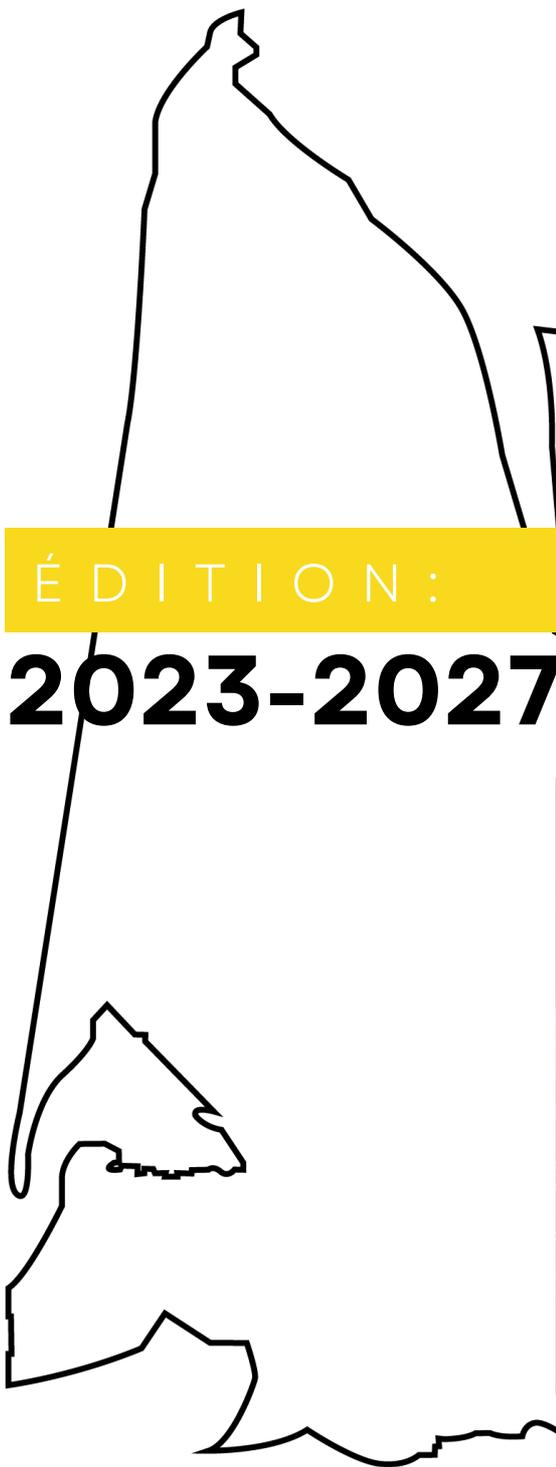




**PRÉFET  
DE LA GIRONDE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



ÉDITION :  
**2023-2027**

# DGO

DOCUMENT  
GÉNÉRAL  
D'ORIENTATIONS



**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

# PRÉFACE



Dans un contexte de hausse des incivilités au volant et de développement des différents modes de mobilités sur les routes, la sécurité routière est encore plus l'affaire de tous.

La stratégie locale de l'État et de ses partenaires en faveur de la prévention, de l'information, de la sensibilisation et de la répression doit continuellement s'adapter aux évolutions de l'insécurité routière.

Le document général d'orientations (DGO), cadre et stratégie de l'action locale de l'État et de ses partenaires sur les cinq prochaines années, revêt à ce titre un caractère essentiel et se décline annuellement par la mise en œuvre d'un Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Si l'on considère la forte augmentation de la démographie dans le département ces dernières années (+4,9 % par an sur les cinq dernières années), l'accidentalité en Gironde est inférieure à la moyenne nationale par million d'habitants. Pour autant, la lutte contre l'insécurité routière doit se poursuivre à destination de tous les usagers.

C'est pourquoi l'ensemble des acteurs du territoire, institutionnels, associatifs et privés, œuvrent, et je les en remercie, de façon commune et concertée pour identifier les enjeux, les priorités d'actions et infléchir les données de l'accidentalité.

La réussite de ces actions repose sur trois piliers interdépendants :

- la connaissance de l'accidentalité locale par l'analyse des différentes statistiques renseignées par les forces de l'ordre,
- les actions de sensibilisation aux risques routiers,
- la répression par la mise en œuvre de contrôles routiers et la prise des sanctions administratives et judiciaires qui en découlent.

À travers ce triptyque, nous devons inlassablement travailler à éveiller les consciences face aux dangers routiers pour éviter les drames humains et familiaux ; c'est tout l'enjeu de la politique publique de sécurité routière, c'est notre responsabilité collective.

Etienne GUYOT,  
Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine,  
Préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest,  
Préfet de la Gironde

## GLOSSAIRE ET DÉFINITIONS

### **1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT ET DE SON ACCIDENTALITÉ**

1.1 Situation géographique

1.2 Mortalité routière: focus sur les victimes

1.3 Mortalité routière: focus sur les présumés responsables et les causes des accidents

1.4 Principales caractéristiques des accidents

### **2. L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022**

### **3. LES 4 ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027**

3.1 Mobilisation des partenaires

3.2 Orientations 2023-2027 par enjeux

- Les deux-roues motorisés
- Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs)
- Les nouveaux modes de mobilité dite «douce» vélo, engin de déplacement personnel à moteur et marche
- Le risque routier professionnel

### **4. SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO**

# GLOSSAIRE ET DÉFINITIONS

|   |
|---|
| <b>2RM:</b> deux-roues motorisés  |
| <b>APAM :</b> auteur présumé d'accident mortel  |
| <b>APAC :</b> auteur présumé d'accident corporel  |
| <b>BH:</b> blessé hospitalisé   |
| <b>BL:</b> blessé léger   |
| <b>DGO:</b> document général d'orientations   |
| <b>DSR:</b> délégation à la sécurité routière   |
| <b>EDSR:</b> escadron départemental de la sécurité routière (de la gendarmerie nationale) |
| <b>EDPM:</b> engin de déplacement personnel à moteur                                      |
| <b>IDSR:</b> intervenants départementaux à la sécurité routière                           |
| <b>PDASR:</b> plan départemental d'actions de la sécurité routière                        |
| <b>PL:</b> poids lourd  |
| <b>VT:</b> véhicule de tourisme (véhicule de 9 places assises au maximum)                 |
| <b>VU:</b> véhicule utilitaire  |

## Un accident corporel de la circulation:

- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule roulant (se déplaçant ou non),
- provoque la blessure ou la mort d'une ou plusieurs personnes,

Seuls les accidents corporels de la circulation sont pris en compte dans les statistiques de l'accidentalité, à l'exclusion des accidents matériels. A noter que les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles à l'origine de dommages corporels ne sont pas pris en compte dans les données de l'accidentalité routière.

## Parmi les accidents corporels, on distingue:

- l'accident mortel: accident ayant fait au moins 1 tué,
- l'accident corporel: accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé.

## Parmi les victimes d'un accident corporel, on distingue:

- les tués: victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- les blessés, dont:
  - les blessés hospitalisés: victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
  - les blessés légers: victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou hospitalisées moins de 24 heures.

# 1- PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT ET DE SON ACCIDENTALITÉ

## 1.1 SITUATION GÉOGRAPHIQUE

### Géographie

La superficie du département de la Gironde est de 9 976 km<sup>2</sup>, soit le plus étendu de la France métropolitaine.

La forêt est présente sur 40% de ce territoire relativement plat (de 0 à 167 m d'altitude) et la vigne recouvre 10%, en partie sur les coteaux .

Deux fleuves traversent le département, la Garonne et la Dordogne, qui se rejoignent pour former l'Estuaire de la Gironde.

La Gironde compte 535 communes, dont Bordeaux, la capitale de la région Nouvelle-Aquitaine classée 5<sup>e</sup> métropole française. Les principales villes de son aire urbaine sont Mérignac, Pessac et Talence.

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

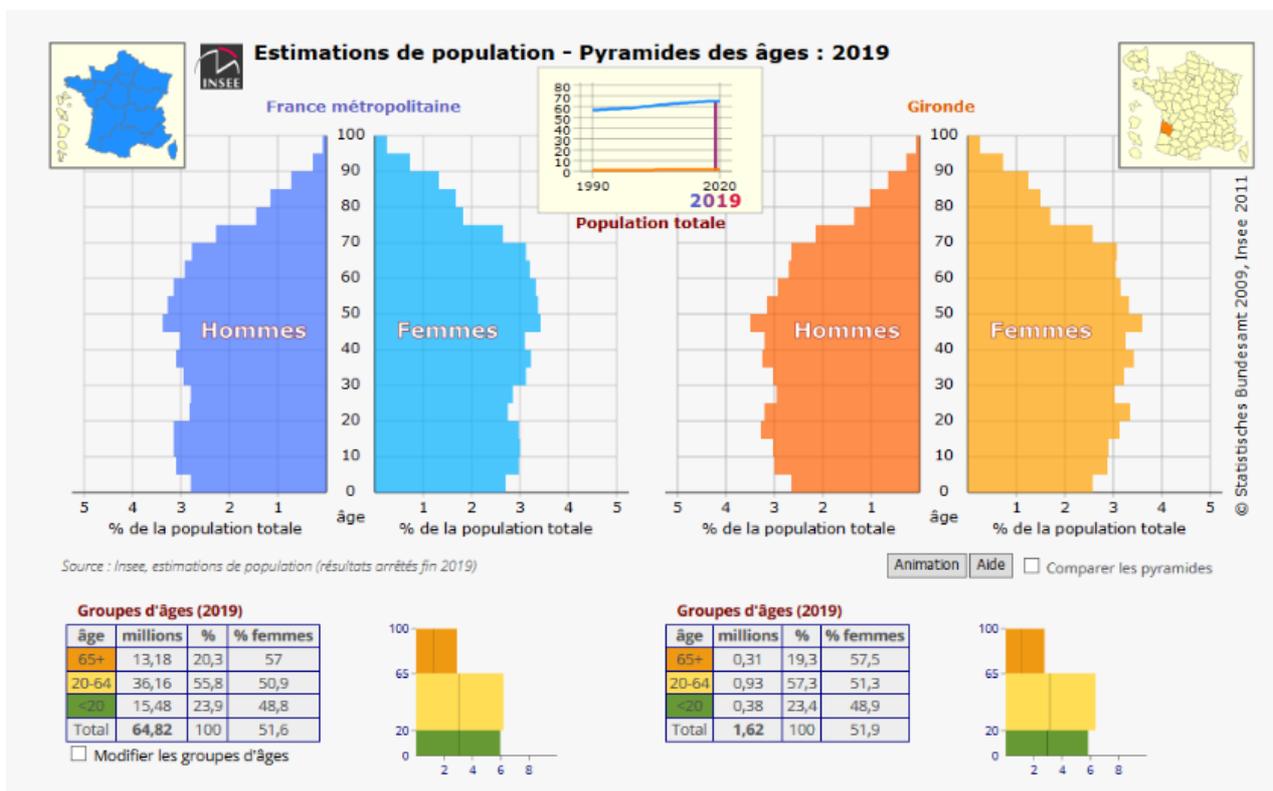
### Population

Au 1er janvier 2021, le département de la Gironde comptait 1 661 929 habitants, soit plus d'un quart de la population de la région Nouvelle-Aquitaine, avec la plus forte densité, soit 161 habitants au km<sup>2</sup> contre 71 habitant au km<sup>2</sup> au niveau régional (la moyenne nationale est de 105,5 habitants au km<sup>2</sup>).

Entre 2015 et 2021, la population girondine connaît une croissance annuelle de 4,9% alors que pour cette même période en France cette évolution est de 1%.

La zone littorale et le bassin d'Arcachon, très touristiques, voient leur population fluctuer en fonction des saisons, avec une faible fréquentation en hiver et une population qui peut décupler pendant la période estivale.

Au centre du département se trouve l'agglomération bordelaise qui concentre plus des deux tiers de la population.



## Réseau

Le département comptabilise 21 224 kilomètres de réseau routier, dont environ 650 km de voies cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables et itinéraires cyclables jalonnés), répartis comme il suit :

- 14 355 km de routes communales (environ 68% du réseau girondin);
- 6 489 km de routes départementales (30%);
- 291 km d'autoroutes (1,5%);
- 89 km de routes nationales (0,5%).

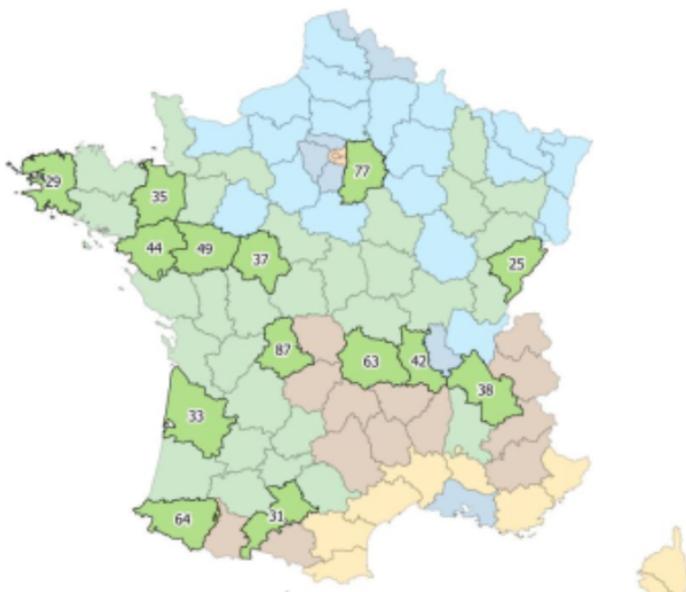
Logiquement, on observe une concentration des flux de transports sur le secteur de l'agglomération bordelaise, d'autant plus que les ponts bordelais deviennent les passages obligés pour le trafic de transit vers la péninsule ibérique et le nord-ouest de l'Afrique.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) le plus élevé de la rocade s'élève en 2021 à 134 240 véhicules par jour avec 14% de poids lourds (environ 19 150 poids lourds), dans les deux sens confondus.



## Classé département « monopolarisé »

Une étude de mai 2022 de l'Onisr / Cerema a actualisé la répartition des départements de France métropolitaine en sept familles suivant plusieurs variables (géographie, population...) afin de permettre une comparaison des données routières entre départements.



