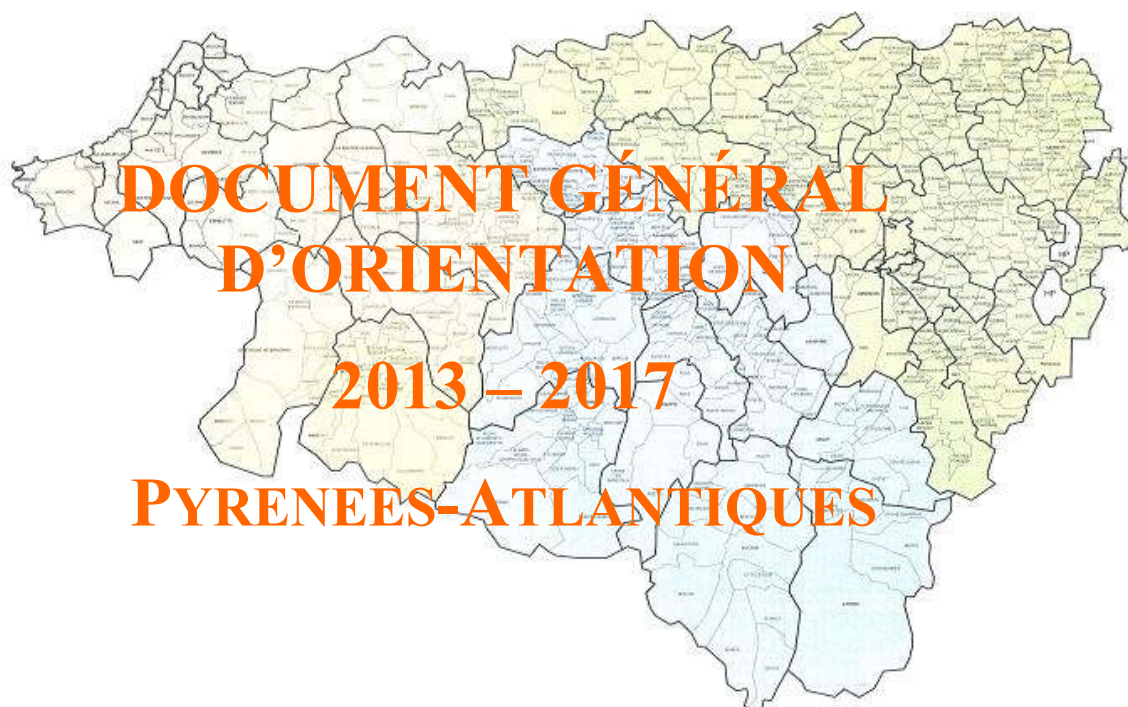


SECURITE ROUTIERE

TOUS RESPONSABLES



DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES
TERRITOIRES ET DE LA MER



SOMMAIRE

PREFACE	4
1 DEFINITION DU DGO	5
1.1 Contexte et Objectifs nationaux.....	5
1.2 Les objectifs du DGO 64.....	5
1.3 Le document général d'orientations.....	6
1.4 La démarche d'élaboration.....	6
1.5 Les enjeux pour 2013 - 2017.....	6
1.6 Les orientations d'actions.....	7
2 DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO	7
2.1 Quelques définitions :	7
2.2 Installation du Comité de pilotage	8
2.3 Composition du comité de pilotage.....	8
2.4 Installation des groupes techniques.....	9
3 ACCIDENTALITE GENERALE DU DEPARTEMENT	12
3.1 Les nombres d'accidents, de tués et de blessés.....	12
3.2 Localisation des accidents sur le département	14
3.2.1 <u>Nombre d'accidents par communes</u>	14
3.2.2 <u>Localisation agglomération ou hors agglomération</u>	14
3.3 Les catégories d'usagers impliqués.....	15
3.3.1 <u>Accidents impliquant une catégorie</u>	15
3.3.2 <u>Accidents par catégories</u>	15
3.3.3 <u>Accidents véhicules seuls par catégories</u>	17
3.4 Répartition des victimes par tranches d'âges	18
3.4.1 <u>Évolution par tranches d'âges</u>	18
3.5 Les circonstances	19
3.6 Répartition des accidents dans le temps.....	20
3.7 Les infractions.....	21
3.8 Les conflits.....	22
3.9 Répartition des accidents suivant le sexe du conducteur responsable	22
3.9.1 <u>Répartition suivant l'heure</u>	22
3.9.2 <u>Répartition suivant l'âge</u>	22
4 ENJEUX	23
4.1 Les enjeux « alcool »	23
4.1.1 <u>Éléments statistiques</u>	23
4.1.2 <u>Gravité des accidents avec ou sans alcool</u>	24
4.1.3 <u>Répartition des accidents par tranche d'âge des conducteurs</u>	25
4.1.4 <u>Répartition des accidents dans le temps</u>	25
<u>Actions à mener</u>	26

4.2	Les enjeux « 14-24 ans ».....	30
4.2.1	<u>Conditions géographiques</u>	30
4.2.2	<u>Les circonstances d'accidents graves</u>	30
4.2.3	<u>Répartition par sexe</u>	30
4.2.4	<u>Répartition des accidents suivant l'âge du conducteur</u>	31
4.2.5	<u>Gravité suivant les tranches d'âges (14-17 & 18-24 ans)</u>	31
4.2.6	<u>% d'accidents par catégories d'usagers et par tranches d'âges</u>	32
4.2.7	<u>Gravité par catégories d'usagers</u>	33
4.2.8	<u>Répartition par tranche d'âge</u>	34
4.2.9	<u>Répartition par sexe et catégories d'usagers</u>	34
4.3	Les enjeux « Motocyclettes ».....	37
4.3.1	<u>Évolution « ATBH »</u>	37
4.3.2	<u>Gravité par cylindrées</u>	37
4.3.3	<u>Évolution de la gravité par cylindrées</u>	38
4.3.4	<u>Accidents par tranches d'âges</u>	38
4.3.5	<u>Localisation des accidents par zones (agglo ou hors agglo)</u>	39
4.3.6	<u>Les accidents contre obstacles</u>	40
4.3.7	<u>Groupe de travail 2 roues motorisés ($\geq 125 \text{ cm}^3$)</u>	40
4.4	Les enjeux « Vitesse & Priorités ».....	50
4.4.1	<u>Nombres et différents types de refus de priorités</u>	50
4.4.2	<u>Gravité des accidents dus aux refus de priorités</u>	51
4.4.3	<u>Nombre d'accidents par types d'infractions relatives aux priorités</u>	51
4.4.4	<u>Nombre d'accidents corporels dus à la vitesse</u>	52
4.4.5	<u>Gravité des accidents dus à la vitesse</u>	52
4.4.6	<u>Catégories d'usagers impliqués dans les accidents dus à la vitesse</u>	52
4.4.7	<u>Analyse des vitesses</u>	53
5	SUIVI ET EVALUATION DU DGO	56

PREFACE

A la demande de Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques et au nom de ses partenaires associatifs et institutionnels, il me revient l'honneur de préfacier les quelques 60 pages de ce vaste programme de lutte contre l'insécurité des routes des Pyrénées Atlantiques pendant les cinq prochaines années .

D'âges et d'horizons très divers, actifs et retraités bénévoles, venant des mondes du travail, du sport et des loisirs, nous avons conjugué nos réflexions, nos idées et nos expériences pour définir avec les pouvoirs publics les enjeux et les objectifs d'une meilleure sécurité sur nos routes.

Après le temps de la réflexion, est maintenant venu celui de l'action de chacun et de l'engagement de tous pour donner vie à ce projet et pour travailler à son succès en le concrétisant sur le terrain.

S'ils sont à la hauteur de nos ambitions, les résultats obtenus en 2017 au terme de ce DGO seront la plus belle récompense de nos efforts. Au-delà des chiffres et des statistiques, ils auront prouvé que nos routes, terrain de jeux parfois mortels pour certains, deviennent d'année en année un lieu de partage convivial pour tous.

Dr Jean RENAULT
Association Prévention Routière
Président du Comité Départemental 64

1 Définition du DGO

1.1 Contexte et Objectifs nationaux.

« Nous fixons l'objectif de réduire la mortalité par deux d'ici la fin de la décennie et donc de passer sous la barre des 2.000 morts par an », a annoncé Manuel Valls lors d'une conférence de presse pour la réinstallation du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) le 27 novembre 2012.

« C'est un objectif ambitieux » a reconnu le ministre car « nous ne pouvons pas accepter l'idée que nous ayons atteint un seuil ». L'an dernier, 3.963 personnes ont été tuées sur la route. Dans ce contexte, Manuel Valls a fixé deux priorités au CNSR : agir sur les principaux facteurs d'accident, le trio 'alcool-vitesse-stupéfiants', et les personnes les plus exposées : les jeunes et les usagers des deux-roues. L'an dernier en effet, 30% des accidents mortels étaient liés à l'alcool et au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause. Les stupéfiants sont présents dans au moins 13% des accidents mortels. Le mélange alcool/cannabis multiplie par 14 le risque d'accident, précise le ministère de l'Intérieur.

Les 18-24 ans sont de loin les premières victimes des accidents de la route. A ce titre, une réflexion sur les formations ne peut être écartée. Enfin, les conducteurs de deux-roues motorisés et spécialement les motocyclistes feront l'objet de toutes les attentions car ils utilisent un mode de déplacement qui les rend particulièrement vulnérables : les motocyclistes représentent, en 2011, 23% des usagers de véhicules à moteur tués sur la route.

Rappelons enfin que la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Dans ce contexte, chaque département définira en 2012, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

1.2 Les objectifs du DGO 64.

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

1.3 Le document général d'orientations.

Le document général d'orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

1.4 La démarche d'élaboration.

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR, et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs doit être organisée. Par ailleurs, il sera créé un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs du risque routier professionnel.

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études réalisées par des groupes techniques.

Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière seront également informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

1.5 Les enjeux pour 2013 - 2017.

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

L'étude d'enjeux, commandée par le préfet, est réalisée par la Direction Départementale T M, (Observatoire Départemental de Sécurité Routière) dans le cadre d'un groupe technique qu'il copilote avec le coordinateur de sécurité routière et auquel sont associés les techniciens des collectivités territoriales et des assureurs des risques professionnels.

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'Etat, d'identifier les enjeux pouvant

déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes. Il conviendra pour chacun d'entre eux de fixer des objectifs chiffrés de réduction des accidents.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2017, chaque département devra caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés.

Par ailleurs, le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux autres enjeux supplémentaires pourraient être retenus en complément des enjeux nationaux retenus au niveau département, en fonction notamment du précédent DGO.

1.6 Les orientations d'actions.

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. Après validation des enjeux par le comité de pilotage, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux, d'autres partenaires concernés par l'enjeu et/ou disposant de données exogènes spécifiques seront invités à participer à cette réflexion dans le cadre de groupe de travail par enjeu.

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

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

2 Démarche d'élaboration du DGO

2.1 Quelques définitions :

Enjeu :

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'usagers...). L'enjeu est donc un nombre d'accidents ou de victimes (décliné suivant la gravité) qui est associé à une cible.

Cible :

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...).

Orientation d'actions :

Une orientation d'action doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et permettre aux acteurs qui les proposent de répondre à la question : pourquoi réaliser cette action ?

Domaines dans lesquels on peut agir:

Infrastructure, Information, Formation/Education, Contrôle/Sanction

PDASR :

Plan départemental d'actions de sécurité routière.

Enjeux nationaux pour 2013 2017.

- Alcool et drogues,
- Jeunes,
- Deux roues motorisés
- Vitesse.
- Auxquels peuvent s'ajouter des enjeux locaux.

Information préalable

La démarche partenariale d'élaboration du DGO a été initiée, dès le 17 février 2012, par une lettre d'information de M. le Directeur de Cabinet, Chef de projet sécurité routière, aux membres du Pôle de compétence.

2.2 Installation du Comité de pilotage

Le Comité de pilotage a été installé le 31 mai 2012, sous la présidence de M le Directeur de Cabinet.

Au cours de cette réunion, le Comité a validé le calendrier de travail, en particulier les étapes essentielles de l'étude des enjeux.

2.3 Composition du comité de pilotage.

- M. le Préfet des PA
- Le Président du conseil général,
- Le Maire de Pau,
- Le Maire d'Anglet,
- Le Président de l'association des maires.
- Le Directeur de la CARSAT, ou L'Ingénieur conseil de la CARSAT chargée de la prévention du risque routier,
- Le Directeur de la MSA,
- La Fédération des assureurs.

Le précédent DGO a notamment permis de développer le partenariat avec des collectivités territoriales et de mettre en place des actions en direction des jeunes. Cependant, il a souffert de deux points faibles principaux ; d'une part, l'absence d'indicateurs et, d'autre part, un déficit de communication.

Choix des enjeux

Une première approche des données d'accidents au cours des 5 dernières années montre que les enjeux nationaux sont valides dans les Pyrénées-Atlantiques.

Au cours de la première réunion d'un groupe de travail, le 17 février 2012, deux enjeux complémentaires ont été suggérés.

- Non respect de la priorité,
- Seniors piétons

La pertinence de ces enjeux a été étudiée.

De plus, il a été convenu de tenir compte dans les réflexions, en plus de l'accidentalité, des infractions commises le plus fréquemment.

Approfondissement des enjeux

L'approfondissement des enjeux a conduit à intégrer l'enjeu Non respect de la priorité à l'enjeu vitesse.

Alcool – Addictions, Jeunes – Cyclomoteurs < 50 cm³, 2 Roues Motocyclette, Vitesse – Comportements.

L'observation des infractions relevées conforte le choix des 4 enjeux :

2.4 Installation des groupes techniques

Le 31 mai 2012, les groupes de travail ont été installés selon la composition suivante :

<i>Enjeux</i>	<i>Participants</i>
Alcool Addictions <u>Capitaine Capdevielle</u>	Syndicats des Hôteliers Restaurateurs, Boites de nuit, Coopérative viticole, Comité olympique sport MILDT, Infirmière, médecin addictologue
Jeunes Cyclomoteurs <u>Michel More</u>	CDJSR, Coordinateur départemental Educ nat, Assurance, Auto- école Monsieur JM Lambert (Ville d'Anglet, Monsieur Massonié, (correspondant DDSP / EN), l'Association de prévention Spécialisée du Pays des Gaves (Mourenx),
2 Roues Motocyclettes <u>CEN Chardavoine</u> <u>EDSR.</u>	CRS moto, FFMC, Assureurs, Conseil Général (Infra), Monsieur Moto (E Maquel), EDSR Motocycliste, 1 IPCSR.

Vitesse	1 IDSR, Conseil Général, Auto-école, Assureurs, ASF, 1 membre de l'EDSR, représentants de Mairies ou d'agglomérations.
Comportements	
<u>Mme Bernard</u>	

Au cours d'une réunion de travail le 12 septembre 2012, le groupe de travail demande que les orientations d'actions possibles (Voir document joint) soient présentées, aux porteurs d'opinions du département selon le plan suivant :

Enjeu Alcool, Addictions : (Capitaine Capdevielle)

Syndicat des Hôteliers et Restaurateurs Boites de nuit.	Capitaine Capdevielle
Comité olympique et sportif. Direction de la Cohésion sociale (Jeunesse et sports) Philippe Etcheveria.	Capitaine Capdevielle. Préfecture.
MILDT Madame PUYO.	Préfecture.
Médecin addictologue (Hopital)	Préfecture.

Enjeu Jeunes et Cyclo : (Michel More).

CDJSR (Préfecture + IA) 2° degré + CFA	Préfecture.
Coordinateur départemental Educ Nat	Michel More
Madame Arlette Rouchy Déléguée Educ Routière PCSR	Préfecture.
Auto école	Mr Lambert
Monsieur Massonié IDSR Correspondant DDSP/EN	Capitaine Capdevielle.
Association de prévention Spécialisée du Pays des Gaves. (Mourenx)	Michel More.

Enjeu 2 Roues Motocyclettes: (CEN Chardavoine EDSR).

CRS Moto	CEN Chardavoine
FFMC	Capitaine Gauyat
Assureurs (GAN....)	Capitaine Gauyat
Conseil général (Infra)	Elisabeth Bernard
Monsieur Moto (E Maquel)	Préfecture.
Inspecteur du permis de conduire et SR Madame Arlette Rouchy.	Elisabeth Bernard

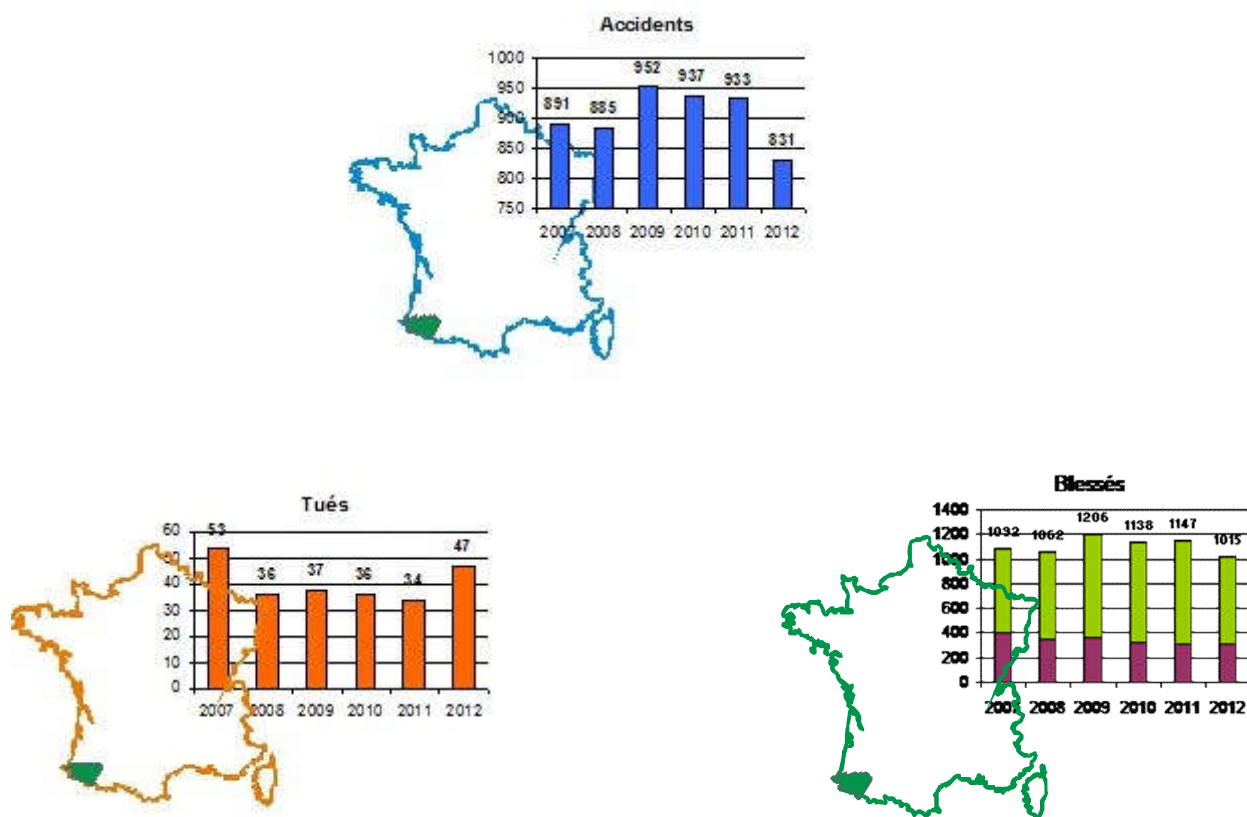
Enjeu Vitesse et Comportements: (Elisabeth Bernard).

