



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

18041801

Préfecture
Cabinet
Direction des sécurités
Bureau de la sécurité publique et des polices administratives
Affaire suivie par : Anne MANCIET
Tél. : 05.59.98.24.04
anne.manciet@pyrenees-atlantiques.gouv.fr

Pau, le 11 avril 2018



Le Préfet des Pyrénées-Atlantiques

à

Monsieur le Délégué interministériel à la sécurité routière

Objet : DGO 2018-2022

Je vous prie de trouver, ci-joint, un exemplaire du document général d'orientations (DGO) 2018-2022, signé ce jour à la préfecture en présence de Mme le Procureur de la République près le TGI de Pau, représentant les parquets de Pau et de Bayonne et de M. le Président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques ainsi que de la presse régionale.

Gilbert PAYET



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Département des Pyrénées-Atlantiques

**Document Général
d'Orientations (DGO)
2018-2022**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

1.Contexte local du département.....	3
1.1.Situation géographique et démographique.....	3
1.2.Réseau routier.....	4
1.3.Notions et définition du Document général d'orientations.....	5
2.Accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011.....	6
2.1.Les caractéristiques générales de l'accidentalité.....	6
2.2.L'évolution de l'accidentalité de 2007 à 2016.....	7
2.3.Les infractions commises dans les accidents mortels.....	7
3.Les enjeux impératifs.....	8
3.1.Le risque routier professionnel.....	8
3.2.La conduite après usage de substances psychoactives : l'alcool.....	10
3.3.La conduite après usage de substances psychoactives : les stupéfiants.....	11
3.4.Les jeunes.....	12
3.5.Les seniors.....	13
4.Les enjeux supplémentaires.....	14
4.1.Le partage de la voirie.....	14
1.Les piétons.....	14
2.Les cyclistes :.....	15
4.2.Les deux roues motorisés (2 RM).....	16
1.Les cyclomoteurs.....	16
2.Les motocyclettes :.....	16
4.3.Les distracteurs.....	18

1. Contexte local du département

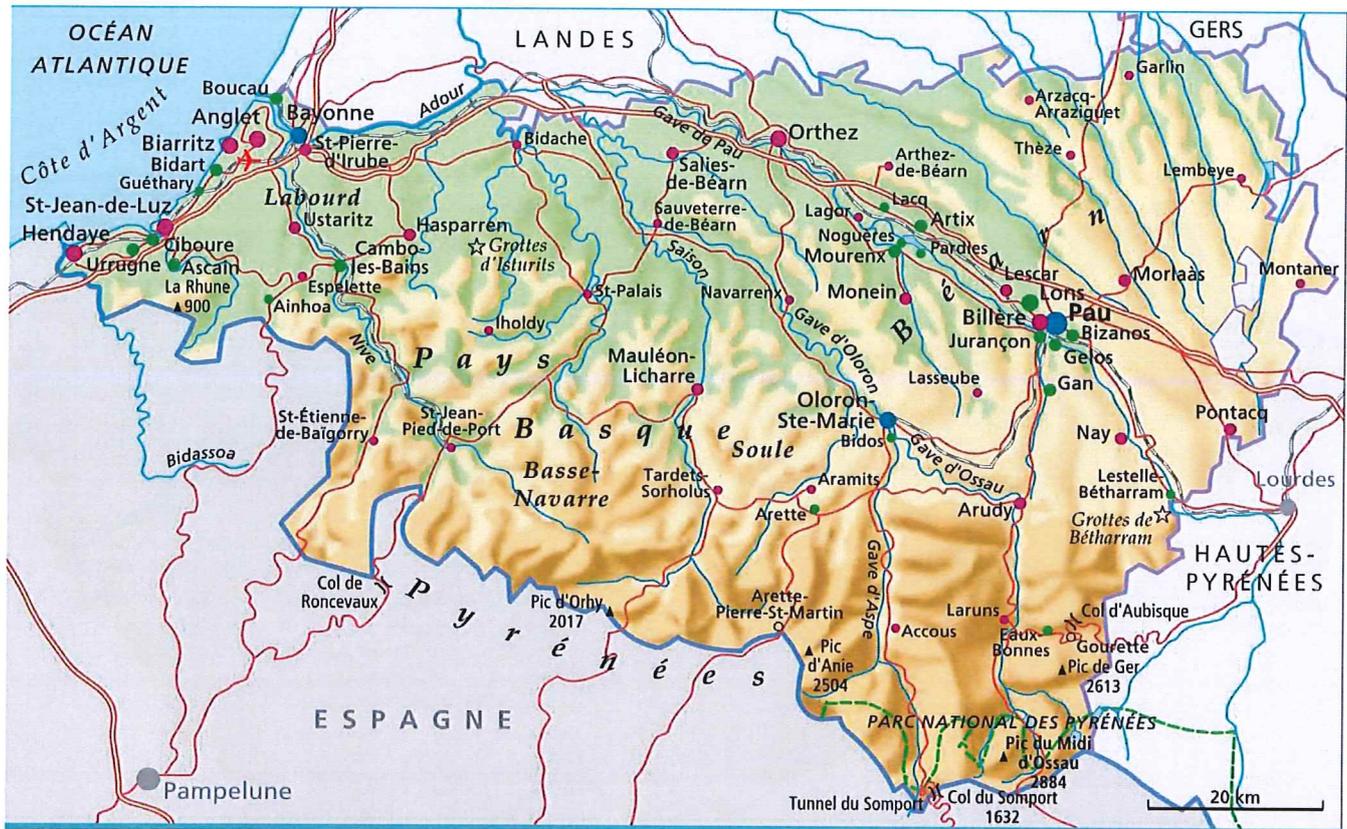
1.1 Situation géographique et démographique

Le département des Pyrénées-Atlantiques est le 10^{ème} département français par sa superficie avec 7 641 km². Il occupe 9 % du territoire de la région Nouvelle-Aquitaine.