Le département de la Gironde est classé dans la "famille n°4" regroupant 14 départements « monopolarisés » (Cf carte ci-contre) :

*Seine-et-Marne, Haute-Garonne, Landes, Haute-Vienne, Finistère, Ile-et-Vilaine, Loire Atlantique, Maine-et-Loire, Indre-et-Loire, Puy-de-Dôme, Loire, Isère et Doubs.*

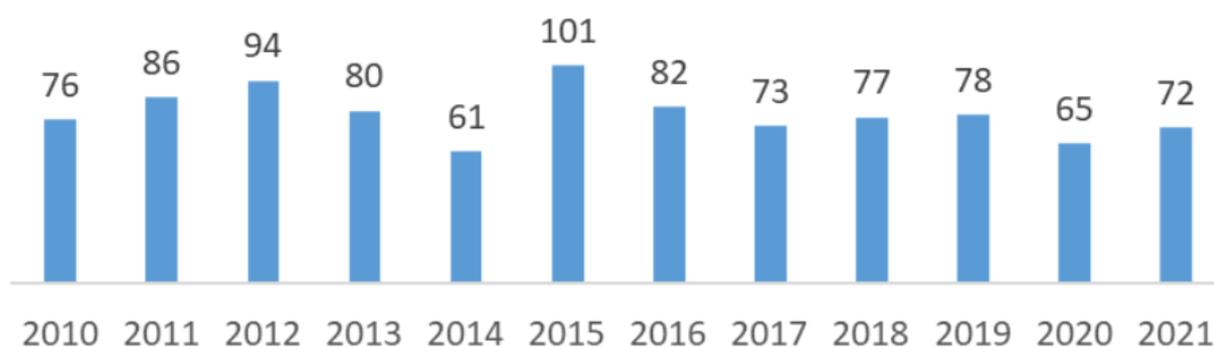
Les départements dits “monopolarisés” comprennent une ville de taille importante qui concentre la majorité des activités et attire l’essentiel des déplacements routiers. En dehors de cette agglomération le reste du département est à dominante rurale.

Ce groupe de famille se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100 000 habitants, une population dense et un pourcentage de territoire en périurbain au-dessus de la moyenne.

## 1.2 MORTALITÉ ROUTIÈRE : FOCUS SUR LES VICTIMES

On constate que la mortalité routière en Gironde est fluctuante, même si l’écart annuel tend à diminuer sur les dernières années.

Nombre de personnes tuées depuis 2010 dans un accident de la route en Gironde :



Des années particulières sont à considérer dans l’analyse des chiffres de l’accidentalité :

- l’année 2015 avec l’accident de Puisseguin qui a fait 43 tués ;
- les années 2020 et 2021 avec la pandémie de la Covid-19 et les confinements associés qui ont contribué à un léger fléchissement de l’accidentalité.

| Périodes DGO      | 2012-2016 | 2017-2021 |
|-------------------|-----------|-----------|
| Accidents mortels | 350       | 347       |
| Tués              | 418       | 365       |

| Périodes 2017-2021                         | Moyenne de tués par département/an | Moyenne de tués par million d'habitants/an |
|--|------------------------------------|--|
| Gironde                                    | 73                                 | 44   |
| Famille ILSR 5- Départements monopolarisés | 44                                 | 44   |
| France métropolitaine                      | 32                                 | 47   |

La mortalité sur les routes de Gironde de 73 tués en moyenne annuelle est bien supérieure à la moyenne des «départements monopolarisés» (44 tués/an).

Toutefois, le nombre de tués sur les routes dans le département se situe dans la moyenne du nombre de tués par million d'habitants (44 tués par million d'habitants) des "départements monopolarisés" et reste inférieur à la moyenne nationale (47 tués par million d'habitants).

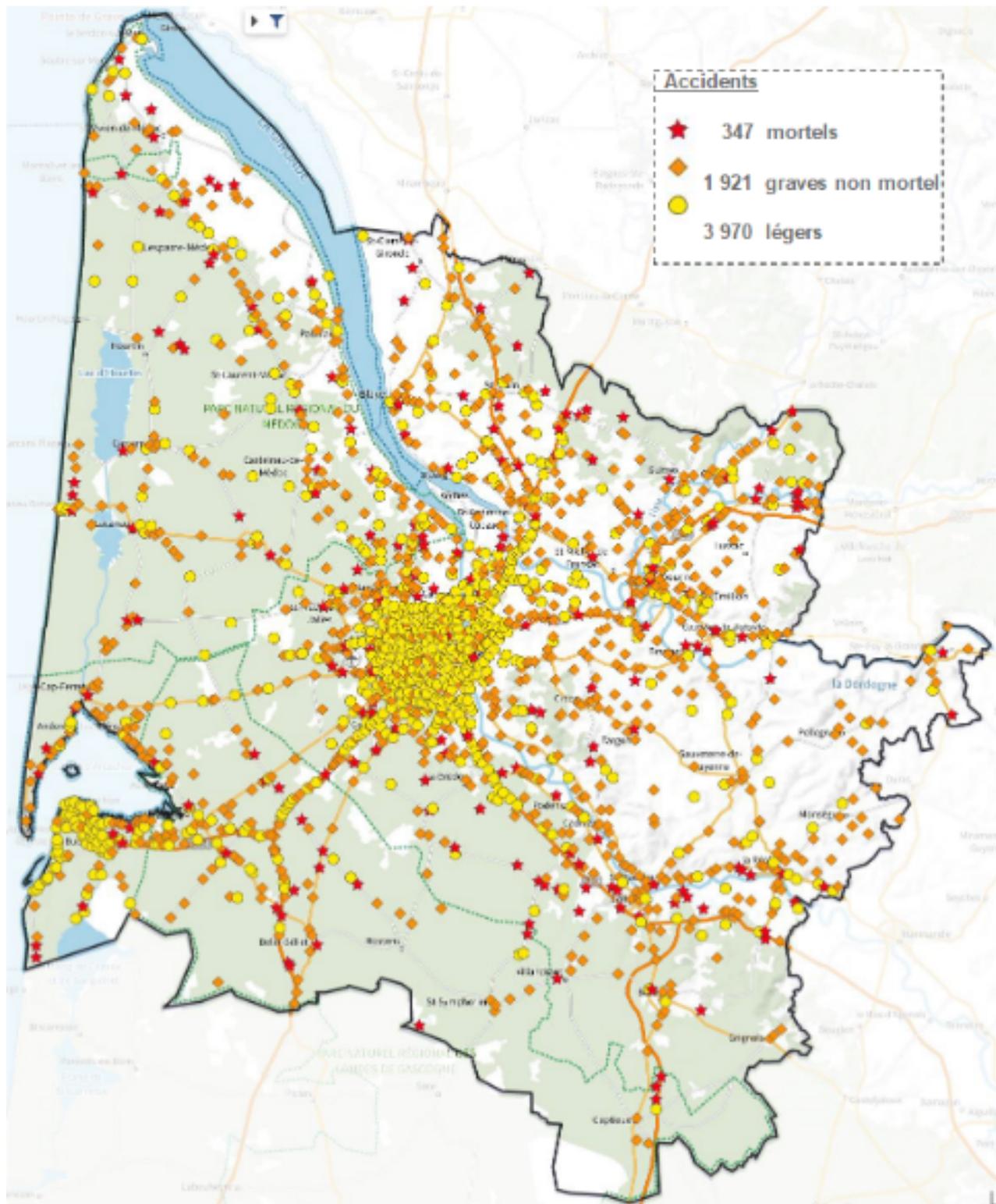
Ainsi, la politique de sécurité routière combinée aux actions locales ont permis de stabiliser le nombre de tués sur les routes dans le département, alors même que le nombre d'usagers sur les routes a fortement augmenté en raison de la croissance démographique observée ces dernières années.

Observée par arrondissement, l'évolution de la mortalité routière se révèle plutôt hétérogène.

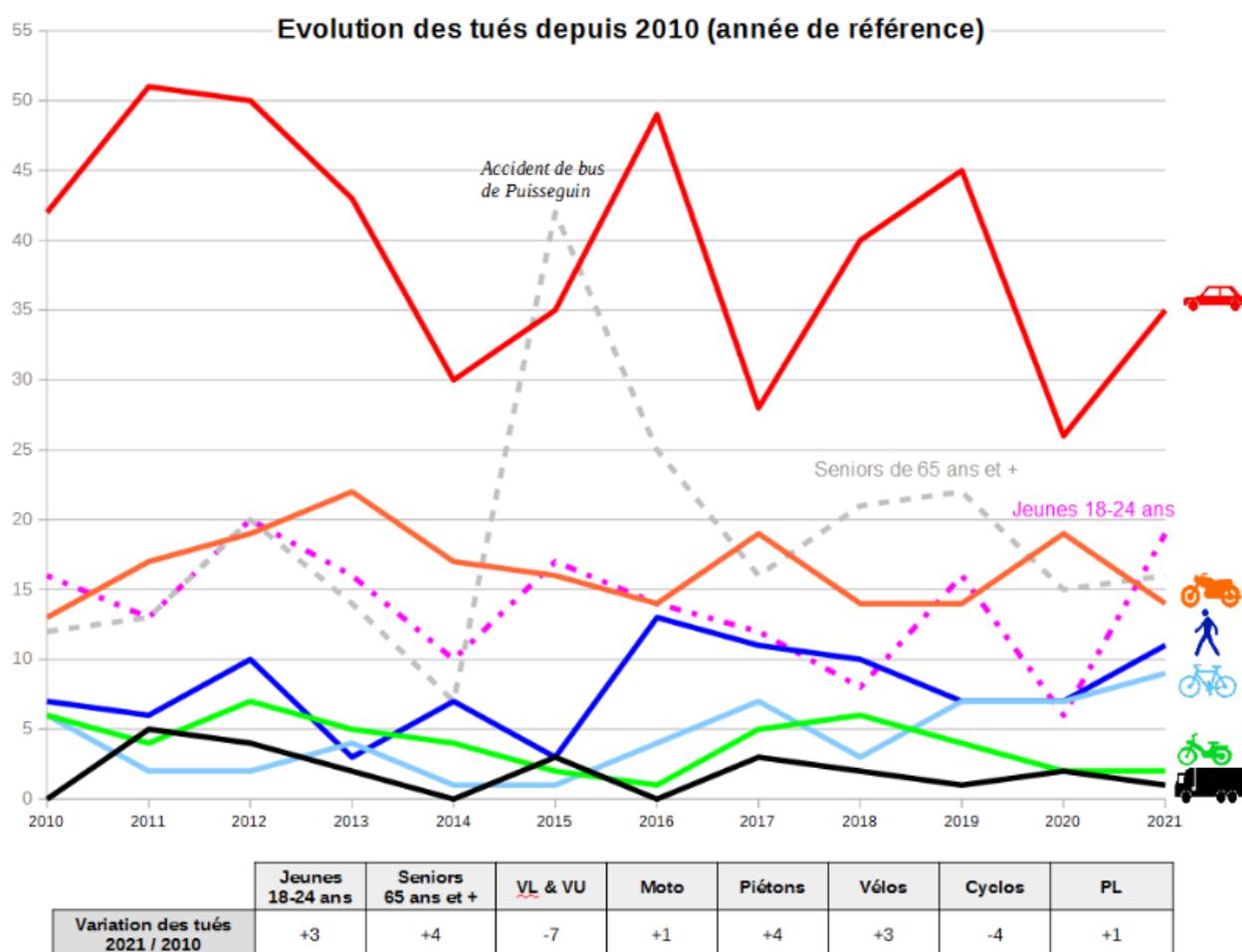
|               | Accidents Corporels |           |           |               | Accidents Mortels |           |           |               |
|---------------|---------------------|-----------|-----------|---------------|-------------------|-----------|-----------|---------------|
|               | 2017-2021           | 2012-2016 | Evolution | % d'évolution | 2017-2021         | 2012-2016 | Evolution | % d'évolution |
| Gironde       | 6 238               | 8 187     | ↓         | -24 %         | 347               | 350       | ↓         | -1 %          |
| Arr. Arcachon | 721                 | 494       | ↑         | 46 %          | 45                | 52        | ↓         | -13 %         |
| Arr. Blaye    | 254                 | 231       | ↑         | 10 %          | 24                | 41        | ↓         | -41 %         |
| Arr. Bordeaux | 4347                | 6 621     | ↓         | -34 %         | 143               | 117       | ↑         | 22 %          |
| Arr. Langon   | 307                 | 331       | ↓         | -7 %          | 49                | 47        | ↑         | 4 %           |
| Arr. Lesparre | 297                 | 219       | ↑         | 36 %          | 41                | 32        | ↑         | 28 %          |
| Arr. Libourne | 312                 | 290       | ↑         | 8 %           | 45                | 60        | ↓         | -25 %         |

Enfin, il convient de souligner que la métropole bordelaise enregistre 60 % de l'accidentalité routière (dont 42% sur les voies communales de Bordeaux Métropole) et 28% de la mortalité. L'accidentalité mortelle constatée sur cette zone a augmenté ces dernières années avec 97 accidents mortels sur la période 2017-2021 contre 85 sur la période 2012-2016.

Carte des 6 238 accidents corporels 2017-2021

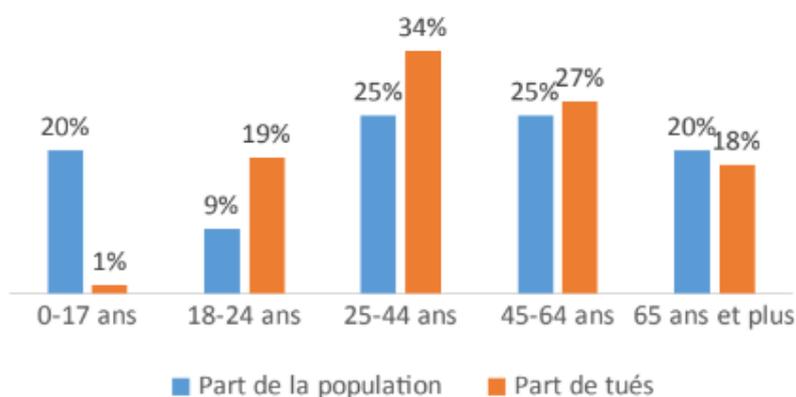


Le graphique ci-dessous montre l'évolution des tués depuis 2010 par catégorie d'usagers de la route. Les usagers de véhicules de tourisme sont les principales victimes sur les routes.



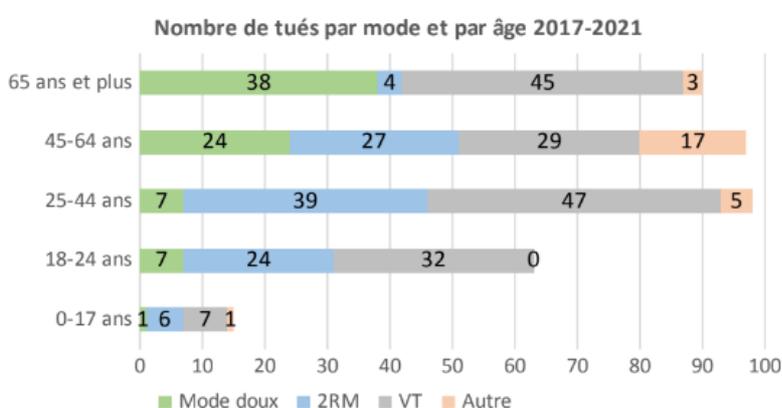
L'analyse de l'accidentalité par classes d'âge met en évidence que les jeunes sont particulièrement victimes sur les routes : 19% des tués ont entre 18 et 24 ans, alors que cette tranche d'âge ne représente que 9% de la population du territoire.

