



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE L'AUBE

Document Général d'Orientation de sécurité routière

2018-2022

SOMMAIRE

CONTEXTE	3
-----------------------	----------

1ère Partie

EVALUATION DES ENJEUX	11
<u>A - LES ACCIDENTS AYANT POUR ORIGINE LA FATIGUE OU UN MALAISE</u>	
<i>Une situation toujours critique</i>	11
<u>B - LES CYCLISTES</u>	
<i>Une situation préoccupante</i>	12
<u>C - LES JEUNES CONDUCTEURS (18-24ans)</u>	
<i>Une accidentalité importante</i>	13
<u>D - LES CONDUCTEURS DE PLUS DE 65 ANS</u>	
<i>Un facteur d'insécurité routière</i>	14-15
<u>E - LES INFRASTRUCTURES</u>	
<i>Une politique de résorption des obstacles latéraux à poursuivre</i>	16
<u>F - CONCLUSION</u>	17

2ème Partie

LES ORIENTATIONS 2018 - 2022	18
A - LES ACCIDENTS LIES AUX RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS.....	19-20
B - LES ADDICTIONS (alcool et stupéfiants).....	21-25
C - LES JEUNES CONDUCTEURS.....	26-27
D - LES SENIORS.....	28-29
E - LES DEUX ROUES MOTORISES.....	30-31

3ème Partie

SYNTHESE DES ORIENTATIONS 2018 - 2022	34
INDICATEURS	40

LE CONTEXTE

La Commission Européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal Officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 11 mai 2011 :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars,
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse,
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles,
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

LES OBJECTIFS DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (DGO)

Le Document Général d'Orientations doit permettre à l'État, au Conseil Départemental, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche partenariale sous l'autorité du préfet de département de définir et d'afficher **les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble** ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Il constitue donc l'outil politique de **programmation** mais également l'outil de **mobilisation** locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il a été élaboré en concertation avec les différents partenaires, et contient les enjeux prioritaires suivants :

- **le risque routier professionnel**
- **les addictions** (alcool et stupéfiants)
- **les jeunes conducteurs, divisés en trois classes d'âges** (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- **les seniors divisés en deux classes d'âges** (65-74 et 75 ans et plus)
- **les 2 roues motorisées réparties en deux catégories** (moins de 125 cm³ et plus de 125 cm³)

LA DEMARCHE D'ELABORATION

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux partenaires, à partir d'études réalisées par des groupes techniques. Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière seront également informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

LE DGO 2018-2022

Objectif de passer sous la barre des 2000 tués d'ici 2020.

Mise en place du plan d'action de la commission européenne adopté le 20 juillet avec pour objectif de réduire de moitié la mortalité routière d'ici 2020.

Une réflexion sur le précédent DGO permettra d'en tirer des enseignements qui donneront un sens au nouveau, sur la base des évolutions décidées, en réactualisant les enjeux, en analysant les actions et en donnant de nouvelles orientations.

LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

La définition des **orientations** d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à **fédérer** l'ensemble des acteurs et à les **impliquer** fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre du **Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)**

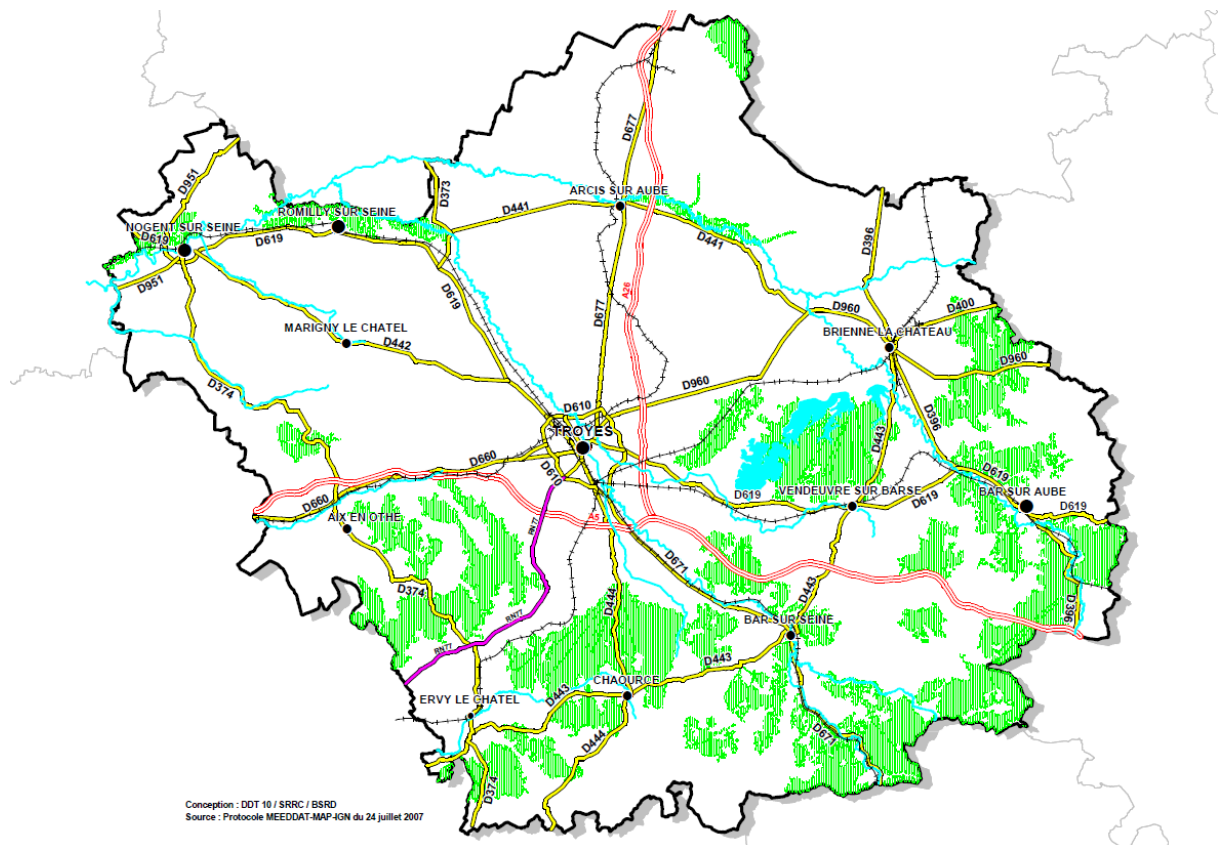
LE DEPARTEMENT ET SON RESEAU ROUTIER

Le département de l'Aube a une superficie de 6 004 km² et compte 310 404 habitants soit une densité de population de 52 habitants au km² (117 habitants pour la France).

Le parc de voitures de tourisme comprend 146 792 véhicules soit 0,48 voiture par habitant contre 0,52 pour l'ensemble du territoire national.

Le réseau routier du département est composé de 152 km d'autoroutes, de 33 km de route nationale (RN77), de 4 507 km de routes départementales et de 2 117 km de voies communales.

(sources INSEE)



Rappel des statistiques de la période 2012-2016 en France et dans l'AUBE

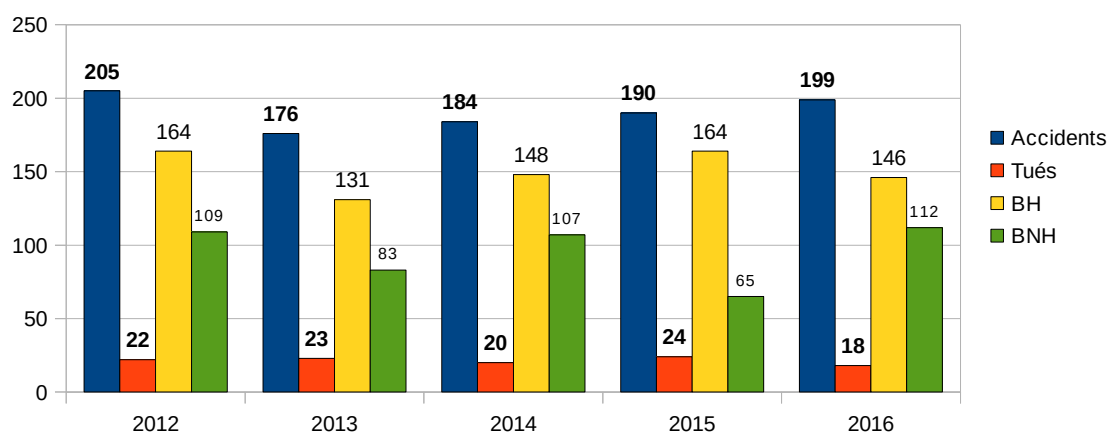
France entière :