IDSR	Elisabeth Bernard.
Conseil Général	Elisabeth Bernard.
Auto Ecole	Elisabeth Bernard (Jean Michel Lambert).
Syndicat des courtiers en assurance.	Préfecture.
ASF	Elisabeth Bernard (Capitaine Gauyat)
1 membre de l'EDSR	Elisabeth Bernard (Capitaine Gauyat)
1 représentant de Mairies où d'agglomération.	Elisabeth Bernard (J M Lambert).

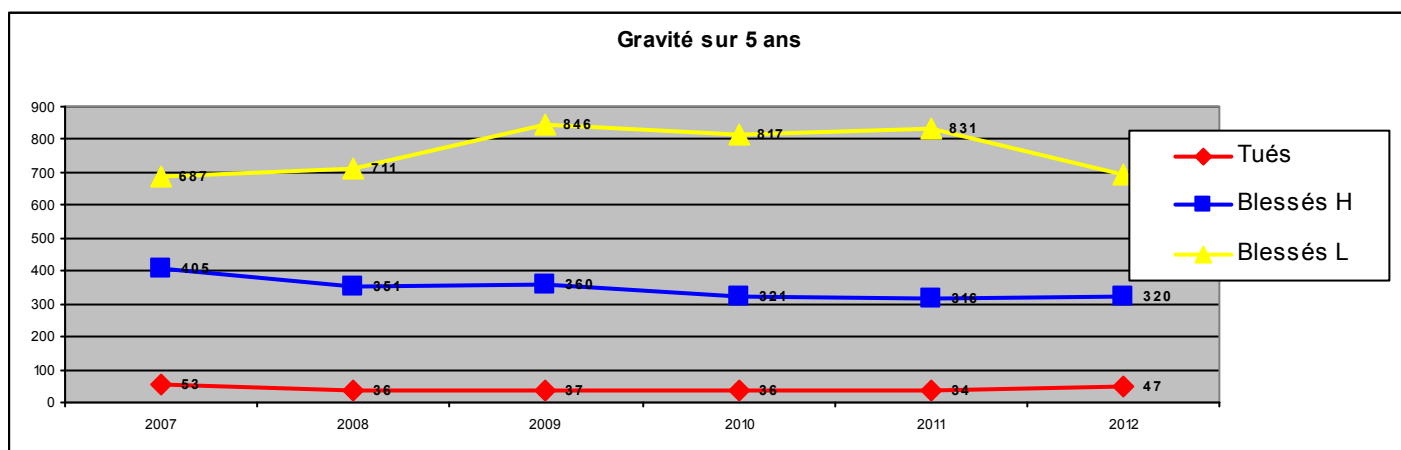
L'objectif est de recueillir des orientations complémentaires à partir des expériences portées par les partenaires du département en Sécurité Routière.

3 Accidentalité générale du département

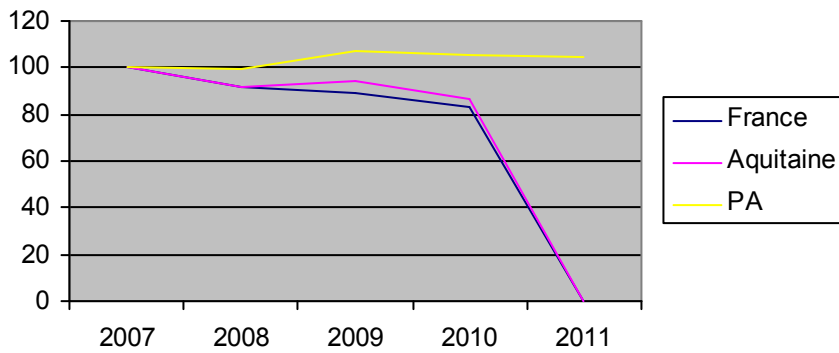
3.1 Les nombres d'accidents, de tués et de blessés



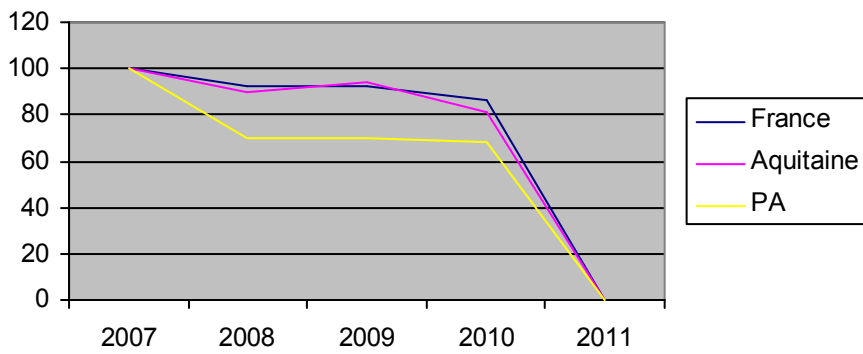
Le nombre d'accidents corporels connaît une évolution à la hausse sur la période 2005-2011. L'évolution de l'indicateur de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) tempère cette évolution défavorable. Il tombe pour la première fois depuis 2009 sous la barre des 4 et affiche depuis une légère tendance à la baisse chaque année.



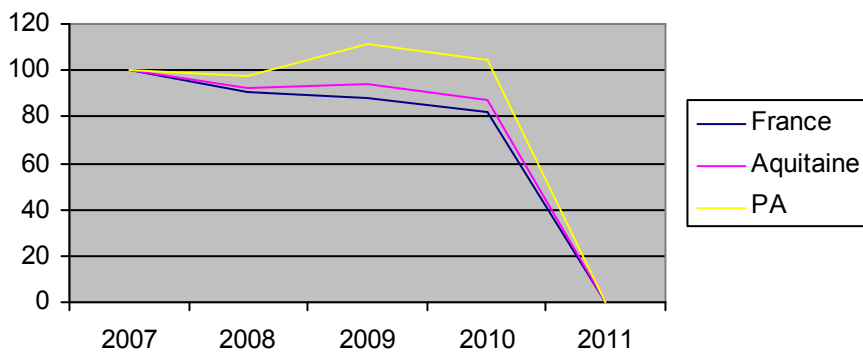
Evolution des accidents en base 100



Evolution des tués en base 100

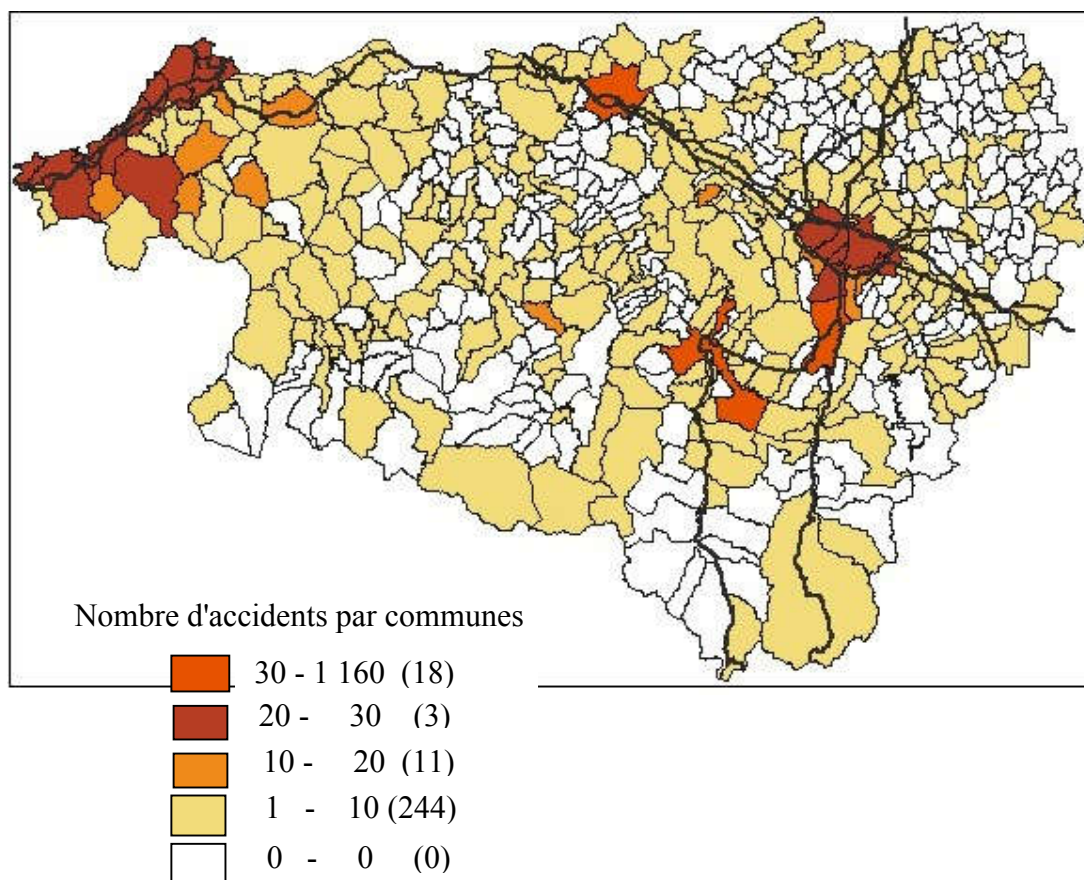


Evolution des blessés en base 100



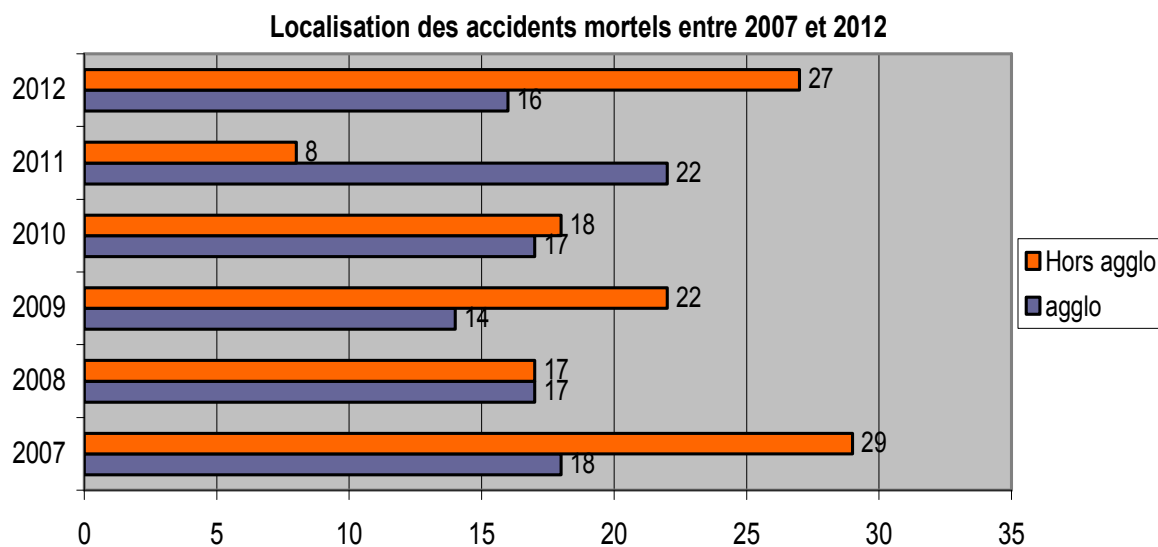
3.2 Localisation des accidents sur le département

3.2.1 Nombre d'accidents par communes



Les accidents corporels ont lieu essentiellement dans les agglomérations urbaines principales du département et sur le réseau structurant du département sur lequel le trafic est le plus important.

3.2.2 Localisation agglomération ou hors agglomération



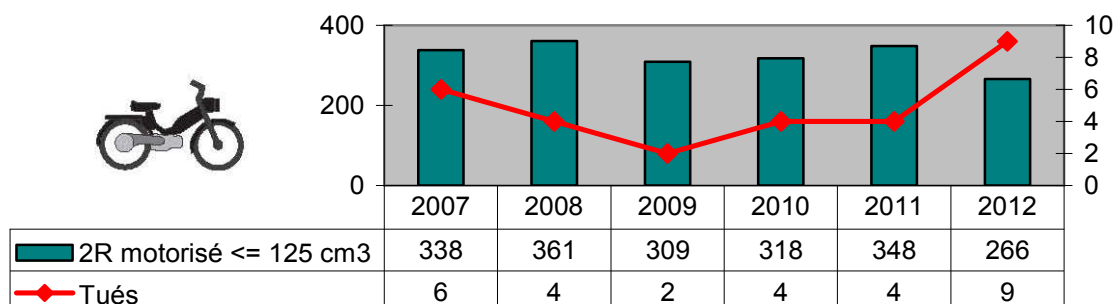
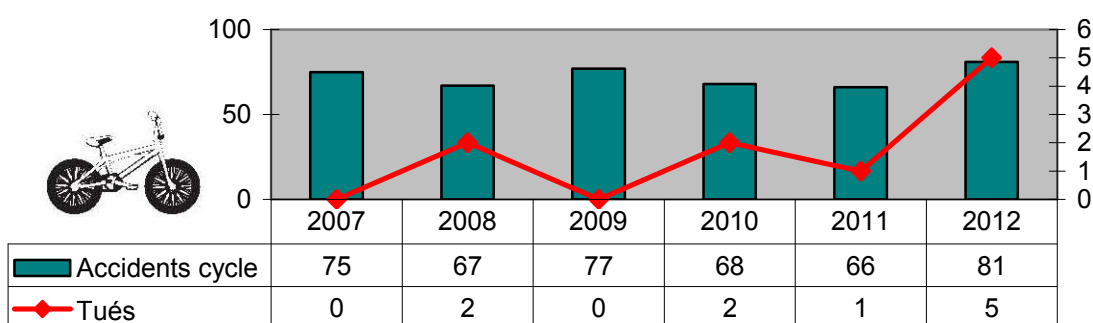
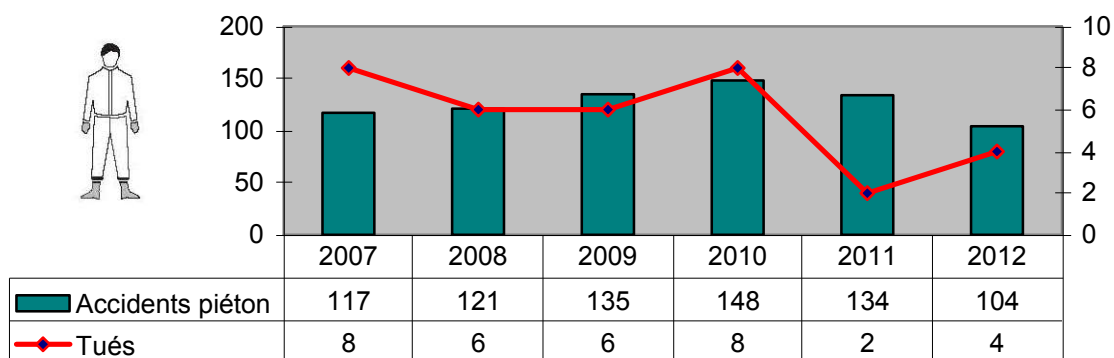
Sur la période 2007-2012, 40 % des accidents corporels ont lieu en agglomération ; 60 % des accidents ont lieu hors agglomération.

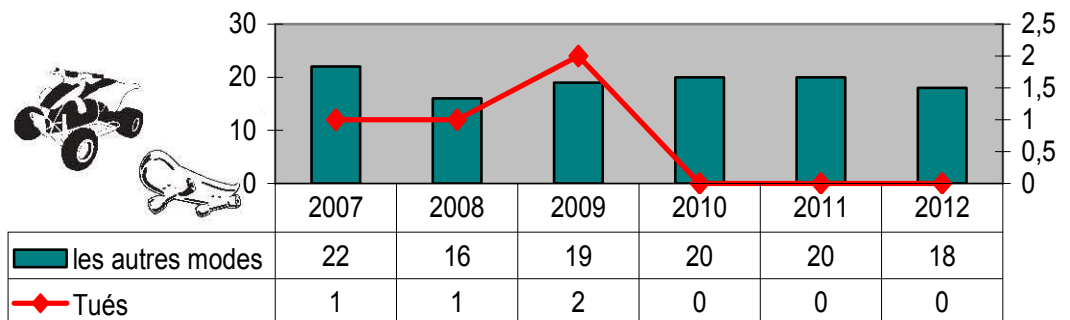
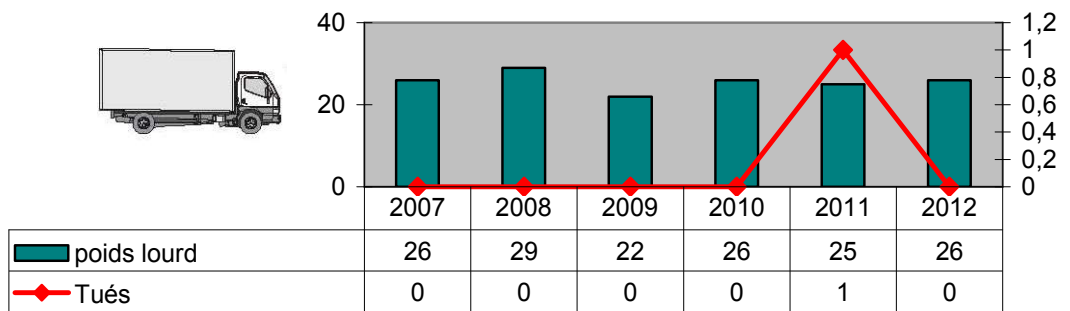
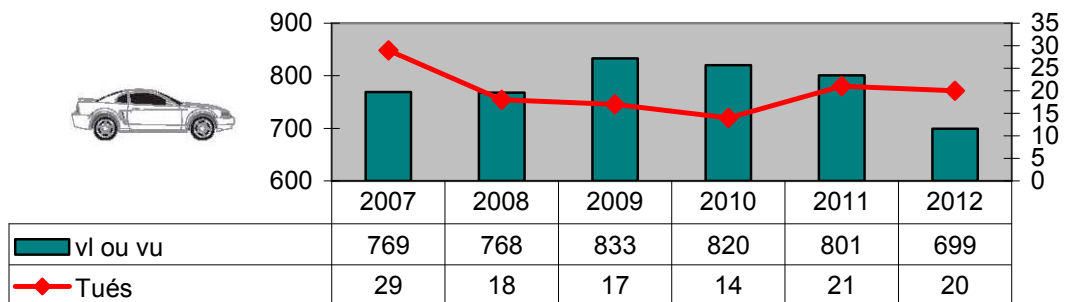
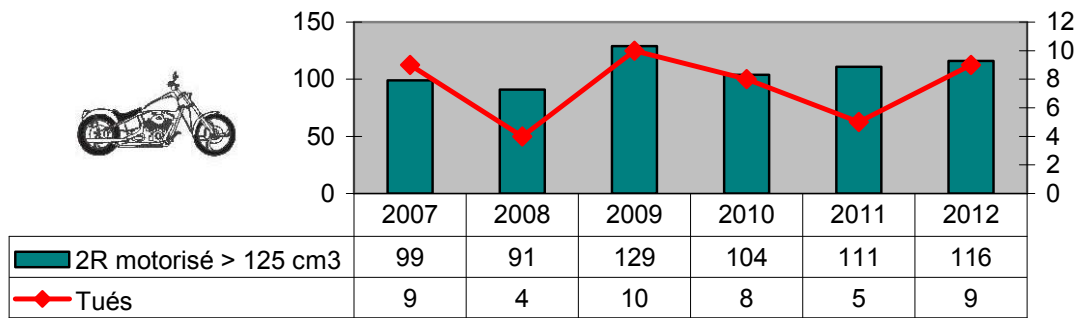
3.3 Les catégories d'usagers impliqués

