



**PRÉFET
DU PAS-DE-CALAIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document Général d'Orientations

2023-2027

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



Préambule

La lutte contre l'insécurité routière est un objectif constant des pouvoirs publics.

Cette politique vise à réduire l'accidentalité et le nombre de morts et de blessés sur la route et mobilise l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

En plus de 30 ans, si le nombre de tués sur les routes du Pas-de-Calais a fortement chuté en passant de 316 morts en 1978 à 73 morts en 2022, cette situation n'est toujours pas acceptable.

Pour continuer de faire reculer le nombre et la gravité des accidents, chaque département doit élaborer en 2023 son document général d'orientations (DGO).

Prévu pour une période de cinq années, le DGO constitue le document de référence qui définit la stratégie d'action en faveur de la sécurité routière.

Quatre enjeux ont été retenus dans le département :

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

Les orientations d'actions pour chacun des enjeux ont vocation à être déclinées chaque année dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière.

Collectivités, administrations, entreprises, établissements scolaires et associations, tous ont un rôle à jouer et je remercie l'ensemble des acteurs pour leur implication et leur engagement dans la lutte contre l'insécurité routière afin que des vies soient épargnées sur les routes du département.

Le préfet du Pas-de-Calais,



Jacques BILLANT

Sommaire DGO

Le cadre général de la démarche	4
Les objectifs du DGO.....	4
La démarche d'élaboration.....	4
Les partenaires.....	4
Le suivi.....	5
Le diagnostic territorial partagé	6
Présentation générale du département.....	6
Situation géographique.....	6
Mortalité routière, les victimes.....	8
Mortalité routière, les présumés responsables.....	11
Risque routier professionnel.....	17
Réseau routier.....	18
Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	21
Typologie des accidents.....	21
Modes doux.....	22
2RM.....	23
Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	27
Typologie des accidents.....	27
Modes doux.....	28
2RM.....	29
Facteurs spécifiques.....	30
L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience	32
Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	32
Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	33
Les enjeux et orientations pour 2023-2027	34
Les deux roues motorisés.....	34
Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment).....	35
Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche.....	35
Le risque routier professionnel.....	36
Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	37
Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	37
Suivi de l'accidentalité départementale.....	37
Modalités de suivi du DGO.....	37
Les signataires	41

Le cadre général de la démarche

Les objectifs du DGO

La sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière, et particulièrement des acteurs locaux. Afin de leur permettre de disposer d'un outil de référence commun adapté à la réalité de chaque territoire, le document général d'orientations (DGO) définit pour une durée de 5 ans, la stratégie d'action en faveur de la sécurité routière.

L'élaboration du DGO 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, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projets sécurité routière pilotent la démarche. Une phase de lancement a permis de mobiliser une pluralité d'acteurs. Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes a été partagé à cette occasion. Cette étape préalable a permis de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2023-2027, afin d'aboutir à une finalisation du document au plus tard le 31 mars 2023.

Les partenaires

Le présent DGO a été élaboré en concertation avec les différents partenaires. Deux étapes importantes ont marqué son élaboration :

- la réunion de lancement en septembre 2022
- la création du comité de pilotage en janvier 2023

Les partenaires impliqués dans la démarche d'élaboration :

- les procureurs de la République,
- la Direction départementale de la police nationale,
- le Groupement de Gendarmerie départemental,
- la Direction Zonale des CRS Nord,
- le Conseil départemental du Pas-de-Calais,
- la Direction départementale des territoires et de la Mer,
- la Direction des services départementaux de l'Éducation nationale (DSDEN),
- la Direction Interrégionale des Routes,
- la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et de logement (DREAL),
- les assureurs (MACIF, Groupama),
- l'Association des maires du Pas-de-Calais,

- des élus
- la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT),
- la MSA Nord Pas-de-Calais ,
- les Caisses primaires d'assurance maladie (CPAM),
- les organismes consulaires (les Chambres de commerce et d'industrie, la Chambre interdépartementale d'agriculture de Nord-Pas de Calais, la Chambre des métiers et de l'artisanat du Pas-de-Calais),
- un syndicat de transport (FNTR),
- des associations (la prévention routière, la FFMC),
- les chargés de mission 2 roues motorisés,
- des IDSR.

Le suivi

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département sera réalisée. La coordination réalisera un suivi de la mise en œuvre des actions engagées conformément aux orientations d'actions établies. Ces éléments permettront d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO.

Le diagnostic territorial partagé

Présentation générale du département

Situation géographique

Le Département

Le département du Pas-de-Calais est le deuxième département le plus peuplé de la région des Hauts de France avec 1 460 003 habitants (source insee 2021) soit environ un quart de la population régionale (24,35%) et le 9ème département au niveau national.

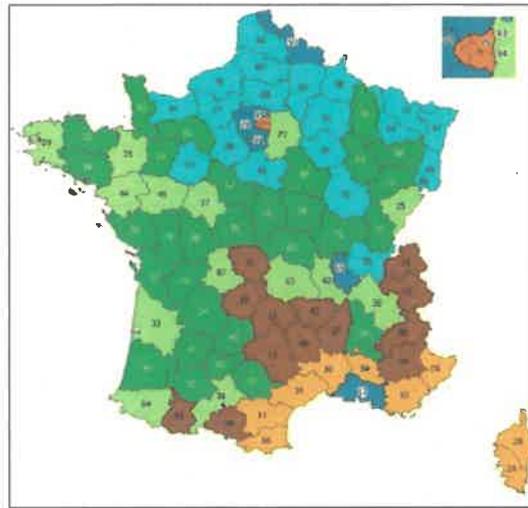
Le Pas-de-Calais s'étend sur 6 671 km². On y compte 219 habitants au km².

Le département compte 890 communes, la plus peuplée est Calais avec 72 509 habitants.



Le Cerema a construit une typologie des départements français pour permettre de comparer entre eux des départements présentant des caractéristiques communes afin d'identifier les points de force ou d'amélioration via les indicateurs de performance.

Le département du Pas-de-Calais est classé en famille 5 : départements multipolarisés. Cette famille est constituée par 20 départements et se caractérise par un pourcentage de territoire « multipolaire » plus élevé que la moyenne ainsi que, dans une moindre mesure, la part du linéaire d'autoroutes et la part de territoires en périurbain également plus élevées que la moyenne. Au contraire, la part de résidences secondaires et le pourcentage de superficie classé montagne sont inférieurs à la moyenne.



- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

21 variables pour concevoir la typologie

- Population du département
- Pourcentage de la population de 18-24 ans
- Taux de chômage
- Vente de carburant par personne
- Nombre de véhicules par personne
- Nombre de 2RM par personne
- Part du parc de transports collectifs
- Part de RD parmi le linéaire routier
- Part d'autoroute parmi le linéaire routier
- Part de la population habitant une unité urbaine
- Part du nombre de communes de plus de 100 000 hab
- Part de la surface du département classée comme étant une commune périurbaine
- Part de la surface du département classée comme étant une commune multipolaire
- Densité de population
- Superficie de montagne
- Altitude moyenne des résidences
- Précipitations
- Ensoleillement
- Température minimale
- Nuits d'hôtel par personne
- Pourcentage de résidences secondaires

Méthodologie

La classification des départements en familles suit le principe suivant :

- les départements d'une même famille ont des caractéristiques proches ;
- les départements de familles différentes ont des caractéristiques éloignées.

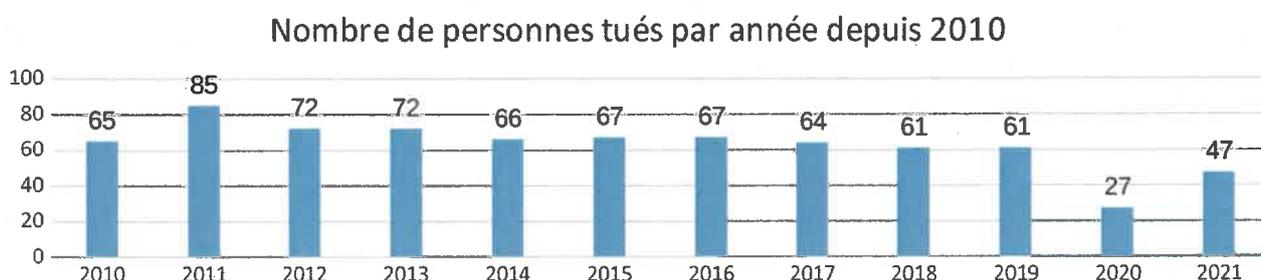
La proximité est établie statistiquement suivant l'ensemble des variables.

La méthode utilisée consiste à trouver les variables les plus discriminantes pour différencier les départements. 21 variables ont été retenues après un premier travail sur les corrélations entre

72 variables initiales. Ces variables représentent la démographie, l'économie, la météorologie, la mobilité, la répartition urbain / rural, le relief ou encore le tourisme.

Mortalité routière, les victimes

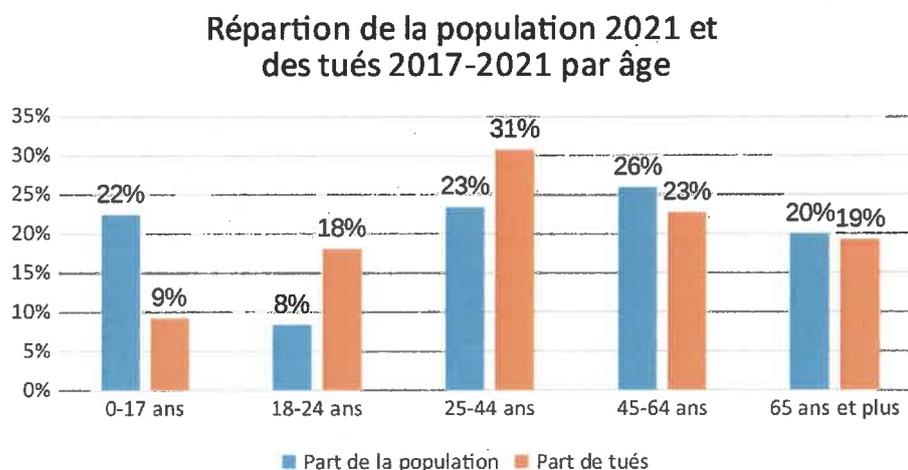
Les données citées dans le présent DGO sont issues de l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) de la DDTM.