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



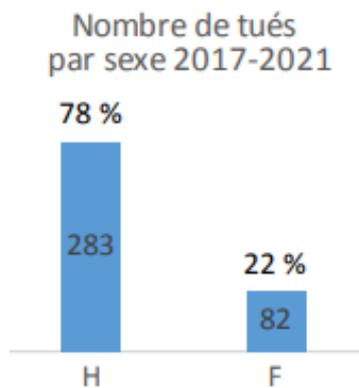
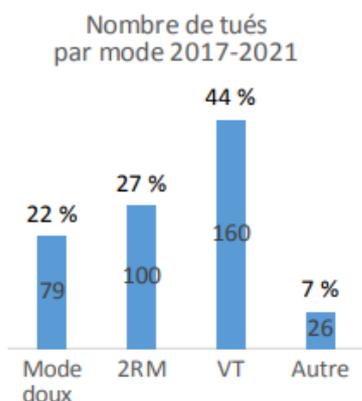
L'analyse combinée des modes de déplacements des personnes décédées sur les deux dernières périodes, et des tranches d'âge, permet de confirmer que les voitures de tourisme «VT» sont impliquées dans 45% de la mortalité routière en Gironde et restent le mode de déplacement le plus accidentogène quelque soit la tranche d'âge des victimes.

Les deux-roues motorisés constituent toujours le deuxième mode de déplacement le plus mortel (25% des tués) pour toutes les tranches d'âge, à l'exception des plus de 65 ans.

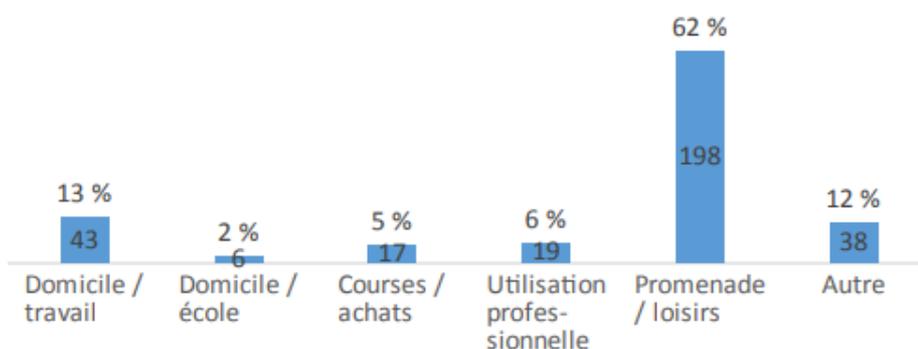


Le mode de déplacement dit «doux» connaît quant à lui une augmentation de 30 tués sur ces 5 années (22% des tués).

C'est le cas des piétons de plus de 75 ans (+10 tués par rapport à 2012-2016) et des cyclistes de plus de 45 ans (+14).



Tués selon le motif du trajet connu 2017-2021

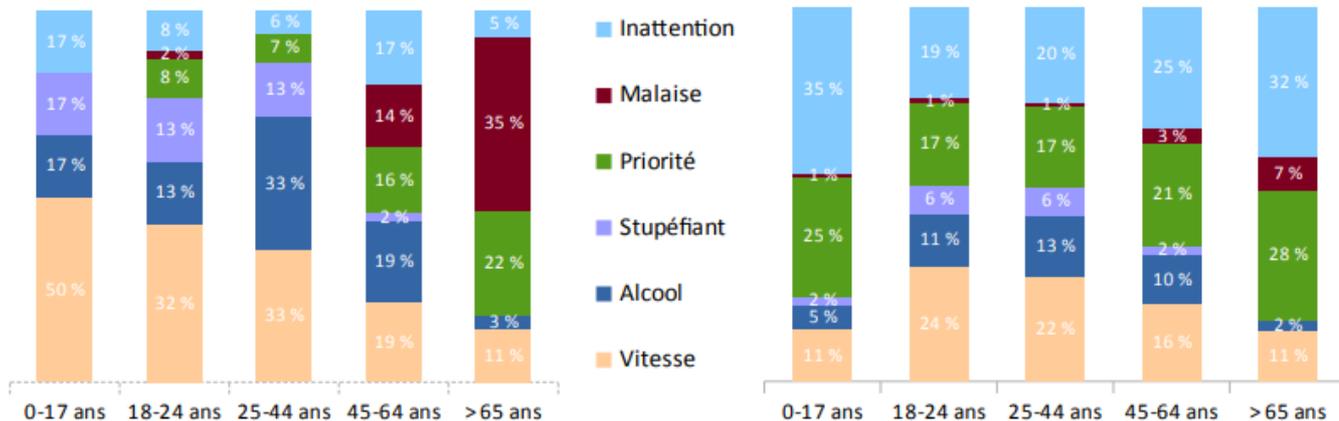


## 1.3 MORTALITÉ ROUTIÈRE : FOCUS SUR LES PRÉSUMÉS RESPONSABLES ET LES CAUSES DES ACCIDENTS

Ces deux graphiques présentent les principales causes d'accidents mortels ou corporels par catégorie d'âge.

Principales causes des accidents mortels en fonction de l'âge des APAM entre 2019 et 2021

Principales causes des accidents corporels en fonction de l'âge des APAC entre 2019 et 2021



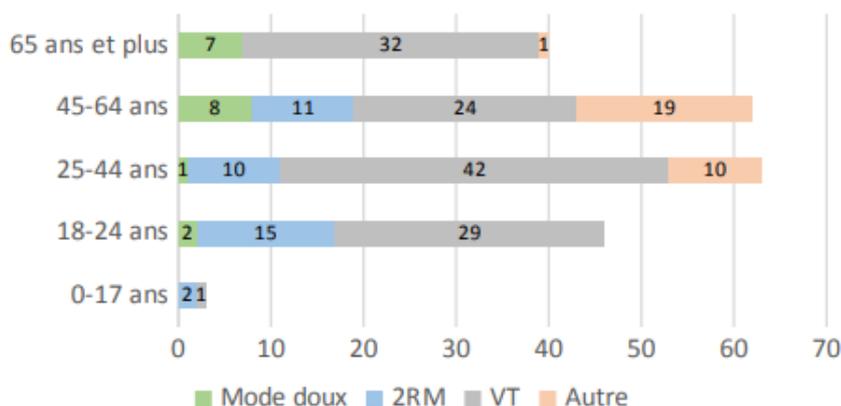
À l'exception des conducteurs de 65 ans et plus pour qui les accidents liés à des malaises et des refus de priorité constituent les premières causes de mortalité, la vitesse, la consommation d'alcool ou l'usage de stupéfiants représentent les principaux facteurs, souvent combinés, des accidents mortels pour toutes les autres tranches d'âge de conducteurs.

Pour les accidents corporels (blessés), l'inattention et le refus de priorité sont des facteurs majoritairement responsables.

Les tranches d'âge des 25-44 ans et des 45-64 ans sont majoritairement responsables d'accidents mortels (à la même proportion, soit 29%).

Les 18-24 ans sont responsables de 21% des accidents mortels bien qu'ils ne représentent que 9 % de la population.

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon le mode et l'âge 2019-2021

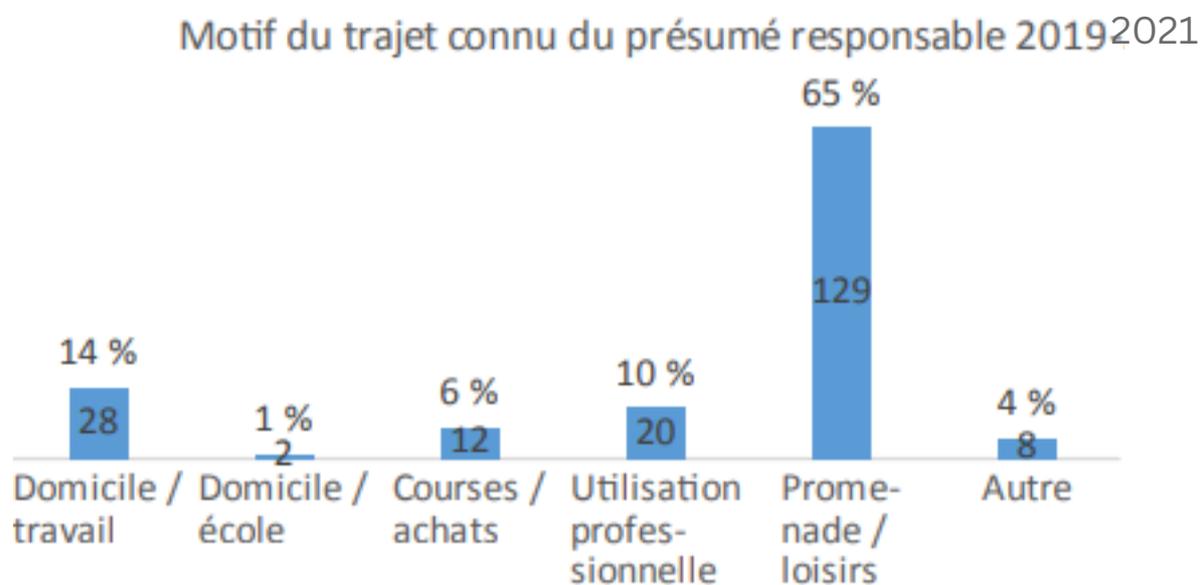
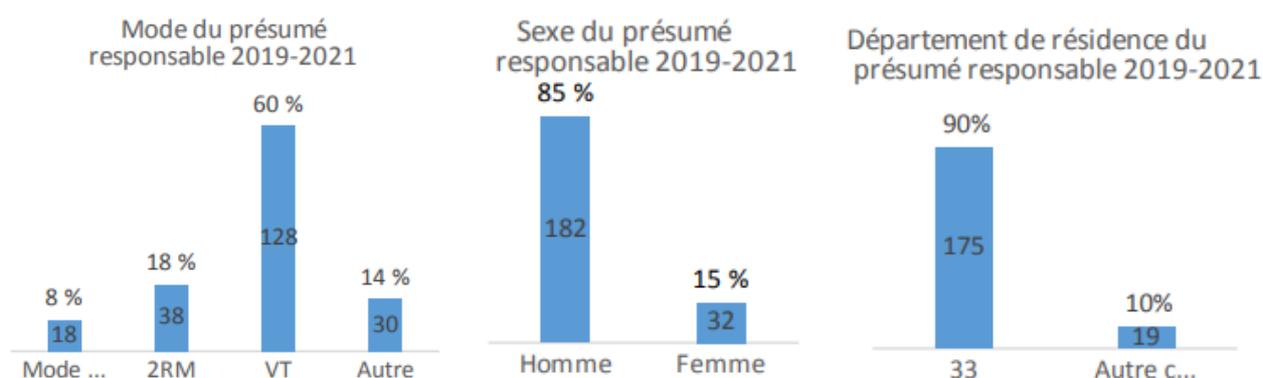


Quelle que soit la tranche d'âge du conducteur majeur, 60% des accidents mortels sont causés par les véhicules de tourisme.

Le profil type d'une victime d'accident mortel peut être défini de la manière suivante :

- un homme résidant en Gironde,
- âgé de 25-44 ans
- circulant dans une voiture
- pour un trajet qualifié de promenade/loisirs.

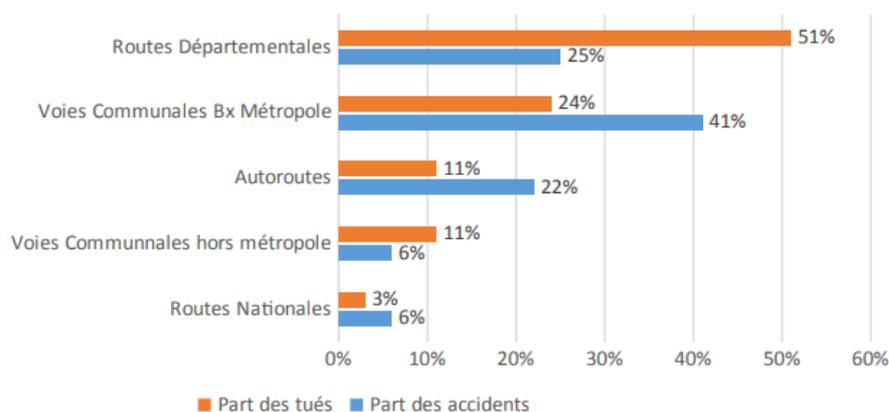
65 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) décèdent dans l'accident qu'ils ont provoqué.



## 1.4 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS

### 1.4.1 Mortalité routière : focus sur les accidents en agglomération et hors agglomération

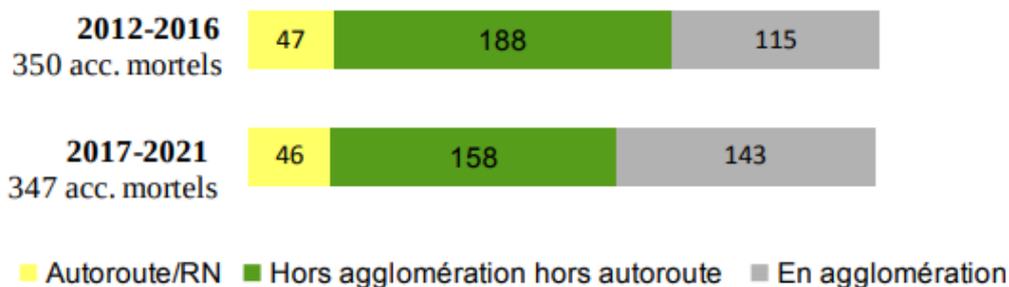
Répartition globale de l'accidentalité par type de réseau :



41 % des accidents corporels (blessés) du département ont été enregistrés sur les voies communales de Bordeaux métropole.

Néanmoins, l'indice de gravité des accidents reste plus élevé sur les routes départementales et les voies communales, hors Bordeaux métropole. On y compte respectivement 12 et 10 tués pour 100 accidents corporels, contre 3 sur les voies communales de la métropole, autoroutes et routes nationales.

#### Nombre d'accidents mortels selon le milieu

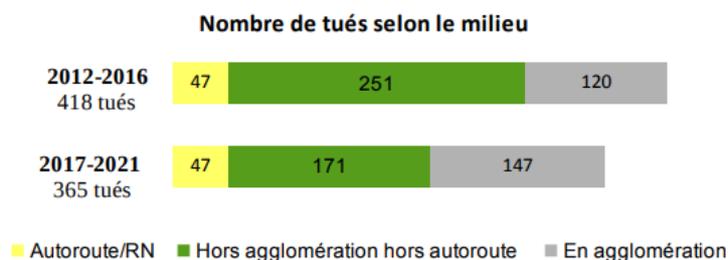


La mortalité sur les autoroutes et routes nationales à chaussées séparées est restée stable depuis 10 ans.

En revanche ces dernières années, on note une augmentation de 25 % des accidents mortels en agglomération tout réseau confondu, où la vitesse maximale autorisée est pourtant de 50 et 30 km/h.

