

Sécurité routière

Document Général d'Orientations

2018 - 2022



Département du Calvados

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

Préface.....	3
Signataires du DGO.....	5
Introduction.....	6
Synthèse.....	7
Définitions.....	8
Présentation du département.....	9
Accidentalité générale du département.....	14
Bilan des enjeux du DGO 2013 - 2017.....	31
Bilan des actions de 2012 à 2016.....	40
Les enjeux nationaux pour 2018 - 2022.....	55
A - Le risque routier professionnel.....	56
B - Conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants).....	69
C - Les jeunes de 14 à 29 ans.....	91
D - Les seniors de 65 ans et plus.....	104
E - Les piétons et les cyclistes.....	117
F - Les deux-roues motorisés.....	136
G - Les orientations d'actions.....	152

Préface



La sécurité routière est au cœur des préoccupations de l'État. Malgré la forte mobilisation des forces de l'ordre et la multiplication des actions préventives initiées par l'État ou la société civile, le nombre de morts sur les routes demeure cependant trop élevé, notamment à cause de la persistance de comportements irresponsables et à risques (vitesse, alcool, stupéfiants). Dans le Calvados, ce sont ainsi 45 personnes qui ont trouvé la mort et plus de 680 autres qui ont été blessées en 2017 sur les différents réseaux routiers du département.

Comme l'a rappelé le Premier ministre à l'occasion de la dernière réunion du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, les comportements sur la route doivent changer en profondeur et une action globale mêlant éducation, prévention et répression doit dès lors être portée par les services de l'État avec l'appui des collectivités territoriales et l'implication de la société civile.

Le document général d'orientation (DGO), élaboré par la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Calvados en lien avec mon cabinet et les forces de l'ordre, participe de cette stratégie globale. En s'appuyant sur une connaissance et une analyse rigoureuse de l'accidentalité locale des cinq dernières années (2012-2016), ses objectifs sont de définir les enjeux en matière de sécurité routière dans le Calvados et de fixer des orientations d'actions dans ces domaines pour les cinq années à venir (2018-2022).

Parmi ces enjeux, quatre ont été définis au niveau national par la Délégation à la sécurité routière (DSR) : les risques routiers professionnels, la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants), les jeunes et les seniors. Ces enjeux nationaux reprennent des problématiques effectivement rencontrées de manière prégnante au niveau local, comme l'usage de l'alcool au volant, responsable d'un tiers des décès rencontrés dans le Calvados, ou la vulnérabilité des jeunes, particulièrement des 14-29 ans, impliqués dans plus de la moitié des accidents recensés localement et qui représentent près de 40 % des personnes tuées entre 2012 et 2016.

Le DGO ayant également pour vocation d'agir sur des problématiques spécifiques à l'accidentologie départementale, j'ai également souhaité que deux autres enjeux soient définis pour les usagers vulnérables de la route que sont les piétons et les cyclistes d'une part, et les deux roues motorisés d'autre part. En effet, du fait d'une urbanisation et d'une métropolisation croissantes mais aussi d'une volonté citoyenne d'utiliser davantage les modes de transport "doux", ces moyens de déplacement alternatifs sont en plein essor et ressortent de plus en plus, par conséquence logique, dans l'accidentologie locale.

Ces six enjeux seront le socle des actions qui seront initiées par mes services durant la période qui s'ouvre dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDSAR). J'invite les partenaires institutionnels, les collectivités locales et la société civile à s'en emparer pour qu'ensemble nos routes ne soient plus sources de drames.

Laurent FISCUS
Préfet du Calvados

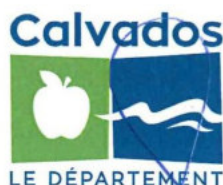


Signataires du DGO

Signé à CAEN le 16 mai 2018 en présence de
M. Emmanuel BARBE,
délégué interministériel à la sécurité routière



M. Laurent FISCUS
Préfet du Calvados



M. Jean-Léonce DUPONT
Président du Conseil Départemental
du Calvados



M. Olivier PAZ
Président de l'Union Amicale
des Maires du Calvados



Mme Sylvie PETIT-LECLAIR
Procureur Général près la
Cour d'appel de Caen

représentée par Mme Marie BESSE



Mme Carole ETIENNE
Procureur de la République près le
Tribunal de Grande Instance
de Caen



M. David PAMART
Procureur de la République près le
Tribunal de Grande Instance
de Lisieux



M. Mathias BOUVIER
Directeur académique des services
de l'éducation nationale du Calvados



Mme Béatrice BELLEVALLEE
Directrice régionale de la CARSAT

représentée par Mme Dominique POUCH

Introduction

La sécurité routière est une préoccupation majeure des politiques publiques.

Sur le plan communautaire, la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'actions visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Sur le plan national, en cohérence avec les objectifs européens, l'État a fixé comme objectif « moins de 2000 personnes tuées par an d'ici à 2020 ».

La politique de lutte contre l'insécurité routière est fixée par le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR), instance de décision et de suivi regroupant tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière.

Le CISR s'est réuni le 9 janvier 2018 sous la présidence du Premier ministre. Il a annoncé 18 mesures rattachées à trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière du quinquennat :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

De façon complémentaire, le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), instance de concertation est composé d'élus, de certains ministres, de représentants des entreprises, institutions et associations intéressées par la sécurité routière et de représentants de l'administration, des professions de santé, des représentants des gestionnaires de voirie publique et des collectivités.

Le CNSR a un rôle de conseil du gouvernement, dans une approche plus prospective orientée vers les évolutions technologiques et les enjeux économiques et sociaux. Il a aussi pour vocation de formuler des avis et des recommandations concrètes, d'identifier des orientations pour faire diminuer l'accidentalité.

Le CNSR s'est réuni le 23 janvier 2017 en présence du ministre de l'Intérieur. Il a déterminé les thématiques prioritaires à traiter dans la période 2017-2020 :

- Usagers vulnérables ;
- Éducation et risque routier professionnel ;
- Véhicules, technologies innovantes, infrastructures ;
- Conduite et état de santé.

En département, le Document Général d'Orientations (DGO) est chargé de décliner la politique de lutte contre l'insécurité routière. Il fixe pour 5 ans les enjeux et les actions à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents. Le DGO constitue l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux et communautaires.

L'élaboration du présent DGO, qui concerne la période 2018-2022, repose sur trois phases :

1. L'état des lieux, l'accidentalité et l'évaluation des actions conduites ces cinq dernières années ;
2. La détermination des enjeux pour le département
3. La définition des orientations d'actions pour la période 2018-2022.

Synthèse

L'étude d'enjeux porte sur la période 2012 – 2016. Les données analysées avec le logiciel CONCERTO sont issues des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) renseignés par les forces de l'ordre.

Il ressort de l'analyse de ces données que dans le Calvados, nous enregistrons :

- ♦ Une baisse favorable des indicateurs de sécurité routière sur 5 ans : réduction du nombre des accidents corporels, tués et blessés de 2012 à 2016 par rapport à la période 2007 – 2011 ;
- ♦ Une évolution de l'accidentologie comparable à celle du niveau national mais une gravité des accidents plus élevée dans le Calvados ;
- ♦ Une forte implication des conducteurs âgés de 25-44 ans (36 %) dans les accidents corporels avec proportionnellement moins de tués qu'au niveau national ;
- ♦ Une plus faible implication des conducteurs âgés de 18-24 ans (20 %) dans les accidents corporels avec proportionnellement plus de tués qu'au niveau national ;
- ♦ Très peu d'accidents corporels sur autoroutes et routes nationales avec une gravité moindre ;
- ♦ Plus de la moitié des accidents sont sur les routes départementales avec une forte gravité alors qu'en France, la moitié des accidents ont lieu sur la voirie communale avec une faible gravité ;
- ♦ 3 grandes zones géographiques sont concernées par un grand nombre d'accidents : Caen et son agglomération, Lisieux et sa périphérie et la côte Fleurie ;
- ♦ Plus d'accidents les samedis et veilles de fêtes et entre 16 h et 20 h ;
- ♦ Une évolution favorable des enjeux nationaux et locaux sauf pour les cyclistes.

Les enjeux pour 2018-2022

Au-delà des quatre enjeux fixés au niveau national, ce bilan des données de la période 2012-2016 a permis de mettre en évidence deux enjeux locaux spécifiques au département du Calvados.

1 - Les enjeux nationaux :

- ♦ **Le risque routier professionnel** est présent dans 36,6 % des accidents corporels dans le Calvados contre 44,9 % en France et 40,8 % pour la même famille. Les déplacements professionnels représentent 34 % des tués dans le Calvados.
- ♦ **La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) :**
 - L'alcool est présent dans 17,6 % des accidents corporels dans le Calvados contre 11,3 % en France et 12,9 % pour la même famille. Les accidents avec alcool représentent 33,6 % des tués dans le Calvados.
 - Les stupéfiants sont présents dans 11,7 % des accidents corporels dans le département contre 11,1 % en France et 15,6 % pour la même famille. Les accidents avec stupéfiants représentent 12,1 % des tués dans le Calvados.
- ♦ **Les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)** sont impliqués dans 53,6 % des accidents corporels dans le Calvados. Ils représentent 37 % des tués dans le Calvados contre 29 % en France et 33 % pour la même famille.
- ♦ **Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)** sont impliqués dans 22,9 % des accidents dans le Calvados. Ils représentent 18 % des tués dans le Calvados contre 25 % en France et 21 % pour la même famille.

2 - Les enjeux locaux spécifiques :

- ♦ **Les deux roues-motorisés** sont impliqués dans 31,9 % des accidents corporels dans le Calvados contre 35,3 % en France et 27,9 % pour la même famille. Ils représentent 18,5 % des tués dans le Calvados contre 21,9 % en France et 19,8 % pour la même famille.
- ♦ **Les piétons et les cyclistes** sont impliqués dans 23,1 % des accidents corporels dans le Calvados contre 27,8 % en France et 26,9 % pour la même famille. Ils représentent 18,1 % des tués dans le Calvados contre 20,7 % en France et 16,6 % pour la même famille.

Définitions

Un **accident corporel** de la circulation routière mortel ou non :

- provoque au moins une victime ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel **implique** un certain nombre d'usagers.

Parmi les **usagers impliqués**, on distingue les conducteurs, les passagers et les piétons. Ils peuvent être :

- **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- **victimes** : impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.

À partir du 1^{er} janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition du *"tué à trente jours"* contre *"six jours"* auparavant et du *"blessé hospitalisé"* à la place du *"blessé grave"*.

Parmi les victimes on distingue :

- les **tués à trente jours** : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident ;
- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les **blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés entre les panneaux de début et de fin d'agglomération (*au sens du code de la route*).

On entend par **rase campagne** le reste du réseau situé hors de l'agglomération.

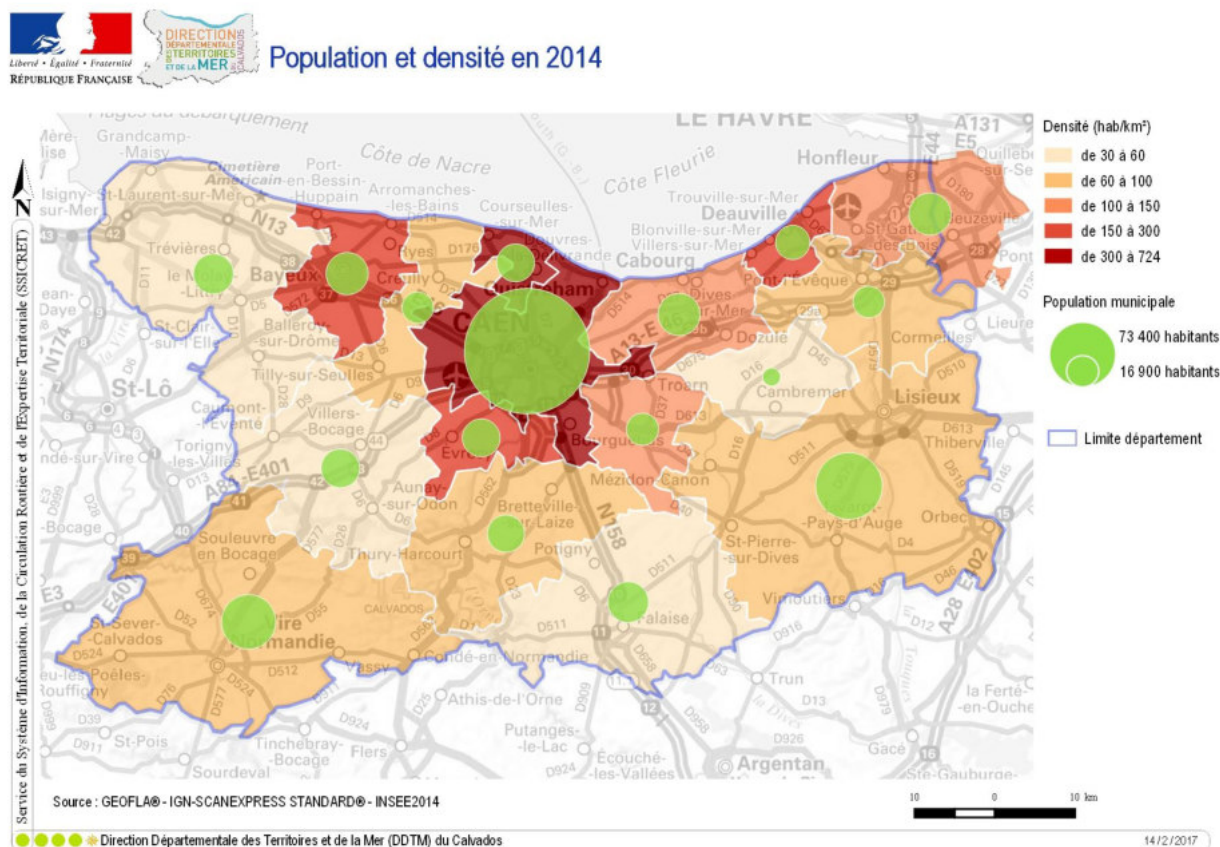
Ig : indicateur de gravité (modèle DSR) = Nombre de tués / Nombre d'accidents x 100

Présentation du département

Population

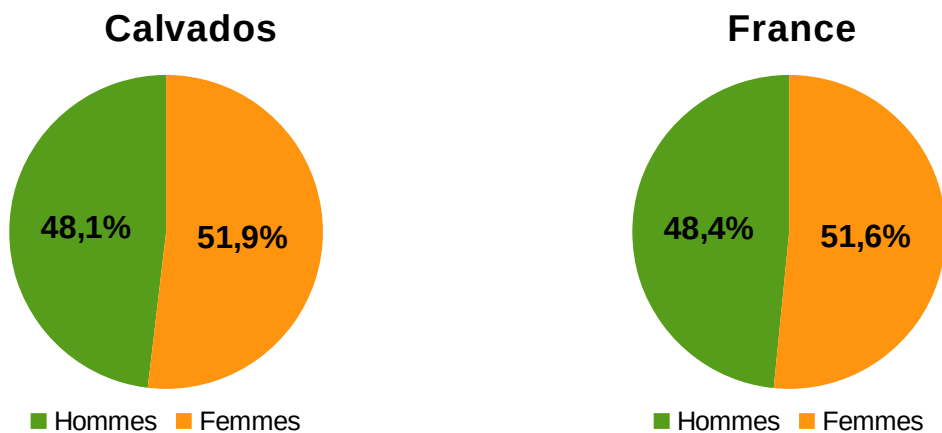
La population du département du Calvados était en 2014 de 691 670 d'habitants (source INSEE publiée au 01/01/2017). La densité départementale s'élève ainsi à 124,7 hab/km².

La population est à 66 % urbaine ou péri urbaine. L'agglomération de Caen draine plus de la moitié des habitants du département.

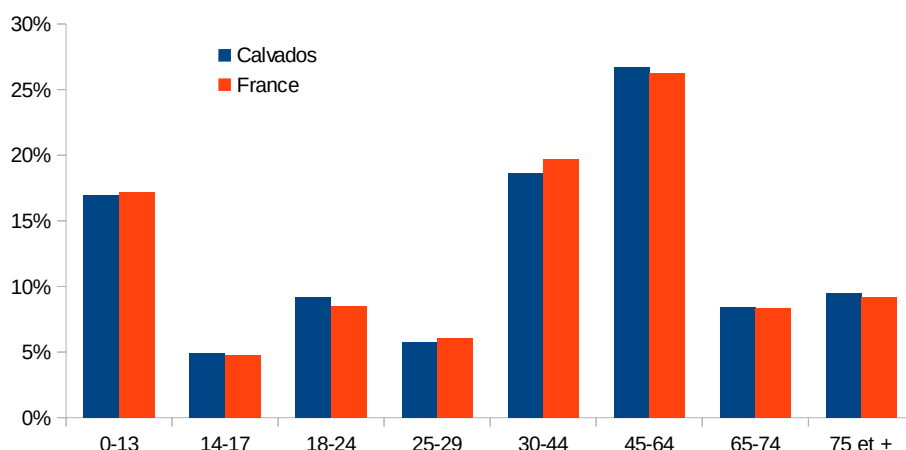


La population se répartit de la façon suivante :

Par sexe



Répartition de la population selon l'âge



Géographie

Le Calvados fait partie de la région Normandie avec l'Orne, la Manche, l'Eure et la Seine-Maritime. Au Nord, par-delà la Manche, le département est frontalier de la Grande-Bretagne.

Le département du Calvados est situé, géologiquement, sur le Bassin Parisien, sauf le Bocage, quart sud-ouest du département, qui fait partie du Massif Armoricaïn et où culmine le Mont-Pinçon (365 m).

L'une des principales caractéristiques du Calvados est, sans aucun doute, la grande variété de ses paysages. 150 kilomètres de littoral, constitué par les côtes de la Manche, découvrant tour à tour, des plages infinies, des sites naturels protégés, des lieux de villégiature (Côte de Nacre, Côte Fleurie) et de mémoire.

Le Calvados est un département côtier situé le long de la mer la plus fréquentée du monde. À l'intérieur, les rivières, qui après avoir sillonné les vallées encaissées de la Suisse normande, les terres bocagères autour de Vire et les plaines autour de Caen, se mêlent enfin à l'eau salée ; sans oublier ses 51 000 km² de surfaces boisées.

Le département est une mosaïque de "pays" aux aspects bien distincts :

- ➔ À l'ouest le "Bessin", autour de Bayeux, est constitué d'un bas plateau au relief modulé par les vallées des rivières et parsemé de haies vives et de quelques forêts ;
- ➔ Au sud-ouest, le bocage virois avec sa physionomie ondulée, entaillée par le cours des rivières lui a valu le surnom de "Suisse Normande " aux alentours de l'Orne et de la Vire ;
- ➔ Au centre du département se trouve la plaine de Caen, prolongée au sud par celle de Falaise ;
- ➔ À l'est du département, le Pays d'Auge étale son charme typiquement normand avec ses maisons à colombages. Bordé par la côte Fleurie, il constitue l'un des atouts du tourisme du Calvados.

Le long des paysages côtiers alternent falaises, pentes douces et plages de sable entre Honfleur et Isigny-sur-Mer.

Climat

Le Calvados possède un climat de type océanique. Cependant, le relief modéré et la proximité de la mer permettent de distinguer plusieurs nuances de climat. L'influence maritime se retrouve dans la répartition des températures, plus douces l'hiver en bordure côtière et plus chaudes l'été dans la partie plus continentale du département.

Territoire et mobilité

Le Calvados se place au 31^e rang en France pour sa superficie de 5 548 km².

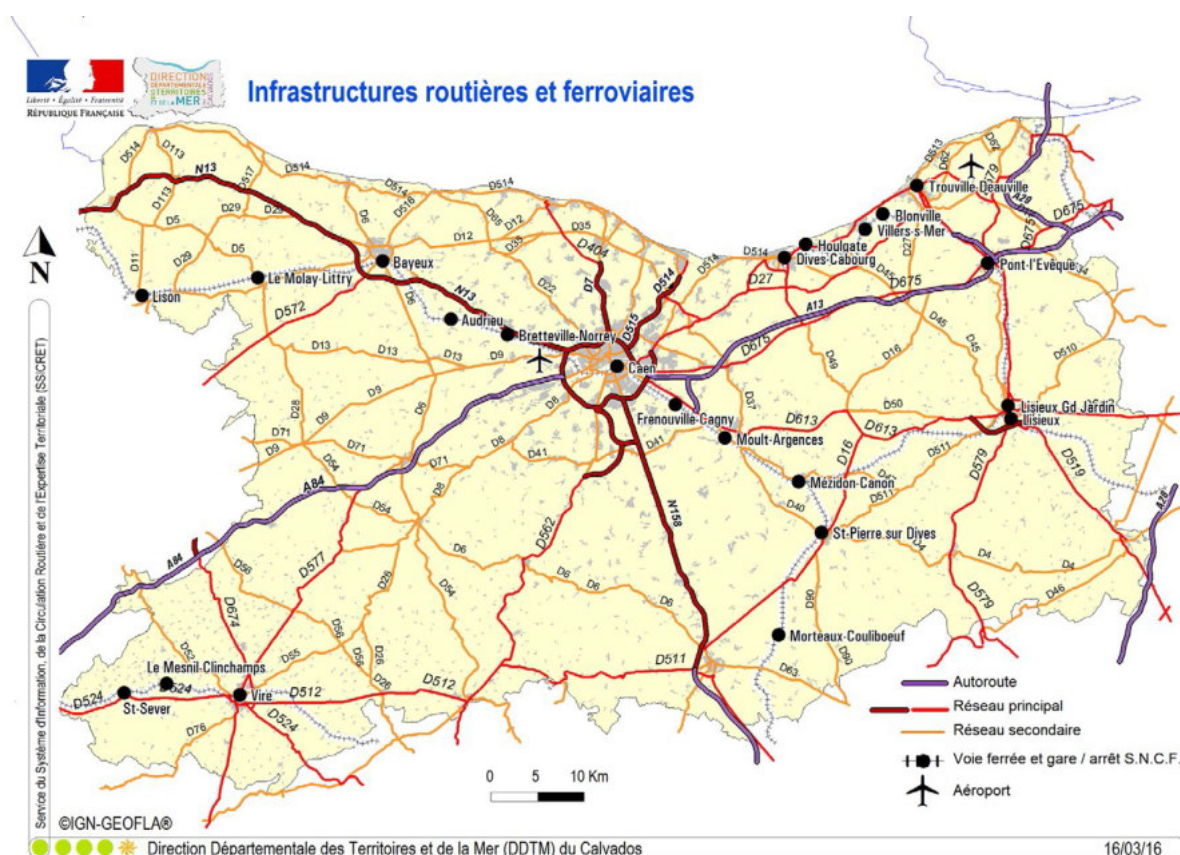
Au 1er janvier 2017, le territoire du département est composé de 538 communes, 15 communautés de communes, 1 communauté d'agglomération (Lisieux Normandie) de 48 communes et 1 communauté urbaine (Caen la Mer) de 50 communes.

Caen, préfecture du département du Calvados, comptait 106 538 habitants en 2014. Caen est la 35^e commune de France la plus peuplée et la troisième commune de Normandie après Le Havre et Rouen.

En dehors de l'agglomération de Caen, la vie dans le Calvados s'organise autour de bourgs et de petites villes. Dans ces espaces, la population peut en général accomplir, sur place, une grande partie des actes de la vie courante, comme consommer, travailler, aller à l'école ou se soigner. Cette population a un accès rapide au lieu de travail et aux services (en moyenne un quart d'heure).

De par sa situation sur l'axe Calais - Bayonne et sur l'axe Ile-de-France – Normandie – Bretagne, tous les flux de déplacement (routiers, ferroviaires et aériens) traversent son territoire. Ainsi, le Calvados est au carrefour d'axes majeurs :

- ➔ l'A13, Paris – Caen – Cherbourg
- ➔ l'A84, Autoroute des Estuaires, Caen – Rennes
- ➔ l'A88, Falaise – Sées
- ➔ la RN 158, Caen – Falaise
- ➔ la RN 13, Caen – Cherbourg
- ➔ la RN 814 – Boulevard périphérique de Caen
- ➔ 5 630 km de routes départementales et 7 116 km de routes communales desservent le territoire.
- ➔ 312 km de lignes ferroviaires : Caen - Paris-Saint-Lazare, Vire – Paris- Montparnasse, Caen - Tours, Caen – Rennes, Caen - Rouen
- ➔ Deux aéroports : Caen-Carpiquet, Deauville-Saint-Gatien
- ➔ Deux ports de commerce : Caen et Honfleur
- ➔ Des liaisons Transmanche vers Portsmouth au départ de Caen-Ouistreham

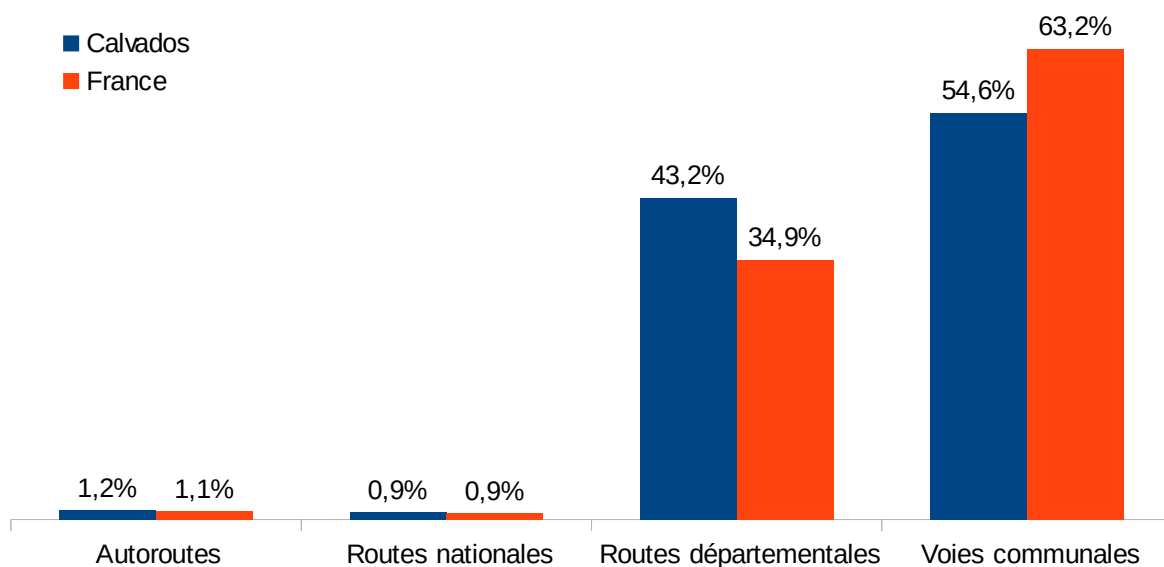


Le réseau routier

En 2016, le linéaire du réseau routier dans le département du Calvados est le suivant :

- 160 km d'autoroutes,
- 123 km de routes nationales,
- 5 630 km de routes départementales,
- 7 116 km de voies communales.

Linéaire de route selon le type de réseau



Trafic journalier moyen « tous véhicules » sur les routes nationales du Calvados en 2016

Route	Station de comptage	Sens 1	Débits journaliers moyens	Sens 2	Débits journaliers moyens
A84	Bretteville-sur-Odon	Rennes vers Caen	23 402	Caen vers Rennes	23 877
	Cahagnes		14 569		14 508
RN13	Carpiquet	Caen vers Cherbourg	26 011	Cherbourg vers Caen	26 449
	Guéron		9 934		10 200
RN158	La Drosnière	Falaise vers Caen	20 144	Caen vers Falaise	14 198
	Potigny		9 797		9 722
RN814 (boulevard périphérique)	Calix	sens extérieur	42 106	sens intérieur	41 826
	Fleury-sur-Orne		28 865		28 303
	Bessin		22 432		20 692

Accidentalité générale du département

Les valeurs de référence

Afin de déterminer les enjeux relatifs, il est nécessaire de comparer l'accidentalité locale :

- aux indicateurs de référence nationaux
- aux indicateurs de référence de la famille de départements de même profil de sécurité routière.

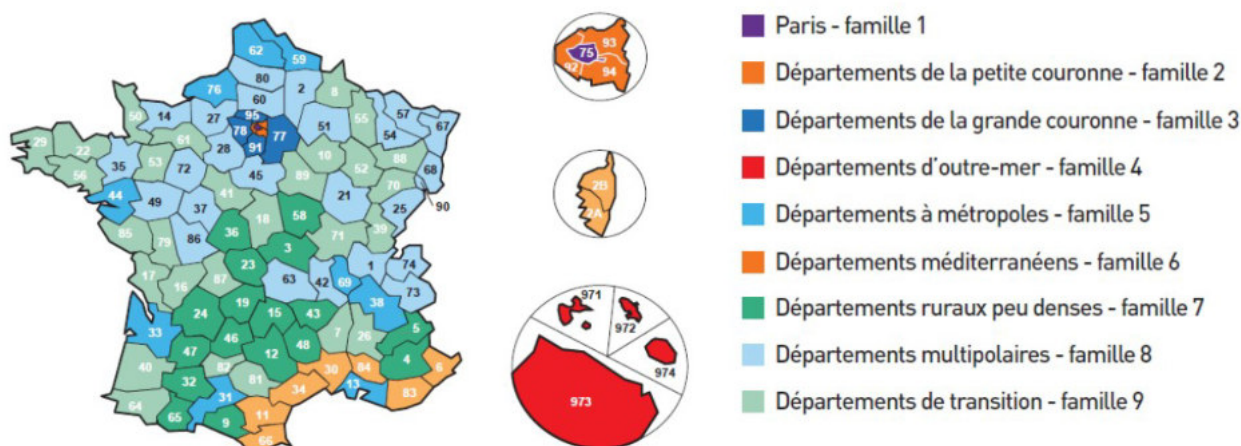
Les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) doivent permettre de :

- saisir rapidement les principaux enjeux de chaque département ;
- qualifier l'évolution de l'insécurité routière dans chaque département à long et moyen terme ;
- réaliser des comparaisons interdépartementales pertinentes ;
- relativiser les interprétations en fournissant les éléments de contexte nécessaires.

Pour répondre à ces besoins, les travaux sur les ILSR ont abouti à la définition de typologies de départements et à leur regroupement au sein de familles cohérentes, mais limitées (une dizaine maximum).

Après avoir intégré un maximum de variables qualifiant les contextes départementaux en termes de comportement des usagers locaux et de mobilité interne et externe aux départements, neuf familles ont été créées faisant suite à des analyses statistiques complexes.

Les familles de départements selon leur profil de sécurité routière



Le département du Calvados fait partie de la famille 8.

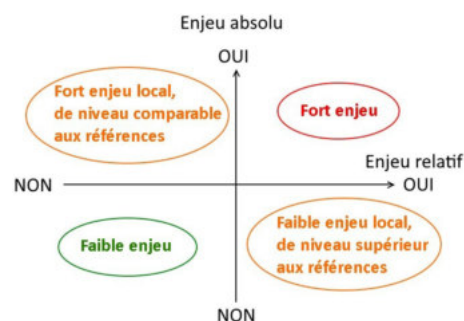
La famille 8 comprend des départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.

L'importance de chaque enjeu

L'enjeu peut être :

- **absolu** (important par rapport aux autres enjeux du département),
- **relatif** (important comparativement à une référence plus large : ex. famille de départements de même profil).

Les deux qualités sont étudiées.



