



**PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ATLANTIQUES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Département des Pyrénées-Atlantiques

**Document Général
d'Orientations (DGO)**

2023-2027

Sommaire

1. Le cadre général de la démarche.....	4
1.1 Les objectifs du DGO.....	4
1.2 La démarche d'élaboration.....	4
2. Le diagnostic territorial partagé.....	5
1.1 Présentation générale du département.....	5
1.2 Accidentalité 2017-2021 et comparaison avec 2012-2016.....	7
<i>1.2.a La mortalité routière 2017-2021.....</i>	<i>7</i>
1.3 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	8
1.4 Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	10
1.5 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	10
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	12
1.1 Suivi des actions par enjeu.....	12
<i>1.1.a Le risque routier professionnel.....</i>	<i>12</i>
<i>1.1.b La conduite après usage de substances psychoactives : l'alcool et les stupéfiants.....</i>	<i>13</i>
<i>1.1.c Les jeunes.....</i>	<i>14</i>
<i>1.1.d Les séniors.....</i>	<i>16</i>
<i>1.1.e Le partage de la voirie : Les piétons, les cyclistes.....</i>	<i>17</i>
<i>1.1.f Les deux roues motorisés.....</i>	<i>18</i>
<i>1.1.g Les distracteurs.....</i>	<i>19</i>
1.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	21
<i>1.2.a Le risque routier professionnel.....</i>	<i>21</i>
<i>1.2.b La conduite après usage de substances psychoactives : l'alcool et les stupéfiants.....</i>	<i>22</i>
<i>1.2.c Les jeunes.....</i>	<i>23</i>
<i>1.2.d Les séniors.....</i>	<i>24</i>
<i>1.2.e Le partage de la voirie : Les piétons, les cyclistes.....</i>	<i>25</i>
<i>1.2.f Les deux roues motorisés.....</i>	<i>26</i>
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	27
1.1 Priorisation des enjeux sur le territoire et les orientations d'actions.....	27
<i>Les deux-roues motorisés.....</i>	<i>27</i>
<i>Les conduites à risques : alcool, stupéfiants.....</i>	<i>28</i>

<i>Les conduites à risque : vitesse et non-respect des priorités.....</i>	<i>29</i>
<i>Les conduites à risque : distracteurs.....</i>	<i>30</i>
<i>Les mobilités douces.....</i>	<i>31</i>
<i>Le risque routier professionnel.....</i>	<i>33</i>
5. Les enjeux supplémentaires.....	34
1.2 Les jeunes.....	34
1.3 Les seniors.....	35
6. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	36
1.1 Mise en œuvre du DGO.....	36
1.2 Suivi de l'accidentalité départementale.....	37
1.3 Suivi de l'application du DGO.....	37

1. Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du DGO

- ✓ Le Document Général d'Orientations (DGO) est un outil de politique, de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il détermine pour 5 ans les enjeux et les orientations de la politique départementale de sécurité routière.
- ✓ Il doit permettre à tous les partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux au cours des 5 années suivantes, déclinés dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1.2 La démarche d'élaboration

- ✓ Il est issu d'une démarche partenariale, établi par un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière, et constitué des services de l'État compétents, des partenaires institutionnels, des organismes et associations de sécurité routière, des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs des risques professionnels.
- ✓ Il est basé sur une étude d'enjeux, qui permet de recenser les cibles présentant un nombre d'accidents et/ou une gravité caractérisant un dysfonctionnement.
- ✓ La détermination d'un enjeu se fait à partir d'une analyse de l'accidentologie et par la comparaison d'indicateurs avec une famille de départements. Le département des Pyrénées-Atlantiques appartient à une famille dite de transition qui regroupe 28 départements.
- ✓ Le nombre d'accidents et le nombre de tués sont les indicateurs retenus pour effectuer les comparaisons. Face au constat de la stagnation de ces indicateurs, l'analyse des enjeux et des propositions d'actions sera envisagée comme moyen de faire reculer l'accidentalité routière.
- ✓ Pour l'année 2023-2027, les enjeux nationaux retenus sont :
 - * Les deux-roues motorisés ;
 - * Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs.
 - * Les mobilités douces : vélos, EDPM, piétons.
 - * Le risque routier professionnel.
- ✓ Deux enjeux locaux :
 - * Les jeunes
 - * Les seniors

2. Le diagnostic territorial partagé

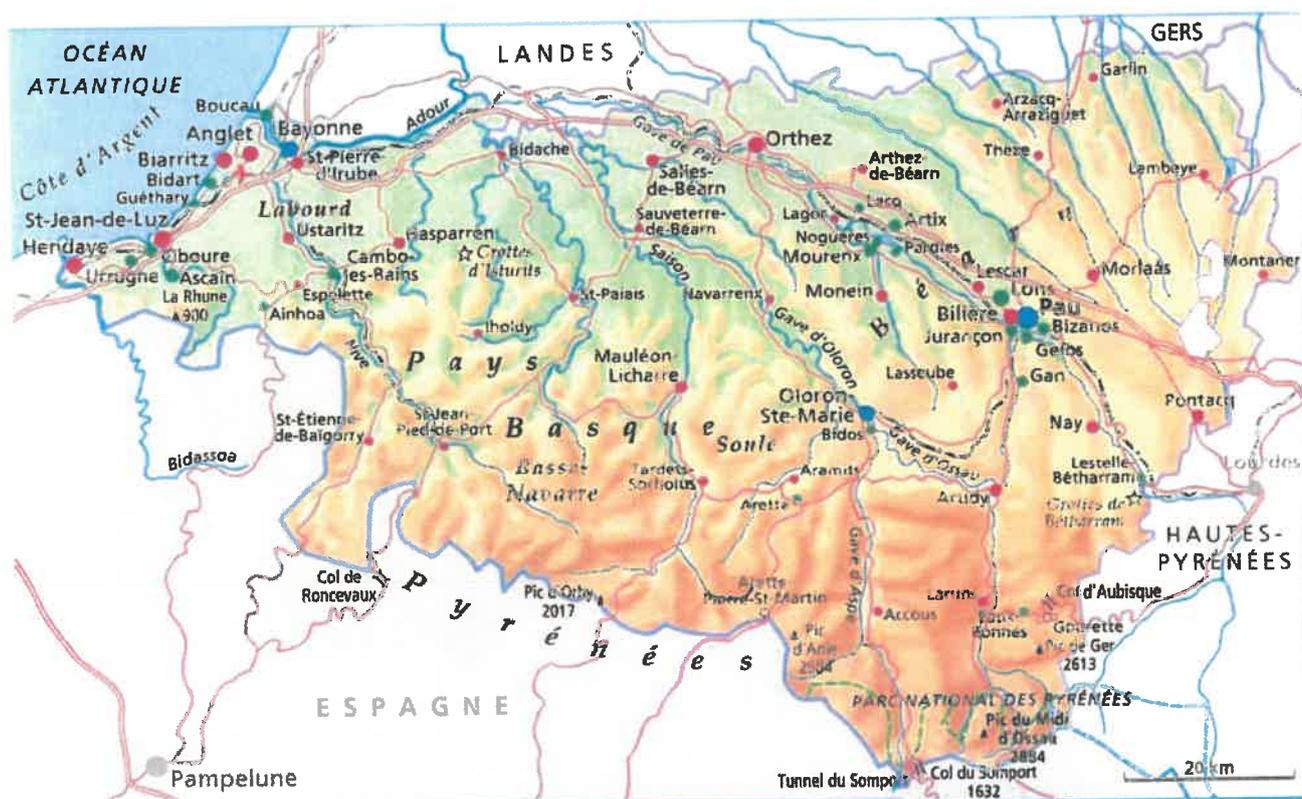
1.1 Présentation générale du département

Le département des Pyrénées-Atlantiques est le 10^{ème} département français par sa superficie avec 7 641 km². Il occupe 9 % du territoire de la région Nouvelle-Aquitaine.

Les agglomérations de Pau (préfecture du département) et Bayonne sont reliées par l'autoroute A64 qui se prolonge jusqu'à Toulouse. Les autoroutes A63 (depuis 1972) et A65 (depuis 2010) permettent, respectivement, de rejoindre Bordeaux en deux heures.

Deux aéroports sont présents sur le département, Biarritz-Merignac et Pau-Meyrepey.

Avec 32 km de côtes, le département dispose d'un port de commerce à Bayonne (classé au 9^{ème} rang des ports français) et deux ports de pêche, Saint-Jean-de-Luz / Ciboure et Hendaye. Source : INSEE



Pyrénées-Atlantiques



- plus de 50 000 h.
- de 10 000 à 50 000 h.
- de 2 000 à 10 000 h.
- moins de 2 000 h.
- autre localité ou site

- ch.-i. d'arrondissement
- ch.-i. de canton
- commune

- autoroute
- route
- voie ferrée

C'est le 2^{ème} département le plus peuplé, après la Gironde.

Population et démographie :

Population	Pyrénées-Atlantiques (64)	Source : Insee
Population en 2019	682 621	
Densité de la population au km ² en 2019	89	
Superficie en 2019 en km ²	7 645	
dont variation due au mode nature : leur année entre 2013 et 2019 en %	0,90	
dont variation due au mode apparent des entrées sorties : leur année moyenne entre 2013 et 2019 en %	-0,10	
Nombre de communes en 2019	123 663	

Recensement de la population 2019

	1990	1999	2008	2017	2019
Population	578 516	600 018	647 420	661 057	682 621
Densité moyenne (hab/km ²)	75,7	78,5	84,7	86,9	89,3

Sources : Insee, RP1987 à 1999 dénombrements, RP2009 et RP2014 exploitations principales.

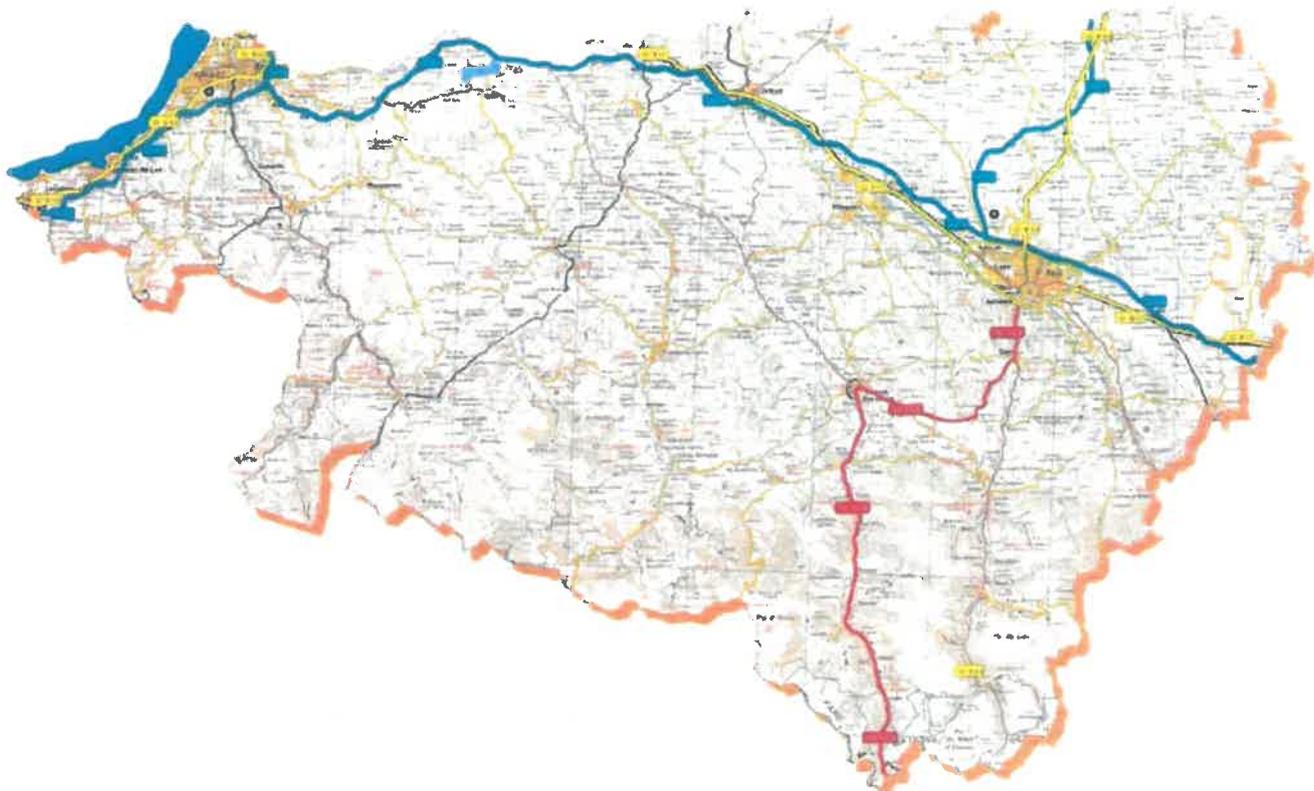
Le réseau routier :

En 2018, la longueur totale du réseau routier du département des Pyrénées -Atlantiques est de 16 736 km (source: MTES - observatoire et statistique-transport routier), répartis en 192 km d'autoroutes, 88 km de routes nationales, 4 448 km de routes départementales et 12 008 km de voies communales.