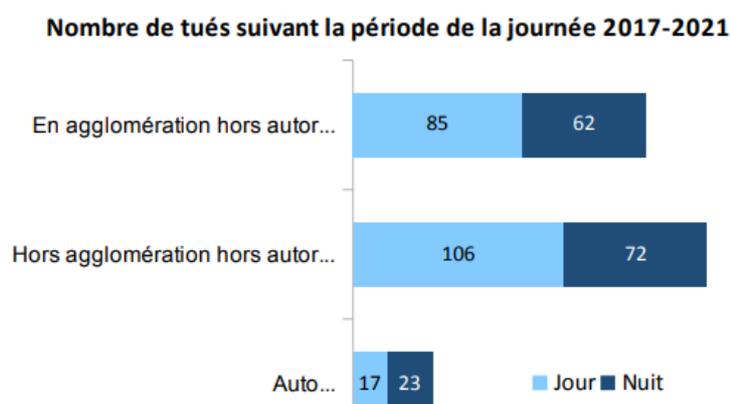
Les personnes décédées en agglomération représentent 40 % des tués des 5 dernières années.

Près de la moitié des accidents mortels en agglomération sont localisés sur les communes de Bordeaux métropole, qui sont passées de 57 à 70 accidents mortels ces 10 dernières années.



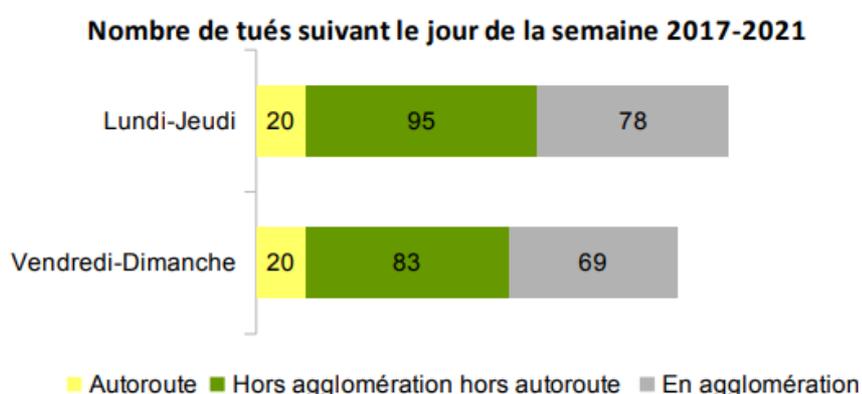
Hors agglomération et hors autoroute, une baisse notable de 30 accidents mortels est constatée entre les deux périodes du DGO 2012-2016 et 2017-2021.

Les sections de routes limitées à 80 km/h restent encore très meurtrières avec en Gironde quasiment 1 tué sur 2 entre 2017-2021 (49%) en Gironde.



Hors autoroute, près de 60 % des accidents mortels sont survenus de jour.

En agglomération, on constate sur la période du DGO 2017-2021 une augmentation avec + 26 tués en journée par rapport à la période 2012-2016.



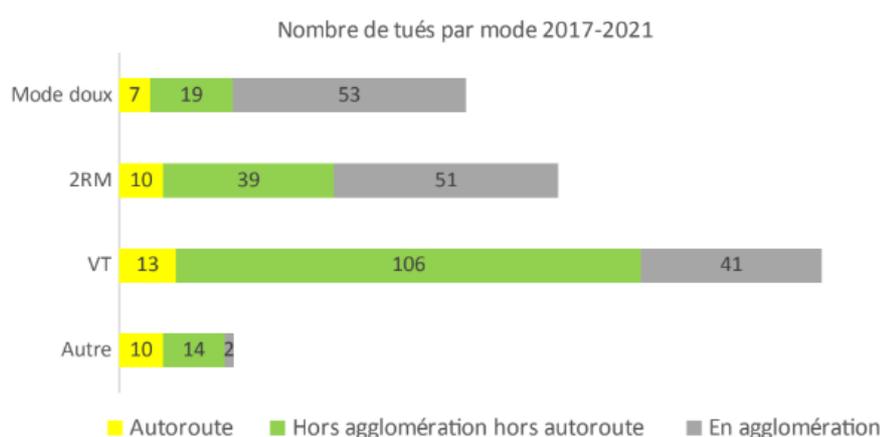
Si sur les autoroutes, le nombre de tués ne varie pas en fonction du jour de la semaine, sur les autres réseaux routiers le nombre de tués en semaine du lundi au jeudi reste supérieur aux tués survenus du vendredi au dimanche.

La répartition suivante permet de préciser les jours de semaine et les tranches horaires qui ont connu les principales évolutions par rapport à la période 2012-2016.

| Répartition des 347 accidents mortels 2017-2021 |       |       |       |       |        |         |         |         |         |         |         |         |            |
|---|-------|-------|-------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|
|   | 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      |
| lundi   | 3     | 2     | 1     | 7     | 2      | 4       | 4       | 4       | 6       | 4       | 2       | 4       | 43         |
| mardi   | -     | 1     | 1     | 3     | 5      | 2       | 2       | 6       | 9       | 6       | 2       | 1       | 38         |
| mercredi  | -     | 1     | 1     | 5     | 4      | 7       | 3       | 5       | 2       | 3       | 5       | 3       | 39         |
| jeudi   | 1     | -     | 4     | 8     | 2      | 3       | 5       | 7       | 7       | 6       | 7       | 7       | 57         |
| vendredi  | 1     | 3     | 2     | 2     | 1      | 8       | 4       | 8       | 9       | 8       | 4       | 5       | 55         |
| samedi  | 5     | 3     | 2     | 4     | 6      | 4       | 2       | 5       | 6       | 7       | 5       | 6       | 55         |
| dimanche  | 4     | 5     | 3     | 4     | 4      | 4       | 4       | 6       | 4       | 4       | 5       | 2       | 49         |
| Veille de Fêtes                                 | -     | -     | -     | 1     | -      | -       | -       | -       | -       | 1       | 2       | -       | 4          |
| Jours de fêtes                                  | -     | -     | -     | 1     | 1      | 1       | 1       | 1       | -       | 2       | -       | -       | 7          |
| <b>Total</b>                                    | 14    | 15    | 14    | 35    | 25     | 33      | 25      | 42      | 43      | 41      | 32      | 28      | <b>347</b> |

- Si sur la période 2012-2016 l'accidentalité était plus élevée les vendredis et samedis, sur ces cinq dernières années on constate une évolution des comportements avec une sur-représentation des accidents mortels les mercredis et jeudis.
- Sur 2017-2021, trois créneaux horaires ont connu une augmentation significative d'accidents mortels : 06h-08h (+7 accidents) ; 14h-16h (+11 accidents) et 22h-24h (+8 accidents). Les deux créneaux de nuit 2h-4h et 4h-6h ont respectivement baissé de 7 et 11 accidents mortels.

Répartition des tués par mode de déplacement et par milieu :



En agglomération, on relève désormais plus de personnes décédées via des modes de déplacement dit doux (35 piétons + 17 vélos + 1 EDPm) qu'en deux roues-motorisés (38 en motos lourdes + 9 cyclos + 4 motos légères) ou en voiture (VT).

Globalement, les principales évolutions constatées sur la période 2017-2021 par rapport à la tranche 2012-2016 sont :

- + 18 cyclistes tués, dont 11 en agglomération et +6 hors agglomération ;
- + 13 piétons tués en agglomération ;
- + 7 conducteurs de motos lourdes tués en agglomération ;
- - 32 tués en VT ;
- - 21 tués sur routes hors agglomération ;
- -18 tués sur autoroute .

#### 1.4.2 Typologie des accidents (globalement puis en aggro/hors aggro)

Sur les 7 940 blessés comptabilisés sur la période 2017 - 2021 :

- 51 % étaient conducteurs ou passagers d'une voiture (VT),
- 26 % étaient conducteurs ou passagers d'un deux-roues motorisés.
- 16 % des blessés ont eu un accident seul, sans autre tiers impliqué.

| Qui est Blessé ?<br>Avec qui? |  |  |  |  |  |  |  |  | Autre     |
|-------------------------------|---|---|---|---|---|--|---|---|-----------|
| <b>Collision Avec</b>         |   |   |   |   |   |  |   |   |           |
| Piéton                        | -   | 6   | 9   | 12  | 14  | -  | -   | -   | 3         |
| Vélo                          | 14  | 26  | 7   | 17  | 10  | 1  | -   | -   | -         |
| Cyclo                         | 23  | 15  | 9   | 10  | 12  | -  | -   | -   | 1         |
| Moto                          | 35  | 21  | 10  | 23  | 52  | 4  | -   | -   | 1         |
| VT                            | 504   | 449   | 460   | 883   | 1689  | 67   | 7   | 25  | 23        |
| VU                            | 59  | 34  | 24  | 94  | 141   | 26   | 2   | -   | 4         |
| PL                            | 14  | 10  | 4   | 19  | 246   | 24   | 15  | 2   | 3         |
| Bus                           | 17  | 13  | 7   | 4   | 18  | -  | 2   | -   | -         |
| Autre (Tram...)               | 51  | 18  | 7   | 16  | 51  | -  | 1   | -   | -         |
| <b>Accident sans Tiers</b>    | -   | 31  | 94  | 248   | 789   | 42   | 20  | 9   | 21        |
| <b>Multi-collision</b>        | 35  | 29  | 12  | 102   | 1029  | 72   | 31  | 1   | 7         |
| <b>Total 2017-2021</b>        | <b>752</b>  | <b>652</b>  | <b>643</b>  | <b>1428</b>   | <b>4051</b>   | <b>236</b>   | <b>78</b>   | <b>37</b>   | <b>63</b> |
| <b>Part des blessés</b>       | 9%  | 8%  | 8%  | 18%   | 51%   | 3%   | 1%  | 0%  | 1%        |

Concernant les 365 personnes décédées sur la période 2017-2021, on note les évolutions suivantes :

- 68 % des accidents mortels ont impliqué au moins une voiture ;
- une proportion d'accidents mortels seuls, sans tiers impliqué, reste élevée avec 38 % des tués, notamment en voiture (1 tué sur 2) et en moto (1 tué sur 3).

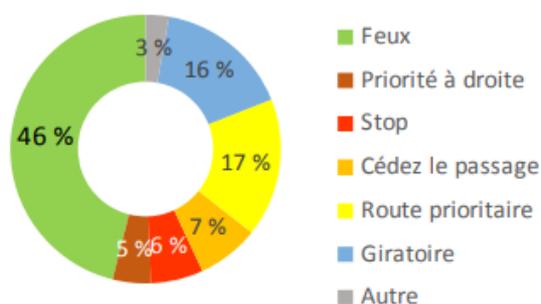
|                           |  |  |  |  |  |  |  |  |       |
|---------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|-------|
| Qui est tué?<br>Avec qui? |  |  |  |  |  |  |  |  | Autre |
|                           |  |  |  |  |  |  |  |  |       |

| Collision Avec                  |           |           |           |           |            |           |          |          |          |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|----------|----------|
| Piéton                          | -         | -         | 1         | 1         | -          | -         | -        | -        | -        |
| Vélo                            | -         | -         | -         | -         | -          | -         | -        | -        | -        |
| Cyclo                           | -         | -         | -         | -         | -          | -         | -        | -        | -        |
| Moto                            | 1         | -         | -         | 1         | -          | -         | -        | -        | -        |
| VT                              | 26        | 15        | 12        | 27        | 31         | 5         | -        | -        | 1        |
| VU                              | 6         | 4         | -         | 6         | 5          | 1         | -        | -        | -        |
| PL                              | 2         | 5         | 1         | 4         | 14         | -         | 3        | -        | -        |
| Bus                             | -         | -         | -         | -         | -          | -         | -        | -        | -        |
| Autre (Tram...)                 | 6         | 1         | 1         | 1         | 4          | -         | -        | -        | -        |
| <b>Accident sans Tiers</b>      | -         | 7         | 3         | 28        | 87         | 7         | 4        | -        | 2        |
| <b>Multi-collision</b>          | 5         | 1         | -         | 14        | 19         | 1         | 2        | -        | -        |
| <b>Total 2017-21 (365 tués)</b> | <b>46</b> | <b>33</b> | <b>18</b> | <b>82</b> | <b>160</b> | <b>14</b> | <b>9</b> | <b>0</b> | <b>3</b> |
| <b>Part %</b>                   | 13%       | 9%        | 5%        | 22%       | 44%        | 4%        | 2%       | 0%       | 1%       |
| <b>Total 2012-16 (418 tués)</b> | 36        | 13        | 21        | 86        | 192        | 14        | 8        | 41       | 7        |
| <b>Part %</b>                   | 9%        | 3%        | 5%        | 20%       | 46%        | 3%        | 2%       | 10%      | 2%       |

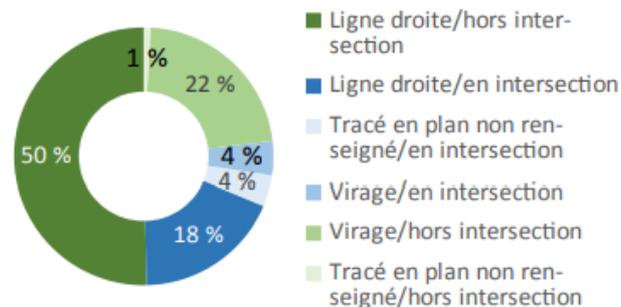
## 1.4.2 Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes (blessés et tués) en ligne droite/virage et en/hors intersection

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



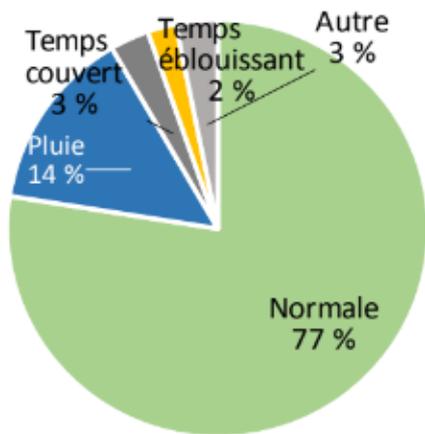
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Les accidents corporels survenus dans une intersection ont principalement été enregistrés en agglomération, à 63% contre 27% hors agglomération et 10% sur autoroute (aux intersections des bretelles d'accès).

Hors agglomération, 3 accidents sur 4 sont localisés hors intersection.

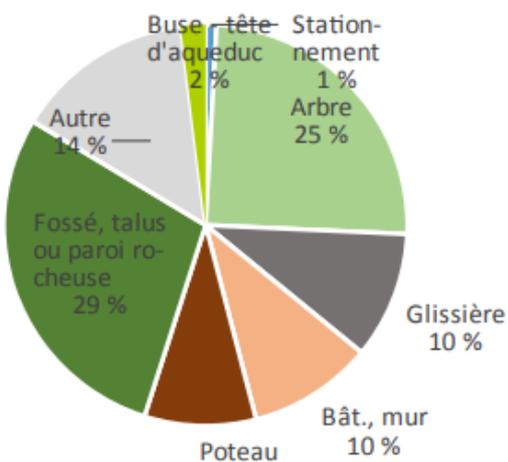
- Répartition des accidents selon les conditions météorologiques :



3 accidents corporels sur 4 se sont produits dans des conditions météorologiques dites “normales” : par temps sec avec une luminosité correcte.

Seulement 14 % des accidents corporels se produisent sous la pluie.

