



PRÉFET DU FINISTÈRE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Finistère
Penn-ar-Bed
LE DÉPARTEMENT



Document général d'Orientations pour la Sécurité routière 2018-2022

routeplussure.fr

DERRIÈRE CHAQUE VICTIME DE LA ROUTE, IL Y A DES VICTIMES DANS LA VIE.

TOUS TOUCHÉS · TOUS CONCERNÉS · TOUS RESPONSABLES

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

S O M M A I R E

I. Introduction.....	5
I.1 Le contexte.....	5
I.2 La présentation de la démarche.....	5
<i>I.2-1 Les objectifs du DGO.....</i>	<i>5</i>
<i>I.2-2 La démarche d'élaboration.....</i>	<i>6</i>
II. Etat des lieux du département	8
II.1 Le contexte du département.....	8
II.2 Evolution de l'accidentalité entre 2012 et 2016 et détermination des enjeux.....	10
II.3 Etude détaillée de l'accidentologie par enjeu.....	19
<i>II.3-1 Le risque routier professionnel.....</i>	<i>19</i>
<i>II.3-2 La conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants).....</i>	<i>21</i>
<i>II.3-3 Les jeunes.....</i>	<i>25</i>
<i>II.3-4 Les seniors.....</i>	<i>28</i>
<i>II.3-5 Le partage de la voirie.....</i>	<i>30</i>
II.4 Indicateurs de suivi des enjeux retenus dans le DGO 2018-2022.....	32
III. Le bilan du DGO 2013-2017.....	33
III.1 Enjeu « Alcool / Stupéfiants » - Actions entreprises entre 2013 et 2017.....	34
III.2 Enjeu « Vitesse » - Actions entreprises entre 2013 et 2017.....	36
III.3 Enjeu « Jeunes » - Actions entreprises entre 2013 et 2017.....	37
III.4 Enjeu « Deux-roues motorisés » - Actions entreprises entre 2013 et 2017.....	38
III.5 Enjeu « Seniors » - Actions entreprises entre 2013 et 2017.....	39

IV. Les enjeux et orientations d'actions du DGO 2018-2022	40
IV.1 Enjeu « Risque routier professionnel »	41
<i>IV.1-1 Caractéristiques de l'enjeu</i>	41
<i>IV.1-2 Constat actuel</i>	41
<i>IV.1-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022</i>	42
IV.2 Enjeu « Conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants) »	44
<i>IV.2-1 Caractéristiques de l'enjeu</i>	44
<i>IV.2-2 Constat actuel</i>	45
<i>IV.2-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022</i>	46
IV.3 Enjeu « Jeunes »	49
<i>IV.3-1 Caractéristiques de l'enjeu</i>	49
<i>IV.3-2 Constat actuel</i>	49
<i>IV.3-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022</i>	51
IV.4 Enjeu « Seniors »	54
<i>IV.4-1 Caractéristiques de l'enjeu</i>	54
<i>IV.4-2 Constat actuel</i>	54
<i>IV.4-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022</i>	55
IV.5 Enjeu « Partage de la voirie »	57
<i>IV.5-1 Caractéristiques de l'enjeu</i>	57
<i>IV.5-2 Constat actuel</i>	57
<i>IV.5-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022</i>	58
V. Conclusions et suites à donner	60
VI. Signature du DGO 2018-2022	61
Annexe 1	63
Annexe 2	65
Annexe 3	67
Annexe 4	69

I. Introduction

L'insécurité routière n'est pas une fatalité ; en dix ans, la mortalité sur les routes de notre pays a baissé de moitié et de 57 % dans notre département. Cependant, dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité depuis 2013, l'objectif national de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public, pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO).

I.1 Le contexte

Le Gouvernement, dans la continuité des actions définies lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé, lors de l'installation du conseil national de sécurité routière (CNSR) du 23 janvier 2017, les priorités d'actions visant à réduire l'accidentalité sur les routes, à savoir :

- ◆ **intensifier la lutte contre les comportements dangereux,**
- ◆ **protéger les usagers les plus vulnérables,**
- ◆ **favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,**
- ◆ **donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.**

I.2 La présentation de la démarche

I.2-1 Les objectifs du DGO

Le DGO doit permettre à l'Etat, au conseil départemental, à l'association des maires du Finistère, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs qui œuvrent dans la lutte contre l'insécurité routière, 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 améliorer l'accidentalité.

Le DGO constitue donc :

- ◆ **un outil de programmation** définissant les axes prioritaires de la politique de sécurité routière dans le département,
- ◆ **un outil de mobilisation locale** permettant de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels vers un objectif commun.

Chaque année, un plan départemental de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec le DGO.

I.2-2 La démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du DGO est marquée par deux phases décisionnelles essentielles :

- ◆ **phase 1** : définition des enjeux,
- ◆ **phase 2** : orientations des actions.

La phase 1 a été validée le 5 décembre 2017, lors du comité de pilotage du DGO (cf. annexe 1) présidé par le directeur de cabinet de la préfecture, chef de projet sécurité routière.

La phase 2 a été formalisée, pour chaque enjeu, par un groupe de travail réunissant les acteurs concernés :

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• les services de l'Etat qui œuvrent sur ce thème,• les forces de l'ordre,• le conseil départemental,• les services de secours,• les deux agglomérations les plus importantes dans le département, | <ul style="list-style-type: none">• des élus référents sécurité routière,• des partenaires du risque routier,• des porteurs de projets sécurité routière,• des représentants d'associations,• des intervenants départementaux de sécurité routière... |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Phase 1 - Choix des enjeux

Après avoir validé la démarche d'élaboration du DGO lors du pôle sécurité routière du 20 octobre 2017, l'étude de l'accidentologie réalisée par l'observatoire départemental de la sécurité routière a permis d'identifier les priorités.

Cette étude, basée sur la période 2012-2016, a eu pour objectif d'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage un état des lieux nécessaire au choix des enjeux.

Ce choix a permis, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'Etat, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique impliquant, d'une part, tous les acteurs et, d'autre part, ceux qui resteront propres à chacun des partenaires.

Compte tenu des résultats de l'étude d'accidentologie ainsi que des orientations fixées pour atteindre l'objectif national, le comité de pilotage a retenu les cinq enjeux suivants :

- ◆ **le risque routier professionnel,**
- ◆ **la conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants),**
- ◆ **les jeunes (14-29 ans),**
- ◆ **les seniors (+ 65 ans),**
- ◆ **le partage de la voirie.**

Chaque enjeu a fait l'objet d'une étude approfondie et d'une analyse particulière permettant à chaque groupe de travail de définir des orientations d'actions pour les cinq années à venir.

Phase 2 - Orientations des actions

La compréhension de chacun des enjeux retenus était essentielle pour définir les orientations d'actions adaptées aux problèmes posés et aux objectifs recherchés. Aussi, un groupe de travail a été constitué par enjeu. Sa composition se voulait la plus large possible afin que chaque membre puisse apporter une vision, une expérience et des propositions complémentaires.

Afin de renforcer cette complémentarité, l'animation des groupes a été confiée à des personnes extérieures à l'unité Sécurité routière de la préfecture :

- ◆ **Groupe « Risque routier professionnel »**, animé par un représentant de la CARSAT.
- ◆ **Groupe « Conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants) »**, animé par le commandant de l'escadron départemental de sécurité routière.
- ◆ **Groupe « Jeunes »**, animé par le représentant du CRIJ Bretagne.
- ◆ **Groupe « Seniors »**, animé par la directrice de l'Office des retraités de Brest (ORB).
- ◆ **Groupe « Partage de la voirie »**, animé par un représentant de la direction des déplacements du conseil départemental.

Chaque groupe de travail s'est réuni une fois pour permettre l'élaboration du DGO. Par la suite, le groupe de travail se réunira une fois par an afin de dresser le bilan de l'année écoulée et de revoir, si nécessaire, les orientations d'actions retenues.

Pour validation, le DGO est signé par le préfet, la présidente du conseil départemental du Finistère, le président de l'association des maires du Finistère et les procureurs de la république du département.



II. Etat des lieux du département

Présentation du contexte local et de ses spécificités en termes d'infrastructures, de trafic et d'insécurité routière.

II.1 Le contexte du département

◆ Situation

Le Finistère est situé à l'extrémité Ouest de la France, en région **Bretagne**, et s'étend sur une superficie de **6 733 km²**. Il compte 279 **communes**. Son chef-lieu est **Quimper**.



◆ Population

Le Finistère compte une population de **908 732 habitants** (source INSEE 2016). Sa densité est de **135 habitants/m²** (116 pour la Bretagne). 11 communes comptent plus de 10 000 habitants. Le taux d'urbanisation de la population atteint 70 %.

La population se concentre dans les zones proches du littoral, tandis que l'intérieur des terres est largement sous-peuplé.



◆ **Réseau routier :**

Au 1^{er} janvier 2015, le Finistère dispose d'un linéaire en kilomètres réparti de la manière suivante :

- longueur du réseau national (RN) 233 km
- longueur de routes départementales (RD) 3 359 km
- longueur de voies communales ⁽¹⁾ (VC) 12 823 km

⁽¹⁾ Pourcentage supérieur à la moyenne nationale.

◆ **Trois axes routiers transversaux** facilitent les liaisons avec le reste du Finistère, puis vers la Bretagne :

- la RN 12 : de Brest vers Morlaix
- la RN 164 : de Châteaulin vers Carhaix
- la RN 165 : de Brest vers Quimper

Le trafic est dense sur RN et RD, avec une cadence de véhicules légers par jour supérieure à la moyenne nationale :

- RN : 23 500 véhicules/jour,
- RD : 23 000 véhicules/jour.

◆ **Le parc des voitures** dans le Finistère est plutôt plus âgé que la moyenne nationale (53,5 % des voitures particulières ont plus de 8 ans, contre 50,7 % en moyenne nationale).

◆ **Nombre de véhicules en circulation de moins de 15 ans au 1^{er} janvier 2017** : 481 186 (source « statistiques développement durable »).

Près de 3 actifs sur 5 travaillent hors de leur commune de résidence et, pour plus de **4 actifs sur 5, la voiture reste le mode de déplacement privilégié pour se rendre au travail.**

La moitié des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence parcourt au moins 14 km pour aller travailler. A noter toutefois que **l'utilisation des transports en commun et du co-voiturage est croissante.**

◆ **Nombre de permis délivrés sur 10 ans en Finistère (2006-2015) :**

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
12 562	13 651	13 967	13 346	13 459	13 415	13 271	12 945	13 819	14 229

◆ **Familles de départements en fonction du profil sécurité routière**

Afin de pouvoir comparer entre eux des départements relativement similaires, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a regroupé 9 familles de départements en fonction de divers critères (densité de population, polarisation, zone géographique...).

Au titre de la sécurité routière, le Finistère est classé dans **la famille 9**, dite « de transition », comme 27 autres départements.

Cette classification en familles :

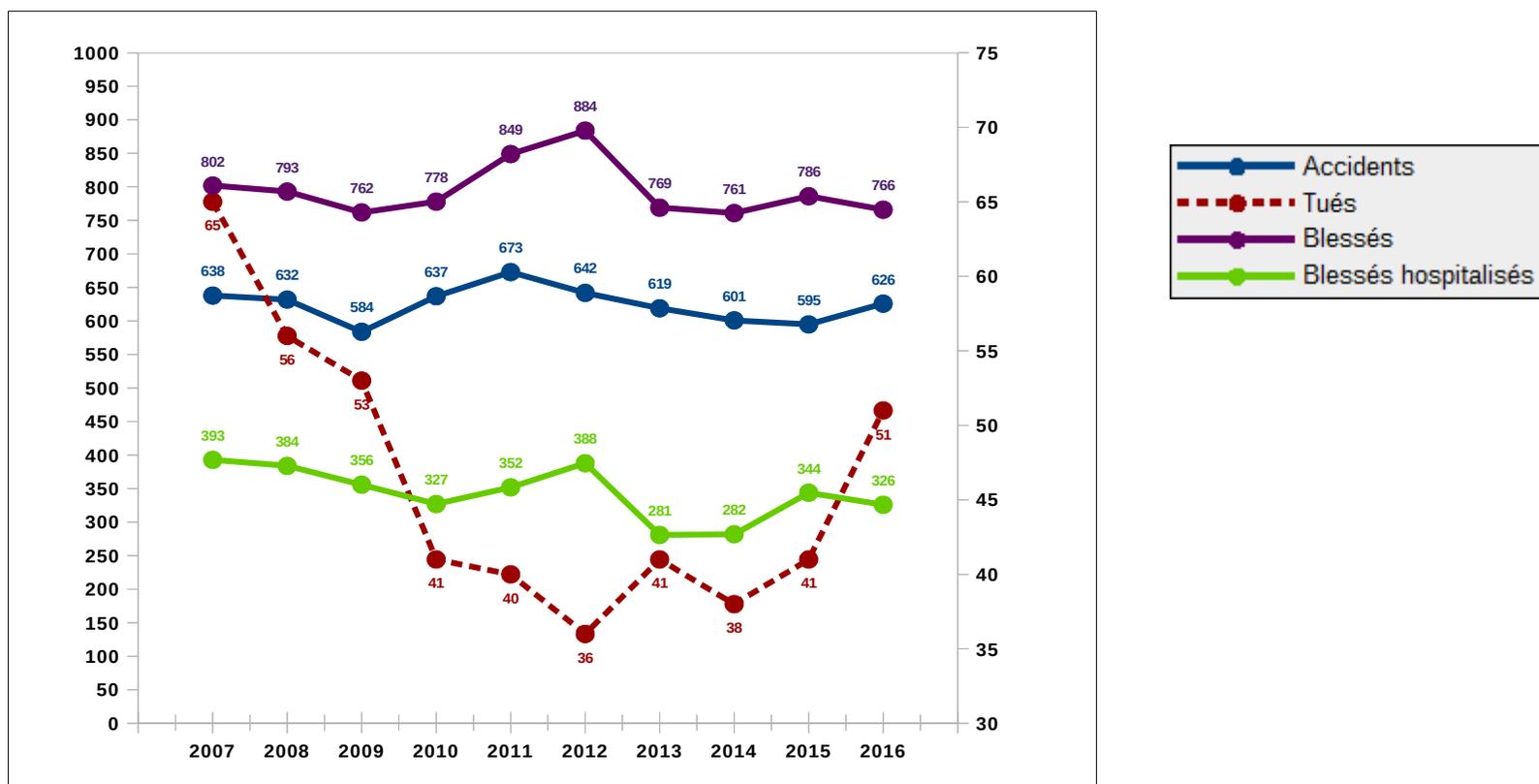
- ➔ s'appuie sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique, et le climat.
- ➔ permet, d'une part, de comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence, en tenant compte de leur dispersion, et, d'autre part, de mieux interpréter les chiffres des différentes cartes présentées.

