



# SECURITE ROUTIERE

dans les

# PYRENEES-ORIENTALES



## DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

2018-2022

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



# SOMMAIRE

Préface	3
Visas	4
Définition	5
Analyse	7
Enjeux	11
Orientations d'actions	23
Gouvernance et suivi	31

## PRÉFACE

**Les accidents de la route ne sont pas une fatalité.** Au cours des dernières décennies, grâce un ensemble de mesures mises en place par les institutions, les gestionnaires de voirie, les préventeurs et les constructeurs d'automobiles, d'immenses progrès ont été réalisés. Pour autant, au regard de toutes les souffrances subies par les victimes ou leurs proches (près de 3500 décès chaque année depuis 4 ans), personne ne peut se satisfaire du bilan actuel. **Le Président de la République**, dans son intervention du 5 septembre 2017 auprès des préfets a identifié **le renforcement de l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière comme une priorité.**

Un comité interministériel de la sécurité routière s'est tenu le 9 janvier 2018 et a validé un plan d'actions décliné selon **trois axes majeurs** :

- **l'engagement** de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière;
- **la protection** de l'ensemble des usagers de la route;
- **l'anticipation** pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

En matière de politique de sécurité routière, un éclairage territorial est indispensable tant les situations diffèrent d'un département à un autre. Les Pyrénées-Orientales suivent les grandes tendances nationales, à savoir, la plus faible mortalité historiquement constatée avec 21 tués en 2014. Par la suite, une hausse est constatée avec un bilan terrible en 2017 où sont comptabilisés 38 morts. Au-delà de toute cette souffrance, n'oublions pas qu'en matière de sécurité routière rien n'est définitivement acquis. Ce triste constat donne tout son sens au Document Général d'Orientations (DGO) et nous incite à associer tous les acteurs de la route pour lutter ensemble contre ce fléau.

Pour atteindre **l'objectif national de réduire à 2000** le nombre de tués sur les routes en **2020**, le ministre de l'intérieur a souhaité relancer dans chaque département, l'élaboration du DGO pour la période 2018-2022 en remplacement du précédent document venu à terme fin 2017.

**Ce document fixe la stratégie départementale à 5 ans en matière de sécurité routière. Il constitue un outil d'analyse et de programmation intégrant les caractéristiques propres au département.**

Cette stratégie visant à renforcer la prévention et réduire le nombre des accidents est co-construite avec l'ensemble des partenaires locaux intervenant dans le champ de la sécurité routière. Ce document est notamment issu des groupes de travail thématiques réunis le 7 novembre 2018.

Pour 2018-2022, les enjeux impératifs nationaux déterminés par la Délégation à la Sécurité Routière d'après le bilan des 5 dernières années sont les suivants :

- le risque routier professionnel
- les addictions
- les jeunes
- les seniors

Un enjeu supplémentaire a été retenu pour les Pyrénées-Orientales suite à une analyse locale lors de la réunion plénière du 7 novembre 2018 :

- les deux roues motorisés

Ce DGO cadre, oriente le choix et la cohérence des actions de prévention entreprises au quotidien à travers le Plan Départemental d'Actions de sécurité Routière (PDASR). Pour renforcer cet aspect, il est devenu novateur puisque cette version **dépasse les seules propositions d'orientations mais liste aussi la série d'actions** qu'il serait judicieux de mettre en place ou renouveler pour chaque thématique.

Au-delà de la valorisation des initiatives qui fonctionnent, c'est un véritable **plan de transformation des comportements** qui est ciblé. Cet objectif d'éducation s'inscrit dans la durée et nous engage tous pour les années à venir.

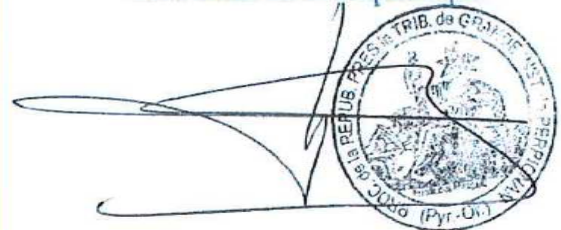
## VISAS :

Préfet des Pyrénées-Orientales



Philippe CHOPIN

Procureur de la République



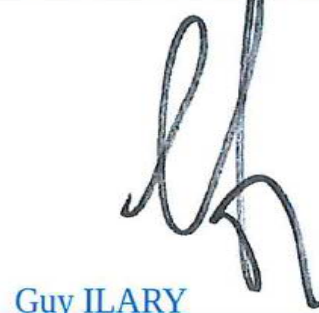
Jean-Jacques FAGNI

Présidente du Conseil départemental  
des Pyrénées-Orientales



Hermeline MALHERBE

Président de l'association des Maires de France



Guy ILARY



## DÉFINITION

### 1/ DÉFINITION DU DGO DÉMARCHE D'ÉLABORATION

#### 1. Le contexte national impose de relancer la démarche du document général d'orientations (DGO)

Au plan national, en un peu plus de 40 ans, les politiques mises en place par l'État et ses partenaires ont permis de diviser le nombre de tués sur les routes par 5, grâce à des actions visant à protéger et responsabiliser les usagers de la route.

Malheureusement, cette tendance marque actuellement une inflexion. En 2016, la France a connu la 3ème année consécutive de hausse du nombre de tués sur les routes avec 3 477 victimes.

En 2017, la mortalité routière connaît une légère baisse mais le nombre d'accidents et de blessés reste en hausse.

Dans ce contexte national difficile, l'objectif de diviser par deux le nombre de tués sur la route entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs. Afin de susciter cette implication commune, le ministre de l'intérieur a décidé de relancer l'élaboration du DGO par chaque préfet de département.

#### 2. L'élaboration du DGO 2018-2022 dans les Pyrénées-Orientales a mobilisé de nombreux partenaires investis dans le champ de la sécurité routière

Le DGO constitue un outil politique de programmation pluriannuel qui définit les orientations d'actions à mener dans le département mais est également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents. Il sert de cadre général aux documents de planification que sont le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et le plan départemental des contrôles routiers (PDCR).

**La réactualisation des orientations du DGO s'est tout d'abord appuyée sur le bilan de l'accidentalité et de la mortalité fourni par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR).** Ce bilan (présenté de manière détaillée infra) a mis en évidence des résultats inquiétants dans le département sur la période 2012-2016.





Globalement, **il apparaît jusqu'en 2014 que la tendance générale de l'accidentalité des Pyrénées-Orientales suit celle constatée au niveau national.** Une augmentation de la mortalité est observée à partir de 2015 après une décennie de baisse plus ou moins régulière.

**L'alcool et les stupéfiants sont la cause majoritaire de ces accidents** avec des proportions supérieures à la moyenne nationale. Si chez les jeunes la mortalité a tendance à diminuer, leur part de responsabilité dans les accidents les plus graves reste quasi constante. **Pour les seniors, le constat est plus alarmant : leur part dans les statistiques de mortalité et de responsabilité dans les accidents les plus graves sont en augmentation.**

**L'accidentalité des deux roues motorisés reste très stable avec une forte implication des grosses cylindrées.**

**L'élaboration du DGO 2018-2022 a mobilisé de nombreux partenaires.**

Conformément au guide méthodologique publié par le ministère de l'intérieur l'élaboration du document s'est appuyée sur

des groupes de travail thématiques réunissant les acteurs départementaux de la sécurité routière : les gestionnaires de voirie (conseil départemental, DIRSO, VINCI autoroutes, communes), les services de l'État (gendarmerie, police nationale, tribunal de grande instance, préfecture, DDTM), le SDIS, les polices municipales, les représentants des professionnels (auto-écoles, Pôle Santé Travail, services éducatifs), l'association des maires de France, les associations investies dans la prévention sécurité routière et les bénévoles (IDSR).

L'essentiel du travail a été mené à l'occasion d'une réunion plénière. Celle-ci s'est déroulée le 7 novembre 2018 dans les locaux de la DDTM. **La réflexion a été répartie sur quatre groupes de travail en fonction des enjeux.** Afin de permettre à chacun de se préparer sereinement, chaque participant avait reçu au préalable une fiche résumant l'accidentalité de la thématique le concernant, la liste des orientations du précédent DGO, la liste des actions du PDASR réalisées entre 2013 et 2017 et la liste indicative des orientations proposées par la Délégation à la Sécurité Routière.



# ANALYSE

## 2/ ANALYSE DE L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE

### 1. Principales caractéristiques du département

#### a. Population

Au 1er janvier 2014, le département des Pyrénées-Orientales compte 466 327 habitants (8,13% de la population de la région Occitanie) sur une superficie de 4 116 km<sup>2</sup>. La densité moyenne s'établit à 113 habitants par km<sup>2</sup>.

Sa population a connu une croissance de 5,6% entre 2009 et 2015 (+ 25 148 habitants).

La population des Pyrénées-Orientales est plutôt âgée avec 29,3% des résidents qui dépassent 60 ans, proportion nettement supérieure à la moyenne nationale.

