



**PRÉFET  
DES LANDES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

**DGO**

**DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION**

**2023-2027**

**Arrêté le 31/03/2023**

**La préfète**

**Françoise TAHÉRI**





# Sommaire DGO 2022 - 2027



## 1. Le cadre général de la démarche ..... 4

- 1.1. Les objectifs du DGO ..... 4
- 1.2. La démarche d'élaboration ..... 5



## 2. Le contexte local ..... 6

- 2.1. Présentation générale du département ..... 6
  - 2.1.1. Situation géographique du département des Landes
  - 2.1.2. Mortalité routière, les victimes
  - 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables
  - 2.1.4. Risque routier professionnel
  - 2.1.5. Le réseau routier
- 2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération ..... 13
  - 2.2.1. La typologie des accidents hors agglomération
  - 2.2.2. Les modes doux hors agglomération
  - 2.2.3. Les 2RM hors agglomération
  - 2.2.4. Les facteurs spécifiques hors agglomération
- 2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération ..... 17
  - 2.3.1. Le contexte et la typologie des accidents en agglomération
  - 2.3.2. Les modes doux en agglomération
  - 2.3.3. Les 2RM en agglomération
  - 2.3.4. Les facteurs spécifiques en agglomération
- 2.4. Qui blesse qui, qui tue qui ? ..... 23



## 3. L'évaluation du DGO 2018 - 2022 ..... 24

- 3.1. Retour sur les enjeux du DGO 2018-2022 ..... 24
- 3.2. Suivi des actions ..... 25



## 4. Les enjeux et orientations pour 2023 - 2027 ..... 26

- 4.1. Les enjeux prioritaires ..... 26
- 4.2. Les conduites à risques ..... 26
  - 4.2.1. Présentation de l'enjeu
  - 4.2.2. Orientations d'actions
- 4.3. Le risque routier professionnel ..... 27
  - 4.3.1. Présentation de l'enjeu
  - 4.3.2. Orientations d'actions



4.4.	Les deux-roues motorisés	28
4.4.1.	Présentation de l'enjeu	
4.4.2.	Orientations d'actions	
4.5.	Les nouveaux modes de mobilités dites "douce"	29
4.5.1.	Présentation de l'enjeu	
4.5.2.	Orientations d'actions	
4.6.	La communication	29



## **5. Suivi et évaluation du DGO 2023 - 2027 ..... 30**

5.1.	Suivi de l'accidentalité départementale	30
5.2.	Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR	30
	Conclusion	31





# 1. Le cadre général de la démarche

L'accidentalité sur les routes de France a poursuivi ces dernières années sa tendance baissière, passant de 64 tués par million d'habitants en 2010, à 50 tués en 2019. Cette tendance baissière s'est poursuivie de manière globale en 2021, au delà de l'année 2020, particulièrement atypique en raison des confinements successifs.

Pour autant, avec près de 3 000 décès par an et 20 000 blessés, la sécurité sur nos routes demeure un enjeu clé pour la sécurité de nos concitoyens.

Outre les mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuels ou encore les conditions de circulation, les actions de prévention constituent un outil majeur pour faire évoluer les comportements de chacun sur la route.

Les Documents Généraux d'Orientations (DGO) constituent le cadre stratégique pluriannuel (5 ans) guidant l'action de l'État déconcentré, et de ses partenaires, en faveur de la réduction de l'accidentalité routière.

Le DGO 2018-2022 pour les Landes est arrivé à son terme et doit être renouvelé pour la période 2023-2027. En déclinaison du DGO, un plan départemental d'actions de sécurité routière est arrêté annuellement.

## 1.1. Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) constitue au plan départemental le document de référence pour la politique locale de sécurité routière, à la fois outil de programmation et levier de mobilisation des partenaires.

En 2022, la délégation à la sécurité routière a défini des enjeux permettant d'adapter la politique de prévention aux risques nouveaux. En effet, les mobilités alternatives renforcent la problématique du partage de la voirie.

Dans le respect des orientations et des objectifs prioritaires gouvernementaux, le DGO définit les grandes lignes de la politique à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents dans notre département pour une période de 5 ans.



## 1.2. La démarche d'élaboration

Au-delà des signataires du présent document, le DGO a également pour objectif de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels qui seront associés à la mise en œuvre des actions dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) dans le but de faire converger bon nombre d'attitudes et de comportements des usagers de la route envers les autres usagers en s'attachant sans cesse à ne pas mettre en danger la vie d'autrui et également à ne pas courir soi-même des risques inutiles.

A ce titre, pour l'élaboration du DGO 2023-2027 un comité de pilotage, sous la responsabilité de la préfète des Landes, a été constitué puis organisé en groupe de travail.

Ce groupe de travail a réuni autour du directeur de cabinet de la préfète des Landes, les acteurs départementaux de la sécurité routière à savoir les services de l'État, le tissu associatif, les intervenants départementaux de sécurité routière, le milieu professionnel, le conseil départemental, les concessionnaires d'autoroute et l'armée.





## 2. Le contexte local

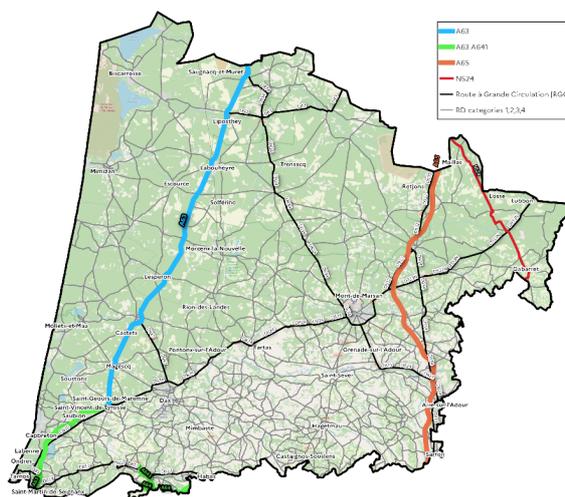
### 2.1. Présentation générale du département

#### 2.1.1. La situation géographique du département des Landes

Le département des Landes fait partie de la région Nouvelle-Aquitaine. Il est limitrophe des départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne, du Gers et des Pyrénées-Atlantiques et est baigné par l'océan Atlantique le long d'une côte sableuse de 106 km bordée de hautes dunes.

La forêt des Landes est la plus grande forêt de France, dans sa partie nord, et couvre également une grande partie de la Gironde et du Lot-et-Garonne. La principale essence est le pin maritime.

Le département des Landes est par sa superficie le 2ème plus grand département de métropole après la Gironde. Il compte 11 027 km de réseau routier, majoritairement des routes départementales (4253 km), communales (6550 km) et autoroutières (233 km).



La partie nord du département est constituée de tronçons de ligne droite traversant d'importants espaces boisés, alors que dans la partie sud on trouve de nombreuses routes sinueuses et vallonnées. Dans ce département très rural, l'usage de la route est impératif que ce soit pour l'utilisation quotidienne (courses, loisirs, soins...), ou pour un usage professionnel.

Ce territoire est traversé par trois autoroutes concédées l'A63 à l'ouest (axe majeur qui relie le nord au sud de l'Europe), l'A64, l'A641 au sud (axe Bayonne - Toulouse), et l'A65 à l'est (axe Pau - Langon), et une route nationale la RN524 aménagée pour recevoir les convois exceptionnels de l'Airbus A380 depuis Langon à destination de Toulouse.

L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A63 reliant, par la façade Atlantique, le Nord au Sud de l'Europe et la diagonale autoroutière Bayonne - Dax - Mont-de-Marsan sont renforcés par l'A65 entre Bordeaux (Langon) - Mont-de-Marsan et Pau mise en service en décembre 2010.

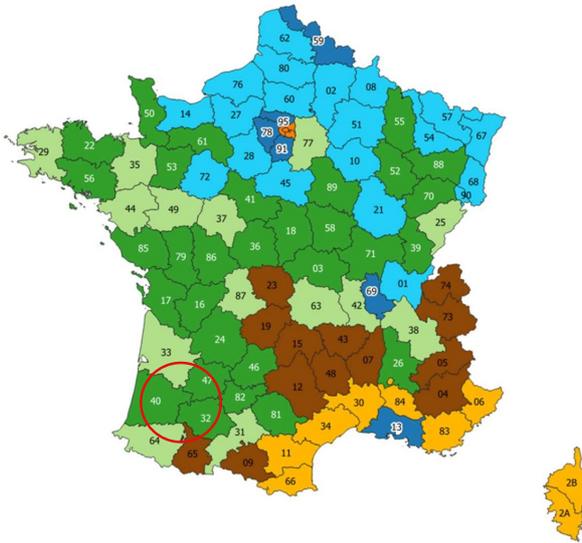
De par sa situation géographique, le département voit sa population croître avec une population passée de 373 142 hab en 2008 à 419 507 hab en 2021 pour une densité de 44 hab/km<sup>2</sup>. À la fois proche de l'Espagne et maritime, le département des Landes présente une situation géographique particulière. Son territoire est situé sur les grands flux de circulation entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique.

La population est relativement concentrée au Sud d'une ligne Soustons-Mont-de-Marsan, ainsi qu'au Nord de la côte (Mimizan, Parentis-en-Born, Biscarrosse), soutenue par des migrations importantes notamment au sud-ouest du département, limitrophe de l'agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz (Pyrénées Atlantiques).



En outre, le département connaît un afflux touristique très important durant la saison estivale (plus de 2 millions de visiteurs), essentiellement dans sa partie littorale.

Les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), sont exprimés en familles de référence. Cette classification permet de 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.



Le département des Landes se situe dans la famille de référence des départements de transition. Ce sont des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux, dont le dynamisme économique est notamment basé sur l'industrie.

Géographiquement situés le long du littoral atlantique ou à l'intérieur des terres, ils connaissent un tourisme de camping notable, mais une moindre mobilité sur leur réseau structurant du fait de leur éloignement des grands corridors de transit. Le taux d'équipement des ménages en automobiles y est le plus élevé et sa population est à peine plus âgée que la moyenne des départements de province.