Evolution comparative de la période 2012 à 2016 avec la période 2007 à 2011

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution
Accidents corporels	2 453	2 387	-2,7%
Accidents mortels	196	155	-20,9%
Tués	206	162	-21,4%
Blessés	3 298	3 176	-3,7%
Dont hospitalisés	1 722	1 425	-17,3%

France	2007-2011	2012-2016	Evolution
Accidents corporels	360 386	289 565	-19,7%
Accidents mortels	19 507	15 940	-18,3%
Tués	21 123	17 243	-18,4%
Blessés	453 645	362 953	-20,0%
Dont hospitalisés	166 975	133 525	-20,0%

Evolution des accidents, tués et blessés de 2012 à 2016

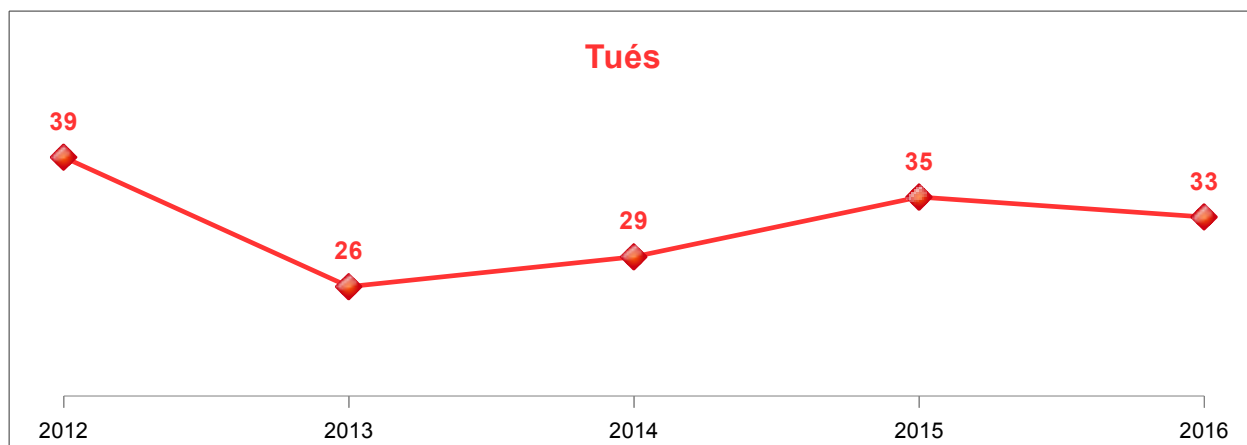
Les accidents corporels

Année	Calvados	% sur 5 ans	% sur la totalité des accidents nationaux	France	% sur 5 ans
2012	465	19,5%	0,77%	60 437	20,9%
2013	433	18,1%	0,76%	56 812	19,6%
2014	478	20,0%	0,82%	58 191	20,1%
2015	489	20,0%	0,86%	56 603	19,5%
2016	522	21,9%	0,91%	57 522	19,9%
TOTAL	2 387	100,0%	0,82%	289 565	100,0%



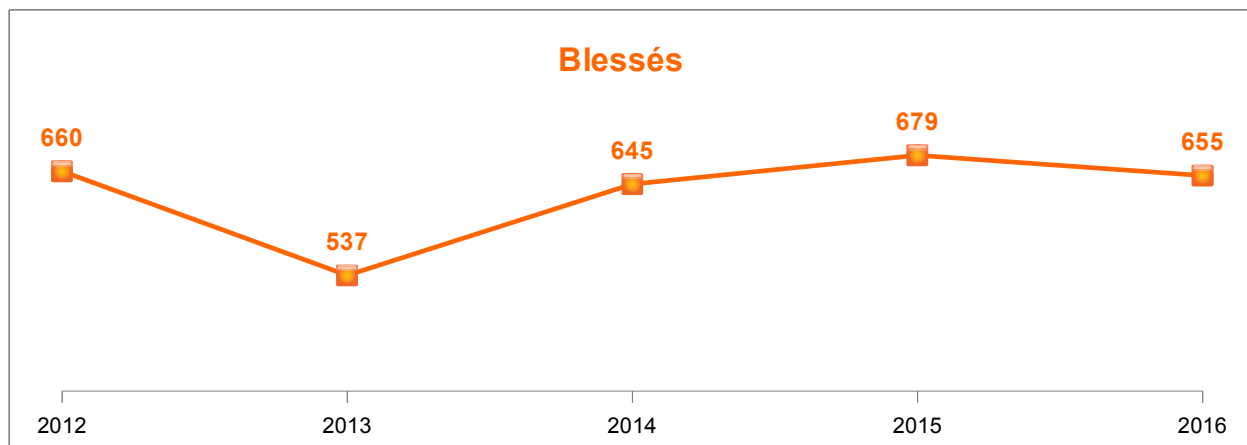
Les Tués

Année	Calvados	% sur 5 ans	% sur la totalité des tués nationaux	France	% sur 5 ans
2012	39	24,1%	1,07%	3 653	20,9%
2013	26	16,0%	0,80%	3 268	19,5%
2014	29	17,9%	0,86%	3 384	20,1%
2015	35	21,6%	1,01%	3 461	19,5%
2016	33	20,4%	0,95%	3 477	20,0%
TOTAL	162	100,0%	0,94%	17 243	100,0%



Les Blessés

Année	Calvados	% sur 5 ans	% sur la totalité des tués nationaux	France	% sur 5 ans
2012	660	20,8%	0,87%	75 851	20,9%
2013	537	16,9%	0,76%	70 607	19,5%
2014	645	20,3%	0,88%	73 048	20,1%
2015	679	21,4%	0,96%	70 802	19,5%
2016	655	20,6%	0,90%	72 645	20,0%
TOTAL	3 176	100,0%	0,88%	362 953	100,0%



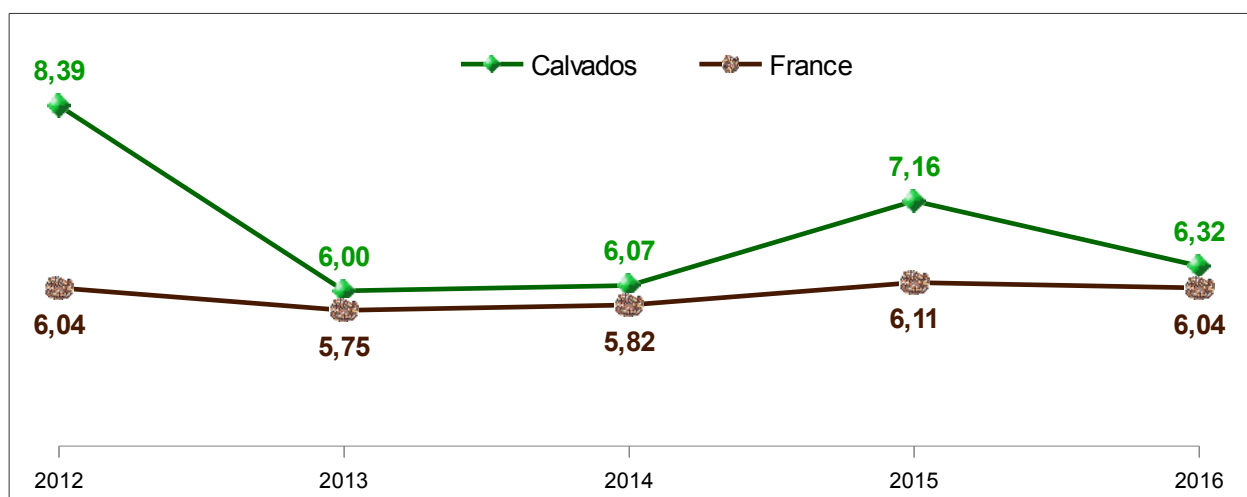
Indicateur de gravité

Année	CALVADOS	FRANCE
2012	8,39	6,04
2013	6,00	5,75
2014	6,07	5,82
2015	7,16	6,11
2016	6,32	6,04
TOTAL	6,79	5,95

Indicateur de gravité (modèle DSR) = Nbre de tués / Nbre d'accidents x 100

L'indicateur de gravité est un peu plus élevé dans le département du Calvados qu'en France.

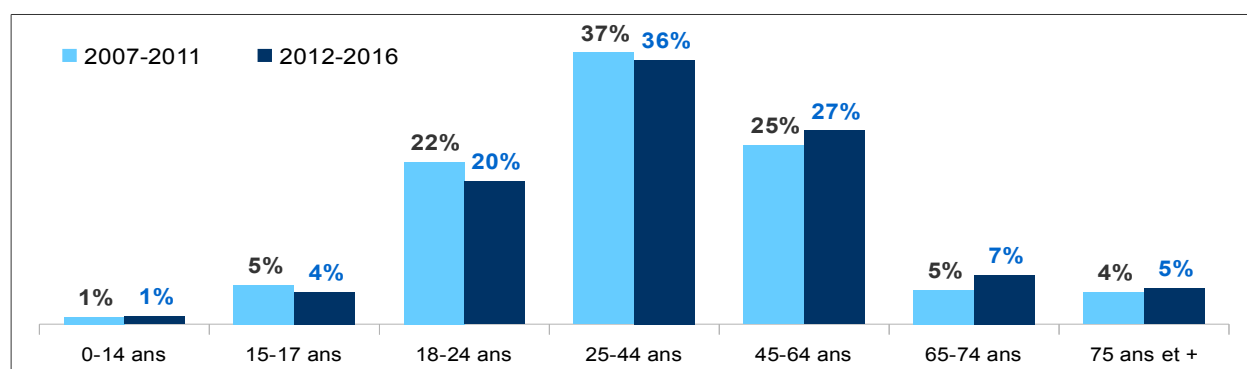
De 2012 à 2016, le Calvados a dénombré une faible proportion d'accidents (0,8 % de la totalité des accidents nationaux) et un risque d'être tué 1,1 fois plus grand qu'en France (gravité moyenne de 6,8 contre 6,0).



Les conducteurs impliqués dans les accidents corporels selon les classes d'âge

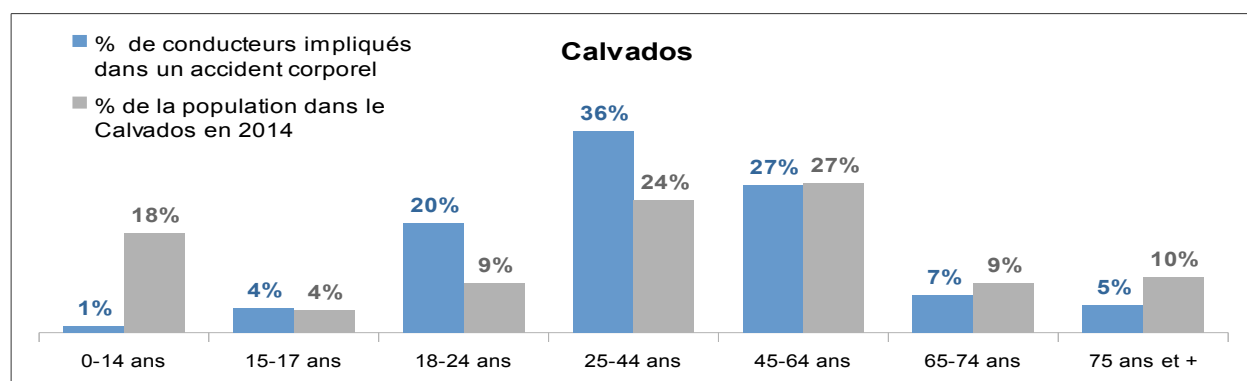
Comparaison de l'accidentalité 2012-2016 avec 2007-2011

CALVADOS						
Classes d'âge	2007/2011		2012/2016		Evolution	
	Nbre de conducteurs	%	Nbre de conducteurs	%		
0-14 ans	40	1%	40	1%	0,0%	=
15-17 ans	217	5%	165	4%	-24,0%	⬇
18-24 ans	900	22%	735	20%	-18,0%	⬇
25-44 ans	1 506	37%	1 362	36%	-10,0%	⬇
45-64 ans	992	25%	997	27%	0,5%	↗
65-74 ans	190	5%	254	7%	33,7%	↗
75 ans et plus	175	4%	185	5%	5,7%	↗
TOTAL	4 020	100%	3 738	100%		



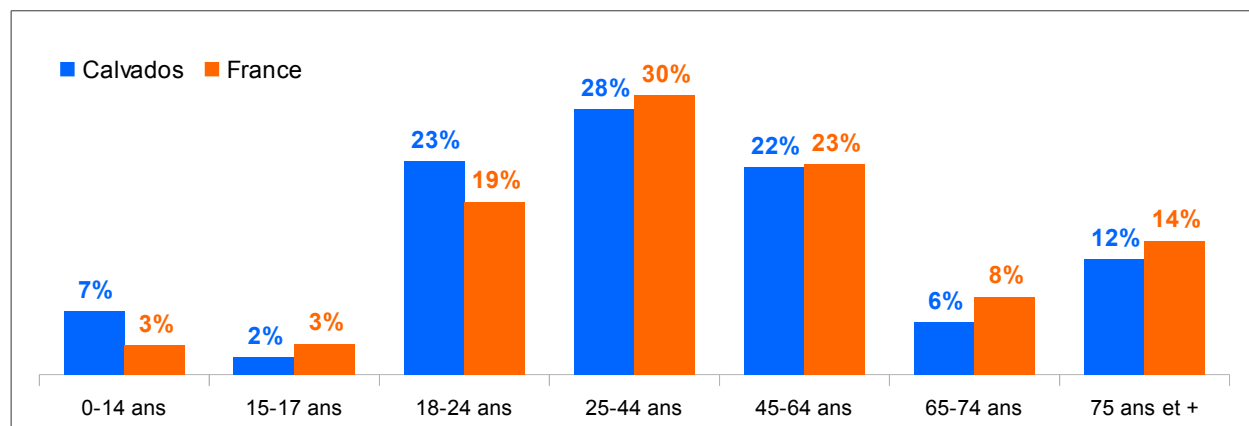
Comparaison par rapport à la population

Classes d'âge	Accidents corporels		Population du Calvados en 2014	
	Nombre de conducteurs impliqués	% de conducteurs impliqués	Nombre	% de la population
0-14 ans	40	1%	124 559	18%
15-17 ans	165	4%	25 728	4%
18-24 ans	735	20%	61 466	9%
25-44 ans	1 362	36%	165 260	24%
45-64 ans	997	27%	183 522	27%
65-74 ans	254	7%	64 381	9%
75 ans et plus	185	5%	66 745	10%
Totalité des conducteurs	3 738	100%	691 661	100%



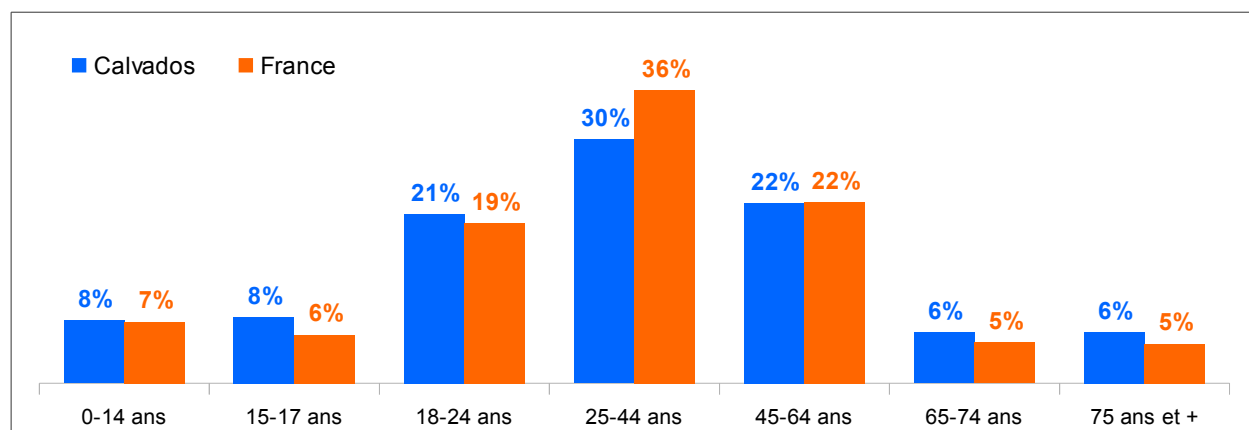
Tués par classe d'âge

Classes d'âge	CALVADOS		FRANCE	
	Nbre de tués	%	Nbre de tués	%
0-14 ans	11	7%	533	3%
15-17 ans	3	2%	570	3%
18-24 ans	37	23%	3 187	19%
25-44 ans	46	28%	5 146	30%
45-64 ans	36	22%	3 885	23%
65-74 ans	9	6%	1 433	8%
75 ans et plus	20	12%	2 465	14%
TOTAL	162	100%	17 219	100%



Blessés par classe d'âge

Classes d'âge	CALVADOS		FRANCE	
	Nbre de blessés	%	Nbre de blessés	%
0-14 ans	242	8%	27 074	7%
15-17 ans	255	8%	21 261	6%
18-24 ans	652	20%	70 514	19%
25-44 ans	940	30%	129 134	36%
45-64 ans	694	22%	79 737	22%
65-74 ans	196	6%	17 855	5%
75 ans et plus	197	6%	17 378	5%
TOTAL	3 176	100%	362 953	100%

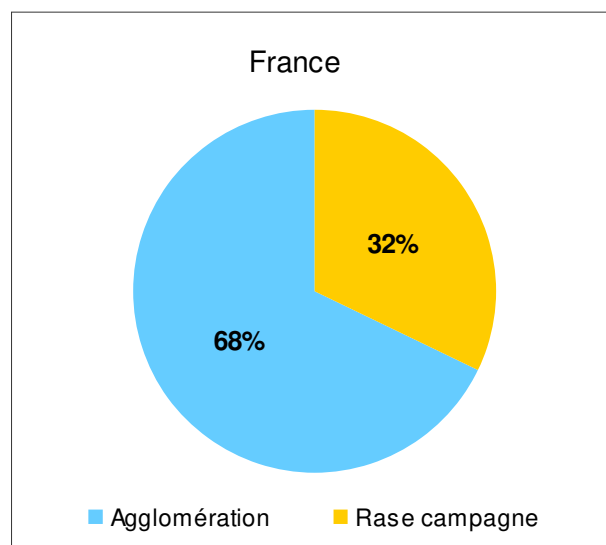
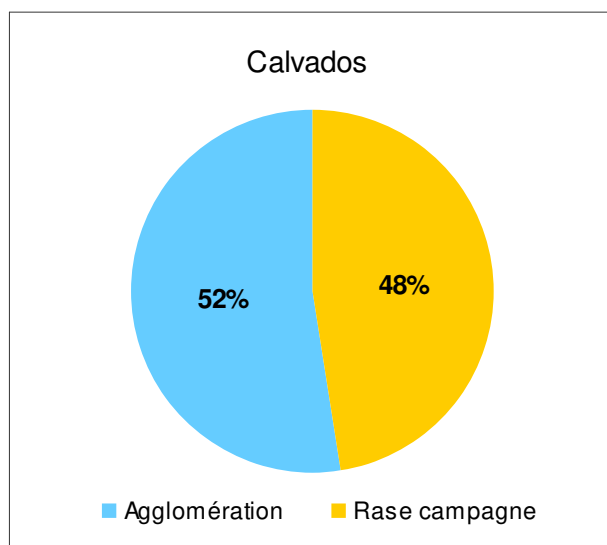


L'accidentalité selon le milieu

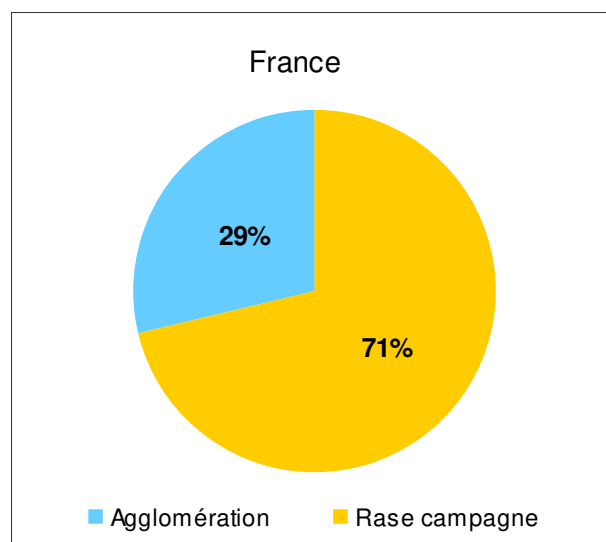
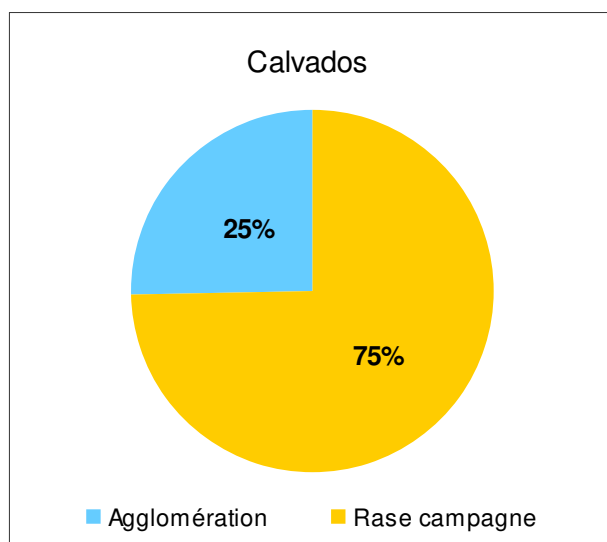
Répartition des accidents corporels et des tués

Milieu	CALVADOS				FRANCE			
	Accidents	%	Tués	%	Accidents	%	Tués	%
Agglomération	1 253	52%	41	25%	196 461	68%	4 956	29%
Rase campagne	1 134	48%	121	75%	93 104	32%	12 287	71%
TOTAL	2 387	100%	162	100%	289 565	100%	17 243	100%

Accidents corporels



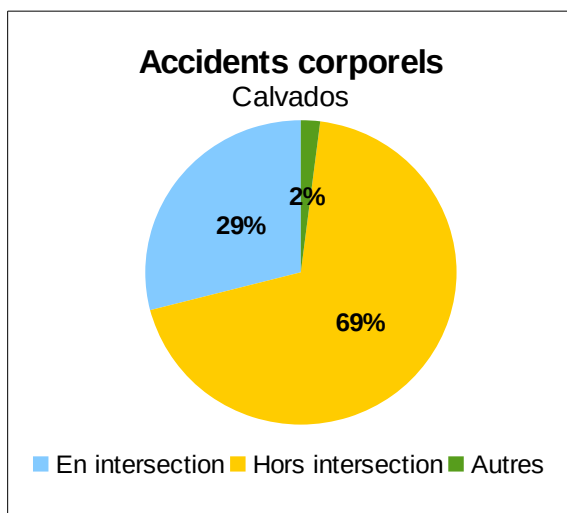
Tués



Répartition des accidents corporels selon la configuration de la voie

Configuration de la voie	CALVADOS		FRANCE	
	Accidents	%	Accidents	%
En intersection	700	29%	nc	-
Hors intersection	1 654	69%	nc	-
Autres (parking, passage à niveau, autre)	33	2%	nc	-
TOTAL	2 387	100%	289 565	100%

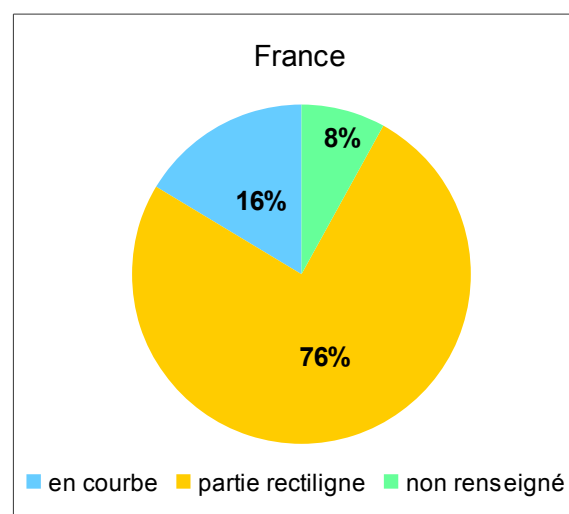
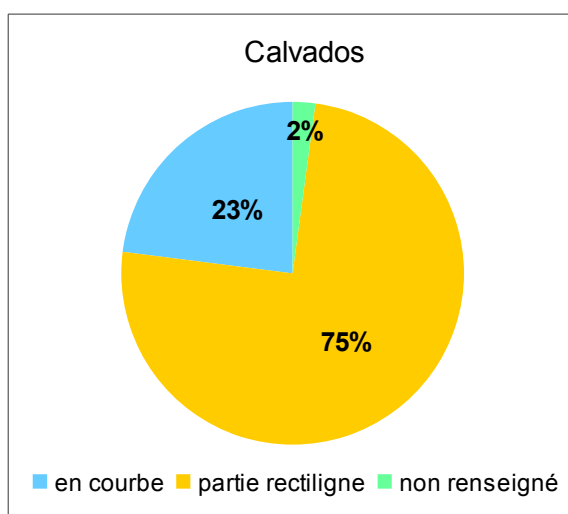
nc = non connu



Pas de données au niveau national

Répartition des accidents selon le tracé en plan de la voie

Tracé en plan	CALVADOS		FRANCE	
	Accidents	%	Accidents	%
En courbe (à droite, à gauche, en S)	549	23%	47 469	16%
Partie rectiligne	1 787	75%	218 855	76%
Non renseigné	51	2%	23 241	8%
TOTAL	2 387	100%	289 565	100%

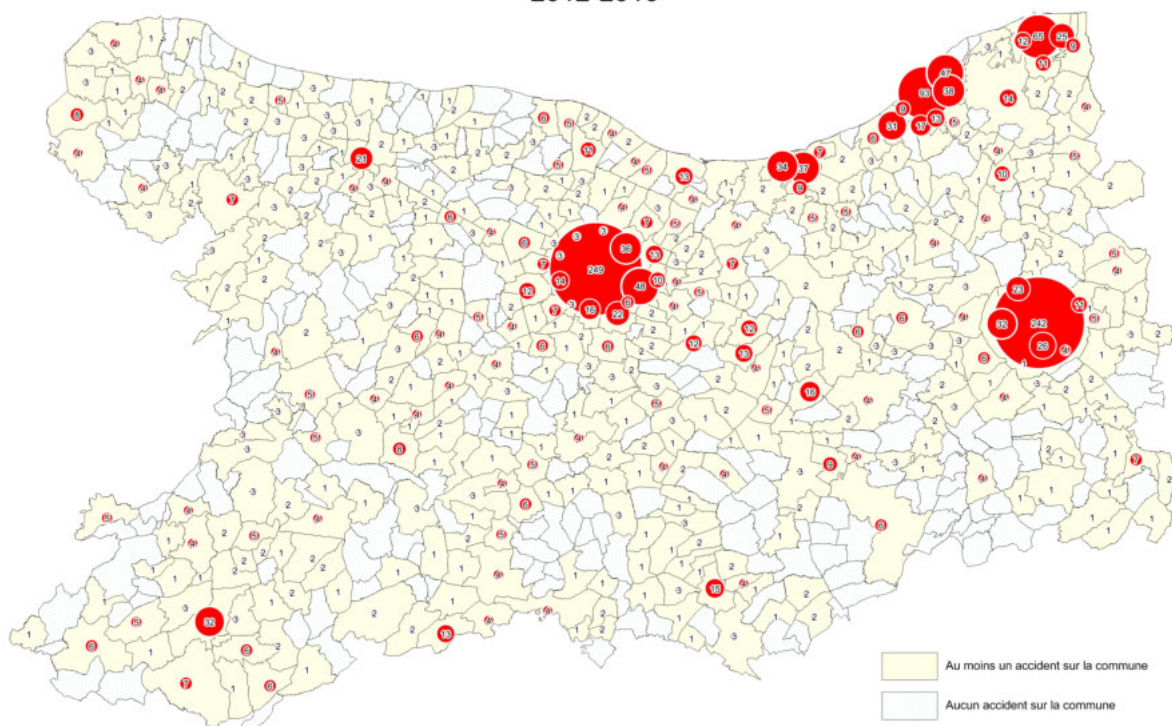


L'accidentalité selon les communes

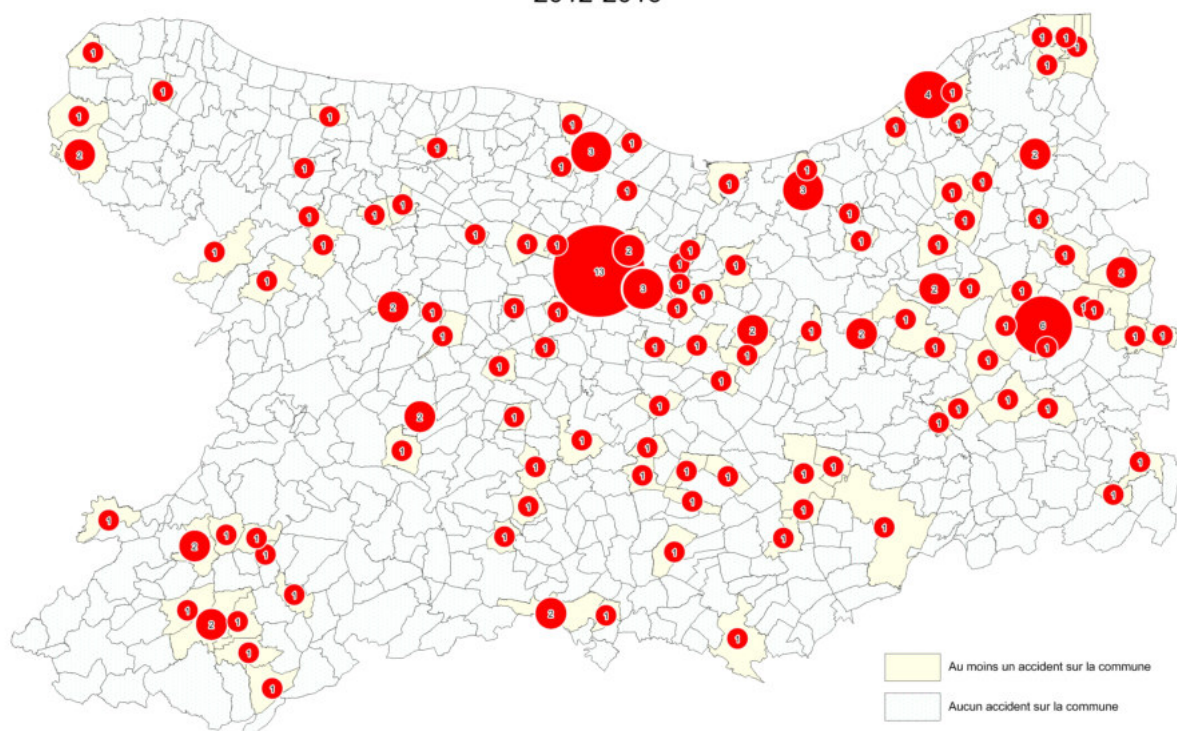
Les 18 communes les plus touchées sur la période de 2012 à 2016 :

