Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES LANDES

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document Général d'Orientations

2017- 2022

#TousTouchés
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

1. PRÉSENTATION DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

2. LES CARACTÉRISTIQUES DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE DÉPARTEMENT DES LANDES

3. BILAN FINANCIER SUR 5 ANS

4. LES ENJEUX ET LEURS ORIENTATIONS D'ACTIONS POUR LA PÉRIODE 2018-2022

5. LES ACTEURS ET LES MOYENS

6. CONCLUSION

1. PRÉSENTATION DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

Le 2 décembre 2015, le Gouvernement a réuni le Comité interministériel de la sécurité routière pour annoncer la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires pour lutter contre l'insécurité routière et combattre les comportements à risques. Lors du Conseil National de Sécurité Routière du 23 janvier 2017, les priorités pour réduire l'accidentalité ont été réaffirmées, à savoir :

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

Dans ce contexte, le Document Général d'Orientation (DGO) 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 de l'objectif de 2000 personnes décédées sur la route en 2020.

Le DGO est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière. Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Il apparaît nécessaire de définir les nouveaux axes de la politique locale de sécurité routière pour les cinq années à venir en tenant compte du bilan du DGO 2013-2017, des plans départementaux d'actions de sécurité routière, mais aussi des nouvelles priorités de la politique nationale de sécurité routière et de l'évolution comportementale des usagers de la route depuis 2013.

Certaines thématiques, sans être directement des enjeux prioritaires, influencent la politique locale de sécurité routière en raison de leur transversalité.

2. LES CARACTÉRISTIQUES DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE DÉPARTEMENT DES LANDES

I. Enjeux du DGO 2013-2017

Le DGO 2013-2017 avait retenu six enjeux :

- Les conduites addictives
- La vitesse
- Les jeunes
- Les deux roues motorisés
- Les seniors
- les véhicules professionnels en entreprises

Par le biais des appels à projets, le financement des actions de sécurité routière par la préfecture des Landes s'est fondé principalement sur ces enjeux, en tenant compte de l'enveloppe budgétaire allouée.

II. Présentation du bilan du DGO 2013-2017

1° L'alcool

2° Produits stupéfiants

3° Les équipements de sécurité

4° Les jeunes

5° Les seniors

6° Les obstacles fixes

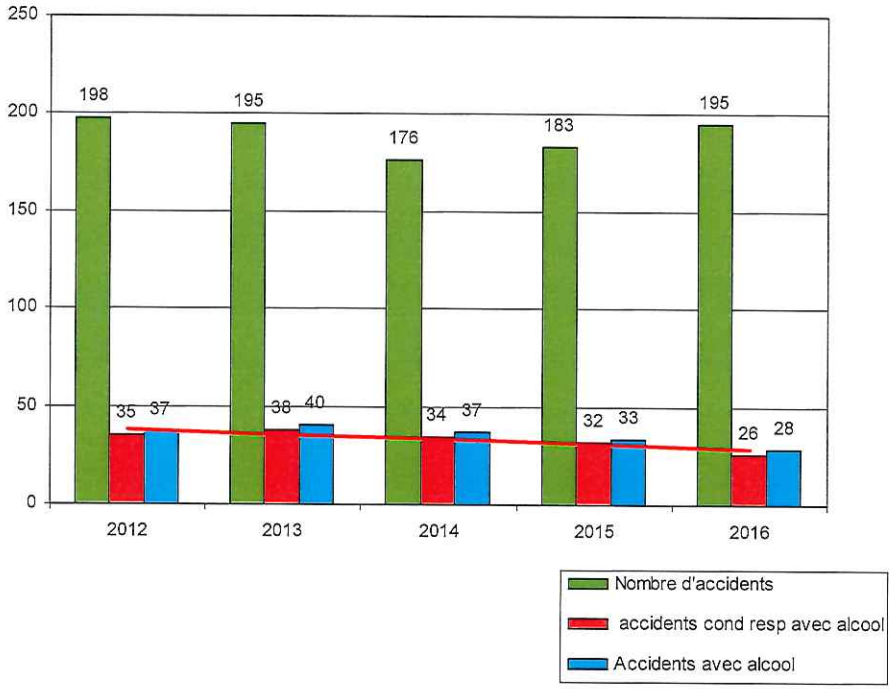
7° Les deux roues motorisés

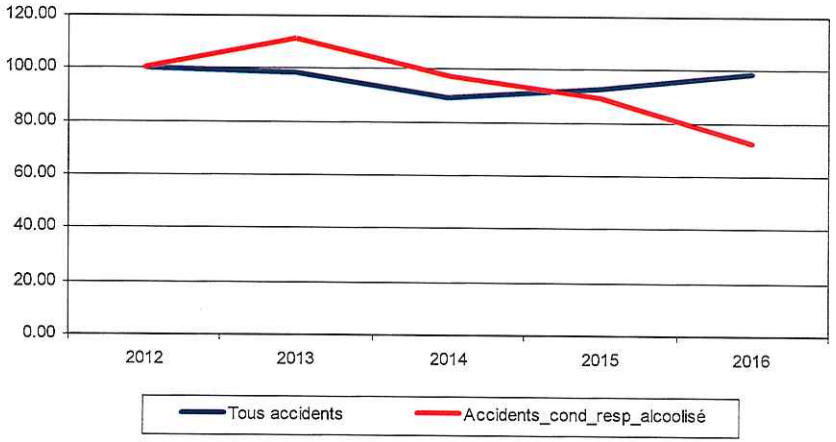
8° Les poids lourds et véhicules utilitaires

9° les risques routiers professionnels

L'ALCOOL

ALCOOL – Évolution des accidents avec conducteur alcoolisé responsable

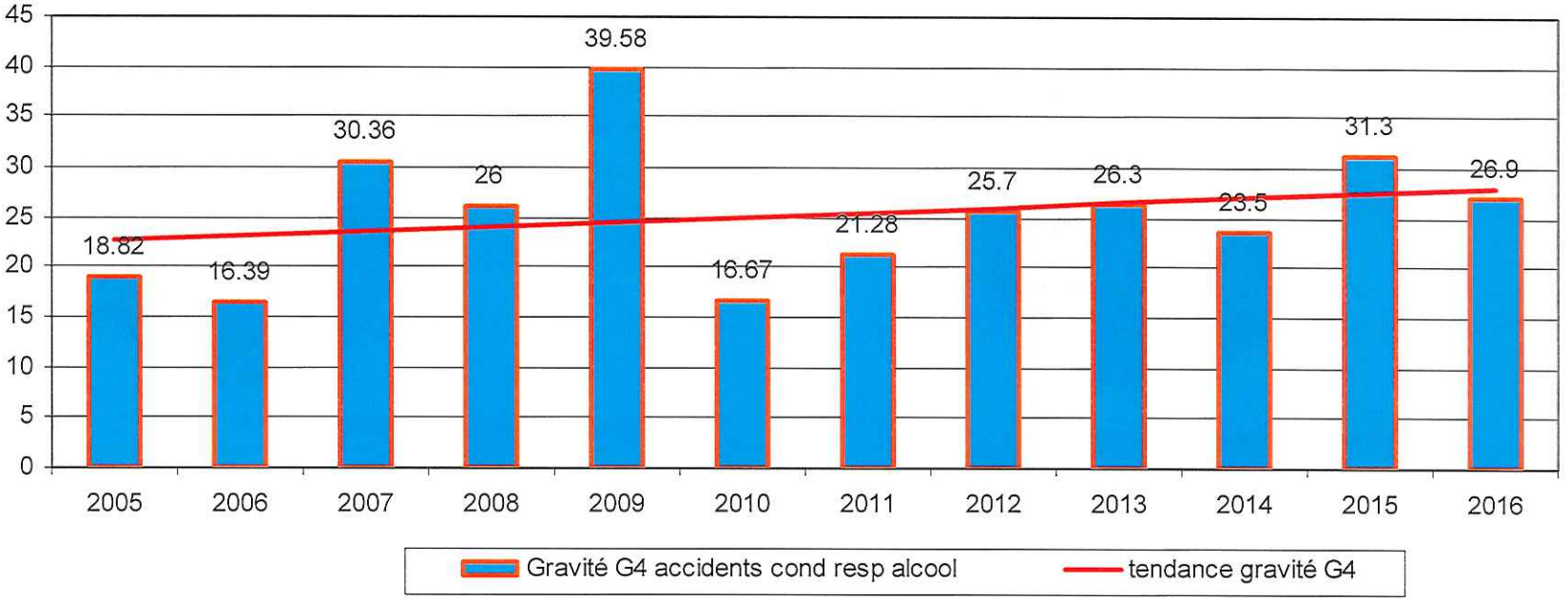




Depuis 2005 (85 accidents avec conducteur responsable alcoolisé) on constate une baisse des accidents pour lesquels le conducteur responsable a une alcoolémie positive.