Il occupe le 10^e rang au niveau national sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur et le 42^e quant à sa densité avec 2,1 kilomètres par km² de territoire.

Le réseau vers l'Espagne s'est amélioré depuis 10 ans avec la création du tunnel du Somport.

Le réseau structurant comprend les autoroutes A63, A64 et A65, la RN 134 et les routes départementales de catégorie 1.



Réseau structurant	LINEAIRE (64)	TMJA	% PL	ANNEE
Voies communales	12 008	-	-	
Routes Départementales (1)	4 463	537 446	5	2021
Route Nationale 134 (2)	83	5 967	9	2019
Autoroute A63 (2)	33	44 365	24	2019
Autoroute A64 (2)	111	19 940	9	2019
Autoroute A65 (2)	33	7 233	10	2019

(1) source: CD64 TMJA réalisé sur 53 compteurs permanents routes catégorie 1

(2) source: DREAL observatoire régional des trafics routiers 2020

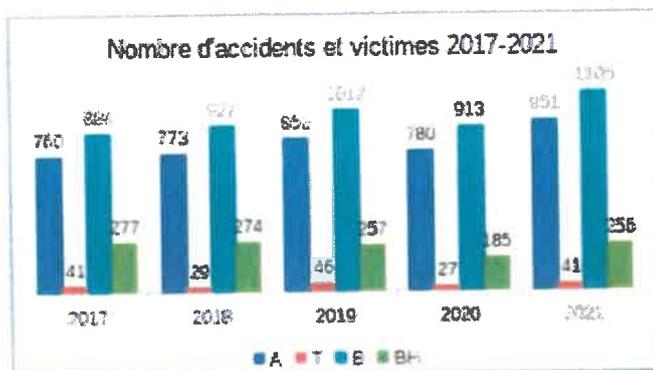
Réseau structurant	Evolution TMJ		
	2014	2019	2020
Route Nationale 134	8 257	5 967	3 211
Autoroutes	64 790	71 841	56 910

Réseau structurant	Evolution TMJ			
	2016	2018	2020	2021
Routes Départementales (1)	547 746	545 985	373 577	537 446
dont % PL	4,94	5,22	5,91	4,84

1.2 Accidentalité 2017-2021 et comparaison avec 2012-2016

CARACTERISTIQUES DE L'ACCIDENTALITE

1.2.a La mortalité routière 2017-2021



On constate une progression du nombre d'accidents sur 5 ans, la moyenne étant de 823 accidents. Elle était de 762 accidents entre 2012 et 2016 soit une progression de +4 %.

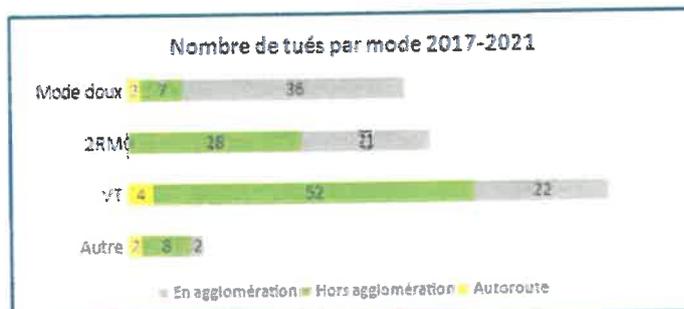
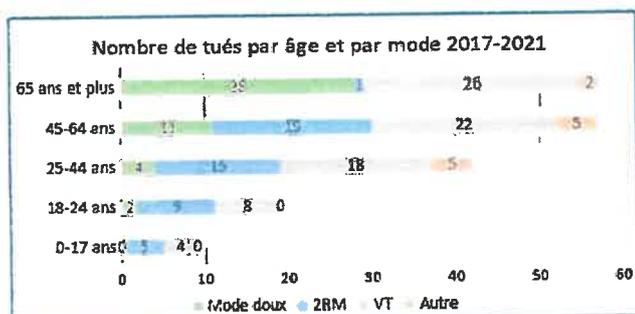
Le nombre de tués, 184 sur les 5 dernières années, soit une moyenne de 37 tués est en légère progression par rapport à 2012-2016 (35 tués).

Le nombre de blessés est également en progression sur 5 ans, exception faite pour 2020.

En moyenne 968 blessés sont comptabilisés, en progression de +2 % (925 blessés en 2012-2016). Les blessés hospitalisés (en moyenne 250 BH/an) sont stables en 2019 et 2021.

On constate des pics réguliers du nombre de tués (2012, 2014, 2017, 2019, et 2021).

Malgré des années moins meurtrières (2013, 2016, 2018 et 2020), le département peine à descendre en dessous du seuil moyen de 36 tués.



Après la catégorie véhicule léger qui totalise 42 % des tués (78) pour la période 2017-2021, c'est la catégorie deux-roues motorisés avec 27 % des tués (49) qui est la plus meurtrière. La catégorie des modes doux recense également un nombre important de tués (24 %) soit 45 tués.

Par âge :

Les plus de 65 ans totalisent le plus grand nombre de tués (57) et ce dans la catégorie mode doux (28 tués) et véhicules légers (28 tués). Les 25-44 ans avec 42 tués se répartissent majoritairement dans les catégories deux roues motorisés (15 tués) et véhicules légers (18 tués). Les 0-17 ans et 18-24 ans avec un total de 28 tués, sont en majorité décédés dans les catégories deux roues motorisés (14 tués) et VT (12 tués).

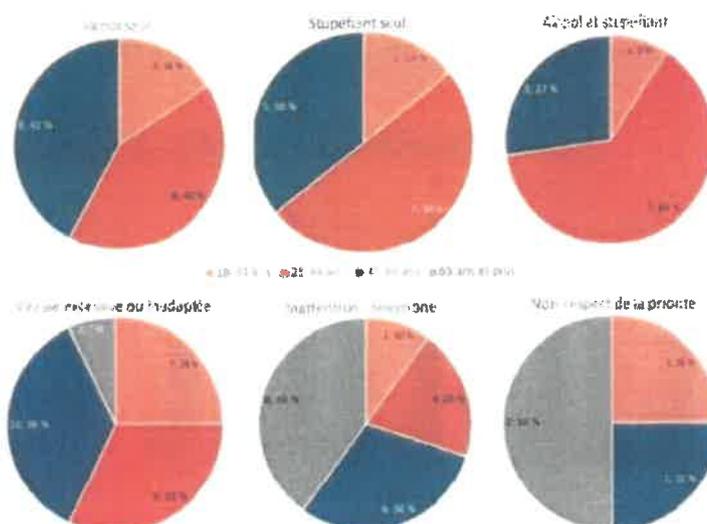
Par catégorie socio-professionnelle, la majorité des tués le sont dans la catégorie « retraités » (37%) et « professions intermédiaires, employés » (21%).

Par motif de trajet :

Pour 68 % des tués, le motif de trajet est la « promenade-loisir », pour 12 % le « domicile-travail » et 7 % l'utilisation professionnelle ».

Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels 2019-2021

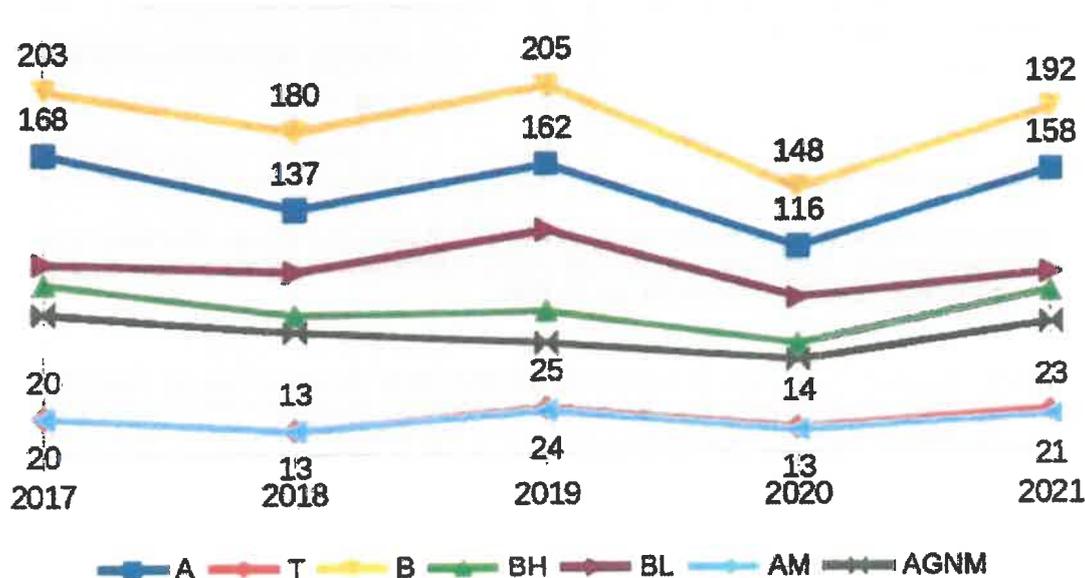
	Hommes	Femmes	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	26	2	28
Alcool seul	17	2	19
Stupéfiant seul	12	2	14
Alcool et stupéfiant	10	1	11
Inattention - téléphone	16	4	20
Non respect de la priorité	3	1	4
Malaise	13	1	14
Somnolence - fatigue	8	1	9
Médicaments	0	0	0
Centresens	1	1	2
Dépassement dangereux	4	1	5
Changement de file	1	2	3
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	2	0	2
Autre cause	3	3	6
Cause indéterminée	15	3	18
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	88	19	107



On remarque que l'addiction (alcool et/ou stupéfiant) est fortement en cause dans les accidents mortels (44 personnes responsables sur 107 soit 41 %). L'inattention est en hausse depuis 2020, ainsi que les malaises. La répartition selon l'âge, montre que les 25-44 ans sont majoritairement présumés responsables dans les conduites addictives, en particulier avec alcool et stupéfiants (76,4%) et dans la vitesse excessive ou inadaptée (9,32%).

1.3 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

Le nombre d'accidents hors agglomération et hors autoroute est en constante baisse depuis 2017, la moyenne étant de 195 accidents par an. Les accidents mortels sont également en légère baisse, avec une moyenne de 19 accidents mortels. Le nombre de victimes (en moyenne 215 par an) est en très légère baisse depuis 2017.



Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	10	14	74	183	9	8	0	11	309
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Vélo	1	3	1	0	0	0	0	0	0	5
Cyclo	1	1	3	4	2	1	0	0	0	12
Moto	1	1	4	10	6	1	0	0	0	23
VT	28	30	46	91	247	9	1	0	5	457
VU	0	4	7	6	20	7	0	0	0	44
PL	0	2	0	2	14	0	0	0	1	19
TC	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3
Autre	2	1	2	1	9	1	0	0	0	16
MULTICOLLISION	5	8	2	8	95	14	0	3	0	138
TOTAL	38	61	79	198	578	42	9	3	17	1025
<i>Part de victimes</i>	4%	6%	8%	19%	56%	4%	1%	0%	2%	100,00%

Accidents sans tiers :

Les 2RM (cyclos+motos), totalisent le plus grand nombre de victimes (88) après la catégorie VT (183) lors de collision sans véhicules tiers soit 27 %. Les usagers vulnérables totalisent 10 victimes soit 3%.

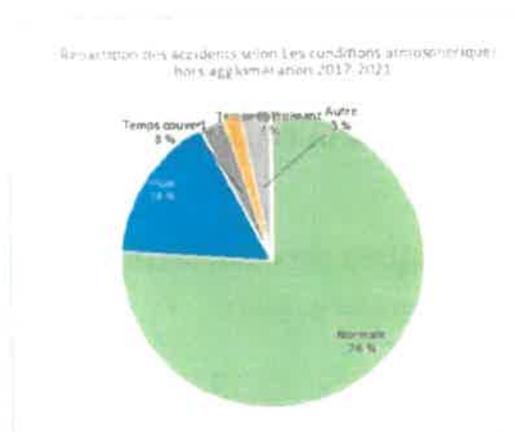
Collision et multicollision :

Les chocs 2 RM/VT représentent 30 % des victimes contre un VT. Les usagers vulnérables totalisent 56 victimes contre un VT, soit 12 %.

