



PRÉFET DE LA GIRONDE

Document Général d'Orientations de la politique locale de sécurité routière 2018 – 2022

Gironde



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Préface

La politique de sécurité routière est une priorité qui s'attache à la protection de la vie humaine.

Malgré les efforts entrepris depuis 2010 en termes d'aménagement des infrastructures, d'actions de prévention et de répression, le nombre d'accidents mortels reste trop important en Gironde.

Tous nos efforts doivent se conjuguer pour relancer une dynamique. La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies humaines soient épargnées et que des familles soient brisées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence et requiert l'échange et la coordination des actions.

Le Document Général d'Orientations (DGO) s'inscrit dans le cadre d'une démarche associant l'État et ses partenaires lesquels définissent les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière ainsi que les orientations d'actions à conduire pour les prochaines années. Cette politique se concrétise dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Un suivi de la mise en œuvre d'actions correspondant aux pistes d'orientations du DGO sera réalisé annuellement.

Le DGO présente donc les caractéristiques de l'insécurité routière en Gironde, explique les enjeux retenus et leurs objectifs à atteindre, et précise les orientations d'actions correspondantes.

Quatre enjeux impératifs fixés par le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière et un enjeu facultatif ont été retenus pour la période 2018-2022 :

- le risque routier professionnel.
- les addictions (l'alcool et les stupéfiants).
- les jeunes.
- les seniors.
- les deux-roues motorisés (2RM).

Les participants à la rédaction du DGO s'engagent à développer une synergie d'actions avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentologie de chacun des enjeux.

Le Préfet
Pour le Préfet,
La sous-préfète, directrice de cabinet
du Préfet de la Nouvelle-Aquitaine
Préfet de la Gironde

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and strokes, representing the name Angélique Rocher-Bedjoudjou.

Angélique Rocher-Bedjoudjou

Objectifs

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

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés. Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le Document Général d'Orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Définitions

Un **enjeu** se dégage lorsque la morbidité associée à une cible (type de véhicule, lieu ou public particulier) est particulièrement élevée, par rapport à l'accidentalité nationale ou celle du département. L'enjeu désigne alors le nombre d'accidents ou de victimes liés à cette cible.

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...). Ce nombre d'accidents ou de victimes sera à considérer en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues par exemple), et/ou en relatif (l'écart par rapport à une référence comme les valeurs nationales, ou ce nombre ramène à une exposition comme la répartition par âge de la population).

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

Les orientations d'actions sont les pistes de travail et les objectifs adaptés aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés par la compréhension des enjeux retenus.

Le Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière élaboré en cohérence avec les orientations fixées par le DGO, définit l'ensemble des actions développées et financées dans le département annuellement.

SOMMAIRE

1.Principales caractéristiques du département.....	6
1.1.Présentation.....	6
1.2.L'accidentalité 2012-2016 en Gironde.....	8
2.Les 5 enjeux 2018-2022 pour la Gironde.....	15
Risque routier professionnel.....	16
Les seniors.....	24
Les jeunes	28
Alcool / Stupéfiants.....	32
Deux Roues Motorisé (2RM).....	36
3 – Les indicateurs par enjeu.....	40

1. Principales caractéristiques du département

1.1. Présentation

Géographie

La superficie du département de la Gironde est de 9 975 km², soit le plus étendu de la France Métropole.

Son relief est relativement plat (de 0 à 167 m d'altitude), la forêt où prédomine le pin maritime couvre 40 % du territoire. La vigne en partie sur les coteaux en recouvre 10 %.

Il est traversé par deux fleuves, la Garonne et la Dordogne qui se rejoignent pour former l'Estuaire de la Gironde.

La Gironde compte 542 communes. Il abrite la capitale de la région, Bordeaux classée 6^e métropole française. Les principales villes de son aire urbaine sont Mérignac, Pessac et Talence.

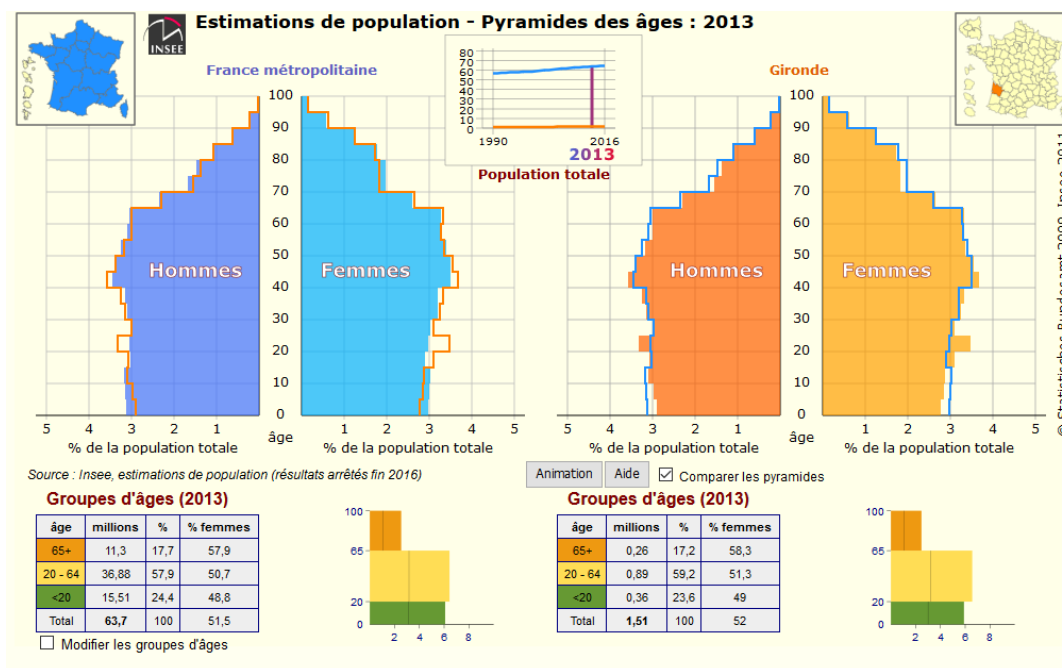
Les sous-préfectures de la Gironde sont Arcachon, Blaye, Langon, Lesparre-Médoc et Libourne.

Population

Au 1^{er} janvier 2015, le département de la Gironde comptait 1 543 000 habitants soit un quart de la population de la région Nouvelle-Aquitaine.

Avec 153 habitants au km², elle a également la densité la plus élevée de la Nouvelle-Aquitaine, soit largement deux fois plus que la densité régionale. La densité en France est de 104,2 habitants au km².

Entre 2009 et 2014, la population girondine s'est accrue de 1,2 % par an en moyenne. Le taux moyen pour cette même période en France est de 0,5 %.



La Zone littorale et le Bassin d'Arcachon présentent la caractéristique d'une faible densité de population en hiver pouvant décupler pendant les mois d'été. Au centre du département, l'agglomération bordelaise, très urbanisée concentre plus des deux tiers de la population.

La répartition de la population de la Gironde est assez comparable à celle de la France.

Population Gironde

Classe d'âge	Hommes	Femmes	Ensemble	% de la Gironde
14-17	37 573	34 603	72 176	4,68%
18-24	70 880	74 428	145 308	9,42%
25-29	45 834	47 265	93 099	6,03%
65-74	61 913	72 052	133 965	8,68%
75 et +	51 008	85 244	136 252	8,83%

Réseau

En 2015, le département comptabilise 20 964 km de réseau routier, y compris 650 km environ de voies cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables et itinéraires cyclables jalonnés), répartis en :

- 14 181 km de routes communales (environ 68 % du réseau girondin);
- 6 476 km de routes départementales (30%) ;
- 292 km d'autoroutes (1,5%) ;
- 89 km de routes nationales (0,5%).

Compte tenu de son activité, il en résulte une concentration des flux de transport sur le secteur de l'agglomération bordelaise. Les ponts bordelais deviennent les passages obligés pour tout le trafic de transit vers la péninsule ibérique et le nord-ouest de l'Afrique.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) 2016 le plus élevé de la rocade s'élève à 140 064 véhicules par jour avec 12,51 % de poids lourds (environ 17 500 poids lourds), au niveau de Bègles dans les deux sens confondus.



Les trafics des principales routes du département sont disponibles sur les sites internet des gestionnaires en suivant par exemple les liens suivants

[Carte trafics de la DIR Atlantique](#)

[Carte trafics du Conseil Départemental de la Gironde](#)

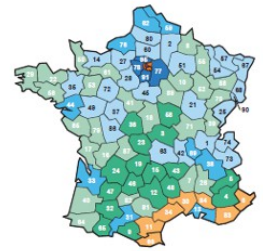
[Carte trafics de Bordeaux Métropole](#)

1.2. L'accidentalité 2012-2016 en Gironde

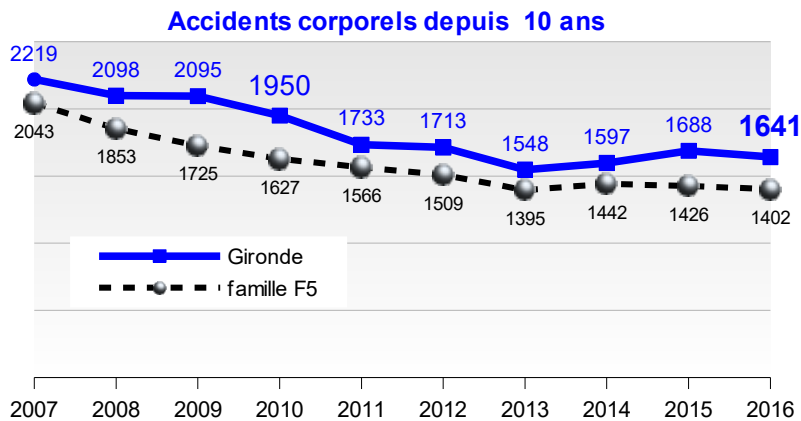
Un bilan détaillé de l'accidentalité en Gironde est joint au présent DGO.

Cette partie reprendra les généralités de ce document en précisant l'évolution de l'accidentalité en Gironde et sa position par rapport aux indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) fournis par l'ONISR pour la famille F5 « métropoles » dont appartient la Gironde.

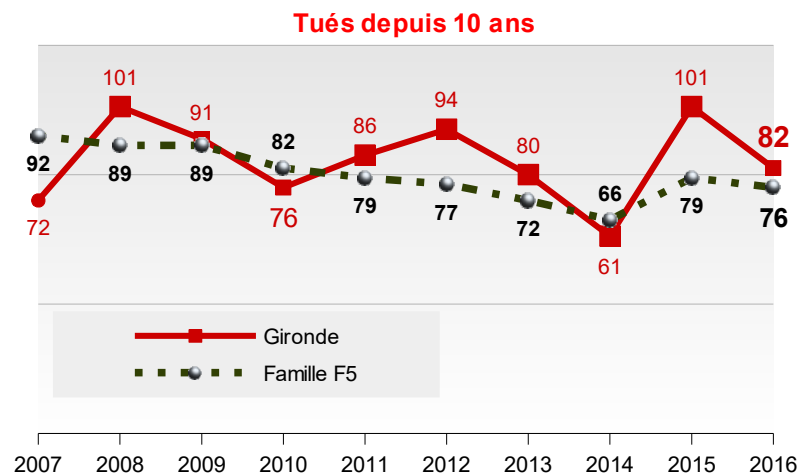
N°	Famille	Effectif	Classes ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair



■ Evolution des accidents corporels et des tués



Accidents Corporels	Gironde	Famille F5
Variation 2010/2016	-16%	-14%
Variation des cumuls 2007-2011 / 2012-2016	-19%	-19%



Tués	Gironde	Famille F5
Variation 2010/2016	+8%	-8%
Variation des cumuls 2007-2011 / 2012-2016	-2%	-14%

Entre 2012 et 2016, on a relevé au total 350 accidents mortels en Gironde (- 9 % par rapport à la période 2007-2011), et 418 tués dont 43 tués dans l'accident de Puisseguin en 2015.

Les indicateurs de sécurité routière de la Gironde ont moins diminué que ceux de la famille F5 ou ceux de la France métropolitaine

La variation entre 2010 et 2016 des tués est de -13 % au niveau de la France métropolitaine, de -8 % pour la famille F5 « Métropoles », alors qu'elle est de + 8 % en Gironde.

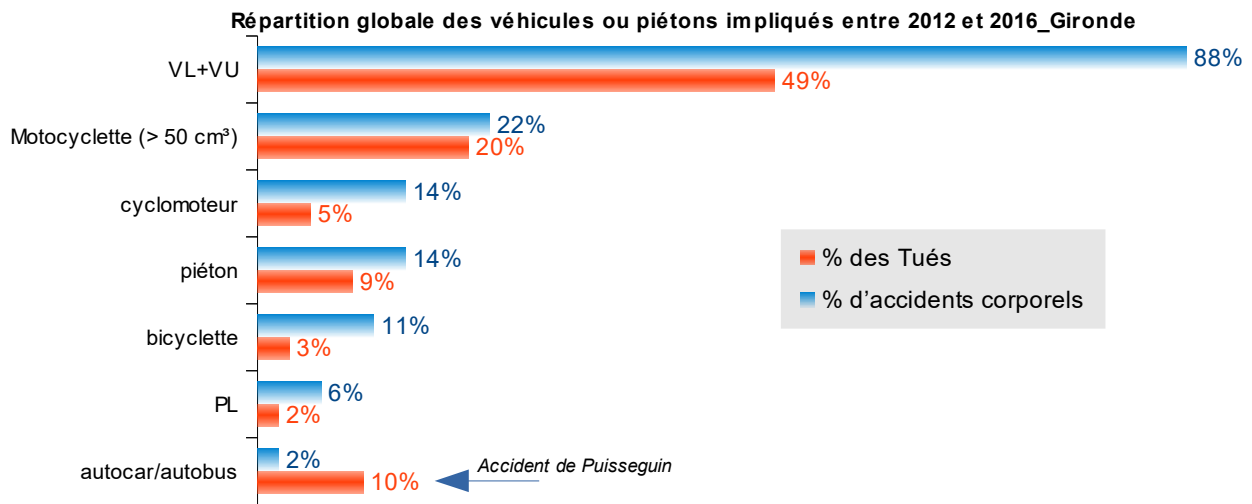
On note une baisse de 2 % du cumul des tués sur 5 ans entre les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016, moins importante que celle de la famille F5 « Métropoles » (- 14%).

Si on analyse l'indice de gravité (G4) entre les deux périodes, on relève en 5 ans sur la Gironde une augmentation d'1 tué pour 100 accidents corporels :

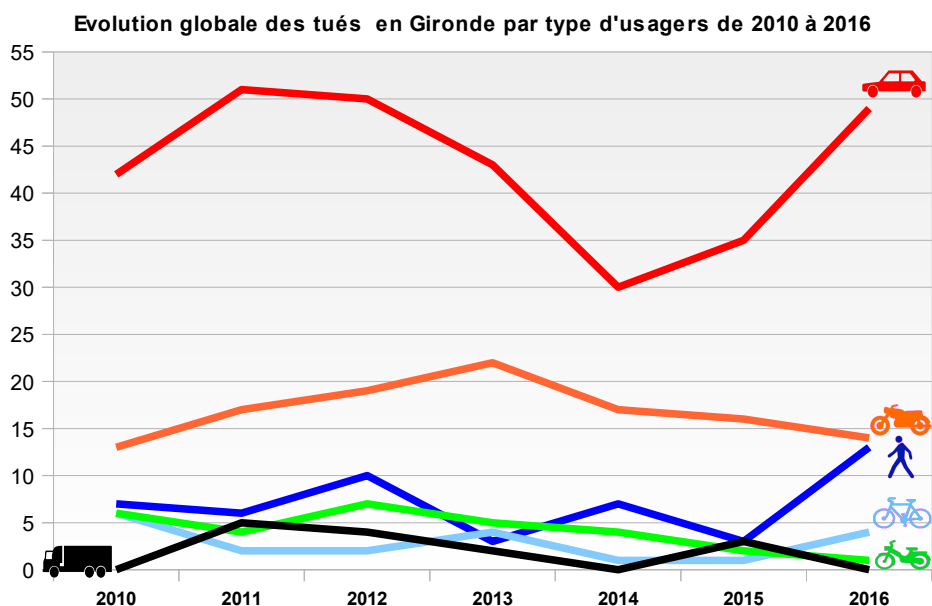
$G4_{(2007-2011)} = 4$ tués pour 100 accidents corporels.

