



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DES LANDES

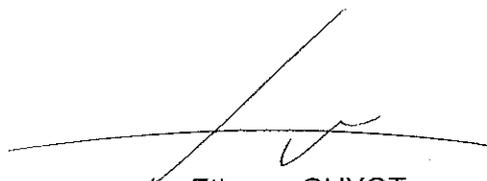
SECURITE ROUTIERE

Document Général d'Orientations

2009-2012

Arrêté le 12 JUIN 2009

Le Préfet des Landes



Etienne GUYOT

Sommaire

1. Préface – Définition du DGO

2. Méthodologie-démarche d'élaboration dans le département

3. Caractéristiques générales d'accidentologie

4. les enjeux

- l'alcool
- le cannabis
- la vitesse
- les jeunes
- les 2 roues motorisées
- Obstacle et accotements

5. Synthèse des propositions d'orientation d'action

1. Preface

Le Président de la République a présidé ,le 21 décembre 2007 un conseil des ministres restreints relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre , **l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.**

Le Comité interministériel de la Sécurité routière réuni sous la Présidence du Premier Ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents.

Ainsi des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux roues .

Dans ce contexte, le DGO (Document Général d'Orientations) doit définir les orientations d'actions de la politique de prévention de l'insécurité routière à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le Document Général d'Orientations est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

Il formalise la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour tenter de contribuer à l'objectif national.

Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière du département et explique les enjeux retenus .

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de véritables projets partenariaux et en s'appuyant sur une forte mobilisation des acteurs.

Un plan départemental de contrôles routiers vient compléter le DGO et la définition de la politique départementale de sécurité routière.

LISTE DES PARTENAIRES IMPLIQUÉS

- Groupes de travail par enjeu

Afin de proposer à Mr le Préfet des orientations d'actions déclinant les enjeux retenus, les trois groupes de travail suivant se sont réunis à deux reprises :

ALCOOL /CANNABIS/VITESSE:

- ANPAA
- Justice
- Association La Source
- Automobile club des landes
- UDTRL
- Prévention Routière
- ULMF
- Association des Maires des Landes
- DDEA / ODSR
- EDSR 40

JEUNES / 2 MOTORISEES

- Justice
- Police municipale Tarnos
- Automobile club des landes
- CODES 40

- Police municipale Lit et Mixe- IDSR
- EDSR 40
- Enquêteur ECPA
- La Prévention Routière
- Police municipale DAX
- Mairie de Mont de Marsan
- Association des Maires
- DDEA / Cellule éducation routière
- « Mme MOTO »
- Mairie de Biscarrosse
- DDE / ODSR

OBSTACLES/ ACCOTTEMENTS

- Conseil Général des Landes
- Automobile Club des landes
- Enquêteur ECPA
- IDSR
- DDE / ODSR

Remerciements :

aux membres du Pôle de compétence sécurité routière et aux groupes de travail ainsi qu'à tous les partenaires Sécurité Routière qui œuvrent pour l'information et la prévention, par leurs actions au titre du PDASR ou autres actions individuelles .

ANNEXE- Participation à l'élaboration du DGO

Madame AOUINE - substitut procureur Mont de marsan
Madame AUGÉ – Organisation des Transporteurs Routiers
Monsieur APPARICIO – Observatoire départemental sécurité routière
Monsieur ANTUNES – police municipal de DAX
Monsieur BENNE – commandant EDSR 40
Monsieur BANJA – police municipal Tarnos
Monsieur BLANCHET- mairie de Biscarrosse
Madame BAUCHART – « madame moto »
Madame BENAÏSSA – association la source
Monsieur BOURGOIN – automobile club des landes
Monsieur CHABOY – union landaise de la mutualité française
Monsieur CHAMONARD - automobile club des landes
Monsieur CASTERAN – Directeur DAGR
Monsieur COSSON – Codes 40
Monsieur DUMON – Maire le Frêche
Monsieur DAYRES - Observatoire départemental sécurité routière
Monsieur DESTOUESSE – mairie Tarnos
Monsieur DEPONS – Mairie Mont de Marsan
Monsieur GONZALEZ – Directeur de cabinet préfecture
Monsieur GENTIL - association prévention routière
Monsieur HARVET – association prévention routière
Madame HERVE coordinatrice sécurité routière
Monsieur HORY – Délégué au permis de conduire
Monsieur LAVIELLE – Mairie St Martin de Hinx
Monsieur LAURENT- Conseil Général
Monsieur LE GULUCHE – police municipal Lit et Mixe
Madame MOUNEYRES - Observatoire départemental sécurité routière
Monsieur PARIS – enquêteur ECPA
Madame PERE – association ANPAA
Monsieur PEREZ – police municipale Tarnos.
Monsieur ROSA – police municipale DAX

2. Methodologie- demarche d'élaboration dans le département

L'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les principaux protagonistes en sont les responsables des administrations de l'Etat (Préfecture, Parquet, Inspection académique, direction départementale de l'équipement de l'agriculture et de la forêt, direction départementale de la jeunesse et des sports, police et gendarmerie.....), l'association des Maires des landes, les communes, les communautés de communes, les CLSPD et CISPD et les assureurs sociaux du risque professionnel, les associations partenaires.

Dans le cadre d'une coordination assuré par le Préfet, ils ont en charge la définition et l'affichage de ces enjeux et des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en oeuvre au cours de la période du DGO, ensemble ou de façon individuelle, tout en cherchant à impliquer et fédérer un maximum de partenaires pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

METHODOLOGIE.

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs a été organisée.

Par délégation du Préfet, le chef de projet sécurité routière a donc assuré l'information des services de l'Etat et des différents partenaires au cours d'une réunion du pôle de compétence sécurité routière

La démarche entreprise a consisté à :

- **exploiter** et
- **analyser** les données objectives, qu'elles soient statistiques ou non, afin de **connaître les accidents**.

* Elle a **permis** de :

- confirmer les enjeux nationaux et sélectionner des enjeux locaux prioritaires.
- définir les orientations de la politique pluriannuelle de sécurité routière
- décider les différentes actions à entreprendre.

* Ont été **associés** à ce travail d'étude et d'analyse de la situation locale :

- les partenaires choisis pour leur compétence en matière de sécurité routière
- ceux ayant des capacités d'initiatives et d'actions dans les domaines concernés.

* **les différentes étapes**

1) Mobilisation des acteurs locaux

Elle avait un double **objectif** :

- - faire adhérer l'ensemble des acteurs locaux à la mise en place d'une politique départementale de Sécurité Routière
- - créer les groupes de travail .

LA REUNION MENSUELLE DU POLE DE COMPETENCE SECURITE ROUTIERE REUNISSANT TOUS LES ACTEURS LOCAUX S'EST DONC TENUE A LA PREFECTURE LE 2 DECEMBRE 2008 ET A PERMIS DE :

- - proposer aux partenaires la méthodologie de la démarche,
- - présenter les principales données statistiques d'accidentologie du département sur les cinq dernières années et l'évolution des derniers mois,
- - échanger avec les participants en matière de sécurité routière pour déceler les "à priori" et corriger, si nécessaire, les idées fausses,
- - obtenir l'adhésion active des partenaires,
- - Arrêter le calendrier de la démarche,

2) Détermination des enjeux

L'étude des enjeux et de leur hiérarchisation ont été réalisées à partir de données fournis par l'ODSR, la police et la gendarmerie nationale.

- La détermination des enjeux s'est faite selon une double démarche

- **A partir de l'exploitation des données :**

- fichier accidents BAAC (Bulletin d'Analyse des accidents corporels)
- données démographiques (INSEE)
- Données ODSR

- **rechercher : "Quoi - Qui - Où - Quand - Comment ?"**

- . Savoir ce que représentent les accidents dans le département,
- . Qui est impliqué ou victime ?
- . Où et quand ont-ils lieu ?

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, il a été demandé à tous les départements, à partir de l'analyse de leurs propres données, de **caractériser et valider les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés et de les décliner localement**. Le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux autres enjeux supplémentaires pouvaient dès lors être retenus .

Il a donc été décidé de mettre en place des groupes de travail chargés à approfondir les enjeux prioritaires déterminés et de proposer des pistes d'action.

Enjeux prioritaires retenus au niveau national :

- Alcool
- Vitesse
- Les jeunes
- Les 2 roues motorisées

Enjeux spécifiques aux départements :

Après un travail préparatoire DDE/préfecture et une validation en pôle de compétence sécurité routière, deux enjeux ont été retenus :

- Cannabis
- Obstacle et accotements .

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir les orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. Après validation des enjeux, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux, trois groupes de travail basé sur le volontariat de participants au pôle de compétence sécurité routière ont été créés.

Chaque groupe s'est réuni deux fois. Une première fois pour présenter la problématique et les questions des différents participants, débattre sur le sujet et définir les axes d'approfondissements dont l'étude est demandée à la DDE. Une seconde pour proposer des orientations d'actions.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit donc permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception des projets.

Ces résultats ont ensuite été présentés et validés en pôle de compétence sécurité routière.

En résumé, six enjeux sont pris en compte :

* Enjeux retenus au niveau national:

- **L'alcool**
- **La vitesse**
- **Les jeunes**
- **Les deux roues motorisées**

Enjeux retenus au niveau départemental:

- **Le cannabis**
- **Obstacles et accotements**

Globalement

Entre 2002 et 2006, ont été constatés : 2442 accidents, occasionnant 294 tués, 1203 blessés hospitalisés et 2444 blessés non hospitalisés

Bilan sur 5 ans

ANNEE	Nombre d'Accidents	Nombre d'Accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BNH
2002	623	75	81	223	661
2003	555	62	73	246	526
2004	483	44	48	167	522
2005	443	47	52	309	316
2006	338	36	40	258	219
TOTAL	2442	264	294	1203	2244

C'est en moyenne par semaine :

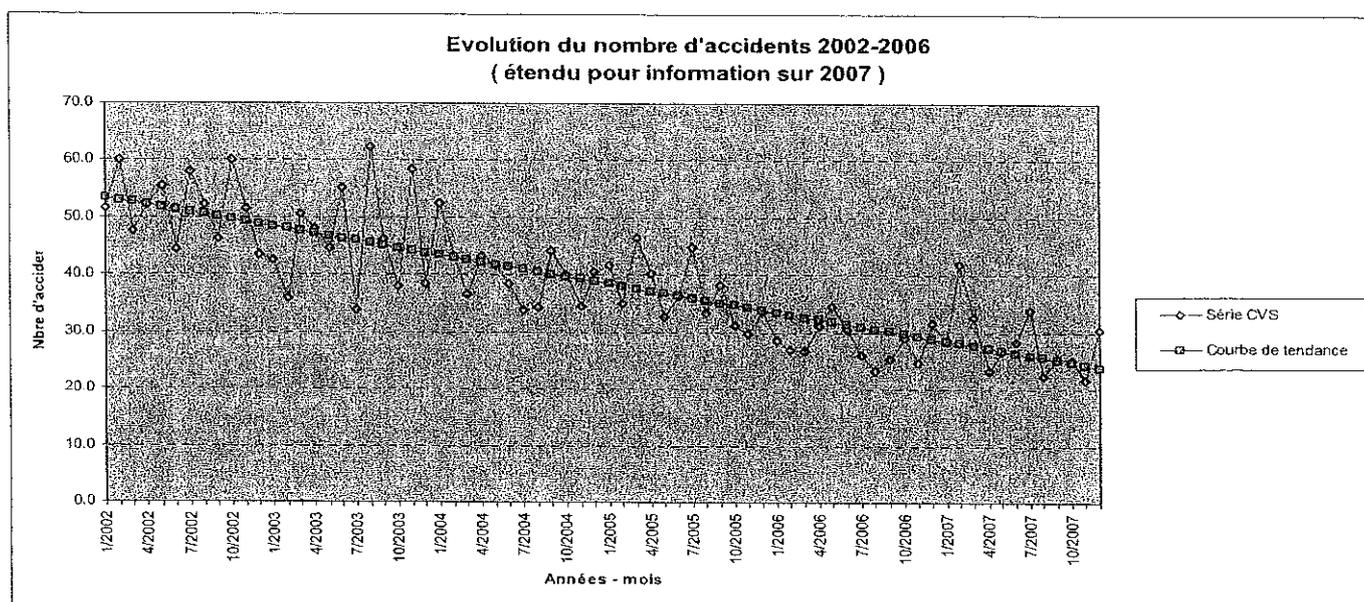
9 accidents

1 tué

13 blessés

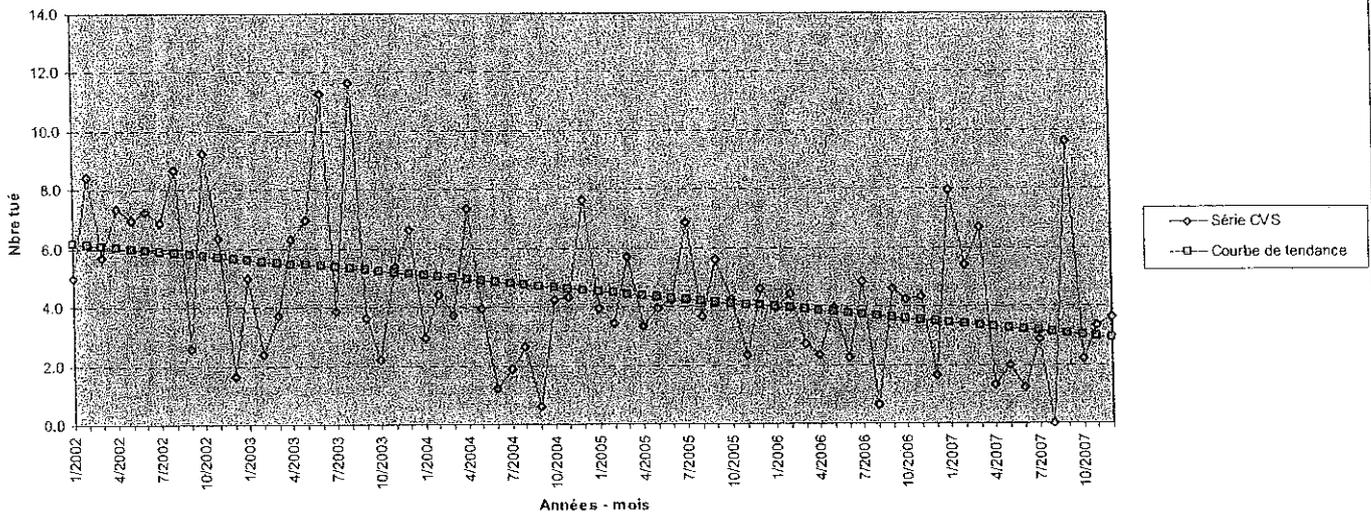
La tendance

Les courbes de tendance permettent de mesurer l'évolution structurelle, c'est à dire l'évolution vraie constatée sur ces cinq années. Les courbes suivantes montrent la tendance suivie par le nombre mensuel d'accidents corrigé des variations saisonnières et par le nombre de tués



3. Accidentalité générale du département

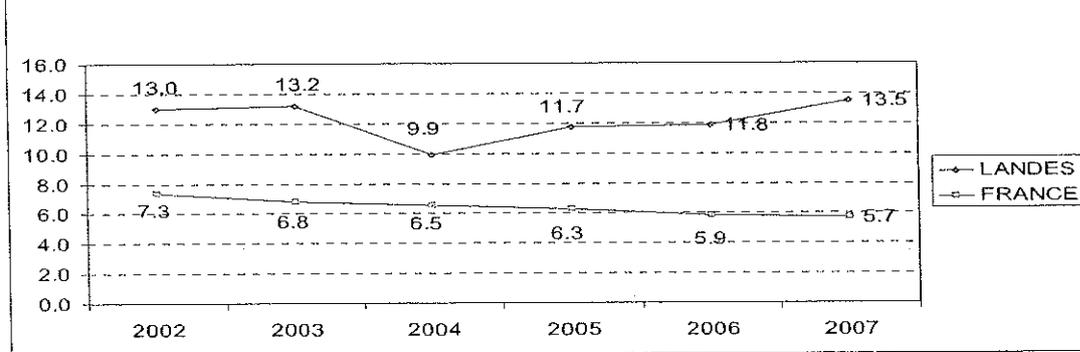
Evolution du nombre de tués 2002-2006
(étendu pour information sur 2007)



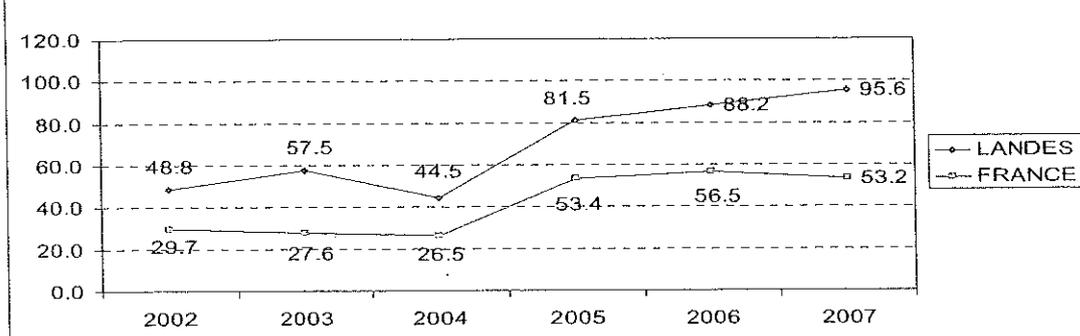
La gravité

La gravité peut s'entendre comme le nombre de tués pour 100 accidents (G1) ou comme le nombre de victimes graves (tués + blessés hospitalisés) pour 100 accidents (G2).

Nombre de tués pour 100 accidents (G1)
(étendu pour information sur 2007)

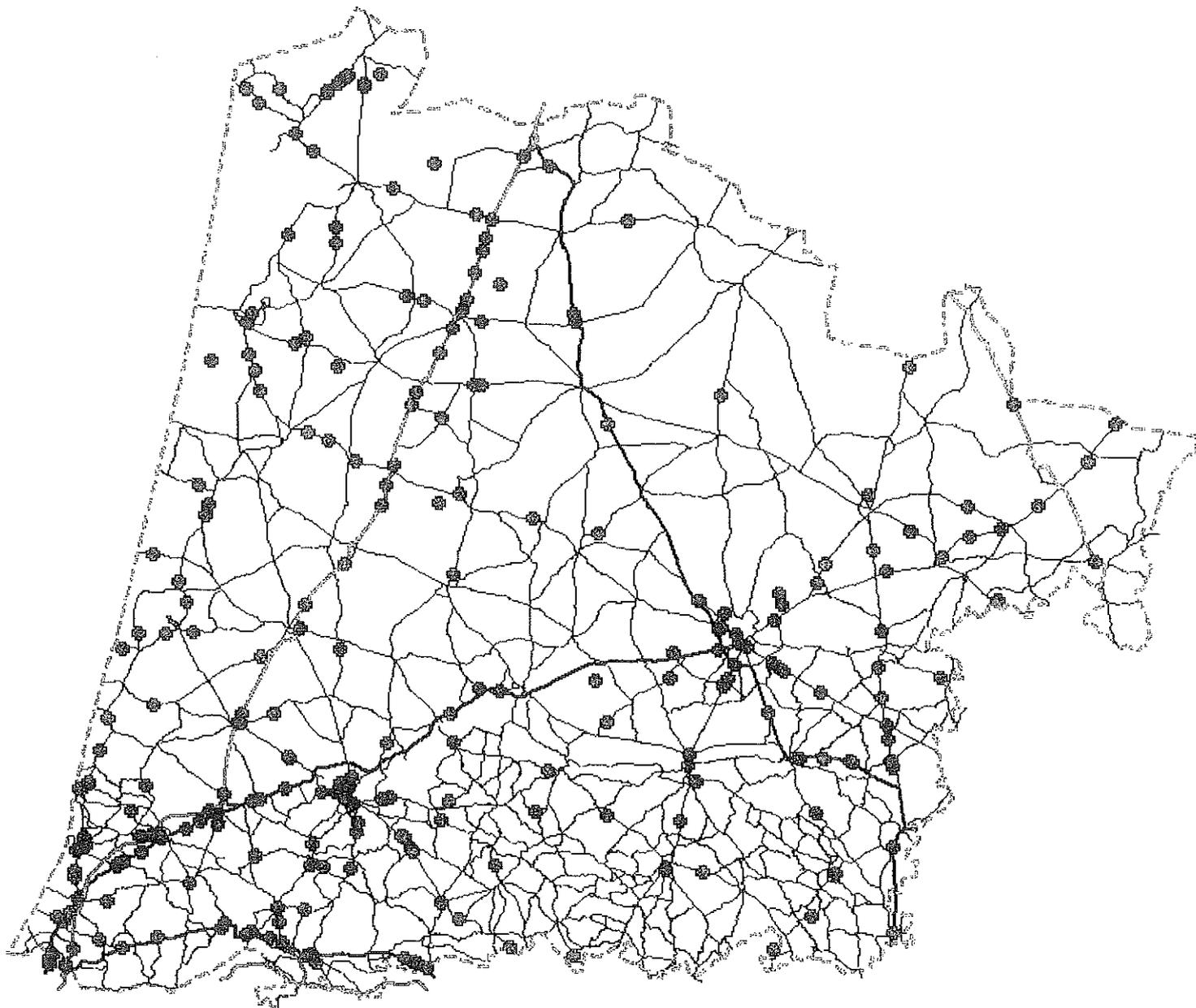


Nombre de victimes graves pour 100 accidents (G2)
(étendu pour information sur 2007)



Carte des Accidents Mortels

2002 - 2006



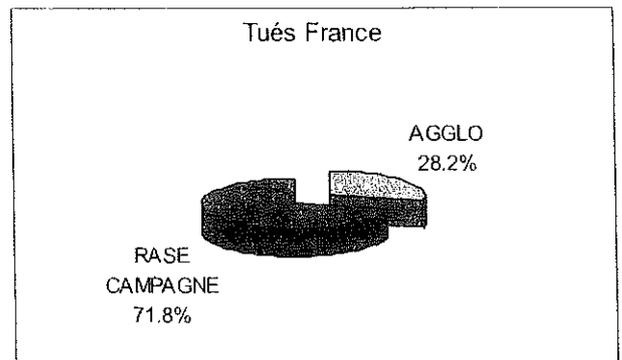
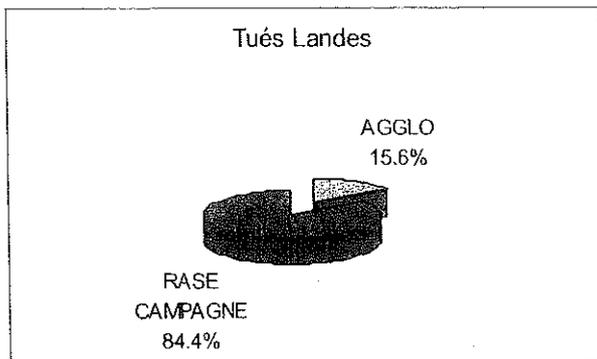
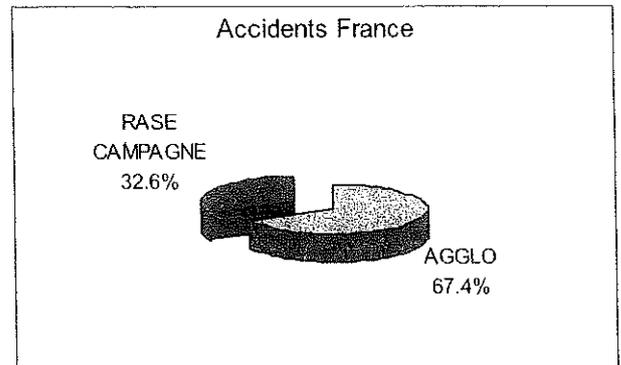
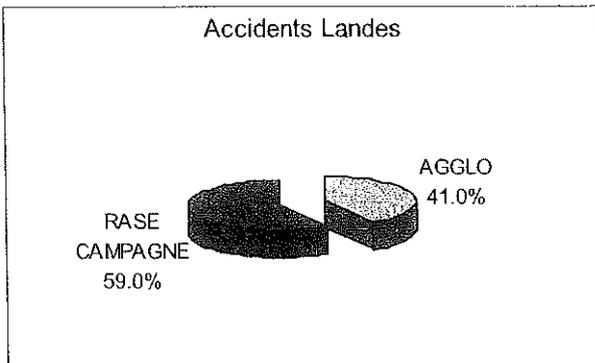
L'accidentologie mortelle des Landes est toujours aussi diffuse et répartie sur l'ensemble du département avec cependant une prédominance sur le réseau structurant.