Les agglomérations de Pau (préfecture du département) et Bayonne sont reliés par l'autoroute A64 qui se prolonge jusqu'à Toulouse. Les autoroutes A63 et A65 permettent, respectivement, de rejoindre Bordeaux en deux heures.

Deux aéroports sont présents sur le département, Biarritz-Merignac (1 000 000 de passagers en 2015) et Pau-Meyrepey (634 000 passagers en 2015).

Avec 32 km de côtes, le département dispose d'un port de commerce à Bayonne (classé au 9^{ème} rang des ports français) et deux ports de pêche, Saint-Jean-de-Luz / Ciboure et Hendaye.



Pyrénées-Atlantiques

200 500 1000 m

- plus de 50 000 h.
- de 10 000 à 50 000 h.
- de 2 000 à 10 000 h.
- moins de 2 000 h.
- autre localité ou site
- ch.-l. d'arrondissement
- ch.-l. de canton
- commune
- autoroute
- route
- voie ferrée

En 2014 le département des Pyrénées-Atlantiques compte 667 249 habitants soit près de 9 % de la région Nouvelle-Aquitaine. C'est le 2^{ème} département le plus peuplé après la Gironde.

Les aires urbaines de Pau (167 communes) et Bayonne (60 communes) abritent les trois quarts des habitants du département.

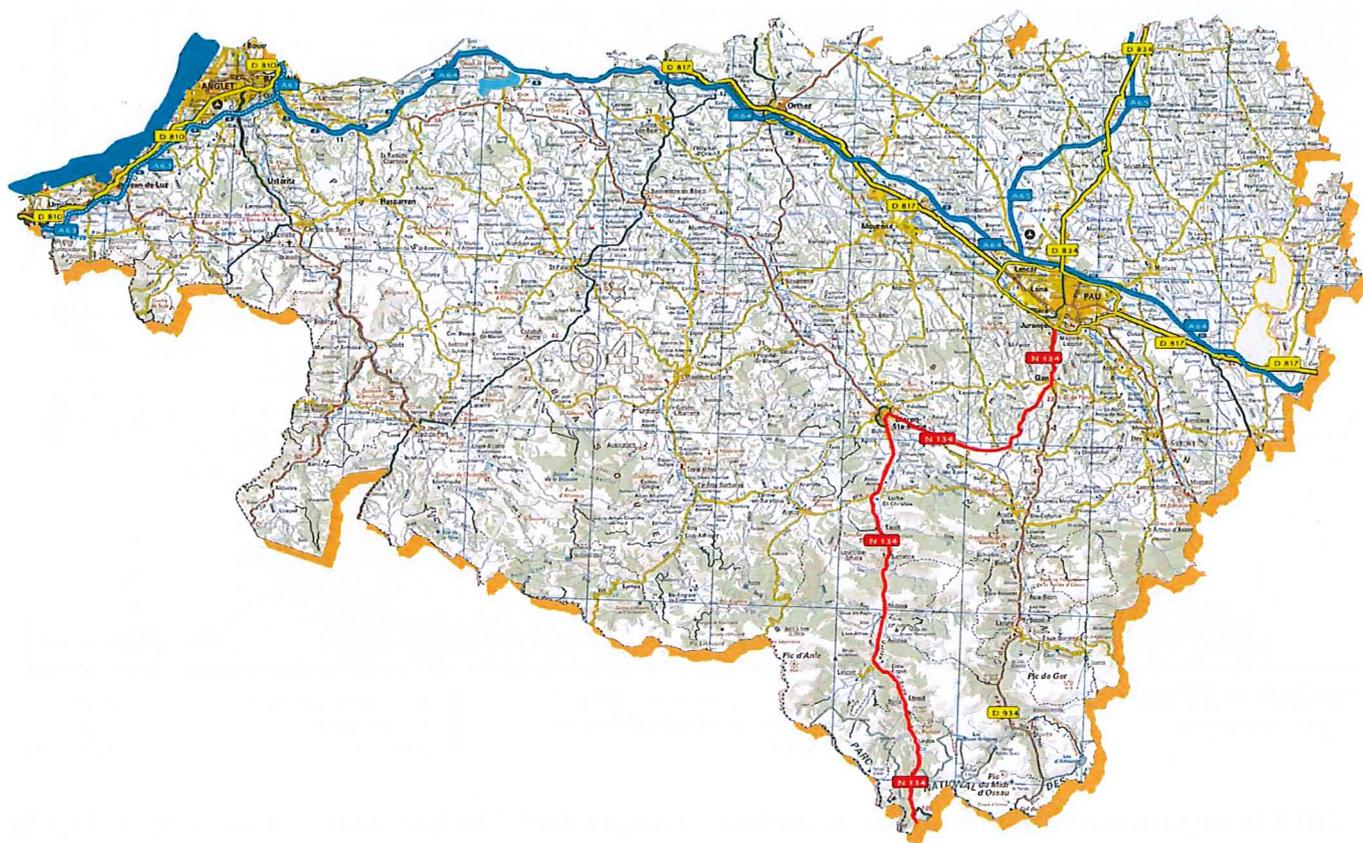
La population est en moyenne légèrement plus âgée que celle de la région (43,3 ans contre 42,9 ans). Les jeunes de moins de 20 ans représentent 22 % de la population du département soit 3 jeunes pour 4 personnes de 60 ans et plus. Les plus de 75 ans représentent un peu plus d'un habitant sur dix comme en région.

1.2 Réseau routier

En 2015, la longueur du réseau routier du département des Pyrénées -atlantiques est de 16 581 km (*source: MTES - observatoire et statistique-transport routier*), réparti en 181 km d'autoroutes, 88 km de route nationale, 4 447 km de routes départementales et 11 865 km de voies communales.