$G4_{(2012-2016)} = 5$ tués pour 100 accidents corporels

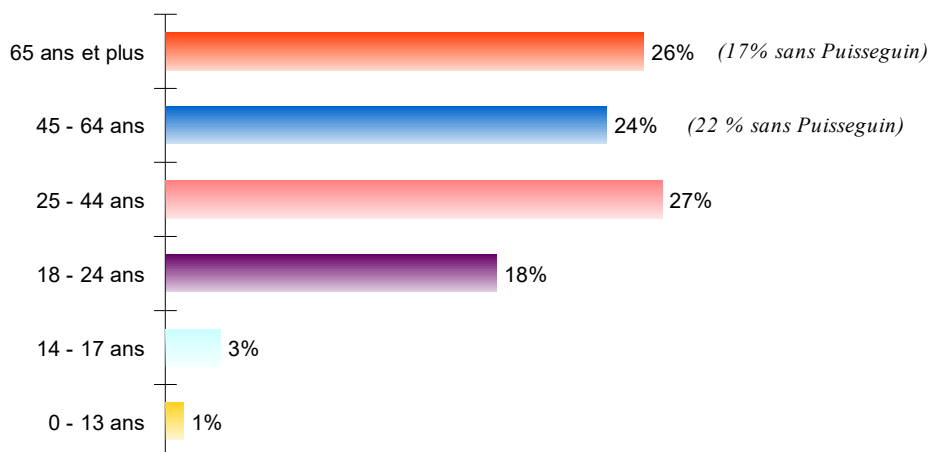
■ Répartition des accidents et des tués selon le mode de déplacement sur la période 2012-2016



Conflicts 2012-2016	Qui est tué ?								
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Bus	Autre
<i>Avec Qui ?</i>									
<i>Piéton</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Vélo</i>	1	1	0	0	0	0	0	0	0
<i>Cyclo</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Moto</i>	2	0	1	2	0	0	0	0	0
<i>VL</i>	24	3	12	38	43	0	0	0	2
<i>VU</i>	2	1	1	5	11	3	0	0	0
<i>PL</i>	6	5	0	3	22	1	1	41	0
<i>Bus</i>	0	0	0	1	0	0	2	0	0
<i>Autre</i>	1	1	0	0	3	1	0	0	0
<i>En solo</i>	0	0	6	29	97	8	3	0	4
<i>Multicollision</i>	0	2	1	8	16	1	2	0	1
Total (418 tués)	36	13	21	86	192	14	8	41	7
Part %	9%	3%	5%	20%	46%	3%	2%	10%	2%



Répartition des tués 2012- 2016 selon la classe d'âge

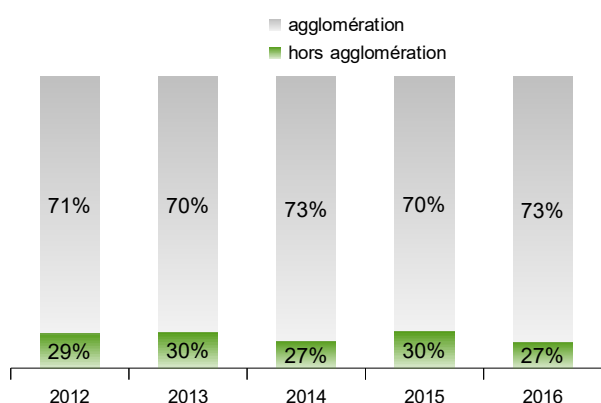


■ Répartition des accidents et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016

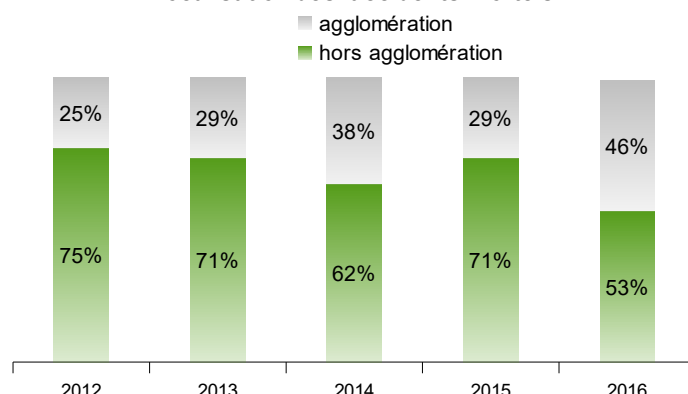
Depuis 5 ans, on peut considérer que 70 % des accidents corporels se situent en agglomération.

Alors qu'ils étaient essentiellement hors agglomération de 2012 à 2015, les accidents mortels en agglomération ont représenté 46 % en 2016 (+17 points par rapport à 2015).

Localisation des accidents corporels



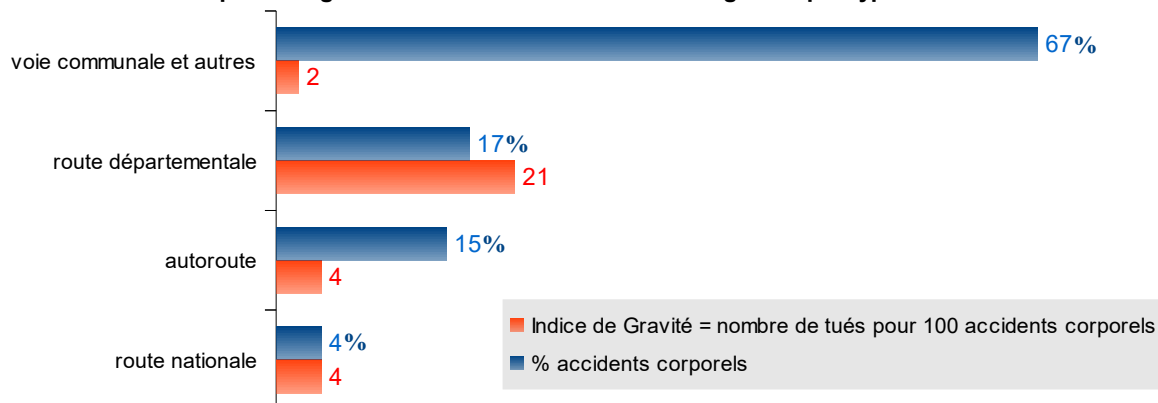
Localisation des accidents mortels



Malgré une baisse constatée depuis 2012, les routes départementales (RD) gardent l'indice de gravité le plus important. On compte en moyenne depuis 5 ans **21 tués pour 100 accidents** relevés sur ce réseau (17 tués sans prendre en compte les 43 tués de Puisseguin de 2015 sur la D17). Les RD ont représenté 83 % des tués de l'année 2016.

Rappel de la répartition du réseau routier girondin : 68 % de voies communales ;30 % de routes départementales, 1,5 % d'autoroutes et 0,5 % de routes nationales.

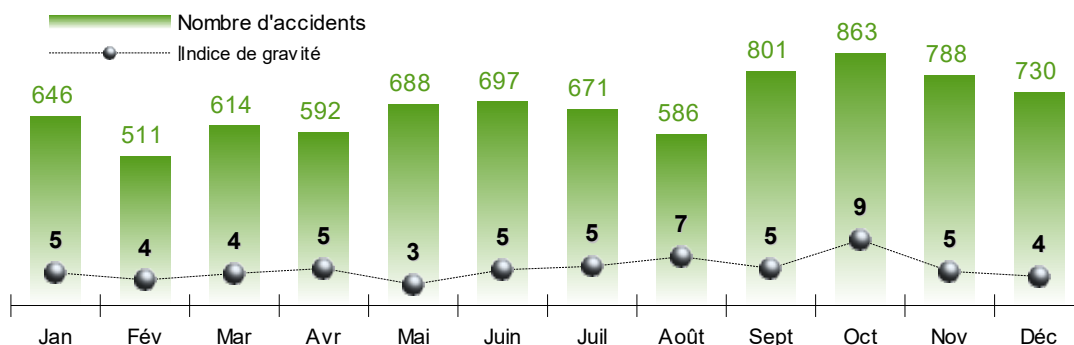
Répartition globale des accidents et indices de gravité par type de réseau 2012-2016



■ Répartition des accidents selon le mois

De 2012 à 2016, la répartition mensuelle des accidents est relativement homogène de janvier à août, puis les mois de septembre à décembre dépassent largement la médiane des 679 accidents.

Accidents corporels et gravité selon le mois de 2012 à 2016

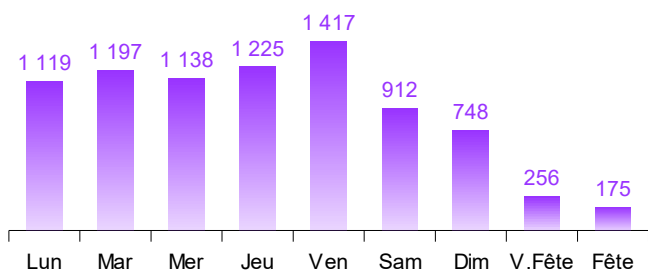


Les indices de gravités (*) sont également homogènes, avec cependant un pic pour le mois d'août. L'indice de gravité du mois d'octobre est très élevé compte tenu des 43 tués de l'accident de Puisseguin, sinon il serait de 4

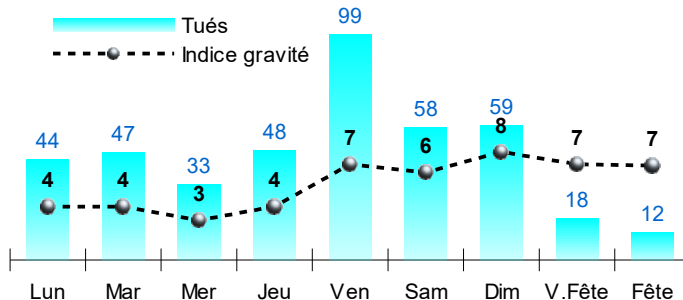
(*) $\text{Indice de gravité} = \text{nombre de tués pour 100 accidents} = (\text{nombre de tués} / \text{nombre d'accidents}) \times 100$

■ Selon le jour de la semaine et l'heure

Accidents 2012-2016 selon le jour de la semaine, veille de fête et fête



Répartition des tués 2012-2016 et indice de gravité



Depuis 5 ans, les journées du mardi, jeudi et vendredi sont les trois journées les plus accidentogènes. Ramenées au nombre de jours de même type, les veilles de fêtes le sont également.

Les indices de gravité les plus forts restent néanmoins concentrés sur vendredi, samedi, dimanche, veilles et jours de fêtes. Les tués de Puisseguin augmentent nettement les valeurs du vendredi.

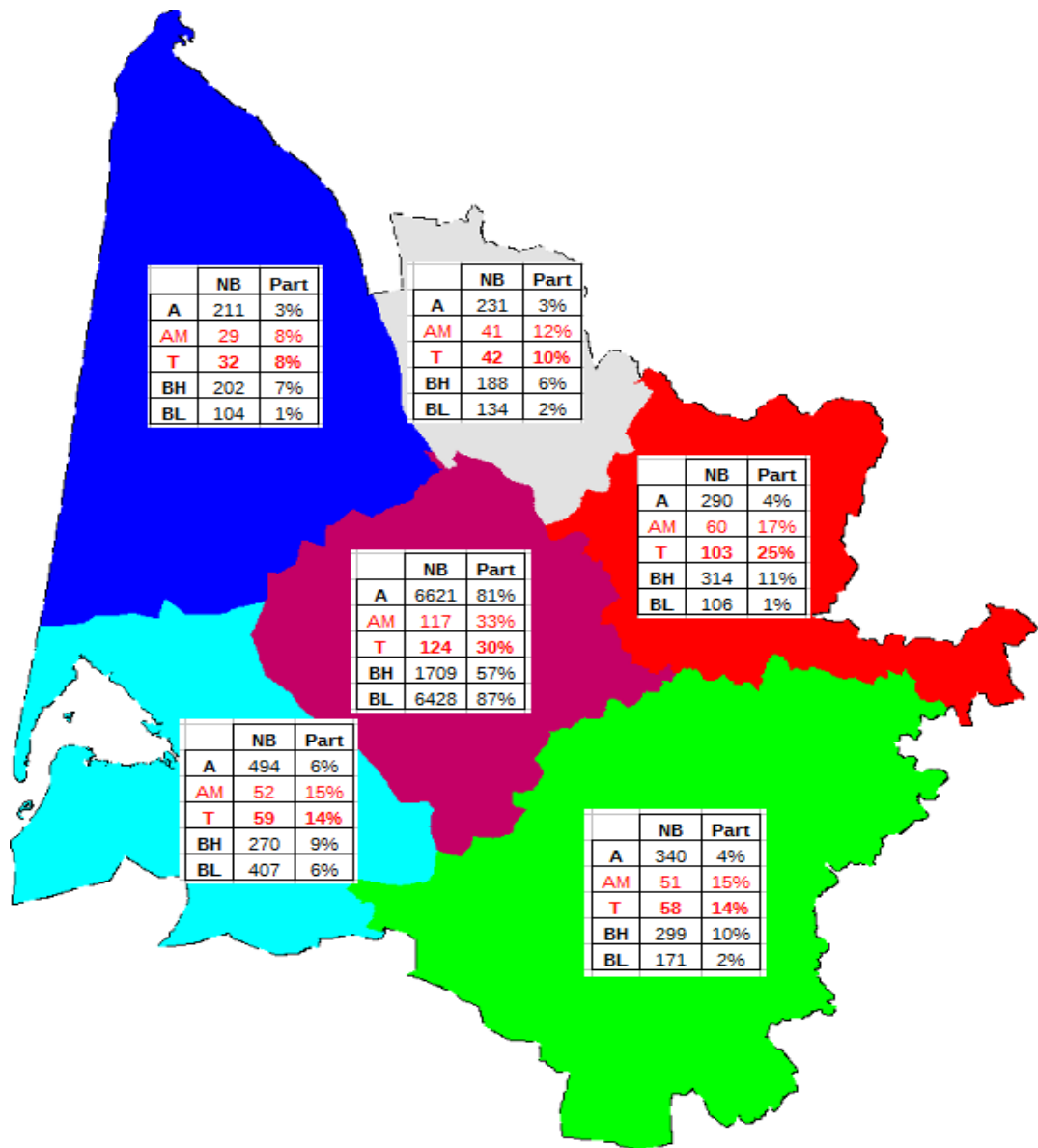
Les 350 accidents mortels de la période 2012-2016 se répartissent selon les périodes suivantes :

Répartition des 350 accidents mortels 2012-2016

	0H-2H	2H-4H	4H-6H	6H-8H	8H-10H	10H-12H	12H-14H	14H-16H	16H-18H	18H-20H	20H-22H	22H-24H	Total / jour
Fête	4	0	1	1	0	1	0	0	2	2	1	0	12
Veille Fête	1	1	2	0	1	0	0	1	6	1	1	1	15
dimanche	3	7	5	7	1	3	7	4	3	11	5	0	56
samedi	2	4	4	8	2	5	3	4	6	9	6	4	57
vendredi	1	2	3	2	5	6	4	8	5	5	6	6	53
jeudi	3	0	5	1	6	3	2	3	6	9	3	3	44
mercredi	0	1	1	6	3	2	2	3	3	3	5	1	30
mardi	0	3	2	3	1	4	2	4	7	9	4	4	43
lundi	2	4	2	0	4	7	5	4	7	4	0	1	40
Total par Tranches horaires	16	22	25	28	23	31	25	31	45	53	31	20	350

Les périodes pour lesquelles le nombre d'accidents mortels est supérieur ou égal à 7 sont donc à surveiller et à faire baisser durant les cinq prochaines années.