Part de victimes :

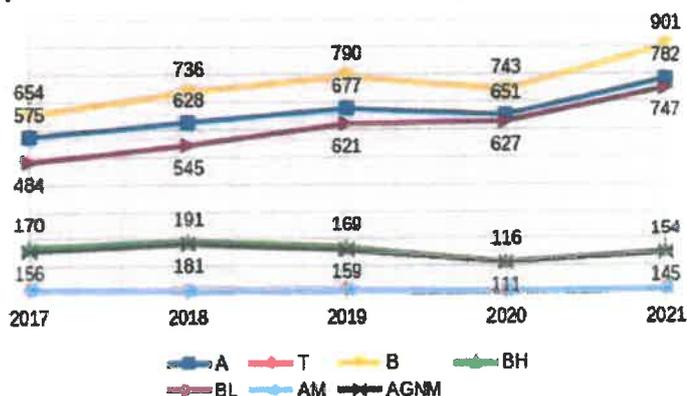
La catégorie VT totalise le plus de victimes dans les accidents les impliquant (56%), devant les 2RM (27%) et les usagers vulnérables (10%)

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



1.4 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

L'accidentalité est forte en agglomération, avec une augmentation de +12 % en majorité sur voie communale avec une forte prédominance sur le secteur côte basque.



→ Le nombre d'accidents en agglomération est en constante hausse depuis 2017, avec une forte hausse entre 2019 et 2021. La moyenne étant de 770 accidents par an. Le nombre d'accidents mortels est constant, ou en très légère hausse avec une moyenne de 16 accidents mortels.

Tués + blessés en agglomération par mode de déplacement (2017-2021) :

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	1	41	238	177	211	10	0	9	12	699
COLLISION AVEC										
Piéton	0	5	9	7	2	0	0	0	0	23
Vélo	8	5	1	6	1	0	0	0	0	21
Cyclo	24	7	23	5	0	0	0	3	0	64
Moto	19	10	10	13	16	2	0	0	0	70
VL	395	350	561	499	615	25	2	7	8	2362
VU	39	27	47	53	55	10	1	1	1	234
PL	4	4	10	6	23	4	2	0	0	53
TC	8	6	3	4	9	2	0	0	0	32
Autre	3	2	7	5	7	1	0	0	0	25
MULTICOLLISION	13	6	24	36	233	8	0	0	1	321
TOTAL	504	483	836	721	1172	62	5	20	22	3894
Part de victimes	13%	12%	24%	18%	30%	2%	0%	1%	1%	100,00%

Les deux-roues motorisés (cyclos+motos), totalisent le plus grand nombre de victimes avec 415 usagers blessés ou tués (59 % de l'ensemble), en particulier les cyclomoteurs, dont 238 usagers (34 % de l'ensemble) se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton. La catégorie des modes doux totalisent 42 victimes soit 6% de l'ensemble.

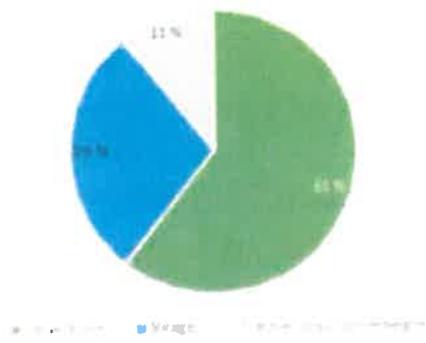
Au total, les usagers vulnérables représentent 65 % de l'ensemble des victimes dans un accident sans autre véhicule ou piéton.

1.5 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

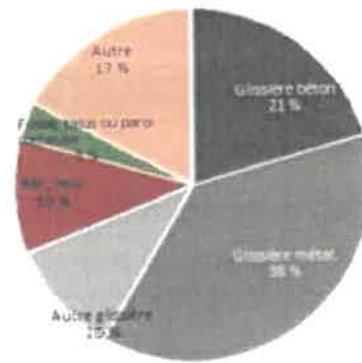
Tués et blessés par catégories sur autoroute entre 2017 et 2021 :

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	17	74	3	4	0	0	96
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	2	1	0	0	0	0	3
VL	0	0	0	73	44	1	0	0	0	83
VU	0	0	0	1	5	2	0	0	0	8
PL	0	0	0	2	15	2	3	0	0	24
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	1	0	2	3	31	1	1	0	0	39
TOTAL	3	0	2	38	172	6	11	0	0	235
Part de victimes	1%	0%	1%	16%	73%	4%	5%	0%	0%	100,00%

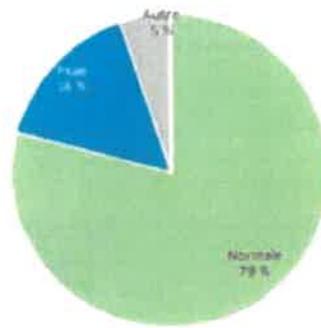
Repartition des victimes sur autoroute 2017-2021



Repartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule sur autoroute 2017-2021



Repartition des accidents selon les conditions atmosphériques sur autoroute 2017-2021



→ Sur autoroute, l'accidentologie routière y est la plus faible dans le département des Pyrénées-Atlantiques.

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

1.1 Suivi des actions par enjeu

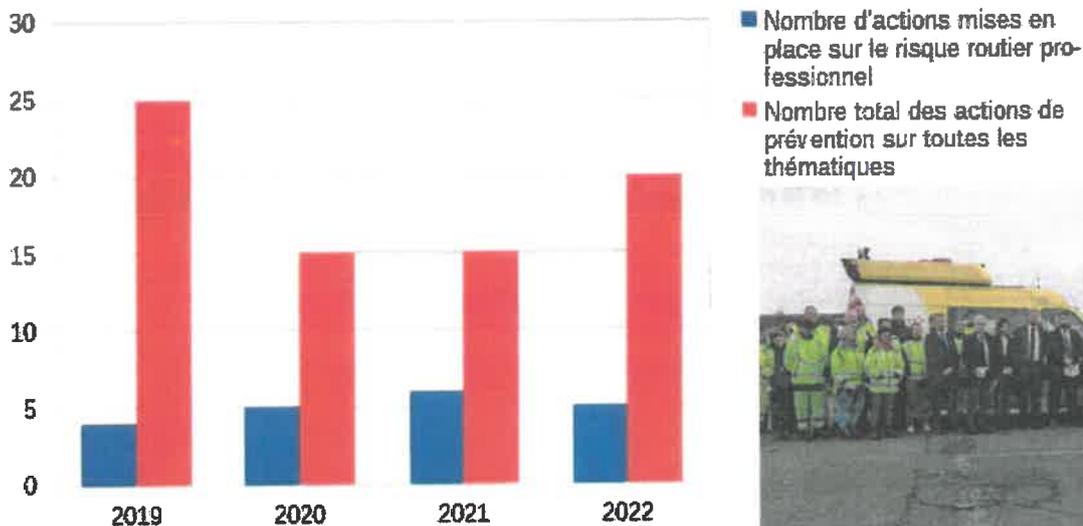
1.1.a Le risque routier professionnel

Rappel des objectifs

- 1/ Approfondir les connaissances des employeurs et des salariés sur les accidents de trajets domicile-travail et de mission.
- 2/ Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les Centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels, en lien avec les entreprises qui les accueillent en apprentissage ou stage.
- 3/ Informer sur les obligations et les responsabilités de l'employeur sur le document unique et le plan de prévention des risques professionnels.

Interventions des IDSR pour le compte de la préfecture :

Année 2019-2022	Nombre d'actions mises en place sur le risque routier professionnel	Nombre total des actions de prévention sur toutes les thématiques	% du total des actions
2019	4	25	16,00 %
2020	5	15	33,00 %
2021	6	15	40,00 %
2022	5	20	25,00 %



Mise en œuvre de la sensibilisation sur cette thématique dans le département :

*Des actions de prévention emblématiques :

- La semaine du risque routier professionnel :

Tous les ans, les IDSR animent une journée de prévention à destination des agents de la préfecture et des services déconcentrés avec une thématique différente.

- Action de prévention sur le risque routier professionnel avec Vinci Autoroutes (photo novembre 2021)

- La prévention des chauffeurs livreurs au sein de l'entreprise Amazon :

La prévention s'est poursuivie en 2022 avec des ateliers mis en place pour les chauffeurs livreurs travaillant avec l'entreprise Amazon. L'objectif était de toucher sur une seule journée tous les chauffeurs des entreprises de livraison du département, en plus des salariés d'Amazon.

***Le dispositif des « entreprises engagées 64 » :**

Opération de communication financée par la préfecture des Pyrénées-Atlantiques et la Délégation à la sécurité routière, permettant à l'Automobile Club Basco Béarnais (ACBB) de sensibiliser et amener les entreprises à s'engager dans la lutte contre le risque routier professionnel. A ce jour, 264 entreprises ont signé la charte en ligne sur le site « Entreprises Engagées 64 » et diffusent la newsletter de la sécurité routière à leurs salariés, 45 000 personnes sont ainsi sensibilisées sur la thématique du risque routier.

Points à renforcer pour le DGO 2023-2027 :

- les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les Centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels, en lien avec les entreprises qui les accueillent en apprentissage ou stage.
La pandémie de 2020 et 2021 n'a pas permis de poursuivre les actions de prévention dans les établissements scolaires tels que les centres de formations d'apprentis et les lycées.

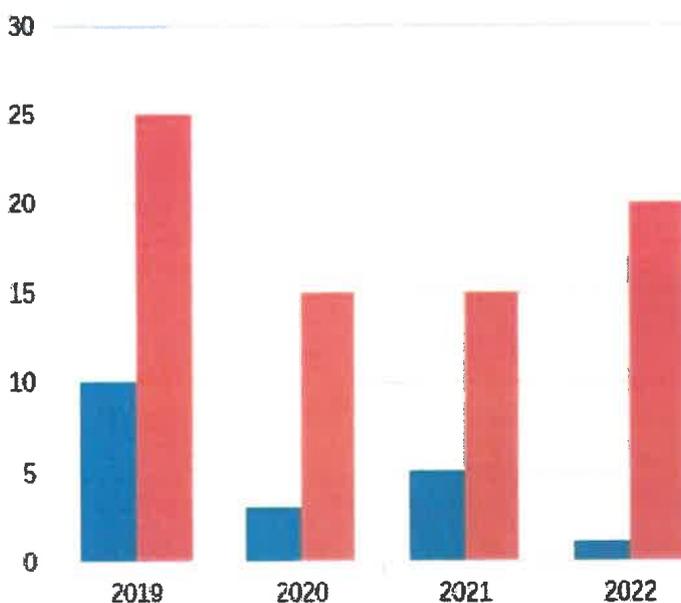
1.1.b La conduite après usage de substances psychoactives : l'alcool et les stupéfiants

Rappel des objectifs

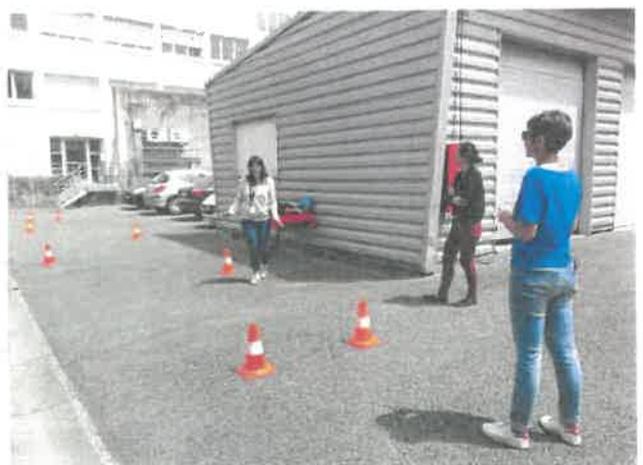
- 1/ Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises, en liaison avec les professionnels de santé.
- 2/ Mobiliser les organisateurs de soirées et d'événements festifs, ainsi que les débits de boissons sur les risques liés à l'alcool pour tous les usagers de la route.
- 3/ Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs.
- 4/ Informer sur le risque et les conséquences pénales encourues suite à un accident lié à l'alcool et aux stupéfiants

Interventions des IDSR pour le compte de la préfecture :

Année 2019-2022	Nombre d'actions mises en place sur les conduites addictives	Nombre total des actions sur toutes les thématiques	% du total des actions
2019	10	25	40,00 %
2020	3	15	20,00 %
2021	5	15	33,00 %
2022	1	20	5,00 %



■ Nombre d'actions mises en place sur les conduites addictives
■ Nombre total des actions de prévention sur toutes les thématiques



Mise en œuvre de la sensibilisation sur cette thématique dans le département :

***Des actions de prévention emblématiques :**

- Contrôle des addictions à la sortie d'un établissement de nuit : en janvier 2020, les IDSR avaient mis en place des ateliers de prévention dans un établissement de nuit de Pau sur les addictions. Une trentaine de personnes avaient été sensibilisées.
- Atelier de prévention durant un match de rugby : Ateliers de prévention sur les addictions avec le parcours lunettes en 2019 durant un match de rugby.
- Prévention sur les addictions dans les administrations avec l'atelier parcours lunettes (photo prise en 2019).

*** Les actions des partenaires :**

- Prévention Routière : suivi des auteurs d'infractions délictuelles condamnés par les tribunaux judiciaires de Pau et d'Oloron dans le cadre des audiences correctionnelles (Ordonnances pénales) : 550 à 600 usagers sont sensibilisés annuellement à la suite du prononcé de la décision judiciaire.