Il occupe le 10^e rang au niveau national sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur et le 42^e quant à sa densité avec 2,1 kilomètres par km² de territoire.

Le réseau structurant comprend les autoroutes A63, A64 et A65, la RN 134 et les routes départementales de catégorie 1. Le trafic sur le réseau structurant a évolué entre 2011 et 2014 de 10 % en moyenne, avec une progression de 16 % pour les principales routes départementales, 6 % pour les autoroutes A63 et A64. Pour la RN 134, on observe une baisse de -1 %.



Notions et définition du Document général d'orientations

- ✓ Le Document Général d'Orientations (DGO) est un outil de politique, de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il détermine pour 5 ans les enjeux et les orientations de la politique départementale de sécurité routière.
- ✓ Il doit permettre à tous les partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux au cours des 5 années suivantes, déclinés dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).
- ✓ Il est issu d'une démarche partenariale, établi par un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des services de l'État compétents, des partenaires institutionnels, des organismes et associations de sécurité routière, des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs des risques professionnels.
- ✓ La problématique des radars ne relève pas du DGO.
- ✓ Il est basé sur une étude d'enjeux qui permet de recenser les cibles présentant un nombre d'accidents et/ou une gravité caractérisant un dysfonctionnement.
- ✓ La détermination d'un enjeu se fait à partir d'une analyse de l'accidentologie et par la comparaison d'indicateurs avec une famille de départements. Le département des Pyrénées-Atlantiques appartient à une famille dite de transition qui regroupe 28 départements.
- ✓ Le nombre d'accidents et le nombre de tués sont les indicateurs retenus pour effectuer les comparaisons, l'analyse des enjeux et les propositions d'actions qui permettront de faire reculer l'accidentalité routière.
- ✓ 4 enjeux impératifs ont ainsi été retenus : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives, les jeunes et les seniors ;
- ✓ 3 enjeux supplémentaires s'y ajoutent : la partage de la voirie, les deux-roues motorisés et les distracteurs.

2. Accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

Après une baisse significative en 2013 (-112 accidents), le nombre d'accidents stagne autour d'une moyenne de 760 accidents.

Le nombre de tués, également à la baisse en 2013 (-17 tués), puis en forte hausse en 2014 (+16 tués) peine à descendre en dessous du seuil moyen de 30 tués par an.

Le nombre de blessés hospitalisés fluctue autour de 311 blessés par an.

	Période 2012-2016				
	2012	2013	2014	2015	2016
ACCIDENTS	831	719	790	729	741
<i>dont ACCIDENTS MORTELS</i>	43	26	37	32	27
TUÉS	47	26	42	33	29
BLESSES HOSPITALISÉS	320	279	319	318	322
BLESSES NON HOSPITALISÉS	695	574	654	549	594

2.1 Les caractéristiques générales de l'accidentalité

✓ Par catégorie d'utilisateur :

Les véhicules légers et les véhicules utilitaires sont les plus concernés par l'accidentalité et la mortalité routière (70 tués). Les deux-roues motorisés (60 tués) sont également très représentés et on note une recrudescence des accidents impliquant des piétons (28 tués).

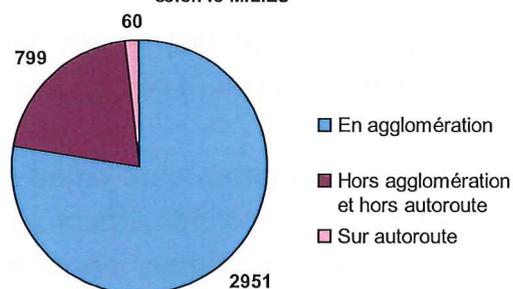
✓ Par tranche d'âge :

Les 15-29 ans sont surreprésentés dans l'accidentalité et la mortalité routière (47 tués, soit 27 % des tués, représentant 16% de la population) ainsi que les 30-44 ans (37 tués) et les 45-59 ans (34 tués). La situation des plus de 60 ans est également très préoccupante avec 56 tués. Le département enregistre aussi dans une moindre mesure une surmortalité chez les 75 ans et + (31 tués, soit 18 % des tués, représentant 12 % de la population).

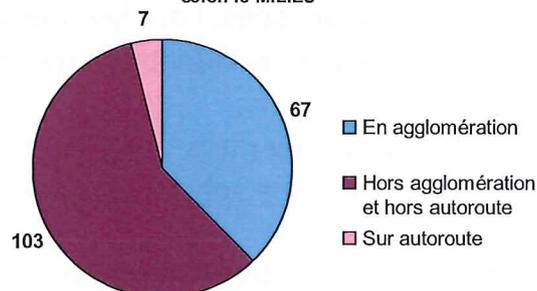
✓ Par catégorie de voie :

Le réseau secondaire (voies départementales et communales) concentre le plus grand nombre d'accidents (3 749) et de tués (159). Alors que la majorité des accidents se produisent en agglomération, on relève que la majorité des tués et des accidents graves se situent hors agglomération. Les communes les plus impactées par l'accidentalité routière sont aussi les plus peuplées du département : Pau, Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, Anglet, Biarritz.