Population par tranches d'âge	2015	%
Ensemble	471 038	100,0
0 à 14 ans	79 503	16,9
15 à 29 ans	70 795	15,0
30 à 44 ans	81 027	17,2
45 à 59 ans	92 244	19,6
60 à 74 ans	89 466	19,0
75 ans ou plus	58 003	12,3

#### b. Réseau et trafic routiers

En 2017, le réseau routier du département est composé de :

- 53 km d'autoroutes
- 140 km de routes nationales
- 2 153 km de routes départementales
- 3 652 km de voies communales

Le parc automobile des Pyrénées-Orientales augmente chaque année depuis 2013. Il est passé de 13 011 nouvelles immatriculations de véhicules neufs en 2013 à 17 777 en 2017 soit une **augmentation de 36% en 4 ans**.

Entre 2013 et 2017, les distances parcourues dans le département ont augmenté de 13%, plus rapidement que la population. Les axes les plus fréquentés (plus de 15 000 véhicules/jour) sont des segments de l'A 9 et de la RN 116, la RD 900, la RD 916, la RD 914 et la RD 617.

### 2. L'accidentalité des Pyrénées-Orientales

#### a. Rappel des définitions ATB Accidents/Tués / Blessés

Définitions adoptées par le comité interministériel de la sécurité routière du 7 juillet 2004 pour une harmonisation des définitions de la gravité retenue dans le fichier national des accidents corporels

Un **accident de la route** (ou accident de la voie publique) est un **choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose ou personne** et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels, que ces dégâts soient occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrières de protection, etc.) ou à un élément extérieur à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre, etc.).

Un **accident corporel** (mortel ou non) de la circulation routière est un **accident qui provoque au moins une victime**, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux, survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique au moins un véhicule.

Un **accident corporel implique** un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- **les victimes** : impliqués non indemnes

**Parmi les victimes, on distingue :**

- **les tués** : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident,
- **les blessés** : victimes non tuées

**Parmi les blessés, on distingue :**

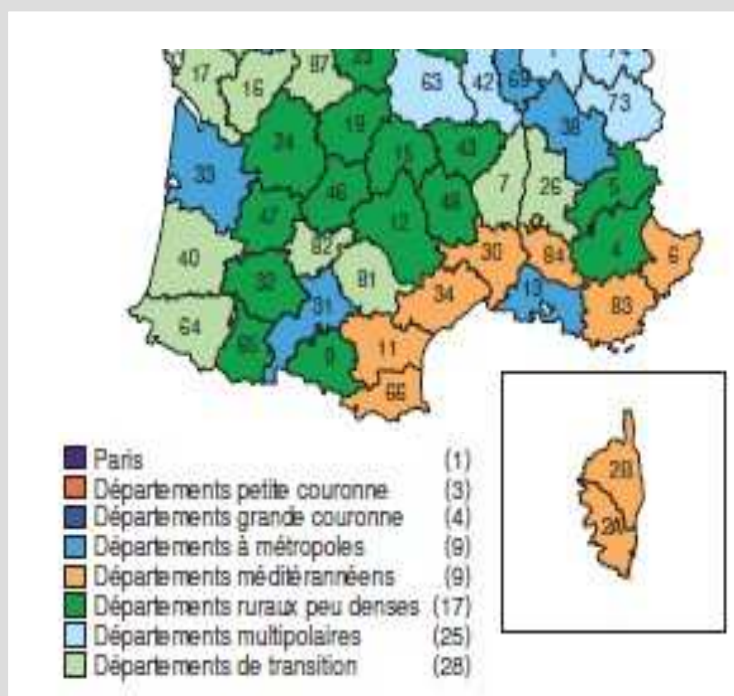
- **les blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients d'un hôpital plus de 24 heures
- **les blessés non-hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

**La gravité est le nombre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents, exprimé en pourcentage.** La gravité permet d'évaluer les conséquences des accidents. Un accident grave est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

## b. Accidentalité dans les Pyrénées-Orientales

### b.1 Evolution quantitative de 2007 à 2016

Rappel : les valeurs de référence sont comparées avec le niveau national, et les départements appartenant à la même famille.



Au regard des caractéristiques propres à chaque département qui sont susceptibles d'influer sur l'accidentalité, les comparaisons interdépartementales sont difficiles à interpréter. Dans un souci d'objectivité, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) a créé 9 familles au sein des départements français. Ces familles sont établies à partir d'Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR), qui tiennent compte de nombreux facteurs géographiques, climatiques, socio-culturels et structurels.

départements : les Alpes-Maritimes, l'Aude, le Gard, l'Hérault, les Pyrénées-Orientales, le Var, le Vaucluse, la Corse-du-Sud et la Haute-Corse.

Les Pyrénées-Orientales sont intégrées à la famille F6 des départements méditerranéens regroupant neuf

L'évolution de l'accidentalité dans les Pyrénées-Orientales entre les deux périodes de référence (2007-2011 et 2012-2016) présente des résultats encourageants :

- **baisse de 11% du nombre d'accidents corporels**
- **baisse de 16% du nombre de blessés**

Par-contre, **le nombre de tués ne varie pratiquement pas** : - 2%



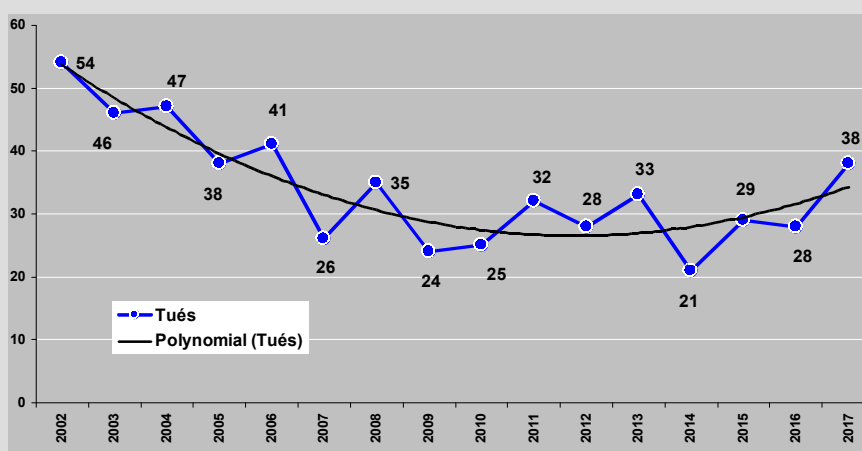
Pour le nombre d'accidents et de blessés, le département des Pyrénées-Orientales présente une baisse inférieure à la variation nationale ou à celle des départements de la famille 6. Pour le nombre de tués, cet écart est encore plus important puisque **notre département affiche quasiment les mêmes valeurs pour les deux périodes, alors qu'en France et dans la famille la baisse est de 20%**.

	2007 2011	2012 2016	Evolution P.O.		Evolution Famille 6		Evolution France	
Accidents corporels	1517	1350	↘	-11,00%	↘	-35,00%	↘	-20,00%
Blessés	2134	1796	↘	-16,00%	↘	-19,00%	↘	-18,00%
Tués	142	139	↘	-2,00%	↘	-20,00%	↘	-20,00%

Concernant la mortalité sur la période 2007-2011, le département enregistre 121 accidents mortels ayant causés 142 tués. Sur la période 2012-2016, on compte 125 accidents mortels et 139 tués, soit une moyenne de 28 tués par an.

L'évolution de la mortalité entre ces deux périodes est la suivante :

- **une hausse de 3,30% des accidents mortels**
- **une baisse de 2,11% des tués**



Le graphique ci-dessus met en évidence l'**évolution défavorable de la mortalité sur la route** de ces dernières années. Depuis 2015, à l'instar de la tendance nationale, s'amorce une remontée du nombre de tués. Si 2017 fut une année particulière marquée par le dramatique accident entre un car scolaire et un train à Millas, cela ne doit pas faire oublier que même sans cet accident, le bilan serait resté tout aussi négatif puisqu'il aurait alors comptabilisé 32 morts.

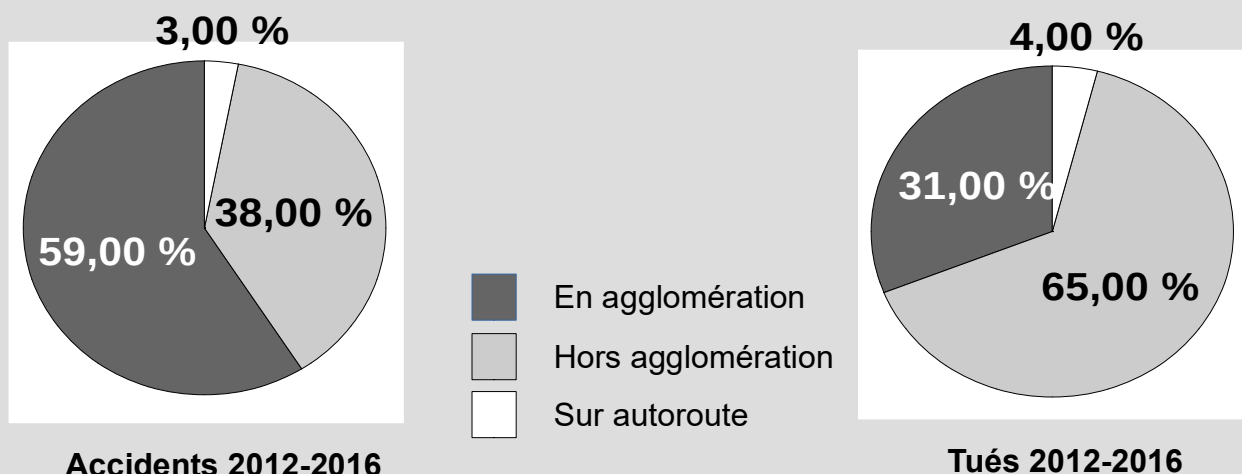
**L'objectif fixé par le gouvernement en 2015 pour le département des Pyrénées-Orientales, est de descendre en dessous du seuil de 13 tués en 2020. Au regard de la tendance actuelle, les chances que nous avons d'atteindre cette cible à cette date, s'amenuisent chaque année.**

## b.2 Evolution spatiale des accidents

Les conducteurs impliqués dans les accidents mortels circulant dans les Pyrénées-orientales résident en majorité dans le département. Seuls 16 % des usagers associés à ce type d'accidents sont issus d'un autre territoire.