Accidentologie par milieu

	Rase Campagne			Agglomération		
	Nbr Landes	% Landes	% France	Nbr Landes	% Landes	% France
Accidents	1442	59.0%	32.6%	1000	41.0%	67.4%
Tués	248	84.4%	71.8%	46	15.6%	28.2%
BH	760	63.2%	49.6%	443	36.8%	50.4%
BNH	1399	62.3%	31.6%	845	37.7%	68.4%

	Landes	France
G1	17.2	14.5
G2	69.9	62.2

	Landes	France
	4.6	2.8
	48.9	26.3



Accidentologie par classe d'âge

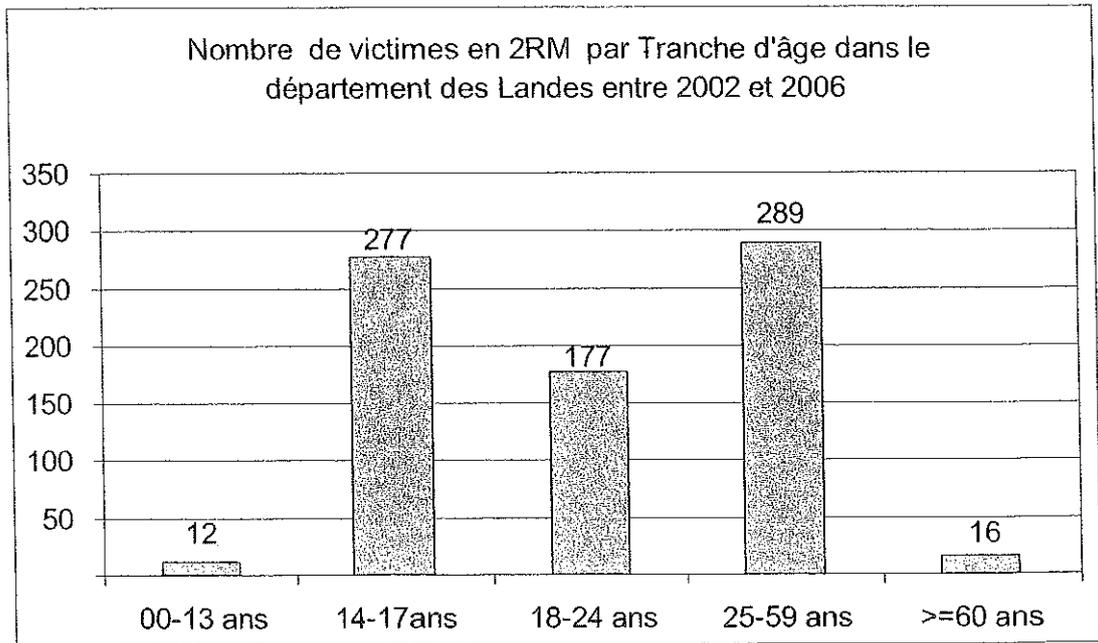
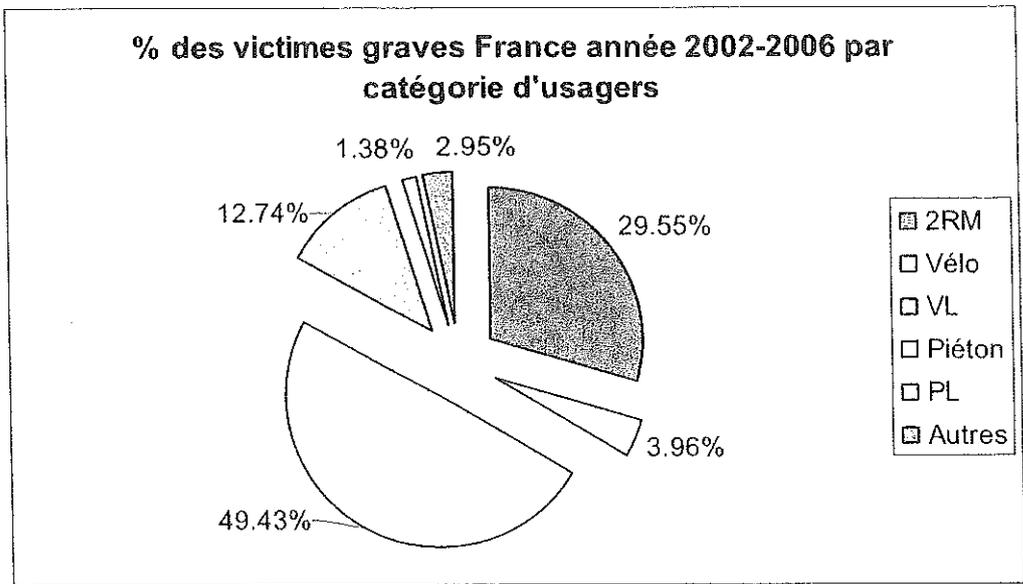
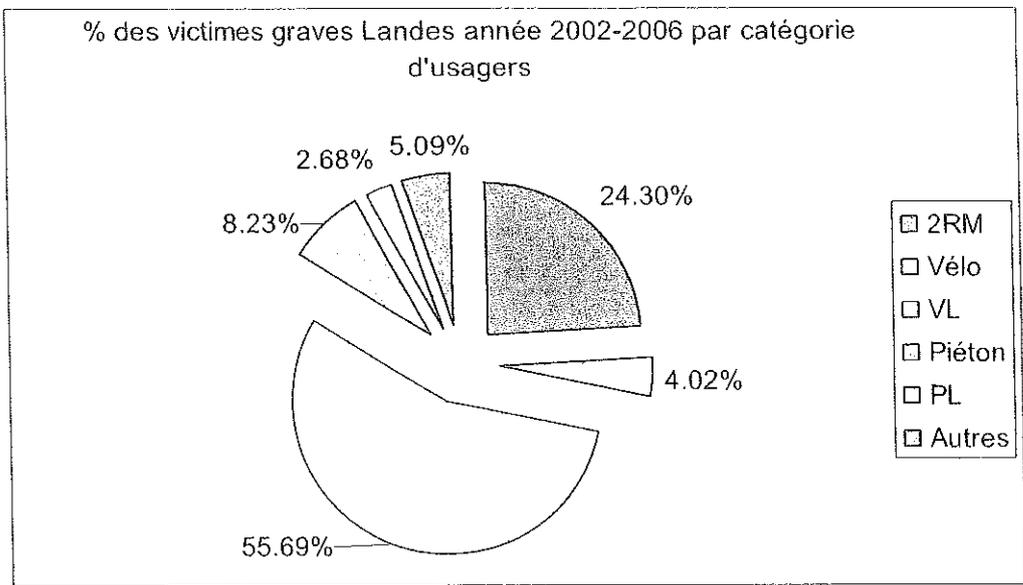
Accidentologie par classe d'âge et type d'usager

- Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Piétons	Victimes graves	17	5	12	37	52	123
	BNH	13	9	11	44	29	106
Bicyclettes	Victimes graves	11	2	3	15	29	60
	BNH	9	6	4	26	26	71
Cyclomoteurs	Victimes graves	2	98	44	43	5	192
	BNH	10	167	57	39	7	280
Motos	Victimes graves		5	42	122	3	172
	BNH		7	34	86	1	128
VL	Victimes graves	33	21	195	470	146	865
	BNH	105	62	350	770	260	1546
PL	Victimes graves		2	3	32	3	40
	BNH			3	71	2	76
Autres	Victimes graves		1	4	20	20	45
	BNH	10	2	4	17	3	36
Total	Victimes graves	63	134	303	736	258	1497
	BNH	147	253	463	1053	328	2244

Total victimes	210	387	766	1789	586	3741
soit en %	5.6%	10.3%	20.5%	47.8%	15.7%	100.0%

rappel % population	14.5%	4.8%	6.7%	46.6%	27.4%	100.0%
---------------------	-------	------	------	-------	-------	--------



4-LES ENJEUX

4.1 l'alcool

L'ALCOOLEMIE AU VOLANT

Entre 2002 et 2006, 2442 accidents recensés dont
439 accidents (soit 18%) comportant un usager conducteur alcoolisé

Ces 439 accidents comportant un usager conducteur alcoolisé ont occasionné

75 tués

216 Blessés Hospitalisés

378 Blessés Non Hospitalisés

pour 69 accidents mortels

Parmi la totalité des tués :

57 usagers VL

9 usagers motos

6 usagers cyclos

2 usagers bicyclettes

1 piéton

Piéton et Alcoolémie

Aux 439 accidents, s'ajoute l'alcoolémie des usagers piétons ayant provoqué :

4 accidents avec 1 piéton alcoolisé ont occasionné 4 tués piétons

Gravité de la blessure de l'usager conducteur alcoolisé

Sur les 69 accidents mortels,

56 accidents ont vu le décès de l'usager conducteur alcoolisé .

Implication de l'alcoolisation d'un conducteur sur les autres usagers impliqués dans les accidents

Les 69 accidents mortels ont occasionné le décès de 19 usagers non conducteurs

Sur les 75 tués, 56 sont des usagers conducteurs alcoolisés.

Utilisation Equipement de sécurité et Alcoolémie

Sur les 439 accidents,

65 accidents comportent un usager conducteur alcoolisé non porteur de l'équipement de sécurité

Sur les 69 accidents mortels,

17 accidents comportant un usager conducteur alcoolisé non porteur de l'équipement de sécurité ont occasionné 18 tués dont 17 sont conducteurs, 3 BH et 5 BNH

Véhicule seul et Alcoolémie

257 accidents comportent un usager conducteur alcoolisé au volant d'un véhicule seul

soit 58,5% des accidents avec un usager conducteur alcoolisé

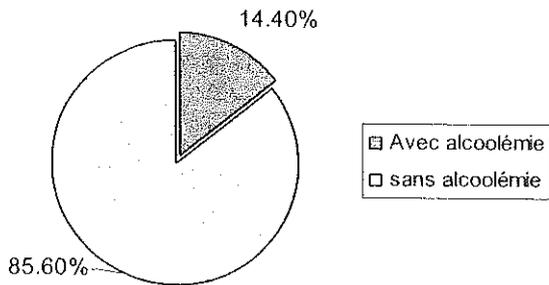
dont 48 accidents sur 257 (soit 18,6%) avec un usager conducteur alcoolisé au volant d'un véhicule seul sans utilisation de l'équipement de sécurité.

Ces 48 accidents ont occasionné 15 tués, 20BH, 21 BNH pour 14 accidents mortels.

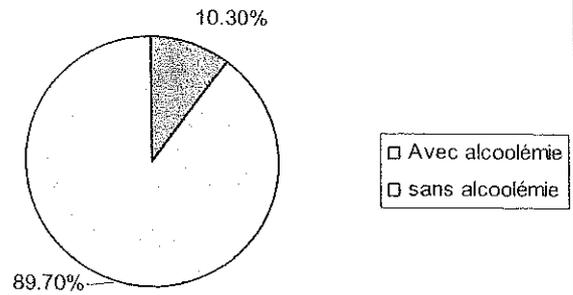
Pour l'année 2006, le taux moyen d'alcoolémie pour les accidents comportant un usager conducteur alcoolisé au volant d'un véhicule seul est de **1,88 g/l (34 accidents, taux maximal recensé 3,66g/l)**

Quand ont lieu les accidents impliquant un usager conducteur dont l'alcoolémie est supérieure au taux légal ?

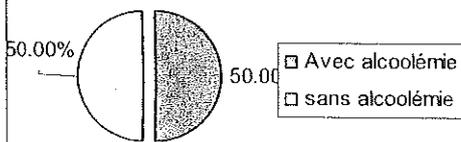
Répartition des Accident mortels de jour comprenant un impliqué dont l'alcoolémie est supérieure aux taux légal dans les Landes



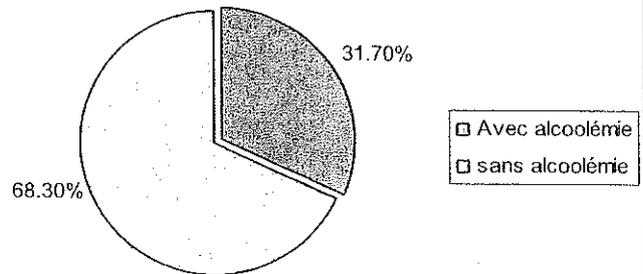
Répartition des Accident mortels de jour comprenant un impliqué dont l'alcoolémie est supérieure aux taux légal en France



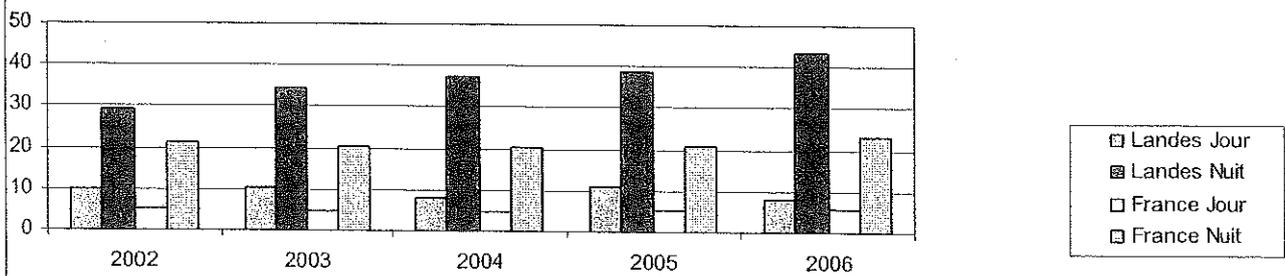
Répartition des Accident mortels de nuit comprenant un impliqué dont l'alcoolémie est supérieure aux taux légal dans les Landes



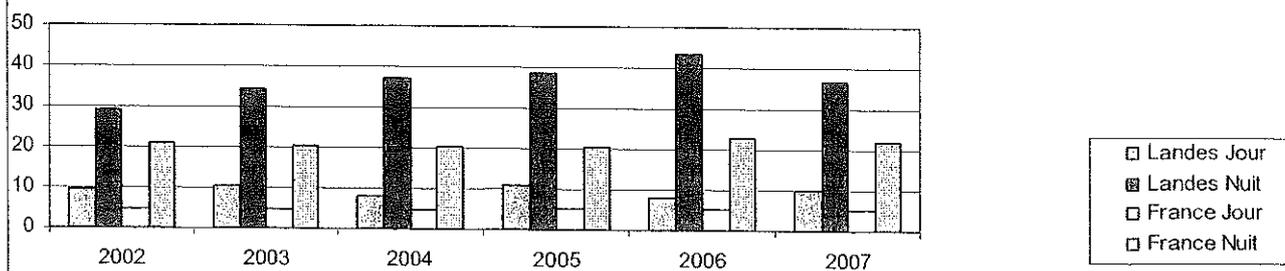
Répartition des Accident mortels de nuit comprenant un impliqué dont l'alcoolémie est supérieure aux taux légal en France



Nombre d'accidents corporels avec alcoolémie supérieure au taux légal pour 100 accidents avec dépistage entre 2002 et 2006



Nombre d'accidents corporels avec alcoolémie supérieure au taux légal pour 100 accidents avec dépistage entre 2002 et 2007



**Quand : Accidents avec alcoolémie
du vendredi et veille de fête 17h au lundi 6h (SD y compris) + jour de fête**

Entre 2002 et 2006, sur les 439 accidents, 287 (soit 65,3 %) sont identifiés pendant cette période.

Ces 287 accidents ont occasionné :

46 tués

soit 61,3 % des tués impliquant un usager conducteur alcoolisé

149 Blessés Hospitalisés

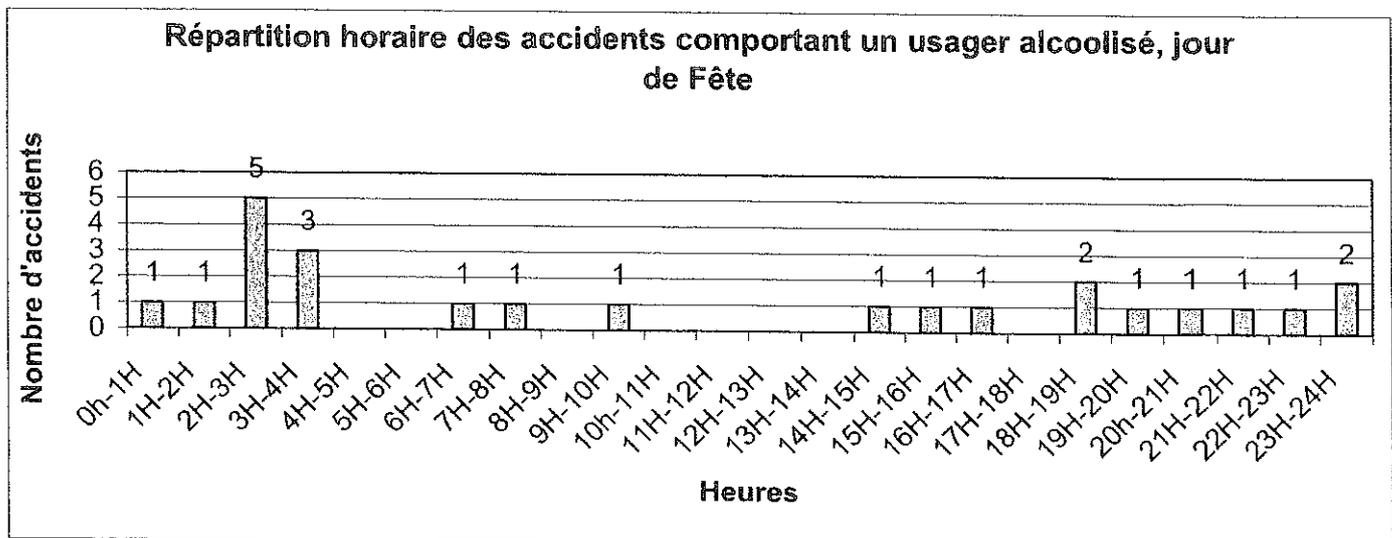
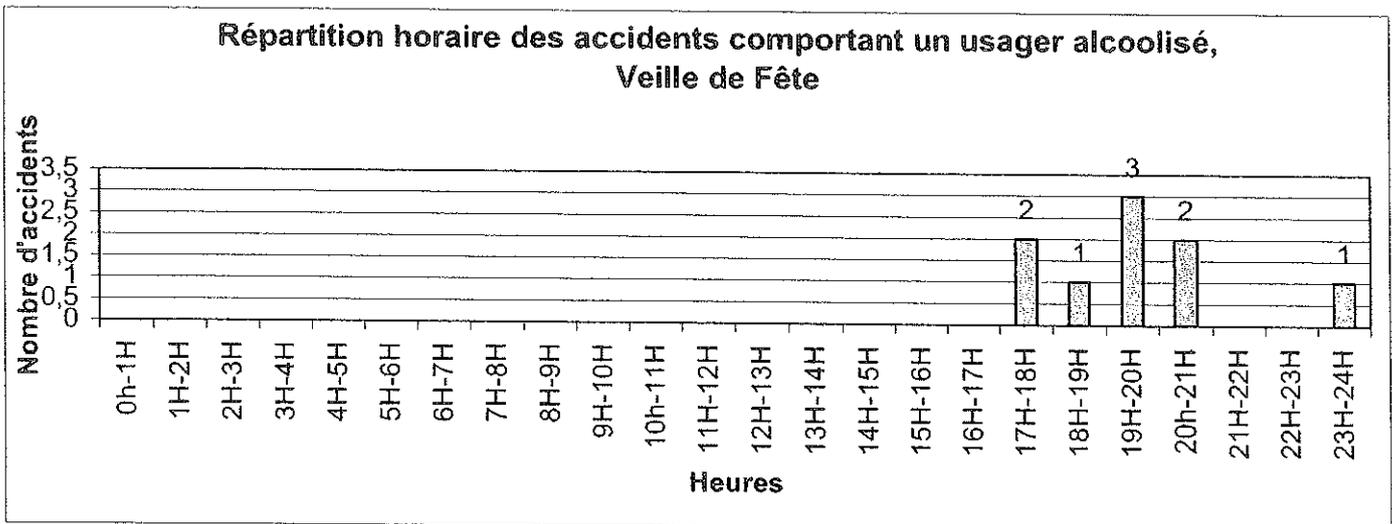
soit 68,9 % des blessés impliquant un usager conducteur alcoolisé

263 Blessés Non Hospitalisés

soit 69,5 % des blessés non hospitalisés impliquant un usager conducteur alcoolisé

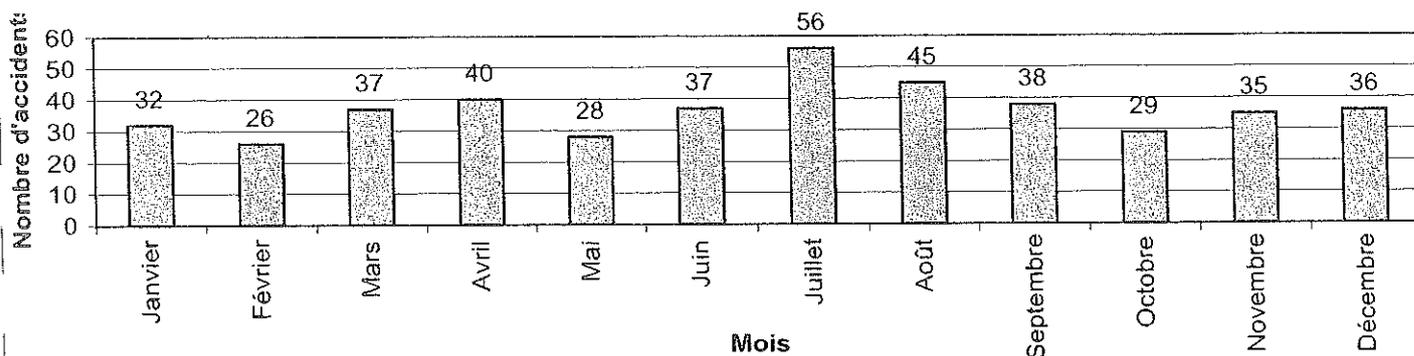
pour 40 accidents mortels

soit 57,9 % des accidents mortels impliquant un usager conducteur alcoolisé

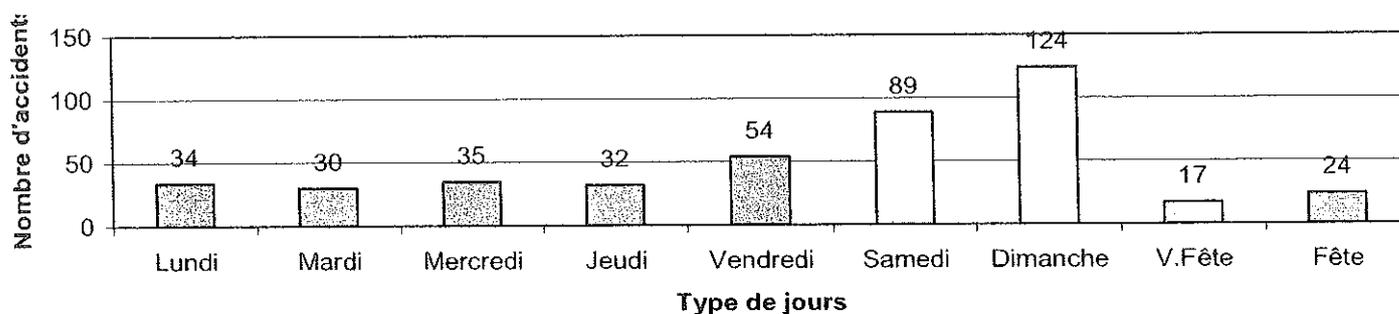


Quand (suite)

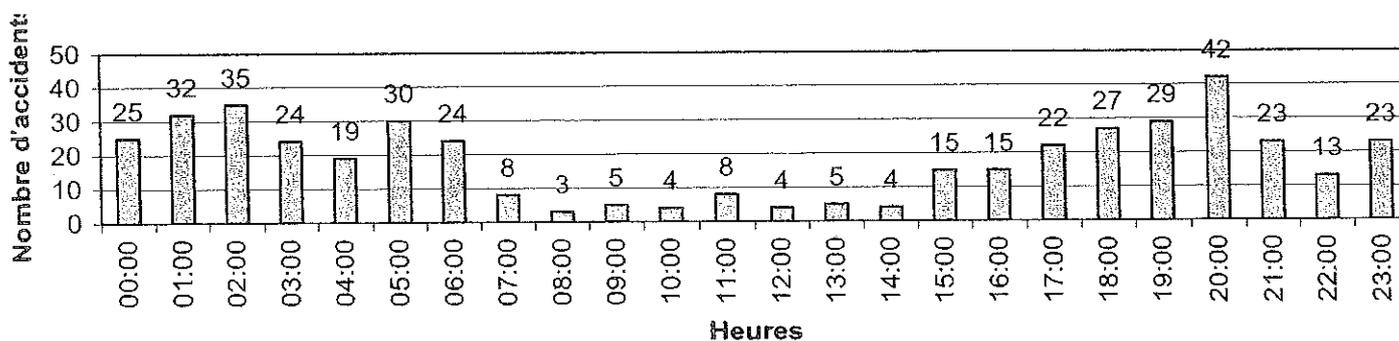
Répartition mensuelle entre 2002 et 2006
du nombre d'accidents comportant un usager conducteur alcoolisé



Répartition par jour du nombre d'accidents comportant un usager
conducteur alcoolisé

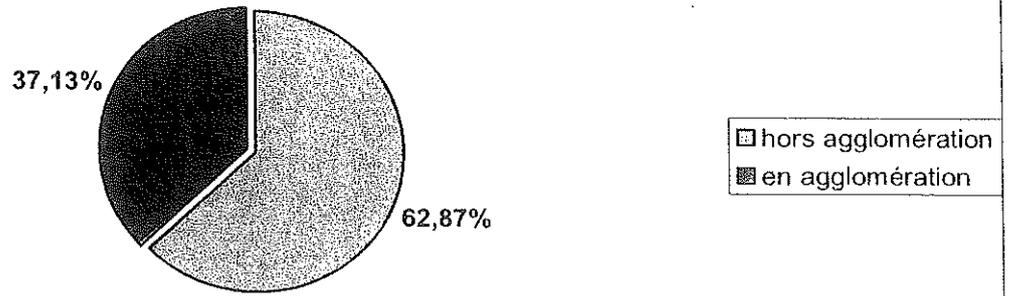


Répartition horaire du nombre d'accidents comportant un usager
conducteur alcoolisé

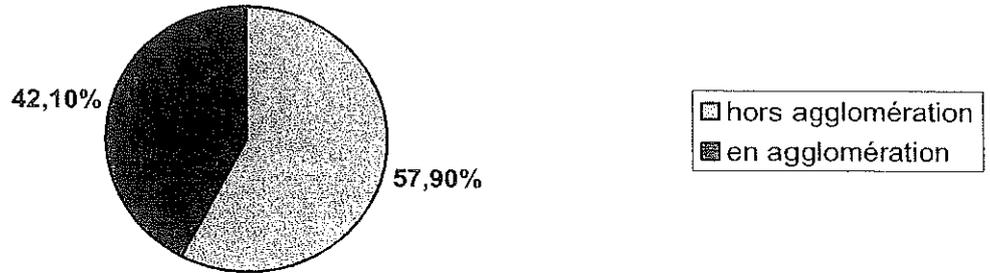


Où ont lieu les accidents impliquant un usager conducteur dont l'alcoolémie est supérieure au taux légal ?

Répartition spatiale des accidents comportant un usager conducteur alcoolisé entre 2002 et 2006

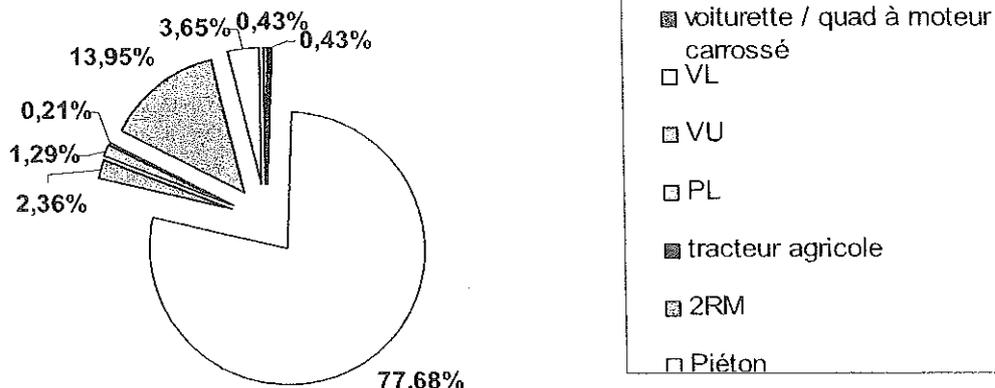


Répartition spatiale des accidents entre 2002 et 2006

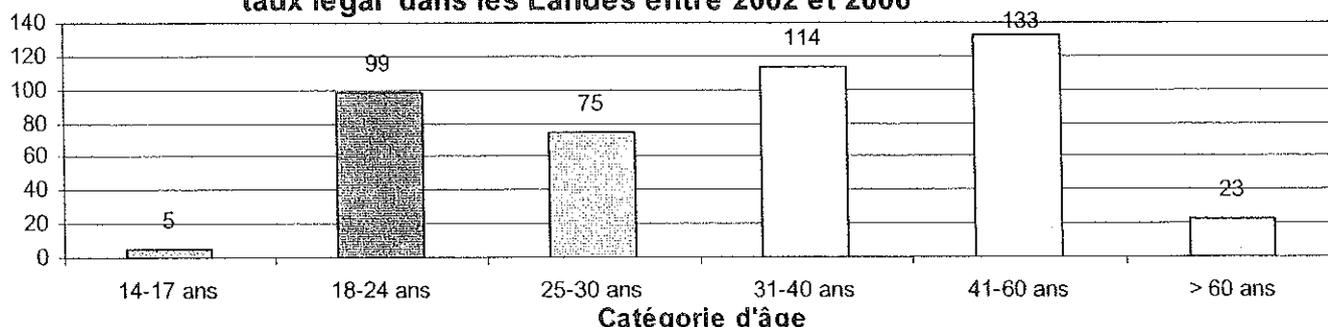


Qui sont les impliqués des accidents avec un usager conducteur dont l'alcoolémie est supérieure au taux légal ?