Période 2012-2016: répartition des accidents corporels selon le MILIEU

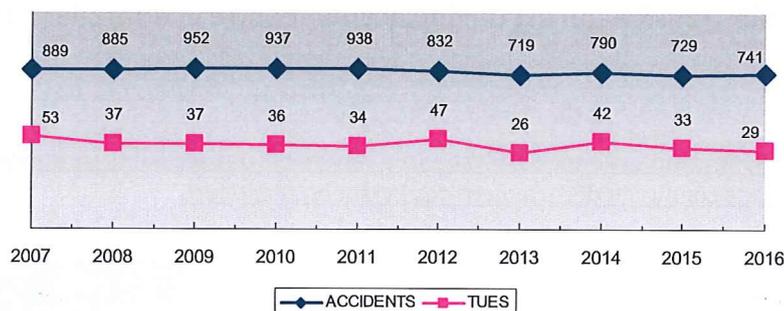


Période 2012-2016: répartition des personnes tuées selon le MILIEU



2.2 L'évolution de l'accidentalité de 2007 à 2016

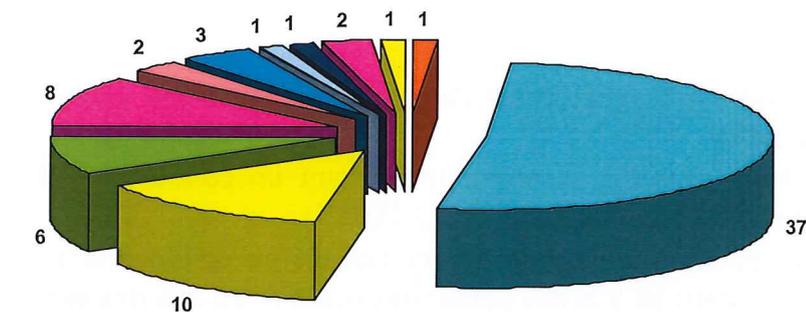
	PERIODE 2007-2011					PERIODE 2012-2016				
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ACCIDENTS	891	885	952	937	933	831	719	790	729	741
dont ACCIDENTS MORTELS	47	34	36	35	30	43	26	37	32	27
TUES	53	36	37	36	34	47	26	42	33	29
BLESSES HOSPITALISES	405	351	360	321	316	320	279	319	318	322
BLESSES NON HOSPITALISES	687	711	846	817	831	695	574	654	549	594



2.3 Les infractions commises dans les accidents mortels

La vitesse excessive eu égard aux circonstances et les conduites addictives sont les causes les plus fréquentes des accidents mortels.

Accidents mortels INFRACTIONS CONDUCTEUR responsable TUE



- Refus priorité
- vitesse excessive eu égard aux circonstances
- Conduite sous l'emprise de l'alcool
- Conduite sous l'emprise de stupéfiants
- Conduite sous l'emprise de l'alcool + stupéfiants
- Circulation sur la partie gauche d'une chaussée à double sens de circulation
- Dépassement dangereux
- usage d'un téléphone
- Défaut équipement sécurité
- Manœuvre dangereuse
- feux rouges

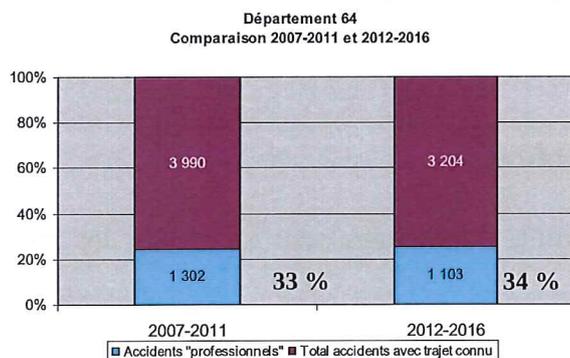
3. Les enjeux impératifs

3.1 Le risque routier professionnel

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

- le risque « **mission professionnelle** » qui est un déplacement nécessaire à l'exécution d'une tâche dans le cadre professionnel,
- le risque « **trajet domicile-travail** » qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels trajets connus du département des Pyrénées-atlantiques



Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents trajets connus	% d'accidents trajet professionnel
ACCIDENTS CORPORELS	DEPT 64 2012-2016	1 103	3 204	34%
	Famille de transition 2012-2016	12 674	34 247	37%
	France -2016	21 543	47 949	45%
Zone d'étude		Nombre de personnes tuées liées à un trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées trajets connus	% de tués trajet professionnel
PERSONNES TUES	DEPT 64 2012-2016	59	171	32%
	Famille de transition 2012-2016	1 533	3 960	39%
	France -2016	1 296	3 356	39%

- ✓ Sur la période 2012-2016, le % d'**accidents** dans le cadre d'un trajet professionnel / accidents trajets connus est de **34 %**.
- ✓ Le pourcentage de **tués** dans les accidents impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile travail est de **13,5 %** sur la période 2012-2016.
- ✓ En France, en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un **trajet domicile travail** représentent **18,5 % des personnes tuées** et **26,2 % des victimes des accidents corporels** de la circulation.
- ✓ Le risque routier professionnel est **un enjeu absolu** pour le département des Pyrénées-Atlantiques.

Les déplacements de type « mission professionnelle »

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet MISSION	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet mission / professionnel
ACCIDENTS CORPORELS	DEPT 64 2012-2016	557	1 103	50%
	Famille de transition 2012-2016	5 754	12 674	45%
	France 2012-2016	51 356	108 978	47%
Zone d'étude		Nombre de personnes tués dans un acci. lié à un trajet MISSION	Nombre total de personnes tués trajets professionnels	% de tués trajet mission / professionnel
TUES	DEPT 64 2012-2016	35	55	64%

- Part des accidents intervenus dans le cadre de missions professionnelles supérieure à la moyenne de la famille de référence et à la moyenne nationale.
- Gravité de ces accidents.
- Implication majoritaire des conducteurs de véhicules légers, des véhicules utilitaires et des poids lourds.