3.3.1 Accidents impliquant une catégorie

Accidents impliquant au moins un ...	2007	2008	2009	2010	2011	2012
piéton	117	121	135	148	134	104
cycle	75	67	77	68	66	81
2R motorisé < 50 cm ³	289	320	265	271	286	212
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³	49	41	46	48	64	54
2R motorisé > 125 cm ³	99	91	129	104	111	116
vl ou vu	769	768	833	820	801	699
poids lourd	26	29	22	26	25	26
les autres modes	22	16	19	20	20	18

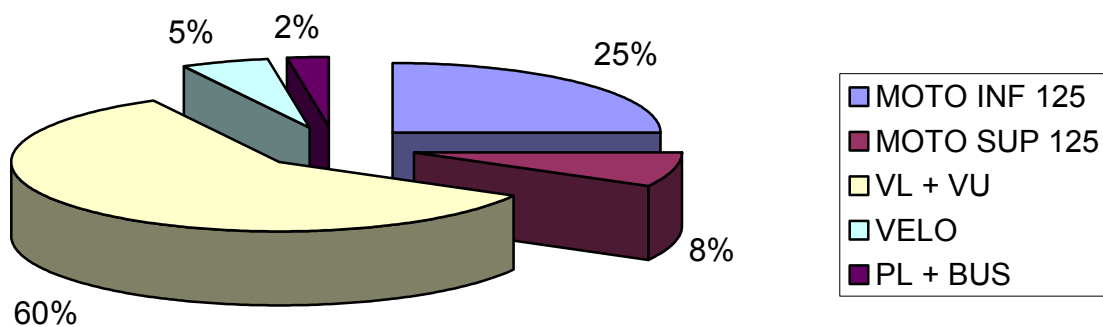
3.3.2 Accidents par catégories



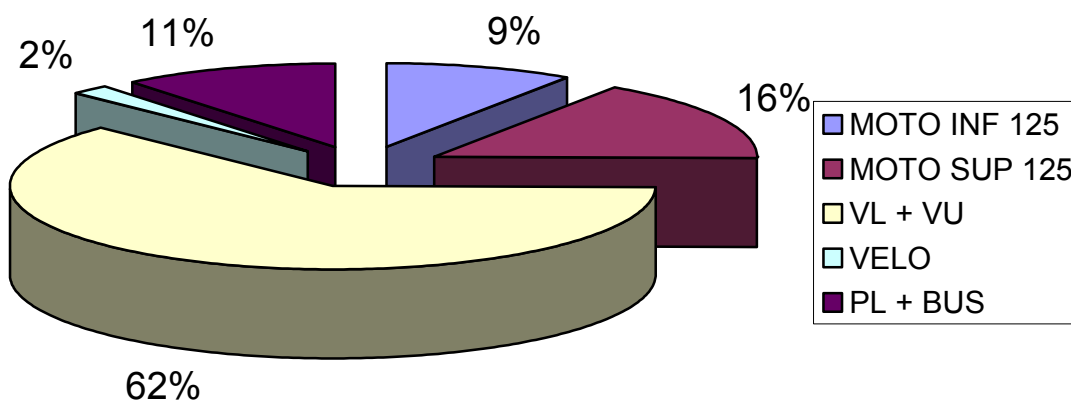


3.3.3 Accidents véhicules seuls par catégories

Pourcentage des accidents seuls en cause 2007 à 2012

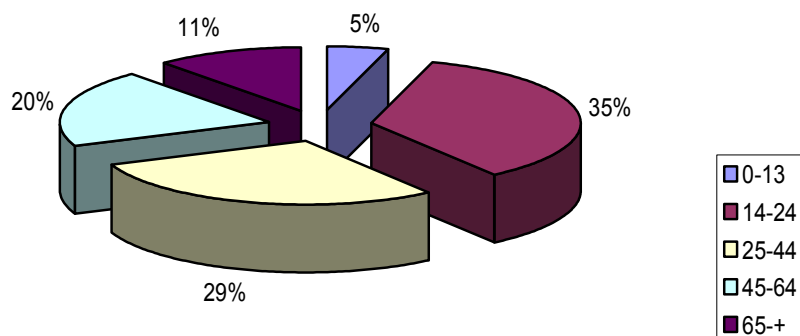


Pourcentage des accidents mortels véhicule seul en cause 2007 à 2012



3.4 Répartition des victimes par tranches d'âges

Répartition des victimes / tranches d'âge (2007 à 2012)

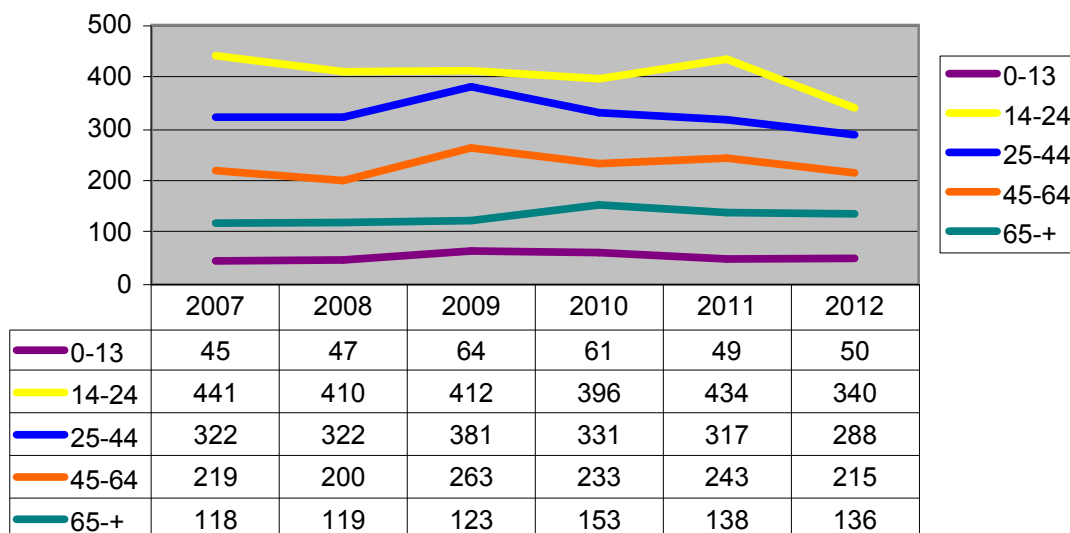


Classes d'âges	Nb de victimes
0-13	324
14-24	2444
25-44	1979
45-64	1373
65+	783

Les 14-24 ans représentent 11 % de la population du département et 35 % des victimes.

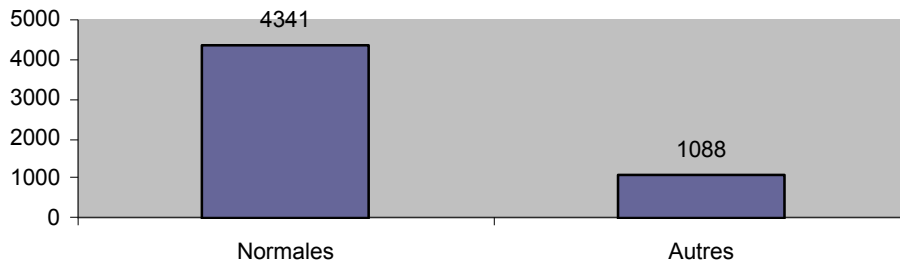
3.4.1 Évolution par tranches d'âges

Victimes / ans/ tranches d'âges



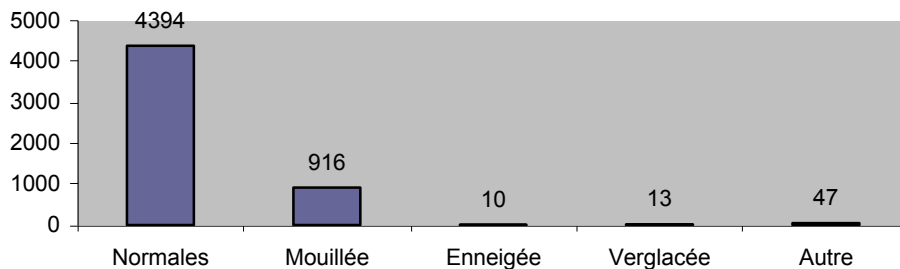
3.5 Les circonstances

- Conditions atmosphériques (en nombre et % d'accidents)



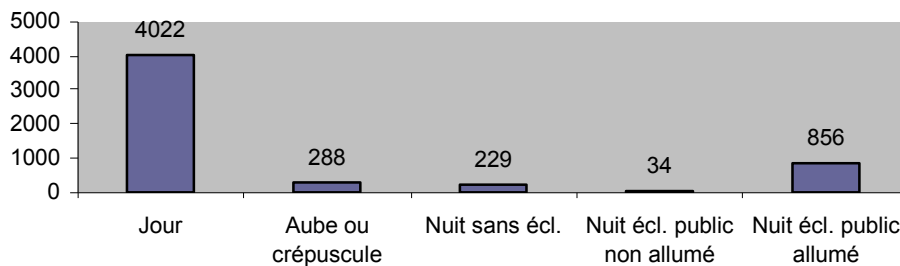
Autres = Pluie, neige, grêle brouillard, fumée, vent, tempête, etc...

- Etat de la surface (en nombre et % d'accidents)



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

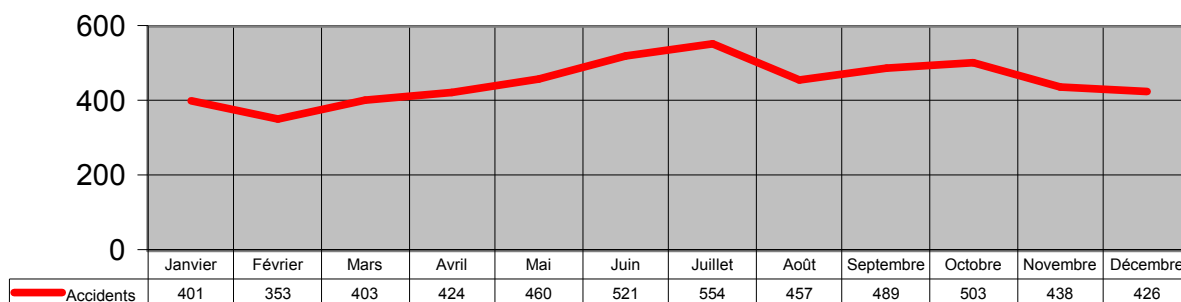
- Luminosité (en nombre et % d'accidents)



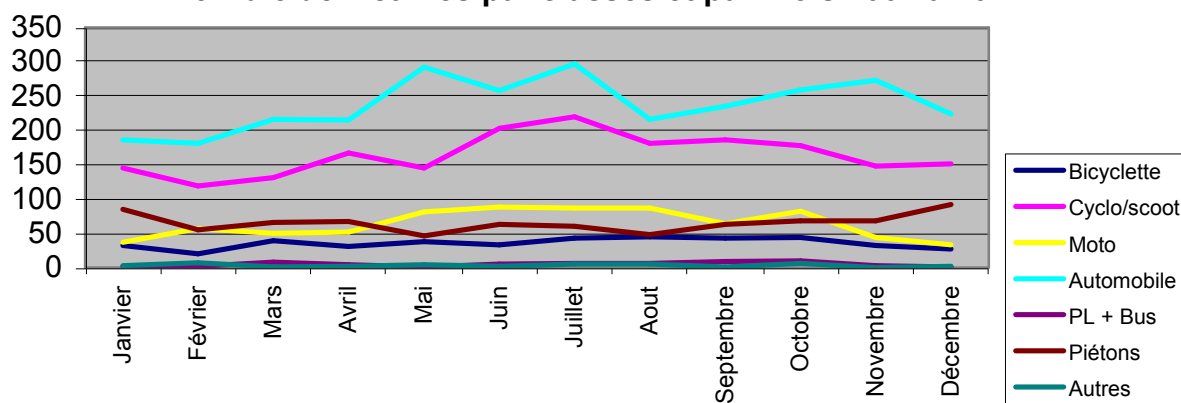
74 % des accidents se produisent en plein jour. La grande majorité des accidents ont lieu dans des conditions atmosphériques normales et par état de chaussée normal.

3.6 Répartition des accidents dans le temps

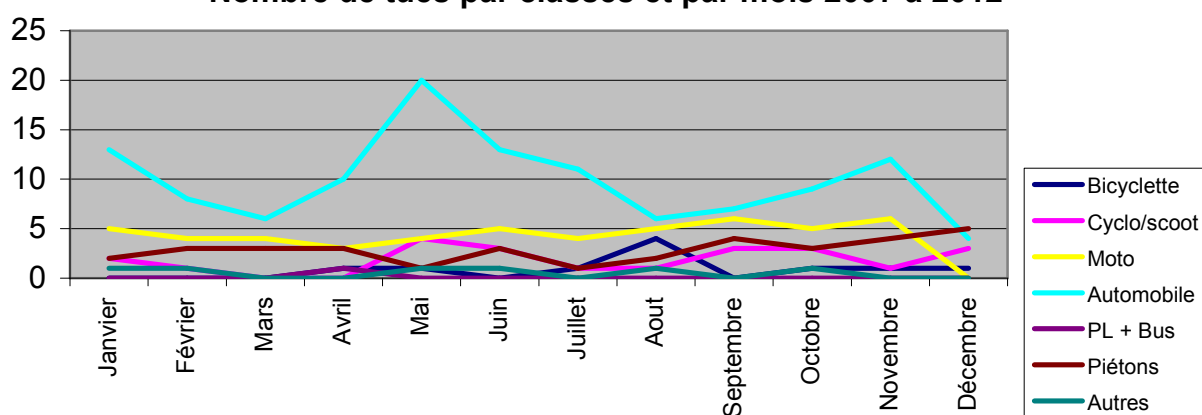
Nombre d'accidents par mois entre 2007 et 2012



Nombre de victimes par classes et par mois 2007 à 2012



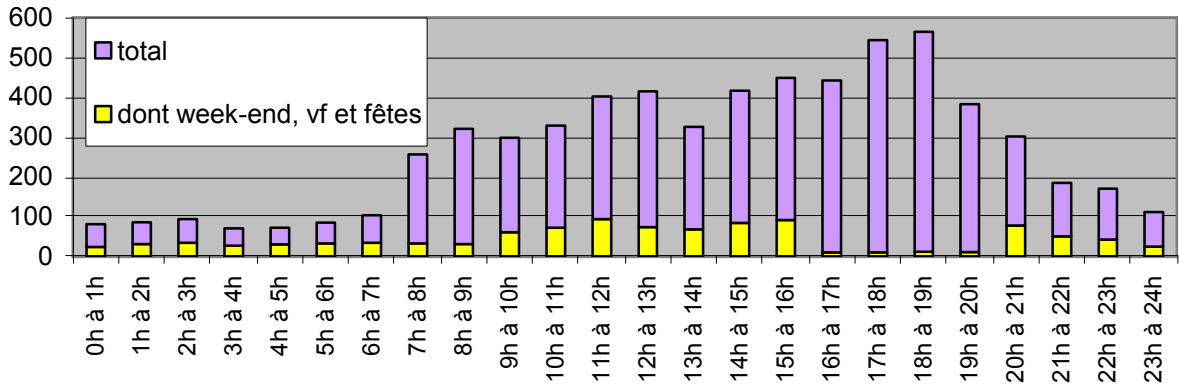
Nombre de tués par classes et par mois 2007 à 2012



La répartition des accidents dans l'année identifie un pic au mois de juillet et une constante de la dangerosité du créneau de fin d'après-midi.

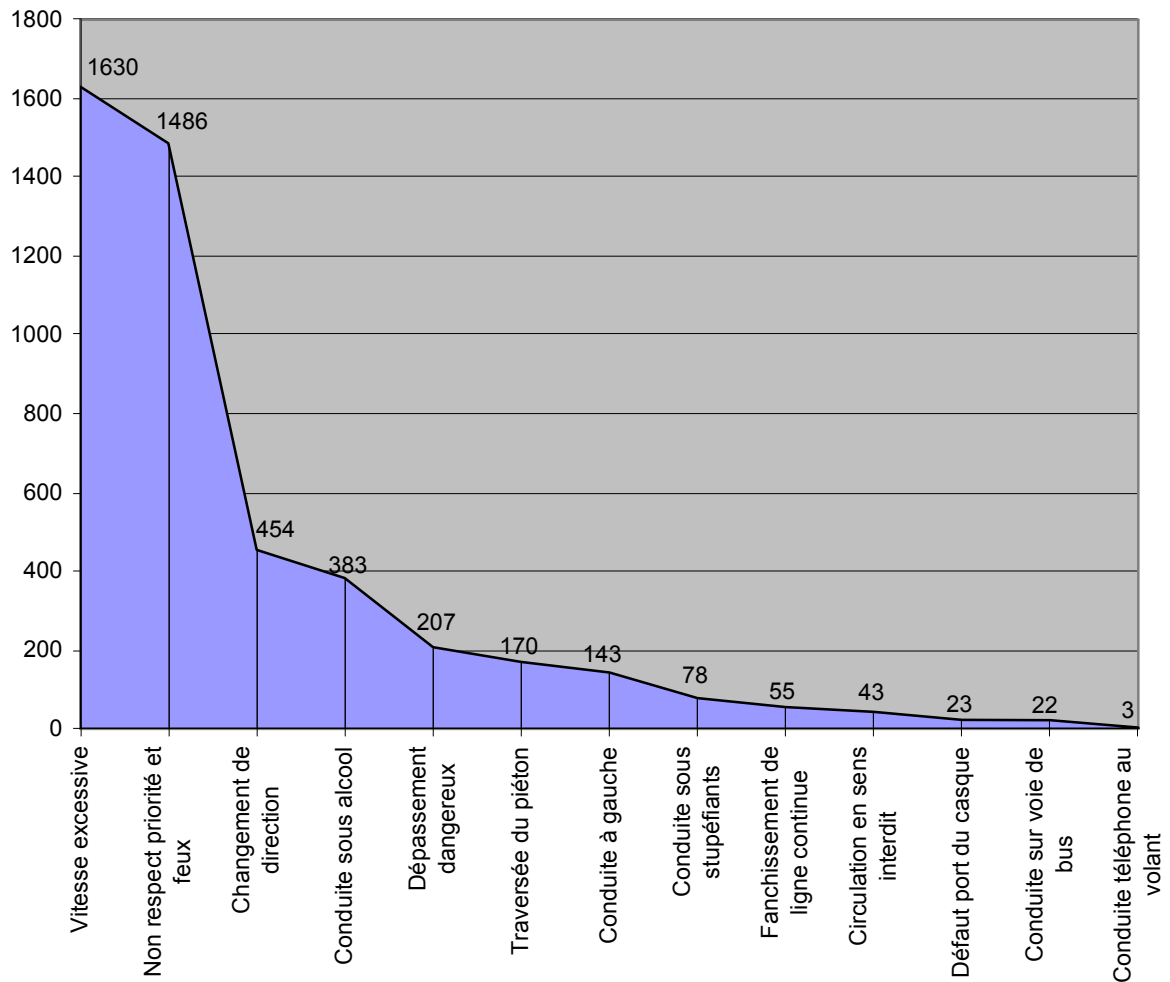
La gravité des accidents est quant à elle, en hausse significative pour les mois de mai et concerne aussi bien les automobilistes que les deux roues motorisés.