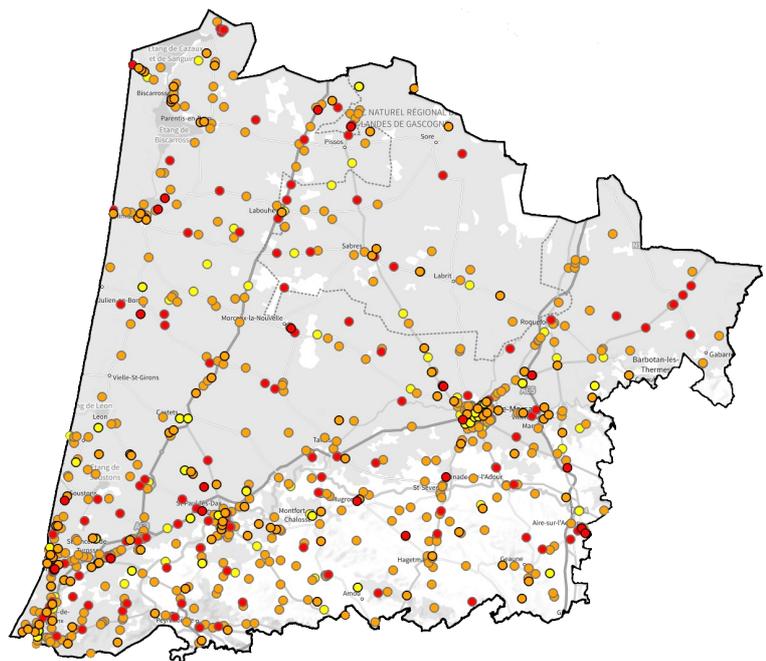
**Carte de l'accidentalité 2017-2021 :**

L'accidentalité dans le département des Landes s'observe sur tout le département. Cependant, les zones plus rurales, dans le nord du département recensent moins d'accidents que le sud, et notamment les communautés de communes du Seignanx, de Marenne Côte Sud (MACS), du Grand Dax et du Pays d'Orthe et Arrignans.

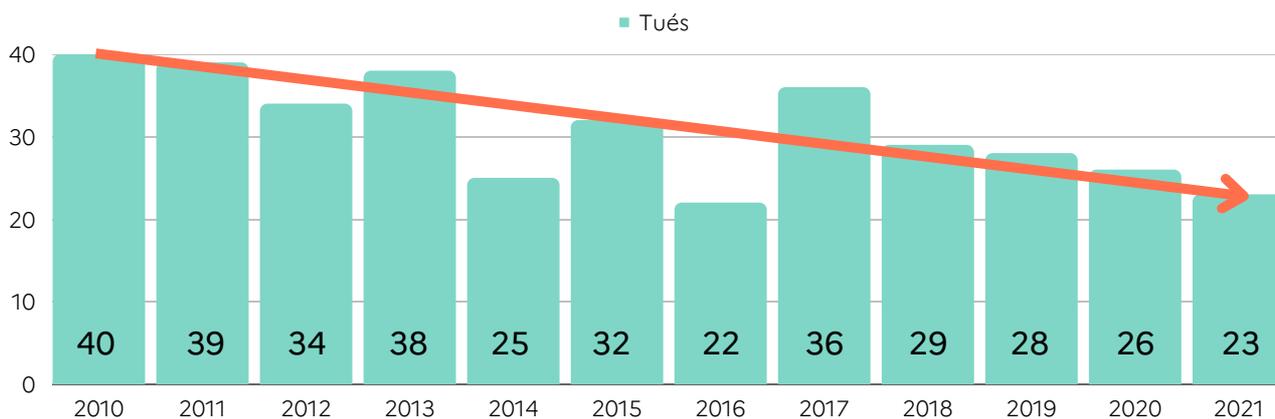
La communauté d'agglomération de Mont-de-Marsan est elle aussi touchée par un nombre d'accidents plus condensés.

Ces deux bassins regroupent une grande partie de la population du département. Il est donc normal que les accidents de la route y soit plus représentés.

Le reste des accidents est majoritairement recensé sur des axes traversant le département d'est en ouest, ou nord au sud, le département ayant un profil de département de transition, vers l'Espagne, la région Bordelaise, ou les côtes Landaises.



## 2.1.2. Mortalité routière, les victimes. (2017-21)



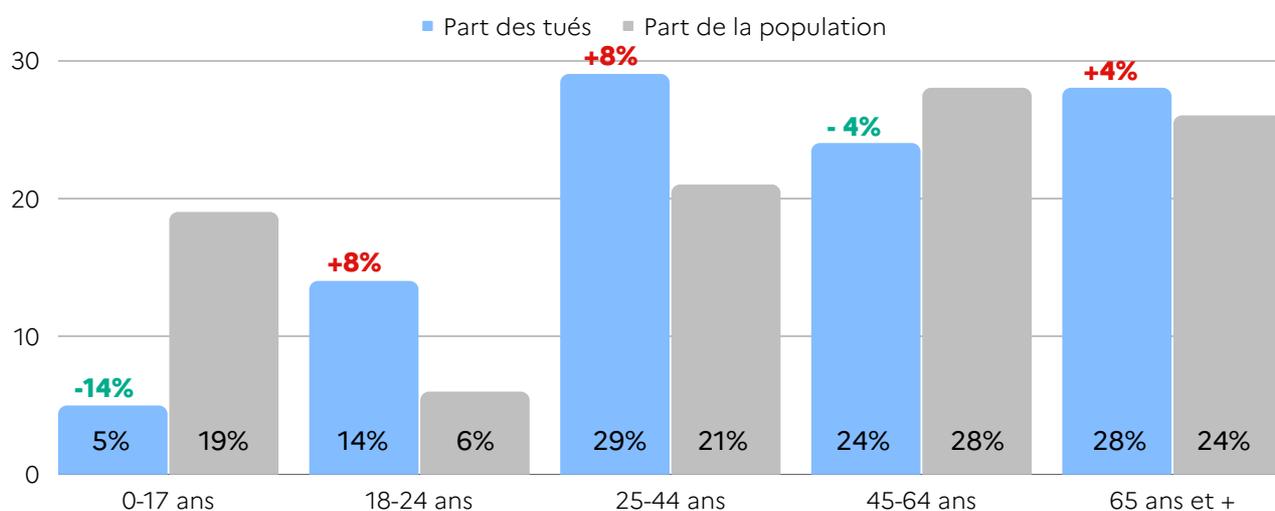
Depuis 2010, le nombre de tués continue de baisser. Cependant, si les années 2016 et 2021 sont les années qui ont enregistré un faible nombre de tués, un rebond est attendu comme en 2015 et 2017.

Le profil type d'un tué dans le département des Landes, est un homme Landais, âgé de 25 ans à 65 ans, conducteur de son propre véhicule, avec comme principales cause, la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.

Sur la période 2017-2021, la moyenne du nombre de tués, ramené au million d'habitant par an, se situe au même niveau que la famille ILSR (-1 tué), mais au dessus de la moyenne de la France métropolitaine (+21 tués).

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne de tués par millions d'habitants par an
Landes	28	68
Famille ILSR	26	69
France métropolitaine	32	47

La part des tués Landais, comparé à la part de la population, montre quelques écarts, et les tranches plus impactées, avec 8% d'écart, sont les tranches des 18-24 ans, et la tranche des 25-44 ans. S'ils représentent respectivement 6% et 21% de la population, la part des tués est de 14 % et 29% sur les 5 dernières années (2017 à 2021).



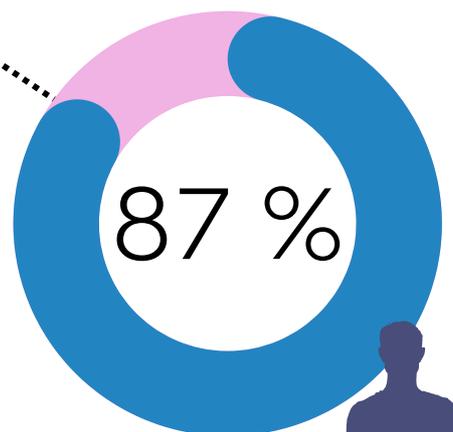
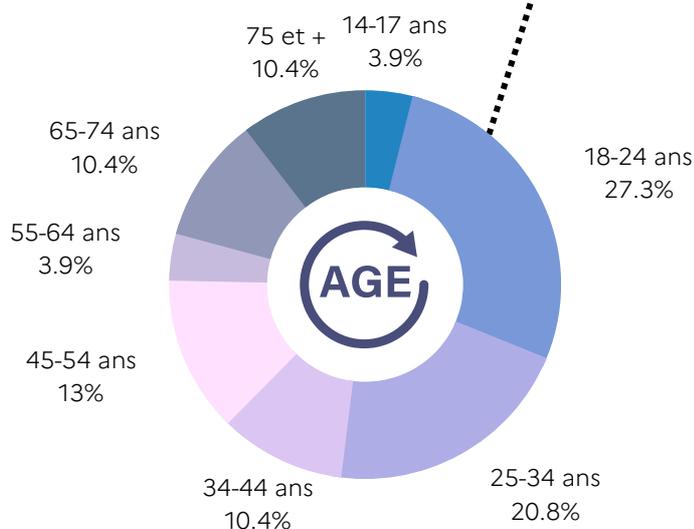
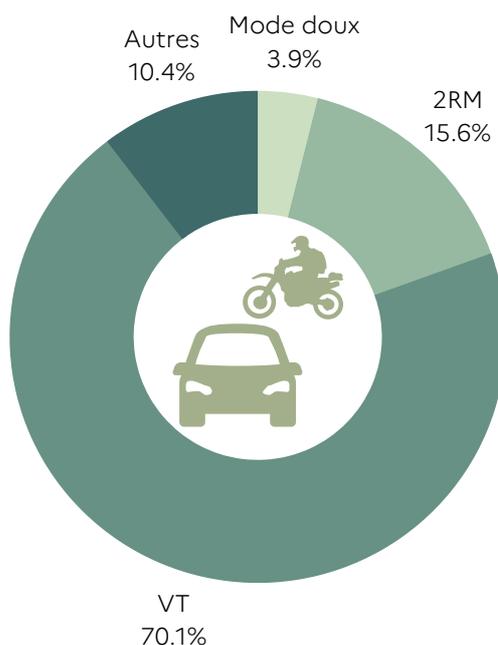
### 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (2017-21)

Les véhicules de tourisme représentent 70% des présumés responsables dans le département des Landes. Les modes doux ne sont présumés responsable qu'à 4%. Les hommes sont très majoritairement responsable (87%), retraité (20%), effectuant un trajet promenade/loisirs (52%), avec pour causes principales, la vitesse, l'alcool, et les stupéfiants. Les 18-24 ans est la catégorie la plus touchée concernant le facteur multi-cause.

Catégories des présumés responsable par mode de déplacement :

	Nombre	Pourcentage
Piéton	1	1.30 %
EDP-m	1	1.30 %
Vélo	1	1.30 %
Cyclo	6	7.79 %
Moto légère	1	1.30 %
Moto lourde	5	6.49 %
VT	54	70.13 %
VU	3	3.90 %
PL	3	3.90 %
Autres	2	2.60 %
<b>TOTAL</b>	<b>77</b>	<b>100 %</b>

Regroupement des catégories par mode de déplacement :



Part des hommes et des femmes présumés responsables d'un accident mortel de la circulation dans le département des Landes.