Les « trajets domicile-travail »

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet DOMICILE TRAVAIL	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet DOMICILE TRAVAIL / professionnel
ACCIDENTS CORPORELS	DEPT 64 2012-2016	612	1 103	55%
	Famille de transition 2012-2016	7 830	12 674	62%
	France 2012-2016	66 901	108 978	61%
Zone d'étude		Nombre de personnes tués dans un acci. lié à un trajet domicile travail	Nombre total de personnes tués trajets professionnels	% de tués trajet DOMICILE TRAVAIL / professionnel
TUES	DEPT 64 2012-2016	24	55	44%

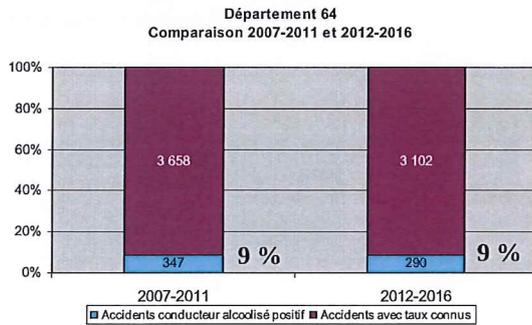
- Part des accidents sur le trajet domicile-travail inférieure à la moyenne de la famille de référence et à la moyenne nationale.
- Implication majoritaire des conducteurs de véhicules légers et des motocyclistes.
- 3 pics enregistrés : 8-9h, 12-14h et 17-19h.

Orientations d'actions :

- 1/ Approfondir les connaissances des employeurs et des salariés sur les accidents de trajets domicile-travail et de mission.
- 2/ Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les Centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels, en lien avec les entreprises qui les accueillent en apprentissage ou stage, les forces de l'ordre, les auto-écoles.
- 3/ Informer sur les obligations et les responsabilités de l'employeur sur le document unique et le plan de prévention des risques professionnels.

3.2 La conduite après usage de substances psychoactives : l'alcool

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) du département des Pyrénées-atlantiques



Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents tous conducteurs taux connus	% d'accidents alcool /taux connus
ACCIDENTS CORPORELS	DEPT 64 2012-2016	290	3 102	9%
	Famille de transition 2012-2016	5 084	34 888	15%
	France 2012-2016	24 499	228 461	11%
Zone d'étude		Tués dans un accident avec un conducteur alcoolisé positif	Total tués dans un accident avec conducteur taux connus	% conducteur alcoolisé positif /taux connus
PERSONNES TUÉS	DEPT 64 2012-2016	40	154	26%
	Famille de transition 2012-2016	1 061	3 466	31%
	France 2012-2016	4 151	14 017	30%

- Sur la période 2012-2016, **9 % des accidents** avec des taux connus impliquent un conducteur alcoolisé.
- Ces chiffres sont stables par rapport à la période 2007-2011.
- L'accidentalité est plus importante en fin de semaine : **alcool « festif »**.
- Les **2RM sont sur-impliqués dans des accidents avec alcool** (en comparaison avec la famille de département de référence).

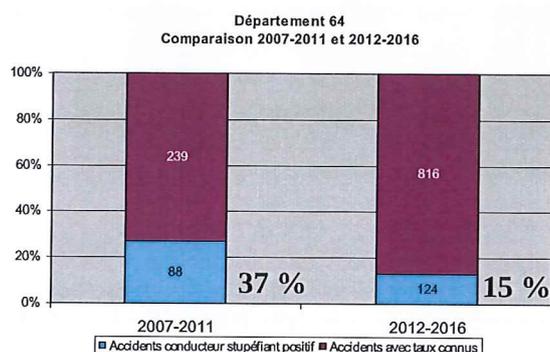
Orientations d'actions :

- 1/ Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises, en liaison avec les professionnels de santé.
- 2/ Mobiliser les organisateurs de soirées et d'événements festifs, ainsi que les débits de boissons sur les risques liés à l'alcool pour tous les usagers de la route.
- 3/ Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs.
- 4/ Informer sur le risque et les conséquences pénales encourues suite à un accident lié au facteur alcool.

3.3 La conduite après usage de substances psychoactives : les stupéfiants

En France en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22 % des personnes tuées et 13 % des victimes des accidents corporels (tués, blessés hospitalisés et non hospitalisés).

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents taux connus



Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un STUPEFIANT	Nombre d'accidents tous conducteurs taux connus	% d'accidents avec STUPEFIANT /taux connus
ACCIDENTS CORPORELS	DEPT 64 2012-2016	124	816	15%
	Famille de transition 2012-2016	1 990	14 366	14%
	France 2012-2016	404	1 228	33%
Zone d'étude		Tués dans un accident avec un conducteur sous l'emprise d'un STUPEFIANT	Total tués dans un accident avec conducteur taux connus	% conducteur avec STUPEFIANT /taux connus
PERSONNES TUES	DEPT 64 2012-2016	25	122	20%
	Famille de transition 2012-2016	576	2 818	20%
	France 2012-2016	2 448	10 959	22%

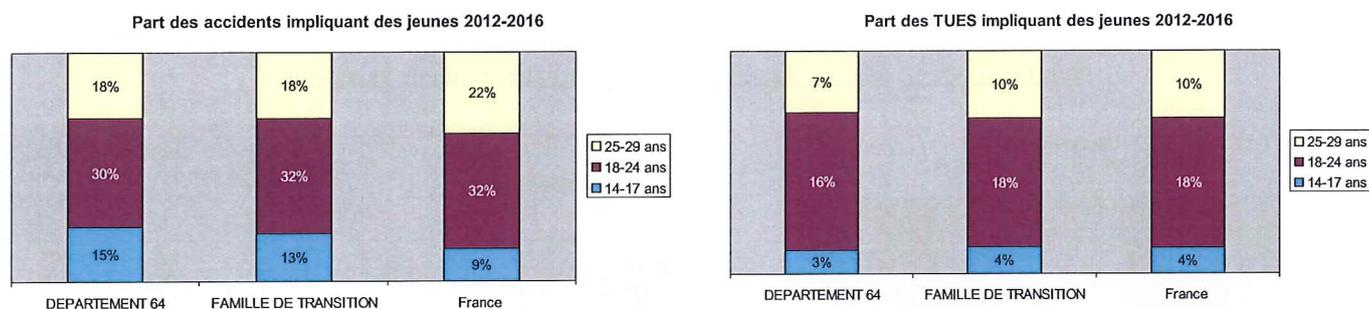
- Parmi les accidents corporels du département, **le pourcentage d'accidents avec stupéfiant est de 15 %**. Très légèrement supérieur au taux de la famille de référence, ce taux est toutefois très largement inférieur à la moyenne nationale.
- Si la conduite sous l'emprise de stupéfiants n'apparaît pas comme un enjeu dans notre département, **il convient de souligner la gravité des accidents qui en découlent et la responsabilité quasi systématique des catégories cyclomoteurs, véhicules utilitaires et poids lourds dans les accidents avec un conducteur contrôlé positif** (même si ces catégories concernent de très petits effectifs).