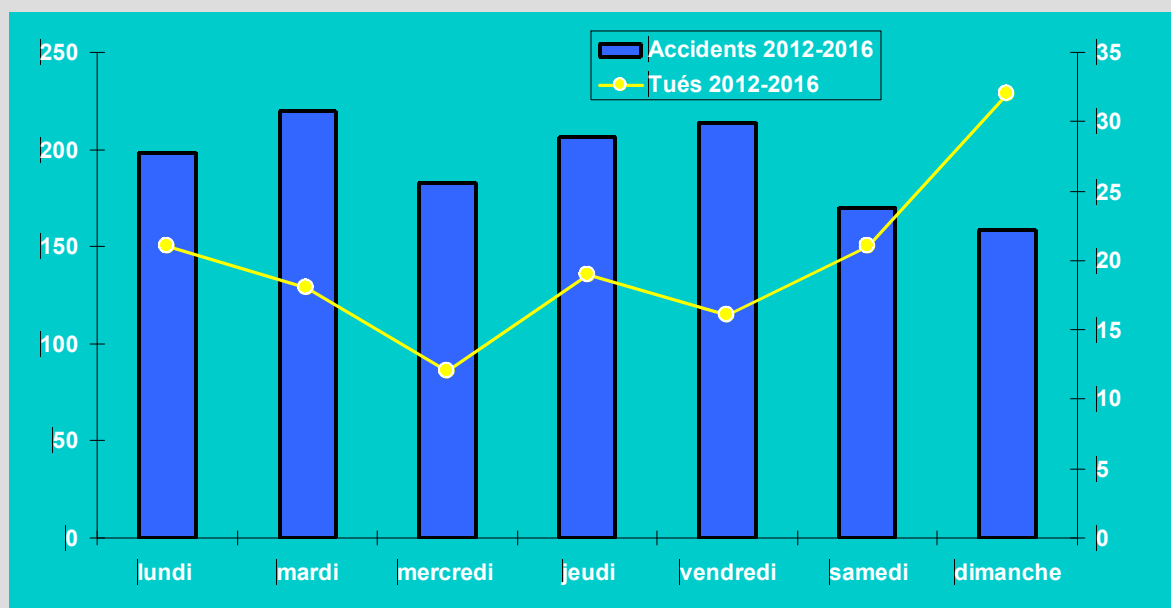
**C'est en agglomération que se produisent 59 % des accidents et 32 % des accidents mortels. Ces derniers génèrent 31 % des tués.** Cette proportion a diminué de 17 % par rapport à la période 2007-2011.

Pour cette donnée, les Pyrénées-Orientales se classent approximativement au début du dernier tiers des départements de la famille 6 et des départements français, ce qui correspond aussi à son positionnement en termes de population et de flux de circulation. La part des accidents en agglomération est moins élevée que pour la famille 6 et le reste de la France.



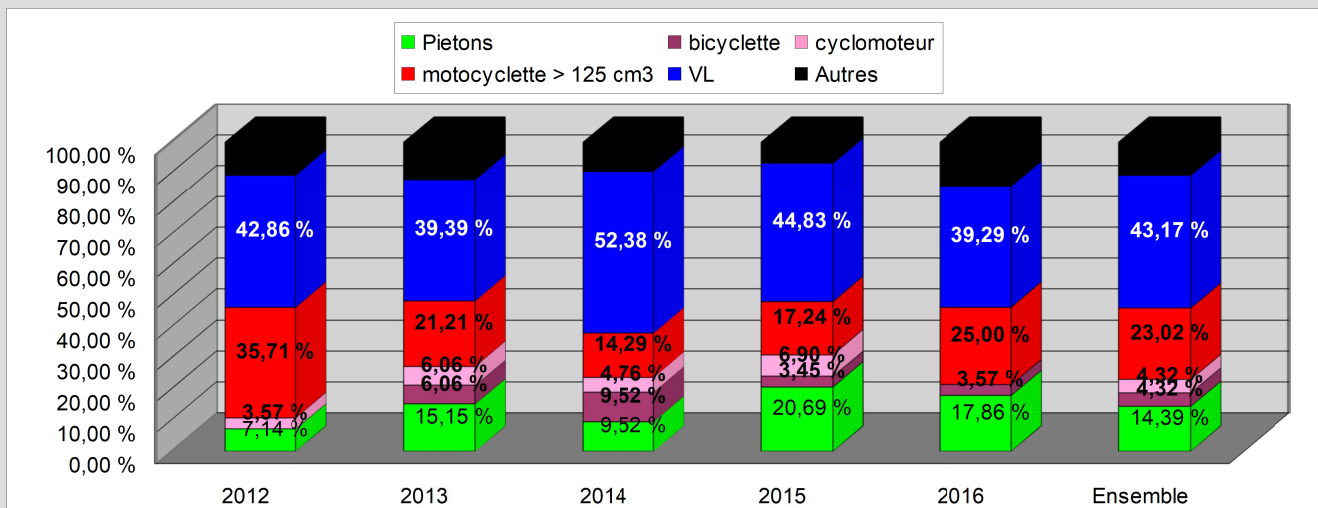
### b.3 Analyse temporelle des accidents

La répartition mensuelle des accidents corporels et des tués est très irrégulière, voire aléatoire d'une année à l'autre. Il ne se détache pas de mois qui soit vraiment plus accidentogène que les autres. **Par contre, la répartition par jour de la semaine montre qu'il se produit moins d'accidents le dimanche mais qu'ils comptent plus de tués.**



## b.4 Analyse par catégorie d'usagers

*Les conducteurs de véhicules légers et de motocyclettes sont les premières victimes*



Entre 2012 et 2016, les conducteurs de véhicules légers restent toujours les premières victimes des accidents mortels. Depuis plusieurs années, l'implication et la mortalité des piétons tend à s'accroître. La mortalité des motards reste chaque année à une proportion proche de 25 %.

Les proportions des deux roues motorisés (2RM) et de conducteurs de véhicules légers présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués sont stables. Les motocyclistes sont responsables de 51 % des accidents dans lesquels ils sont impliqués. 20 % des accidents et 57 % des accidents mortels des motards sont des accidents sans tiers.

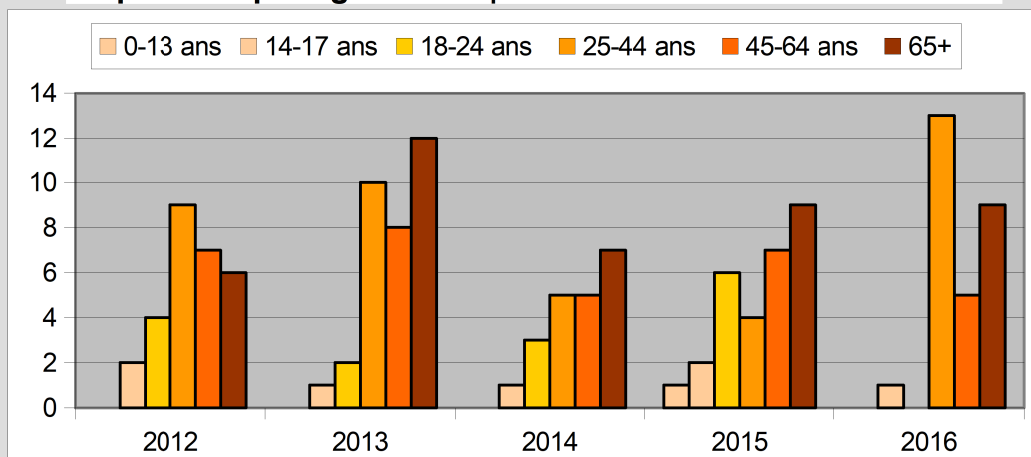
## b.5 Analyse par tranches d'âge

*Les tranches d'âges les plus représentées : de 25 à 44 ans et de 45 à 64 ans*

Les tranches d'âge concentrant la plus grande proportion de responsabilité dans les accidents mortels sont les 25-44 et 45-64 ans. Il est à noter qu'ils ont aussi les plus nombreux à conduire du fait de l'amplitude retenue pour ces tranches d'âge. Les 18-24 ans sont responsables de 11 % des accidents mortels, valeur inférieure à la donnée nationale.