II.2 Evolution de l'accidentalité entre 2012 et 2016 et détermination des enjeux

[L'ensemble des données citées dans le DGO sont issues de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et de l'observatoire national de la sécurité routière (ONISR)]

Les chiffres clés de l'accidentalité dans le département

Durant la période 2012-2016, l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) a recensé 3 076 accidents corporels et 207 tués. Cette période est particulièrement marquée par une augmentation inquiétante du nombre de tués en 2016 (+ 24 %).



Années	En Finistère		27 départements en famille 9	
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre d'accidents	Nombre de tués
2012	642	36	299	33
2013	614	41	275	28
2014	598	38	281	29
2015	593	41	268	29
2016	629	51	273	28
Total	3 076	207	1 396	147

→ Par rapport à sa famille de référence, le Finistère recense une accidentalité et une mortalité nettement supérieures.

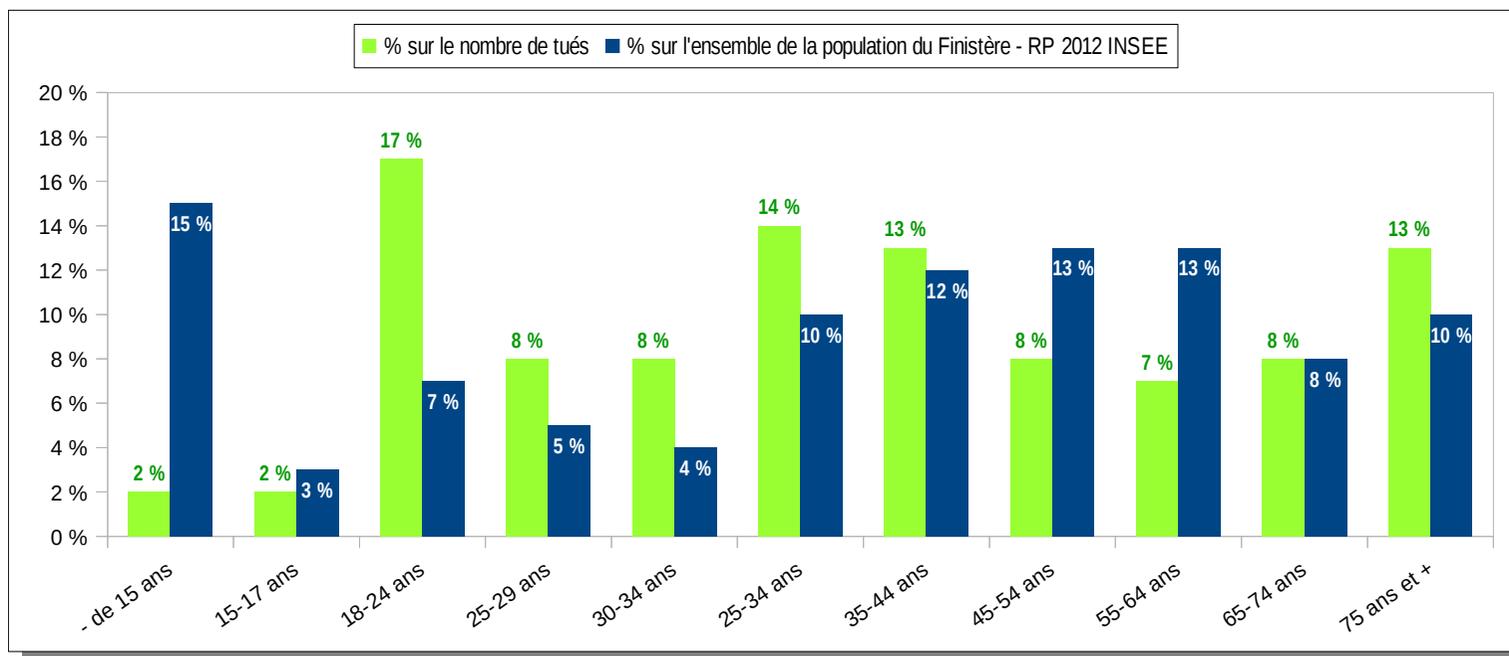
Cf. Annexe 1 - Nombre d'accidents pour 100 000 habitants et nombre de tués pour 1 million d'habitants.

Des catégories d'usagers fortement touchées

◆ Selon l'âge

Tranche d'âge	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre total des victimes dans les accidents concernés		
				Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
0-14	389	295	5	5	311	113
15-17	382	337	5	5	341	134
18-24	1 359	1 034	35	41	835	323
25-34	1 132	955	35	37	648	245
35-44	941	826	30	31	488	211
45-54	965	839	21	21	524	212
55-64	644	585	15	16	335	166
65-74	447	386	17	19	234	109
75 et plus	404	360	27	32	250	142
Total	6 663	5 617	190	207	3 966	1 655

Répartition des tués par tranche d'âge et représentation dans la population entre 2012 et 2016



Dans le Finistère, comme au niveau national, deux tranches d'âge sont particulièrement sur-représentées parmi les personnes tuées :

- ➔ **les jeunes (15-29 ans)** : 16 % de la population finistérienne, mais 31 % des personnes tuées ;
 - ➔ **les seniors (65 ans et +)** : 18 % de la population, mais 24 % des personnes tuées.
- } **55 % des tués**

Cette sur-représentation ne doit pas faire oublier que plus d'un tué sur deux a entre 30 et 64 ans (tranche d'âge des actifs). Ces usagers sont principalement exposés au risque routier dans le cadre de leurs trajets professionnels. En effet, dans le département, les accidents professionnels (trajet mission + trajet domicile-travail) représentent 30 % des accidents corporels et 37 % des victimes d'accidents mortels.



Compte tenu de l'analyse des résultats obtenus sur la période d'étude, **deux classes d'âge ressortent comme prioritaires, à savoir les 18-24 ans et les plus de 65 ans**. Cependant, afin de pouvoir mettre en place un dispositif de prévention efficace et cohérent, les cibles prioritaires ont été élargies.

En complément et au regard de l'analyse de l'accidentalité, il apparaît indispensable de renforcer les dispositifs de prévention et les actions de sensibilisation vers le **milieu professionnel**.

Ainsi, sont retenus comme enjeux de sécurité routière :

- ▶ **Enjeu 1 - Le risque routier professionnel**
 - ▶ **Enjeu 3 - Les jeunes de moins de 29 ans**
 - ▶ **Enjeu 4 - Les seniors de plus de 65 ans**
- } → des catégories fortement touchées.

Parmi les 207 tués recensés sur la période d'étude dans le département, la répartition des usagers est la suivante :

- piétons	14 %
- cyclistes	4 %
- cyclomoteurs ou scooters	6 %
- motos	17 %
- véhicules de tourisme ou véhicules utilitaires	56 %
- autres (poids lourd, tracteur, quad)	3 %

On constate que les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 4 tués sur 10. Les piétons et les deux-roues motorisés sont particulièrement touchés par cette vulnérabilité.

En complément, nous pouvons également préciser que 61 % des accidents corporels se produisent en agglomération et qu'à l'inverse 76 % des tués sont à déplorer hors agglomération.

La très grande majorité des accidents graves a donc lieu là où les vitesses sont les plus élevées.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
- hors agglomération	1 209	143	158	1 713	941
- agglomération de 0 à 500 hab.	1	0	0	1	1
- agglomération de 501 à 2 000 hab.	41	6	7	49	41
- agglomération de 2 001 à 5 000 hab.	128	9	9	158	127
- agglomération de 5 001 à 20 000 hab.	407	15	15	491	261
- agglomération de 50 001 à 100 000 hab.	477	7	8	574	90
- agglomération de 100 001 à 300 000 hab.	813	10	10	980	194
Total	3 076	190	207	3 966	1 655

En ce qui concerne la catégorie de la voie, on constate que les accidents corporels ont majoritairement lieu sur voie communale, mais que la gravité augmente principalement pour les accidents qui se produisent sur les **routes départementales** → **66 % des accidents mortels** ont eu lieu sur ce réseau.

Catégorie de voie (*)	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total des victimes dans les accidents		
				Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
- route nationale	181	14	87	16	246	105
- route départementale	1 189	126	758	139	1 590	877
- voie communale	1 514	49	564	51	1 802	586
- hors réseau public	8	0	6	0	10	7
- parc ouvert à la circulation publique	44	0	14	0	43	14
- autres	256	1	66	1	275	66
Ensemble	3 192	190	1 495	207	3 966	1 655

(*) Sur le nombre total, deux voies peuvent être comptées lors d'un accident impliquant plusieurs voies.

Globalement, les communes les plus peuplées sont aussi celles où sont recensés le plus d'accidents corporels, avec toutefois une sur-représentation très marquée à Brest, Quimper et Concarneau.

Les 20 communes les plus accidentogènes durant la période 2012-2016

Commune	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un blessé hospitalisé	Nombre de victimes		
				Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
- Brest	833	10	206	10	1 003	201
- Quimper	697	9	127	10	882	131
- Concarneau	283	4	85	4	336	85
- Erqué-Gabéric	71	2	19	2	96	19
- Morlaix	49	2	28	2	64	28
- Saint-Martin-des-Champs	31	5	21	5	40	20
- Guipavas	30	1	25	1	39	26
- Douarnenez	25	2	23	2	30	23
- Quimperlé	21	2	17	2	24	16
- Saint-Pol-de-Léon	19	3	18	3	23	18
- Plabennec	17	2	15	2	26	19
- Lannilis	16	1	14	2	30	21
- Briec	16	4	13	4	22	13
- Pluguffan	15	3	11	4	20	14
- Landivisiau	14	2	13	2	21	13
- Bannalec	14	2	13	2	14	12
- Milizac	13	1	10	1	19	12
- Plouzané	13	1	12	1	15	12
- Rosporden	13	2	11	2	12	9
- Plouigneau	12	2	8	2	14	6
- etc.						
Ensemble du département	3 076	190	1 493	207	3 966	1 655

Cf. Annexe 2 - Accidentalité durant la période 2012-2016 par rapport à 1 000 habitants.



L'analyse des accidents corporels et des tués selon le mode de déplacement et le milieu permet de constater que les usagers vulnérables représentent 41 % des tués, avec une exposition aux risques particulièrement marquée sur les voies communales et le réseau départemental, notamment en lien avec une vitesse pratiquée plus élevée.

Afin de prendre en compte ces problématiques de manière globale et d'améliorer sensiblement la cohabitation de tous les usagers dans le même environnement routier, il a été décidé d'**inclure dans un enjeu commun, à la fois les usagers vulnérables et la thématique de la vitesse** pratiquée pour un meilleur partage de l'espace routier.