- Répartition des victimes hors agglomération selon l’obstacle fixe heurté (accident avec véhicule seul)



Les accidents sans tiers impliqués représentent 18 % de l’accidentalité en Gironde, 36 % des accidents mortels et 23 % des accidents graves (non mortels).

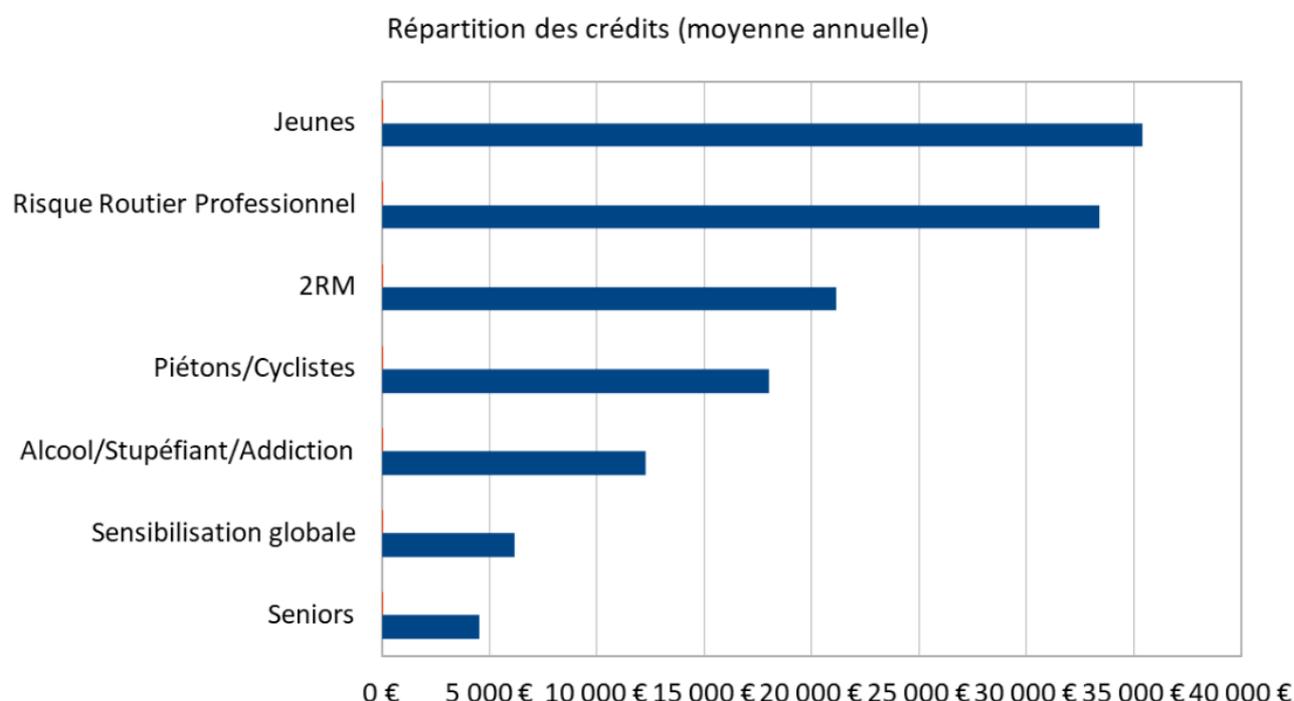
Les fossés, talus et les arbres sont les obstacles les plus heurtés hors agglomération.

## 2 - L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022

Pour rappel, le DGO 2018-2022 comprenait 5 enjeux :

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

En moyenne annuelle\*, les crédits du PDASR ont été répartis de la façon suivante :



\* années de référence : 2020, 2021 et 2022

Les actions emblématiques pour chacune des thématiques inscrites dans les plans départementaux d'action de sécurité routière et réalisées sur l'ensemble du territoire girondin sont les suivantes :

### ➤ **Le risque routier professionnel :**

- Les actions de prévention sur le risque routier liées à la pratique des vendanges : la MSA a lancé une campagne de communication annuelle au démarrage de la période de vendanges dès 2019 sur la vigilance à observer pour les usagers de la route en présence d'engins agricoles. Près de 900 banderoles créées spécifiquement ont été distribuées aux communes

concernées (via l'association des maires de Gironde) pour être installées aux abords des routes impactées par ce risque et appeler à la prudence des usagers. Une campagne de communication a également été réalisée par voie de presse écrite, radio, télévision et sur les réseaux sociaux, en plus d'une journée médiatisée de lancement de l'opération coïncidant avec le début des vendanges. Une distribution de stickers apposés à l'arrière des engins agricoles est venue compléter le dispositif (en partenariat avec Groupama).

Cette campagne d'appel à la vigilance des usagers de la route a été complétée par un volet de prudence à destination des professionnels via la création de guides puis d'une application smartphone gratuite aidant à la réalisation d'un auto-diagnostic sur l'entretien des engins agricoles. De même, le développement de divers scénarii de simulation de conduite d'engins agricoles par le lycée agricole de Blanquefort a participé à la sensibilisation des professionnels en la matière.

- Les actions de sensibilisation réalisées par la DIRA et Vinci Autoroutes sur les grands axes de circulation pour rappeler les règles de prudence contribuant à la protection des hommes en orange, techniciens de la route. Parmi elles, on note l'expérimentation menée par Vinci sur le corridor de sécurité avec la création et l'installation d'un triptyque de signalisation (je ralentis, je m'éloigne, je change de voie si possible), ou encore des actions annuelles concertées avec les gestionnaires de voiries, les forces de l'ordre et la préfecture pour sensibiliser l'ensemble des usagers aux bons comportements sur les voies rapides.
- Les actions menées par les forces de l'ordre, les associations et les fédérations professionnelles en réponses aux sollicitations des entreprises désireuses de sensibiliser leurs salariés (la SNCF, Enedis, Dassault, la centrale nucléaire de Blaye, entreprises de transport routiers...)
- Une campagne de communication par voie de presse, télévision et radio menée par la préfecture déclinant à l'occasion de la semaine de la sécurité routière au travail les 7 engagements pour une route plus sûre en Gironde à raison d'un engagement développé par jour.

#### ➤ **Les addictions (l'alcool et les stupéfiants) :**

- Des actions de rue sensibilisant le public dans des lieux festifs aux risques routiers sous emprise d'alcool / produits stupéfiants (ex : opération Kif SAM par l'association APIPAF, et les opérations anti-cartons réalisées par l'association Avenir santé).

- Les actions menées par les forces de l'ordre et les associations dans les établissements scolaires, du primaire au lycée, pour sensibiliser les plus jeunes aux dangers des conduites sous emprise via des ateliers ludiques tels que ceux visant à la prise de conscience sur le dosage d'alcool, les parcours avec lunette de simulation d'un état modifié...
- Une action de communication sur les réseaux sociaux à l'occasion de Bordeaux fête le vin réalisée par la préfecture.

### ➤ **Les jeunes :**

- De nombreuses actions de sensibilisations menées auprès des scolaires, du primaire au lycée, par les forces de l'ordre, les associations (l'AMSRA, la MSR, la prévention routière, l'APIPAF...) et autres partenaires (Comité départemental de cyclisme 33, des établissements scolaires, entreprises...) afin de sensibiliser les jeunes via des ateliers ludiques aux risques routiers et aux bons comportements.
- Un théâtre interactif « cocktail à gogo » : une troupe d'acteurs est intervenue pour jouer sur scène les conséquences d'un accident de la circulation en faisant évoluer la pièce selon les réactions et propositions d'un public scolaire afin de susciter le débat sur les conduites à risques et une prise de conscience.
- Le challenge MORENO : à l'initiative de la DZCRS, cette action annuelle vise à la prise de conscience des risques routiers et des bons comportements à observer pour les élèves de CM2 via un concours de dessins. Une remise de prix a lieu dans chacun des établissements (1 école sélectionnée par arrondissement) et à cette occasion, tous les élèves de l'établissement sont sensibilisés via un passage sur la piste d'éducation routière déployée à cette occasion.
- Les actions liées à l'attestation première éducation à la route réalisées par les forces de l'ordre (GN, CRS, PM), associations... auxquelles la préfecture s'associe en mettant à disposition des documents spécifiques à destination des élèves et des enseignants ainsi qu'une piste mobile d'éducation routière.
- Le challenge annuel Bordeaux métropole qui mobilise les jeunes primaires à la pratique du vélo en toute sécurité.
- Des actions 2RM menées auprès des jeunes par l'association AMSRA combinant des ateliers théoriques et pratiques.

- Les actions menées auprès des jeunes suivis par les missions locales, comme les sensibilisations aux mobilités douces réalisées par l'association WIMOOV et les journées de prévention réalisées par la préfecture avec le concours des FSI et de l'association Vigie route plus sûre.

#### ➤ **Les seniors :**

- Les actions réalisées par les associations AMSRA, AMSR et la prévention routière intervenant auprès du public des CCAS et des clubs seniors, urbains et ruraux, afin de le sensibiliser aux risques routiers en axant les ateliers sur la prise de médicaments et leurs conséquences, la baisse de réflexes liée à l'âge (piéton et conducteur), aux évolutions de la réglementation et des panneaux de signalisation, aux évacuations de transports en commun...

#### ➤ **Les deux-roues motorisés (2RM) :**

- Les actions prévention moto réalisées par la préfecture en partenariat avec les forces de l'ordre (GN, DDSP, CRS), de la DDTM, des auto-écoles et d'associations afin de sensibiliser les motards expérimentés ou non aux risques routiers en 2RM. 2 sessions par an sont organisées avec en moyenne plus de 100 participants mêlant un parcours route « courbes et trajectoires », un parcours piste et divers ateliers de prévention.
- Des ateliers de perfectionnement virages et trajectoires réalisés par la CASIM 33 sur des circuits loués pour les différentes sessions.
- La mise en place de 4 panneaux de signalisation relatifs à la circulation inter-files, pratique expérimentée en Gironde. Des messages de prévention sont régulièrement affichés sur les PMV par les gestionnaires de voies rapides à l'occasion des veilles et jours fériés et des vacances scolaires.

La préfecture a également proposé depuis 2021 des stands vélo / trottinettes suite à l'explosion de la pratique du vélo / trottinettes au déconfinement. Ces événements, organisés avec l'association Vigie route plus sûre, à plusieurs moments de l'année (à l'arrivée des beaux jours, au changement d'heure d'hiver...) visent à interpeller les utilisateurs de vélo / trottinettes et le grand public sur la nécessité d'avoir un équipement adapté, de se rendre visible sur la route et de respecter le code de la route afin de circuler en toute sécurité.

A l'occasion du passage du Tour de France en Gironde en 2021 et 2023, la préfecture a animé un stand vélo au sein du fan park mis en place par le gestionnaire de l'événement (ASO). Avec la collaboration de la jeunesse des sapeurs pompiers du libournais et de Bordeaux qui a mis à disposition une quinzaine de volontaires pour sensibiliser le grand public à la sécurité routière à vélo, les stands ont été plébiscités par le public.

En complément des actions de prévention, il convient également de noter le travail important réalisé en matière de contrôles routiers par les forces de l'ordre, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale, ce qui permet de renforcer leurs actions répressives via une communication plus large. Des actions ciblées, notamment sur les infractions d'alcool et de stupéfiants ainsi que sur le respect de la réglementation auprès des chauffeurs de poids-lourds en partenariats avec la DREAL et les douanes ont rencontré une forte médiatisation pour sensibiliser le grand public à ces problématiques. Sur les neuf premiers mois de l'année 2023, plus de 130 000 contrôles ont été réalisés par les forces de l'ordre en Gironde, dont près de 90 000 en matière de consommation d'alcool.

Par ailleurs, en matière de lutte contre l'insécurité routière, la préfecture en concertation avec les tribunaux de Bordeaux et Libourne ainsi que les forces de l'ordre, a révisé le barème des suspensions au permis de conduire en fonction des infractions commises afin d'apporter une réponse (administrative et pénale) cohérente sur tout le département.

Ce nouveau barème révisé par arrêté du 1er septembre 2020, puis par arrêté du 31 mars 2022, a renforcé l'échelle des mesures répressives via l'introduction du dispositif d'éthylotest anti-démarrage, le renforcement des réponses en cas d'infractions cumulées (consommation d'alcool et usage de stupéfiants), l'augmentation des durées de suspension de 2 à 12 mois pour la consommation d'alcool et l'ajout d'une réponse spécifique à la conduite avec tenue du téléphone en main en présence d'une infraction connexe.

## 3- LES 4 ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2023 - 2027

Pour la période 2023-2027, les enjeux nationaux repris au niveau local après concertation des partenaires sont :

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

Les caractéristiques locales coïncident avec les enjeux nationaux et ceux-ci sont suffisamment larges pour inclure des thématiques de sensibilisation orientées vers certains publics comme les jeunes ou les seniors.

### 3.1 MOBILISATION DES PARTENAIRES

La préfecture a convié les partenaires locaux à participer à des réunions de travaux préparatoires à l'établissement du DGO (tant sur la partie relative au bilan du précédent DGO que sur la construction du nouveau).

Trois groupes de travail ont été réunis: deux groupes pour échanger sur l'enjeu spécifique du risque routier professionnel et un groupe pour évoquer les autres enjeux du DGO.