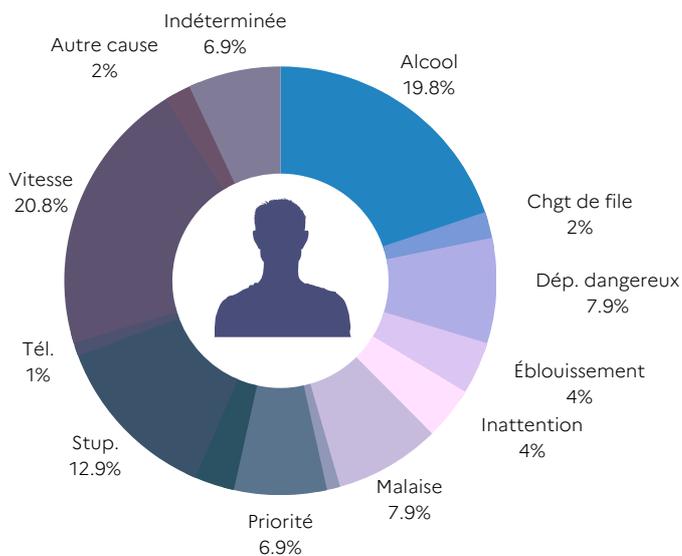
Plus de 47% des présumés responsables sont âgés de 18 à 34 ans.



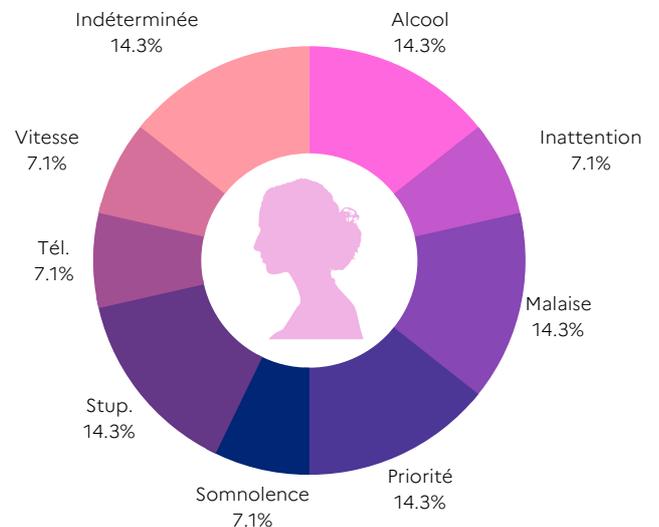
Cause des accidents multi-facteurs par tranche d'âge :

	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +
Alcool		8	10	4	
Changement de file		1	1		
Dépassement	2		3	1	2
Éblouissement		1	1	2	1
Inattention	1		2	1	2
Malaise			2	2	4
Non respect des distances de sécurité			1		
Priorité			3	1	5
Somnolence		2	1	1	
Stupéfiants	1	7	6	1	
Téléphone			2		
Vitesse excessive	2	8	6	4	2
Autre cause		1		1	
Indéterminée		4	1	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>53</b>	<b>63</b>	<b>33</b>	<b>19</b>
<b>Nombre de PR ayant au moins 1 facteur renseigné</b>	<b>3</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>13</b>	<b>16</b>

Cause des accidents multi-facteurs masculins



Cause des accidents multi-facteurs féminins



## 2.1.4. Le risque routier professionnel

Entre le 1er janvier 2017 et le 31 décembre 2021, le département des Landes recense 174 victimes d'un accident de la route, ayant pour motif un déplacement professionnel, ou un trajet domicile/travail.

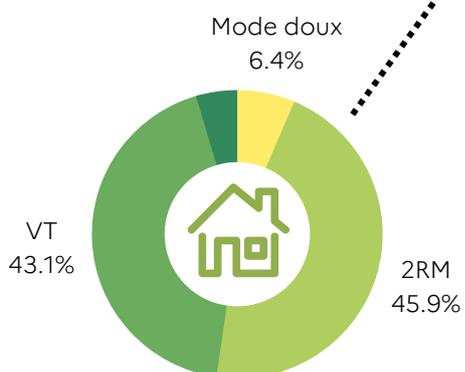
Dans une utilisation professionnelle, les poids-lourds sont les plus touchés, suivis des véhicules utilitaires.

Dans une utilisation domicile/travail, ce sont les véhicules légers qui sont les plus touchés, suivis des motos de plus de 125 cm<sup>2</sup>, puis des cyclomoteurs.

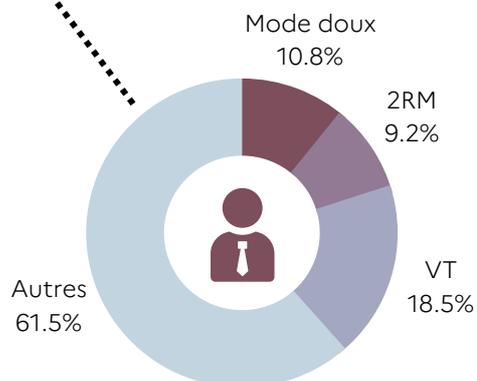
Les victimes d'un accident mortel ou non, dans le département des Landes entre le 1er janvier 2017 et le 31 décembre 2021 :

	Domicile /Travail	Utilisation pro.	Somme
Piéton	2	6	8
Vélo	5	1	6
Cyclo	16	3	19
Moto légère	6	1	7
Moto lourde	28	2	30
Véhicule tourisme	<b>47</b>	12	<b>59</b>
Véhicule utilitaire	3	14	17
Poids-lourds	0	<b>26</b>	26
Trans. en commun	0	0	0
Autres	1	0	2
<b>Somme :</b>	<b>109</b>	<b>65</b>	<b>174</b>

Domicile/Travail :



Utilisation pro. :



### 2.1.5. Le réseau routier

Les accidents ont majoritairement lieu hors agglomération (72%), de jour, où la circulation est la plus importante, et dans une période comprise majoritairement entre le lundi et le jeudi.

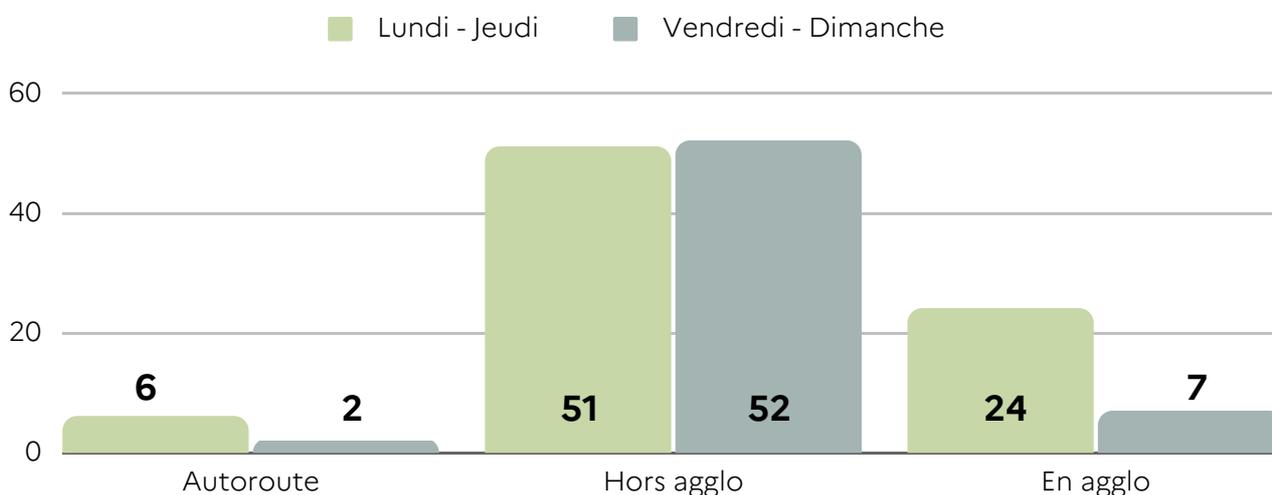
En agglomération, ce sont les usagers vulnérables qui sont majoritairement touchés (piétons, cyclomoteurs, EDP-m, vélos, 61%).

Hors agglomération, ce sont les véhicules de tourisme qui sont les plus touchés, mais aussi les plus représentés.

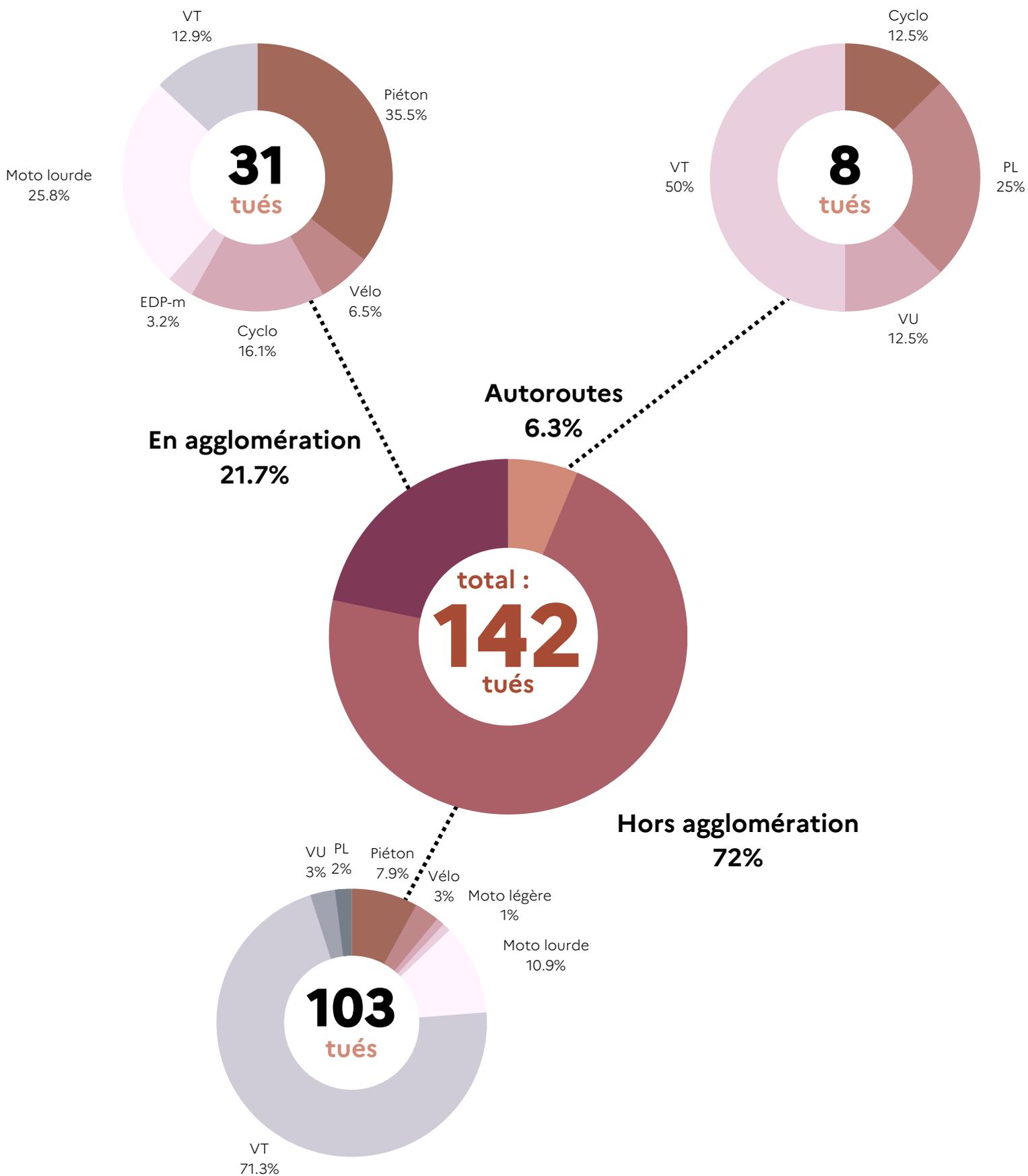
Nombre de tués jour / nuit selon le milieu :

	Jour	Nuit	Somme
Autoroute	6	2	8
Hors agglomération	61	42	103
En agglomération	16	15	31
<b>Somme</b>	<b>83</b>	<b>59</b>	<b>142</b>

Nombre de tués lundi/jeudi ou vendredi/dimanche selon le milieu :



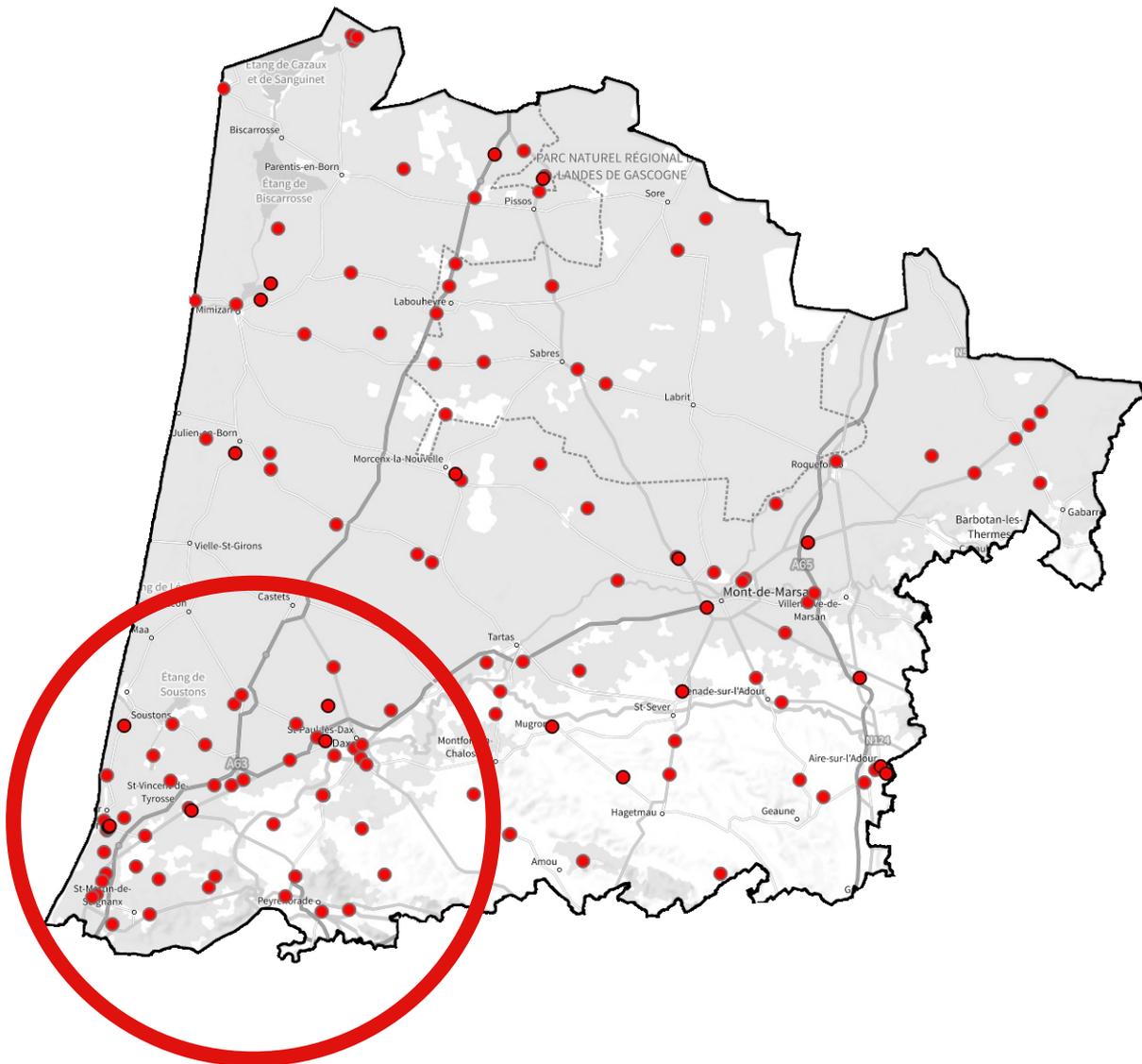
Nombre de tués selon le milieu : (entre le 1er janvier 2017 et le 31 décembre 2021)



## Carte de l'accidentalité 2017-2021 :

Les accidents mortels de la circulation se répartissent sur l'ensemble du département, principalement sur les routes départementales. Toutefois, la zone comprise entre Dax, Capbreton, et Peyrehorade, voit une concentration plus importante que sur le reste du département.

Cela s'explique par la circulation plus importante, ainsi que par le nombre d'habitants, lui aussi plus important, que sur le reste du département.



## 2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

### 2.2.1. La typologie des accidents hors agglomération

Le nombre total des victimes des déplacements "mode doux" (piétons, vélos, EDP-m), entre 2017 et 2021 est de 43 victimes en agglomération, dont .

La catégorie d'âge des 75 ans et plus est la plus touchée (25%), suivie des 55-64 ans (21%). Les accidents ont lieu sur la période estivale (août : 6 et juillet et septembre : 5).

En moyenne, environ 9 personnes par an sont touchées par un accident dont le déplacement est en "mode doux" dans le département des Landes.

Le nombre total des victimes des 2 roues motorisés, hors agglomération, entre 2017 et 2021 est de 128 victimes, dont 96 motocyclistes, et 32 cyclomotoristes.

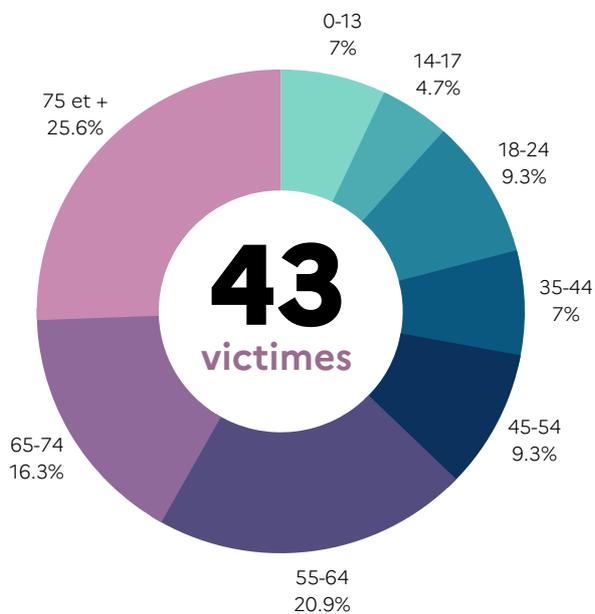
La catégorie d'âge des 25-44 ans est la plus touchée (38%), suivie des 45-64 ans (31%). Les accidents ont lieu sur la période estivale (juillet : 15, août : 15). En moyenne, environ 25 personnes sont touchées par un accident de 2 roues motorisées dans le département des Landes par année.

Que ce soit en ou hors agglomération, la plupart des accidents se produisent dans une partie rectiligne. Les conditions atmosphériques sont normales (80%), et les principaux obstacles sont les arbres (35%), et les talus ou fossés (20%), qui représentent plus de 55% des accidents.

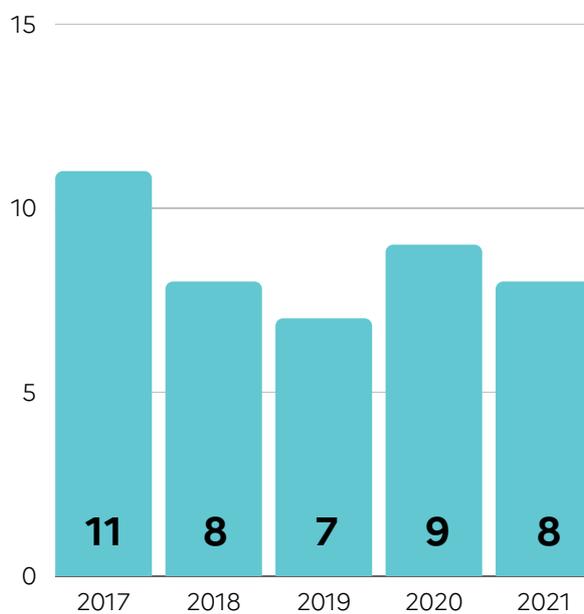


## 2.2.2. Les modes doux hors agglomération

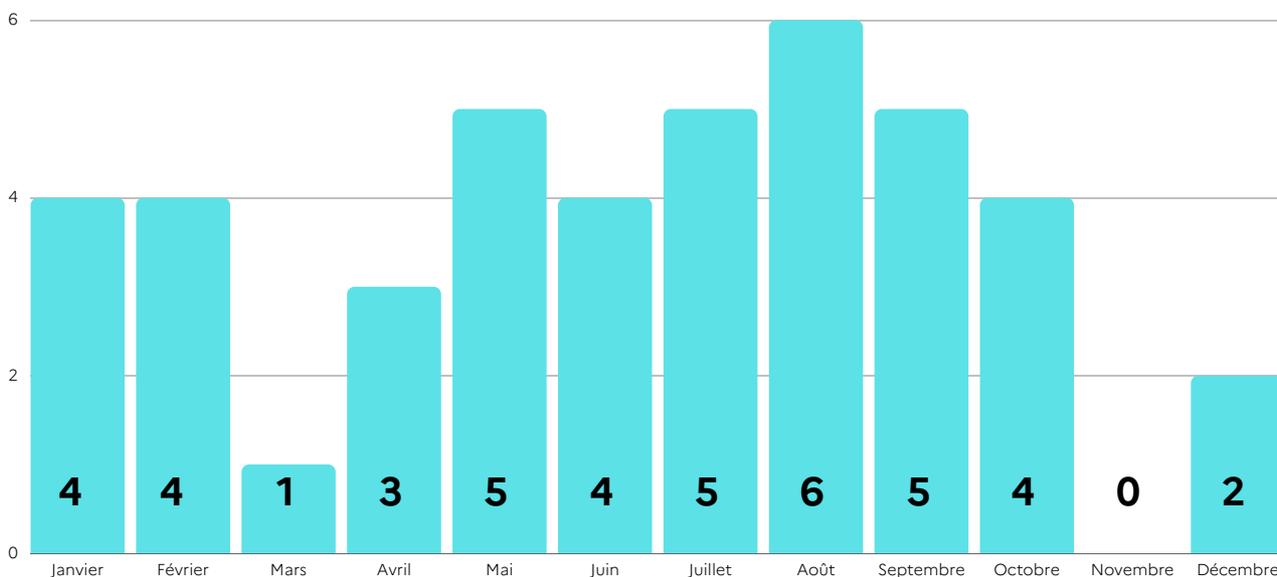
Nombre de victimes pour l'ensemble des modes doux selon l'âge, hors agglomération.