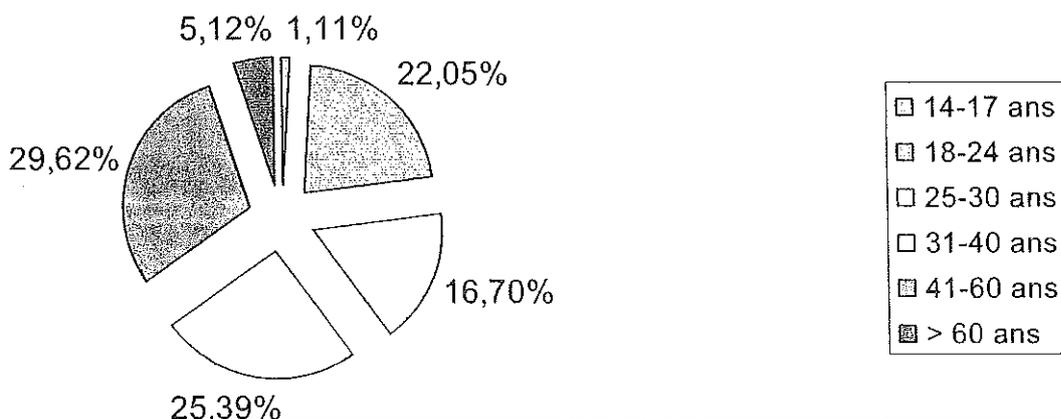
Répartition du nombre d'usagers conducteurs avec un taux supérieur à la limite légale par catégorie de véhicules



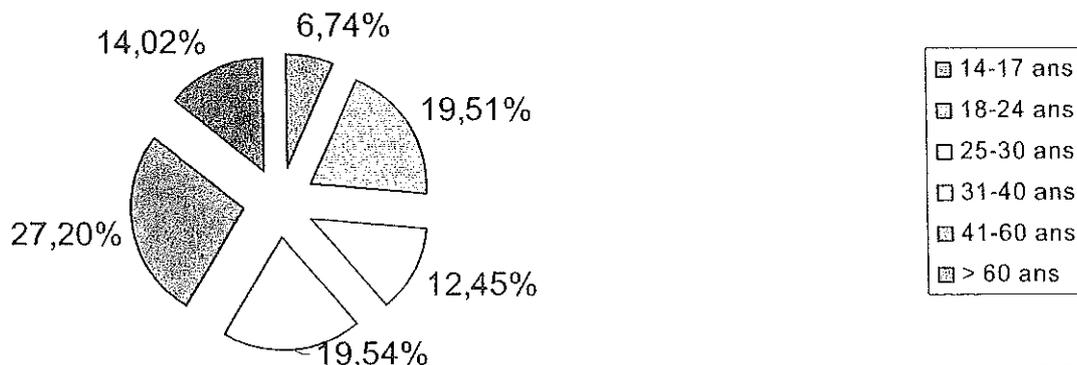
Tranches d'âge des Usagers conducteurs avec Alcoolémie supérieure au taux légal dans les Landes entre 2002 et 2006



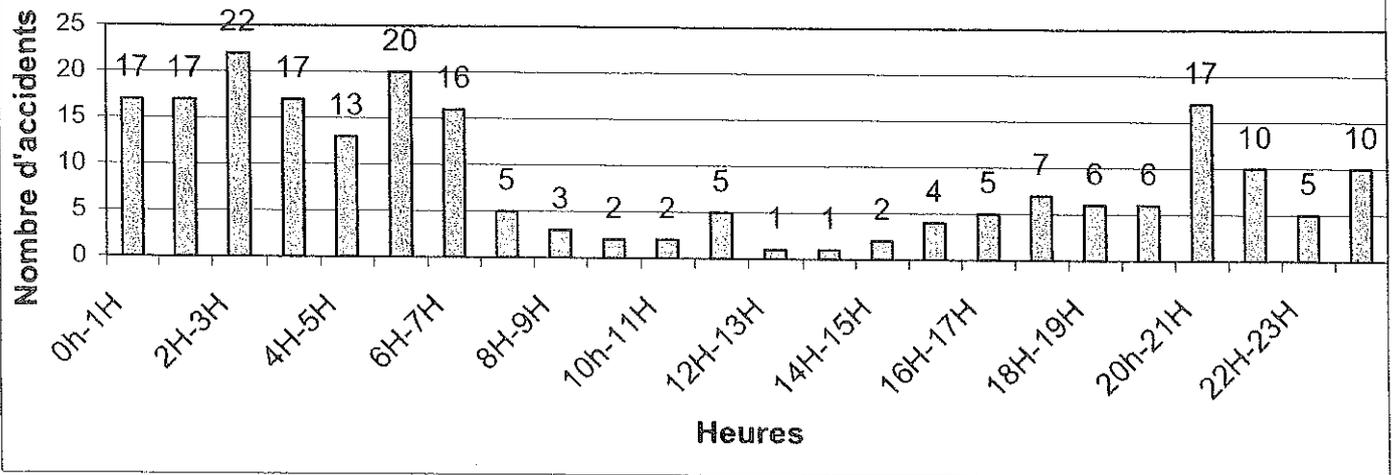
Répartition par tranches d'âge des Usagers conducteurs avec Alcoolémie supérieure au taux légal impliqués dans un accident



Répartition par tranches d'âge des Usagers conducteurs impliqués dans un accident

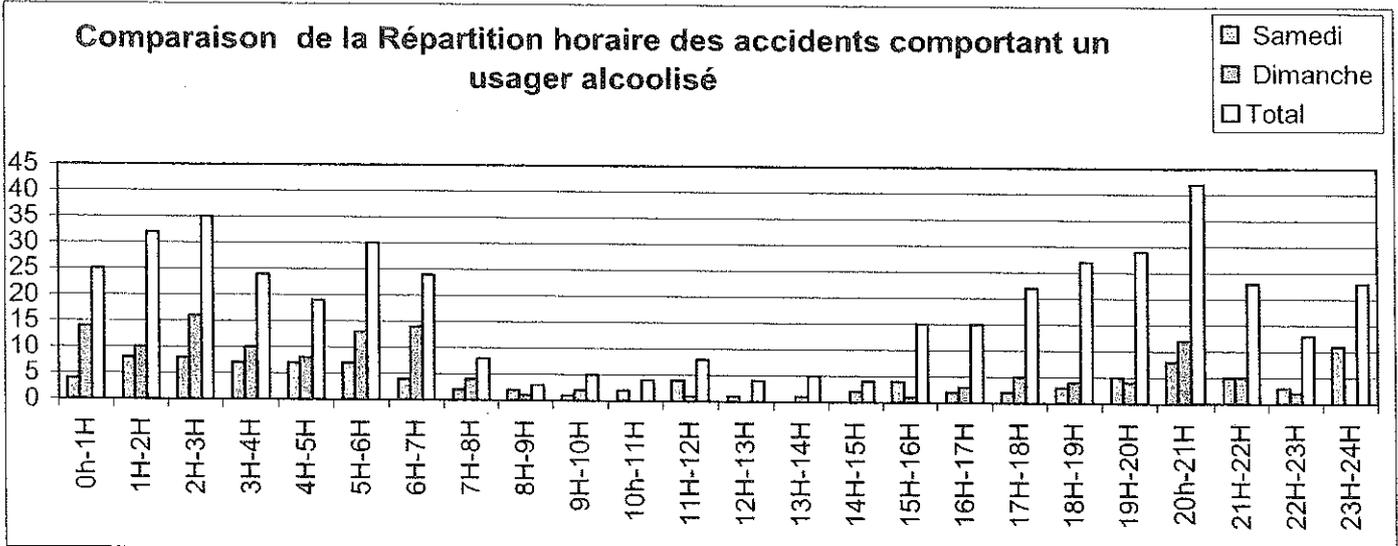


Répartition horaire des accidents comportant un usager alcoolisé les Samedi et Dimanche



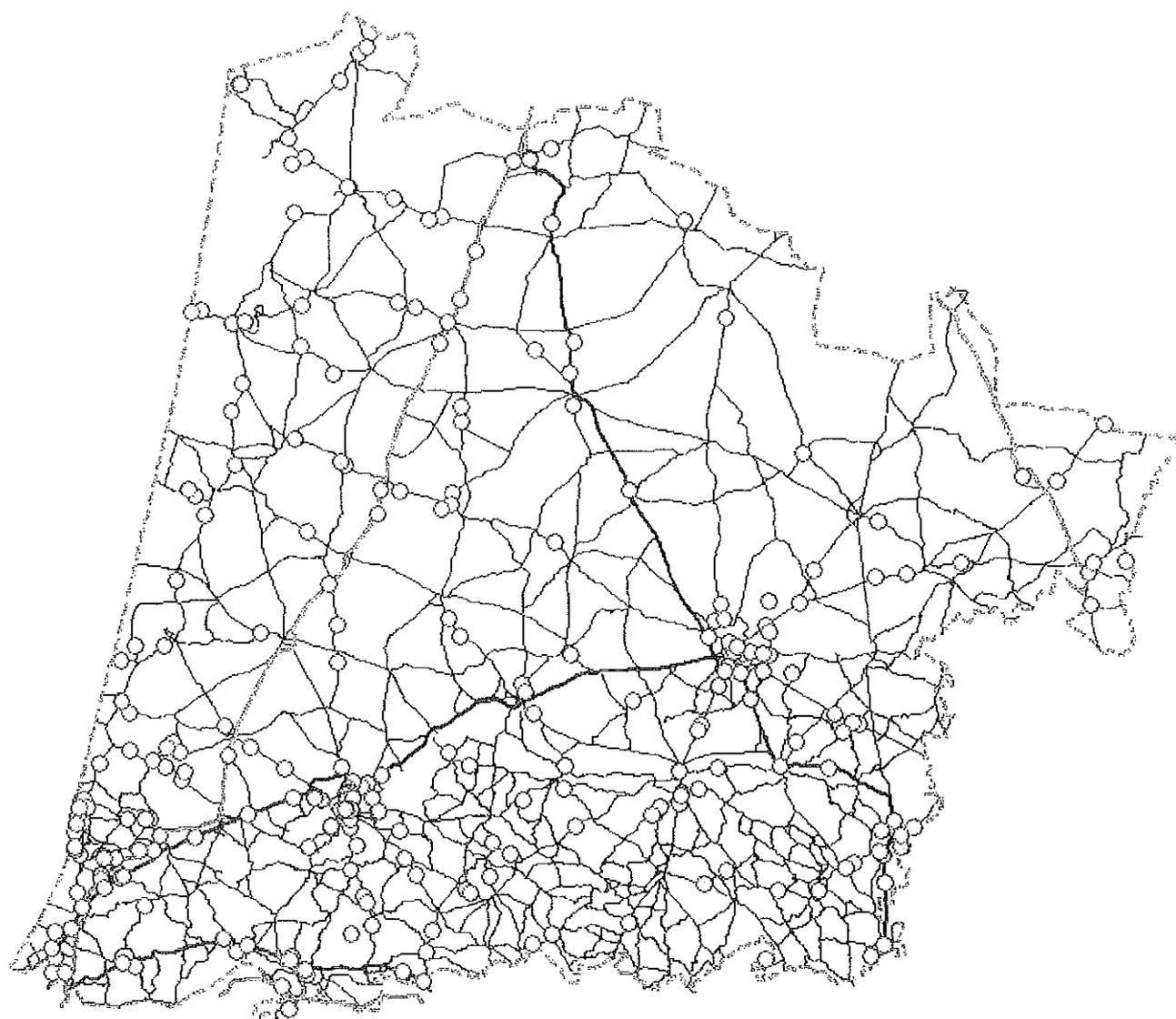
La plage horaire de fin de soirée du samedi (23h) au dimanche (7h) apparaît comme la plus concernée par les accidents avec alcoolémie.

Comparaison de la Répartition horaire des accidents comportant un usager alcoolisé



51 % des accidents comportant un usager conducteur alcoolisé, se situant dans la plage horaire 23h-7h ont eu lieu dans la soirée du samedi au dimanche

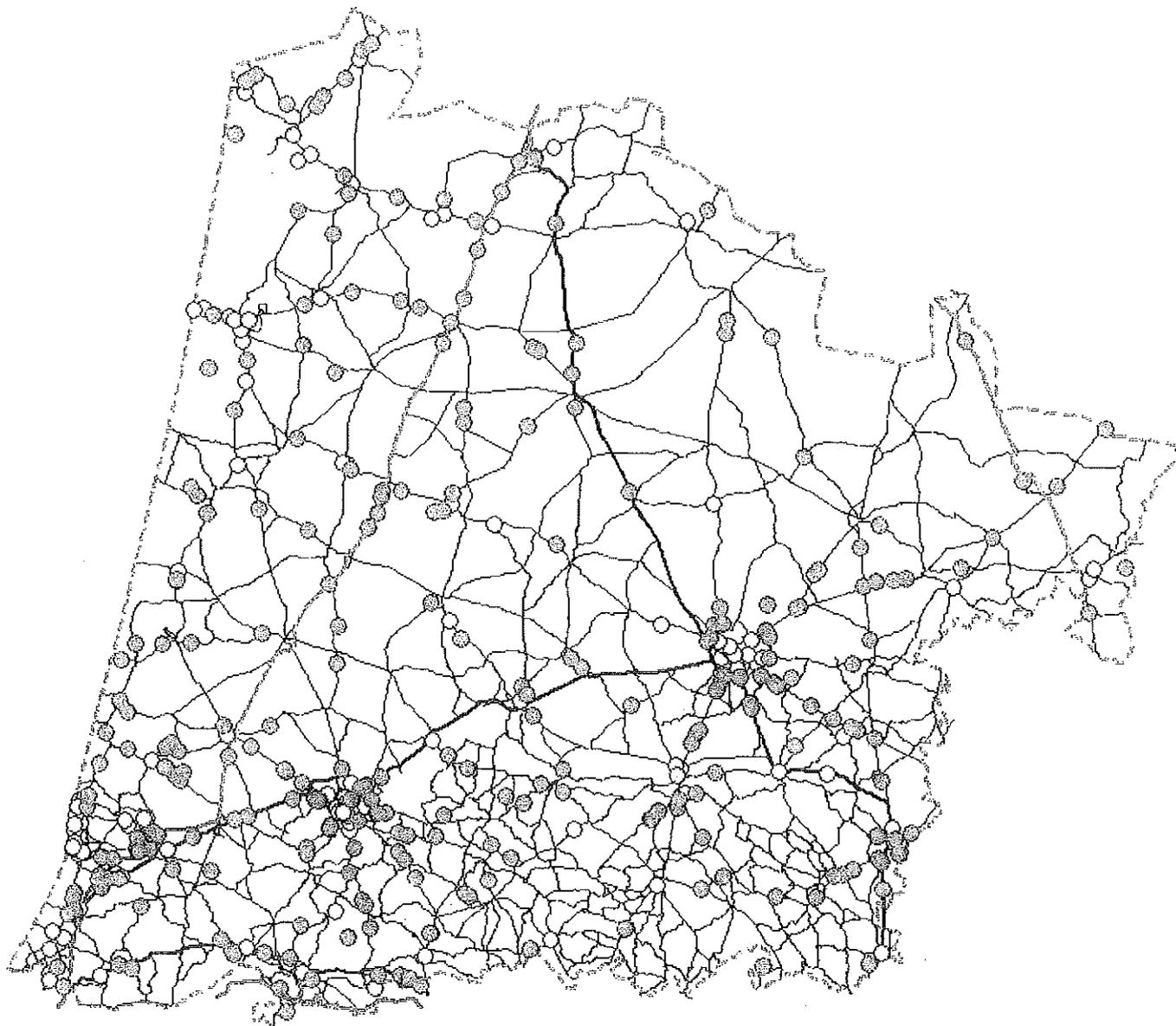
Carte des accidents impliquant un usager
conducteur alcoolisé dans Landes entre 2002 et 2006



Jours concernés :

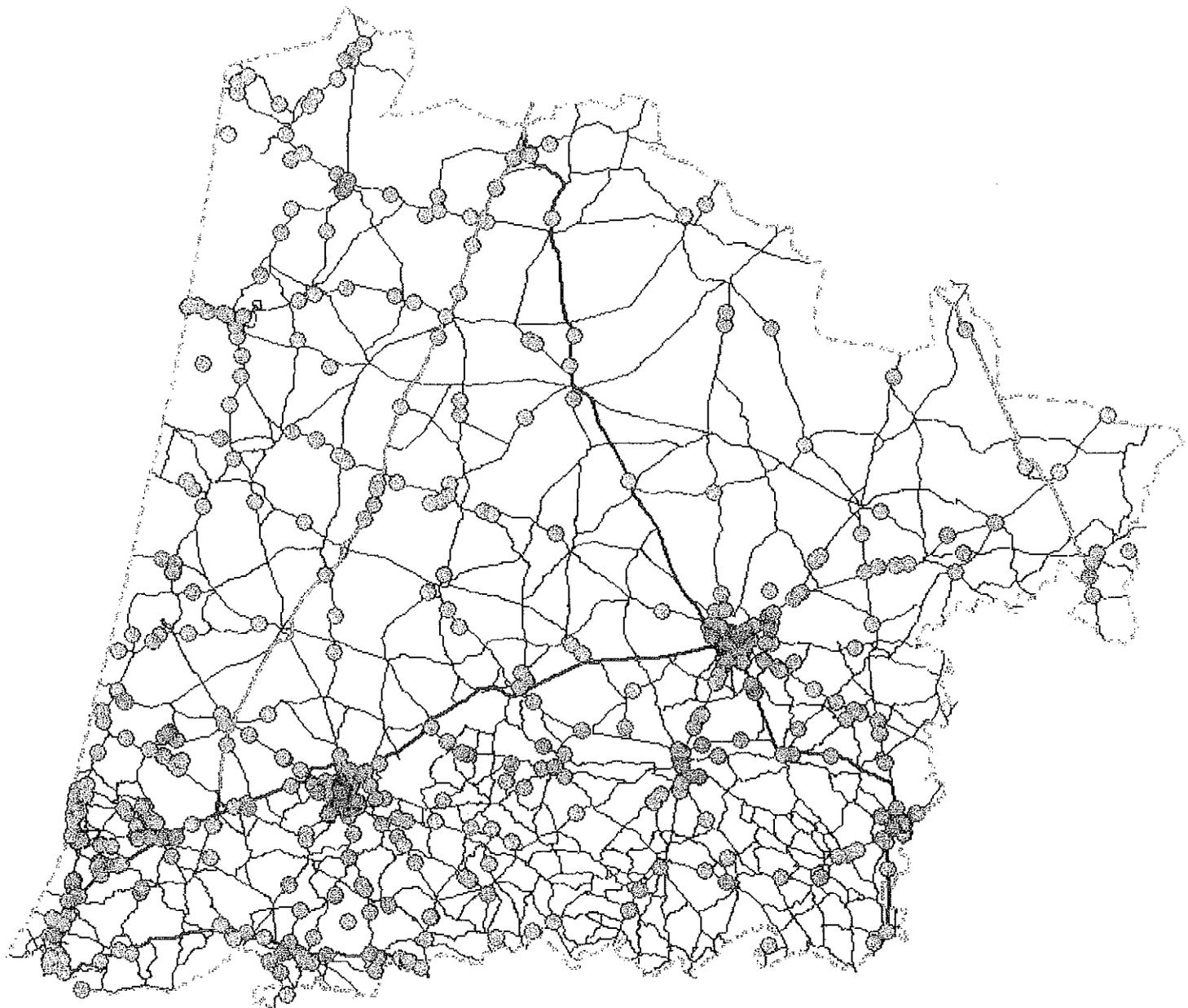
vendredi à partir de 17H, samedi, dimanche, lundi jusqu'à 6H,
veille de fête à partir de 17H et jour de fête

Carte des accidents impliquant un usager
alcoolisé dans Landes entre 2002 et 2008



- Accident hors agglomération
- Accident en agglomération

Carte des accidents impliquant un usager alcoolisé dans les Landes entre 2002 et 2007



- Accidents 2002-2006
- Accidents 2007

Accidents avec un usager conducteur alcoolisé

439 accidents ayant occasionné 75 tués, 216 BH, 378 BNH.

18 % du nombre total d' accidents comportent un usager conducteur alcoolisé.

Majoritairement, il s'agit d'un usager au volant d'un véhicule seul .

Ces accidents concernent essentiellement des VL et se situent majoritairement hors agglomération.

Comparativement à la France, davantage d'accidents ont lieu pendant la nuit (31,7 % des accidents pour la France, 50% pour les Landes).

Toutes les tranches d'âge de conducteurs sont concernées (à un degré moindre les 14-17 ans et les séniors).

48,5 % des accidents comportant un usager conducteur alcoolisé ont lieu le samedi ou le dimanche.

L'alcool est le facteur de mortalité routière landaise (*perception, effet désinhibiteur sur la vitesse, non respect de la signalisation*). Contrairement aux idées reçues, il n'est plus l'unique fait des jeunes à l'occasion des sorties nocturnes en discothèque (*prise de conscience collective, meilleure éducation routière à l'occasion des sensibilisations en milieu scolaire, associatif et festif*). La part des « adultes responsables » (*chargés de famille et salariés*) est en progression et constitue aujourd'hui la majorité des accidents sous alcoolémie.

Ces deux catégories sont donc retenues comme étant les cibles prioritaires des actions de prévention, avec des profils bien distincts et une communication qui doit être adaptée à chacun de ses deux profils.

L'objectif recherché sera de diminuer le nombre de morts sur les routes landaises en agissant sur la perception landaise de l'alcoolémie au volant, notamment en portant un message adapté et des actions éducatives distinctes auprès de la population des « jeunes adultes » et de celle des « adultes responsables ».

Pour la cible « **jeunes adultes** », les propositions de lutte contre l'alcoolisation au volant viseront les :

- actions en milieu scolaire,
- actions lors des manifestations festives,
- actions lors des rassemblements festifs (y compris ceux organisés sans consentement des autorités),
- actions en milieu sportif (rugby notamment),
- actions en établissements nocturnes,
- actions Atout-routes, alternatives à la sanction, Sam.

Sur la cible « **adultes responsables** » :

- actions en secteur professionnel (PME, institutionnels, artisanat...),
- action en secteur professionnel spécialisé (transports, transports collectifs, transport médicalisé,..)
- actions auprès des municipalités (notamment pour former des relais d'opinion),
- actions en milieu associatif et sportif,
- actions alternatives, stages volontaires.

ENJEU ALCOOL :

Propositions d'orientations d'actions .

- Sensibiliser les jeunes très tôt (11 / 12 ans) aux problèmes liés à l'alcool .
-
- Utiliser et renforcer les relais Education Nationale, associations, clubs sportifs.

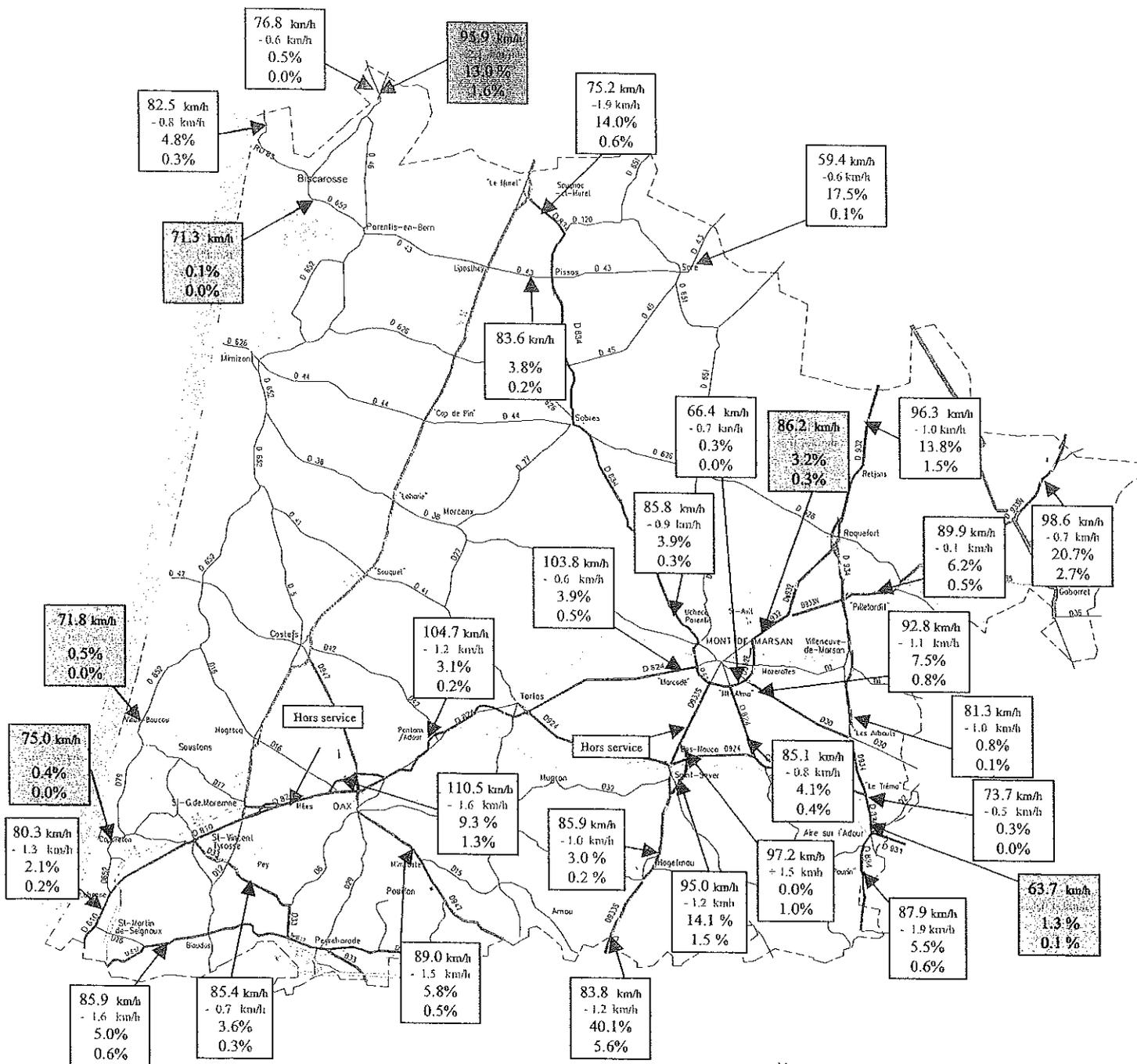
- Diffuser l'information sur le contrat Atout Route le plus largement possible ; jeunes en établissements scolaires, clubs sportifs et de loisirs, auto-écoles ; mais également élus (bulletins municipaux) , parents, sans oublier les entreprises.

- Prendre en compte la spécificité des conduites addictives par tranche d'âge. (jeunes, adultes , séniors).

- Les actions devront être adaptées aux différents publics de la manière la plus fine possible (alcool familial, alcool festif, monde du travail).
-
- Informer et responsabiliser les conducteurs.
-
- Susciter, promouvoir et encourager des actions de prévention lors des manifestations festives telles que l'organisation des points repos à l'occasion des fêtes locales , la fête en bus.
-
- Approfondir et dynamiser les contacts en direction des Elus et des comités des fêtes pour les impliquer systématiquement dans la politique départementale d'information et de prévention, notamment en encourageant la désignation d'élus correspondants sécurité routière.
-
- Trouver des relais efficaces dans le monde du travail, prendre contact avec les grandes entreprises du département, les organismes , .
-
- Créer une culture sécurité routière dans les entreprises, trouver des partenaires disposant d'une expertise et de possibilités de financement pouvant participer à l'animation du réseau sécurité routière dans les entreprises.
-
- Dans le cadre du plan départemental de contrôles routiers, en accord avec le procureur, poursuivre des actions de contrôle coordonnés.
-
- Construire des outils d'évaluation.