	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Accidents corporels	60 437	56 812	58 191	56 603	57 522	289 565
Tués	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	17 243
Blessés hospitalisés	27 142	25 966	26 635	26 595	27 187	133 525
Blessés légers	48 709	44 641	46 413	44 207	45 458	229 428

AUBE :

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BNH
2012	205	20	154	22	164	109
2013	176	22	128	23	131	83
2014	184	14	128	20	148	107
2015	190	23	150	24	164	65
2016	199	17	139	18	146	112

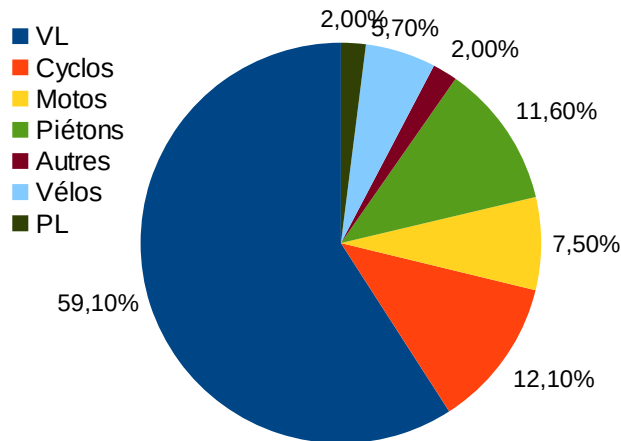
Bilan quinquénal de l'accidentologie auboise



Les catégories d'usagers

Trois catégories d'usagers se détachent nettement de l'ensemble : les « Véhicules Légers (VL) », les « deux roues motorisés » et les « piétons ».

- **catégorie « VL »**: de très loin la plus représentée (59,1 %)
- **catégorie « deux roues motorisés »**: 19,6 % de la catégorie d'usagers avec une répartition équitable entre les motos et les cyclos
- **Catégorie « piétons »**: 11,6 % de la catégorie d'usagers.

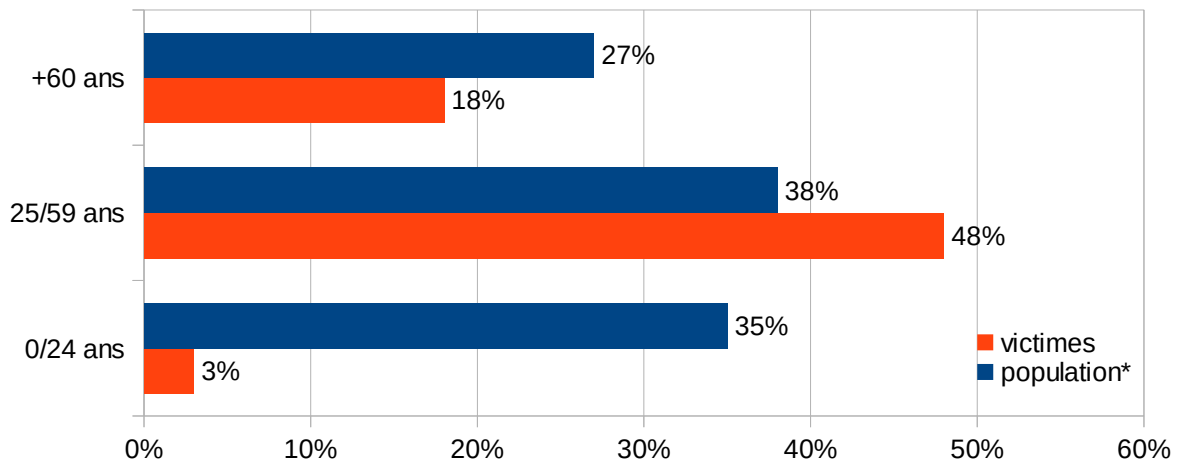


L'âge des usagers

La représentation des 0-24 ans dans les accidents corporels et du nombre de victimes est globalement proportionnelle à la part de cette classe d'âge dans la population (34 % de victimes pour 35 % de la population).

Les 25-59 ans représentent environ 38 % de la population du département pour 48 % des victimes.

Les plus de 60 ans représentent 27 % de la population pour 18 % des victimes.



Localisation des accidents

Sur la période d'étude concernée, la proportion d'accidents hors agglomération est restée stable par rapport à la période d'étude du précédent DGO entre 2007 et 2011 (35 % contre 33 %).

Répartition hors agglomération / agglomération :

	Aube	
	Nbre accidents	%
Hors agglomération	457	48
En agglomération	497	52
Total accidents	954	100

Répartition par types de réseaux :

	Aube	
	Nbre accidents	%
Autoroutes	46	5
Route nationale	22	2
Routes départementales	576	58
Voies communales	342	35

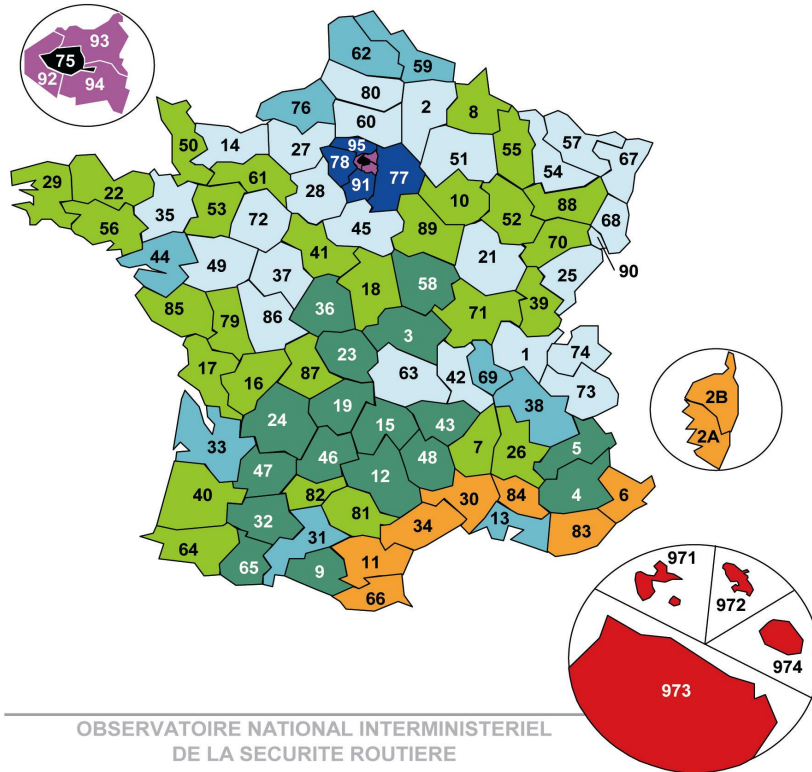
Temporalité des accidents

L'analyse des différents critères de temporalité des accidents dans l'Aube fait ressortir les éléments suivants :

- les mois les plus accidentogènes sont **juillet et septembre** (95 à 97 accidents). Les mois les moins accidentogènes étant février et mai avec 61 à 64 accidents.
- les jours les plus accidentogènes sont **le vendredi** (150 accidents) et les **mercredi et samedi** (135-136 accidents). Les jours les moins accidentogènes étant le lundi (116 accidents) et le jeudi (118 accidents).
- la tranche horaire la plus accidentogène se situe **entre 17 et 18 heures** (98 accidents). La moins accidentogène étant celle comprise entre 1h et 4h (7 à 9 accidents).