Commune	population 2015	accidents	tués	blessés hospitalisés	blessés légers
CAEN	106 260	249	13	155	145
LISIEUX	20 771	242	6	47	236
DEAUVILLE	3 701	93	4	13	88
HONFLEUR	7 454	65	1	24	63
MONDEVILLE	9 719	48	3	26	33
TROUVILLE SUR MER	4 675	47	0	5	51
TOUQUES	3 760	38	1	8	41
DIVES SUR MER	5 733	37	1	11	32
HEROUVILLE SAINT CLAIR	22 460	36	2	21	29
CABOURG	3 664	34	0	14	31
SAINT DESIR	1 690	32	1	9	40
VIRE	17 650	32	2	24	15
BLONVILLE SUR MER	1 516	31	1	5	48
BEUVILLERS	1 378	26	1	3	27
LA RIVIERE SAINT SAUVEUR	2 440	25	1	11	23
OUILLY LE VICOMTE	820	23	1	11	21
IFS	11 562	22	0	15	13
BAYEUX	13 656	21	0	18	4

NOMBRE D'ACCIDENTS PAR COMMUNE
2012-2016



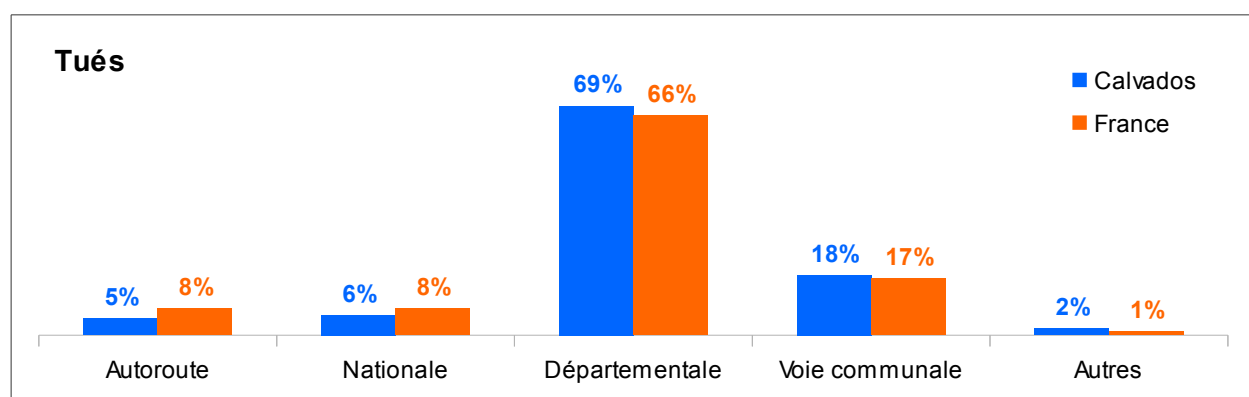
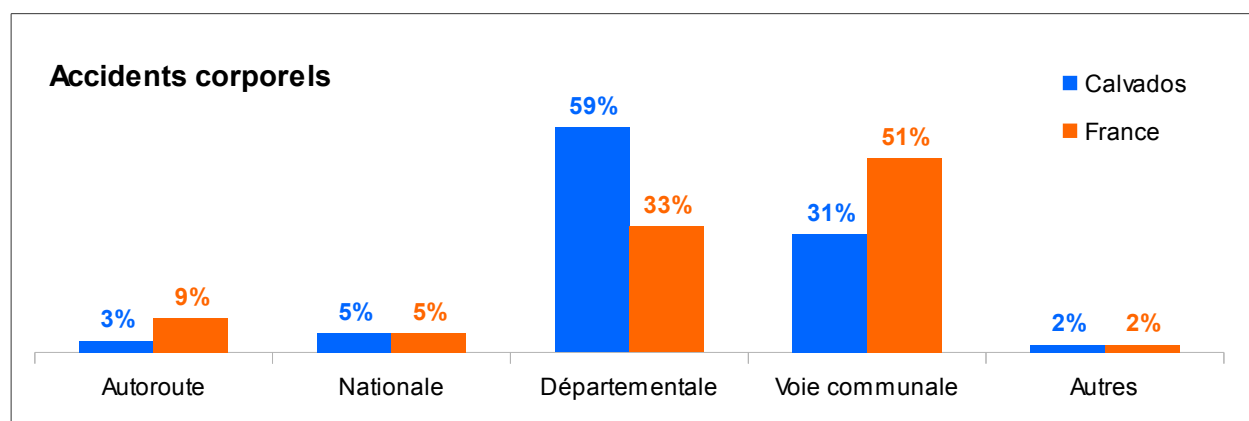
NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS PAR COMMUNE 2012-2016



L'accidentalité selon le réseau routier

Répartition des accidents corporels et des tués

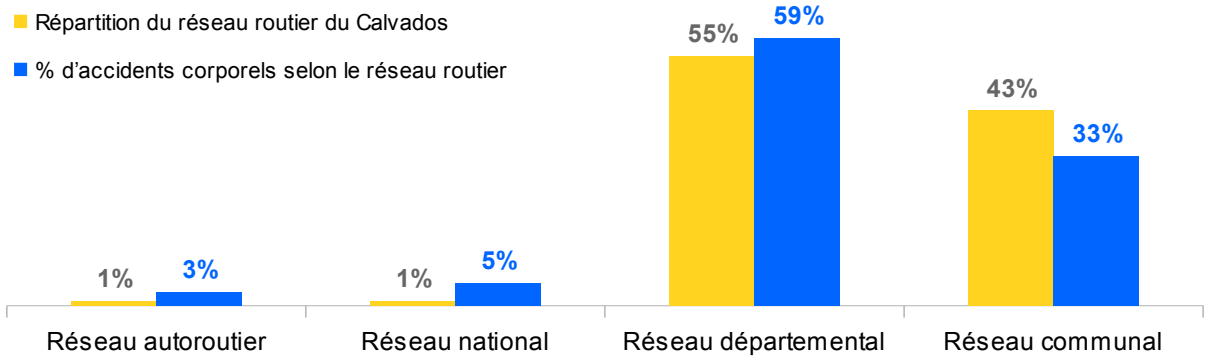
Réseau routier	CALVADOS				FRANCE			
	Accidents	%	Tués	%	Accidents	%	Tués	%
Autoroutes	72	3%	8	5%	24 709	9%	1 313	8%
Nationales	113	5%	9	6%	15 727	5%	1 452	8%
Départementales	1 401	59%	112	69%	95 998	33%	11 293	66%
Communes	739	31%	30	18%	146 967	51%	2 971	17%
Autres	62	2%	3	2%	6 164	2%	214	1%
TOTAL	2 387	100%	162	100%	289 565	100%	17 243	100%



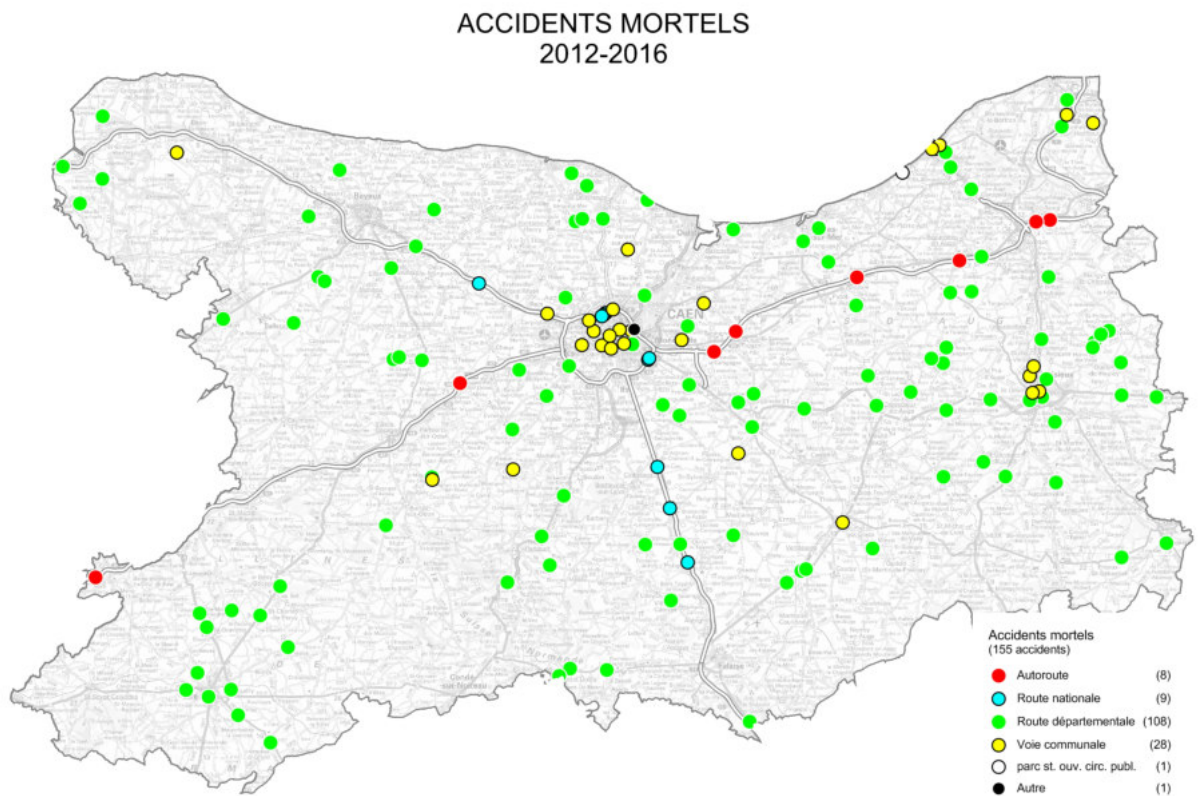
Comparaison part des accidents corporels et part du linéaire du réseau routier

	Répartition du réseau routier du Calvados		Accidents corporels	
	km	%	Nombre selon le réseau routier	% selon le réseau routier
Réseau autoroutier	160	1%	72	3%
Réseau national	123	1%	113	5%
Réseau départemental	5 630	43%	1401	59%
Réseau communal et autres	7 116	55%	801	33%
Total	13 029	100%	2387	100%

Réseau routier du Calvados

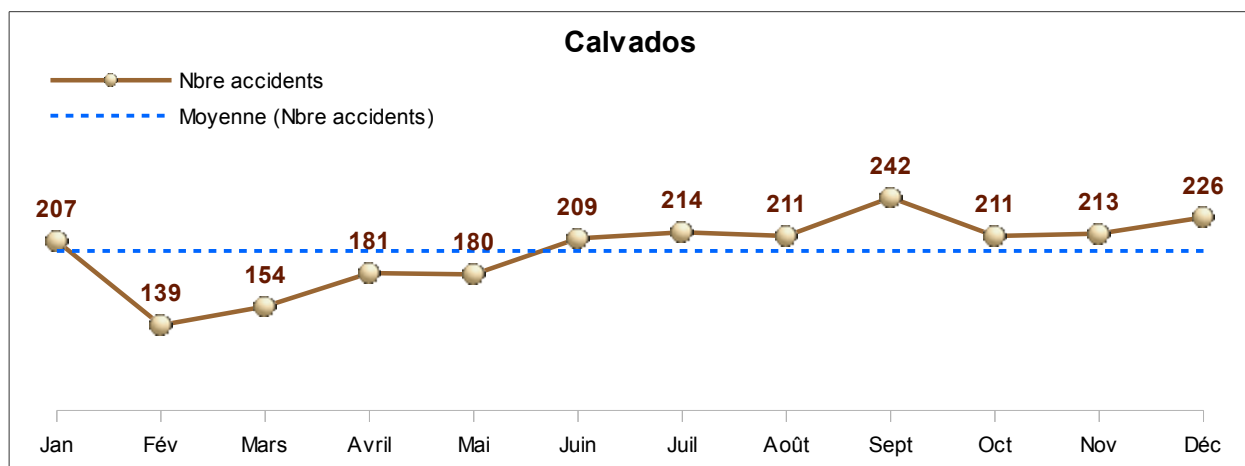


Localisation des accidents mortels selon le réseau routier

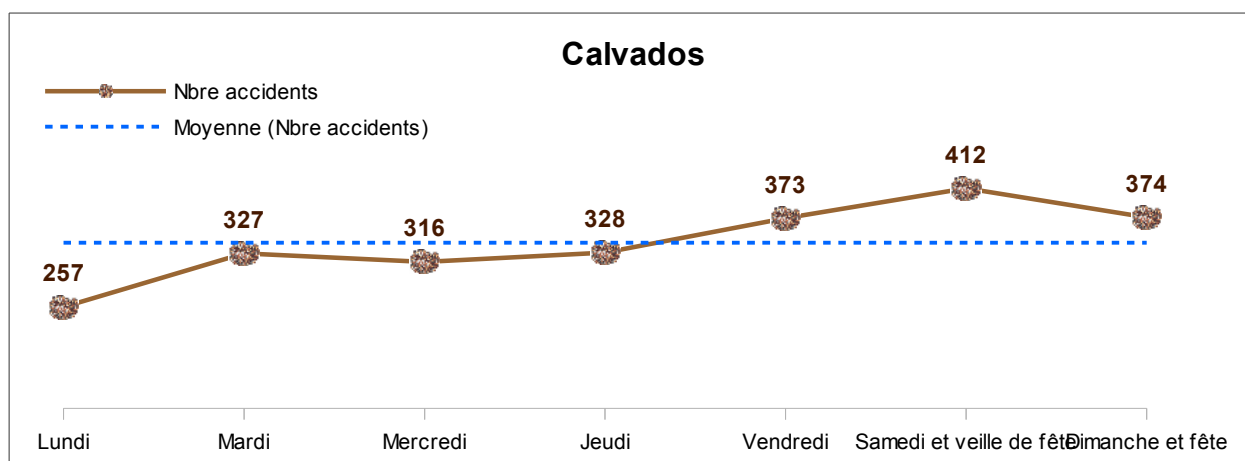


Temporalité des accidents corporels

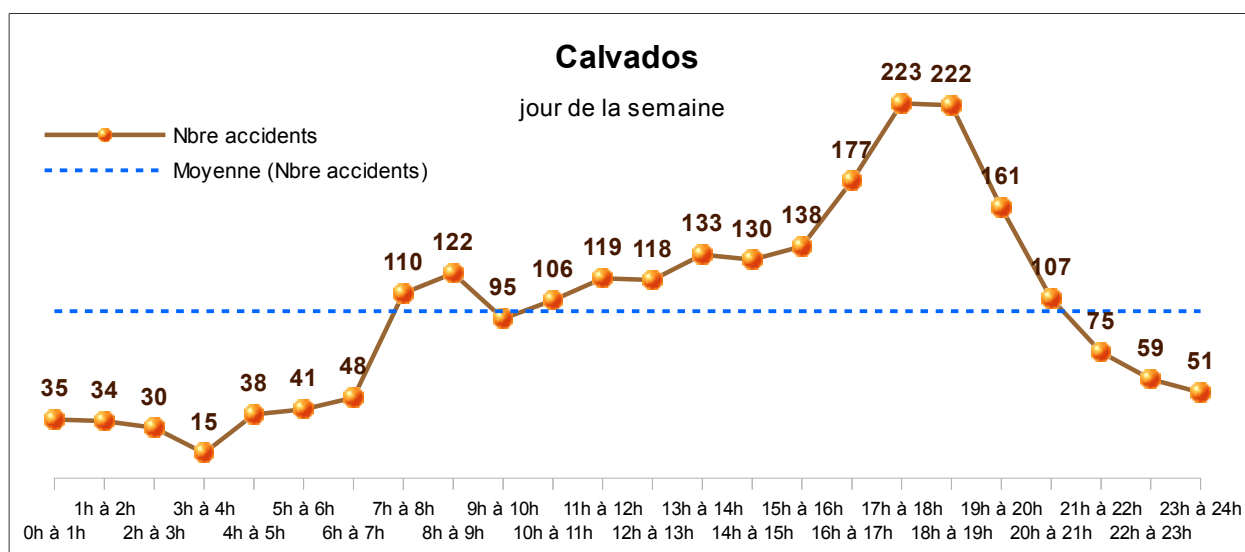
Répartition des accidents corporels selon le mois

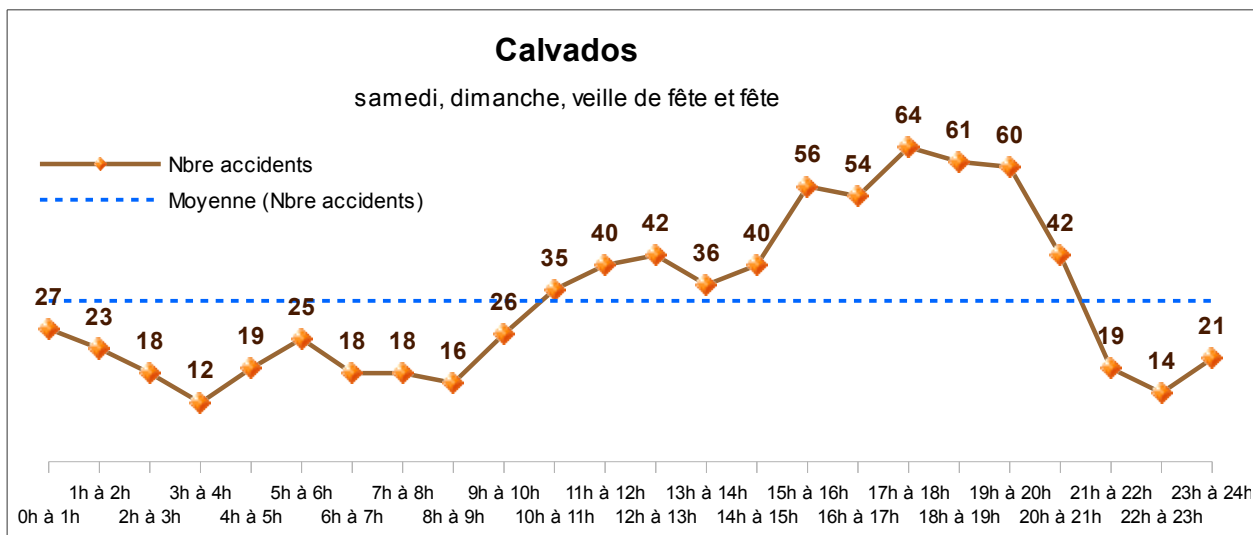


Répartition des accidents corporels selon le jour

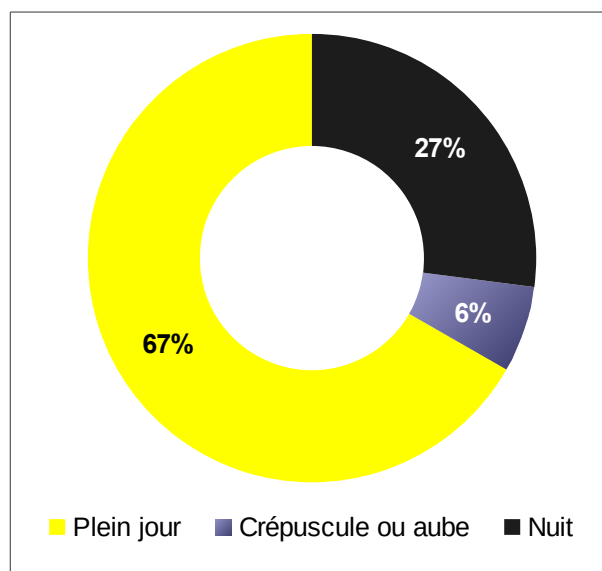


Répartition des accidents corporels selon l'heure





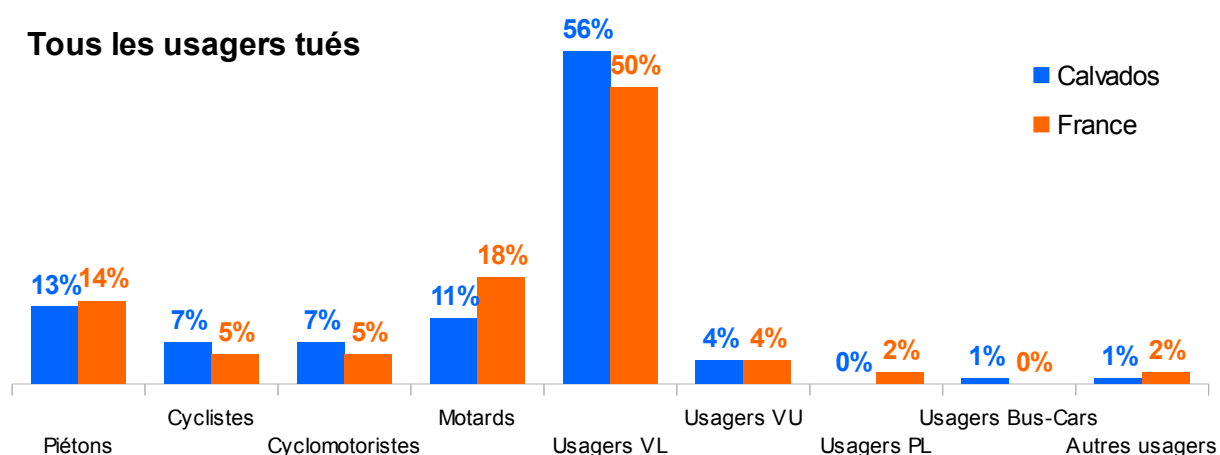
Répartition des accidents corporels selon la luminosité



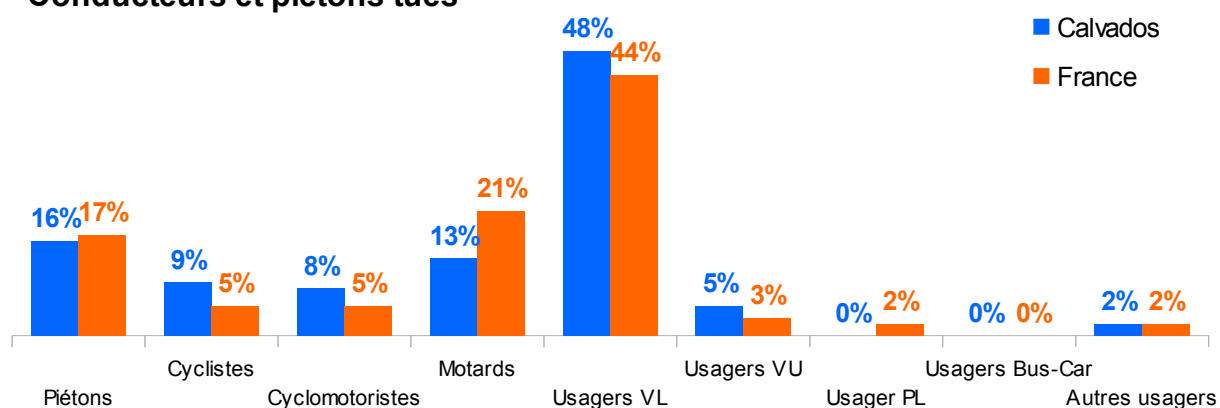
L'accidentalité selon les usagers

Catégories d'usagers	Tous les usagers tués		Catégories d'usagers	Conducteurs et piétons tués	
	CALVADOS	FRANCE		CALVADOS	FRANCE
Piétons	20	2 480	Piétons	20	2 480
Cyclistes	12	781	Cyclistes	12	779
Cyclomotoristes	12	779	Cyclomotoristes	10	736
Motards	18	3 147	Motards	17	2 979
Usagers VL	90	8 713	Usagers VL	62	6 389
Usagers VU	7	671	Usagers VU	6	501
Usagers PL	0	280	Usagers PL	0	253
Usagers Bus-Car	1	77	Usagers Bus-Car	0	8
Autres usagers	2	315	Autres usagers	2	266
TOTAL	162	17 243	TOTAL	129	14 388

Tous les usagers tués



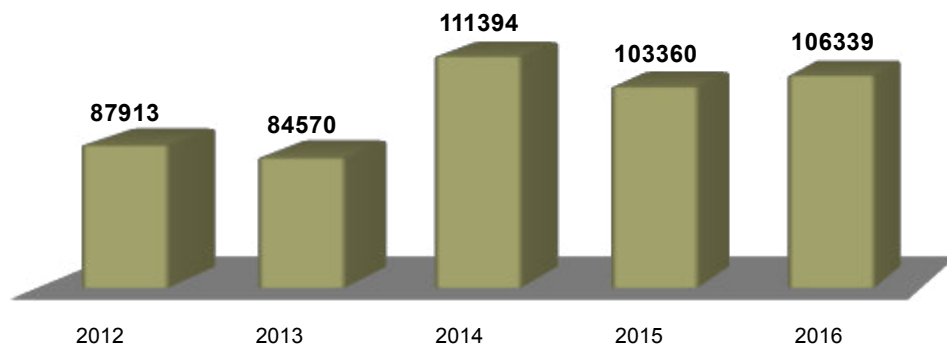
Conducteurs et piétons tués



Les titres administratifs

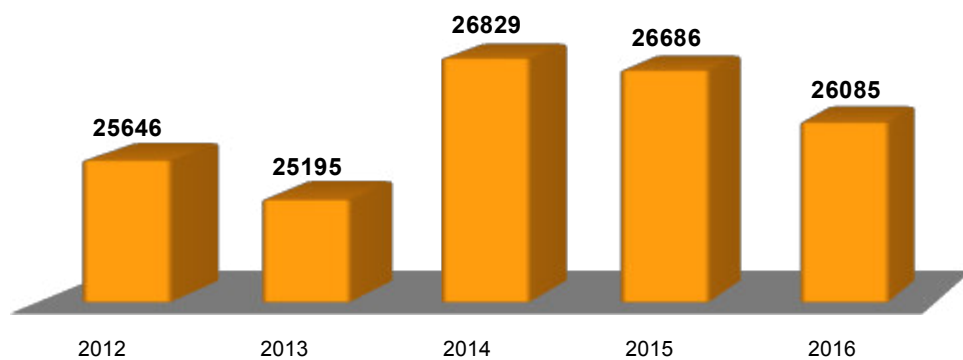
Les cartes grises

Nombre de cartes grises délivrées dans le Calvados



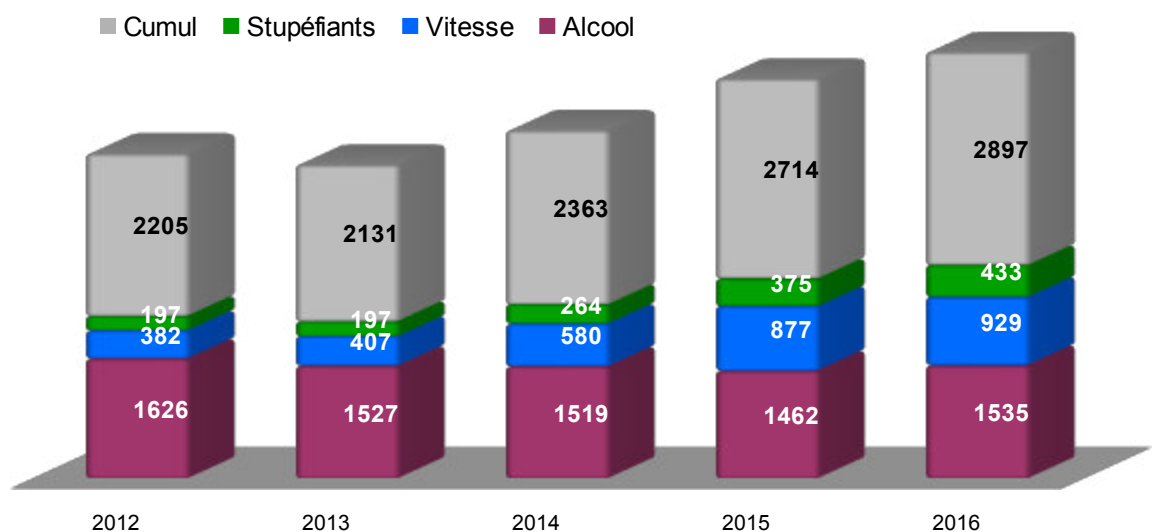
Les permis de conduire

Nombre de permis de conduire délivrés dans le Calvados



Les suspensions administratives du permis de conduire

Répartition des suspensions selon la cause et l'année



Bilan des enjeux du DGO 2013 - 2017

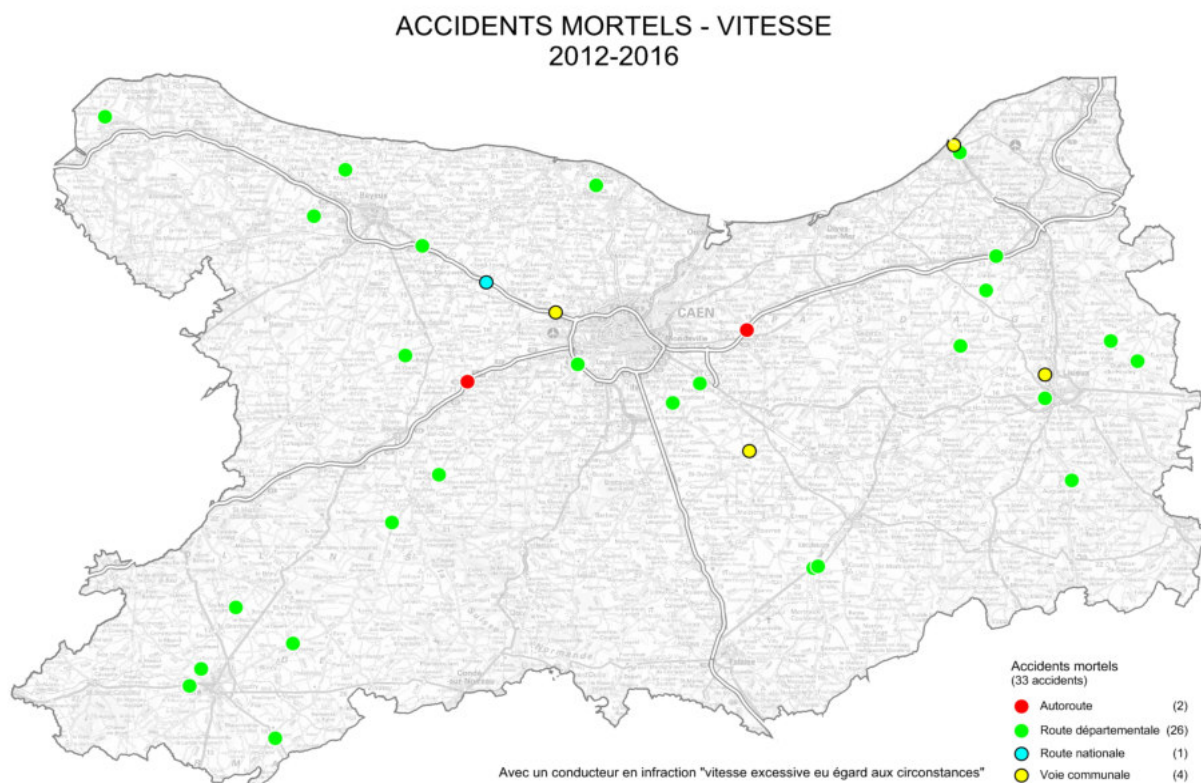
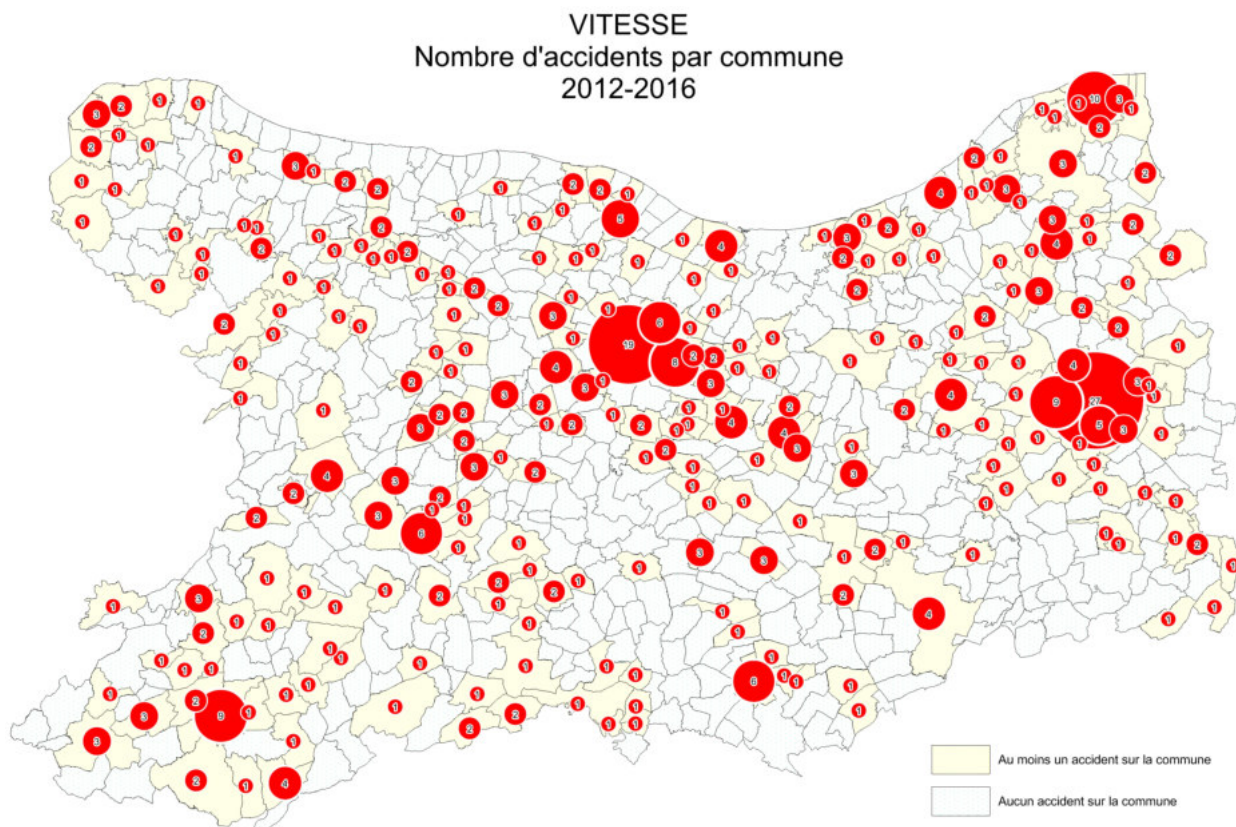
Le bilan des enjeux 2013-2017