Évolution des victimes modes doux hors agglomération par année :

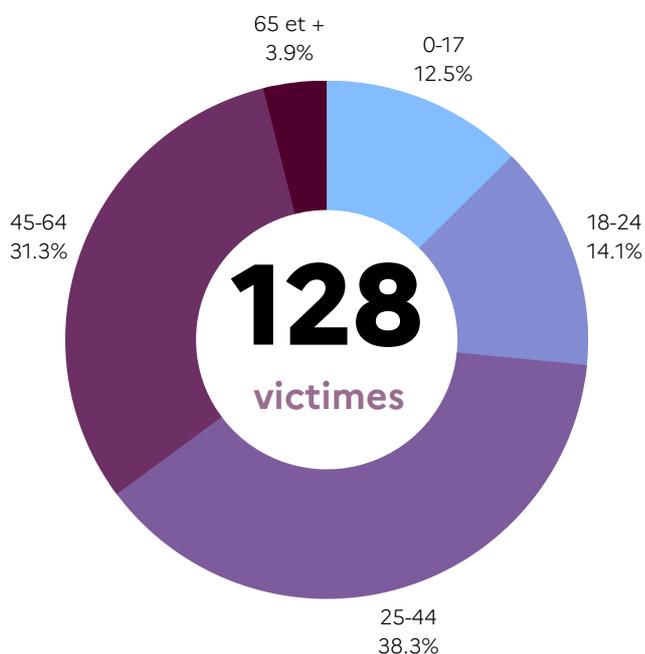


Répartition de l'ensemble des victimes des modes doux selon le mois, hors agglomération :

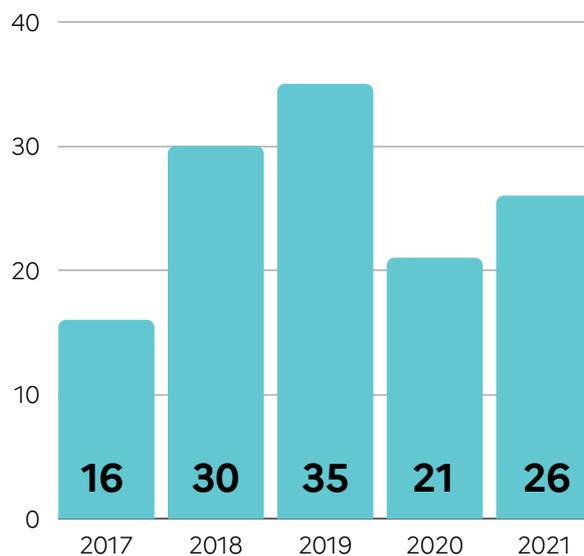


### 2.2.3. Les 2 roues motorisés hors agglomération

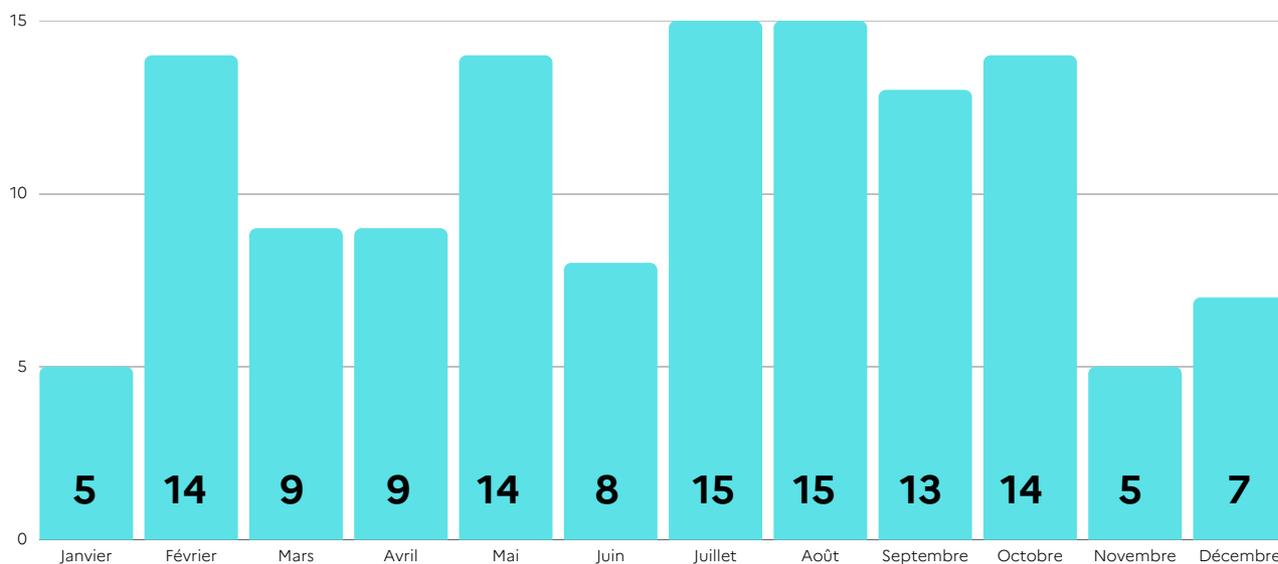
Nombre de 2RM victimes pour l'ensemble des modes doux selon l'âge, hors agglomération.



Évolution des victimes 2RM hors agglomération par année :

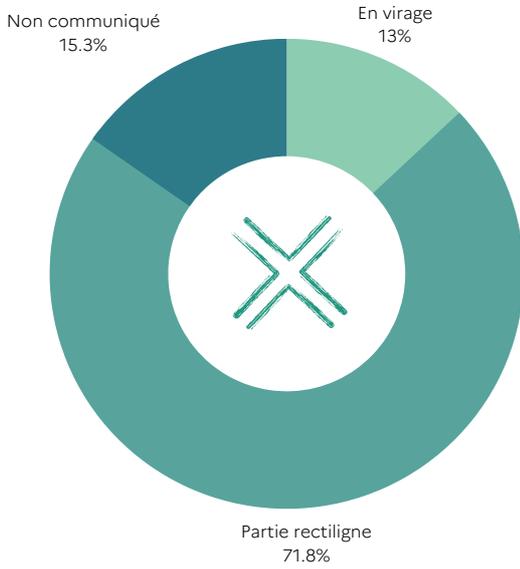


Répartition des victimes pour l'ensemble de 2RM selon le mois, hors agglomération :

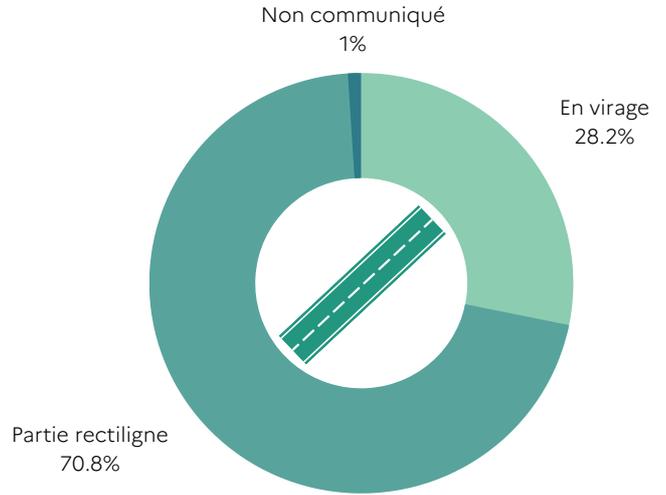


## 2.2.4. Facteurs spécifiques hors agglomération

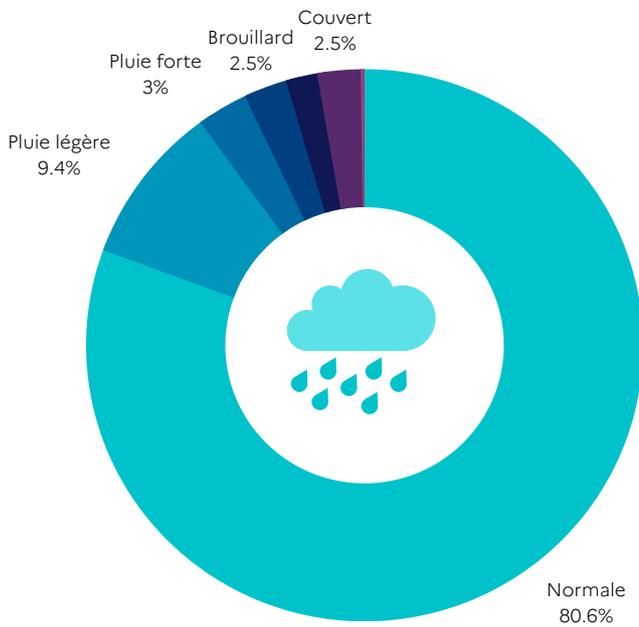
Quand l'accident a lieu en intersection :



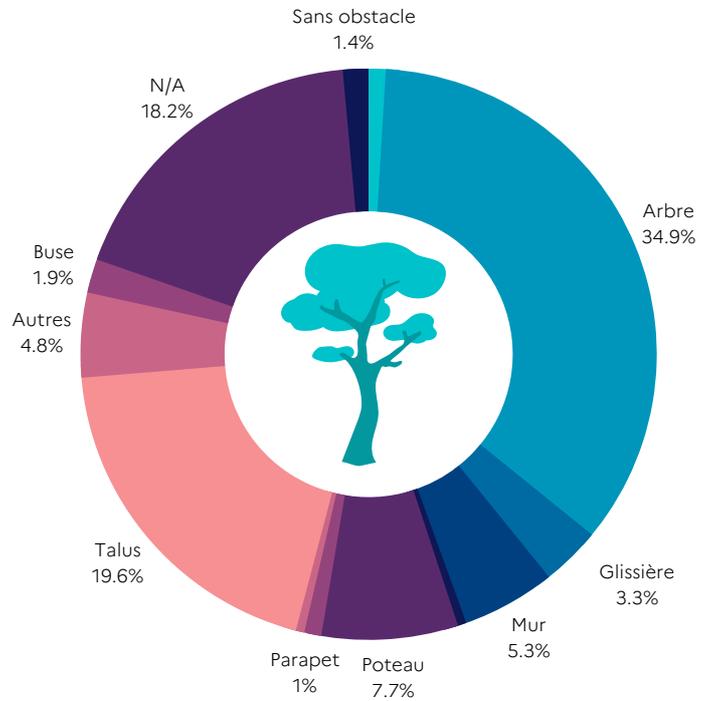
Quand l'accident a lieu hors intersection :



Les conditions atmosphériques :



La répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté :



## 2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération

### 2.3.1. Le contexte et la typologie des accidents en agglomération

Le nombre total des victimes des déplacements "mode doux" (piétons, vélos, EDP-m), entre 2017 et 2021 est de 125 victimes.