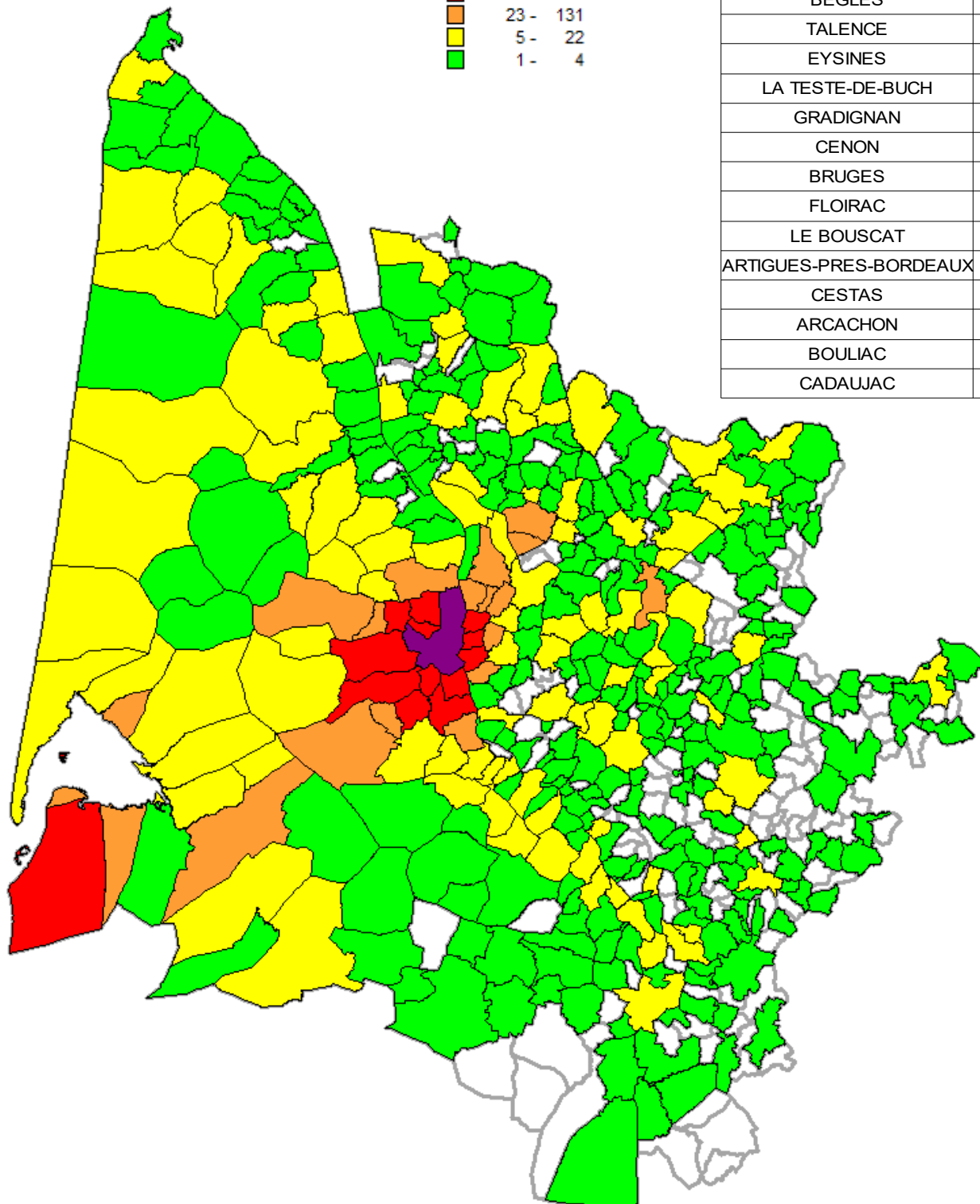
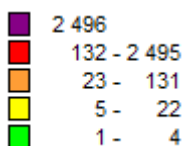
■ Répartition par arrondissement des accidents corporels et mortels (AM) 2012 et 2016



■ Les 20 communes du département les plus accidentogènes entre 2012 et 2016

Les accidents corporels

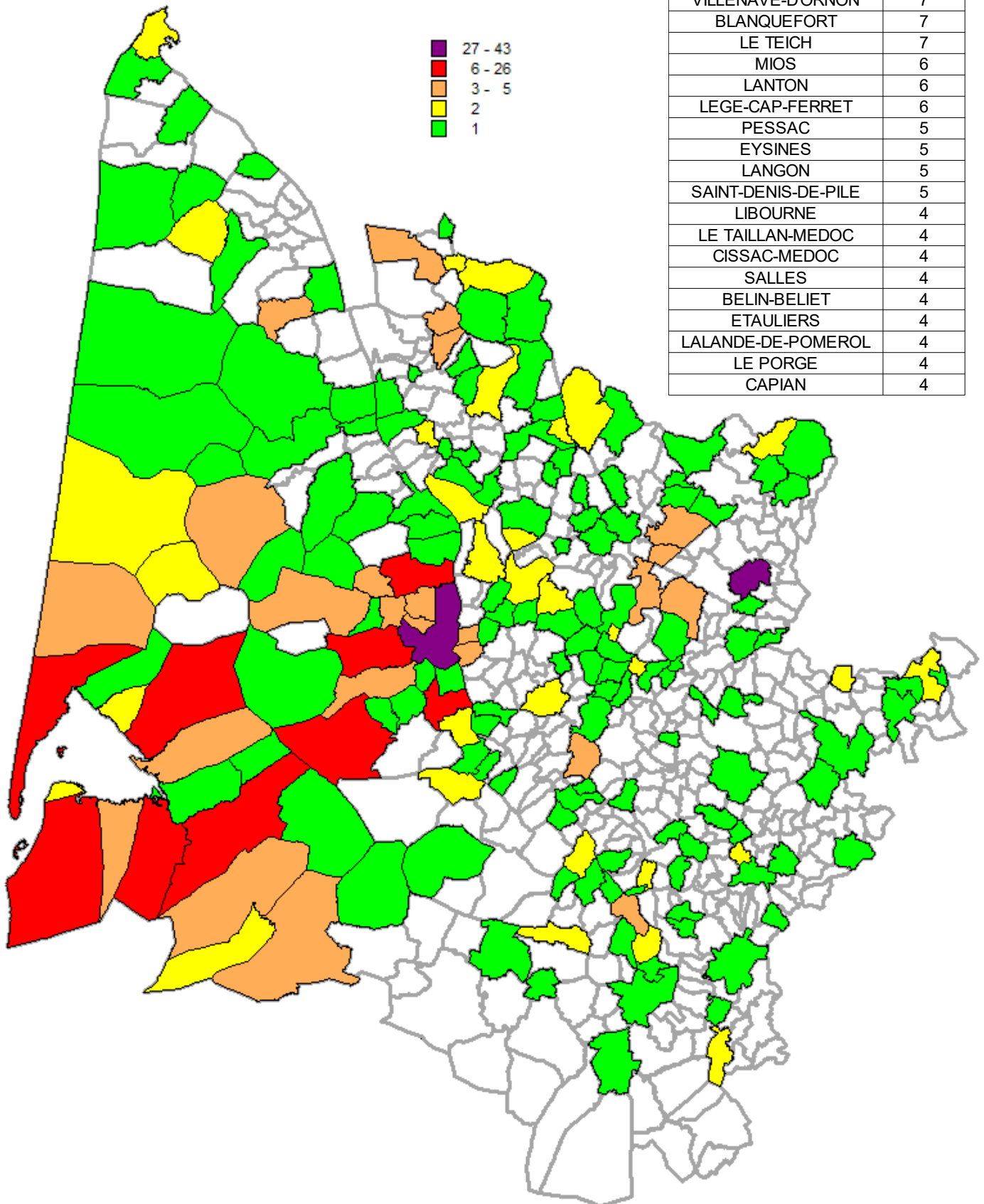
Communes	Accidents Corporels
BORDEAUX	2496
MERIGNAC	696
PESSAC	449
LORMONT	278
VILLENAVE-D'ORNON	272
BEGLES	264
TALENCE	231
EYSINES	230
LA TESTE-DE-BUCH	209
GRADIGNAN	206
CENON	171
BRUGES	143
FLOIRAC	137
LE BOUSCAT	132
ARTIGUES-PRES-BORDEAUX	111
CESTAS	88
ARCACHON	80
BOULIAC	71
CADAUJAC	65



Les tués

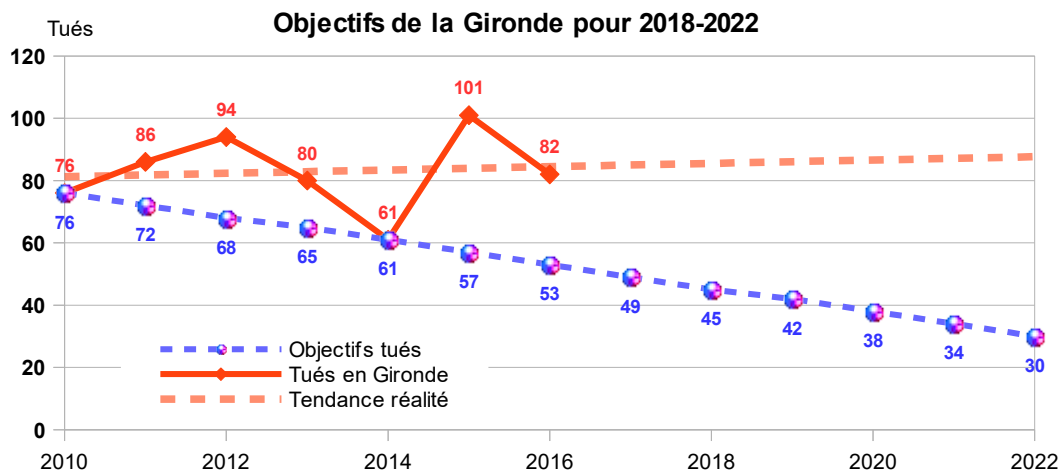
(24 communes pour prendre la représentation des 4 tués)

Communes	Tués
PUISSEGUIN	43
BORDEAUX	27
MERIGNAC	9
LA TESTE-DE-BUCH	9
CESTAS	8
VILLENAVE-D'ORNON	7
BLANQUEFORT	7
LE TEICH	7
MIOS	6
LANTON	6
LEGE-CAP-FERRET	6
PESSAC	5
EYSINES	5
LANGON	5
SAINT-DENIS-DE-PILE	5
LIBOURNE	4
LE TAILLAN-MEDOC	4
CISSAC-MEDOC	4
SALLES	4
BELIN-BELIET	4
ETAULIERS	4
LALANDE-DE-POMEROL	4
LE PORGE	4
CAPIAN	4



2. Les 5 enjeux 2018-2022 pour la Gironde

- Les objectifs fixés par la Direction de la Sécurité Routière pour le département de la Gironde

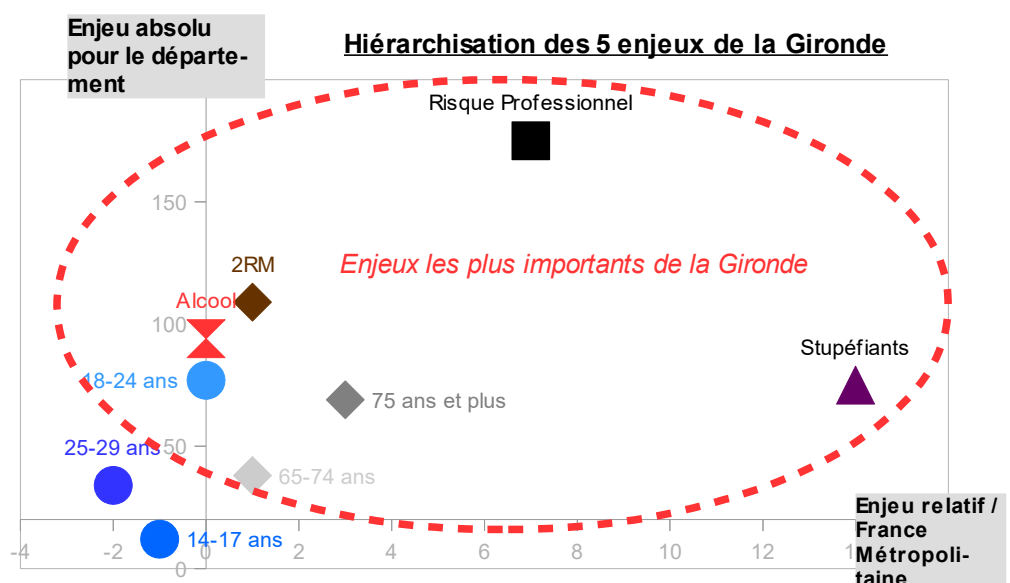


- Quatre enjeux impératifs 2018-2022 ont été fixés par l'ONISR, et 1 enjeu facultatif (2RM) a été retenu lors de la réunion du 26 septembre 2017 avec l'ensemble des acteurs de la Gironde :
 - le risque routier professionnel,
 - la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants),
 - les jeunes, divisés en trois classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29 ans),
 - les seniors, divisés en deux classes d'âge (65-74 et 75 ans et plus).
 - Les deux-roues motorisés (2RM)

Ces enjeux permettront de toucher de manière transversale l'ensemble des usagers (VL, piétons, autres tranches d'âge...) même s'ils ne sont pas clairement identifiés dans ces cinq enjeux.

La méthode de hiérarchisation des 5 enjeux retenus pour la Gironde, réalisée en fonction de l'enjeu absolu (tués du département) et de l'enjeu relatif (comparé à l'indice national), a permis de réaliser le schéma suivant et de mettre en avant les enjeux les plus importants de la Gironde :

- le Risque Professionnel,
- les 2RM,
- Alcool / Stupéfiants,
- la tranche « 18-24 ans » des Jeunes,
- les Seniors.



Chaque enjeu est donc présenté sous la forme d'une étude d'enjeu, des indicateurs à suivre durant 5 ans, et des orientations d'actions qui devront être déclinées dans les PDASR annuels.

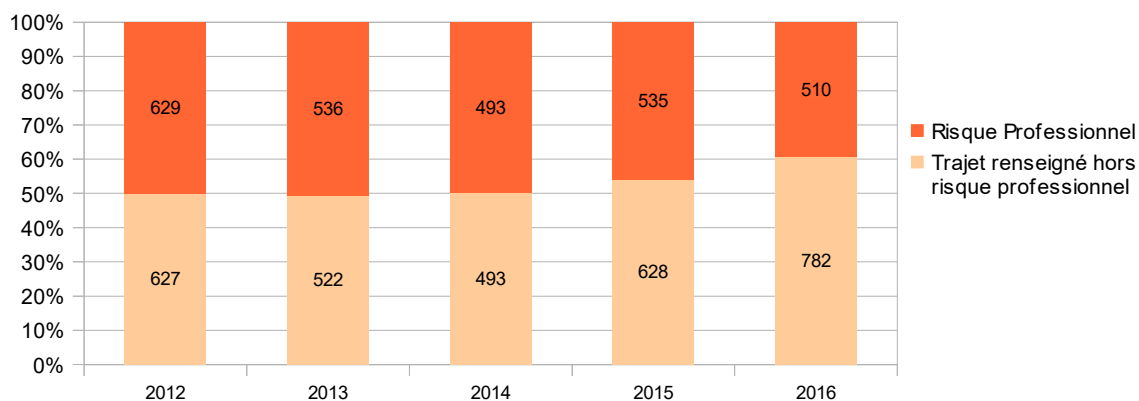
Ces actions ne reprennent pas les 26 mesures de sécurité routière présentées par le Ministre de l'Intérieur le 26 janvier 2015 qui doivent être étudiées et mises œuvre avec les services compétents.