Orientations d'actions :

- 1/ Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises, en liaison avec les professionnels de santé.
- 2/ Mobiliser les organisateurs de soirées et d'événements festifs sur les risques liés aux stupéfiants pour tous les usagers de la route.
- 3/ Organiser des contrôles réguliers.
- 4/ Informer sur le risque et les conséquences pénales encourues suite à un accident lié aux substances psychoactives.

3.4 Les jeunes

Part des accidents et des tués impliquant des jeunes



- Une **baisse** de l'ensemble des indicateurs est enregistrée par rapport à la période 2007-2011 : de -10 à -20 % concernant le nombre d'accidents et de -10 à -12 % concernant le nombre de tués.
- Seul le nombre d'accidents impliquant des jeunes de 14 à 17 ans est supérieur à la famille de référence et à la moyenne nationale.
- Quelle que soit la tranche d'âge, le nombre d'accidents de **cyclomoteurs** impliquant un jeune est supérieur à la moyenne de la famille de référence et à la moyenne nationale.
- La sur-implication des catégories **cyclomoteurs et jeunes de 14 à 17 ans** est toutefois préoccupante.

Orientations d'actions :

1/ Renforcer la complémentarité des acteurs pour mieux assurer le continuum éducatif en matière de sécurité routière.

2/ Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers.

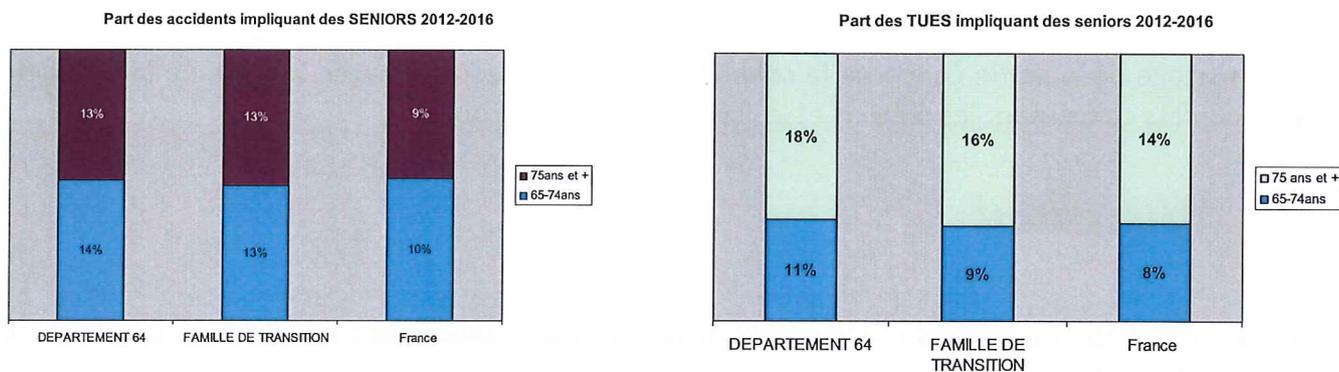
3/ Sensibiliser les écoles, universités et associations d'étudiants aux risques encourus dans les déplacements après consommation d'alcool ou de stupéfiants.

4/ Développer la prévention par les pairs dans une logique de responsabilisation des jeunes, notamment des 18-25 ans.

5/ Mobiliser les auto-écoles pour améliorer la formation théorique et pratique.

3.5 Les seniors

Part des accidents et des tués impliquant des seniors



- Une évolution à la hausse du nombre d'accidents impliquant des seniors est constatée sur la période 2012-2016.
- Les indicateurs sont supérieurs à la moyenne de la famille de référence et à la moyenne nationale. Cette catégorie d'utilisateurs représente **un enjeu pour le département des Pyrénées-Atlantiques**.
- Par comparaison avec la famille de référence, une sur-implication des seniors est enregistrée dans les catégories piétons et vélos.

Orientations d'actions :

1/ Assurer la formation tout au long de la vie à la conduite, organiser des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route.

2/ Sensibiliser les seniors à la diminution des capacités physiques et à l'alternative aux déplacements au travers d'un large réseau de partenaires.

3/ Informer sur les dispositifs d'aide à la conduite, les véhicules à boîte de vitesses automatique, etc.

4/ Sensibiliser à l'importance d'être vu.

4. Les enjeux supplémentaires

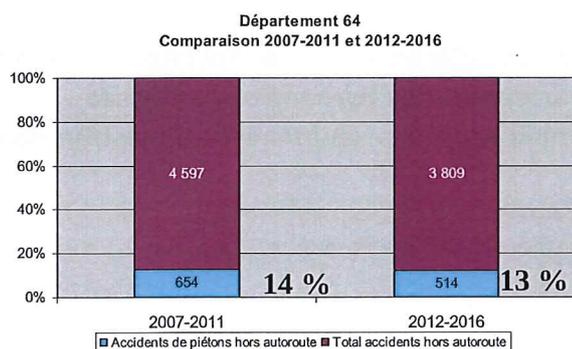
4.1 Le partage de la voirie

L'enjeu partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation, soit les conflits concernant les piétons et les cyclistes hors autoroutes.