4.2 La vitesse

Vitesse sur le réseau principal en 2008



92.4 km/h
+ 2.4 km/h
5.9 %
0.5 %

Évolution supérieure à 0 km/h

87.6 km/h
- 0.6 km/h
5.9 %
0.5 %

Évolution entre 0 et -1 km/h

89.7 km/h
- 1.7 km/h
9.2 %
1.2 %

Évolution entre -1 et -2 km/h

93.6 km/h
- 13.0 %
1.0 %

Évolution supérieure à -2 km/h

LEGENDE

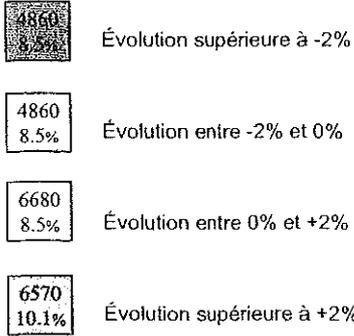
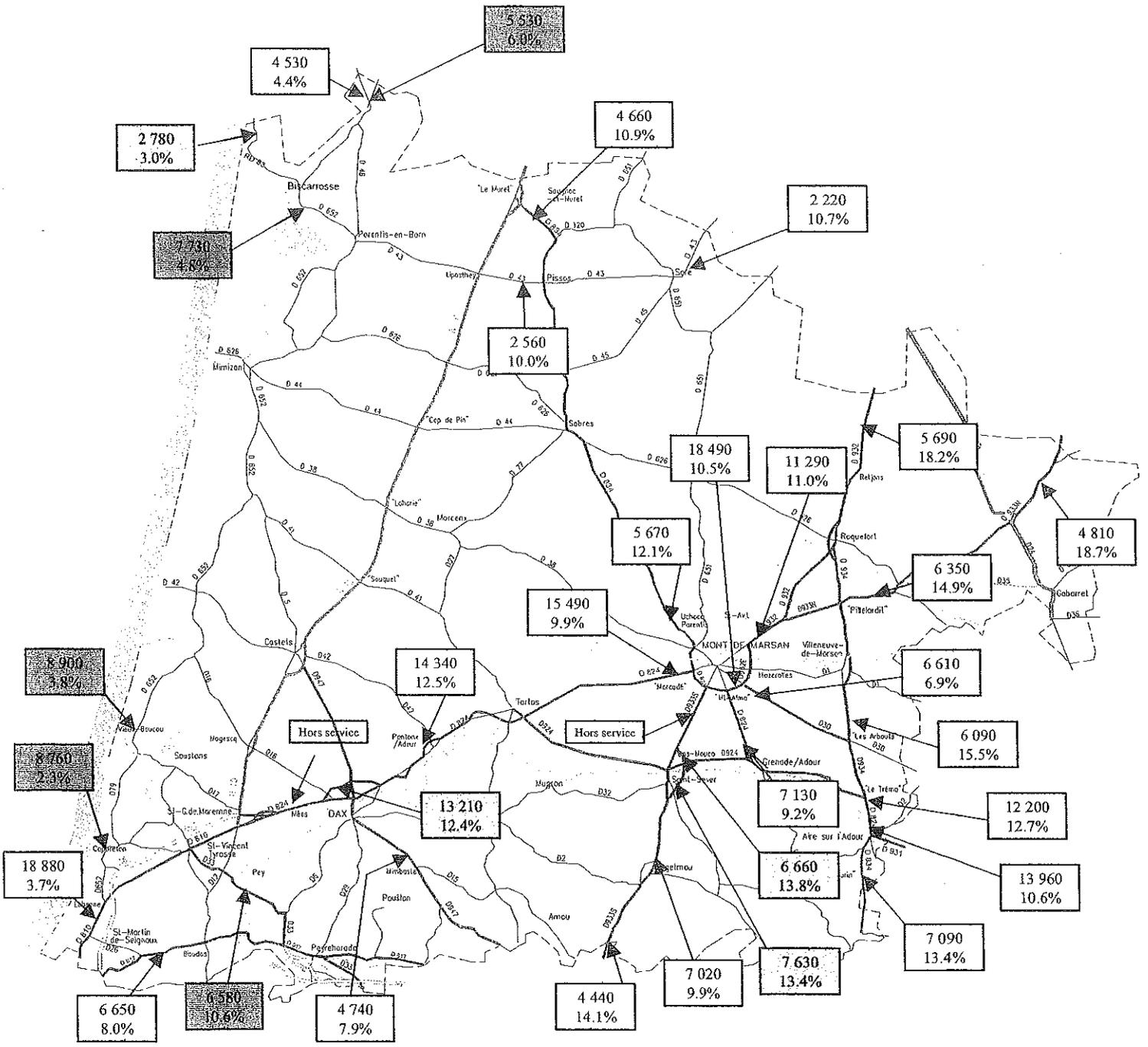
- Autoroute
- R.N.
- R.D. classés à grande circulation
- R.D.

98.9 km/h
- 1.2 km/h
21.3 %
3.4 %

Vitesse moyenne pratiquée en km/h
Différence des vitesses avec l'année précédente
% de véhicules à 20km/h au dessus de la vitesse autorisée
% de véhicules à 40km/h au dessus de la vitesse autorisée

Carte réalisée par le service Mobilité / Transports de la Direction de l'Aménagement du Conseil Général des Landes - Janvier 2009

Trafic sur le réseau principal en 2008



LEGENDE

- Autoroute
- R.N.
- R.D. classés à grande circulation
- R.D.
- Moyenne journalière du trafic VL+PL sur l'année
% de poids lourds

Carte réalisée par le service Mobilité / Transports de la Direction de l'Aménagement du Conseil Général des Landes Janvier 2009

EVOLUTION DES VITESSES ET DU TRAFIC EN 2008

RD à 2 x 2 voies (110 km/h)

RD 824 Marcadé	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	13830		10,4%	110,9	12,2%	1,8%
	2004	14570	5,4%	10,5%	110,0	11,2%	1,4%
	2005	14950	2,6%	11,5%	109,6	10,5%	1,1%
	2006	15090	0,9%	11,3%	109,3	10,8%	1,5%
	2007	15450	2,4%	9,9%	104,4	5,0%	0,6%
	2008	15490	0,3%	9,9%	103,8	3,9%	0,5%

RD 824 Mées	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	18760		9,0%	101,6	3,7%	0,3%
	2004	19670	4,9%	9,0%	100,4	2,7%	0,3%
	2005	20260	3,0%	11,2%	Problème station		
	2006	20600	1,7%	11,2%	100,1	2,4%	0,2%
	2007	20810	1,0%	8,5%	94,2	1,3%	0,1%
	2008	Station hors service en 2008					

RD 824 Pontonx	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	12680		11,7%	109,3	9,3%	0,7%
	2004	13160	3,8%	11,2%	107,2	6,5%	0,5%
	2005	13610	3,4%	11,3%	106,3	5,2%	0,4%
	2006	14038	3,1%	12,0%	106,9	5,3%	0,4%
	2007	14340	2,2%	12,2%	105,9	4,1%	0,3%
	2008	14340	0,0%	12,5%	104,7	3,1%	0,2%

RD 824 St Paul les Dax Poustagnacq	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2005	11620		9,1%	114,1	15,4%	2,5%
	2006	12470	7,3%	12,5%	113,1	14,3%	2,2%
	2007	12820	2,8%	12,5%	112,1	12,2%	1,8%
	2008	13210	3,0%	12,4%	110,5	9,3%	1,3%

RD 933 S ST SEVER Xaintrailles	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2007	5960		12,9%	95,7	15,1%	1,6%
	2008	6660	11,7%	13,8%	97,2	0,0%	1,0%

RD à 2 x 2 voies (90 km/h)

RD 933 S ST SEVER Soustras	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2007	7350		13,2%	96,2	17,2%	2,2%
	2008	7630	3,8%	13,4%	95,0	14,1%	1,5%

RD bidirectionnelles (90 km/h)

RD 810 Labenne	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	19300		3,2%	86,1	5,1%	0,5%
	2004	19500	1,0%	3,2%	83,4	3,5%	0,3%
	2005	19390	-0,6%	3,6%	82,0	2,7%	0,3%
	2006	19390	0,0%	3,7%	81,7	2,6%	0,3%
	2007	19240	-0,8%	3,7%	81,6	2,7%	0,3%
	2008	18880	-1,9%	3,7%	80,3	2,1%	0,2%

RD 817 Biaudos	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	6540		8,7%	91,4	11,1%	1,3%
	2004	6680	2,1%	8,5%	89,7	9,2%	1,2%
	2005	6560	-1,8%	8,3%	88,8	8,3%	1,0%
	2006	6620	0,9%	8,5%	88,2	7,4%	0,9%
	2007	6740	1,8%	8,3%	87,5	6,6%	0,8%
	2008	6650	-1,3%	8,0%	85,9	5,0%	0,6%

RD 824 Grenade	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	6660			6,9%	91,8	11,1%
2004	6590		-1,1%	6,5%	90,3	8,7%	0,8%
2005	6910		4,9%	6,6%	88,7	6,7%	0,6%
2006	6940		0,4%	6,6%	87,6	5,6%	0,5%
2007	7150		3,0%	8,1%	85,9	4,7%	0,4%
2008	7130		-0,3%	9,2%	85,1	4,1%	0,4%

RD 824 Aire sur l'Adour Le Trema	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	12810			12,1%	76,8	0,6%
2004	12670		-1,1%	12,2%	76,0	0,5%	0,0%
2005	12660		-0,1%	12,2%	75,2	0,4%	0,0%
2006	12430		-1,8%	12,2%	74,5	0,4%	0,0%
2007	12310		-1,0%	12,6%	74,2	0,3%	0,0%
2008	12200		-0,9%	12,7%	73,7	0,3%	0,0%

RD 824 Aire sur l'Adour Limitation 70Km/h	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2006	14080			10,5%	65,5	2,0%
2007	14080		0,0%	10,6%	63,6	1,5%	0,1%
2008	13960		-0,9%	10,6%	63,7	1,3%	0,1%

RD 834 Aire sur l'Adour Pourin	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	7200			12,5%	95,2	15,7%
2004	7200		0,0%	12,7%	93,0	11,4%	1,3%
2005	7220		0,3%	12,8%	91,5	9,5%	1,1%
2006	7040		-2,5%	12,3%	90,9	8,1%	0,9%
2007	7050		0,1%	12,8%	89,8	7,0%	0,8%
2008	7090		0,6%	13,4%	87,9	5,5%	0,6%

RD 834 Saugnac et Muret Limitation 70 Km/h	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	4300			11,7%	80,6	29,6%
2004	4490		4,4%	11,8%	78,7	22,6%	1,3%
2005	4640		3,3%	12,5%	77,8	20,5%	1,2%
2006	4620		-0,4%	12,9%	77,5	19,6%	1,2%
2007	4690		1,5%	12,9%	77,1	18,1%	1,0%
2008	4660		-0,6%	10,9%	75,2	14,0%	0,6%

RD 834 Uchacq et Parentis	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	5450			9,9%	92,4	10,0%
2004	5670		4,0%	10,9%	89,9	7,0%	0,6%
2005	5780		1,9%	11,6%	89,0	5,7%	0,5%
2006	5700		-1,4%	11,3%	87,9	5,2%	0,5%
2007	5780		1,4%	11,8%	86,7	4,8%	0,4%
2008	5670		-1,9%	12,1%	85,8	3,9%	0,3%

RD 932 Retjons	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	5890			16,6%	102,0	30,2%
2004	5910		0,3%	16,9%	99,9	22,5%	2,7%
2005	5910		0,0%	16,8%	98,7	19,3%	2,2%
2006	5800		-1,9%	16,8%	97,9	17,4%	1,9%
2007	5710		-1,6%	17,5%	97,3	15,9%	1,7%
2008	5690		-0,4%	18,2%	96,3	13,8%	1,5%

RD 932 St Avit	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	10800			11,0%	89,4	6,5%
2004	11070		2,5%	11,0%	88,1	5,1%	0,5%
2005	11190		1,1%	11,1%	87,1	4,1%	0,4%
2006	11160		-0,3%	10,9%	86,7	3,7%	0,3%
2007	11340		1,6%	11,0%	85,5	3,3%	0,3%
2008	11290		-0,4%	11,0%	86,2	3,2%	0,3%

RD 932 E Mont de Marsan Rocade	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	17180			10,4%	70,7	0,5%
2004	17630		2,6%	10,5%	69,5	0,4%	0,0%
2005	17850		1,2%	10,4%	69,0	0,4%	0,0%
2006	18080		1,3%	10,4%	68,6	0,3%	0,0%
2007	18360		1,5%	10,6%	67,1	0,3%	0,0%
2008	18490		0,7%	10,5%	66,4	0,3%	0,0%

RD 933 N Lubbon	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2005	5000			10,2%	99,9	25,1%
2006	4950		-1,0%	18,2%	99,5	24,5%	3,5%
2007	4910		-0,8%	18,5%	99,3	23,6%	3,3%
2008	4810		-2,0%	18,7%	98,6	20,7%	2,7%

RD 933 N Pillelardit	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	6380			16,2%	93,7	12,6%
2004	6460		1,3%	16,1%	92,4	10,2%	0,9%
2005	6390		-1,1%	16,2%	90,4	7,8%	0,6%
2006	6390		0,0%	15,6%	89,7	6,6%	0,5%
2007	6400		0,2%	15,8%	90,0	6,6%	0,5%
2008	6350		-0,8%	14,9%	89,9	6,2%	0,5%

RD 933 S Haut Mauco	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	9280			9,9%	82,2	1,3%
2004	9570		3,1%	9,8%	81,0	1,1%	0,0%
2005	9940		3,9%	9,9%	79,1	0,8%	0,0%
2006	9920		-0,2%	10,1%	78,7	0,7%	0,0%
2007	9960		0,4%	9,7%	78,9	0,7%	0,0%
2008	Station hors service en 2008 (mise à 2x2 voies RD 933 S)						

RD 933 S Hagetmau	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	6470			9,4%	89,9	7,7%
2004	6700		3,6%	9,7%	89,2	6,6%	0,5%
2005	6810		1,6%	9,9%	88,0	5,4%	0,4%
2006	6820		0,1%	10,1%	87,9	5,0%	0,3%
2007	7030		3,1%	9,8%	86,9	3,9%	0,3%
2008	7020		-0,1%	9,9%	85,9	3,0%	0,2%

RD 933 S Castaignos Limitation à 70 Km/h	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2005	4380			13,6%	88,1	10,4%
2006	4360		-0,5%	13,8%	86,2	47,5%	8,5%
2007	4410		1,1%	14,0%	85,0	43,7%	6,9%
2008	4440		0,7%	14,1%	83,8	40,1%	5,6%

RD 934 St Gein Les Arbouts	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	6460			14,6%	92,8	9,5%
2004	6450		-0,2%	14,7%	91,4	7,1%	0,6%
2005	6390		-0,9%	14,9%	86,4	4,1%	0,3%
2006	6220		-2,7%	14,9%	81,4	1,3%	0,1%
2007	6150		-1,1%	15,2%	82,3	1,0%	0,0%
2008	6090		-1,0%	15,5%	81,3	0,8%	0,0%

RD 947 Mimbaste	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	4890		8,6%	96,3	17,4%	2,1%
	2004	4860	-0,6%	8,5%	93,6	13,0%	1,6%
	2005	4910	1,0%	8,1%	92,2	10,5%	1,1%
	2006	4850	-1,2%	7,7%	91,8	9,7%	0,9%
	2007	4830	-0,4%	7,8%	90,5	7,9%	0,8%
	2008	4740	-1,9%	7,9%	89,0	5,8%	0,5%

RD 652 Capbreton	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	9290		1,9%	75,9	0,6%	0,0%
	2004	9420	1,4%	2,0%	Problème station		
	2005	9340	-0,8%	2,2%	74,7	0,6%	0,0%
	2006	9160	-1,9%	2,3%	71,7	0,3%	0,0%
	2007	9060	-1,1%	2,2%	71,3	0,2%	0,0%
	2008	8760	-3,3%	2,3%	75,0	0,4%	0,0%

RD 652 Parentis en Born	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2006	8140		4,7%	79,7	3,0%	0,3%
	2007	7950	-2,3%	4,7%	71,2	0,1%	0,0%
	2008	7730	-2,8%	4,8%	71,3	0,1%	0,0%

RD 652 Sanguinet Langeot	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2006	4550		4,3%	78,1	0,7%	0,0%
	2007	4590	0,9%	4,5%	77,4	0,6%	0,0%
	2008	4530	-1,3%	4,4%	76,8	0,5%	0,0%

RD 652 Vieux Boucau	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	8920		3,1%	75,8	0,9%	0,1%
	2004	9170	2,8%	3,2%	74,0	0,8%	0,1%
	2005	9200	0,3%	3,3%	73,8	0,8%	0,1%
	2006	9280	0,9%	3,5%	72,9	0,7%	0,0%
	2007	9270	-0,1%	3,9%	70,7	0,5%	0,0%
	2008	8900	-4,0%	3,8%	71,8	0,5%	0,0%

RD 83 Biscarrosse Pilat	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2006	2880		3,0%	84,0	6,1%	0,5%
	2007	2700	-6,3%	2,9%	83,3	5,9%	0,5%
	2008	2780	3,0%	3,0%	82,5	4,8%	0,3%

RD 46 Sanguinet	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2006	5970		6,1%	98,9	19,8%	2,8%
	2007	5670	-5,0%	6,0%	98,0	17,6%	2,4%
	2008	5530	-2,5%	6,0%	95,9	13,0%	1,6%

RD 43 Liposthey	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h	
	2003	2720		10,8%	88,8	10,5%	0,6%	
	2004	2870	5,5%	10,6%	85,4	7,6%	0,4%	
	2005	2890	0,7%	11,0%	84,0	5,5%	0,3%	
	2006	2870	-0,7%	10,4%	83,7	4,4%	0,2%	
	2007	Problème technique						
	2008	2560		10,0%	83,6	3,8%	0,2%	

RD 43 Sore Limitation à 50 Km/h	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2006	2220		10,7%	60,8	20,8%	0,2%
	2007	2210	-0,5%	10,9%	60,0	19,5%	0,1%
	2008	2220	0,5%	10,7%	59,4	17,5%	0,1%

RD 33 Pey	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	6340			9,9%	88,2	6,8%
2004	6570	3,6%	10,1%	87,6	5,9%	0,5%	
2005	6680	1,7%	10,0%	86,8	5,4%	0,5%	
2006	6830	2,2%	9,9%	86,2	4,7%	0,4%	
2007	6820	-0,1%	10,3%	86,1	4,3%	0,3%	
2008	6580	-3,5%	10,6%	85,4	3,6%	0,3%	

RD 30 Mazerolles	Année	TMJA	Evolution	% PL	V moy	%>20km/h	%>40km/h
	2003	6500			5,3%	100,4	21,4%
2004	6690	2,9%	5,4%	99,2	17,8%	2,2%	
2005	6700	0,1%	5,6%	97,2	13,5%	1,6%	
2006	6680	-0,3%	6,2%	96,0	11,5%	1,3%	
2007	6680	0,0%	6,6%	93,9	8,8%	1,0%	
2008	6610	-1,0%	6,9%	92,8	7,5%	0,8%	

LA VITESSE : LES RADARS AUTOMATIQUES

Le nombre de radars automatiques fixes installés dans le département des Landes est de 11 unités à ce jour, 3 seront mis en service en 2009, 1 est en attente de convention avec le gestionnaire

Le nombre d'infractions relevées par les radars automatiques est en constante augmentation de 2003 à 2007, résultat proportionnel au nombre croissant de radars installés depuis 2003.

Cependant entre 2007 et 2008 (car année comparable), le nombre de radars étant identique, il est constaté une baisse du nombre d'infractions de 29 %.

Les 3 radars couplés de la RN 10 2X2 voies (soit 6 radars) représentent à eux seuls 97% des infractions relevées dans le département pour les années 2006-2007-2008.

Concernant les dépassements de grande vitesse (> à 50km/h), leur nombre reste stable autour de 0,30 % du nombre total d'infractions avec le maximum atteint pour 2008 (0,40 %).

A noter également, la part croissante des infractions adressées à des véhicules étrangers à la France pour culminer à 58 % en 2008.

4-3 les jeunes

ENJEU VITESSE :

Propositions d'orientations d'actions.

-Sensibiliser les différents partenaires (collectivités locales, services de l'Etat...) sur la nécessité de traiter les entrées d'agglomérations par des aménagements spécifiques, permettant une meilleure prise de conscience de la part des usagers qu'ils pénètrent dans une zone à vitesse limitée :

- Pré-signalisation d'entrée en agglomération
- Panneaux lumineux s'allumant à l'arrivée d'un véhicule en excès de vitesse
- Aménagements paysagers.

D'une manière générale développer les signalisations permettant de rappeler à l'automobiliste le respect des limitations de vitesse.

- En accord avec les Procureurs de la République, renforcer et organiser les contrôles sur les axes où les vitesses les plus élevées sont habituellement observées , associés à une information et à une sensibilisation .
-
- favoriser les stages alternatifs aux poursuites et les peines complémentaires (ex : travaux d'intérêt général),

ENJEU JEUNES

15 – 24 ans

DDEA des Landes
Service Risques et Sécurité
Bureau Sécurité Routière et Transports

22/01/09

Rappels

La base "accidents 2002-2006" concerne 2442 accidents

L'enjeu "jeunes" a été examiné en distinguant les tranches d'âge suivantes :

- les 15 - 17 ans soit 418 victimes (8.9%)
- les 18 - 24 ans soit 1240 victimes (20.5 %)

	0-14 ans	15-24	25-44	45-64	65 et+
% de victimes	7	29	33	19	12
% de population	17	10	26	26	21

Globalement, au vu des tableaux suivants il ressort une problématique "conducteur" à l'exception de la tranche d'âge 17 ans, mais celle-ci trouve son explication dans le phénomène constaté sur les tableaux des 18-24 ans.

Sur ces tableaux en effet, il apparaît que les passagers de 18 à 22 ans sont victimes dans 77% des cas d'un accident dans lequel le conducteur impliqué a entre 18 et 24 ans.

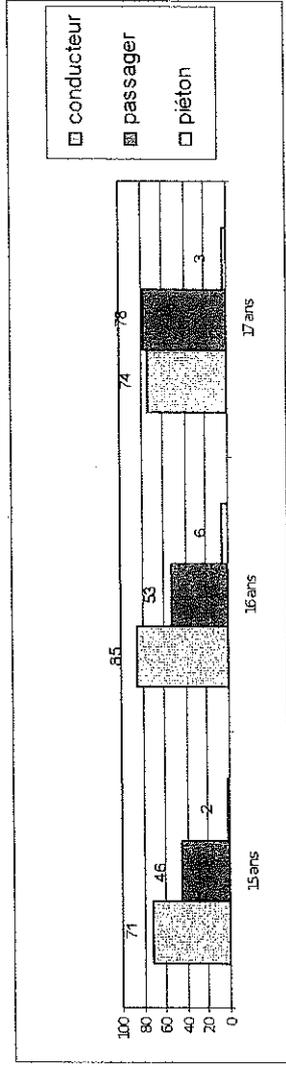
Ce risque passe à 50 et 54 % pour les 23 -24 ans.

Ainsi, les jeunes conducteurs circulent fréquemment avec 1 ou plusieurs passagers d'âge équivalent au leur.

L'étude suivante a donc porté sur la catégorie "jeunes conducteurs" .

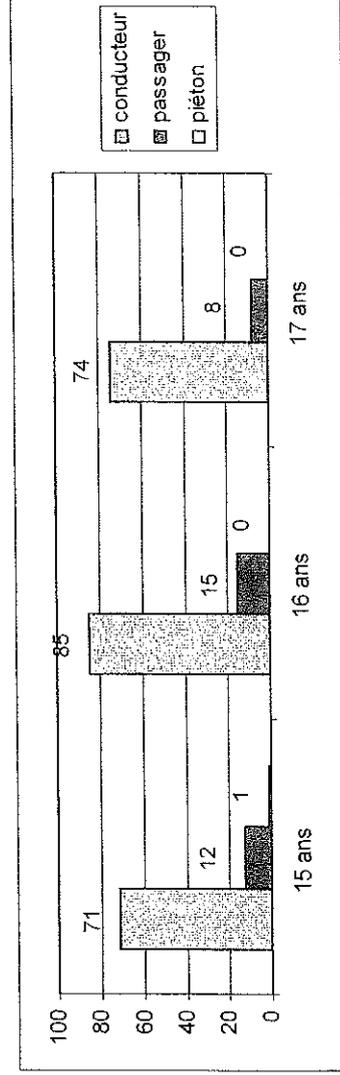
Les 15-17 ans soit 8.9 % des victimes

Les victimes 15 -17 ans dans l'ensemble des accidents



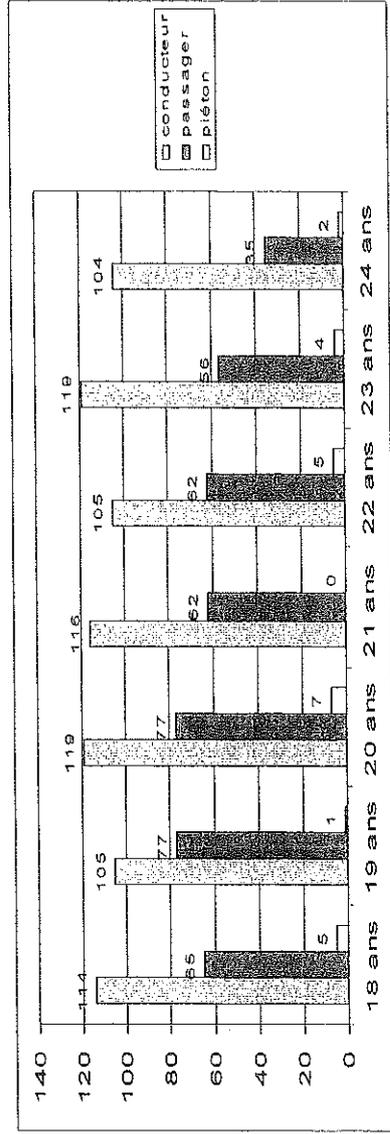
Sur les 78 victimes passagers de 17 ans, 43 l'ont été dans un accident où le conducteur a entre 18 et 24 ans

Les victimes 15 -17 ans dans les accidents avec un usager conducteur entre 15-17 ans

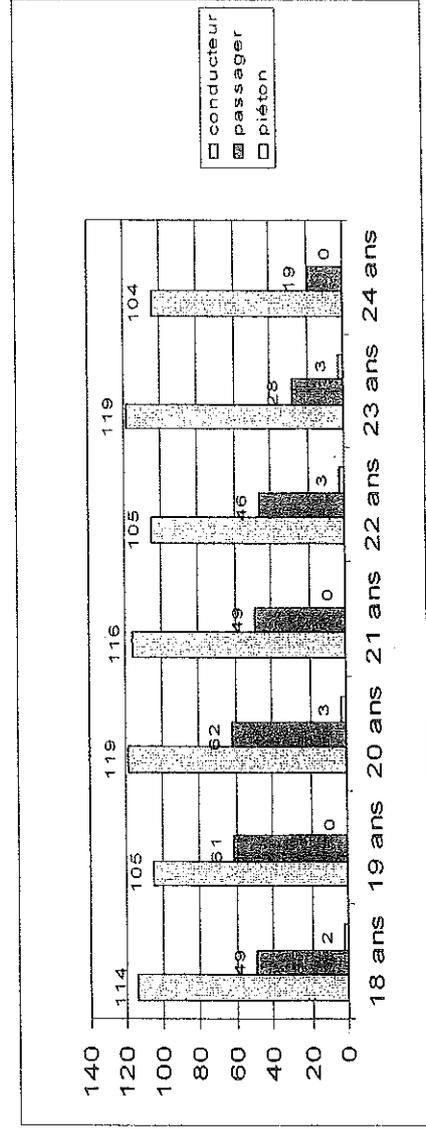


Les 18-24 ans soit 20,5 % des victimes

Les victimes 18 -24 ans dans l'ensemble des accidents



Les victimes 18 -24 ans dans les accidents avec un usager conducteur entre 18-24 ans



Les jeunes 15 – 17 ans

Entre 2002 et 2006, 222 accidents (9%) comportant un usager conducteur de 15-17 ans ont causé :

- 3 tués
- 103 Blessés Hospitalisés
- 185 Blessés Non Hospitalisés

Parmi la totalité des victimes :

- 2 tués 15-17 ans (1 conducteur cyclo et 1 conducteur moto)
- 83 Blessés Hospitalisés 15-17 ans
- 148 Blessés Non Hospitalisés 15-17 ans

Dans ces accidents on recense 10 usagers VL de moins de 18 ans :
3 auto-écoles, 2 conduite sans permis, 5 conduite accompagnée

L'Alcoolémie des 15-17 ans dans les accidents

4 usagers conducteurs dépassent le taux légal d'alcoolémie (3 cyclos, 1 scooter)

Les 15-17 ans et le non-port de l'Équipement de sécurité (casque, ceinture)

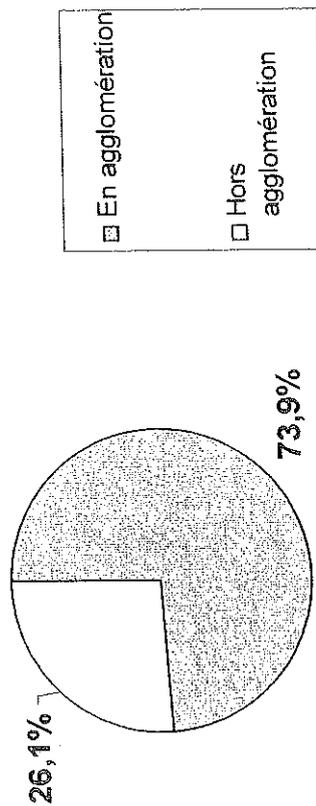
4 usagers conducteurs (1 usager VL, 3 usagers cyclos) n'utilisent pas l'Équipement de sécurité occasionnant 2 BH et 3 BNH

Les 15-17 ans Piétons : 11 usagers 15-17 ans piétons concernés. (1 tué, 4 BH et 6 BNH)

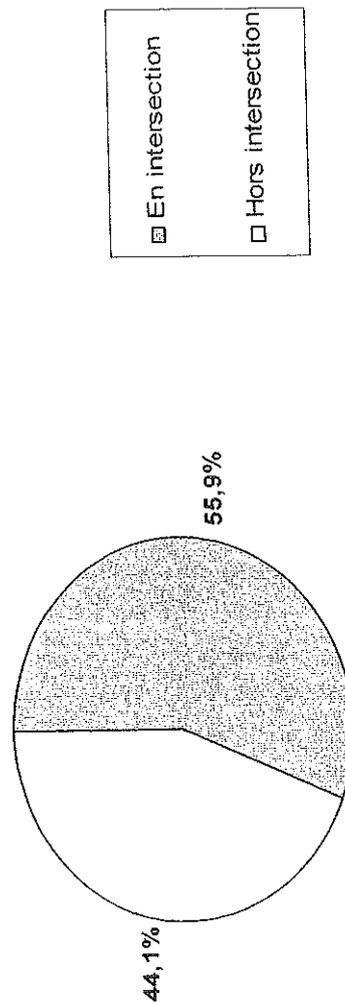
22/01/09

Où ont lieu les accidents impliquant un jeune conducteur de 15 - 17 ans ?