1 - Importance de l'enjeu « risque professionnel »

Les accidents relevés ci-après sont les accidents impliquant au moins un conducteur en déplacement professionnel (domicile – travail ou utilisation professionnelle).

Part des accidents 2012-2016 "Risque Pro" par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné



On note en 2015 et 2016, une légère diminution de la part des accidents « risque Pro » par rapport aux accidents avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné.

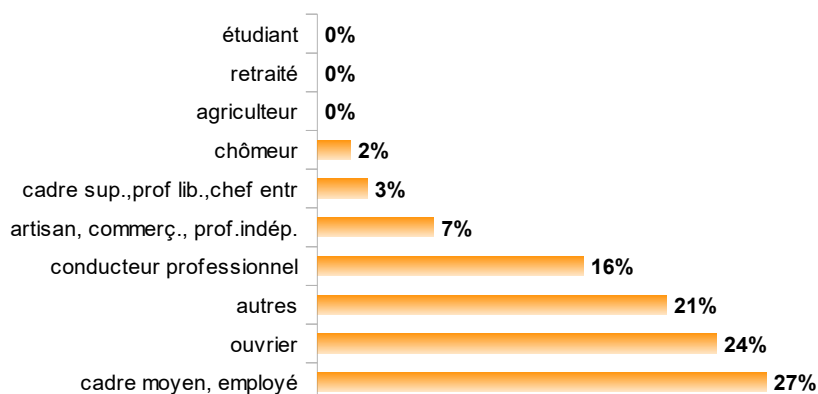
Période 2012-2016		Accidents Corporels	Accidents Mortels	Tués	BH	BL
Accidents corporels Trajet renseigné	Gironde	5 755	313	376	2 381	5 029
	F5 – Métropoles	49 743	NR	2 962	NR	NR
	France	236 841	NR	16 079	NR	NR
Accidents Risques Professionnels	Gironde	2 703	122	175	987	2 495
	F5 – Métropoles	22 248	NR	1 200	NR	NR
	France	108 978	NR	6 446	NR	NR
Part du «risque pro »	Gironde	47%	39%	47%	41%	50%
	F5 – Métropoles	45%	NR	41%	NR	NR

Nota : 1 accident peut impliquer plusieurs conducteurs en utilisation professionnelle et un domicile travail

Parmi les accidents dont les trajets ont été renseignés, on comptabilise donc pour la période 2012-2016 :

- 47 % de ces accidents Girondins ont impliqué au moins un « risque professionnel », comparable aux indices nationaux (ILSR): 46 % pour la France Métropolitaine et 45 % pour la famille F5 « métropoles ».
- 47 % des tués de la période ont impliqués l'enjeu « risque professionnel », au-dessus des ILSR : 40 % pour la France Métropolitaine et 41 % pour la famille F5.

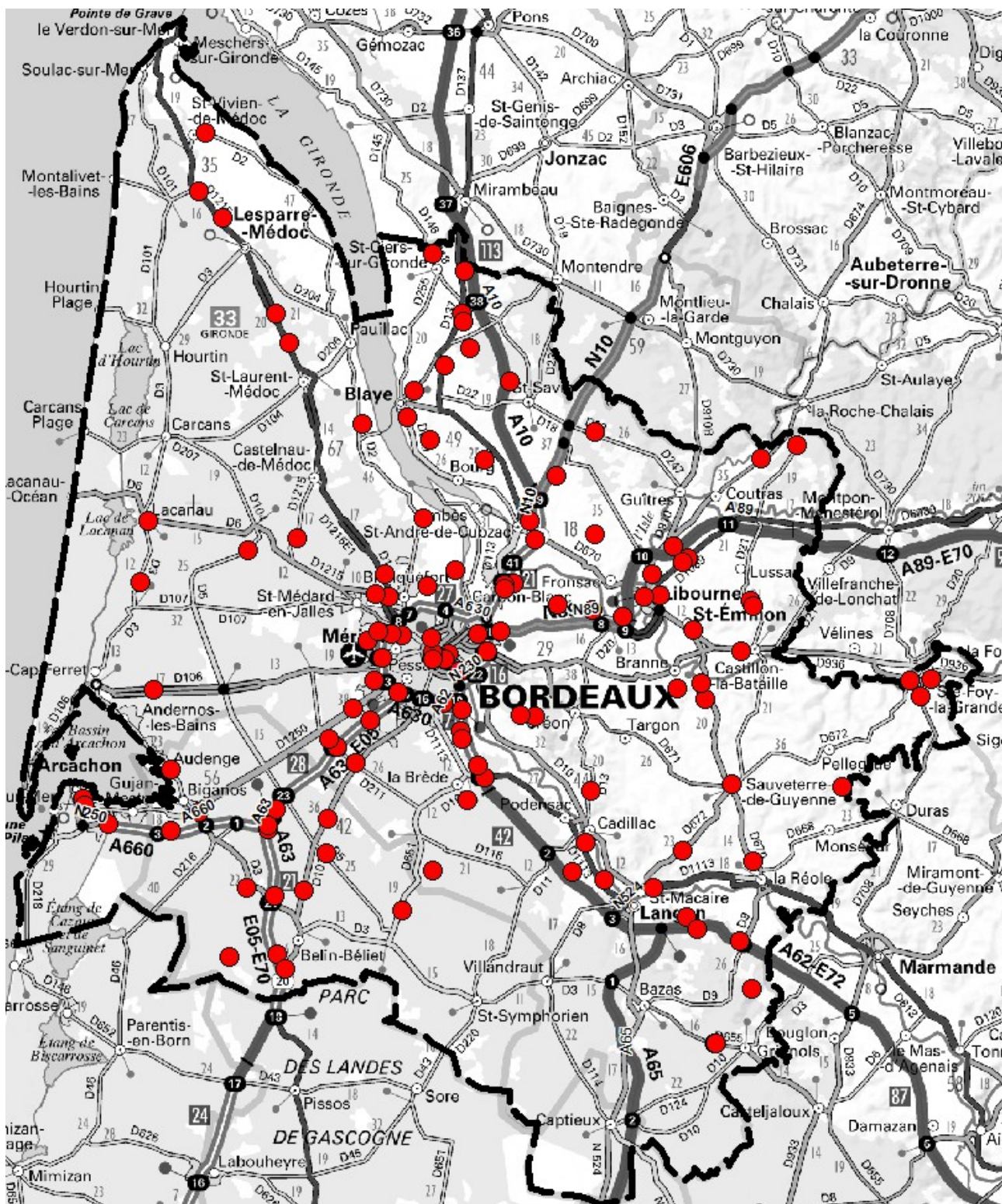
Répartition des tués 2012-2016 selon catégories professionnelle



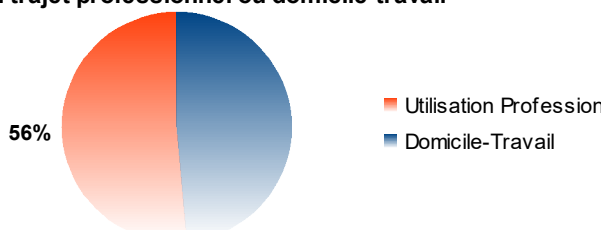
Parmi les 175 tués dans les accidents impliquant au moins un usager en déplacement « domicile -travail ou en utilisation professionnelle », **58 tués étaient des conducteurs en déplacement « risque pro ».**

Ils sont répartis selon les catégories professionnelles suivantes :

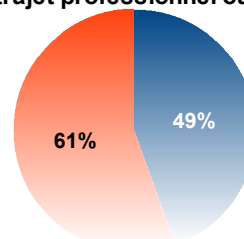
Carte des accidents mortels de la période 2012-2016 impliquant au moins un conducteur en déplacement professionnel (domicile – travail ou utilisation professionnelle).



Répartition des accidents corporels 2012-2016 impliquant au moins un conducteur en trajet professionnel ou domicile-travail



Répartition des accidents mortels 2012-2016 impliquant au moins un conducteur en trajet professionnel ou domicile-travail



2 – Panorama des accidents liés au « risque professionnel »

2-1 Les accidents impliquant au moins un conducteur en trajet « utilisation professionnelle »

a) Les chiffres de l'accidentalité ATB (accidents, tués, blessés dont hospitalisés) de la Gironde

2012-2016	Usagers concernés	Accidents		Victimes		
		Corporels	Mortels	Tués	BH	BL
Risque Professionnel	6 768	2 703	122	175	987	2 495
Utilisation Professionnelle	4 056	1 523	74	125	453	1 542
Part Utilisation Professionnelle	60%	56%	61%	71%	46%	62%

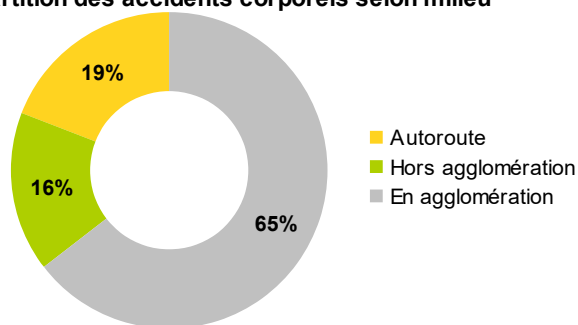
Nota : les 43 tués de l'accident de Puisseguin sont comptabilisés dans les 125 tués.

- Les accidents liés aux trajets « utilisation professionnelle » ont donc représenté :
 - 56 % des accidents du risque professionnel de la Gironde.
 - 47 % pour la France Métropolitaine.
 - 46 % pour la Famille F5.
- Ils représentent 61 % des accidents mortels de l'enjeu « risque professionnel ».

b) selon le milieu

65 % des accidents corporels liés à l'utilisation professionnelle de conducteurs sont localisés en agglomération.

Gironde -Trajets "utilisation professionnelle"
Répartition des accidents corporels selon milieu



c) selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Tableau des accidents sur un trajet « utilisation professionnelle » de conducteur entre 2012 à 2016 :

Utilisation Professionnelle Véhicule	Nombre de véhicules concernés	Part	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de victimes dans les véhicules concernés		
				Tués	BH	BL
vélo	38	2%	38	7	38	117
cyclomoteur	83	5%	82	1	49	137
motocyclette	92	5%	92	10	80	140
VT	555	32%	521	42	149	775
VU	347	20%	336	8	21	120
autres	121	7%	121	2	6	48
Car – Bus	113	6%	113	41	8	50
PL	399	23%	351	8	28	59
Ensemble	1 748		1 523	119	379	1 446

Nota : 1 accident corporel peut concerner plusieurs véhicules en utilisation professionnelle.

Les tués en trajet « utilisation professionnelle » concernent essentiellement les Véhicules de Tourisme (35 % des tués de la période 2012-2016). Les 41 tués en Car-Bus concernent l'accident de Puisseguin.

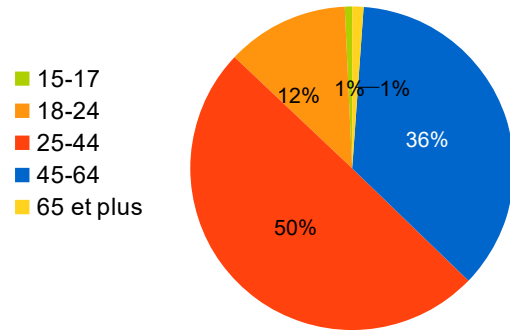
d) selon l'âge des conducteurs ou des piétons

2012-2016	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de victimes piétons en mission		
		Tués	BH	BL
Piéton en mission	26	2	11	13

Mission = usage professionnelle

Accidents en utilisation Professionnelle	Conducteur	Piéton	Total
0-14	-	-	-
15-17	10	2	12
18-24	201	2	12
25-44	815	12	203
45-64	590	9	827
65 et plus	18	1	599

Répartition par classe d'âge des conducteurs et piétons en trajets "utilisation professionnelle"



Les conducteurs 25-44 ans représentent 50 % des usagers Girondins impliqués dans un accident « utilisation professionnelle ».

2.2 Les accidents impliquant au moins un trajet domicile-travail

a.) les chiffres de l'accidentalité ATB

2012-2016	Usagers concernés	Accidents		Victimes		
		Corporels	Mortels	Tués	BH	BL
Conducteur	2 954	1 427	52	53	495	1 045
Passager	414	251	4	4	78	118
Piéton	86	83	6	6	37	42
Ensemble	3 454	1 427	60	63	610	1 205

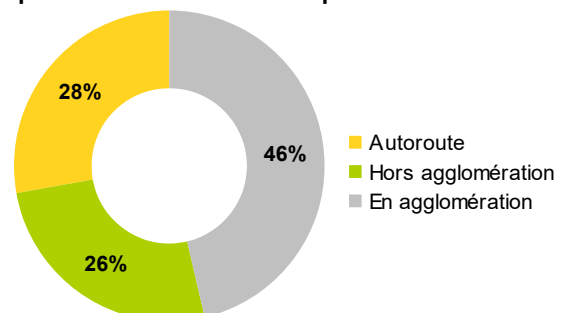
Risque Professionnel	6 768	2 703	122	175	987	2 495
Part « Domicile-Travail »	51%	53%	49%	36%	62%	48%

- Les accidents impliquant au moins un trajet « domicile-travail » ont donc représenté sur la période 2012-2016
 - 53 % des accidents du risque professionnel de la Gironde.
 - 64 % pour la France Métropolitaine.
 - 46 % pour la Famille F5.
- Ils représentent 49 % des accidents mortels de l'enjeu « risque professionnel ».

b) selon le milieu

Les accidents corporels impliquant au moins un conducteur en trajet « domicile - travail » se produisent à 46 % en agglomération.

Gironde -Trajets "domicile-travail" Répartition des accidents corporels selon milieu



c) selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Tableau des accidents sur un trajet « domicile-travail » de conducteurs entre 2012 et 2016

trajet « domicile-travail » Véhicule	Nombre de véhicules concernés	Part	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de victimes dans les véhicules concernés		
				Tués	BH	BL
vélo	73	4%	72	3	34	86
cyclomoteur	120	7%	120	4	85	97
motocyclette	355	20%	351	14	185	247
VT	1068	61%	914	33	237	674
VU	104	6%	100	3	22	44
autres	6	0%	6	0	6	1
Car – Bus	1	0%	1	0	0	4
PL	17	1%	16	0	4	10
Ensemble	1 744		1 427	57	573	1 163

Nota : 1 accident corporel peut concerner plusieurs véhicules en trajet domicile – travail

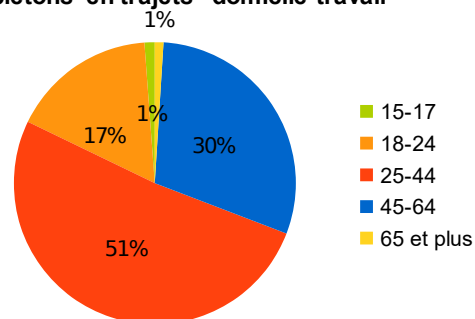
Les tués en trajet « domicile-travail » concernent en majorité les Véhicules de Tourisme (58 % des tués de la période 2012-2016), suivis des motocyclettes (25%).

d) selon l'âge des conducteurs ou des piétons

2012-2016	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de victimes piétons en déplacement domicile-travail		
		Tués	BH	BL
Piéton en trajet domicile-travail	23	1	7	17

Accidents en trajet domicile-travail	Conducteur	Piéton	Total
0-14			
15-17	18	1	19
18-24	264	4	268
25-44	819	8	827
45-64	472	8	480
65 et plus	15	1	16

Répartition par classe d'âge des conducteurs et piétons en trajets "domicile-travail"



Les conducteurs 25-44 ans représentent 51 % des usagers Girondins impliqués dans un accident «domicile - travail ».

e.) analyse selon le jour de la semaine

2012-2016		Accidents		Victimes		
Jours	Usagers concernés	Corporels	Mortels	Tués	BH	BL
lundi	601	244	12	14	88	225
mardi	609	258	8	8	108	229
mercredi	591	250	6	6	119	207
jeudi	629	267	9	10	112	222
vendredi	694	277	13	13	115	223
samedi	212	86	8	8	43	66
dimanche	118	45	4	4	25	33
Ensemble	3 454	1 427	60	63	610	1 205

Tués dans accident impliquant au moins un conducteur en trajet « domicile-travail »	Conducteurs	Passagers	Piétons	Total
lundi	11	1	2	14
mardi	7	0	1	8
mercredi	6	0	0	6
jeudi	6	3	1	10
vendredi	12	0	1	13
samedi	7	0	1	8
dimanche	4	0	0	4
Ensemble	53	4	6	63

Lundi et vendredi enregistrent 42 % des tués dans un accident impliquant au moins un conducteur trajet « domicile – travail ».