1/ Les piétons :

En France en 2016, les **piétons** représentent **16,3 % des personnes tués et 16,4 % des victimes des accidents corporels**.

Part des accidents de piétons par rapport aux accidents corporels



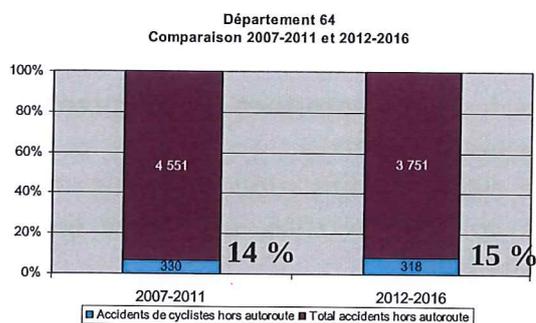
Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un PIETON hors autoroute	Nombre d'accidents hors autoroute	% d'accidents avec un PIETON
ACCIDENTS CORPORELS	DEPT 64 2012-2016	514	3 809	13%
	Famille de transition 2012-2016	5 662	37 841	15%
	France 2012-2016	54 616	264 856	21%
Zone d'étude		Nombre de PIETONS tués hors autoroute	Total de PIETONS tués hors autoroute	% de PIETONS tués
PERSONNES TUES	DEPT 64 2012-2016	26	176	15%
	Famille de transition 2012-2016	464	3 936	12%
	France 2012-2016	2 292	15 930	14%

- La **gravité des accidents** impliquant des piétons est supérieure à la moyenne de la famille de transition.
- Cette accidentalité concerne **les usagers de 65 ans et plus**.
- 50 % des accidents ont lieu sur les passages protégés.
- 25 % ont lieu à moins de 50 mètres des passages protégés.
- 84 % de ces accidents sont issus d'un conflit avec un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.

2. Les cyclistes :

En France en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les **cyclistes** représentent **4,4 % des personnes tués et 5,5 % des accidents corporels** de la circulation.

Part des accidents de cyclistes par rapport aux accidents corporels et mortels



Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un cycliste hors autoroute	Nombre d'accidents hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
ACCIDENTS CORPORELS	Département 64 2012-2016	318	3 751	8 %
	Famille de transition 2012-2016	2 612	37 841	7 %
	France 2012-2016	18 529	264 856	7 %
Zone d'étude		Nombre de cyclistes tués hors autoroute	Total de cyclistes tués hors autoroute	% de cyclistes tués
PERSONNES TUEES	Département 64 2012-2016	13	171	8 %
	Famille de transition 2012-2016	159	3 936	4 %
	France 2012-2016	666	15 930	4 %

- Une **gravité des accidents** impliquant des cyclistes est constatée.
- **84 %** des accidents impliquant des cyclistes ont lieu **en agglomération**.
- 49 % des accidents ont lieu en intersection.
- 23 % des accidents ont lieu dans les giratoires.
- 78 % des accidents sont issus d'un conflit avec un véhicule léger ou un véhicule utilitaire, 3 % avec un poids lourd.

Orientations d'actions :

1/ Mieux informer les usagers sur les nouveaux aménagements et infrastructures urbains (zone de circulation apaisée, zones 20, zones de rencontres, etc.)

2/ Accompagner les collectivités dans leurs projets d'aménagement et inciter au développement d'infrastructures favorisant les modes de déplacement doux.

3/ Mener des actions de sensibilisation sur les règles de partage de la route :

- en sensibilisant les piétons, cyclistes et 2RM sur leur comportement et leur responsabilité,
- en informant et en incitant les cyclistes et les 2RM à être visibles et à porter des équipements de sécurité,
- en communiquant sur les angles morts, les droits et les devoirs des usagers vulnérables, les zones piétonnes, les distances de sécurité en partenariat avec les réseaux de transport urbain.

4.2 Les deux roues motorisés (2 RM)

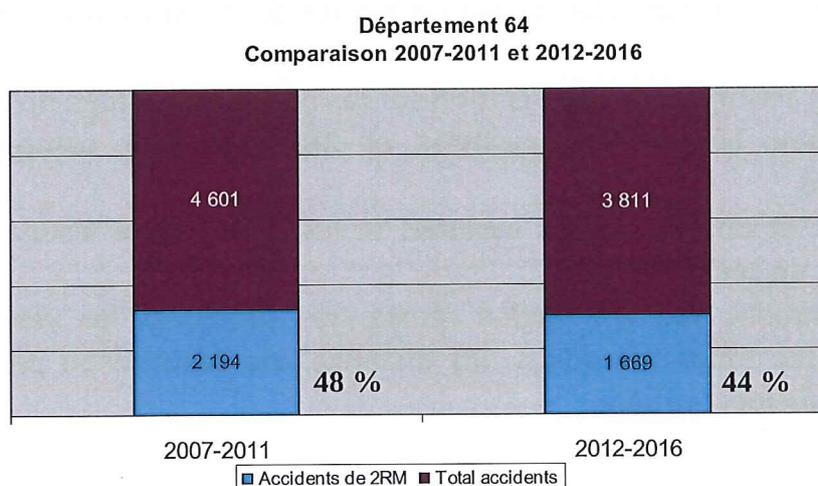
1/ Les cyclomoteurs

- ✓ En France en 2016, dans les accidents avec un véhicule tiers, les **cyclomotoristes représentent 3,5 % des personnes tués et 12% des accidents** corporels de la circulation.
- ✓ Le risque d'être tué ramené aux kilomètres parcourus est estimé 24 fois supérieur pour un conducteur de cyclomoteur que pour un conducteur de voiture. En 2016, en France les cyclomoteurs représentent 0,3 % du trafic motorisé et 3,5 % des tués.
- ✓ **Dans le département des Pyrénées-Atlantiques**, les accidents impliquant les cyclomoteurs concernent plus particulièrement les jeunes de 14 à 20 ans.
- ✓ Ils sont la conséquence d'un conflit avec un tiers dans 85 % des accidents.
- ✓ 90 % des accidents ont lieu en agglomération.

