



**PRÉFET
DES HAUTES-
PYRÉNÉES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE****



Document Général d'Orientation (DGO) 2023-2027


**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*


**MINISTÈRE
DE L'ÉDUCATION
NATIONALE
ET DE LA JEUNESSE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*


**HAUTES-
PYRÉNÉES**
LE DÉPARTEMENT


AMF
ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE
ET DES PRÉSIDENTS D'INTERCOMMUNALITÉ


**Maires Ruraux
Hautes-Pyrénées**



ÉDITORIAL

Jean
SALOMON

En 1921, le code de la route voyait le jour avec une première règle : la priorité à droite ! À l'époque le parc automobile français comptait 330 000 véhicules, aujourd'hui il en compte plus de 41 100 000, soit 124 fois plus. Le code de la route s'est étoffé, nos habitudes de conduite, notre perception de la route et les infrastructures ont beaucoup évolué.

Plus 18 000 tués et 386 900 blessés en 1972, moins de 3000 tués et 67100 blessés en 2021, ces centaines de milliers de vies sauvées, tous ces drames évités sont le résultat d'une combinaison de facteurs : la volonté constante de l'État, l'amélioration de la sécurité des véhicules, l'investissement des collectivités territoriales sur les réseaux routiers et surtout la prise de conscience des usagers qui ont changé de comportement.

Ce nouveau document général d'orientation (DGO) du département des Hautes-Pyrénées pour les années 2023 à 2027 est le fruit d'un travail de concertation entre tous les acteurs et partenaires de la sécurité routière qu'il convient ici de saluer pour leur engagement et leurs actions bénévoles. Il illustre la volonté de renouveler un engagement collectif pour rendre nos routes plus sûres.

Des actions de sensibilisation adaptées à notre département sont essentielles pour faire évoluer les mauvaises habitudes et conduire à une prise de conscience de l'ensemble des publics auquel elles s'adressent.

Dans un contexte où se développent de nouveaux modes de mobilité, l'attention de chacun doit plus que jamais être appelée sur la nécessité de mieux partager la route et d'en respecter les toutes règles, tout le temps et partout.

La sécurité routière, c'est l'affaire de tous !

Jean SALOMON
Préfet des Hautes-Pyrénées

SOMMAIRE

1	Le cadre de la démarche	6
1.1.	Les objectifs du DGO	7
1.2.	La démarche d'élaboration	7
2	Le diagnostic territorial partagé	9
2.1.	Situation géographique	9
2.2.	Démographie du département	10
2.3.	Le parc de véhicules en circulation	12
2.4.	Communication sur l'accidentalité	12
2.5.	Nouvelle classification des territoires par le CEREMA	12
2.6.	Le réseau routier départemental	14
3	Le bilan de l'accidentalité départementale sur la période 2017-2021	17
3.1.	L'accidentalité générale	18
3.1.1.	<i>Répartition par mode de déplacement</i>	19
3.1.2.	<i>Répartition des victimes par âge</i>	19
3.1.3.	<i>Répartition des victimes par catégorie de véhicules et par classes d'âge</i>	20
3.1.4.	<i>Répartition des victimes selon le lieu</i>	21
3.1.5.	<i>Répartition des victimes par type de trajets</i>	21
3.1.6.	<i>Conditions de circulation</i>	22
3.1.7.	<i>Cartographie globale des accidents</i>	22
3.2.	Les accidents mortels	23
3.2.1.	<i>Répartition des tués par mode de déplacement</i>	23
3.2.2.	<i>Répartition des tués par tranches d'âge</i>	24
3.2.3.	<i>Conditions de circulation des accidents mortels</i>	24
3.3.	Le risque routier professionnel	25
3.4.	Les modes doux	27
3.4.1.	<i>Les modes doux hors agglomération</i>	27
3.4.2.	<i>Les modes doux en agglomération</i>	28
3.5.	Les deux-roues motorisés	29
3.5.1.	<i>Les deux-roues motorisés hors agglomération</i>	29
3.5.2.	<i>Les deux-roues motorisés en agglomération</i>	30

4	L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience	31
4.1.	Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu	32
4.1.1.	<i>Le risque routier professionnel</i>	32
4.1.2.	<i>Les 2 roues-motorisées</i>	32
4.1.3.	<i>Les modes doux</i>	34
4.1.4.	<i>Les jeunes</i>	34
4.1.5.	<i>Les addictions : alcool et stupéfiants</i>	35
4.1.6.	<i>Les seniors</i>	36
4.1.7.	<i>Les distracteurs</i>	36
4.2.	Utilisations des crédits affectés à chaque enjeu	37
5	Les enjeux et orientations pour 2023-2027	38
5.1.	Le risque routier professionnel	40
5.2.	Les deux-roues motorisés	42
5.3.	Les conduites à risque	44
5.4.	Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »	46
5.5.	Les seniors	48
5.6.	Les jeunes de 18 à 29 ans	50
6	Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	52
6.1.	Mise en œuvre dans le cadre du PDASR	53
6.2.	Suivi de l'accidentalité départementale	53
6.3.	Modalités de suivi du DGO	53
7	Validation du DGO 2023-2027	54



LE CADRE
DE LA
DÉMARCHE

1.1. Les objectifs du DGO

En 2022, chaque préfecture a été invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau document général d'orientations couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

1.2. La démarche d'élaboration

Un grand nombre d'acteurs locaux sont impliqués dans la sécurité routière et il est important de les associer à l'élaboration du DGO. Les services de l'État (police, gendarmerie, parquet, éducation nationale, SDIS) ont donc été sollicités ainsi que les collectivités territoriales (conseil départemental, associations départementales des maires de France et des maires ruraux, maires de Tarbes, de Lourdes et leurs polices municipales respectives), les associations partenaires de la sécurité routière (prévention routière, prévention Maif, association France addiction, Les étoiles des Pyrénées, Vie Libre, FFMC65, ANPER, les Cyclomotivés), des partenaires du secteur privé (MSA, ASMT65, chefs d'entreprises...) mais aussi l'ensemble des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Le comité de pilotage s'est réuni sous la présidence de la directrice des services du cabinet pour une présentation du bilan par l'Observatoire départemental de sécurité routière et une réflexion sur les pistes d'actions des enjeux validés. Les délais étant contraints, les échanges par mail ont été privilégiés entre les différents groupes de partenaires pour réfléchir aux pistes d'actions à mener dans les cinq années à venir.

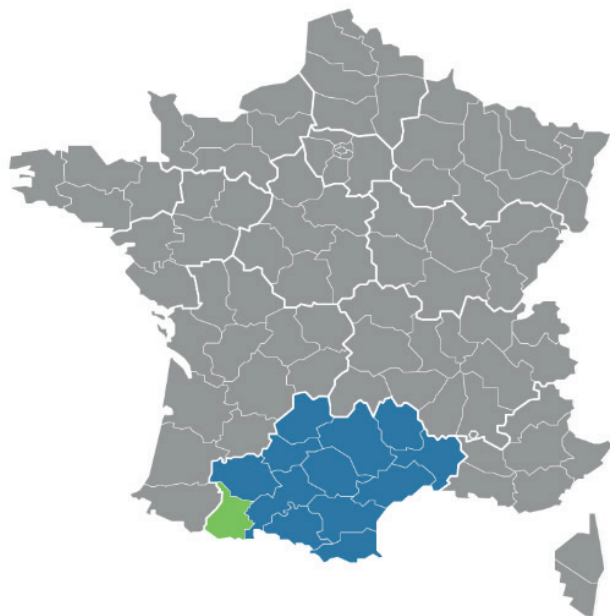
Les orientations définies dans le cadre du DGO feront l'objet d'actions opérationnelles qui seront déclinées annuellement dans les plans départementaux d'action pour la sécurité routière (PDASR).



LE DIAGNOSTIC
TERRITORIAL
PARTAGÉ

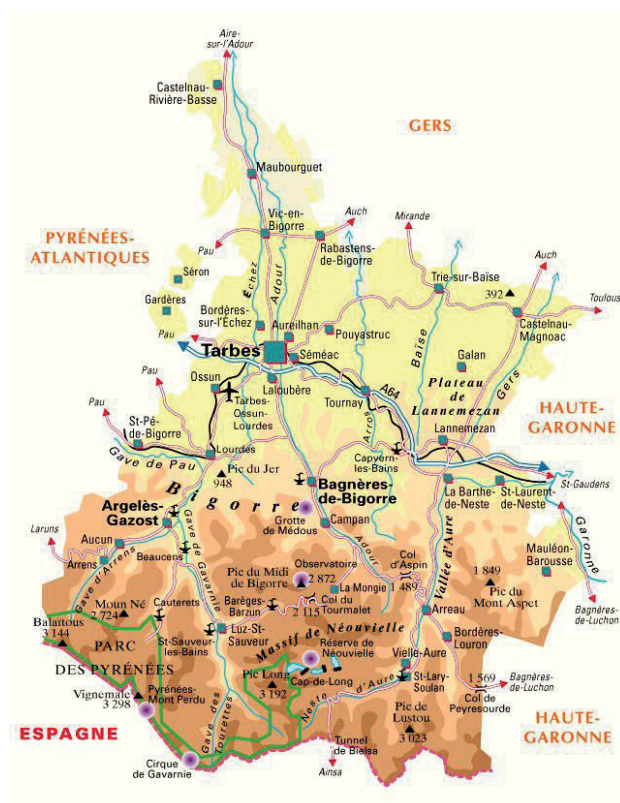
21. Situation géographique

Le département des Hautes-Pyrénées se situe au sud-ouest de la région Occitanie. Il est limitrophe des départements du Gers, de la Haute-Garonne (région Occitanie) et des Pyrénées-Atlantiques (région Nouvelle Aquitaine). Il est également frontalier avec la province espagnole de Huesca. Il représente une surface de 4 464 km². Il fait partie de la zone de défense sud composée des 21 départements de l'Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse.



La morphologie du département se divise en catégories bien distinctes :

- Les montagnes occupent la moitié sud du territoire du département. Elles forment une barrière naturelle entre la France et l'Espagne, ne permettant qu'un seul accès routier vers l'Aragon par le tunnel d'Aragnouet-Bielsa. 35 de ses pics dépassent 3 000m ; le pic du Vignemale en est le point culminant (3 298 m).
- L'altitude des Pyrénées s'estompe progressivement en remontant vers le nord, et les montagnes cèdent la place au piémont, limité à l'est par le vaste plateau de Lannemezan (à 600 m d'altitude environ).
- Plus à l'ouest et au nord, le piémont laisse place à un espace de plaine qui regroupe la majorité de la population du département. Le paysage est vallonné et le climat plus clémente.



2.2 Démographie du département

La population des Hautes-Pyrénées est de 229 788 habitants (recensement 2020).

Population des Hautes-Pyrénées en 2020

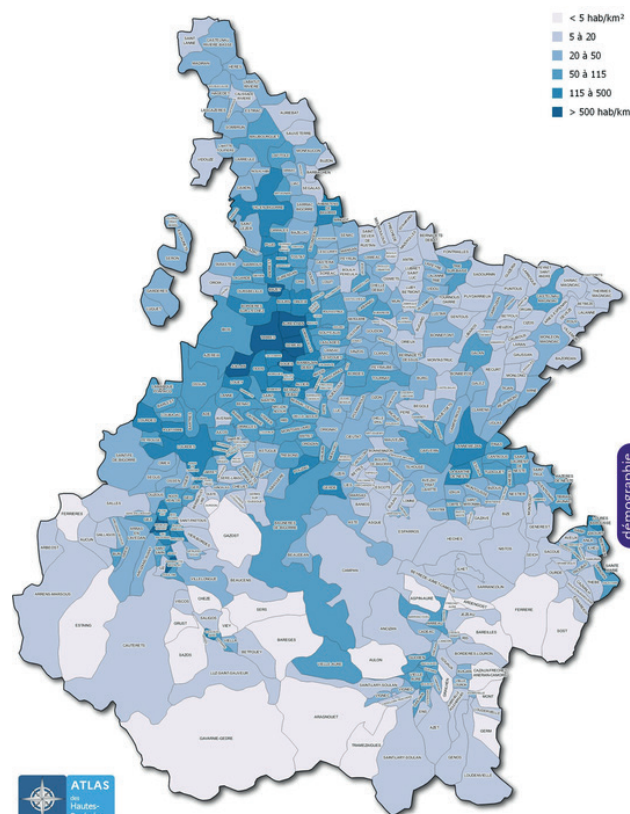
Population en 2020	229 788
Densité de la population (nombre d'habitants au km ²) en 2020	51,5
Superficie (en km ²)	4 464
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2014 et 2020, en %	0,1
<i>dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2014 et 2020, en %</i>	-0,4
<i>dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2014 et 2020, en %</i>	0,4
Nombre de ménages en 2019	109 681
Naissances domiciliées en 2021	1 810
Décès domiciliés en 2021	3 098

Sources : Insee, RP2013 et RP2019 exploitations principales en géographie au 01/01/2022 et Insee, statistiques de l'état civil en géographie au 01/01/2022.

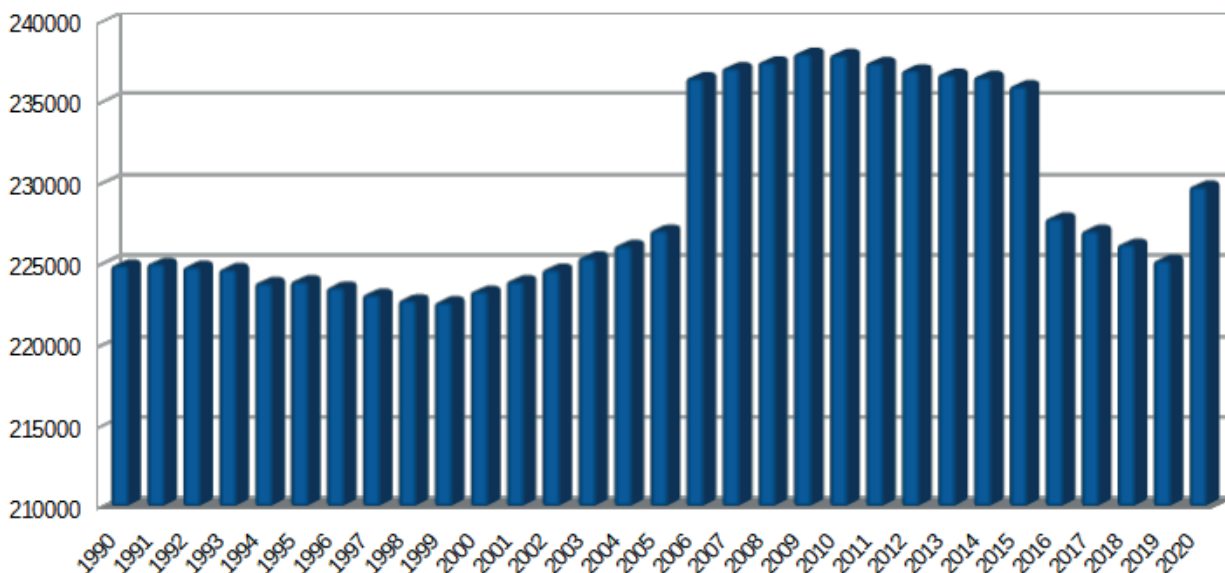
Une population quasi stable sur la période récente comme entre 2009 et 2014. En effet, si le déficit naturel s'accroît entre les deux périodes, l'excédent migratoire augmente en proportion.

→ Localisation géographique et population des principales villes

La population se situe essentiellement dans les zones de plaines et du piémont. Tarbes recense à elle seule 42 925 habitants (en 2020). L'agglomération tarbaise représente le premier bassin de vie du département, suivi de la commune de Lourdes avec une unité urbaine de quelques 13 247 habitants. La carte de densité de la population ci-contre montre bien une concentration de la population en plaine à l'ouest et au nord du département ainsi que dans les vallées et sur le piémont.

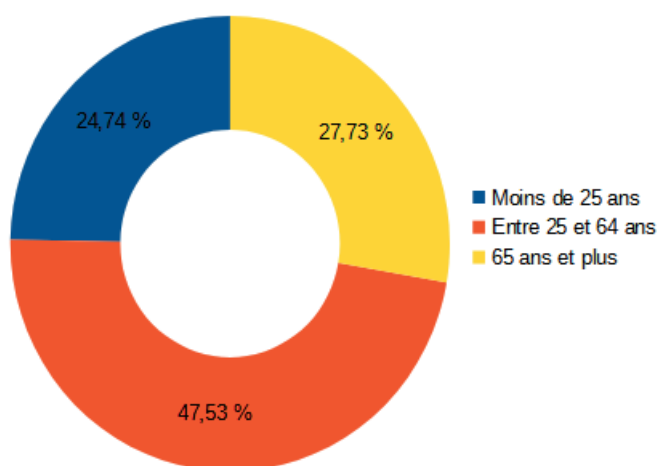


L'agglomération de Tarbes qui perdait des habitants entre 2009 et 2014 (- 0,4 % par an) en gagne désormais (+ 0,7 %). Ce nouveau dynamisme contrebalance le déclin démographique qui s'accélère dans d'autres agglomérations comme à Lourdes (- 0,7 % par an entre 2009 et 2014 et - 0,8 % entre 2014 et 2020). Celle de Lannemezan, qui gagnait des habitants sur la période précédente (+ 0,5 %), en perd désormais (- 0,2 %), alors que dans les unités urbaines d'Argelès-Gazost et de Bagnères de Bigorre, la population continue à baisser sensiblement au même rythme que sur la période précédente (- 0,5 % pour Argelès-Gazost et - 0,7 % pour Bagnères de Bigorre)



La population se répartit comme suit : un quart de moins de 25 ans, la moitié entre 25 et 64 ans et un quart de plus de 65 ans (graphique ci-après).

Répartition de la population par classe d'âge



(Source : Insee - Estimations de population -résultats provisoires arrêtés fin 2021)

2.3. Le parc de véhicules en circulation

Série	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Voitures particulières et utilitaires légers Diesel + Diesel HNR	130575	130927	128917	125832	123719	122196
Voitures particulières et utilitaires légers Electrique et hydrogène	244	324	411	509	808	1261
Voitures particulières et utilitaires légers Essence + Essence HNR	51736	53453	55718	57376	58159	59541
Voitures particulières et utilitaires légers Gaz et inconnu	1005	992	960	914	905	1018
Voitures particulières et utilitaires légers Hybride rechargeable	82	111	137	173	375	664
Total voitures particulières et utilitaires légers	183642	185807	186143	184804	183966	184679
Autocars et autobus	491	486	463	464	464	457
Poids-Lourds	2064	2127	2125	2129	2109	2130

Producteur : MTES (CGDD/SDES).

Sources : Répertoire statistiques des véhicules routiers (RSVERO)

Au 1er janvier 2022, le parc automobile en circulation en France se compose de 38,7 millions de voitures particulières, 6,3 millions de véhicules utilitaires légers, 616 000 poids lourds et 95 000 autobus et autocars. La part du département des Hautes-Pyrénées dans ces catégories est de 0,4 % pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers et de 0,32 % pour les poids lourds.

En 6 ans (entre 2017 et 2022), le nombre de voitures particulières et utilitaires légers dans le département a progressé de 0,6 % et le nombre de poids lourds a augmenté 3,2 %.

2.4. Communication sur l'accidentalité

Actuellement, un bulletin trimestriel et un bilan annuel sont publiés et diffusés, par l'Observatoire départemental de la sécurité routière des Hautes-Pyrénées, à l'ensemble des acteurs et partenaires de la sécurité routière dont la presse locale.

Le site internet (www.securiteroutiere65.fr) permet également au grand public de retrouver ces publications mais aussi toute l'actualité de la sécurité routière locale et nationale.

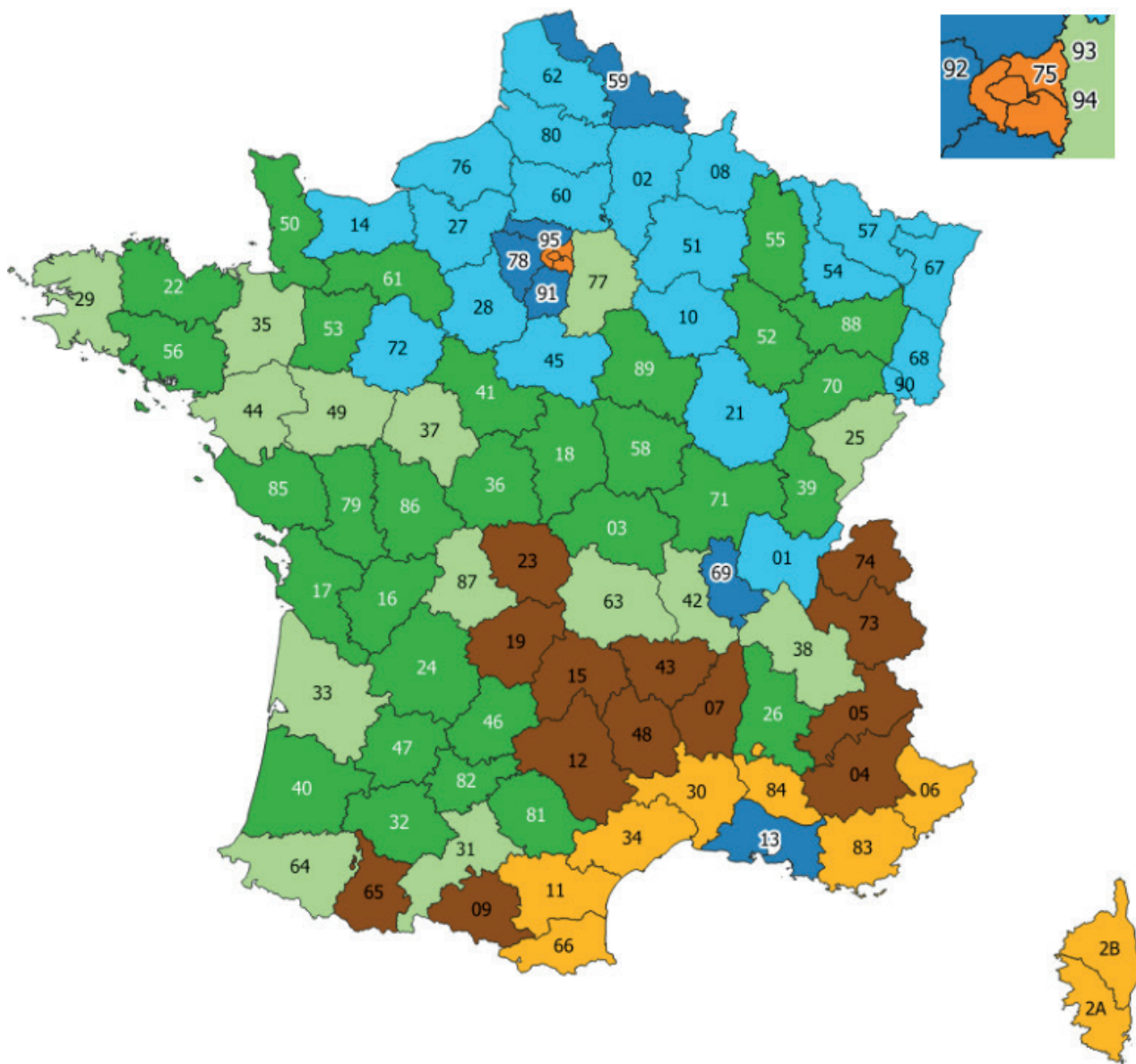
2.5. Nouvelle classification des territoires par le CEREMA

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et ainsi l'accidentalité.

Une nouvelle classification a été réalisée en 2021 par le centre d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) pour comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence, en tenant compte de leur dispersion. Elle permet ainsi de mieux interpréter les chiffres des différentes cartes présentées par ailleurs.

La classification finale obtenue propose 7 familles de départements pour la France métropolitaine :

Les Hautes-Pyrénées sont classées en Famille 1 : les départements de montagne. Cette famille est constituée de 13 départements. Pour de nombreuses variables, elle se distingue de la moyenne nationale. Les deux variables les plus éloignées sont celles de la superficie de montagne (84 % contre 24 %) et de l'altitude moyenne des résidences (522 mètres contre 148 mètres).



- 1 : Départements de montagne
- 2 : Départements ruraux à faible densité de population
- 3 : Départements méditerranéens
- 4 : Départements monopolarisés
- 5 : Départements multipolarisés
- 6 : Départements à très forte densité de population
- 7 : Paris et la petite couronne

2.6. Le réseau routier départemental

Le réseau structurant est géré par 3 gestionnaires routiers différents.

Les Hautes-Pyrénées sont traversées d'Est en Ouest par l'autoroute A64 sur 57 km.

La route nationale 21 arrive du Gers et traverse le département vers le Sud jusqu'à Lourdes en passant par Tarbes sur 43 km.

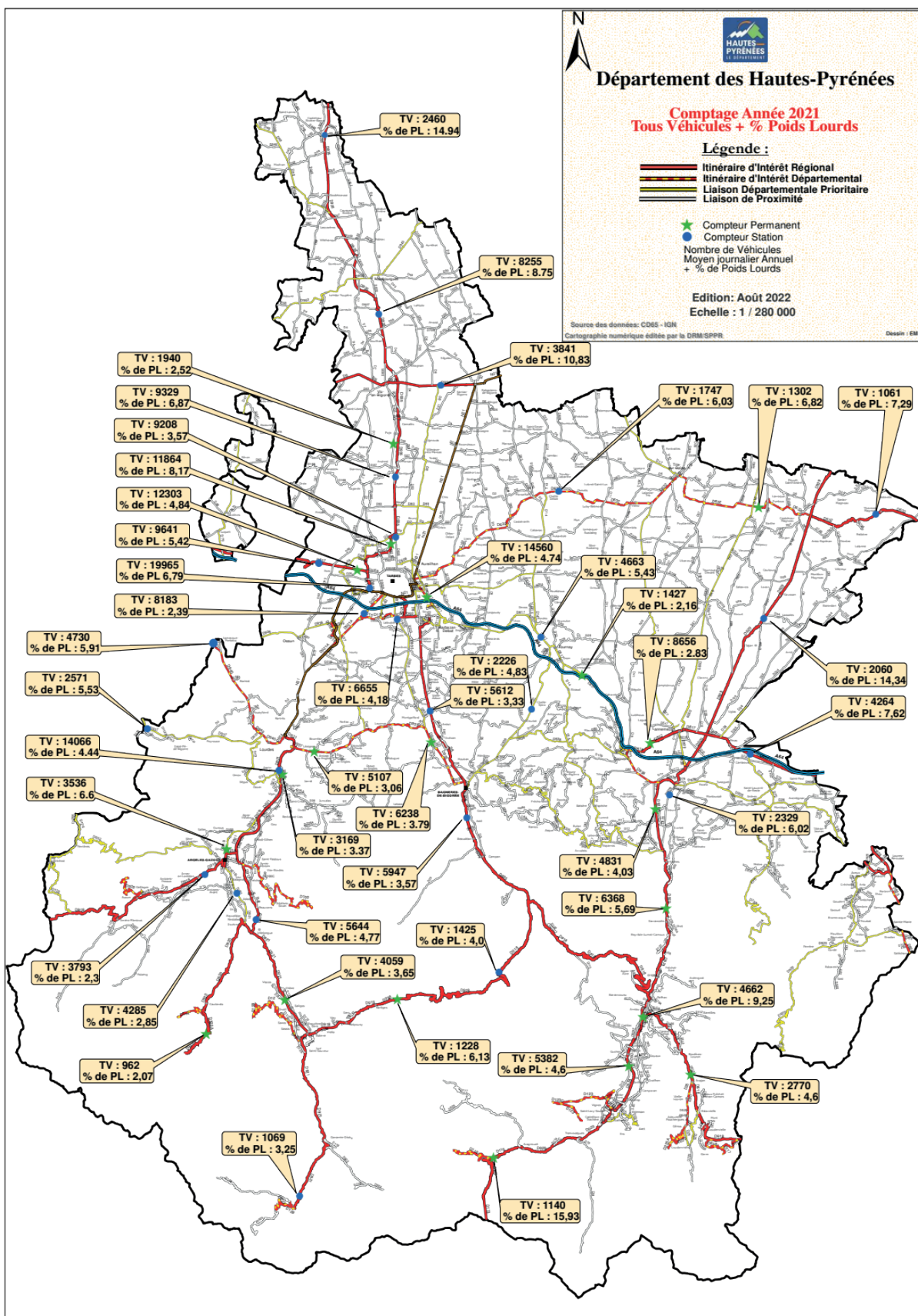
Enfin, les Hautes-Pyrénées sont irriguées par 3005 km de routes départementales soit 44 % des routes du département dont 1379 km en montagne.

La carte ci-dessous reprend le réseau structurant du département qui supporte la majorité du trafic.



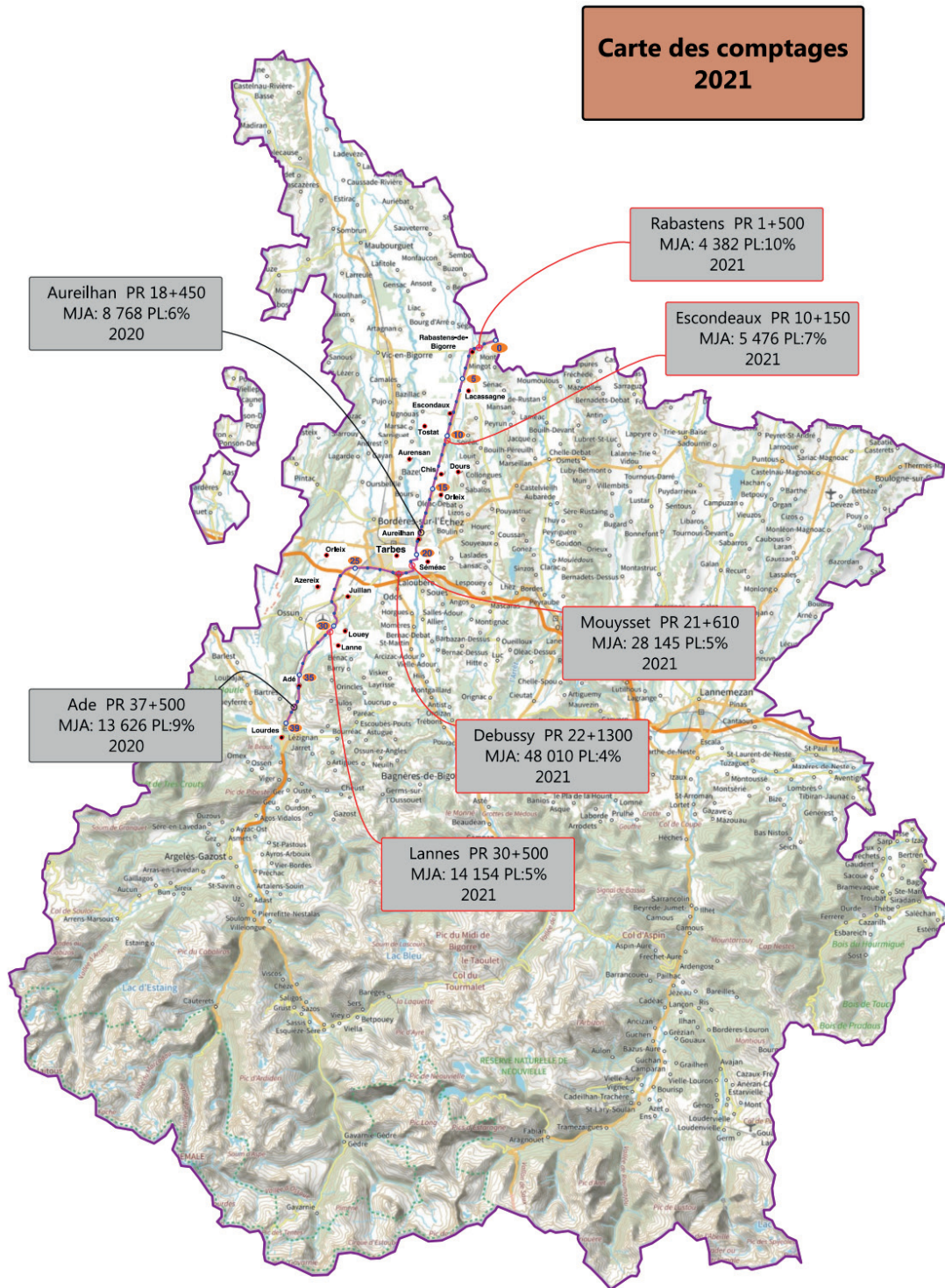
Cartographie des comptages sur routes départementale

Source : Conseil Départemental 65



Cartographie des comptages sur route nationale

Source : DIRSO



Le trafic routier sur la RN 21 a quasiment doublé sur l'agglomération tarbaise entre 2018 et 2021. Sur les autres points de comptages (Escondeaux et Rabastens) le trafic a faiblement diminué et la part des poids lourds n'a que peu varié. Les comptages sur Adé, révèlent une forte baisse du trafic en 2020 qui sont toutefois à relativiser car nous étions en période covid.



LE BILAN
DE
L'ACCIDENTALITÉ
DÉPARTEMENTALE
2017-2021

Au vu du nombre de morts sur la période, les analyses du DGO porteront essentiellement sur les accidents et non sur les tués qui ne sont pas statistiquement significatifs.

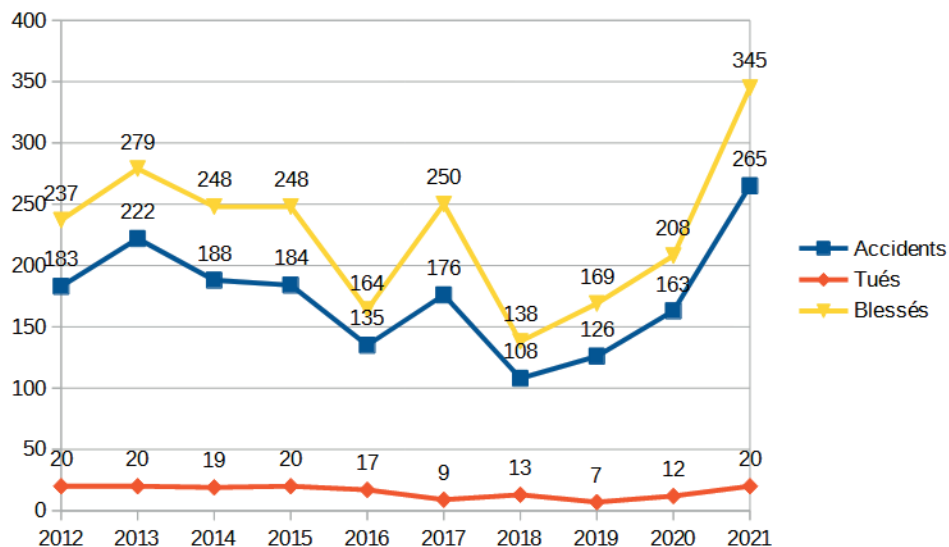
3.1. L'accidentalité générale

838 accidents ont été enregistrés sur la période, 61 tués et 1110 blessés dont 468 blessés hospitalisés et 642 blessés légers. Le tourisme ne représente que 3,4 % des accidents malgré le flux important qu'il génère.

Evolution de l'accidentalité sur la période 2017 - 2021

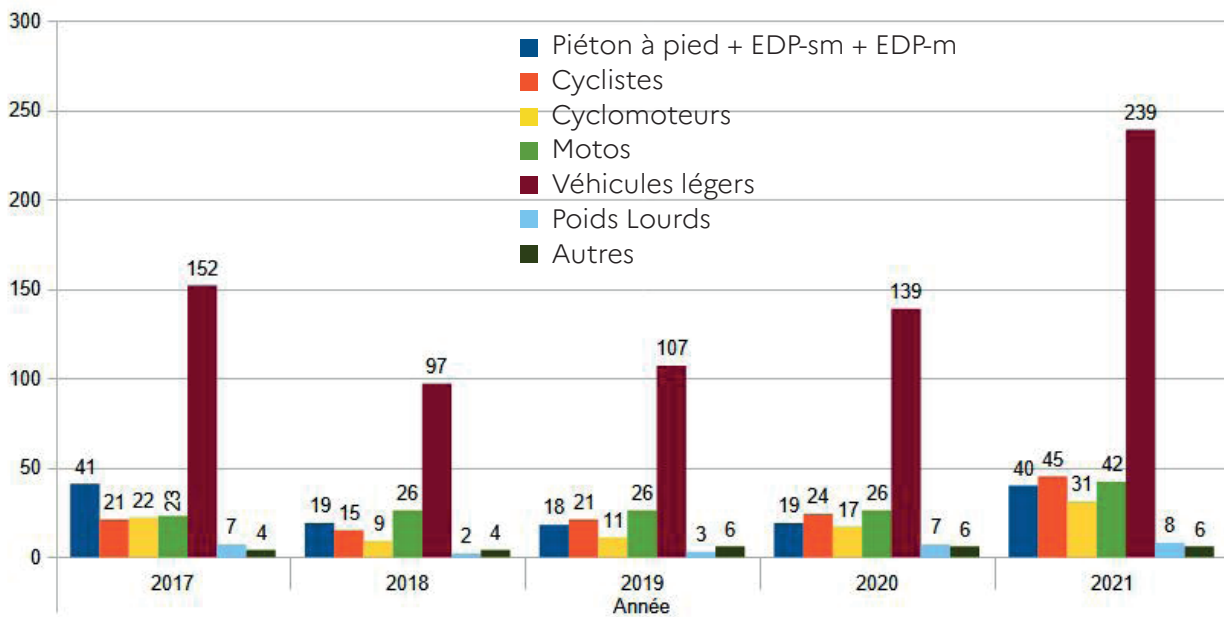
Année	2017	2018	2019	2020	2021
Accidents	176	108	126	163	265
Tués	9	13	7	12	20
Blessés	250	138	169	208	345
Evolution					
Accidents		- 39%	+ 17 %	+ 29 %	+ 63 %
Tués		+ 44 %	- 46 %	+ 71 %	+ 67 %
Blessés		- 45 %	+ 22 %	+ 23 %	+ 66 %

Comparaison de l'évolution de l'accidentalité sur les 2 périodes 2012- 2016 et 2017 - 2021



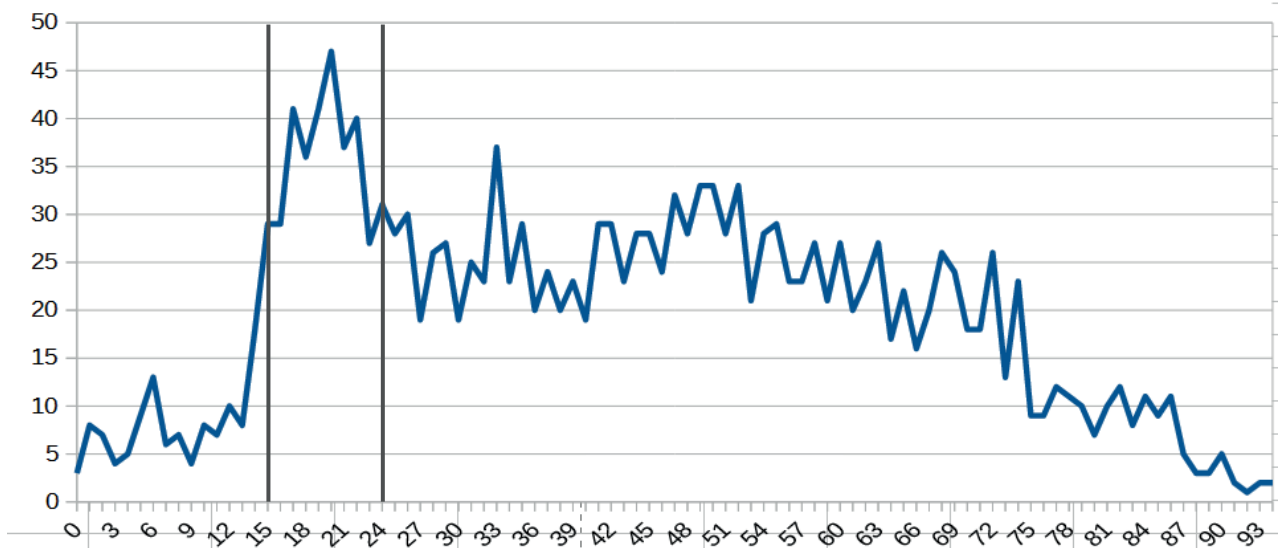
La répartition par année montre une baisse significative des accidents et du nombre de victimes sur la période comparée à la période précédente. Cependant, l'année 2021 connaît une forte augmentation du nombre d'accidents et du nombre de victimes. Concernant les blessés, ce sont essentiellement des blessés légers (+ 134) que les forces de l'ordre ont mieux pris en compte. Le nombre de tués, correspond à la moyenne de la période 2012 – 2016.

3.1.1. Répartition par mode de déplacement

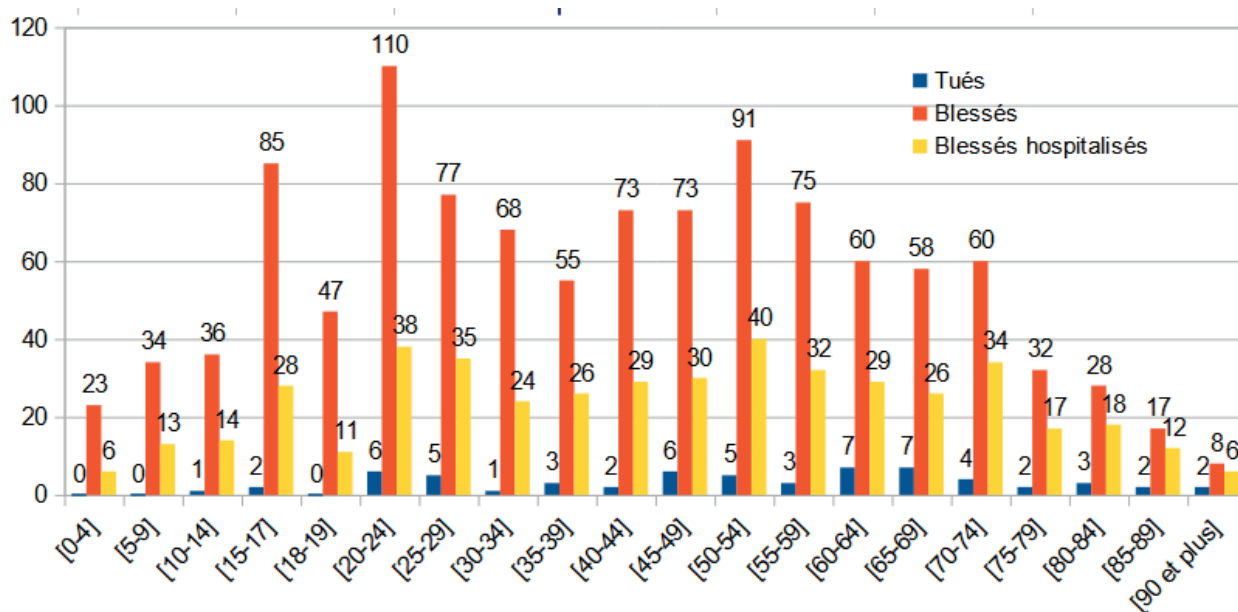


Sur la période 2017-2021, la part du véhicule léger ou de l'utilitaire dans le nombre d'accident est toujours majoritaire. Après une baisse relative en 2018, les accidents impliquant un usager vulnérable (piéton, engin de déplacement personnalisé, cycliste, cyclomoteur et moto) sont en forte hausse surtout en 2021.

3.1.2. Répartition des victimes par âge



Le nombre de victimes augmente de manière très importante entre 15 et 24 ans avec une forte proportion de victimes entre 40 et 60 ans et un pic autour des 33 ans.



La répartition par tranche d'âge met en évidence le nombre très important de victimes chez les jeunes (15 - 29 ans) et des blessures plus graves à partir de 60 ans. Le nombre de blessés hospitalisés représente plus de la moitié des blessés voir la quasi-totalité à partir de 80 ans.

3.1.3. Répartition des victimes par catégorie de véhicules et par classes d'âge :

Mode de déplacement		Tranches d'âge				
		0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-64 ans	65 ans et +
Piéton à pied + Engins de Déplacements Motorisés ou Non	Tués			1	2	5
	Blessés	19	6	10	48	55
	Blessés hospitalisés	8	2	6	20	35
Vélo	Tués		1		2	3
	Blessés	7	13	7	64	35
	Blessés hospitalisés	3	4	1	33	24
Cyclo	Tués					
	Blessés	1	53	18	18	3
	Blessés hospitalisés		20	7	10	2
Motos	Tués			2	10	
	Blessés	2	6	25	108	5
	Blessés hospitalisés	2	5	14	77	5
Véhicules légers ou véhicules utilitaires	Tués	1	1	3	16	11
	Blessés	46	23	96	323	105
	Blessés hospitalisés	12	3	21	100	47
Poids Lourd	Tués				1	
	Blessés			1	5	
	Blessés hospitalisés				3	
Transports en commun	Tués					
	Blessés				3	
	Blessés hospitalisés					
Autres modes (voiturettes, tracteurs)	Tués				1	1
	Blessés	2			3	
	Blessés hospitalisés	2			2	

Les piétons et les cyclistes décédés sont majoritairement des seniors (plus de 65 ans).

Les blessés à cyclomoteurs sont essentiellement dans la tranche d'âge 14-17 ans.

Pour les 2 roues-motorisées de plus de 50cm³ ont la majorité des victimes entre 25 et 64 ans.

La grande majorité des personnes décédées le sont dans des accidents impliquant au moins un véhicule léger et sont principalement réparties dans les tranches d'âge 25- 64 ans et plus de 65 ans.

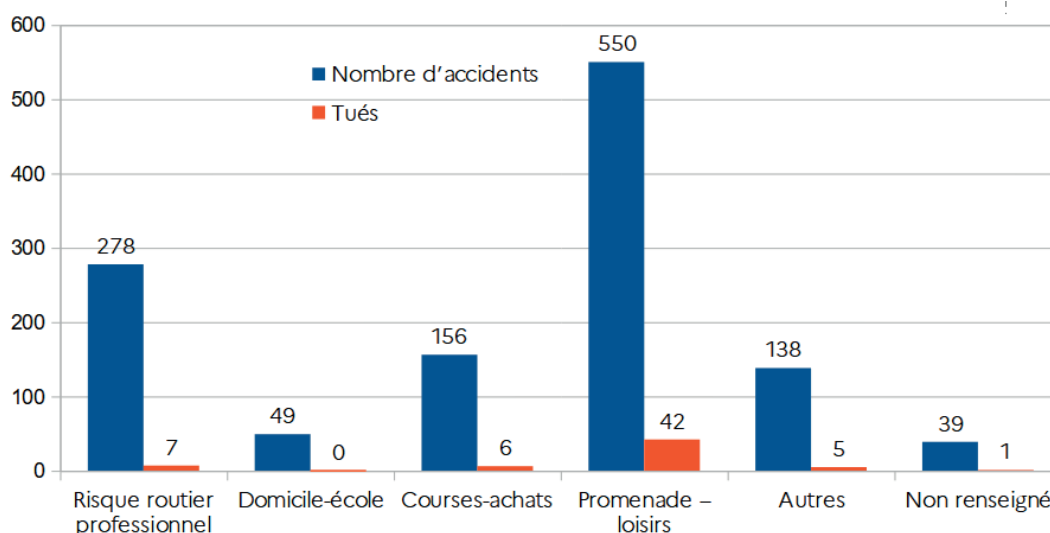
Ces tendances de la période 2017-2021 sont identiques à celles de la période 2012-2016.

3.1.4. Répartition des victimes selon le lieu

Milieu	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents en %	Tués	Tués en %	Blessés	Blessés en %	Blessés hospitalisés	Blessés hospitalisés en %	Blessés légers	Blessés légers en %	Indemnes	Indemnes en %
Hors-Agglomération	312	37,23 %	38	62,30 %	436	39,28 %	223	47,65 %	213	33,18 %	225	29,37 %
En-Agglomération	510	60,86 %	22	36,07 %	646	58,20 %	230	49,15 %	416	64,80 %	513	66,97 %
Autoroutes	16	1,91 %	1	1,64 %	28	2,52 %	15	3,21 %	13	2,02 %	28	3,66 %
Total	838	100,00 %	61	100,00 %	1110	100,00 %	468	100,00 %	642	100,00 %	766	100,00 %

Plus de 60 % des accidents ont lieu en agglomération. Toutefois, les accidents mortels et les blessés hospitalisés sont majoritairement hors agglomération. Le nombre d'accidents reste marginal sur autoroute ainsi que le nombre de tués.

3.1.5. Répartition des victimes par type de trajets

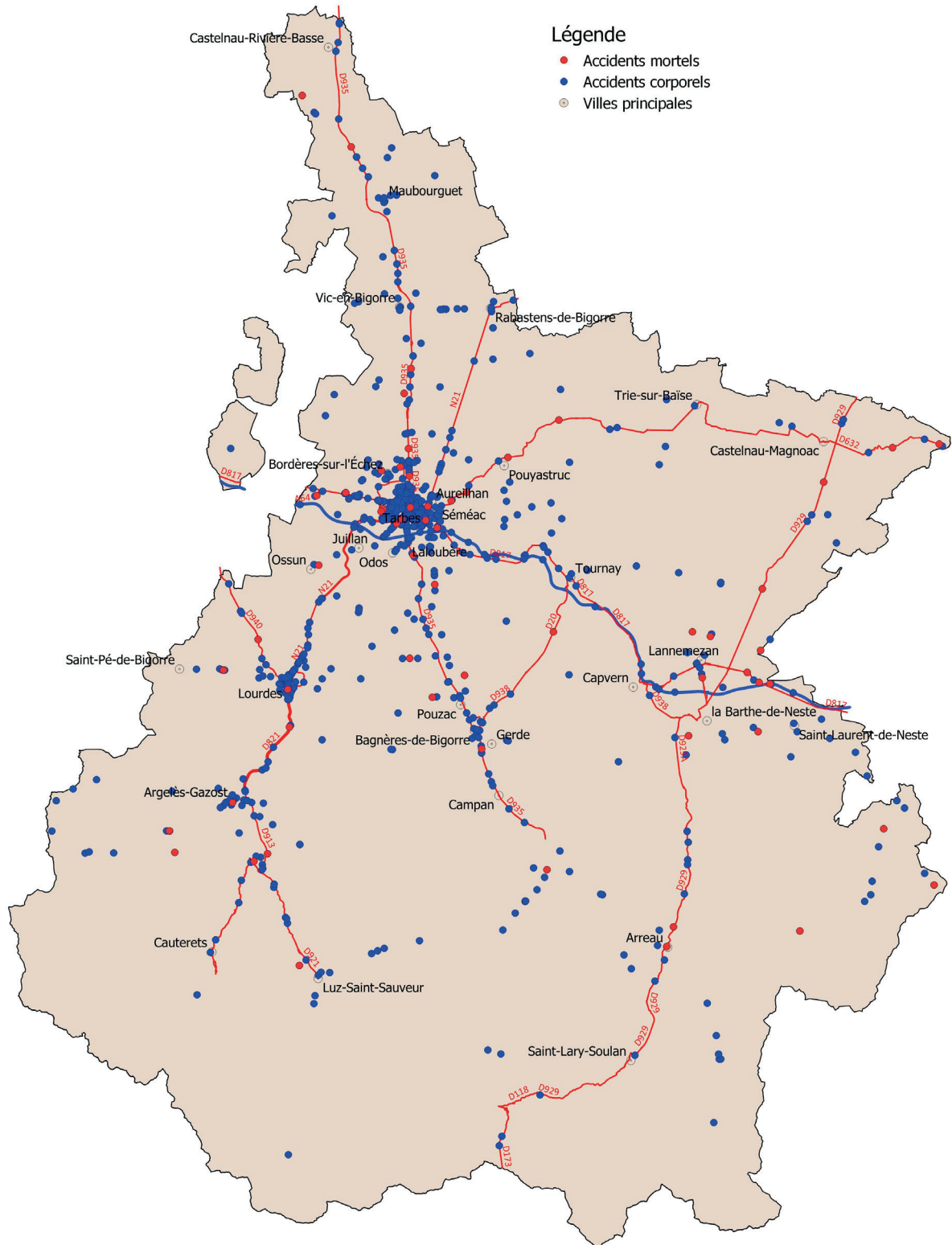


La majorité des accidents et des tués est liée aux loisirs et implique dans 80 % des accidents un résident des Hautes-Pyrénées et dans 16 % un résident de département limitrophe. Les déplacements domicile-travail ou professionnels représentent la deuxième cause d'accidents dans le département. À noter une nette amélioration des remontées d'informations concernant les accidents par rapport à la période précédente, il n'y a plus que 39 accidents dont le type de trajet est non renseigné contre 269 sur 2012-2016.

3.1.6. Conditions de circulation

Dans la grande majorité des accidents, les conditions climatiques sont bonnes (82%), sur une chaussée normale (81%) et en plein jour (77%).

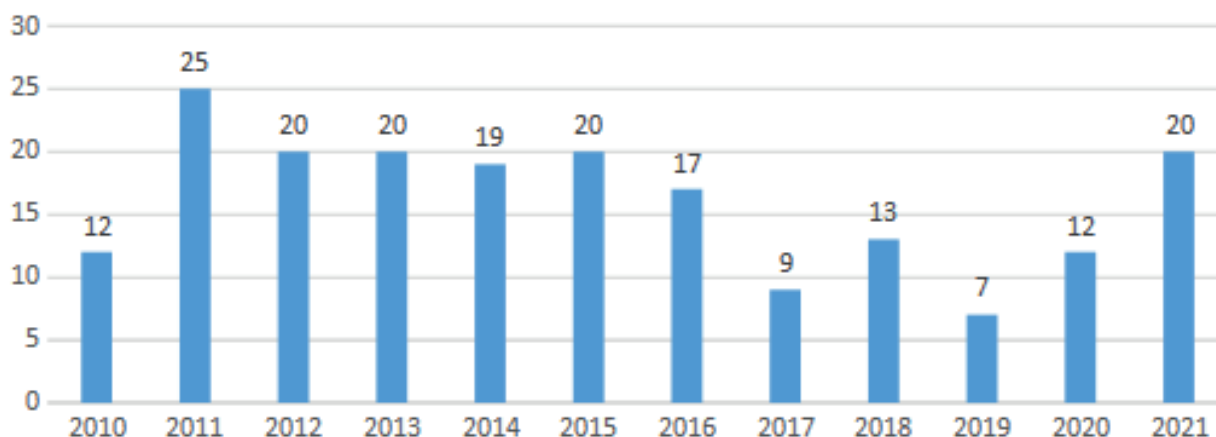
3.1.7. Cartographie globale des accidents



3.2. Les accidents mortels

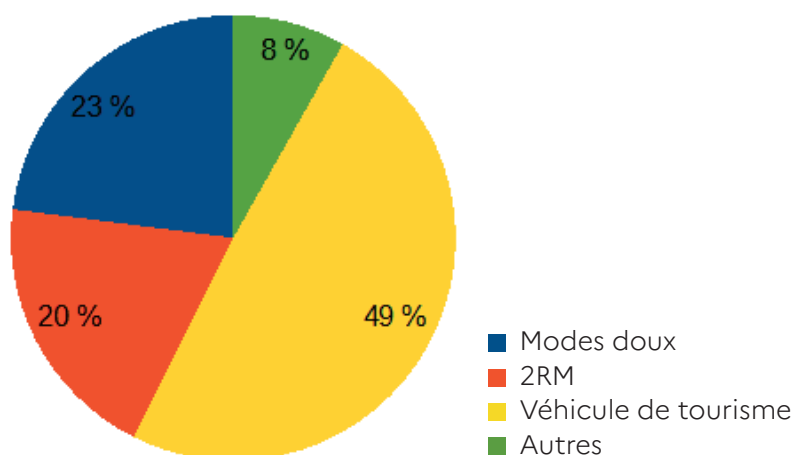
La période 2017-2021 compte 61 tués sur les routes du département dans 59 accidents mortels. Les 3/4 sont des hommes lors d'un trajet en promenade / loisirs. Ce sont des personnes résidant dans le département dans 86 % des cas. Le taux moyen des tués (2017-2021) rapporté au million d'habitants est de 53 contre 65 pour la famille des départements de montagne.

Nombre de personnes tués par année depuis 2010



Le graphe ci-dessus montre une tendance à la baisse de la mortalité sur les routes du département entre 2016 et 2020. Malheureusement en 2021, année de sortie de crise sanitaire, un relâchement des comportements a emporté avec une reprise du nombre de morts à un niveau comparable aux précédentes périodes.

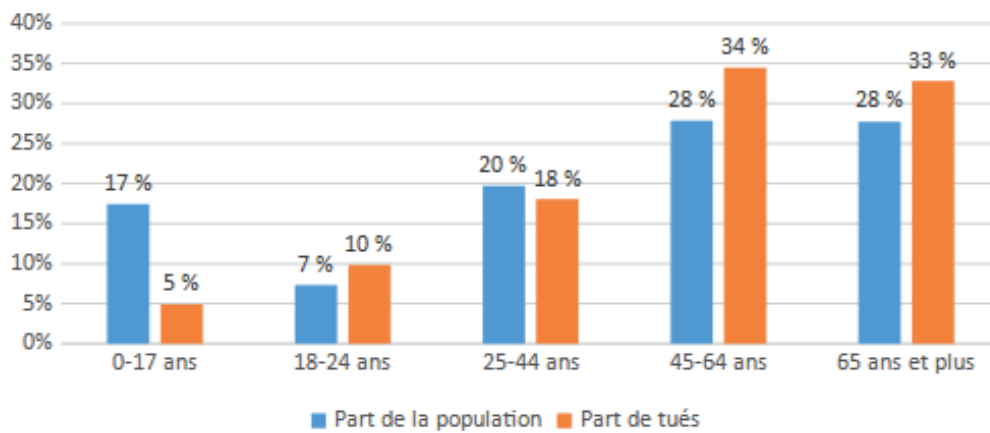
3.2.1. Répartition des tués par mode de déplacement



23 % des tués sont des piétons et des cyclistes, les motards toutes catégories confondus représentent 20 % des tués. Ce sont quasiment pour moitié des usagers vulnérables. L'autre moitié est représentée par des automobilistes.

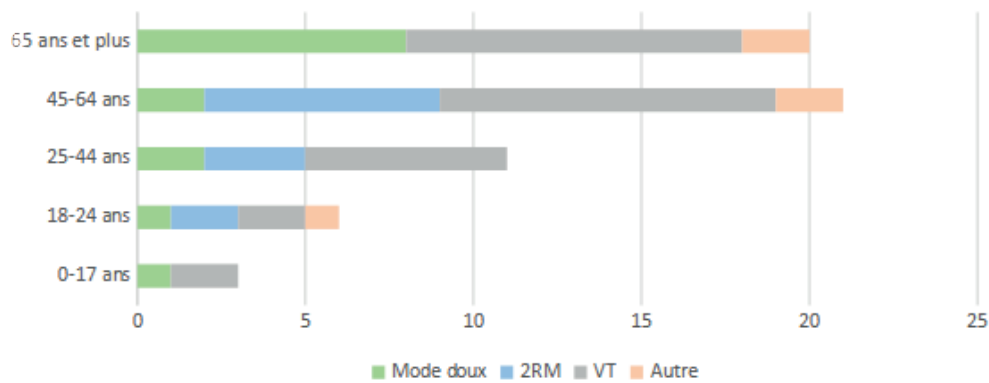
3.2.2. Répartition des tués par tranches d'âge

Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



Les 45-65 ans et les seniors sont sur-représentés dans la mortalité routière départementale. Les 18-24 ans le sont aussi mais dans une moindre mesure.

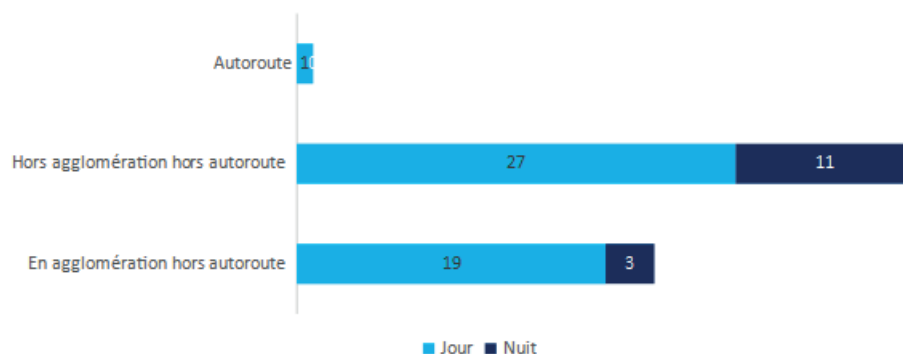
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



La mortalité chez les seniors est constatée autant en véhicules légers qu'en modes doux (vélo et piéton). Globalement, les tués en VL et en modes doux se retrouvent dans chaque catégorie d'âge. Les morts en motos se concentrent principalement sur la tranche des 45 à 65 ans.

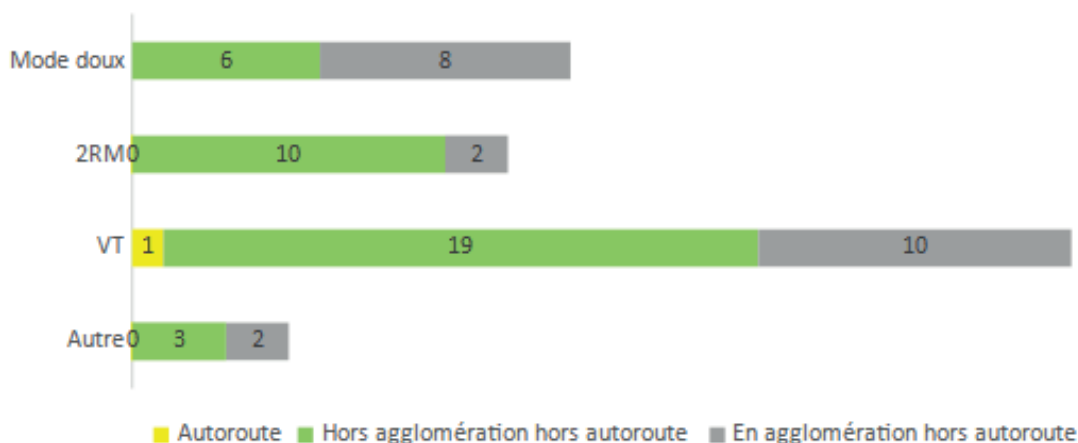
3.2.3. Conditions de circulation des accidents mortels

77 % des tués le sont de jour contre 23 % de nuit.



Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021) :

Nombre de tués par mode 2017-2021



49 % de tués le sont en VL, 23 % en modes doux, 20 % en 2RM et 8 % en autres modes.

À RETENIR : LA MORTALITÉ ROUTIÈRE, LES VICTIMES

Période 2017 – 2021 :

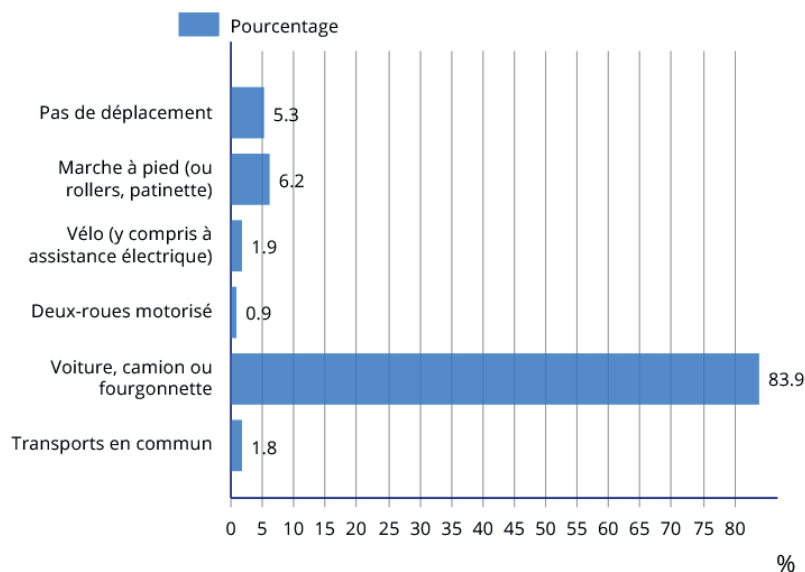
- 61 tués soit 12 tués par an en moyenne,
- Une tendance à la hausse sur 2021,
- La part des plus de 45 ans est plus représentée que leur présence dans la population
- La majorité des tués sont en véhicule de tourisme, pour un trajet promenades / loisirs, hors agglomération, de jour et en semaine.
- La victime est un homme de plus de 65 ans, retraité, résidant dans le département

3.3. Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel implique des accidents sur les trajets domicile-travail et sur des trajets professionnels. Il est impliqué dans 278 accidents (soit 33 % des accidents de la période), 19 tués (soit 31 % de l'ensemble des tués de la période) et 384 blessés dont 130 hospitalisés. Le trajet domicile – travail représente la plus grosse part des accidents soit 59 % mais l'utilisation professionnelle (18%) est la plus représentée dans les accidents mortels.

7 personnes ont été tuées en effectuant un trajet domicile – travail ou professionnel, 180 personnes ont été blessées dont 59 hospitalisées.

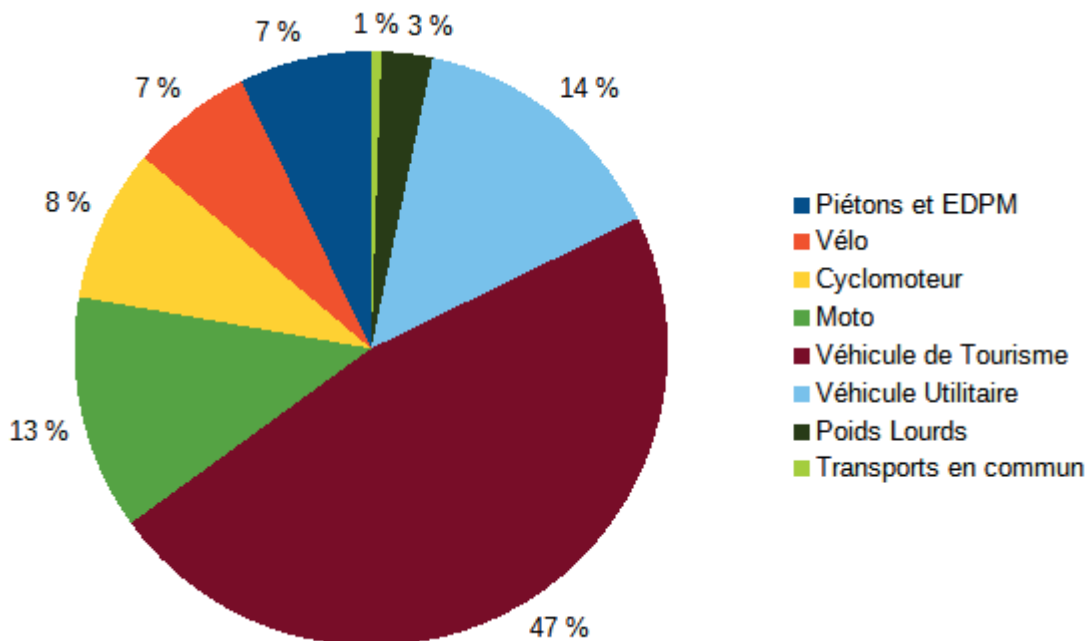
ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022.

84 % des déplacements domicile-travail dans les Hautes-Pyrénées se font en voiture (70,4 % au niveau national).

Graphe de répartition des victimes par type de déplacement sur un trajet du risque routier professionnel



La part des véhicules de tourisme est évidemment importante lors d'un trajet domicile travail (53%) ou lors d'un déplacement professionnel (36%) mais la part des mobilités douces (piétons, vélos, cyclomoteurs et motos) représentent plus d'un tiers des blessés. Les véhicules utilitaires représentent quant à eux 14 % des mobilités.

À RETENIR : LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Le risque routier professionnel implique les accidents sur des trajets domicile-travail et sur des trajets professionnels.

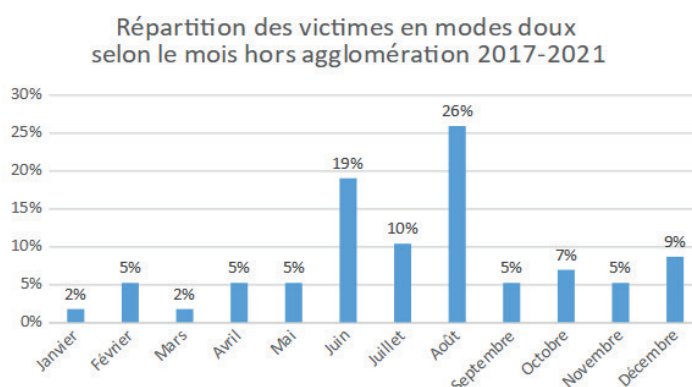
Sur la période 2017 – 2021 :

- 282 accidents (soit 33 %)
- 19 accidents mortels (31 %) dont 7 tués (11 %) avec motif de trajet domicile-travail ou de trajet professionnel.
- Le véhicule léger est le plus utilisé (présent dans 83% des accidents)
- Les 2RM représentent 23 % des accidents
- Les véhicules utilitaires : 27 % des accidents
- Les poids lourds : 8 % des accidents
- Sur le trajet domicile – travail, les modes doux = 17 % des victimes
- Sur le trajet professionnel, les modes doux = 6,2 % des victimes.

3.4. Les modes doux

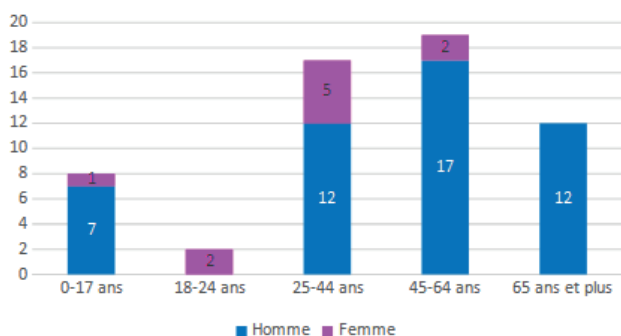
Les modes doux (piétons, engins de déplacements motorisés ou non motorisés et cyclistes) sont présents dans 258 accidents (31%), 14 tués et 271 blessés dont 137 hospitalisés soit 50,5 %. Les accidents se répartissent à parts égales entre les vélos et les piétons. Ils sont situés à plus de 77 % en agglomération. La répartition pour les cyclistes est de 32 % hors agglomération et 68 % en agglomération. Les accidents ont lieu en conditions normales et de jour.

3.4.1. Les modes doux hors agglomération



La période estivale concentre 55 % des accidents impliquant un mode doux hors agglomération.

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



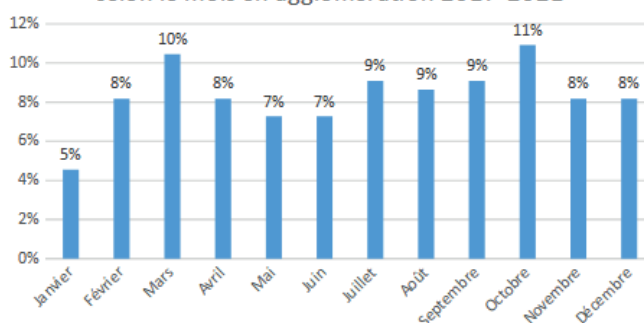
Hors agglomération, les principales victimes sont les 45-64 ans avec 19 victimes suivis des 25-44 ans avec 17 victimes. Ces deux tranches d'âge représentent 67 % des victimes.

Ce sont essentiellement des hommes à vélo en été. On peut en déduire qu'il s'agit de cyclosportifs cette pratique sportive étant particulièrement caractéristique du département.

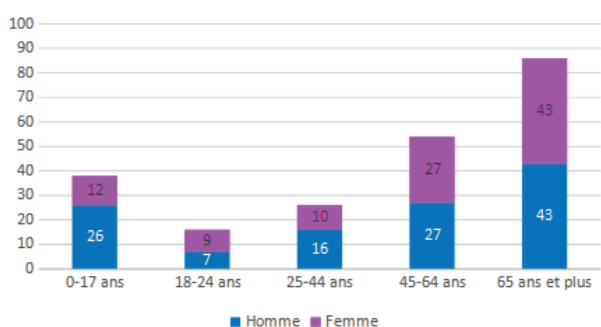
3.4.2. Les modes doux en agglomération

Les accidents impliquant des modes doux en agglomération sont uniformément répartis sur l'année.

Répartition des victimes en modes doux selon le mois en agglomération 2017-2021



Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



En agglomération, les principales victimes sont les seniors avec 86 victimes suivies des 45-64 ans avec 54 victimes. Ces deux tranches d'âge représentent 64 % des victimes. Il y a autant d'hommes que de femmes sur l'ensemble des tranches d'âges.

À RETENIR : LES MODES DOUX

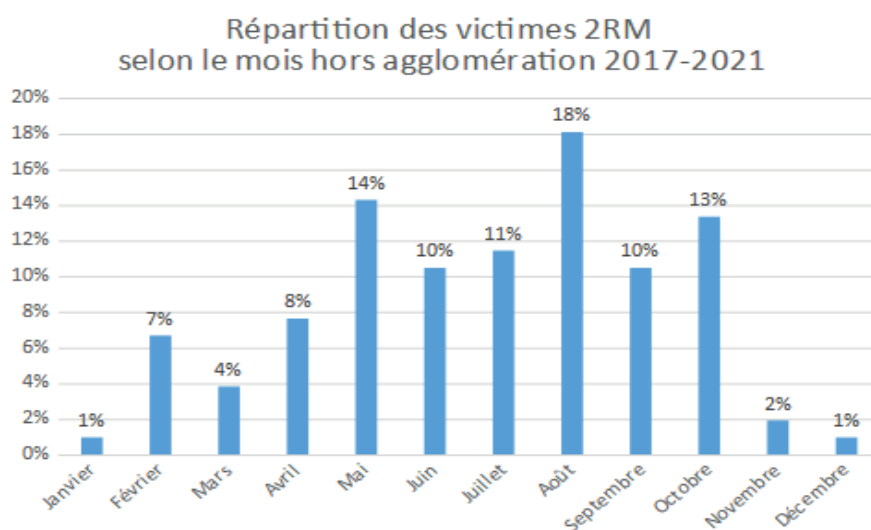
- Leur localisation : 80 % en agglomération.
- En agglomération :
 - les piétons représentent 59 % des victimes ;
 - les cyclistes représentent 41 % des victimes.
- Les plus de 65 ans sont les plus touchés (86 victimes) et sont à 60 % des piétons.
- Hors agglomération, les victimes sont essentiellement des cyclotouristes (84 %).

3.5. Les deux-roues motorisés (2RM)

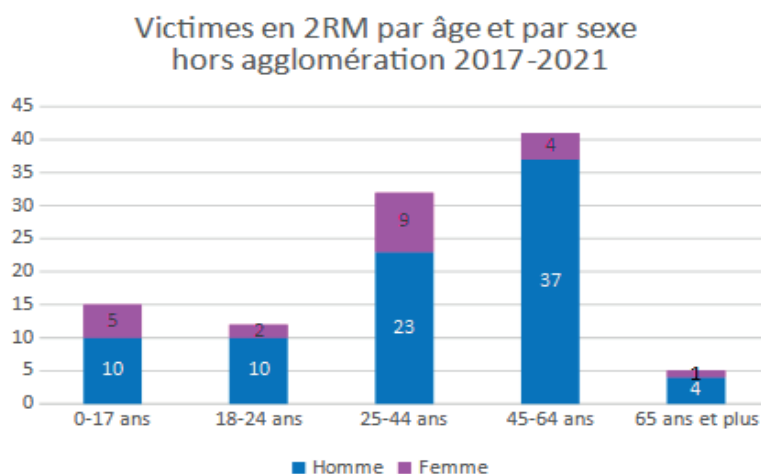
Les deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motos légères et motos lourdes > 50cm³) sont présents dans 230 accidents (31%), 13 tués et 257 blessés dont 147 hospitalisés soit 57,2 %. Les accidents se répartissent comme suit : 33 % de cyclomoteurs, 7,8 % de motos légères et 53,6 % de motos lourdes. 58 % se situent en agglomération.

3.5.1. Les deux-roues motorisés hors agglomération

Ils représentent 42 % des accidents soit 96 accidents, 10 tués et 109 blessés dont 77 hospitalisés. Dans 70 % des cas, les motards sont responsables des accidents.



Hors agglomération, les accidents se concentrent sur la période de mai à octobre avec un pic au mois d'août.



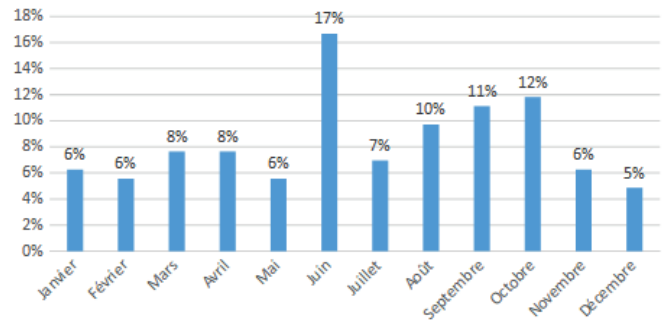
Les 45-64 ans sont les principales victimes suivis des 25-44 ans. Ces deux tranches d'âge rassemblent 70 % des victimes qui sont essentiellement des hommes.

3.5.2. Les deux-roues motorisés en agglomération

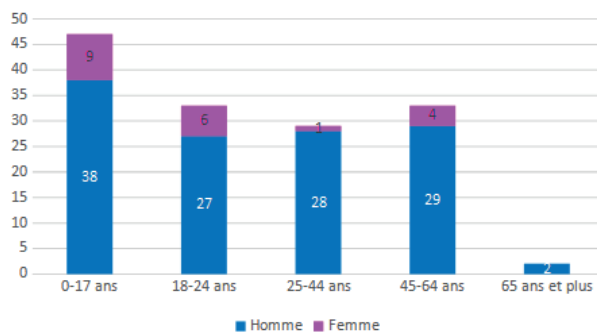
Ils représentent 58 % des accidents soit 134 accidents, 3 tués et 148 blessés dont 70 hospitalisés. Ces chiffres montrent que les accidents sont un peu moins grave en agglomération. Dans 52 % des cas, les motards ne sont pas responsables des accidents.

Ils se répartissent tout au long de l'année avec un pic en juin et une légère augmentation en automne

Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021



Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



Les moins de 18 ans sont les principales victimes en agglomération avec 47 victimes suivis, à parts égales, des 18-24 ans et des 45-64 ans avec 33 victimes chacun. Ce sont essentiellement des hommes.

À RETENIR : DEUX-ROUES MOTORISÉS

- Les plus nombreux sont en agglomération avec de cyclo ou moto légère
- Hors agglomération,
 - ce sont des motos lourdes.
 - les accidents sont plus graves : ils représentent 83 % des accidents mortels.



L'ÉVALUATION
DU DGO
2018-2022 :
RETOURS
D'EXPÉRIENCE

4.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Les actions qui suivent ont été mises en œuvre chaque année à l'exception de la période de crise sanitaire pendant l'année 2020. L'activité est repartie modérément en 2021 pour retrouver son rythme de croisière en 2022.

4.1.1. Le risque routier professionnel

Le 29 juin 2021, le Préfet a officialisé la création du Club entreprises et sécurité routière 65. 8 entreprises, représentant plus de 1600 salariés, ont répondu à l'appel.

Bien que venant de secteurs différents (transport routier, transport de voyageurs, de matériaux, travaux publics, traitement des déchets, aide à la personne, éducation routière, aménagement du territoire) chaque entreprise a fait part de sa détermination pour s'engager dans la démarche de réduction du nombre d'accidents liés au risque routier qui représente la 1^{ère} première cause de décès en milieu professionnel.

Depuis d'autres entreprises et collectivités sont venues renforcer le club. Il se réunit en moyenne 2 fois par an.

Il a permis de sensibiliser les entreprises à la réalisation d'actions de prévention dans leur entreprise, notamment sur :

- la fatigue et le sommeil,
- les outils mis à disposition localement et par le ministère,
- les responsabilités de l'employeur.



4.1.2. Les 2 roues-motorisées

Depuis 2017, chaque année la gendarmerie nationale et le bureau de la sécurité routière et des transports (M. Moto départemental) organisent une journée de rencontre motocycliste avec des ateliers en plateaux le matin et la sensibilisation aux trajectoires de sécurité et dans l'après-midi une mise en pratique sur les routes de montagne du département. Chaque année, ce sont environ 70 motocyclistes qui participent à cette action de prévention qui remporte un grand succès.



Monsieur Moto départemental en partenariat de l'auto-école « Tournay à Gauche, Tournay à Droite » a mis en place depuis 2 ans plusieurs journées de reprise de guidon avec un travail sur les trajectoires de sécurité. Lors de chaque journée, une douzaine de motocyclistes revoient la théorie et la pratique. À cette occasion, une sensibilisation sur les équipements de sécurité et notamment l'essai d'un gilet airbag a été effectué.

Le bureau de la sécurité routière et des transports participe également au rallye citoyen dans l'enceinte du 35^e Régiment d'Artilleurs Parachutistes de Tarbes. À cette occasion, une centaine de collégiens sont sensibilisés à travers divers ateliers autour de la sécurité routière, de la laïcité ou encore du devoir de mémoire.

Un atelier dont le thème principal est le déplacement en deux roues, avec un focus sur le 2 roues-motorisés est animé par Monsieur Moto départemental avec la projection de vidéos, quiz et discussions, un focus sur les équipements obligatoires et le respect du code de la route.

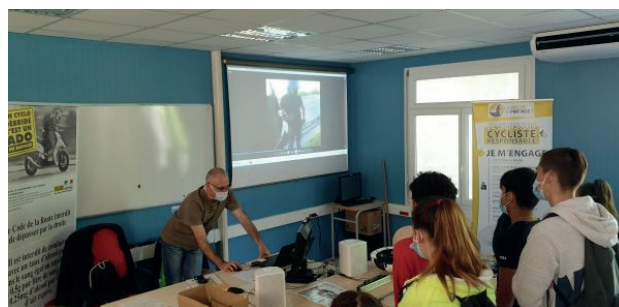


Dans le même esprit, le programme des Cadets de la Défense est un programme civique initié par le Ministère des Armées qui vise à accueillir, hors temps scolaire, des jeunes entre 14 et 16 ans dans un cadre militaire afin de les faire participer à des activités éducatives, culturelles et sportives. C'est dans ce cadre que le préfet des Hautes-Pyrénées, accueille une vingtaine de jeunes du département chaque année. Après une séance consacrée à la citoyenneté et à la laïcité, les cadets reçoivent par les agents du Bureau Sécurité Routière une sensibilisation dédiée aux déplacements en vélo, en trottinette et en deux-roues motorisés.

L'association FFMC 65 organise également 2 à 3 Relais Calmos par an sur les cols pyrénéens. De nombreux motards ont pu s'arrêter pour bénéficier de quelques conseils sur la route et pouvoir faire une pose et se restaurer. Chaque motard pouvait trouver des informations, des conseils sur le parcours, les équipements, la petite mécanique et même bonne humeur et convivialité... Les Relais organisés ont été un vrai succès avec pour chaque journée autour de 200 motards dont de nombreux étrangers : anglais, italiens, danois, hollandais, espagnols et allemands. Un rappel était également fait sur les équipements de sécurité auprès de motard en bermudas ! C'est l'occasion d'échanges d'expériences enrichissantes entre les anciens qui apportent des notions sécuritaires aux plus jeunes, afin que tout motard soit conscient de la spécificité de la conduite moto en montagne.

L'association APS65 permet à 6 jeunes chaque année de pouvoir passer le permis AM en contrepartie d'une participation à un chantier éducatif de prévention routière avec le concours de l'association Prévention MAIF. Cette association de prévention spécialisée prévient les conduites à risque dans les quartiers difficiles par des chantiers éducatifs.

Enfin, les actions en collèges reprennent, pour les établissements qui constatent des problèmes, un atelier de sensibilisation à la conduite en deux-roues avec notamment le port du casque et des gants.



4.1.3. Les modes doux

Chaque année, l'action « La route se partage » se déploie à de nombreuses reprises dans le département.



Le passage du Tour de France masculin dans les cols hauts pyrénéens permet de mettre en place des actions de sensibilisation à grand succès auprès d'un public nombreux. En moyenne, ce sont entre 500 et 700 personnes qui sont sensibilisées lors de chaque étape de départ ou d'arrivée. Les Hautes-Pyrénées répondent présentes chaque année depuis 2015 sur le tour de « La route se partage ».

Cette action se décline également sur des courses de moindre importance comme le championnat d'Occitanie de contre la montre individuel et par équipe à Trie sur Baïse en 2021.

Le passage du Tour de France a également été l'occasion d'une sensibilisation du public à l'aide sur 25 000 sets de tables distribués dans les restaurants de l'agglomération tarbaise et du piémont pyrénéen en 2021.

Le bureau de la sécurité routière et des transports met en place un partenariat annuel avec la police municipale de Tarbes pour réaliser une alternative à la peine sur les éclairages des deux-roues (cyclistes essentiellement et cyclomoteurs) et l'importance de la visibilité au changement d'heure automnal. Cette action s'est accompagnée, en 2021, d'une sensibilisation du grand public sur 44 000 sacs à pain accompagnée de l'organisation d'un jeu concours qui a permis à une vingtaine de participants de gagner des kits de visibilité, des sacs à dos rétro-réfléchissants et des révisions globales de leur vélo chez un spécialiste tarbais de réparation des vélos.

4.1.4. Les jeunes

Le bureau de la sécurité routière et des transports ayant pu investir dans une piste vélo transportable en 2018, elle est utilisée par de nombreux établissements scolaires pour l'apprentissage du vélo et des règles du code de la route.

La compagnie POCPOC déploie son spectacle « Trotter en toute liberté sans se faire écrabouiller » avec un focus sur la traversée piétonne, le port de la ceinture... dans une dizaine d'établissements chaque année pour sensibiliser les plus petits, de la moyenne section au CE1. Des outils pédagogiques ont été créés pour permettre une reprise du thème par les enseignants ultérieurement en classe.

Les associations Prévention MAIF et Prévention Routière interviennent dans de très nombreuses classes de primaire pour mettre en œuvre le Savoir Rouler à Vélo.



→ En collèges, lycées et CFA :

La prévention s'élargit en reprenant les thèmes du 2RM, de l'alcool, des stupéfiants en sus du code de la route. Les associations Vie Libre et les Étoiles des Pyrénées viennent compléter les sensibilisations des associations Prévention MAIF et Prévention routière. Chaque année, ce sont près d'une dizaine d'établissements du second degré qui organisent grâce à la coordination de la sécurité routière des ateliers de sensibilisation en 3ème ou en 2nde en sus de l'ASSR 1 et 2. Lors de ces journées, les forces de l'ordre font un rappel à la loi et la journée se termine généralement par l'intervention de notre intervenante départementale de sécurité routière sur le témoignage de son accident de la route.



4.1.5. Les addictions : alcool et stupéfiants

L'association « Les étoiles des Pyrénées » est l'association la plus impliquée dans la prévention alcool et stupéfiants en milieu festif dans le département.



Elle est présente sur le site de l'Arsenal tout au long de l'année. À la demande du préfet et depuis le 1er juillet 2021, elle a renforcé sa présence sur le site 3 nuits par semaine. Entre 5 et 7 bénévoles sensibilisent de 23h à 6h les jeudis, vendredis et samedis soir.

Elle est également un acteur incontournable dans les grandes soirées festives comme le salon de l'agriculture, les Casetas de Tarbes ou la soirée de gala des étudiants de l'ENIT.

Le bureau de la sécurité routière et des transports est présent pour sensibiliser aux dangers de l'alcool lors du salon de l'agriculture en journée, sur des manifestations ponctuelles comme la journée prévention santé sur le campus universitaire de Tarbes.

→ Le dispositif Label Fête :

Le comité Label Fête permet de mettre en place des actions de prévention lors des soirées festives dans les communes qui le souhaitent. Pour cela, soit une association assure une présence en soirée, ce qui est en général le cas pour les festivals ou les animations festives regroupant un très grand nombre de personnes, soit le comité des fêtes s'organise et le bureau de la sécurité routière lui prête du matériel et le finance pour un montant maximum de 800€. Chaque année, ce sont une quinzaine de dossiers qui sont soutenus.



4.1.6. Les seniors

Les deux associations Prévention Routière et Prévention MAIF sont les deux associations phares pour sensibiliser les seniors. Ainsi, chaque année, elles réalisent en moyenne une dizaine d'actions dans l'ensemble du département avec une partie théorique et une partie pratique réalisée par une auto-école. La crise sanitaire a toutefois largement réduit le nombre de sensibilisations en 2020 et 2021.

L'association Wimoov réalise également un bulletin à destination des seniors pour promouvoir la mobilité et la sécurité routière.

4.1.7. Les distracteurs

Un concours mis en place par la sécurité routière en septembre 2019, ayant pour thèmes les distracteurs au volant et la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiant a été proposé aux étudiants de 2ème année de la section Métiers du Multimédia et de l'Internet de l'IUT de Tarbes. Le film gagnant a été choisi par un jury composé des services de l'État et des associations partenaires sur 14 films en compétition.

Le premier prix a été remis par le préfet aux représentants de l'IUT accompagné d'un diplôme pour chaque étudiant lauréat en juillet 2020.

Du 29 septembre au 12 octobre 2021, le court métrage ayant reçu le 1er prix du court-métrage de la sécurité routière sur les distracteurs a été diffusé dans les 15 salles des 5 cinémas du département.



4.2 Utilisations des crédits affectés à chaque enjeu

Voici un tableau récapitulatif de l'utilisation des crédits PDASR par année et par enjeu.

	Montant global	Le risque routier professionnel	Les jeunes	Les addictions	Les seniors	Les 2RM	Les modes doux	Les distracteurs
2017	52 724 €	0 %	55,3 %	23,5 %	12,4 %	3 %	1,1 %	0 %
2018	60 063 €	0 %	23,7 %	26,7 %	12,3 %	7 %	25,5 %	0 %
2019	63 542 €	8,9 %	26,4 %	24,6 %	13,2 %	11,8 %	6,3 %	0 %
2020	53 980 €	10,6 %	29 %	24,7 %	19,7 %	7,8 %	8,9 %	0 %
2021	54 093 €	0 %	21,2 %	32,5 %	7,1 %	3,7 %	20,8 %	6,3 %

Les distracteurs n'ont pas fait l'objet d'une action dédiée hormis la réalisation du court métrage et sa diffusion en 2021. Pour autant, lors des sensibilisations du grand public et des jeunes le sujet est systématiquement évoqué.

Le risque routier professionnel ne fait également pas l'objet de dépenses importantes étant donné que le milieu de l'entreprise a les moyens via des budgets formation de rémunérer des actions. Les équipes du bureau de la sécurité routière ont également pu réaliser des actions de prévention dans certains établissements sans pour autant engendrer des dépenses au titre du PDASR.



LES ENJEUX
ET
ORIENTATIONS
POUR
2023-2027

L'étude prend en compte les enjeux obligatoires concernant :

- le risque routier professionnel
- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement) ;
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes électriques notamment) et marche.

Par ailleurs, lors de la réunion de pilotage du 3 janvier 2023, 2 enjeux supplémentaires se sont faits jour sur proposition du Procureur de la République : les seniors et les jeunes. Au-delà des enjeux et des publics habituellement sensibilisés, le comité de pilotage a souhaité mettre en avant des publics cibles vers lesquels orienter les actions :

- les militaires des 2 régiments tarbais,
- les associations sportives,
- l'enseignement supérieur,
- les branches professionnelles (CFA notamment) pour le risque routier professionnel en parlant également de la fatigue au volant.

Une attention particulière sera également portée sur les infrastructures en partenariat avec le conseil départemental des Hautes-Pyrénées et les communes pour une meilleure prise en compte des problématiques évoquées : passages piétons, dos d'âne non réglementaires, aménagements dangereux pour les 2RM.

L'utilisation de moyens innovants devra être favorisée comme des partenariats avec des influenceurs (sportifs, personnalités du département, etc.)

Enfin l'information et l'implication d'instances comme les conseils municipaux des jeunes, la commission ruralité de l'association des maires, le comité départemental olympique et sportif devra permettre de réfléchir à la mise en place d'actions de sensibilisation à destination du jeune public et du monde rural.

5.1. LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

→ Le constat

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux types de trajets distincts : le trajet en « mission » qui représente un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle et le trajet « domicile - travail », qui comme son nom l'indique est un déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Victimes liées à un trajet professionnel :
 → 7 tués ;
 → 278 accidents ;
 → 180 blessés dont 59 hospitalisés.

Légende

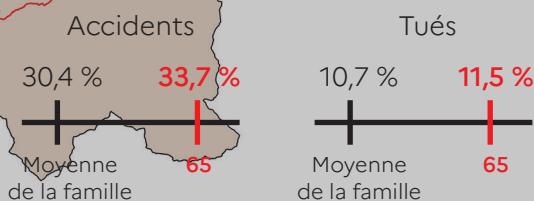
- Tués période 2017-2021
- Accidents période 2017-2021
- Villes principales

Accidents impliquant un trajet professionnel :
 → 278 accidents sur 838 soit 33,2 %
 (dont 19 mortels) ;
 → 403 victimes impliquées sur 1171 soit 34,4 %
 (tués ou blessés).

Lieu :
 64 % agglomération.

Catégorie de véhicules :
 → 224 accidents impliquant des VL ;
 → 50 accidents impliquant des VU ;
 → 66 accidents impliquant des 2RM ;
 → 47 accidents impliquant des piétons ;
 → 26 accidents impliquant des PL ;
 → 42 accidents impliquant des vélos.

Comparatif avec la famille des départements ruraux :



→ Orientations d'actions

→ Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

Poursuivre la sensibilisation du monde du travail (entreprises, collectivités...) en :

- soutenant le club sécurité routière professionnel ;
- promouvant son autonomie ;
- cherchant de nouveaux partenaires et de nouveaux relais institutionnels pour démultiplier cette sensibilisation notamment auprès des CFA ;
- sensibilisant les entreprises aux transports alternatifs lorsqu'ils sont possibles ;
- incitant à l'organisation de séances de sensibilisation de leurs salariés.

Pour les PME/PMI et les entrepreneurs indépendants : utiliser les manifestations qui les fédèrent pour des actions de sensibilisation, par exemple : l'organisation d'un stand au salon de l'agriculture ;

Sensibiliser les administrations (services de l'État, collectivités locales et services rattachés...) Inciter à la réalisation d'un plan de prévention du risque routier (PPRR) ou prendre en compte ce risque dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) ;

Mobiliser les lycées professionnels, les centres de formation d'apprentis (CFA) et de formation pour adultes, les branches professionnelles pour une information / sensibilisation des apprentis et des entreprises qui les emploient ;

Informersur les obligations de l'employeur et sa responsabilité.

→ Infrastructure

Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires de voirie en cas de problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail ou sur un itinéraire fréquemment emprunté, quel que soit le mode de déplacement employé.

→ Contrôle – Sanction

Cibler les contrôles des usagers en trajet domicile-travail ou professionnel sur l'usage du téléphone au volant.

S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite.

5.2. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

→ Le constat

Les victimes :

- 12 tués ;
- 230 accidents ;
- 239 blessés dont 142 hospitalisés.

Type de moto :

- 61 % motos lourdes ;
- 39 % des cyclos.

Catégorie de véhicules :

- 155 accidents impliquant des VL ;
- 59 accidents impliquant un 2RM seul.

Dans 57 % des cas le 2RM est responsable de l'accident.

Légende

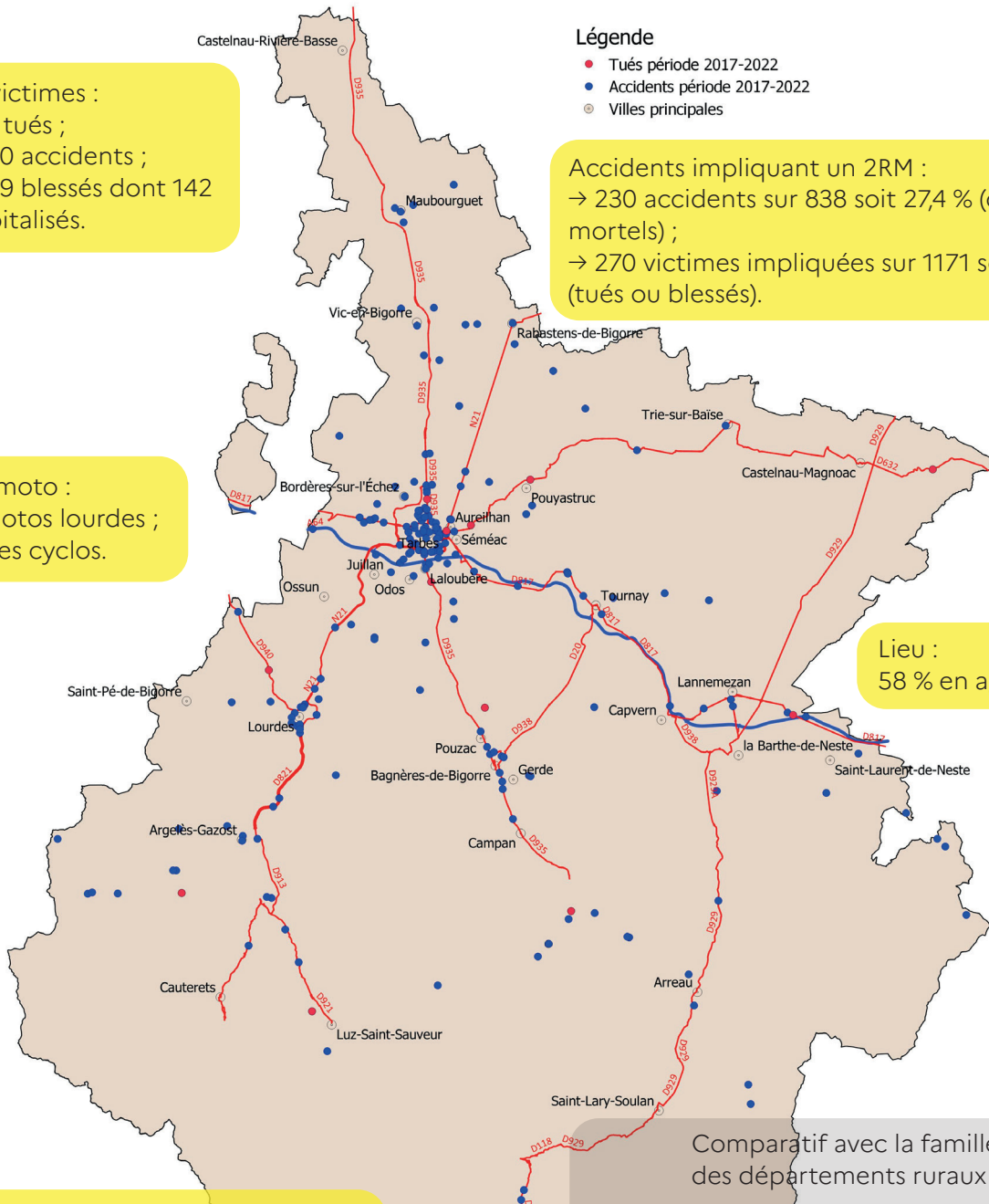
- Tués période 2017-2022
- Accidents période 2017-2022
- Villes principales

Accidents impliquant un 2RM :

- 230 accidents sur 838 soit 27,4 % (dont 13 mortels) ;
- 270 victimes impliquées sur 1171 soit 23 % (tués ou blessés).

Lieu :

58 % en agglomération



Comparatif avec la famille des départements ruraux :

Accidents

27 %

65

32 %

Moyenne de la famille

Tués

19 %

65

26 %

Moyenne de la famille

→ Orientations d'actions

→ Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

Poursuivre la réalisation d'actions post-permis à destination des motards et notamment les journées de rencontre motocyclistes une fois par an avec la gendarmerie mais aussi multiplier les reprises de guidon avec une auto-école ;

Promouvoir le port des équipements de protection individuelle obligatoires (casques, gants) et facultatifs (gilets airbag, bottes, blousons...);

Sensibiliser les conducteurs à l'entretien de leur véhicule et à l'environnement routier ;

Faire prendre conscience de la fragilité des usagers de deux roues-motorisés et de la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives, vitesses excessives ou inadaptée, absence d'équipement, véhicule modifié, non respect des priorités...);

Sensibiliser les jeunes des établissements scolaires au port des équipements et au respect du code de la route.

→ Infrastructure

Sensibiliser les élus et gestionnaires de voirie à la pratique d'un deux-roues motorisé, à l'état de la chaussée et aux aménagements dangereux pour les 2RM en étant le relais des associations locales auprès des gestionnaires de voirie.

→ Contrôle – Sanction

Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires ;

Réaliser des contrôles sur le port des équipements ;

Cibler les 2RM sur les axes ou les périodes accidentogènes d'avril à octobre.

5.3. LES CONDUITES À RISQUE

→ Le constat

L'analyse ci-dessous concerne les accidents en présence d'alcool et/ou de stupéfiants et/ou du téléphone au volant et/ou d'un refus de priorité et/ou d'une vitesse excessive ou inadaptée sur la période 2018/2021 liés à un changement de prise en compte de l'alcool.

Détail des accidents :
 → 384 liés à un refus de priorité ;
 → 104 liés à une vitesse excessive ou inadaptée ;
 → 28 liés aux stupéfiants ;
 → 78 liés à l'alcool.

Type de transport :
 → 51,5 % piétons ;
 → 48,5 % vélos et EDPM.

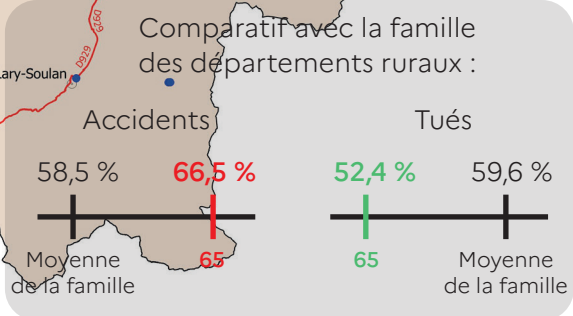
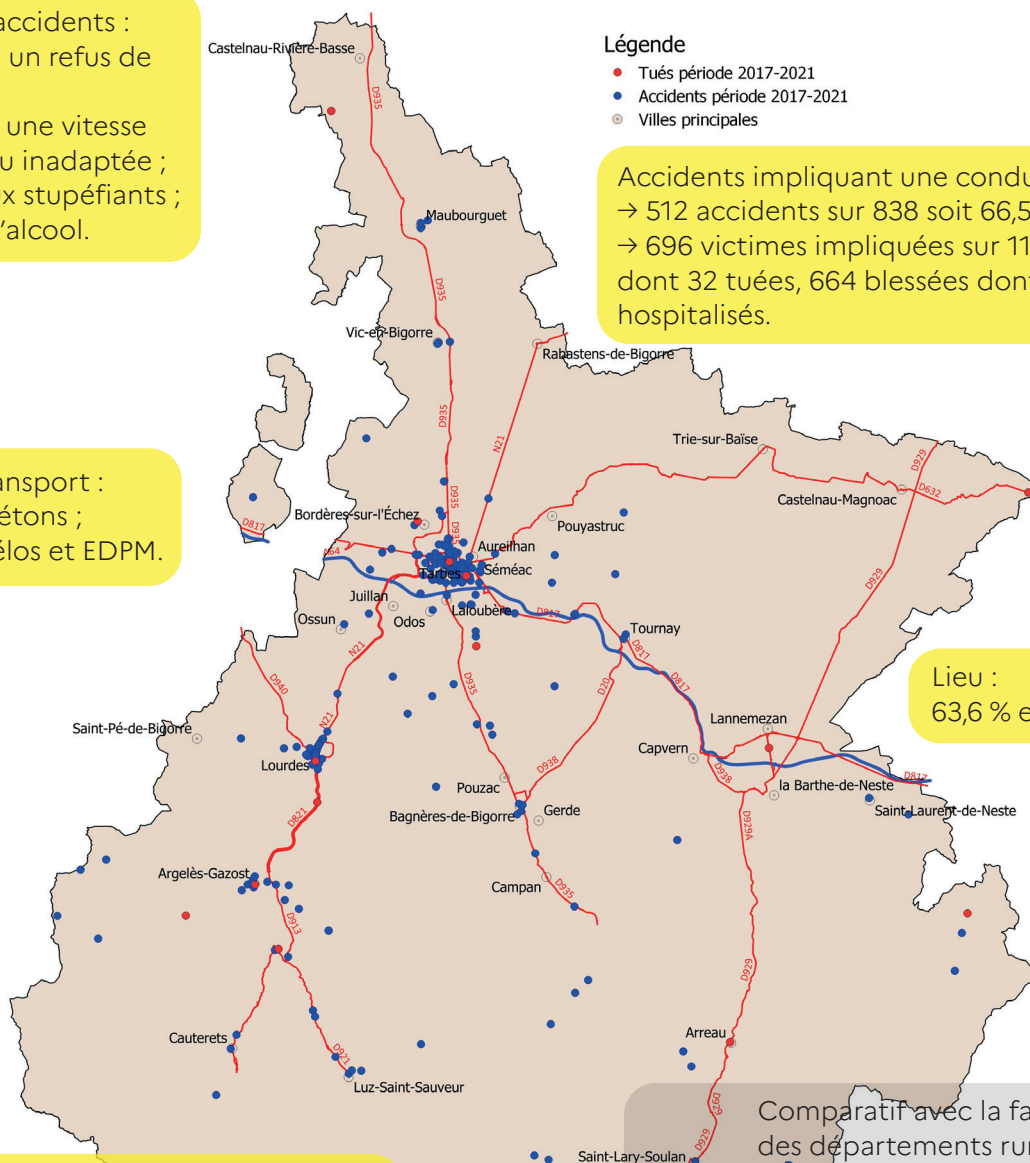
Catégorie de véhicules :
 → 297 accidents impliquant des VL ;
 → 97 accidents impliquant des 2RM ;
 → 34 accidents impliquant des piétons ;
 → 8 accidents impliquant des PL ;
 → 45 accidents impliquant des vélos.

Légende

- Tués période 2017-2021
- Accidents période 2017-2021
- Villes principales

Accidents impliquant une conduite à risque :
 → 512 accidents sur 838 soit 66,5 % ;
 → 696 victimes impliquées sur 1171 soit 59,4 % dont 32 tués, 664 blessés dont 255 hospitalisés.

Lieu :
 63,6 % en agglomération



→ Orientations d'actions

→ Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

Poursuivre la sensibilisation des organisateurs d'événements festifs (communes, associations...) sur les risques liés à la consommation d'alcool et/ou drogue au volant en promouvant la vente de boissons non alcoolisées et/ou le principe du conducteur sobre désigné (SAM) et/ ou la mise en place de transports pour le retour à domicile (navette, taxis gratuits ou à tarif modéré covoiturage avec conducteur volontaire...), et en faisant vivre le comité label fête ;

Élargir le public à sensibiliser en établissant de nouveaux partenariats avec le comité départemental olympique et sportif ou les établissements de l'enseignement supérieur ;

Réaliser des campagnes de communication en relais des campagnes nationales sur les addictions (alcool, drogues et refus de priorité) ou au niveau local avec des influenceurs issus du département (sportifs, personnalités du département) ;

Informersur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur champ visuel, temps de réaction, réflexes...) et les risques associés ;

Faire de la pédagogie sur la fatigue au volant et ses conséquences.

→ Infrastructure

Sensibiliser les élus sur l'emplacement des panneaux d'agglomération, notamment sur les bulletins d'information à destination des élus référents de sécurité routière ;

Impliquer les collectivités locales et territoriales dans le choix d'aménagements urbains pertinents et cohérents avec la signalisation ;

Mobiliser les transporteurs routiers dans la sensibilisation des chauffeurs de poids lourds au respect des vitesses et de leur adéquation avec les conditions de circulation, à l'interdiction de l'usage du téléphone au volant et au respect des distances de sécurité.

→ Contrôle – Sanction

Maintenir un niveau élevé de contrôles : alcool et stupéfiants, la nuit et les week-ends ;

Veiller au respect de la réglementation applicable aux discothèques, bars, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest et l'interdiction de vente d'alcool aux mineurs ;

Recourir plus souvent, sur décision de justice, à la confiscation du véhicule des conducteurs en état de conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants ;

Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs (discothèques) ou les soirs de fête ;

Mettre en place des contrôles sur les refus de priorité et l'usage du téléphone au volant par des contrôles banalisés.

5.4. LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITÉ DITE « DOUCE »

→ Le constat

Les victimes :

- 14 tués ;
- 264 blessés dont 136 hospitalisés soit 51,5 % des blessés.

Légende

- Tués période 2017-2021
- Accidents période 2017-2021
- Villes principales

Accidents impliquant un mode doux :

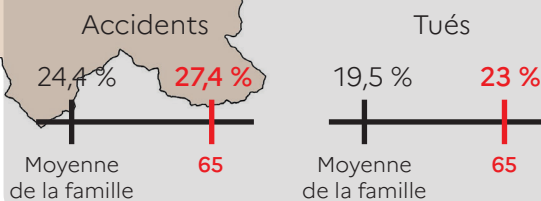
- 258 accidents sur 838 soit 27,4 % (dont 14 mortels) ;
- 285 victimes impliquées sur 1171 soit 24,3 % (tués ou blessés).

Lieu :
81 % en agglomération

Catégorie de véhicules :

- 204 accidents impliquant des VL ;
- 34 accidents impliquant des piétons ;
- 29 accidents impliquant des vélos.

Comparatif avec la famille des départements ruraux :



→ Orientations d'actions

→ Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la route de façon plus spécifique pour les cyclotouristes pendant la période d'été et toute l'année en agglomération ;

Sensibiliser les piétons, les cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité ;

Inciter les cyclistes à porter des équipements de sécurité et à être visibles notamment en période de changement d'heure ;

Améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine...);

Enseigner à circuler à vélo en sécurité (pistes vélo, rallyes...);

Poursuivre le partenariat avec la police municipale sur la thématique « piéton/cycliste » ;

Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables ;

Sensibiliser plus particulièrement en montagne.

→ Infrastructure

Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes) ;

Développer des zones de circulation apaisées.

→ Contrôle – Sanction

Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus...);

Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés ;

Verbaliser les conducteurs de véhicules ou autre en stationnement gênant sur des trottoirs, en particulier peu larges ou devant les écoles ;

Sanctionner aux abords des écoles les parents qui sont en stationnement « sauvage ».

5.5. LES SENIORS

→ Le constat

Les victimes :

- 20 tués ;
- 203 blessés dont 113 hospitalisés soit 55,7 % des blessés.

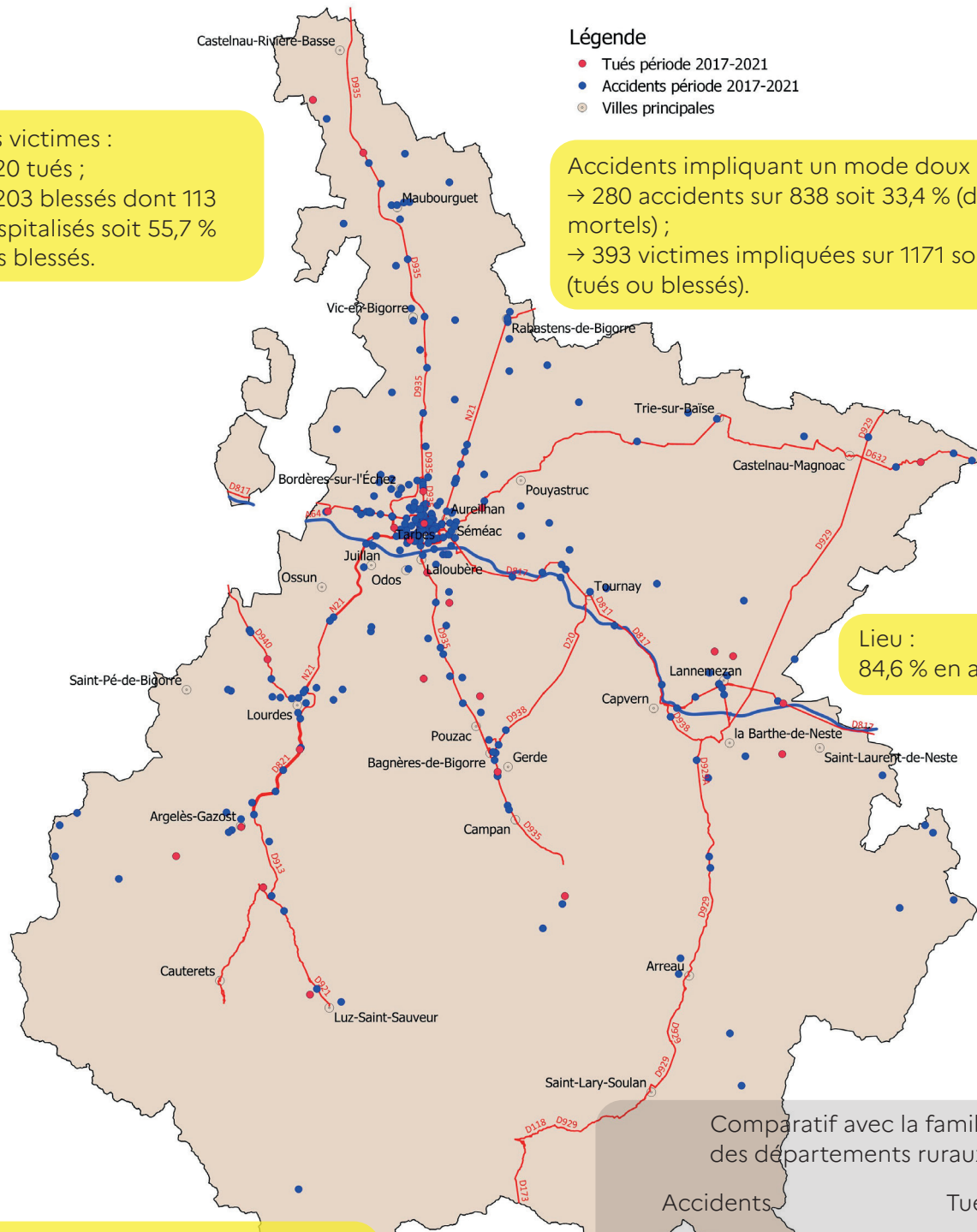
Légende

- Tués période 2017-2021
- Accidents période 2017-2021
- Villes principales

Accidents impliquant un mode doux :

- 280 accidents sur 838 soit 33,4 % (dont 14 mortels) ;
- 393 victimes impliquées sur 1171 soit 33,5 % (tués ou blessés).

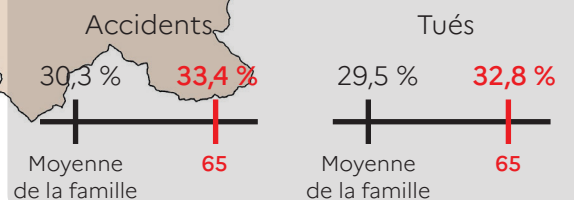
Lieu :
84,6 % en agglomération



Catégorie de véhicules :

- 271 accidents impliquant des VL ;
- 79 accidents impliquant des piétons ;
- 45 accidents impliquant des vélos.

Comparatif avec la famille des départements ruraux :



→ Orientations d'actions

→ Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route (rappels signalisation verticale et horizontale, nouvelles signalisations...);

Multiplier les journées de sensibilisation des seniors sur les risques routiers (connaissance et actualisation des règles, conduite sur simulateur, conduite avec moniteur auto-école...);

Sensibiliser les seniors sur la diminution des capacités physiques en fonction de l'âge (diminution des réflexes, de la vue, de l'audition, de la motricité...) avec l'intervention de gériatres.

→ Infrastructure

Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes);

Développer des zones de circulation apaisées.

→ Contrôle – Sanction

Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave,

Demander un passage devant une commission médicale à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave.

5.6. LES JEUNES DE 18 À 29 ANS

→ Le constat

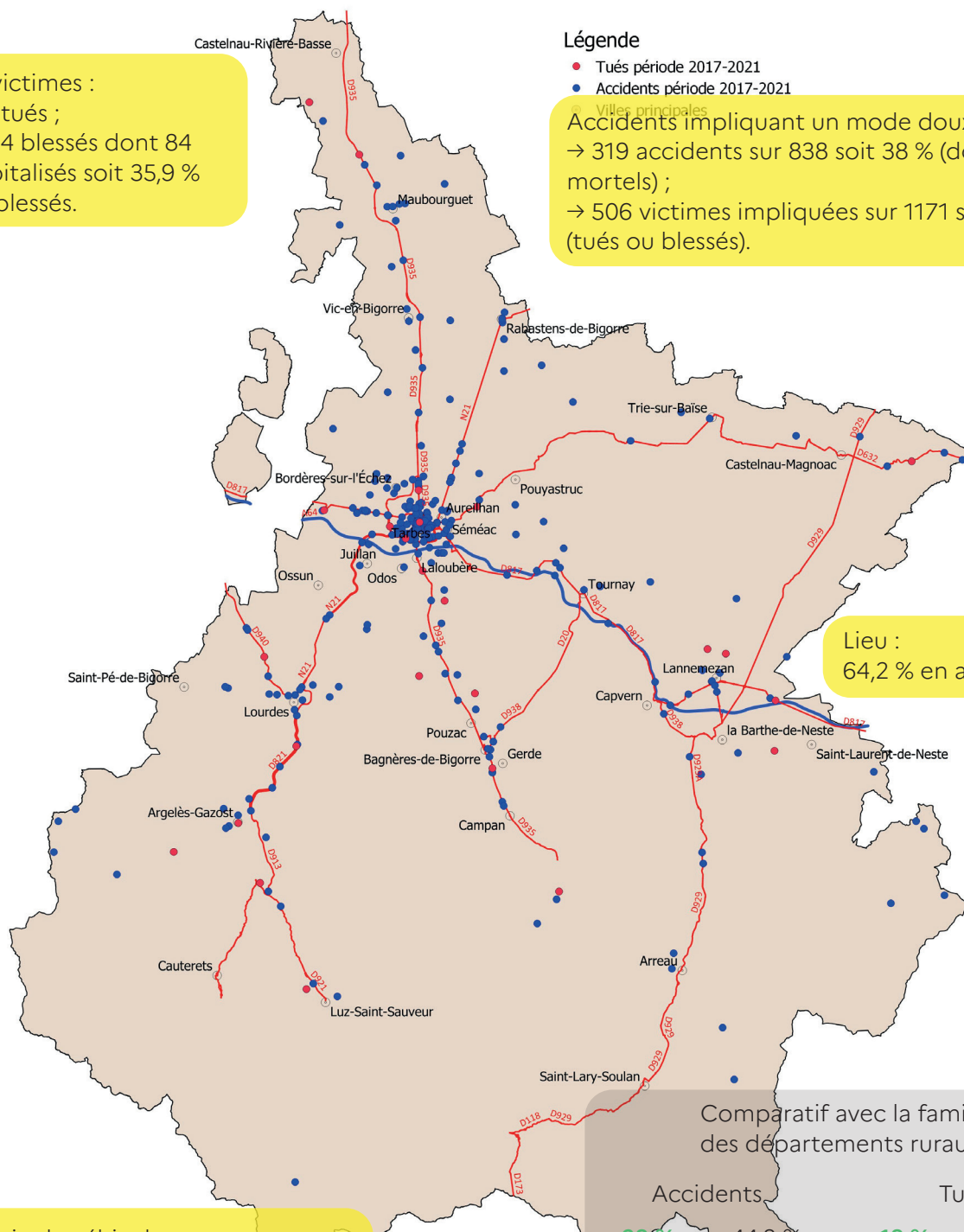
Les victimes :

→ 11 tués ;
 → 234 blessés dont 84 hospitalisés soit 35,9 % des blessés.

Légende

- Tués période 2017-2021
- Accidents période 2017-2021
- Villes principales

Accidents impliquant un mode doux :
 → 319 accidents sur 838 soit 38 % (dont 22 mortels) ;
 → 506 victimes impliquées sur 1171 soit 43,2 % (tués ou blessés).



Lieu :
 64,2 % en agglomération

Catégorie de véhicules :

→ 309 accidents impliquant des VL ;
 → 37 accidents impliquant des piétons ;
 → 31 accidents impliquant des vélos.

Comparatif avec la famille
 des départements ruraux :

Accidents

38 % 44,8 %

65

Moyenne
 de la famille

Tués

18 % 22,2 %

65

Moyenne
 de la famille

→ Orientations d'actions

→ Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité (utiliser les réseaux sociaux et les sites internet) ou les faire participer à l'élaboration de campagnes de sensibilisation par exemple ;

Sensibiliser les régiments présents localement à la mise en place d'actions à destination des jeunes engagés du 35ème régiment d'artillerie parachutiste et du 1er régiment de hussards parachutistes ;

Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion ;

Mobiliser le milieu festif et le milieu sportif pour qu'ils relaient les messages de sécurité routière auprès des jeunes ;

Organiser tous les ans, une réunion d'information dédiée à la sécurité routière afin de mobiliser les responsables d'établissements scolaires et périscolaires sur le sujet ;

Sensibiliser les jeunes à la sécurité routière dans les centres de formation des apprentis (CMA, CCI, CFA, ...);

Poursuivre le dialogue avec le bureau des étudiants de l'ENIT de Tarbes et mettre en place de façon plus pérenne un partenariat avec le campus Universitaire.

→ Contrôle – Sanction

Effectuer des contrôles plus ciblés notamment lors des grands rassemblements festifs, à proximité des établissements de nuit ou des établissements d'enseignement supérieur ;

Effectuer des «contrôles techniques» ciblés (vélos et cyclomoteurs) via une démarche double prévention / répression.



**MISE EN
ŒUVRE ET
SUIVI
DU DGO
2023-2027**

6.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le présent document stratégique constitue la référence de chaque PDASR, décliné annuellement suivant une logique de projet. Tous les acteurs et partenaires de la sécurité routière, qu'ils soient signataires ou non du DGO peuvent répondre à l'appel à projet annuel donnant lieu à un accompagnement matériel, technique et/ou financier de l'État.

En matière d'efficacité et de bonne utilisation des deniers publics, chaque proposition d'action présente obligatoirement des indicateurs d'évaluation permettant de juger de sa pertinence et de ses effets en réponse aux enjeux prioritaires du DGO.

Les opérations innovantes et fédératrices sont privilégiées. De la même façon, une attention particulière est portée à la communication mise en place autour de l'action, afin de lui donner un écho le plus large possible auprès des usagers de la route.

6.2. Suivi de l'accidentalité départementale

Chaque année, le bilan de l'accidentalité routière intègre un suivi spécifique de l'évolution des indicateurs les plus représentatifs du DGO :

- le nombre d'accidents et de victimes ;
- le nombre d'accidents avec alcool, stupéfiants (uniquement dans les accidents graves) ;
- les refus de priorité et les accidents en intersection ;
- le défaut de maîtrise ;
- l'accidentalité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés)
- l'accidentalité des seniors et des jeunes.

Il sera publié sur le site internet de la préfecture et celui de la sécurité routière.

6.3. Modalités de suivi du DGO

En fonction du bilan annuel de l'accidentalité, l'accent sera mis sur l'un ou l'autre des enjeux du DGO afin de s'adapter aux évolutions locales, qui seront dès lors prioritaires.



VALIDATION
DU DGO
2023-2027

Le DGO fédère l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de l'accidentalité routière.

Il est nécessaire d'assurer la lisibilité, la clarté et l'efficacité des messages diffusés. Aussi, les actions de la préfecture, du conseil départemental et des partenaires s'articuleront en cohérence avec les actions de communication nationale et les orientations du DGO.

Les bénéfices de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation collective dans la mise en œuvre des prochains PDASR (Plan départemental d'actions de sécurité routière) et des contrôles routiers.

Ce DGO est la feuille de route des Hautes-Pyrénées pour la sécurité routière et guidera les actions jusqu'au 31 décembre 2027.

Nous nous engageons à mobiliser nos efforts sur les différents enjeux en suivant les orientations définies en commun.

Tarbes, le 9 février 2023

En présence de Mme la Déléguée interministérielle à la sécurité routière,
Florence GUILLAUME



Jean SALOMON,
Préfet



Bérangère PRUD'HOMME,
Procureure de la République



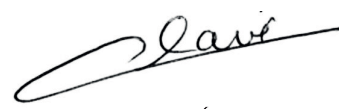
Anne MIQUEL-VAL,
Inspectrice d'académie
des Hautes-Pyrénées



Michel PELIEU,
Président



Viviane ARTIGALAS,
Présidente



Gérard CLAVÉ,
Président