BH dans accident impliquant au moins un conducteur en trajet « domicile-travail »	Conducteurs	Passagers	Piétons	Total
lundi	62	16	10	88
mardi	96	10	2	108
mercredi	98	13	8	119
jeudi	89	15	8	112
vendredi	98	11	6	115
samedi	34	6	3	43
dimanche	18	7	0	25
Ensemble	495	78	37	610

Le nombre de blessés hospitalisés > 24h dans un accident où est impliqué au moins un conducteur en déplacement « trajet domicile – travail » est relativement homogène sur les jours ouvrés du mardi au vendredi.

f) analyse selon l'heure

Nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur en trajet domicile-travail	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	Ensemble
00:00	0	0	1	1	1	2	1	6
01:00	1	0	1	0	0	0	1	3
02:00	1	0	1	0	1	0	0	3
04:00	0	0	2	3	2	3	1	11
05:00	4	3	2	2	3	4	3	21
06:00	8	8	11	14	9	12	4	66
07:00	46	37	41	35	37	5	3	204
08:00	37	43	42	46	42	5	1	216
09:00	23	23	14	18	13	7	1	99
10:00	8	5	5	9	5	2	2	36
11:00	5	4	5	5	6	2	3	30
12:00	8	12	11	14	14	4	3	66
13:00	7	9	14	9	15	4	1	59
14:00	12	9	6	3	12	4	5	51
15:00	9	3	8	6	12	3	1	42
16:00	16	14	14	14	16	3	2	79
17:00	20	31	23	26	22	3	4	129
18:00	21	27	20	31	27	4	1	131
19:00	10	16	12	16	17	9	2	82
20:00	3	4	6	4	13	7	2	39
21:00	3	6	4	6	3	3	2	27
22:00	2	3	5	0	6	0	2	18
23:00	0	1	2	5	1	0	0	9
Ensemble	244	258	250	267	277	86	45	1427

Les accidents impliquant au moins un conducteur en trajet « domicile-travail » sont logiquement plus nombreux durant les heures de pointes de trafic (7h00-9h00 et 17h00-19h00), avec deux fois plus d'accidents sur la tranche du matin 7h00-9h00.

3 . Indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022

A- Enjeu « risque Professionnel »	Indicateur 2018	Indicateur 2019	Indicateur 2020	Indicateur 2021	Indicateur 2022
Nombre de tués dans un accident « risque professionnel »	21 tués /an	20 tués /an	18 tués /an	16 tués /an	14 tués/an

4 - Les orientations d'actions de l'enjeu « risque professionnel »

Elles porteront sur les 4 managements du Risque Routier professionnel :

- Organisation des déplacements
- Gestion du parc véhicule
- Gestion des compétences des salariés/
- Gestion des communications mobiles avec pour objectif de supprimer et/ ou réduire l'exposition, et sécuriser les déplacements.

Les programmes d'actions devront être construits en concertation avec les partenaires institutionnels des risques professionnels (CARSAT), les représentants locaux des syndicats professionnels, les entreprises signataires de chartes d'engagement SR au niveau national (La Poste, syndicats du transport routier, CAPEB, MEDEF ...) et départemental, associer les chambres consulaires (métiers, industries).

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile-travail et utilisation professionnelle.
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations « trajets » des usagers lors des accidents corporels et renseigner systématiquement les champs des BAAC.
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes.
- Approfondir les connaissances sur l'état de santé des salariés conducteurs.
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...).

Infrastructure :

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure si problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail, tous modes.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Animation conjointe avec la CARSAT pour sensibiliser les employeurs TPE /PME sur la prévention du risque accidents de mission et de trajet.
- Le risque routier professionnel est intégré dans le Plan Régional Santé Travail (PRST 3) Nouvelle Aquitaine. La CARSAT Aquitaine participe à la mise en œuvre de ce PRST. Elle fera le lien avec la Préfecture de Gironde et l'informera des actions mises en œuvre dans ce Plan Régional. Des actions communes en lien avec ce Plan Régional pourront également être effectuées.
- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements.
- Sensibiliser employeurs et salariés aux dangers des distracteurs durant les déplacements et sur les risques des conduites addictives.
- Renforcer la connaissance de risques locaux spécifiques.

- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique pour limiter les déplacements : audioconférence, visioconférence, télétravail,...
- Promouvoir les formations à la conduite (stage / perfectionnement)
- Participer à la formation des auto-entrepreneurs organisée par les Chambres de commerce et d'industrie (par ex. 2 heures de sensibilisation intégrées au module de formation).
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations.
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite.
- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité.
- Mettre en place des actions de formation spécifiques à l'usage professionnel des conducteurs de VUL (chargement et arrimage des charges, angles morts), notamment pour les apprentis du BTP.
- Promouvoir l'achat de véhicules plus sûrs : cahier des charges pour l'achat et aménagement des VUL.
- Inciter au port d'EPI adapté.
- Renforcer la formation et la communication à la perception réciproque 2RM/VL (auto-écoles, presse..)



En complément pour les trajets domiciles – travail

- Sensibiliser sur la notion de « partage de la voirie » notamment en milieu urbain.
- Inciter à l'utilisation des modes de déplacements les plus sûrs en lien avec les politiques d'urbanisme, de transport.
- Accompagner les changements de pratiques multimodales en particulier les déplacements à vélo et proposer des actions de sensibilisation sur les risques (angles-morts, respect du code de la rue...)
- Former les utilisateurs des 2 RM : modules adaptés et référencés.
- Sensibiliser sur la notion « d'être vu » par l'éclairage ou le type de vêtement notamment durant les périodes nocturnes, périodes automne/hiver, pour les usagers vulnérables : vélo, piétons, 2RM

Contrôle – sanction :


- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- Contrôles aléatoires « alcool / stupéfiants », utilisation de distracteurs durant les périodes de déplacements domicile-travail ou professionnels.
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle
- Contrôler strictement les équipements de sécurité des véhicules de service et de fonction et le port de la ceinture de sécurité, casque, gants, EPI.
- Renforcer le déploiement de stations de pesées poids-lourds sur autoroute
- Protéger les grands itinéraires de déplacements et les « itinéraires malins » du département par du contrôle fréquent de vitesse.

Les seniors


L'analyse de l'accidentalité des seniors est décomposée en deux tranches : 65-74 ans  et les 75 ans et plus. 

1 – Étude d'enjeu « Les seniors »

■ Bilan 2012 – 2016 des accidents impliquant les seniors

65-74 ans	Accidents	Tués	Blessés
 2012	153	7	75
2013	143	6	76
2014	145	2	81
2015	204	15	99
2016	192	8	100
Total	837	38	431


Sans Puissequin : 3 tués et 95 blessés en 2015


75 ans et +	Accidents	Tués	Blessés
 2012	137	12	79
2013	111	8	73
2014	136	5	82
2015	134	27	94
2016	129	17	74
Total	647	69	402

Sans Puissequin : 5 tués et 93 blessés en 2015

Sans compter les 22 tués des 75 ans et + de l'accident de Puissequin de 2015, cette tranche d'âge a connu un lourd bilan de tués en 2016 : + 127 % par rapport à la moyenne 2012-2015.

■ Part des seniors dans les accidents du département

65-74 ans	% accidents	% Tués	% Blessés
 2012	9%	9%	3%
2013	9%	8%	4%
2014	9%	3%	4%
2015	12%	15%	5%
2016	12%	10%	5%
Total	10%	9%	4%

75 ans et +	% accidents	% Tués	% Blessés
 2012	8%	13%	4%
2013	7%	10%	4%
2014	9%	8%	4%
2015	8%	27%	4%
2016	8%	21%	4%
Total	8%	17%	4%

On note une stabilité de la part des blessés des deux tranches d'âge vis-à-vis de l'accidentalité globale de la Gironde. La part des tués était en diminution de 2012 à 2015 (sans compter les victimes de Puissequin), mais elle a connu une augmentation en 2016 notamment chez les 75 ans et +.


■ Comparaison aux taux nationaux de la représentation des seniors dans les accidents 2016

65 -74 ans	Tués 2016	Blessés 2016
Gironde	10%	5%
France Métropole	9%	3%


75 ans et +	Tués 2016	Blessés 2016
Gironde	21%	4%
France Métropole	16%	2%

Les indicateurs 2016 des seniors sont au-dessus des taux nationaux, notamment pour les 75 ans et +.

■ Evolution par rapport à l'année de référence 2010

65 – 74 ans	Tués	Blessés
 2010	3	100
2016	8	100
Variation	167%	0%

+ 5 tués par rapport à l'année de référence 2010.

75 ans et +	Tués	Blessés
 2010	9	89
2016	17	74
Variation	89%	-17%

+ 89 % de tués par rapport à 2010.

■ Evolution entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016

65 – 74 ans	Tués	Blessés
Total 2007-2011	33	457
Total 2012-2016	39	428
Variation	18%	-6%

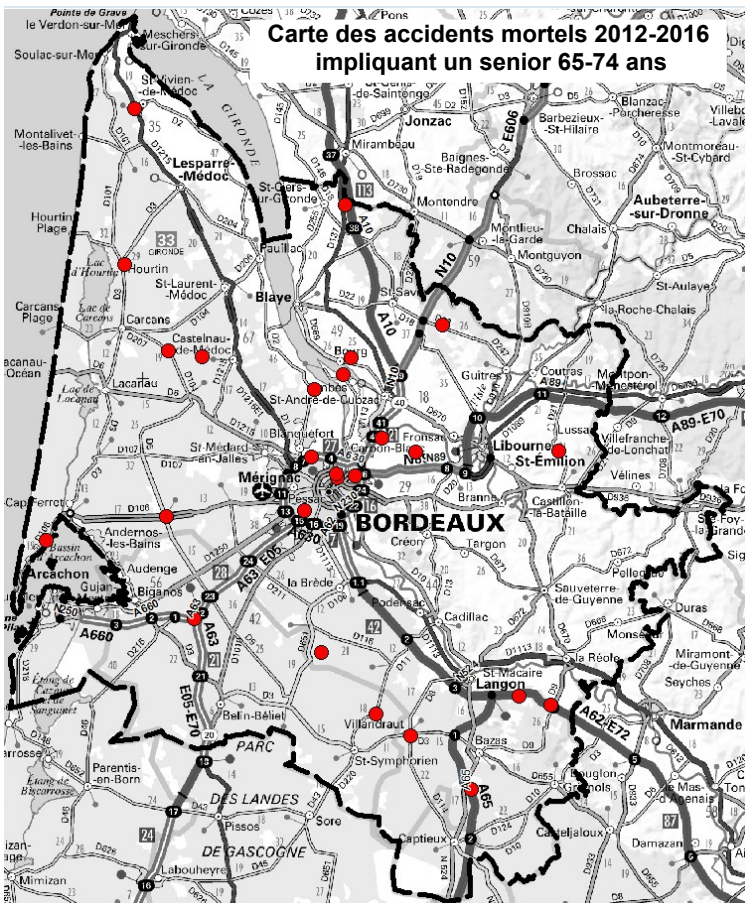
75 ans et +	% tués	% Blessés
Total 2007-2011	46	482
Total 2012-2016	69	400
Variation	50%	-17%

65 – 74 ans	% tués	% Blessé
Total 2007-2011	8%	4%
Total 2012-2016	9%	4%
Variation (Point)	1	0

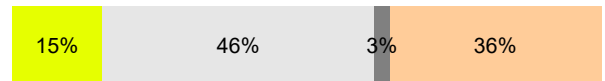
75 ans et +	% tués	% Blessés
Total 2007-2011	11%	4%
Total 2012-2016	17%	4%
Variation (Point)	6	0

Plus de tués et moins de blessés dans les deux tranches d'âge par rapport à 2007-2011, avec une augmentation de 6 points pour les tués de 75 ans et +.

■ Catégories des usagers seniors tués entre 2012 et 2016 (avec et sans l'accident de Puisseguin)

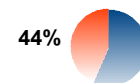
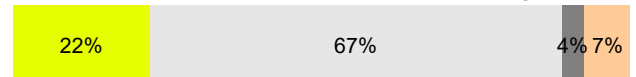


Usagers impliqués dans les accidents de seniors 65-74 ans entre 2012 et 2016 (avec Puisseguin)

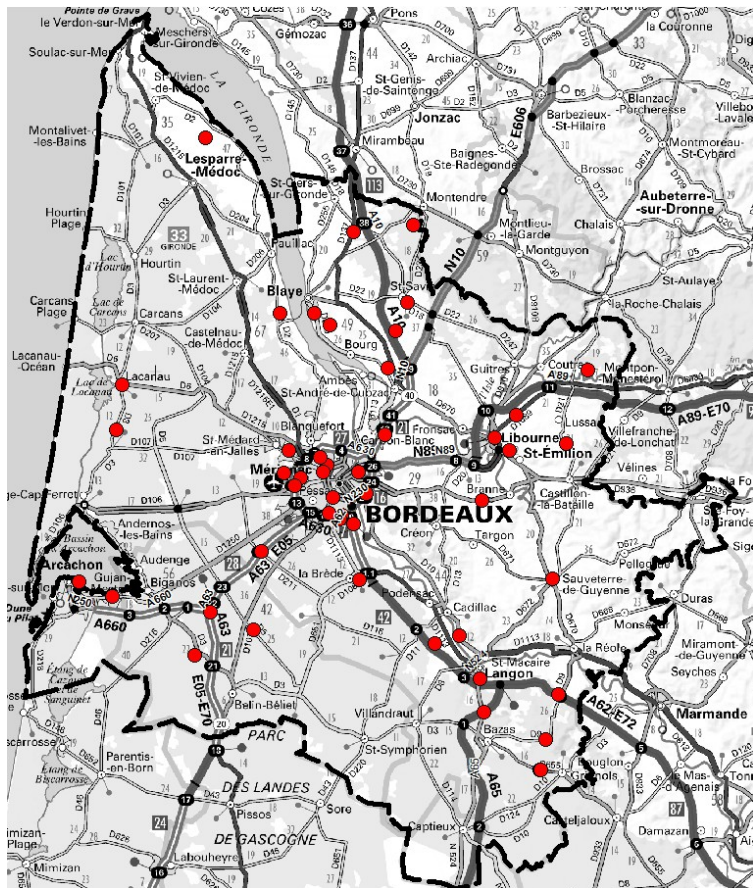


■ Piéton ■ Vélo ■ Cyclo ■ Moto ■ VL ■ VU ■ autres

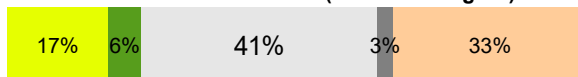
Usagers impliqués dans les accidents de seniors 65-74 ans entre 2012 et 2016 (sans Puisseguin)



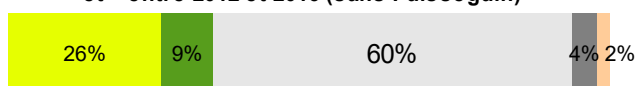
■ Femme
■ Homme



Usagers impliqués dans les accidents de seniors 75 ans et + entre 2012 et 2016 (avec Puisseguin)



Usagers impliqués dans les accidents de seniors 75 ans et + entre 2012 et 2016 (sans Puisseguin)



2 - Indicateurs de l'enjeu «Les seniors » à suivre au cours des années 2018-2022

B- Enjeu «Senior »	Indicateur 2018	Indicateur 2019	Indicateur 2020	Indicateur 2021	Indicateur 2022
Nombre de tués seniors	12	11	10	9	8

3 - Les orientations d'actions de l'enjeu « Les seniors »

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement.