Il est à noter que les catégories du nouveau DGO évoluent : Les jeunes sont répartis en 3 catégories (14-17, 18-24 et 25-29 ans) et les seniors en 2 catégories (65-74 et 75 ans et plus).

**Répartition par âge des responsables des accidents mortels**





# ENJEUX

## 3/ ENJEUX DU DGO 2018-2022

Pour la période 2018-2022, les enjeux retenus au niveau national sont :

### Quatre enjeux impératifs :

- le risque routier professionnel
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et/ou stupéfiants)
- les jeunes, divisés en trois classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29ans)
- les seniors, divisés en deux classes d'âge (65-74 et 75 ans et plus).

### Des enjeux facultatifs à retenir en fonction de la situation locale, parmi :

- le partage de la voirie (urbain / interurbain)
- les deux roues-motorisés (2RM)
- la vitesse
- les distracteurs

Pour rappel, les 5 enjeux du DGO 2013-2017 portaient sur l'alcool/drogues au volant, les comportements et la vitesse, les deux roues-motorisés, la prévention et l'éducation et le risque routier professionnel. Au regard de l'accidentalité du département sur les 5 dernières années, le chef de projet sécurité routière a retenu 4 groupes de travail traitant 5 enjeux : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives, les jeunes et les seniors (regroupés dans le même groupe de travail) et les deux roues-motorisés.

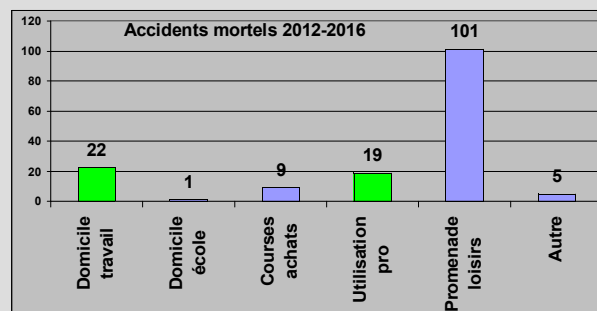
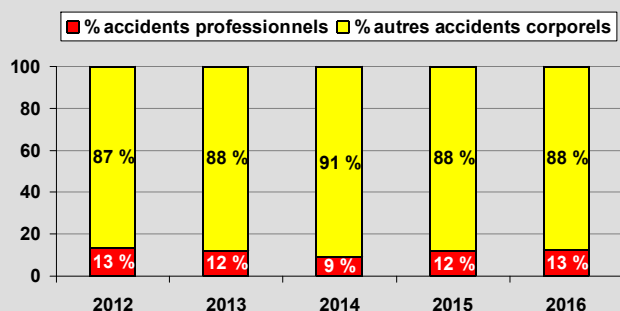
## 1. Le risque routier professionnel



Dans les Pyrénées-Orientales, 11 % **des accidents professionnels sur la route sont des accidents mortels.**

Nota : afin de se conformer au référentiel utilisé par l'ONISR, les données exprimées ci-dessous ne concernent que les accidents corporels dont le type trajet est connu. Sont donc exclues une partie des données pour lesquelles ce champ n'aurait pas été complété.





Dans notre département, la proportion d'accidents professionnels et de tués dans ce type d'accidents est moins importante que celle de la famille 6 (départements méditerranéens), de la région Occitanie et de la France.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents risques professionnels	Nombre total d'accidents	% d'accidents risques professionnels
Accidents corporels	Pyrénées-Orientales	382	1 252	31%
	Famille 6	8 634	21 971	39%
	Région Occitanie	6 123	16 674	37%
	France	108 978	236 841	46%

Période 2012-2016		Nombre tués sur la route risques professionnels	Nombre total de tués sur la route	% de tués risques professionnels
Tués	Pyrénées-Orientales	43	137	31%
	Famille 6	643	1 910	34%
	Région Occitanie	684	1 994	34%
	France	6 446	16 079	40%

En comparant 2012-2016 à 2007-2011, il apparaît une baisse de 5 % des accidents professionnels (missions -6%, trajets +1 %) et une baisse de 10 % des accidents mortels (missions -5%, trajets, -5%).

Les accidents de mission se produisent à 50 % en agglomération et sur les voies communales (31 % sur RN et 8 % sur RN). Les automobiles (VL) sont majoritairement impliqués (61 %) et toutes les tranches d'âge de la population sont touchées dans des proportions similaires. Seule la tranche 18-24ans est un peu moins impliquée.

Les accidents de trajet (domicile/travail) se produisent à 55 % en agglomération et sur des voies communales. 87 % des véhicules impliqués sont des VL et 19 % par des deux roues-motorisés. la répartition par âge est identique à celle des accidents de mission.

## 2. La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants).

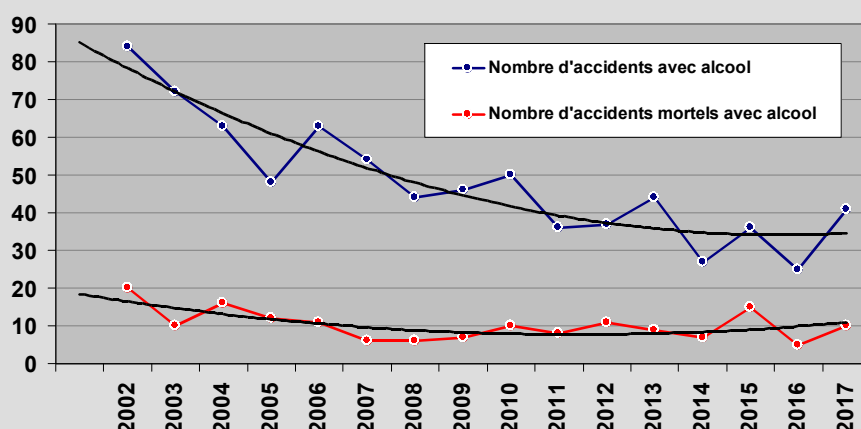


### 2.a l'influence de l'alcool sur l'accidentalité

Dans les Pyrénées-Orientales, la proportion des accidents avec alcool constitue un problème récurrent puisqu'en moyenne 36 % des accidents mortels sont des accidents avec alcool, ce qui, pour cet enjeu, place notre département à la 10<sup>e</sup> place au niveau national et en deuxième place de la famille 6 (départements méditerranéens).

Année	Accidents mortels	Accidents mortels impliquant au moins un usager avec une alcoolémie supérieure à 0,5g/l	Pourcentage des accidents mortels impliquant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l
2012	27	11	41 %
2013	32	9	28 %
2014	20	7	35 %
2015	25	15	60 %
2016	27	5	19 %
Moyenne 2012-2016	26	9	36 %

La proportion des accidents mortels démontre une nouvelle fois le caractère aggravant de l'alcool dans les accidents de la circulation.



En 15 ans, on constate une baisse de 50 % des accidents avec alcool alors que la part des accidents mortels avec alcool n'évolue pratiquement pas. De plus, les proportions enregistrées pour cette seule cause au cours des 5 dernières années restent très élevées : supérieures à 35 % pour les accidents et les accidents mortels.

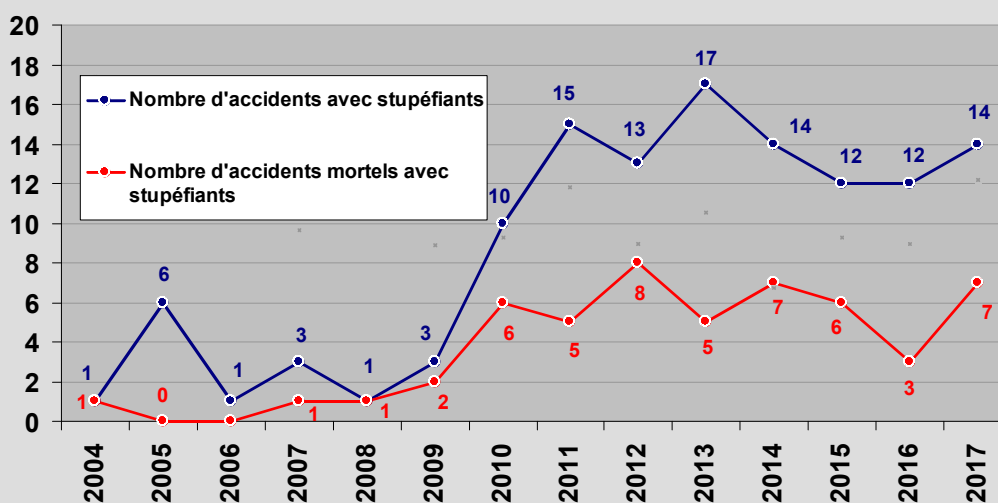
## 2.b l'influence des stupéfiants sur l'accidentalité

Année	Accidents corporels	Accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Pourcentage des accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant
2012	285	13	5 %
2013	269	17	6 %
2014	253	14	6 %
2015	256	12	5 %
2016	287	12	4 %
Moyenne 2012-2016	270	14	5 %

**En termes de positionnement, pour la conduite sous stupéfiants, les Pyrénées-Orientales affichent aussi des proportions inquiétantes d'accidentalité (mortelle ou non).** Le département est classé 7<sup>e</sup> au niveau national et 2<sup>e</sup> de la famille 6.