#### Organismes sollicités dans le cadre des travaux préparatoires du DGO 2023-2027

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| Institutionnel                    | la Direction départementale de la sécurité publique 33                     |
| Institutionnel                    | le groupement de gendarmerie départemental 33                              |
| Institutionnel                    | la CRS Autoroutière 33   |
| Institutionnel                    | la DDETS   |
| Institutionnel                    | la DIRA  |
| Institutionnel                    | le Conseil départemental   |
| Institutionnel                    | le Conseil régional  |
| Institutionnel                    | l'association des maires de Gironde  |
| Institutionnel                    | Bordeaux métropole   |
| Chambre consulaire                | la CCI 33  |
| Chambre consulaire                | la chambre des métiers et de l'artisanat 33                                |
| Chambre consulaire                | la chambre de l'agriculture 33   |
| Chambre consulaire                | la fédération du bâtiment 33   |
| Syndicat interprofessionnel       | le CIVB (Conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux)                    |
| Fédérations                       | Fédération nationale des transports routiers Aquitaine                     |
| Fédérations                       | Fédération française de cyclisme   |
| Organisme sécurité sociale        | la MSA 33  |
| Organisme sécurité sociale        | la CPAM 33   |
| Organisme sécurité sociale        | la CARSAT 33   |
| Partenaire gestionnaire de voirie | VINCI  |
| Partenaire gestionnaire de voirie | ASF (Autoroute du Sud de la France)  |
| Partenaire associatif             | la prévention routière   |
| Partenaire associatif             | l'AMSRA (association maison sécurité routière Aquitaine)                   |
| Partenaire associatif             | l'AMSR (Atlantique mobilité sécurité routière)                             |
| Partenaire associatif             | le Comité départemental de cyclisme 33                                     |
| Partenaire associatif             | Vélo Cité  |
| Partenaire associatif             | APIPAF (association pour l'information et la prévention de l'alcoolisme)   |
| Partenaire associatif             | la CASIM 33  |
| Partenaire associatif             | la FFMC 33   |
| Partenaire associatif             | Avenir Santé 33  |
| Partenaire associatif             | Cap magélan  |
| Partenaire associatif             | ANPER (association nationale pour la promotion de l'éducation routière) 33 |
| Partenaire privé                  | AFT : Apprendre et se Former en Transport                                  |
| Partenaire privé                  | Groupama 33  |
| Partenaire privé                  | MAIF   |
| Partenaire privé                  | THP entreprise (Technique Haute Pression) – retour d'expérience            |

## **Groupe 1: Enjeu le risque routier professionnel**

Partenaires présents:

- l'EDSR de la gendarmerie
- la CRS autoroutière
- la DDTES
- le Conseil départemental
- Bordeaux métropole
- la CCI club mobilité
- la chambre de l'agriculture
- la fédération nationale des transports routiers Aquitaine
- la MSA
- la CARSAT
- l'entreprise THP
- L'AFT (apprendre et se former en transport)

## **Groupe 2: Enjeu le risque routier professionnel**

Partenaires présents:

- la CRS autoroutière
- la CARSAT
- l'entreprise THP
- Groupama
- l'AMSR (Atlantique mobilité sécurité routière)
- l'AMSRA (association maison de la sécurité routière Aquitaine)

## **Groupe 3: Enjeux les conduites à risques, les modes de mobilité douce et les deux-roues motorisés**

Partenaires présents:

- La CRS Autoroutière
- APIPAF (association pour l'information et la prévention de l'alcoolisation festive)
- AMSR (Atlantique mobilité sécurité routière)
- AMSRA (association maison sécurité routière Aquitaine)
- La prévention routière
- ANPER (association nationale pour la promotion de l'éducation routière)
- Avenir santé
- O Sol de Portugal de Bordeaux, partenaire de Cap Magellan
- La CASIM (Chaine d'amitié pour la sécurité et l'information des motards)
- Le comité départemental de la Gironde
- Vélo-cité
- La fédération française de cyclisme

- La fédération départementale de Groupama
- La chambre des métiers et de l'artisanat de la Nouvelle-Aquitaine

A noter que la préfecture de la Gironde a été mobilisée pour participer au groupe de travail national sur les deux-roues motorisés au travers de 7 réunions organisées en 2022 pour échanger sur les bonnes pratiques et bâtir une stratégie d'actions.

## 3.2 ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR ENJEU

### LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Les deux-roues motorisés - « 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 ( $> 125 \text{ cm}^3$ ).

► Données globales sur l'accidentalité 2RM en Gironde :

Les 2RM ont été impliqués dans 1 accident corporel sur 3, et dans 27 % des accidents mortels.

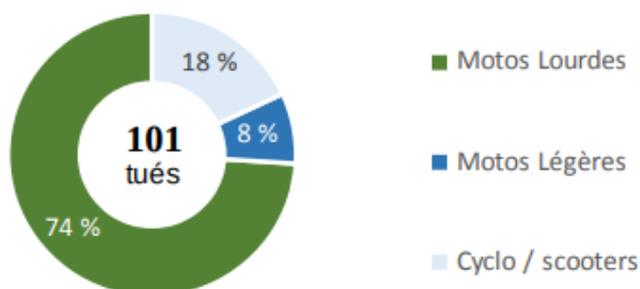
Les conducteurs de 2RM représentent 27 % des tués et 26 % des blessés sur les routes.

|                      | Accidents   | Acc. Mortels | Tués       | Blessés     |
|----------------------|-------------|--------------|------------|-------------|
| 2021                 | 457         | 16           | 16         | 506         |
| 2020                 | 393         | 19           | 21         | 427         |
| 2019                 | 515         | 18           | 18         | 572         |
| 2018                 | 320         | 21           | 22         | 350         |
| 2017                 | 380         | 23           | 24         | 414         |
| <b>Total 2017-21</b> | <b>2065</b> | <b>97</b>    | <b>101</b> | <b>2269</b> |

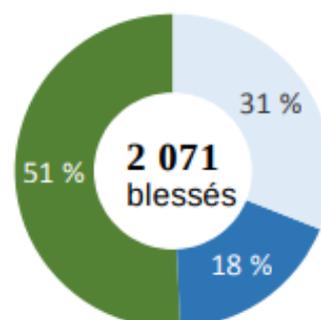
| 2RM              | Acc.       | Acc.M.      | Tués       |
|------------------|------------|-------------|------------|
| Total 2012-2016  | 2962       | 108         | 109        |
| Total 2017-2021  | 2065       | 97          | 101        |
| <b>Variation</b> | <b>n.s</b> | <b>-10%</b> | <b>-7%</b> |

On souligne une baisse de 10 % du nombre d'accidents mortels impliquant un 2RM sur les 10 dernières années.

Répartition des tués 2RM 2017-2021

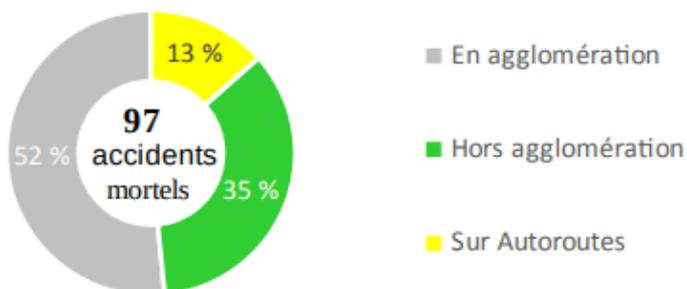


Répartition des blessés 2RM 2017-2021

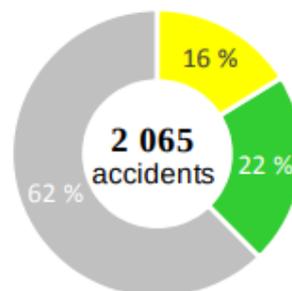


Les conducteurs de motos lourdes sont les principales victimes des accidents impliquant au moins un 2RM. Ils représentent 3/4 des tués et la moitié des blessés.

Répartition des accidents mortels  
2RM 2017-2021



Répartition des accidents corporels  
2RM 2017-2021



Les accidents impliquant un 2RM sont principalement localisés en agglomération. Parmi les 1 350 accidents en agglomération, 48 % (944) sont enregistrés sur Bordeaux métropole et 30 % (398) sur la commune de Bordeaux.

En agglomération, 66 % des accidents corporels impliquant au moins un 2RM sont localisés en intersection. Les accidents mortels sont répartis de manière égale à 50 % en intersection et 50 % hors Intersection.

Hors agglomération et hors autoroutes, l'effet inverse est observé : on relève 65 % de ces accidents corporels et mortels hors intersection.

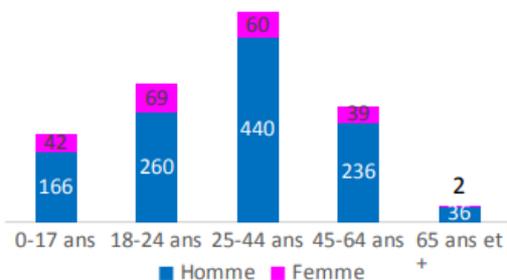
|   | 2017-2021 |                | 2012-2016 |                |
|---|-----------|----------------|-----------|----------------|
|   | Tués 2RM  | % des tués 2RM | Tués 2RM  | % des tués 2RM |
| <b>Gironde</b>                          | 101       | 27%            | 109       | 26%            |
| <b>Familles F5 – Dpts Monopolarisés</b> | 668       | 21%            | 860       | 26%            |

La part de personnes décédées en 2RM en Gironde n'a pas évolué depuis 10 ans alors que dans les départements dits "monopolarisés" elle a diminué de 5 points en moyenne. L'analyse de cette accidentalité n'a pas permis de démontrer une cause particulière d'accidentalité en Gironde sur laquelle les moyens devraient être renforcés pour parvenir au fléchissement du nombre de tués en 2RM.

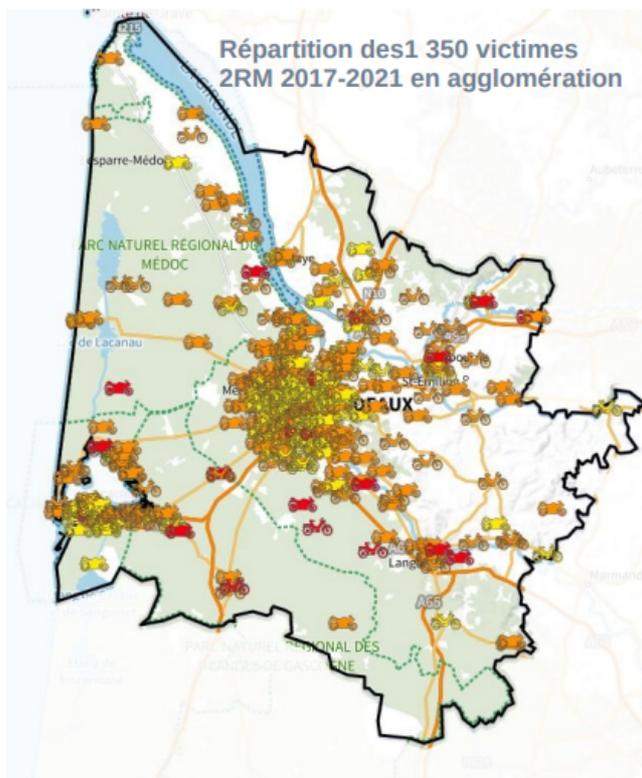
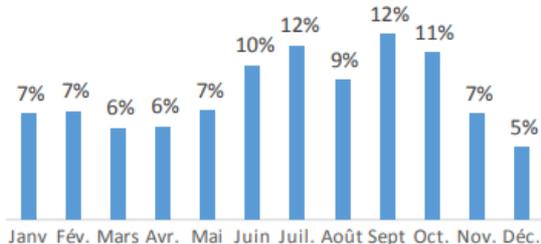
Quelques données sur les victimes blessés en 2RM :

### En agglomération,

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

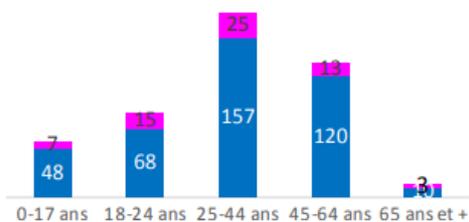


Victimes 2RM 2017-2021 selon le mois en agglomération

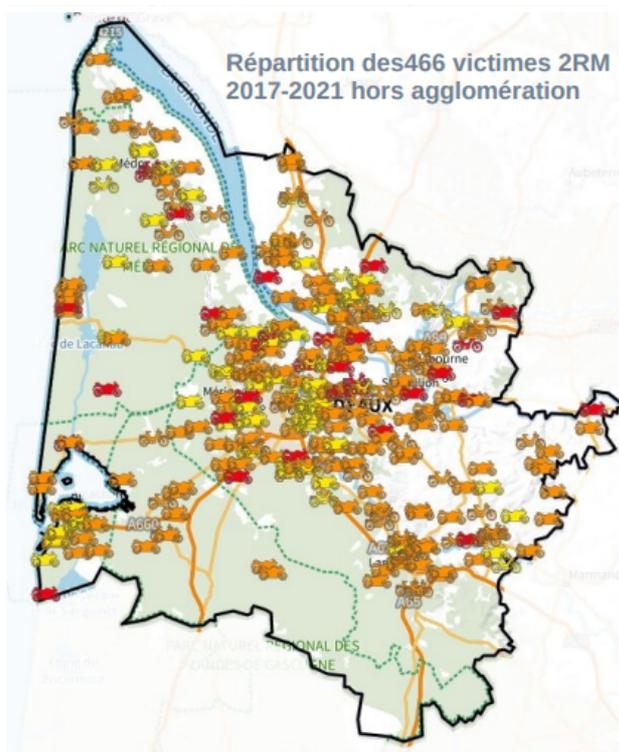
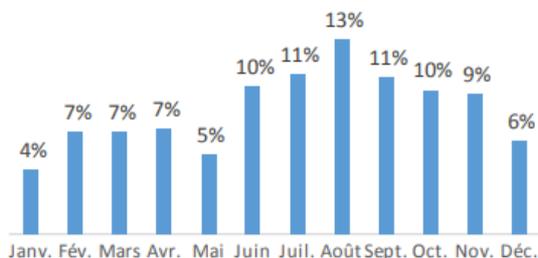


### Hors agglomération et hors autoroutes

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

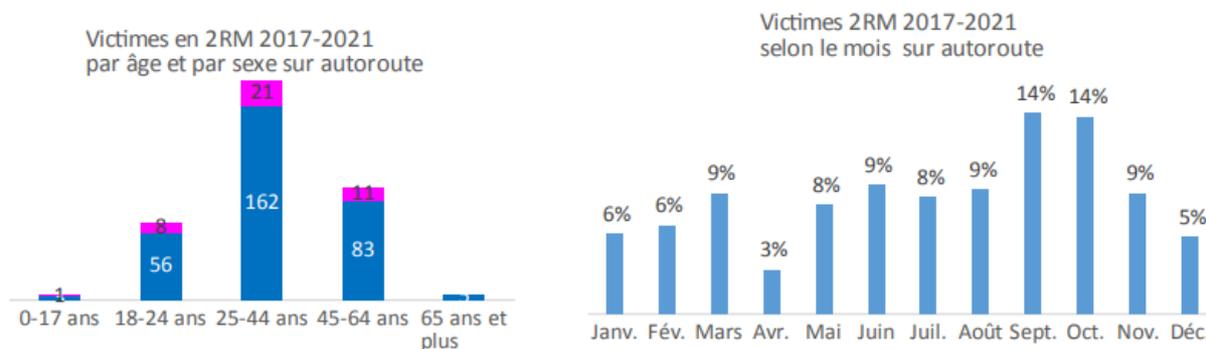


Victimes 2RM 2017-2021 selon le mois hors agglomération



Sans surprise, on constate une augmentation des accidents durant les mois de juin-juillet en et hors agglomération, certainement en lien avec l'augmentation du trafic 2RM durant la période estivale.

## Sur autoroutes,



Sur autoroute, on observe une augmentation de blessés uniquement les mois de septembre et octobre. Sur la période 2017-2021, 350 victimes 2RM sur ces voies ont été enregistrées.

Les hommes âgés entre 25 et 44 ans représentent 1 blessé sur 3 en 2RM.