Sur la période 2012 - 2016

Les enjeux nationaux dans le Calvados

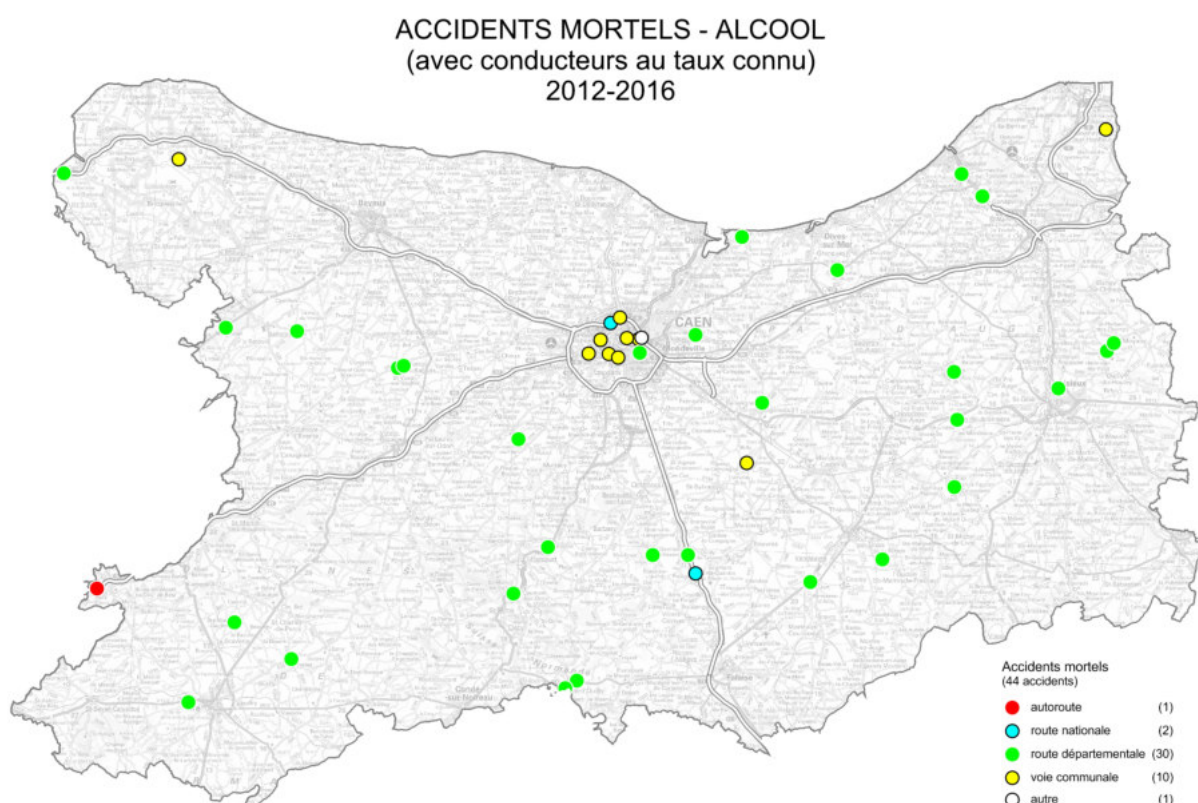
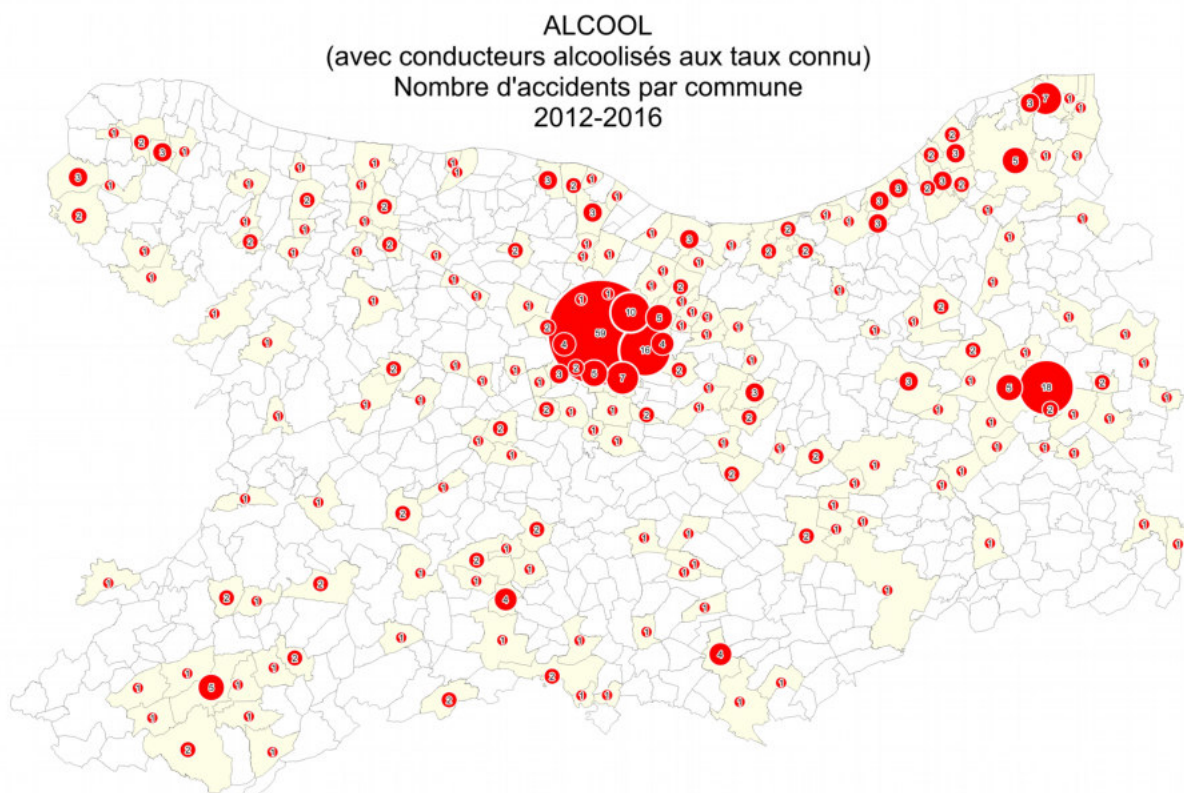
1 - La vitesse :

501 accidents ont été enregistrés. On note en moyenne 1 accident corporel tous les 4 jours dû à une vitesse inadaptée ou excessive eu égard aux circonstances, avec 1 tué toutes les 8 semaines.



2 - L'alcool :

Pour cette infraction, 405 accidents ont été recensés. L'alcool, dans le Calvados, est à l'origine d'un accident tous les 5 jours et d'un accident mortel toutes les 6 semaines.

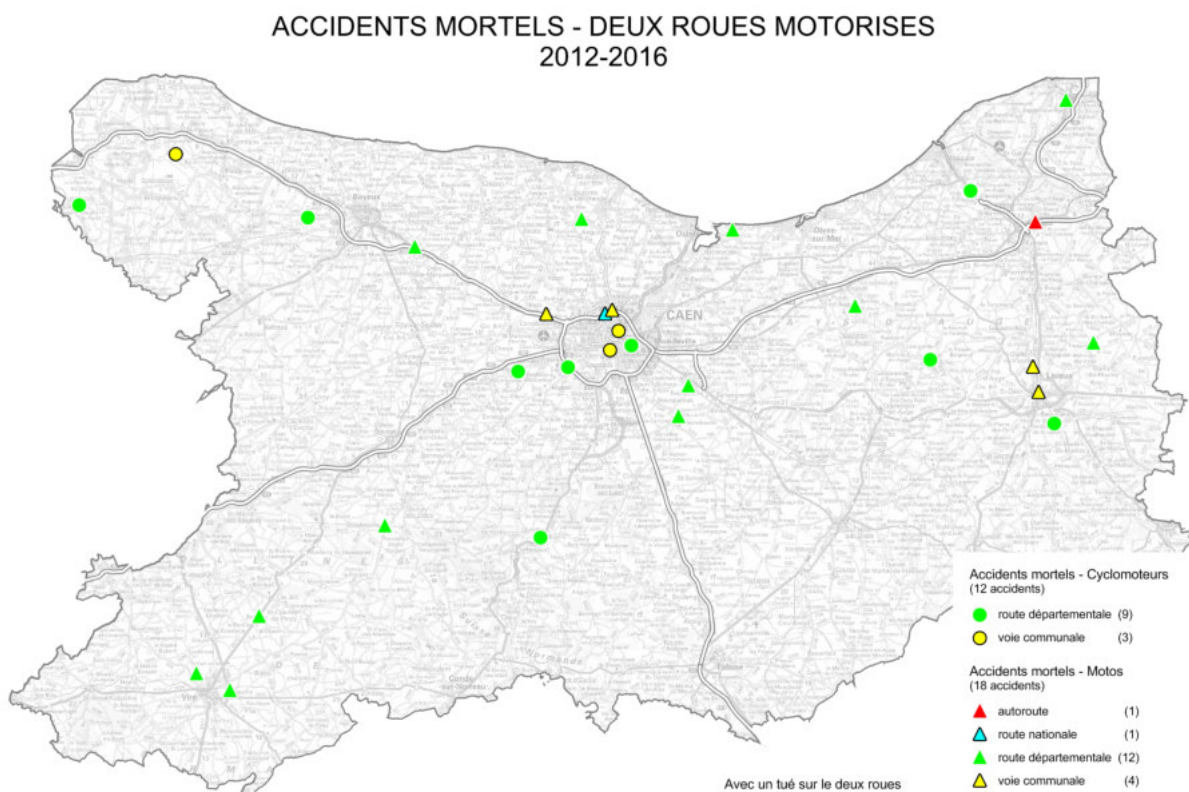
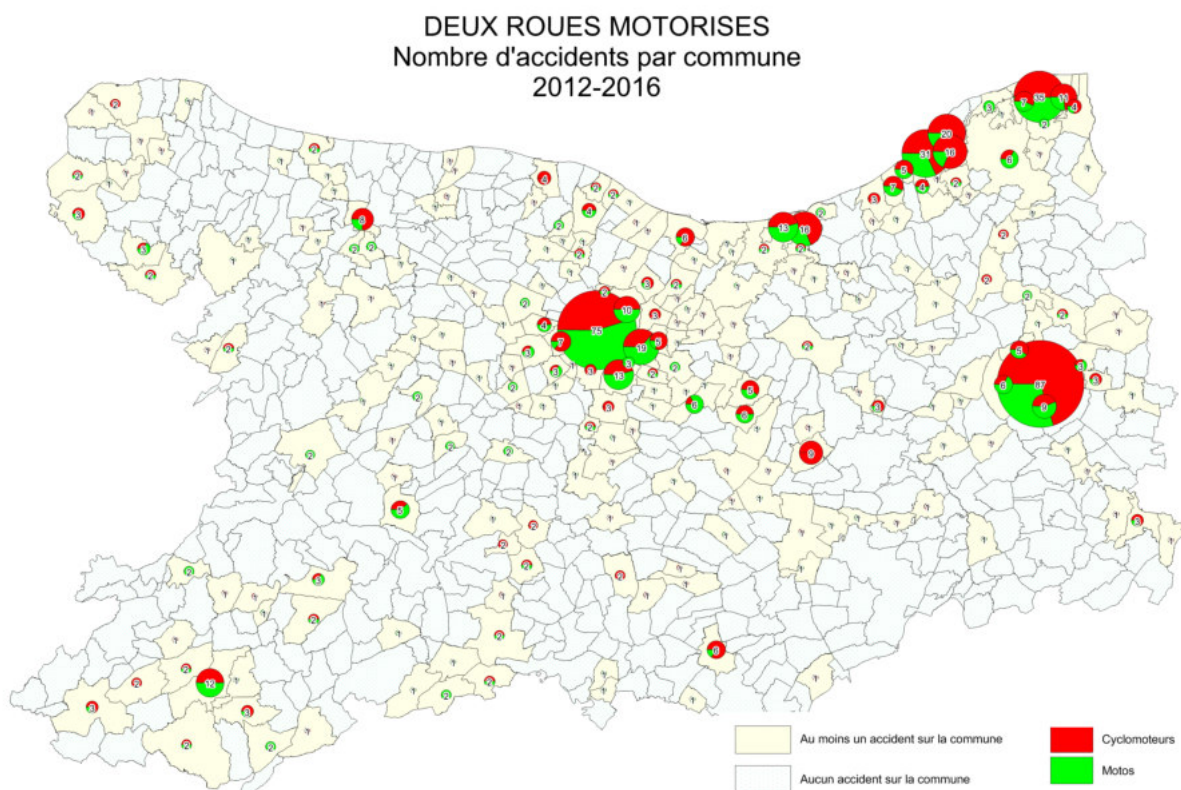


3 - Les 2 roues motorisés :

Le nombre total d'accidents en cyclomoteurs est de 420 et de 343 pour les motos.

Les cyclomotoristes ont en moyenne 1 accident corporel tous les 4 jours avec 1 tué tous les 5 mois.

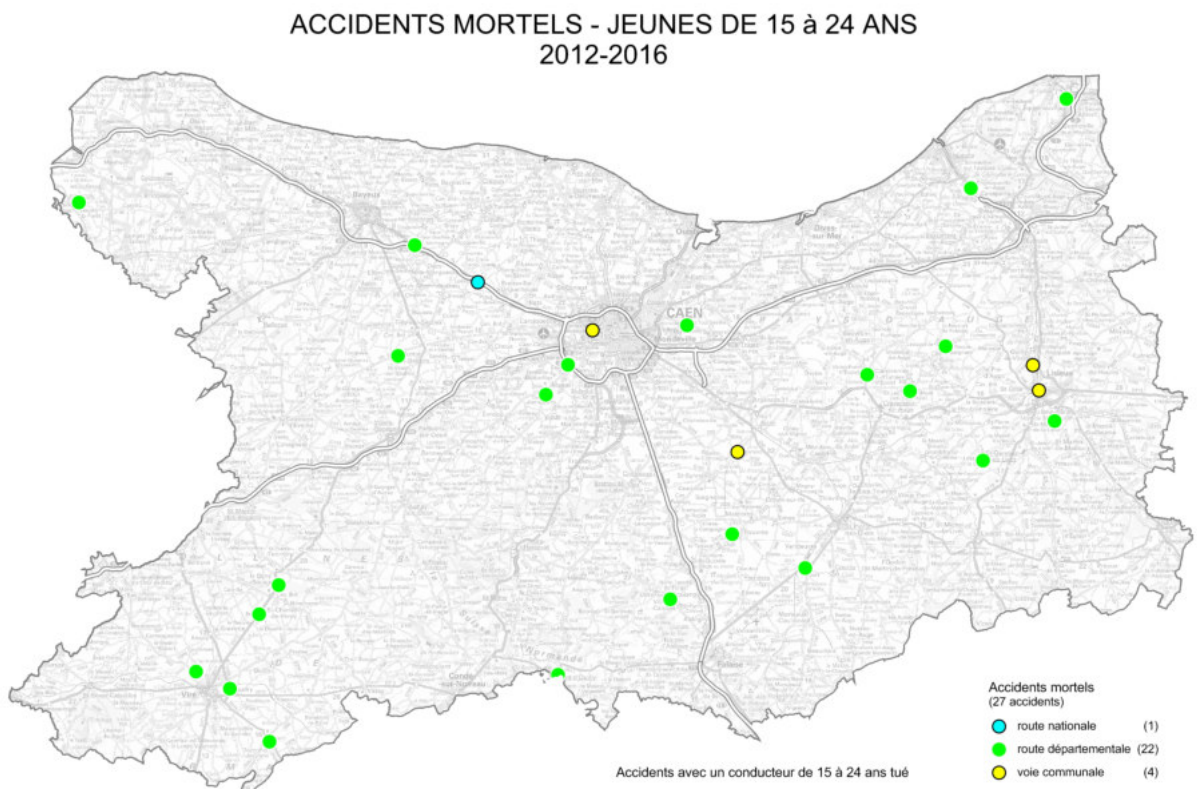
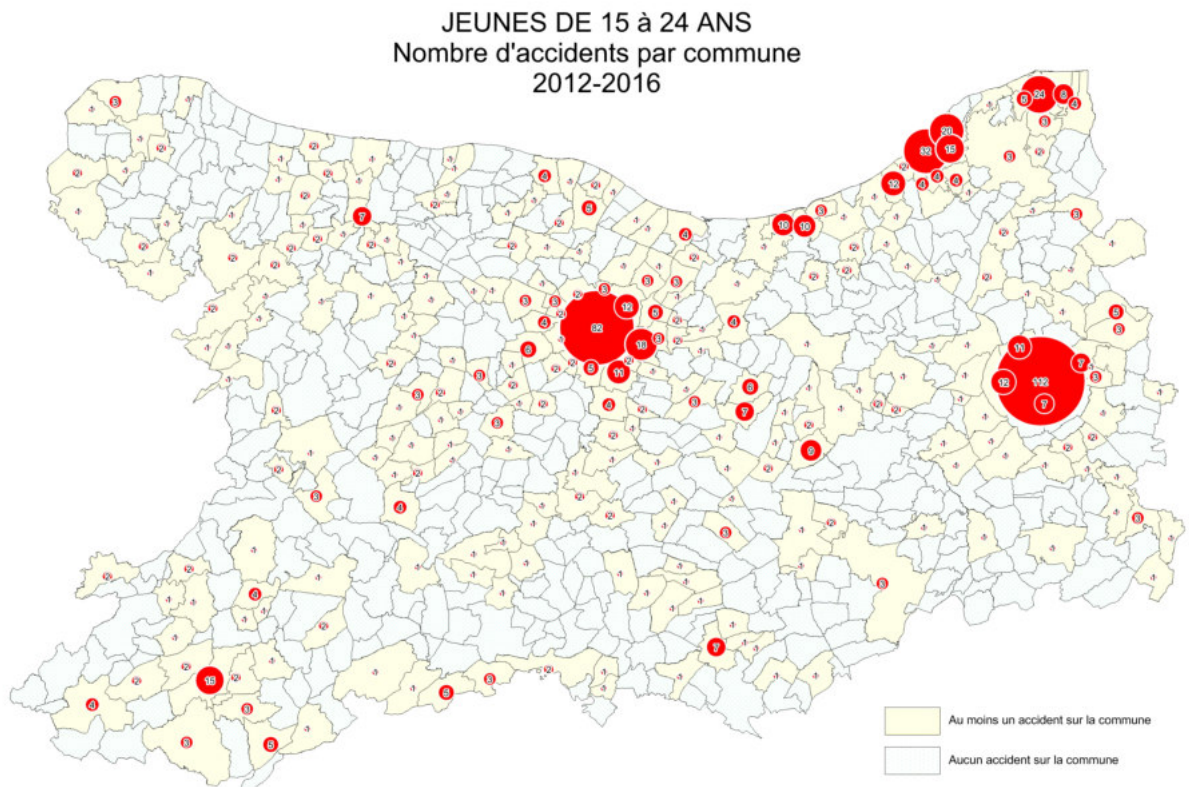
Les motocyclistes ont en moyenne 1 accident corporel tous les 6 jours avec 1 tué tous les 3 mois.



4 - Les jeunes de 15 à 24 ans :

877 accidents ont été enregistrés pour cette catégorie d'usagers dont 836 ont impliqués des conducteurs de 15 à 24 ans.

Chaque semaine, plus de 3 jeunes de 15 à 24 ans sont impliqués en tant que conducteur dans un accident corporel, avec 2 tués tous les 3 mois dans cette classe d'âge.

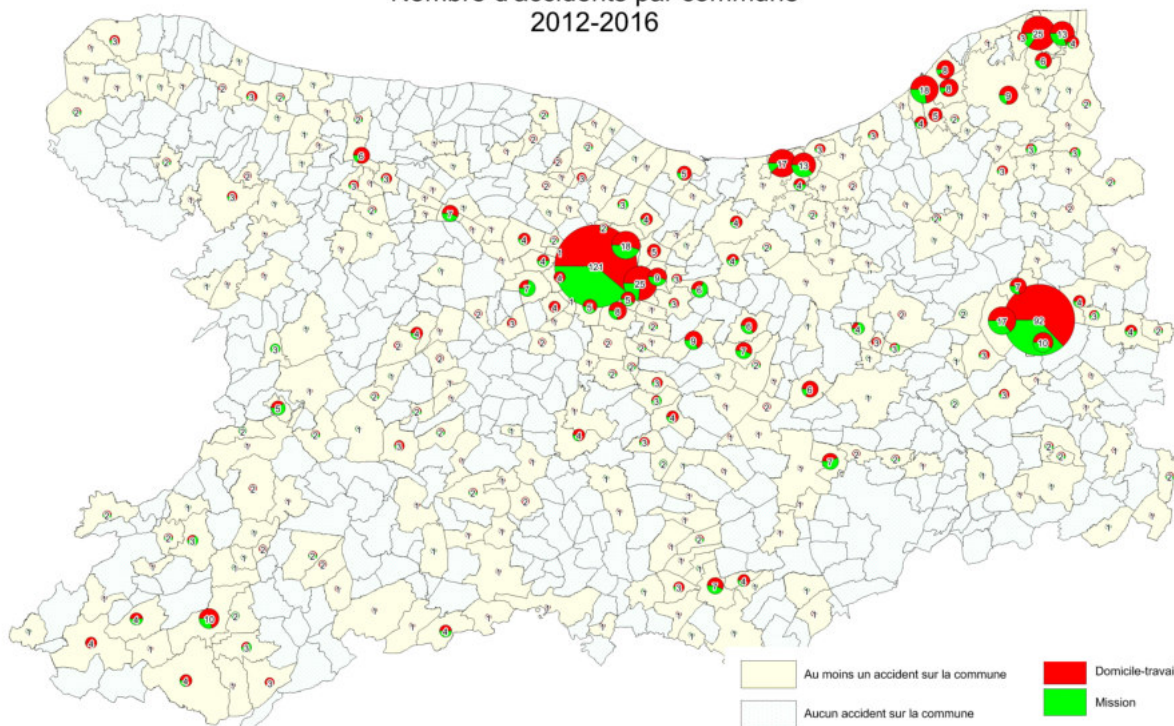


Les enjeux locaux spécifiques au département

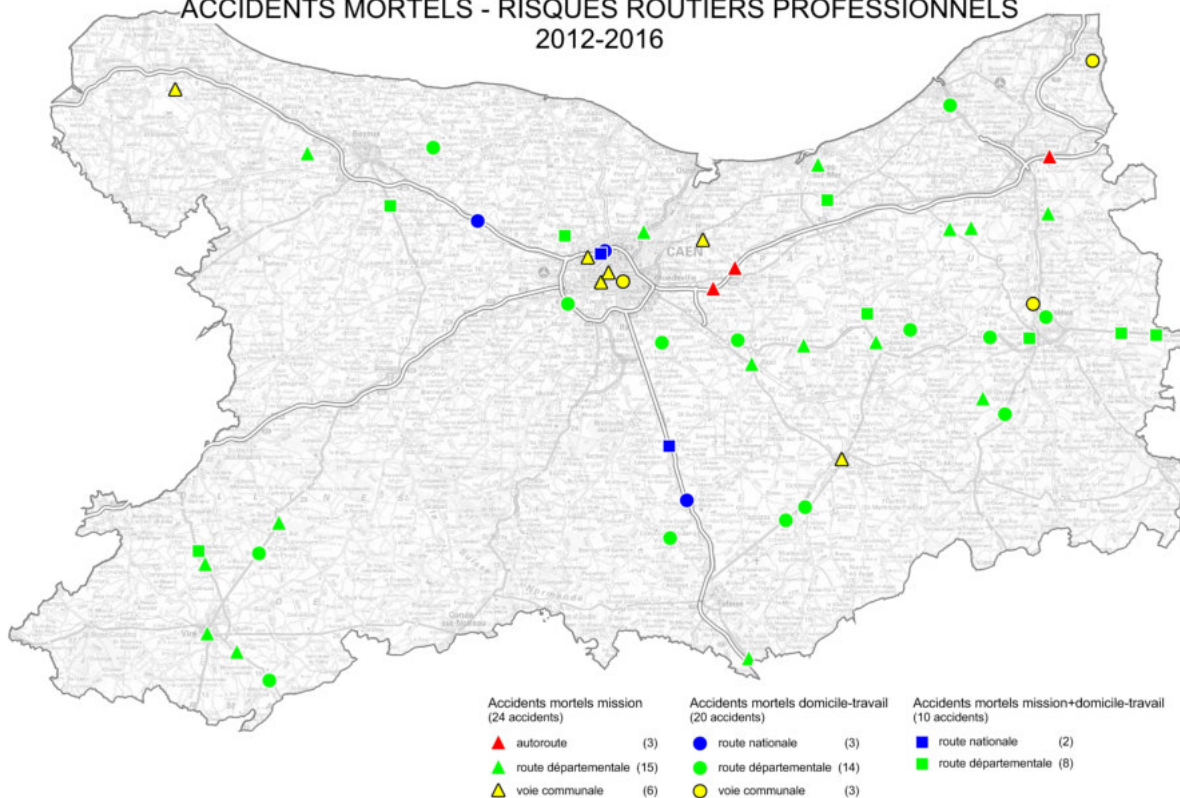
1 - Les risques routiers professionnels :

892 accidents ont été relevés lors d'un déplacement professionnel (déplacement en mission ou domicile-travail). Il y a 1 accident corporel tous les 2 jours avec près d'1 tué par mois.

RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS
Nombre d'accidents par commune
2012-2016



ACCIDENTS MORTELS - RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS
2012-2016



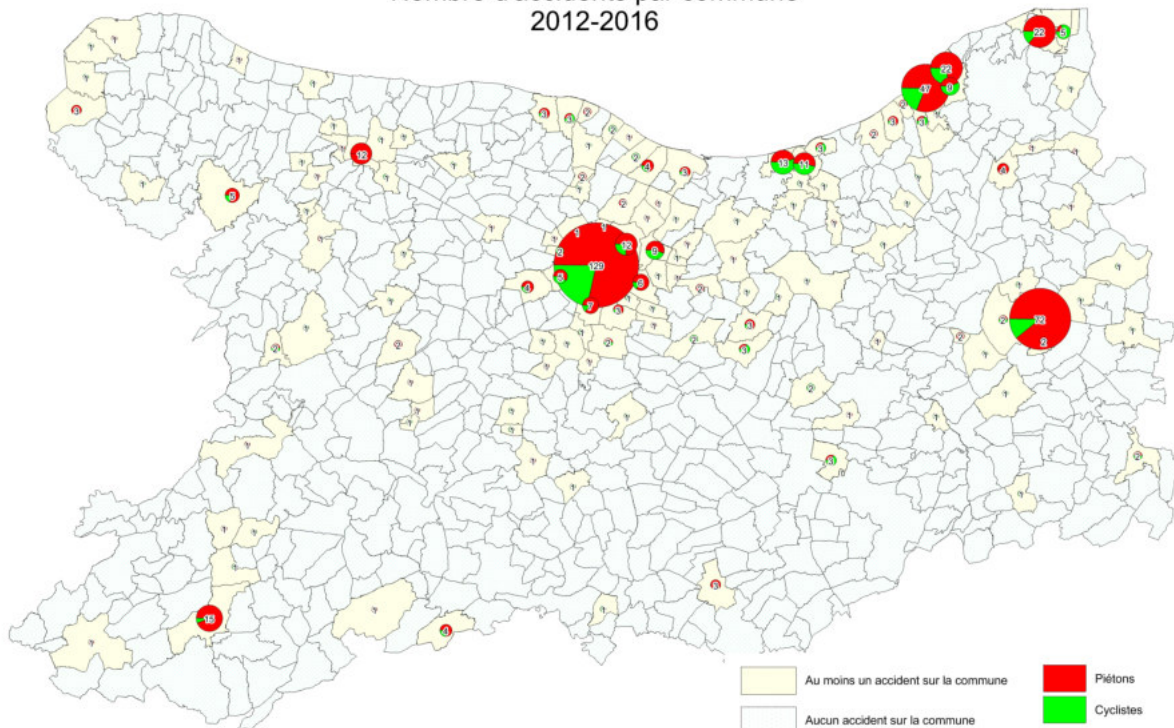
2 - Les piétons et les cyclistes :

Les piétons sont impliqués dans 399 accidents et les cyclistes dans 173 accidents.