Les nouveaux indicateurs locaux de sécurité routière du DGO 2018-2022

9 familles de départements selon leur profil de sécurité routière



F1 = 1 dépt	Paris	
F2 = 3 dépts	Petite couronne	très urbaine et fortement circulée
F3 = 4 dépts	Grande couronne	population fortement active, tertiaire
F4 = 4 dépts	d'outremer	(prochainement 5 dépts avec Mayotte)
F5 = 9 dépts	à métropoles	grandes agglomérations et villes universitaires
F6 = 9 dépts	méditerranéens	...ensoleillés, touristiques, âgés, moto
F7 = 17 dépts	ruraux peu denses	...ruraux, agricoles et montagnaux
F8 = 25 dépts	multipolaires	...jeunes, étudiants, multipolaires
F9 = 28 dépts	de transition	...ruraux, industriels, âgés, pluvieux, motorisés

Le département de l'AUBE est classé dans les départements de transition

1ère partie

**EVALUATION DES
ENJEUX
DU DGO
2013-2017**

I - LES ACCIDENTS AYANT POUR ORIGINE LA FATIGUE OU UN MALAISE

Rappel : une situation préoccupante

Sur la période d'étude 2007-2011, 8,62 % des accidents survenus dans le département de l'Aube concernaient un accident ayant pour origine la fatigue ou un malaise.

2007-2011

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2007	16	3	14	3	17	4
2008	20	3	18	3	19	7
2009	22	4	21	4	19	11
2010	14	1	12	1	12	6
2011	29	9	28	11	20	13
Ensemble	101	20	93	22	87	41

2012-2016

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2012	22	5	19	6	25	8
2013	16	3	15	4	17	5
2014	16	5	15	11	24	7
2015	16	2	16	2	19	4
2016	14	1	11	1	11	11
Ensemble	84	16	76	24	96	35

Si l'on compare les deux périodes de référence, on constate une baisse des accidents corporels (-17%) et une stabilisation du nombre des blessés.

Les accidents ayant pour cause un malaise ou un assoupissement représentent 8,8 % de l'ensemble des accidents (tous véhicules confondus) de la période de référence. La mortalité est de 22,4%

Malgré une amélioration sensible au niveau départemental la situation est toujours critique.

**LES ACCIDENTS AYANT POUR ORIGINE LA FATIGUE OU UN MALAISE :
UNE SITUATION TOUJOURS CRITIQUE**

II - LES CYCLISTES

Les tableaux suivants présentent l'évolution des accidents concernant les cyclistes pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016.

2007-2011

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2007	26	1	16	1	15	12
2008	16	1	10	1	10	6
2009	25	3	13	3	10	13
2010	21	0	8	0	9	14
2011	23	0	9	0	9	15
Ensemble	111	5	56	5	53	60

2012-2016

Constat : moins d'accidents mais plus de tués

Année	Accidents	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2012	11	0	8	0	8	11
2013	16	4	10	4	10	22
2014	9	0	5	0	5	12
2015	12	3	9	3	6	10
2016	24	2	15	2	15	23
Ensemble	72	9	47	9	44	78

La tendance est à la baisse en ce qui concerne le nombre d'accidents (- 35%) et la gravité. En effet, en comparant les deux périodes de l'étude, on constate une stagnation du nombre de blessés mais il y a moins de blessés hospitalisés. En revanche, le nombre de tués est en nette augmentation.

LES CYCLISTES : UNE SITUATION PREOCCUPANTE

III - LES JEUNES CONDUCTEURS (18-24 ans)

Rappel : une accidentalité importante

Les tableaux suivants présentent pour cet enjeu, le nombre d'accidents annuels ainsi que l'évolution moyenne 2007-2011 et 2012- 2016.

2007-2011

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2007	107	9	66	11	77	82
2008	106	10	67	10	75	68
2009	104	7	72	7	85	58
2010	98	7	69	8	78	60
2011	108	8	60	12	58	95
Ensemble	523	41	334	48	373	363

2012-2016

Constat : une baisse réelle des accidents corporels

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2012	75	5	49	6	62	52
2013	67	9	47	9	47	41
2014	72	9	48	15	60	57
2015	65	7	48	8	51	26
2016	86	4	49	5	54	65
Ensemble	365	34	241	43	274	241

La comparaison des deux périodes laisse apparaître une baisse des accidents corporels (- 30%).

Malgré cette baisse, le nombre d'accidents reste important (38,3%).

Les tués, pour cette catégorie des 18-24 ans représentent **40 %** de l'ensemble des tués de la période de référence malgré une baisse de 10 % par rapport à la période 2007-2011.

LES JEUNES :

LA VIGILANCE RESTE DE MISE MALGRE UN BILAN ENCOURAGEANT

IV - LES ACCIDENTS AVEC UN CONDUCTEUR DE PLUS DE 65 ANS

Sur la période 2007-2011, 175 accidents corporels survenus dans l'Aube concernaient l'enjeu considéré (divisés en deux classes d'âges : 65-74 ans et plus de 75 ans).

2007-2011

De 65 à 74 ans

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2007	18	2	9	2	11	16
2008	15	1	12	1	14	8
2009	20	2	17	2	16	7
2010	13	0	6	0	6	11
2011	22	4	16	4	12	18
Ensemble	88	9	60	9	59	60

Les plus de 75 ans

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2007	18	3	15	3	20	15
2008	17	2	11	2	12	17
2009	20	2	13	2	13	17
2010	16	3	14	3	13	18
2011	16	4	12	4	12	25
Ensemble	87	14	65	14	70	92

2012-2016**De 65 à 74 ans**

Année	Accidents	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers
2012	24	3	17	4	16	31
2013	18	3	10	4	12	27
2014	14	1	14	6	17	15
2015	20	1	19	1	22	19
2016	33	5	24	5	27	23
Ensemble	109	13	84	20	94	115

Les plus de 75 ans

Année	Accidents	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers
2012	16	2	15	2	17	3
2013	16	1	10	1	10	7
2014	16	1	11	1	14	10
2015	11	4	7	4	4	7
2016	13	0	9	0	11	23
Ensemble	72	8	52	8	56	115

La comparaison des deux périodes montre une augmentation du nombre des accidents ainsi que des tués (+ 3,5 % pour les accidents et + 20 % pour les tués).

Ces derniers représentent 26 % de l'ensemble des tués de la période de référence.

LES SENIORS : UN PUBLIC A ACCOMPAGNER

V - LES INFRASTRUCTURES

Les accidents contre un obstacle fixe

Constat : une accidentalité qui connaît une baisse sensible

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2007	78	17	72	17	69	23
2008	74	12	63	12	60	29
2009	87	16	76	17	78	32
2010	42	6	35	7	37	11
2011	67	12	53	16	46	35
Ensemble	348	63	299	69	290	130

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2012	48	9	43	10	10	20
2013	46	7	40	7	40	16
2014	52	8	42	9	43	21
2015	49	4	41	4	45	19
2016	48	7	38	8	35	27
Ensemble	243	35	204	38	203	103

ACCIDENTS IMPLIQUANT un véhicule seul sans piéton (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		200	33	171	272	36	236
victimes véh. seul				272	36	236	170

Les accidents contre obstacle fixe représentent 25,5 % de l'ensemble des accidents des 5 années de la période de référence mais surtout **35 %** de l'ensemble des tués (notamment 19 tués contre des arbres). Ils sont encore **33,6 %** dans les accidents avec 1 seul véhicule impliqué. On enregistre malgré tout une baisse du nombre d'accidents et de tués (respectivement - 30 % d'accidents et - 45 % de tués).

UNE POLITIQUE DE RÉSORPTION DES OBSTACLES LATÉRAUX A POURSUIVRE

Au regard du suivi de l'accidentalité sur les 5 enjeux retenus, on peut constater que :

- le nombre d'accidents annuel varie autour de 190,
- le nombre total de victimes (tués + blessés) varie également d'une année sur l'autre et est en moyenne de 213,
- le nombre de tués varie de 18 à 24 (objectif 2020 : 20 tués). En 2016, 18 décès ont été recensés,
- le nombre d'actions organisées progresse d'année en année aussi bien en milieu scolaire, universitaire que chez les seniors. La communication via les réseaux sociaux, permet d'informer un nombre d'usagers de plus en plus important grâce aux nouvelles technologies.

Sur l'ensemble des 5 enjeux du précédent DGO, seuls les accidents mortels concernant les jeunes âgés de 18-24 ans et ceux avec obstacles fixes connaissent une baisse sensible

En résumé :

- **Accidents dus à la fatigue ou à un malaise :** Baisse des accidents mais pas des tués
- **Accidents concernant les cyclistes :** Baisse des accidents mais hausse des tués
- **Accidents chez les 18-24 ans :** Baisse de tous les indicateurs (ATBH) mais pourcentage des tués encore trop important
- **Accidents chez les plus de 65 ans :** Augmentation de tous les indicateurs (ATBH)
- **Accidents liés aux infrastructures :** Nette diminution des accidents et des tués mais encore trop de tués (arbres)

Les priorités du précédent DGO constituent les enjeux pour la période 2018-2022.