Ainsi, est retenu comme enjeu de sécurité routière :

- ▶ **Enjeu 5 - Le partage de la voirie**

Des facteurs aggravants omniprésents



Compte tenu de l'analyse des causes relevées dans les accidents corporels et mortels du département, la conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants) est retenue comme enjeu de sécurité routière :

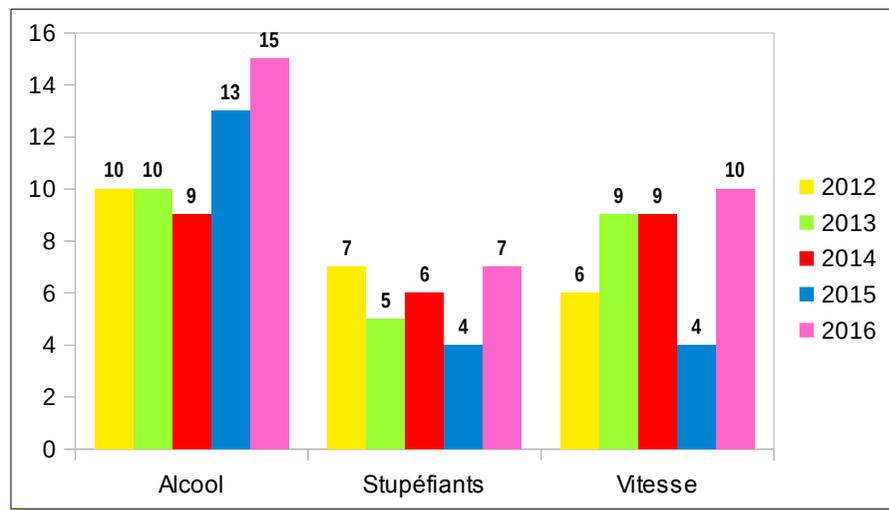
- ▶ **Enjeu 2 - La conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants)**

Les accidents mortels de 2012 à 2016 par cause

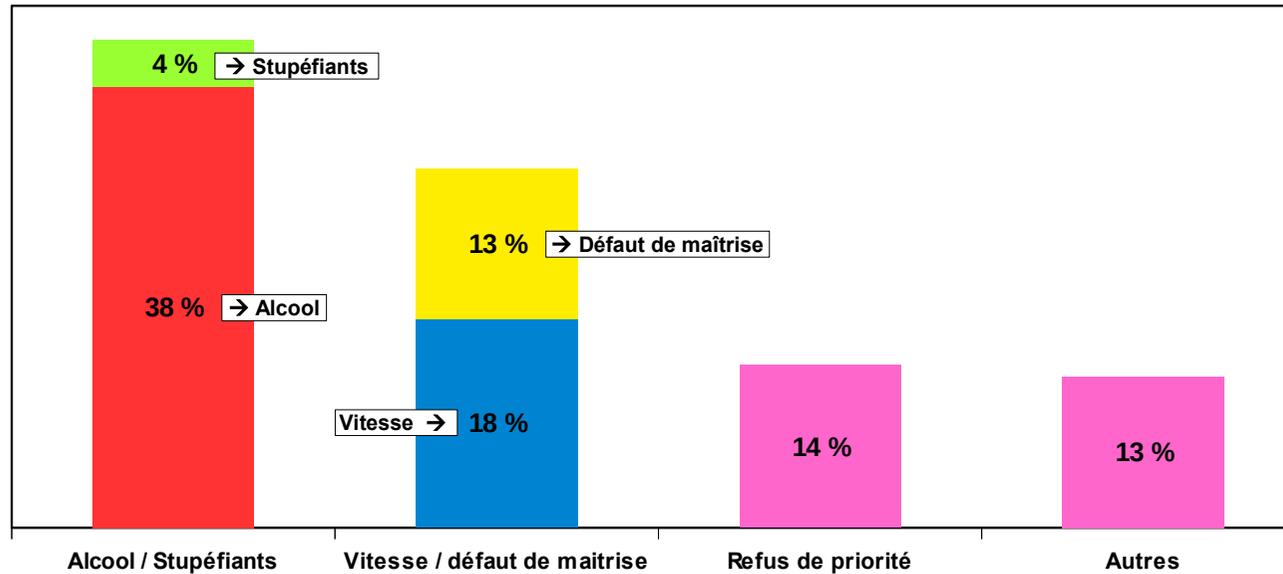
Causes	2012	2013	2014	2015	2016	Total
♦ Alcool	10	10	9	13	15	57
♦ Stupéfiants	7	5	6	4	7	29
♦ Vitesse	6	9	9	4	10	38
♦ Vitesse / Maîtrise inadaptée	5	3		1	2	11
♦ Circulation à gauche		1	1	9	2	13
♦ Dépassement			1	2		3
♦ Conditions météorologiques	2				2	4
♦ Refus de priorité	2	3	4	2	8	19
♦ Malaise		1	1	3		5
♦ Téléphone				1		1
♦ Imprudence		5	6	1	4	16
♦ Contre-sens	1	2			1	4
♦ Eblouissement	1			1		2
♦ Assoupissement	2		1			3
♦ Divers		2				2
Nombre total de tués	36	41	38	41	51	207

69

Evolution de 2012 à 2016



Répartition des causes des accidents mortels de 2007 à 2011



Moyenne mensuelle de l'accidentologie dans le département

De 2007 à 2011		De 2012 à 2016	
♦ accidents	53	♦ accidents	51
♦ tués	4	♦ tués	3
♦ blessés	66	♦ blessés	65

II.3 Etude détaillée de l'accidentologie par enjeu

II.3-1 Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- ◆ le risque « **trajet mission** », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- ◆ le risque « **domicile-travail** », qui se caractérise par un déplacement entre le domicile et le travail.

Bilan global des accidents « Risque routier professionnel » entre 2012 et 2016						
	Accidents	Accidents mortels	Victimes	Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
- Trajet mission	357	34	513	37	476	197
- Trajet domicile-travail	579	43	766	45	721	321

Dans le département, **les accidents professionnels** (trajet mission + trajet domicile-travail) représentent **30 % des accidents corporels** et **37 % des victimes d'accidents mortels**, soit une représentation légèrement inférieure à sa famille de référence (37 % des accidents corporels et 39 % des tués).

Analyse des accidents liés aux trajets « missions »

◆ Selon le mois	La répartition des accidents corporels, dont au moins un usager impliqué effectue un trajet mission, est marquée par une augmentation importante sur le dernier trimestre de chaque année et, en particulier, sur le mois d'octobre.
◆ Selon les heures	L'essentiel des accidents liés aux trajets missions se concentre sur la période des heures généralement travaillées (7h-20h), avec une accidentalité plus importante sur les créneaux horaires 10h-11h et 17h-18h . Ces accidents se produisent principalement en milieu urbain (59 %) et sur voies communales. Le réseau départemental déplore toutefois 35 % de cette accidentalité.
◆ Selon le mode de déplacement	40 % des accidents de missions impliquent un véhicule de tourisme et 14 % un véhicule utilitaire . Les taux de 9 % et 10 % impliquant respectivement un poids lourd et un piéton sont également à prendre en compte.
◆ Selon l'âge des victimes	On constate qu'une forte proportion d'usagers conducteurs de la tranche d'âge 25-54 ans (actifs) est impliquée dans les accidents liés aux trajets missions.

Analyse des accidents liés aux trajets « domicile-travail »

◆ Selon le mois	La répartition des accidents corporels, dont au moins un usager impliqué effectue un trajet domicile-travail, est marquée par une augmentation importante sur le dernier trimestre de chaque année et, en particulier, sur le mois d'octobre.
◆ Selon les heures	Logiquement, le pic d'accidentalité lié aux trajets domicile-travail se situe entre 7h et 9h, 17h et 19h , et également lors de la pause méridienne.
◆ Selon le mode de déplacement	53 % des accidents corporels impliquent un véhicule de tourisme. Les véhicules utilitaires et les poids lourds représentent 11 %.
◆ Selon l'âge des victimes	On constate logiquement qu'une forte proportion d'usagers conducteurs de la tranche d'âge 25-54 ans (actifs) est impliquée dans les trajets domicile-travail. Par ailleurs, le taux important de jeunes de 0-14 ans concernés (29 %) peut signifier un trajet domicile-école-travail .

II.3-2 La conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants)

L'alcool

Période 2012 -2016		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents tous conducteurs - taux connu	% alcool - taux connu
Accidents corporels	Département du Finistère	419	3 076	14 %
	Famille de transition (*)	5 084	34 888	15 %
	France	24 499	228 461	11 %

Période 2012 -2016		Nombre de tués, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de tués, accidents tous conducteurs - taux connu	% alcool - taux connu
Tués	Département du Finistère	78	207	38 %
	Famille de transition	1 061	3 466	31 %
	France	4 151	14 017	30 %

(*) p.m. : La famille de transition comporte 27 départements (cf. définition page 9).

L'alcool est un enjeu prioritaire dans le département : 38 % des personnes ont été tuées dans un accident dont au moins un des conducteurs était alcoolisé. Cette proportion est supérieure à la moyenne nationale (30 %), ainsi qu'à celle de la famille des départements de transition qui se situe à 31 %.

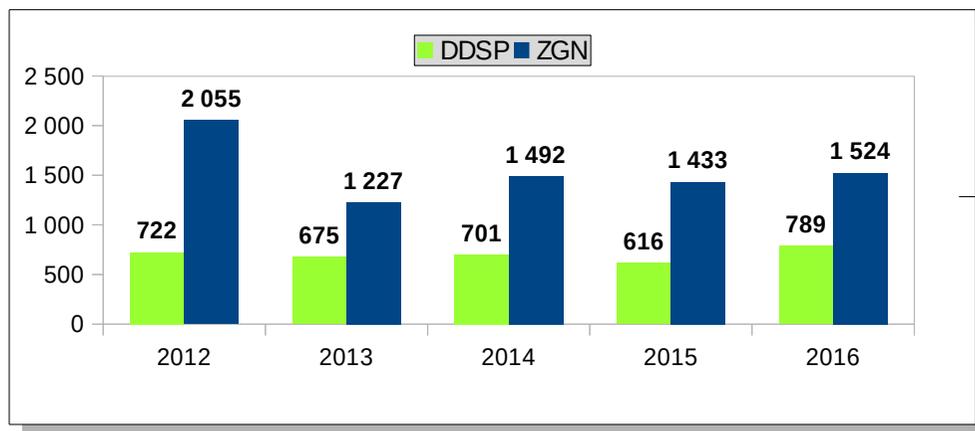
La part de l'ensemble des accidents corporels avec conducteur alcoolisé (14 %) reste légèrement inférieure à la moyenne des départements de transition (15 %), mais supérieure à la moyenne nationale (11 %).

A noter que, sur les 419 accidents avec un conducteur positif, **90 % des conducteurs ont un taux délictuel.**

L'analyse des accidents avec présence d'alcool

◆ Selon le jour	La moitié des accidents corporels dus à l'alcool ont lieu le week-end , avec une sur-représentation le dimanche. Toutefois, on constate que ce type d'accidents peut se produire sur l'ensemble des jours de la semaine.
◆ Selon les heures	On note une forte proportion d'accidents avec alcool la nuit, les week-ends et jours fériés, plus particulièrement de minuit à 7h et entre 18h et 20h.
◆ Selon le mode de déplacement	Les accidents avec alcool concernent essentiellement les véhicules de tourisme (60 %) et les usagers vulnérables pour 31 % (dont les deux-roues motorisés pour 20 %). La présence d'alcool dans les accidents corporels est marginale chez les cyclistes et conducteurs de poids lourds.
◆ Selon l'âge des usagers victimes d'accidents avec conducteur alcoolisé	L'alcool touche toutes les tranches d'âge. Toutefois, il apparaît nettement que la catégorie d'âge des 18-24 ans reste sur-représentée dans les accidents (18 %) avec un conducteur alcoolisé et un passager comme victime.

Evolution des retraits de permis suite à une conduite en état alcoolique :



Après une baisse importante entre 2012 et 2013, on constate que le nombre de retraits de permis repart à la hausse dès 2014.

DDSP : Direction départementale de la sécurité publique (zones d'intervention : Brest, Quimper, Concarneau et Morlaix).

ZGN : Zone gendarmerie nationale (zone d'intervention : tout le reste du département).