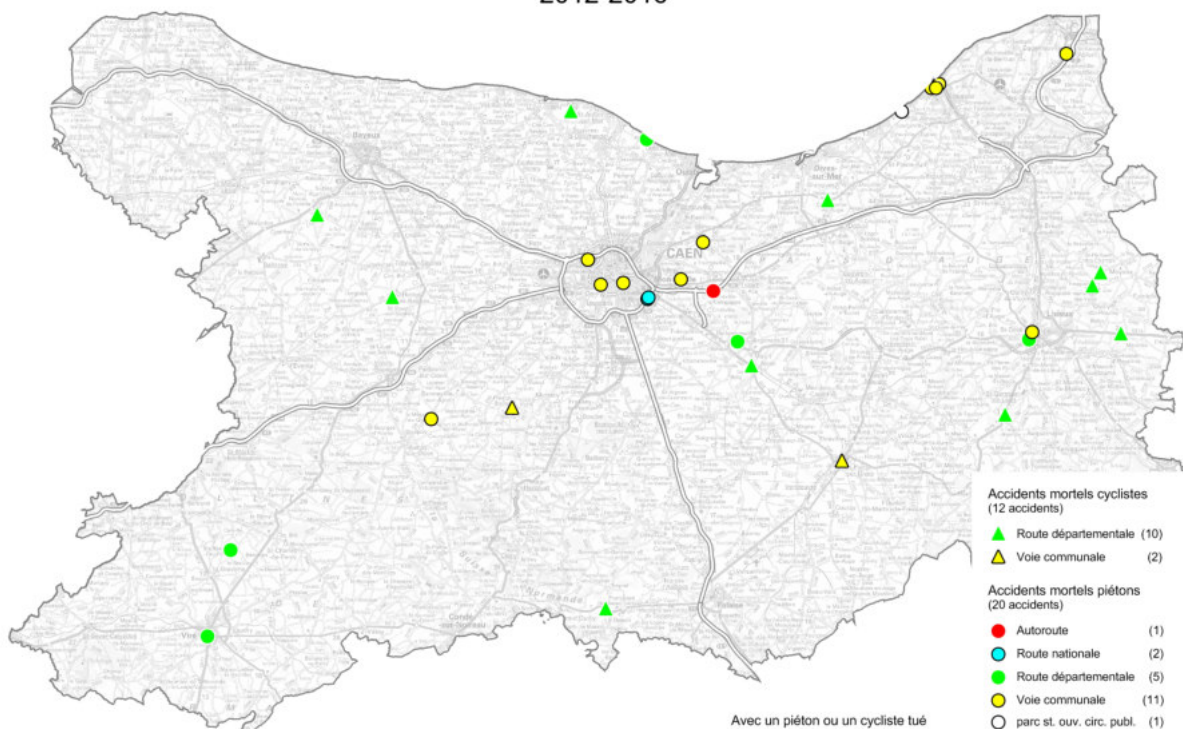
Les piétons : 1 accident corporel tous les 5 jours avec 1 tué tous les 3 mois.

Les cyclistes : 1 accident corporel toutes les 10 jours avec 1 tué tous les 5 mois.

Les usagers vulnérables : PIETONS ET CYCLISTES
Nombre d'accidents par commune
2012-2016



ACCIDENTS MORTELS - usagers vulnérables - PIETONS ET CYCLISTES
2012-2016



L'évolution des enjeux 2013-2017

→ la vitesse

Accidents avec au moins un conducteur circulant avec une vitesse excessive eu égard aux circonstances.

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	696	501	-28%	↘
Accidents mortels	53	33	-38%	↘
Tués	56	35	-38%	↘

Il n'y a pas de référence nationale pour cet enjeu.

→ l'alcool

Accidents avec au moins un conducteur dont le taux d'alcoolémie est connu

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	410	405	-1%	↘
Accidents mortels	59	44	-25%	↘
Tués	65	47	-28%	↘

France (métropole)	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	30664	24499	-20%	↘
Accidents mortels	4488	pas de référence nationale		
Tués	4909	4151	-15%	↘

→ les 2 roues motorisés

Accidents avec au moins un deux-roues motorisé impliqué

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	905	761	-16%	↘
Accidents mortels	50	32	-36%	↘
Tués (sur 2 RM)	39	26	-33%	↘

France (métropole)	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	145670	106245	-27%	↘
Accidents mortels	pas de référence nationale	pas de référence nationale		
Tués (sur 2 RM)	5360	3926	-27%	↘

Accidents avec au moins un cyclomotoriste impliqué

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	509	420	-17%	↘
Accidents mortels	16	12	-25%	↘
Tués cyclomotoristes	17	12	-29%	↘

France (métropole)	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	64374	38381	-40%	↘
Accidents mortels	1445	818	-43%	↘
Tués cyclomotoristes	1383	791	-43%	↘

Accidents avec au moins un motocycliste impliqué

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	397	343	-14%	↘
Accidents mortels	32	18	-44%	↘
Tués motocyclistes	33	18	-45%	↘

France (métropole)	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	82836	68829	-17%	↘
Accidents mortels	4049	3201	-21%	↘
Tués motocyclistes	3977	3147	-21%	↘

→ les jeunes de 15 à 24 ans

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Tués jeunes	64	40	-38%	↘

France (métropole)	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Tués jeunes	5350	3757	-30%	↘

Accidents avec au moins un conducteur de 15 à 24 ans impliqué

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	1003	836	-17%	↘
Accidents mortels	75	52	-31%	↘
Tués jeunes	58	40	-31%	↘
Tués jeunes avec conducteur de 15 à 24 ans responsable	46	33	-28%	↘

Il n'y a pas de référence nationale sur les accidents avec au moins un conducteur de 15 à 24 ans impliqué.

→ Les risques routiers professionnels

Accidents avec au moins un usager en déplacement domicile-travail ou professionnel (conducteurs et piétons)

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	940	892	-5%	↘
Accidents mortels	74	54	-27%	↘
Tués	77	56	-27%	↘

France (métropole)	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	137805	108978	-21%	↘
Accidents mortels	pas de référence nationale	pas de référence nationale		
Tués	7952	6446	-19%	↘

→ Les piétons et les cyclistes

Accidents avec au moins un piéton impliqué

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	393	399	+2%	↗
Accidents mortels	26	20	-23%	↘
Tués piétons	26	20	-23%	↘

France (métropole)	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	62712	54990	-12%	↘
Accidents mortels	2602	2480	-5%	↘
Tués piétons	2609	2480	-5%	↘

Accidents avec au moins un cycliste impliqué

Calvados	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	140	173	+24%	↗
Accidents mortels	7	12	+71%	↗
Tués cyclistes	7	12	+71%	↗

France (métropole)	2007-2011	2012-2016	Evolution	
Accidents corporels	23155	21551	-7%	↘
Accidents mortels	763	794	+4%	↗
Tués cyclistes	740	781	+6%	↗

Bilan des actions de 2012 à 2016

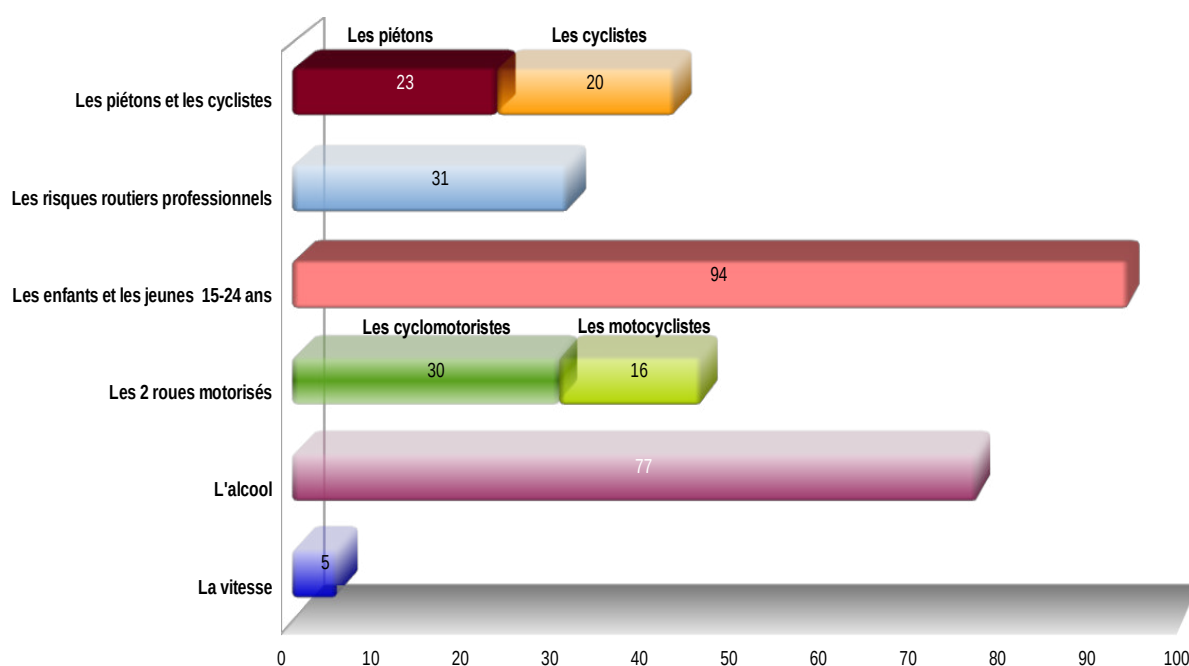
Le bilan des actions du PDASR

Chaque année, les orientations inscrites dans le DGO 2013-2017 ont été déclinées en actions dans le PDASR (plan départemental d'actions de sécurité routière).

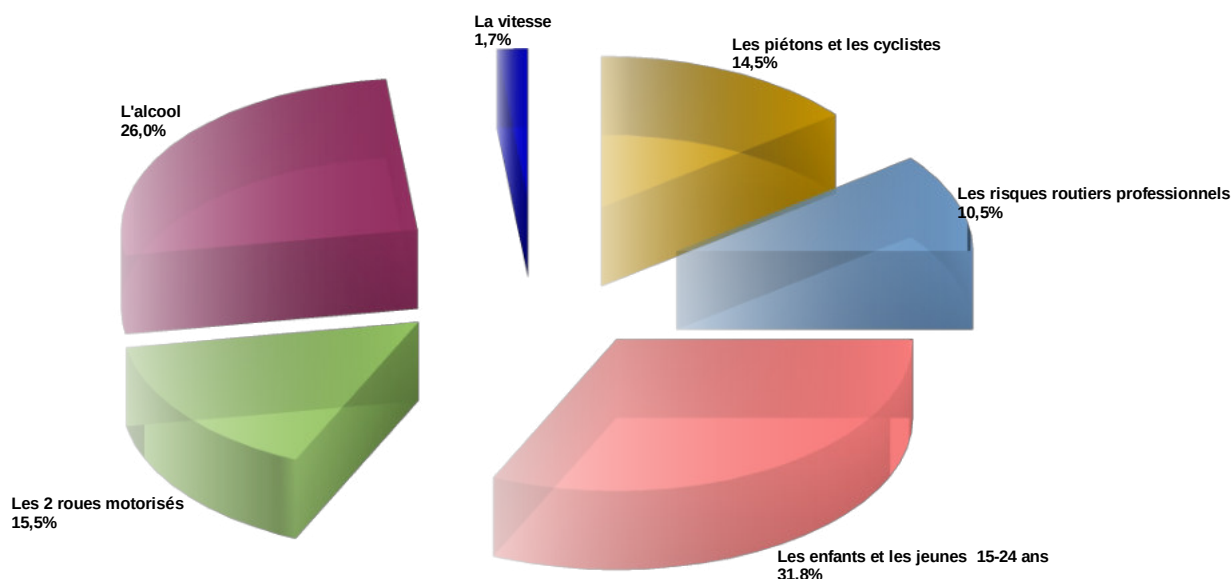
Le bilan de ces actions est le suivant :

Les enjeux		Entre 2012 et 2016	
		Nombre d'actions mises en œuvre au titre du PDASR	Part du nombre d'actions par enjeux réalisées au titre du PDASR
Nationaux	La vitesse	5	1,7%
	L'alcool	77	26,0%
	Les 2 roues motorisés	46	15,5%
	→ Les cyclomotoristes	30	10,1%
	→ Les motocyclistes	16	5,4%
Locaux	Les enfants et les jeunes 15-24 ans	94	31,8%
	Les risques routiers professionnels	31	10,5%
	Les piétons et les cyclistes	43	14,5%
	→ Les piétons	23	7,8%
	→ Les cyclistes	20	6,8%
Total		296	100,0%

Récapitulatif du nombre d'actions réalisées par enjeux



Répartition des actions réalisées par enjeux



Les actions réalisées par enjeux

1 - La vitesse :

De 2012 à 2016 :

- Promouvoir une conduite plus sûre grâce aux principes de l'éco-conduite
- Comportement préventif du conducteur dans la circulation
- Opération 1000 Jeunes Conducteurs
- Contrôle préventif de la vitesse des véhicules motorisés
- Plan de contrôles routiers

2 - L'alcool :

En 2012 :

- Prévention de l'alcoolisation chez les jeunes
- Capitaine de soirée
- Risques de l'alcool au volant
- Rencontre dans les lycées
- Sensibilisation sur les conduites addictives à l'Ecole de Management de CAEN, aux lycées Sainte Ursule et Dumont d'Urville à CAEN, Jean Jooris à DIVES SUR MER et au CFA des apprentis du bâtiment à CAEN
- Bien finir son réveillon, c'est souffler dans le ballon
- Délice des sens
- Logiciel de simulation d'alcoolémie
- Sensibilisation sur l'alcool et les stupéfiants au Collège Notre Dame à LISIEUX
- Distribution d'éthylotests à l'occasion de l'obligation du 1^{er} juillet en partenariat avec la Gendarmerie et la Police
- Alcool, drogues, tabac, médicaments... jeunes et moins jeunes, attention danger !
- Information sur la présence obligatoire d'éthylotests dans les véhicules et sensibilisation des agents en tant que parents sur l'alcool
- Information et sensibilisation aux risques liés à la prise d'alcool
- Je sors en boîte, je rentre en vie

En 2013 :

- Prévention de l'alcoolisation festive et de ses conséquences sur la sécurité routière
- Capitaine de soirée
- Rencontres dans les lycées
- SOSAM'DI 14
- Sensibilisation conduites addictives aux lycées Jean Jooris à DIVES SUR MER, Sainte Ursule et Charles de Gaulle à CAEN, au lycée professionnel Rabelais et au lycée expérimental à HEROUVILLE SAINT CLAIR, aux collèges Marcel Pagnol à CABOURG, Senghor à IFS, Brunet à CAEN, Notre Dame à LISIEUX et au CFA de CAEN
- Sensibilisation sur l'alcool et les stupéfiants à AFT-IFTIM
- Bien finir son réveillon c'est souffler dans le ballon
- Virgins, Alternative Drinks
- Alcool, drogues, tabac, médicaments... jeunes et moins jeunes, attention danger !
- Opération « Soufflez vous saurez » et plateforme d'information sur les solutions de retour à domicile
- Alcool – Drogues
- Je sors en boîte, je rentre en vie

En 2014 :

- Prévention de l'alcoolisation et de ses conséquences sur la sécurité routière
- Capitaine de soirée (MILDT) – la Prévention Routière organise avec des jeunes bénévoles des opérations « conducteur désigné »
- Rencontre dans les lycées pour sensibiliser les jeunes sur les risques de l'alcool
- Bien finir son réveillon, c'est souffler dans le ballon
- A.V.C. de la conduite chez les étudiants : Le service universitaire de médecine préventive et de promotion de la santé (SUMPPS) intervient une journée sur un des sites de l'Université pour expliquer les prises de risques dues aux consommations excessives d'alcool et notamment lors des soirées étudiantes.
- Opération « Soufflez vous saurez »
- Je sors en boîte, je rentre en vie
- Pour ne pas finir au violon (Fête de la musique)
- Fête de fin d'année

En 2015 :

- Prévention et sensibilisation face à l'alcool
- Capitaine de soirée
- Rencontre dans les lycées
- Bien finir son réveillon, c'est souffler dans le ballon
- Journée Prévention Citoyenneté Solidarité
- L'AVC de la route : alcool, vitesse, ceinture
- Sensibilisation sur l'alcool et les stupéfiants aux Lycées Jean Jooris à DIVES SUR MER, Salvador Allende à HEROUVILLE SAINT CLAIR, Dumont d'Urville à CAEN et au CFA-IFTIM
- Je sors en boîte, je rentre en vie
- Fête de la Musique
- Fête de fin d'année
- Prévention du risque addictif dans la conduite automobile
- Communication sur les risques liés à la prise d'alcool
- Action de prévention des conduites dangereuses dues à l'alcool, la drogue au Lycée Laplace à CAEN

En 2016 :

- Capitaine de soirée
- Prévention du risque addictif dans la conduite automobile
- Bien finir son réveillon, c'est souffler dans le ballon
- Étudiants et lycéens, conducteurs ou passagers, tous concernés sur les routes
- Fête de la musique
- Retour de réveillon du jour de l'An
- Sensibilisation sur l'alcool, les stupéfiants et la prise de médicaments

En 2017 (pour information) :

- Capitaine de soirée
- Guide de survie du festivalier
- Bien finir son réveillon, c'est souffler dans le ballon
- Sécurité routière : tous responsables
- La fête de la musique et l'alcool
- Retour de réveillon du jour de l'An
- Sensibilisation sur l'alcool, les stupéfiants et la prise de médicaments

3 - Les deux roues motorisés :

En 2012 :

- La sécurité des deux roues motorisés et jeunes conducteurs VL
- ASSR 1 et 2
- Prévention deux roues motorisés à MONDEVILLE
- Sensibilisation à la prévention routière
- Camp Itinérant Cyclomoteur
- Tasses pour un Bol 2012
- Formation au BSR
- Contrôle des 2 roues dans les collèges
- Prévention auprès des utilisateurs de deux roues

En 2013 :

- Et si c'était vrai
- Prévention routière deux roues
- Les conduites addictives auprès de la Maison à caractère social du foyer de la Roseaie
- ASSR 1 et 2
- ASSR IME à FLEURY SUR ORNE
- Prévention deux roues motorisés à MONDEVILLE
- Piste Cyclo-Moto
- Sensibilisation à la sécurité routière pour les jeunes inscrits en formation BSR
- Tasses pour un bol 2013
- Atelier mécanique et éducatif prévention routière
- Les jeunes en deux roues motorisés
- Sensibilisation 2 roues EREA à HEROUVILLE SAINT CLAIR
- Pistes routières

En 2014 :

- Incitation à la sécurité routière
- Sensibilisation aux risques routiers des deux roues motorisés
- Sensibilisation à la sécurité routière pour les jeunes inscrits en formation au permis AM
- Le scooter sans danger
- Sensibilisation des collégiens et lycéens à la conduite des deux roues
- Atelier mécanique solidaire et éducatif prévention routière

En 2015 :

- Sensibilisation 2 roues au Collège Paul Eluard à DIVES SUR MER
- ASSR au Collège Villey Desmeserets à CAEN
- Sensibilisation à la sécurité routière pour les jeunes inscrits en formation au permis AM (BSR)
- Atelier mécanique solidaire et éducatif prévention routière
- Sensibilisation 2 roues

En 2016 :

- Sensibilisation à la sécurité routière pour les jeunes inscrits en formation au permis AM
- Randonnée motos
- Maison d'la bécane et éducatif
- Les deux roues en toute sécurité – Alcool et stupéfiants en matière d'accidents de la route
- Les deux roues motorisés (ASSR1, ASSR2 et permis AM)

En 2017 (pour information) :

- Sensibilisation à la sécurité routière pour les jeunes inscrits en formation au permis AM
- Reprise de guidon
- Tutorat des jeunes permis « moto »
- Randonnée motos
- Street marketing « Gants certifiés CE »
- Application « Ma route en 2 RM »
- Sélection départementale du Trophée de la Sécurité Routière 2RM
- Maison d'la bécane et éducatif
- Initiation moto enfants INSHORE CAEN

4 -Les enfants et les jeunes :

En 2012 :

- Conduites à risque sur la route = attention danger !
- Bien Conduire et se Conduire Bien
- Prévention sécurité routière : les dangers de la route
- Sensibilisation à la sécurité routière des jeunes en formation au lycée Arcisse de Caumont à CAEN
- Protéger, alerter, secourir
- Bus de Nuit
- 4L Trophy - Label Vie
- Forum de la Sécurité Routière à AUNAY SUR ODON
- La sécurité routière aux Journées de Défense et de Citoyenneté
- Test au choc
- Opération 1000 jeunes conducteurs
- Prêt de sièges auto
- La sécurité routière à la nuit de l'orientation
- Salon de l'étudiant
- Dispositif Label Vie
- Prévention Sécurité Routière
- Foire de CAEN
- Semaine de sensibilisation à destination des scolaires
- Opération 10 de conduite
- Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite

En 2013 :

- Si t'as un sam, t'as le swag !
- Bien Conduire et se Conduire Bien
- Prévention sécurité routière : les dangers de la route
- Midi Prev'
- Les dangers de la route
- Les Journées Lexoviennes de la Sécurité Routière
- Protéger, alerter, secourir à VERNON
- La sécurité routière aux Journées de Défense et de Citoyenneté
- Test au choc
- Opération 1000 jeunes conducteurs
- Prêt de sièges auto

- La sécurité routière à la nuit de l'orientation
- Les scolaires et la sécurité routière au CES de LIVAROT, de VERNON et à CONDÉ SUR NOIREAU, à l'école Primaire de MAROLLES
- Risques encourus par les usagers vulnérables au Collège à PONT L'ÉVÊQUE
- Salon de l'étudiant
- Dispositif Label Vie
- Foire de CAEN
- Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite

En 2014 :

- Tu conduis, reste en vie
- Journée de prévention sécurité routière dans les collèges
- Journées Lexoviennes de la sécurité routière
- Test au choc
- Opération 1000 Jeunes Conducteurs
- Stages d'arrêts d'urgence
- Salon de l'Étudiant
- Foire de CAEN
- Sensibilisation sécurité routière dans les lycées
- Journée Sécurité Routière au Lycée Agricole Le Robillard à LIEURY et au Collège Marcel Proust à CABOURG

En 2015 :

- Sensibilisation au Collège Jean Moulin à CAEN
- Ensemble contre l'insécurité routière
- Journée de prévention sécurité routière
- Les Journées Lexoviennes de la Sécurité Routière
- La sécurité routière aux Journées de Défense et de Citoyenneté
- Sécurité Routière – Port de la ceinture
- Test au choc
- Opération 1000 jeunes conducteurs
- Journée de formation routière au Collège Paul Eluard à DIVES-SUR-MER et au Collège Marcel Proust à CABOURG
- Stages d'arrêt d'urgence
- Salon de l'Étudiant
- Foire de CAEN
- Sécurité Routière et Alcoolologie
- Sensibilisation sécurité routière
- Journées sécurité routière pour les établissements scolaires de TREVIÈRES

En 2016 :

- Les jeunes, les comportements, les addictions
- Opération 1000 jeunes conducteurs
- La sécurité routière à la nuit de l'orientation
- La sécurité routière aux Journées de Défense et de Citoyenneté
- Test au choc
- Foire de Caen
- Salon de l'Étudiant
- Sécurité routière : journée de prévention au Collège Paul Eluard à DIVES-SUR-MER
- Jeunes conducteurs : prendre la route en toute sécurité au lycée Albert Sorel à HONFLEUR
- Conduite accompagnée – Opération 10 de conduite
- Sensibilisation sécurité routière
- Village sécurité routière à Ouistreham
- Les Journées Lexoviennes de la Sécurité Routière

En 2017 (pour information) :

- Les jeunes, les comportements, les addictions
- Opération 1000 jeunes conducteurs
- La sécurité routière à la nuit de l'orientation
- Test au choc
- Foire de Caen
- Salon de l'Etudiant
- Journée de prévention au Collège Paul Eluard à DIVES-SUR-MER et au Lycée professionnel Jean Jooris à DIVES SUR MER
- Conduite accompagnée – Opération 10 de conduite
- Sensibilisation sécurité routière
- Village sécurité routière à MERVILLE-FRANCEVILLE
- Les Journées Lexoviennes de la Sécurité Routière

5 - Les risques routiers professionnels :

En 2012 :

- Prévenir le risque alcool et stupéfiants au travail
- Médiapost
- Chauffeurs de bus
- Le rail
- La sécurité en entreprise
- Convention professionnelle CARSAT risques routiers

En 2013 :

- Information sur l'alcoolémie et les comportements au volant
- Employés du Bâtiment
- Chauffeurs de bus
- SNCF
- La sécurité routière dans l'entreprise Calcia à RANVILLE
- La sécurité routière dans les entreprises du BTP du Calvados
- Convention professionnelle CARSAT risques routiers

En 2014 :

- Les trajets travail – domicile
- Prévenir le risque alcool et stupéfiants au travail

En 2015 :

- Les trajets travail – domicile
- La sécurité routière en entreprise
- Employés du bâtiment OPTBTP
- SNCF
- KEOLIS MONDEVILLE
- Prévenir le risque alcool et stupéfiants au travail
- Ateliers risque routier sur le canton de MEZIDON-CANON, LISIEUX
- Ateliers risque routier pour le Groupe Vinci, entité Masselin

En 2016 :

- Les trajets travail – domicile
- Ateliers risques routiers : sensibilisation des salariés du BTP
- Sécurité routière en entreprise
- Promouvoir l'utilisation de véhicules propres : voitures et vélos électriques

En 2017 (pour information) :

- Les trajets travail – domicile
- Ateliers risques routiers au BTP-CFA de CAEN
- Sécurité routière en entreprise

6 - Les piétons et les cyclistes :

En 2012 :

- Stage « Label Vie »
- Sécurité sur le chemin de l'école
- Carton jaune piétons
- Information et sensibilisation sur les nouvelles règles dans les déplacements (double sens cyclables, zones rencontres, zones 30, cyclistes et feux rouges) et leurs usages
- L'éclairage à vélo

En 2013 :

- Sécurité sur le chemin de l'école
- Permis piéton et piste cyclable à VIRE
- Journée sécurité routière Ecole Primaire de VILLERS BOCAGE
- Permis piéton écoles primaires de CAMES EN PLAINE et de COLOMBELLES
- Piétons Maison de Quartier de Venoix
- 2 roues/piétons au Collège Monod à CAEN

En 2014 :

- Sécurité sur le chemin de l'école
- Les Piétons
- Gilet Fluo
- À pied ou en voiture, je rends mes trajets plus sûrs
- Brevet cycliste des écoliers Mondevillais

En 2015 :

- Sécurité sur le chemin de l'école
- Les Piétons
- Journée Droits et Devoirs du Piéton à DEAUVILLE
- Sensibilisation pour les seniors piétons et cyclistes
- Cyclistes Brillez !
- Stage Label Vie
- Gilets fluos piétons et cyclistes

En 2016 :

- Sécurité sur le chemin de l'école
- Les Piétons
- Je double : je m'écarte !
- Contrôle préventif des équipements de sécurité sur les cycles
- Atelier de la mobilité « vélo » pour les adultes
- Chacun son gilet
- Vélo, circuler avant l'entrée au collège
- Action de prévention vélo
- Sensibilisation Sécurité Routière
- Vivre ensemble sur la route

En 2017 (pour information) :

- Sécurité sur le chemin de l'école
- Les Piétons
- Je double : je m'écarte !
- Éducation à la sécurité routière
- Atelier de la mobilité « vélo » pour les adultes
- À l'école, à vélo et à pied... en toute sécurité
- Sensibilisation sécurité routière
- Vivre ensemble sur la route

7 - Tous enjeux :

Certaines actions, parce qu'elles concernent des publics divers et plusieurs enjeux, se trouvent dans la rubrique " tous enjeux " des PDASR. Elles n'apparaissent donc pas dans un enjeu spécifique. Ces actions peuvent cependant avoir un impact important en terme médiatique et/ou toucher un public nombreux, par exemple la foire de Caen, la semaine de la sécurité routière, des actions de compagnies, etc.