-Selon l'heure



3.7 Les infractions

Types d'infractions relevées dans les accidents corporels



Période 2007-2011

Les comportements liés à une vitesse inadaptée ou excessive constituent un facteur récurrent identifié dans les accidents corporels.

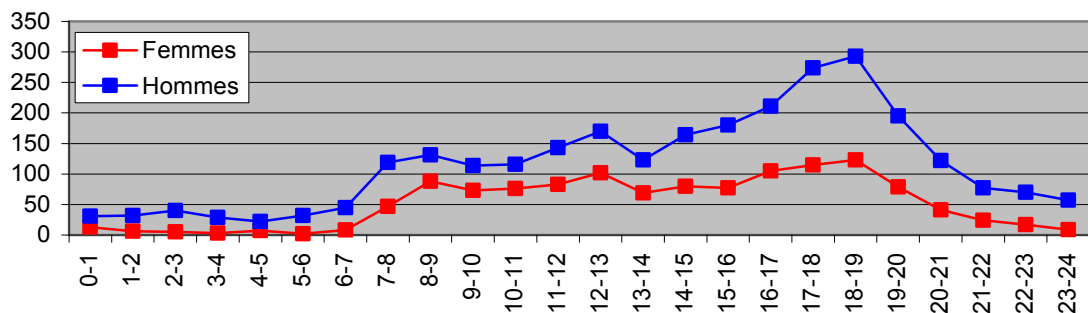
3.8 Les conflits

Répartition des accidents en % selon le type de conflit :

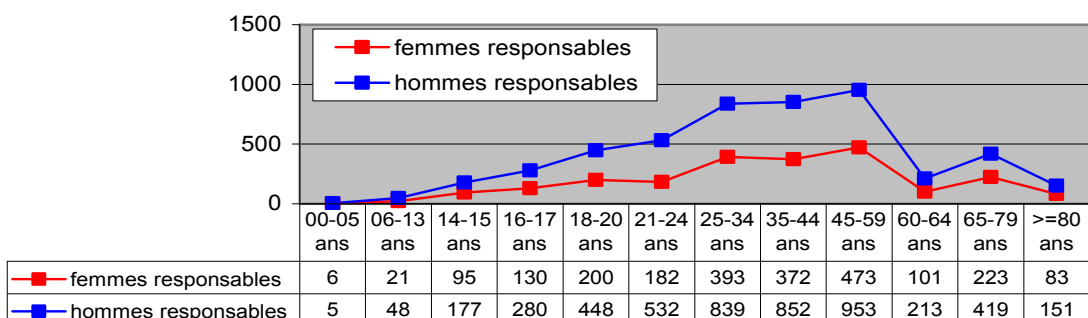
	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle											
Cycle	0,4%	0,2%	0,1%	2R motorisé < 50 cm ³										
2R motorisé < 50 cm ³	4,0%	1,3%	0,2%	0,9%	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³									
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³	0,8%	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	2R motorisé > 125 cm ³								
2R motorisé > 125 cm ³	2,4%	0,3%	0,1%	0,3%	0,0%	0,2%	VL ou VU							
VL ou VU	8,9%	11,7%	6,6%	23,2%	4,1%	8,4%	22,8%	PL						
PL	0,3%	0,1%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	1,6%	0,1%	TC					
TC		0,0%					0,1%			Tramway				
Tramway							0,1%				Autres modes			
Les autres modes	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,0%	0,1%	0,9%	0,0%				0,0%		
Sur les 100% d'accidents de la période	17,0%	14,0%	8,0%	30,3%	5,6%	12,0%	86,4%	2,8%	0,1%	0,1%	1,9%			

3.9 Répartition des accidents suivant le sexe du conducteur responsable

3.9.1 Répartition suivant l'heure



3.9.2 Répartition suivant l'âge



4 Enjeux

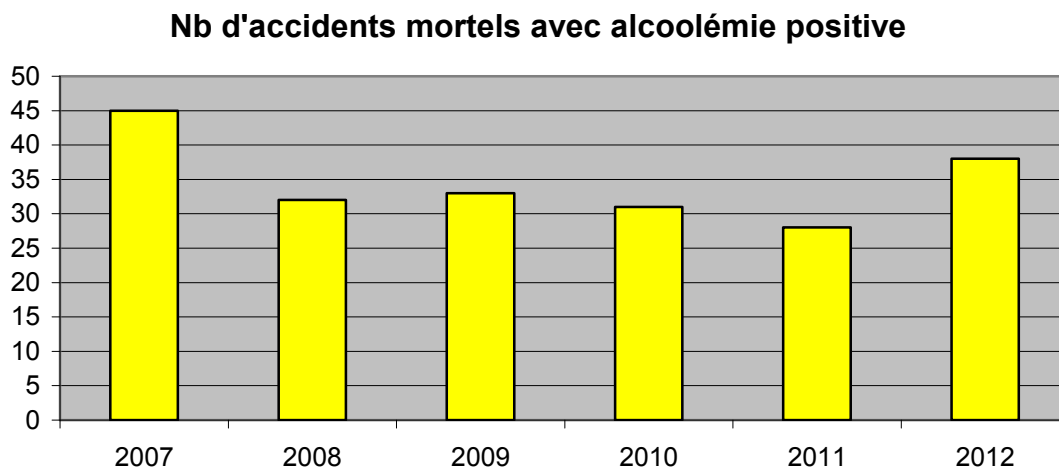
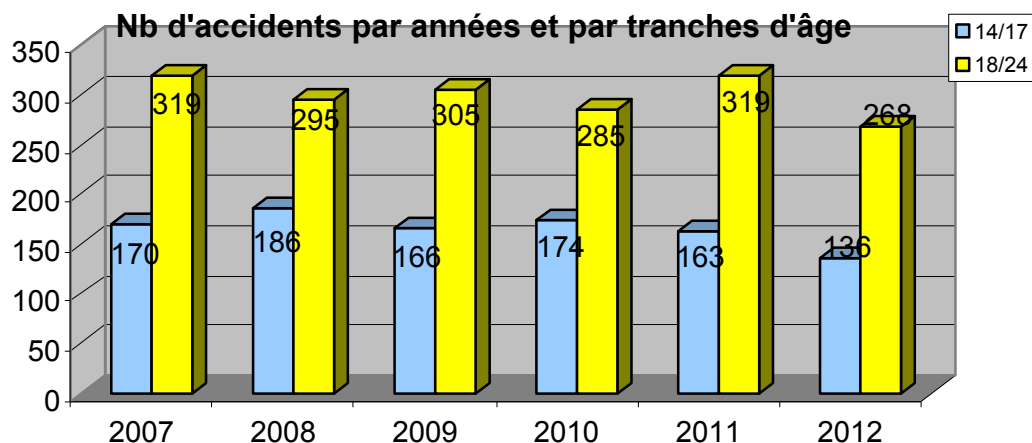
4.1 Les enjeux « alcool »

Les différents acteurs contactés pour l'activation de cet atelier ont été :

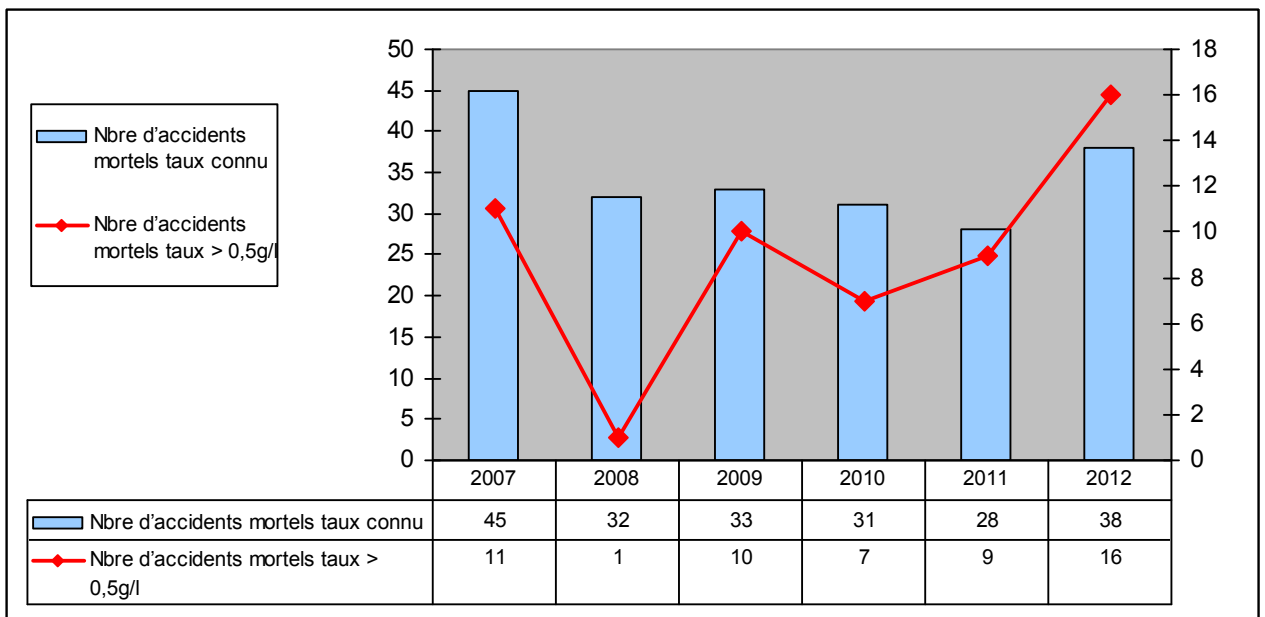
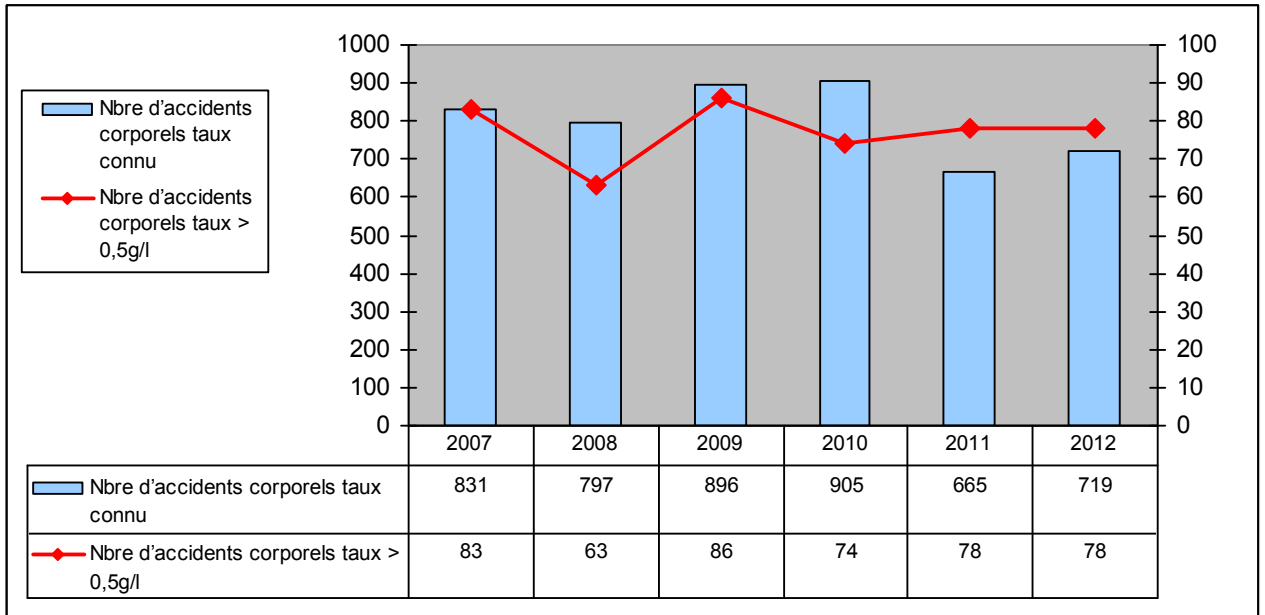
- M. Michel DAUZAT, représentant Bars et discothèques l'UMIH BEARN
- M. Pierre BARAT, co-Président UMIH Côte Basque
- M. Jean-Claude JUNQUA-LAMARQUE, Président du CDOS 64

4.1.1 Éléments statistiques

Les statistiques ci-après déclinées, permettent de mettre en avant l'importance dans les statistiques de l'implication de la jeunesse dans l'accidentologie et le rôle prédominant de l'alcool.

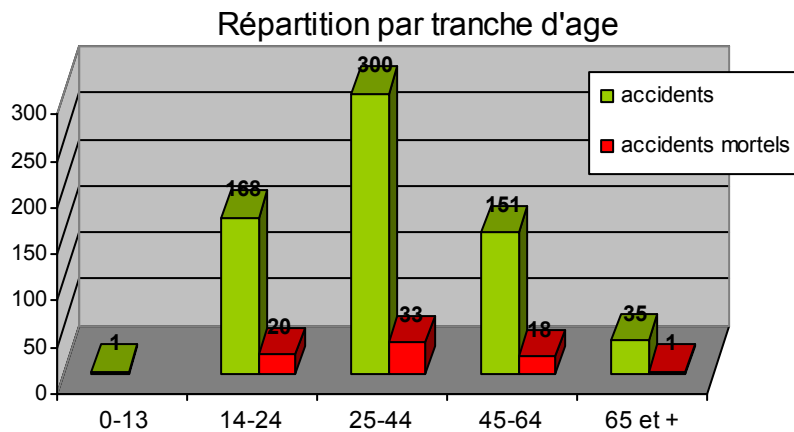


4.1.2 Gravité des accidents avec ou sans alcool



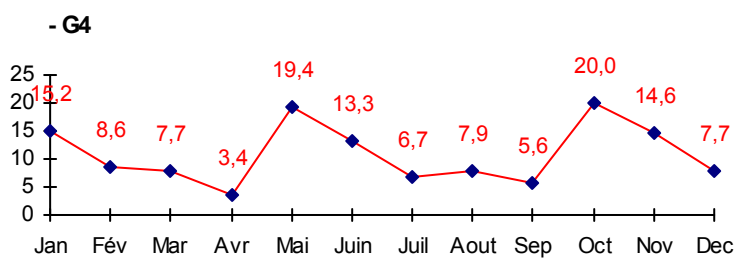
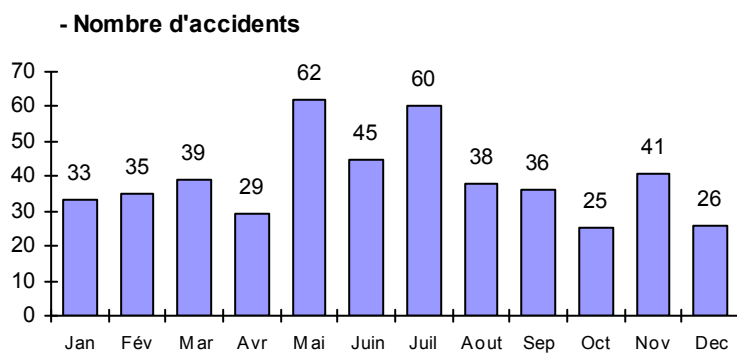
Près d'un tiers des accidents mortels implique un usager alcoolisé.

4.1.3 Répartition des accidents par tranche d'âge des conducteurs

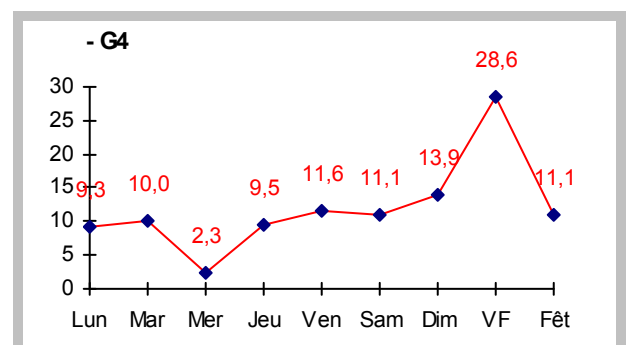
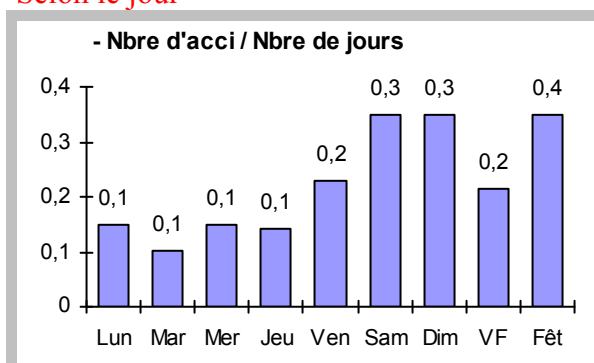


4.1.4 Répartition des accidents dans le temps

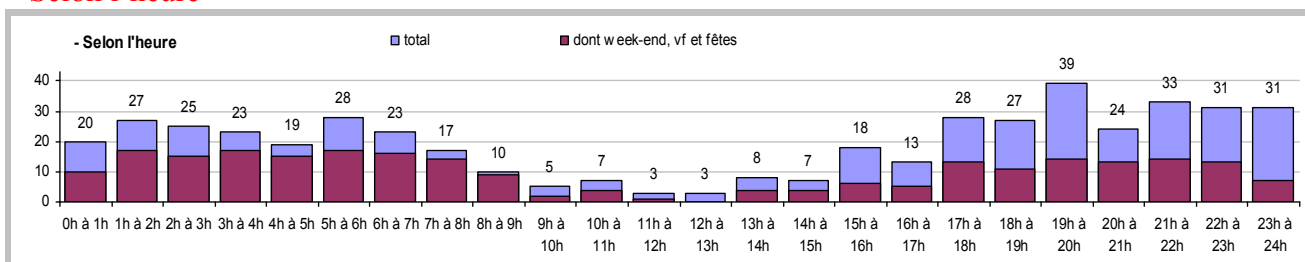
Selon le mois



Selon le jour



Selon l'heure



Actions à mener

Le choix des interlocuteurs pour la constitution d'un projet d'action concernant l'enjeu alcool/addictions dans l'élaboration du DG0 2013/2017, tient à la corrélation de deux facteurs:: jeunesse et festivité. Il permettra ainsi de couvrir un large panel de la population concernée par l'accidentologie liée aux addictions. Les établissements de nuit (bars et boîtes de nuit) étant le point de convergence des jeunes festifs, Il est apparu indispensable d'y associer les représentants de la profession des tenanciers de bars et d'établissements de nuit (UMIH), ainsi qu'un représentant du milieu du sport (Le Comité Départemental Olympique et Sportif 64, garant de l'éthique sportive), particulièrement propice dans notre Département, à l'absorption d'alcool après les compétitions sportives.