Sur la période 2012/2016 on recense en moyenne 33 accidents avec ce facteur. La baisse pour cette catégorie est bien marquée alors que la tendance générale de l'accidentologie est à la hausse sur la même période.

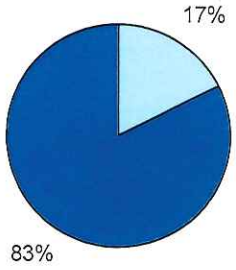
ALCOOL – Gravité* dans les accidents avec conducteur alcoolisé responsable



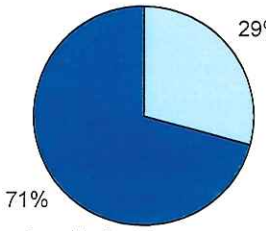
La gravité* dans les accidents avec conducteur alcoolisé affiche une tendance à la hausse (18.82 en 2005 / 26.9 en 2016) et ceux malgré la baisse globale du nombre d'accident corporel ou le facteur alcool est identifié.

* Gravité G4: Nombre de tués pour 100 accidents

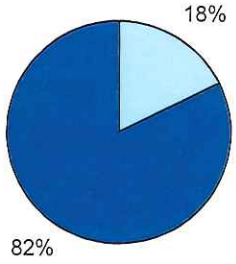
ALCOOL – Les victimes période 2012 – 2016
conducteur responsable sous alcoolémie