Points à renforcer pour le DGO 2023-2027 :

Mobiliser les organisateurs de soirées et d'événements festifs, ainsi que les débits de boissons sur les risques liés à l'alcool pour tous les usagers de la route.

Poursuivre le développement des actions auprès de tous les acteurs sur cette thématique, notamment les structures sportives.

1.1.c Les jeunes

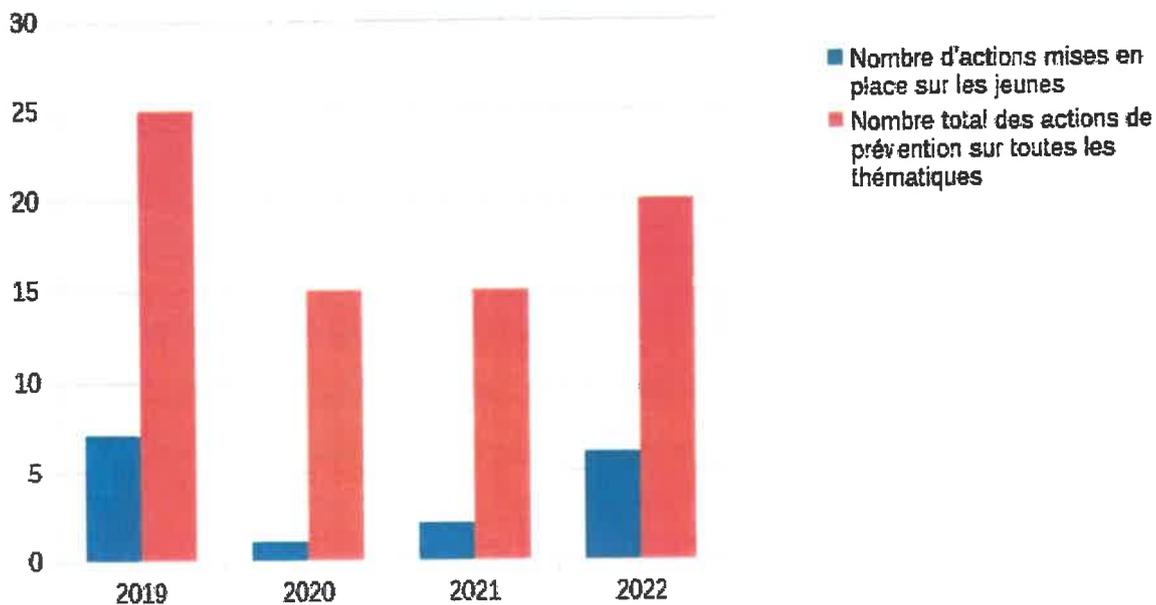
Rappel des objectifs

- 1/ Renforcer la complémentarité des acteurs pour mieux assurer le continuum éducatif en matière de sécurité routière.
- 2/ Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers.
- 3/ Sensibiliser les écoles, universités et associations d'étudiants aux risques encourus dans les déplacements après consommation d'alcool ou de stupéfiants.
- 4/ Développer la prévention par les pairs dans une logique de responsabilisation des jeunes, notamment des 18-25 ans.
- 5/ Mobiliser les auto-écoles pour améliorer la formation théorique et pratique.

Interventions des IDSR pour le compte de la préfecture :

Année 2019-2022	Nombre d'actions mises en place pour les jeunes	Nombre total des actions sur toutes les thématiques	% du total des actions
2019	7	25	28,00 %
2020	1	15	6,00 %
2021	2	15	13,00 %
2022	6	20	30,00 %





Mise en œuvre de la sensibilisation sur cette thématique dans le département :

*Des actions de prévention emblématiques :

- Ateliers de prévention durant les rallyes citoyens de Pau et de Bayonne (photo prise en 2019)
- Escape Game au lycée Campa à Jurançon : En novembre 2021, une sensibilisation a été faite dans un lycée sur les risques liés aux addictions et en deux-roues motorisés. Plusieurs ateliers étaient proposés par la police nationale et les IDSR (parcours lunettes, simulateurs de conduite), une société était également présente pour mettre en place un escape game sécurité routière pour les adolescents : l'objectif était de résoudre une enquête suite à un accident mortel touchant un deux roues motorisés sur la base de plusieurs indices).
- Signature d'une convention d'engagement pour la sécurité routière avec le lycée agricole d'Hasparren : à l'occasion de la mise en place d'une action de prévention dans un lycée en novembre 2022, une convention va être signée entre la préfecture et le directeur du lycée qui s'engage à mettre en place des actions de sensibilisation à la sécurité routière tout au long de l'année pour ses élèves (actions de prévention, messages diffusés sur les réseaux sociaux).

* Le travail des associations locales :

- La navette jeudi facile à Pau : transport pour 1€ des étudiants à l'occasion des soirées festives pour inciter les jeunes à ne pas reprendre le volant s'ils ont consommé de l'alcool.
- La prévention routière : L'activité des moniteurs Prévention Routière a permis chaque année de former et de mettre en situation sur les pistes d'éducation routière mobiles ou fixes du département un nombre satisfaisant d'élèves. 550 à 700 interventions sont menées pour un total de 6 000 à 8 000 élèves de CM2 et de CM1 chaque année dans les écoles primaires du département avec une partie théorique et une mise en situation sur piste. Pour les adolescents : Les interventions animées par les délégués formateurs bénévoles dans les collèges ont concerné par année une vingtaine d'établissements publics et privés pour un effectif de 2500 à 3500 collégiens issus des classes de 5^{ème}, 4^{ème} ou 3^{ème} selon les programmes des enseignants, au moyen d'un simulateur 2 roues ou de supports pédagogiques adaptés.

* Le travail des entreprises privées :

- Le développement de l'application Tcha Tcha dans les Pyrénées-Atlantiques : Cette application a été créée pour permettre aux personnes ayant consommé de l'alcool de reprendre le volant en toute sécurité : pour cela, elles contactent une personne désignée comme « SAM » sur l'application et sont mis en lien par l'application. La personne faisant appel au « SAM » est remerciée par des bons cadeaux et avantages. Le SAM identifié sur l'application bénéficie également d'avantages et de bons cadeaux.

Points à renforcer pour le DGO 2023-2027 :

Développer la prévention à destination des 18-25 ans.

Proposer des actions de prévention avec les auto-écoles à destination des jeunes.

1.1.d Les seniors

Rappel des objectifs

1/ Assurer la formation tout au long de la vie à la conduite, organiser des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route.

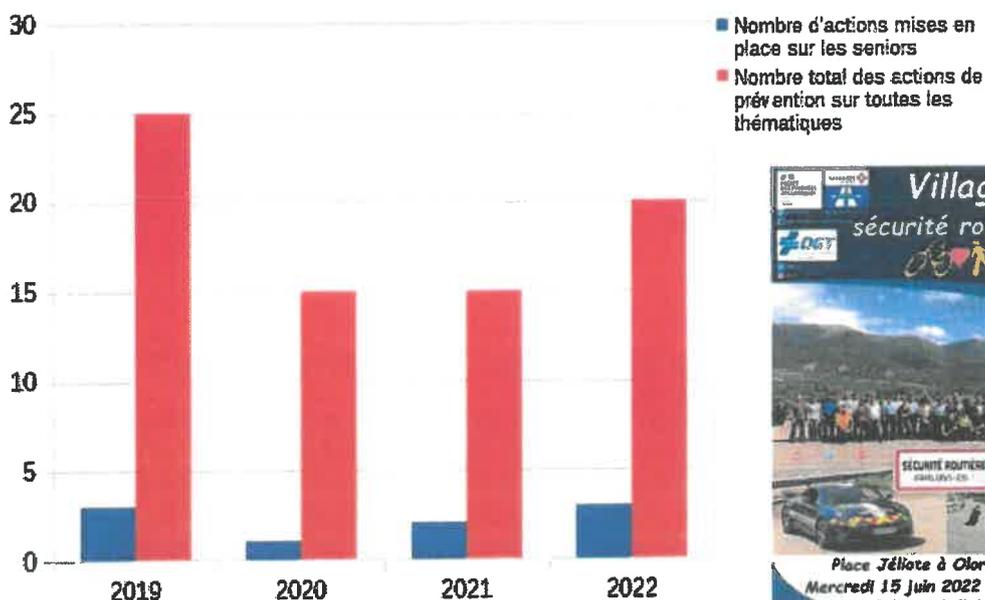
2/ Sensibiliser les seniors à la diminution des capacités physiques et à l'alternative aux déplacements au travers d'un large réseau de partenaires.

3/ Informer sur les dispositifs d'aide à la conduite, les véhicules à boîte de vitesses automatique, etc.

4/ Sensibiliser à l'importance d'être vu.

Interventions des IDSR pour le compte de la préfecture :

Année 2019-2022	Nombre d'actions mises en place pour les seniors	Nombre total des actions sur toutes les thématiques	% du total des actions
2019	3	25	12,00 %
2020	1	15	6,00 %
2021	2	15	13,00 %
2022	3	20	15,00 %



Mise en œuvre de la sensibilisation sur cette thématique dans le département :

* Des actions de prévention emblématiques :

- Village de la sécurité routière à Oloron (cf photo) : en juin 2022, la préfecture et la gendarmerie ont mis en place un village de la sécurité routière avec plusieurs partenaires (guardia civile espagnole, association prévention maif, association amicale des seniors, opticiens sécurité civile, Vinci et croix rouge) pour sensibiliser le public à plusieurs thématiques de sécurité routière : les deux roues, les addictions mais aussi la vue. Les seniors ont été les plus nombreux à se déplacer sur cette action et ont participé essentiellement aux ateliers de tests de vue et ateliers « appréhender les carrefours et les giratoires ».

* Les actions des partenaires :

- Fédération départementale génération mouvement rural 64 : il s'agit d'une association des aînés ruraux qui met en place dans le Béarn une vingtaine d'actions de prévention dans les communes en partenariat avec la gendarmerie. Ils sensibilisent dans les salles des fêtes et dans les associations les seniors sur les thématiques les concernant : la vue, la prise de médicaments et la circulation sur les giratoires.
- Prévention routière : 500 à 700 seniors participent annuellement à leurs actions de sensibilisation sur le département sur la réglementation, l'approche médicale, et les conseils pratiques.

Points à renforcer pour le DGO 2023-2027 :

Renforcer la mise en place des actions de prévention à destination des seniors en raison de la diminution des interventions en lien avec le contexte sanitaire de 2020 et 2021.

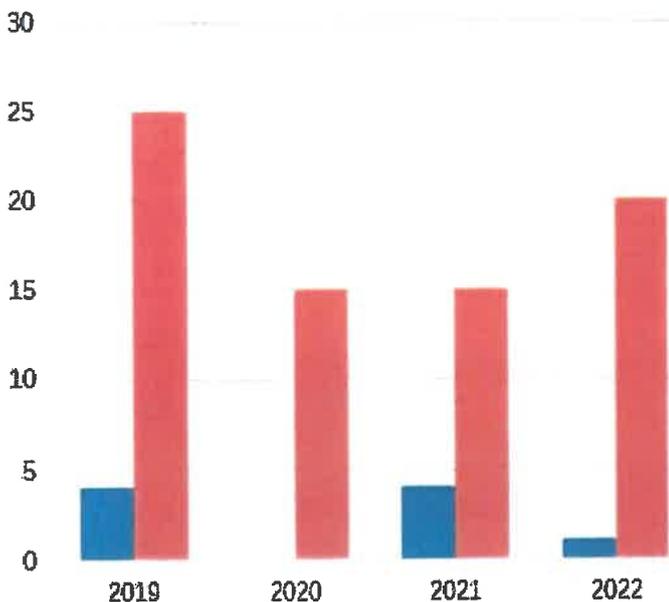
1.1.e Le partage de la voirie : Les piétons, les cyclistes

Rappel des objectifs

- 1/ Mieux informer les usagers sur les nouveaux aménagements et infrastructures urbains (zone de circulation apaisée, zones 20, zones de rencontres, etc.)
- 2/ Accompagner les collectivités dans leurs projets d'aménagement et inciter au développement d'infrastructures favorisant les modes de déplacement doux.
- 3/ Mener des actions de sensibilisation sur les règles de partage de la route :
 - en sensibilisant les piétons, cyclistes et 2RM sur leur comportement et leur responsabilité,
 - en informant et en incitant les cyclistes et les 2RM à être visibles et à porter des équipements de sécurité,
 - en communiquant sur les angles morts, les droits et les devoirs des usagers vulnérables, les zones piétonnes, les distances de sécurité en partenariat avec les réseaux de transport urbain.