Partant du constat que de nombreuses actions de sensibilisations sont déjà menées par L'UMIH :

- opération SAM « capitaine de soirée »
- les différentes actions dans le cadre des CLSPD, en particulier à Bayonne où l'UMIH est très impliquée
- les fortes contraintes réglementaires et légales liées au fonctionnement de ces établissements (réglementation de la consommation d'alcool, heures de fermetures, éthylotest implanté dans l'établissement)
- Actions de l'UMIH BÉARN auprès des clubs sportifs et des 180 comités des fêtes du Béarn.

...Il apparaît, que la mise en place d'une action concertée s'avère indispensable. Dépassant ainsi la simple volonté de sensibiliser, il faudra organiser et de médiatiser au minimum une fois par an, en Béarn et en Pays-Basque, une opération à l'entrée d'une boîte de nuit. Cette action permettrait de regrouper autour d'un stand, non seulement les représentant des professions de la nuit, les représentants des instances sportives, ainsi que la Police et la Gendarmerie, mais aussi un infirmier, un médecin addictologue et un urgentiste.

Il conviendra alors de présenter aux personnes entrant et sortant de boîte de nuit, la perception de l'accidentologie liée à l'absorption d'alcool ou de produits stupéfiants, d'entamer un dialogue avec ceux qui le veulent et proposer de la documentation et une approche plus ludique au travers de plusieurs ateliers dont un simulateur de conduite.

Il appartiendra aux représentants des établissements de mettre en avant la réglementation qui s'impose à eux, mais aussi de promouvoir l'opération SAM « Capitaine de soirée » en rappelant que des consommations gratuites sont réservées au volontaire qui ne consommera pas d'alcool et conduira le véhicule. Une opération de dépistage de l'alcoolémie sera assurée lors de cette soirée et les conducteurs qui n'auront pas consommé seront récompensés.

L'action de CDOS64, s'avère plus délicate. Si le comité Olympique s'est, par le passé, déjà impliqué dans la lutte contre les addictions dans le sport, il s'est aussi heurté au refus des dirigeants de club de s'impliquer. Car force est de constater que les recettes des buvettes contribuent largement à l'équilibre financier des clubs sportifs expliquant ainsi leur réticence à s'investir.

Néanmoins le CDOS64 manifeste ouvertement son désir de poursuivre son effort. L'idée de s'afficher dans un stand à l'entrée d'une boîte de nuit séduit son Président, mais il redoute à juste titre de stigmatiser la population sportive. C'est pourquoi une initiative originale permettrait de donner du poids à son action. Elle consisterait à inviter un sportif de renom, tel que Patrice ESTANGUET en Béarn ou le Président de la Ligue Nationale de Handball, l'ancien international de Rugby BERNAT-SALLE pour la côte basque.

Il conviendra également de poursuivre les interventions des Policiers et Gendarmes dans les établissements scolaires sur les dangers de la consommation des produits stupéfiants en insistant sur l'incidence sur les conducteurs.

Enjeu : alcool et addictions

Problèmes identifiés :

Un tiers des accidents mortels en PA implique un usager alcoolisé.

Les accidents sont concentrés en fin de semaine, les veilles de fêtes et les jours fériés.

La tranche d'âge 25 – 44 ans est majoritairement représentée.

Orientations d'actions retenues :

A A 1 : Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné.

A A 2 : Renforcer le volet Alcool du plan de contrôle.

A A 3 : Impliquer, Informer, Sensibiliser les organisateurs de soirées et les débiteurs d'alcool sur le risque routier lié à l'alcoolémie.

AA4 : Addiction ?????

Enjeu Alcool et Addiction

Orientations d'actions dans plusieurs domaines :

	<i>Infra</i>	<i>Information</i>	<i>Formation / Education</i>	<i>Ctrl - Sanctions</i>
AA1		<i>Médiatisation des opérations de contrôle en sortie de boîtes et lieux de fêtes.</i>	<i>Organisation d'opérations de sensibilisation.</i> <i>Rencontre avec les responsables de lieux festifs.</i>	<i>Sensibilisation en alternative à la sanction.</i> <i>(Accord du Procureur)</i> <i>Médecin addictologue, urgentiste...</i>
AA2		<i>Publication régulière des contrôle effectués et des résultats obtenus.</i> <i>Informations locales sur les accidents liés à l'alcool</i>	<i>Aide à la mise en place de moyens simples d'autocontrôle en fin de soirée.</i>	
AA3		<i>Information par l'intermédiaire de l'AMF des responsables locaux.</i> <i>Information des organisateurs de soirées sur les responsabilités.</i>	<i>Formation des élus locaux et des responsables de clubs sportifs.</i>	
AA4				

4.2 Les enjeux « 14-24 ans »

4.2.1 Conditions géographiques

Le département des Pyrénées atlantiques possède la particularité sociologique et géographique :

- Une zone côtière atlantique très peuplée,
- Une zone de forte urbanité avec l'agglomération de Pau,
- Une importante partie rurale intermédiaire

Les problèmes rencontrés pour les déplacements dans ces trois zones sont très différents.

L'analyse globale des résultats (A T BH) 2011 en regard de 2010 montre une baisse régulière sur l'ensemble du département, toutefois.

La part des victimes en cyclomoteurs sur le total des victimes passe de 38,67% en 2010 à 42,23 % en 2011.

Pendant cette période, la part des victimes 14/24 ans augmente de 9,57%

Les résultats de l'année 2012 confirment ces tendances. Plus du quart des tués dans les Pyrénées atlantiques sont dans la classe d'âge 14 / 24 ans (27,7 %).

4.2.2 Les circonstances d'accidents graves

Les circonstances d'accidents graves font apparaître deux facteurs essentiels :

- ***La vitesse excessive et les refus de priorité*** sont déterminants dans les causes identifiées pour les accidents graves des 14/24 ans
- ***L'alcool est un autre facteur important***

Si on ajoute à ces facteurs, les changements de directions et les dépassements dangereux on a l'essentiel des causes déterminantes lors d'accidents graves.

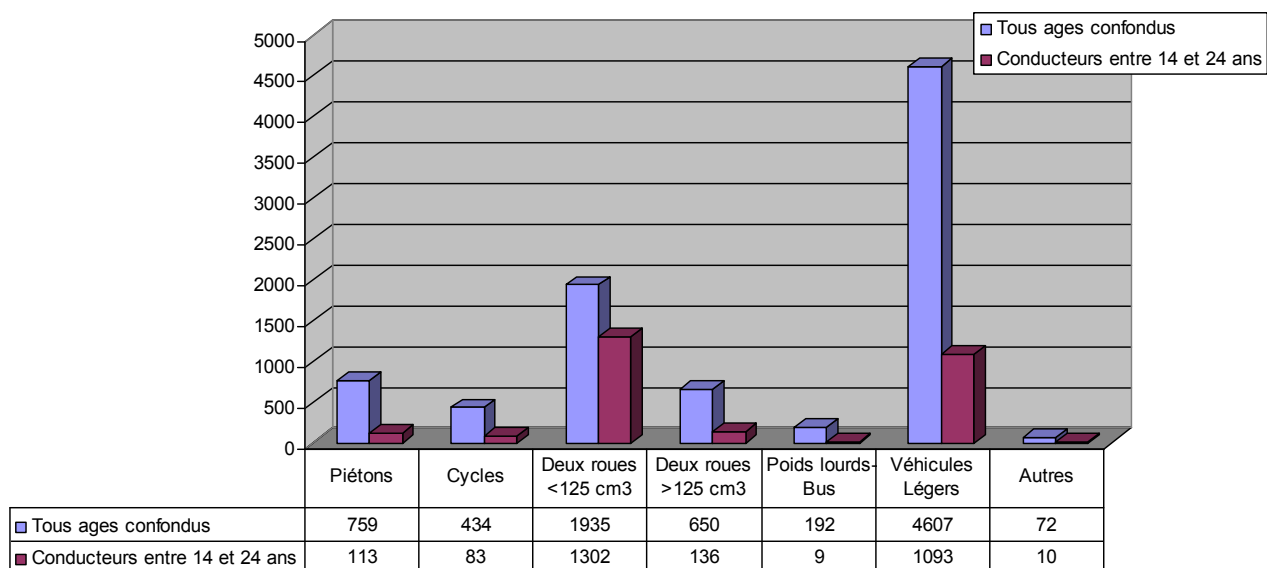
C'est autour de ces facteurs, en tenant compte des spécificités géographiques, que les études d'enjeux et leur approfondissement ont été menées.

4.2.3 Répartition par sexe

Dans la plupart des catégories d'usagers on remarque une surreprésentation des impliqués garçons par rapport aux impliqués filles.

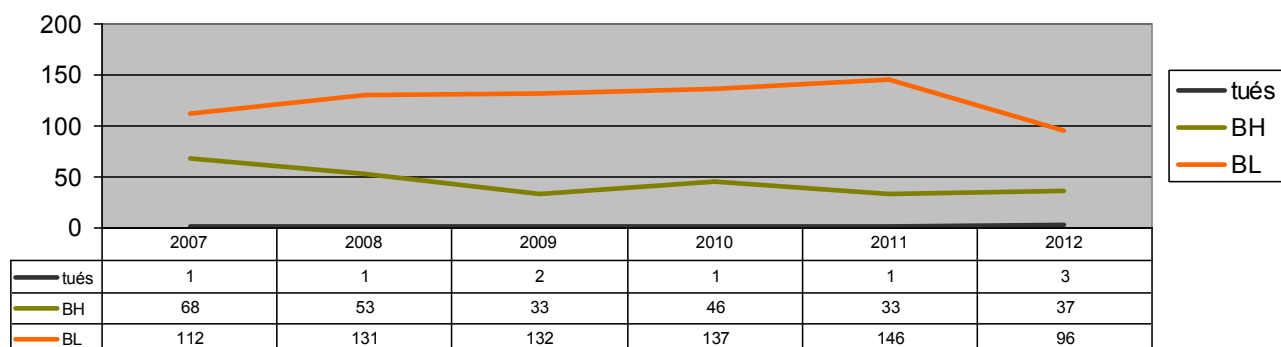
De plus la même différence existe en ce qui concerne les responsabilités.

4.2.4 Répartition des accidents suivant l'âge du conducteur

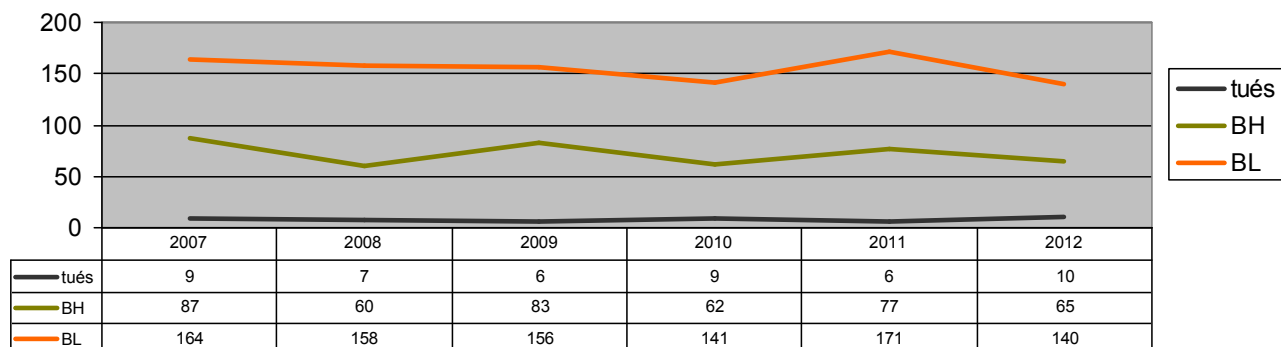


4.2.5 Gravité suivant les tranches d'âges (14-17 & 18-24 ans)

Gravité des 14/17 ans

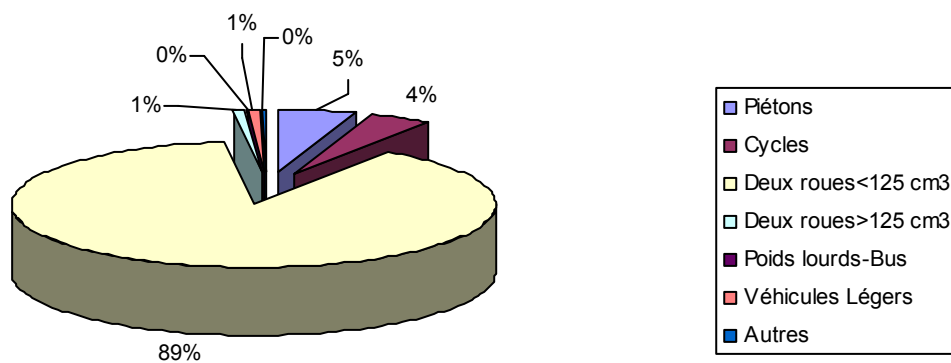


Gravité des 18/24 ans

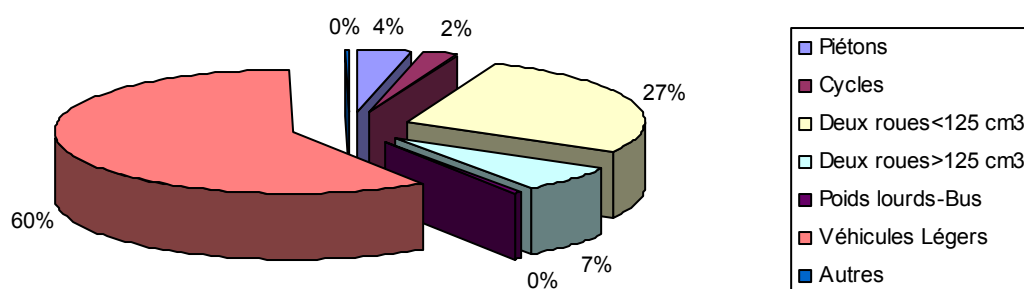


4.2.6 % d'accidents par catégories d'usagers et par tranches d'âges

% d'accidents par catégories entre 14 et 17 ans

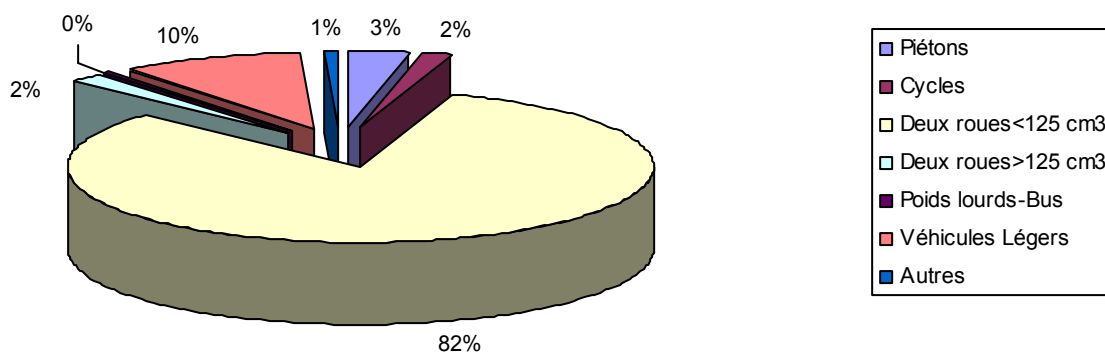


% d'accidents par catégories entre 18 et 24 ans

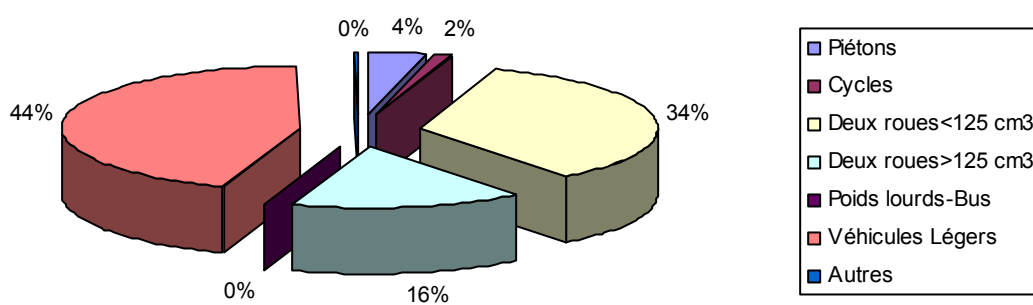


4.2.7 Gravité par catégories d'usagers

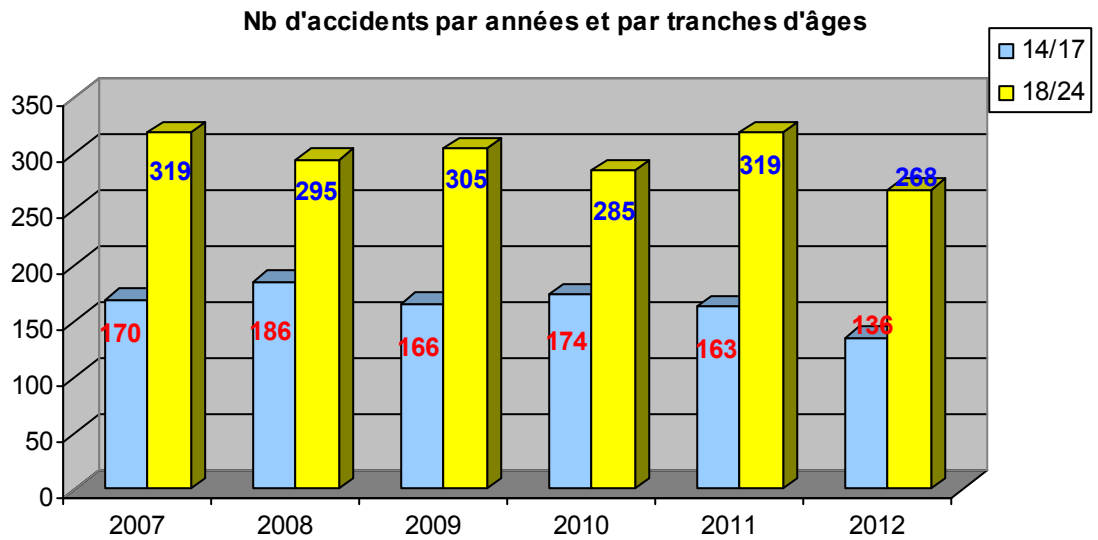
Tués + BH par catégories entre 14 et 17 ans



Tués + BH par catégories entre 18 et 24 ans

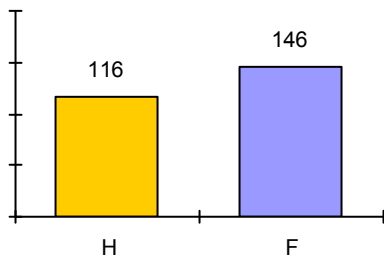


4.2.8 Répartition par tranche d'âge

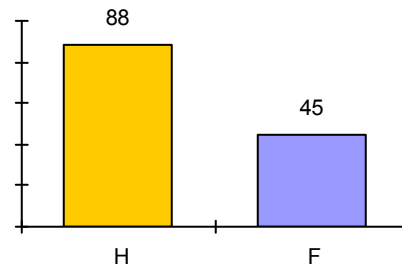


4.2.9 Répartition par sexe et catégories d'usagers

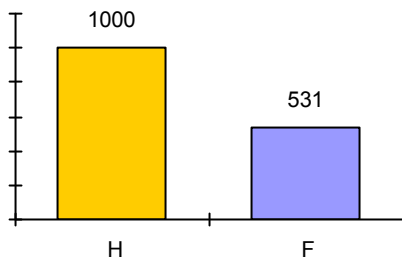
- Nbre d'impliqués piétons par sexe



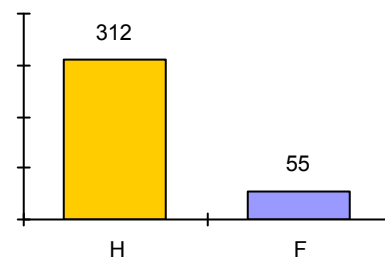
- Nbre d'impliqués cycle par sexe



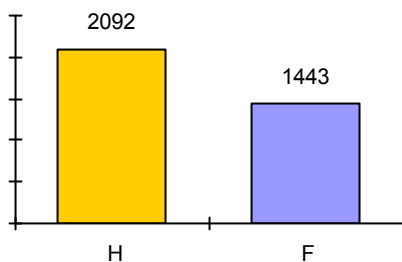
- Nbre d'impliqués cyclo par sexe



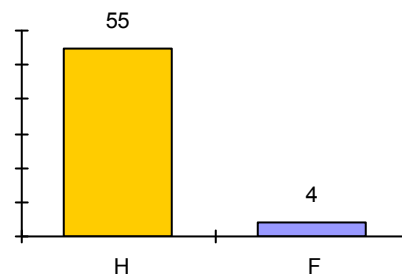
- Nbre d'impliqués motos par sexe



- Nbre d'impliqués VL par sexe



- Nbre d'impliqués PL par sexe



Enjeu : Jeunes de 14 à 24 ans + Usagers de cyclo

Membres du groupe :

- Coordinateur départemental Education Nationale
- Me Arlette Rouchy Déléguée Education Routière
- Monsieur Massonié IDSR
- Jean Michel Lambert Directeur Administration Générale ville d'Anglet.
- Association de prévention Spécialisée du Pays des Gaves ;
- Michel More Chargé de Mission en Sécurité Routière DREAL Aquitaine.

Problèmes identifiés :

Le pourcentage des (Tués + blessés hospitalisés) pour la tranche d'âge 14 – 24 ans a augmenté régulièrement au cours des trois dernières années.

Ce pourcentage est beaucoup plus fort qu'en Aquitaine ou au niveau national.

Les cyclomotoristes représentent 84% des victimes 14 – 17ans en 2011.

Les garçons sont majoritairement représentés parmi les victimes.

Les infractions commises par les 14/24 ans sont très majoritairement l'excès de vitesse et le refus de priorité.

Orientations d'actions retenues :

J 1 : Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs.

J 2 : Renforcer les efforts entrepris en direction des utilisateurs de cyclomoteurs.

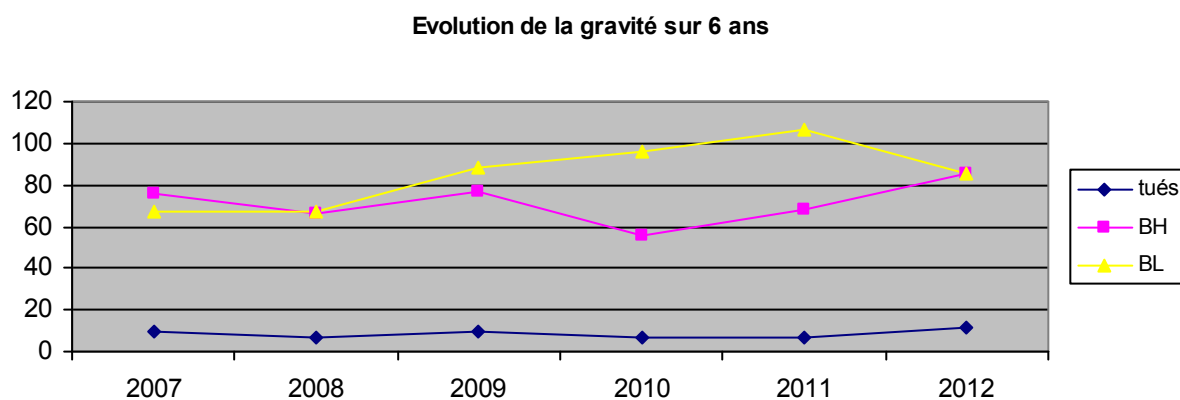
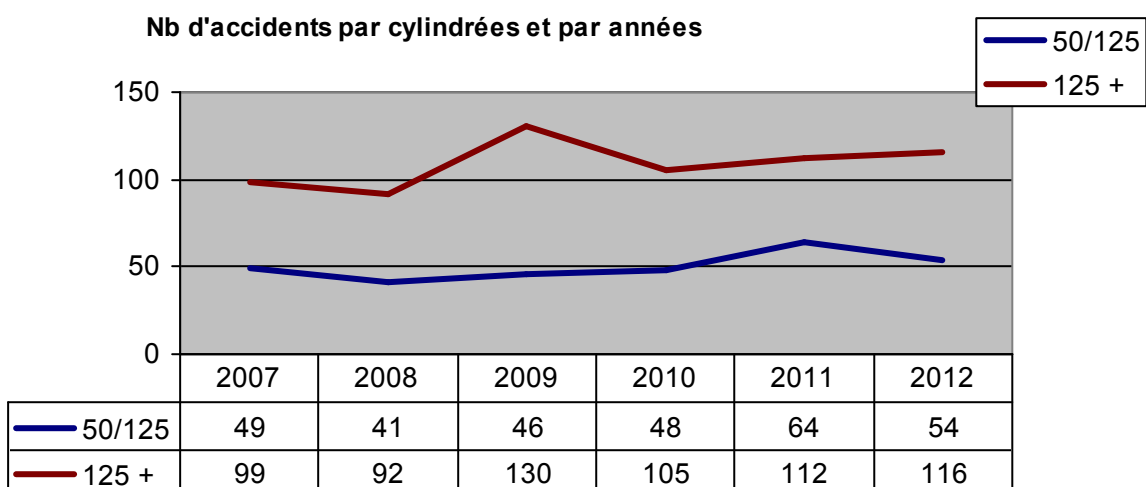
J 3 : Favoriser et soutenir les actions de SR portées par des jeunes.

Orientations d'actions dans plusieurs domaines :

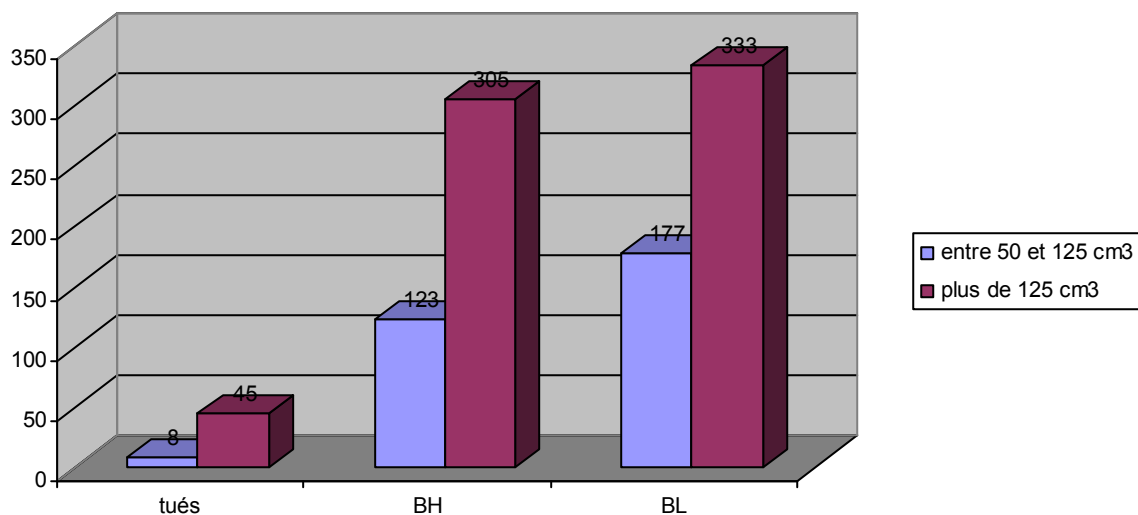
	<i>Infra</i>	<i>Information</i>	<i>Formation / Education</i>	<i>Ctrl - Sanctions</i>
J1		<p><i>Mieux faire connaître la synthèse des actions de SR</i></p> <p><i>Primaire, collège, lycées, CFA, BTS, DUT,</i></p> <p><i>Antenne Univ....</i></p> <p><i>Informers les Associations de Parents d'élèves</i></p>	<p><i>Formation du réseau des IDSR.</i></p> <p><i>Formation des Référents SR de lycées et CFA.</i></p> <p><i>Formation d'enquêteurs ECPA</i></p>	
J2	<p><i>Favoriser les sites sécurisés pour la découverte du cyclo.</i></p>	<p><i>Sensibiliser les élèves, dès la 4^e, à la pratique du cyclo.</i></p> <p><i>Utiliser des supports utilisés par les jeunes; Smartphones, tablettes, internet...</i></p> <p><i>Informers les parents.</i></p> <p><i>Communiquer en direction des revendeurs de cyclo</i></p>	<p><i>Favoriser une meilleure formation pratique pour les usagers de cyclo</i></p> <p><i>Impliquer les usagers cyclomotoristes filles comme élément modérateur.</i></p> <p><i>Utiliser des moyens pédagogiques favorisant l'interactivité avec les jeunes.</i></p>	<p><i>Sensibilisation en alternative à la sanction.</i></p> <p><i>(Accord du Procureur)</i></p>
J3		<p><i>Recensement des actions SR</i></p> <p><i>Synthèses de ces actions et diffusion.</i></p> <p><i>Meilleure connaissance de Label-Vie dans les BIJ, les fédérations sportives...</i></p>	<p><i>Fédération des actions SR au sein du CDJ SR</i></p>	<p><i>Faire prendre conscience des sanctions possibles.</i></p>

4.3 Les enjeux « Motocyclettes »

4.3.1 Évolution « ATBH »

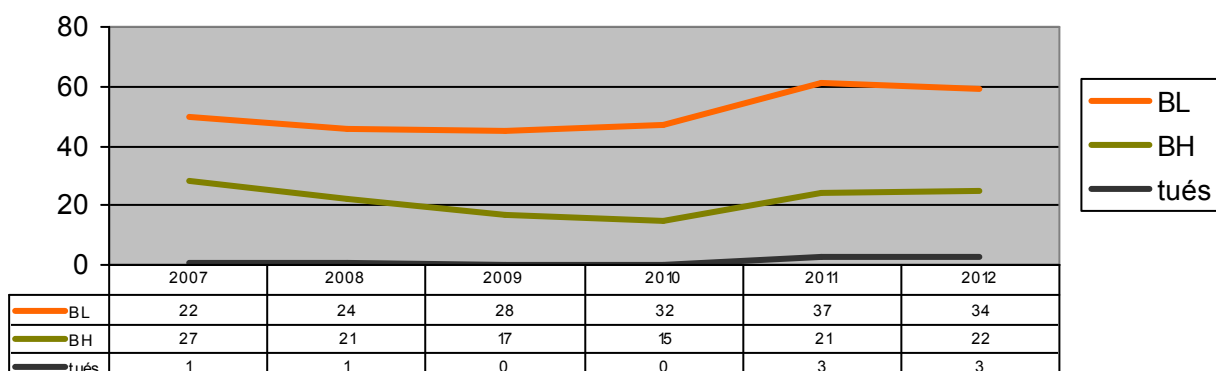


4.3.2 Gravité par cylindrées

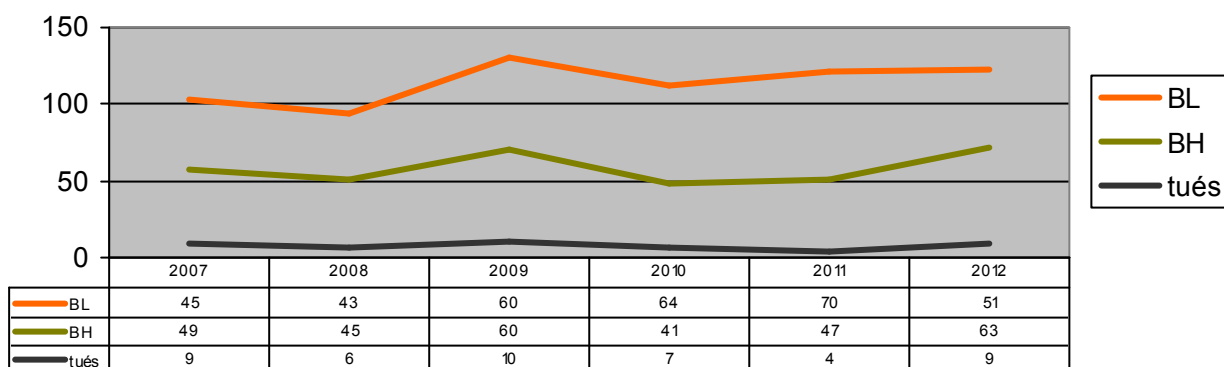


4.3.3 Évolution de la gravité par cylindrées

Gravité sur 6 ans entre 50 et 125 cm³

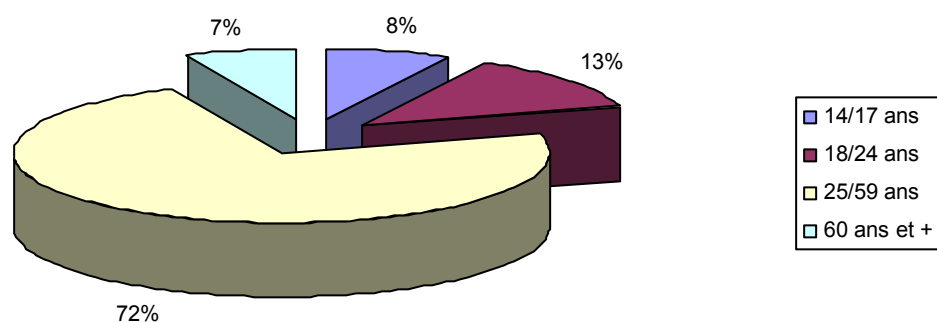


Gravité sur 6 ans plus de 125 cm³

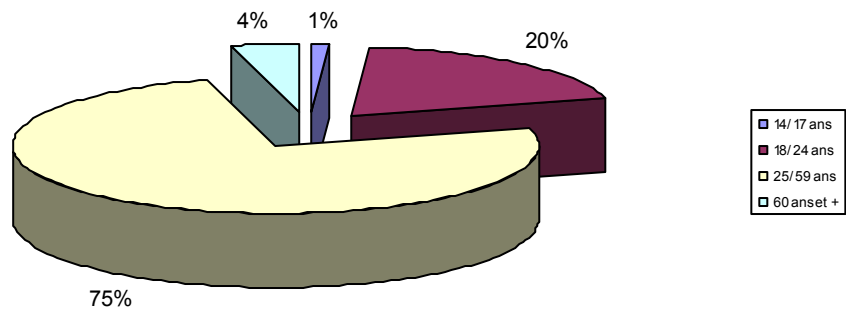


4.3.4 Accidents par tranches d'âges

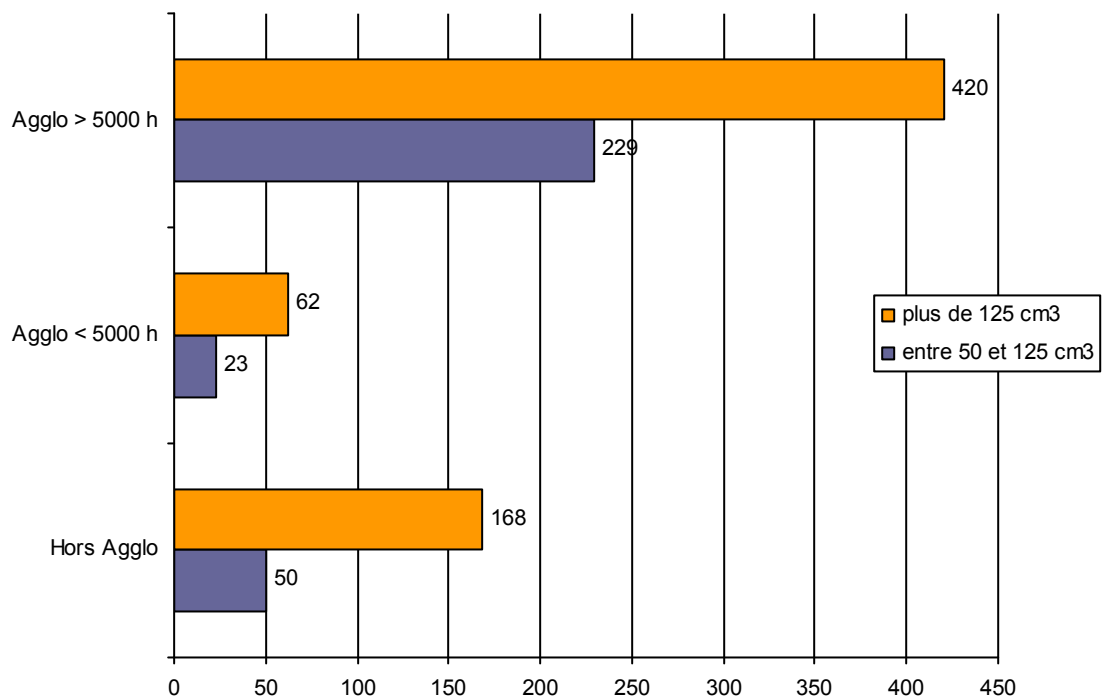
Nombre d'accidents deux roues motorisés entre 50 et 125 cm³



Nombre d'accidents deux roues motorisés plus de 125 cm3



4.3.5 Localisation des accidents par zones (agglomération ou hors agglomération)



4.3.6 Les accidents contre obstacles

MOTOS PLUS DE 125 cm³

Obst. Fixe	Nb Obst.	Tués	BH	BNH
Mur	7	2	5	0
Glissière	12	3	8	4
Bordure	21	5	14	4
Arbre	3	0	2	0
Talus	12	3	9	2
Sign.	5	0	5	0
Poteau	10	1	9	1
Véhicule	17	2	10	3
Divers	12	0	7	3
TOTAL	99	16	69	17

MOTOS ENTRE 50 et 125 cm³

Obst. Fixe	Nb Obst.	Tués	BH	BNH
Mur	1	0	1	0
Glissière	1	1	0	0
Bordure	8	0	4	5
Arbre	1	0	1	0
Talus	4	0	3	1
Sign.	1	0	1	0
Poteau	0	0	0	0
Véhicule	7	0	4	1
Divers	4	0	2	3
TOTAL	27	1	16	10

4.3.7 Groupe de travail 2 roues motorisés (≥ 125 cm³)

Membres du groupe :

- EDSR (animateur) : Chef d'escadron CHARDAVOINE, Olivier
olivier.chardavoine@gendarmerie.interieur.gouv.fr (05.59.82.40.15)
- Police nationale (CRS) : Major BOIS, Hervé
herve.bois@interieur.gouv.fr (05.59.14.01.33)
- Conseil général : M. ROBERJOT, Michel
michel.roberjot@CG64.fr (05.59.40.37.03)
- DDTM : M. MAQUELLE, Éric (M. moto),
eric.maquelle@pyrenees-atlantiques.gouv.fr (05.59.80.86.41)

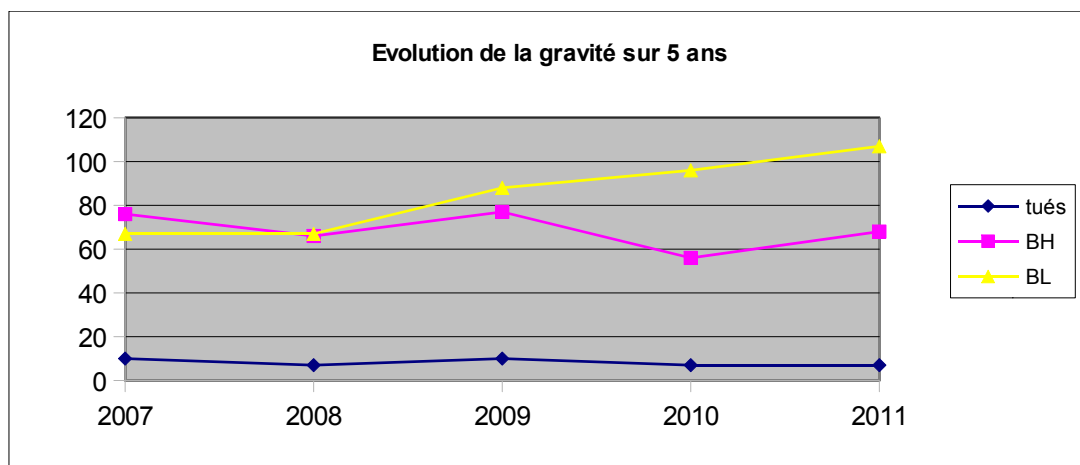
Mme ROUCHY, Arlette
arlette.rouchy@pyrenes-atlantiques.gouv.fr (05.59.80.88.96)
- FFMC : M. HANRIOT, Bernard
hanriot.bernard@wanadoo.fr (06.80.66.35.41)

M. RAVAILLAULT, Christophe
christopheravillaault@sfr.fr (05.59.61.29.12)

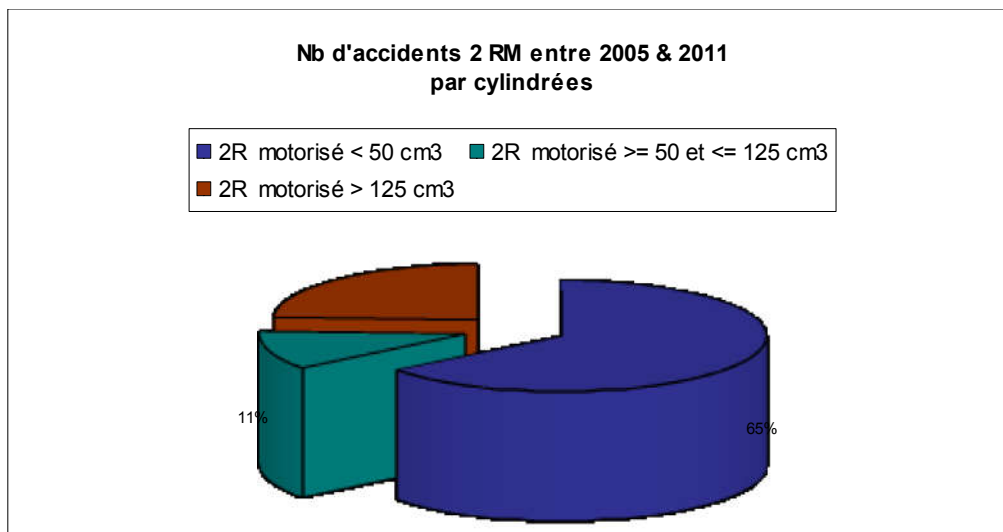
Introduction

La sur-représentation des deux roues motorisés (2RM) dans le bilan global de l'accidentalité par rapport au parc circulant démontre la plus grande vulnérabilité de cette catégorie de véhicules et la nécessité pour les pouvoirs publics de prendre en compte cette problématique spécifique.

Alors qu'ils ne constituent qu'1,5% du trafic, les motards représentent environ 20% des tués sur la route. Et la situation ne s'est guère arrangée en 2011 : 772 motards ont perdu la vie dans un accident de la route, soit 10% de plus qu'en 2010.



Les 2RM sont impliqués dans un accident corporel/mortel sur quatre. Cette sur-représentation s'explique par le **niveau de protection** bien plus faible **du pilote** par rapport au conducteur d'un véhicule carrossé. De fait, la plupart des accidents matériels concerne des véhicules 4 roues. En prenant en compte cette donnée, il devient patent que les 2RM ne sont pas davantage impliqués dans les accidents que les véhicules carrossés, à la seule différence que la plupart des accidents y sont corporels ou mortels, là où ils sont matériels dans bon nombre de cas pour les véhicules carrossés.

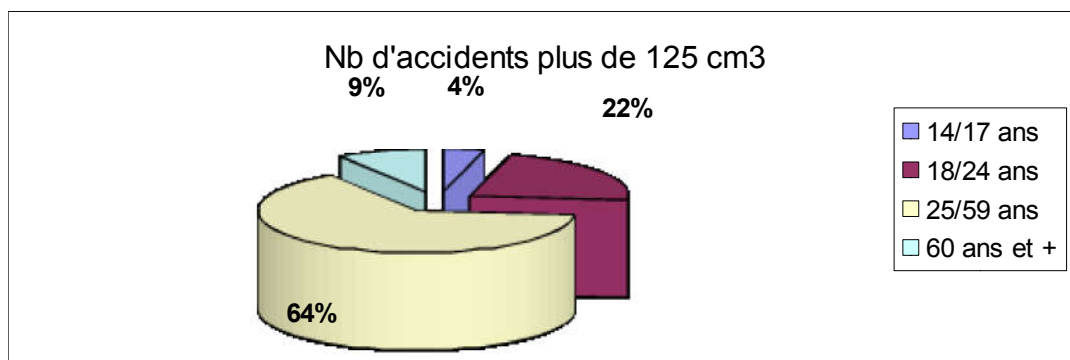


La présente étude ne concerne que les 2RM de cylindrée égale ou supérieure à 125 cm³, soit 24 % des 2RM impliqués dans les accidents.

De même, une analyse locale démontre que tous les 2RM impliqués dans un accident corporel/mortel ne sont pas nécessairement fautifs. **Dans certains cas, ils sont victimes d'une infraction commise par un autre usager de la route** (tourne-à-gauche d'un VL, mauvaise appréciation de la distance ou de la vitesse du 2 RM...).

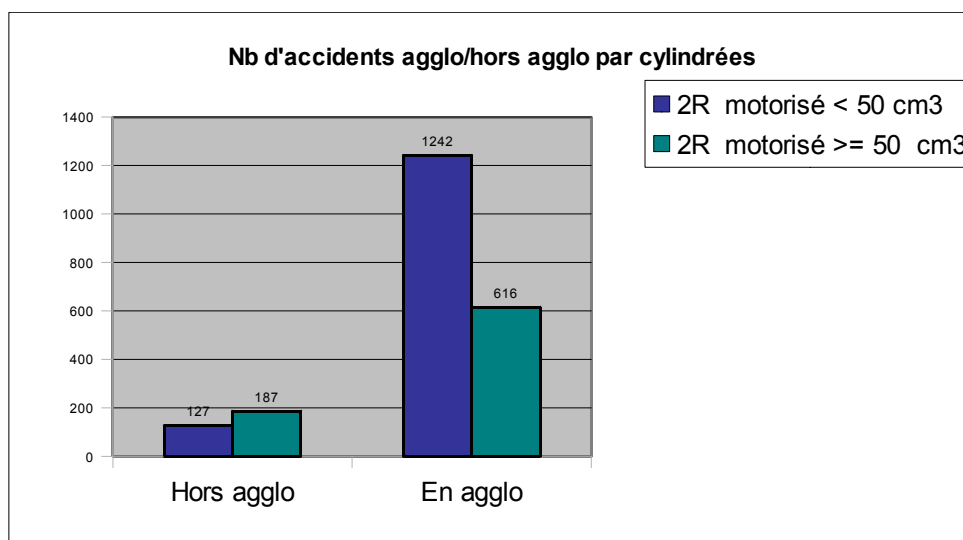
En revanche, les pilotes de **2RM commentent certaines infractions**, constatées de façon régulière lors des accidents. En premier lieu, il s'agit de la **vitesse**, souvent inadaptée au regard des infrastructures, et en second lieu, de l'**alcoolémie**. La part des conducteurs de motocyclettes avec un taux d'alcoolémie positif dans les accidents mortels est légèrement supérieure à celle des véhicules légers (20,1% contre 18,8%)

L'âge du pilote est également un facteur à considérer. Cette analyse permet de mieux **définir la population cible des actions de prévention**.



Les 18-24 ans (7 années) sont impliqués dans 22 % des accidents, soit un ratio de 3,14 contre 64 % pour les 25-59 ans (35 années), représentant un ratio de 1,82. Ce ratio est donc supérieur de 42 % pour les 18-24 ans, indiquant leur plus grande implication dans les accidents routiers que la catégorie 25-59 ans.

De même la configuration urbaine/rurale est un indicateur qui permet de **cibler les risques à évoquer lors des opérations de prévention**.



Contrairement à une idée reçue (accidents des moins de 125 cm3 en ville et ceux des cylindrées supérieures en milieu rural), 72,98 % des accidents de grosses cylindrées surviennent en milieu urbain. Il s'agit principalement des accidents corporels. En revanche, les accidents mortels d'après l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, 2 accidents mortels sur 3 ont lieu en rase campagne, en plein jour (dans 7 cas sur 10) et par beau temps (dans 8 cas sur 10).

Enjeu : deux roues motorisés (cylindrée > ou = à 125 cm³)

I) Le permis de conduire

Problèmes identifiés :

- épreuves actuelles perçues comme une épreuve pour l'élite : chronométrage !
- examen de permis de conduire qui n'incluent pas un apprentissage accentué des situations à risque en présence de deux-roues.

Évolution en cours :

Le permis de conduire est en cours de réforme. La nouvelle mouture est en œuvre depuis le 19 janvier 2013.

Cette évolution prévoit le renforcement de la progressivité dans l'accès à la conduite des motocyclettes les plus puissantes :

- création du A1 accessibles à 16 ans. Puissance du véhicule inférieure ou égale à 11kw et un rapport puissance/poids inférieur ou égal 0.1 kw/kg
- création du A2 accessible à 18 ans. Puissance inférieure ou égale à 35 kw et rapport puissance/poids inférieur ou égal 0.2 kw/kg
- permis A accessible à 24 ans, ou progressif (20 ans +A2 depuis 2 ans et formation de 7h).

Prenant en compte les manquements précédemment constatés, la formation théorique sera renforcée : prise de conscience des risques, coexistence avec les autres usagers, respect des plus vulnérables, étude de scénarii d'accidents. Une épreuve spécifique de contrôle des connaissances portera également sur la sensibilisation à l'importance de l'équipement de protection et au bon entretien de la motocyclette.

Dans le même esprit, l'épreuve pratique évolue : suppression du chronométrage, détection des situations à risque, travail de l'embrayage, et pour l'épreuve en circulation développement de la conduite autonome, passer du relevé d'erreur au bilan de compétence. La nouvelle épreuve comportera :

- un freinage d'urgence à (au moins) 50km/h
- un évitement à (au moins) 50km/h
- une manœuvre à (au moins) 30km/h

Enfin, en cas d'interruption de la pratique motocycliste pendant 5 années, le pilote devra désormais suivre une remise à niveau.

Gisements de progrès issus des éléments de l'enjeu :

- possibilité de mise en œuvre locale

La réglementation régissant le permis de conduire relève du niveau national. Il ne peut être mis en œuvre d'actions spécifiques en ce sens au niveau départemental.

- propositions relevant du niveau légal ou réglementaire national

Toutefois, certaines propositions peuvent être avancées :

- inclure dans la formation aux permis de conduire VL, PL et TC un module de sensibilisation à la détection des 2RM, ainsi que des cas concrets d'accidents ;
- mieux former les conducteurs de 2RM à l'analyse des comportements des autres usagers et à la détection des situations à risque ;
- évaluer la qualité de la formation dispensée par les autos et motos-écoles ;
- augmenter le nombre d'heures de leçons pour l'obtention du permis A ;
- instaurer un stage de recyclage périodique (5 ans, 10 ans ?), y compris pour les usagers habituels.

Enjeu : deux roues motorisés (cylindrée > ou = à 125 cm3)

II) L'assurance

Problèmes identifiés :

- coût

Évolution en cours :

Néant

Gisements de progrès issus des éléments de l'enjeu :

- possibilité de mise en œuvre locale

Bien que la réglementation régissant les assurances relève du niveau national, il peut être mis en œuvre des actions spécifiques en ce sens au niveau départemental :

- inciter les compagnies d'assurance du département ne les développant pas encore à initier des démarches « commerciales » visant à octroyer des réductions de tarifs pour les motocyclistes suivant des stages de perfectionnement ou des formations post-permis.
- participation financière (ou réduction des cotisations) de la part des compagnies d'assurance pour l'acquisition d'équipements de sécurité non obligatoire (veste air-bag...).

- propositions relevant du niveau légal ou réglementaire national

- générer un malus assurance pour les infractions les plus graves (alcool, conduite sous stupéfiants, grand excès de vitesse...) en compensation d'une réduction du tarif de base de la cotisation.

Enjeu : deux roues motorisés (cylindrée > ou = à 125 cm3)

III) Le véhicule

Problèmes identifiés :

- des progrès technologiques existent mais toutes les motocyclettes n'en sont pas nécessairement dotées (ex : ABS...) ;
- vente libre des accessoires de compétition ;
- débridage des engins (puissance limitée à 73.6 KW (100 CV)
- absence de plaque d'immatriculation à l'avant rendant plus difficile l'identification des contrevenants.

Évolution en cours :

En juillet 2012, la commission européenne a présenté un projet de contrôle technique pour véhicules deux roues. Le 4 octobre 2012, la commission des affaires européennes du Sénat a rejeté cette proposition.

Le 5 décembre 2010, la Commission de classification des véhicules du Parlement Européen a décidé de rendre obligatoire l'équipement ABS pour les 2RM. Cette réglementation devrait entrer en vigueur en 2016.

Gisements de progrès issus des éléments de l'enjeu :

- possibilité de mise en œuvre locale

Néant

- propositions relevant du niveau légal ou réglementaire national
- obliger les vendeurs de pièces détachées de compétition à exiger la production d'une licence sportive de la part de l'acheteur ;
- envisager un dispositif technique et réglementaire permettant de contrôler la puissance développée des 2RM (ban portatif ?) en milieu ouvert.
- rendre obligatoire la plaque d'immatriculation à l'avant.

Enjeu : deux roues motorisés (cylindrée > ou = à 125 cm³)

IV) L'équipement du pilote

Problèmes identifiés :

Seul le port du casque attaché est obligatoire. Pourtant, les chocs à cet organe ne sont pas la seule cause de mortalité lors des accidents :

- Choc à la tête 44.5 %
- Choc à la colonne 8.9 %
- Choc au thorax 29.5 %
- Choc à l'abdomen 15.1 %

Évolution en cours :

Afin d'assurer une meilleure visibilité du motocycliste, ce dernier à l'obligation, à partir de janvier 2013, d'être équipé d'effets rétro-réfléchissants jaunes d'une surface minimum de 150 cm².

Gisements de progrès issus des éléments de l'enjeu :

- possibilité de mise en œuvre locale
- à l'instar d'une opération pratiquée à Nice et à Paris, récompenser les bons pilotes par la remise de bons d'achats d'équipements de sécurité sur crédits PDASR. La base de calcul de cette réduction pourrait être le différentiel entre les taux de TVA à taux normal et à taux réduit, soit une remise de 13 %.
- propositions relevant du niveau légal ou réglementaire national
- rendre obligatoire le port de certains équipements de sécurité (bottes, pantalons et vestes résistants, gilet air-bag, gants)

Enjeu : deux roues motorisés (cylindrée > ou = à 125 cm³)

V) Infrastructures

Problèmes identifiés :

Plusieurs catégories d'obstacles ou d'infrastructures constituent de véritables dangers pour les usagers 2RM :

- sur la chaussée : peinture glissante (passage piétons), pavés lisses symbolisant la ligne axiale ou délimitant les zones à 30 Km/h, trottoirs et terre-pleins en milieu de chaussée...
- dans l'environnement immédiat : glissières de sécurité, arbres et poteaux en bordure de route, mobilier urbain (pot en béton) et panneaux indicateurs.

Évolution en cours :

Le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) publie un guide de recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés (2RM) dans les aménagements d'infrastructures, à destination des élus et techniciens des collectivités territoriales.

Gisements de progrès issus des éléments de l'enjeu :

- possibilité de mise en œuvre locale

- s'assurer de la connaissance de ce guide, au besoin le diffuser auprès des décideurs et gestionnaires de voiries, notamment les communes ;
- développer l'usage des peintures antidérapantes au sol ;
- supprimer l'usage des pavés dans la signalétique au sol ;
- modifier les carrefours en entrée d'agglomérations par des giratoires, obligeant à une réduction de la vitesse de tous les usagers de la route ;
- impliquer davantage les fédérations et associations d'usagers 2RM aux projets d'élaboration et de rénovation des infrastructures routières (ex : « ballade des élus » en passager moto pour faire comprendre aux décideurs les dangers auxquels sont exposés les 2RM).

- propositions relevant du niveau légal ou réglementaire national

- modifier la réglementation pour obliger au doublement des glissières de sécurité.