Les stupéfiants

Période 2012 -2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d' stupéfiant	Nombre d'accidents tous conducteurs / stupéfiant connu	% stupéfiant / substance connue
Accidents corporels	Département du Finistère	160	3 076	5 %
	Famille de transition	1 990	14 366	14 %
	France 2016	9 512	87 789	11 %

Période 2012 -2016		Nombre de tués, accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Nombre de tués, accidents tous conducteurs / stupéfiant connu	% stupéfiant / substance connue
Tués	Département du Finistère	32	207	16 %
	Famille de transition	576	2 818	20 %
	France 2016	2 448	10 959	22 %

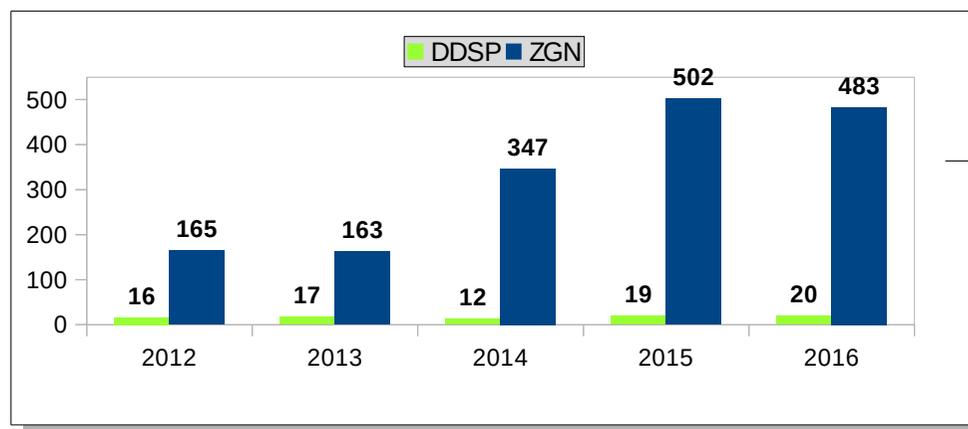
La part des tués dans un accident avec un piéton ou un conducteur sous stupéfiants est de 16 %. Ce pourcentage est **inférieur à la moyenne nationale** (22 %) ainsi qu'à la moyenne de la famille des départements de transition (20 %).

La part des accidents corporels due aux stupéfiants dans le département (5 %) est nettement inférieure à la moyenne nationale (11 %) et à la famille de référence (14 %). A l'inverse de l'alcool, la consommation de stupéfiants est donc un enjeu moins prégnant qu'au niveau national.

L'analyse des accidents avec présence de stupéfiants

◆ Selon le mois	On remarque qu'avec 32 % d'accidents, la période mai-juillet est plus marquée par les accidents en présence de stupéfiants , lesquels représentent 6 % des accidents corporels et 18 % des tués sur la période.
◆ Selon le jour	43 % des accidents sous stupéfiants surviennent le week-end . Toutefois, comme pour l'alcool, ce type d'accident se produit sur l'ensemble des jours de la semaine. Nous avons donc à la fois des consommateurs réguliers et une forte proportion d'accidents liée à des consommations « festives et occasionnelles ».
◆ Selon l'heure	On note que, le week-end, les accidents avec stupéfiants ont principalement lieu entre 1h et 2h et 6h et 7h du matin , alors que les accidents survenant en semaine se concentrent sur le créneau 18h-20h.
◆ Selon le mode de déplacement	Pour les accidents corporels sous stupéfiants, les usagers de véhicules de tourisme représentent 61 % et les deux-roues motorisés 21 %.
◆ Selon l'âge des usagers victimes d'accidents avec conducteur sous stupéfiants	A l'instar des accidents avec alcool, la catégorie d'âge des 18-24 ans est sur-représentée dans les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants . La présence de stupéfiants reste également importante chez les 25-34 ans.

Evolution des retraits de permis suite à conduite sous stupéfiants :



Après une nette augmentation de 2014 à 2015, le nombre de retraits de permis liés à la conduite avec présence de stupéfiants est en très légère diminution pour l'année 2016.

II.3-3 Les jeunes

Les jeunes de 14 à 29 ans sont divisés en trois classes d'âge correspondant à des déplacements et des activités différents :

- **14-17 ans** : période avant le permis et pratique du deux-roues motorisé,
- **18-24 ans** : premières années de conduite - proportion importante de jeunes en études,
- **25-29 ans** : jeunes actifs.

Les jeunes de 14 à 17 ans

Parmi les accidents corporels, **le pourcentage impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est plus élevé (13 %) que le niveau national (9 %)**, mais plus faible que les départements de sa famille de référence. Concernant le nombre de personnes décédées dans cette catégorie d'âge (8 %), leur proportion est plus élevée qu'au niveau national (4 %).

L'analyse des accidents impliquant un jeune de 14 à 17 ans

◆ Selon le mois	On constate que le mois de juin ainsi que le dernier quadrimestre de l'année montrent une accidentalité plus importante dans cette catégorie.
◆ Selon le jour	Au cours de la semaine, on remarque une nette augmentation du nombre d'accidents corporels impliquant des jeunes de 14 à 17 ans le vendredi (21 %). Par ailleurs, on constate que le nombre d'accidents corporels culmine les jours de fête à 30 %.
◆ Selon l'heure	Les accidents impliquant des jeunes de 14 à 17 ans se produisent essentiellement en fin d'après-midi , le week-end également. Cette classe d'âge est quasi-inexistante dans les horaires de nuit.
◆ Selon le mode de déplacement	Pour cette catégorie d'âge, on observe que 1 victime sur 2 est un usager vulnérable , avec une forte proportion de cyclomotoristes impliqués dans plus d'1 accident sur 3 (38 %). A noter toutefois que près d'1 accidenté sur 2 est passager d'un véhicule de tourisme (44 %).

Les jeunes de 18 à 24 ans

Période 2012 -2016		Nombre d'accidents avec un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 18-24 ans
Accidents corporels	Département du Finistère	1 034	3 076	34 %
	Famille 9	17 925	50 836	35 %
	France	92 334	289 565	32 %

Période 2012 -2016		Nombre de tués de 18 à 24 ans	Nombre total de tués	% de tués de 18 à 24 ans
Tués	Département du Finistère	69	207	33 %
	Famille 9	1 117	5 283	21 %
	France	3 187	17 243	18 %

Les pourcentages du nombre de tués dans lesquels les jeunes de 18 à 24 ans sont impliqués dans le département sont **nettement supérieurs à ceux du niveau national et du niveau des départements de la même famille de référence.**

L'analyse des accidents impliquant des jeunes de 18 à 24 ans

◆ Selon le mois	On ne note pas de périodicité dans les accidents corporels de cette catégorie, mais en moyenne 9 % par mois.
◆ Selon le jour	On remarque que 36 % des accidents ont lieu en période de week-end ou les jours fériés. Le vendredi ressort comme accidentogène.
◆ Selon l'heure	Pour cette catégorie d'âge, on constate une augmentation marquée des accidents en fin de journée, de 16h à 19h. La quasi-totalité des accidents entre 22h et 7h se produit le week-end, les veilles de fêtes ou jours de fête.
◆ Selon le mode de déplacement	Pour cette classe d'âge, la voiture est le principal mode de déplacement , les cyclomoteurs (11 %) restent présents ; on note également l'apparition de motos > 50 cm ³ .

Pour rappel :

- Concernant l'analyse sur les conduites addictives, on constate que **12 % des 18-24 ans ont consommé de l'alcool avant l'accident et que 42 % des jeunes de cette catégorie sont décédés dans un accident avec alcool.**
- Quant à la conduite sous stupéfiants, 15 % des 18-24 ans ont consommé des produits stupéfiants avant l'accident et 39 % des jeunes sont décédés dans ce type d'accident.

Les jeunes de 25 à 29 ans

L'analyse des accidents impliquant des jeunes de 25 à 29 ans

◆ Selon le mois	On observe que la majorité des accidents des 25-29 ans se produit en juillet et en décembre . Ces mois correspondent à des vacances estivales et des périodes de fêtes.
◆ Selon le jour	Dans cette catégorie, le vendredi est très marqué par un nombre d'accidents plus important . De manière plus générale, on observe une concentration des accidents sur la fin de la semaine (du vendredi au dimanche), qui atteint 47 %.
◆ Selon l'heure	On distingue deux périodes de créneaux horaires nettement plus accidentogènes : le matin, entre 7h et 9h (embauche) et, en fin de journée de travail, de 17h à 19h.
◆ Selon le mode de déplacement	On constate une accidentalité très importante avec les véhicules de tourisme ; toutefois, 31 % des accidents corporels des 25-29 ans concernent des usagers vulnérables.

II.3-4 Les seniors

Comme pour l'enjeu « Jeunes », l'enjeu « Seniors » est divisé en deux classes d'âge :

- les 65-74 ans,
- les 75 ans et plus.

Les seniors âgés de 65 à 74 ans

Comme constaté au niveau national, les seniors sont davantage des victimes d'accidents (2/3 des victimes) que des responsables d'accidents (1/3 des cas).

On constate que **les personnes de cette tranche d'âge sont sur-représentées dans les accidents corporels et mortels dans le département par rapport à la moyenne nationale et aux départements de la famille de référence.**

En effet, dans le Finistère, on recense 14 % d'accidents avec un usager de 65 à 74 ans (contre 10 % au niveau national) et 9 % des tués (contre 7 % au niveau national).

L'analyse des accidents impliquant des seniors de 65 à 74 ans

◆ Selon le mois	Des données de l'observatoire, il ressort que les accidents ont lieu principalement entre mai et juillet et en novembre et décembre. Ces périodes correspondent, d'une part, aux déplacements liés aux beaux jours et, d'autre part, aux déplacements effectués lorsque la luminosité diminue et que les conditions météorologiques se dégradent.
◆ Selon le jour	On constate une répartition des accidents plutôt homogène sur les jours de semaine , en diminution le week-end, et très faible les jours de fêtes.
◆ Selon l'heure	Les accidents dans lesquels sont impliquées des personnes âgées de 65 à 74 ans sont quasiment tous concentrés entre 8h et 19h , avec une baisse entre 12h et 14h. On note une absence quasi-totale d'accidents de nuit.
◆ Selon le mode de déplacement	Pour cette classe d'âge, on note que les victimes piétons sont fortement représentées (20 %) et que la catégorie des usagers vulnérables représente 38 % des victimes. Cependant, comme pour les autres classes d'âge, la voiture de tourisme est majoritairement utilisée.

Les seniors âgés de 75 ans et +

Comme pour la catégorie précédente, **les personnes âgées de 75 ans et plus sont sur-représentées dans les accidents corporels et mortels du département** par rapport au constat national ou la moyenne des départements de référence. Ils représentent 12 % des accidents corporels et 15 % des personnes décédées.

L'analyse des accidents impliquant des seniors de 75 ans et +

◆ Selon le mois	On constate qu'il y a moins d'accidents lorsque les jours sont longs (d'avril à septembre).
◆ Selon le jour	Pour cette classe d'âge, on note une augmentation des accidents les jeudis et vendredis , et une forte baisse les dimanches et jours fériés.
◆ Selon l'heure	Les accidents dans lesquels sont impliquées des personnes âgées de 75 ans et plus sont quasiment exclusivement concentrés entre 8h et 19h, avec une pointe marquée entre les créneaux de 10h-12h et 15h-19h . L'accidentalité de nuit est inexistante dans cette catégorie d'âge.
◆ Selon le mode de déplacement	Les piétons sont fortement représentés dans les accidents de cette catégorie d'âge (28 %) . Quant aux véhicules de tourisme et véhicules utilitaires, ils sont impliqués dans 57 % des accidents.

II.3-5 Le partage de la voirie

Afin d'étudier une cohérence et un lien plus important dans le traitement des problématiques liés aux usagers vulnérables, il a été décidé d'englober dans cet enjeu « Partage de la voirie » l'étude de l'ensemble des usagers vulnérables (deux-roues motorisés, piétons et cyclistes).

Les deux-roues motorisés

L'analyse des accidents impliquant un deux-roues motorisé (2RM)

	Accidents impliquant un deux-roues motorisé < 50 cm ³	Accidents impliquant un deux-roues motorisé > 50 cm ³
◆ Selon le mois	On peut noter une stabilité de l'accidentalité due aux déplacements courants, avec un pic en juin sur la zone « Police » (ce sont des jeunes conducteurs de cyclomoteurs). Par ailleurs, l'accidentalité est majoritairement urbaine.	Les accidents de deux-roues motorisés de plus de 50 cm ³ se concentrent principalement entre avril et septembre , avec une augmentation plus marquée au mois d'août.
◆ Selon le jour	L'accidentalité est stable sur les 5 jours de la semaine, mais augmente le vendredi. Le week-end compte 19 % des accidents corporels, mais 54 % des accidents mortels.	L'accidentalité est stable sur les 5 jours de la semaine, mais augmente le vendredi. Le week-end représente 30 % des accidents corporels et 46 % des accidents mortels.
◆ Selon l'heure	La fin d'après-midi est la période à risques, avec un pic important entre 18h et 19h. Là encore, l'accidentologie est majoritairement les jours ouvrés. Les accidents de nuit, même peu nombreux, surviennent principalement le week-end et les jours fériés.	Les accidents dans lesquels sont impliqués les deux-roues motorisés de plus de 50 cm ³ sont concentrés sur l'après-midi et le début de la soirée.
◆ Selon le type de collision	Concernant le type de collision, on constate que 50 % des accidents mortels impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire et un cyclomoteur, et que 29 % des accidents sont mortels.	En complément, l'étude de l'observatoire fait apparaître que 57 % des accidents impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire et un 2 RM > 50 cm ³ . Pour 34 % des accidents mortels, le 2 RM > 50 cm ³ est seul en cause. Enfin, on remarque que 55 % des accidents ont lieu sur voie communale (incluant les agglomérations et les zones rurales).
◆ Selon le facteur aggravant	10 % des cyclomotoristes accidentés présentent une alcoolémie positive supérieure à 0,49 g/l et 38 % des cyclomotoristes sont tués.	