La catégorie d'âge des 75 ans et plus est la plus touchée (35%), suivie des 65-74 ans (21%). Les accidents ont lieu sur la période estivale (août : 17 et février : 15).

En moyenne, 25 personnes sont touchées par un accident dont le déplacement est en "mode doux" dans le département des Landes par année.

Le nombre total des victimes des 2 roues motorisés, en agglomération, entre 2017 et 2021 est de 155 victimes, dont 85 motocyclistes, et 70 cyclomotoristes.

La catégorie d'âge des 45-64 ans est la plus touchée (27%), suivie des 0-17 ans (26%). Les accidents ont lieu sur la période estivale (juin : 25, août : 21). En moyenne, 31 personnes sont touchées par un accident de 2 roues motorisées dans le département des Landes par année.

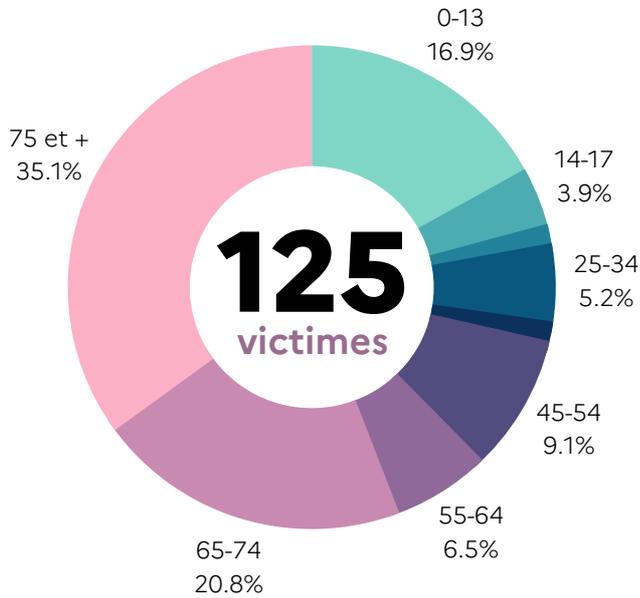
Concernant les facteurs spécifiques d'accidents en agglomération, ils ont lieu hors intersection (52%).

Lorsqu'ils ont lieu en intersection, les refus de priorités et les intersections régies par des feux tricolores sont les principaux lieux accidentogènes (21%), suivis par les giratoires (19%). A eux trois, ils représentent environ 60% des accidents.

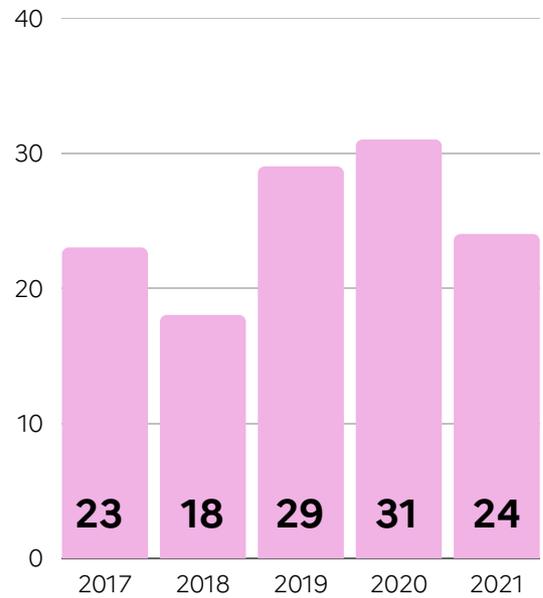


### 2.3.2. Les modes doux en agglomération

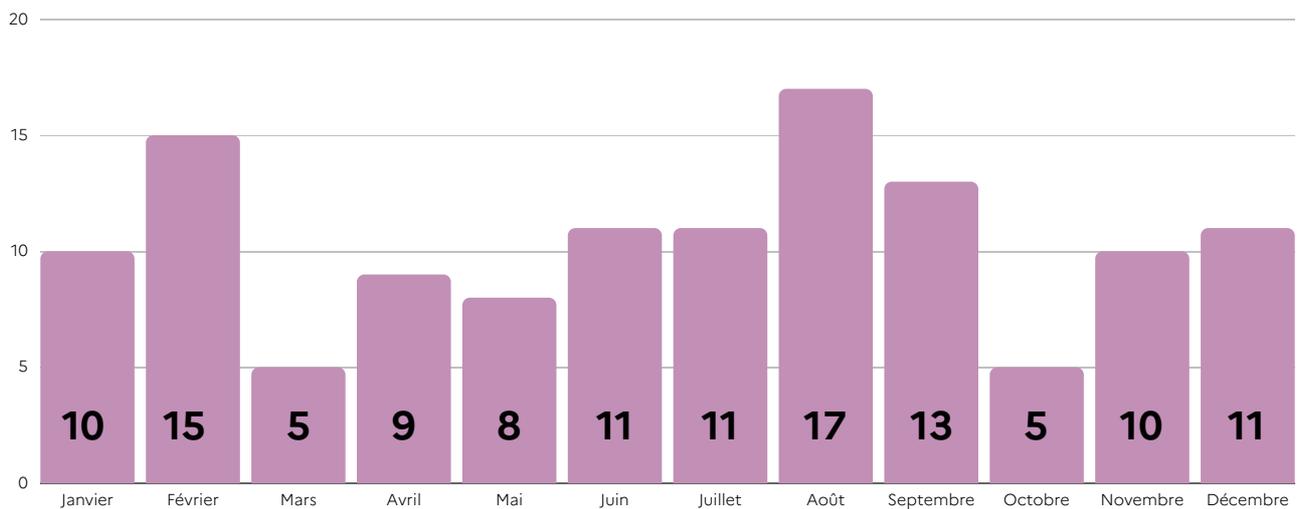
Nombre de victimes pour l'ensemble des modes doux selon l'âge, en agglomération :



Évolution des victimes modes doux en agglomération par année :

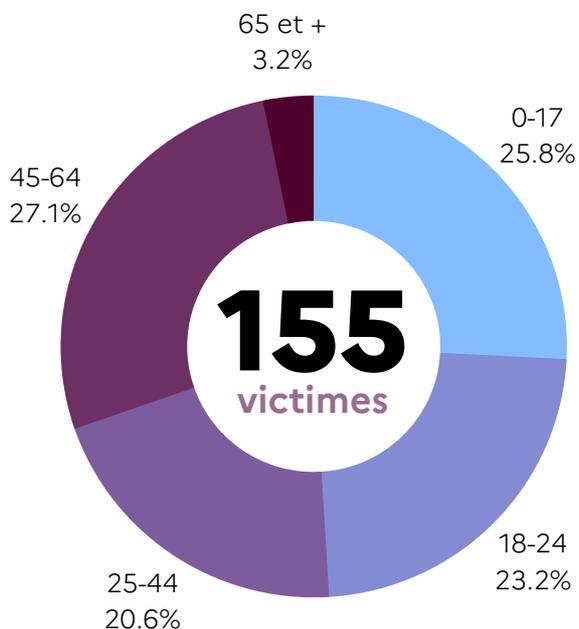


Répartition de l'ensemble des victimes des modes doux selon le mois, en agglomération :

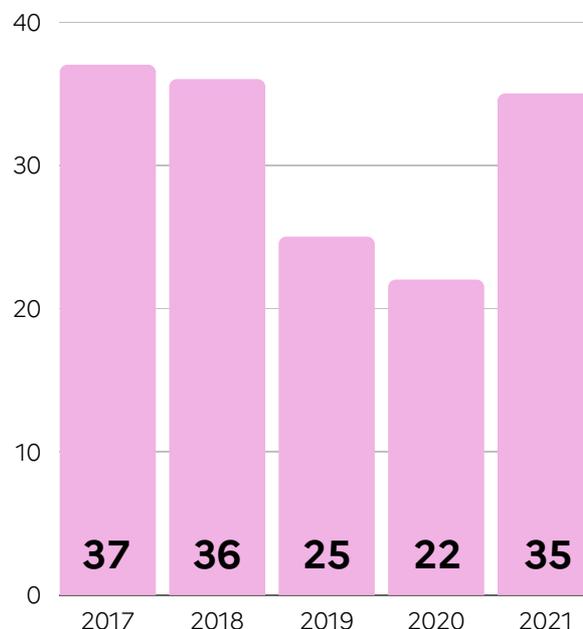


### 2.3.3. Les 2 roues motorisés en agglomération

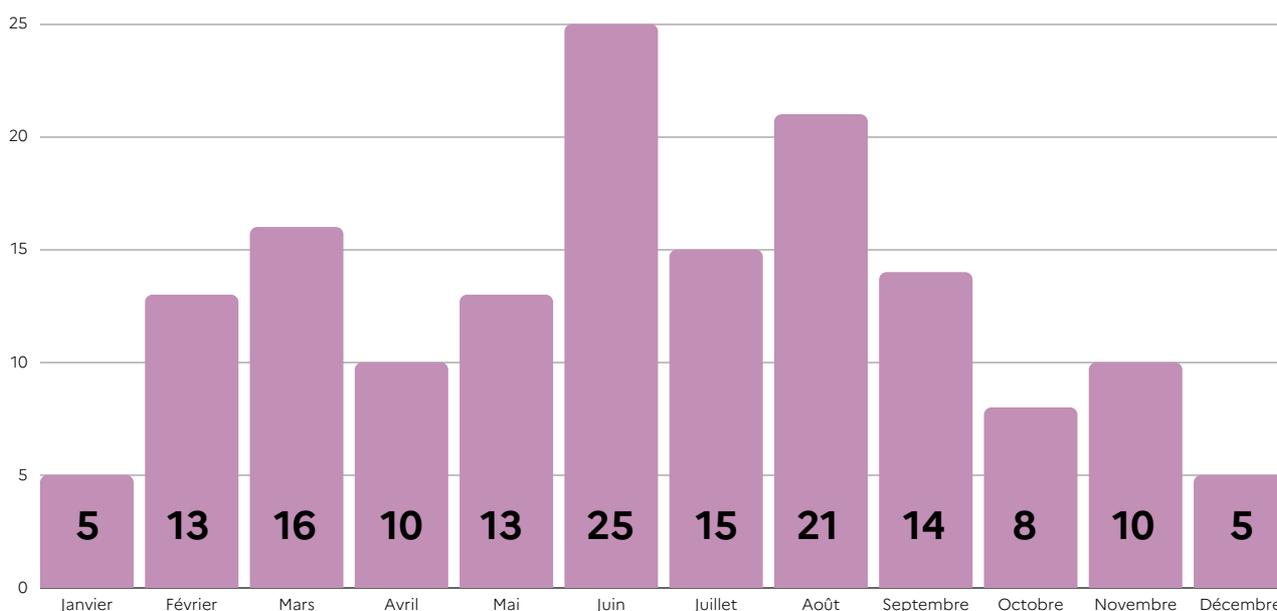
Parts de 2 roues motorisés victimes pour l'ensemble des modes doux selon l'âge, hors agglomération.



Évolution des victimes 2 roues motorisées hors agglomération par année :

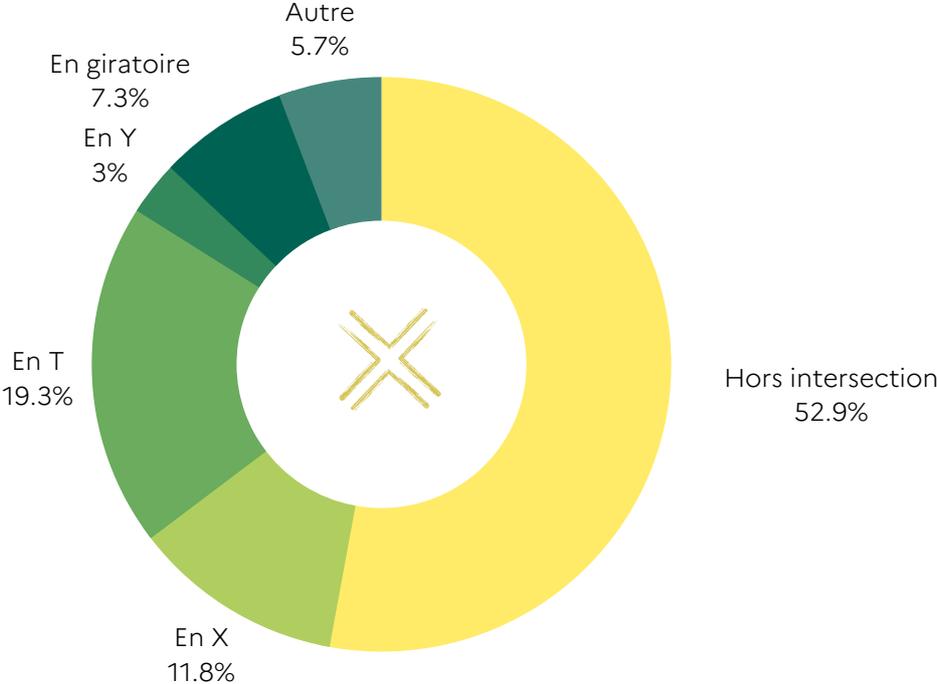


Répartition des victimes pour l'ensemble de 2RM selon le mois, hors agglomération :

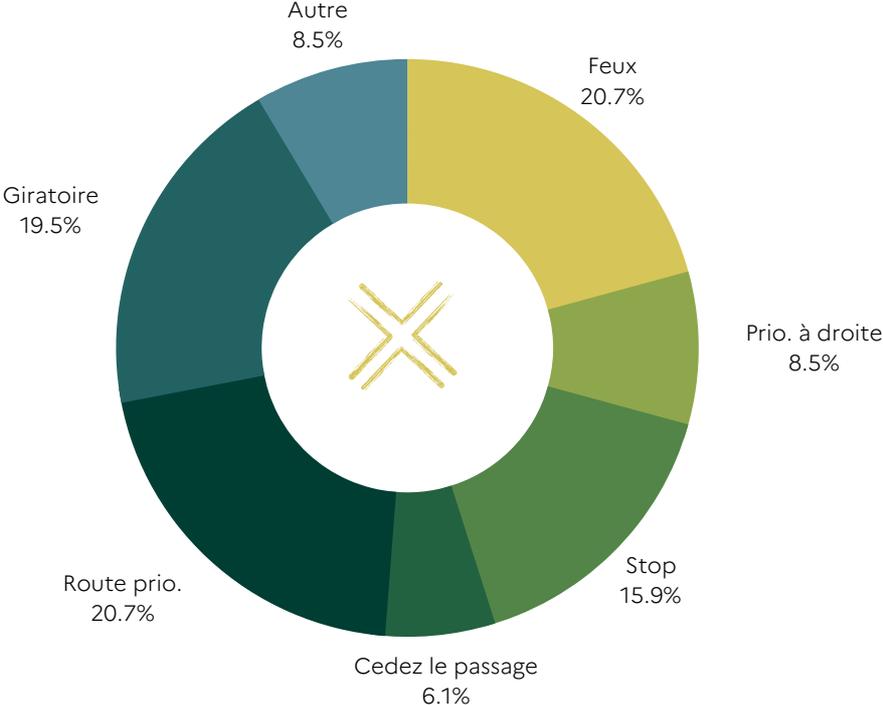


2.3.4. Les facteurs spécifiques en agglomération

Quand l'accident a lieu EN ou HORS intersection :



Répartition des victimes EN intersection :

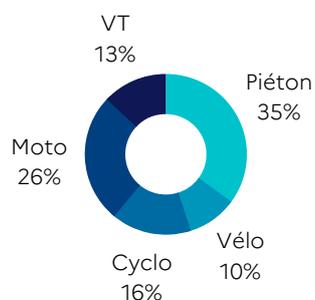


## 2.4. Qui blesse qui ? Qui tue qui ? (BONUS)

### Qui tue qui ?

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	TOTAL
Sans tiers :	0	1	3	3	3	0	0	0	0	10
Collision avec :										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	9	2	2	5	0	0	0	0	0	18
VU	1	0	0	0	0	0	0	0	0	20
PL	1	0	0	0	1	0	0	0	0	7
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Multicollision :	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31</b>

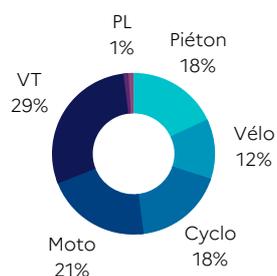
Part de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté (en %) :



### Qui blesse qui ?

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	TOTAL
Sans tiers :	0	0	9	17	47	0	2	0	2	77
Collision avec :										
Piéton	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Vélo	2	0	1	1	0	0	0	0	0	4
Cyclo	1	1	0	2	2	0	0	0	0	6
Moto	2	1	0	0	3	0	0	0	0	6
VL	56	33	44	49	44	1	0	0	1	228
VU	4	3	5	4	3	0	0	0	0	20
PL	0	2	2	2	1	0	0	0	0	7
TC	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Autres	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
Multicollision :	1	4	3	2	6	0	0	0	0	16
<b>TOTAL</b>	<b>66</b>	<b>45</b>	<b>65</b>	<b>77</b>	<b>108</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>369</b>

Part de personnes blessées selon le mode de déplacement et l'usager percuté (en %) :





### 3. L'évaluation du DGO 2018 - 2022

L'accidentalité peut se révéler difficile à analyser, même si sur les cinq dernières années, la tendance est à la baisse. Cependant, lors d'une année où l'accidentalité est basse, l'année qui suit augmente le nombre d'accidents mortels. Cela s'est confirmé sur le nombre de tués en 2022, avec une augmentation de +39% (de 23 tués en 2021 à 32 tués en 2022).

#### 3.1. Retour sur les enjeux du DGO 2018-2022

A partir des directives nationales, de l'état des lieux présenté par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR), les enjeux du DGO 2018-2022 étaient :

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| - Le risque routier professionnel | Deux enjeux facultatifs avaient été retenus : |
| - Les conduites addictives        |   |
| - Les jeunes                      | - Les deux-roues                              |
| - Les seniors                     | - Les distracteurs                            |

Chacun de ces enjeux a été décliné en orientations annuelles et par des actions portées par le PDASR (Plan Départemental de Sécurité Routière). Ces actions ont été réalisées soit par des partenaires auxquels des subventions ont été accordées, soit en régie.

Remarque : L'année 2020 a été marquée par l'annulation d'un grand nombre d'actions à cause des confinements et du COVID. Celles-ci ont cependant pu être reportées pour la grande majorité en 2021.

En 2021, la crise sanitaire liée au Covid-19 était toujours présente. Ainsi, les activités des associations et du bureau de l'éducation et sécurité routières ont été freinées par les mesures visant à ralentir la circulation du virus (limitation des déplacements, confinement, distanciation, limitation des regroupements) et la difficulté à se projeter dans le temps.

Les comportements à risques (défaut de maîtrise, vitesse excessive ou inadaptée, dépassement dangereux, inattention), l'alcool et les refus de priorité demeurent les trois premières causes d'accidents. La violence routière et l'incivilité grandissante des conducteurs, dont le comportement en quelques années s'est réellement dégradé, notamment depuis le mouvement dit « des gilets jaunes ». Ce sentiment du non respect des règles sur la route, s'est amplifié depuis le déconfinement.

La vitesse est un enjeu transversal à la plupart des autres enjeux de sécurité routière et en matière d'accidentalité, les comportements liés à une vitesse excessive ou inadaptée sont à l'origine de la plupart des accidents.

De plus, la grande majorité des actions de sécurité routière qui ont été réalisées, recouvrent plusieurs enjeux, mais chacune d'entre elles a été classifiée suivant son thème principal.

Les différentes actions menées auprès des jeunes (18-24 ans) montrent une évolution positive concernant le département des Landes (-18% comparativement aux chiffres nationaux -9%).

Cependant, ramené au million d'habitant, le département des Landes se situe dans une moyenne haute dans toutes les catégories d'âge.



	Personnes tuées							en moyenne 2017-2021 part dans la mortalité des personnes tuées...			
	Total 2021	Total 2019	évolution 2021/2019	taux moyen 2017 - 2021				en 2RM	dans un accident avec un conducteur novice de moins de 2 ans	dans un accident avec un conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool / drogue connu
				tous âges pour 1M / hab	des 18-24 ans pour 1M des 18-24 ans (pop 2021)	des 25-34 ans pour 1M des 25-34 ans (pop 2021)	des 65 et plus pour 1M des 65 ans et + (pop 2021)				
Landes	23	28	-18%	68	267	96	65	19%	8%	28%	43%
France métropolitaine	2944	3244	-9%	47	96	64	58	23%	19%	31%	43%

### 3.2. Suivi des actions

La répartition annuelle du budget a tenu compte de l'accidentalité de l'année précédente.