2ème partie

ORIENTATION 2018 - 2022

A - LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

L'accident de la route représente la première cause de mortalité dans les accidents du travail. Sont concernés les accidents survenus lors de déplacements professionnels (mission) et ceux sur le trajet domicile-travail ou travail-restauration (trajet).

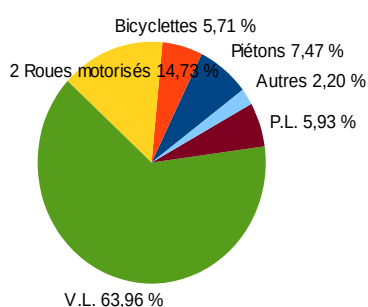
1 Bilan sur la période

De 2012 à 2016, les accidents survenus dans le cadre du travail (mission ou trajet) représentent :

- 32 % de l'ensemble des accidents (306 accidents sur 954)
- 34 % des accidents avec blessés hospitalisés plus de 24 heures
- 44 % des accidents mortels (47 tués)

2 Les catégories d'usagers

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués :



Types d'usagers impliqués	Nombre	%
Piétons	34	7%
Bicyclettes	26	6%
2 Roues motorisés	67	15%
V.L.	291	64%
P.L.	27	6%
Autres	10	2%
Ensemble des victimes sur la période	455	100%

Les VL sont les plus impliqués et représentent 64 % des accidents survenus lors de ces déplacements.

3 Localisation des accidents

Les accidents interviennent majoritairement hors agglomération.

	Nombre d'accidents	%
Autoroutes	19	6
Hors agglomération	149	49
En agglomération	138	45
Total accidents	306	100

4 Analyse

Les accidents recensés dans le cadre du risque routier professionnel concernent essentiellement des usagers :

- circulant en **VL** (64 %),
- hors **agglomération** (49 %),
- pendant les **jours ouvrés** (du lundi au vendredi :86 %),
- toutefois, le taux des accidents en agglomération est presque égal à celui hors agglomération

L'alcool est peu présent dans les accidents (8 %) par rapport au taux général du département (15 %)

L'indice de gravité γ est supérieure à la moyenne du département (15,35 contre 11,21).

Compte tenu des analyses ci-dessus, **le risque routier professionnel représente un enjeu pour le département.**

*
* * *

Les orientations d'actions (définies avec les partenaires en groupe de travail) pour cet enjeu porteront sur :

- Des actions de sensibilisation en particulier aux risques liés aux distracteurs,
- La mise en place d'actions de communication et de partenariats avec les entreprises et les organisations professionnelles pour une meilleure prise en compte du risque routier dans les plans de prévention et la formation interne,
- L'information et la formation à de meilleures pratiques (arrimage, chargement...),
- Le relai d'actions visant à promouvoir les modes de déplacements alternatifs et le co-voiturage
- L'information des élus aux règles d'aménagements,
- L'information des usagers sur l'état du réseau routier

B - LES ADDICTIONS

I - L'importance de l'enjeu « alcool »

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) du département de l'AUBE

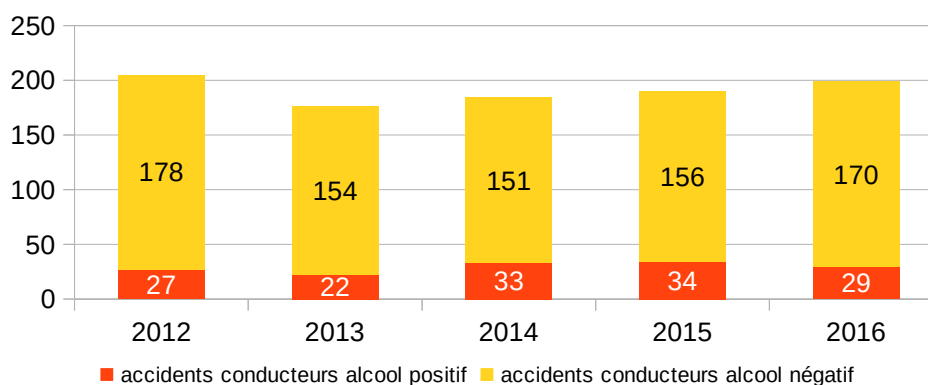


Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département de l'AUBE, des départements de transition et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012 - 2016		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Accidents corporels	AUBE	139	858	16 %
	Départ. 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 au taux connu	% alcool/taux connu
Tués	AUBE	21	80	26 %
	Départ. transition	1 061	3 466	31 %
	France	4 151	14 017	30 %

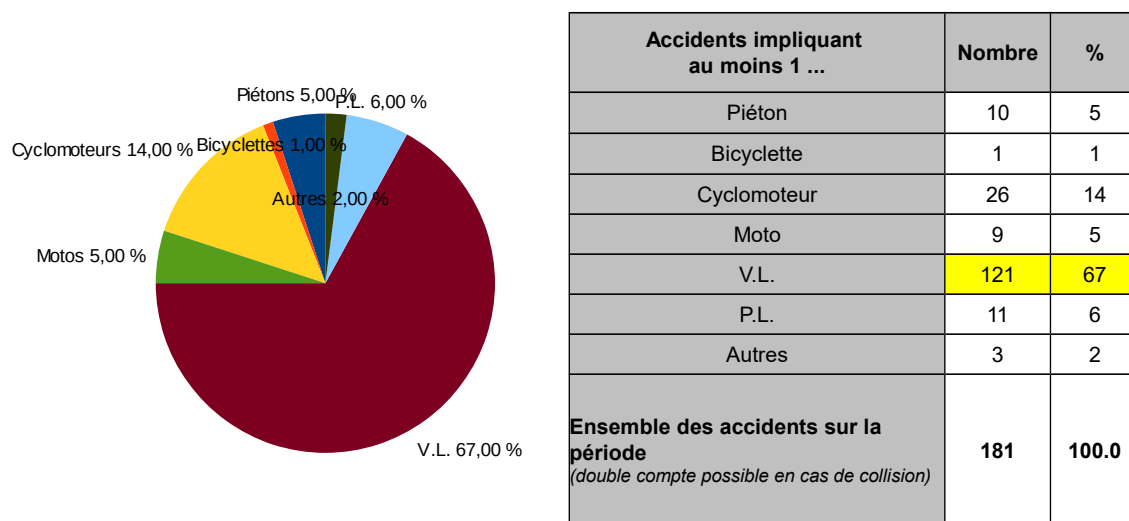
1 Les catégories d'usagers

Les contrôles d'alcoolémie positive se retrouvent dans toutes les catégories d'usagers.

L'indice de gravité général (tous accidents confondus) pour la période 2012-2016 est de **11,21**.

L'alcoolémie positive augmente l'indice de gravité des accidents (de 11,21 à 15,86).

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués* et ayant fait l'objet d'un contrôle d'alcoolémie positif :



(Nota : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes : collisions)

2 Localisation des accidents

Plus de la moitié des accidents avec alcool se produisent hors agglomération (54 %).

Répartition hors agglomération / agglomération des accidents avec alcool :

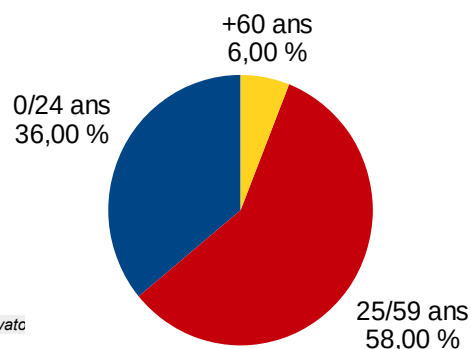
	Nombre d'accidents	%
Autoroutes	2	1
Hors agglomération	76	53
En agglomération	67	46
Total accidents	145	100

3 L'âge des usagers

Les «25-59 ans» sont majoritaires dans les accidents avec alcool (58 %) alors qu'ils représentent 38 % de l'ensemble de la population du département.