Les piétons

L'analyse des accidents impliquant des piétons

◆ Selon le mois	On note une baisse de l'accidentologie au printemps et en été, mais une sur-représentation des accidents impliquant des piétons en fin d'année , due notamment à la baisse de la luminosité et à des conditions météorologiques dégradées.
◆ Selon le jour	L'accidentalité est stable sur les 5 jours de la semaine, avec toutefois une légère augmentation le jeudi . Si le dimanche ne représente que 8 % des accidents, ils sont mortels dans 30 % des cas.
◆ Selon l'heure	La matinée et la fin d'après-midi sont les périodes à risques, avec des pics entre 8h et 9h et 18h et 19h .

En complément, l'étude de l'observatoire fait apparaître que **7 % des piétons accidentés et 26 % des piétons tués ont une alcoolémie positive**.

Les cyclistes

L'analyse des accidents impliquant des cyclistes

◆ Selon le mois	On note une légère augmentation de l'accidentalité de mai à septembre , surtout due à une pratique plus importante du vélo lorsque les conditions météorologiques sont meilleures. On constate que les accidents de cyclistes se produisent majoritairement en milieu urbain .
◆ Selon le jour	Contrairement à ce que l'on aurait pu envisager, compte tenu d'une pratique du vélo dans le cadre d'un loisir, on observe une accidentalité plus élevée sur les 4 premiers jours de la semaine et une légère diminution en fin de semaine.
◆ Selon l'heure	La matinée et la fin d'après-midi sont les périodes à risques, avec des pics entre 8h et 9h et 18h et 19h . Là encore, l'accidentologie est majoritaire en zone urbaine, avec des déplacements de types domicile-école et domicile-travail.

II.4 Indicateurs de suivi des enjeux retenus dans le DGO 2018-2022

Chaque enjeu fera l'objet d'un suivi annuel, les indicateurs porteront principalement sur les critères ci-après :

- ◆ **Nombre de tués par enjeu**
- ◆ **Nombre d'accidents corporels par enjeu**
- ◆ **Répartition des impliqués et les classes d'âge dans les accidents mortels et corporels**
- ◆ **Etude des causes des accidents**
- ◆ **Evaluation des actions de prévention réalisées pour chaque enjeu**

Afin d'évaluer annuellement le suivi des enjeux retenus dans le cadre du DGO 2018-2022, chaque groupe de travail se réunira une fois par an, permettant ainsi de dresser le bilan de l'année écoulée et de revoir, si nécessaire, les orientations d'actions retenues.

III. Le bilan du DGO 2013-2017

Dans le cadre du DGO 2013-2017, les 5 enjeux suivants avaient été retenus :

- ◆ Alcool / stupéfiants
- ◆ Vitesse
- ◆ Jeunes de moins de 25 ans
- ◆ Deux-roues motorisés
- ◆ Seniors de plus de 65 ans

Afin de décliner les orientations d'actions retenues dans le cadre du DGO, chaque année a été élaboré un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) permettant de mettre en oeuvre l'ensemble des actions de prévention déployées sur le département.

Ainsi, pour chaque enjeu, de multiples actions ont pu voir le jour (environ 150 par an) touchant une partie importante de la population.



III.1 Enjeu « Alcool / Stupéfiants » - Actions entreprises entre 2013 et 2017

Domaines	Orientations d'actions	Actions réalisées
Information - Communication	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Cibler les actions de communication en intégrant la notion de stupéfiants dans les messages. ◆ Sensibiliser les lieux de vente (grandes surfaces, débits de boissons) en amont des événements festifs (affiches...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'une affiche avec campagne de communication à l'arrière des bus. - Opérations de sensibilisation et d'information dans les établissements scolaires et les universités. - Opérations de distribution d'éthylotests en partenariat avec les forces de l'ordre et les associations. - Accompagnement des élus locaux dans leur réflexion relative à la gestion de la fête chez les jeunes. - Affichage dans les bars, discothèques.
Formation - Education	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Vers le milieu festif <ul style="list-style-type: none"> ▶ Constituer des équipes-relais pour impliquer les structures de jeunes et les organisateurs de fêtes. ▶ Etendre le travail de prévention vers les rassemblements festifs de petite envergure. ◆ Vers le milieu professionnel <ul style="list-style-type: none"> ▶ Débitants de boissons : leur rappeler la réglementation et leurs responsabilités dans le cadre de la formation dont le contenu est fixé par la loi HPST - article L.3332-1-1. ◆ Renforcer le niveau de connaissance sociale d'une conduite en état alcoolique (intégrer un module de sensibilisation lors des journées de défense et de citoyenneté). ◆ Elaborer un module de sensibilisation et d'information (programme unique) à l'attention des élèves de 4^{ème}, en collaboration avec l'Education nationale. 	<ul style="list-style-type: none"> - Formation d'équipes de jeunes pour l'animation de stands de sensibilisation aux dangers de l'alcool lors de grands rassemblements. - Mise en œuvre de stages d'information et de sensibilisation à destination des débitants de boissons, d'organisateur de festivals ou d'associations présentes lors d'événements festifs. - Signature d'une convention de partenariat entre la direction territoriale de la protection judiciaire de la jeunesse et la préfecture du Finistère. - Réalisation et diffusion d'une mallette pédagogique.

- Perte de contrôle
- Réflexes ralentis
- Diminution de la vigilance

ALCOOL + STUPÉFIANTS =
40 % des tués sur les routes du Finistère

Arrêtons ça !

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Campagne d'affichage

Ne laissez pas quelqu'un qui a bu reprendre la route.

QUAND ON TIENT A QUELQU'UN, ON LE RETIENT.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Conception d'un visuel pour affichage public, PQR, mobile, ...



Equipe d'animation au « festival des Vieilles Charrues »

III.2 Enjeu « Vitesse » - Actions entreprises entre 2013 et 2017

Domaines	Orientations d'actions	Actions réalisées
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Maintenir le programme de mise à disposition des radars pédagogiques pour le réseau des élus référents sécurité routière. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition des communes d'un radar pédagogique et analyse des vitesses relevées.
Information - Communication	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer une information et une communication ciblées vers le milieu professionnel (risques du facteur vitesse, organisation du travail, gestion des véhicules, perte de points...). ◆ Promouvoir les principes d'une conduite apaisée. ◆ Communiquer sur les conséquences des excès de vitesse (perte de points, vitesse adaptée à l'environnement, notion de distance d'arrêt, angle de visibilité). 	<ul style="list-style-type: none"> - Participation au salon sécurité routière en entreprise organisé par le club SRE 29, la CARSAT. - Interventions autour du thème de la vitesse et de l'éco-conduite. - Mise en place avec les forces de l'ordre d'opérations « alternatives à la sanction » concernant les infractions n'excédant pas les 20 km/h avec une sensibilisation réalisée par une association.
Formation - Education	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Renforcer la connaissance des usagers sur les conséquences liées à la pratique d'une vitesse excessive et du non-respect des distances d'arrêt. ◆ Développer les formations vers le milieu professionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> - Opération « alternatives à la sanction » concernant les infractions relatives à une vitesse excessive aux abords des chantiers. - Sensibilisation en CFA (centres de formation d'apprentis).



Alternative à la sanction

III.3 Enjeu « Jeunes » - Actions entreprises entre 2013 et 2017

Domaines	Orientations d'actions	Actions réalisées
Information - Communication	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer et favoriser les projets réalisés par des jeunes pour des jeunes. ◆ Travailler à une meilleure coordination des actions à destination des jeunes (idée de guichet unique). ◆ Diversifier les lieux de diffusion des messages de prévention. 	<ul style="list-style-type: none"> - Journées d'intervention en milieu scolaire et universitaire (forum jeunesse, déploiement du concept « Histoire de soirées »...). - Organisation du premier salon des intervenants sécurité routière en milieu scolaire en partenariat avec la direction des services départementaux de l'éducation nationale. - Sensibilisation de personnes en situation de handicap dans plusieurs sites d'aide par le travail ou IME.
Formation - Education	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Favoriser l'accès à la formation tout au long de la vie (continuum éducatif) avec l'idée de bien se conduire dès le plus jeune âge (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motards, automobilistes...). ◆ Travailler dès le plus jeune âge sur l'idée de se déplacer en toute sécurité (éducation routière). 	<ul style="list-style-type: none"> - Formation dans les établissements scolaires de tous niveaux - A l'attention des jeunes de 6 à 11 ans, organisation des concours de dessins « Gastounet » + « Elliot le pilote ».



Remise des prix pour le concours de dessins

III.4 Enjeu « Deux-roues motorisés » - Actions entreprises entre 2013 et 2017

Domaines	Orientations d'actions	Actions réalisées
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Poursuivre la formation des élus référents sur la problématique des deux-roues motorisés : <ul style="list-style-type: none"> ▶ propositions d'aménagements, ▶ périodes d'entretien de voirie. 	- Organisation d'une journée thématique avec des ateliers pratiques sur les angles morts, les obstacles latéraux.
Formation - Education	◆ Développer l'autonomie et la connaissance dès le plus jeune âge.	- Ateliers de sensibilisation dans les établissements scolaires.
	◆ Développer la connaissance de la route et de la rue avant le passage du brevet de sécurité routière (BSR).	- Actions de pré-formation au BSR en milieu protégé.
	◆ Travailler sur le comportement des usagers de deux-roues motorisés : port des gants, visibilité et conformité des plaques...	- Sensibilisation et information dans les établissements scolaires en privilégiant les interventions dans les collèges : équipements de sécurité, conduite à risques.
Contrôle - Sanction	◆ Travailler sur le comportement des usagers de deux-roues motorisés : formation post-permis .	- Rallye moto sécurité routière « un jour, une vie » organisé par l'EDSR 29.
	◆ Maintenir un niveau de contrôle important cohérent avec l'accidentologie des deux-roues motorisés.	- Alternative à la sanction à destination des motards contrevenants.

Salon SR en entreprise



Contrôle au banc de puissance



III.5 Enjeu « Seniors » - Actions entreprises entre 2013 et 2017

Domaines	Orientations d'actions	Actions réalisées
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer les alternatives à la voiture en s'adaptant aux spécificités des milieux ruraux et urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation des seniors sur les alternatives à la voiture.
Information - Communication	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Choisir les vecteurs d'information adaptés : <ul style="list-style-type: none"> ▶ journaux quotidiens, bulletins d'information, clubs, associations, structures relais, élus référents. ◆ Développer les messages de prévention. 	<ul style="list-style-type: none"> - Campagnes de communication dans la presse locale. - Publication dans le journal de l'association des maires du Finistère. - Campagnes d'information adaptées aux problématiques des seniors lors de journées « Bien vieillir ».
Formation - Education	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Valoriser et développer l'idée de formation continue et d'évaluation des capacités : <ul style="list-style-type: none"> ▶ audit de conduite, ▶ révision du code de la route. ◆ Adapter les formations en fonction des lieux d'intervention (milieu rural ou urbain). 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'ateliers de révision du code de la route. - Sensibilisation « Conduire longtemps en toute sécurité » dans tout le département.



Ateliers pratiques « Seniors »

IV. Les enjeux et orientations d'actions du DGO 2018-2022

Cette dernière phase de la démarche d'élaboration du DGO permet pour chaque enjeu, dans un premier temps, de déterminer des objectifs de sécurité routière puis, dans un second temps, de rechercher des orientations d'actions.

Une orientation d'action doit pouvoir s'inscrire dans le cadre du PDASR et permettre à l'ensemble des partenaires de se sentir concerné. Chaque enjeu ne doit pas être vu comme un enjeu totalement autonome et indépendant des autres enjeux. Des actions pourront donc concerner plusieurs enjeux.

Les orientations d'actions sont de préférence à rechercher pour chaque enjeu dans les domaines suivants :

- **amélioration de la connaissance,**
- **infrastructure,**
- **éducation, sensibilisation, formation, information,**
- **contrôle et sanction.**

IV.1 Enjeu « Risque routier professionnel »

IV.1-1 Caractéristiques de l'enjeu

Dans le département, **les accidents professionnels** (trajet mission + trajet domicile-travail) **représentent 30 % des accidents corporels et 37 % des victimes d'accidents mortels.**

Si la responsabilité du conducteur ne peut être totalement écartée dans un accident de la circulation, l'organisation du travail est aussi un paramètre à prendre en compte. Dès lors, **il importe de mener des actions, tant en direction des employeurs que des salariés.**

IV.1-2 Constat actuel

Il existe actuellement peu de connaissances précises concernant le risque routier professionnel. En effet, dans le cadre des études statistiques menées en matière de sécurité routière, le type de trajet avant l'accident n'est pas toujours connu ou indiqué dans les procès-verbaux d'accidents, notamment pour les trajets domicile-travail.