En 2012 :

- Les seniors au volant
- Campagne d'éclairage
- Stages conducteurs seniors
- Les aînés et la Sécurité Routière
- Village animé de la Sécurité Routière
- Conduites addictives et autres
- Conduites addictives et autres apprentis EREA à HEROUVILLE SAINT CLAIR
- Les Seniors Maison de Quartier de Venoix
- Les Seniors association détente à HEROUVILLE SAINT CLAIR
- Information, Sensibilisation et Prévention
- Semaine de la sécurité routière
- La formation des élus référents sécurité routière
- IDSR Police
- Actions de promotion et communication départementales
- Journée de sécurité routière à l'hippodrome de DEAUVILLE
- Programme AGIR
- Les aînés et la sécurité routière
- Information et sensibilisation sur la somnolence, la fatigue, les temps de repos et de conduite

En 2013 :

- Les seniors au volant
- Campagne d'éclairage
- La sécurité routière dans un établissement d'aide par le travail
- Risques encourus par les usagers vulnérables
- Journée recrutement et prévention routière OXYLANE à MONDEVILLE
- Semaine de la sécurité routière temps forts
- La formation des élus référents sécurité routière
- Actions de promotion et communication départementales
- Journée de sécurité routière à l'hippodrome de Deauville
- Programme AGIR
- Les aînés et la sécurité routière
- Les seniors et la sécurité routière

En 2014 :

- Les seniors au volant
- Campagne d'éclairage
- Semaine de la sécurité routière temps forts
- Actions de promotion et communication départementales
- Programme AGIR – Former et informer les IDSR
- Lutte contre l'insécurité routière
- Atelier conducteurs « seniors »

En 2015 :

- Les Seniors
- Journée de recrutement et prévention routière Oxyane à MONDEVILLE
- Actions de communication (éthylotests et autres supports)
- La formation des élus référents sécurité routière
- Actions de promotion et communication départementales
- Journée de sécurité routière à l'Hippodrome de DEAUVILLE
- Programme AGIR
- Journée de formation routière à CABOURG
- Journée de formation routière au CIS de THURY HARCOURT
- Les séniors et la sécurité routière
- A la rencontre des vacanciers
- Journée d'actions « Mobilité Sécurité Routière »
- Sensibilisation à la conduite sur chaussée mouillée (évitement, freinage d'urgence...) avec mise en situation

En 2016 :

- Les Seniors
- Actions de communication
- La formation des élus référents sécurité routière
- Actions de promotion et communication départementales
- Journée de sécurité routière à l'hippodrome de DEAUVILLE
- Programme AGIR
- Sécurité routière Séniors
- Sensibilisation aux dangers de la route
- Village sécurité routière à VIRE
- Sécurité routière Séniors à CABOURG
- Contrôles des dispositifs lumineux des véhicules à DEAUVILLE
- Atelier de la mobilité « connaissances » séniors
- Atelier de la mobilité « se comprendre pour mieux réagir »
- A la rencontre des vacanciers
- Conduite sur chaussée glissante
- Connaissance du code de la route
- Sensibilisation aux dangers de la route – vitesse, alcool, règles de circulation des conducteurs de véhicules automobiles (15-24 ans et séniors)
- Communiquer sur l'évolution de la réglementation routière

En 2017 :

- Les Seniors
- Actions de communication
- La formation des élus référents sécurité routière
- Actions de promotion et communication départementales
- Journée de sécurité routière à l'hippodrome de DEAUVILLE
- Programme AGIR
- Atelier de la mobilité « connaissances » séniors
- Atelier de la mobilité « se comprendre pour mieux réagir »
- Journée de prévention et d'animation à MERVILLE-FRANCEVILLE

- Journée de prévention Sécurité Routière à VIRE-NORMANDIE
- Journée de prévention Sécurité Routière à LE MESNIL AUZOUF
- Critérium du jeune conducteur « KID CONDUITE » à BLAINVILLE-SUR-ORNE
- Conduite sur chaussée glissante
- Communiquer sur l'évolution de la réglementation routière

L'évaluation des orientations et des actions

1 - Enjeu Vitesse

Orientations déclinées	Actions réalisées	Évaluation
Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie	5 actions et de nombreuses actions permanentes de contrôles réguliers des vitesses et d'opérations programmées de contrôles renforcés. De plus, installation et modernisation des radars vitesses.	-28 % d'accidents corporels -38 % d'accidents mortels -38 % de tués
Impliquer les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées		
Cibler particulièrement les conducteurs de sexe masculin entre 18 et 39 ans		
Sensibiliser sur les risques corporels aggravés par la vitesse : collisions arrière et en chaîne, véhicules seuls, obstacles fixes, etc.		
Poursuivre la révision des limitations de vitesse pour les adapter à l'infrastructure et à l'environnement		
Poursuivre les contrôles de vitesse par les forces de l'ordre		
Poursuivre le déploiement des radars automatiques		

2 - Enjeu Alcool

Orientations déclinées	Actions réalisées	Évaluation
Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné et particulièrement dans le cadre de déplacements liés à des soirées entre amis	77	-1 % d'accidents corporels -25 % d'accidents mortels -28 % de tués
Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie		
Informers, sensibiliser sur les conduites addictives 15-18 ans		
Informers, sensibiliser sur les conduites addictives 18-24 ans		
Sensibiliser aux risques et aux aggravations constatées : perte de contrôle, impact du non port de la ceinture...		
Renforcement des contrôles ciblés d'alcoolémie		
Multiplier les dépistages de stupéfiants (tests salivaires)		
L'alcool et les deux roues motorisés		
Campagne de communication et de sensibilisation sur les risques liés à l'alcool		

3.1 - Enjeu Deux roues-motorisés – Les motards

Orientations déclinées	Actions réalisées	Évaluation
Faire prendre conscience de leur vulnérabilité aux conducteurs de deux roues	16	-14 % d'accidents corporels -44 % d'accidents mortels -45 % de tués
Organiser des randonnées encadrées par les forces de l'ordre		
Sensibiliser sur l'importance du port d'équipements spécifiques		
Rappeler aux motards qu'ils sont souvent mal perçus de par leur gabarit		
Proposer des actions de formation complémentaires sur piste fermée pour les motards		
Promouvoir la non-modification des motocyclettes tant sur le plan mécanique que sur le plan esthétique		
Promouvoir la pratique sportive sur circuits		

3.2 - Enjeu Deux-roues motorisés – Les cyclomotoristes

Orientations déclinées	Actions réalisées	Évaluation
Informers parents et futurs utilisateurs de l'obligation d'une formation au BSR	30	-17 % d'accidents corporels -25 % d'accidents mortels -29 % de tués
Informers sur la dangerosité des intersections		
Faire prendre conscience de leur vulnérabilité aux conducteurs de cyclomoteurs et qu'ils sont souvent mal perçus		
Informers sur les risques que courent leurs salariés cyclomotoristes sur le trajet travail		
Communiquer sur l'importance du casque et le choix du casque		
Informers les jeunes sur des endroits dédiés à la pratique sportive du cyclomoteur		
Rappeler qu'un cyclomoteur n'est pas un jouet		
Promouvoir le port d'équipements adaptés		
Promouvoir la non modification technique des engins		
Rappeler l'obligation d'assurer et de faire immatriculer son cyclomoteur		
Rappeler la nécessité d'entretenir correctement son cyclomoteur		

4 - Enjeu Jeunes de 15 à 24 ans

Orientations déclinées	Actions réalisées	Évaluation
Promouvoir la formation complémentaire (comme opération « 1000 jeunes conducteurs »)	94	-17 % d'accidents corporels -31 % d'accidents mortels -31 % de tués
Promouvoir et valoriser le principe du conducteur jeune sobre désigné lors de fêtes		
Sensibiliser lors de grands événements (foire de Caen, salon de l'étudiant, nuit de l'orientation)		
Sensibiliser les jeunes aux conséquences d'une collision sur un obstacle fixe		
Rappeler aux jeunes que la route se partage (priorité, position sur la chaussée, vitesse)		
Campagne de communication radio		

5 - Enjeu Risques routiers professionnels

Orientations déclinées	Actions réalisées	Évaluation
Définir localement les chartes nationales	31	-5 % d'accidents corporels -27 % d'accidents mortels -27 % de tués
Promouvoir les Plans de Prévention des Risques Routiers		
Développer des conventions collectives		
Attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'utilité des contrôles des VUL		
Favoriser et promouvoir l'information et la formation sur les risques routiers par l'entreprise		
Sensibiliser sur les risques liés à l'alcool		
Sensibiliser sur les risques liés aux stupéfiants		
Former à la « non banalisation » du trajet domicile-travail		
Promouvoir l'utilisation de véhicules propres		

6.1 - Enjeu Piétons

Orientations déclinées	Actions réalisées	Évaluation
Communiquer sur les distances de sécurité	23	+2 % d'accidents corporels -23 % d'accidents mortels -23 % de tués
Renforcer l'éducation des plus jeunes : formation des scolaires au permis piéton		
Rappeler l'importance de voir et d'être vu par le port d'équipements spécifiques (gilets jaunes, brassards...)		
Rappeler l'importance d'être vigilant envers cette catégorie d'usagers vulnérables		
Sensibiliser sur les risques encourus sur le chemin de l'école		
Prendre en compte les modes de déplacement doux		
Eduquer les jeunes piétons et leurs parents au respect des règles de sécurité		
Informers les enfants et les seniors sur les risques d'être piéton et sur la vigilance à avoir		

6.2 - Enjeux cyclistes

Orientations déclinées	Actions réalisées	Évaluation
Renforcer l'éducation dès le plus jeune âge grâce au permis vélo	20	+24 % d'accidents corporels +71 % d'accidents mortels +71 % de tués
Informar sur l'importance d'être vu		
Poursuivre les campagnes de contrôle ou de mise en état des cycles		
Rappeler l'importance d'être vigilant envers cette catégorie d'usagers vulnérables		
Prendre en compte les modes de déplacement doux		
Informar les enfants et les seniors sur les risques d'être piéton et sur la vigilance à avoir		

Les enjeux nationaux pour 2018 - 2022

A - Le risque routier professionnel

L'expression « **risque routier professionnel** » correspond à un déplacement lors d'un trajet domicile-travail ou lors d'une mission.

On entend par « **mission** » tout déplacement effectué pour le compte d'une société, d'une entreprise, d'une administration ou d'une collectivité pendant les horaires de travail.

A.1 – Les indicateurs de l'enjeu « risque routier professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022

Part des accidents corporels avec un conducteur en trajet « professionnel »

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Part des accidents corporels « professionnels » parmi l'ensemble des accidents corporels	866	36,6%	18 827	40,8%	21 543	44,9%
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels »	325	37,5%	8 464	45,0%	10 089	46,8%
Part des accidents corporels « domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels »	614	70,9%	11 805	62,7%	13 571 (métropole)	62,6%

(sur accidents avec trajet connu)

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; mauve = enjeu relatif et absolu

Le risque professionnel est un enjeu absolu pour le département, c'est-à-dire qu'il est important par rapport aux autres enjeux du département.

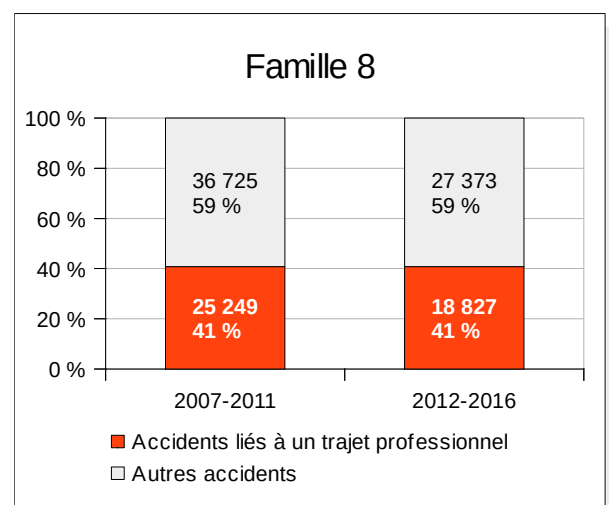
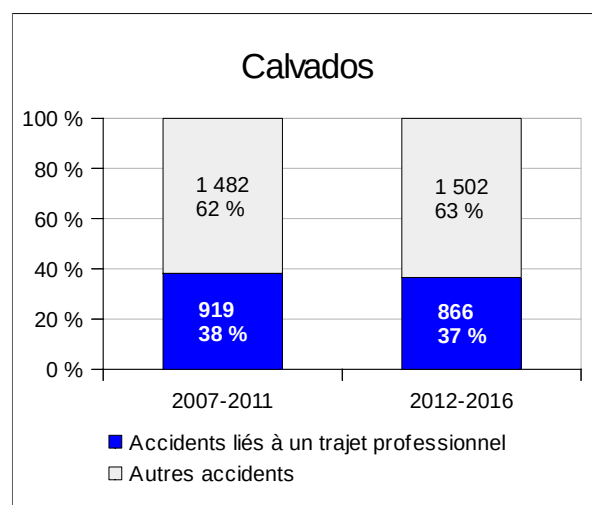
Nombre de tués dans un accident « professionnel » avec conducteur en trajet « professionnel »

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	% des tués
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	55	34,0%	1 810	41,5%	1 296	38,6%

(sur accidents avec trajet connu)

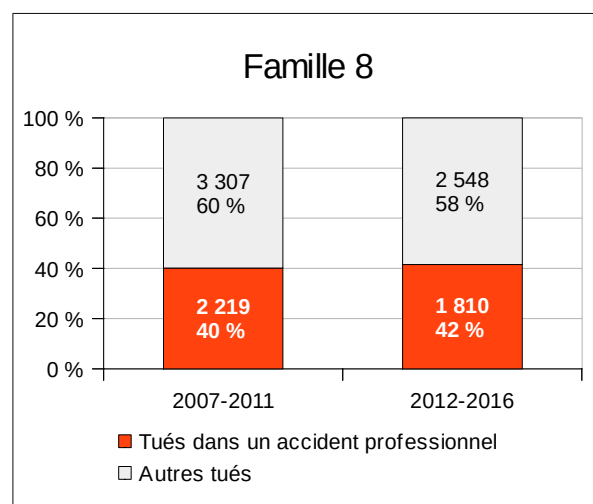
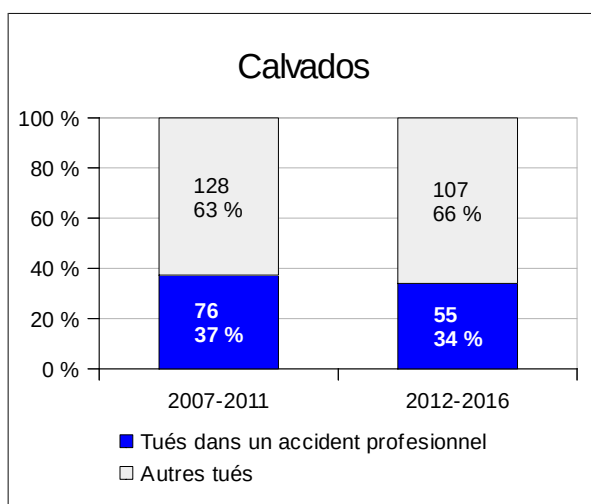
A.2 – L'importance de l'enjeu « risque routier professionnel »

Part des accidents routiers professionnels avec conducteur en trajet « professionnel » par rapport à l'ensemble des accidents



(sur accidents avec trajet connu)

Part des tués dans un accident professionnel avec conducteur en trajet « professionnel » par rapport à l'ensemble des tués



(sur accidents avec trajet connu)

A.3 – Le panorama des accidents liés aux risques routiers professionnels

a – Les chiffres de l'accidentalité

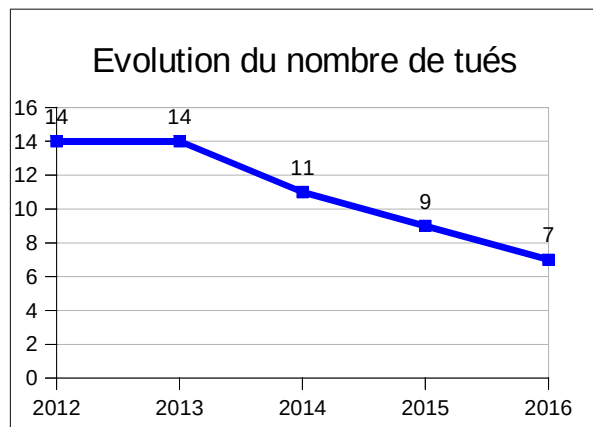
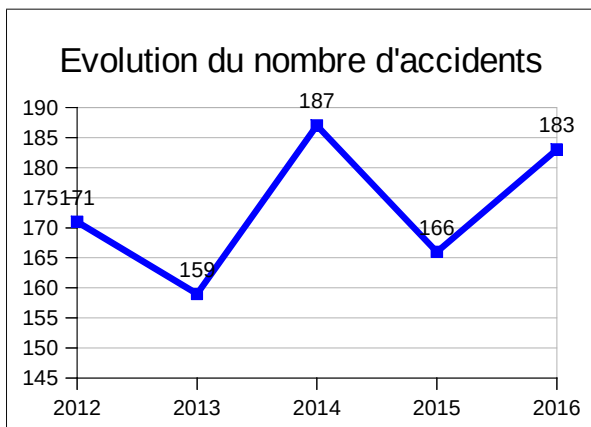
Les accidents

Avec conducteur en déplacement « professionnel »	Nombre d'accidents	% des accidents	Nombre d'accidents mortels	% des accidents mortels	Nombre de tués	% des tués
Calvados 2012 - 2016	866	37 %	53	34 %	55	34 %

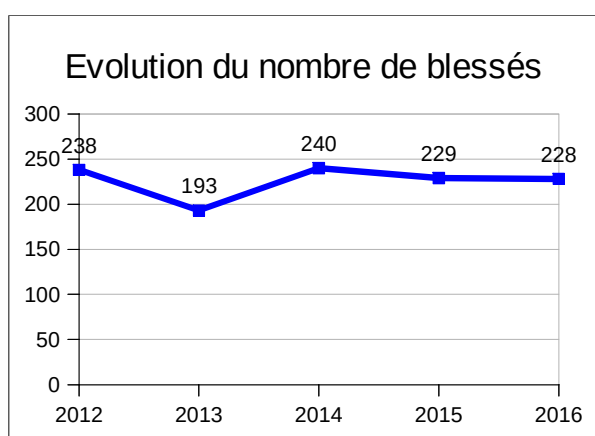
En outre, 48 accidents avec piéton en déplacement « professionnel » ont été relevés (2 % des accidents).

Victimes (tuées et blessées) lors d'un accident impliquant un conducteur en déplacement « professionnel » de 2012 à 2016

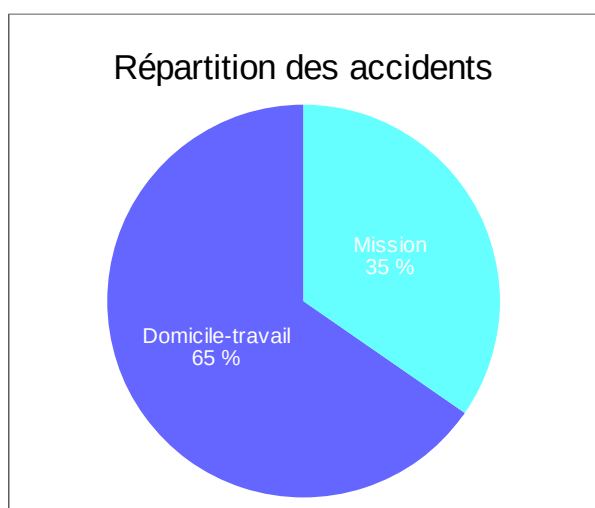
Nombre de tués	55
Nombre de blessés hospitalisés	534
Nombre de blessés légers	594



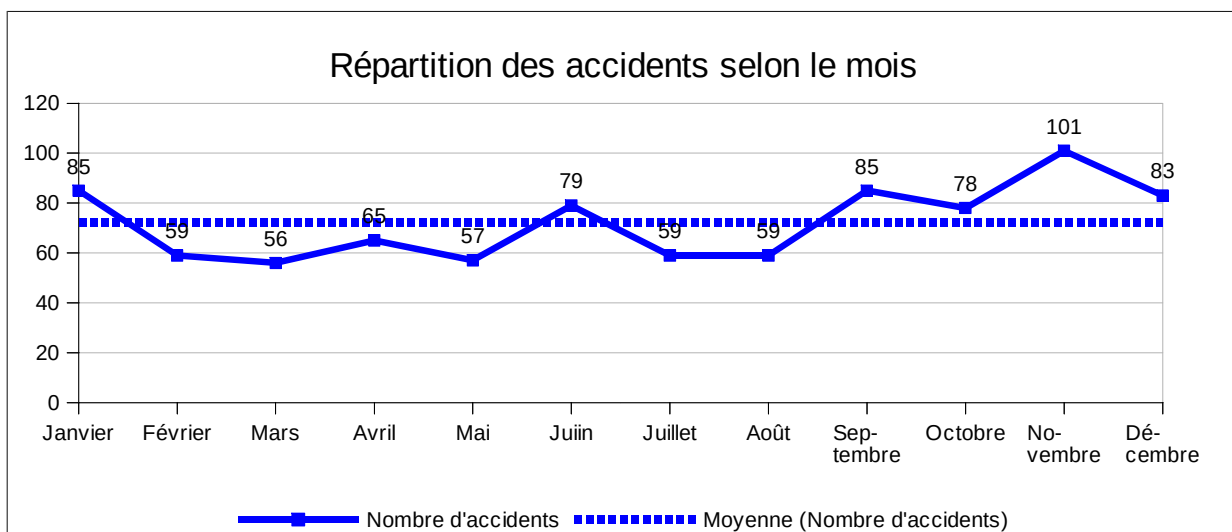
On enregistre surtout une diminution progressive du nombre de tués entre 2012 et 2016



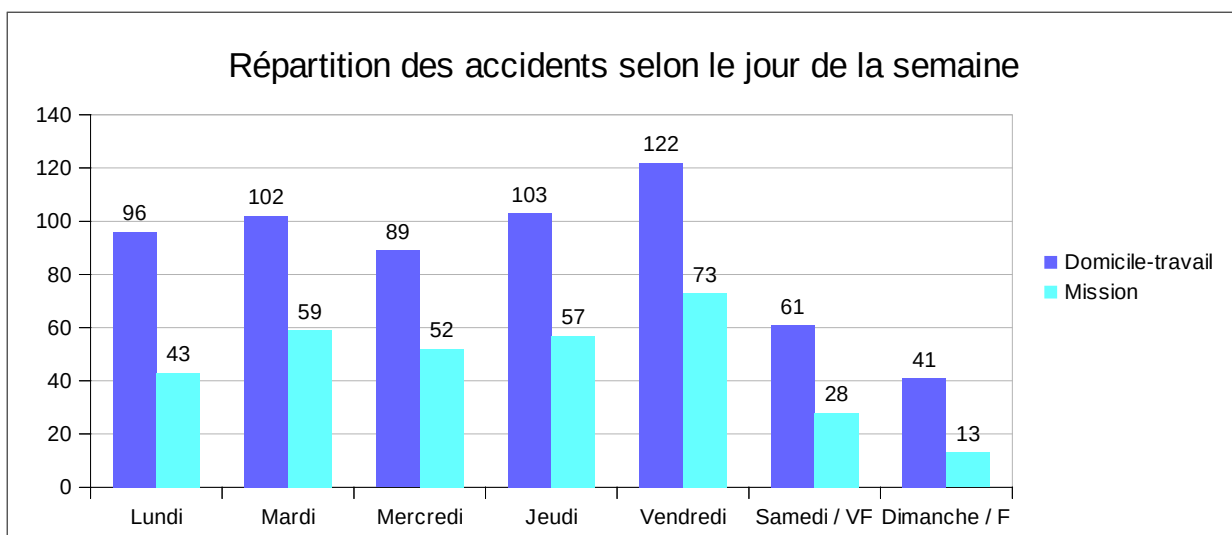
b – Selon le trajet



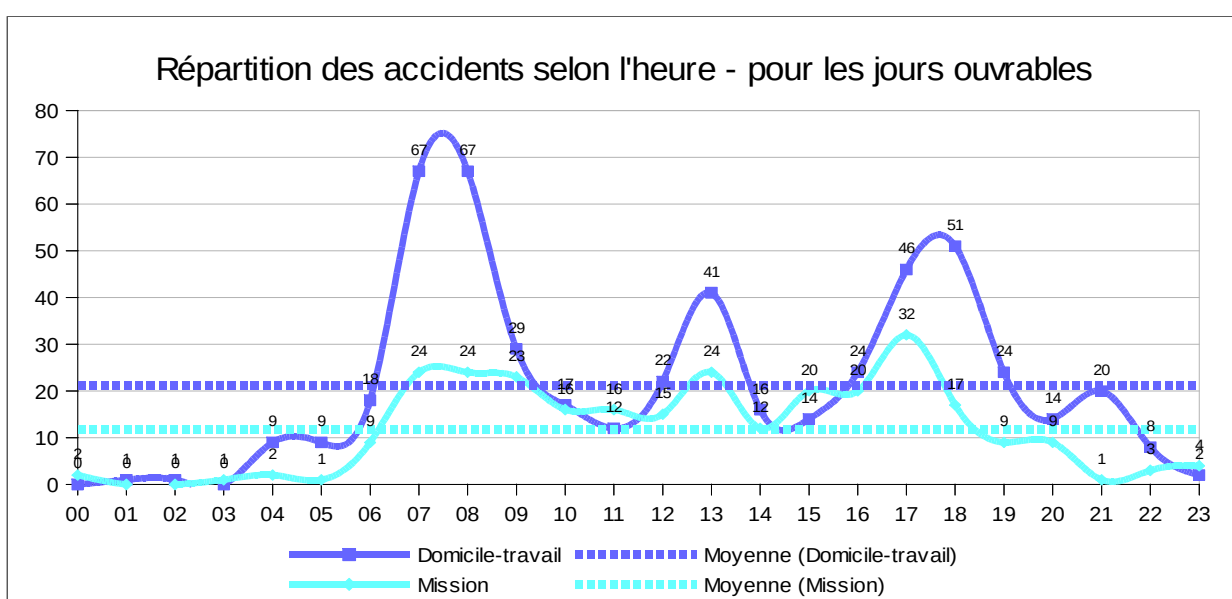
c – Analyse temporelle



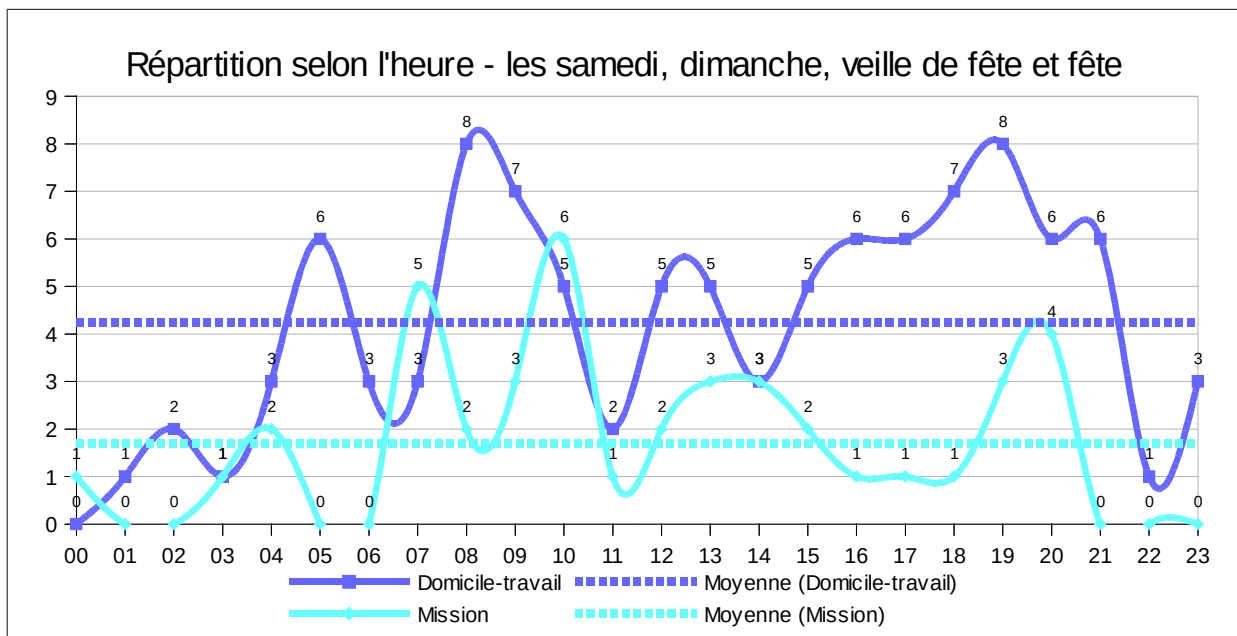
Les accidents sont plus fréquents de septembre à janvier.



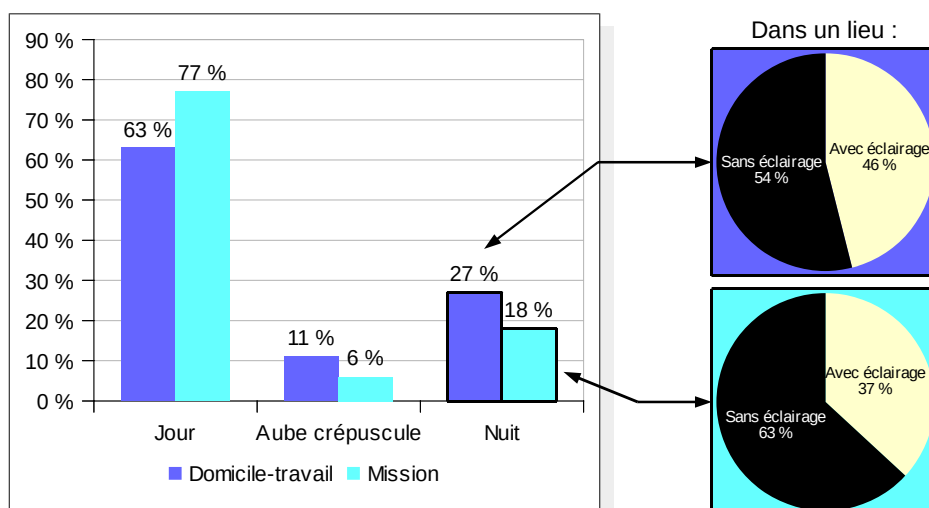
Les accidents sont plus nombreux le vendredi.



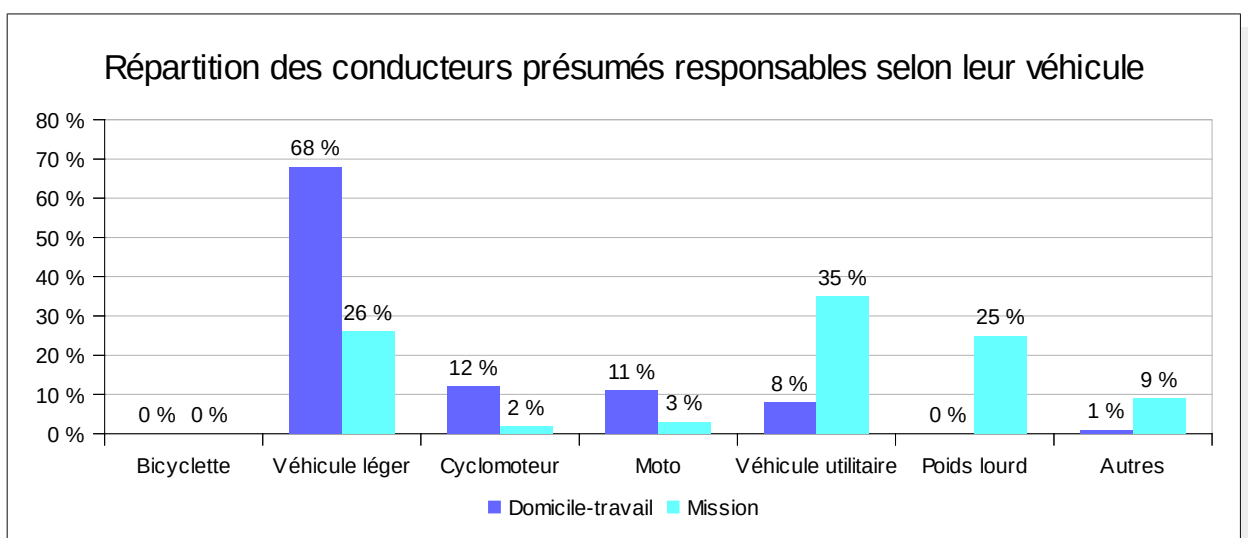
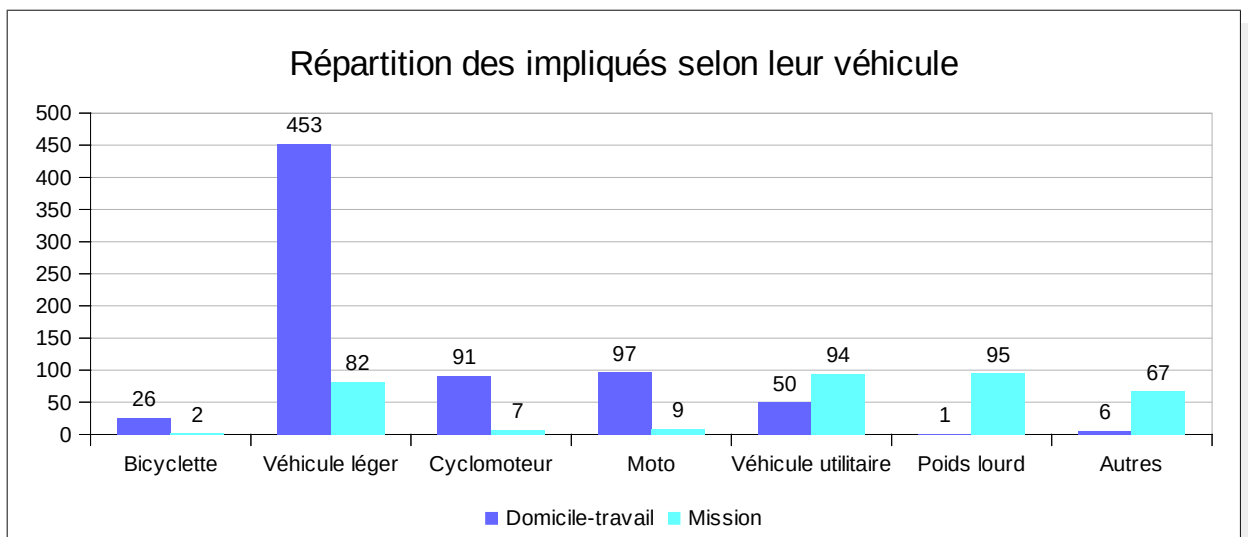
Des pics d'accidents sont enregistrés le matin, le midi et le soir.