Répartition selon les classes d'âges des usagers victimes dans des accidents avec alcool :

Agés	0-24 ans	25-59 ans	+60 ans	Total
Nombre	74	119	13	206
%	36%	58%	6%	100%
% population	35%	38%	27%	100%



4 Analyse

Compte tenu des analyses ci-dessus,

- les « 25-59 ans » sont majoritaires,
- les VL sont impliqués à 67 % dans les accidents avec alcoolémie

l'alcoolémie représente un enjeu pour le département.

II - L'importance de l'enjeu « stupéfiants »

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) du département de l'AUBE

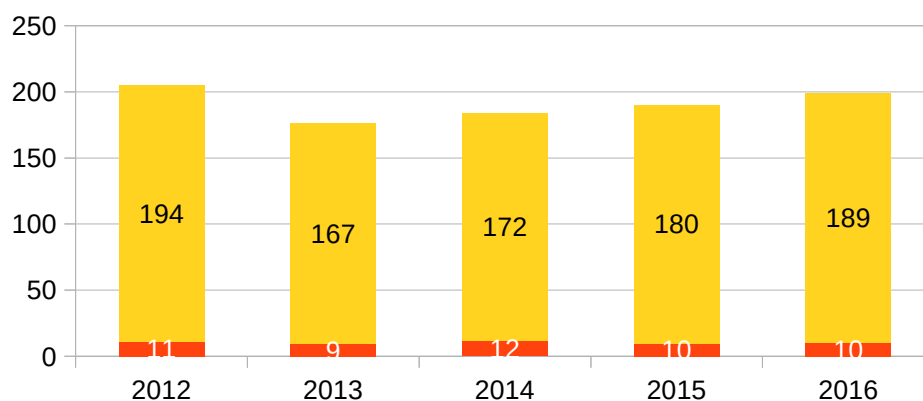
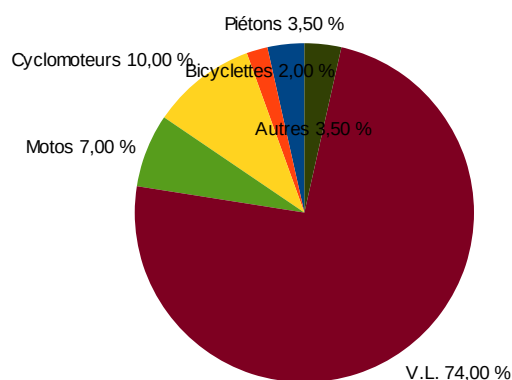


Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants du département de l'AUBE, des départements de transition et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012 - 2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents avec conducteur stupéfiants connu	% des accidents avec conducteur drogué/ / conducteur drogué connu
Accidents corporels	AUBE	52	283	18 %
	Départ. transition	1 990	14 366	14 %
	France	9 512	87 789	11 %

Période 2012 - 2016		Nombre de tués, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués accidents tous conducteurs stupéfiants connu	% stupéfiant / stup connu
Tués	AUBE	12	67	18 %
	Départ. transition	576	2 818	20 %
	France	2 448	10 959	22 %

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués* et ayant fait l'objet d'un contrôle de stupéfiants positif :



Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%
Piéton	2	3,5
Bicyclette	1	2
Cyclomoteur	6	10
Moto	4	7
V.L.	43	74
P.L.	0	0
Autres	2	3,5
Ensemble des accidents sur la période <i>(double compte possible en cas de collision)</i>	58	100.0

(Nota : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes : collisions)

L'indice de gravité général (tous accidents confondus) pour la période 2012-2016 est de **11,21**.

L'absorption de stupéfiants fait doubler l'indice de gravité des accidents (de 11,21 à 23,07).

1 Localisation des accidents

Plus de la moitié des accidents stupéfiants se produisent hors agglomération (61,5 %).

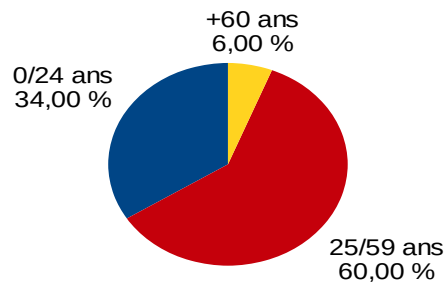
	Nombre d'accidents	%
Autoroutes	1	2
Hors agglomération	32	61,5
En agglomération	19	36,5
Total accidents	52	100

2 L'âge des usagers

Les «25-59 ans» sont majoritaires dans les accidents avec stupéfiants (60 %) alors qu'ils représentent 38 % de l'ensemble de la population du département.

Répartition selon les classes d'âges des usagers victimes dans des accidents avec stupéfiants :

Âges	0-24 ans	25-59 ans	+60 ans	Total
Nombre	26	47	5	78
%	34%	60%	6%	100%
% population	35%	38%	27%	100%



3 Analyse

Compte tenu des analyses ci-dessus,

- les « 25-59 ans » sont majoritaires,
- les VL sont impliqués à 74 % dans les accidents avec stupéfiants

Comme l'alcoolémie, la consommation de stupéfiants représente un enjeu pour le département.

*

En conséquence, les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail*) pour les enjeux alcool et stupéfiants porteront sur :

- une attention accrue à la sensibilisation et à l'information par le développement d'une coordination entre les acteurs,
- l'implication de tous, professionnels de santé, associations, responsables de débits de boisson, employeurs, pour la mise en place de partenariats et développer la prévention,
- poursuivre les actions en faveur des jeunes et les impliquer dans les projets de sécurité routière,
- une coordination de la politique de contrôle et d'alternatives aux sanctions

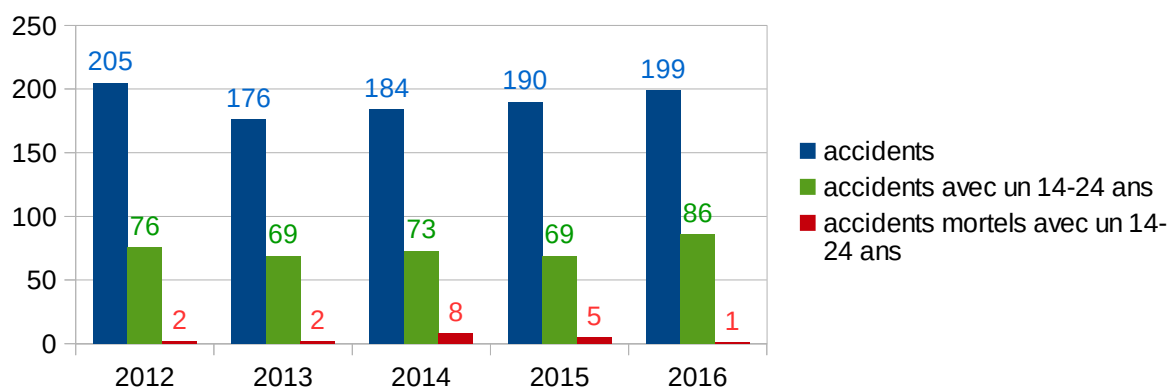
C - LES JEUNES CONDUCTEURS (14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans)

Nota : les tranches d'âge 14-17, 18-24 et 25-29 ans sont fixées dans le cadre de l'enjeu national « jeunes ». Les données statistiques disponibles et présentées ci-après portent uniquement sur les tranches d'âge 14-17 et 18-24 ans.

1 Bilan sur la période

De 2012 à 2016, les jeunes usagers de la route sont impliqués dans :

- 39 % de l'ensemble des accidents,
- 19 % des accidents mortels (25 tués chez les 14-24 ans)



De 2012 à 2016, en moyenne chaque mois

6 accidents corporels

< 1 tué

5 blessés hospitalisés plus de 24 heures

2 Les catégories d'usagers

Deux catégories d'usagers impliqués bien distinctes :

- **Les cyclomoteurs** : une surreprésentation pour la tranche 14-17 ans (58 % des victimes).

Les jeunes conducteurs de VL : 73 % des victimes pour la tranche 18-24 ans

Types d'usagers impliqués	14-17ans		18-24ans		Total jeunes 14-24ans	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	12	11%	8	3%	20	5%
Bicyclette	7	6%	8	3%	15	4%
Cyclomoteur	63	58%	30	12%	93	25%
Moto	4	4%	20	8%	24	7%
V.L.	18	17%	188	73%	206	56%
P.L.	0	0%	2	1%	2	1%
Autre	5	5%	2	1%	7	2%
Ensemble des victimes sur la période	109	100.0%	258	100.0%	367	100.0%

3 Localisation des accidents

L'ensemble des jeunes sont principalement accidentés en agglomération, avec une surexposition de la tranche d'âge 14-17 ans (68 % des accidents dont la plupart sont causés par les conducteurs de 2 roues).