Les entreprises doivent avoir conscience que **le trajet domicile-travail entre dans l'organisation de la journée de travail** afin que le salarié soit dans les meilleures conditions possibles pour effectuer son déplacement (heure d'embauche compatible avec ses contraintes familiales, par exemple).

De même, **dans le cadre des trajets de mission, la sécurité routière est largement conditionnée par des décisions prises par les dirigeants d'entreprise en matière d'organisation du travail** (planification des déplacements...).

L'information sur l'offre de services aux entreprises dans le domaine de la prévention des risques routiers professionnels est dispersée et donc peu accessible pour les entreprises.

Il existe actuellement des secteurs d'activité pour lesquels les véhicules contrôlés sont en surcharge récurrente, essentiellement sur les métiers du bâtiment et les métiers liés aux espaces verts.

Dans le milieu professionnel du transport, le constat actuel appelle à une meilleure adaptation de la législation au regard des nouvelles pratiques liées au développement du travail détaché (livraisons locales avec un véhicule utilitaire < 3,5 t, non respect des temps de conduite, surcharge...).

IV.1-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022

Principales orientations d'actions retenues	
Amélioration de la connaissance	<ul style="list-style-type: none">◆ Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile-travail et trajet mission :<ul style="list-style-type: none">➔ Croiser les données connues par les différents partenaires (ODSR, police, gendarmerie, entreprises, club SRE, Carsat, DREAL/Transports...) afin de construire une base de données « risque routier professionnel » et de définir des professions potentiellement à risque.◆ Réaliser un travail de recueil de données sur la prise en compte de la sécurité routière dans l'organisation de travail des entreprises (travail de collecte à effectuer avec les entreprises du club SRE : temps de route, charge du véhicule, gestion des compétences et des aptitudes, gestion des communications téléphoniques, préparation des déplacements...).◆ Se rapprocher de la DIRECCTE¹ pour demander l'intégration des risques routiers professionnels au « tableau de bord de la santé-sécurité au travail en Bretagne » élaboré par l'ORSB (observatoire régional de santé de Bretagne) dans le cadre du PRST (plan régional de santé au travail).◆ Création d'une carte avec la localisation des ponts-basculés présents dans le département en lien avec les mairies concernées et la rendre facilement accessible (accès smartphone, tablette, etc.) afin de sensibiliser les entrepreneurs et les particuliers sur le poids réel des véhicules en circulation.◆ Réaliser un audit des pratiques des petites entreprises sur la durée du trajet avec l'aval des chambres consulaires et coopératives d'artisans (organisation du temps de travail, surcharge des véhicules, aménagement des véhicules...).◆ Réaliser un recensement de l'offre de services disponible pour les entreprises qui souhaitent s'engager en matière de sécurité routière (conseillers, formateurs, aménageurs de véhicules utilitaires, clubs SRE...).
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none">◆ Favoriser le dialogue entre les entreprises et les gestionnaires d'infrastructure en cas de problématiques spécifiques (accès aux entreprises, stationnement...).

1. DIRECCTE : Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.

Principales orientations d'actions retenues

Education Sensibilisation Formation - Information

- ◆ **Promouvoir la prévention des risques routiers professionnels** auprès des dirigeants d'entreprise en mettant en avant les enjeux de responsabilités, de maîtrise des coûts, de réputation, en préconisant les démarches de prévention globale, notamment en s'appuyant sur les réussites des entreprises « exemplaires » (lien à faire avec le club SRE).
- ◆ **Promouvoir les « 7 engagements pour une route plus sûre » et valoriser les entreprises appartenant au réseau des entreprises engagées**, par exemple par une distinction visible sur les véhicules, publication des résultats (internet, réseaux sociaux...).
- ◆ **Renforcer les actions de formation et de sensibilisation dans les CFA et les lycées professionnels** avec l'intervention d'experts (forces de l'ordre, IDSR...) : développer notamment des échanges autour des témoignages de victimes.
- ◆ **Promouvoir et accompagner les plans de déplacements d'entreprise (PDE) intégrant la sécurité routière** (valorisation des transports en commun, aménagement des horaires de travail, télétravail...).
- ◆ **Poursuivre l'accompagnement et la promotion du club SRE.**

Contrôle - Sanction

- ◆ **Cibler les entreprises à risques : afficher fermement la volonté de contrôles par secteur d'activité sur des périodes longues, afin de modifier les pratiques et les comportements.**
- ◆ **Contrôler strictement le respect des règles de sécurité (temps de conduite, équipement des véhicules) et assurer une vigilance et une fermeté sur la co-responsabilité** des donneurs d'ordres - transporteurs - chauffeurs, eu égard à des prises de risque liées à une vitesse excessive, à des surcharges de véhicules, à l'usage du téléphone, à des conduites addictives...

IV.2 Enjeu « Conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants) »

IV.2-1 Caractéristiques de l'enjeu

Même s'il y a une sur-exposition des jeunes, les accidents liés à la consommation de substances psycho-actives concernent toutes les tranches d'âge de 18 à 65 ans et plus.

Alcool

- ◆ **1er facteur d'accidents mortels : 39 % des tués.**
- ◆ Sur-représentation des hommes.
- ◆ Majorité des accidents pendant le week-end, entre 18h et 7h.
- ◆ Taux moyen dans les accidents mortels : 1,94 g/l de sang.

Stupéfiants

- ◆ **Augmentation de la présence des stupéfiants dans les accidents mortels.**
- ◆ 164 accidents avec un usager positif à un produit stupéfiant, provoquant 235 blessés et 36 tués.

IV.2-2 Constat actuel

Alcool

Les jeunes et l'alcool

- ▶ Meilleure organisation des soirées chez les jeunes, davantage de désignations du « SAM ».
- ▶ Mais consommation plus forte et plus rapide, sans prise de conscience du risque d'addiction au produit et des conséquences sur la santé.
- ▶ Rester toutefois attentif à maintenir une communication forte et permanente sur le « SAM ».

Lieux de vente d'alcool

- ▶ **Les grandes surfaces** : intérêt à informer le public, cependant les moyens de cette information ne sont pas toujours à la hauteur de l'enjeu (campagne d'affichage mal située, pas d'information sur l'âge minimum...).
- ▶ **Les débits de boissons** : renforcer les connaissances des débitants, notamment en passant par la formation obligatoire lors de l'ouverture d'un débit de boissons (formation du gérant - contenu de la formation fixé dans la loi HPST - art. L.3332-1-1). Ce travail serait surtout à orienter vers les débitants temporaires de boissons.
- ▶ **Les festivals** : alcoolisation importante aux abords des manifestations, travail d'information et de sensibilisation à développer. Toutefois, on constate que les festivaliers se rendent facilement sur les stands de dépistages préventifs avant de reprendre le volant.
- ▶ Il faut souligner que plusieurs festivals ont mis en place des dispositifs de prévention intéressants. La difficulté est de trouver des équipes de bénévoles souhaitant s'investir sur cette thématique.

Milieu professionnel

- ▶ Le constat fait sur le créneau horaire des accidents (après 18 h) amène la question de l'alcoolisation dans le cadre de l'activité professionnelle ou après la fin du travail, notamment dans les entreprises de petite taille.

Stupéfiants

- ◆ Difficulté de communiquer sur le risque cannabis seul (il est souvent associé à la consommation d'alcool) ; on note que les jeunes, condamnés pour conduite après consommation d'alcool, se tournent vers une consommation de cannabis, consommation qui leur semble moins détectable par les forces de l'ordre.
- ◆ **Les risques d'une conduite après usage de cannabis demeurent peu connus.** Moins de risques d'être contrôlé par rapport à une conduite en état alcoolique.

IV.2-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022

Principales orientations d'actions retenues	
Amélioration de la connaissance	<ul style="list-style-type: none">◆ Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations liées aux facteurs alcool/stupéfiants lors des contrôles et des accidents [travail à réaliser avec l'ODSR, les forces de l'ordre et le service départemental d'incendie et de secours (SDIS)].◆ Renforcer le niveau de connaissance des intervenants sur les pratiques et les effets liés aux conduites addictives (stupéfiants...).◆ Assurer le suivi et l'analyse du dispositif de l'éthylotest anti-démarrage (EAD) médico-administratif.◆ Réaliser un travail de recensement des alternatives à la voiture en lien avec les lieux de fête existant sur le département.
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none">◆ Pas d'orientations d'actions retenues.
Education Sensibilisation Formation - Information	<ul style="list-style-type: none">◆ Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre (« Sam »).◆ Renforcer les campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques liés aux addictions (alcool, substances psycho-actives), au moyen de supports variés (smartphones, affichage, PQR¹...).

1. PQR : Presse Quotidienne Régionale.

Principales orientations d'actions retenues

Education Sensibilisation Formation - Information (suite)

- ◆ **Poursuivre et valoriser le travail de prévention** mis en place lors des rassemblements festifs et développer les équipes-relais impliquant les structures de jeunes et les organisateurs d'événements festifs :
 - **Développer un dispositif en trois temps :**
 - **en amont de l'événement :**
 - ▶ accompagner et sensibiliser les organisateurs sur les dispositifs de prévention à mettre en place ;
 - ▶ s'assurer du respect de la réglementation relative aux débits de boissons et à l'interdiction de vente aux mineurs ;
 - **pendant l'événement :**
 - ▶ mise en place d'équipes et de lieux de prévention (sensibilisation sur les effets et sur les conséquences, conseils de prudence, valorisation du « SAM »...) ;
 - **après la consommation et à la fin de l'événement :**
 - ▶ mise à disposition de dispositifs d'auto-dépistage ;
 - ▶ informations sur les alternatives existant pour éviter la conduite d'un véhicule ou un retour à pied à risques (transports en commun, visibilité des piétons...).
- ◆ **Informé sur les effets de la consommation d'alcool et de drogue** (effet sur le champ visuel, allongement du temps de réaction, diminution des réflexes, prise de risques d'un piéton alcoolisé...) vers tous les publics (de l'adolescent au senior).
- ◆ **Valoriser les démarches permanentes de prévention** mises en place dans des lieux de fête (discothèque...) par l'octroi d'un « label sécurité routière ».
- ◆ Développer les actions d'information dans les établissements scolaires, les entreprises, ainsi qu'au sein du milieu sportif.
- ◆ **Valoriser les initiatives prises par les pairs** qui incitent ou proposent des solutions alternatives à la conduite.
- ◆ Développer les dispositifs de sensibilisation lors des audiences au tribunal [intervenant du soin, intervenant départemental de sécurité routière (IDSR)...].

Principales orientations d'actions retenues

Contrôle - Sanction

- ◆ **S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool**, notamment l'obligation de ne pas servir un client alcoolisé ou mineur, et la 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 médicale.
- ◆ **Établir des recommandations à l'égard des récidivistes** (développer l'éthylotest anti-démarrage, développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques).
- ◆ **Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules** des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool et de stupéfiants.
- ◆ **Maintenir des contrôles ciblés** à la sortie de lieux festifs (festivals, discothèques...) ou les soirs de fête (Saint-Sylvestre, fête de la musique...).

Cibles prioritaires :

- jeunes en milieu festif,
- milieu sportif.

IV.3 Enjeu « Jeunes »

Dans le cadre de cette étude, l'enjeu « Jeunes » se décompose en trois catégories d'âge (14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans). **Il représente 65 % des accidents corporels (1 985 accidents corporels) dont 110 accidents mortels faisant 64 tués de moins de 29 ans, soit 31 % des tués.**

Les jeunes usagers vulnérables sont ainsi fortement représentés dans l'accidentologie, en tant que passagers et conducteurs, mais aussi en tant que piétons, cyclistes et cyclomotoristes.

IV.3-1 Caractéristiques de l'enjeu

On constate une nette sur-représentation des jeunes parmi les usagers, responsables ou non d'accidents de la circulation.

Si les jeunes sont conscients de prendre certains risques, avec une vitesse excessive ou une alcoolémie trop élevée, ils sous-estiment leurs effets sur la conduite et n'ont pas conscience qu'ils multiplient alors la prise de risques plus insidieux, tels que la fatigue ou le cumul de « petites infractions ».

Il faut également tenir compte du fait qu'il existe, à cet âge-là, une modification de certains facteurs biologiques qui entraînent une fréquence importante de comportements dangereux, notamment chez les garçons.

Toutefois, nous pouvons constater que **les jeunes sont sensibles à l'influence de leurs « pairs »**, dans le bon ou le mauvais sens, et qu'ils sont plus touchés par le risque d'être responsable de l'accident d'un autre, notamment de celui d'un ou d'une amie.