Infrastructure :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors . Par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot refuge,... Voir recommandations du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives du CEREMA.
- Impliquer les gestionnaires de voirie pour aboutir à une meilleure lisibilité de la signalisation horizontale et verticale.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Informers les seniors et les autres usagers de la route de la vulnérabilité des seniors.
- Sensibiliser sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...).
- Offrir aux seniors la possibilité d'évaluer leur conduite (Implication des auto-écoles) et de mettre à jour leurs connaissances.

- Organiser des conférences et des ateliers «santé et conduite ».
- Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite.
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit.
- Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement.
- Sensibiliser aux dangers des distracteurs durant les déplacements.
- Inciter à l'utilisation des modes de déplacements les plus sûrs en lien avec les politiques d'urbanisme et de transport.
- Promouvoir la sensibilisation de seniors aux risques routiers dans les thématiques de la prévention et de l'éducation dans le cadre des programmes soutenus par les institutions (GRSP et caisses de retraite).
- Actions sur le respect intergénérationnel et le partage de la route.
- Organiser l'information directe des seniors par les assureurs sociaux.
- Informer les seniors sur la problématique du tourne-à-gauche, de la traversée des chaussées, des giratoires...
- Aider les seniors au choix d'un véhicule à ergonomie adaptée.
- Informer les assureurs et mutuelles pour qu'ils relaient l'information.
- Former des animateurs de journées seniors.
- Renforcer la formation et la communication à la perception réciproque 2RM/VL (auto-écoles, presse..)
- Sensibiliser sur la notion de « partage de la voirie » notamment en milieu urbain.
- Sensibiliser sur la notion « d'être vu » par l'éclairage ou le type de vêtement notamment durant les périodes nocturnes, périodes automne/hiver, pour les usagers vulnérables : vélo , piétons, 2RM




METTRE EN PLACE DES MOYENS DE SUBSTITUTION A LA CONDUITE

- Former les relais de prévention de proximité pour l'accompagnement à la cessation progressive de l'activité de conduite.
- Évaluer les besoins majeurs des seniors.
- Développer l'offre de services en matière d'aide au transport.
- Diffuser ces informations auprès de tous les acteurs locaux de la prévention en ne se limitant pas à ceux directement concernés par la problématique seniors.
- Sensibiliser les collectivités territoriales sur le développement de ce type de services et promouvoir l'échange d'expérience sur ce thème.
- Promouvoir l'idée que l'arrêt de la conduite n'est pas forcément une perte d'autonomie.
- Informer les seniors sur les effets du vieillissement et les dédramatiser.

Contrôle – Sanction :


- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs a la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave.
- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité réciproque.

Les jeunes


L'enjeu « jeunes » est divisé en trois tranches d'âges : 14-17 ans  18-24 ans  et 25-29 ans 

1 – Étude d'enjeu « Jeunes »


■ Bilan 2012 – 2016 des accidents impliquant les jeunes



	Accidents	Tués	Blessés
2012	179	2	194
2013	136	5	132
2014	140	2	138
2015	151	3	143
2016	150	0	126
Total	756	12	733




	Accidents	Tués	Blessés
2012	603	20	470
2013	542	16	425
2014	545	10	420
2015	561	17	402
2016	536	14	411
Total	2787	77	2128




	Accidents	Tués	Blessés
2012	372	8	232
2013	347	5	203
2014	362	9	219
2015	411	6	251
2016	399	6	262
Total	1891	34	1167


■ Part des jeunes dans les accidents du département



	Accidents	Tués	Blessés
2012	10%	1%	9%
2013	9%	6%	7%
2014	9%	3%	7%
2015	9%	3%	7%
2016	9%	0%	6%
Total	9%	3%	7%




	Accidents	Tués	Blessés
2012	35%	21%	22%
2013	35%	20%	22%
2014	34%	16%	21%
2015	33%	17%	19%
2016	33%	17%	19%
Total	34%	18%	21%




	Accidents	Tués	Blessés
2012	22%	9%	11%
2013	22%	6%	10%
2014	23%	15%	11%
2015	24%	6%	12%
2016	24%	7%	12%
Total	23%	8%	11%


■ Comparaison aux taux nationaux de la représentation des jeunes dans les accidents 2016



	Tués	Blessés
Gironde	0%	6%
Métropole	3%	7%



	Tués	Blessés
Gironde	17%	19%
Métropole	17%	12%



	Tués	Blessés
Gironde	7%	12%
Métropole	9%	8%


Avec une baisse globale des chiffres ATB, une faible représentation au niveau départemental et des indices en dessous des indices nationaux., l'enjeu 14-17 ans a de très bons résultats.

Les 18-24 ans sont impliqués dans 34 % des accidents et représentent 18 % des tués de la Gironde des 5 dernières années.


La proportion de tués est identique au niveau national, mais celle des blessés est de 7 points en dessous.

Les 25-29 ans sont impliqués dans 23 % des accidents girondins, leur part de tués est en dessous de la métropole, mais les blessés sont à 4 points de plus avec une augmentation continue depuis 2014.


■ Evolution par rapport à 2010



	Tués	Blessés
2010	5	218
2016	0	143
Variation	-100%	-34%



	Tués	Blessés
2010	16	564
2016	14	411
Variation	-13%	-27%



	Tués	Blessés
2010	6	250
2016	6	262
Variation	0%	5%

■ Evolution par rapport à la période 2007-2011

	Tués	Blessés
2007-2011	20	1109
2012-2016	11	730
Variation	-45%	-34%

	Tués	Blessés
2007-2011	78	2874
2012-2016	77	2123
Variation	-1%	-26%

	Tués	Blessés
2007-2011	37	1458
2012-2016	34	1173
Variation	-8%	-20%

	Tués	Blessés
2007-2011	5%	9%
2012-2016	3%	7%
Variation	-2 points	-2 pts

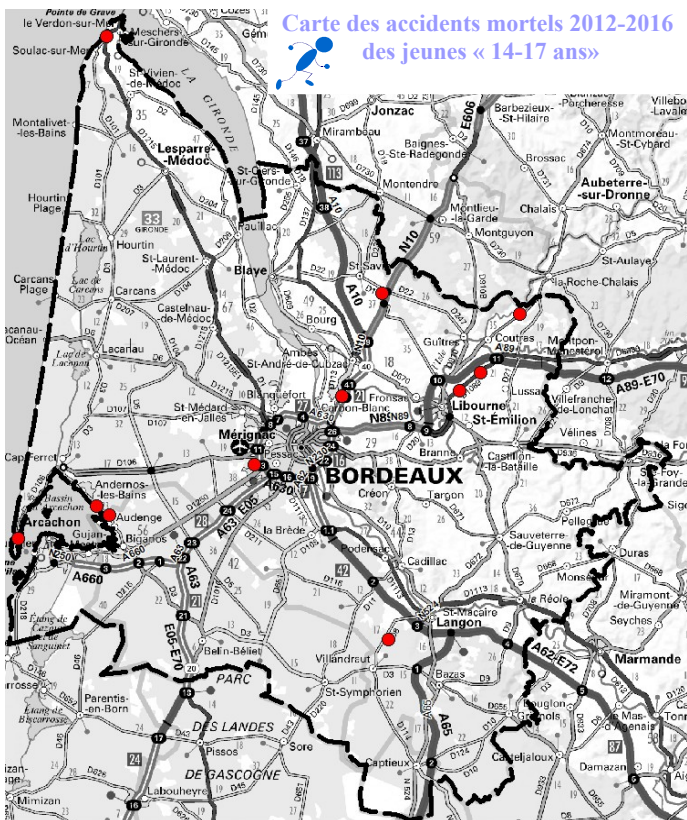
	Tués	Blessés
2007-2011	18%	23%
2012-2016	18%	21%
Variation	0 point	-2 pts

	Tués	Blessés
2007-2011	9%	12%
2012-2016	8%	11%
Variation	-1	-1

Les deux indicateurs de cette tranche ont nettement diminué. Autant de tués et moins de blessés.

3 tués en moins et beaucoup moins de blessés entre les deux périodes.

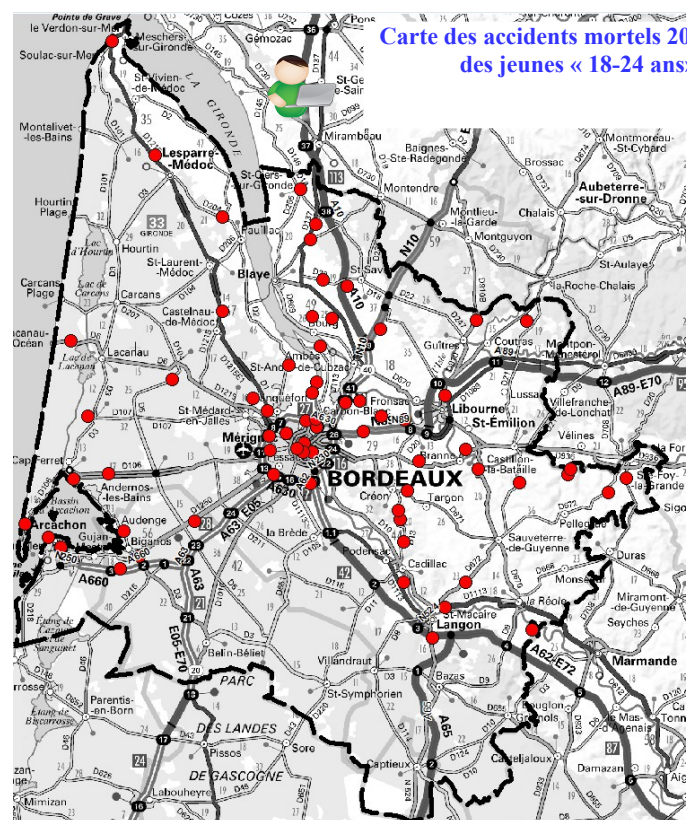
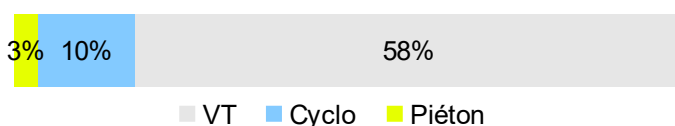
■ Catégories des « jeunes » tués entre 2012 et 2016



Sur les 11 tués 2012-2016 de la tranche 14-17 ans :

- 9 hommes (81%),
- 2 femmes (19%).

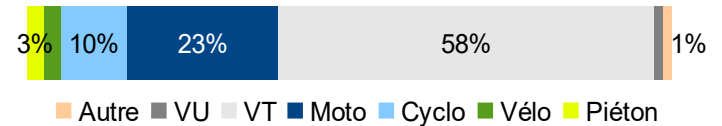
Répartition des tués 14-17 ans par type d'usagers

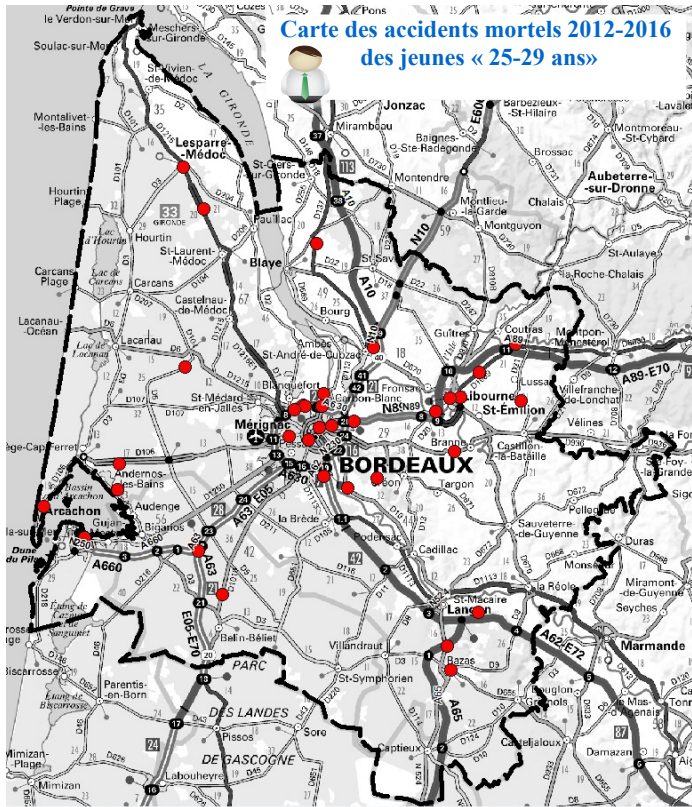


Sur les 77 tués 2012-2016 de la tranche 18-24 ans :

- 66 hommes (86%),
- 11 femmes (14%).

Répartition des tués 18-24 ans par type d'usagers

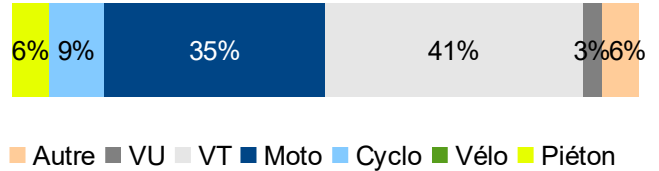




Sur les 34 tués 2012-2016 de la tranche 24-29 ans :

- 27 hommes (79%),
- 7 femmes (21%).

Répartition des tués 24-29 ans par type d'usagers



2 - Indicateurs de l'enjeu « Jeunes » à suivre au cours des années 2018-2022

C - Enjeu « Jeunes »	Indicateur 2018	Indicateur 2019	Indicateur 2020	Indicateur 2021	Indicateur 2022
Les tués enjeu « jeunes »	13	12	11	10	8

3 - Les orientations d'actions de l'enjeu « Jeunes »

Les priorités d'actions doivent être menées sur la tranche d'âge 18-24 ans.

Amélioration de la connaissance

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement, notamment pour la tranche 18-24ans.
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles ...) et identifier les actions menées par les différents intervenants.

Infrastructure

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes.
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche.
- Améliorer la sécurisation du cheminement piéton au niveau des arrêts et des trajets domicile-bus, notamment pour les trajets nocturnes.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes.
- Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique au sein des discothèques, soirées étudiantes...
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars... dans le but de sécuriser les déplacements.
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers.
- Sensibiliser les écoles, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants.
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention.
- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et 2RM (casques, gilets jaunes, gants...)
- Sensibiliser aux dangers des distracteurs durant les déplacements, des conduites addictives (alcool/stupéfiants) et de la vitesse.
- Éveiller les jeunes au sens civique et à la responsabilité dès le plus jeune âge. Lutter contre le phénomène « d'invincibilité ».
- Impliquer les jeunes dans les actions de prévention en faisant appel à leur modernité et à leur esprit d'initiative : susciter et soutenir les actions « Label vie ».
- Développer les actions engagées dans le cadre du continuum éducatif (Actions écoles, collèges, lycées, université, Centre de Formation pour Adultes),
- Inscrire les actions de sécurité routière dans une démarche de santé publique.
- Continuité des actions « SAM » sur les lieux de festivités.
- Communiquer sur les conséquences humaines, financières, matérielles, sociales et judiciaires des accidents.
- Systématiser l'apport d'un volet pédagogique à toute sanction visant les jeunes.
- Développer le volet sécurité routière dans les formations des animateurs de centres de loisirs et dans les formations BAFA.
- Développer le sens de la mobilité et du déplacement chez les très jeunes enfants. (équilibre, anticipation, respect d'autrui)
- Sensibiliser sur la notion de « partage de la voirie » notamment en milieu urbain.
- Sensibiliser sur la notion de « partage de la voirie » notamment en milieu urbain.
- Sensibiliser sur la notion « d'être vu » par l'éclairage ou le type de vêtement notamment durant les périodes nocturnes, périodes automne/hiver, pour les usagers vulnérables : vélo , piétons, 2RM

Contrôle – sanction

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes.
- Contrôle « alcool / stupéfiants » sur les lieux de festivités : discothèques, soirées étudiantes...
- Contrôle de l'utilisation de distracteurs durant les déplacements.
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...).
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage.
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes.