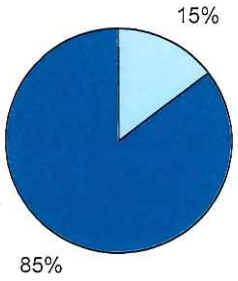
Les accidents corporels



Les Tués



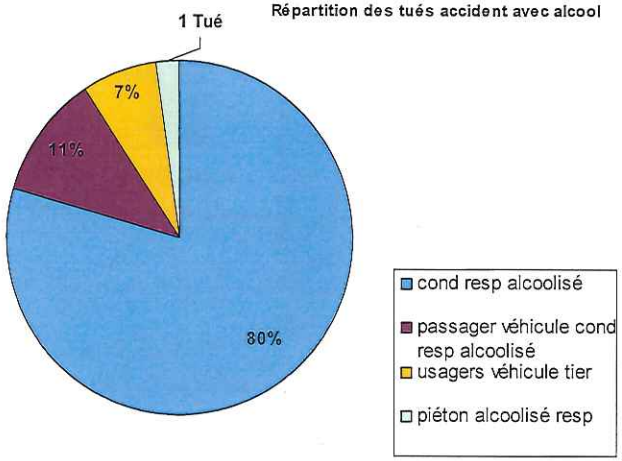
Les Blessés Hospitalisés

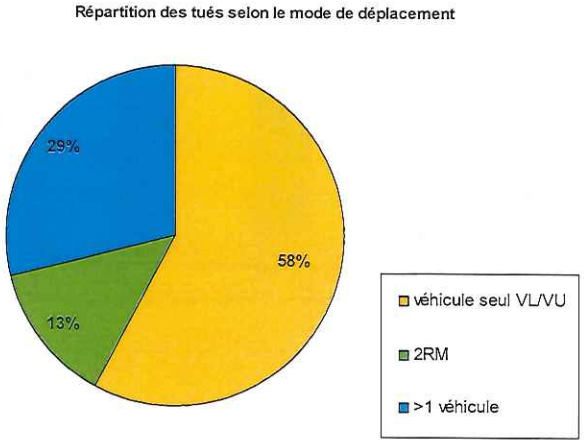


Les Blessés Légers

Avec conducteur responsable alcoolisé

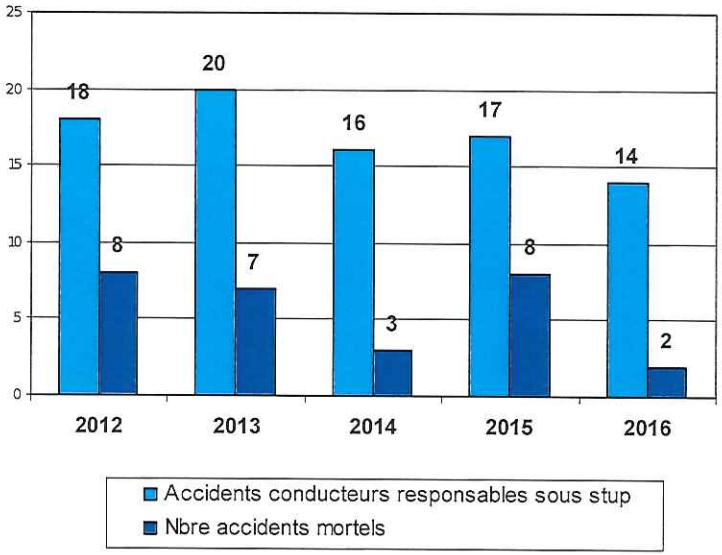
conducteur sans alcoolémie





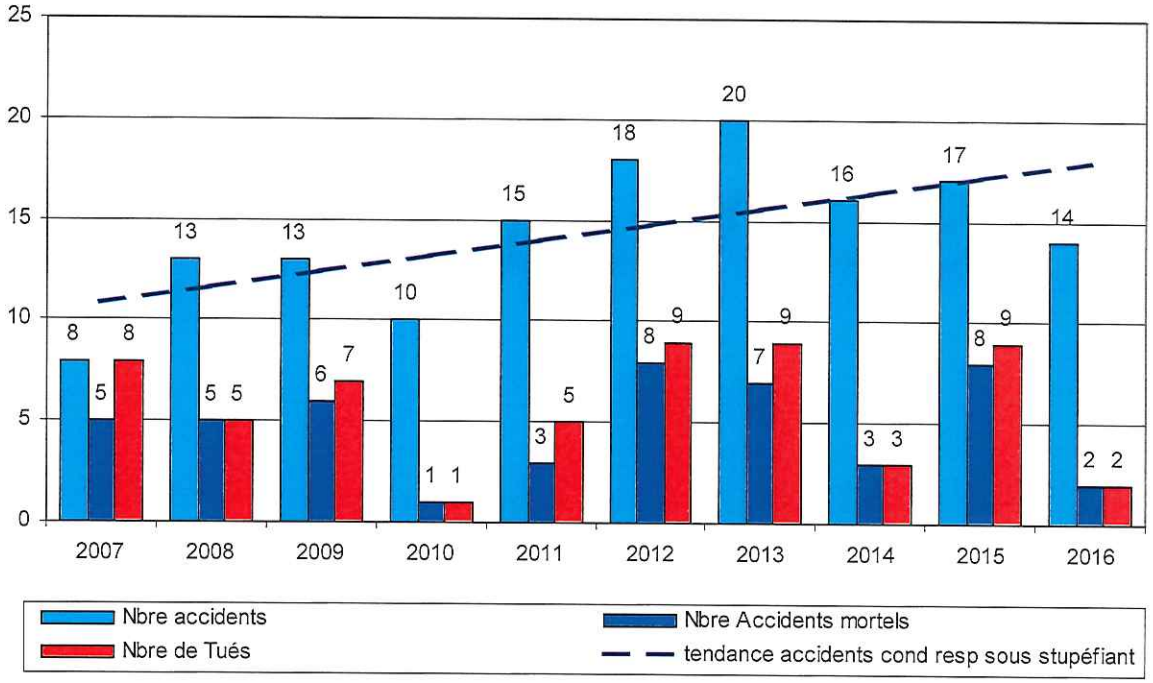
PRODUITS STUPÉFIANTS

STUPÉFIANT – Évolution des accidents avec conducteur responsable positif

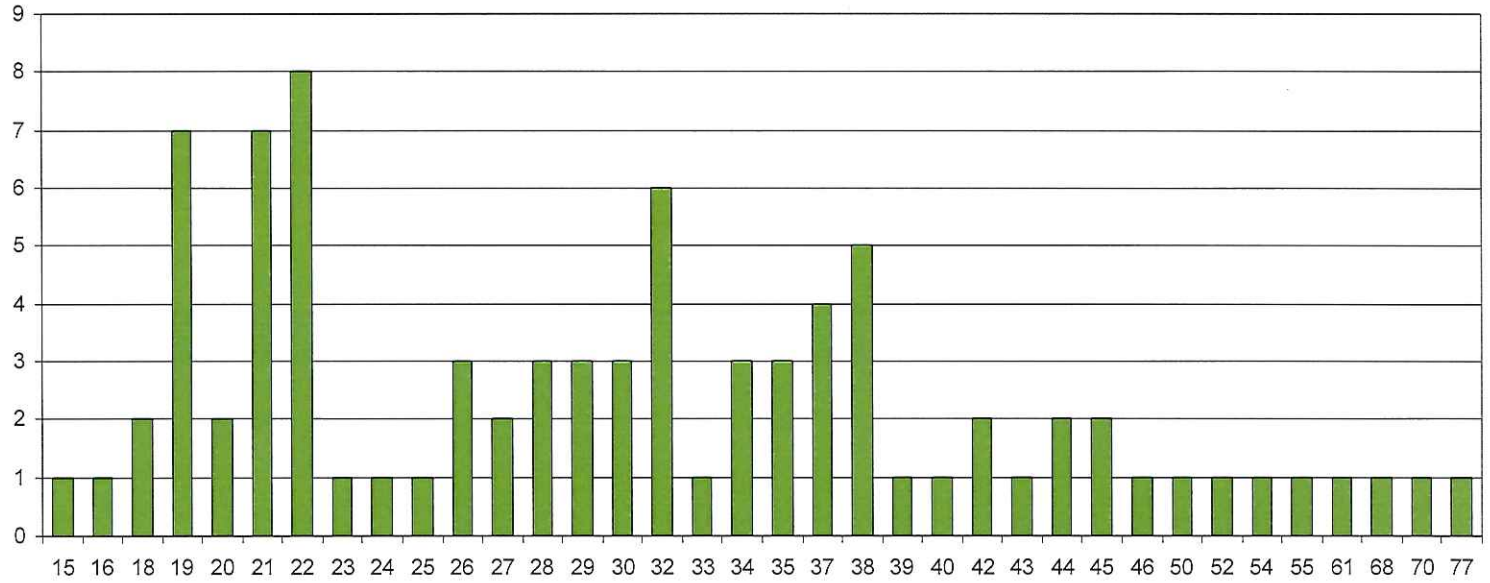


La gravité pour les accidents avec conducteur sous stupéfiant affiche une tendance à la baisse (50 en 2012 14.29 en 2016). Cependant le nombre d'accident corporels ou le facteur drogue est identifié est très nettement à la hausse sur les dix dernières années.

La gravité dans les accidents avec un conducteur responsable positif à au moins un produit est 38 (soit 38 tués pour 100 accidents dans cette catégorie).



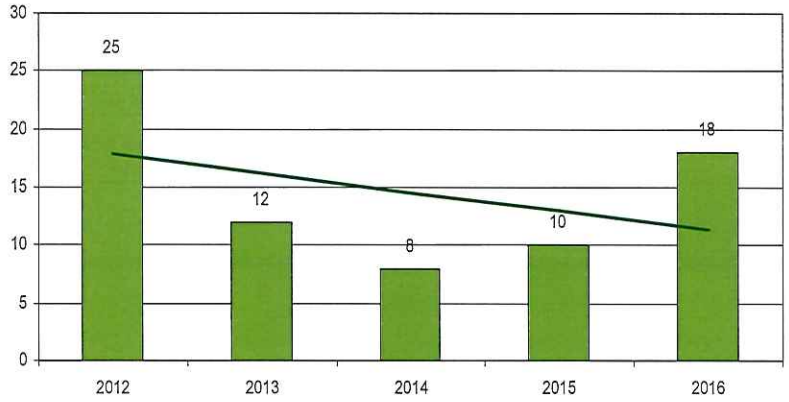
STUPÉFIANT – Age des conducteurs responsables



Les tranches d'âge 18_22 puis 26_38 sont les plus représentées avec souvent la présence d'alcool quand la consommation de stupéfiant est positive.

LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

ÉQUIPEMENTS SÉCURITÉS – Évolution L'USAGE

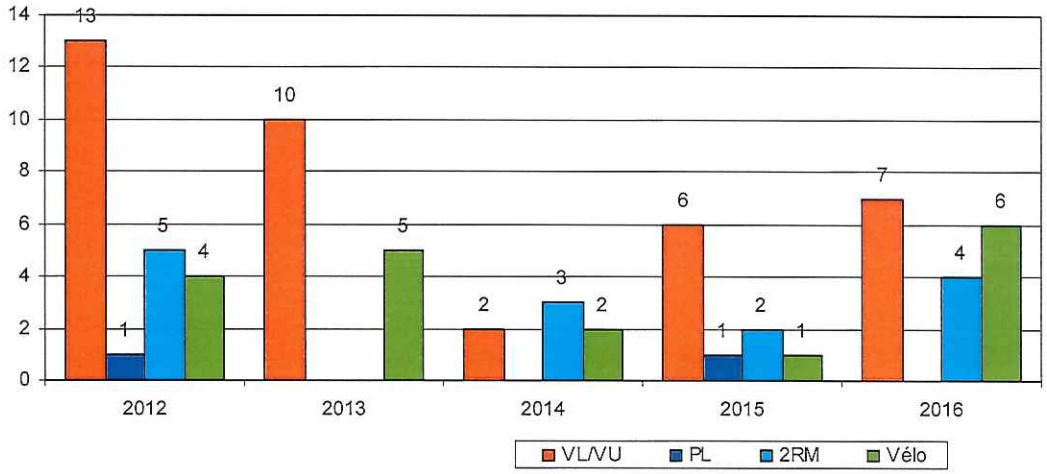


Sur la période 2012/2016 les accidents ou un défaut d'usage des équipements de sécurité est identifié est à la baisse - 44% (130 accidents en 2007/2011 – 73 sur 2012/2016).

Le nombre de victimes étant lui aussi très largement à la baisse on recense trois tués en 2016 qui n'avaient pas utilisés les équipements (1 cycliste et deux conducteurs de VU).

L'alcool est présent dans 33% des accidents ou la victime n'utilisait pas d'équipement de sécurité.