Le DGO 2023-2027 présente les objectifs à réaliser ci-dessous :

- ▶ Public visé: Usagers de deux-roues motorisés petites et grandes cylindrées, professionnels en 2RM.
- ▶ Connaissance: Continuer la fiabilisation des données sur l'accidentalité 2RM
- ▶ Sensibilisation / communication:
  - Renforcer les actions post-permis en mobilisant les auto-écoles pour communiquer sur ces actions.
  - Poursuivre les actions reprise de guidon au printemps.
  - Renforcer et médiatiser les actions de sensibilisation 2RM visant les trajets domicile-travail.
  - Poursuivre et soutenir les actions de sensibilisation courbes et trajectoires encadrées par les professionnels (forces de l'ordre, associations, clubs...)
  - Sensibiliser à l'importance des équipements de sécurité, notamment auprès des jeunes et des festivaliers habitués à utiliser ces engins occasionnellement.
  - Promouvoir le port du gilet airbag à l'occasion d'ateliers et rappeler les bonnes pratiques sur le choix et le renouvellement du casque de protection.
  - Renforcer la sensibilisation concernant la circulation inter-files (CIF) en fonction des suites données à l'expérimentation par la DSR. Poursuivre l'affichage de messages sur la conduite de la CIF par les gestionnaires de voiries sur les panneaux à messages variables notamment.

► Partenariats:

- Etablir un partenariat avec les fournisseurs de scooters en libre accès pour communiquer sur l'équipement de sécurité.
- Associer certains secteurs d'activité (notamment les livreurs) à relayer un message de prévention auprès de leurs employés.
- Associer les concessionnaires et les équipementiers à une communication sur les équipements de sécurité.

► Contrôle / sanction:

- Lancer une réflexion avec les forces de l'ordre sur leurs interventions de sensibilisation auprès du public, notamment les jeunes, en dépassant l'appréhension liée à l'uniforme.
- Renforcer les opérations de contrôle sur la circulation inter-files au regard de l'évolution de la réglementation / expérimentation.

## LES CONDUITES À RISQUES

L'enjeu "conduites à risques" concerne le comportement des conducteurs et des piétons et regroupe les principales causes des accidents de la route liées à des comportements interdits ou inadaptés sur les routes : la vitesse excessive ou inadaptée, le non-respect des priorités, le non-respect des distances de sécurité sur autoroute, les conduites addictives (alcool, stupéfiants) et enfin l'usage du téléphone au volant/guidon.

Ces conduites à risques ont augmenté depuis les périodes de confinement liées à la pandémie du Covid-19.

### 1- DONNÉES GLOBALES SUR L'ACCIDENTALITÉ EN GIRONDE AUTOUR DE CET ENJEU

| 2019-2021            | Accidents | Acc. Mortel |
|----------------------|-----------|-------------|
| Vitesse              | 21%       | 31%         |
| Priorité             | 20%       | 12%         |
| Distance de sécurité | 7%        | 2%          |

La vitesse et le refus de priorité, souvent conjugués, entrent en cause dans 20 % des accidents corporels.

La vitesse reste le principal facteur aggravant des accidents suivant leur scénario : choc frontal, contre obstacle fixe ou usagers vulnérables...

Ce facteur ne diminue pas et semble même augmenter depuis les périodes de confinement. En 2021, il est présent dans 39 % des accidents mortels, et trop souvent associé à une présence d'alcool du conducteur.

### 1.1 Conduites addictives Alcool / Stupéfiants (enjeux des précédents DGO)

Il importe de préciser que les chiffres suivants sont basés sur les procédures accidents pour lesquelles les contrôles alcool - stupéfiants ont pu être effectués par les forces de sécurité intérieure. 15 % des accidents corporels (959) et 8 % des accidents mortels (30) ne sont pas pris en compte dans ces données car les contrôles sur le ou les conducteurs victimes étaient impossibles.

| Présence alcool > seuil légal | Accidents | Acc. Mortel | Présence stupéfiants         | Accidents | Acc. Mortel |
|-------------------------------|-----------|-------------|------------------------------|-----------|-------------|
| 2012-2016                     | 718       | 86          | 2012-2016                    | 277       | 71          |
| 2017-2021                     | 724       | 84          | 2017-2021                    | 337       | 49          |
| % de l'accidentalité 2017-21  | 14%       | 26%         | % de l'accidentalité 2017-21 | 5%        | 14%         |

Entre les deux périodes de DGO, on note:

- une augmentation de 5 points pour l'ensemble des accidents corporels impliquant au moins un conducteur avec un taux d'alcool supérieur au seuil légal ;
- une proportion identique des accidents mortels (26 %) liée à une conduite sous l'empire d'un état alcoolique ;
- une augmentation de 2 points des accidents corporels liés à une consommation de stupéfiants chez les conducteurs.

### 1.2 Usage du téléphone au volant

La cause « téléphone » est complexe à mesurer dans les accidents corporels et mortels car difficile à relever pour les forces de l'ordre.

Malgré le danger et les sanctions encourues, plus de 80% des conducteurs français reconnaissent qu'ils utilisent leur téléphone au volant de leur voiture.

En 2022, 11 456 infractions pour usage du téléphone au volant ont été relevées. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2021 de + 2 224 infractions.

Public visé: Tout public / jeunes (toute scolarité confondue et étudiants) / seniors / professionnels

Le DGO 2023-2027 présente les orientations suivantes par catégorie :

## **2 - ACTIONS DE SENSIBILISATION**

### **2.1 Conduites sous empire alcoolique et après usage de stupéfiants :**

► Connaissance: Continuer la fiabilisation des données sur l'accidentalité liées aux conduites addictives

#### **a) Sensibiliser les gestionnaires de débits de boissons :**

Pour rappel, les gestionnaires de débit de boissons doivent proposer à la vente, de façon permanente, des éthylotests à proximité du rayon présentant le plus grand volume de boissons alcooliques (ou près du lieu d'encaissement pour les débits dont l'activité principale est la vente d'alcool) et délivrer une information adaptée sur l'importance de l'auto-dépistage (une affiche de prévention indiquant que des éthylotests sont proposés à la vente doit être apposée dans les établissements et apparaître sur la page de paiement des sites de vente en ligne).

##### ► Sensibilisation / communication:

- Campagne de communication dématérialisée

##### ► Partenariats:

- Demander aux élus locaux de relayer les messages de prévention sur leur territoire ainsi qu'à l'union des métiers et des Industries de l'hôtellerie.

##### ► Contrôle / sanction:

- Opérations de prévention puis de contrôle avec les forces de l'ordre sur le respect des obligations précitées dans les débits de boissons.

#### **b) Sensibiliser les jeunes :**

##### ► Sensibilisation / communication :

- Interventions dans les collèges et lycées avec l'appui des services de l'éducation nationale pour mobiliser les chefs d'établissements sur l'organisation de sessions courtes et ludiques relatives aux risques encourus sur tout type de véhicule. Ces actions doivent notamment apprendre aux jeunes à estimer leur consommation d'alcool (dosage), à prendre conscience des effets physiques de la prise de ces produits (alcool ou stupéfiants) et des conséquences sur la conduite.

- Interventions sur les campus étudiants avec l'appui du CROUS, des associations étudiantes, des universités... afin de sensibiliser les jeunes conducteurs et les autres aux risques liés aux conduites sous influence et aux conséquences pénales sur leur permis. La prise de conscience de tous, y compris de ceux qui ne conduisent pas, doit être recherchée pour encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre.

► Partenariats :

- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (professionnels et particuliers) sur les risques liés à l'alcool / stupéfiants pour tout usager de la route.
- Rechercher une collaboration avec les partenaires sanitaires pour éclairer les messages de prévention et proposer une aide volontaire en cas de dépendance établie.
- Rechercher un partenariat avec pôle emploi et les missions locales pour relayer la communication ou mobiliser leur public afin de participer à des actions de sensibilisation.

► Contrôle / sanction :

- Renforcer les contrôles à l'occasion de soirées étudiantes, sorties de boîtes de nuit...

**c) Sensibiliser le grand public :**

► Sensibilisation / communication :

- Mettre en place des stands de rue à l'occasion d'événements festifs ou de soirées pour sensibiliser un public large en apportant un premier message percutant et rapide aux passants, consommateurs...
- Assurer une communication adaptée lors des grands événements locaux : festivals d'été...
- Promouvoir et rappeler le rôle de SAM.

► Partenariats :

- Demander aux élus locaux de relayer les messages de prévention sur leur territoire.
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (professionnels et particuliers) et d'événements sportifs sur les risques liés à l'alcool / stupéfiants pour tout usager de la route.
- Faire passer des messages de prévention (sécurité routière en général) dans les newsletters des partenaires élus, sportifs ou festifs et rechercher des partenaires intéressés.

► Contrôle / sanction :

- Médiatiser des actions de contrôle coup de poing.
- Poursuivre les contrôles et adapter les dispositifs de contrôle au calendrier (vacances, grands événements festifs....).
- Renforcer les contrôles visant certains publics (travailleurs, jeunes ...).
- Mettre en place des opérations d'alternative à la sanction pilotées par la préfecture en partenariat avec les forces de l'ordre et les procureurs des tribunaux judiciaires. Pour de faibles infractions, une sanction pénale sous forme d'ateliers dédiés à la sécurité routière est proposée contre le classement sans suite de la contravention. L'objectif de cette opération est d'apporter une réponse pédagogique et éducative à certaines infractions, afin de limiter la répétition de comportements routiers inadaptés et dangereux.

## **2.2 VITESSE ET NON-RESPECT DES PRIORITÉS :**

► Connaissance :

- Poursuivre la fiabilisation des données sur l'accidentalité liées aux vitesses excessives ou inadaptées.
- Communiquer aux partenaires locaux (élus, gestionnaires de voirie, associations, grand public...) les baromètres mensuels de l'accidentalité, publiés sur le site des services de l'Etat, qui évoquent les données locales liées au non-respect des priorités pour développer une prise de conscience et permettre une adaptation de la signalisation si besoin.

► Sensibilisation / communication :

- Poursuivre les actions de sensibilisation auprès du grand public sur les distances d'arrêt en fonction de la vitesse et des paramètres contextuels.
- Renforcer les actions auprès des seniors.
- Mettre en place des opérations d'alternative à la sanction en partenariat avec les forces de l'ordre et les procureurs des tribunaux judiciaires.

► Partenariats :

- Etablir des partenariats avec les CCAS afin qu'ils diffusent des messages de prévention auprès de leurs publics.

► Contrôle / sanction :

- Poursuivre les contrôles par les forces de l'ordre à l'occasion des vacances scolaires et des jours de fériés.

Assurer la bonne gestion du parc de radars fixes, mobiles et embarqués sur le réseau routier de la Gironde.

## 2.3 LES DISTRACTEURS :

### ► Sensibilisation / communication :

Mettre en place des opérations d'alternative à la sanction en partenariat avec les forces de l'ordre et les procureurs des tribunaux judiciaires (proposer aux conducteurs ayant commis un faible excès de vitesse de suivre des ateliers de sécurité routière contre l'abandon des poursuites).

### ► Partenariats :

- Mobiliser les auto-écoles en lien avec le bureau de l'éducation routière de la DDTM pour les sensibiliser à la problématique de l'accidentalité liée à l'inattention.

### ► Contrôle / sanction :

- Renforcer les contrôles sur la thématique ciblant particulièrement les poids-lourds et véhicules professionnels.

## LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITÉ DITE "DOUCE" : VÉLO, ENGIN DE DÉPLACEMENT PERSONNEL À MOTEUR ET MARCHÉ

Les mobilités douces ont été identifiées comme un enjeu national 2023-2027. La marche à pied, le vélo avec ou sans assistance électrique et les engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés (la trottinette) ont un impact fort sur l'accidentologie de notre territoire ces cinq dernières années.

### ► Données globales sur l'accidentalité des mobilités douces :

| Mode doux                       | %Accidents | %Acc. Mortel |
|---------------------------------|------------|--------------|
| 2012-2016                       | 24%        | 14%          |
| 2017-2021                       | 23%        | 22%          |
| <b>Moyenne annuelle Gironde</b> | <b>315</b> | <b>16</b>    |
| <b>Bordeaux Métropole</b>       | <b>70%</b> | <b>40%</b>   |

| Piétons                   | %Accidents | %Acc. Mortel |
|---------------------------|------------|--------------|
| 2012-2016                 | 13%        | 10%          |
| 2017-2021                 | 12%        | 12%          |
| <b>Moyenne annuelle</b>   | <b>153</b> | <b>9</b>     |
| <b>Bordeaux Métropole</b> | <b>73%</b> | <b>47%</b>   |

| Vélo                      | %Accidents | %Acc. Mortel |
|---------------------------|------------|--------------|
| 2012-2016                 | 10%        | 4%           |
| 2017-2021                 | 10%        | 8%           |
| <b>Moyenne annuelle</b>   | <b>150</b> | <b>7</b>     |
| <b>Bordeaux Métropole</b> | <b>65%</b> | <b>29%</b>   |

| EDPm                      | Accidents  | Acc. Mortel |
|---------------------------|------------|-------------|
| 2019-2021                 | 57         | 2           |
| <b>Moyenne annuelle</b>   | <b>19</b>  | <b>1</b>    |
| <b>Bordeaux Métropole</b> | <b>80%</b> | <b>100%</b> |

La proportion d'accidents impliquant un mode doux représente environ 23 % de l'accidentalité en hausse de 7% depuis 2019.

En revanche, on note une nette augmentation de 40 accidents mortels entre les deux périodes (49 accidents mortels entre 2012-2016 et 79 pour la dernière période) :

- + 10 accidents mortels piétons, dont + 5 sur Bordeaux métropole.
- + 18 accidents mortels en vélos, dont + 2 sur Bordeaux métropole.

Les accidents des piétons et vélos sont localisés majoritairement en agglomération, notamment dans la métropole bordelaise.

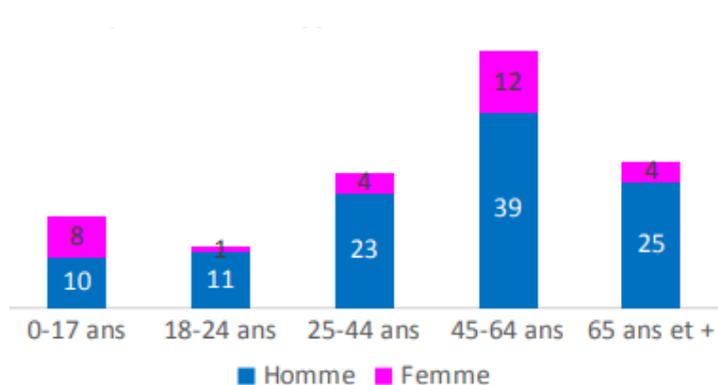
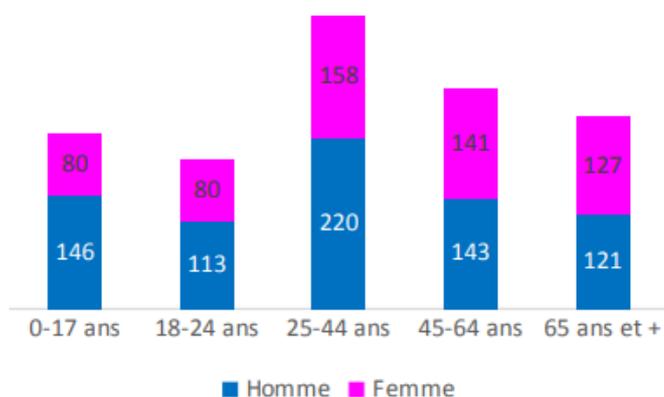
La répartition homme/femme et l'âge des victimes d'accidents concernant les modes de déplacement doux diffèrent selon la localisation.