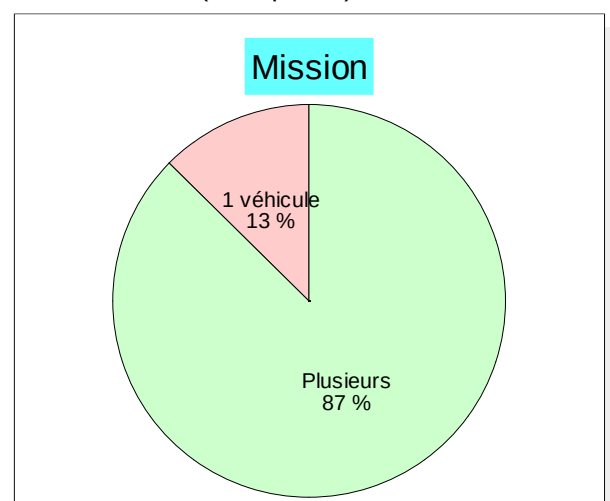
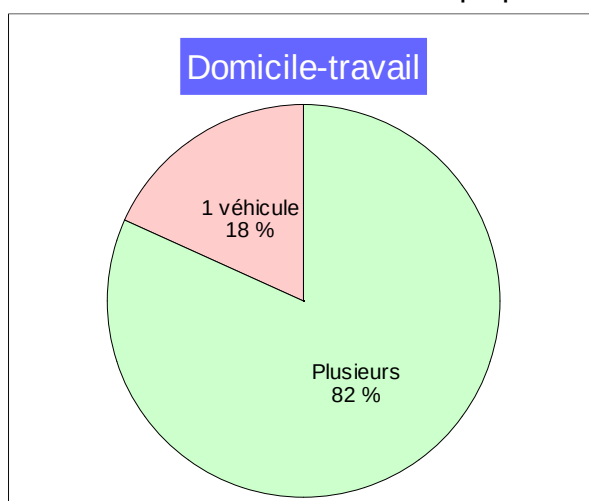
d – Analyse selon la luminosité



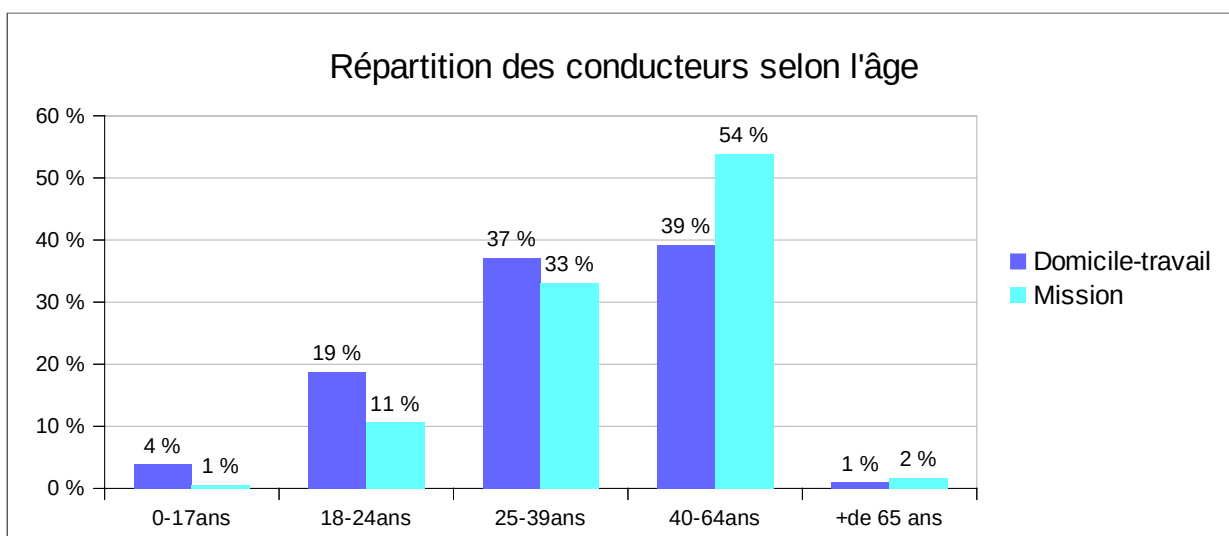
e – Analyse selon le mode de déplacement



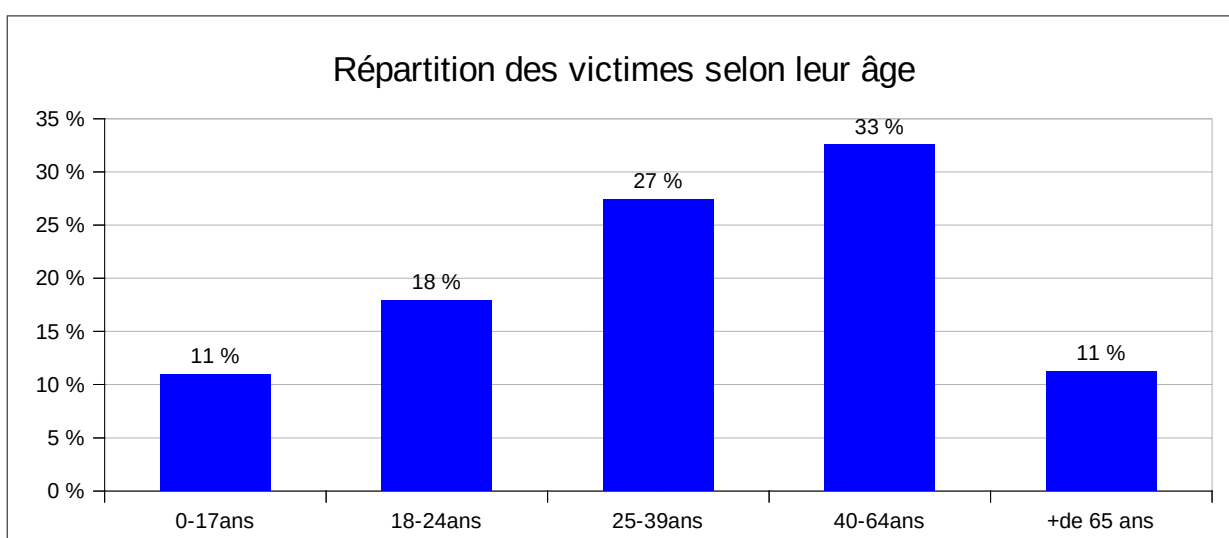
Accidents impliquant un seul véhicule (sans piéton)



f – Analyse selon l'âge

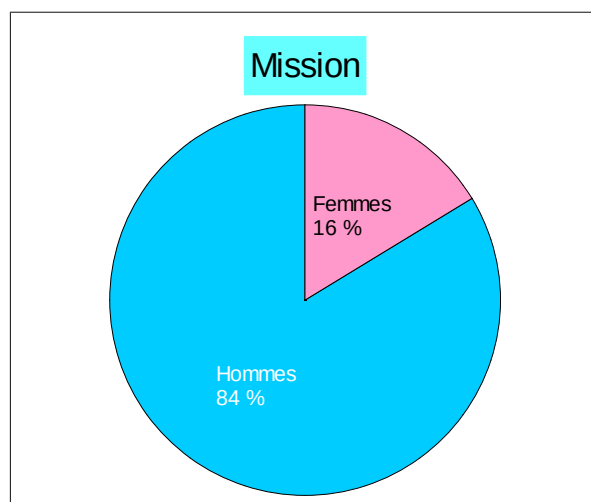
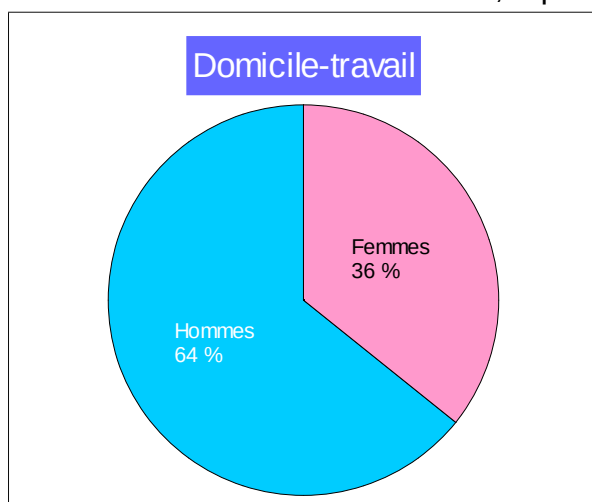


Les conducteurs les plus impliqués ont entre 40 et 64 ans.

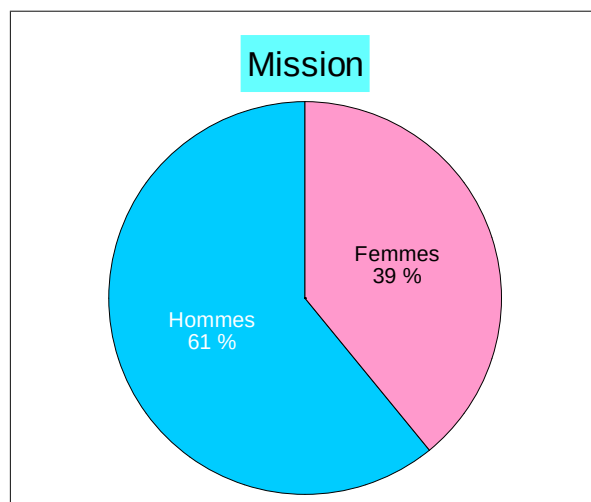
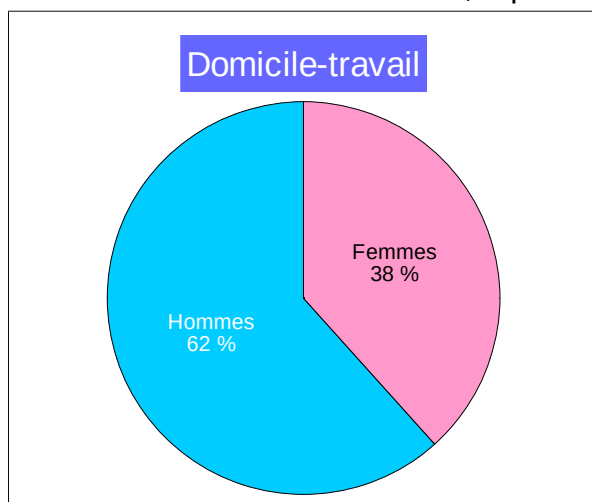


g – Analyse selon le genre

Conducteurs, répartition hommes – femmes

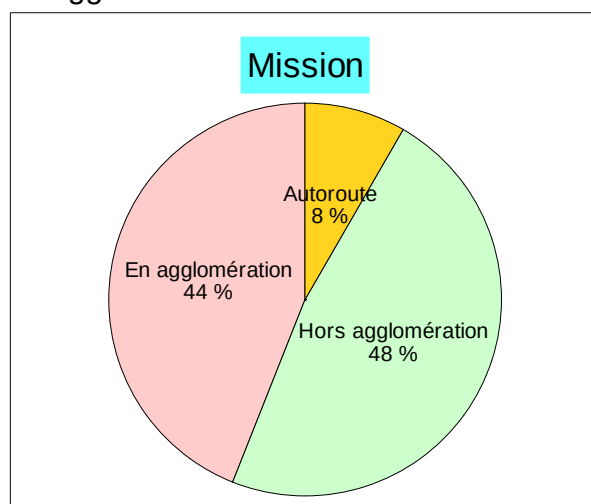
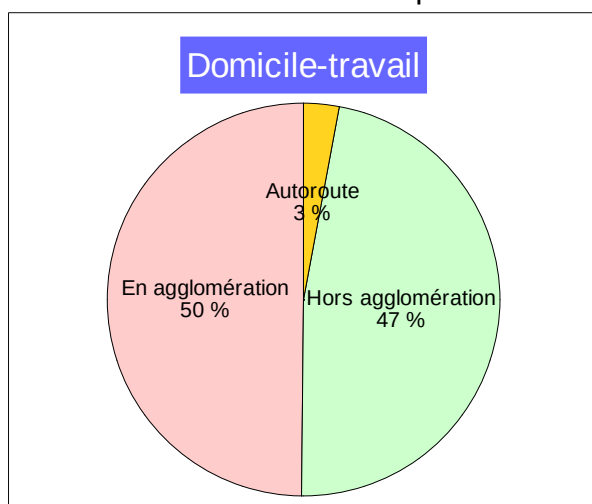


Victimes, répartition hommes – femmes

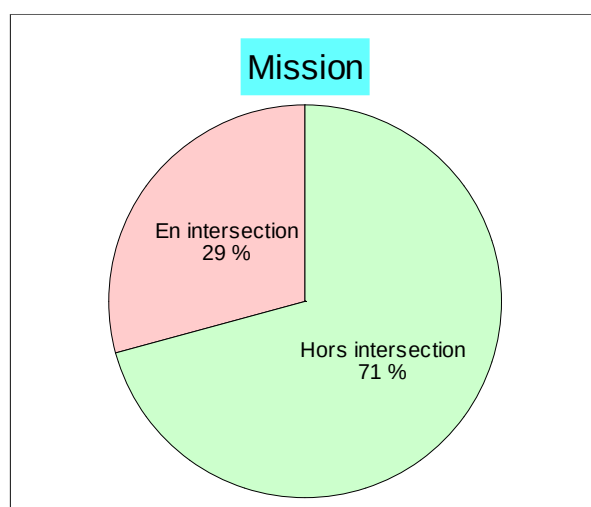
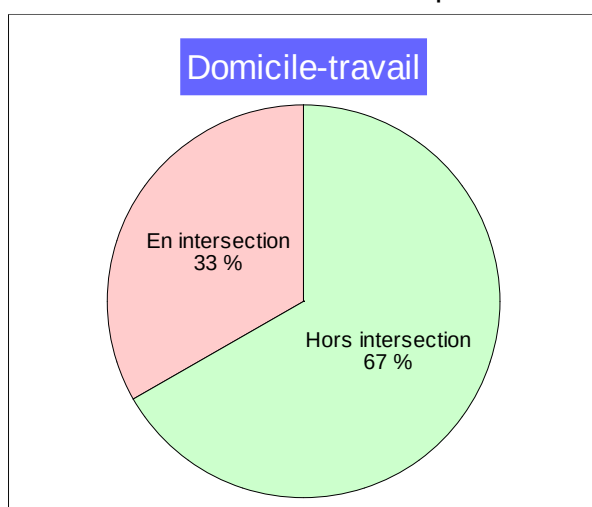


h – Analyse selon le milieu

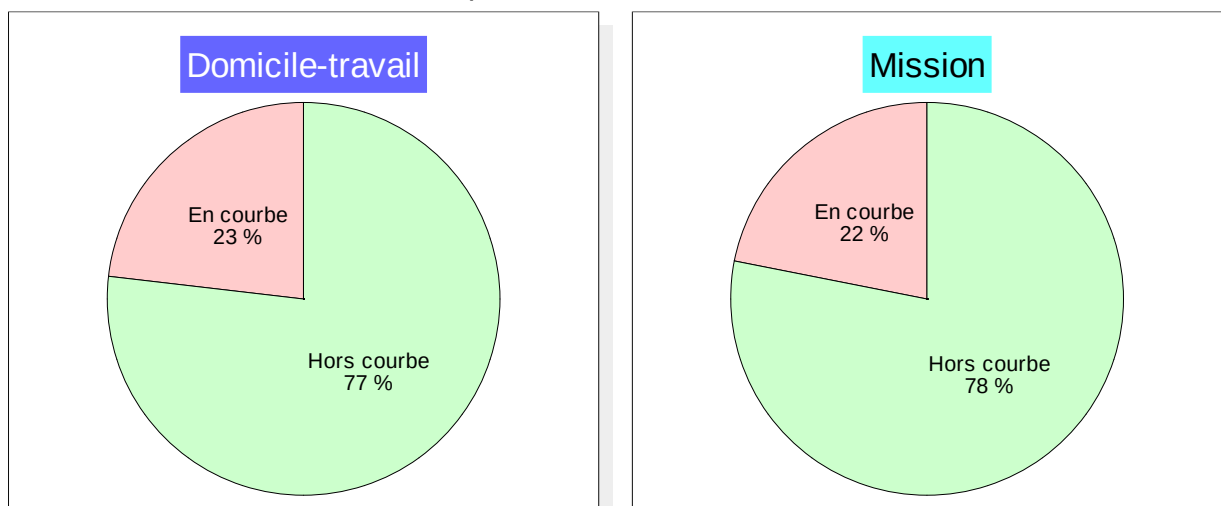
Répartition en / hors agglomération



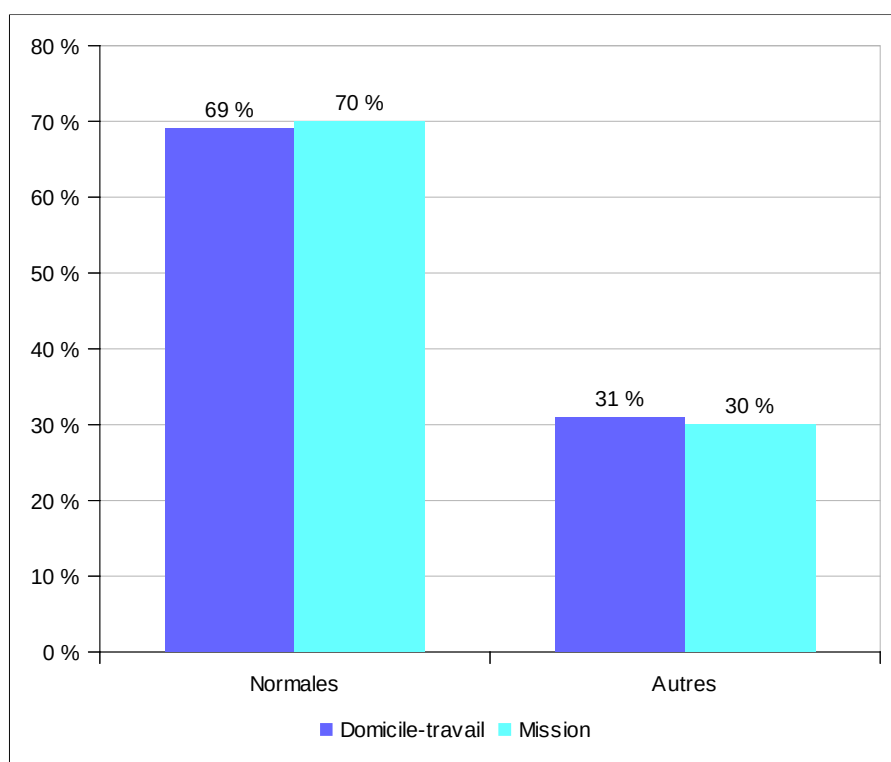
Répartition en / hors intersection



Répartition en / hors courbe



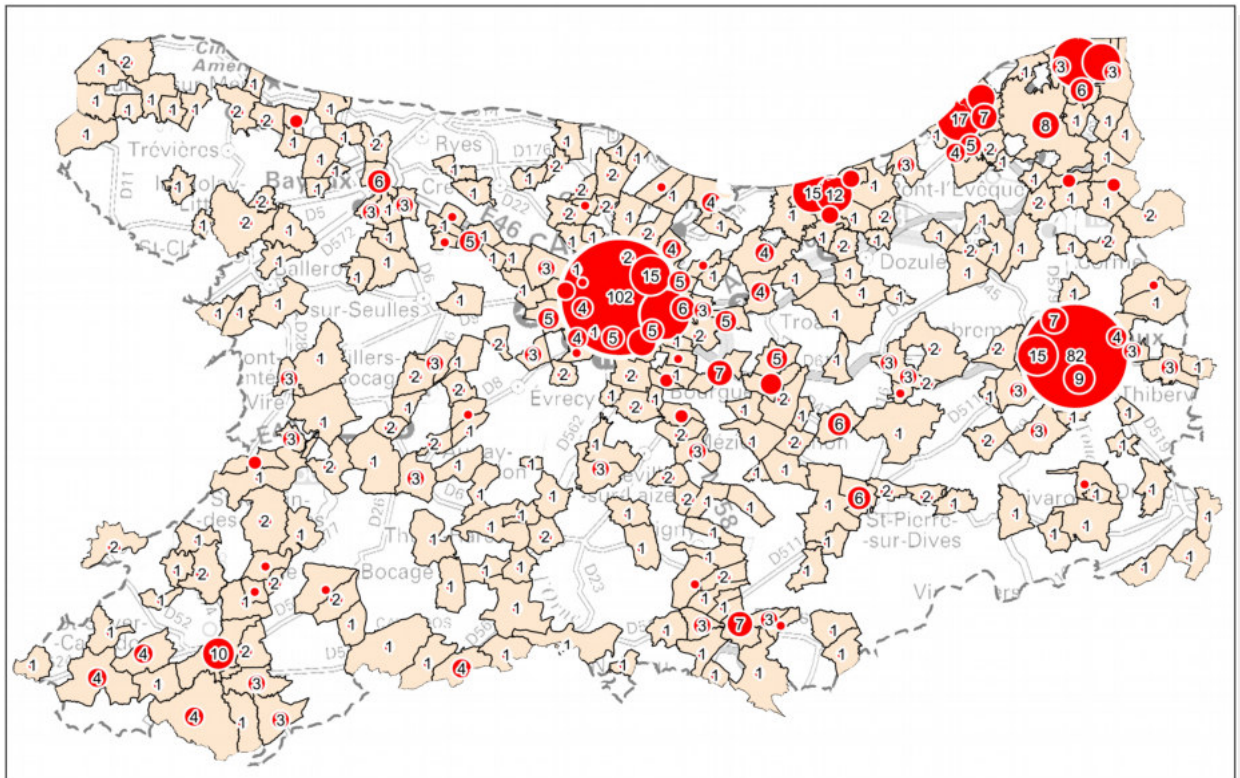
i – Analyse selon les conditions atmosphériques



Autres = Pluie, neige, grêle, brouillard, fumée, vent, tempête, temps éblouissant ou couvert, etc.

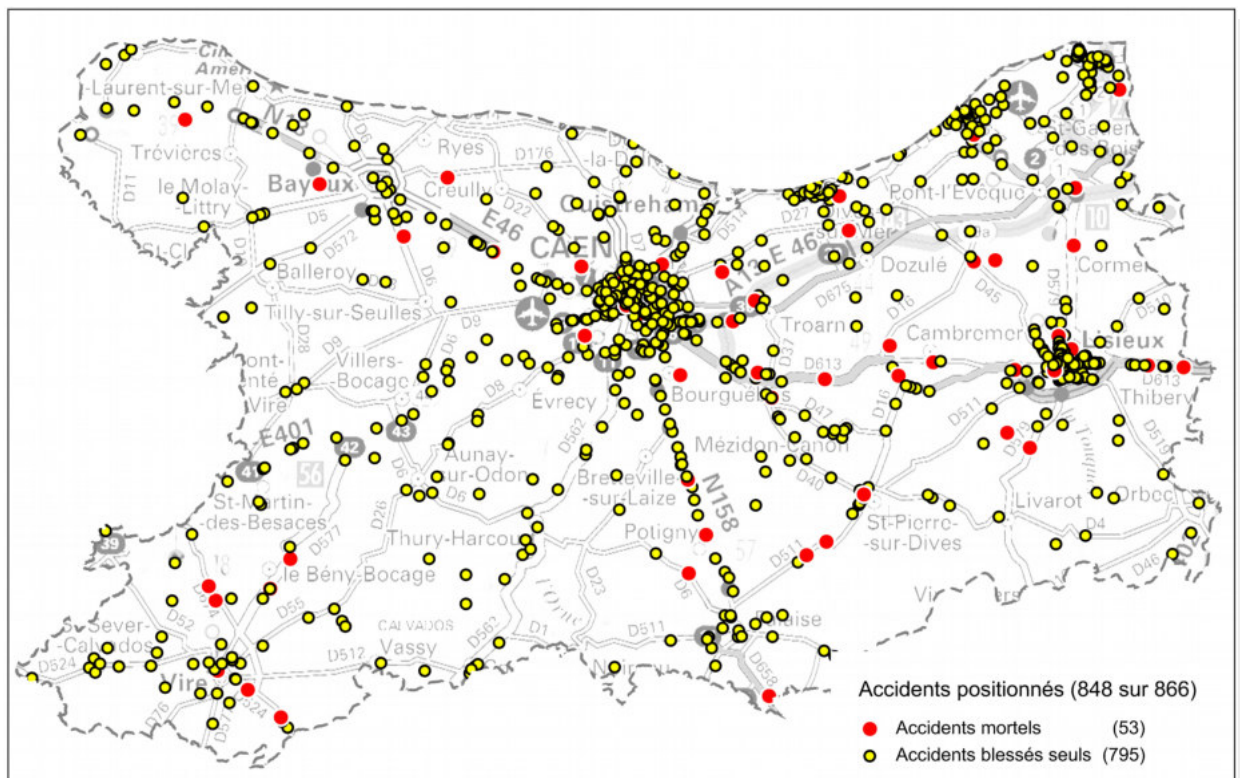
j – Localisation

Répartition des accidents par commune

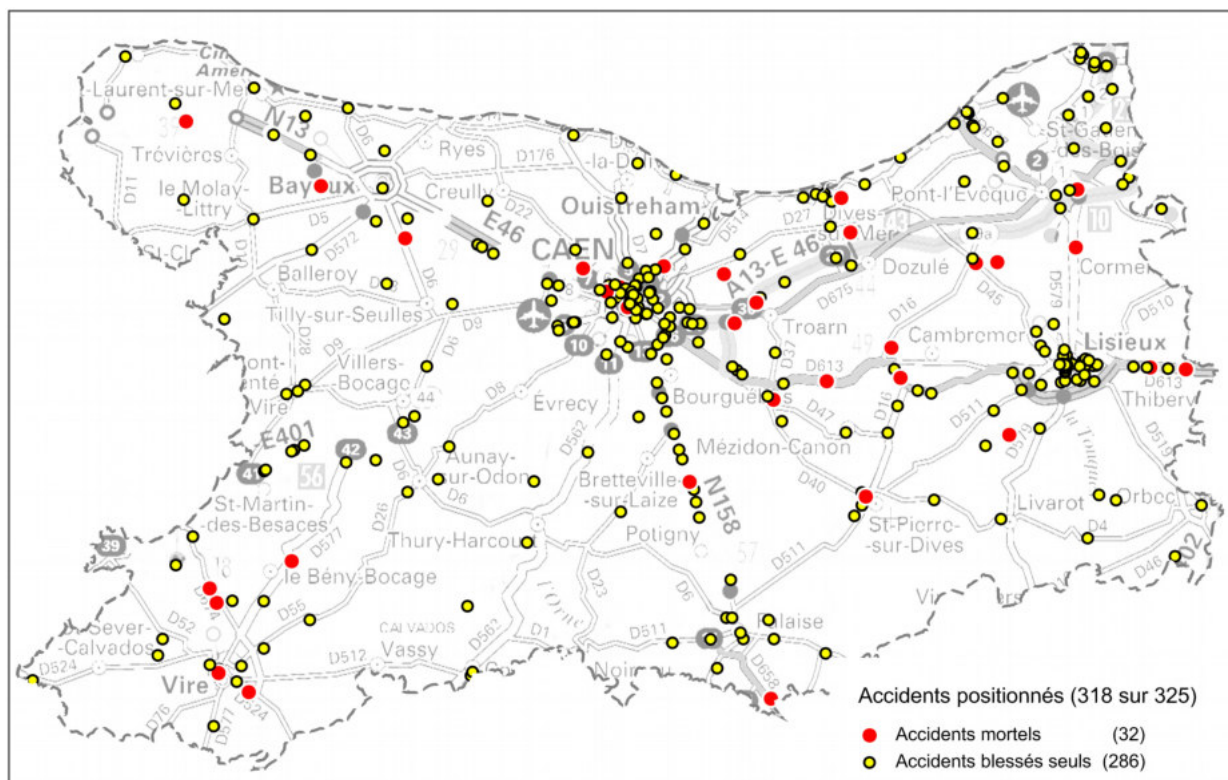


Les agglomérations de Caen, de Lisieux et la côte Fleurie sont concernées par un grand nombre d'accidents.

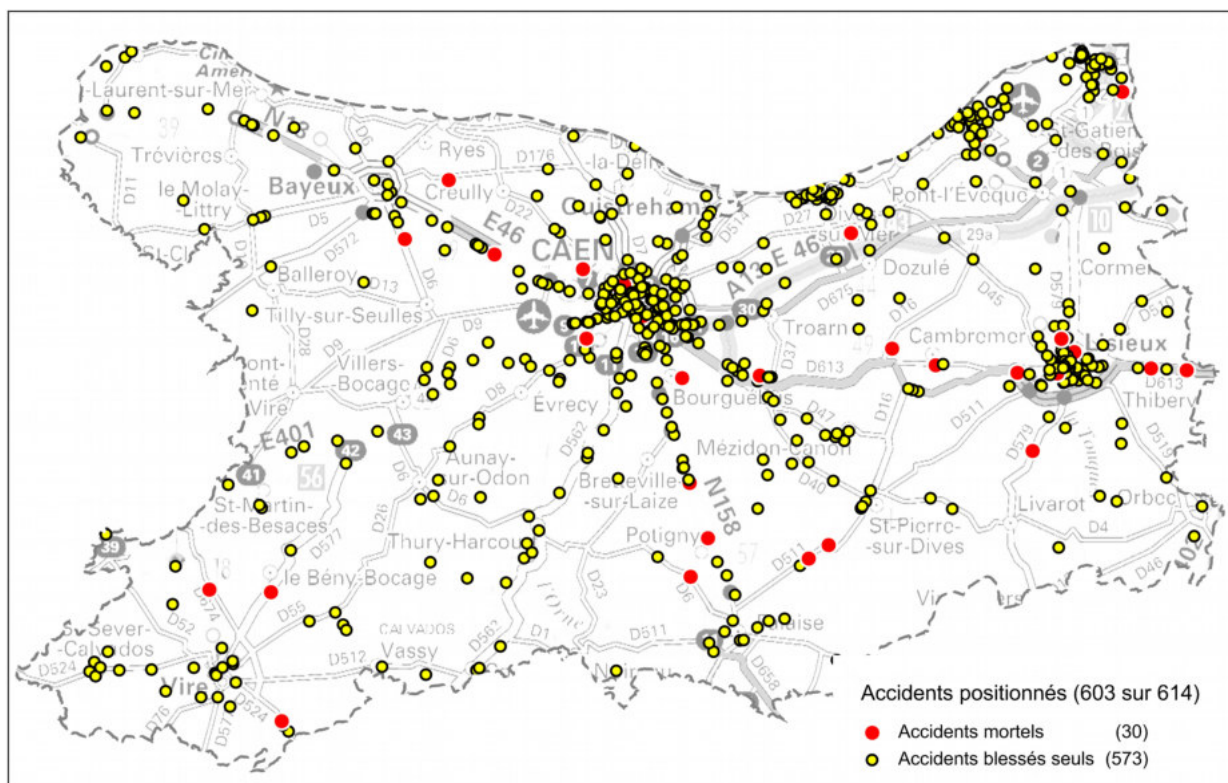
Répartition spatiale des accidents



Conducteurs en « mission » Répartition spatiale des accidents



Conducteurs en trajet domicile-travail Répartition spatiale des accidents



A.4 – Analyse des accidents liés aux risques routiers professionnels

Le Calvados enregistre une évolution favorable du nombre de tués au cours d'un déplacement professionnel : de 2012 à 2016, il a été divisé par 2.

Les accidents avec un conducteur ou un piéton en déplacement professionnel représentent 39 % des accidents corporels du département.

Ces accidents sont plus nombreux :

- ◆ dans l'année : de septembre en janvier avec un maximum en novembre,
- ◆ dans la semaine : les vendredis,
- ◆ dans la journée : aux heures de trajets domicile/travail (matin, midi et soir).

Les risques routiers professionnels peuvent survenir lors :

- ◆ d'un déplacement en mission

Ce type de déplacement représente un tiers des accidents professionnels parmi lesquels :

- plus de la moitié surviennent avec un véhicule utilitaire ou un poids-lourd,
- près de deux tiers des conducteurs présumés responsables de l'accident sont au volant d'un véhicule utilitaire ou d'un poids-lourd.