Intervention des IDSR pour le compte de la préfecture :

Année 2019-2022	Nombre d'actions mises en place pour le partage de la voirie	Nombre total des actions sur toutes les thématiques	% du total des actions
2019	4	25	16,00 %
2020	0	15	0,00 %
2021	4	15	26,00 %
2022	1	20	5,00 %



- Nombre d'actions mises en place sur le partage de la voirie
- Nombre total des actions de prévention sur toutes les thématiques



Mise en œuvre de la sensibilisation sur cette thématique dans le département :

* Les actions emblématiques dans les Pyrénées-Atlantiques

- Les actions vélo dans les entreprises : Les IDSR mettent en place dans les entreprises lors des actions de prévention, un atelier concernant la pratique du vélo (parcours maniabilité, QCM vélo, port des équipements obligatoires) durant les semaines du risque routier professionnel (ateliers de maniabilité vélo en mai 2022 à la DDTM)
- Opération « La Route se Partage » durant le passage du Tour de France à Pau (photo de 2019)
- Contrôles routiers avec alternatives à la poursuite : Mise en place en 2021 d'un contrôle routier avec alternative à la poursuite pour les cyclistes dans l'agglomération de Pau avec la DDSP. Les points de contrôles portaient sur l'éclairage et les équipements obligatoires.

Points à renforcer pour le DGO 2023-2027 :

2/ Accompagner les collectivités dans leurs projets d'aménagement et inciter au développement d'infrastructures favorisant les modes de déplacement doux.

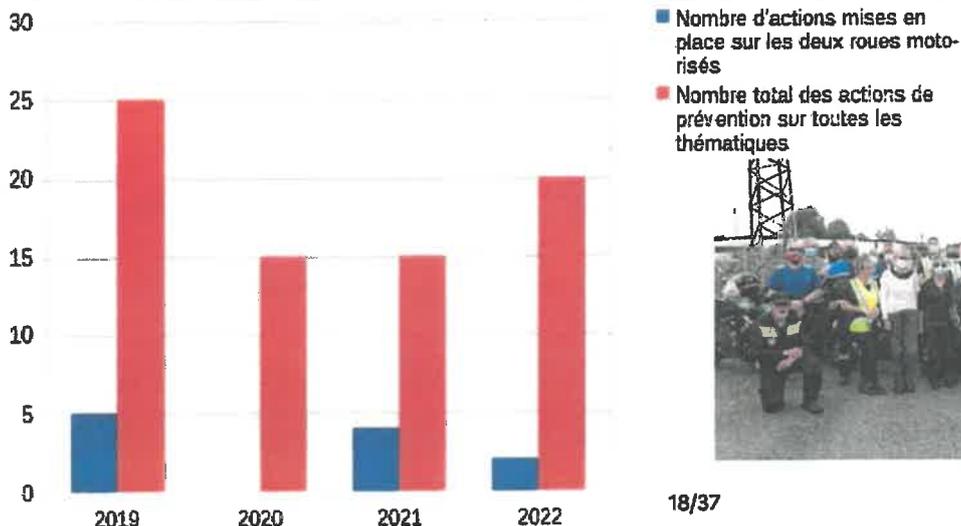
1.1.f Les deux roues motorisés

Rappel des objectifs

- 1/ Sensibiliser sur la fragilité des usagers 2RM et la nécessité d'éviter le sur-risque (usage de substances psychoactives, vitesse excessive ou inadaptée, absence d'équipement de protection, 2RM modifié, non-respect du code de la route).
- 2/ Promouvoir les actions post-permis (reprise après l'hiver, atelier de perfectionnement au pilotage), en mobilisant les forces de l'ordre, les motos-écoles et les associations.
- 3/ Promouvoir le port d'un équipement de protection individuelle adaptée.
- 4/ Sensibiliser les autres usagers, les techniciens d'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM.
- 5/ Réaliser des contrôles relatifs à la conformité du véhicule et à l'équipement du pilote en ciblant les axes et périodes accidentogènes (période estivale, zones touristiques).

Intervention des IDSR pour le compte de la préfecture :

Année 2019-2022	Nombre d'actions mises en place pour les deux-roues motorisés	Nombre total des actions sur toutes les thématiques	% du total des actions
2019	5	25	20,00 %
2020	0	15	0,00 %
2021	4	15	26,00 %
2022	2	20	1,00 %



Mise en œuvre de la sensibilisation sur cette thématique dans le département :

* Les actions emblématiques :

- Journée reprise de guidon dans une auto-école à Lescar : en 2021, une journée de prévention en partenariat avec une auto-école à Lescar et la DDSP mise en place pour les motards du département (parcours maniabilité, parcours sur route, participation aux ateliers sur simulateurs et sensibilisation à l'équipement de protection airbag). 25 personnes ont été sensibilisées dans le béarn.

* Les actions des partenaires :

- Les journées « roulage à moto » avec les motards de l'EDSR 64
Depuis 2021, l'EDSR 64 met en place pour une 15aine de motards volontaires des « demi-journées roulage à moto » dans tout le département tout au long de l'année mais principalement durant le printemps et l'été. Ces demi-journées permettent de rappeler aux motards le principe de la trajectoire de sécurité et faire de la prévention sur les équipements obligatoires.
Une 15 aine de demi journées sont programmées tous les ans.

* Le travail de l'agglomération de Bayonne :

- Les agents de Police Municipale procèdent au contrôle préventif des cyclomoteurs aux entrées des collèges et lycées de façon hebdomadaire. Les jeunes se voient remettre une fiche répertoriant les défaillances avec obligation de remise en état sous 7 jours (une copie par courrier est envoyée aux parents).
- Dans le cadre des CLSPD, 7 communes de la communauté d'agglomération Pays-Basques (bidart, biarritz, anglet, bayonne, boucau, st pierre d'irube et mouguerre) ont décidé de s'associer afin de lutter contre les nuisances occasionnées par les deux-roues motorisés en deux phases :
- Envoi d'un courrier commun aux vendeurs/réparateurs de ces engins afin d'attirer leur attention sur leur responsabilité en cas d'installation de kit non autorisés,
- Mise en place le même jour sur les sept communes de points de contrôle des deux-roues motorisés par les polices municipales en partenariat avec la Police et la Gendarmerie Nationale. Verbalisation de toutes les infractions constatées.

Points à renforcer pour le DGO 2023-2027 :

2/ Promouvoir les actions post-permis (reprise après l'hiver, atelier de perfectionnement au pilotage), en mobilisant les forces de l'ordre, les motos-écoles et les associations.
4/ Sensibiliser les autres usagers, les techniciens d'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM.

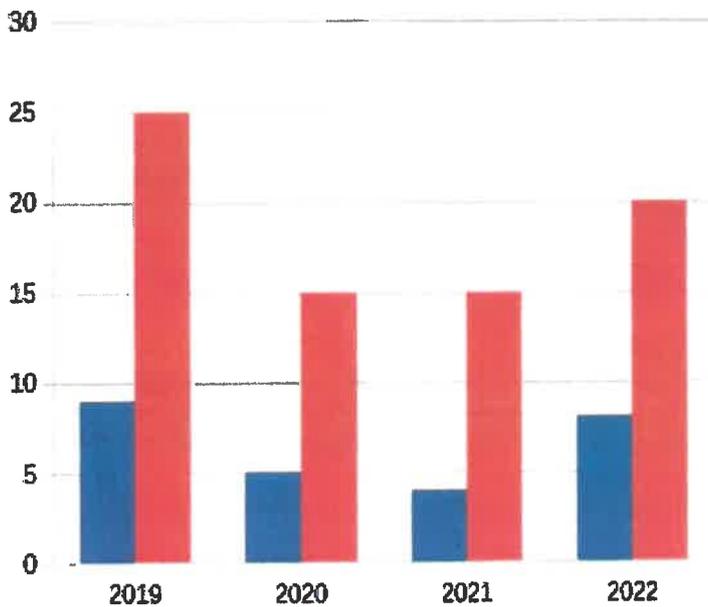
1.1.g Les distracteurs

Rappel des objectifs

1/ Informer les usagers sur les risques liés aux distracteurs et sur les nouvelles sanctions prévues en cas d'usage du téléphone au volant.
2/ Organiser des contrôles ciblés téléphone au volant, oreillettes et dispositif à la conduite non autorisés.
3/ Développer la prévention lors des stages de récupération de points ou lors de la formation en auto-école.

Intervention des IDSR pour le compte de la préfecture :

Année 2019-2022	Nombre d'actions mises en place pour les distracteurs	Nombre total des actions sur toutes les thématiques	% du total des actions
2019	9	25	36,00 %
2020	5	15	33,00 %
2021	4	15	26,00 %
2022	8	20	40,00 %



- Nombre d'actions mises en place sur les distracteurs
- Nombre total des actions de prévention sur toutes les thématiques



Mise en œuvre de la sensibilisation sur cette thématique dans le département :

*** Les actions de prévention emblématiques :**

- atelier distracteurs et addictions sur une aire d'autoroute en partenariat avec Vinci :

En 2021, une action de prévention avait été mise en place sur une aire d'autoroute avec Vinci en octobre durant les vacances de la Toussaint pour sensibiliser les conducteurs aux addictions (parcours lunettes) et aux distracteurs (usage du téléphone portable, GSP dans le véhicule, radio, lecture du SMS, utilisation du bluetooth). Vinci proposait un atelier avec des lunettes de simulation virtuelle (simulation d'un accident de la route).

Points à renforcer pour le DGO 2023-2027 :

- 2/ Organiser des contrôles ciblés téléphone au volant, oreillettes et dispositif à la conduite non autorisés.
- 3/ Poursuivre et renforcer la prévention lors des stages de récupération de points ou lors de la formation en auto-école.

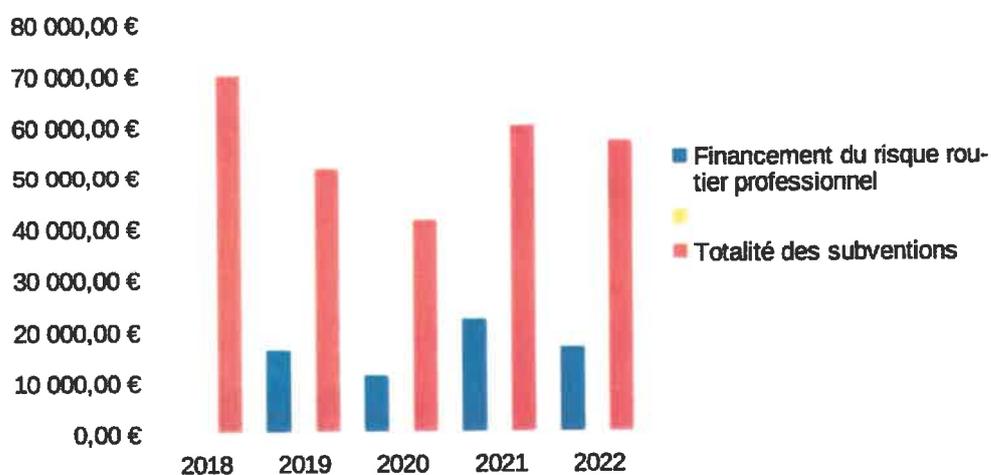
1.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

→ Dans le cadre du PDASR, une enveloppe de 60 000 € sur un budget total de 85 000 € est consacrée au financement des projets de sécurité routière des partenaires des services de l'État (associations, collectivités territoriales).