IV.3-2 Constat actuel

◆ La pratique du deux-roues motorisé

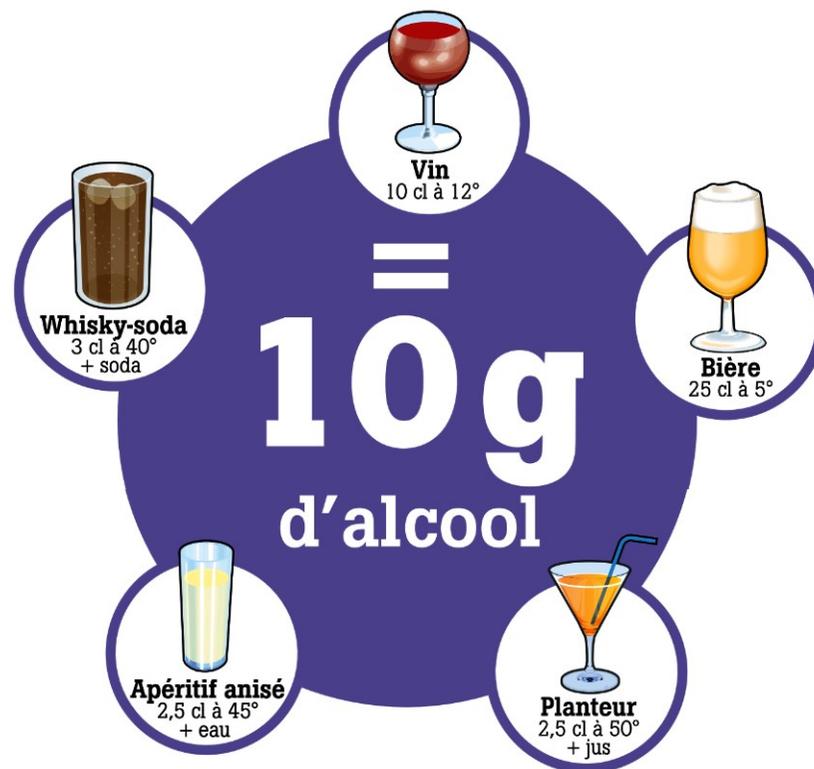
- Baisse de l'utilisation des deux-roues motorisés (scooters) en milieu scolaire ; le jeune utilise son 2RM pour ses loisirs en s'aménageant ainsi un espace de liberté.
- Les jeunes se déplacent facilement à pied ou en vélo, notamment en milieu urbain. Toutefois, on déplore des **comportements à risques** (manque de visibilité, attention perturbée en particulier avec utilisation du téléphone, des écouteurs, absence des équipements de protection surtout en vélo, y compris pour des plus jeunes sous la responsabilité des parents...).

◆ Problématique de l'alcoolisation des jeunes et/ou de la consommation de stupéfiants

- **Consommation d'alcool lors de rassemblements sportifs ou de festivités** dans les communes, y compris en présence d'adultes référents.
- Difficulté pour les intervenants de sensibiliser les jeunes après 18 ans.
- **Consommation de plus en plus jeune et féminisée.**

◆ Sensibilisation

- Beaucoup d'enseignants font le choix d'interventions ponctuelles sur le sujet hors cadre de projets pédagogiques sur le long terme. **L'objectif est de faire en sorte que la sécurité routière soit répartie sur toute l'année.**



IV.3-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022

Principales orientations d'actions retenues	
Amélioration de la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes, selon les différents modes de déplacement. ◆ Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles, etc.) et identifier les actions menées par les différents intervenants. ◆ Assurer une veille liée aux usages et pratiques des jeunes face aux conduites addictives (groupe de travail multi-partenarial). ◆ Améliorer la connaissance des pratiques des jeunes sur l'usage des distracteurs et les conséquences en termes d'accidentalité.
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements scolaires, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes (poursuivre le travail d'information auprès des élus référents Sécurité routière sur les dispositifs d'aménagement).
Education Sensibilisation Formation - Information	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Favoriser l'accès à la formation tout au long de la vie (continuum éducatif) avec l'idée de bien se conduire dès le plus jeune âge (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motards, automobilistes...). ◆ Inciter les autos-écoles à mettre l'accent, pendant la formation, sur les risques liés à l'usage des distracteurs et des conduites addictives en informant leurs élèves sur l'accidentalité de cette tranche d'âge. ◆ Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique.

Principales orientations d'actions retenues

Education Sensibilisation Formation - Information (suite)

- ◆ **Favoriser les rencontres entre les acteurs** : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissement accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars.
- ◆ **Mobiliser les associations** culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers.
- ◆ **Utiliser les réseaux sociaux** et les sites Internet pour diffuser des messages de prévention (création d'une chaîne « Youtube »). Relayer le témoignage des jeunes, leur donner la parole (existence de médias pour les jeunes), réalisation de tutos, de vidéos et d'émissions de radios...(instagram, twitter, snapchat).
- ◆ Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et à deux-roues motorisé (casques, gilets jaunes, gants...).
- ◆ **Sensibiliser les parents et les relais par les pairs** pour montrer l'exemple et bannir l'utilisation du téléphone portable au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois).
- ◆ **Promouvoir la prévention par les pairs** : développer et favoriser les projets réalisés par et pour des jeunes.
- ◆ **Diversifier les lieux de diffusion** des messages de prévention : travail avec les milieux sportifs et culturels.
- ◆ **Développer l'idée d'exemplarité de l'enfant vers le parent** (pas seulement du parent vers l'enfant) et de ren-contre intergénérationnelle.
- ◆ Travailler dès le plus jeune âge sur l'idée de **se déplacer en toute sécurité** (éducation routière).
- ◆ **Promouvoir de véritables démarches pédagogiques de prévention des risques liés à la sécurité routière** : appui des réseaux existants, correspondants des établissements scolaires, animateurs jeunesse.
- ◆ **Poursuivre l'accompagnement et la sensibilisation du réseau des correspondants des établissements sco-laires** (matériels, documents...).

Principales orientations d'actions retenues

Contrôle - Sanction

- ◆ **S'assurer du respect des règles de circulation** aux abords des établissements accueillant des jeunes.
- ◆ **Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité** (dispositifs de retenues, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...).
- ◆ **Contrôler** les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage.
- ◆ **Développer** les alternatives à la sanction pour les jeunes.

Cibles prioritaires :

- les jeunes de 14-17 ans,
- les jeunes conducteurs de 18-24 ans,
- les clubs sportifs.

IV-4 Enjeu « Seniors »

IV.4-1 Caractéristiques de l'enjeu

- ◆ **La proportion des accidents mortels chez les seniors ne baisse pas** : 24 %, alors qu'ils ne représentent que 18 % de la population.
- ◆ **3 seniors tués sur 4 ont plus de 75 ans.**
- ◆ **Les accidents se produisent majoritairement de jour**, souvent à cause de la non-perception d'un risque et lors d'une manœuvre.
- ◆ **43 % des seniors tués sont piétons, principalement en agglomération, entre octobre et février.**
- ◆ **Comme constaté au niveau national, les seniors sont davantage des victimes d'accidents (2/3 des victimes) que des responsables d'accidents (1/3 des cas).**

A noter, qu'en 2020, les plus de 65 ans représenteront un tiers de la population, et les plus de 75 ans 10,5 % de la population du département.

IV.4-2 Constat actuel

◆ L'environnement routier

- **L'abondance de panneaux indicateurs peut perturber la conduite** et la personne âgée n'y retrouve pas l'indication qu'elle recherche (problématique du contre-sens sur les voies express).
- **Difficulté à comprendre les nouveaux aménagements** comme les zones de rencontre. Angoisse face à des panneaux inconnus.
- Difficulté de prise en main d'un nouveau véhicule avec la présence d'outils de navigation et d'électronique, y compris de camping-cars.

◆ Les médicaments

- Peu de personnes connaissent **les effets des médicaments sur la conduite et le sens des pictogrammes indicatifs.**
- Difficulté de faire passer ce message, notamment par le biais du médecin traitant. Par ignorance des effets des médicaments sur la conduite, risque de consommer de façon addictive des somnifères, anti-dépresseurs, et de prendre le volant.

◆ La sensibilisation et la prévention

- Les personnes âgées, contrairement aux actifs et aux scolaires, ne fréquentent pas les mêmes lieux aux mêmes moments : il est donc plus difficile de les sensibiliser aux dangers de la route.
- Mieux vaut favoriser les temps forts plutôt que les sensibilisations ponctuelles.

IV.4-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022

Principales orientations d'actions retenues	
Amélioration de la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon le mode de déplacement. ◆ Améliorer la connaissance de l'accidentalité des seniors (piétons et conducteurs) liée à une diminution des réflexes et de la mobilité.
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sensibiliser les gestionnaires de voies à la visibilité et à la lisibilité de la signalisation routière et des aménagements. ◆ Proposer aux élus référents d'informer lorsque des travaux d'aménagement de voies sont réalisés dans leur commune, en précisant les nouvelles règles de circulation.
Education Sensibilisation Formation - Information	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Poursuivre le déploiement des opérations de sensibilisation des seniors qui permettent de prendre en compte les impacts liés au vieillissement sur la conduite et la mobilité (diminution des réflexes, motricité, prise de médicaments) et l'adaptation nécessaire des déplacements (en tant que conducteur et en tant que piéton). ◆ Choisir les vecteurs d'information adaptés : <ul style="list-style-type: none"> → journaux quotidiens, bulletins d'information, clubs, associations, structures relais, élus référents. ◆ Développer les messages de prévention par le biais : <ul style="list-style-type: none"> → du médecin traitant et des pharmaciens (affiches) ; → de l'entourage familial et des aides à domicile, → de campagnes d'information adaptées aux problématiques des seniors lors de journées « Bien vieillir ».

Principales orientations d'actions retenues

Education Sensibilisation Formation - Information (suite)

- ◆ **Informier sur les alternatives** à la voiture mises en place par le conseil départemental, dans le cadre de la loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement du 28 décembre 2015 et son volet d'actions collectives de prévention (mise en place de transports collectifs par la municipalité).
- ◆ **Valoriser et développer l'idée de formation continue** et d'évaluation des capacités :
 - audit de conduite,
 - révision du code de la route.
- ◆ **Mutualiser les moyens des structures existantes pour attirer les seniors** (par exemple : atelier de contrôle de la vue et code de la route).
- ◆ **Adapter les formations** en fonction des lieux d'intervention (milieu rural ou urbain).
- ◆ **Mettre l'accent sur la complémentarité des intervenants** lors des journées de sensibilisation ou d'information (préventeur, médecin, kinésithérapeute, ophtalmologiste) et provoquer des rencontres inter-générationnelles.

Contrôle - Sanction

- ◆ **Développer les stages de récupération de points** adaptés aux problématiques des seniors.
- ◆ **Mettre en place un dispositif d'information** qui permettrait aux maires, élus référents sécurité routière ou aux policiers municipaux de communiquer aux forces de l'ordre l'identité des personnes manifestement inaptes à la conduite.

Cibles prioritaires :

- les seniors piétons,
- les seniors automobilistes,
- les seniors isolés.

IV-5 Enjeu « Partage de la voirie »

IV.5-1 Caractéristiques de l'enjeu

Afin d'étudier une cohérence et un lien plus important dans le traitement des problématiques liés aux usagers vulnérables, il a été décidé d'englober, dans cet enjeu « Partage de la voirie », la problématique de l'ensemble des usagers vulnérables (deux-roues motorisés, piétons et cyclistes).

Ces usagers se caractérisent principalement par leur vulnérabilité et les conséquences physiques plus graves des accidents où ils sont impliqués (usagers sans carrosserie).

L'étude de l'observatoire a permis de mettre en exergue **une vulnérabilité croissante en fonction de l'âge** : la mortalité est nettement plus importante si la personne est âgée, et particulièrement lors d'une collision avec un piéton âgé, qui décède généralement plusieurs jours après l'accident.

Concernant la catégorie des deux-roues motorisés, on constate qu'**une part non négligeable d'accidents se produit après un arrêt prolongé de la conduite du deux-roues motorisé**. De même, un nombre important d'accidents est lié à un manque de visibilité des usagers de 2 RM (visibilité vestimentaire, angles morts...) ou un manque de vigilance de la part des automobilistes.

IV.5-2 Constat actuel

Dans le cadre de cet enjeu, **chacun doit être acteur de sa propre sécurité**. Toutefois, on distingue une **différence de comportement entre une pratique régulière, voire sportive, de ce type de déplacement et des pratiques très ponctuelles** qui entraînent plus souvent une méconnaissance de la réglementation et des prises de risques plus importantes.

On constate également **une problématique liée à un manque de cohérence et de continuité dans les aménagements**, notamment dans le cadre du développement des déplacements doux.