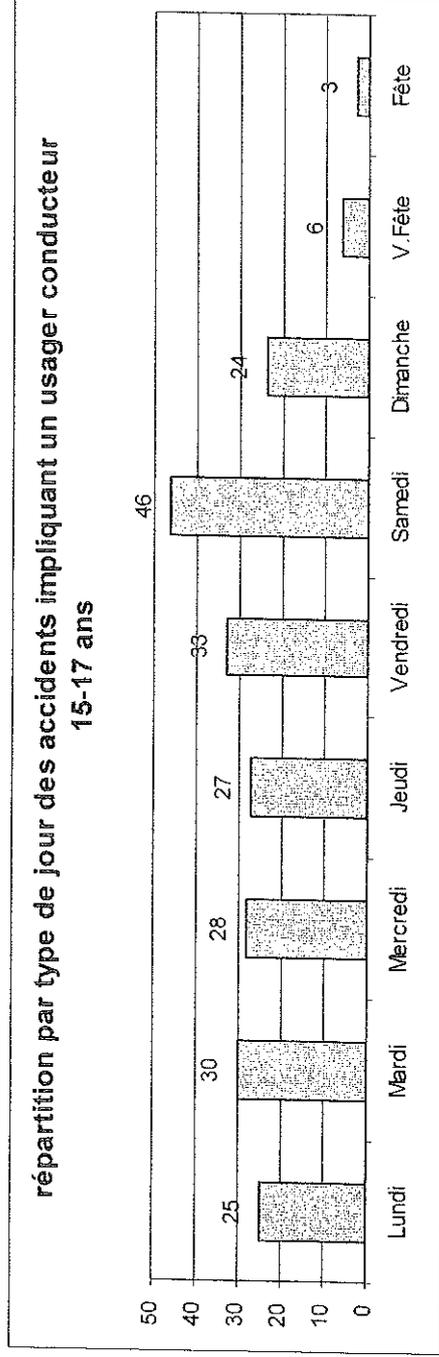
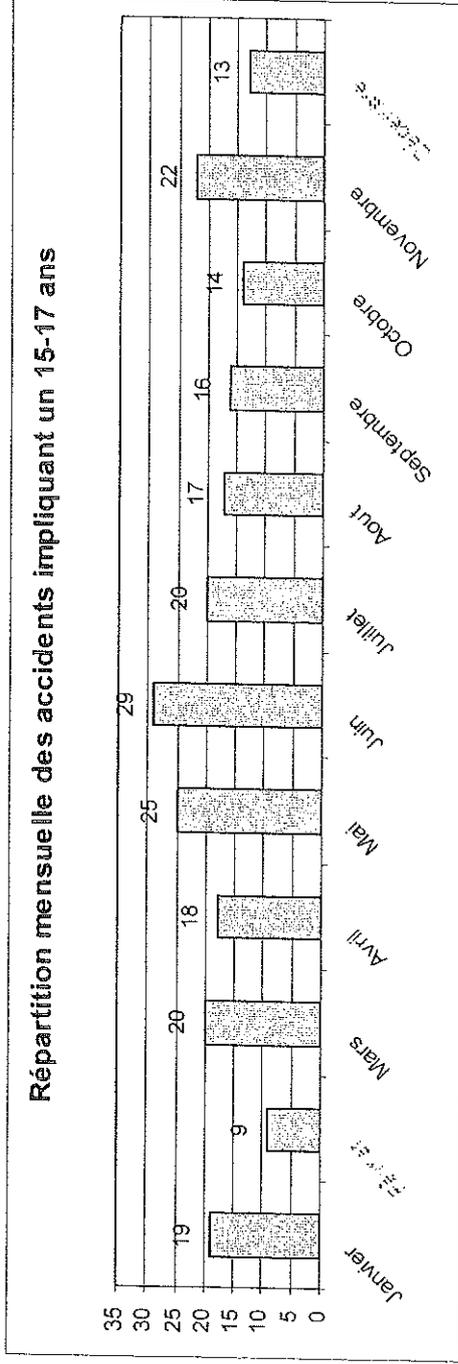
Répartition géographique des accidents avec un usager 15-17 ans entre 2002 et 2006



Répartition géographique des accidents avec un usager 15-17 ans entre 2002 et 2006



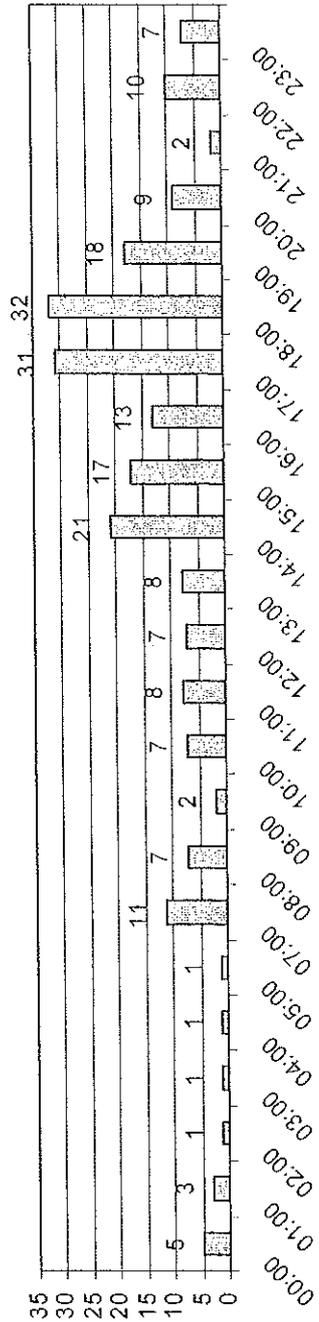
Quand ont lieu les accidents impliquant un jeune conducteur de 15 - 17 ans ?



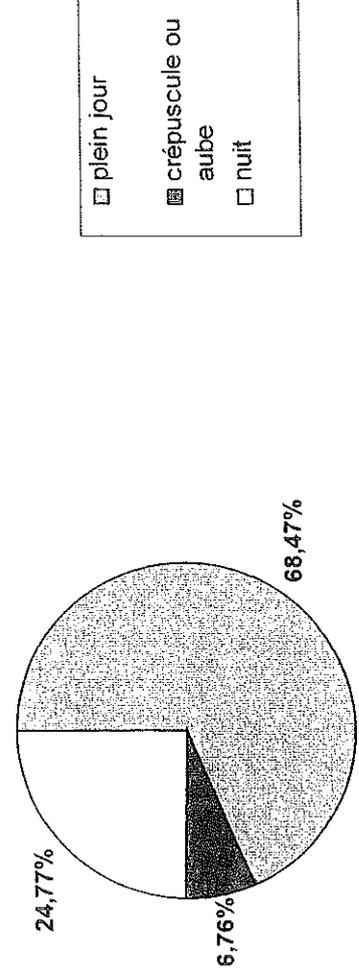
22/01/09

Quand ont lieu les accidents impliquant un jeune conducteur de 15 - 17 ans ? (suite)

Répartition horaire des accidents impliquant un usager conducteur 15-17 ans

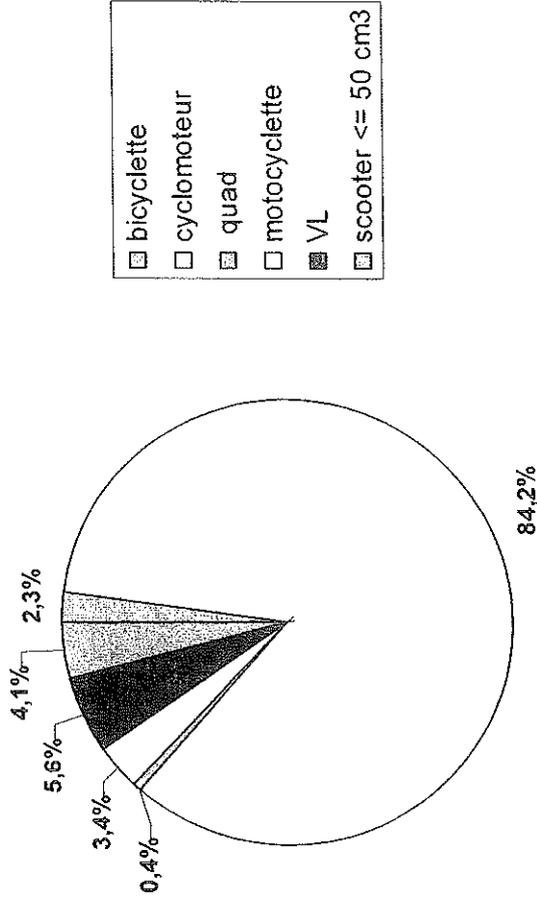


Répartition temporelle des accidents avec un usager conducteur 15-17 ans entre 2002 et 2006

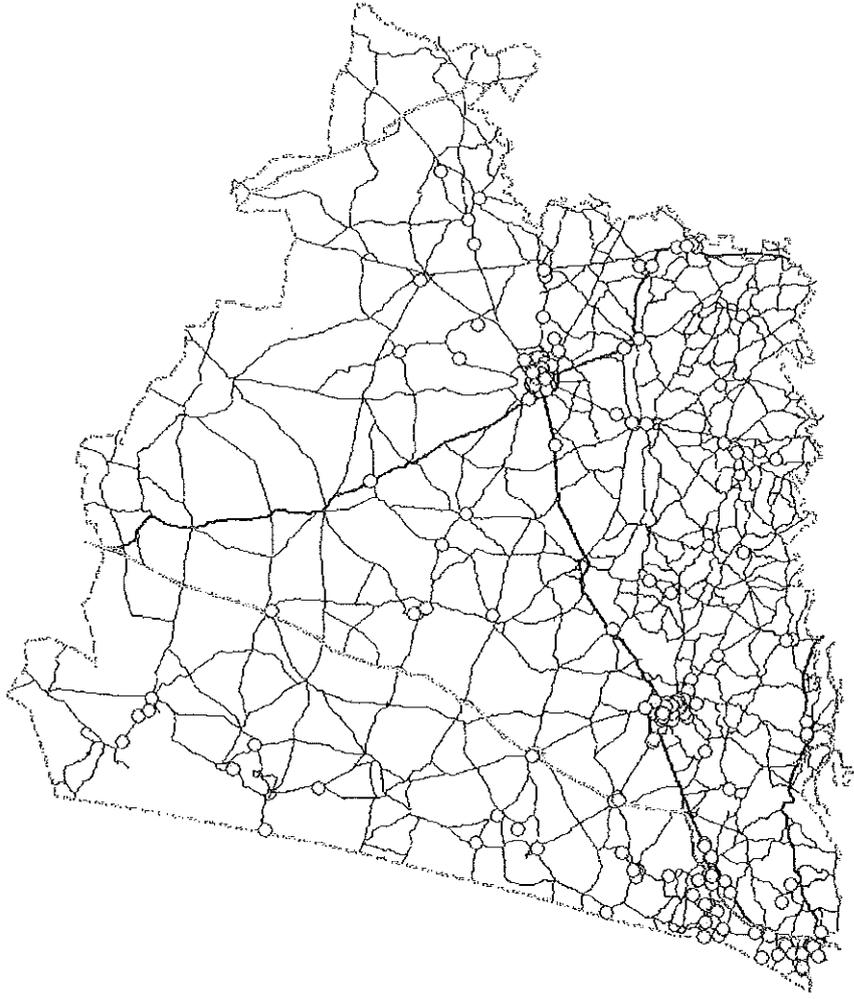


Quels sont les types de conflits lors des accidents impliquant un jeune de 15-17 ans ?

Répartition du nombre d'usagers conducteurs 15-17 ans par type de véhicules impliqués



Carte des accidents impliquant un usager
conducuteur de 15-17 ans dans Landes entre 2002 et 2006



22/01/09

Conclusion jeunes 15-17 ans

Les jeunes 15-17 ans victimes d'un accident sont pour 55 % conducteur du véhicule. (cyclomoteur dans 84 % des cas) .

Dans 74 % des accidents avec un conducteur de 15 à 17 ans , l'accident a lieu en agglomération plutôt en semaine entre 14h -15h mais surtout entre 17 h et 19h ce qui semble correspondre à la sortie des établissements scolaires. On trouve également un nombre d'accidents élevé le samedi (correspondant à des trajets d'après-midi 14h -20 h).

Les jeunes 18 – 24 ans

Entre 2002 et 2006, 728 accidents (29,8%) comportant un usager 18-24 ans conducteur ont causé

- 80 tués
- 372 Blessés Hospitalisés
- 756 Blessés Non Hospitalisés

Parmi la totalité des victimes :

- 51 tués (2 piétons, 2 cyclos, 7 motos, 38 VL, 2 PL)
- 220 Blessés Hospitalisés (3 piétons, 3 vélos, 41 cyclos, 34 motos, 137VL, 1PL, 1 Autre)
- 409 Blessés Non Hospitalisés (6 piétons, 4 vélos, 53 cyclos, 30 motos, 312VL, 1 PL, 3 Autre)

de la tranche d'âge 18-24 ans.

Les usagers conducteurs de 18 à 24 ans représentent 19,51 % de tous les conducteurs impliqués dans un accident

L'Alcoolémie des 18-24 ans conducteurs

98 usagers conducteurs dépassent le taux légal d'alcoolémie
les usagers conducteurs de 18 à 24 ans avec alcoolémie représentent 22% de tous les conducteurs avec alcoolémie impliqués dans un accident



Les jeunes 18 – 24 ans (suite)

Les 18-24 ans et le non-port de l'équipement de sécurité
30 usagers conducteurs n'utilisent pas l'équipement de sécurité (casque, ceinture) soit 22 usagers VL, 3 usagers cyclos, 3 usagers motos, 1 bicyclette et 1 quad
Le non-port de l'équipement de sécurité est identifié pour 6 tués
3 usagers avec alcoolémie ne portaient pas la ceinture de sécurité.

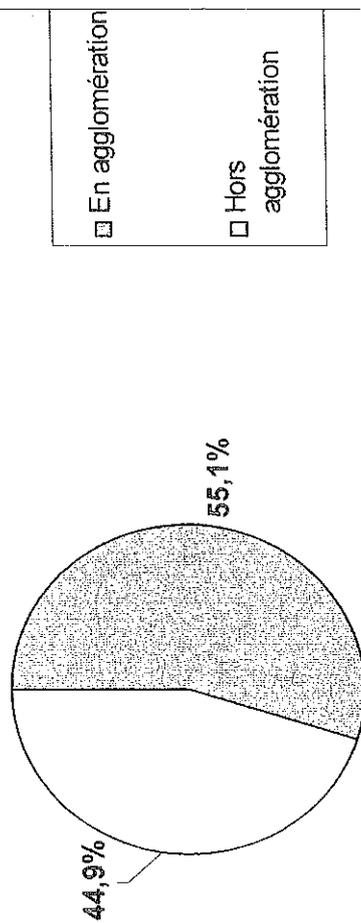
Les 18-24 ans Piétons
24 victimes piétons entre 18-24 ans ont été recensées (2 tués, 10 BH et 1 BNH) dont 10 dans un accident où le conducteur a également entre 18 et 24 ans.

22/01/09

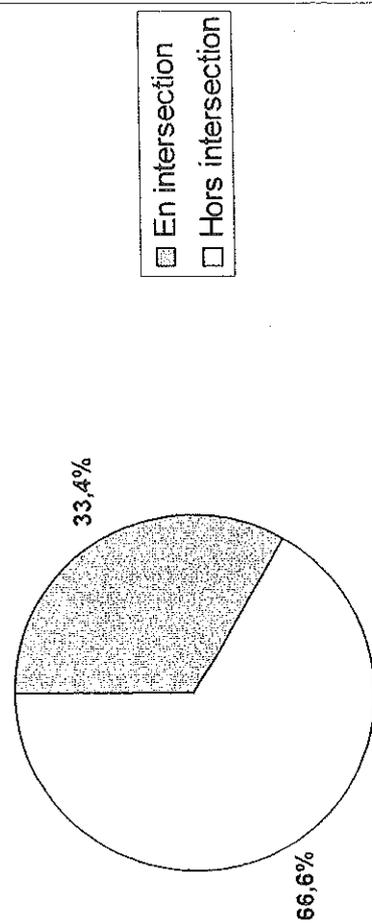


Où ont lieu les accidents impliquant un jeune conducteur de 18 - 24 ans ?

Répartition géographique des accidents avec un usager 18-24 ans entre 2002 et 2006

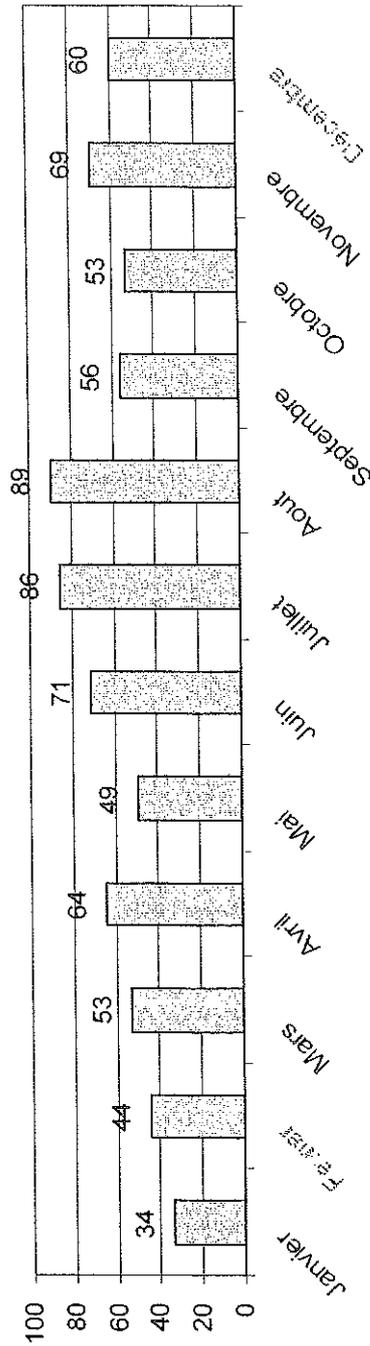


Répartition géographique des accidents avec un usager 18-24 ans entre 2002 et 2006

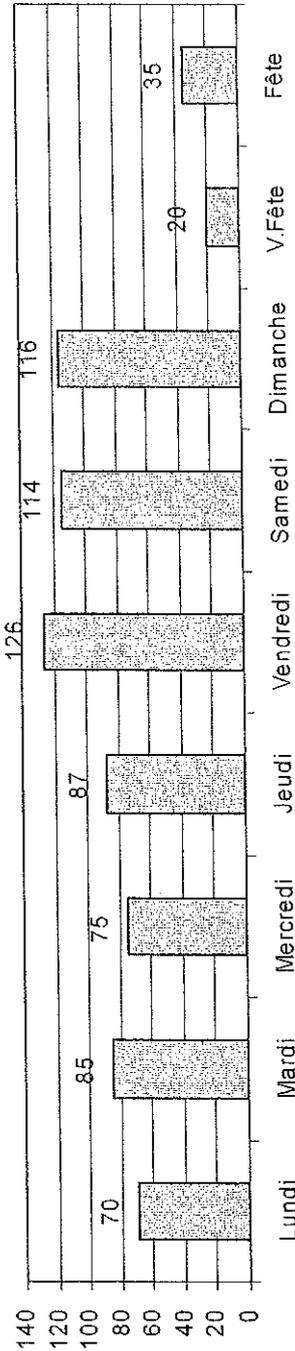


Quand ont lieu les accidents impliquant un jeune conducteur de 18 - 24 ans ?

Répartition mensuelle des accidents impliquant un 18-24 ans

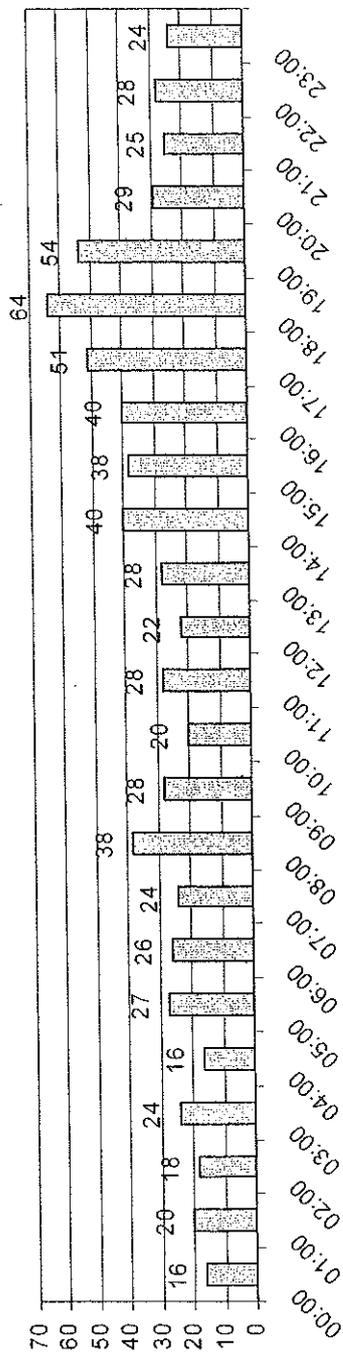


répartition par type de jour des accidents impliquant un usager conducteur 18-24 ans

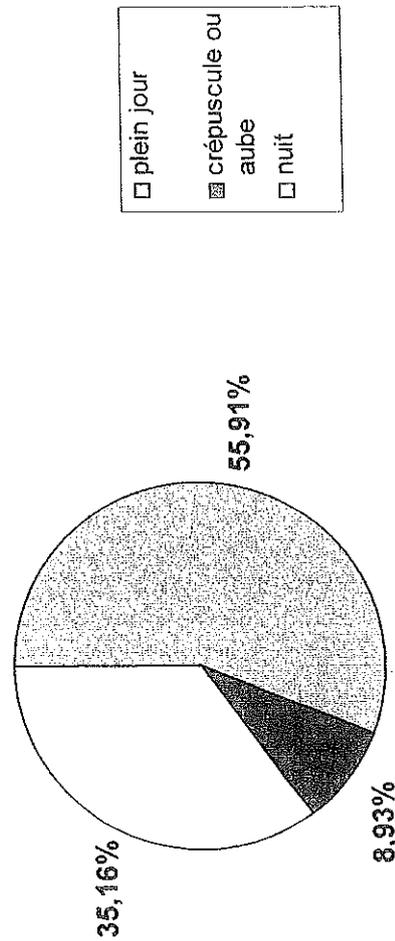


Quand ont lieu les accidents impliquant un jeune conducteur de 18 - 24 ans ? (suite)

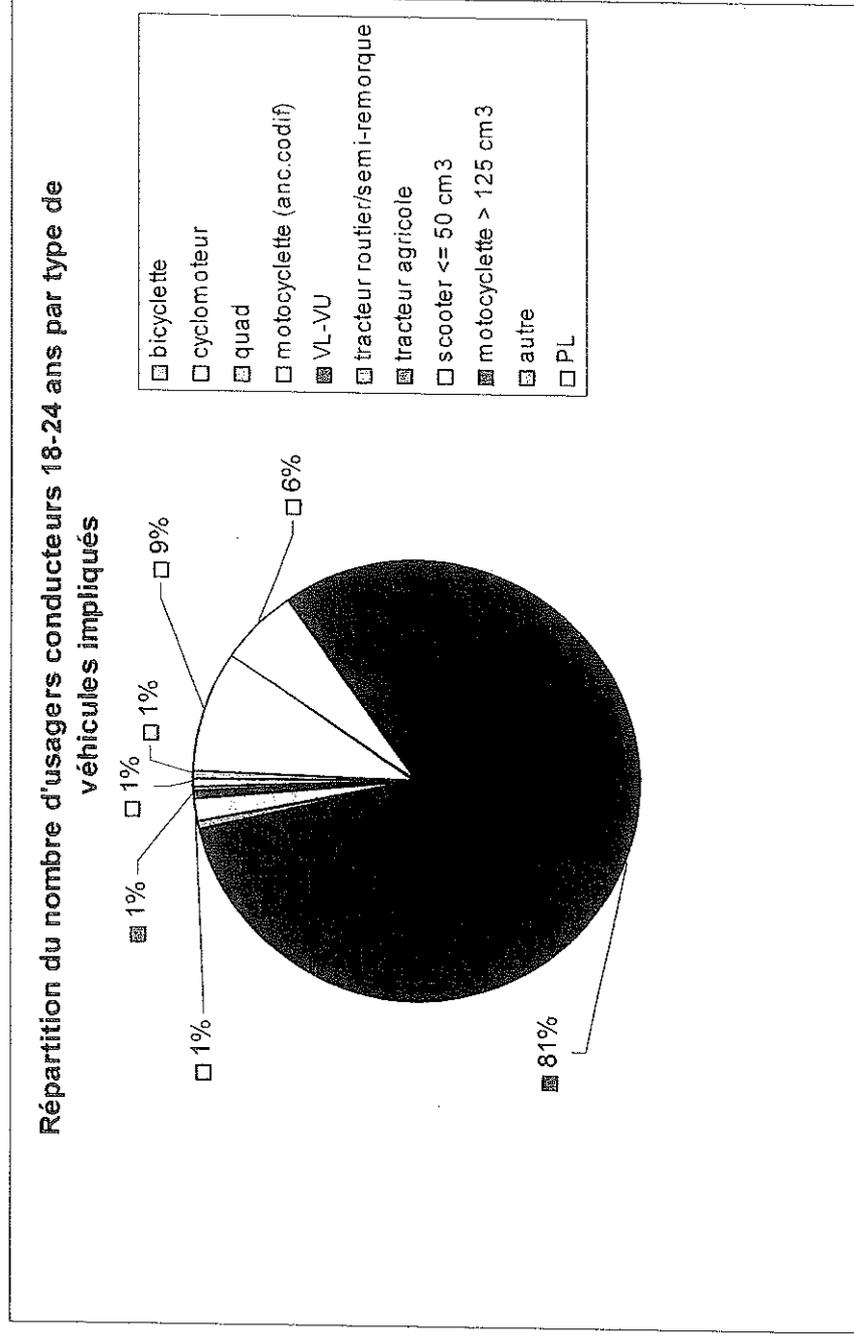
Répartition horaire des accidents impliquant un usager conducteur 18-24 ans



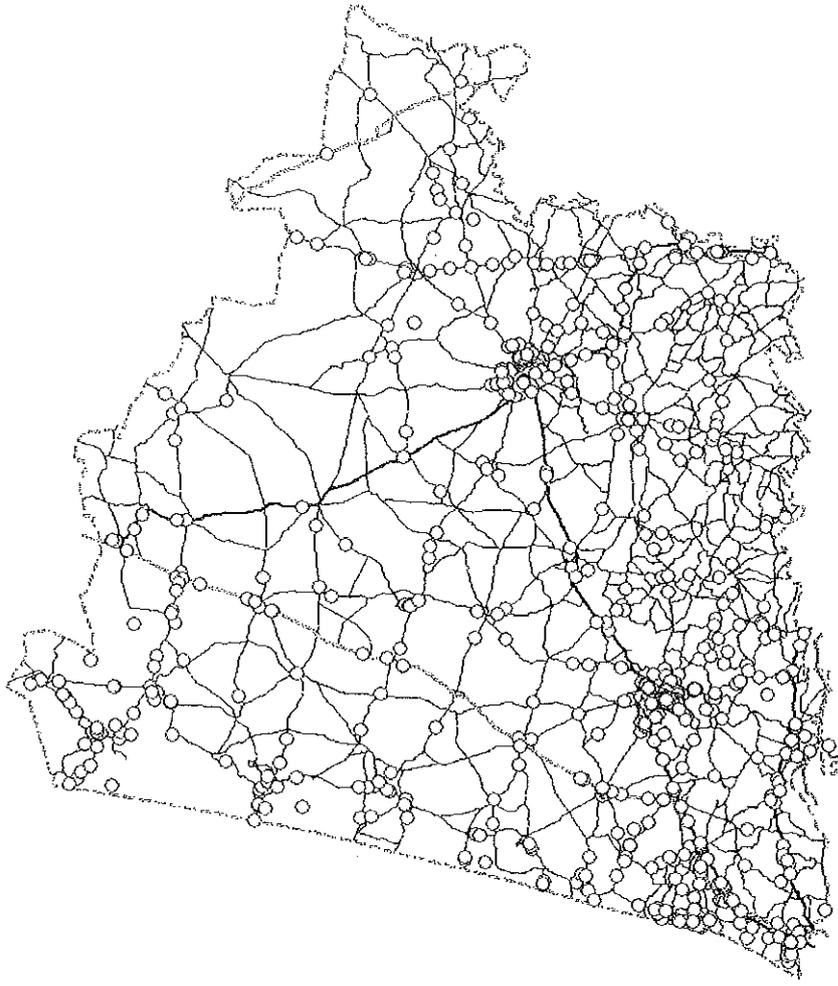
Répartition temporelle des accidents avec un usager conducteur 18-24 ans entre 2002 et 2006



Quels sont les types de conflits lors des accidents impliquant un jeune de 18-24 ans ?



Carte des accidents impliquant un usager
conducuteur de 16-24 ans dans Lanciers entre 2002 et 2005



Conclusion jeunes 18- 24 ans

Les jeunes 18-24 ans victimes d'un accident sont pour 63 % conducteur du véhicule. (VL dans 81 % des cas) . Concernant les victimes passagers de 18 -22 ans, dans 77% des accidents le conducteur a entre 18 et 24 ans. Les jeunes circulent donc fréquemment a plusieurs dans un même véhicule.

La présence d'alcoolémie est importante chez les 18-24 ans puisque sur l'ensemble des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal, cette tranche d'âge représente 22%.

Les vendredis samedis et dimanches sont particulièrement concernés par les accidents des 18-24 ans ainsi que la période estivale. Toutes les tranches horaires sont représentées de façon assez homogène par les accidents avec un léger pic pour la plage horaire 17 h- 19h.

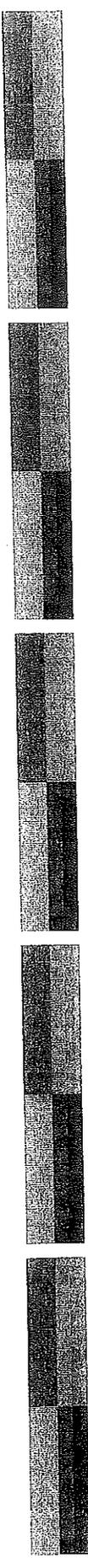
22/01/09

ENJEU JEUNES :

Propositions d'orientations d'actions

- Renforcer les actions ciblées vers les Jeunes en prenant en compte la spécificité des comportements liés à leur groupe d'origine.
- Poursuivre et renforcer la communication sur ATOUT ROUTE avec les partenaires. (démarche visant à inviter les jeunes à s'engager par le biais d'une signature de contrat à ne pas consommer d'alcool ni de drogue et à respecter une hygiène de sommeil lorsqu'ils prennent le volant en échange d'avantages en nature auprès de partenaires privés).
- En lien avec la justice , augmenter le nombre de stages mineurs et les opérations alternatives à la sanction
- Conforter le partenariat avec l'éducation nationale. Structurer les actions dans les établissements scolaires en renforçant le rôle de coordination de l'inspection d'académie.
 - Promotion de l'A.A.C. Poursuite et renforcement du partenariat avec les autos écoles.
 - Dynamiser le relais avec les clubs sportifs en appliquant les chartes signées par les comités départementaux.
- Etablir un partenariat avec les Discothèques.
- Renforcer la promotion des opérations LABEL VIE par les jeunes acteurs de la sécurité routière.

4.4 les deux roues motorisées



ENJEU

Les 2 roues motorisés

DDEA des Landes
Service Risques et Sécurité
Bureau Sécurité Routière et Transports

22/01/09

Rappels

La base "accidents 2002-2006" concerne 2442 accidents

Entre 2002 et 2006, 679 accidents (27,8%) comportant un 2RM ont occasionné
47 tués

25,3 % des victimes
graves

332 Blessés Hospitalisés

450 Blessés Non Hospitalisés

Parmi la totalité des victimes :

47 tués en 2 Roues Motorisés

316 Blessés en 2 Roues Motorisés

408 Blessés en 2 Roues Motorisés

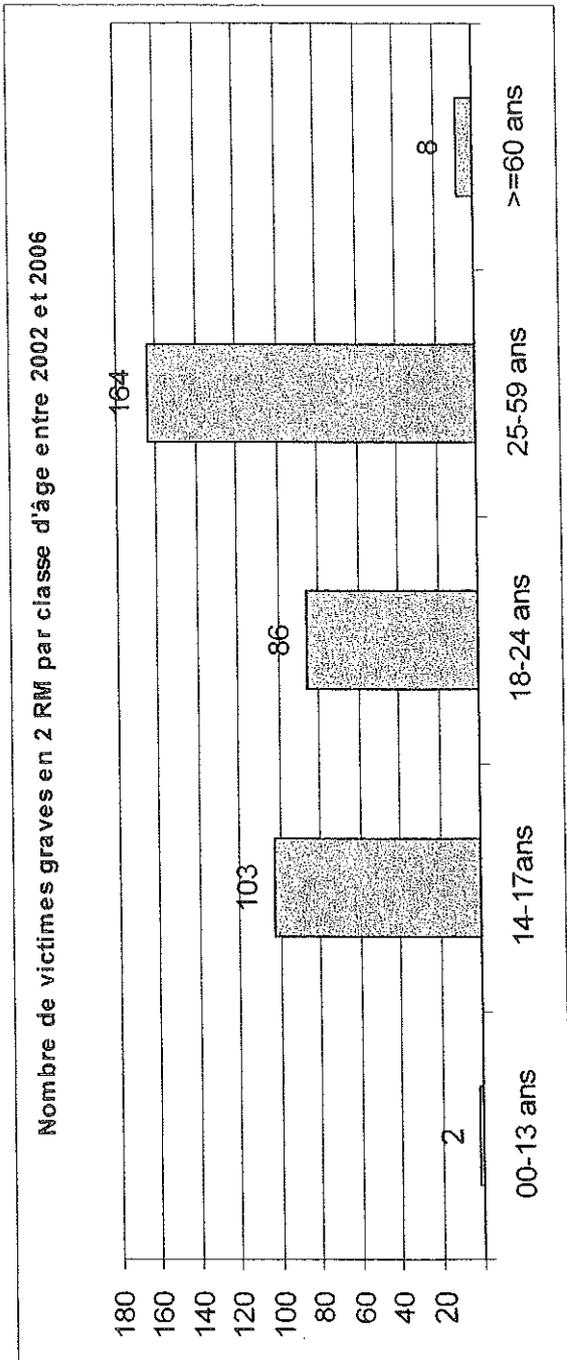
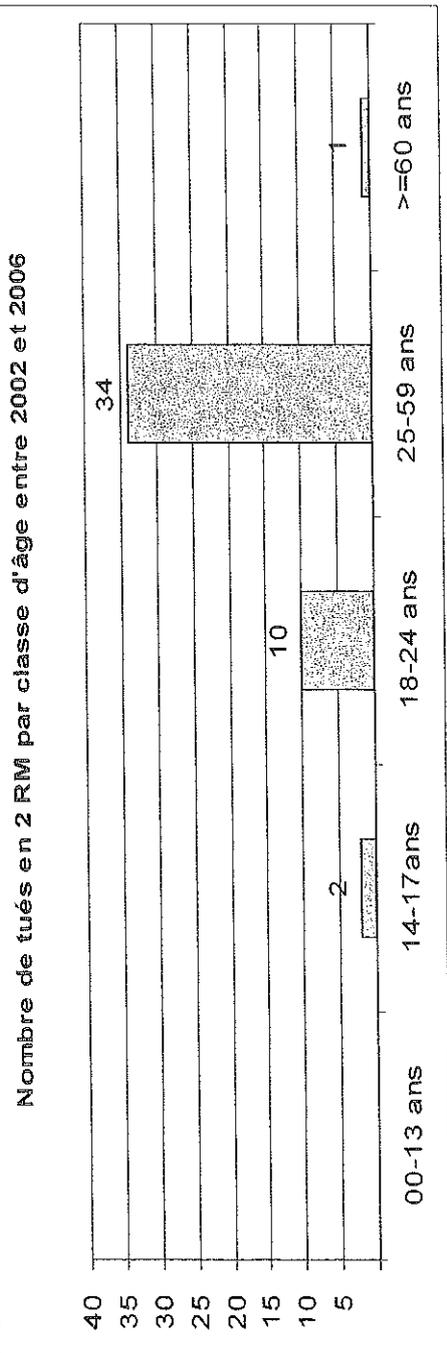
Les accidents avec un cyclomoteur représentent 61 % des accidents 2RM contre
39% pour les motos en revanche ces derniers représentent 77% des tués.

2 Roues Motorisés et Alcoolémie

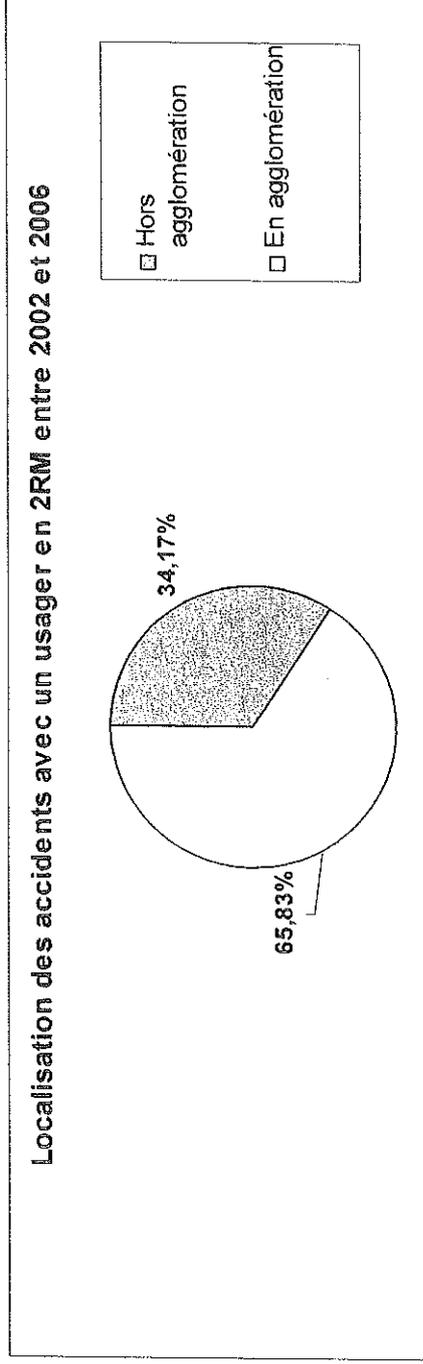
Sur les 363 victimes graves 2 Roues Motorisés (Tués +BNH)
65 dépassent le taux légal d'alcoolémie ce qui représente 14,47 % de
l'ensemble des conducteurs avec alcoolémie.

22/01/09

Qui sont les impliqués des accidents impliquant un 2 Roues Motorisé ?



Où ont lieu les accidents impliquant un 2 Roues Motorisé ?

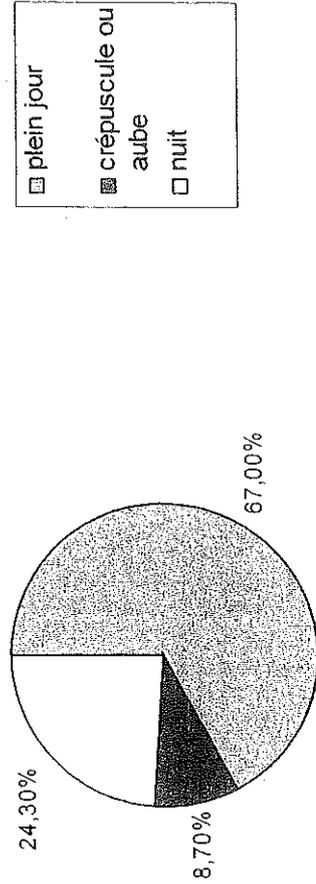


226 accidents avec un 2 Roue Motorisé impliqué ont eu lieu dans les agglomérations Montoises et Dacquoises sur 447 accidents impliquant un 2RM en agglomération

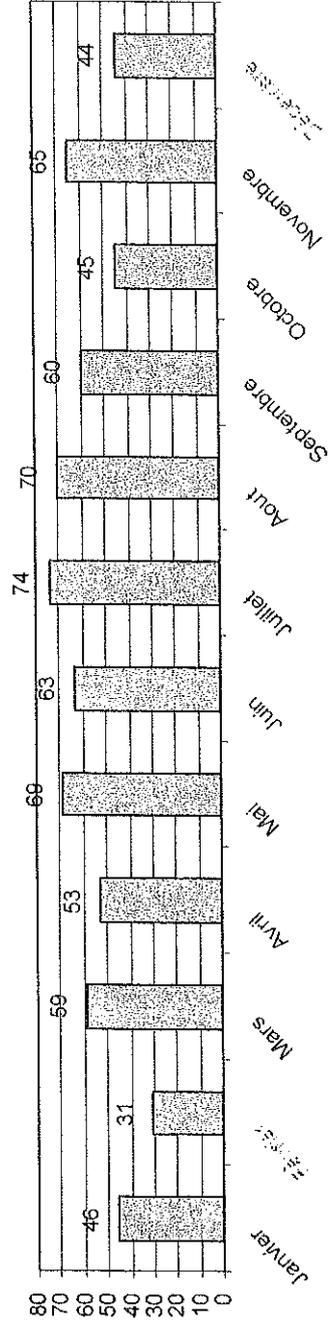
22/01/09

Quand ont lieu les accidents impliquant un 2 Roues Motorisé ?

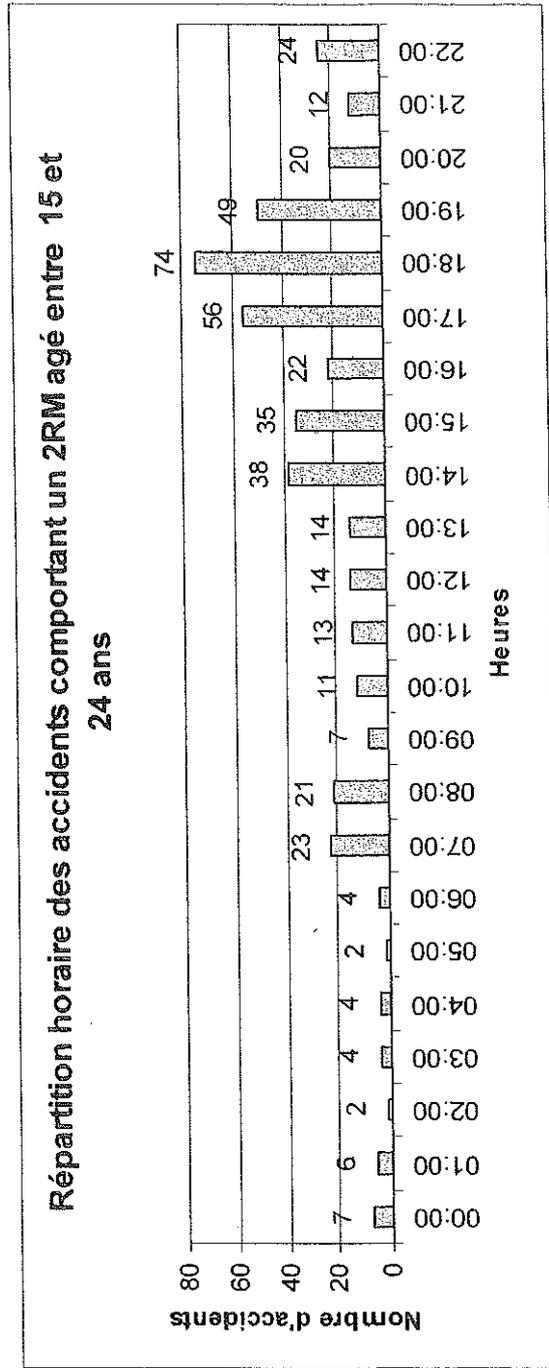
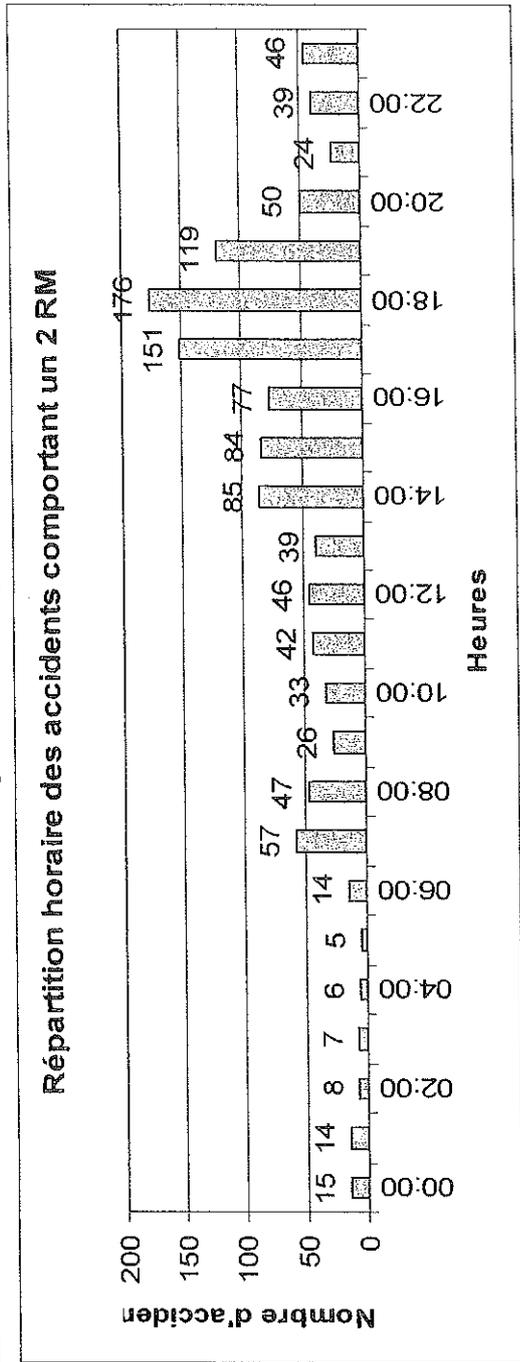
Répartition temporelle des accidents avec un usager en 2RM entre 2002 et 2006



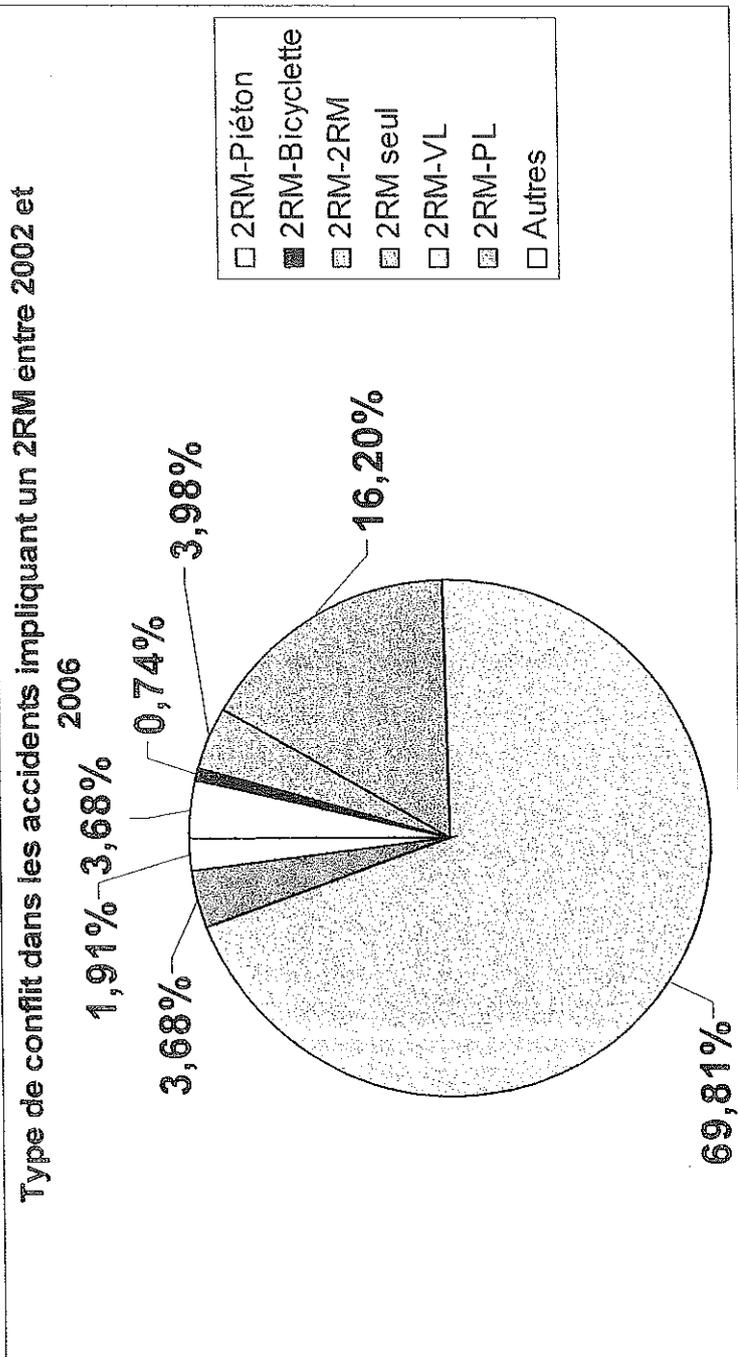
Répartition mensuelle des accidents impliquant un 2RM



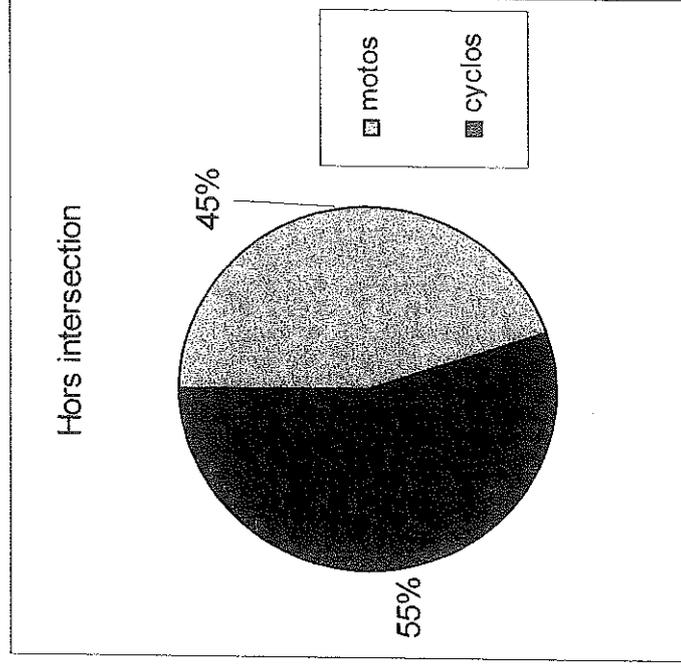
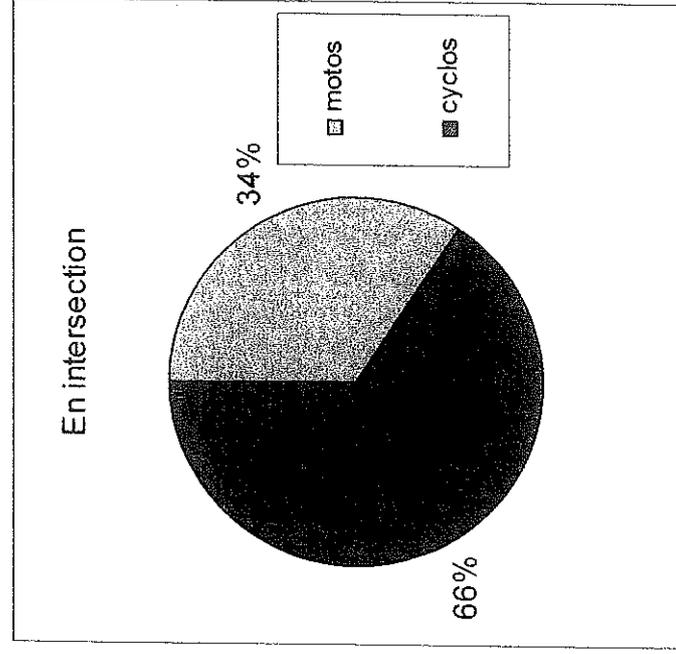
Quand ont lieu les accidents impliquant un 2 Roues Motorisé ? (suite)



Quels sont les types de conflits dans les accidents impliquant un 2 roues motorisé?



Quels sont les types de collisions rencontrés dans les accidents impliquant un 2 roues motorisé?



Quelques éléments sur les accidents impliquant au moins 1 cyclomoteur

61,3%	des acci.
23,4%	des tués
57,2%	des bl. h.

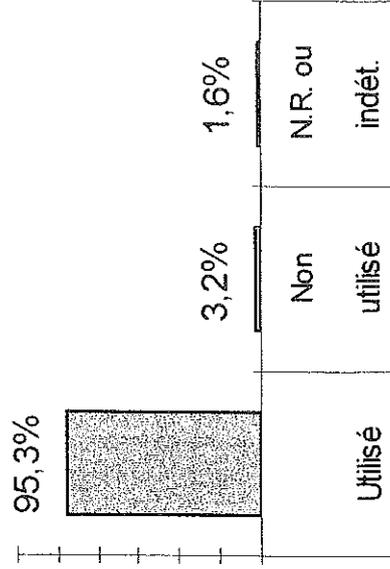
Les impliqués par âge



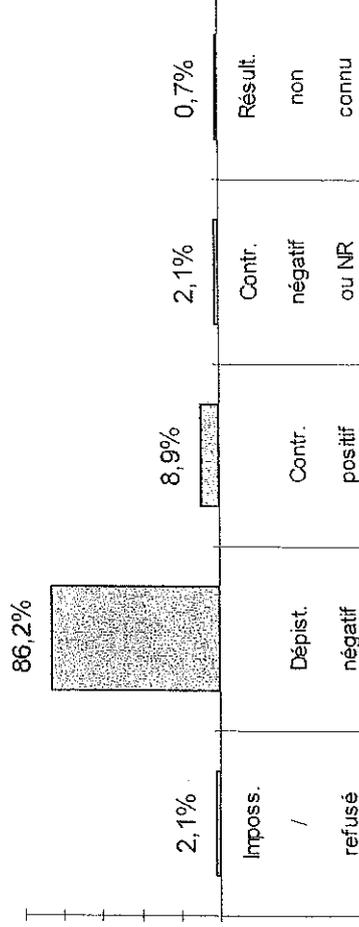
% d'accidents selon l'agglomération

Zone	Percentage
hors agglomération	26,9%
agglomération de - de 5 000 h	20,9%
agglomération de - de 20 000 h	30,3%
agglomération au-delà de 20 000 h	21,9%

Utilisation du casque



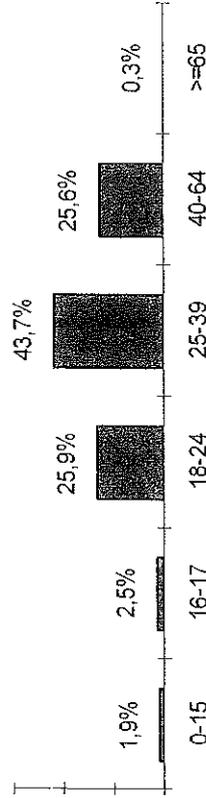
% de conducteurs cyclistes selon l'alcoolémie



Quelques éléments sur les accidents impliquant au moins 1 moto

39,9% des acci.
76,6% des tués
43,1% des bl. h.

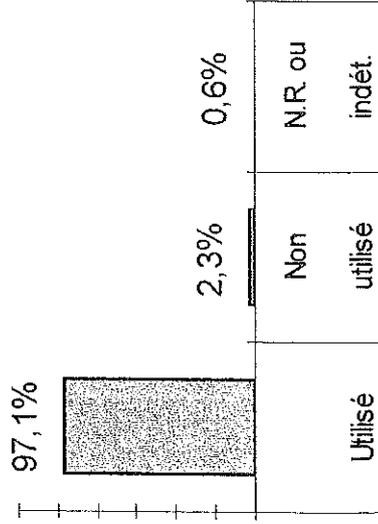
Les impliqués par âges



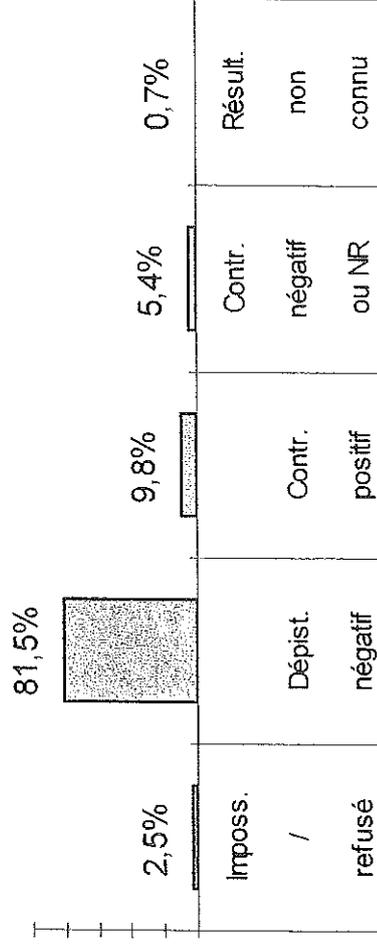
% d'accidents selon l'agglomération

Agglomération	Pourcentage
hors agglomération	45,0%
agglomération de - de 5 000 h	15,1%
agglomération de - de 20 000 h	29,2%
agglomération au delà de 20 000 h	10,7%

Utilisation du casque



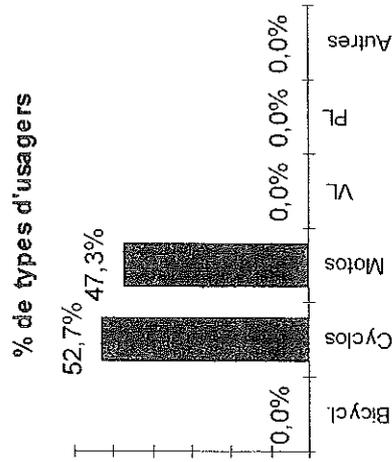
% de conducteurs moto avec alcoolémie



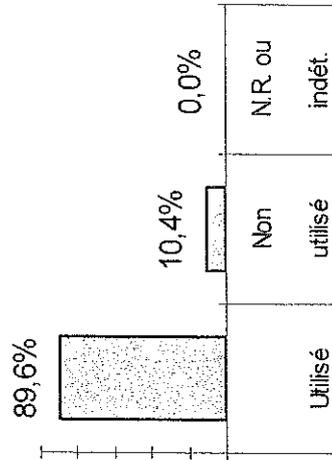
Quelques éléments sur les accidents impliquant 1 véhicule seul (moto ou cyclo)

% d'accidents selon l'aggl.	
hors aggl	53,6%
aggl de - de 5 000 h	18,2%
aggl de - de 20 000 h	23,6%
aggl au delà de 20 000 h	4,5%

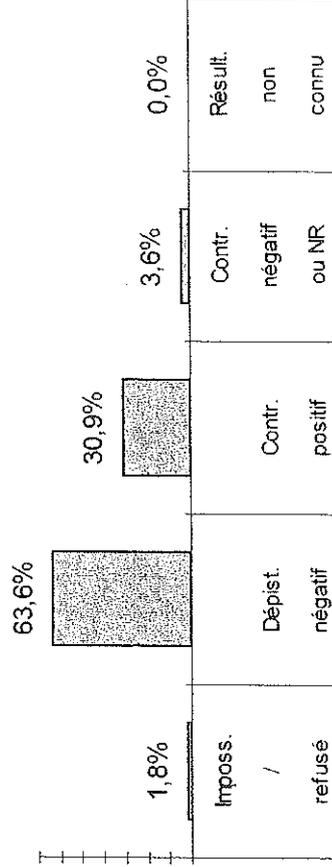
16,2% des acci.
21,3% des tués
19,6% des bl. h.



Utilisation du casque



% de conducteurs avec alcoolémie

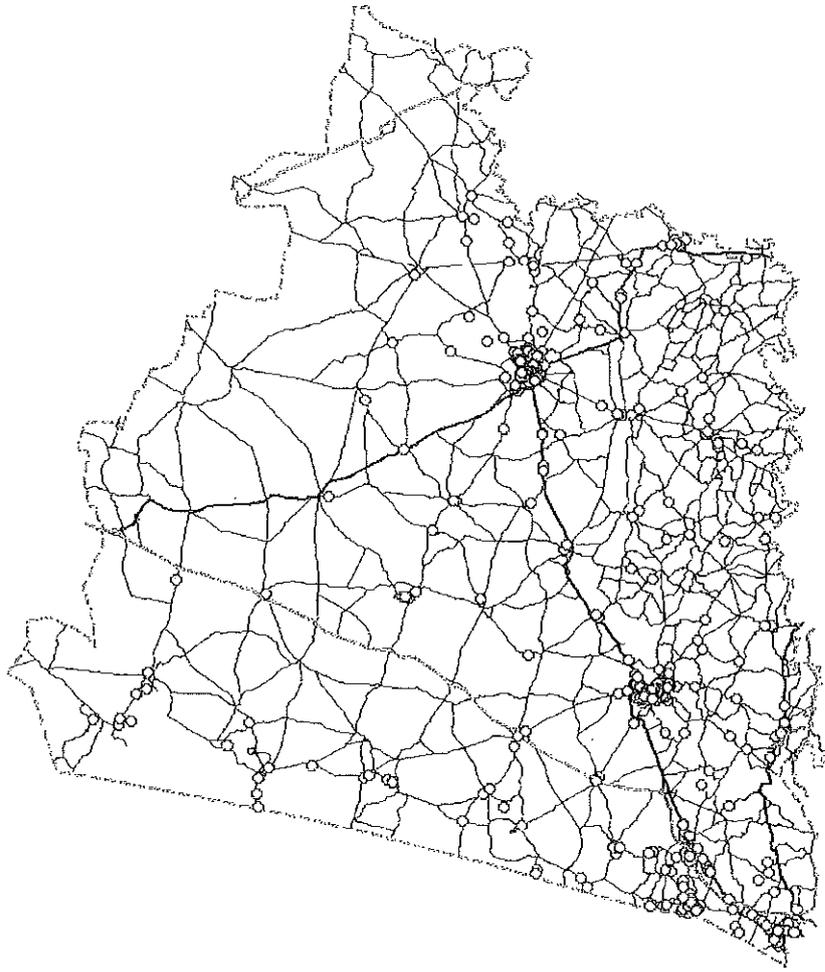


Conclusion 2 roues motorisés

- Dans un accident impliquant un 2RM la victime dans 96 % des cas est le conducteur du 2 roues.
- 73% des accidents en cyclos ont lieu en agglomération.
- 45 % des accidents de motos ont lieu hors agglomération.
- 77% des tués en 2RM se tuent en moto.
- 16% des accidents 2RM ont lieu avec un véhicule seul, dans ce cas 31% des conducteurs dépassent le taux légal d'alcoolémie.(pour 10% de ces accidents, le casque n'est pas porté).

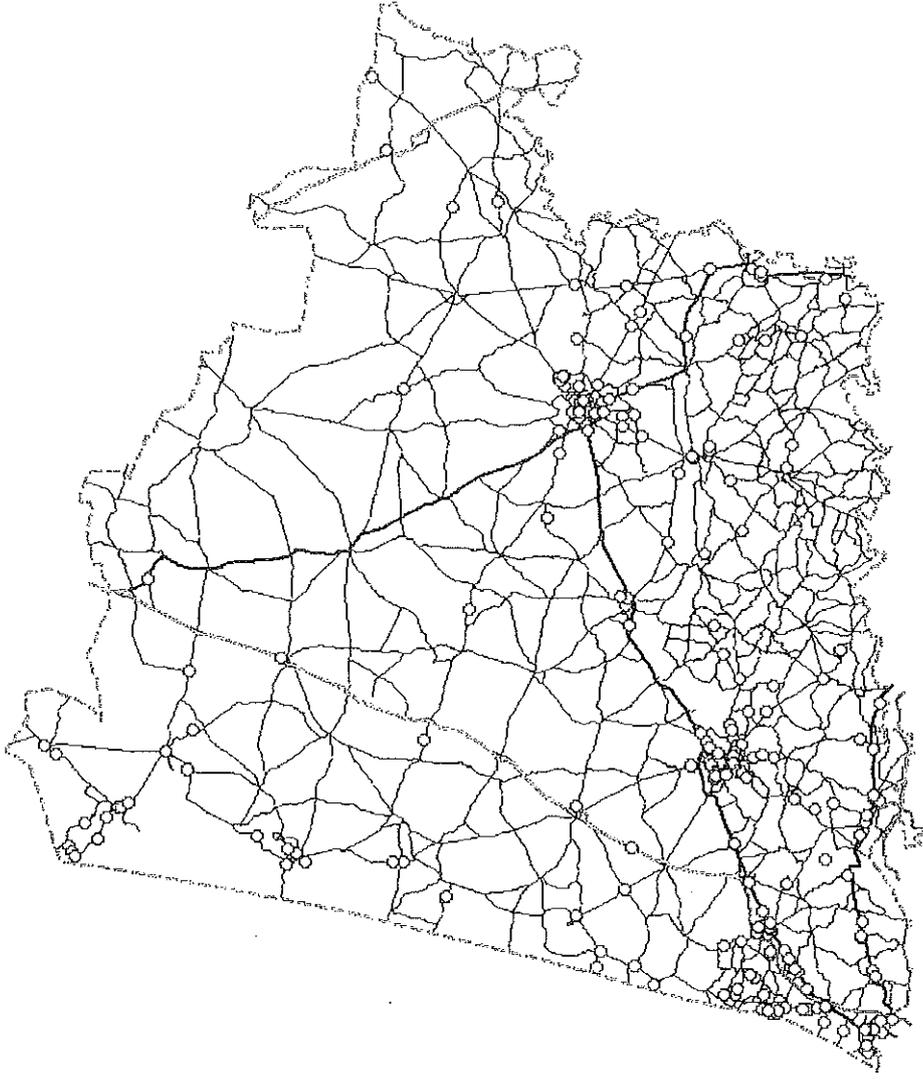
22/01/09

Carte des accidents impliquant un deux-roues < 125



22/01/09

Carte des accidents impliquant un deux roues > 120



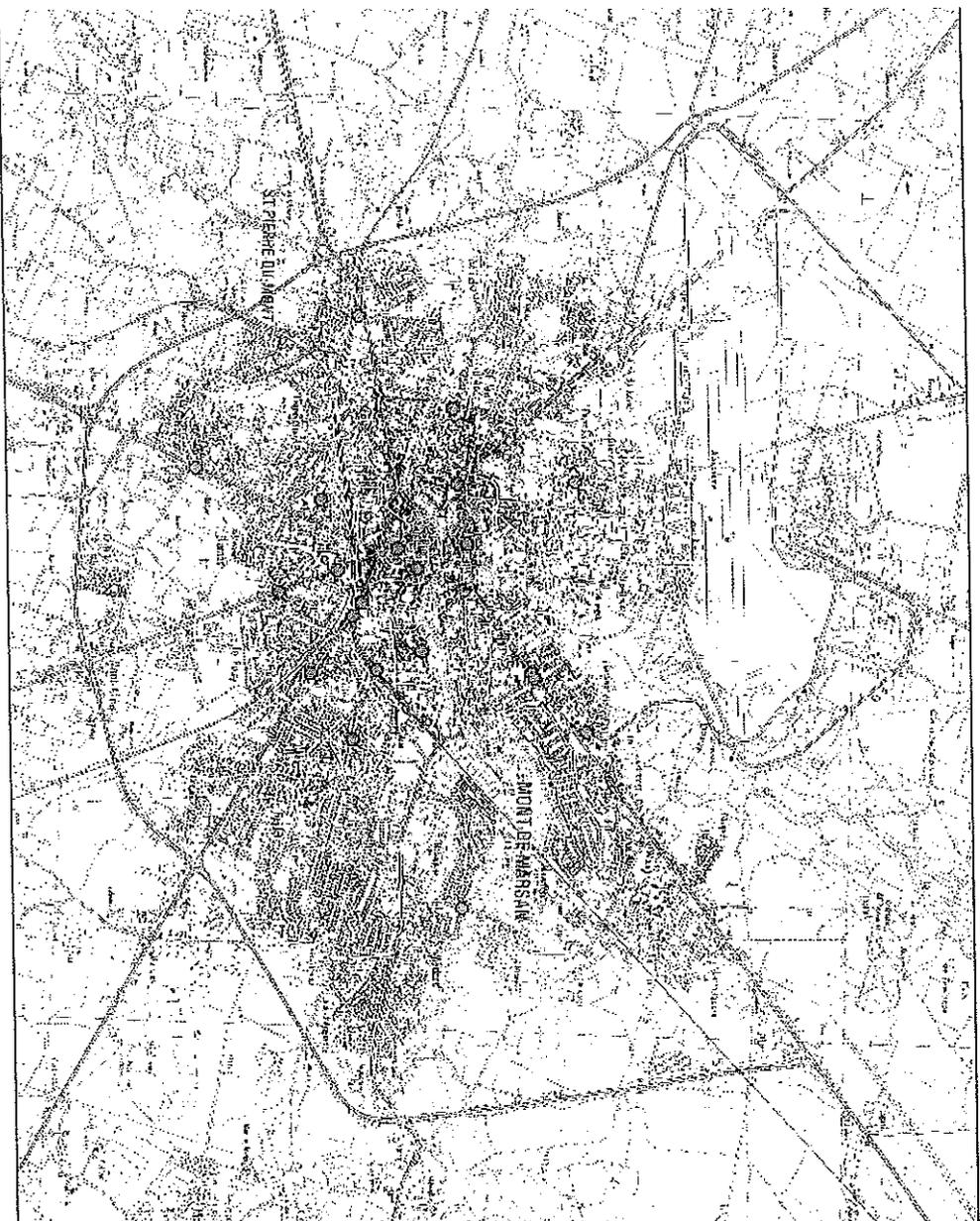
22/01/09

Mont de M/ St Pierre du M: Carte des accidents 2RM < 125 cm3



22/01/09

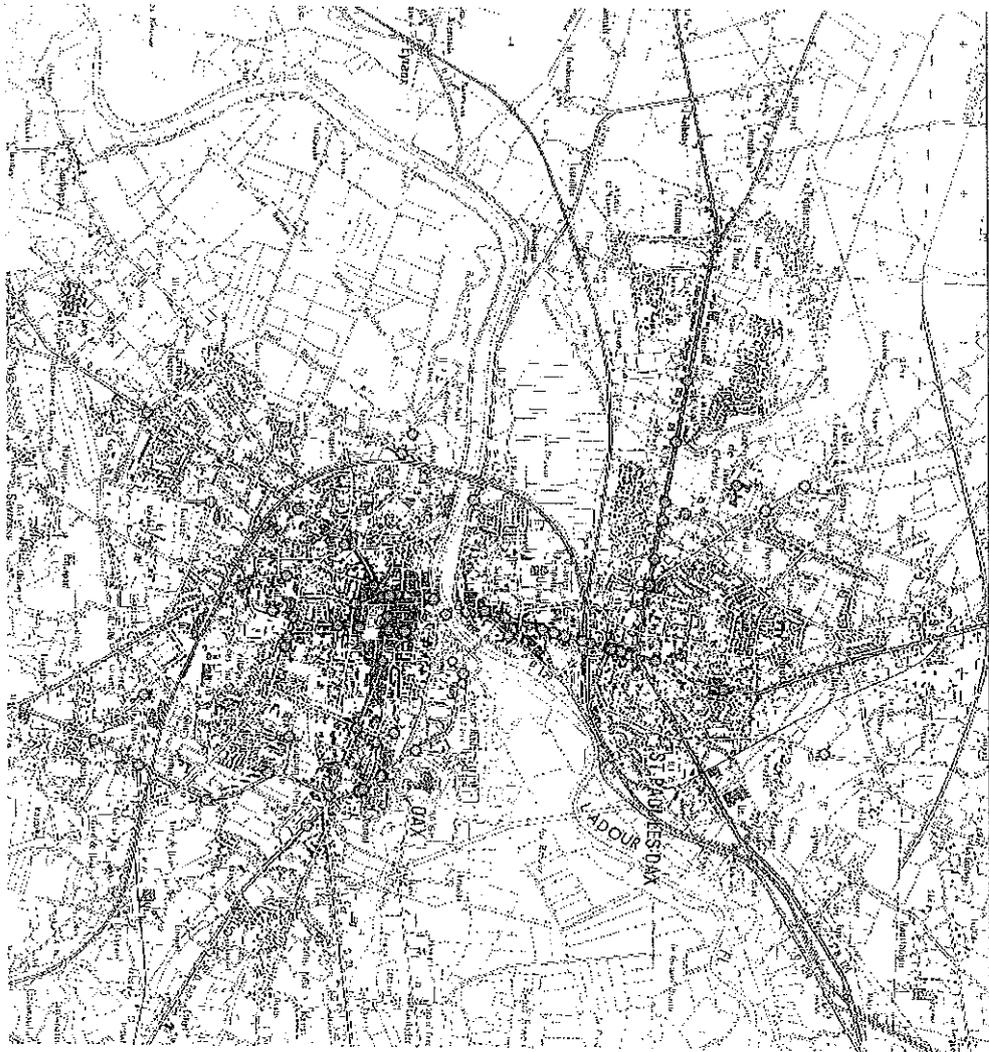
Mont de M/ St Pierre du M: Carte des accidents 2RM > 125 cm³



22/01/09



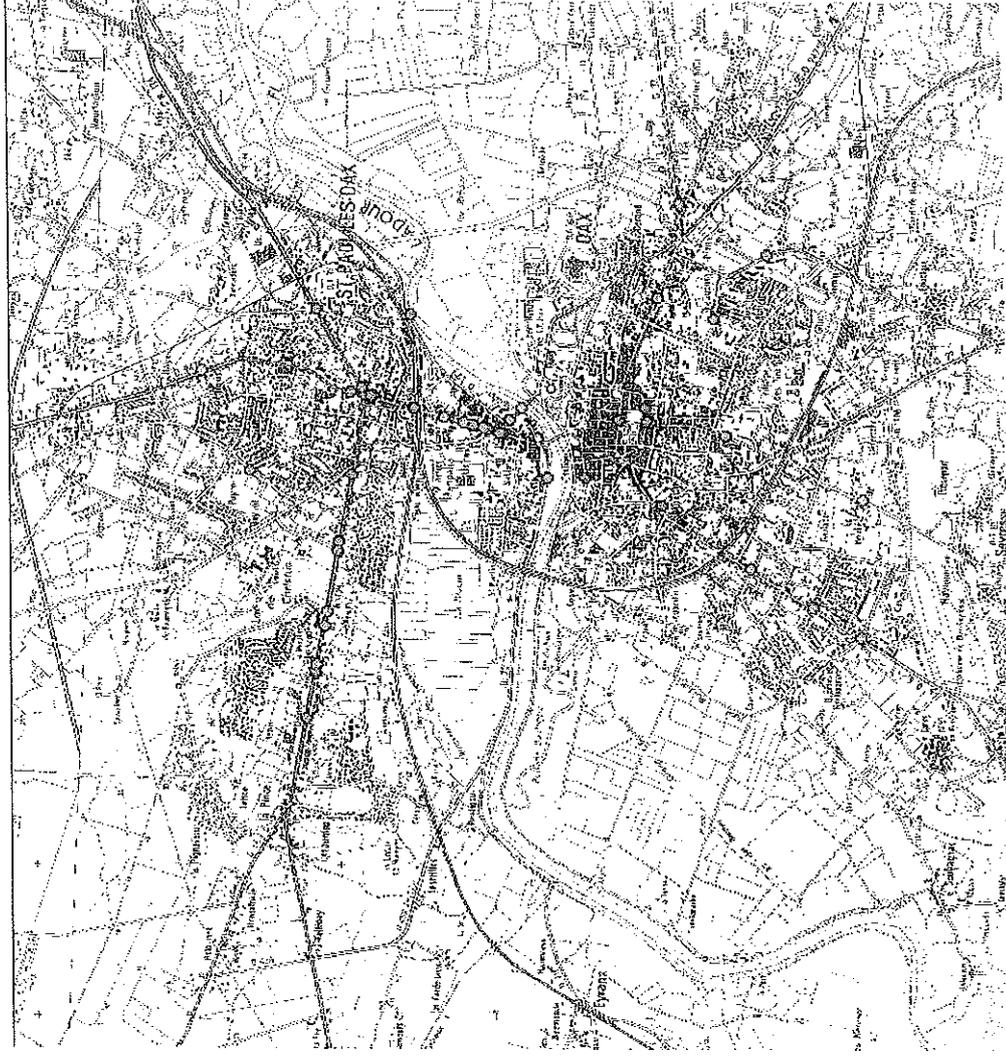
Dax/ St Paul les Dax : Carte des accidents 2RM < 125 cm3



22/01/09



Dax/ St Paul les Dax : Carte des accidents 2RM > 125 cm3



22/01/09

ENJEU DEUX ROUES MOTORISEES :

Propositions d'orientations d'actions

- Développer les contrôles préventifs en lycée
-
- Inciter les collectivités à développer les aménagements pour les deux roues légers et à sécuriser les aménagements existants qui parfois sont mal conçus ou sont mal appréhendés par les conducteurs de VL.
- Sensibiliser préventivement les jeunes et les parents sur les sur risques en deux roues et leurs conséquences, aux dangers encourus lors du débridage des cyclomoteurs et à cause des comportements déviants qui en découlent.
- Rappeler aux usagers des deux roues les fondamentaux de la conduite en sécurité , notamment l'entretien du deus roues et l'équipement de sécurité.
-
- Développer les stages alternatifs à la sanction ou les travaux d'intérêts général.
- Sensibiliser l'ensemble des usagers de la route à la notion de partage de l'espace.

4.5 le cannabis

Les Procès –verbaux issus des forces de l'ordre relatifs à l'étude de la consommation de cannabis ont été recensés à partir de l'année 2006.

Dans le département, il a été noté 9 accidents mortels entre 2002 et 2006., ce chiffre ne constituant pas un échantillon représentatif.

Toutefois, depuis l'année 2007 ces données sont prises en compte dans les accidents mortels et il a été constaté qu' en 2007-2008 le cannabis était en cause dans 13 accidents mortels.

En 2008, en zone police et gendarmerie ,le nombre de procédures mise en œuvre relatives aux cannabis s'élevait à 93 .

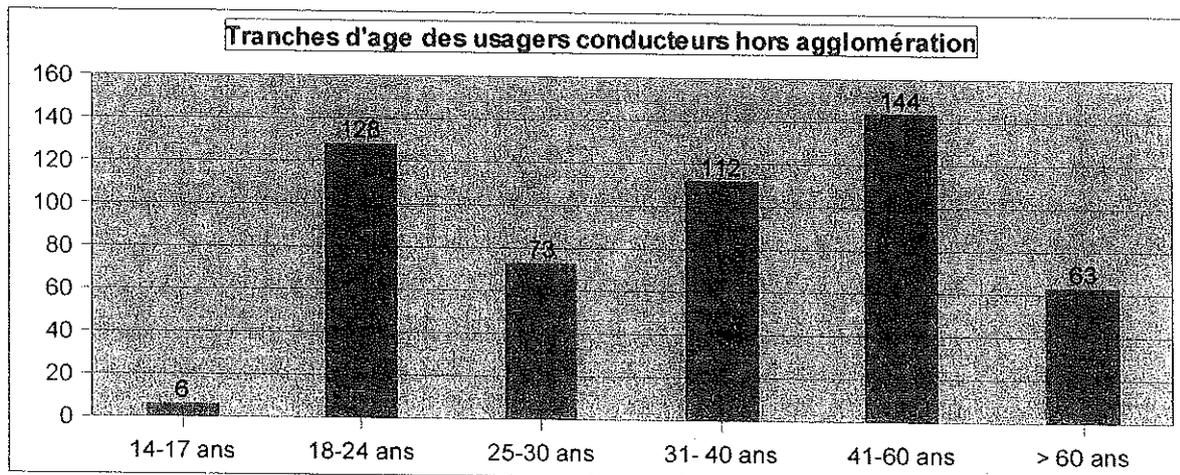
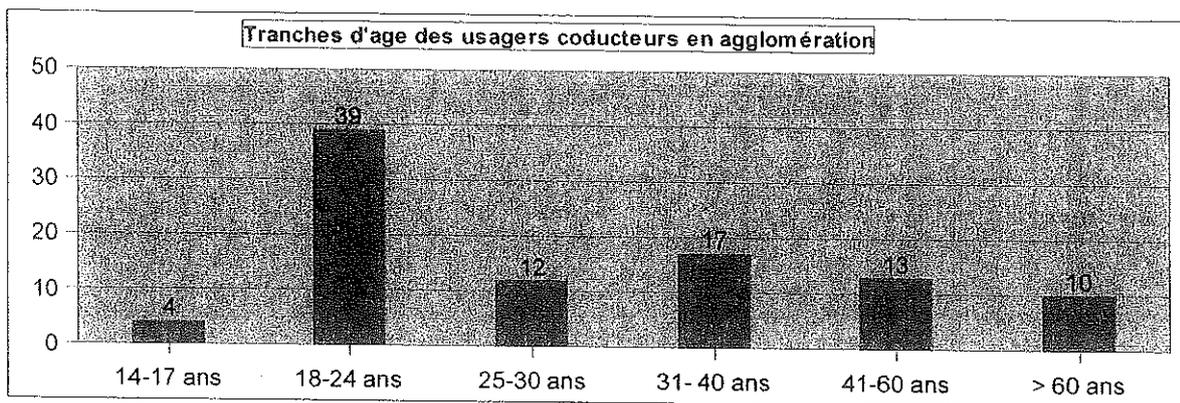
En France, les liens entre consommation de cannabis et accidents de la route ont été étudiés dans le cadre dans l'enquête SAM (Stupéfiants et Accidents Mortels de la circulation routière). Entre octobre 2001 et septembre 2003, tous les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la route ont fait l'objet d'un dépistage en vue de savoir s'ils avaient consommé des stupéfiants. Au cours de la période d'enquête, 7 % de conducteurs impliqués dans un accident mortel se sont relevés positifs au cannabis (THC sanguin supérieur à 1ng/ml) parmi lesquels 2,8 % avaient également consommé de l'alcool. La prévalence du cannabis passe à 17 % chez les moins de 25 ans. La comparaison des conducteurs responsables à un groupe de conducteurs non responsables a permis de montrer que les conducteurs sous l'influence du cannabis ont 1,8 fois plus de risque d'être responsables d'un accident mortel que les conducteurs négatifs (IC 95 % = 1,4-2,3), l'accroissement du risque est de 14 en cas de consommation associée d'alcool (IC 95 % = 8,0-24,7). Pour l'alcool seul, le sur-risque est de 8,5 (IC 95 % = 7,2-10,1). Au total, les résultats conduisent à évaluer à 230 les décès annuels par accidents de la route attribuables à la consommation de cannabis au début des années 2000. L'étude SAM a permis par ailleurs de proposer une estimation de la prévalence du cannabis parmi l'ensemble des conducteurs « circulants » de 2,8 % (chiffre équivalent à celui de l'alcoolémie supérieure ou égale au seuil légal de 0,5g/l) [2, 3].

ENJEU CANNABIS :

Propositions d'orientations d'actions

- Développer une information générale sur la problématique : utiliser des relais Education Nationale, associations, clubs sportifs pour diffuser des messages de communication simples et marquants : la consommation de cannabis est interdite et réprimée en France.
 - Renforcer les actions ciblées vers les Jeunes en prenant en compte la spécificité des comportements liés à leur groupe d'origine : trouver des leaders d'opinion qui fassent vivre les actions.
 - Communiquer sur les sanctions en matière de justice , notamment le retrait de 6 points du permis.
 - Mettre en place , en partenariat avec les associations impliquées dans la lutte contre le cannabis , un support de communication départemental.

4.6 obstacle et accotements



Répartition des accidents selon la catégorie de véhicule impliqué

En Agglomération			Hors Agglomération		
	Acc.	Tué		Acc.	Tué
Bicyclette	0	0	Bicyclette	1	0
Cyclomoteur	7	0	Cyclomoteur	9	2
Moto	7	1	Moto	10	3
V.L.	74	9	V.L.	469	77
P.L.	1	0	P.L.	30	6

Alcoolémie

En Agglomération	Hors Agglomération
<p>46 accidents (soit 50%) avec 1 conducteur avec une alcoolémie dépassant le seuil légal</p> <p>dont 6 accidents mortels</p> <p>6 Tués</p> <p>30 Blessés Hospitalisés</p> <p>22 Blessés Non Hospitalisés</p>	<p>151 accidents (soit 29%) avec 1 conducteur avec une alcoolémie dépassant le seuil légal</p> <p>dont 32 accidents mortels</p> <p>36 Tués</p> <p>72 Blessés Hospitalisés</p> <p>78 Blessés Non Hospitalisés</p>

ACCIDENTS SUR OBSTACLE FIXE

Entre 2002 et 2006, 2442 accidents recensés dont
830 accidents (soit 34%) avec un véhicule seul sans piéton impliqué

Ces 830 accidents ont occasionné

118 Tués
pour **108 accidents mortels**
436 Blessés Hospitalisés
616 Blessés Non Hospitalisés

Parmi ces 830 accidents 616 (74%) ont eu lieu avec un obstacle fixe
et ont occasionné :

103 Tués
pour **93 accidents mortels**
342 Blessés Hospitalisés
441 Blessés Non Hospitalisés

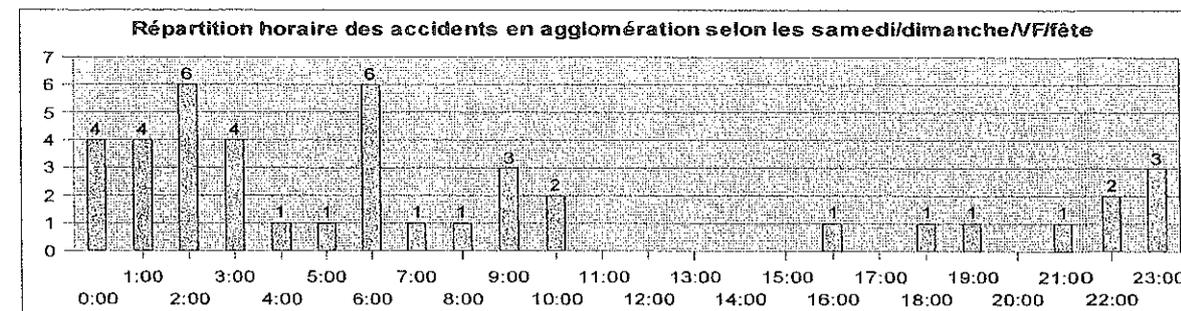
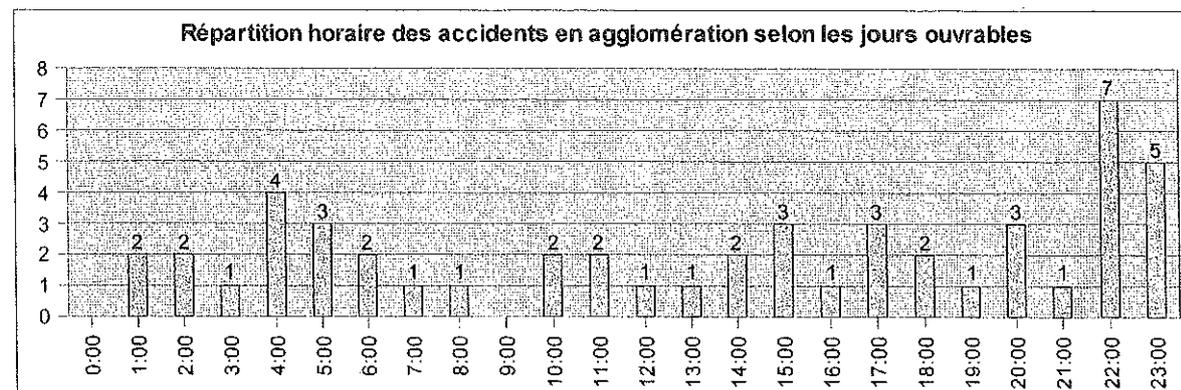
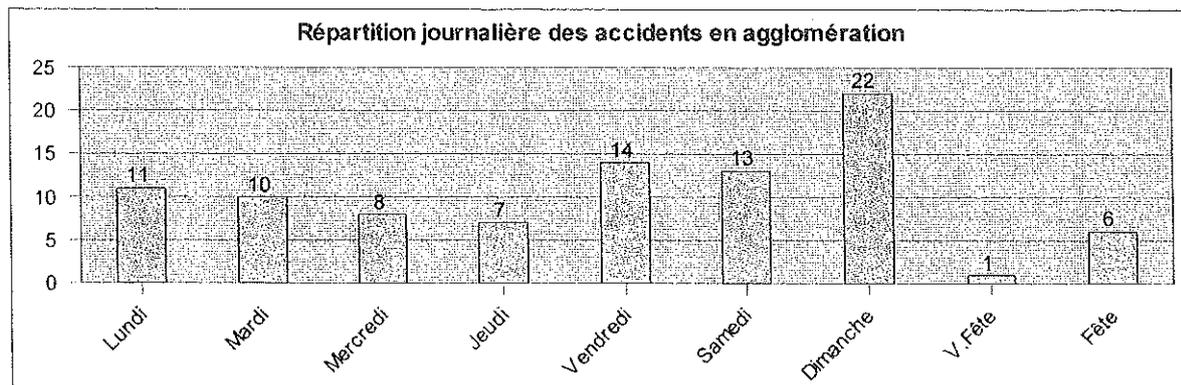
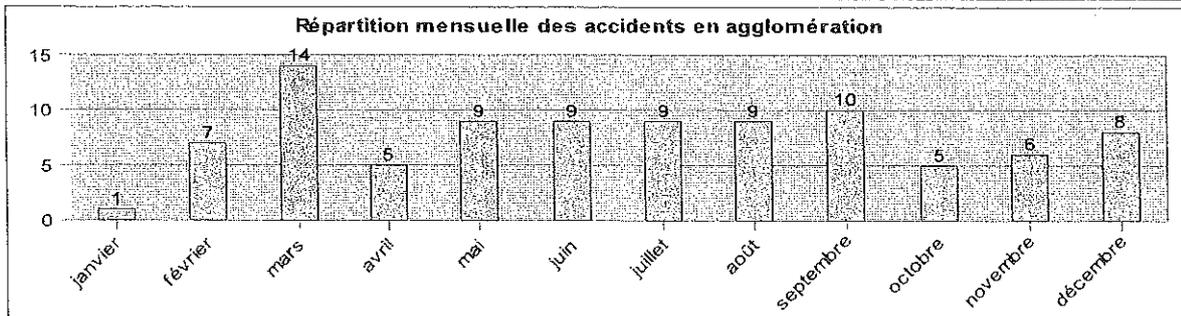
En Agglomération	Hors Agglomération
92 accidents dont 10 mortels	524 accidents dont 83 mortels
10 Tués	93 Tués
53 Blessés Hospitalisés	289 Blessés Hospitalisés
56 Blessés Non Hospitalisés	385 Blessés Non Hospitalisés

Répartition des accidents selon les différents obstacles fixes

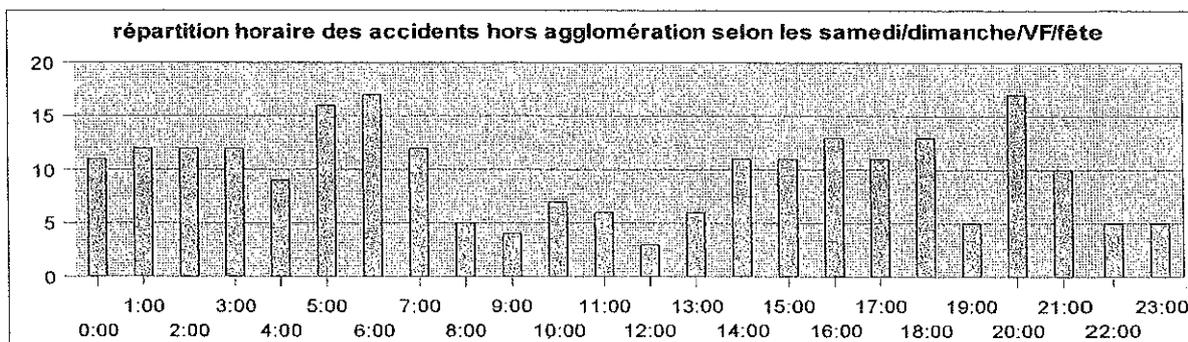
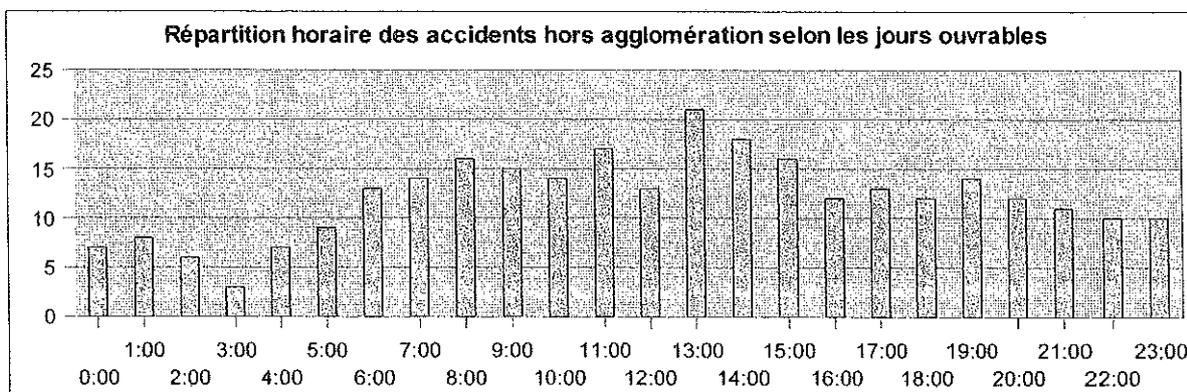
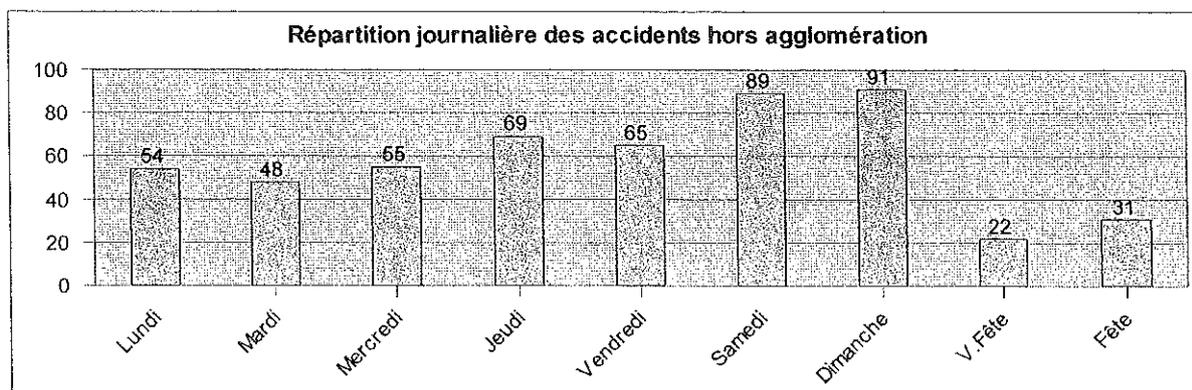
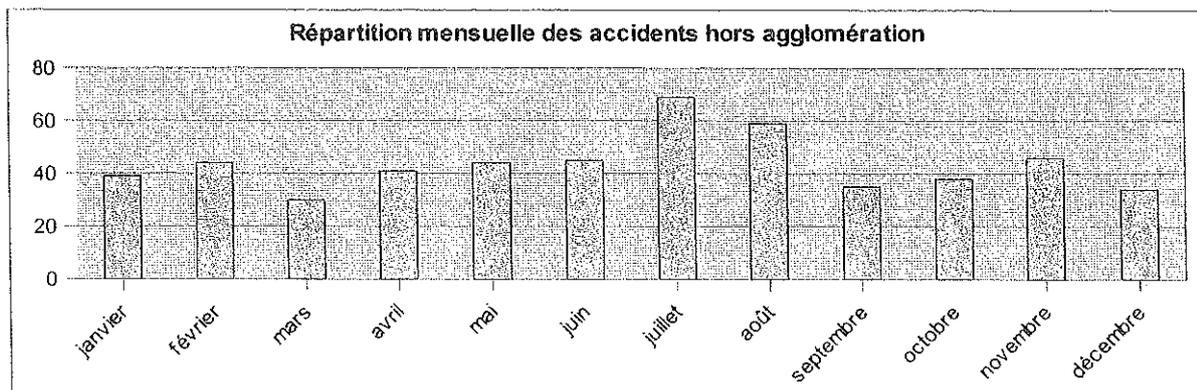
Obstacles	Acc.	Tué	Obstacles	Acc.	Tué
arbre	18	1	arbre	157	41
batiment/mur/pile de pont	28	6	batiment/mur/pile de pont	53	5
sup. sign. Vert	3	0	sup. sign. Vert	4	1
poteau	22	2	poteau	69	11
meublé urbain	6	0	meublé urbain	1	0
parapet	1	1	parapet	8	2
fossé/talus/parois rocheuse	8	0	fossé/talus/parois rocheuse	224	31
autre obstacle fixe trot. ou accot.	6	0	autre obstacle fixe trot. ou accot.	8	2

**Non retenu en obstacle: les glissières ; ces dernières étant en protection d'obstacles plus durs
et plus dangereux. A noter: 2 accidents moto avec 1 tué et 1 BH.**

Quand ont lieu les accidents sur obstacle fixe en agglomération :

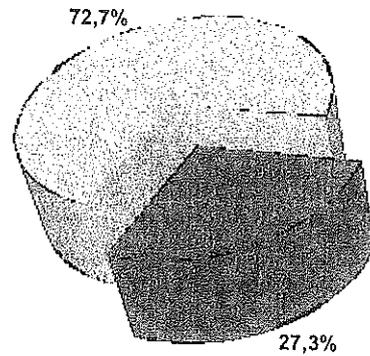
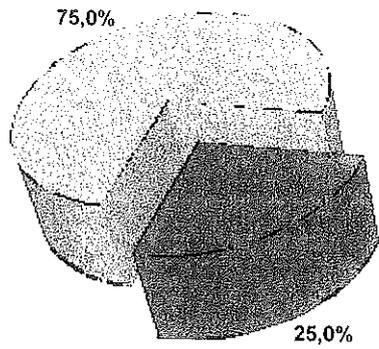


Quand ont lieu les accidents sur obstacle fixe hors agglomération :



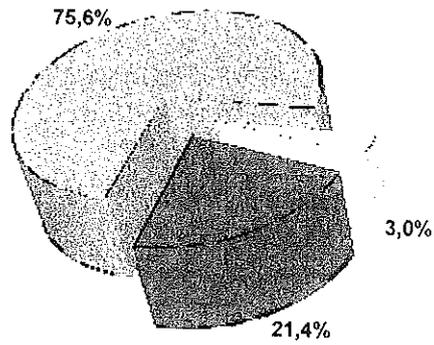
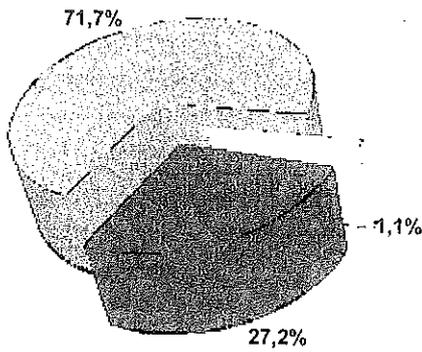
Comment ont lieu les accidents sur obstacle fixe en agglomération :

Accidents en agglomération selon les conditions **Accidents hors agglomération selon les conditions**



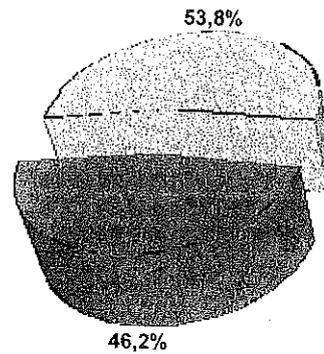
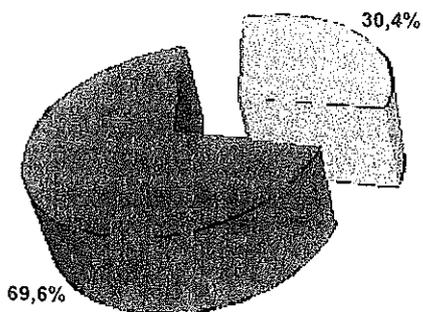
Autres = Pluie, neige, grêle, brouill., fumée, vent, tempête, tps éblouis. ou couvert, etc...

Accidents en agglomération selon l'état de la chaussée **Accidents en agglomération selon l'état de la chaussée**



Autres = Flaques, inondée, boue, corps gras/huile, autre...

Accidents sur obstacle fixe en agglomération **Accidents sur obstacle fixe hors agglomération**



Où ont lieu les accidents sur obstacle fixe en agglomération :

En Agglomération

Hors Agglomération

Répartition en / hors intersection

Sect. courante	85
Inter en X	0
Inter en Y ou T	4
Giratoire	2
Autres Inter.	1

Sect. courante	515
Inter en X	1
Inter en Y ou T	5
Giratoire	1
Autres Inter.	2

Répartition suivant le profil en long

Plat	77
Pente	8
Sommet de côte	4
Bas de côte	3

Plat	432
Pente	72
Sommet de côte	8
Bas de côte	14

Répartition suivant le tracé en plan

Partie rectiligne	55
Courbe à gauche	20
Courbe à droite	15
en S	2

Partie rectiligne	304
Courbe à gauche	120
Courbe à droite	90
en S	15

Répartition par type de réseau

Autoroute	0
R.N.	1
R.D.	66
V.C et autres	26

Autoroute	2
R.N.	45
R.D.	439
V.C et autres	42

Evolution de 2002 à 2006

En Agglomération

	Acc	Tué	BH	BNH
2002	31	6	12	21
2003	13	1	8	10
2004	13	1	5	13
2005	21	2	14	10
2006	14	0	14	2

Hors Agglomération

	Acc	Tué	BH	BNH
2002	134	24	52	94
2003	139	31	89	115
2004	95	13	31	92
2005	102	18	77	47
2006	54	7	40	37

Evolution des accidents selon les différents obstacles fixes En Agglomération

	2002		2003		2004		2005		2006	
	Acc.	Tué								
arbre	7	1	1	0	3	0	6	0	1	0
batiment/mur/pile de pont	8	3	6	1	1	0	8	2	5	0
sup. sign. Vert	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0
potreau	7	1	5	0	4	1	2	0	4	0
meublier urbain	3	0	1	0	1	0	0	0	1	0
parapet	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
fossé/talus/parois rocheuse	2	0	0	0	3	0	1	0	2	0
autre obst. fixe trot./accot.	2	0	0	0	1	0	3	0	0	0

Evolution des accidents selon les différents obstacles fixes Hors Agglomération

	2002		2003		2004		2005		2006	
	Acc.	Tué								
arbre	46	13	46	12	21	5	30	10	14	1
batiment/mur/pile de pont	8	0	18	1	11	1	11	3	5	0
sup. sign. Vert	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0
potreau	18	4	20	3	14	2	9	1	8	1
meublier urbain	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
parapet	6	0	0	0	0	0	0	0	2	2
fossé/talus/parois rocheuse	55	7	51	12	46	5	48	4	24	3
autre obst. fixe trot./accot.	0	0	2	2	3	0	3	0	0	0

Réseau concerné par ces accidents

National	2 accidents	→ 1 T; 1 BNH
Départemental de 1ère Catégorie	14 accidents	→ 6 T; 11 BH; 1 BNH
Départemental de 2ème Catégorie	18 accidents	→ 5 T; 13 BH; 8 BNH
Départemental de 3ème et 4ème Catégorie	10 accidents	→ 2 T; 8 BH; 3 BNH
Communal	5 accidents	→ 1 T; 3 BH; 1 BNH

2 - Étude sur les accidents avec comme obstacle fixe un poteau

Sur les 3 années concernées, on comptabilise **19 accidents**
(EDF 15; PTT 3; Eclairage 1) occasionnant:

5 Tués
14 Blessés Hospitalisés
7 Blessés Non Hospitalisés

Ces accidents ont pour causes :

Une vitesse excessive eu égard aux circonstances (**12 accidents**)
Une perte de contrôle suite à un défaut de vigilance (**12 accidents**)
Un seuil légal d'alcoolémie dépassé (**6 accidents**)

10 de ces accidents ont eu lieu en virage ou sortie de virage.

On constate:

16 accidents sur le domaine public (**5 T ; 11 BH ; 6 BNH**)
avec des poteaux à:

- de 1.00 m	1 accident
1.00 m <> 2.00 m	10 accidents
2.00 m <> 3.00 m	3 accidents
+ de 3.00 m	2 accidents

3 accidents sur le domaine privé (**3 BH**) avec des poteaux à:

3.00 m	1 accident
4.00 m	1 accident
7.00 m	1 accident

Réseau concerné par ces accidents

Départemental de 1ère Catégorie	9 accidents	→ 4 T; 6 BH; 5 BNH
Départemental de 2ème Catégorie	6 accidents	→ 1 T; 4 BH; 1 BNH
Départemental de 3ème et 4ème Catégorie	3 accidents	→ 8 BH
Communal	1 accident	→ 3 BH

ACCIDENTS SUR OBSTACLE FIXE

Accidents avec 1 seul véhicule sans piéton

Première partie -

Hors agglomération, les études sont faites sur l'accidentologie ayant comme:

- Obstacles fixes :
- 1 - Les arbres
 - 2 - Les poteaux
 - 3 - Les Maçonneries

Les 3 études ont été faites sur l'analyse des PV accidents des années 2005 - 2006 - 2007

1 - Étude sur les accidents avec comme obstacle fixe un arbre

Sur les 3 années concernées, on comptabilise **49** accidents occasionnant:

15 Tués
35 Blessés Hospitalisés
14 Blessés Non Hospitalisés

Ces accidents ont pour causes :

- Une vitesse excessive eu égard aux circonstances (**27** accidents)
- Une perte de contrôle suite à un défaut de vigilance (**21** accidents)
- Un seuil légal d'alcoolémie dépassé (**19** accidents)

30 de ces accidents ont eu lieu en virage ou sortie de virage.

On constate:

21 accidents sur le domaine public (**5 T ; 19 BH ; 4 BNH**)
avec des arbres à:

- de 1.00 m	8 accidents
1.00 m <> 2.00 m	8 accidents
2.00 m <> 3.00 m	5 accidents

28 accidents sur le domaine privé (**10 T ; 16 BH ; 10 BNH**)
avec des arbres à:

1.00 m <> 2.00 m	5 accidents
2.00 m <> 3.00 m	7 accidents
3.00 m <> 4.00 m	7 accidents
4.00 m <> 5.00 m	2 accidents
+ de 5.00 m	7 accidents

3 - Étude sur les accidents avec comme obstacle fixe une maçonnerie

Sur les 3 années concernées, on comptabilise **23** accidents occasionnant:

9 Tués
21 Blessés Hospitalisés
10 Blessés Non Hospitalisés

Ces accidents ont pour causes :

Une vitesse excessive eu égard aux circonstances (**10** accidents)
Une perte de contrôle suite à un défaut de vigilance (**8** accidents)
Un seuil légal d'alcoolémie dépassé (**9** accidents)

10 de ces accidents ont eu lieu en virage ou sortie de virage.

On constate:

16 accidents sur le domaine public (**9 T ; 16 BH ; 6 BNH**) avec:

Mur de Tête	13 accidents	→	7 T ; 9 BH ; 5 BNH
Parapet	5 accidents	→	2 T ; 7 BH
Pile de pont	1 accident	→	1 BNH

4 accidents sur le domaine privé (**5 BH ; 4 BNH**) avec:

Murette riverain	3 accidents
Mur de maison	1 accident

Réseau concerné par ces accidents

Départemental de 1ère Catégorie	8 accidents	→	7 T ; 7 BH ; 3 BNH
Départemental de 2ème Catégorie	10 accidents	→	2 T ; 4 BH ; 1 BNH
Départemental de 3ème et 4ème Catégorie	4 accidents	→	4 BH
Communal	1 accident	→	1 BH

Deuxième partie -

1) De 2002 à 2007, dans le département, en agglomération,
11 accidents mortels ont eu lieu sur des obstacles fixes

Mur de tête	2 accidents
Poteau	4 accidents
Arbre	1 accident
Mur de riverain	5 accidents

Ces accidents ont pour causes :

Une vitesse excessive eu égard aux circonstances (11 accidents)
Un seuil légal d'alcoolémie dépassé (6 accidents)

2) Sur les agglomérations de DAX et de SAINT PAUL LES DAX, de 2002 à 2007
14 accidents ont eu lieu sur des obstacles fixes et ont occasioné:

2 Tués
8 Blessés Hospitalisés
8 Blessés Non Hospitalisés

Ces accidents ont pour causes :

Une vitesse excessive eu égard aux circonstances (10 accidents)
Un seuil légal d'alcoolémie dépassé (6 accidents)

On constate ces accidents sur :

Arbre	3 accidents	→	4 BH; 2 BNH
Mobilier urbain	1 accident	→	1 BNH
Poteau	6 accidents	→	3 BH; 4 BNH
Mur riverain	3 accidents	→	2 T; 1 BH
Support Signal	1 accident	→	1 BNH

ENJEU OBSTACLE ET ACCOTEMENT :

Propositions d'orientations d'actions

- Effectuer , avec le concours des gestionnaires de voirie, un recensement des obstacles les plus dangereux (parapets, poteaux, buses de chemin...) afin de mettre en place plusieurs stratégies d'actions possibles :
 - Protection par des glissières de sécurité .
 - Déplacement ou suppression des poteaux les plus proches de la chaussée.
 - Renforcement des signalisations sécurisées visibles en tout temps .

- Poursuivre et développer le traitement des obstacles fixes en lien avec le gestionnaire de voirie.

CONCLUSIONS :

L'analyse des constats sur les origines et les causes des accidents a débouché sur des propositions d'objectifs concrets qui témoignent de la richesse des échanges qui ont eu lieu dans les groupes de travail réunis pour traiter des enjeux déterminés.

Ce Document général d'orientation 2008/2012 sera le document de référence permanent lors de l'élaboration des prochains plans départementaux d'actions de sécurité routière qui mobiliseront tous les partenaires impliqués .