Année	Accidents mortels	Accidents mortels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Pourcentage des accidents mortels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant
2012	27	8	30 %
2013	32	5	16 %
2014	20	7	35 %
2015	25	6	24 %
2016	27	3	11 %
Moyenne 2012-2016	26	6	20 %

Entre 2010 et 2017, 44 % des accidents avec stupéfiants sont des accidents mortels. Il n'est pas constaté de réel progrès au cours des dernières années.



La fiabilité des données des accidents ou accidents mortels n'est pas démontrée. À partir de 2010, on constate une brusque augmentation de cette cause qui n'est probablement pas imputable à un changement de comportement des usagers mais plutôt à un changement de méthode des contrôles.

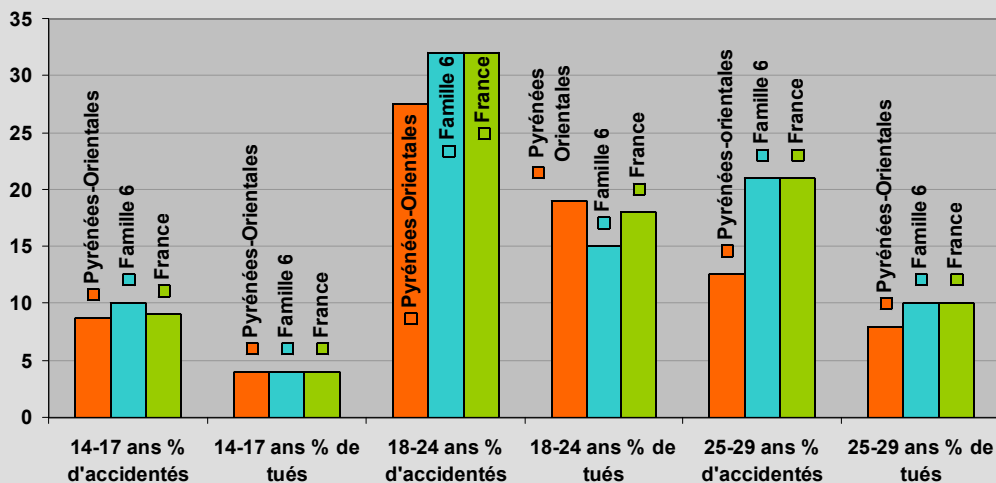
### 3. Les jeunes



Les jeunes dont l'âge est compris entre 14 et 29 ans représentent 15,0 % de la population des Pyrénées-Orientales (17,6 % en France). Ils constituent 35 % des impliqués et 31 % des tués sur la période 2012-2016.

Comparée aux autres tranches d'âges du département ou aux données nationales et de la famille 6, leur accidentalité ne montre pas de surreprésentation. Si les statistiques ne font pas des jeunes un enjeu significatif, ils doivent rester un enjeu prioritaire de la politique départementale en raison du profil particulier de ces usagers : ils constituent le socle du continuum éducatif et ont pour certains des comportements sociaux, qui cumulés à l'inexpérience, les exposent plus encore aux risques routiers.





Parmi les 3 tranches d'âge des jeunes, les 18-24 ans sont les usagers qui sont les plus impliqués dans les accidents : 57 % des accidents des jeunes et 20 % de tous les accidents.

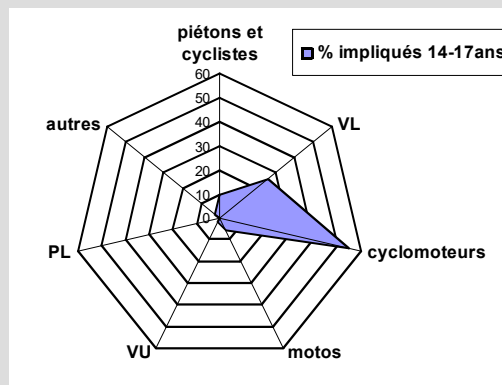
2012-2016	piétons et cyclistes	VL	cyclo-moteurs	motos	VU	PL	autres	Total
% jeunes par rapport à l'ensemble des impliqués	2	21	6	3	1	0	1	35

Comme dans l'accidentalité générale, chez les jeunes, les conducteurs ou passagers de véhicules de tourisme (VL) sont de très loin les plus nombreux à être impliqués.

#### a/ Les jeunes 14-17 ans

La singularité de cette classe d'âge est que la plupart de ces usagers ne sont pas titulaires d'un permis et aucun ne détient le permis B. Ce qui explique que contrairement aux autres classes des jeunes, ils soient essentiellement concernés par l'accidentalité des cyclomoteurs plutôt que celle des VL.

Pour la période 2012-2016, la proportion des tués des 14-17 ans est de 4 %, soit légèrement inférieure à la valeur nationale (5 %).



## b/ [Les jeunes 18-24 ans](#)

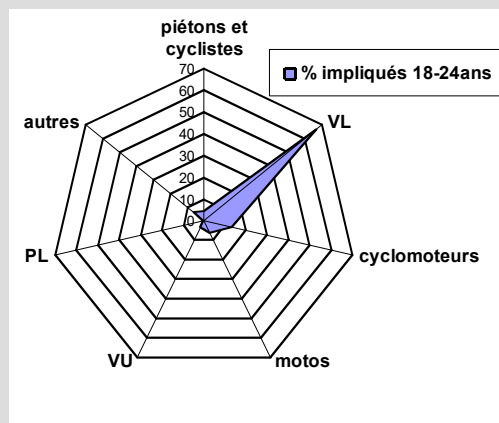
Les 18-24 ans composent 7 % de la population des Pyrénées-Orientales.

Même en étant en dessous de la valeur nationale (21 %), ils comptent 19 % des tués sur la route pour la période 2012-2016, ce qui est une valeur plutôt élevée au regard de la représentativité de cette classe d'âge. Toutefois, l'analyse des données sur 15 ans montre une tendance à la baisse de cette mortalité.

Les 18-24 ans sont responsables de 56 % des accidents des jeunes et de 17 % de la totalité des accidents.

La proportion des 18-24 ans présumés responsables des accidents ne baisse pas depuis 2005.

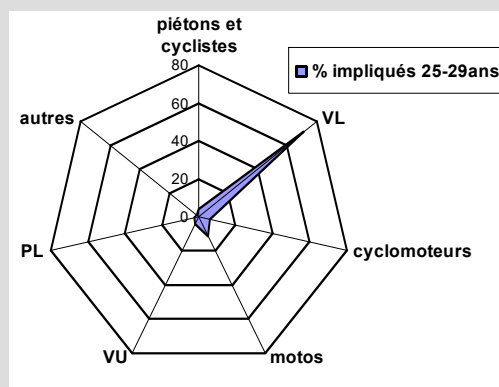
Depuis 10 ans, les causes de ces accidents et des accidents mortels restent les mêmes : Alcool/stupéfiants, vitesse ou non respect des priorités. En comparant les exercices 2007-2011 et 2012-2016, il n'apparaît aucun progrès significatif. Pour ce qui concerne les conduites sous substances psycho-actives (alcool ou/et stupéfiants), il est constaté une légère tendance à la baisse de cette cause dans les accidents qui, par contre, ne se retrouve pas dans les accidents mortels.



## c/ [Les jeunes 25-29 ans](#)

Cette tranche qui est la plus âgée de la population des jeunes a des comportements similaires à ceux des adultes. Ce qui peut s'expliquer par son expérience de la conduite sur plusieurs années. Autre trait marquant, l'accidentalité de ces usagers concerne presque exclusivement les véhicules de tourisme.

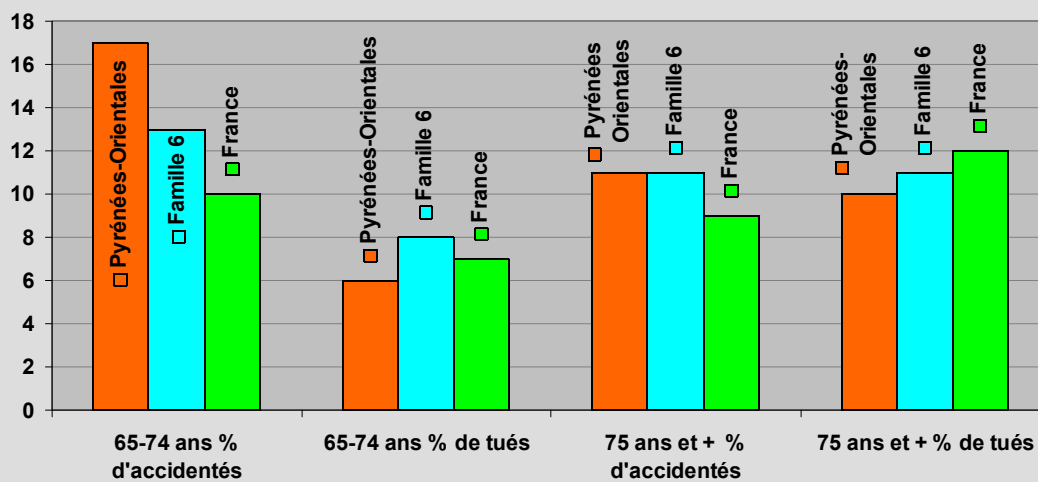
La proportion du nombre de tués sur les routes du département de 2012 à 2016 était de 8 %, ce qui est 4 points en dessous de la valeur nationale.