IV.5-3 Orientations d'actions du DGO 2018-2022

Principales orientations d'actions retenues	
<p>Amélioration de la connaissance</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Renforcer la connaissance de l'accidentalité des usagers vulnérables. ◆ Améliorer la connaissance sur les difficultés de perception et de déplacement de certains usagers vulnérables. ◆ Poursuivre la formation des élus référents Sécurité routière sur la problématique des usagers vulnérables : <ul style="list-style-type: none"> • propositions d'aménagements adaptés, • suivi et entretien de ces aménagements.
<p>Infrastructures</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Inciter au développement et à la continuité d'infrastructures favorisant les déplacements des piétons et des cyclistes. ◆ Favoriser la concertation de ces usagers lors de la conception d'aménagements et prendre en compte leur retour d'expérience sur la dangerosité et le manque de lisibilité de certains aménagements.
<p>Education Sensibilisation Formation - Information</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Améliorer les connaissances et la pratique des usagers de la route pour circuler en sécurité tout au long de la vie (dès le plus jeune âge au travers du continuum éducatif, dans les lieux d'apprentissage à la conduite, lors d'opérations de sensibilisation sur les notions de « partage de la route »...). ◆ Réaliser des actions de sensibilisation et d'information permettant à chaque usager de prendre la place de l'autre (motard d'un jour, angles morts avec un poids lourd...) afin de prendre conscience des problématiques de chaque usager, de la vulnérabilité de chacun et de la nécessité d'adapter son comportement en conséquence. ◆ Privilégier les actions partenariales et la prévention par les pairs (usagers de 2 RM, clubs cyclistes...) et les actions sur le partage de la route, en lien avec l'ensemble des usagers (usagers vulnérables, automobilistes...), de manière à ne pas surprendre l'autre (positionnement sur la chaussée, clignotants, angles morts...).

Principales orientations d'actions retenues

Education - Sensibilisation Formation - Information (suite)

- ◆ **Promouvoir l'importance du port des équipements de protection** individuelle et de visibilité pour l'ensemble de ces usagers.
- ◆ **Sensibiliser les usagers vulnérables sur leur propre comportement**, sur leur responsabilité et sur leur fragilité :
 - ➔ promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle et de visibilité pour l'ensemble de ces usagers,
 - ➔ inciter ces usagers à être visibles et à voir les autres usagers (« Voir et être vu »),
 - ➔ rappeler l'importance d'être en capacité de percevoir le monde extérieur (oreillettes, casque...).
- ◆ **Promouvoir et accompagner les actions spécifiques sur le développement de ces déplacements vers les plus jeunes** (notamment déplacements en vélo) ou les seniors.
- ◆ **Promouvoir des actions de formation continue ou de post-permis**, notamment pour les usagers de 2 RM (sensibilisation à l'entretien du véhicule, rappel des principales notions de freinage et de distance de sécurité...).

Contrôle - Sanction

- ◆ **Maintenir un niveau de contrôle important** cohérent avec l'accidentologie des deux-roues motorisés.
- ◆ **Réaliser des contrôles préventifs** (banc de puissance pour les cyclomoteurs, éclairage pour les cyclistes...).
- ◆ **Mettre en place un dispositif de contrôle renforcé** permettant aux forces de l'ordre de sanctionner les usagers de la route garés de façon irrégulière sur les bandes d'arrêt d'urgence des routes nationales.

Cibles prioritaires :

- ➔ les enfants (déplacements en vélo et à pied),
- ➔ les parents,
- ➔ les jeunes conducteurs de cyclomoteurs (14-17 ans),
- ➔ les conducteurs reprenant la conduite de leur moto après quelques années d'interruption.

V. Conclusions et suites à donner

L'élaboration de ce document général d'orientations (DGO) a permis à l'ensemble des partenaires **d'échanger autour de la connaissance de l'accidentologie du département du Finistère et des enjeux qui en découlent**, pour se mobiliser dans des orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets, déclinés et évalués annuellement dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ce document de référence pour la politique locale du département, pour les cinq années à venir, s'accompagnera de trois objectifs complémentaires ayant émergé au cours de son élaboration :

- ◆ **accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés ;**
- ◆ **renforcer le partenariat** avec les réseaux prioritaires, celui des élus référents Sécurité routière, ceux du milieu professionnel, des jeunes et du milieu sportif ;
- ◆ **poursuivre les échanges** d'informations et le partage de connaissances sur chacun des enjeux du DGO sous forme de groupes de travail réguliers (1 à 2 rencontres annuelles).

Il doit constituer **un outil de partage et de retour d'expériences pour permettre à chaque partenaire de mener des actions en cohérence avec les orientations générales, dans le cadre de ses compétences.**

Véritable outil de programmation, mais également de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière, **ce DGO doit contribuer à l'atteinte de l'objectif national qui est de passer sous la barre de 2 000 tués par an sur la route d'ici 2020.**

VI. Signature du DGO 2018-2022

Le préfet du Finistère,

Pascal LELARGE

*Le procureur de la République
de Quimper,*

Thierry LESCOUARC'H

*Le procureur de la République
de Brest,*

Jean-Philippe RECAPPE

*La présidente du conseil
départemental du Finistère,*

Nathalie SARRABEZOLLES

*Le président de l'association
des maires du Finistère,*

Dominique CAP

Annexe 1

Tableau recensant, pour les années 2012 à 2016 :

- le nombre d'accidents pour 100 000 habitants,**
 - le nombre de tués pour 1 000 000 d'habitants.**
-

Années	Accidents pour 100 000 habitants		Tués pour 1 000 000 d'habitants	
	Finistère	Famille 9	Finistère	Famille 9
2012	71	65	40	72
2013	68	60	45	61
2014	66	61	42	63
2015	65	58	45	63
2016	69	59	56	61
Total	338	303	228	319

- ◆ Le Finistère compte une population de 908 732 habitants (source INSEE 2016) - Cf. page 8 du DGO.
- ◆ La famille 9 représente une population moyenne de 461 158 habitants (source INSEE 2012).
- ◆ Par rapport à sa famille de référence, le Finistère recense une accidentalité supérieure mais une mortalité nettement plus favorable.

Annexe 2

**Les 20 communes les plus accidentogènes,
pour la période de 2012 à 2016,
(pour 1 000 habitants)**

Commune	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un blessé hospitalisé	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
				Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
- Concarneau	4	15	0,21	0,21	17	4
- Saint-Martin-des-Champs	4	6	1,02	1,02	8	4
- Pluguffan	3	4	0,78	1,04	5	4
- Saint-Pol-de-Léon	3	3	0,43	0,43	3	3
- Milizac	3	4	0,30	0,30	6	4
- Lannilis	3	3	0,18	0,36	5	4
- Briec	2	3	0,71	0,71	4	2
- Plouigneau	2	2	0,40	0,40	3	1
- Bannalec	2	2	0,35	0,35	2	2
- Ergué-Gabéric	2	8	0,24	0,24	11	2
- Plabennec	2	2	0,23	0,23	3	2
- Quimper	2	10	0,13	0,15	13	2
- Douarnenez	2	2	0,13	0,13	2	2
- Morlaix	2	3	0,12	0,12	4	2
- Guipavas	2	2	0,07	0,07	3	2
- Rosporden	1	2	0,26	0,26	2	1
- Landivisiau	1	1	0,21	0,21	2	1
- Quimperlé	1	2	0,16	0,16	2	1
- Brest	1	6	0,07	0,07	7	1
- Plouzané	1	1	0,08	0,08	1	1

Annexe 3

Composition du comité de pilotage du DGO

Membres du comité de pilotage du DGO 2018-2022

- ◆ M. Bernard Quillévére
Conseiller départemental
Délégué aux routes et aux déplacements doux
- ◆ M. Jean-Claude Huet
Chef du service infrastructures de déplacement
Conseil départemental du Finistère
- ◆ M. Roger Lars
Maire de Landévennec
Association des maires du Finistère - Administrateur
- ◆ Mme Hélène Guiraud
Substitut du procureur - Parquet de Brest
- ◆ Mme Isabelle Kerneïs
Directrice de l'office des retraités de Brest
- ◆ M. André Vaillant
Vice-président de l'office des retraités de Brest
- ◆ Capitaine Marie-Laure Breton
Direction départementale de la sécurité publique
- ◆ Commandant Anthony Jacquet
Escadron départemental de la sécurité routière -
Gendarmerie du Finistère
- ◆ Capitaine Vanessa Godfroy
Service départemental d'incendie et de secours
- ◆ M. Stephan Cardaire
Coordonnateur départemental du centre régional d'information
jeunesse
- ◆ M. Renaud Nuyts
Ingénieur conseil à la caisse d'assurance retraite et de la
santé au travail
- ◆ M. Yves Le Guellec
Direction départementale des territoires et de la mer
Chef du pôle Sécurité routière
- ◆ Mme Katell Botrel-Luguern
Direction départementale des territoires et de la mer
Coordonnatrice Sécurité routière

Annexe 4

Liste des participants à l'élaboration du DGO

Composition des groupes de travail par enjeu

Groupe de travail « Risque routier professionnel »

- ◆ **Renaud Nuyts (animateur)**
 - ◆ Yves Le Guellec
 - ◆ Katell Botrel
 - ◆ Pierre Daéron
 - ◆ Sébastien Morvan
 - ◆ Christophe Fégar
 - ◆ Anthony Jacquet
 - ◆ David Constans
- Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (Carsat)
 - Direction départementale des territoires et de la mer du Finistère / Service risques et sécurité
 - Mission Sécurité routière / Coordinatrice
 - Mission Sécurité routière / Observatoire départemental de la sécurité routière
 - Direction départementale de la sécurité publique du Finistère
 - Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne / Contrôle des transports
 - Escadron départemental de la sécurité routière du Finistère
 - Club SRE¹ 29

Groupe de travail « Conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants) »

- ◆ **Anthony Jacquet (animateur)**
 - ◆ Yves Le Guellec
 - ◆ Katell Botrel
 - ◆ Brigitte Le Daéron
 - ◆ Capitaine Breton
 - ◆ Hélène Guiraud
 - ◆ Alain Mével
 - ◆ Jean-Luc Le Saux
 - ◆ Alain Chalet
 - ◆ Bernard Jouan
 - ◆ Sébastien Bernard
 - ◆ Quentin Sibénil
- Escadron départemental de la sécurité routière du Finistère
 - Direction départementale des territoires et de la mer du Finistère / Service risques et sécurité
 - Mission Sécurité routière / Coordinatrice
 - Mission Sécurité routière
 - Direction départementale de la sécurité publique du Finistère
 - Tribunal de grande instance - Parquet de Brest
 - Agence régionale de Santé
 - Brest métropole
 - Association Prévention routière
 - Association Prévention routière
 - Police municipale / Douarnenez
 - Association « Les Vieilles Charrues »

1. SRE : Sécurité Routière des Entreprises.

Groupe de travail « Seniors »

- ◆ **Isabelle Kerneis (animatrice)** - Directrice de l'Office des Retraités de Brest
- ◆ Katell Botrel - Mission Sécurité routière / Coordinatrice
- ◆ Brigitte Le Daëron - Mission Sécurité routière
- ◆ Christine Barré - Mission Sécurité routière
- ◆ Daniel Juif - Office des Retraités de Brest
- ◆ Pascale Letty - Conseil départemental
- ◆ Jean-Marc Husson - Elu référent sécurité routière
- ◆ Claude Méar - Association AGIRabcd Brest
- ◆ Marie-Christine Noan - Association de développement sanitaire des montagnes noires
- ◆ Patricia Botta-Mengant - Communauté de communes du pays d'Iroise
- ◆ Justine Guiriec - Fondation Ildys / Dispositif Vas-Y
- ◆ Ludovic Laot - Feu vert mobilité / Dispositif Vas-Y

Groupe de travail « Partage de la voirie »

- ◆ **Huet Jean-Claude (animateur)** - Conseil Départemental
- ◆ Michel Le Saout - Conseil Départemental
- ◆ Katell Botrel-Luguern - Mission Sécurité routière / Coordinatrice
- ◆ Paul Cancel - Ville de Quimper
- ◆ Eric Alainmat - Brest métropole
- ◆ Pierre Daëron - Mission sécurité routière
- ◆ Francis Levasseur - Intervenant départemental de la sécurité routière
- ◆ Colin Prigent - Comité départemental olympique et sportif du Finistère
- ◆ René Le Loc'h - Comité départemental de cyclotourisme du Finistère
- ◆ Jean-Yves Le Bournof - Comité départemental de cyclotourisme du Finistère

Groupe de travail « Jeunes »

- ◆ **Stefan Cardaire (animateur)** - Centre régional Information Jeunesse de Bretagne
- ◆ Katell Botrel - Mission Sécurité routière / Coordinatrice
- ◆ Christine Barré - Mission Sécurité routière / Observatoire départemental de la sécurité routière
- ◆ Sébastien Chevrier - Préfecture / Presse et communication interministérielle
- ◆ Hélène Cuilhé - Direction des services départementaux de l'éducation nationale du Finistère
- ◆ Colin Prigent - Comité départemental olympique et sportif du Finistère
- ◆ Vanessa Godfroy - Service départemental d'incendie et de secours du Finistère
- ◆ Gaëtan Martin-Berthy - Directeur de la maison des jeunes et de la culture de Trégunc
- ◆ Françoise Dupuy - Mission Locale - Pays de Cornouaille
- ◆ Sylvie Rubaud Kerouille - Infirmière / Service universitaire de médecine préventive et de promotion de la santé - Quimper
- ◆ David Guyomar - Maison pour tous - Centre Social de Landerneau

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES