pour la même période 2012-2016).

▲ Les orientations d'actions 2018-2022 pour l'enjeu 2 roues motorisés

1. Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...), en mobilisant notamment les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations
2. Mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs et revendeurs de deux roues motorisés
3. Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de la vente et de la réparation, enseignants de la conduite, forces de l'ordre, IDSR moto...)
4. Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour...)
5. Renforcer la présence de la coordination et des IDSR sur les grands événements sportifs et festifs rassemblant les deux roues motorisés

## Enjeu n° 5 : Les séniors (65-74 ans, 75 ans et +)

### ▲ Evaluation de l'accidentalité sur la période 2012-2016

En vue de mettre en place des actions de sécurité routière ciblées, l'accidentalité des séniors est envisagée en distinguant 2 classes d'âge :

- les 65-74 ans
- les 75 ans et plus

### Tableau comparatif des accidents pour les 2 classes d'âge

Période 2012 - 2016	Nombre d'accidents corporels	% d'accidents du Pas-de-Calais	% d'accidents France	Nombre de tués	% de tués du Pas-de-Calais	% de tués France
65-74 ans	356	11 %	10 %	33	10 %	8 %
75 ans et plus	289	9 %	9 %	44	13 %	14 %
TOTAL	645	19 %	19 %	77	22 %	23 %

La part des d'accidents corporels impliquant des séniors est équivalente, dans le Pas-de-Calais, à la moyenne nationale. C'est également le cas pour la part des séniors dans le total des tués.

Les séniors représentent 16,5 % de la population du département mais sont impliqués dans 19,7 % des accidents corporels et 22 % des accidents mortels.

### Accidentalité des jeunes selon le type de réseau routier

	Sur autoroute	Hors agglomération	En agglomération
65-74 ans	9 %	29 %	62 %
75 ans et plus	4 %	28 %	68 %

Plus de 2/3 des accidents impliquant un senior se produisent en agglomération.

## Accidentalité des jeunes selon le mode de déplacement

	Cyclistes/ piétons	VT	Cyclo	VU	Autres	Moto	PL
65-74 ans	24 %	66%	1%	3%	3%	3%	0%
75 ans et plus	25%	69%	1%	3%	2%	0%	0%

Un quart des accidents impliquent des seniors cyclistes ou piétons.

### ▲ Les orientations d'actions 2018-2022 pour l'enjeu seniors

1. Intensifier les actions à destination des seniors, en développant à la fois les actions pour les « seniors piétons » et les « seniors conducteurs »
2. Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre
3. Organiser des actions de remise à niveau théorique et pratique du code de la route
4. Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit
5. Développer un kit de communication à destination des communes

## Enjeu n° 6 : Les distracteurs

### ▲ Evaluation de l'accidentalité sur la période 2012-2016

La conduite nécessite une prise d'information permanente du conducteur et une forte concentration afin de pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions.

Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents.

Un conducteur ou un piéton qui manipule un distracteur (téléphone, GPS, ...) a son attention perturbée par rapport aux événements qui se produisent autour d'eux.

### Tableau comparatif des accidents dont l'attention est perturbée du département du Pas-de-Calais, de la famille Métropoles et de la France entre 2012 et 2016

Période 2012 - 2016	Nombre d'accidents corporel "attention perturbée"	Nombre total d'accidents distracteurs connus	% des accidents "attention perturbée" / total distracteurs connus	Nombre total d'accidents corporel	%
Pas de Calais	325	810	40 %	3278	10 %
France	26087	58927	44 %	289565	9 %

Si on ramène le nombre d'accidents avec « attention perturbée » au nombre total d'accidents corporels, le Pas de Calais se situe dans la moyenne nationale (10 % pour le Pas de Calais contre 9%). Au plan national, un accident corporel sur 10 est donc dû à une perturbation de l'attention.

Sur la période 2012-2016, 19 personnes ont été tuées dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur+piéton) avec attention perturbée

### Répartition des impliqués avec "attention perturbée" selon le mode de déplacement :

334 personnes ont été impliquées dans un accident corporel avec « attention perturbée »

	Pas-de-Calais		Famille Métropoles		France	
Piétons et cyclistes	53	16%	746	16%	4 510	17%
Véhicules de tourisme	207	62%	2 766	59%	15 561	5%

Cyclomoteurs	15	4%	267	6%	1 795	7%
Moto	25	7%	419	9%	2 415	9%
Véhicule utilitaires	19	6%	286	6%	1 634	6%
Poids lourds	9	3%	120	3%	645	2%
autres	6	2%	67	1%	463	2%

La très grande majorité des accidents corporels où l'attention est perturbée implique un véhicule de tourisme (62%)

#### ▲ Les orientations d'actions 2018-2022 pour l'enjeu distracteurs

1. Mettre en place un groupe de travail pour créer des outils pour permettre aux IDSR d'intervenir sur cette thématique
2. Former les IDSR au risque « distracteurs »
3. Développer le nombre d'actions de sensibilisation spécifique aux distracteurs et rechercher des porteurs de projets sur cette thématique.

## Enjeu n° 7 : Le risque routier professionnel

Au niveau national, le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail.

- ▲ Evaluation de l'accidentalité sur la période 2012-2016

Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « trajet professionnel », 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.

### Les chiffres de l'accidentalité sur les trajets professionnels

Période 2012 - 2016		Nombre d'utilisateurs concernés	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
					Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Pas-de-Calais	Risque professionnel	2541	1064	118	130	778	552
	Utilisation professionnelle	1233	482	67	78	361	262
	Part utilisation professionnelle	45%	45%	57%	60%	46%	47%

Période 2012-2016	Accidents corporels	Accidents professionnels	Part risque professionnel	Tués	Tués Accidents professionnels	Part risque professionnel
Pas-de-Calais	3 278	1 026	31%	344	128	37 %
France	289 565	108 978	46%	3477	6 446	40 %

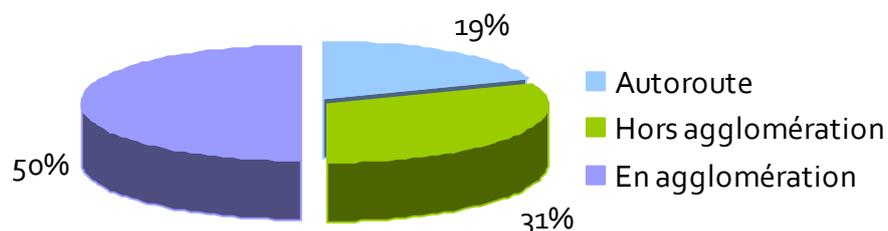
On dénombre 118 accidents mortels sur un trajet professionnel, cela représente 37 % du total des accidents mortels sur la période.

La moyenne du département est très légèrement inférieure à la moyenne nationale (- 3 points).

32 % des accidents corporels sur la période concernent un trajet professionnel.

En revanche, la part des accidents corporels sur un trajet professionnel est nettement inférieure à la moyenne nationale (- 15 points).

## Répartition des accidents dans le cadre d'une "utilisation professionnelle" selon le milieu



## Accident en utilisation professionnelle selon le mode de déplacement

Utilisation professionnelle Véhicule	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de victimes dans les véhicules concernés		
			Tués	BH	BL
Vélo	23	23	2	12	9
Cyclomoteur	53	52	6	26	27
Motocyclette	48	47	4	34	14
VT	394	305	35	165	124
VU	110	103	6	34	33
Autres	41	41	3	5	7
Car - bus	28	28	1	2	13
PL	209	192	2	30	18
Ensemble	906	791	59	308	245

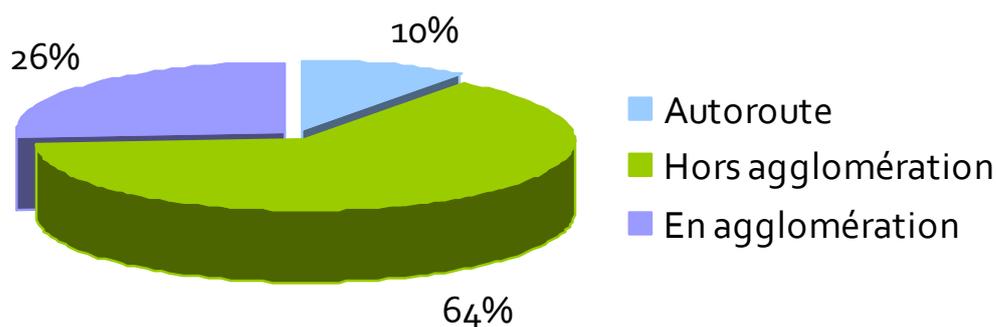
Les véhicules de tourisme sont les premiers concernés par les accidents corporels (38%) et mortels (59%) sur un « trajet professionnel », suivis par les véhicules utilitaires (13 % des accidents corporels) et les deux roues motorisés (12 % des accidents corporels et 17 % des mortels).

## L'accidentalité liée aux trajets domicile - travail

Les accidents et usagers concernés par un trajet "domicile - travail" dans le département du Pas-de-Calais :

Période 2012-2016	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
Conducteur	1199	662	42	43	361	562
Passager	164	106	4	4	41	48
Piéton	144	125	12	12	79	48
Ensemble	1509	668	57	59	483	329

43 personnes ont été tuées sur un trajet « domicile-travail » entre 2012 et 2016. Cela représente 12,5 % du total des tués.



Les accidents et usagers concernés par un trajet "domicile - travail" selon le jour de la semaine dans le Pas-de-Calais :

Période 2012-2016	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
lundi	119	12	13	82	60
mardi	112	14	15	84	50
mercredi	120	7	7	86	49
jeudi	108	11	11	82	51
vendredi	109	7	7	73	56
samedi	73	5	5	58	41
dimanche	27	1	1	18	22
Ensemble	668	57	59	483	329

La part des accidents se produisant en semaine est plus importante parmi les accidents liés au travail. Ces accidents ont lieu principalement du lundi au vendredi.

Les accidents sur le trajet « domicile-travail » selon le mode de déplacement :

Domicile - travail Véhicule	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de victimes dans les véhicules concernés		
			Tués	BH	BL
Vélo	57	56	2	30	26
Cyclomoteur	126	125	4	78	48
Motocyclette	92	92	10	67	17
VT	781	578	28	204	170
VU	70	66	1	14	11
Autres	28	28	2	5	7
Car - bus	6	6	0	0	0
PL	54	52	0	4	2
Ensemble	1360	668	59	483	329

Les véhicules de tourisme sont les premiers concernés par les accidents corporels (86%) et mortels (47%) « domicile-travail », suivis par les deux roues motorisés (32 % des accidents corporels et 24 % des mortels)

#### ▲ Les orientations d'actions 2018-2022 pour l'enjeu risque routier professionnel

1. Créer et animer un club d'entreprises et d'acteurs de la sécurité routière en vue de la réalisation d'actions de prévention en milieu professionnel
2. Promouvoir les formations et les plans des risques routiers dans les entreprises et les administrations
3. Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels et les lycées agricoles
4. Développer la formation des IDSR sur la sensibilisation au risque routier professionnel.

## Enjeu n° 8 : Le partage de la voirie (urbain/interurbain)

- ▲ Evaluation de l'accidentalité sur la période 2012-2016

### Accidentalité des piétons et cyclistes hors autoroute

Période 2012 - 2016	Nombre d'accidents corporels	% d'accidents du Pas-de-Calais	% d'accidents France	Nombre de tués	% de tués du Pas-de-Calais	% de tués France
Piétons	745	23 %	19 %	65	19 %	13 %
Cyclistes	231	7 %	6 %	11	3 %	4 %
TOTAL	976	30 %	25 %	76	22 %	17 %

Concernant les piétons, le pourcentage des accidents corporels (23 %) et mortels (19 %) (hors autoroute) est nettement supérieur à la moyenne nationale.

Concernant les cyclistes, le département se situe dans la moyenne nationale.