Enjeu : deux roues motorisés (cylindrée > ou = à 125 cm³)

VI) Le pilotage

Problèmes identifiés :

- une pratique s'accroît, principalement dans les grandes agglomérations pour l'instant : la circulation interfile. Les conducteurs de 2-roues interrogés ont majoritairement conscience du risque de l'accident, ce qui leur permet d'adopter une attitude responsable. Ainsi, 56% des interrogés ont attendu d'avoir acquis de l'expérience pour pratiquer l'interfile. Une étude comportementale menée par l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR) montre que le risque est plus grand chez les novices. La peur peut entraîner chez eux des comportements inadaptés, d'où la nécessité d'enrichir la formation initiale. 0,4% des accidents corporels à moto en Europe ont lieu en interfile (Etude MAIDS 2003) Les accidents en interfile représentent 1% des accidents mortels en France (Observatoire National de Sécurité Routière).
- perte de l'aisance au pilotage après une longue période sans pratique, notamment au printemps.

Évolution en cours :

Néant

Gisements de progrès issus des éléments de l'enjeu :

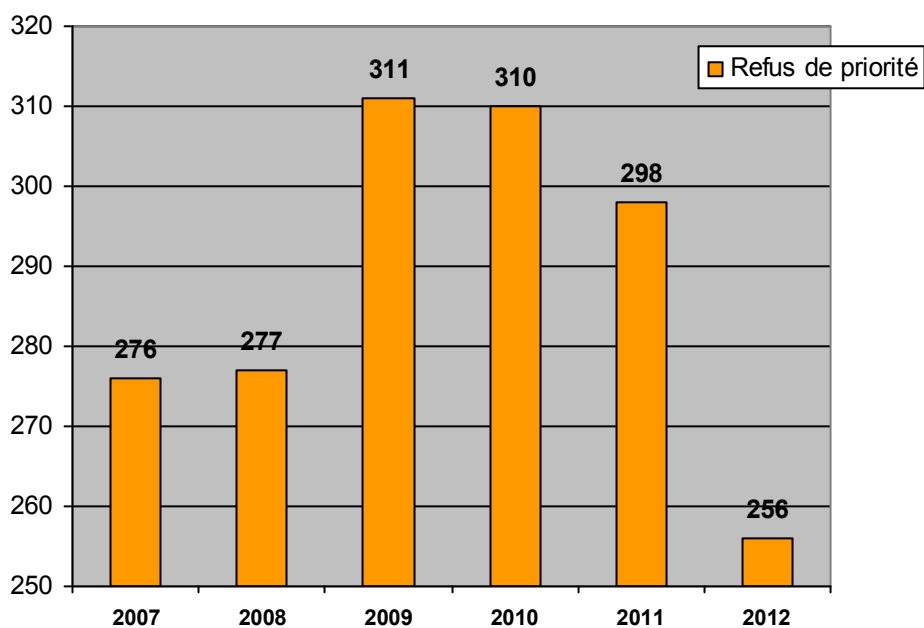
- possibilité de mise en œuvre locale
- développer l'instruction au pilotage post-permis, en partie sur circuit (Arnos), en partie sur route ouverte (trajectoire, freinage, maniabilité, types de pilotage).
- en accord avec les parquets, faire passer les infractionnistes ayant commis des fautes légères sur des ateliers de prévention (idem Val d'Oise)
- propositions relevant du niveau légal ou réglementaire national
- rendre obligatoire des formations complémentaires au pilotage, post-permis.
- à la lumière des expériences européennes, faire étudier plus profondément la circulation interfile en France par un organisme public, en vue d'une possible modification de la réglementation.

4.4 Les enjeux « Vitesse & Priorités »

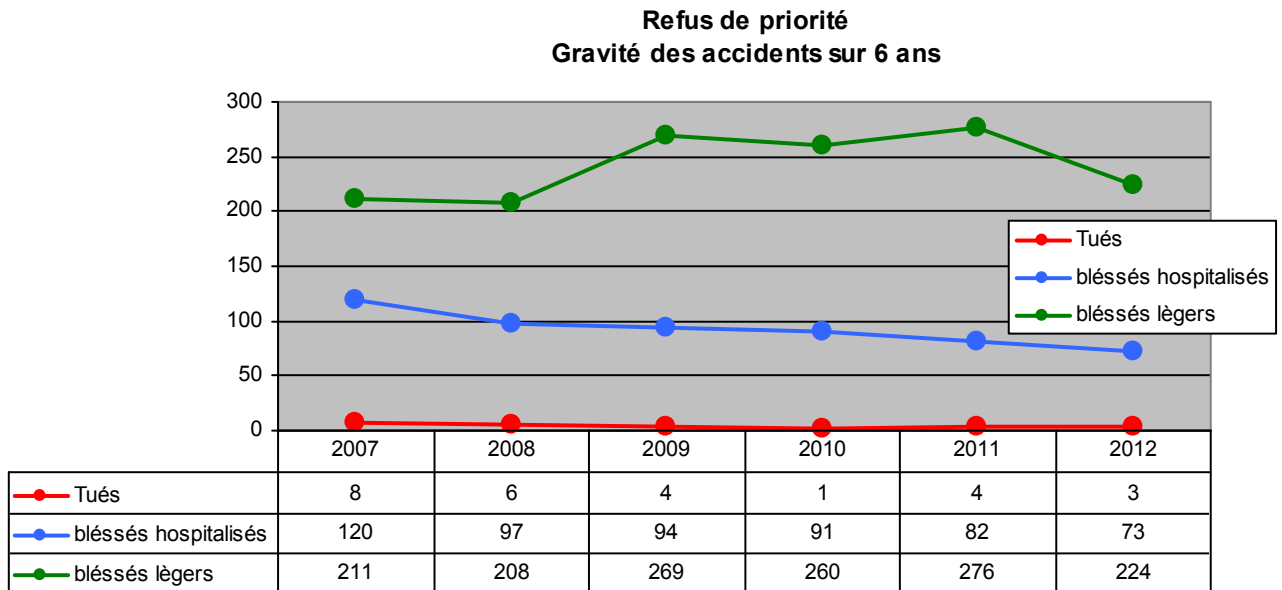
4.4.1 Nombres et différents types de refus de priorités

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Refus priorité à piéton</i>	63	63	74	80	67	50
<i>inobservation panneau stop</i>	8	8	10	14	11	21
<i>refus priorité à une RGC ou autoroute</i>	2	0	1	0	4	4
<i>non respect du feu rouge</i>	18	10	9	5	12	5
<i>Refus priorité à droite</i>	15	17	17	12	38	27
<i>Refus priorité par conducteur sortant d'une voie privée</i>	43	44	68	72	35	14
<i>Refus priorité en abordant un giratoire</i>	14	12	10	11	21	32
<i>Refus priorité au ceder le passage</i>	19	14	16	11	14	17
<i>Refus priorité par conducteur venant de marquer le stop</i>	17	21	18	19	13	20
<i>Refus priorité par conducteur tournant à gauche</i>	75	85	87	85	83	65
<i>refus priorité à une RGC</i>	2	3	1	1	0	1

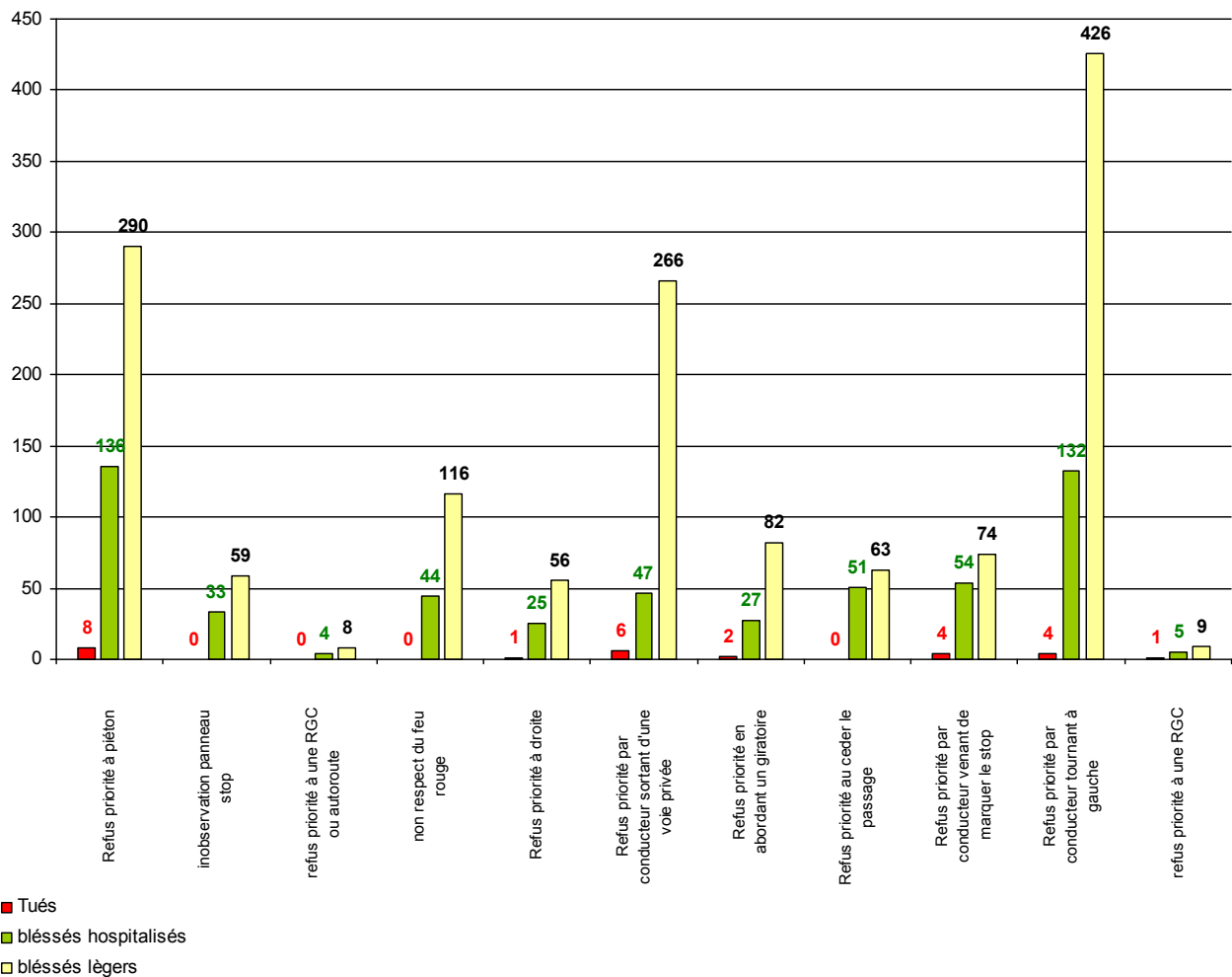
Refus de priorité



4.4.2 Gravité des accidents dus aux refus de priorités



4.4.3 Nombre d'accidents par types d'infractions relatives aux priorités



4.4.4 Nombre d'accidents corporels dus à la vitesse

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH
2007	314	17	144
2008	273	15	103
2009	311	16	124
2010	337	13	125
2011	347	12	138
2012	320	15	124
Ensemble	1902	88	758
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves

4.4.5 Gravité des accidents dus à la vitesse

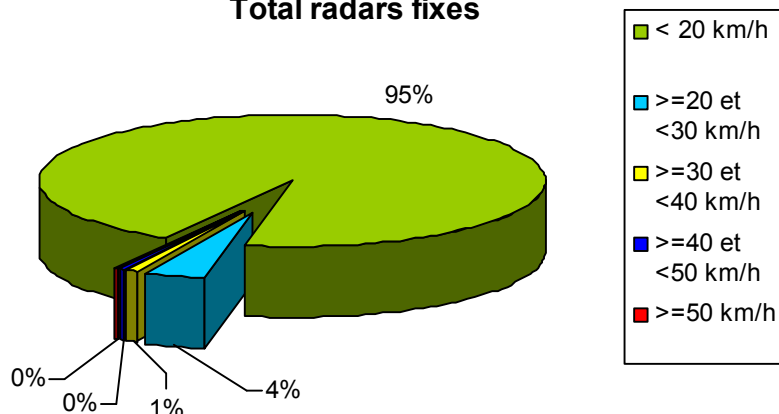
	Nombre de victimes		
	Tués	BH	BNH
2007	19	154	254
2008	17	108	234
2009	17	131	300
2010	13	131	297
2011	13	130	323
2012	18	125	291
Ensemble	97	779	1699
	Total des tués	Total des BH	Total des BNH

4.4.6 Catégories d'usagers impliqués dans les accidents dus à la vitesse

Impliqués	Tués	BH	BNH	Victimes
Bicyclette	2	23	43	68
Cyclo	5	153	357	515
Scooter	1	18	32	51
Moto	28	141	96	265
Voiturette	0	3	10	13
Automobile	52	400	1102	1554
PL + Bus	1	10	10	21
Piétons	5	29	48	82
Autres	3	2	1	6
TOTAL	97	779	1669	2545

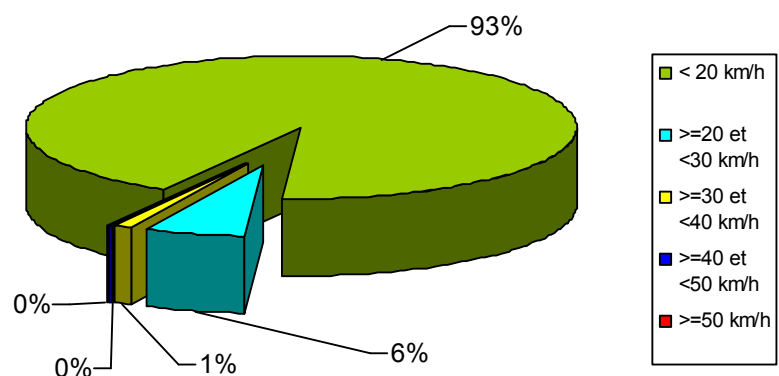
4.4.7 Analyse des vitesses

Total radars fixes



	< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h
2007	17838	646	130	45	38
2008	16510	624	140	44	36
2009	26144	868	205	78	47
2010	50106	1678	325	103	64
2011	62566	2783	798	370	352
2012	145118	6581	1436	516	307

Total radars mobiles



	< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h
2007	22680	2787	546	108	42
2008	33031	1608	301	71	32
2009	27857	1866	424	89	22
2010	22032	1295	274	74	31
2011	28410	1398	290	69	29
2012	34094	1468	279	54	24

Les radars fixes font désormais partie intégrante du paysage routier français, les usagers ont donc pleinement assimilé leur présence. Aussi, en sus des données vitesse relevées au droit des radars fixes, et pour appréhender les comportements liés à la vitesse, il serait utile d'analyser les évolutions des vitesses en dehors des zones couvertes par les radars.

Enjeu : Vitesse- Priorité- Comportements

Membres du groupe :

DDTM : Unité Sécurité Routière Défense Gestion de Crise (animateur) :

Elisabeth BERNARD – elisabeth.bernard@pyrenees-atlantiques.gouv.fr (05 59 80 86 22)

Conseil Général : Michel ROBERJOT michel.roberjot@CG64.fr (05 59 40 37 03)

Ville de Pau : Christian DUBOUX – service voirie -

EDSR : Chef d'escadron Olivier CHARDAVOINE

olivier.chardavoine@gendarmerie.interieur.gouv.fr (05 59 82 40 15)

Problèmes identifiés (cf étude d'enjeux):

- Perte de contrôle et/ou défaut de maîtrise (vitesses excessives): 1^{ère} cause des accidents mortels
- Pour 16% des accidents corporels un véhicule seul est en cause
- Méconnaissance des vitesses pratiquées par les usagers

- Une infraction au code de la route à l'origine de 9 accidents sur 10 : hausse des accidents corporels liés à un refus de priorité
- Bilan 2012 : 56 % des accidents mortels concernent des usagers vulnérables (2RM, piétons, vélos)
- 39% des piétons impliqués dans un accident corporel ont plus de 65 ans (pour mémoire, les plus de 65 ans représentent 20% de la population)

Gisements de progrès :

- G1 – Connaissance plus fine de l'accidentologie liée à la vitesse
- G2 – Cohérence signalisation / infrastructure
- G3 – Communication sur les risques liés au facteur vitesse
- G4 – L'accidentalité des usagers les plus vulnérables
- G5 – Partage et comportement sur la route

Orientations d'actions

	<i>Infra</i>	<i>Information</i>	<i>Formation / Education</i>	<i>Ctrl - Sanctions</i>
G1		<i>Mise en place d'un observatoire des vitesses pratiquées</i>		<i>Plan de contrôle routier</i>
G2	<i>Intégrer les enjeux sécurité routière dans les Plans de Déplacements Urbains</i> <i>Poursuite du travail engagé sur les incohérences de vitesse</i>	<i>Sensibiliser les élus à l'intérêt d'aménagements cohérents entre trafic et VLA</i> <i>Limites d'agglomération</i>		
G3	<i>Mettre en place à des fins pédagogiques des appareils mobiles d'affichage de la vitesse</i>	<i>Travailler sur la prise de conscience pour aller vers un changement durable des comportements (communications locales « choc » - valoriser la conduite apaisée- présenter le tps de transport comme un temps incompressibles...)</i>	<i>Développer la formation du conducteur quant aux risques liés à la vitesse excessive ou inadaptée (routes de montagne sinueuses)</i> <i>Renforcer en partenariat avec les auto-écoles les distances de sécurité</i>	<i>.Alternative à la sanction</i>
G4	<i>Prise en compte de ces enjeux dans les Plans de Déplacements Urbains : sécurité des déplacements « doux »</i> <i>Promouvoir les zones de circulation apaisée, la continuité et le dvt d'itinéraires cyclables en agglomération</i>	<i>Communication du bilan 2012</i> <i>Analyse des accidents 2RM</i> <i>Communication sur les nouveaux aménagements « vélo »</i>	<i>Sensibilisation des seniors aux risques routiers notamment sur leur vulnérabilité en tant que piétons</i>	
G5	<i>Rappel des principes fondamentaux : simplicité, lisibilité et visibilité</i>	<i>Communiquer sur les conséquences dramatiques de ces infractions (absence de clignotants- refus de priorité –dépassement dangereux)</i>	<i>Formation post-permis à développer en entreprises, collectivités et services de l'Etat</i>	<i>Volet « priorité-clignotant » du plan de contrôle routier</i>

5 Suivi et évaluation du DGO

Ces conclusions diagnostics et propositions d'orientations ont été présentés le 8 janvier 2013 à la réunion des groupes de travail, qui a validé les orientations d'actions proposées pour chacun des enjeux :

- « alcool, addiction »,
- « jeunes - cyclo »,
- « 2 Roues - motocyclettes »,
- « vitesse - comportement ».

Les PDASR (Plan Départementaux d'Action en sécurité Routière) mis au point ultérieurement s'appuieront sur les orientations d'actions en les déclinant sous forme du projet annuel.

Le Comité a souhaité, par ailleurs, qu'un travail spécifique soit effectué, pour élaborer des *indicateurs pertinents et réalistes*, adaptés à chaque orientation d'actions.

Composé de représentants des forces de l'ordre, de l'Association des maires, du Conseil général, de la déléguée à l'éducation routière, du coordinateur, des animateurs de chaque enjeu et du responsable de l'Observatoire départemental.

Deux catégories d'indicateurs sont souhaitées :

- D'une part, des indicateurs de suivi permettant de constituer un tableau de bord,
- D'autre part, des indicateurs stratégiques permettant de piloter la politique de sécurité routière au regard des enjeux du département.