De 2017 à 2021, on dénombre 260 morts dans le département, chiffre en baisse par rapport à la précédente période 2012-2016 (- 84 morts soit - 24,40%).

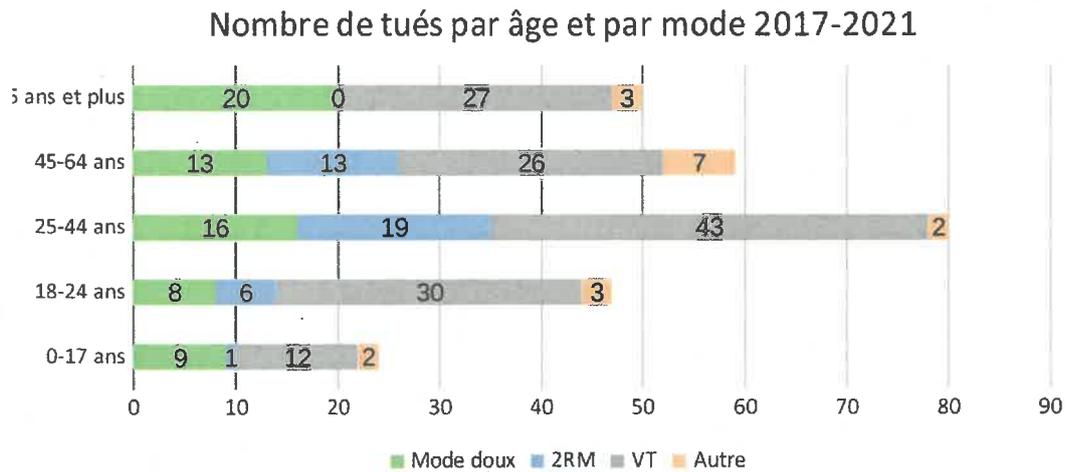
En termes de mortalité routière rapportée à la population du département, 36 personnes ont été tuées par millions d'habitants sur la période 2017-2021. La moyenne nationale est de 47 tués/millions d'habitants.

● Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (de 2017 à 2021)



47 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués entre 2017 et 2021 dans des accidents de la route soit 18 % de l'ensemble des personnes tuées, alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population.

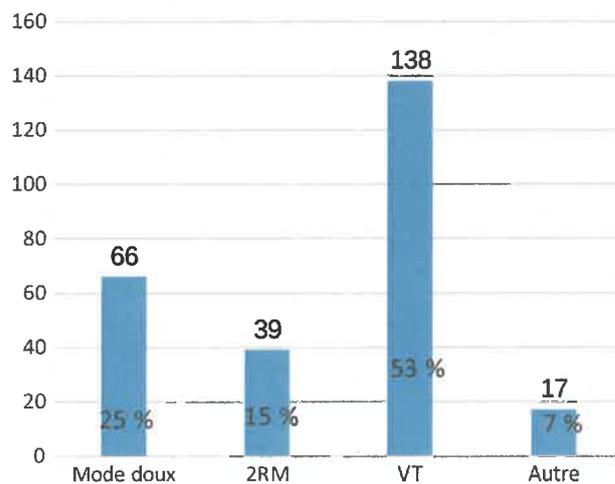
• **Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (de 2017 à 2021)**



La part des tués en 2 roues motorisés (2 et 3 roues motorisés - cyclo et moto) est plus importante chez les 25-44 ans (19 tués sur 39).

Pour les modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes), la part des tués est plus importante chez les 65 ans et plus (20 tués sur 66).

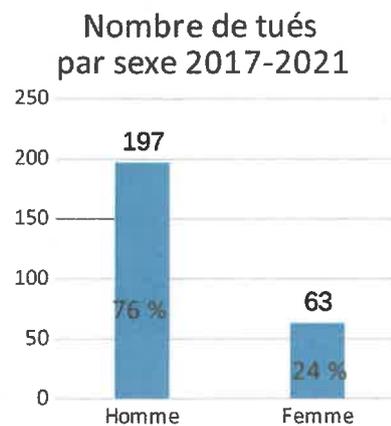
Nombre de tués par mode 2017-2021



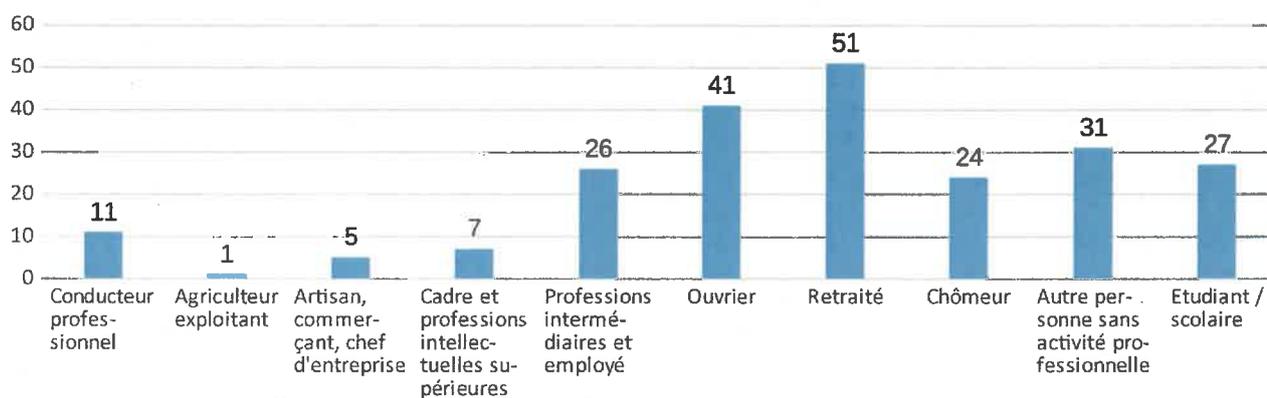
5 % des personnes tuées le sont en 2 RM

Les usagers de modes doux représentent 25 % des tués

Les femmes représentent 24 % des tués

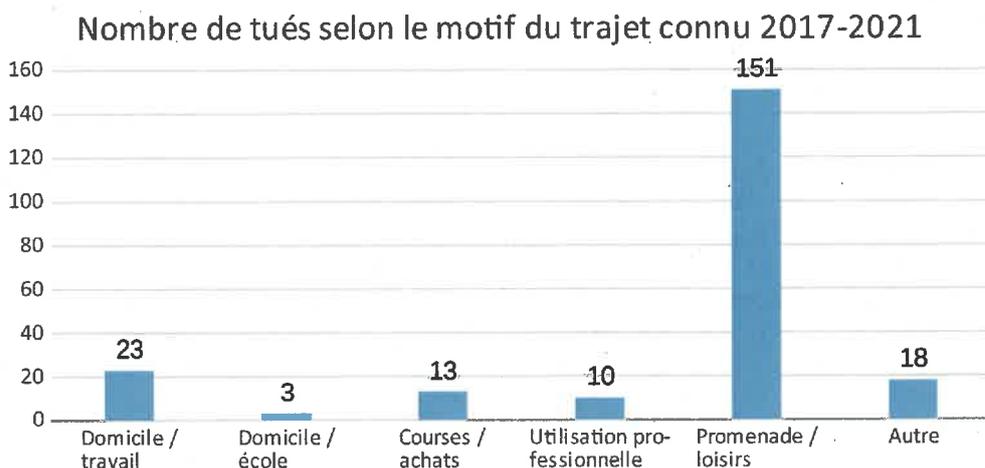


Nombre de tués selon la catégorie socio-professionnelle connue 2017-2021



La catégorie socio-professionnelle (CSP) des personnes impliquées dans les accidents de la route est inconnue pour 14 % des tués.

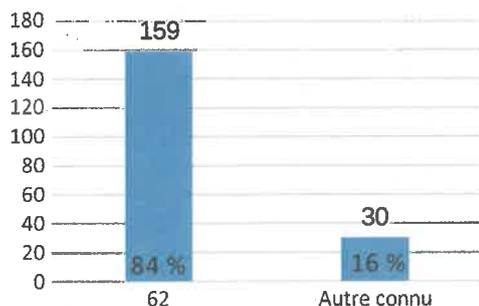
Les conducteurs professionnels et les artisans – commerçants, catégorie de grand rouleur, ne représentent que 7 % des tués.



Les trajets « promenade/loisirs » regroupent 69 % des tués contre 5 % pour une utilisation professionnelle.

11 % des personnes décédées dans un accident de la route l'ont été lors d'un trajet domicile /travail.

Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



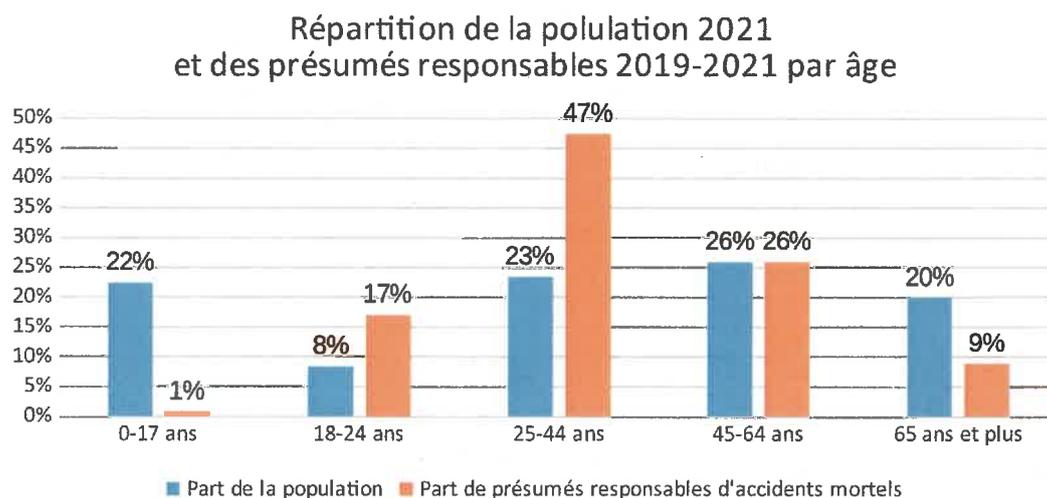
Concernant les tués dans le département dont le lieu de résidence est connu, 84 % habitent le Pas-de-Calais.

Mortalité routière, les présumés responsables

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête réalisée par les forces de l'ordre et mentionnée dans les fiches BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels).

Pour cette catégorie « présumés responsables », seules les années 2019, 2020, 2021 ont été retenues (nouveau format BAAC).

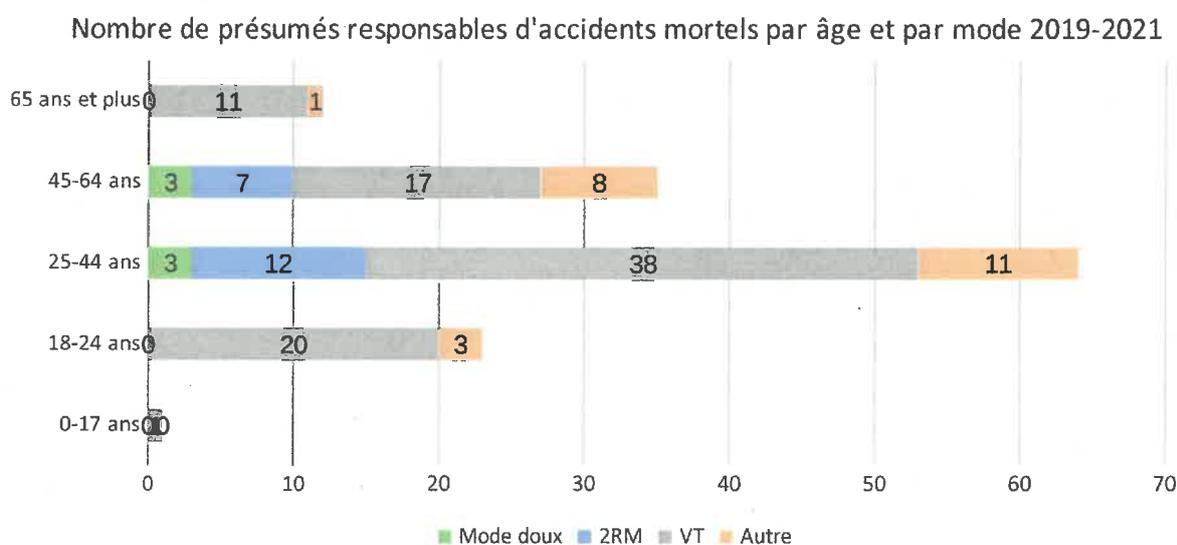
- Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (de 2019 à 2021)



64 % des présumés responsables d'accidents mortels ont entre 18 et 44 ans alors qu'ils ne représentent que 31 % de la population.

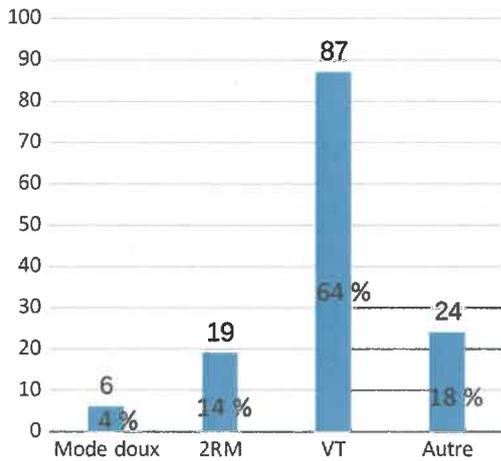
Les 65 ans et plus sont nettement moins souvent présumés responsables (9%) alors qu'ils représentent 20 % de la population.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (de 2019 à 2021)



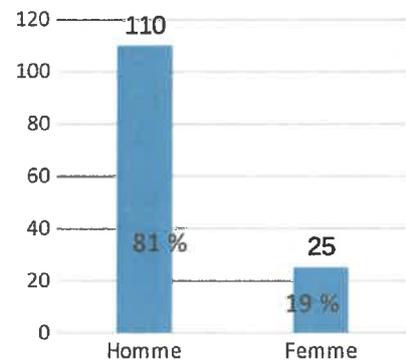
Les automobilistes de 25-44 ans sont plus souvent responsables que les autres catégories d'âge.

Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



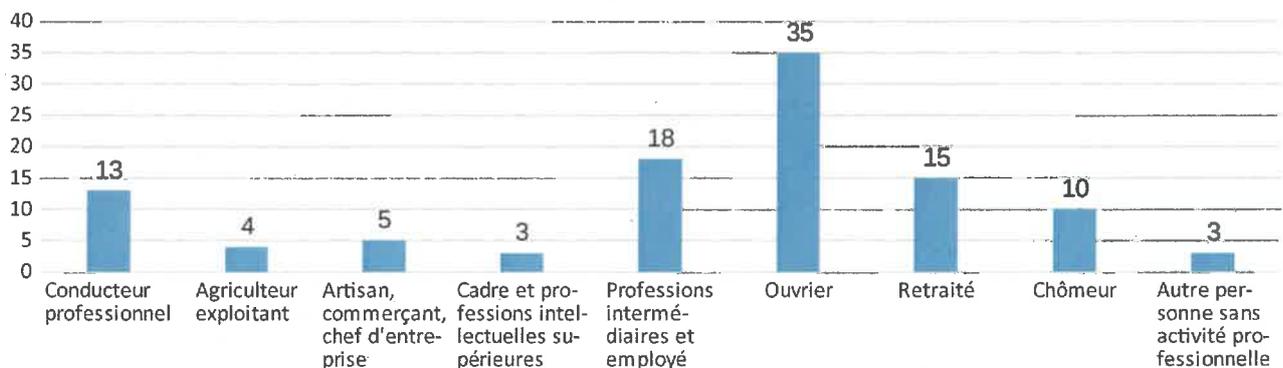
64 % des automobilistes sont présumés responsables

Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



81 % des présumés responsables sont des hommes

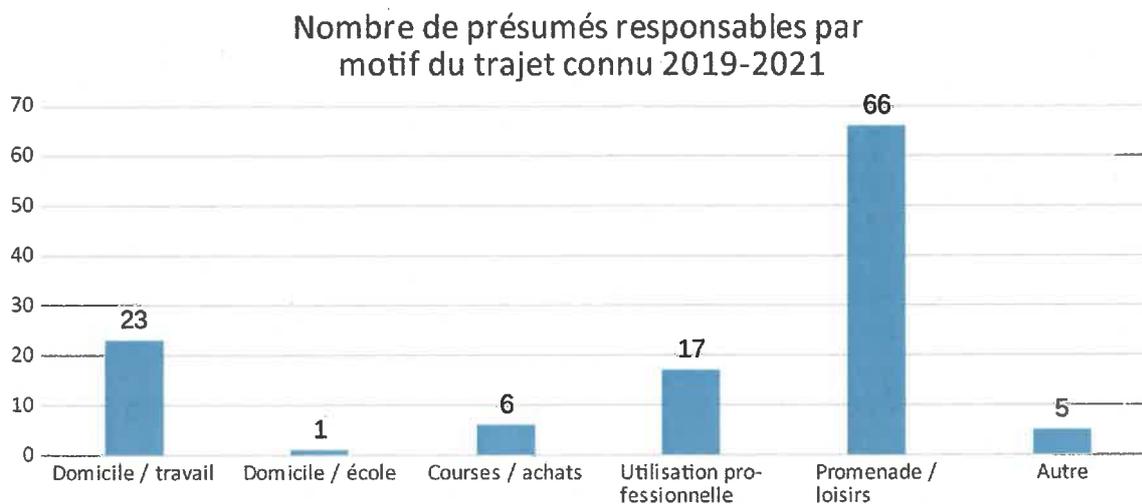
Nombre de présumés responsables par catégorie socio professionnelle connue 2019-2021



La catégorie socio-professionnelle (CSP) des personnes impliquées dans les accidents de la route est inconnue pour 15 % des présumés responsables.

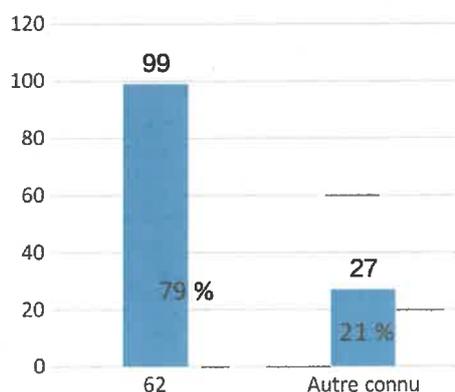
39 % des présumés responsables sont des employés ou des ouvriers.

Les conducteurs professionnels et les artisans commerçants, considérés comme de grands rouleurs, ne représentent que 14 % des présumés responsables.



Les conducteurs en trajet professionnel sont moins présumés responsables que les autres conducteurs (33 % contre 66%).

Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



79 % des présumés responsables résident dans le département.

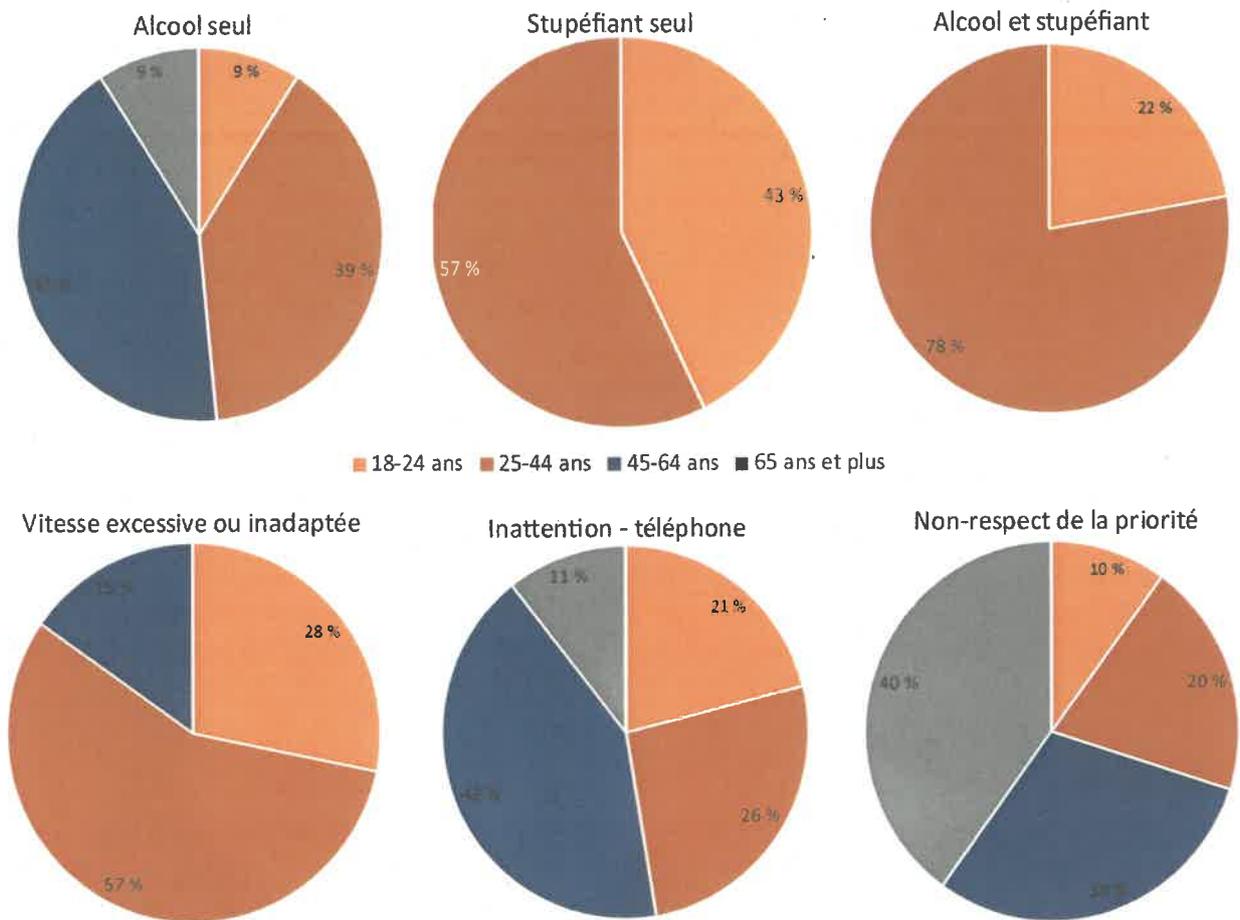
Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (de 2019 à 2021) distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	40	7	47
Alcool seul	28	6	34
Stupéfiant seul	6	1	7
Alcool et stupéfiant	8	1	9
Inattention - téléphone	14	5	19
Non respect de la priorité	7	3	10
Malaise	4	0	4
Somnolence - fatigue	2	1	3
Médicaments	1	0	1
Contresens	6	1	7
Dépassement dangereux	6	0	6
Changement de file	1	0	1
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Eblouissement	2	1	3
Autre cause	6	1	7
Cause indéterminée	25	6	31
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	110	25	135

Chez les présumés responsables, la vitesse est le principal facteur identifié (35%), suivi de l'alcool seul (25%) et de l'inattention – téléphone (14%).

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (de 2019 à 2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



Dans les accidents mortels où le présumé responsable est âgé entre de 25-44 ans, les causes « vitesse », « alcool » et « stupéfiants » sont les principales causes.

Pour les 45-64 ans, il s'agit de « l'alcool » et de « l'inattention-téléphone ».

Concernant les 18-24 ans, on retrouve « l'alcool » et les « stupéfiants ».

Le « non-respect des priorités » concernent majoritairement les 65 ans et plus.

Risque routier professionnel

- **Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (de 2017 à 2021)**

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	56
... un usager en trajet professionnel	60
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	109

- **Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (de 2017 à 2021)**

Nombre de personnes tuées selon le motif de déplacement

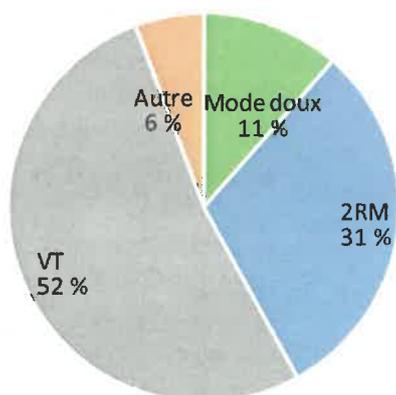
Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	23
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	10
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	218
Nombre de personnes tuées total	260

42% des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel (109 tués).

13% des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel (33 tués)

- **Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail selon leur mode de déplacement (de 2017 à 2021)**

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021

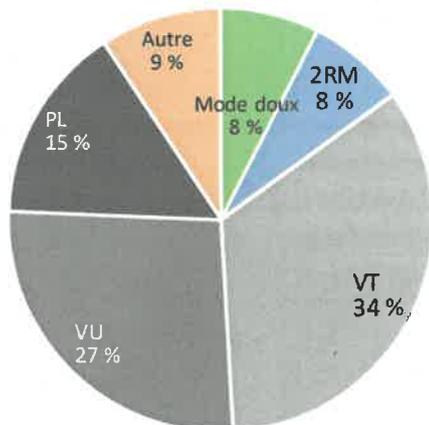


Les 2RM représentent une part importante de la mortalité dans les trajets domicile-travail : 31 % des victimes alors qu'ils ne représentent que 2 % du trafic.

Les usagers de motos lourdes (+ de 125 cm³) sont les plus nombreux parmi ces victimes.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement.(de 2017 à 2021)

Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



Plus de la moitié des personnes victimes lors d'un trajet professionnel l'a été en véhicule utilitaire (34 % soit 46 victimes) ou en véhicule de tourisme (27 % soit 59 victimes).

N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

Réseau routier

Le réseau routier du Pas de Calais est constitué :

- de 337 km d'autoroutes, le plus important de France
- de 105 km de voirie nationale
- de 6200 km de voirie départementale
- de 9 385 km de voirie communale.
- **Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (de 2017 à 2021)**

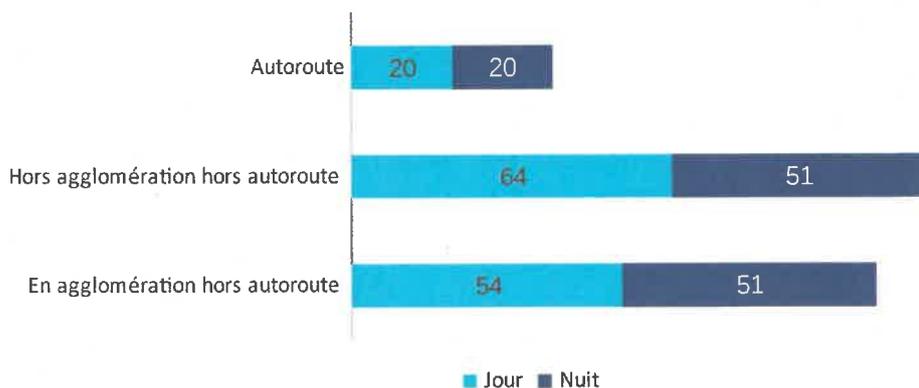
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



Pour la période 2017-2021, le nombre de tués hors agglomération est légèrement supérieur aux tués en agglomération (115 tués contre 105).

- **Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (de 2017 à 2021)**

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021

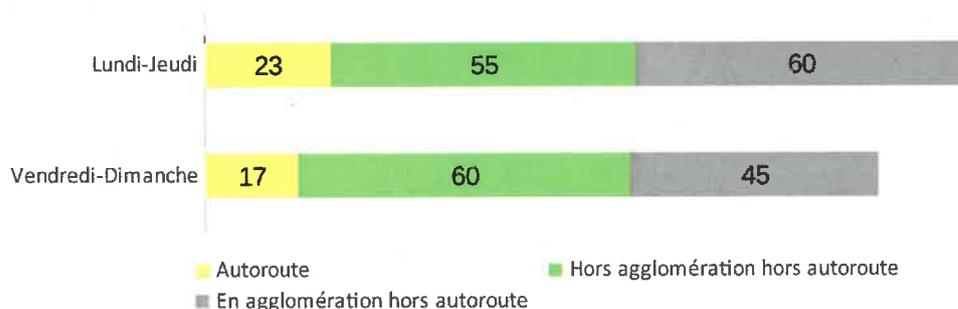


Plus de la moitié des tués hors agglomération et hors autoroute le sont de jour (56% contre 44 % de nuit)

En agglomération, le nombre de tués est presque identique de jour comme de nuit.

- **Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (de 2017 à 2021)**

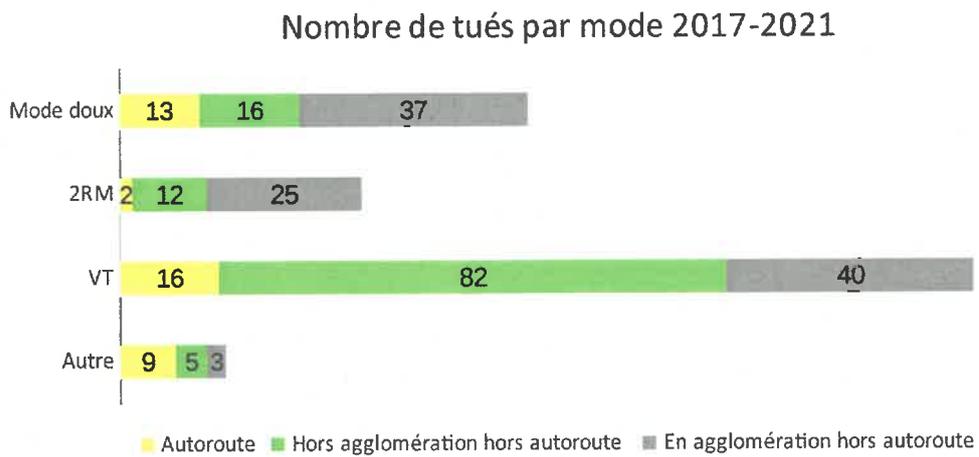
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



La majorité des personnes décédées le sont du lundi au jeudi (138 tués tout milieu confondu contre 122 du vendredi au dimanche).

Le nombre de tués est supérieur en agglomération du lundi au jeudi et hors agglomération du vendredi au dimanche.

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



59 % des automobilistes tués (82 tués) le sont hors agglomérations.

Concernant les 2RM, ils sont majoritairement tués en agglomération (64 % contre 31 % hors agglomération).

86 % des tués « mode doux » sont des piétons (57 piétons).

Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

Les victimes désignent les tués plus les blessés

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclu.

Typologie des accidents

- Configuration des accidents hors agglomération par mode de déplacement (de 2017 à 2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	17	65	259	17	6	1	5	375
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	0	0	4	1	0	0	0	6
Vélo	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
Cyclo	0	1	4	1	3	0	0	0	1	10
Moto	0	1	1	6	13	0	0	0	0	21
VL	36	23	23	77	455	21	3	0	10	648
VU	2	5	3	2	29	5	0	0	2	48
PL	1	2	0	2	29	3	2	7	0	46
TC	1	1	0	0	7	0	0	0	0	9
Autre	3	2	1	5	13	5	0	0	3	32
MULTICOLLISION	5	5	1	10	88	0	0	0	1	110
TOTAL	48	47	50	169	900	52	11	8	22	1307
<i>Part de victimes</i>	4%	4%	4%	13%	69%	4%	1%	1%	2%	100,00%

La première ligne désigne les accidents avec un seul véhicule sans piéton.

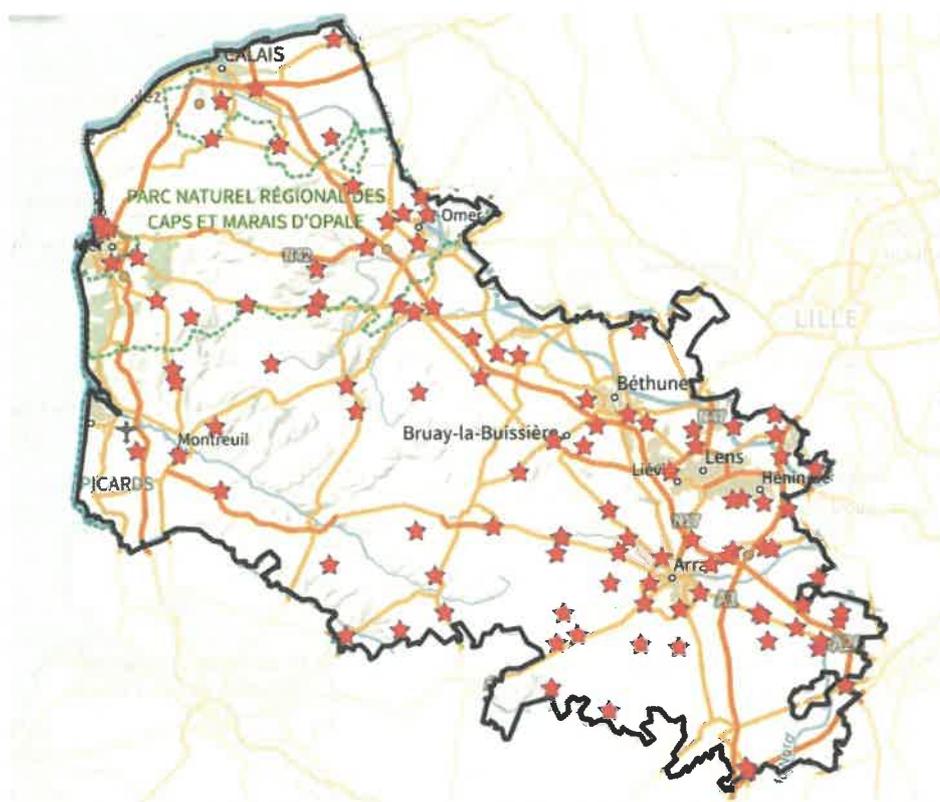
Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton).

La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus.

82 usagers de 2RM se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton dans l'accident.

36 piétons et 23 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un VL.

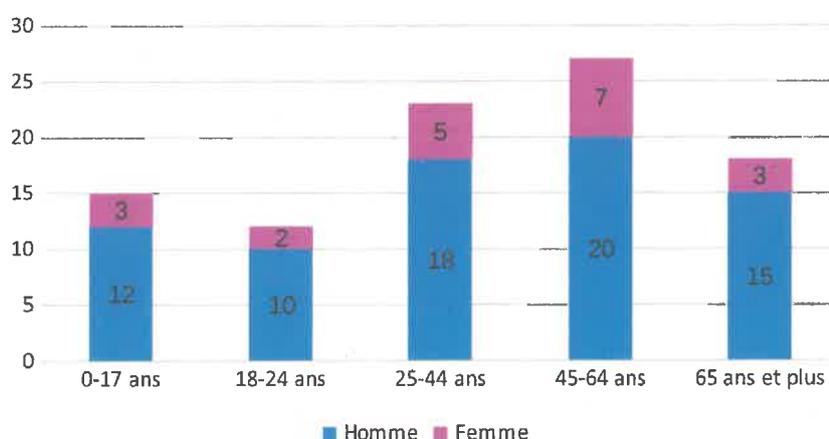
- Carte des accidents mortels : une carte avec un point par accident mortel situé hors agglomération (de 2017 à 2021)



Modes doux

- Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (de 2017 à 2021)

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



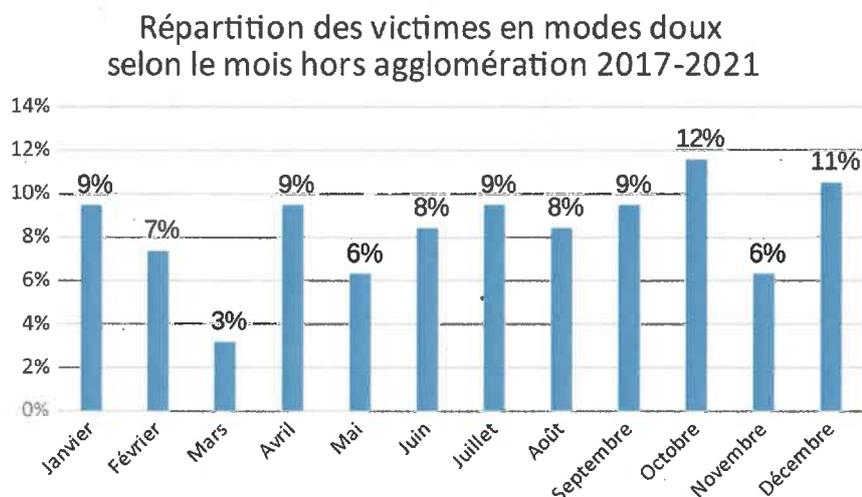
75 hommes et 20 femmes ont été victimes d'un accident en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes).

Ce sont les 45-64 ans qui sont le plus touchés. Ils regroupent 28 % des victimes, contre 24 % pour les 25-44 ans et 19 % pour les 65 ans et plus.

- **Evolution en % des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 hors agglomération**

En 2021, on comptait 17 victimes en modes doux, contre 29 en 2019, année de référence, soit une baisse de 41 %.

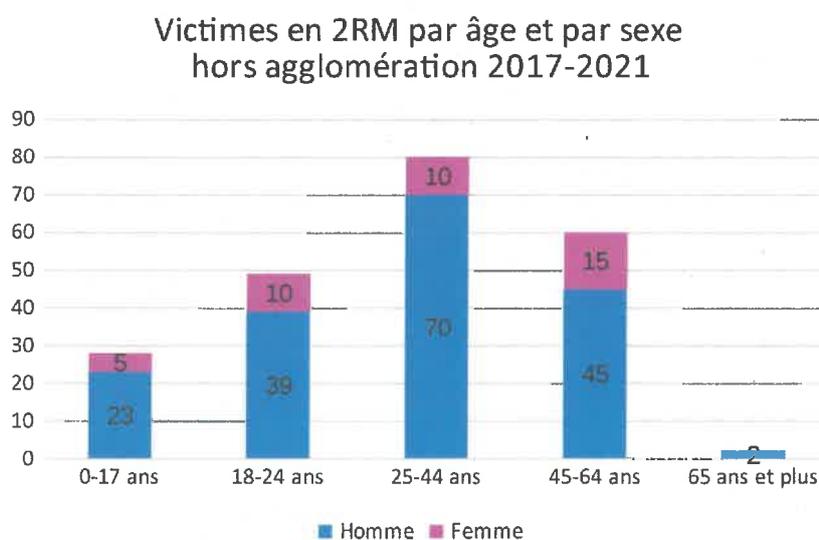
- **Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)**



On constate une augmentation du nombre de victimes en modes doux au mois d'octobre (12%). Cette augmentation coïncide avec la baisse de la luminosité due au passage à l'heure d'hiver.

2RM

- **Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (de 2017 à 2021)**



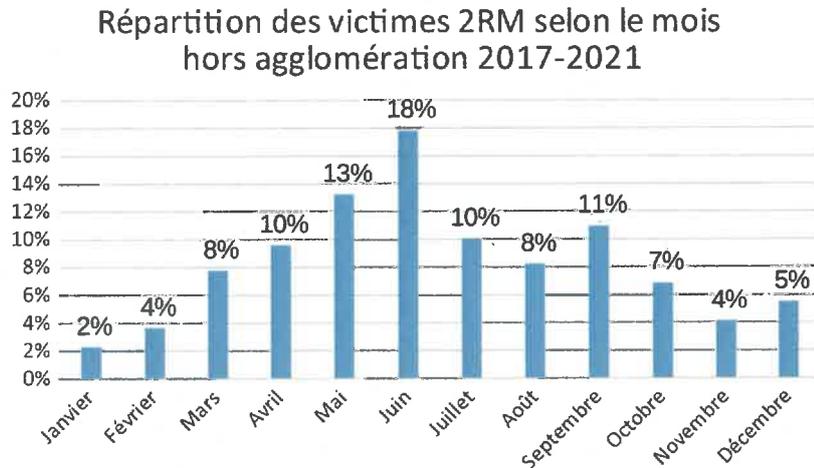
179 hommes et 40 femmes ont été victimes d'un accident en 2 RM.

Ce sont les 25-44 ans ans qui sont le plus touchés. Ils regroupent 37 % des victimes, contre 27 % pour les 45-64 ans et 22 % pour les 18-24 ans.

- **Evolution en % des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 hors agglomération**

En 2021, on comptait 40 victimes en 2 RM, contre 50 en 2019, année de référence, soit une baisse de 20 %.

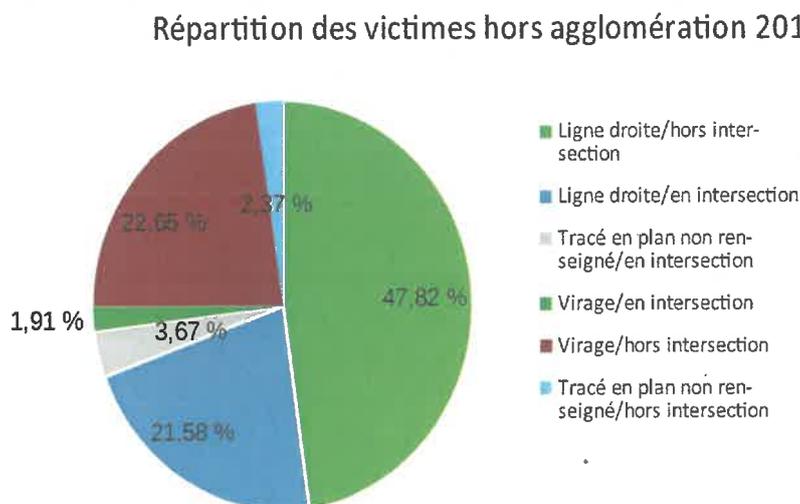
- **Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (de 2017 à 2021)**



On constate une forte progression des victimes 2RM entre mars et juin, mars étant la reprise de la pratique du 2RM. Ce chiffre baisse pendant les vacances d'été et reprend à la rentrée de septembre.

En raison des conditions climatiques qui se détériorent à l'automne et de la baisse de la luminosité, les usagers de 2RM arrêtent la pratique à compter du mois d'octobre ce qui peut expliquer la baisse pour le dernier trimestre. **Facteurs spécifiques**

- **Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (de 2017 à 2021)**

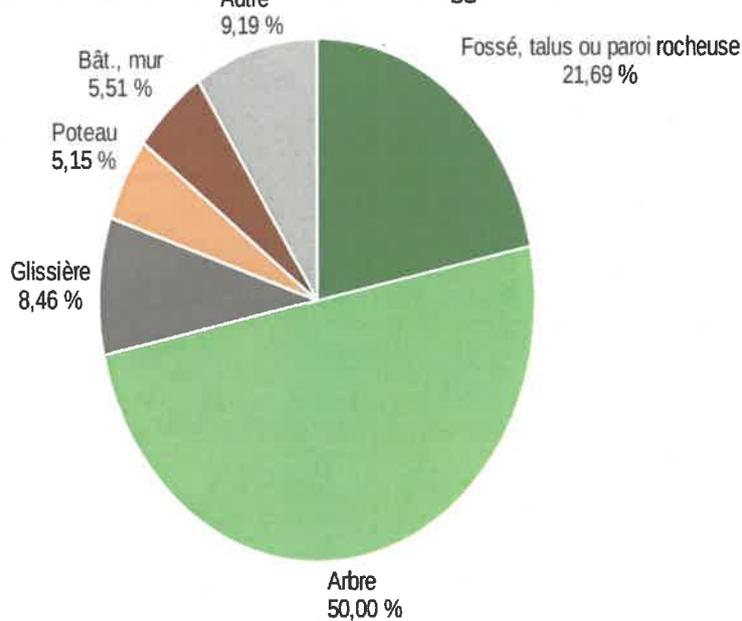


Les victimes hors intersection représentent 72,84 % des victimes contre 27,16 % pour les victimes en intersection.

69,4 % sont des victimes en ligne droite contre 24,56 % en virage.

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (de 2017 à 2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021

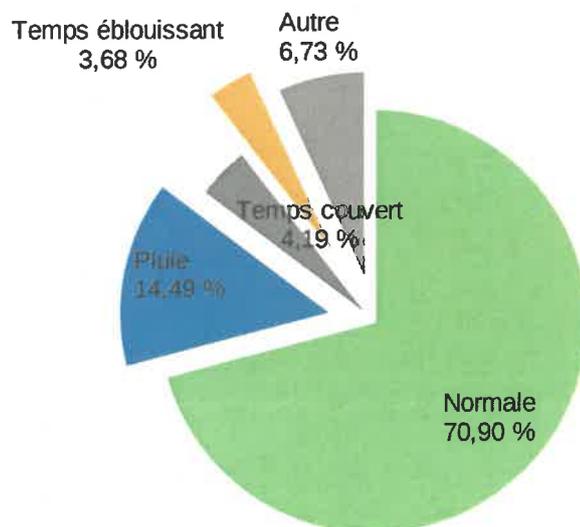


Dans un accident où la victime a heurté un obstacle, dans 50 % des cas le choc est contre un arbre, 21,69 % des cas il s'agit d'un fossé, talus ou paroi rocheuse.

Dans 8,46 % des cas, le véhicule a heurté une glissière de sécurité.

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (de 2017 à 2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



Les conditions météorologiques influent sur l'accidentalité.

Par temps de pluie, la visibilité entre les usagers et sur les éléments de la route est réduite. De même, sur chaussée mouillée, les distances de freinage sont plus élevées.

La pluie est relevée lors de 14,49 % des accidents.

70,90 % des accidents se déroulent dans des conditions atmosphériques normales.

Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclu.

Typologie des accidents

- Configuration des accidents en agglomération par mode de déplacement (de 2017 à 2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	9	58	63	193	11	1	0	29	364
COLLISION AVEC										
Piéton	0	2	9	5	3	1	0	0	0	20
Vélo	5	3	1	4	1	0	0	0	0	14
Cyclo	10	2	7	3	8	1	0	0	0	31
Moto	6	3	3	3	16	1	0	0	4	36
VL	385	120	206	186	335	6	2	13	31	1284
VU	41	11	15	12	16	11	0	0	3	109
PL	14	4	6	2	14	0	6	0	0	46
TC	9	2	0	0	2	0	0	0	0	13
Autre	20	6	4	11	13	1	1	0	0	56
MULTICOLLISION	22	15	13	14	43	3	0	0	1	111
TOTAL	512	177	322	303	644	35	10	13	68	2084
<i>Part de victimes</i>	25%	8%	15%	15%	31%	2%	0%	1%	3%	100,00%

La première ligne désigne les accidents avec un seul véhicule sans piéton.

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton).

La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus.

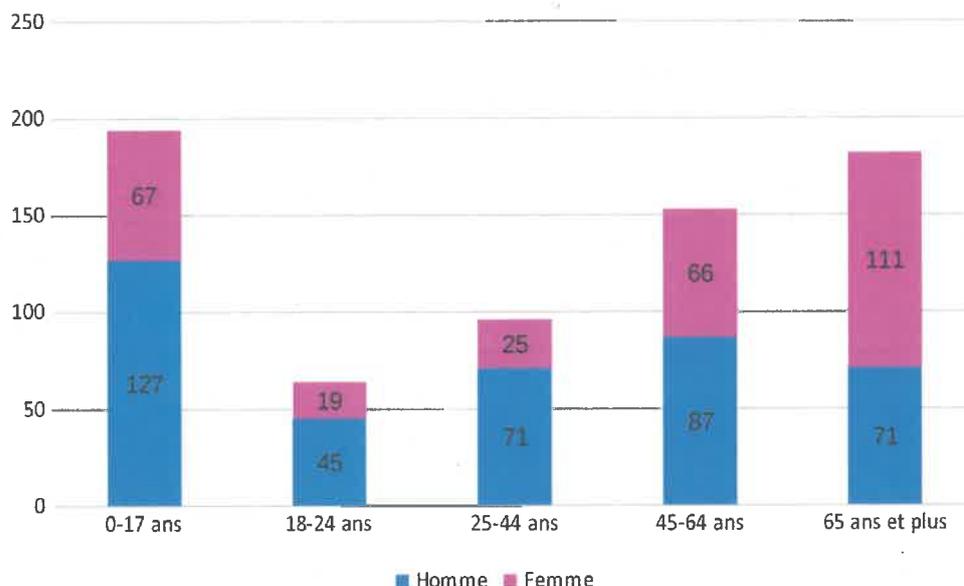
121 usagers de 2RM se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton dans l'accident.

385 piétons et 120 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un VL en agglomération.

Modes doux

- **Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)**

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



401 hommes et 288 femmes ont été victimes d'un accident en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes).

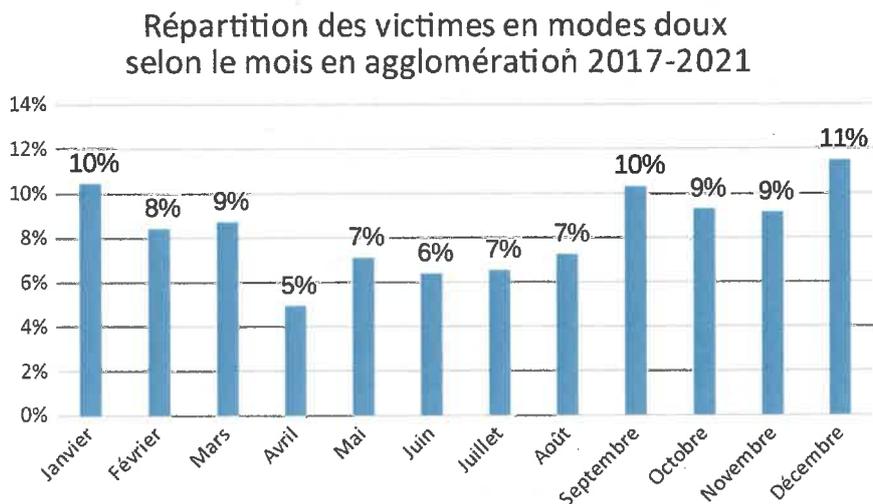
Ce sont les 0-17 ans qui sont le plus touchés. Ils regroupent 28 % des victimes, contre 26 % pour les 65 ans et plus.

Chez les 65 ans et plus, les femmes sont sur représentées. Elles représentent 16 % des victimes contre 10 % pour les hommes.

- **Evolution en % des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 en agglomération**

En 2021, on comptait 121 victimes en modes doux, contre 157 en 2019, année de référence, soit une baisse de 23 %.

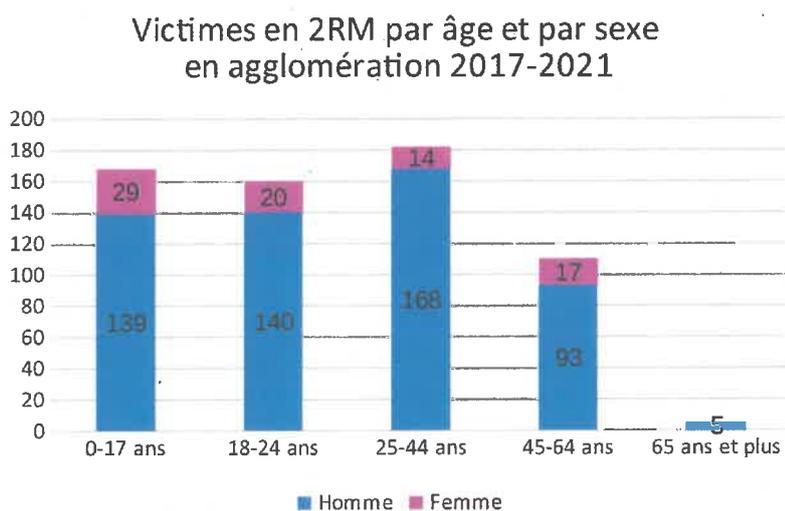
- Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



On constate une augmentation du nombre de victimes en modes doux pendant les mois la luminosité baisse.

2RM

- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)



545 hommes (87%) et 80 femmes (13%) ont été victimes en 2 RM en agglomération.

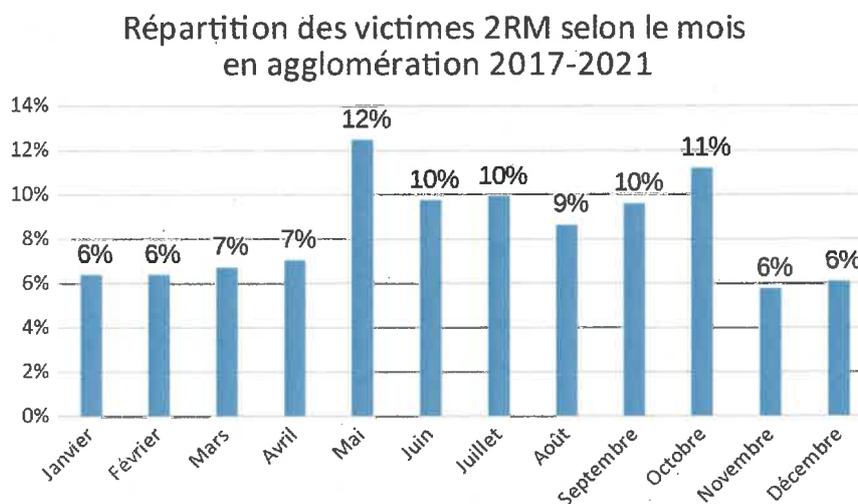
Plus de la moitié des victimes (55 %) victimes ont entre 18 et 44 ans.

- **Evolution en % des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 en agglomération**

En 2021, on comptait 112 victimes en 2 RM en agglomération, contre 131 en 2019, année de référence, soit une baisse de 15 %.

Si on compare les victimes en et hors agglomération, on constate qu'il y a presque 3 fois moins de victimes hors agglomération en 2021.

- **Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année en agglomération (de 2017 à 2021)**

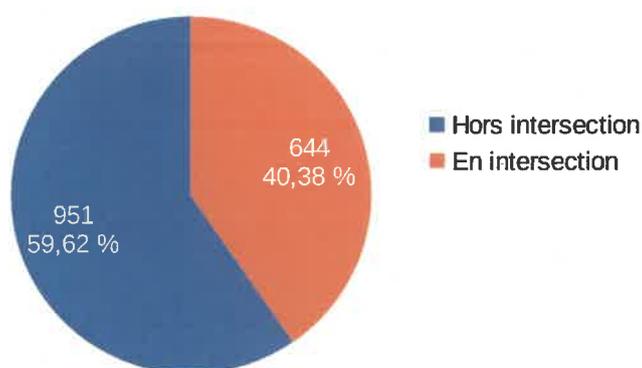


Il y a une forte augmentation des victimes en 2 RM entre le mois de mai et le mois d'octobre.

Facteurs spécifiques

- **Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)**

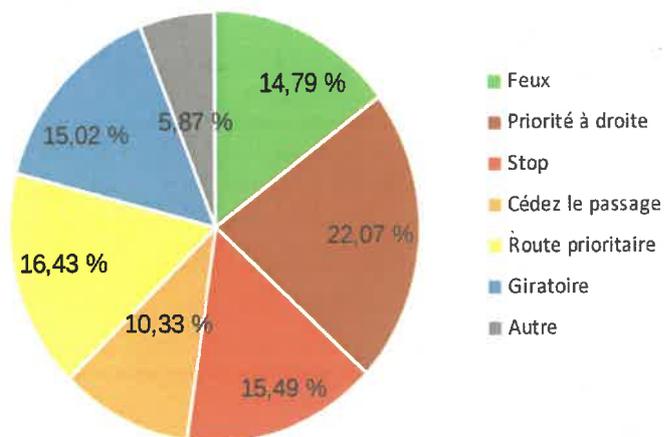
Répartition des accidents en agglomération 2017-2021



40,38 % des accidents, en agglomération, se produisent en intersection.

- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

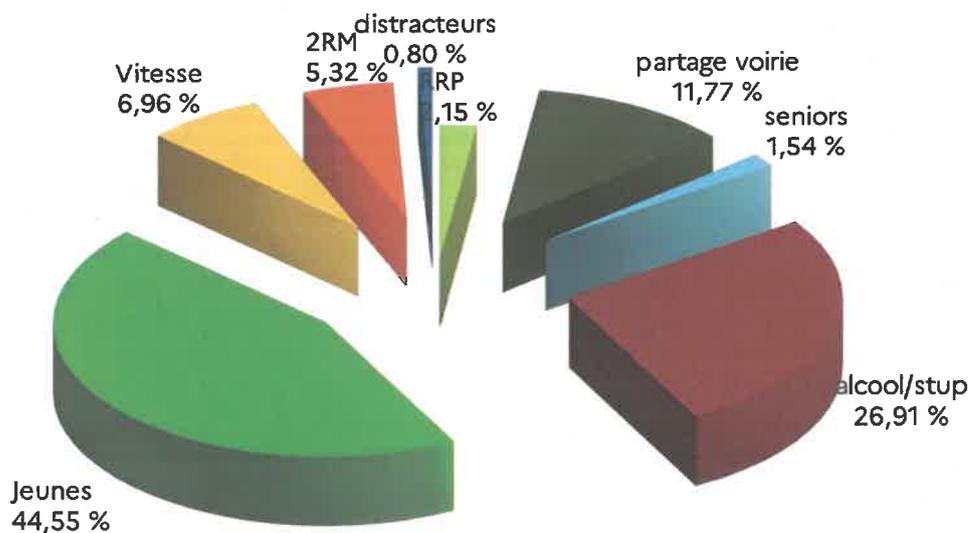
Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Au regard de l'accidentologie 2013-2017, les enjeux suivants avaient été retenus :

- ◆ la vitesse
- ◆ les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- ◆ la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- ◆ les 2 roues motorisés
- ◆ les seniors (65-74 ans, 75 ans et +)
- ◆ les distracteurs
- ◆ le risque routier professionnel
- ◆ le partage de la voirie (urbain/interurbain)

La majorité des actions sont réalisées grâce à l'implication des intervenants départementaux de sécurité routière.

Enjeu du DGO	Nombre d'actions réalisées de 2018 à 2022
la vitesse	217
les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	1389
la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	839
les 2 roues motorisés	166
les seniors (65-74 ans, 75 ans et +)	48
les distracteurs	25
le risque routier professionnel	67
le partage de la voirie (urbain/interurbain)	367
TOTAL	3118



Les actions de sécurité routière à destination des jeunes représentent la partie la plus importante des actions de prévention menées dans le département (44,55%).

Tous les enjeux ont pu être traités par des actions dans le cadre des PDSAR annuels, selon des proportions variables.

Le bilan montre que certaines orientations d'actions s'avéraient peu opérationnelles et ne pouvaient se décliner en actions pratiques.

L'analyse du DGO 2018-2022 a également permis de mettre en exergue :

- la nécessité de limiter le nombre d'orientations d'actions par enjeu
- les difficultés à sensibiliser les seniors
- les difficultés d'accès au monde de l'entreprise

L'évaluation des actions de sécurité routière est pour l'instant uniquement quantitative, c'est-à-dire nombre de personnes présentes ou nombre d'actions réalisées par enjeu. Pour disposer d'une évaluation qualitative, la coordination manque d'outils.

Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Enjeu du DGO	Crédits PDASR consacrés au financement d'actions
la vitesse	94 568 €
les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	136 875 €
la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	110 002 €
les 2 roues motorisés	69 678 €
les seniors (65-74 ans, 75 ans et +)	78 114 €
les distracteurs	46 529 €
le risque routier professionnel	27 532 €
le partage de la voirie (urbain/interurbain)	66 076 €
TOTAL	629 374 €

Sur les 5 ans, 629 374 € ont été engagés pour la lutte contre l'insécurité routière.

Près de 40 % des actions financées concernent l'enjeu jeunes (21,7%) et l'enjeu la conduite après usage de substances psychoactives (17,5%).

Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Pour la période 2023-2028, les enjeux retenus sont :

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

Les orientations d'actions, outre les publics visés seront également définies au regard des modalités d'action :

- communication
- sensibilisation
- prévention
- contrôle et sanction.

Les deux roues motorisés

Dans le Pas de Calais, pour la période 2017-2021, le nombre d'accidents corporels impliquant un 2 RM représente 30 % du nombre global des accidents corporels (786 accidents corporels sur 2606).

Sur la même période, 39 conducteurs de 2 RM ont perdu la vie, soit 15 % du nombre de tués :

- 14 pour les 125 cm³ et moins
- 25 pour les plus de 125 cm³

Les orientations d'actions 2023-2027 pour l'enjeu « 2 roues motorisés »

- Réaliser des actions à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...), en mobilisant notamment les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations – *sensibilisation / prévention*
- Faire prendre conscience aux jeunes de la réalité de la pratique d'un 2 RM – *sensibilisation / prévention*
- Sensibiliser les automobilistes à la présence des 2 RM – *communication*
- Sensibiliser les motards et scootéristes sur l'inefficacité du bruit excessif des pots d'échappement pour leur sécurité et sur la gêne occasionnée pour leur environnement – *communication*
- Poursuivre les opérations de contrôles coordonnés sur les 2 RM – *contrôle sanction*

Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment)

Alcool : le nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé représente 19 % des accidents corporels (503 accidents)

Stupéfiants : le nombre d'accidents corporels avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant représente 6 % des accidents corporels (168 accidents).

Vitesse : la vitesse est la première cause de l'accidentalité dans le département. Elle représente 34 % des accidents mortels

Les orientations d'actions 2023-2027 pour l'enjeu « conduites à risques »

- Apprendre aux usagers, quel que soit leur âge, à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre – *sensibilisation /prévention*
- Développer les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires – *sensibilisation /prévention*
- Sensibiliser tous les conducteurs, quel que soit leur âge, aux dangers de l'utilisation des distracteurs durant leurs déplacements – *sensibilisation /prévention*
- Organiser une campagne de prévention concernant les risques liés à la prise de médicaments – *communication*
- Poursuivre les contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs, les soirs de fêtes et lors des grands événements (alcool/stup/vitesse/distracteurs) - *contrôle sanction*
- Organiser des opérations « alternatives aux poursuites » en lien avec les parquets – *sensibilisation/prévention/contrôle sanction/communication*

Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche

25 % des tués le sont en tant qu'utilisateurs de modes doux : 22 % des piétons et 3 % des cyclistes.

Les orientations d'actions 2023-2027 pour l'enjeu « nouveaux modes de mobilité dite « douce »

- Inciter les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, EDPM, cyclomobiles) à se rendre visible (éclairage, gilet, brassard) et rappeler la réglementation concernant le port des équipements de protection individuels obligatoires ou facultatifs - *sensibilisation /prévention*
- Utiliser les réseaux de l'éducation nationale, de la direction diocésaine, des lycées agricoles et des CFA pour informer les jeunes et les parents d'élèves sur la réglementation concernant le port des équipements de protection individuels obligatoires ou facultatifs, le respect des règles,...- *sensibilisation prévention/communication*

- Sensibiliser les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, EDPM, cyclomobiles) sur leur propre comportement (angles morts, sens unique) - *sensibilisation prévention/communication*
- Diffuser aux revendeurs d'EDPM et de cyclomobiles les informations concernant la réglementation - *communication*
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention pour les usagers vulnérables et les automobilistes (distance de sécurité avec les cyclistes, angles morts...) - *communication*

Le risque routier professionnel

On dénombre 109 personnes tuées dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel, cela représente 42 % des tués entre 2017 et 2021.

Les orientations d'actions 2023-2027 pour l'enjeu « risque routier professionnel »

- Informer sur les risques inhérents à la conduite (fatigue, substances psychoactives, distracteurs) par des remises à niveaux théoriques et pratiques - *sensibilisation /prévention*
- Renforcer la vigilance en promouvant l'application « mode conduite » - *communication*
- Développer les actions d'information et de sensibilisation dans les centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels et agricoles - *sensibilisation /prévention*
- Sensibiliser et informer les entreprises et les artisans, en partenariat avec les chambres consulaires, sur la prévention du risque routier en entreprise (proposer un accompagnement aux entreprises et plus particulièrement aux petites et moyennes entreprises) - *sensibilisation /prévention*
- Promouvoir les actions de sensibilisation des salariés aux risques routiers professionnels y compris aux risques liés à l'usage des 2 roues motorisés - *sensibilisation /prévention*

Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

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

Cela se traduira notamment par un appel à projets diffusé par la coordination sécurité routière en début d'année dans lequel les enjeux du département seront rappelés.

Les projets reçus feront l'objet d'une étude pour s'assurer qu'ils répondent aux engagements du DGO.

Suivi de l'accidentalité départementale

Pour chaque enjeu, des indicateurs bruts (nombre de tués et de blessés, par type d'utilisateur en/hors agglomération) permettant un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental seront mis en place. Ces indicateurs seront suivis annuellement afin d'observer les tendances et de renforcer les actions spécifiques à l'enjeu en cas d'évolution négative.

Modalités de suivi du DGO

Réunion du comité de pilotage (COFIL)

L'élaboration du DGO a permis un travail partenarial grâce à la mise en place d'un comité de pilotage (COFIL) et de groupes de travail.

Au moins une fois par an, dans le cadre d'une réunion du COFIL, un suivi de l'application du DGO sera effectué au regard :

- de l'évolution des chiffres de l'accidentalité locale depuis la mise en œuvre du DGO ;
- du bilan des actions pour chaque enjeu ;
- de la redéfinition éventuelle des priorités d'actions.

Indicateurs de suivi

Pour chacun des enjeux traités, un certain nombre d'orientations d'actions (OA) a été défini qui devront être déclinées annuellement en actions PDASR.

Pour évaluer le plan d'actions sur chacun des enjeux, les indicateurs suivants seront retenus :

Enjeu n° 1 : les deux roues motorisés

ORIENTATIONS D' ACTIONS	MODALITÉS D' ACTIONS	INDICATEURS DE SUIVI
Réaliser des actions à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...), en mobilisant notamment les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations	Sensibilisation Prévention	Nombre d'actions réalisées
Faire prendre conscience aux jeunes de la réalité de la pratique d'un 2 RM	Sensibilisation Prévention	Nombre d'actions réalisées
Sensibiliser les automobilistes à la présence des 2 RM	Communication	Nombre d'actions réalisées Nombre de messages diffusés sur les réseaux sociaux
Sensibiliser les motards et scootéristes sur l'inefficacité du bruit pour leur sécurité et sur la gêne occasionnée pour leur environnement	Communication	Nombre d'actions réalisées
Poursuivre les opérations de contrôles coordonnés sur les 2 RM	Contrôle sanction	Nombre d'opérations de contrôles

Enjeu n° 2 : Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment)

ORIENTATIONS D' ACTIONS	MODALITÉS D' ACTIONS	INDICATEURS DE SUIVI
Apprendre aux usagers, quel que soit leur âge, à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre	Sensibilisation Prévention	Nombre d'ateliers organisés sur cette thématique
Développer les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires	Sensibilisation Prévention	Nombre d'actions menées
Sensibiliser tous les conducteurs, quel que soit leur âge, aux dangers de l'utilisation des distracteurs durant leurs déplacements	Sensibilisation Prévention	Nombre d'actions mises en place
Organiser une campagne de prévention concernant les risques liés à la prise de médicaments	Communication	Nombre de messages diffusés sur les réseaux sociaux
Poursuivre les contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs, les soirs de fêtes et lors des grands événements	Contrôle sanction	Nombre de contrôles effectués

Organiser des opérations « alternatives aux poursuites » en lien avec les parquets	Sensibilisation Prévention Communication Contrôle/sanction	Nombre d'actions menées
--	---	-------------------------

Enjeu n° 3 : Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche

ORIENTATIONS D' ACTIONS	MODALITÉS D' ACTIONS	INDICATEURS DE SUIVI
Inciter les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, EDPM, cyclomobiles) à se rendre visible (éclairage, gilet, brassard) et rappeler la réglementation concernant le port des équipements de protection individuels obligatoires ou facultatifs	Sensibilisation Prévention	Nombre d'actions menées
Utiliser les réseaux de l'éducation nationale, de la direction diocésaine, des lycées agricoles et des CFA pour informer les jeunes et les parents d'élèves sur la réglementation concernant le port des équipements de protection individuels obligatoires ou facultatifs, le respect des règles, ...	Sensibilisation Prévention Communication	Nombre d'actions mises en place sur cette thématique
Sensibiliser les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, EDPM, cyclomobiles) sur leur propre comportement (angles morts, sens unique)	Sensibilisation Prévention Communication	Nombre d'actions menées
Diffuser aux revendeurs d'EDPM et de cyclomobiles les informations concernant la réglementation	Communication	Nombre de diffuseurs sensibilisés
Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention pour les usagers vulnérables et les automobilistes (distance de sécurité avec les cyclistes, angles morts...)	Communication	Nombre de messages diffusés sur les réseaux sociaux

Enjeu n° 4 : Le risque routier professionnel

ORIENTATIONS D' ACTIONS	MODALITÉS D' ACTIONS	INDICATEURS DE SUIVI
Informier sur les risques inhérents à la conduite (fatigue, substances psychoactives, distracteurs) par des remises à niveaux théoriques et pratiques	Sensibilisation Prévention	Nombre d'actions menées
Renforcer la vigilance en promouvant l'application « mode conduite »	Communication	Diffusion de l'information

Développer les actions d'information et de sensibilisation dans les centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels et agricoles	Sensibilisation Prévention	Nombre d'actions menées
Sensibiliser et informer les entreprises et les artisans, en partenariat avec les chambres consulaires, sur la prévention du risque routier en entreprise (proposer un accompagnement aux entreprises et plus particulièrement aux petites et moyennes entreprises)	Sensibilisation Prévention	Nombre d'établissements sensibilisés
Promouvoir les actions de sensibilisation des salariés aux risques routiers professionnels y compris aux risques liés à l'usage des 2 roues motorisés	Sensibilisation Prévention	Nombre d'actions mises en place

Leur suivi permettra de mettre en évidence les orientations d'actions qui sont plus ou moins déclinées en actions PDASR chaque année. Le cas échéant, des réévaluations pourront être envisagées s'il apparaît que peu ou pas d'actions sont réalisées sur certaines orientations.

Les signataires

Jacques BILLANT



Préfet du Pas-de-Calais

Jean-Claude LEROY



Président du Conseil Départemental
du Pas-de-Calais

Frédéric LETURQUE



Président de l'association des maires et des
présidents d'intercommunalités du Pas-de-
Calais

Sylvain BARBIER SAINTE MARIE



Procureur de la République d'Arras

Thierry DRAN



Procureur de la République de Béthune

Guirec LE BRAS



Procureur de la République de Boulogne

Mehdi BENBOUZID



Procureur de la République de Saint-Omer

Benoît DEFFRET



Directeur départemental de la police nationale

Frantz TAVART



Commandant du groupement de gendarmerie
départementale