1.2.a Le risque routier professionnel

Année 2018-2022	Financement par an de l'enjeu	Totalité des subventions attribuées pour tout le PDASR	% sur la totalité des subventions
2018	0,00 €	70 020,00 €	0,00 %
2019	16 100,00 €	51 740,00 €	31,00 %
2020	11 100,00 €	41 365,00 €	26,00 %
2021	22 034,00 €	60 004,00 €	36,00 %
2022	16 500,00 €	56 950,00 €	28,00 %

Le risque routier professionnel

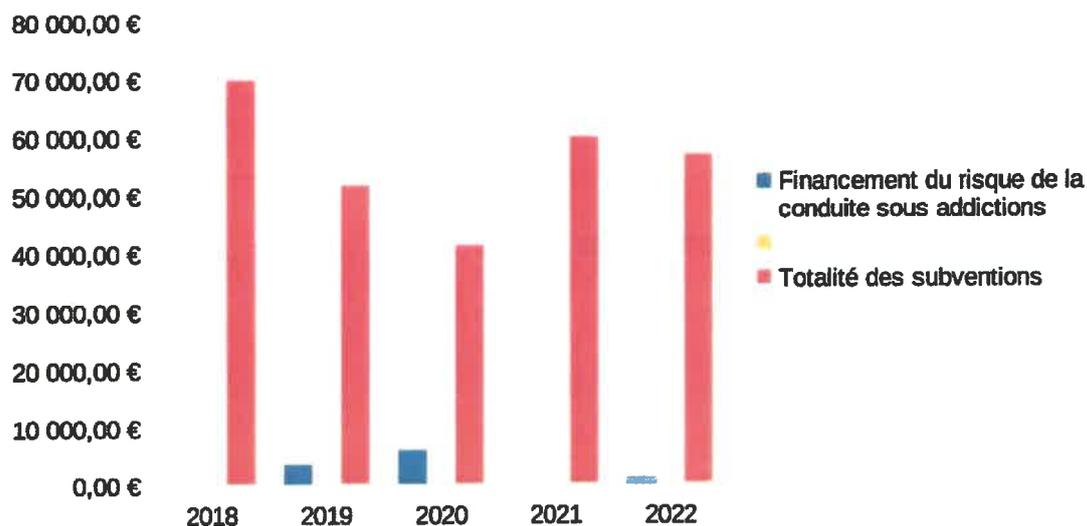


1.2.b La conduite après usage de substances psychoactives : l'alcool et les stupéfiants



Année 2018-2022	Financement par an de l'enjeu	Totalité des subventions attribuées pour tout le PDASR	% sur la totalité des subventions
2018	0,00 €	70 020,00 €	0,00 %
2019	3 500,00 €	51 740,00 €	6,70 %
2020	6 000,00 €	41 365,00 €	14,00 %
2021	0,00 €	60 004,00 €	0,00 %
2022	1 000,00 €	56 950,00 €	1,70 %

La conduite sous addictions

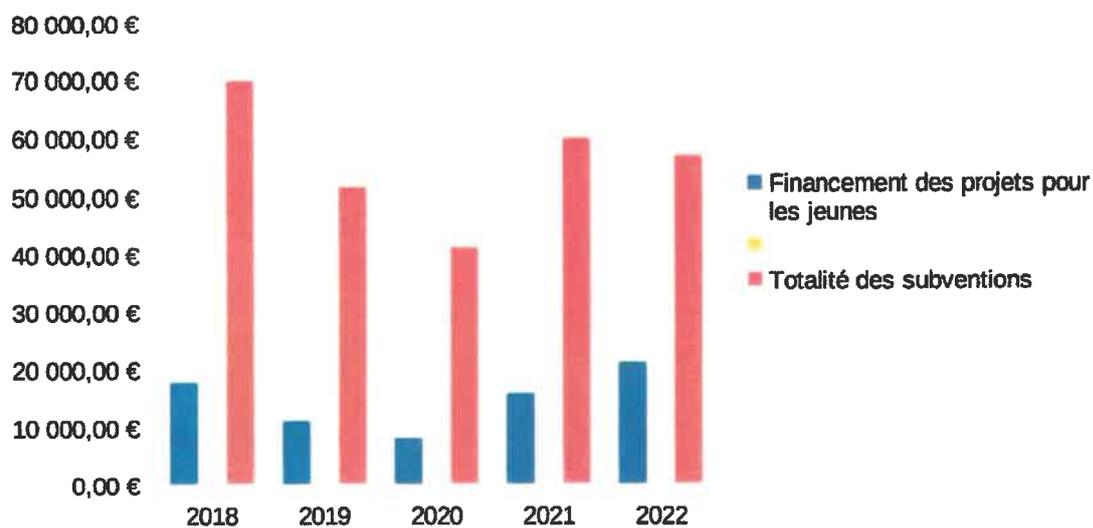


1.2.c Les jeunes



Année 2018-2022	Financement par an de l'enjeu	Totalité des subventions attribuées pour tout le PDASR	% sur la totalité des subventions
2018	17 650,00 €	70 020,00 €	25,00 %
2019	11 000,00 €	51 740,00 €	21,00 %
2020	8 000,00 €	41 365,00 €	19,00 %
2021	15 740,00 €	60 004,00 €	26,00 %
2022	21 100,00 €	56 950,00 €	37,00 %

Les jeunes

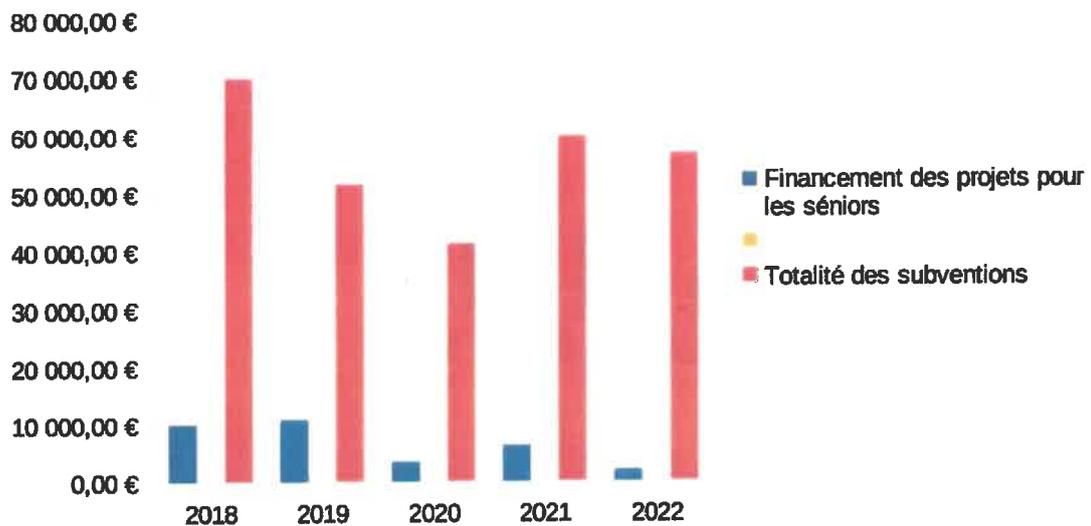


1.2.d Les séniors



Année 2018-2022	Financement par an de l'enjeu	Totalité des subventions attribuées pour tout le PDASR	% sur la totalité des subventions attribuées
2018	10 000,00 €	70 020,00 €	14,00 %
2019	10 900,00 €	51 740,00 €	21,00 %
2020	3 500,00 €	41 365,00 €	8,40 %
2021	6 220,00 €	60 004,00 €	10,00 %
2022	2 050,00 €	56 950,00 €	3,50 %

Les séniors

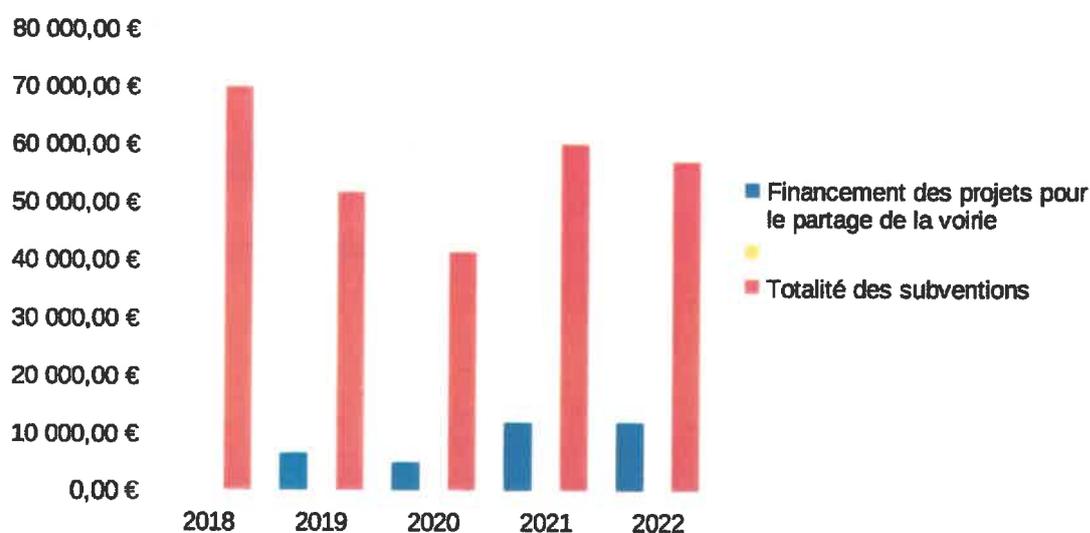


1.2.e Le partage de la voirie : Les piétons, les cyclistes



Année 2018-2022	Financement par an de l'enjeu	Totalité des subventions attribuées pour tout le PDASR	% sur la totalité des subventions attribuées
2018	0,00 €	70 020,00 €	0,00 %
2019	6 540,00 €	51 740,00 €	12,00 %
2020	4 925,00 €	41 365,00 €	11,00 %
2021	11 800,00 €	60 004,00 €	19,00 %
2022	11 800,00 €	56 950,00 €	20,00 %

Le partage de la voirie piétons-cyclistes

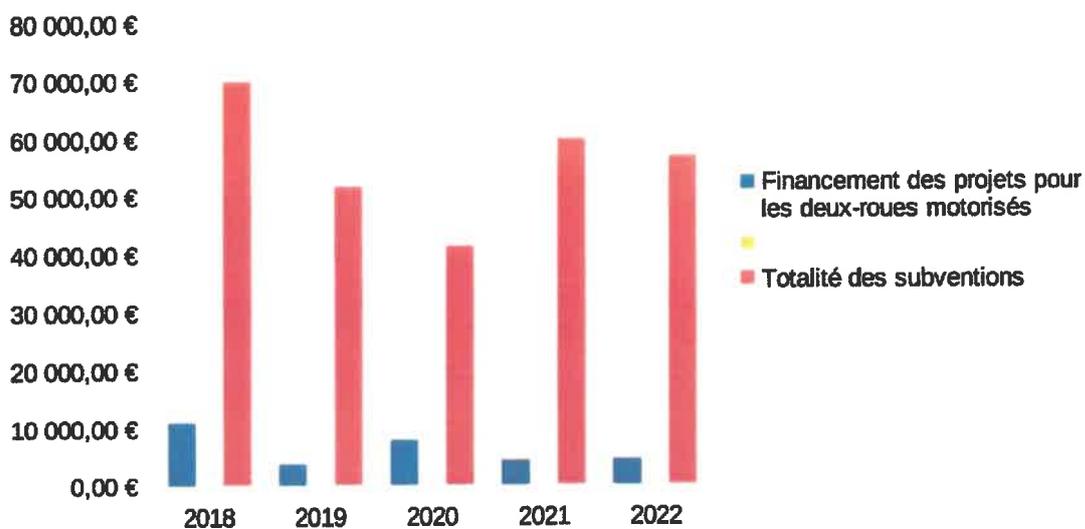


1.2.f Les deux roues motorisés



Année 2018-2022	Financement par an de l'enjeu	Totalité des subventions attribuées pour tout le PDASR	% sur la totalité des subventions attribuées
2018	11 016,00 €	70 020,00 €	15,00 %
2019	3 700,00 €	51 740,00 €	7,10 %
2020	7 840,00 €	41 365,00 €	19,00 %
2021	4 210,00 €	60 004,00 €	7,00 %
2022	4 500,00 €	56 950,00 €	8,00 %

Les deux-roues motorisés



4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

1.1 Priorisation des enjeux sur le territoire et les orientations d'actions

victimes / catégories	2012-2016	2017-2021	%	Nombres
Pétons → EDP sans moteur	527	545	+3%	18
EDP à moteur	-	23		
Vélo	350	503	+44%	163
Cyclo	958	1014	+6%	56
Moto	818	927	+13%	109
VT/VU	2073	1928	-7%	-147
PL+Bus	46	43	+0%	0
Autres	30	39	+30%	9
	4802	5023	+8%	221



Les deux-roues motorisés

Nombre d'accidents et victimes en CYCLO 2017-2021



Les accidents impliquant un CYCLO sont en hausse depuis 2017 avec une pointe en 2021, en moyenne 190 accidents par an.

Les principaux facteurs usagers des conducteurs cyclos responsables (57 % soit 545 accidents) sont pour

30 % l'inattention

14 % la vitesse excessive ou inadaptée

7% le refus de priorité

16% les addictions (dont 14 % l'alcool)

10 % les dépassements dangereux

Nombre d'accidents et victimes en MOTO 2017-2021



Les accidents impliquant une MOTO sont en baisse entre 2017 et 2020 puis en hausse de 9 % en 2021. En moyenne 176 accidents par an.

Les principaux facteurs usagers des conducteurs motos responsables (50 % soit 443 accidents) sont pour :

27 % l'inattention

18% la vitesse excessive ou inadaptée

10% les dépassements dangereux

13% les addictions (dont 9 % avec alcool)

9 % les manœuvres dangereuses

Orientations d'actions :

- 1/ Promouvoir les actions post-permis (reprise après l'hiver, atelier de perfectionnement au pilotage), en mobilisant les forces de l'ordre, les motos-écoles et les associations.
- 2/ Mettre en place des partenariats avec les motos écoles pour sensibiliser les motards avant le passage du permis de conduire par le rappel de la réglementation et des équipements obligatoires.
- 3/ Sensibiliser les techniciens d'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM.
- 4/ Sensibiliser les jeunes utilisateurs de scooter dans les établissements scolaires en partenariat avec les forces de l'ordre, les associations de motards (FFMC 64) et les polices municipales sur les risques liés aux addictions et au port des équipements obligatoires. Développement des programmes de sensibilisation dans tous les établissements scolaires, y compris les lycées professionnels et les CFA.
- 5/ Développer des actions dans les entreprises privées à destination de la pratique de la moto pour les trajets domicile travail et les trajets de loisirs, en partenariat avec les associations de motards.