Alcool / Stupéfiants


Les données relevées ci-après sont des valeurs calculées sur les accidents dont les résultats sur les conducteurs impliqués ont des résultats alcool ou stupéfiants connus dans les BAAC.

Pour mémoire, parmi les 77 accidents mortels de 2016, 35 % des BAAC ont des résultats Alcool / Stupéfiants « non déterminés ». Ils ne sont donc pas pris en compte dans les statistiques de cet enjeu.


1 – Étude d'enjeu « Alcool / Stupéfiants »


- Bilan 2012 – 2016 des accidents impliquant alcool  ou stupéfiants 

	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2012	166	24	27	230
2013	142	19	19	187
2014	138	10	12	185
2015	112	13	13	166
2016	160	20	23	233
Total	718	86	94	1001

	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2012	64	20	22	92
2013	53	17	17	65
2014	49	12	13	68
2015	43	8	8	70
2016	68	14	15	116
Total	277	71	75	411

- Part des accidents avec alcool ou stupéfiants dans les accidents du département

	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2012	10%	27%	29%	11%
2013	9%	27%	24%	10%
2014	9%	17%	20%	9%
2015	7%	23%	13%	8%
2016	10%	26%	28%	11%
Total	9%	25%	22%	10%

	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2012	4%	22%	23%	4%
2013	3%	24%	21%	3%
2014	3%	21%	21%	3%
2015	3%	14%	8%	3%
2016	4%	18%	18%	5%
Total	3%	20%	18%	4%


Après une diminution de 2012 à 2015, la présence d'alcool dans les accidents y compris mortels augmente en 2016.

Entre 2012-2016, 25 % des accidents mortels ont eu au moins un conducteur avec un taux d'alcool supérieur au seuil légal.


Idem, après une diminution de 2012 à 2015, la présence de stupéfiants dans les accidents y compris mortels augmente en 2016.

Entre 2012 et 2016, 21 % des accidents mortels ont eu au moins un conducteur avec un résultat positif à au moins un produit stupéfiant.

- Comparaison aux données nationales de la représentation des jeunes dans les accidents 2016


	Tués
Gironde	30%
Métropole	30%


La Gironde a le même taux que la France métropole pour les personnes tuées dans un accident avec conducteur dont l'alcoolémie est connue.

	Tués
Gironde	36%
Métropole	22%

La Gironde est nettement au-dessus du taux national pour les personnes tuées dans un accident avec résultat « stupéfiant » est connu.

- Evolution par rapport à l'année de référence 2010


	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2010	206	24	26	264
2016	160	20	23	233
Variation	-22%	-17%	-12%	-12%

	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2010	65	14	14	107
2016	68	14	15	116
Variation	5%	0%	7%	8%

Baisse des indicateurs ATB sur les accidents avec alcool positif par rapport à l'année de référence.


Autant d'accident mortel mais plus d'accidents et de blessés avec présence d'au moins un stupéfiant.

■ Evolution par rapport à la période 2007-2011

	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2007-2011	1001	121	135	1292
2012-2016	718	86	94	1001
Variation	-28%	-29%	-30%	-23%

%	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2007-2011	10%	32%	32%	10%
2012-2016	9%	25%	22%	10%
Variation	-1 point	-7 pts	-10 pts	-1 pt



	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2007-2011	312	63	67	432
2012-2016	297	71	75	411
Variation	-11%	13%	12%	-5%

%	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2007-2011	3%	16%	16%	3%
2012-2016	3%	20%	18%	4%
Variation	0 point	+ 4 pts	+ 2 pts	+ 1 pt

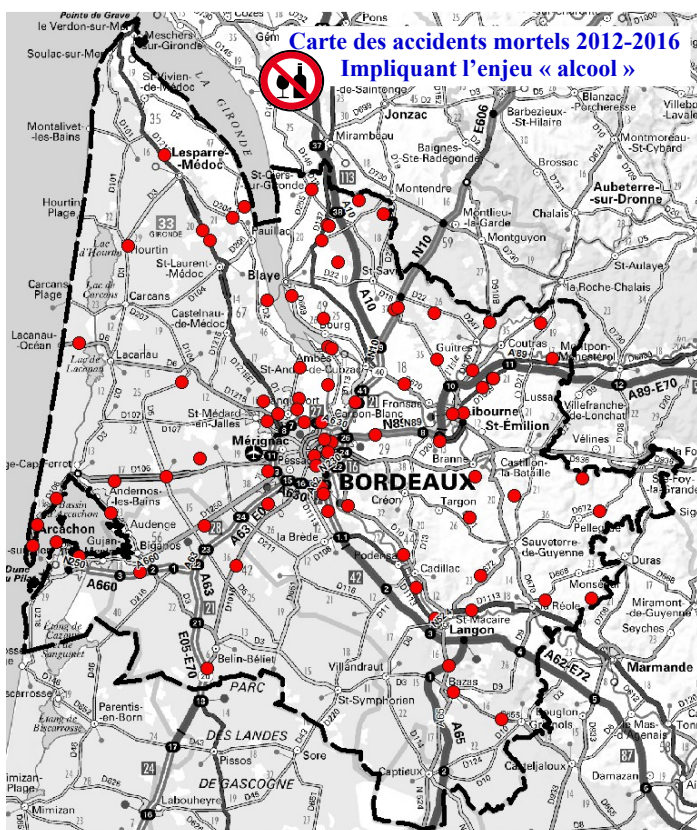
Entre les deux périodes :

- baisse globale des indicateurs ATB sur les accidents avec présence d'alcool supérieur au seuil légal.
- la part des accidents mortels avec présence d'alcool est à la baisse (- 7 points).

Entre les deux périodes :

- hausse des indicateurs ATB, notamment pour les accidents mortels et tués.
- la part des accidents mortels avec présence de stupéfiants est à la hausse (+ 5 points).

■ Répartition des usagers tués entre 2012 et 2016 avec alcool ou stupéfiants

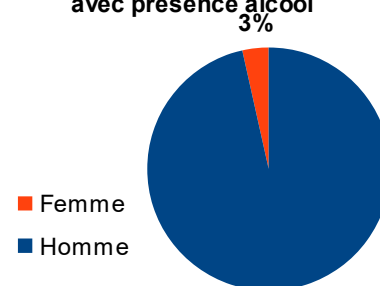


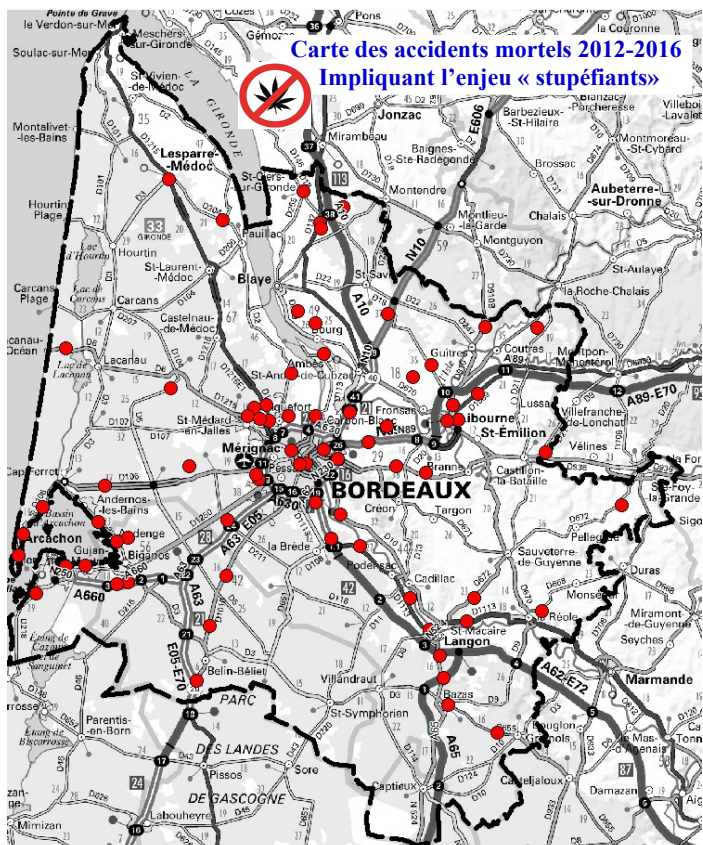
Sur les 86 accidents mortels 2012-2016 avec présence d'alcool positif, 50 ont impliqué un seul véhicule sans piéton (dont 39 en VL/VU).

Répartition des usagers tués 2012-2016 dans les accident avec alcool > seuil légal



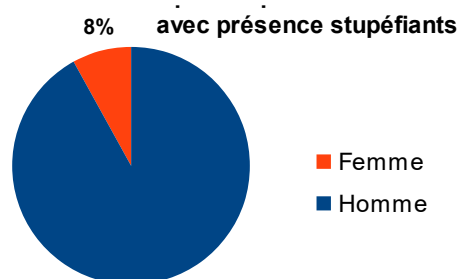
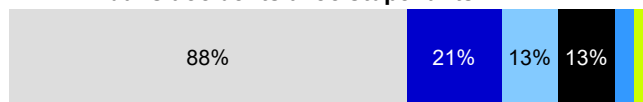
Répartition tués par sexe avec présence alcool





Sur les 71 accidents mortels 2012-2016 avec présence de stupéfiants, 27 ont impliqué un seul véhicule sans piéton (dont 20 étaient des VLVU).

Répartition des tués 2012-2016 dans accidents avec stupéfiants



2 - Indicateurs de l'enjeu « Alcool / Stupéfiant » à suivre au cours des années 2018-2022

D - Enjeu « Alcool – Stupéfiants »	Indicateur 2018	Indicateur 2019	Indicateur 2020	Indicateur 2021	Indicateur 2022
Nombre de tués « alcool/stupéfiants »	19	18	15	12	11

3 - Les orientations d'actions pour l'enjeu « Alcool / Stupéfiants »

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool /stupéfiants
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool /stupéfiants lors des contrôles et des accidents et renseigner systématiquement les champs des BAAC.

Infrastructure

- Développer le réseau de transports en commun (linéaire, fréquence) notamment son organisation pour accéder et partir des discothèques, des bars de nuits.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre (« SAM »)
- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants
- Maintenir des campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques aux addictions (alcool et substances psychoactives)

- Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route et lors de la formation à la conduite.
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises et promouvoir auprès des opérations de sensibilisation (SAM conducteur désigné) avec des jeunes services civiques.
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...)
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
- Développer la mise en œuvre d'aires de nuit systématiques pour les grandes manifestations
- Promouvoir les bus de nuit et les organisations diverses de retour (navettes, taxis,...)
- Sensibiliser les parents sur les risques dus à l'alcoolisation en général.
- Informer les dirigeants de clubs de leur responsabilité.
- Promouvoir auprès des dirigeants de club l'organisation préalable des soirées (contrôle alcool extérieur).
- Impliquer les clubs à travers une charte avec l'État.
- Impliquer fortement les médias pour plus d'information sur les risques et les sanctions.
- Rappeler aux chefs d'entreprises leur responsabilité en tant qu'employeur.
- Promouvoir dans les auto-écoles des actions de sensibilisation (tous stades de conduite): incapacité physique à conduire, connaissance des degrés d'alcoolisation.
- Formation des personnels de sécurité.
- Former les éducateurs sportifs aux risques liés à l'alcool + drogues.
- Sensibiliser les jeunes à travers les structures municipales (Offices Municipaux des Sports, accueil périscolaire, UNSS).
- Développer la notion alcool/drogues dans les stages alternatifs.
- Développer dans la formation continue des médecins un rappel sur la détection de l'alcoolisation.
- Promouvoir des actions type règlement intérieur proscrivant l'alcool.
- Développer des conventions avec les établissements de nuit sur l'heure d'arrêt de vente d'alcool liée à une fermeture plus tardive (heure de début des transports en commun).
- Développer un module spécifique alcool+drogues dans le continuum éducatif.
- Éducation à la santé (effets à court et long terme), risques sociaux et professionnels.
- Insister sur le cannabis (dans les collèges et lycées) dans le programme de l'éducation nationale.
- Proposer aux chefs d'entreprises des stages spécifiques sur ce risque routier.

Contrôle – sanction

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest.
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire.
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage).
- Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants.
- Contrôles de nuit aux abords des établissements de nuit à poursuivre et développer.
- Augmenter les interventions auprès des clubs pour sensibiliser les jeunes (autocontrôle).
- Développer les Travaux d'Intérêt Généraux (TIG).
- Contrôle sur les axes et les périodes les plus accidentogènes.



Deux Roues Motorisé (2RM)



Les « 2RM » comprennent les cyclomoteurs ($\leq 50 \text{ cm}^3$), les motos légères ($> 50 \text{ cm}^3$ et $\leq 125 \text{ cm}^3$) et les motos lourdes ($> 125 \text{ cm}^3$).

1 – Étude d'enjeu 2RM

■ Bilan 2012 – 2016 des accidents impliquant un 2RM

2012-2016	Accidents	Acc. Mortels	Tués	Blessés	2012-2016	% accidents	% acc. Mortels	% Tués	% Blessés
2012	648	27	27	724	2012	38%	30%	29%	34%
2013	546	26	27	598	2013	35%	37%	34%	30%
2014	583	22	22	631	2014	37%	38%	36%	32%
2015	604	18	18	671	2015	36%	32%	18%	31%
2016	581	15	15	651	2016	35%	19%	18%	31%
Total	2962	108	109	3275	Total	36%	31%	26%	32%

Évolution à la baisse depuis 5 ans des tués en 2RM. Ils représentaient en 2015 et 2016 18 % des tués de la Gironde contre plus de 30%34 % entre 2012 et 2014.

■ Évolutions par rapport à l'année de référence 2010 et à la précédente période 2007-2011

2RM	AC	AM	Tués	Blessés
2010	785	19	19	903
2016	581	15	15	651
Variation	-26%	-21%	-21%	-28%

Diminution de 26 % des accidents et de 21 % des tués 2016 en 2RM par rapport à l'année de référence 2010.

2RM	AC	AM	Tués	Blessés
Total 2007-2011	4010	119	130	4546
Total 2012-2016	2962	108	109	3275
Variation	-26%	-9%	-16%	-28%

2RM	% AC	% AM	% Tués	% Blessés
Total 2007-2011	40%	31%	31%	36%
Total 2012-2016	36%	31%	26%	32%
Variation (Point)	-4	0	-5	-4

La diminution des accidents mortels (-9%) entre les deux périodes est moins marquée que la diminution des autres items « accidents corporels, blessés et tués ».

Faibles améliorations des parts d'accidents corporels et des tués entre 2012-2016 et 2007-2011.

La part des accidents mortels 2012-2016 reste égale à celle de 2007-2011.

Les accidents corporels de la période 2012-2016 représentent 36 % des accidents de la Gironde : 20 % implique un 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$ et 16 % implique une moto lourde.