	14-17ans		18-24ans	
	Nombre d'accidents	%	Nombre d'accidents	%
Autoroutes	3	2	9	3
Hors agglomération	30	25	127	44
En agglomération	87	73	156	53
Total accidents	120	100.0	292	100.0

4 Alcool et stupéfiants

La présence d'alcool et/ou de stupéfiants est détectée dans 42 % des accidents de jeunes usagers. Egalement répartie en terme de localisation (agglom/hors agglom), elle touche essentiellement les usagers de VL mais également les usagers de cyclomoteurs.

5 Temporalité

Les accidents impliquant les jeunes usagers surviennent en majorité au mois d'octobre (17 %), les vendredis et samedis (37 %), entre 16h et 19h (42 %).

6 Analyse

Il ressort des analyses ci-dessus que la catégorie des moins de 24 ans est fortement représentée dans les accidents :

- en cyclomoteurs pour la tranche d'âge 14-17 ans
- en VL pour la tranche d'âge 18-24 ans

Compte tenu des analyses ci-dessus, **les jeunes représentent un enjeu prioritaire pour le département.**

*

En conséquence, les orientations d'actions (définies avec les partenaires en groupe de travail) pour cet enjeu jeunes porteront sur :

- une formation aux fondamentaux de la sécurité routière dès le plus jeune âge
- la sensibilisation des parents
- des actions de sensibilisation adaptées aux publics selon les classes d'âge, les établissements d'enseignement et professionnels,
- la poursuite du contrôle de l'état des 2 roues et du respect du port des équipements de sécurité

D - LES SENIORS (65-74 ans et 75 ans et plus)

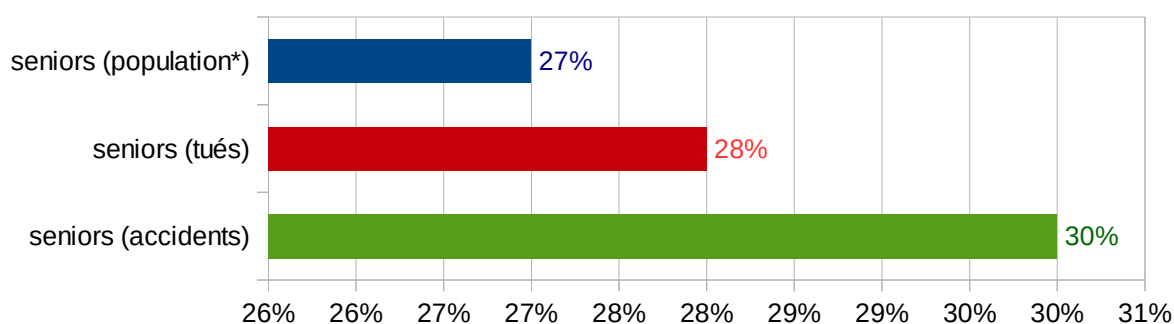
Nota : les tranches d'âge 65-74 et + de 75 ans sont fixées dans le cadre de l'enjeu national «seniors». Les données statistiques disponibles et présentées ci-après portent uniquement sur la tranche d'âge + de 60 ans.

1 Bilan sur la période

De 2012 à 2016, les seniors sont présents dans :

- 30 % de l'ensemble des accidents (286)
- 49 % des accidents avec blessés hospitalisés plus de 24 heures,
- 40 % des accidents mortels (30 tués de + de 60 ans).

L'alcoolémie positive est présente dans 5,5% des accidents impliquant des seniors.



* Source INSEE

De 2012 à 2016, en moyenne chaque mois
5 accidents corporels
< 1 tué
6 blessés hospitalisés plus de 24 heures

2 Localisation des accidents

Pour les seniors, les accidents interviennent majoritairement en agglomération

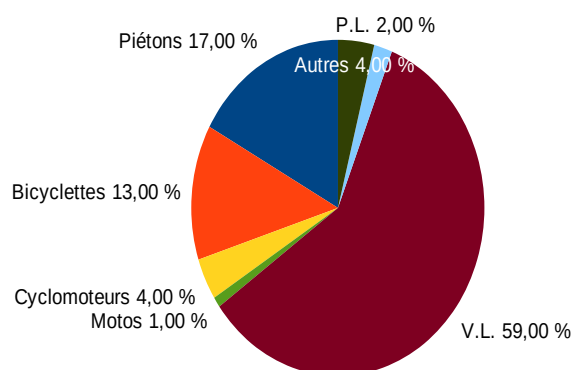
	+ de 60 ans	
	Nombre d'accidents	%
Autoroutes	18	6
Hors agglomération	123	43
En agglomération	145	51
Total accidents	286	100

3 Les catégories d'usagers

Deux catégories d'usagers sont bien distinctes :

- **Les usagers de VL** : 59 % des victimes
- **Les piétons** : 17 % des victimes

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués de + de 60 ans :



Nombre de... impliqués	Nombre	%
Piétons	39	17
Bicyclettes	29	13
Cyclomoteurs	9	4
Motos	1	1
V.L.	134	59
P.L.	5	2
Autres	9	4
Ensemble	226	100

4 Analyse

Les séniors sont particulièrement vulnérables comme usagers de VL et piétons.

les seniors et usagers vulnérables représentent un enjeu prioritaire.

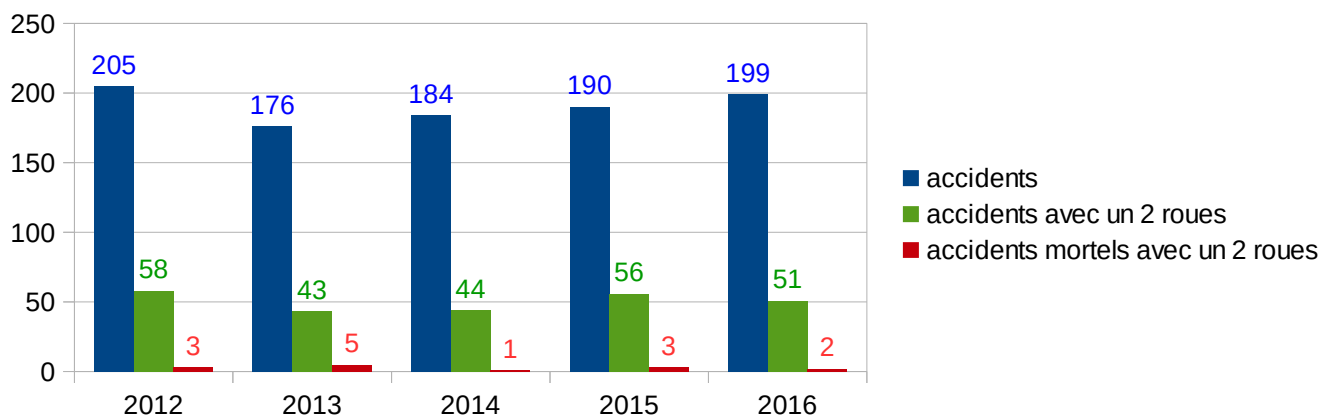
En conséquence, les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail*) pour cet enjeu qui concerne également les usagers vulnérables porteront sur :

- un travail avec les collectivités, les professionnels et les organismes de santé pour la mise en place d'actions favorisant la mobilité,
- une priorité à une information une sensibilisation dédiées
- une sensibilisation des élus aux aménagements

E - LES DEUX ROUES MOTORISÉES REPARTIES EN DEUX CATEGORIES (moins de 125 cm³ et plus de 125 cm³)

1 Bilan sur la période

Les 2 roues sont impliqués dans 26 % des accidents et représentent près de 13 % des tués.