## Les seniors



Les seniors dont l'âge est supérieur à 64 ans représentent 24,0 % de la population des Pyrénées-Orientales (19,6 % en France). Leur accidentalité tend à remonter au cours des 5 dernières années.



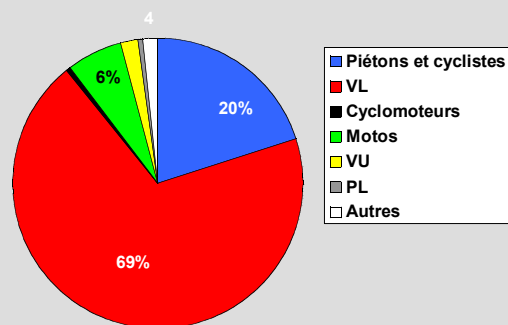
Ils constituent 28 % des impliqués et 31 % des tués sur la période 2012-2016.

Globalement, leur accidentalité est légèrement supérieure à celle de la France et de la famille 6. C'est surtout la tranche 65-74 ans qui marque une sur-représentation dans les accidents alors que sa proportion de tués est légèrement inférieure à celle de la France comme de la famille 6.

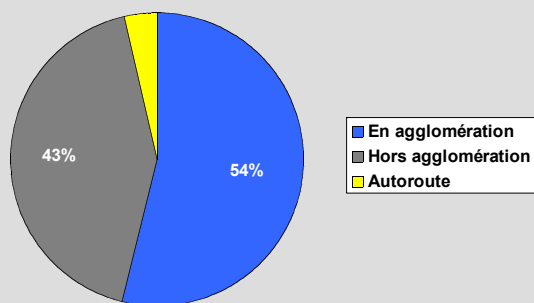
Période 2012-2016		Nombre d'accidents seniors	Nombre total d'accidents	% d'accidents seniors
Accidents corporels	Pyrénées-Orientales	380	1 349	28 %
	Famille 6	6 444	26 899	24 %
	France	55 809	289 565	19 %
Période 2012-2016		Nombre de tués seniors	Nombre total de tués	% de tués seniors
Tués	Pyrénées-Orientales	43	139	31 %
	Famille 6	474	2 071	23 %
	France	3 921	17 243	22 %

## Les seniors 65-74 ans

69 % des impliqués dans les accidents sont des automobilistes (VL) et 20 % des usagers de déplacements doux (piétons et cyclistes).

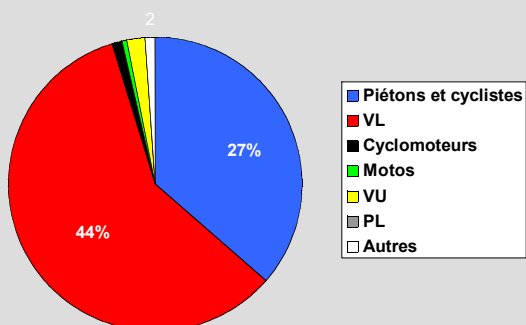


Les accidents des 65-74 ans se produisent majoritairement en agglomération. Toutefois, l'écart avec les accidents hors agglomération reste assez faible. Les accidents sur autoroute, même s'ils sont généralement graves, restent un phénomène marginal (environ 3 %).

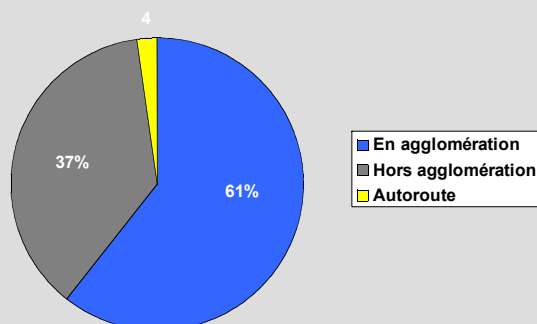


## Les seniors 75 ans et plus

44 % des impliqués dans les accidents sont des automobilistes (VL) et 27 % des usagers de déplacements doux (piétons et cyclistes). Les autres modes de déplacement restent assez peu utilisés par cette tranche d'âge, ce qui se retrouve dans les données d'accidentalité.



Comparée à celle des 65-74 ans, la répartition des accidents par type de milieu de cette tranche d'âge accentue la part des accidents en agglomération.



**Les seniors sont responsables de 46 % des accidents dans lesquels ils sont impliqués et de 11 % de la totalité des accidents.**

**Ils sont responsables de 49 % des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués et de 13 % de la totalité des accidents mortels.** Ces proportions tendent à augmenter depuis 5 ans.

Les premières causes d'accidents et accidents mortels chez les seniors sont l'imprudence (25 %) et les refus de priorité (25 %), puis viennent ensuite le non-respect des feux et des balises (6 %).

Les substances psychoactives sont peu présentes dans les accidents des seniors.



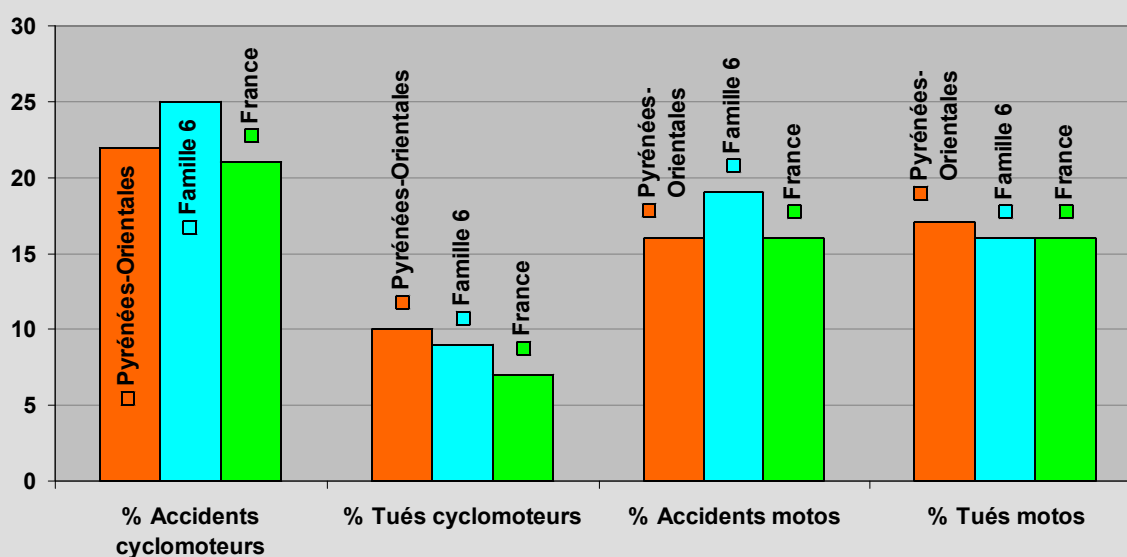
## Les deux roues-motorisés



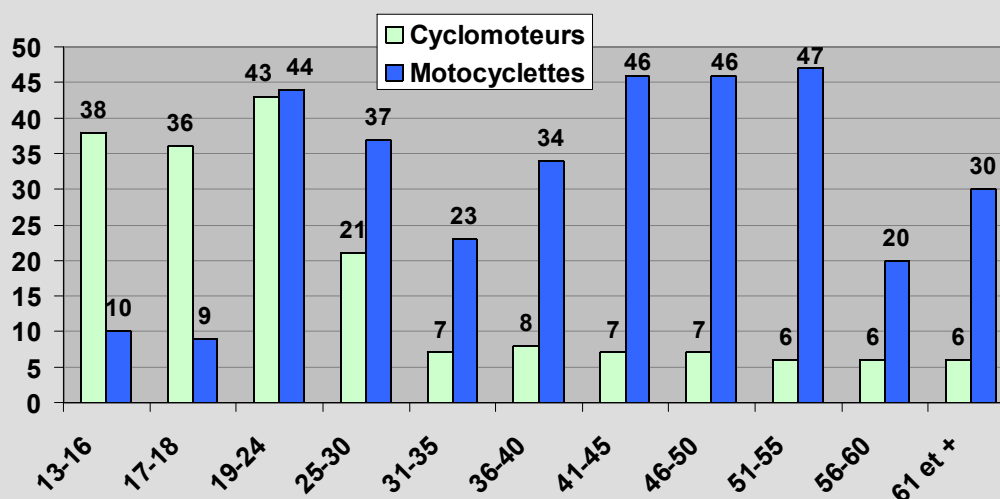
Avec 39 morts soit 27 % de la totalité des tués pour la période 2012-2016, les deux roues-motorisés se classent à la 27<sup>e</sup> place des départements français et en deuxième position des départements d'Occitanie pour ce risque. Il est à noter qu'à l'instar des autres départements méditerranéens ou de métropole, le deux roues-motorisé n'est pas seulement un objet de loisir, il est bien souvent le deuxième véhicule, ce qui en modifie le kilométrage parcouru, la nature des trajets et aussi les comportements.

Accidents impliquant des deux roues-motorisés						
Année	Cyclomoteurs			Motocyclettes		
	Accidents corporels	Blessés	Tués	Accidents corporels	Blessés	Tués
2012	33	37	1	70	76	10
2013	42	50	2	61	69	7
2014	46	51	1	58	86	3
2015	27	28	2	60	66	6
2016	33	37	0	62	71	7
<b>Total</b>	<b>181</b>	<b>203</b>	<b>6</b>	<b>311</b>	<b>368</b>	<b>33</b>

La proportion des accidents 2 roues motorisés est inférieure à celle de la famille 6 mais légèrement supérieure à celle de la France. En revanche, celle des tués, qu'il s'agisse des cyclomoteurs ou des motocyclettes, est supérieure à celle de la France et de la famille 6.

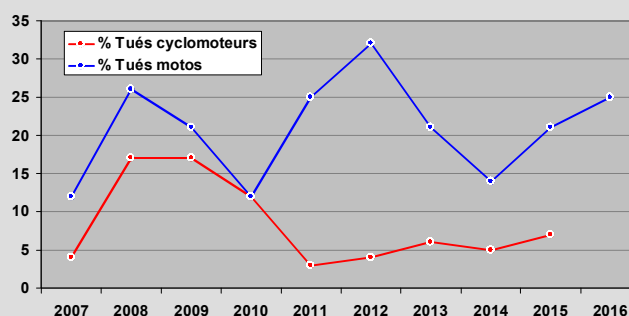
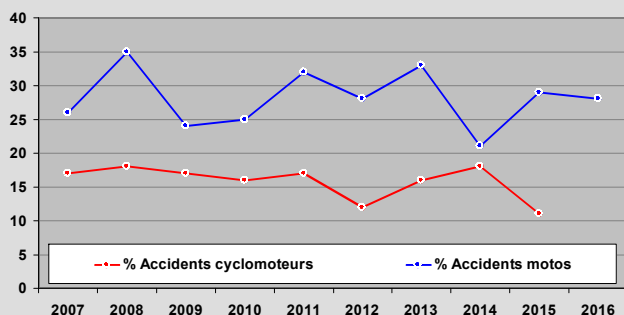


## Répartition du nombre des victimes par tranches d'âge pour la période 2012-2016



La répartition par âge entre les cyclomoteurs et les motocyclettes est directement influencée par l'âge légal de conduite de ces véhicules. Les plus jeunes sont victimes d'accidents de cyclomoteurs alors qu'à partir de 19 ans ce sont essentiellement les motos de toutes cylindrées qui sont impactées. Il est à noter pour les motos, une prépondérance de la classe 19-24 ans et de toutes les classes de 41 à 55 ans, ce dans des proportions assez similaires.

### L'évolution de l'accidentalité sur 10 ans



La proportion des accidents des cyclomoteurs tend à diminuer légèrement alors que celle des motos reste toujours comprise entre 25 et 30 %. La mortalité, quant à elle marque souvent de fortes variations annuelles. Elle reste cependant toujours proche d'une valeur de 25 % pour les motos et de 8 % pour les cyclomoteurs.



Le pic de mortalité des motards de 2012 a conduit à établir un profil type des accidents les plus graves :

- les grosses cylindrées sont majoritairement impliquées
- 53 % des accidents ont lieu sur des trajets promenade/loisirs
- les accidents sans tiers représentent 57 % des accidents mortels et 20 % des accidents
- les plus de 40 ans sont responsables de 45 % des accidents (18-24 ans 20 %)
- les permis de moins de 5 ans sont responsables de 46 % des accidents des grosses cylindrées et de 36 % des motos 125 cm<sup>3</sup>
- l'alcool et les stupéfiants sont des causes d'accidents de plus en plus fréquentes.



# ORIENTATIONS D' ACTIONS

## 4/ ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR ENJEU

<b>ENJEU 1</b> LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL		<b>LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST L'AFFAIRE DE TOUS</b> L'objectif est de réduire le taux de mortalité et d'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail. Les représentants des secteurs public et privé préconisent de mettre en place des engagements pérennes pour juguler le risque routier professionnel et améliorer la connaissance de la première cause de mortalité au travail.
<b>ENJEU 2</b> LES ADDICTIONS (alcool-stupéfiants)		<b>RÉGULER LES COMPORTEMENTS ADDICTIFS</b> L'objectif est de sensibiliser et de responsabiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne (usagers les plus vulnérables de la route, gérants de lieux festifs, débitants de boisson) aux comportements les plus à risques. Les partenaires préconisent de développer une doctrine commune de prévention des addictions.
<b>ENJEU 3</b> LES JEUNES		<b>VALORISER L'ÉDUCATION ROUTIÈRE</b> L'objectif est de valoriser l'apprentissage de la conduite et la formation des enseignants (auto-écoles) en associant apprenants et enseignants dans des actions de sensibilisation intégrées au continuum éducatif. Les partenaires préconisent de sensibiliser et communiquer sur les comportements routiers adaptés et apaisés.
<b>ENJEU 4</b> LES SENIORS		<b>ADAPTER LES MODES DE DÉPLACEMENT AUX APTITUDES ET AUX BESOINS</b> L'objectif est de réduire l'implication des seniors, qu'ils soient conducteurs ou piétons, dans les accidents corporels et mortels. Les partenaires préconisent de concilier les déplacements en toute sécurité avec le besoin d'autonomie des seniors.
<b>ENJEU 5</b> LES DEUX ROUES-MOTORISÉS		<b>AMÉLIORER LA PRATIQUE DU MOTOCYCLISME</b> L'objectif est de promouvoir une pratique sécurisée de l'activité (moto, scooter, cyclomoteur) sur le long terme. Les partenaires préconisent d'agir sur la formation et la responsabilisation (futurs conducteurs et conducteurs confirmés), l'équipement approprié en toute circonstance et la visibilité des 2RM.

Sous la responsabilité du préfet des Pyrénées-Orientales, quatre groupes de travail ont été constitués et se sont réunis en séance plénière le 7 novembre 2018. Ont participé

### **Enjeu 1, risque routier professionnel**

M. BARON Laurent	CFA/BTP
M. BESANCENOT Jean-Michel	Gendarmerie Nationale
M. DUTARD Yan	Vinci Autoroutes
M. MARTINEZ Michel	Intervenant Département Sécurité Routière
Mme MAZZIOTTA Claudine	Pôle Santé Travail
M. MORA André	Intervenant Département Sécurité Routière
M. RIBEILL Daniel	Conseil Départemental 66
M. ROQUES Philippe	Direction Inter-régionale des Routes
Mme SOBECKI Céline	Pompier SDIS 66

Rapporteur : Mme Edwige DARRACQ directrice de cabinet du préfet des P.O.

### **Enjeu 2, les addictions (alcool-stupéfiants)**

Mme CASTAING Béatrice	Association Route 66
M. COSTE Gilbert	Maire adjoint Prades
M. DALION Bernard	Intervenant Département Sécurité Routière
M. PARENT Jean-Luc	Police Nationale
Mme PERACLAULA Joëlle	BUREAU information Jeunesse Perpignan
M. PERLES Stéphane	Police Municipale Saint-Cyprien
Mme PHILIPPE Nicole	Association des Maires de France
M. ROYER Manuel	Association France Victimes

Rapporteur : M. Serge TRUCHOT, DDTM66 coordinateur sécurité routière des PO

### **Enjeux 3 et 4, les jeunes et les seniors**

M. CAMPS Alain	Conseil Départemental 66
Mme MARCILLY Elisabeth	Association AFER
Mme MAROLLEAU Josepha	Mairie Saint-Laurent-de-la-salanque
M. MORA Stéphane	Vinci Autoroutes
M. PEYTAVI David	EREA Lycée Joan
M. PIQUET Robert	Intervenant Département Sécurité Routière
Mme ROBERT Chantal	Intervenant Département Sécurité Routière
M. RUBIRA Nicolas	Animateur PIJ Ille-sur-Têt
Mme THIEBAUD Nicole	Intervenante piste éducation routière Prades

Rapporteur : M. Frédéric ORTIZ, DDTM66 chef du service Environnement, Forêt, Sécurité Routière

### **Enjeu 5, les deux-roues motorisés**

M. BILLIAU Michel	Intervenant Département Sécurité Routière
M. CALT Emmanuel	Police Municipale Prades
M. CHAPPERT Henri	Fédération Française des Motards en Colère
M. GANDOLPHI Christophe	Police Municipale Saint-Cyprien
M. JEANMENNE Olivier	CNPA, représentant des auto-écoles
M. MORIN Jacky	Chargé de mission deux-roues motorisés
M. OLIVE Philippe	Police Nationale
M. PUIG Dominique	Direction Inter-régionale des Routes

Rapporteur : M. Jean-Luc GIBERGUES, DDTM 66 délégué au permis de conduire

## ENJEU 1

### LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL



## LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST L'AFFAIRE DE TOUS

### LES ORIENTATIONS :

#### Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents de trajet domicile travail et utilisation professionnelle ;
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteurs d'entreprises.

#### Infrastructures :

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructures .

#### Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements ;
- Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement) ;
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations ;
- Renforcer les actions d'information dans les lycées et les CFA ;
- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité.

#### Contrôle - sanction

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduites ;
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire.

### LES ACTIONS

- Création d'un label « Entreprises » qui comprendrait plusieurs niveaux de reconnaissance au travers d'un cahier des charges ;
- Création d'un label « Salariés » en lien avec Pôle Emploi et les organismes de formations ;
- Création d'un prix de l'innovation pour les entreprises.



#### LES ORIENTATIONS :

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

- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool en travaillant en partenariat avec la MILDECA, l'ARS et les professionnels de santé ;
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et des accidents.

##### **Infrastructures :**

- Développer le réseau transports en commun (linéaire/fréquence).

##### **Éducation – sensibilisation – formation – information :**

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle et valoriser le principe du conducteur sobre ;
- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool ou aux stupéfiants ;
- Maintenir les campagnes publicitaires sur les risques liés aux addictions ;
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises ;
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues ;
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives sur les risques liés à l'alcool /stupéfiants au volant ou chez le piéton.

##### **Contrôle - sanction**

- 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 ;
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (contrôles spécifiques des alcooliques chroniques) ;
- Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants ;
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs ou les soirs de fête.



## LES ACTIONS

- Étudier avec l'ordre des médecins et des pharmaciens un mécanisme de sensibilisation avec remise au patient d'un document traitant des médicaments, des maladies ou des impotences ;
- Mettre en place un dispositif de prévention sur tous les milieux festifs (mêmes inférieurs à 5000 personnes) ;
- Généraliser la signature d'une charte de prévention type « Label fête » pour toutes les manifestations festives ;
- Regrouper les acteurs du milieu festif pour mettre en place des politiques de prévention communes (à l'exemple d'Occitanie Nocturne) ;
- Développer l'éthylotest anti-démarrage (EAD) comme alternative aux sanctions ;
- Développer les messages « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas » ;
- Approcher et toucher les jeunes avec des messages qui leur correspondent et avec les outils de communication de notre époque (réseaux sociaux notamment) ;
- Établir des conventions avec les collectivités territoriales pour organiser au moins une fois dans l'année une manifestation sans alcool-stupéfiants ;
- S'appuyer sur les auto-écoles pour relayer et répéter les messages de prévention relatifs à l'alcool et aux stupéfiants ;
- Assurer une présence de la sécurité routière (stand) au congrès des maires ;
- Stupéfiants : comme pour l'alcool, favoriser le ré-accompagnement.

**LES ORIENTATIONS :****Amélioration de la connaissance :**

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement ;
- Recenser les structures accueillant des jeunes et identifier les actions menées par les différents intervenants.

**Infrastructures :**

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes.

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

- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis ;
- Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages ou organiser des actions de sécurité ;
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissement, enseignants, animateurs, organisateurs de transports, dans le but de sécuriser les déplacements ;
- Sensibiliser les écoles, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements suite à une prise d'alcool ou de stupéfiants ;
- Transmettre les données d'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion.

**Contrôle - sanction**

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes ;
- Contrôler le port des équipements de sécurité comme la conformité des cycles et deux-roues motorisés, et lutter contre le débridage.

**LES ACTIONS**

- Dans les écoles et auto-école pérenniser le continuum pédagogique jusqu'au permis de conduire et au-delà ;
- Promouvoir les stages post-permis (notamment par les stages post-permis initiés par la labellisation des écoles de conduite) ;
- Promouvoir la conduite accompagnée ;
- Développer les actions de sécurité routière des étudiants vers les étudiants ;
- Favoriser les projets tutorés des jeunes ;
- Relancer le débat avec les professionnels des discothèques pour lutter contre l'alcool au volant.

**LES ORIENTATIONS :****Amélioration de la connaissance :**

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements de seniors selon les différents modes de déplacement ;
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité.

**Infrastructures :**

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors.

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

- Organiser des remises à niveau théoriques et pratique du code de la route ;
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » ;
- Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte automatique ;
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit ;
- Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement.

**Contrôle - sanction**

- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou d'une infraction grave.

**LES ACTIONS**

- Sensibiliser les seniors en matière de connaissance des règles en vigueur, sur la prise de médicaments et sur les capacités cognitives et assurer la remise à niveau ;
- Sensibiliser via les professions médicales (médecins, infirmiers,...) sur les effets secondaires des médicaments vis-à-vis de la conduite et sur les problèmes liés au vieillissement.

**LES ORIENTATIONS :****Amélioration de la connaissance :**

- Identifier les itinéraires accidentogènes ;
- améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

**Infrastructures :**

- Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou sur des itinéraires très fréquentés par les motards.

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

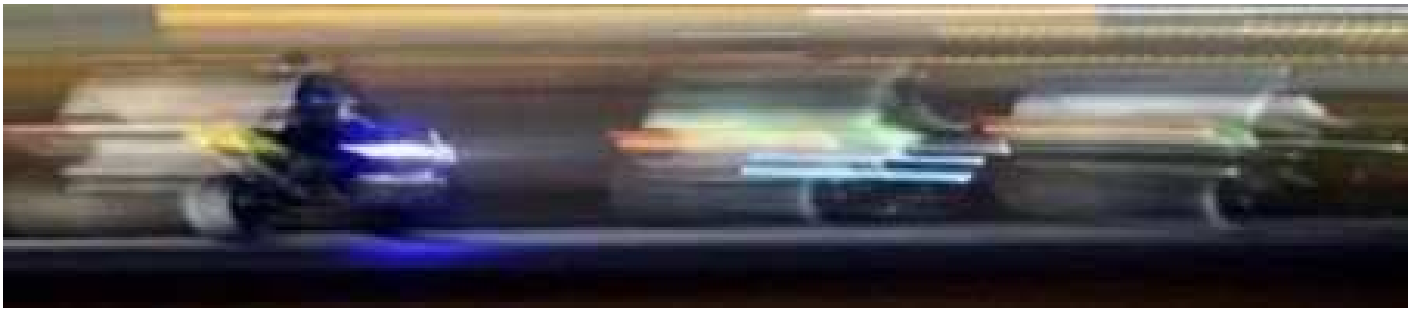
- Travailler avec l'éducation nationale pour mettre en place une action à destination de tous les collèges et renforcer la sensibilisation au cours des formations ASSR1 et ASSR2 ;
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs ;
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection ;
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques ;
- Sensibiliser les techniciens en infrastructures et les élus à la pratique d'un 2RM et aux aménagements adaptés aux 2RM ;
- Accompagner les conducteurs de motos après une interruption (remise en selle), après un changement de moto ;
- Améliorer le quadrillage du département en proposant des actions délocalisées.

**Contrôle - sanction**

- Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes ;
- Réaliser des contrôles sur les casques et les gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels.

**LES ACTIONS**

- Actualiser, promouvoir et développer le réseau des relais motards ;
- Développer l'intervention des policiers municipaux dans les écoles primaires et collèges, premier intervenant du continuum éducatif dans notre département ;
- Organiser des journées trajectoires et renouveler l'action Rallye Moto en la délocalisant ;
- Organiser des journées de prévention à destination des utilisateurs de motos 125cm<sup>3</sup> ;
- Former les usagers 2RM aux gestes de 1ers secours ;
- Reconduire le relais Calmos à l'occasion du grand prix de Barcelone ;
- Une fois par an, organiser un forum d'échange pour faire partager les expériences et recenser les difficultés des utilisateurs 2RM ;
- Organiser un forum inter-collèges pour faire participer les élèves à des exercices pratiques concernant le 2rm (port du casque et des équipements, QCM code de la route, les risques liés à l'alcool et les stupéfiants, la maniabilité sur piste).



## GOUVERNANCE ET SUIVI

### **Le suivi et l'évaluation du DGO :**

Les objectifs retenus doivent servir de fil conducteur aux actions de sécurité routière. Ils supposent de mobiliser des partenariats actifs tout au long de la mise en œuvre du DGO.

Pour ce faire, il convient de poursuivre la démarche partenariale engagée avec les membres du comité de pilotage.

Ainsi, il est proposé une réunion du comité de pilotage à mi-parcours (en 2020) pour évaluer l'adéquation du DGO avec les actions mises en œuvre dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Si nécessaire, des ajustements pourront être opérés pour adapter l'orientation des actions afin de maintenir une corrélation avec les besoins et les évolutions de l'accidentalité.

### **La déclinaison du DGO en PDASR**

Chaque année et jusqu'en 2022, les orientations d'actions et les actions définies dans le DGO constitueront le socle des projets d'actions élaborées au titre du PDASR.

L'appel à projets du PDASR listera ces orientations. Chaque projet demandant à bénéficiaire de subventions de l'État devra indiquer clairement à quels items il se rattache.

Enfin, cet outil permettra à la fois de vérifier l'adaptation des projets au contexte local et de favoriser les partenariats.