Les conduites à risques : alcool, stupéfiants



La conduite avec un conducteur alcoolisé représente 9 % de l'ensemble des accidents période 2017-2021 (93 % des accidents étant renseignés)

La conduite avec un conducteur sous l'effet de stupéfiants représente 4 % de l'ensemble des accidents période 2017-2021 (50 % des accidents étant renseignés).

Conducteurs avec ALCOOL 2017-2021

Nombre d'accidents avec un conducteur POSITIF	Nombre d'accidents tous conducteurs taux NEGATIF	Nombre total d'accidents CONDUCTEUR contrôlé	% d'accidents CONDUCTEUR positif/contrôlé
387	3 434	3 821	10 %
Tués dans un accident avec un conducteur POSITIF	Nombre de tués tous conducteurs taux NEGATIF	Nombre de tués CONDUCTEUR contrôlé	% de tués avec CONDUCTEUR positif/contrôlé
46	136	176	23 %

Conducteurs avec STUPEFIANT 2017-2021

Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un STUPEFIANT	Nombre d'accidents tous conducteurs taux NEGATIF	Nombre total d'accidents CONDUCTEUR contrôlé	% d'accidents avec STUPEFIANT/ contrôlé
160	1 889	2 049	8 %
Tués dans un accident avec un conducteur sous l'emprise d'un STUPEFIANT	Nombre de tués tous conducteurs taux NEGATIF	Nombre de tués CONDUCTEUR contrôlé	% de tués avec STUPEFIANT/ contrôlé
29	133	162	18 %

Les accidents avec un conducteur ALCOOLISÉ se répartissent régulièrement sur la période avec, en moyenne, 77 accidents par an. A noter 2 pics, en 2019 (87accidents) et 2021 (81 accidents).

Par MODE (nombre de victimes) :
Les VT sont impliqués à hauteur de 58 % et les 2 RM sont impliqués à hauteur de 31% dont 18 % en CYCLOS 14 % en MOTOS

Par TRANCHES D'AGE (nombre de victimes):
18-24ans 21 %
25-34ans 28 %
35-44ans 17 %

Les accidents avec un conducteur sous emprise de STUPEFIANTS se répartissent régulièrement sur la période avec, en moyenne, 32 accidents par an mais avec un pic en 2020 avec 40 accidents.

Par MODE (nombre de victimes):
les VT sont impliqués à hauteur de 58% et les 2 RM sont impliqués à hauteur de 34 % dont 18 % en CYCLOS 16 % en MOTOS.

Par TRANCHES D'AGE (nombre de victimes):
18-24ans 23 %
25-34ans 23 %
35-44ans 21 %

Orientations d'actions :

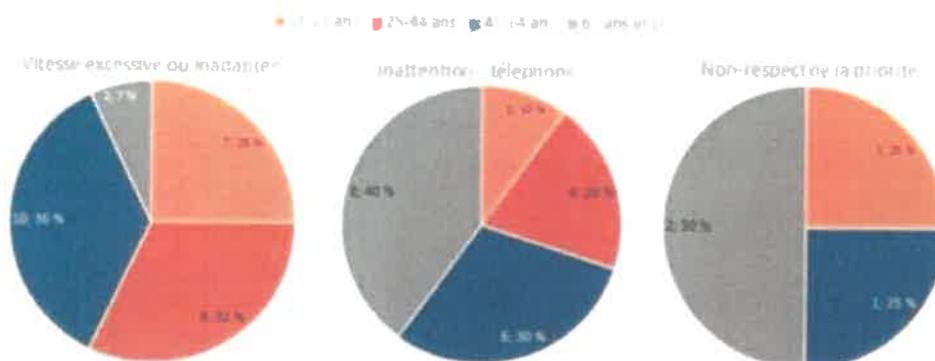
- 1/ Mobiliser les organisateurs de soirées et d'événements festifs, ainsi que les débits de boissons sur les risques liés à l'alcool pour tous les usagers de la route.
- 2/ Poursuivre les actions de prévention dans les clubs sportifs du département pour sensibiliser les supporters sur les risques liés aux addictions.
- 3/ Développer les contrôles routiers avec alternatives aux poursuites aux abords des établissements de nuit et des bars dans tout le département pour toucher le public des 25-44 ans.
- 4/ Programmer des actions de prévention à destination des auteurs d'infractions routières en partenariat avec les services pénitenciers, les auto-écoles et les forces de l'ordre.
- 5/ Informer les usagers, par tous moyens disponibles (presse, réseaux sociaux...) des conséquences judiciaires auxquelles s'expose un auteur d'accidents corporels.



Les conduites à risque : vitesse et non-respect des priorités



Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)



→ Les 25-44 ans sont majoritairement présumés responsables dans la vitesse excessive ou inadaptée (9,32%) et les 18-24 ans à hauteur de 7,25 %

→ Les jeunes sont les plus représentés dans les accidents dont les causes impliquent la vitesse excessive.

Orientations d'actions :

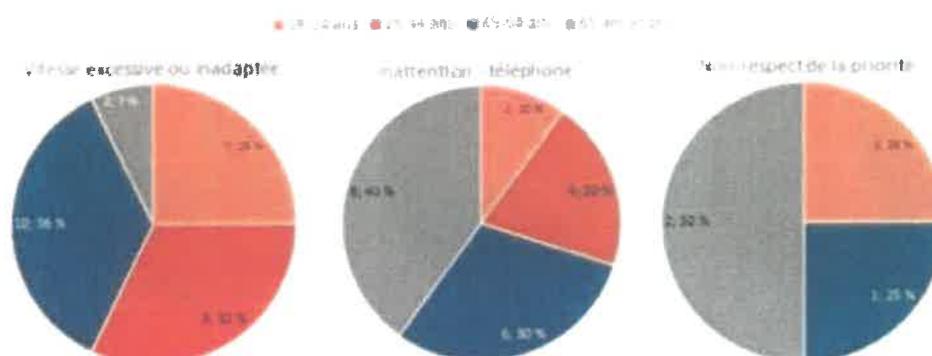
- 1/ Poursuivre et renforcer les contrôles routiers sur la vitesse et le non-respect des priorités dans tout le département.
- 2/ Sensibiliser aux dangers de la vitesse en partenariat avec les auto-écoles et les forces de l'ordre, les jeunes conducteurs dans les lycées avant le passage du permis de conduire.
- 3/ Renforcer les actions de prévention sur le non-respect des priorités.
- 4/ Informer les usagers, par tous moyens disponibles (presse, réseaux sociaux...) des conséquences judiciaires auxquelles s'expose un auteur d'accidents corporels.



Les conduites à risque : distracteurs



Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)



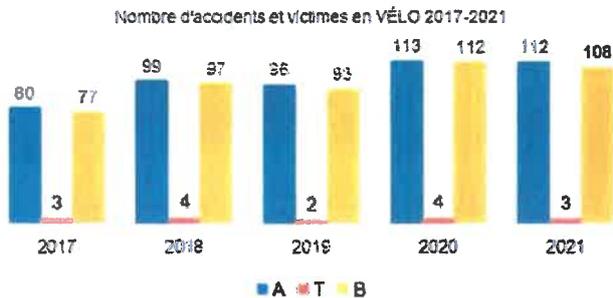
Orientations d'actions :

- 1/ **Consolider le partenariat avec les collectivités territoriales** concernant des campagnes d'affichages sur les distracteurs au niveau des transports publics mais aussi sur les panneaux d'affichages des communes (utilisation du téléphone, GPS). Prévoir la diffusion de ces campagnes sur les réseaux sociaux de la préfecture et des collectivités locales.
- 2/ **Développer les actions de prévention sur la thématique des distracteurs** dans les établissements scolaires pour les jeunes.



Les mobilités douces

Vélos et engins de déplacement personnel motorisés



Les accidents impliquant un usager VÉLO sont en progression sur la période avec, en moyenne 100 accidents par an. Ils se produisent pour :

88 % en agglomération

19 % le vendredi et 17 % le mercredi, en moyenne 15 % les autres jours

26 % dans la tranche horaire 16h-19h et 23 % entre 10h et 13h00

83 % de jour et 12 % de nuit

55 % hors intersection, 18 % en giratoire

60 % type de collision par le côté, 12 % par l'arrière

50 % en déplacement promenade-loisirs et 12 % domicile-travail

56 % des cyclistes tués sont responsables

Les principaux facteurs usagers des CYCLISTES responsables (147) sont pour :

28 % l'inattention

20 % le refus de priorité

10 % la vitesse excessive eu égard aux circonstances

5 % le contresens



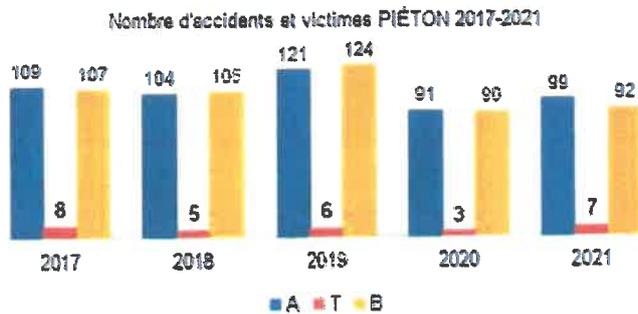
Orientations d'actions :

- 1/ **Accompagner les collectivités** dans leurs projets d'aménagement et inciter au développement d'infrastructures favorisant les modes de déplacement doux.
- 2/ **Développer avec les forces de l'ordre et les polices municipales** des actions de prévention dans les établissements scolaires pour le savoir rouler à vélo.
- 3/ **Déployer des actions durant les grands événements publics sur le Pays-Basque**, des actions de sensibilisation vélo avec l'ensemble des partenaires (forces de l'ordre, collectivités locales et associations de prévention).
- 4/ **Planifier avec les collectivités territoriales des campagnes d'affichages** sur les transports publics concernant les éclairages vélo, les équipements et les angles-morts.



Les piétons

Répartition générale des accidents et victimes 2017-2021 catégorie PIÉTON :



Les accidents impliquant un PIÉTON sont en baisse depuis 2019 avec, en moyenne 105 accidents par an.

Ils se produisent pour :

93 % en agglomération

18 % le vendredi et 19 % le mardi, en moyenne 16 % les autres jours

32 % dans la tranche horaire 16h-19h, 21 % entre 7h et 10h00, 19 % entre 10h et 13h

77 % de jour et 17 % de nuit

87% hors intersection, 13 % en intersection

94 % en collisions contre un tiers

42% en déplacement promenade-loisirs et 6 % courses-achats

55 % sur passage piéton et 19 % à -50m du passage piéton

77 % des tués sont non responsables

Les principaux facteurs usagers des piétons responsables (9 % soit 49 accidents) sont pour :

43 % l'inattention

8 % le refus de priorité (4 accidents)

12% l'alcool

Orientations d'actions :

1/ Planifier avec les collectivités territoriales des campagnes d'affichages sur les transports publics, concernant les équipements permettant de rendre visible les piétons notamment pendant les changements d'heure et/ou de saison.

2/ Accentuer la sensibilisation des piétons en agglomération sur les éclairages et la visibilité à l'occasion des contrôles routiers des forces de l'ordre (distribution de matériel permettant la visibilité pour les piétons).

3/ Organiser des jeux concours dans les écoles primaires du département (concours d'affiches, de dessin) sur la thématique de la visibilité des piétons.



Le risque routier professionnel

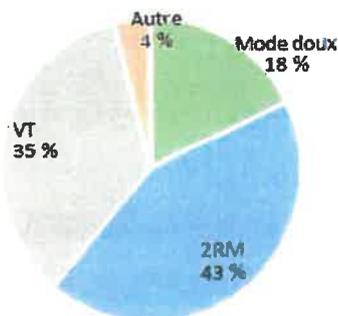


Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se compose de deux risques distincts : le risque « utilisation professionnelle » qui est un déplacement nécessaire à l'exécution d'une tâche dans le cadre professionnel, et le risque « trajet domicile-travail » qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

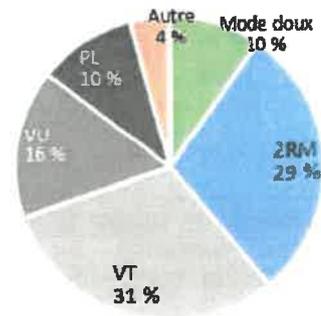
Entre 2017 et 2021, se sont produits 1136 accidents impliquant un trajet domicile travail et utilisation professionnelle soit 28 % du total des accidents (trajet connu et inconnu) et 43% des trajets connus. Ces accidents ont occasionné 1383 victimes soit 27 % du total.

Part modale pour les déplacements domicile-travail et utilisation professionnelle département des Pyrénées-Atlantiques :

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



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



Lors d'un déplacement domicile-travail, les 2RM totalisent le plus fort pourcentage de victimes (43%) devant la catégorie VT (35 %). Lors d'un déplacement utilisation professionnelle, les 2RM totalisent le plus fort pourcentage (29%) après la catégorie VT (29%), les VU représentant 16 % des victimes.