### Accidentalité des piétons et cyclistes en agglomération

Période 2012 - 2016	Nombre d'accidents corporels (agglomération - 5000 hab)	% d'accidents du Pas-de-Calais (agglomération - 5000 hab)	% d'accidents France (agglomération - 5000 hab)	Nombre d'accidents corporels (agglomération + 5000 hab)	% d'accidents du Pas-de-Calais (agglomération + 5000 hab)	% d'accidents France (agglomération + 5000 hab)
Piétons	102	20 %	21 %	548	35 %	27 %
Cyclistes	52	7 %	7 %	189	8 %	7 %
TOTAL	154	27 %	28 %	797	43 %	34 %

L'accidentalité des cyclistes dans le Pas-de-Calais est comparable à la moyenne nationale.

En revanche, si l'accidentalité des piétons est également comparable au niveau national dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, celle des piétons dans les agglomérations de plus de 5000 habitants est nettement supérieure à la moyenne nationale : 35 % dans le Pas-de-Calais contre 27 % au plan national.

▲ Les orientations d'actions 2018-2022 pour l'enjeu partage de la voirie

1. Intensifier le nombre d'actions de sensibilisation « piétons et cyclistes » dans les communes de + de 5 000 habitants et informer les communes concernées par cette spécificité
2. Développer les actions sur la visibilité et sur les équipements de sécurité à destination des cyclistes et des piétons
3. Sensibiliser les piétons et les cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité

## Récapitulatif des orientations d'actions pour les 8 enjeux du DGO 2018-2022

---

### ▲ Enjeu n° 1 : La vitesse

1. Intensifier les actions de contrôles routiers
2. Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive
3. Promouvoir l'éco conduite
4. Sensibiliser sur les conséquences du débridage des deux roues motorisés

### ▲ Enjeu n° 2 : Les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

#### *Pour les 3 classes d'âges*

1. Poursuivre la dynamique existante d'accompagnement et de soutien dans la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière à l'école, au collège et au lycée
2. Intensifier les actions à destination des publics « jeunes » hors champ scolaire plus difficile à atteindre, et notamment les décrocheurs scolaires et les jeunes pris en charge par les missions locales
3. Recruter de jeunes IDSR
4. Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis et jeunes issus de l'enseignement professionnel sur le risque routier des jeunes
5. Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars...dans le but de sécuriser les déplacements

#### *Pour les 14-17 ans*

6. Développer des actions ciblées et massives à la sortie d'établissements scolaires (2RM, vélos, piétons,...)

*Pour les 18 – 24 ans*

7. Développer des actions de sensibilisation dans les universités notamment sur les substances psychoactives

*Pour les 18-24 ans et les 25-29 ans*

8. Développer un partenariat avec Pôle Emploi et les missions locales

- ▲ **Enjeu n° 3** : La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

1. Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
2. Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
3. S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest
4. Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs et les soirs de fête
5. Développer des actions de sensibilisation dans les universités notamment sur les substances psychoactives
6. Intensifier les actions de contrôles routiers

- ▲ **Enjeu n° 4** : Les 2 roues motorisés

1. Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...), en mobilisant notamment les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations
2. Mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs et revendeurs de deux roues motorisés

3. Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de la vente et de la réparation, enseignants de la conduite, forces de l'ordre, IDSR moto...)
4. Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour...)
5. Renforcer la présence de la coordination et des IDSR sur les grands événements sportifs et festifs rassemblant les deux roues motorisés

▲ **Enjeu n° 5** : Les séniors (65-74 ans, 75 ans et +)

1. Intensifier les actions à destination des séniors, en développant à la fois les actions pour les « séniors piétons » et les « séniors conducteurs »
2. Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre
3. Organiser des actions de remise à niveau théorique et pratique du code de la route
4. Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit
5. Développer un kit de communication à destination des communes

▲ **Enjeu n° 6** : Les distracteurs

1. Mettre en place un groupe de travail pour créer des outils pour permettre aux IDSR d'intervenir sur cette thématique
2. Former les IDSR au risque « distracteurs »
3. Développer le nombre d'actions de sensibilisation spécifique aux distracteurs et rechercher des porteurs de projets sur cette thématique.

#### ▲ Enjeu n° 7 : Le risque routier professionnel

1. Créer et animer un club d'entreprises et d'acteurs de la sécurité routière en vue de la réalisation d'actions de prévention en milieu professionnel
2. Promouvoir les formations et les plans des risques routiers dans les entreprises et les administrations
3. Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels et les lycées agricoles
4. Développer la formation des IDSR sur la sensibilisation au risque routier professionnel.

#### ▲ Enjeu n° 8 : Le partage de la voirie (urbain/interurbain)

1. Intensifier le nombre d'actions de sensibilisation « piétons et cyclistes » dans les communes de + de 5 000 habitants et informer les communes concernées par cette spécificité
2. Développer les actions sur la visibilité et sur les équipements de sécurité à destination des cyclistes et des piétons
3. Sensibiliser les piétons et les cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité

## Le Suivi et l'évaluation du Document Général d'Orientation 2018-2022

Le présent DGO fera l'objet d'une évaluation annuelle en tout début d'année, présentée en réunion du comité de pilotage du DGO (COFIL DGO). Les conclusions du COFIL pourront ainsi être intégrées dans le cadre de la rédaction du PDASR de l'année à venir, le DGO pourra être actualisé le cas échéant.

Les membres du COFIL sont les suivants : Les procureurs de la République, l'Association des maires du Pas-de-Calais, le Conseil départemental du Pas-de-Calais, le Conseil Régional des Hauts de France, la Direction départementale de la sécurité publique, le Groupement de Gendarmerie départemental, la Direction Zonale des CRS Nord, la Direction départementale des territoires et de la Mer, la Direction des services départementaux de l'Éducation nationale (DSDEN), le Rectorat, la Direction Interrégionale des Routes, la MSA Nord Pas-de-Calais, la MACIF, la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM), la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT), des IDSR, la DIRECCTE, la Chambre de commerce et d'industrie, la coordination sécurité routière.

Pour toute la durée du présent DGO, il a été décidé de mettre en œuvre des orientations d'actions qui se veulent quantifiables et évaluables.

Ces orientations d'actions sont regroupées dans le tableau suivant qui comporte un indicateur de suivi pour chaque orientation.

ORIENTATIONS D' ACTIONS	INDICATEURS DE SUIVI
-------------------------	----------------------

### Enjeu n° 1 : La vitesse

Intensifier les actions de contrôles routiers	nombre de contrôles effectués
Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive	nombre d'actions réalisées
Promouvoir l'éco conduite	nombre d'actions réalisées
Sensibiliser sur les conséquences du débridage des deux roues motorisés	nombre d'actions réalisées

### Enjeu n° 2 : Les jeunes

Pour les 3 classes d'âges :	
Poursuivre la dynamique existante d'accompagnement et de soutien dans la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière à l'école, au collège et au lycée	nombre d'actions mises en place
Intensifier les actions à destination des publics « jeunes » hors champ scolaire plus difficile à atteindre, et notamment les décrocheurs scolaires et les jeunes pris en charge par les missions locales	nombre d'actions mises en place

Recruter de jeunes IDSR	nombre d'IDSR recrutés
Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis et jeunes issus de l'enseignement professionnel sur le risque routier des jeunes	nombre d'actions mises en place
Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars...dans le but de sécuriser les déplacements	nombre de rencontres organisées
<b>Pour les 14-17 ans :</b>	
Développer des actions ciblées et massives à la sortie d'établissements scolaires (2RM, vélos, piétons,...)	nombre d'actions mises en place
<b>Pour les 18 – 24 ans :</b>	
Développer des actions de sensibilisation dans les universités notamment sur les substances psychoactives	nombre d'actions mises en place
<b>Pour les 18-24 ans et les 25-29 ans :</b>	
Développer un partenariat avec Pôle Emploi et les missions locales	nombre de conventions signées

### Enjeu n° 3 : la conduite après usage de substances psychoactives (alcools/stupéfiants)

Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre	nombre d'ateliers organisés sur cette thématique
Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton	nombre de réunions organisées avec les dirigeants des établissements de nuit Conférence par arrondissement dédiée aux référents communaux de SR (remise de supports et kits de communication)
S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest	nombre d'établissements contrôlés par les forces de l'ordre
Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs et les soirs de fête	nombre d'opérations de contrôles
Développer des actions de sensibilisation dans les universités notamment sur les substances psychoactives	nombre d'actions menées
Intensifier le nombre d'actions de contrôles routiers	nombre de contrôles effectués

### Enjeu n° 4 : Les 2 roues motorisés

Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...), en mobilisant notamment les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations	nombre d'actions réalisées
Mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs et revendeurs de deux roues motorisés	nombre de chartes signées
Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de la vente et de la réparation, enseignants de la conduite, forces de l'ordre, IDSR moto...)	nombre de réunions tenues
Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un zRM (opération motard d'un jour...)	nombre d'actions réalisées et nombre de communes et d'élus
Renforcer la présence de la coordination et des IDSR sur les grands événements sportifs et festifs rassemblant les deux roues motorisés	nombre de grands événements où la coordination est présente et nombre d'IDSR présents

### Enjeu n° 5 : Les séniors

Intensifier les actions à destination des séniors, en développant à la fois les actions pour les « séniors piétons » et les « séniors conducteurs »	nombre d'actions menées
Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre	nombre d'actions menées
Organiser des actions de remise à niveau théorique et pratique du code de la route	nombre d'actions menées
Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit	nombre d'actions menées
Développer un kit de communication à destination des communes	création du kit

### Enjeu n° 6 : Les distracteurs

Mettre en place un groupe de travail pour créer des outils pour permettre aux IDSR d'intervenir sur cette thématique	mise en place du groupe de travail
Former les IDSR au risque « distracteurs »	nombre d'IDSR formés
Développer le nombre d'actions de sensibilisation spécifique aux distracteurs et rechercher des porteurs de projets sur cette thématique.	nombre de porteurs de projets trouvés

### Enjeu n° 7 : le risque routier professionnel

Créer et animer un club d'entreprises et d'acteurs de la sécurité routière en vue de la réalisations d'actions de prévention en milieu professionnel, sensibiliser par le biais des CE	création du club et nombre de rencontres organisées
	nombre d'actions menées

Promouvoir les formations et les plans des risques routiers dans les entreprises et les administrations	nombre de formations et de plans réalisés
Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels et les lycées agricoles	nombre d'actions menées
Développer la formation des IDSR sur la sensibilisation au risque routier professionnel.	nombre d'actions de formation menées

#### Enjeu n° 8 : Le partage de la voirie (urbain/interurbain)

Intensifier le nombre d'actions de sensibilisation « piétons et cyclistes » dans les communes de + de 5 000 habitants et informer les communes, concernées par cette spécificité	nombre d'actions menées
	diffusion de l'information
Développer les actions sur la visibilité et sur les équipements de sécurité à destination des cyclistes et des piétons	nombre d'actions menées
Sensibiliser les piétons et les cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité	nombre d'actions menées

## La charte de partenariat sur la sécurité routière entre l'association des maires et des présidents d'intercommunalités du Pas-de-Calais et l'Etat

---

Le 4 avril 2017, Emmanuel Barbe, Délégué interministériel à la Sécurité Routière, et Rollon Mouchel-Blaisot, Directeur général de l'Association des Maires de France, ont signé le renouvellement de la charte de partenariat sur la sécurité routière.

Les élus sont des acteurs incontournables en matière de lutte contre l'insécurité routière. Ils disposent de pouvoirs importants pour améliorer la sécurité des habitants de leur commune que ce soit en termes d'aménagement des infrastructures mais aussi de prévention, d'éducation et d'information.

Le Président de l'association des maires et des présidents d'intercommunalités du Pas-de-Calais et le Préfet du Pas-de-Calais ont signé la déclinaison locale de cet engagement national le 19 février 2018.

Cette charte engage l'AMF 62 et l'État de 2018 à 2022, période d'application du présent Document Général d'Orientation.

La Coordination Sécurité Routière de la préfecture du Pas-de-Calais et l'association des maires et des présidents d'intercommunalités du Pas-de-Calais réaliseront chaque année un bilan conjoint de l'année écoulée des actions menées dans le cadre des engagements de la charte.

Voici le détail des engagements réciproques :

### **l'AMF 62 s'engage à :**

- inciter les maires à engager des actions de sécurité routière correspondant aux priorités du document général d'orientation en matière de sécurité routière (DGO) et des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) déclinés annuellement, et à participer aux opérations liées à la sécurité routière (par exemple dans le cadre des Rencontres de la Sécurité),
- inviter les maires à informer le préfet du Pas-de-Calais (via la Coordination Sécurité Routière de la préfecture : [pref-securite-routiere@pas-de-calais.gouv.fr](mailto:pref-securite-routiere@pas-de-calais.gouv.fr)) des opérations de sensibilisation et d'information qu'ils mènent,
- inviter les maires à informer du risque « alcool » au volant, lors des fêtes municipales ou des événements privés organisés dans les locaux des municipalités dans le cadre de conventions,

- inciter les maires à nommer un élu « référent sécurité routière » qui sera l'interlocuteur privilégié de la préfecture, constituant dans le département un réseau de relais en charge de la sécurité routière au sein des collectivités,
- ouvrir un espace dédié à la sécurité routière sur le site internet de l'AMF 62,
- informer les maires sur la politique de sécurité routière et sur les partenariats possibles, notamment au travers des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). Un lien réciproque sera notamment fait entre le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais et celui de l'AMF62,
- favoriser la formation à la sécurité routière des élus et des agents municipaux,
- être partenaire des actions de formation et de sensibilisation organisées par les intervenants départementaux de sécurité routière ou par la coordination sécurité routière,
- inciter les maires de communes de taille importante à établir un plan d'actions intégrant un volet axé vers le personnel municipal par l'élaboration d'un Plan de Prévention du Risque Routier (PPRR).

### le Préfet du Pas-de-Calais s'engage à :

- faire connaître à l'AMF62 tous les outils de communication existants en matière de sécurité routière afin de solliciter les actions des communes et des intercommunalités,
- ouvrir un espace dédié aux collectivités territoriales dans la rubrique « sécurité routière » du site internet de la préfecture du Pas-de-Calais,
- tenir à disposition de l'AMF62 une liste actualisée des actions de sécurité routière prévues dans le département, également disponible sur le site internet de la préfecture,
- informer les maires sur les grands enjeux en matière de sécurité routière et sur les actions proposées annuellement dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR),
- mettre à disposition le guide des maires pour la sécurité routière qui fournit les 8 principaux leviers d'action ainsi que des repères pour aider les élus dans le pilotage des actions locales en faveur de la sécurité routière,
- conseiller et aider les communes dans le montage des actions de sécurité routière, et participer au cofinancement d'actions de sécurité routière qui s'inscrivent dans

les priorités du PDASR, eu égard aux crédits disponibles dans ce cadre d'intervention,

- inviter l'AMF 62 à participer à des manifestations organisées dans le département susceptibles de la concerner,
- promouvoir et animer le réseau départemental des élus « référent sécurité routière », développer des actions de formation et de sensibilisation à leur attention, et les rendre systématiquement destinataires des appels à projets PDASR,
- mettre à disposition les outils de communications (affiches et flyers) à l'intention des maires en vue de l'information sur le risque « alcool » au volant opéré par les municipalités, lors des fêtes municipales ou des événements privés organisés dans les locaux des municipalités dans le cadre de conventions,
- valoriser via les réseaux sociaux du préfet du Pas-de-Calais les actions de sécurité routière menées conjointement dans le cadre de la présente charte,
- associer l'AMF 62 à l'élaboration et au suivi des outils départementaux relatifs à la sécurité routière (DGO et PDASR).



## Les Signataires

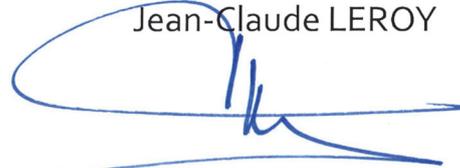
---

Fabien SUDRY



Préfet du Pas-de-Calais

Jean-Claude LEROY



Président du Conseil Départemental  
du Pas-de-Calais

André FLAJOLET



Président de l'association des maires  
et des présidents d'intercommunalités  
du Pas-de-Calais

P/ André LOURDELLE



Procureur de la République  
d'Arras

Philippe PEYROUX



Procureur de la République  
de Béthune

P/ Pascal MARCONVILLE



Procureur de la République  
de Boulogne-sur-Mer

Patrick LELEU



Procureur de la République  
de Saint-Omer