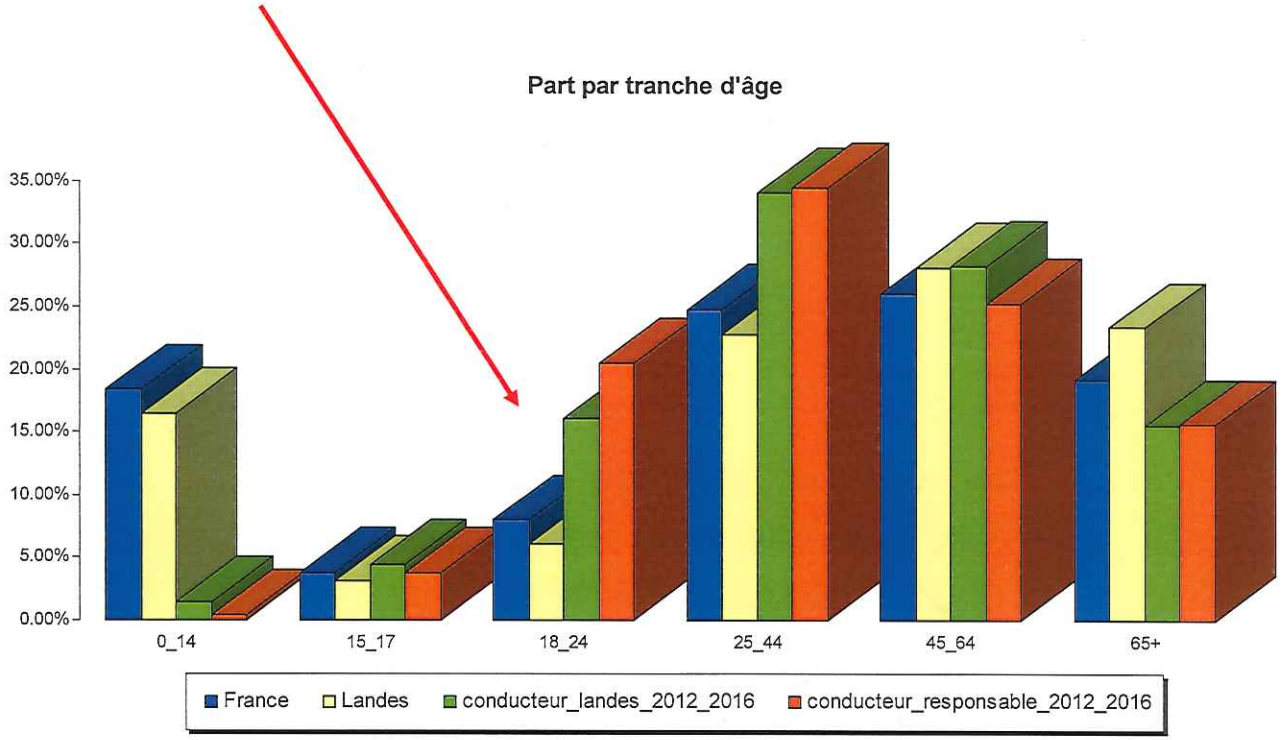
Les victimes: Tués + BH



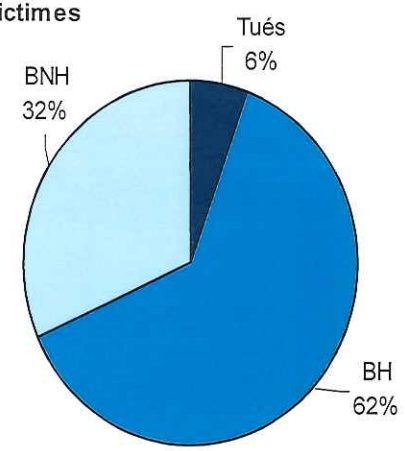
LES JEUNES

RÉPARTITION – PAR TRANCHE D'ÂGE

La tranche d'âge 18_24 est sur-représentée notamment au regard de leur responsabilité dans les accidents, 21% de responsabilité relevé, alors que cette tranche d'âge regroupe 6.07% de la population du département.



Les victimes



Soit 67 accidents (108 de 2007 à 2011) avec un conducteur de cette tranche d'âge ayant occasionnés:

5 Tués (3 de plus que de 2007 à 2011) ↗

55 BH (27 de moins que de 2007 à 2011) ↘

28 BNH (23 de moins que de 2007 à 2011) ↘

Les véhicules utilisés

la part des 2RM<50cm³ dans les véhicules avec conducteur de 15_17 ans impliqué représente 80.60%

80%

(+10% 2RM entre 50 et 125cm³)

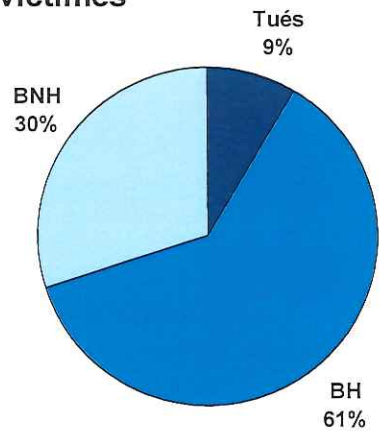
6%

5%

Les conducteurs 15_17 sont responsables pour 47.8% dans les accidents où ils sont impliqués.

Soit 32 accidents avec un conducteur 15_17 ans reconnu responsable ayant occasionné 2 Tués 23 BH 14 BL

Les victimes

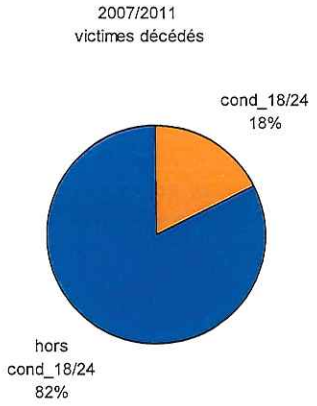


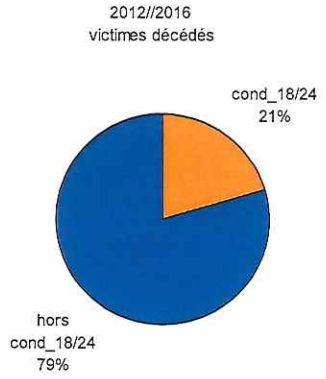
soit 274 accidents impliquant un conducteur âgé entre 18 et 24 ans ayant occasionné:

36 Tués (2 de moins que de 2007 à 2011) ↘

255 BH (66 de moins que de 2007 à 2011) ↘

124 BNH (145 de moins que de 2007 à 2011) ↘





Sur la période 2012/2016 les conducteurs 18_24 sont responsables dans 66.4% des accidents où ils sont impliqués.

Soit 182 accidents avec un conducteur 18_24 ans reconnu responsable ayant occasionné:

26 Tués 168 BH 78 BL

Les véhicules utilisés

la part des VL/VU dans les véhicules avec conducteur de 18_24 ans impliqué représente 77%

77%

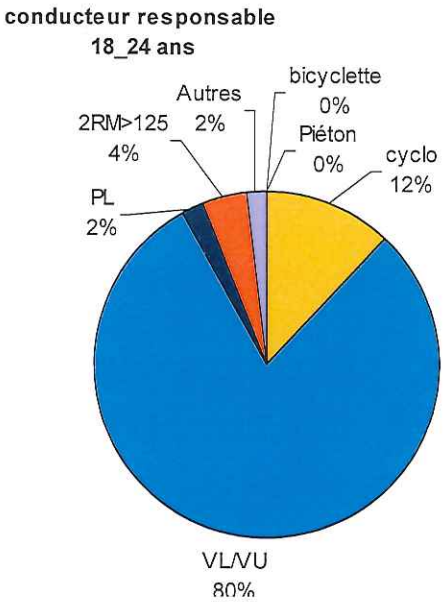
(72% VL + 5% VU)

12%

9%

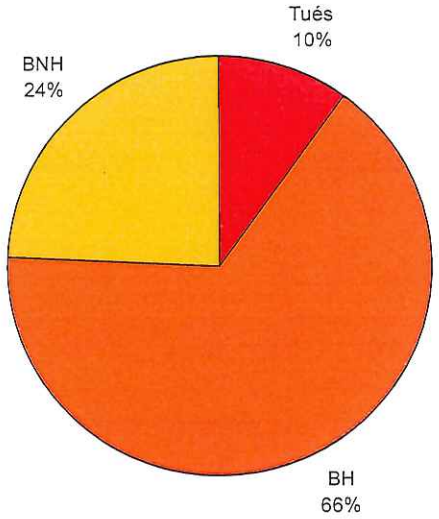
Les conducteurs 18_24 responsables (66.4%) dans les accidents où ils sont impliqués.