2/ Les motocyclettes

- ✓ Les **motocyclistes**, en 2016, **représentent 18 % de la mortalité routière et 23 % des accidents corporels**.
- ✓ A distance parcourue égale, le risque d'être tué pour un conducteur de motos est 20 fois supérieur que pour un conducteur de voiture (26 fois pour une moto lourde).
- ✓ Les motos en 2016 représentent en France, 1,7 % du trafic motorisé et 18 % des tués.
- ✓ **Dans le département des Pyrénées-Atlantiques**, les accidents impliquant les motocyclettes concernent majoritairement les 45-59 ans.
- ✓ Ils sont seuls en cause dans 20 % des accidents.
- ✓ Les 2/3 des accidents ont lieu en agglomération.

Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport aux accidents corporels



Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
ACCIDENTS CORPORELS	Département 64 2012-2016	1 669	3 811	44 %
	Famille de transition 2012-2016	12 163	39 069	31 %
	France 2012-2016	106 245	289 565	37 %
Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
PERSONNES TUEES	Département 64 2012-2016	60	177	34 %
	Famille de transition 2012-2016	784	4 110	19 %
	France 2012-2016	3 926	17 243	23 %

Malgré une légère baisse des accidents impliquant un 2RM sur la période 2012-2016 par comparaison avec la période 2007-2011, le pourcentage d'accidents et le nombre de tués impliquant les 2 RM sont supérieurs à la moyenne de la famille de référence et à la moyenne nationale.

Orientations d'actions :

1/ Sensibiliser sur la fragilité des usagers 2RM et la nécessité d'éviter le sur-risque (usage de substances psychoactives, vitesse excessive ou inadaptée, absence d'équipement de protection, 2RM modifié, non-respect du code de la route).

2/ Promouvoir les actions post-permis (reprise après l'hiver, atelier de perfectionnement au pilotage), en mobilisant les forces de l'ordre, les motos-écoles et les associations.

3/ Promouvoir le port d'un équipement de protection individuelle adaptée.

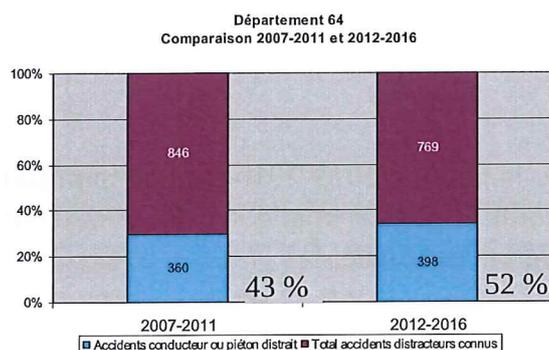
4/ Sensibiliser les autres usagers, les techniciens d'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM.

5/ Réaliser des contrôles relatifs à la conformité du véhicule et à l'équipement du pilote en ciblant les axes et périodes accidentogènes (période estivale, zones touristiques).

4.3 Les distracteurs

En France en 2016, les accidents avec un conducteur ou un piéton distrait représentent **8,7 % des personnes tuées et 9,5 % des accidents corporels** de la circulation.

Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait dans les accidents corporels avec un distracteur connu ou renseigné.



Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur ou piéton distrait	Nombre total d'accidents distracteurs connus	% d'accidents avec conducteur ou piéton distrait
ACCIDENTS CORPORELS	DEPT 64 2012-2016	398	769	52%
	Famille de transition 2012-2016	4 685	11 186	42%
	France 2012-2016	26 087	58 927	44%
Zone d'étude		Nombre de tués avec un conducteur ou piéton distrait	Nombre total de tués distracteurs connus	% d'accidents avec conducteur ou piéton tué
PERSONNES TUÉES	DEPT 64 2012-2016	17	63	27%
	Famille de transition 2012-2016	378	1 484	25%
	France 2012-2016	1 417	5 592	25%

- Sur la période 2012-2016, dans le département des Pyrénées-Atlantiques, la part des accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait (attention perturbée) est supérieure à la moyenne de la famille de transition.
- Une progression constante de ces accidents est enregistrée tout le long de la période 2012-2016.

Orientations d'actions :

- 1/ Informer les usagers sur les risques liés aux distracteurs et sur les nouvelles sanctions prévues en cas d'usage du téléphone au volant.
- 2/ Organiser des contrôles ciblés téléphone au volant, oreillettes et dispositif d'aides à la conduite non autorisés.
- 3/ Développer la prévention lors des stages de récupération de points ou lors de la formation en auto-école.

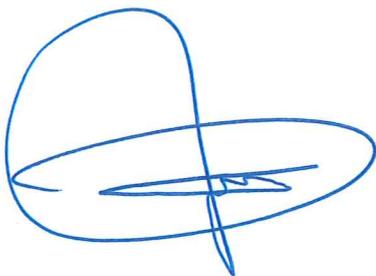
Les parties s'engagent à la réalisation commune de ces actions.

Pau, le 11 avril 2018

Le Préfet des Pyrénées-Atlantiques,

Le Président du Conseil
départemental des Pyrénées-
Atlantiques,

Le Procureur de la République près
le TGI de Pau, représentant les
parquets de Pau et de Bayonne,



Gilbert PAYET



Jean-Jacques LASSERRE



Cécile GENSAC