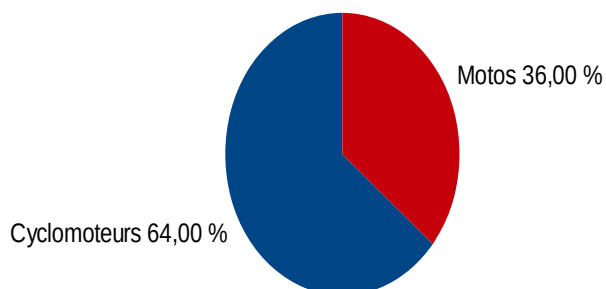


De 2012 à 2016, en moyenne chaque mois
4 accidents corporels
< 1 tué
3 blessés hospitalisés plus de 24 heures

2 Les catégories d'usagers

Parmi les deux catégories d'usagers de 2 roues, la plus impliquée est celle des cyclomoteurs (64 % des accidents), puis les motos (36 %).

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués :



Nombre de... impliqués	Nombre	%
Cyclomoteurs	161	64
Motos	92	36
Ensemble	253	100

3 Localisation des accidents

71 % des accidents de 2 roues ont lieu en agglomération

accidents	Nombre	%
Autoroutes	3	1
Hors agglomération	70	28
En agglomération	179	71
Total accidents	252	100

4 L'âge des usagers

26 % de la classe d'âge 14-17 ans est impliqué dans un accident. Cette classe est essentiellement concernée par la catégorie « cyclomoteur ».

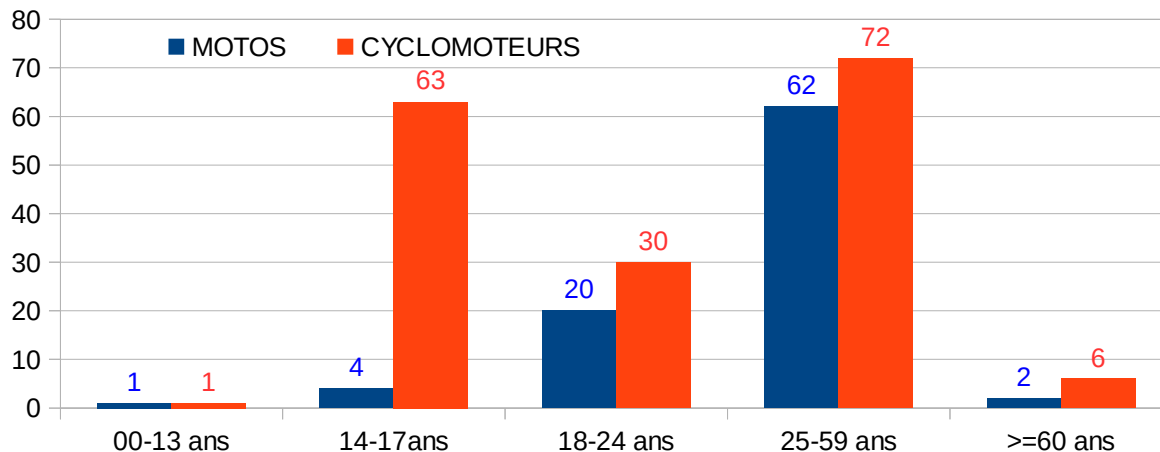
La classe d'âge 18-24 ans représente quant à elle 19 % des usagers impliqués dans un accident de 2 roues.

La classe d'âge la plus touchée est 25-59 ans compte tenu de sa grande amplitude.

Répartition selon les classes d'âges des usagers impliqués dans des accidents de 2 roues :

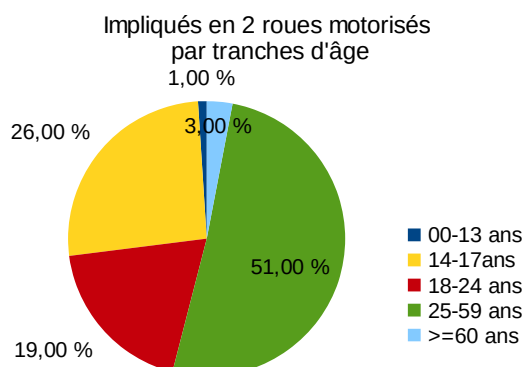
	00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans
MOTOS	1	4	20	62	2
CYCLOMOTEURS	1	63	30	72	6

(Les usagers comptabilisés sont impliqués dans un accident de 2 roues mais peuvent être usagers d'un autre type de véhicule...)



Les classes d'âge majoritaires des usagers impliqués dans les accidents de 2 roues motorisés sont :

- pour les cyclos : les tranches 14 -17 ans, (39 %), et les 25-59 ans (38%)
- pour les motos : la tranche 25-59 ans (73 %).



5 Temporalité des accidents

Les « pointes » d'accidentologie selon les catégories de 2 roues motorisés se décomposent comme suit :

- selon l'heure :

MOTOS	16 h à 17 h et 18 h à 19 h
CYCLOMOTEURS	16 h à 19 h

- selon le jour de la semaine :

MOTOS	Samedi et dimanche
CYCLOMOTEURS	Vendredi et samedi

- selon le mois de l'année :

MOTOS	Août
CYCLOMOTEURS	Septembre et octobre

6 Analyse

Il ressort de l'analyse ci-dessus une typologie assez précise des usagers de 2 roues motorisés :

- **Pour les cyclos** : les adolescents (14-17 ans) en agglomération en fin de semaine après les cours.
- **Pour les motos** : les motards entre 25 et 59 ans hors agglomération pendant les beaux jours (août).

*

Compte tenu des analyses ci-dessus, **les usagers de 2 roues motorisés représentent un enjeu pour le département.**

En conséquence, les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail du*) pour cet enjeu porteront sur :

- l'intensification des campagnes d'information sur l'entretien des véhicules, les équipements obligatoires et recommandés, le partage de la route,
- la poursuite des actions de « remise en selle »
- une sensibilisation des aménageurs et gestionnaires de voirie
- la poursuite des contrôles dans les collèges et les lycées

3ème partie

SYNTHESE DES ORIENTATIONS 2018 - 2022

L'objectif du document général d'orientations consiste, en référence à l'approfondissement de l'analyse de l'accidentologie par enjeu, à définir des orientations d'actions les mieux adaptées au contexte local.

Pour chacun des enjeux retenus, les orientations d'actions ont été déclinées dans les différents domaines : infrastructures, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Ces orientations d'actions doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière, ainsi que dans la conception des projets.

Enjeu 1 : Le risque routier professionnel

Domaines	Orientations
1 Infrastructures	<p>Sensibiliser les maires aux règles de réalisation des aménagements et à l'analyse de l'environnement</p> <p>Mettre en place une information sur l'état du réseau routier</p> <p>Installer des silhouettes mobiles avec message</p> <p>Adapter les dispositifs d'aide financière en ciblant les aménagements conformes et globaux</p> <p>Promouvoir les aires de co-voiturage et les aménagements de mobilité douce</p>
2 Information	<p>sensibiliser les entreprises et les usagers aux risques liés aux distracteurs</p> <p>Promouvoir les modes de déplacements alternatifs pour les déplacements domicile-travail</p> <p>Promouvoir l'application « mode conduite »</p> <p>Inciter les entreprises à intégrer le risque sécurité routière dans leurs procédures et leurs contrôles internes</p> <p>Élaborer des chartes sécurité routière avec les entreprises et des partenariats avec les chambres syndicales, les fédérations professionnelles, les comités d'entreprises et les chambres consulaires</p> <p>Dynamiser le réseau des référents sécurité routière dans les communes ou les communautés de communes</p> <p>Développer les formations et plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations</p> <p>Assurer la communication auprès des structures locales sur le plan de prévention du risque routier</p> <p>Initier une démarche « charte qualité » dans les entreprises de transport de moins de 50 salariés en lien avec la FNTR.</p> <p>Élaborer un protocole entre l'État, le conseil départemental, l'association</p>

Domaines	Orientations
	des maires, les transporteurs et Cristal Union pour la campagne betteravière.
3 Formation	mener des campagnes de formation et d'information à destination des jeunes des établissements professionnels Développer les interventions dans les entreprises sensibiliser les usagers et les professionnels aux risques spécifiques liés à l'arrimage des charges et à l'organisation du chargement.
4 Éducation	Développer un partenariat avec les centres de formation aux métiers du transport Favoriser les échanges entre services et centres de formation pour améliorer la formation des conducteurs (ex rencontres IPCSR et AFPA)
5 Contrôles et sanctions	Intégrer dans les procédures de marchés publics en lien avec le transport des dispositions relatives à l'utilisation des distracteurs et à la sécurité routière. Poursuivre les opérations de contrôles spécifiques destinés aux professionnels de la route