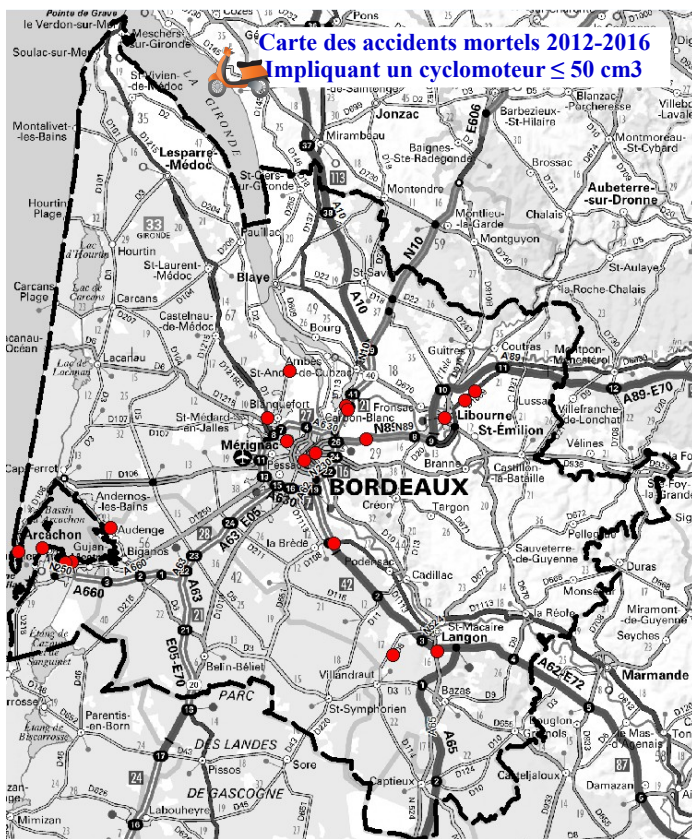
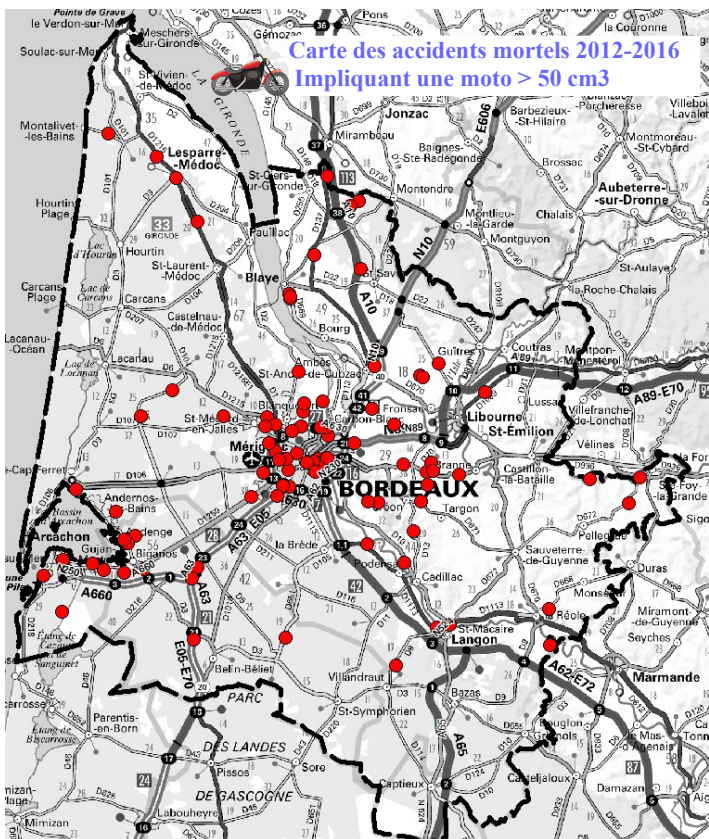
Les 2RM représentent 26 % des tués de la Gironde de la période 2012-2016 (22 % avaient moins de 50 ans).

■ Comparaison aux taux nationaux

	2007-2011		2012-2016	
	Tués 2RM	% des tués 2RM	Tués 2RM	% des tués 2RM
Gironde	130	31%	109	26%
France Métropolitaine	5360	25%	3926	23%
Familles F5 – Métropoles	1126	29%	860	26%

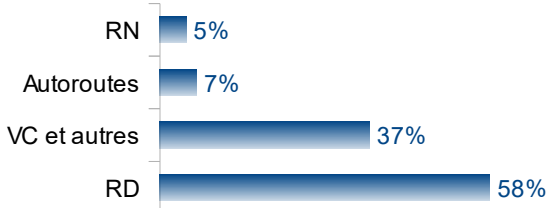
La part des tués en 2RM est au-dessus de 3 points de la proportion nationale, et identique à celle de la famille F5.

■ Répartition des accidents mortels 2012-2016 impliquant au moins un 2RM

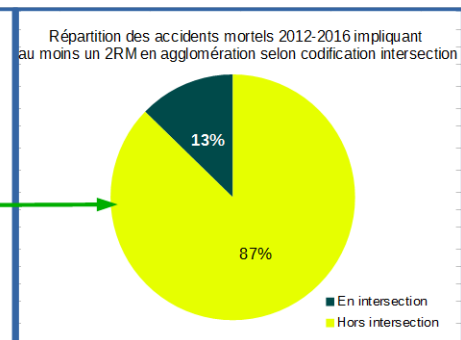
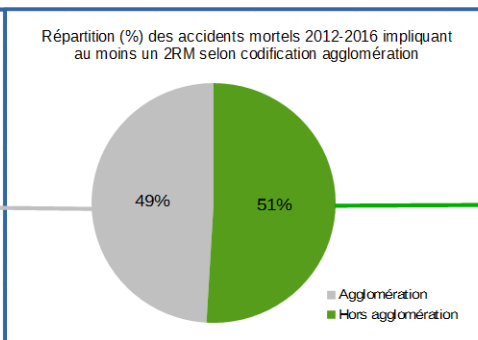
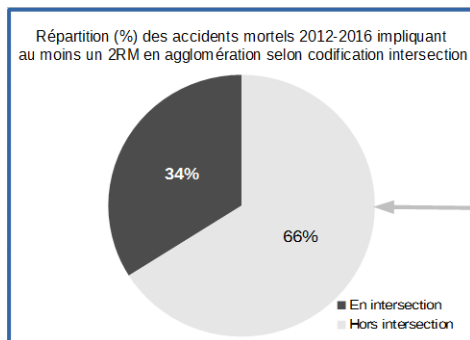
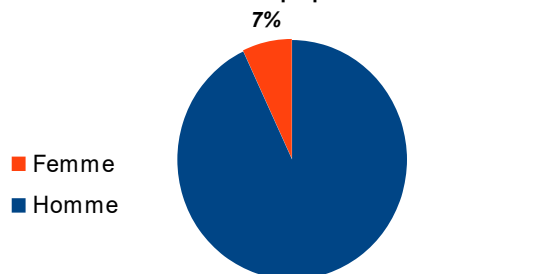


■ Analyse thématique sur l'ensemble des 2RM

Répartition des accidents mortels impliquant au moins un 2RM selon catégorie de route

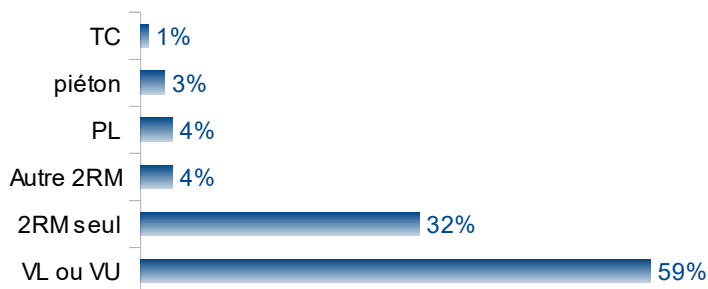


Répartition par sexe des tués 2RM 2012-2016 dans un accident mortel impliquant au moins un 2RM



Que ce soit en agglomération ou hors agglomération, la majorité des accidents mortels en 2RM se produit donc hors intersection.

Répartition des accidents mortels impliquant au moins un 2RM selon type de conflits



Les accidents mortels 2012-2016 impliquant au moins un 2RM se sont produits à :

- 59 % avec au moins un VL ou VU.
- 32 % sans autre véhicule.

Répartition des tués 2012-2016 dans les accidents mortels impliquant au moins un 2RM

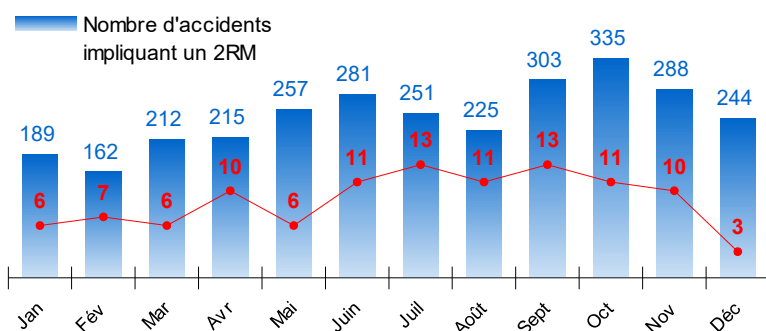


Répartition des tués 2RM 2012-2016 dans les accidents mortels impliquant un seul véhicule type 2RM sans piéton

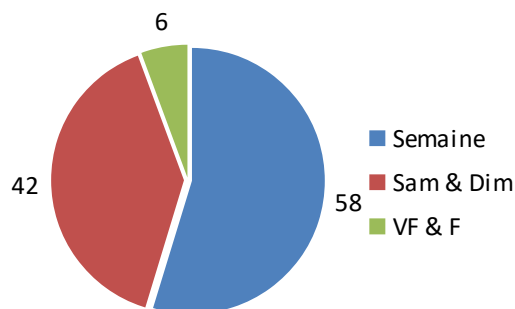


- Selon la période

Nombre d'accidents impliquant un 2RM et tués 2RM selon le mois



Répartition des accidents mortels 2012-2016 avec décès d'usagers 2RM selon catégorie de jours



Répartition des accidents mortels avec décès d'usagers 2RM selon jours et heures

Répartition des 106 accidents mortels 2012-2016 avec décès d'usagers de 2RM													
	0H-2H	2H-4H	4H-6H	6H-8H	8H-10H	10H-12H	12H-14H	14H-16H	16H-18H	18H-20H	20H-22H	22H-24H	Total / jour
Fête	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	4
Veille Fête	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
dimanche	2	2	2	0	0	1	1	2	1	2	1	0	14
samedi	1	2	2	2	0	1	2	3	4	7	3	1	28
vendredi	1	2	0	1	1	2	1	2	4	1	2	2	19
jeudi	1	0	1	0	2	0	0	0	3	6	0	0	13
mercredi	0	0	0	2	0	0	1	2	1	0	2	0	8
mardi	0	0	0	3	0	1	0	1	1	2	0	1	9
lundi	0	2	0	0	0	2	0	1	2	1	0	1	9
Total par Tranche horaire	7	8	5	8	4	7	5	11	18	20	8	5	106

2 - Indicateurs de l'enjeu « 2RM » à suivre au cours des années 2018-2022

E - Enjeu «2RM »	Indicateur 2018	Indicateur 2019	Indicateur 2020	Indicateur 2021	Indicateur 2022
Nombre de tués 2RM	12	11	10	9	8

3 - Les orientations d'actions

Amélioration de la connaissance

- Améliorer la connaissance des accidents de 2RM.
- Identifier les itinéraires accidentogènes.
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

Infrastructure

- Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou sur des itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes.
- Prise en compte de la signalisation aux abords des chantiers, notamment sur les sections de réfection de chaussée (raboitage, gravillonnage...).
- Prise en compte de la circulation des 2RM dans les projets d'aménagements et ouvrages routiers.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Renforcer la formation et la communication à la perception réciproque 2RM/VL (auto-écoles, presse..)
- Sensibiliser sur la notion de « partage de la voirie » notamment en milieu urbain.
- Sensibiliser sur la notion « d'être vu » par l'éclairage ou le type de vêtement notamment durant les périodes nocturnes, périodes automne/hiver.
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...).
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule.
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route...).
- Mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs /revendeurs de 2RM.
- Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents 2RM auprès des utilisateurs de motos et cyclos.
- Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente /reparation, enseignants de la conduite).
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour...).
- Sensibiliser et informer les conducteurs des deux roues sur les chiffres de l'accidentalité, les risques en et hors agglomération, aux intersections... notamment avant les périodes les plus accidentogènes.
- Renforcement de partie pratique du BSR
- Intégration dans le programme de formation continue en milieu professionnel d'une formation 2RM

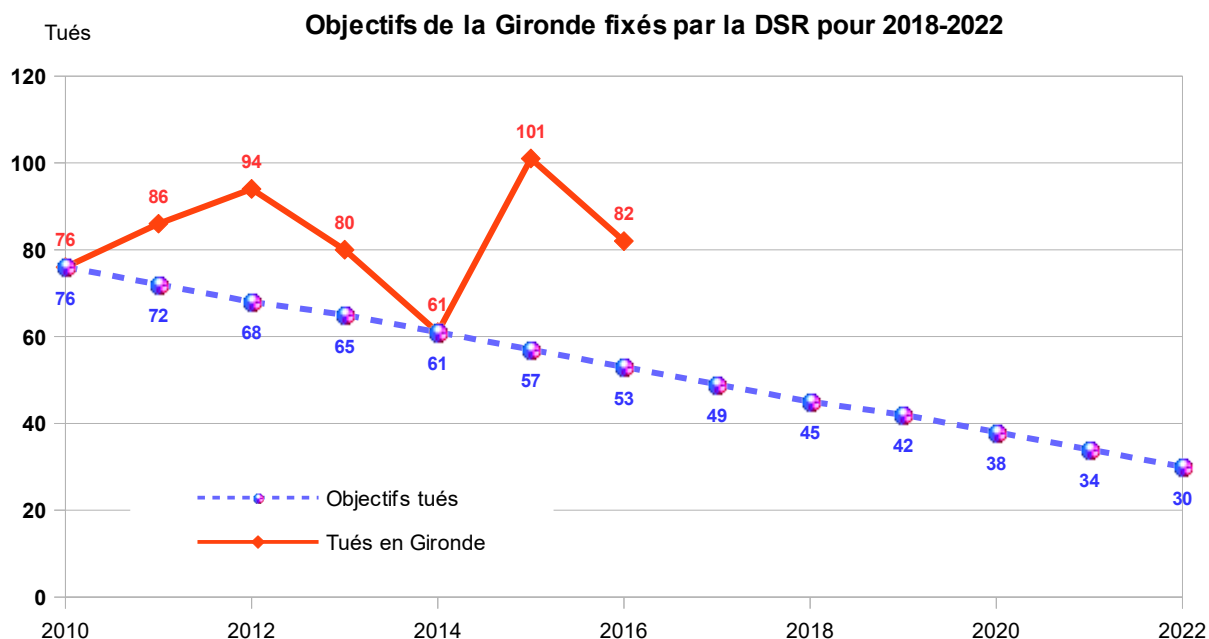
Contrôle - sanction :

- Réaliser des contrôles préventifs et répressifs sur la conformité des 2RM et des équipements obligatoires (les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires, ...).
- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels
- Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes.

3. Les indicateurs par enjeu pour 2018-2022

En 2010, la DSR a fixé les objectifs de tués pour la Gironde jusqu'en 2020.

La tendance réelle des six dernières années ne suit pas une tendance à la baisse.



Pour atteindre les objectifs 2022, le tableau suivant détaille donc les indicateurs annuels à tenir pour chaque enjeu pour faire baisser la mortalité sur les routes girondines.

Indicateurs Enjeux	2018	2019	2020	2021	2022
	<i>En x tués par an</i>				
Risque Professionnel	21	20	18	16	14
Seniors	12	11	10	9	8
Jeunes	13	12	11	10	8
Alcool / stupéfiants	18	17	15	13	12
2RM	12	11	10	9	8

REMERCIEMENTS

Ont participé à l'élaboration de ce document :

L'ensemble des services départementaux de l'état

Les Collectivités territoriales, gestionnaires de réseaux

Les assureurs sociaux

Les associations locales

Les représentants d'entreprises et d'organismes socioprofessionnels

Rédaction : Préfecture de la Gironde - Mission Sécurité Routière