Soit 182 accidents avec un conducteur 18_24 ans reconnu responsable ayant occasionné
26 Tués 168 BH 78 BL



LES SENIORS

LES SENIORS: 65 ET +



Sur la période 2012_2016 les seniors sont identifiés dans 246 accidents (250 de 2007 à 2011) avec un conducteur ou piéton de cette tranche d'âge ayant occasionnés:

34 Tués (20 de moins que de 2007 à 2011) ↘

220 BH (27 de plus que de 2007 à 2011) ↘

82 BNH (43 de moins que de 2007 à 2011) ↘

Les conducteurs ou piétons de 65 et + responsables

Les conducteurs de 65 et + sont responsables dans 56% des accidents lorsqu'ils sont impliqués.

Soit 138 accidents avec un conducteur ou un piéton reconnu responsable ayant occasionné:
17 Tués 130 BH 45 BL

91%

78%

69%

67%

72%

LES OBSTACLES FIXES

LES OBSTACLES FIXES

Sur la période 2007_2011 les accidents avec collision contre un obstacle fixe représentaient 34.8% des accidents et 49.7% des tués.

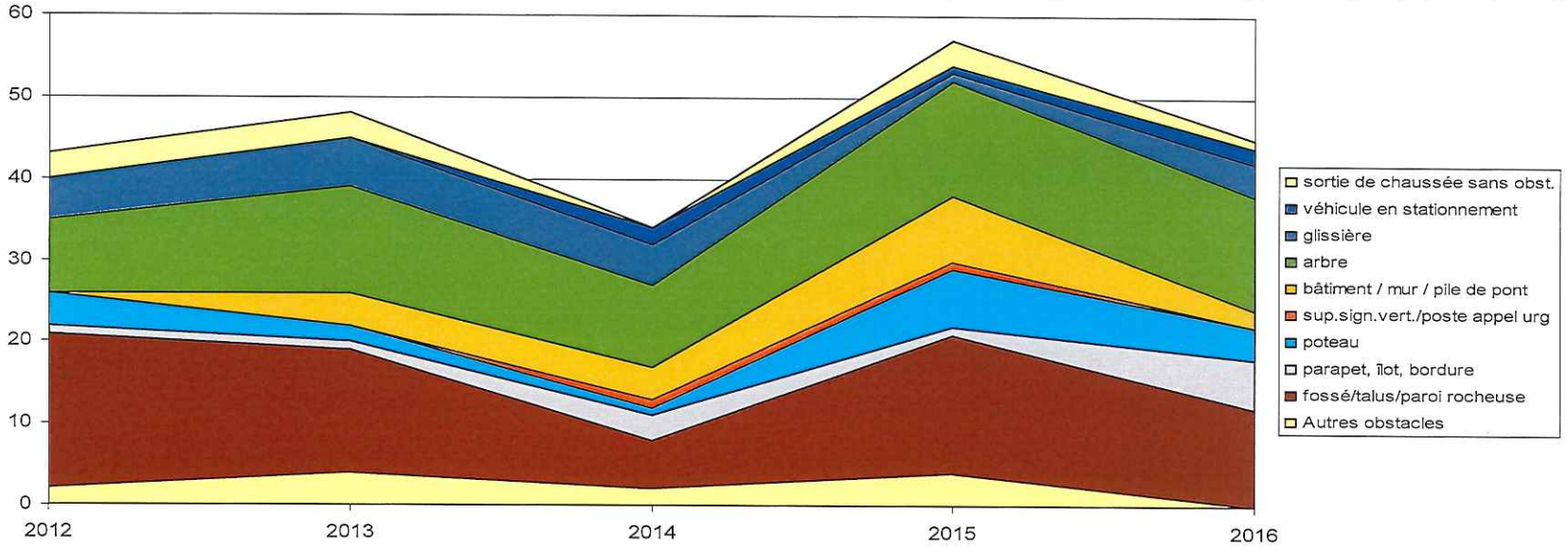
De 2012 à 2016 cette catégorie de collision regroupe 31% des accidents ↘ et 39.7% des Tués ↘

Au niveau national ces accidents représentent, en 2016, 45% de l'ensemble des accidents corporels ou mortels.

Les accidents contre « obstacle fixe » impliquant **un seul véhicule** représentent 77.5% des accidents de cette catégorie.

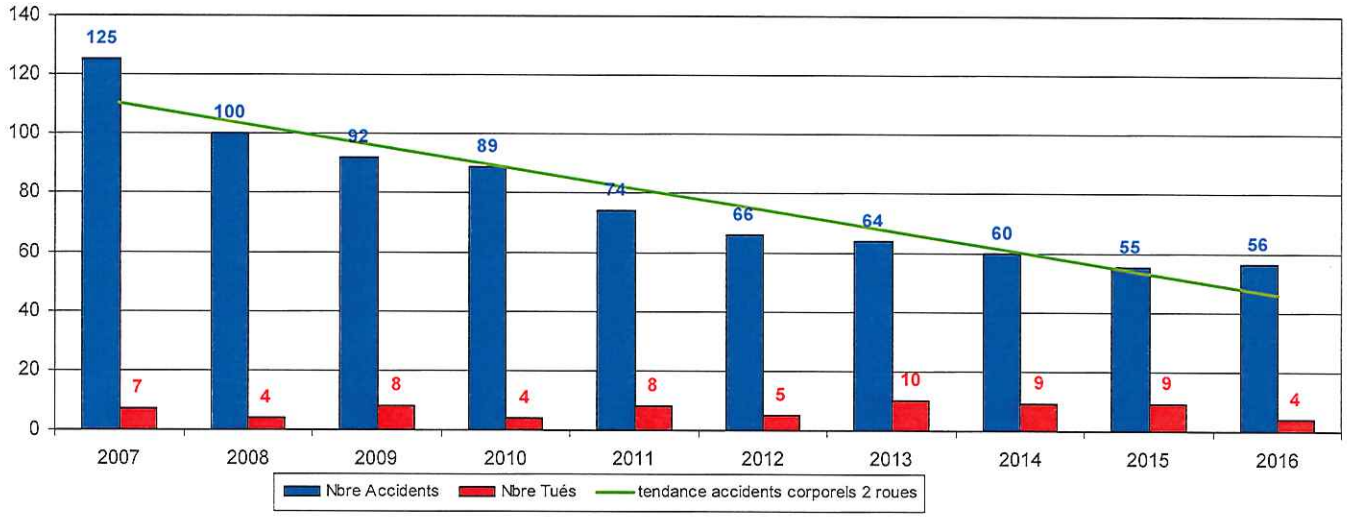
78% des victimes décédées lors d'un choc sur « obstacle fixe » le sont alors qu'un seul véhicule est impliqué.