Pourcentage de personnes tués dans un accident impliquant un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel: **35 %**

Orientations d'actions :

- 1/ **Consolider en partenariat avec les auto-écoles et les forces de l'ordre la formation des référents sécurité routière au sein des collectivités locales dans l'objectif de faciliter la formation des agents publics au risque routier professionnel.**
- 2/ **Développer les actions de formation sur le risque routier professionnel, en lien avec les partenaires (ACBB, auto-écoles) dans les administrations (collectivités territoriales, services déconcentrés de l'État).**
- 3/ **Proposer des actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les Centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels, en lien avec les entreprises qui les accueillent en apprentissage ou stage.**



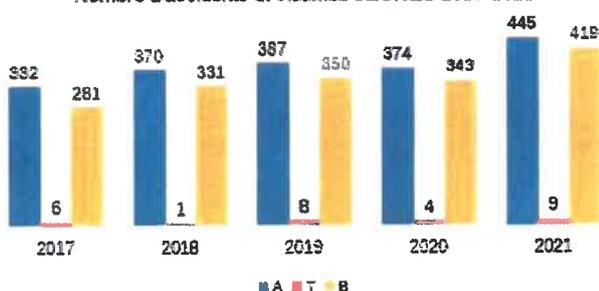
5. Les enjeux supplémentaires

1.2 Les jeunes



Répartition générale des victimes 2017-2021 JEUNES :

Nombre d'accidents et victimes JEUNES 2017-2021



Tranches d'âge	A*	T	B	BH	BL	Total victimes 0-24 ans	Part/total tout âge
[0-13]	214	3	182	27	155	181	4 %
[14-17]	649	5	655	122	539	661	15 %
[18-24]	1126	19	868	182	706	907	18 %
Total	1908	28	1725	331	1394	1753	35 %

Mode de déplacement	A	T	B	BH	BL	Total victimes 0-24 ans	Part/total 0-24 ans
Piéton à pied + EDP - sm	210	1	156	28	128	157	9 %
Vélo	165	1	115	5	110	116	7 %
Cyclo	741	6	752	142	610	758	43 %
Moto légère	108	1	78	19	54	74	4 %
Moto lourde	179	7	110	98	72	117	7 %
VT	1484	12	475	95	960	487	28 %
Total	1908	28	1725	331	1394	1753	100 %

colonne A : le total correspond au total des accidents sans double compte

Les accidents impliquant un usager JEUNE (0-24ans) sont en progression constante sur la période (exception faite de 2020) avec, en moyenne 387 accidents par an.

Les principaux facteurs usagers des conducteurs responsables sont pour :

- 32 % l'inattention
- 17 % la vitesse excessive eu égard aux circonstances
- 12 % le refus de priorité
- 7 % l'alcool

Les victimes JEUNES représentent 35 % de l'ensemble des victimes tout âge.

La tranche 18-24ans totalise 18 % de victimes et 68 % des jeunes tués.

A noter que, les 18-24ans représentent 10 % de part de tués et 18 % de part de victimes alors que la part de leur population est de 7 %.

Par MODE:

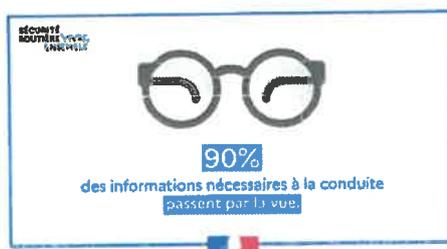
Parmi les victimes 0-24ans, après les VT, les usagers en CYCLOMOTEUR représentent 43 % des victimes, les MOTOS 11 %, les PIÉTONS 9 % et les VÉLOS 7 %.

Orientations d'actions :

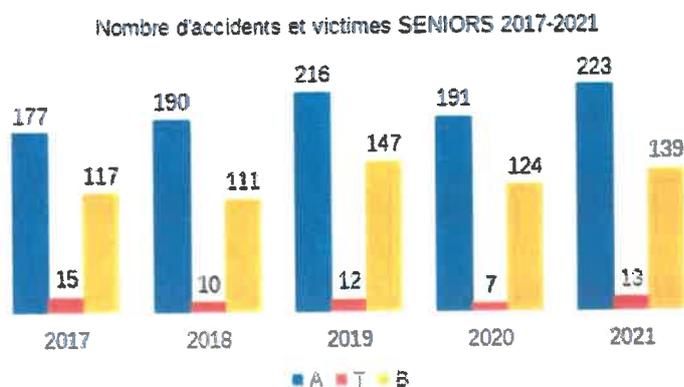
- 1/ Former en lien avec le DSDEN des référents sécurité routière dans les établissements scolaires pour permettre aux corps enseignants de sensibiliser les élèves tout au long de l'année sur cette thématique.
- 2/ Engager un travail partenarial avec les auto-écoles sur la thématique des jeunes.
- 3/ Renforcer les actions de prévention dans les établissements (collèges et lycées) en lien avec le DSDEN sur la thématique deux roues, vitesse et addictions en partenariat avec les forces de l'ordre, Vinci, le Conseil départemental et les maires des communes concernées.



1.3 Les séniors



Répartition générale des victimes 2017-2021 SÉNIORS :



Les accidents impliquant un usager SÉNIOR (+de 65ans) sont en progression sur la période (exception faite de 2020) avec, en moyenne 199 accidents par an. Les principaux facteurs usagers des conducteurs responsables sont pour :

- 37 % l'inattention
- 22 % le refus de priorité
- 8 % les malaises
- 6 % la vitesse excessive eu égard aux circonstances
- 4 % l'éblouissement

Les victimes séniors représentent 14 % de l'ensemble des victimes tout âge. Les tranches 65-74ans et + de 75ans totalisent chacune 7 % des victimes. A noter que, les + de 65ans représentent 31 % de part de tués et 14 % de part de victimes alors que la part de leur population est de 25 %.

Par MODE:

Parmi les victimes SÉNIOR, les usagers en VT représentent 41 % des victimes, les PIÉTONS 9 % et les VÉLOS 15 %.

Orientations d'actions :

- 1/ Encourager la formation à la conduite et organiser des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route.
- 2/ Planifier et développer des actions régulières de prévention dans les clubs et les associations séniors pour les sensibiliser sur différentes thématiques : la vue, la prise de médicaments, les giratoires, en partenariat avec les forces de l'ordre et les associations de prévention.
- 3/ Organiser sur les trois arrondissements du département des villages de la sécurité routière avec plusieurs partenaires (forces de l'ordre, associations, sécurité civile) sur plusieurs thématiques (vitesse, addictions, problèmes de vue, gestes de premiers secours) qui attirent de nombreux séniors.



6. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

1.1 Mise en œuvre du DGO

* Travail collaboratif avec les partenaires de la coordination sécurité routière :

A – Formation d'un groupe de travail restreint

analyse et synthèse du diagnostic territorial pour préparer le travail en comité de pilotage :

Réunion en novembre 2022 : travail de synthèse du diagnostic territorial entre services de l'État pour présentation du diagnostic 2017-2021 en comité de pilotage :

- En présence d'un IDSR, des forces de l'ordre et de l'ODSR.

B – Validation du travail effectué en comité de pilotage

Travail avec les partenaires en comité de pilotage (bilan du précédent DGO 2018-2022, présentation aux partenaires du diagnostic territorial et orientations des actions pour 2023-2027) : Réunion d'un premier comité de pilotage en février 2023.

Les partenaires publics, autres ministères et autorités judiciaires :

- Les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière;
- Les tribunaux judiciaires de Pau et de Bayonne
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer ;
- La Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques ;
- Le Directeur du Service Départemental à la jeunesse, à l'engagement et aux sports.

Les forces de sécurité :

- Le Groupement de Gendarmerie Départementale ;
- La Direction Départementale de la Sécurité Publique ;
- La Direction Zonale des Compagnies Républicaines de Sécurité.

Les collectivités locales et les intercommunalités :

- Le Conseil départemental ;
- L'association des maires ;
- Les grandes agglomérations du département : Pau, Bayonne, Oloron ;
- Les intercommunalités : Pau, Pays-Basque et Haut-Béarn.

Les partenaires privés (associations, assurances) :

- L'Automobile Club Basco Béarnais ;
- Le réseau ASF de la Direction Régionale Sud-Atlantique Pyrénées ;
- La Prévention Routière ;
- La Prévention Maif ;
- La Fédération Française des Motards en Colère 64 ;

C – Mise en application du DGO : le financement des actions de prévention.

- Diffusion annuelle dès le mois de janvier de l'appel à projet du Plan Départemental de Sécurité Routière qui permet de financer les actions de prévention des partenaires sur l'ensemble du département.

En fonction des enjeux impératifs du Document Général d'Orientation du département et de l'évolution annuelle de l'accidentologie, le financement sera priorisé :

- Par le directeur de cabinet en tant que chef de projet de la sécurité routière
- Lors de la réunion du comité de Pilotage qui attribue et répartie l'enveloppe de subventions.

Le choix du financement se fait sur plusieurs critères :

- Les enjeux fixés par le DGO dans les Pyrénées-Atlantiques
- Entre 2018 et 2022, la priorité était donnée aux deux-roues motorisés, aux addictions et aux jeunes.
- La qualité des projets proposés par les associations et les collectivités territoriales.

- L'évolution de l'accidentologie dans le département avec le bilan du PDASR N-1 afin d'orienter le financement.

D - Rédaction des PDASR :

- Bilan permettant de synthétiser l'ensemble des actions et des mesures mises en place tous les ans pour lutter contre l'insécurité routière sur la base du Document Général d'Orientation.
- Comparaison avec l'atteinte des objectifs du DGO pour prise en compte pour l'année N+1.
- Rédaction prévue pour janvier pour transmission à la DSR en amont du dialogue de mi-gestion (avril-mai)

1.2 Suivi de l'accidentalité départementale

→ Les services de la DDTM 64 élaborent différents supports permettant le suivi et l'analyse de l'accidentologie dans le département

*** Le travail de l'ODSR 64 :**

- Baromètre hebdomadaire de suivi des accidents mortels ;
- Plaquettes mensuelles de l'accidentologie routière avec focus et analyse sur l'évolution pour les usagers vulnérables.
- Tableau et synthèses des accidents corporels depuis le début de l'année
- Suivi des infractions.

Diffusion des plaquettes mensuelles de l'accidentologie pour l'information du public :

<https://www.pyrenees-atlantiques.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacements-et-securite-routiere/Securite-routiere/L-ODSR>

1.3 Suivi de l'application du DGO

*** Création des États-majors de la sécurité routière :**

→ Tous les mois, des États-majors de sécurité routière sont présidés par le directeur de cabinet du Préfet de Pyrénées-Atlantiques en préfecture en présence des forces de l'ordre, des gestionnaires de voirie, de la DDTM, des IDSR, de la coordination sécurité routière et des associations locales de prévention routière.

Sont évoqués à l'ordre du jour :

- L'évolution et le suivi de l'accidentologie ;
- L'étude des accidents mortels et leurs différentes causes.
- Les interventions en matière d'infrastructures routières (demande de travaux d'améliorations)
- Le suivi de la mise en place des actions de prévention par l'ensemble des partenaires et pour tout le département.
- Réflexion sur la mise en place de nouvelles actions de prévention.
- La communication en matière de sécurité routière dans le département : Diffusion au grand public de messages de prévention sur différentes thématiques de sensibilisation.
- Le plan de communication des contrôles routiers : médiatisation en présence du corps préfectoral pour sensibiliser le public sur différentes thématiques.

*** Les réunions avec les IDSR :**

De façon trimestrielle, les Intervenants départementaux de la sécurité routière sont réunis en préfecture sous la présidence du coordinateur de la sécurité routière.

Sont évoqués à l'ordre du jour :

- L'évolution de l'accidentologie
- La mise en place des différentes actions de prévention
- Le budget de la sécurité routière
- Les besoins en formation
- Les besoins en matériel pour la préparation des ateliers de prévention.

→ Ces réunions permettent de faire le point sur la mise en place des actions et d'en créer de nouvelles en fonction de l'évolution de l'accidentologie.

M. Julien CHARLES

Préfet des Pyrénées-Atlantiques



M. Jean-Jacques LASSERRE

Président du Conseil
départemental



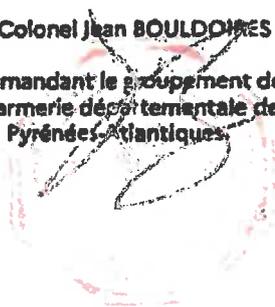
M. Jérôme BOURRIER

procureur de la République près le
Tribunal judiciaire de Bayonne



Le Colonel Jean BOULDOIRES

commandant le groupement de
gendarmerie départementale des
Pyrénées-Atlantiques



M. David BOOK

Directeur Départemental de la
Sécurité Publique des Pyrénées-
Atlantiques