Enjeu 2 : La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

Domaines	Orientations
1 Infrastructures	<p>Doter les IDSR de lunettes cannabis pour mener les actions de sensibilisation</p> <p>Promouvoir l'installation d'éthylomètres auprès des communes (salles des fêtes), des débits de boisson, restaurants, boites de nuit</p>
2 Information	<p>Coordonner les actions de sensibilisation PDASR - MILDECA</p> <p>Animer le réseau des IDSR en intégrant des intervenants spécialisés dans les domaines des addictions</p> <p>Utiliser l'action « info choc 10 idées préconçues » et diffuser les éléments aux intervenants sociaux</p> <p>Élaborer des chartes de sécurité routière avec les entreprises et des partenariats avec les chambres syndicales, les fédérations professionnelles et les chambres consulaires</p> <p>Créer un partenariat avec les professionnels de santé afin de développer des actions de prévention</p> <p>Envoyer de la documentation de prévention / information en cas de suspension administrative du permis de conduire</p>
3 Formation	<p>Sensibiliser les barmans et responsables de débits de boisson sur leur responsabilité pénale et sur les nouveaux modes de consommation des jeunes</p> <p>Intégrer la dimension addictions au plans de prévention des risques routiers professionnels dans les entreprises et les administrations</p>
4 Éducation	<p>Intégrer en lien avec les auto écoles le risque alcool stupéfiants aux rendez vous pédagogiques conduite accompagnée</p> <p>Poursuivre les actions à destination des jeunes en milieu scolaire sur l'ensemble du département</p> <p>Favoriser l'implication des jeunes dans les projets de sécurité routière</p> <p>Développer la prévention auprès des jeunes par le biais des formateurs anti-drogue de la police et de la gendarmerie</p>
5 Contrôles et sanctions	<p>Développer les contrôles et organiser des actions avec alternative à la sanction assortie d'une stage de sensibilisation à l'usage des stupéfiants</p>

Enjeu 3 : Les jeunes

Domaines	Orientations
1 Infrastructures	Sensibiliser les maires aux règles de réalisation des aménagements Sensibiliser aux risques liés à la circulation des EDP
2 Information	Prévoir des campagnes de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité aux abords des écoles Sensibiliser aux risques liés aux distracteurs même pour les piétons ou usagers de 2 roues
3 Formation	mener des campagnes de formation et d'information à destination des jeunes des établissements professionnels Utiliser les pratiques quotidiennes (ex déplacement à la cantine) pour éduquer aux règles de sécurité routière dès le plus jeune age Lancer un concours inter écoles sur le thème de la sécurité routière dans les déplacements au sein de l'école
4 Éducation	Intégrer en lien avec les auto écoles le risque alcool stupéfiants aux rendez vous pédagogiques conduite accompagnée Favoriser l'implication des jeunes dans les projets de sécurité routière Assurer une formation continue dès le plus jeune age et expérimenter le suivi sur plusieurs années Développer les actions de sécurité routière en entreprise et par le biais de la médecine du travail pour capter le public qui a quitté le milieu scolaire
5 Contrôles et sanctions	Réaliser un contrôle accru du respect du port des équipements de sécurité des usagers de 2 roues Inciter les associations à organiser des modules de sécurité routière dans le cadre des mesures alternatives à la sanction ou à destination des mineurs

Enjeu 4 : Les seniors, les piétons, les usagers vulnérables

Domaines	Orientations
1 Infrastructures	<p>Sensibiliser les maires aux règles de réalisation des aménagements, notamment pour les traversées piétonnes dangereuses</p> <p>Encourager les communes ou les communautés de communes à mener des actions d'aide à la mobilité</p>
2 Information	<p>Développer un partenariat avec les professionnels de santé pour les inciter à communiquer avec leurs patients seniors sur l'intérêt d'effectuer périodiquement des tests destinés à vérifier leur aptitude à la conduite : tests visuels, auditifs, de réflexes...</p> <p>Informers sur la dangerosité potentielle de certains médicaments pour la conduite</p> <p>Créer des supports de communication dédiés pour les seniors</p> <p>Campagne d'information sur l'éclairage des véhicules lors du changement d'heure</p> <p>Développer les moyens d'améliorer sa visibilité</p>
3 Formation	<p>Pour les seniors, intégrer la sécurité routière dans une sensibilisation globale liée à la santé et à la sécurité</p> <p>Inciter les organisateurs à intégrer l'aide à la préparation des trajets dans les actions ciblées seniors</p> <p>Développer les actions de sensibilisation à la conduite et d'actualisation du code de la route</p>
4 Éducation	<p>Favoriser les rencontres intergénérationnelles</p> <p>Rappeler les règles sur la circulation piétonne aux élèves de primaire</p> <p>Développer les partenariats avec les acteurs institutionnels et les professionnels de la silver économie</p>
5 Contrôles et sanctions	<p>Mettre en place des opérations de contrôle avec alternatives aux poursuites pour les seniors ayant commis des infractions.</p>

Enjeu 5 : Les 2 RM, les cyclistes

Domaines	Orientations
1 Infrastructures	<p>sensibiliser les maires et les aménageurs aux aménagements</p> <p>Intégration dans les projets d'aménagements des éléments permettant de sécuriser les déplacements des 2 roues (pistes cyclables, parkings vélo...)</p> <p>Poursuite de la dépose des glissières de sécurité là où elles n'ont pas d'utilité</p> <p>Entretien de la signalisation horizontale</p>
2 Information	<p>Réaliser des campagnes d'information sur l'entretien des véhicules, les équipements obligatoires et recommandés au retour des beaux jours</p> <p>communiquer sur les points contacts mis en place par la gendarmerie et la police</p> <p>Favoriser le partenariat avec l'association des maires pour promouvoir les actions de prévention en direction des 2 roues</p> <p>Prévoir une journée d'action en lien avec l'opération « motards d'un jour »</p> <p>Utiliser les actions type « rando vélo » pour passer des messages des sensibilisation et d'information</p>
3 Formation	<p>sensibiliser aux risques que présentent les EDP</p> <p>Développer les actions type « remise en selle »</p>
4 Éducation	<p>développer la sensibilisation aux équipements de sécurité et aux notions de partage de la route</p> <p>Intensifier l'information du respect des règles de sécurité routière et adopter les comportements adaptés</p>
5 Contrôles et sanctions	<p>Poursuivre le contrôle des 2 roues dans les collèges et les lycées</p> <p>Développer la mise en place de contrôles ciblés sur les 2RM</p>

Les indicateurs

Pour chacun des enjeux des indicateurs feront l'objet d'un suivi particulier :

Enjeu 1 - Le risque routier professionnel

- Nombre de tués dans un accident professionnel (mission + trajet domicile travail)
- Part d'accidents corporels lors d'un déplacement professionnel mission dans l'ensemble des accidents corporels,
- Part d'accidents corporels lors d'un déplacement professionnel domicile travail

Enjeu 2 - conduite après usage de substances psycho actives

- Nombre de tués dans un accident avec alcool ou stupéfiants
- Part des accidents corporels avec alcool et/ou stupéfiants par rapport à l'ensemble des accidents corporels
- Nombre de dépistages positifs
- Nombre de rétentions et suspensions de permis de conduire

Enjeu 3 - les jeunes

- Nombre de tués par classe d'âge (14-17, 18-24, 25-29)
- part d'accidents corporels impliquant un jeune par classe d'âge par rapport à l'ensemble des accidents corporels

Enjeu 4 - Séniors, piétons, usagers vulnérables

- Nombre de tués par classe d'âge (65-74, + de 75)
- part des accidents corporels impliquant un usager vulnérable dans l'ensemble des accidents corporels

Enjeu 5 - les 2 roues motorisées

- nombre de tués en 2 roues motorisées
- part des accidents corporels impliquant un 2 roues motorisées dans l'ensemble des accidents corporels

Indicateurs transversaux

- part des accidents corporels avec distracteurs dans l'ensemble des accidents corporels
- nombre de tués dans un accident avec distracteur
- nombre du tués dans un accident avec vitesse
- part des accidents corporels avec vitesse dans l'ensemble des accidents corporels
- nombre d'infractions vitesse