Nombre d'accidents «véhicule seul » contre obstacle fixe

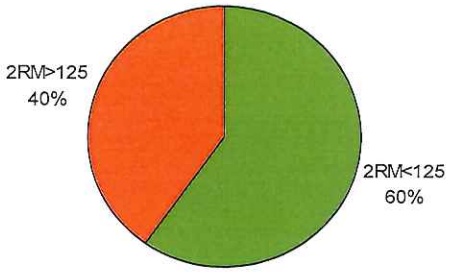


LES DEUX ROUES MOTORISÉS

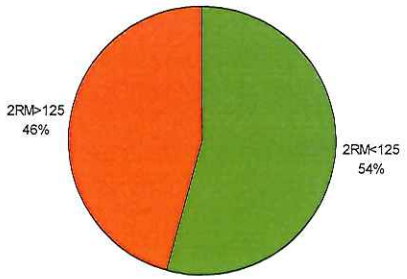
Les deux roues motorisés



2007/2011 accidents 2RM



2012/2016 accidents 2RM



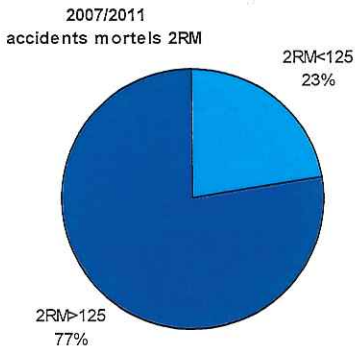
Sur la période 2007_2011 sur 1499 accidents les 2RM étaient impliqués dans 32% d'entre eux.

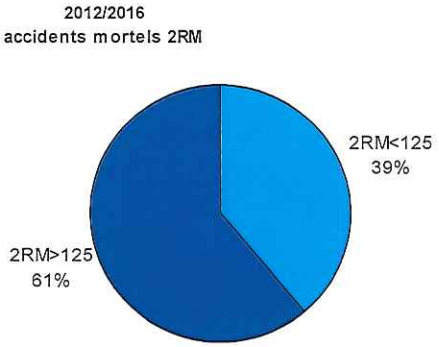
De 2012 à 2016 sur 947 accidents les 2RM sont présents dans 31.6% des accidents.

Les 2RM sont présents dans 25% des accidents mortels sur la période 2012 à 2016.

De 2012 à 2016 la répartition de cette catégorie de véhicule est de 54% de 2RM<125 et 46% de 2RM >125

DEUX ROUES MOTORISÉS





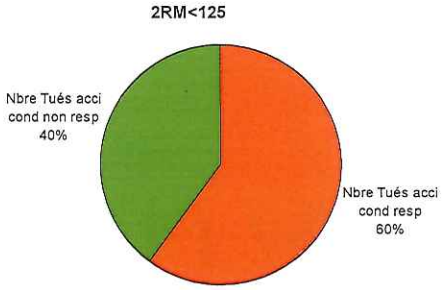
Sur la période 2007_2011 les 2RM>125 représentaient 77% des accidents, ce pourcentage est descendu à 61% de 2012 à 2016 mortels.

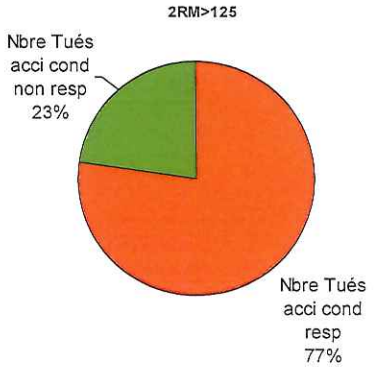
La part de responsabilité lors d'accidents mortels est de 77% pour les conducteurs de 2RM>125 et 60% pour les conducteurs de 2RM <125 sur la période étudiée.

Les variations des chiffres concernant ces accidents mortels peuvent être très importantes

2RM<125: 2015 4 Tués, 2016 0 Tué

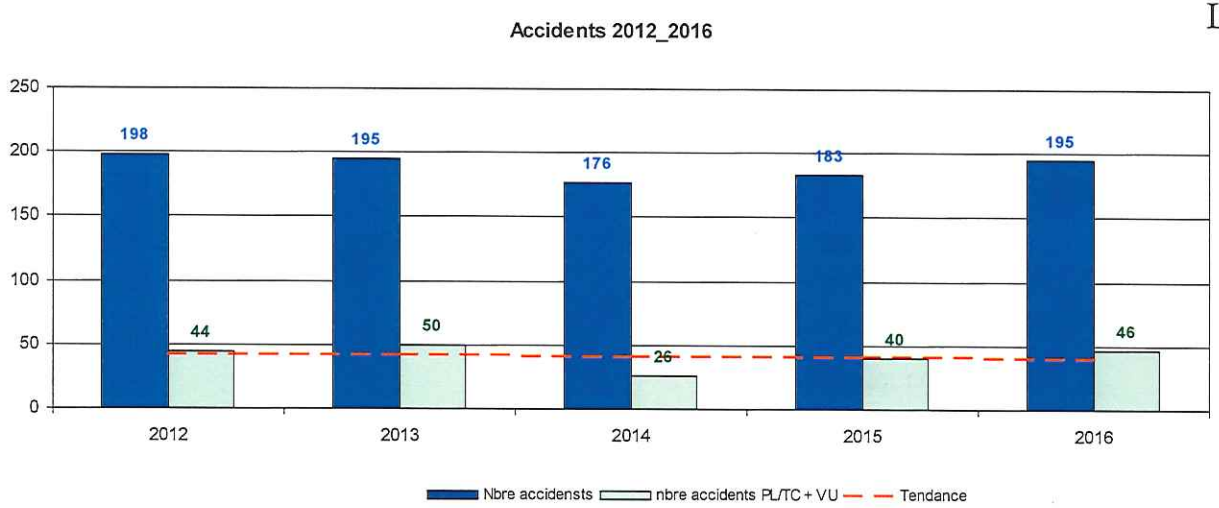
2RM>125: 2015 3 Tués, 2016 3 Tués

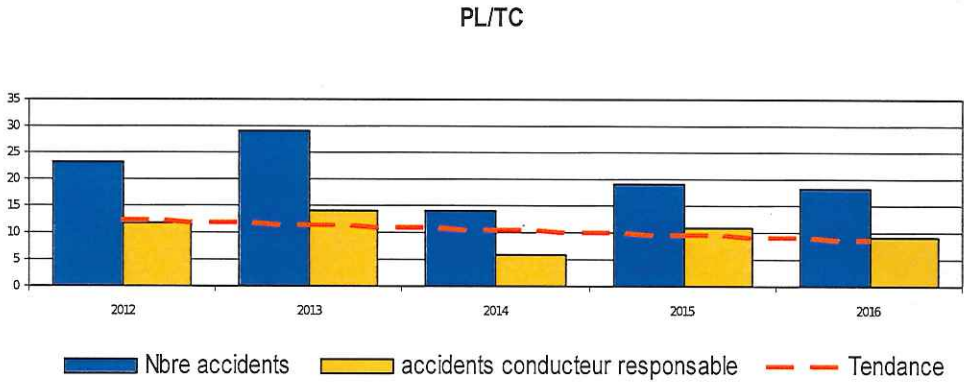




POIDS LOURDS ET VÉHICULES UTILITAIRES

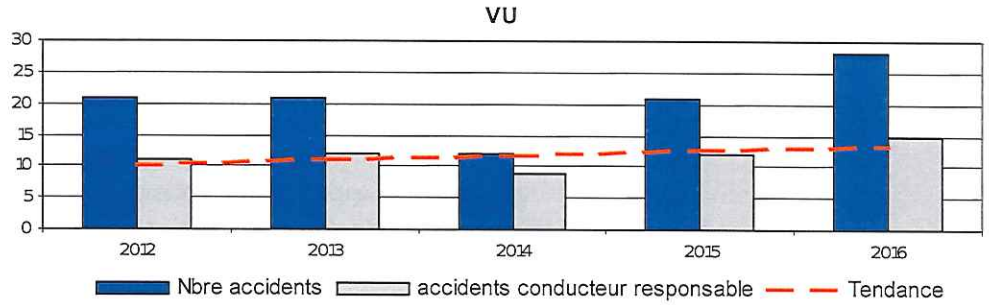
LES PL/TC+VU



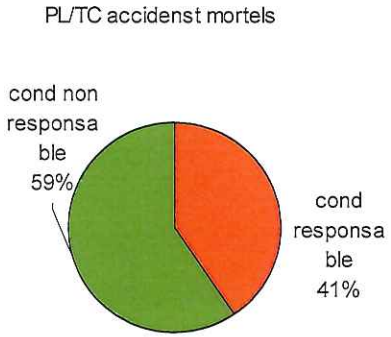


La période 2012_2016 comptabilise 947 accidents, les catégories PL/TC ou VU représentent 10.9% des impliqués.