En agglomération, ces accidents touchent de manière homogène les hommes et les femmes et concernent l'ensemble des classes d'âges, même si les 25/44 ans sont principalement victimes. On observe que l'accidentalité fléchit généralement en mars et en avril, notamment en raison des conditions climatiques.

Hors agglomération, l'accidentalité concerne principalement les hommes et la tranche d'âge des 45-64 ans. L'accidentalité hors agglomération est principalement élevée sur la période touristique des vacances estivales de juillet à septembre.

Victimes des mobilités douces par âge et sexe 2017-2021 en agglomération

Victimes des mobilités douces par âge et sexe 2017-2021 hors agglomération



Le DGO 2023-2027 présente les objectifs suivants :

► Public visé: Tout public / jeunes (toute scolarité confondue et étudiants) / seniors / professionnels.

► Sensibilisation / communication:

- Renforcer la périodicité et la médiatisation des stands de prévention vélo/EDPM/piétons à la rencontre du grand public dans des lieux de passage.
- Renforcer le discours privilégiant la thématique des équipements (obligatoires et recommandés) et de la visibilité par tout temps.
- Renforcer et promouvoir les actions de remise en selle.
- Développer des actions de sensibilisation / communication sur les intersections en établissant un discours commun respectueux du code de la route.

► Partenariats:

- Etablir un partenariat avec les services de l'éducation nationale pour promouvoir la pratique du vélo, EDPM et de la marche auprès des scolaires dès le plus jeune âge.
- Etablir un partenariat avec les fournisseurs de vélos et trottinettes en libre accès ainsi qu'avec les loueurs pour communiquer sur les équipements de sécurité.
- Associer certains secteurs d'activité (notamment les livreurs) à relayer un message de prévention auprès de leurs employés.

► Contrôle / sanction:

- Augmenter le nombre d'opérations de contrôle coup de poing médiatisées en matière de respect de la réglementation, de l'équipement de sécurité et de la visibilité.
- Renforcer les opérations courtes de contrôle des forces de l'ordre auprès des établissements scolaires, en partenariat avec le chef d'établissement, pour vérifier la mise en conformité des équipements vélos et trottinettes utilisés par les scolaires.

## LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

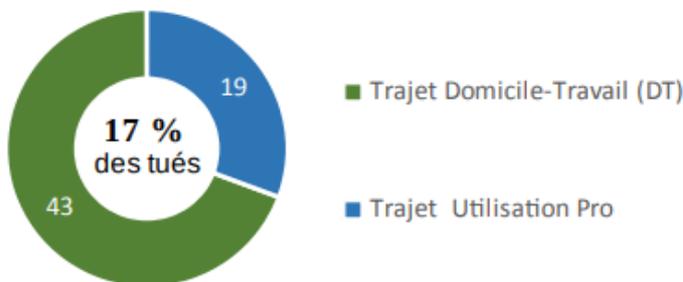
Cet enjeu regroupe tous les accidents impliquant au moins un conducteur en déplacement professionnel (trajet domicile - travail ou utilisation professionnelle), qu'il soit ou pas responsable de l'accident.

► Données globales sur l'accidentalité liées au risque routier professionnel :

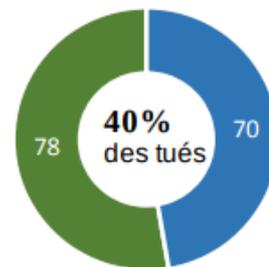
Sur la période 2017-2021, 2 458 accidents corporels impliquant au moins un conducteur en situation de risque professionnel ont été enregistrés, ce qui représente 41 % des accidents corporels.

On dénombre 133 accidents mortels sur cette période, soit 40 % de l'ensemble des accidents mortels.

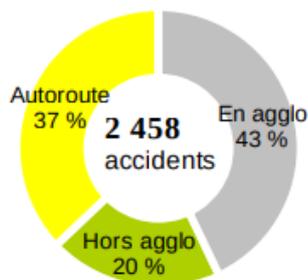
Nombre de tués 2017-2021 ayant un motif de déplacement risque pro



Nombre de tués 2017-2021 impliqués dans un accident avec un conducteur en déplacement "risque pro"

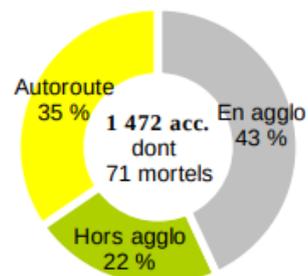
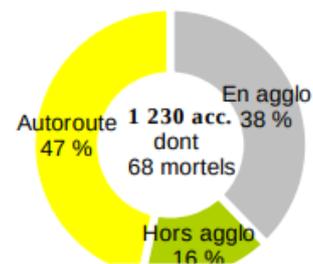


Répartition des accidents 2017-2021 Risque pro selon le milieu



Déplacements Professionnels

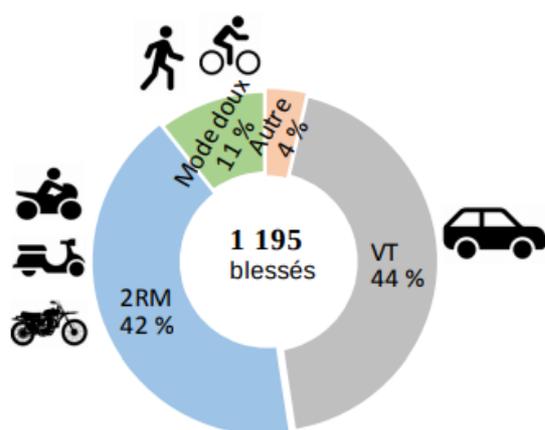
Déplacements Domicile-Travail



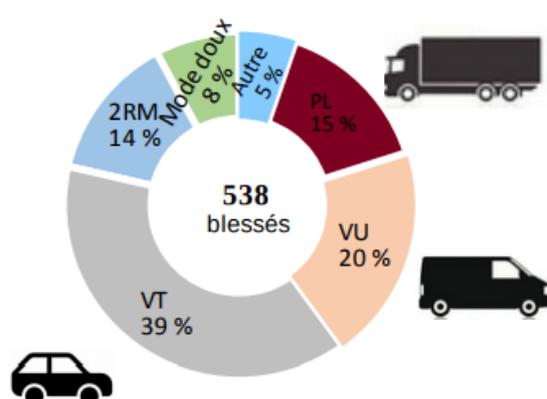
Les 2 458 accidents corporels en risque professionnel sont principalement localisés sur des routes en agglomérations (43 %, dont plus de la moitié sur la métropole bordelaise) puis sur autoroutes (37 %).

Les victimes ayant un motif de déplacement professionnel utilisent majoritairement des véhicules de tourisme (voitures). Le deuxième engin de déplacement impliqué dans un accident professionnel varie selon la sous-catégorie de motif : pour les déplacements domicile-travail il s'agit de l'utilisation des deux-roues motorisés, tandis que les véhicules utilitaires et les poids lourds sont concernés en suivant pour les utilisations professionnelles.

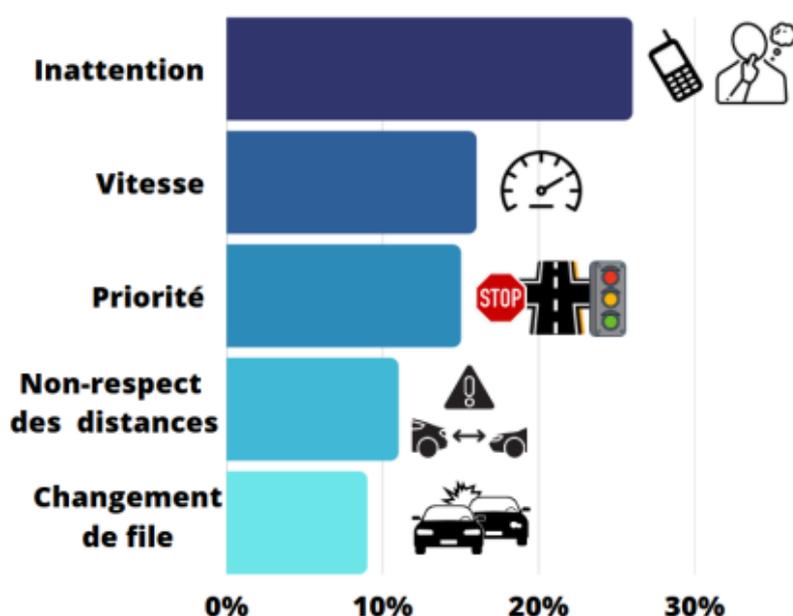
Répartition des victimes 2017-2021 en motif domicile-travail selon le mode



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



### Principales causes des accidents corporels « risque pro »



Les principales causes dans les accidents domicile-travail ou professionnels parfois cumulées sont l'inattention, la vitesse excessive ou inadaptée, le non-respect des distances de sécurité et les refus de priorité.

Le risque routier professionnel n'a pas été modifié par les évolutions récentes de comportement. Bien que le télétravail ait contribué à diminuer les déplacements domicile-travail et que le covoiturage ait été vivement encouragé, il n'y a pas eu d'impact significatif sur l'accidentalité en matière de risque routier professionnel, ni de diminution de trafic (valeur identique à 2019 – source Conseil départemental).

► Public visé: Employeurs et employés

► Double cible prioritaire :

- les professionnels les plus exposés au risque en raison de leurs missions : 1- la poste, 2- les transports de voyageurs, 3- la restauration rapide, 4- les transports routiers, 5- les ambulances, 6- les administrations publiques, 7- les activités hospitalières, 8- la collecte des déchets, 9- les auto-écoles.... - *données CARSAT Accidents du travail avec arrêt  $\geq$  4 jours pour la période 2015-2019.*
- les professionnels réalisant le plus de trajets : 1- la restauration, 2- les aides à domicile, 3- les activités hospitalières, 4- les hypermarchés, 5- les transports de voyageurs, 6- les transports routiers, 7- les administrations publiques, 8- les activités de sécurité privées, 9- les boulangeries...- *données CARSAT Accidents du travail avec arrêt  $\geq$  4 jours pour la période 2015-2019.*

► Connaissance:

- Assurer une communication des données de l'accidentalité par secteurs d'activité afin d'impliquer les employeurs concernés et de susciter l'intérêt de leurs employés.
- Communiquer auprès des employeurs sur leur responsabilité en matière de risques routiers professionnels.

► Sensibilisation / communication:

- Réaliser des actions de formation et de sensibilisation auprès des décideurs d'entreprise (directeur, DRH, animateur sécurité, ...) au moyen de webinaires courts pendant la pause déjeuner par exemple...
- Inciter les employeurs à intégrer dans leur document unique d'évaluation des risques le risque routier professionnel.
- Inciter les administrations et les collectivités locales à évoquer le risque routier professionnel dans leur plan de prévention et dans les marchés publics nécessitant un champ mobilité.
- Intégrer un volet sécurité routière via une intervention de la préfecture lors des réunions du club de la mobilité de la CCI, du MEDEF, des fédérations professionnelles et/ou dans leur newsletters...

- Inciter les entreprises à signer la charte nationale des 7 engagements pour une route plus sûre à l'issue d'actions de sensibilisation (limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant, prescrire la sobriété sur la route, exiger le port de la ceinture de sécurité, ne pas accepter le dépassement des vitesses autorisées, intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet, favoriser la formation à la sécurité routière, encourager les conducteurs de deux-roues et les cyclistes à mieux s'équiper).
- Communiquer sur les incivilités commises par les usagers de la route qui impactent directement le risque routier professionnel. ex: le stationnement des usagers de la route sur les places de livraison oblige les livreurs à s'arrêter sur la chaussée au risque de créer des accidents.
- Sensibiliser les employeurs à travailler sur chaque accident de la circulation dans lequel sont impliqués leurs salariés pour en comprendre l'origine et communiquer les bonnes pratiques / conclusions à l'ensemble des employés.
- Renforcer les ateliers angles morts qui ont un bon impact sur les salariés.
- Inciter les employeurs à privilégier, pour leurs salariés, les trajets plus sécurisés (ex: prioriser les voies rapides où les accidents sont moins nombreux).
- Poursuivre le soutien aux actions de sensibilisation aux risques routiers agricoles tant auprès des professionnels que du grand public (partage de la route avec des engins agricoles).

#### ► Partenariats:

- Sensibiliser les chambres consulaires et fédérations ou syndicats professionnels.
- Mobiliser les élus locaux pour connaître et sensibiliser les entreprises de leurs secteurs.
- Inciter les médecins du travail à mieux sensibiliser les salariés sur la problématique sécurité routière, et plus particulièrement sur les trajets domicile-travail.
- Mobiliser les centres de formation professionnelles pour diffuser des messages de prévention routière.

#### ► Contrôle / sanction:

- Renforcer les actions de répressions médiatisées en matière de réglementation des poids-lourds en partenariat avec les forces de l'ordre, la DREAL, les douanes ...
- Associer les fédérations professionnelles aux contrôles routiers.

## 4 - SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

Les actions en faveur de la lutte contre l'insécurité routière feront l'objet d'un suivi et d'une évaluation afin de mesurer leur efficacité tout au long de la période du DGO.

- **Le suivi de l'accidentalité**

L'observatoire départemental de la sécurité routière du bureau de la sécurité routière de la préfecture de la Gironde réalise des bilans mensuels et annuels de l'accidentalité. Ces données sur le nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés, de facteurs à l'origine des accidents... contribuent à l'évaluation du DGO.

→ Ces statistiques sont analysées et mises à disposition du public sur le site des services de l'État :

<https://www.gironde.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transports-deplacements-et-securite-routiere-Navigation-et-securite-fluviale/Securite-routiere/Les-chiffres-de-l-accidentalite>

- **Le suivi des actions du PDASR (plan départemental d'actions de sécurité routière)**

L'appel à projets publié en fin d'année N-1 comprend une partie ouverte à tout projet de sensibilisation à la sécurité routière et des fiches d'actions spécifiques sur les projets attendus au regard de l'accidentalité de l'année précédente et de la conjoncture.

Les porteurs de projets s'engagent à remettre le bilan de leurs actions mentionnant l'aspect qualitatif de leurs interventions et justifiant l'utilisation des crédits alloués par la préfecture. Cette analyse, couplée avec une visite sur place le cas échéant, permet d'apprécier, outre efficacité du projet et de la décision d'affectation des crédits, l'opportunité de renouveler l'action l'année suivante, en totalité ou partiellement.

A minima, une réunion annuelle avec les forces de l'ordre, les porteurs de projets et les partenaires intéressés, permettra de dresser le bilan de l'année et d'évoquer les projets et les grandes thématiques de l'année suivante.

Ce suivi resserré doit permettre une forte réactivité face à l'actualité de l'accidentalité : adaptation des actions de prévention, renforcement des contrôles routiers, diffusion d'un appel à projets complémentaire, publication d'un communiqué de presse ou sur les réseaux sociaux. Toutes les préventions comptent pour garantir aux usagers de circuler en toute sécurité sur les routes.

**Le Préfet,**