	2018		2019		2020		2021		2022	
	Nombre d'actions	€								
Le risque professionnel	4	4 536	1	500	1	2 000			4	2 000
Les conduites addictives	21	25 657	10	13 783	4	4 896	3	3 500	5	10 998
Les jeunes	14	18 388	10	19 966	7	26 500	10	26 870	8	16 025
Les séniors	6	4 655	4	5 200	4	6 450	3	5 600	5	6 375
les 2 roues	4	4 988	5	5 083	2	3 840	2 *	5 738	7 **	12 068
les distracteurs			1	500						
Vitesse (transversal)			9	15 033	3	6 600	1	5 000	3	12 000
Piétons			1	833					1	1 000
Usagers vulnérables					1	2 500	2	4 250		
<b>TOTAL</b>	<b>49</b>	<b>58 224</b>	<b>41</b>	<b>60 898</b>	<b>22</b>	<b>52 786</b>	<b>21</b>	<b>50 958</b>	<b>36</b>	<b>60 466</b>

\* 2021 : 2 actions motorisées.

\*\*2022 : 3 motorisées, 4 vélos.

A été également faite la distinction à compter de 2021 entre les 2 roues motorisés et les 2 roues non motorisés (vélo). Les actions de sensibilisation ont été adaptées en conséquences. L'enjeu « vitesse » est apparu comme un enjeu « transversal » important à compter de 2019.

De plus, une enveloppe annuelle (entre 7000€ et 12000€) a toujours été réservée pour soutenir les initiatives de mise en place de dispositifs de transport visant à sécuriser et faciliter les retours des festayres lors des grandes fêtes et férias d'été spécifiques du département.





## 4. Les enjeux et orientations pour 2023 - 2027

### 4.1. Les enjeux prioritaires

Après présentation et analyse du bilan du DGO 2017-2022 d'une part et de l'accidentologie du département par l'observatoire départemental de sécurité routière d'autre part, cette démarche d'élaboration s'est traduite par différentes phases décisionnelles :

- le choix des enjeux,
- la définition des orientations d'actions.

Le comité de pilotage de clôture organisé le 12 décembre dernier a proposé de conserver au niveau départemental les 4 enjeux nationaux, dans l'ordre de priorité suivant :

- 1 - Les conduites à risques,
- 2 - Le risque routier professionnel,
- 3 - Les deux roues motorisés,
- 4 - Les nouveaux modes de mobilité dites « douce ».

Chaque enjeu sera décliné en orientations annuelles qui se traduiront par des actions portées dans le cadre du PDASR au regard de la situation locale et de son évolution.

De plus, une attention particulière sera également portée sur le maintien du niveau de formation de nos Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR).

### 4.2. Les conduites à risques

#### 4.2.1 Présentation de l'enjeu

Une part importante des facteurs de risques auxquels les usagers de la route peuvent s'exposer sont liés directement aux usagers eux-mêmes (stupéfiants, alcool, distracteurs...). Qu'ils soient psychologiques, physiologiques ou sociaux, tous ces éléments sont autant de facteurs susceptibles de dégrader les capacités de conduite d'un usager de la route et d'augmenter les risques que celui-ci soit impliqué dans un accident de la route.

Si la nature de ces différents facteurs de risques liés à l'individu peut varier, la fréquence de ces prises de risques peut aussi être différente en fonction des cas.

L'impact de ces différents facteurs de risques sur la conduite des usagers va alors se matérialiser par une dégradation de la capacité de conduite, une difficulté pour le conducteur à réaliser une prise d'information efficace ou bien encore des difficultés à prendre les bonnes décisions. De plus, certains conducteurs peuvent se retrouver à surestimer leurs propres capacités à diriger un véhicule motorisé, ce qui peut là encore conduire à des accidents.



## 4.2.2 Orientations d'actions

Renforcer les campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques aux addictions (alcool, SAM, substances psychoactives..).

Diversifier les lieux de sensibilisation et mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton.

Impliquer le tissu associatif et notamment le milieu sportif, par l'intermédiaire du CDOS, et utiliser les moyens de communication récents (réseaux sociaux...) pour relayer des messages de sensibilisation.

Maintenir le partenariat sur le mode de transport alternatif et collectif lors des férias du département.

Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir la conduite en état alcoolique ou encore l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois) et faire prendre conscience à l'entourage des consommateurs (famille, ami ...) de leur rôle important pour éviter que ces derniers ne prennent des risques.

## 4.3. Le risque routier professionnel

### 4.3.1 Présentation de l'enjeu

Conduire pour son travail entraîne des contraintes particulières et expose à des risques professionnels au premier rang desquels les accidents de la route.

Le risque routier professionnel apparaît comme la première cause de décès au travail et se décompose en deux risques distincts :

- le risque «trajet professionnel», qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

À ces deux risques il faut ajouter les accidents de trajet lieu de travail-restaurant. Ils sont tous indemnisés comme des accidents du travail. L'objectif étant de mieux impliquer les employeurs dans la sécurité de leurs salariés en adaptant une organisation du travail favorable à la sécurité routière.



### 4.3.2 Orientations d'actions

- Promouvoir les journées dédiées à la sécurité routière et inciter les entreprises à mettre en œuvre des actions (semaine de la sécurité routière au travail...). Promouvoir le vaste mouvement entrepreneurial des 7 engagements pour une route plus sûre : autour de 7 points concrets et opérationnels (port de la ceinture, pas de téléphone au volant, respect des limitations de vitesse, etc.).
- Contribuer au développement d'une culture de sécurité routière au sein des entreprises et administrations en communiquant sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité sur le document unique et le plan de prévention des risques professionnels.
- Accentuer les actions d'informations et de sensibilisation en ciblant notamment les centres de formation d'apprentis et les lycées professionnels, en lieu avec les entreprises.

## 4.4. Les deux-roues motorisés

### 4.4.1 Présentation de l'enjeu

Au printemps, en été, dès que les beaux jours reviennent, les motocyclistes sont plus nombreux sur la route, les sorties sont à nouveau de mise. Or, les deux-roues motorisés, comme nous le savons, ont pour simple protection et unique carrosserie : leur équipement, contrairement aux automobilistes.

A moto, un accident a 20 fois plus de risque d'être mortel qu'en voiture. Les dangers sont présents à chaque moment sur la route et la concentration doit être permanente.

A ce titre, conduire un deux-roues motorisé s'apprend et se réapprend chaque année, puisqu'une simple trêve hivernale peut faire perdre les réflexes et les bonnes habitudes à adopter lors de la conduite.

### 4.4.2 Orientations d'actions

- Promouvoir les actions post-permis, comme la reprise de guidon et/ou le perfectionnement en mobilisant les associations et les forces de l'ordre (EDSR).
- Sensibilisation sur le port d'un équipement de protection individuelle et adapté.
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables (milieu scolaire...).
- Prendre en compte l'évolution des systèmes d'information pour communiquer sur les zones de danger temporaire (opérations de gravillonnage ....).



## 4.5. Les nouveaux modes de mobilités dites "douces"

### 4.5.1 Présentation de l'enjeu

Le nombre d'accidents graves à vélo ou en EDPM augmente en France, depuis 2019, année de référence en matière de sécurité routière avant la crise sanitaire. Cette hausse est à l'image de la quantité d'usagers des mobilités alternatives à la voiture, et aux transports en commun...

Les usagers d'EDPM (Engin de déplacement personnel motorisé), de vélo et de vélo à assistance électrique sont eux aussi tenus de respecter certaines obligations légales.

### 4.5.2 Orientations d'actions

Renforcer les actions de sensibilisation à la législation, à la conduite d'un deux-roues, à la vérification (freins, éclairage, sonnette...) et à la remise en état des 2 roues, cycles et Engins de Déplacement Personnel Motorisés – EDPM (Trottinettes électriques, etc.).

Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons et améliorer la connaissance sur les difficultés de déplacement et de perception de certains usagers.

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

## 4.6. La communication

Il apparaît que la communication est un élément commun à tous les enjeux, il sera donc important de mettre en place un plan d'actions clair et objectif, qui permette le rayonnement des opérations ciblées sur chaque enjeu des manifestations d'envergure, dans l'objectif de toucher un maximum d'usagers.

A ce titre le partenariat avec les médias locaux sera renforcé, et la communication sur les réseaux sociaux de la préfecture sera accentuée pour relayer un maximum d'actions et de message; d'autant que les années à venir sont riches en grands évènements.

Nous profiterons ainsi du passage du tour de France cycliste dans le département, de la coupe du Monde de Rugby en 2023 et des Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024 pour mettre en place des actions.





## 5. Suivi et évaluation du DGO 2023 - 2027

### 5.1. Suivi de l'accidentalité départementale

Concernant les prochains indicateurs de l'accidentalité sur le département des Landes, nous continuerons d'analyser les quatre grandes lignes du DGO : les conduites à risques, le risque routier professionnel, les deux roues motorisés, les nouveaux modes de mobilité dite « douce », en corrélant avec les causes des accidents légers, graves et/ou mortels.

### 5.2. Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR

Le DGO doit permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs et des partenaires potentiels concernés (conseil départemental, association des maires, forces de l'ordre, entreprises).

A ce titre, ils seront associés chaque année à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Ainsi, jusqu'en 2027, des pôles départementaux de sécurité routière présidés par le corps préfectoral se réuniront, pour :

- faire un point sur les évolutions en matière d'accidentalité départementale et nationale,
- présenter le bilan des actions réalisées.

Par la suite, ces pôles de sécurité pourront mettre en cohérence les enjeux et les actions de sécurité routière et :

- définir les conditions de l'appel à projets du PDASR,
- adapter si besoin les orientations d'actions définies initialement dans le DGO.



## Conclusion :

La plupart des accidents ne sont pas le fruit de la fatalité, mais sont la conséquence d'un comportement quotidien qui nous fait souvent sous-estimer les risques auxquels nous sommes exposés.

Depuis le premier permis de conduire (1889), la réussite à cet examen a longtemps été tributaire d'un « savoir-faire ». Pourtant, la maîtrise du véhicule n'évite pas l'accident. La recherche en matière de sécurité routière a mis en lumière le « système » : homme-véhicule-environnement. La sécurité routière ne relève donc pas seulement de la performance, mais aussi de l'attitude manifestée par le conducteur et de son comportement.

Apparaît ainsi une nouvelle dimension : celle du « savoir-être » ou du « savoir se conduire », et ce de la maternelle au temps de la retraite, du piéton au conducteur professionnel.

Au travers de ce DGO chacun s'engage à jouer un rôle moteur pour freiner et faire diminuer le nombre d'accidents, de blessés et de tués sur les routes durant les cinq années à venir (2023-2027).

C'est l'occasion de saluer l'ensemble des partenaires qui œuvrent sans relâche sur le terrain dans la lutte contre l'insécurité routière.

La Sécurité routière nous propose d'ailleurs de se rassembler autour d'une ambition commune, à la fois évidente, bienveillante et fraternelle :

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**







**PRÉFET  
DES LANDES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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



**PRÉFECTURE DES LANDES**

**DSEC / BESR**

**24-26 rue Victor HUGO  
40 000 MONT-DE-MARSAN**

05.58.06.58.06



Préfète des Landes



@Prefecture40



prefete40



**Réalisation :**

**ODSR : Antoine BARLOIS**

**Coordinateur de sécurité routière : Jean-Régis TOULZE**