La catégorie VU présente une tendance à la hausse (21 accidents en 2012, 28 en 2016) mais sur une masse faible



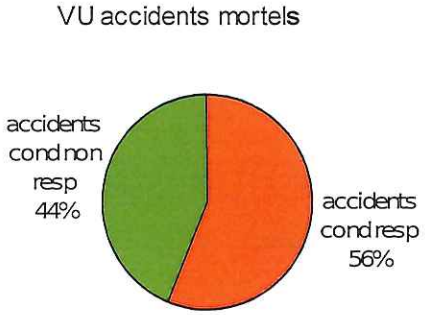
LES PL/TC+VU: responsabilité type de trajet

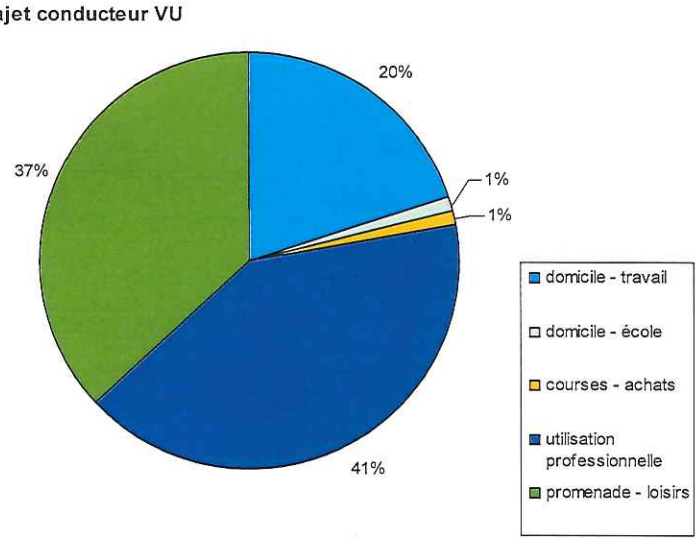


Trajet conducteur PL/TC:

Cette catégorie d'usager est identifiée à 100% sur un trajet effectué dans le cadre de l'activité professionnelle.

La responsabilité des conducteurs de PL/TC est identifiée dans 8.6% des accidents mortels (13 sur 151) avec une gravité de 31.





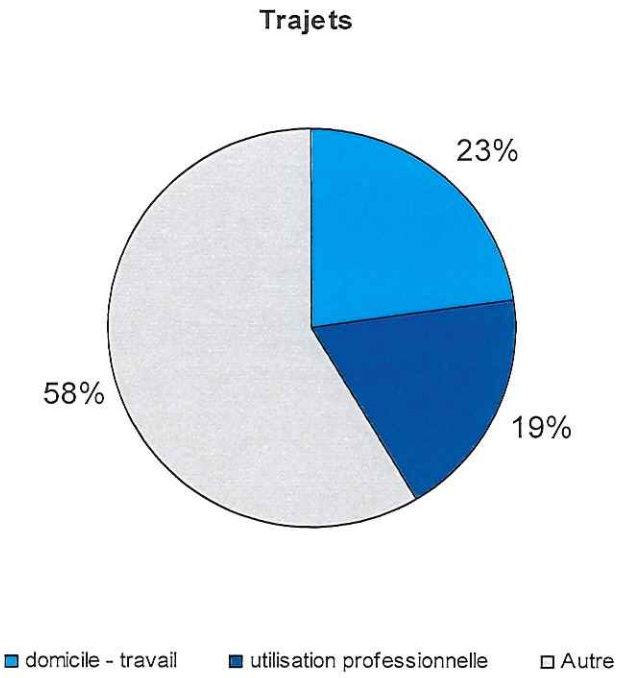
Trajet conducteur VU:

Cette catégorie d'usager est identifiée à 41% sur un trajet effectué dans le cadre de l'activité professionnelle.

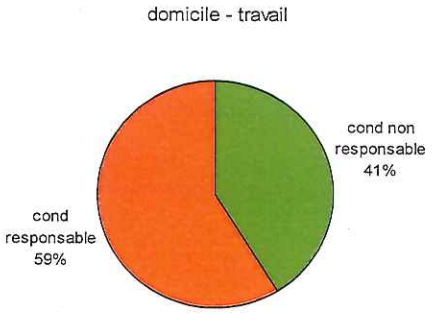
La responsabilité des conducteurs de VU est identifiée dans 9.3% des accidents mortels (14 sur 151) avec une gravité de 24.

LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

Risque professionnel: les trajets



Sur la période 2012_2016 les accidents sur des trajets professionnels (activité ou déplacement) représentent 42% des accidents dont 21% pour les accidents mortels (31/151) ce chiffre passant à 14% quand la responsabilité du conducteur est identifiée.



Causes:

-Usage pro: 33% la vitesse, 18% non respect des priorités, 5% alcool-Stup

- Domicile travail: 48% vitesse, 18.5% non respect des priorités, 11% alcool-stup

3. BILAN FINANCIER SUR 5 ANS

Crédits délégués par enjeux										
	En 2013		En 2014		En 2015		En 2016		En 2017	
Enjeux	Subventions allouées par la Préfecture	Subventions allouées par le CD	Subventions allouées par la Préfecture	Subventions allouées par le CD	Subventions allouées par la Préfecture	Subventions allouées par le CD	Subventions allouées par la Préfecture	Subventions allouées par le CD	Subventions allouées par la Préfecture	Subventions allouées par le CD
Conduites addictives et Vitesse	25 998,00 €	13 300,00 €	22 653,15 €	6 983,33 €	25 397,50 €	6 716,66 €	24 161,99 €	6 650,00 €	16 658,32 €	6 650,00 €
			14 541,32 €	/	16 937,82 €	266,66 €	13 948,72 €	500,00 €	12 158,31 €	500,00 €
Jeunes	30 683,00 €	5 500,00 €	24 126,82 €	12 983,33 €	24 547,33 €	12 983,32 €	20 715,00 €	13 150,00 €	17 999,99 €	13 150,00 €
2RM	5 310,00 €	1 500,00 €	2 544,35 €	333,33 €	2 028,33 €	333,33 €	960,00 €	/	999,99 €	/
Seniors	4 774,00 €	/	1 500,00 €	/	1 500,00 €	/	750,00 €	/	4 333,33 €	/
Population active 25-64 ans			4 016,33 €	/	4 053,00 €	/	1 880,72 €	/	1 674,99 €	/
Risques routiers professionnels	2 225,00 €	/							675,00 €	/

Le PDASR qui est une déclinaison annuelle du DGO comprend des actions subventionnées ainsi que des actions non subventionnées. Parmi les partenaires institutionnels, les forces de l'ordre et le Conseil départemental (qui est également un partenaire financier) mettent en place une multitude d'actions en faveur de la sécurité routière.

4. LES ENJEUX ET LEURS ORIENTATIONS D'ACTIONS POUR LA PÉRIODE 2018-2022

À partir des directives nationales, de l'état des lieux présenté par l'ODSR lors des pôles de Sécurité Routière et des échanges, les enjeux suivants ont été retenus :

- les conduites addictives,
- les jeunes,
- le risque routier professionnel,
- les seniors,
- les deux roues ,
- les distracteurs.

À partir de ces enjeux les « orientations d'action » permettent de formaliser des pistes d'amélioration afin d'établir un programme d'actions à engager dans le cadre du PDASR annuel.

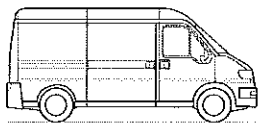
LES CONDUITES ADDICTIVES :

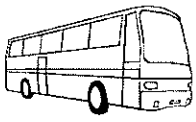
- Poursuivre l'implication des professionnels et des collectivités dans des actions au service de la sécurité routière ;
- Continuer le partenariat sur le mode de transport alternatif et collectif lors des ferias ;
- Sensibiliser les milieux éducatifs et sportifs (fédérations, grands clubs) ;
- Combattre les idées reçues sur l'alcool, les produits stupéfiants et les médicaments (délais d'élimination, effets combinés...);
- Impliquer les organisateurs de grands événements (sportifs, culturels, festifs) dans la prévention ;
- Poursuivre le partenariat avec les associations impliquées dans la lutte contre les conduites addictives ;
- Poursuivre l'organisation d'actions d'alternative à la sanction en accord avec les procureurs de la République.

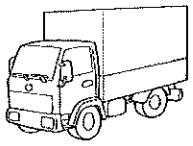
LES JEUNES :

- Poursuivre Atout Route auprès des jeunes de moins de 26 ans;
- Élargir les lieux et supports de communication et d'action (établissements scolaires, entreprises, mairies, missions locales, Facebook, twitter...);
- Identifier et accompagner les référents sécurité routière des lycéens pour tisser un réseau et poursuivre la sensibilisation à la sécurité routière dans les établissements scolaires sous forme d'informations et d'actions ;
- Relancer les stages d'alternative à la sanction en accord avec les procureurs de la République ;
- Mettre l'accent sur les comportements plus accidentogènes des jeunes hommes et la nécessité de les responsabiliser vis-à-vis des autres.

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL :

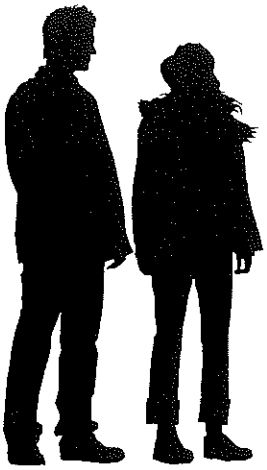






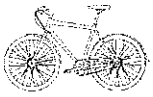
- Développer la prise en compte à part entière de la sécurité routière dans les obligations réglementaires de sécurité de l'entreprise (Document unique);
- Poursuivre les actions de sensibilisation et d'information;
- Alimenter le « guide de bonnes pratiques » partagé sur le site Internet de la préfecture ;
- Utiliser les canaux de la CARSAT et développer des partenariats avec les assureurs ;
- Cibler les actions d'information et de sensibilisation dans les CFA et les lycées professionnels.

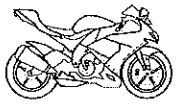
LES SENIORS :



- Se rapprocher des élus locaux afin d'organiser des sessions régulières de réactualisation du code de la route ;
- Organiser des séances d'audit de conduite pour permettre de réapprendre les bons automatismes ;
- Développer des partenariats pour des actions de sensibilisation auprès des seniors sur des thématiques diverses (médicaments, diminution des réflexes, vue…) ;
- Étudier la possibilité de partenariats en vue de proposer des modes de transport alternatifs.

LES DEUX ROUES :





- Sensibiliser l'ensemble des usagers à la notion du partage de la route et notamment sur la place du 2RM en milieu urbain ;
- Sensibiliser les jeunes de manière préventive sur les risques en 2RM et impliquer les auto écoles et parents dans cette démarche de sensibilisation ;
- Développer l'information sur les règles de conformité du matériel et des équipements de protection ;
- Réaliser des actions post-permis (reprise du guidon, atelier de perfectionnement technique, rallyes…) ;
- Développer en accord avec le Parquet les opérations d'alternative à la sanction.

LES DISTRACTEURS :

- Sensibiliser sur les risques de l'usage du téléphone portable et autres distracteurs lors des déplacements ;
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue ;
- Poursuivre la sensibilisation des référents sécurité routière et des auto-écoles dans ce domaine.

LA VITESSE :

Véritable enjeu transversal, les comportements liés à une vitesse excessive ou inadaptée sont à l'origine de la plupart des accidents.

Mettre l'accent sur les distances de sécurité et les temps de réaction.

5. LES ACTEURS ET MOYENS

Le Conseil départemental partenaire institutionnel et financier depuis de nombreuses années.

Les associations partenaires de la préfecture sont des acteurs permanents de la sécurité routière et les principaux pourvoyeurs d'actions inscrites au PDASR.

Les forces de l'ordre tiennent également une place prépondérante dans le contrôle/sanction des comportements infractionnels. Mais, elles participent également à des actions de prévention auprès d'un public varié.

Les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) permettent, quant à eux, une présence directe de l'État et de la préfecture sur le terrain de la sécurité routière et la transmission des messages de la Délégation à la Sécurité Routière (DSR), relayés par le service de la coordination sécurité routière.

En plus de ces partenaires privilégiés, des liens renforcés méritent d'être poursuivis, dans les 5 prochaines années du DGO, avec la Justice et les Parquets pour les actions de sensibilisation avant les audiences pénales, les alternatives à la sanction et les opérations de contrôles routiers ciblées. En outre, il faudra bien impliquer l'Éducation nationale et les entreprises signataires de l'appel national aux entreprises.

La Réserve civique est également un nouveau partenaire qui permet de recourir à de jeunes bénévoles souhaitant s'engager dans des actions de sécurité routière soit comme collaborateur du service public pour des opérations ponctuelles ou pérennes portées par l'État, soit comme collaborateur du milieu associatif.

L'utilisation des moyens régionaux mutualisés de la DREAL Nouvelle Aquitaine doit être également systématiquement recherchée par le/la coordonnateur/coordonnatrice de sécurité routière de la préfecture.

Enfin, les moyens modernes d'information et de communication doivent être largement utilisés : site Internet de la préfecture, liens vers la DSR, Facebook, twitter, lettres d'information électronique (pour les jeunes d'Atout Route, les entreprises signataires de l'appel national…).

5. CONCLUSION

La sécurité routière a connu au niveau national et localement des résultats encourageants avec une baisse continue du nombre des accidents, tués et blessés, au fil des années. Mais le nombre de tués en augmentation cette année dans les Landes par rapport à l'année dernière (+ 14) doit agir comme un rappel à ne jamais relâcher les efforts de prévention comme de contrôle/sanction de tous les partenaires de la sécurité routière, qu'ils soient publics ou privés.

Sous le pilotage du Gouvernement et de la Direction des Sécurités, le Document Général d'Orientation pour la période 2018-2022 doit être cette contribution commune et participative, traduite annuellement dans le Plan départemental d'Actions de Sécurité Routière, de tous les acteurs et intervenants dans le département des Landes qui s'impliquent quotidiennement et se retrouvent mensuellement au Pôle de Sécurité Routière. Tous leurs efforts doivent être reconnus et les acteurs être remerciés.

La sécurité routière est une grande cause nationale, communément comprise et salvatrice. Elle doit être l'affaire de toutes et de tous au quotidien.

PRÉFET DES LANDES	Frédéric PERISSAT
PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL	
DIRECTEUR DE LA CARSAT	Pour le Directeur *par délégation* *Le Directeur Adjoint* Pierrick CHAUSSEE
PRÉSIDENT DE L'AML	

Mont-de-Marsan, le 10 AVR. 2018