- ◆ ou d'un déplacement domicile-travail

Ce type de déplacement représente deux tiers des accidents professionnels parmi lesquels :

- un tiers implique des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motards),
- plus de deux tiers des conducteurs présumés responsables de l'accident sont au volant d'un véhicule léger.

Les conducteurs les plus impliqués dans les accidents en déplacements professionnels ont entre 40 et 64 ans.

Les accidents liés aux risques routiers professionnels sont légèrement plus nombreux en agglomération et sont très peu observés sur autoroute.

Trois secteurs géographiques sont particulièrement concernés par un grand nombre d'accidents : l'agglomération de Caen, l'agglomération de Lisieux et la côte Fleurie.

B - Conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants)

B.1 L'alcool

B.1.1 – Les indicateurs de l'enjeu « alcool » à suivre au cours des années 2018-2022

Part des accidents corporels

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels	405	17,6%	6 046	12,9%	5 204	11,3%

(sur usagers avec taux alcool connu)

Thème	Nombre d'accidents du thème	Total accidents avec taux connu	% de référence	% d'accidents estimé du thème	Probabilité associée au test	Significativité
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels	405	2299	12,9	17,6	0,000	TS+

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; mauve = enjeu relatif et absolu

L'alcool est un enjeu relatif pour le département. C'est-à-dire qu'il est important comparativement à la même famille de référence.

Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	% des tués
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé	51	33,6%	1 258	34,1%		
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	47	30,3%	1 177	30,6%	873	29,5%
Nombre de tués dans un accident impliquant un piéton alcoolisé	5	29,4%	88	25,8%		

(sur usagers avec taux alcool connu)

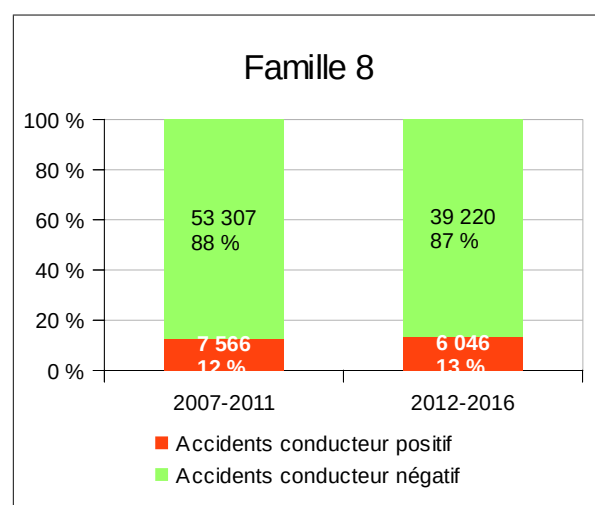
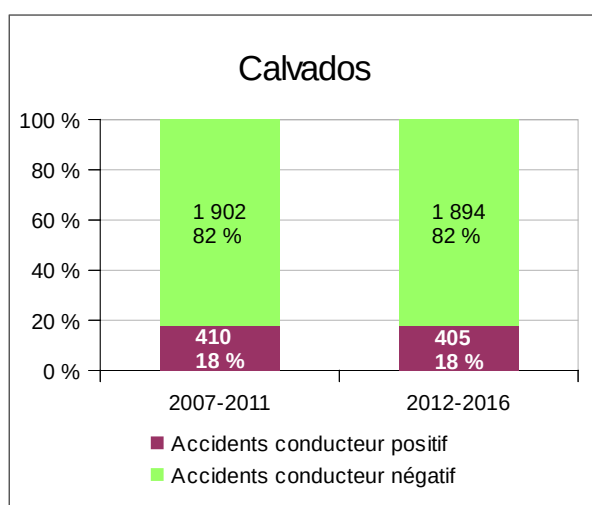
Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Nombre de conducteurs non ceinturés	23	9 %	486	12 %	1 736	11,0%

(avec port de ceinture connu)

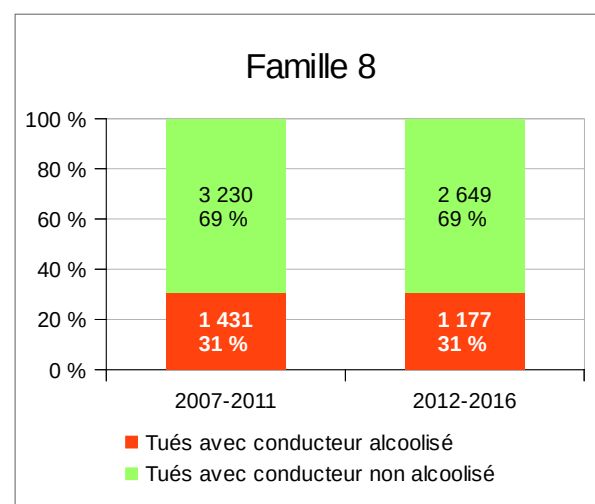
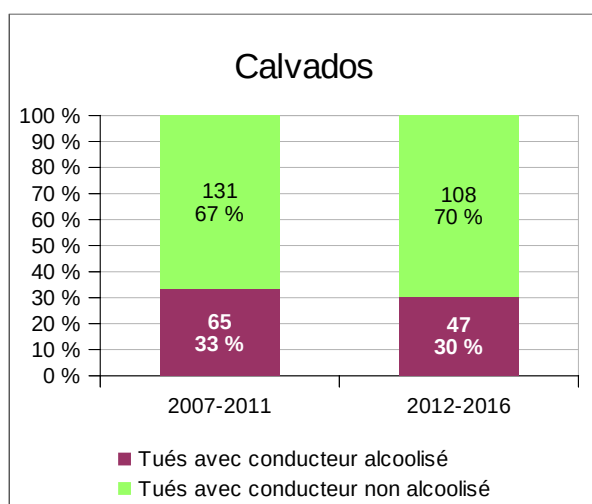
B.1.2 – L'importance de l'enjeu « alcool »

Part des accidents liés à l'alcool par rapport à l'ensemble des accidents



(sur usagers avec taux alcool connu)

Part des tués dans un accident avec alcool par rapport à l'ensemble des tués



(sur usagers avec taux alcool connu)

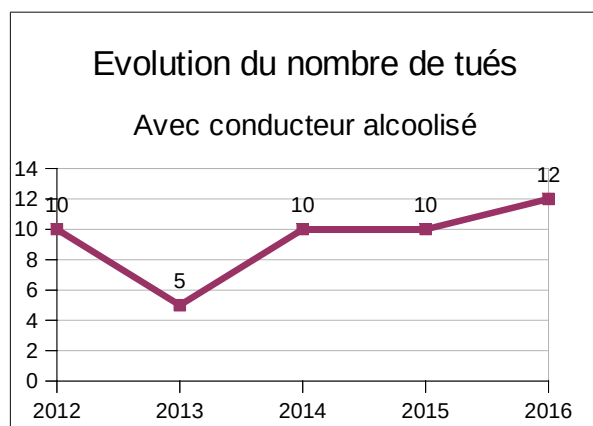
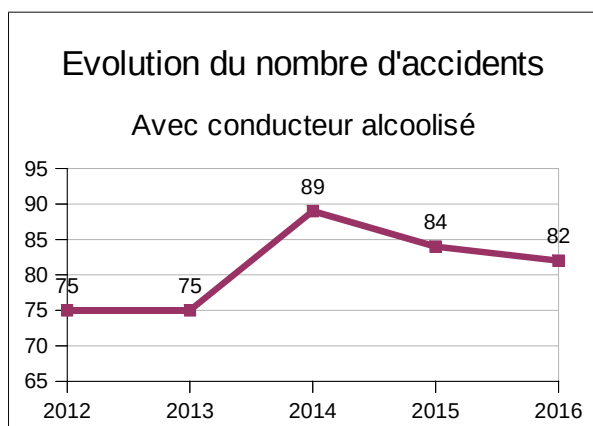
B.1.3 – Les contrôles d'alcoolémie et les accidents

Les contrôles d'alcoolémie

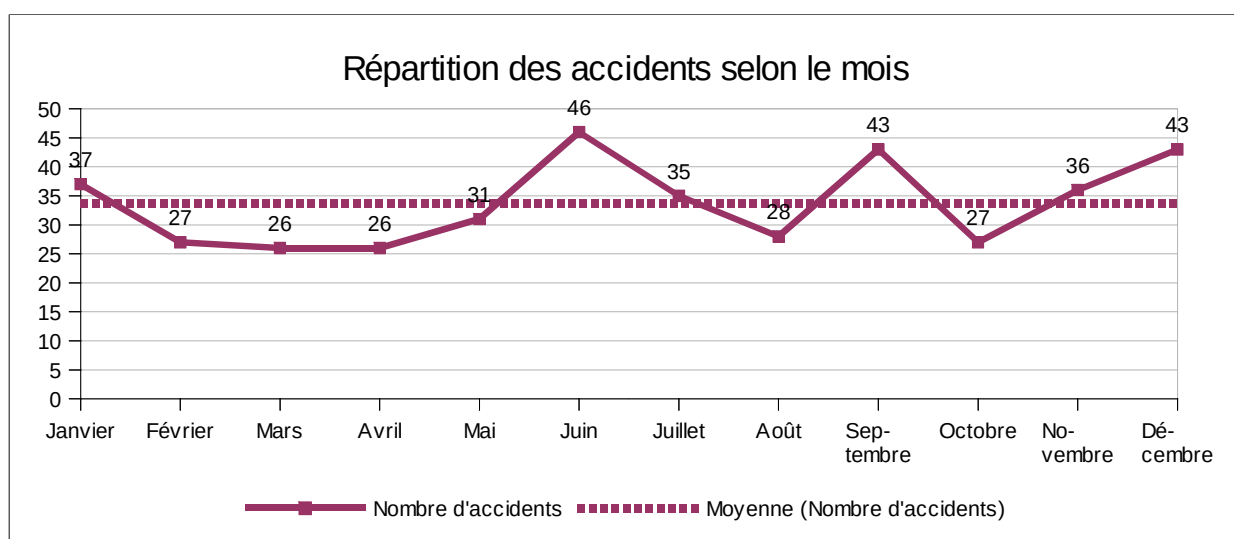
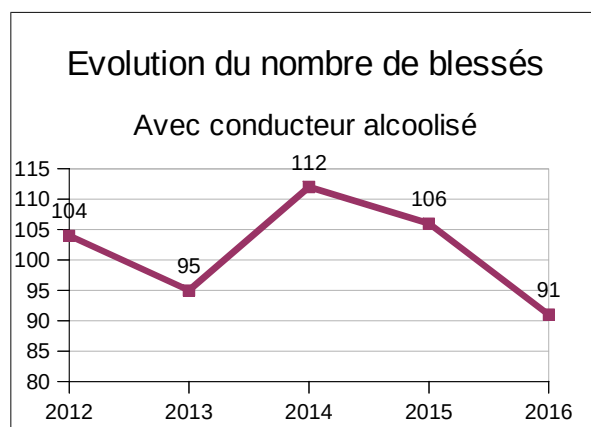
		Nombre de dépistages	Nombre de dépistages positifs	Nombre de dépistages par millier d'habitants	Nombre de dépistages positifs par millier d'habitants	Taux de positivité
2012-2016	Calvados	199 335	4 049	288	6	2,0%
	Famille 8	Données non connues				
2016	France	9 800 000	305 239	146	5	3,1%

B.1.4 – Le panorama des accidents liés à l'alcool

a – Analyse temporelle

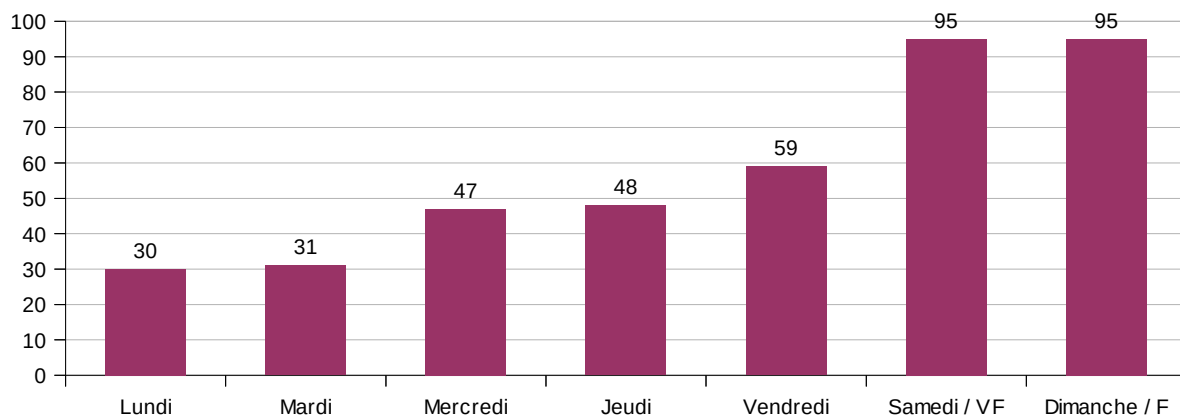


Le nombre d'accidents et de tués a augmenté en 2014 pour rester stable jusqu'en 2016.



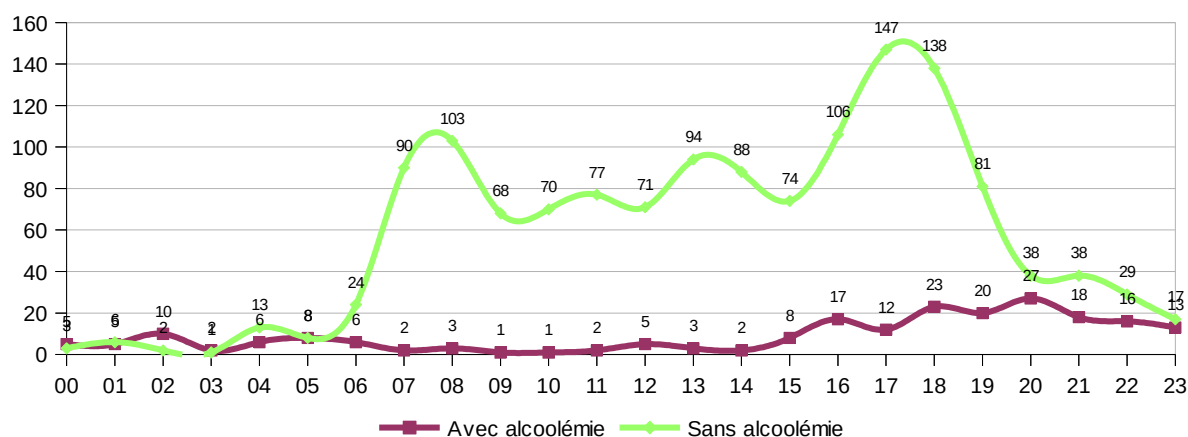
Les accidents sont plus nombreux en juin, septembre et décembre.

Répartition des accidents selon le jour de la semaine



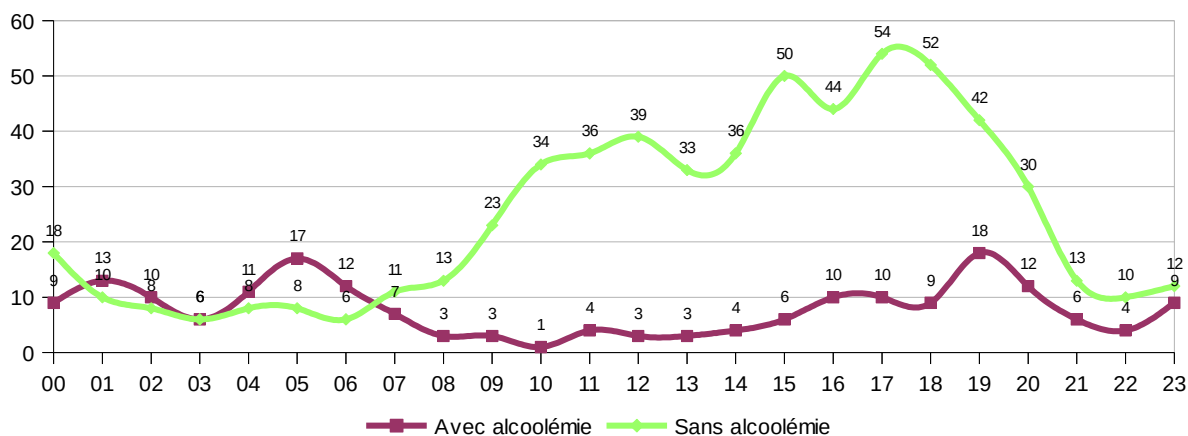
Les accidents avec alcoolémie sont plus fréquents les week-end et les jours fériés.

Répartition des accidents selon l'heure - pour les jours ouvrables



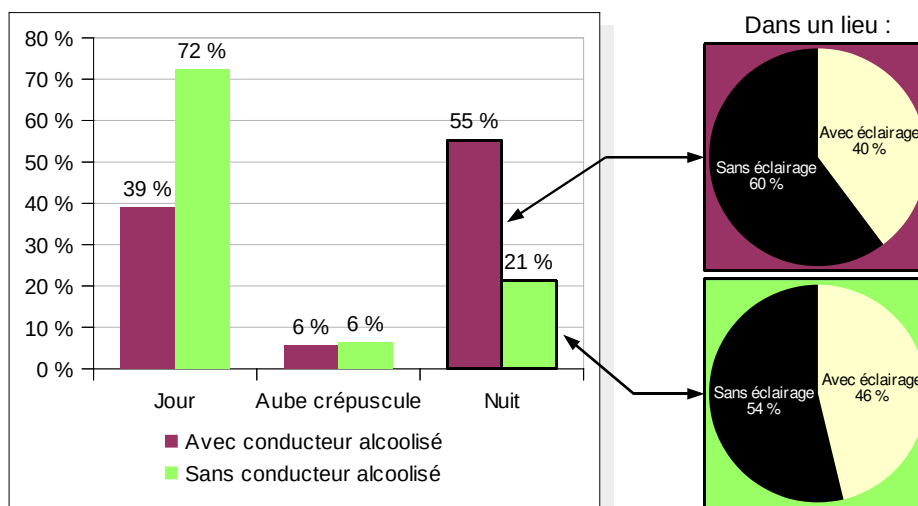
Les deux tiers des accidents sont survenus entre 16 h et 22 h.

Répartition selon l'heure - pour les samedi, dimanche, veille de fête et fête



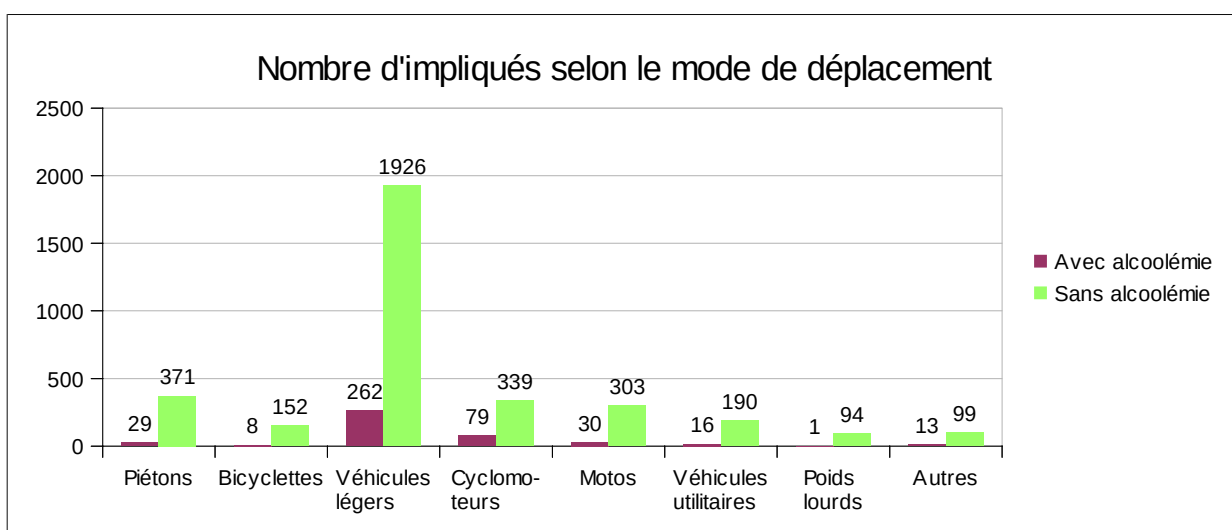
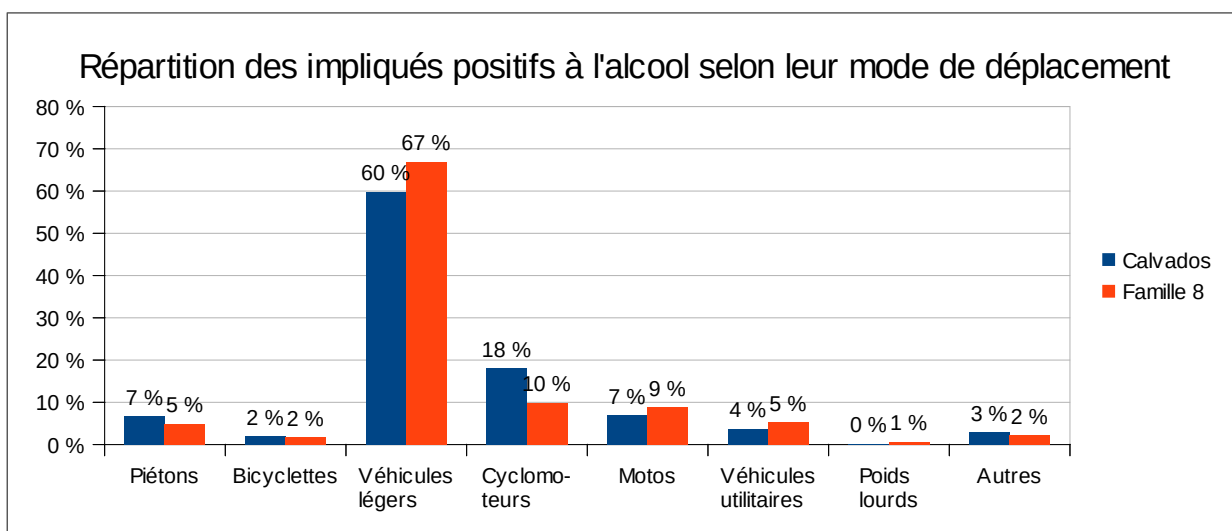
On enregistre 3 pics d'accidents avec alcool à 19h00, 1h00 et 5h00

b – Analyse selon la luminosité

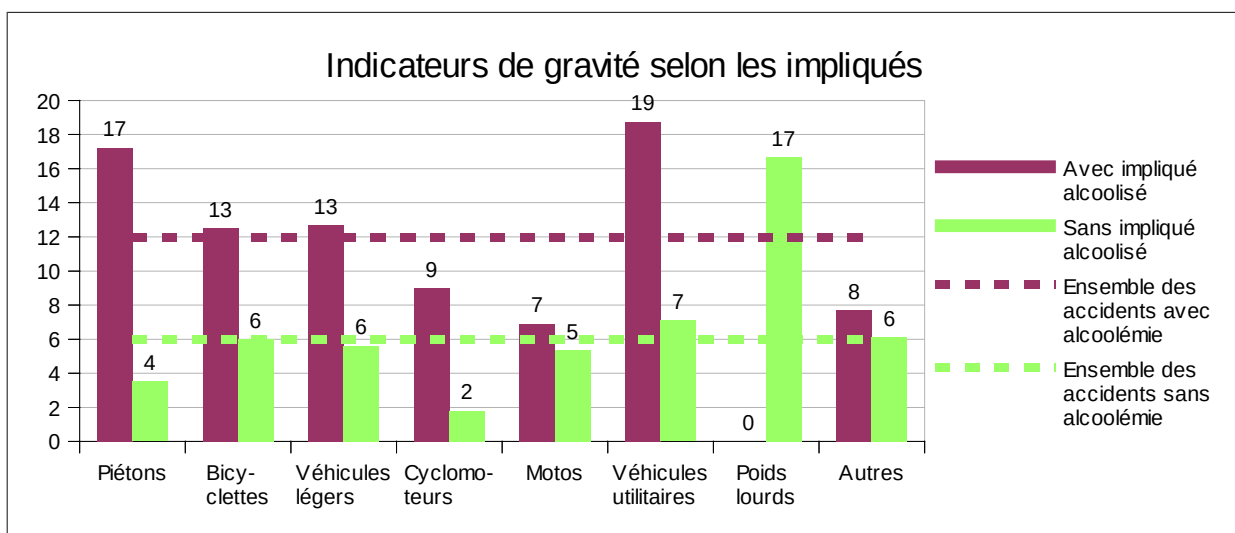


Plus d'un accident sur deux avec alcoolémie a lieu la nuit.

c – Analyse selon le mode de déplacement



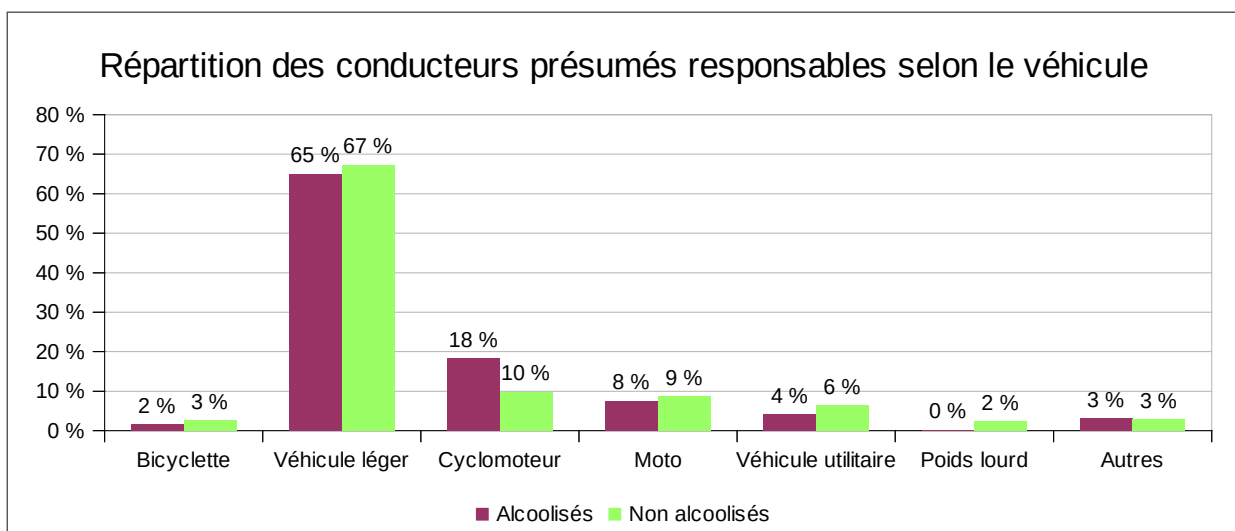
Parmi les modes de déplacements, ce sont les cyclomotoristes qui ont la plus forte proportion d'accidents avec alcool.



Indicateur de gravité¹ de l'ensemble des accidents avec alcoolémie = 12

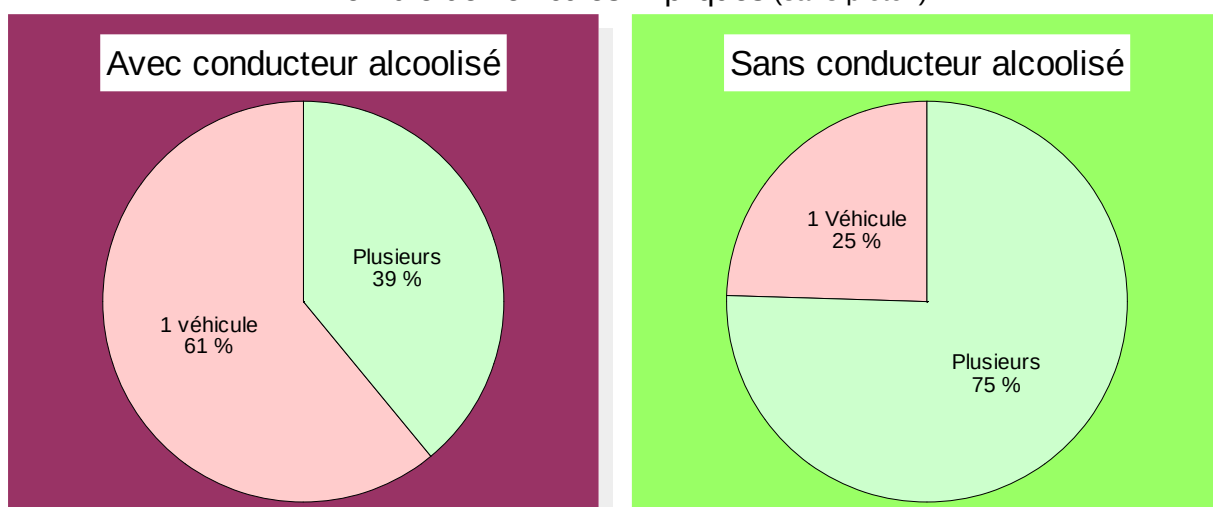
Indicateur de gravité de l'ensemble des accidents sans alcoolémie = 6

Les accidents avec alcoolémie sont deux fois plus graves que sans alcoolémie.



Les cyclomotoristes ont davantage d'accidents avec alcool que sans.

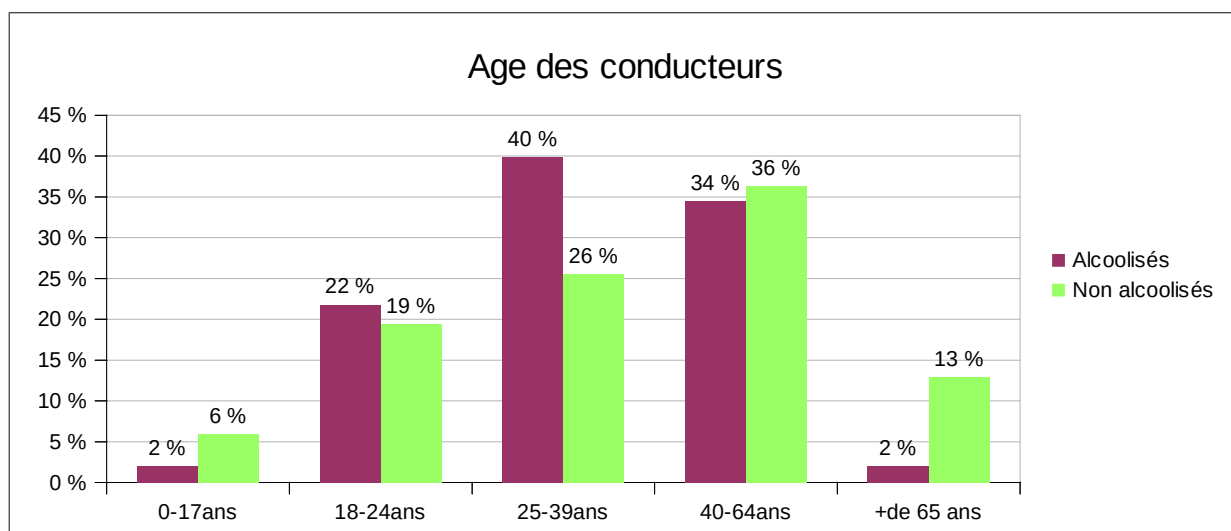
Nombre de véhicules impliqués (sans piéton)



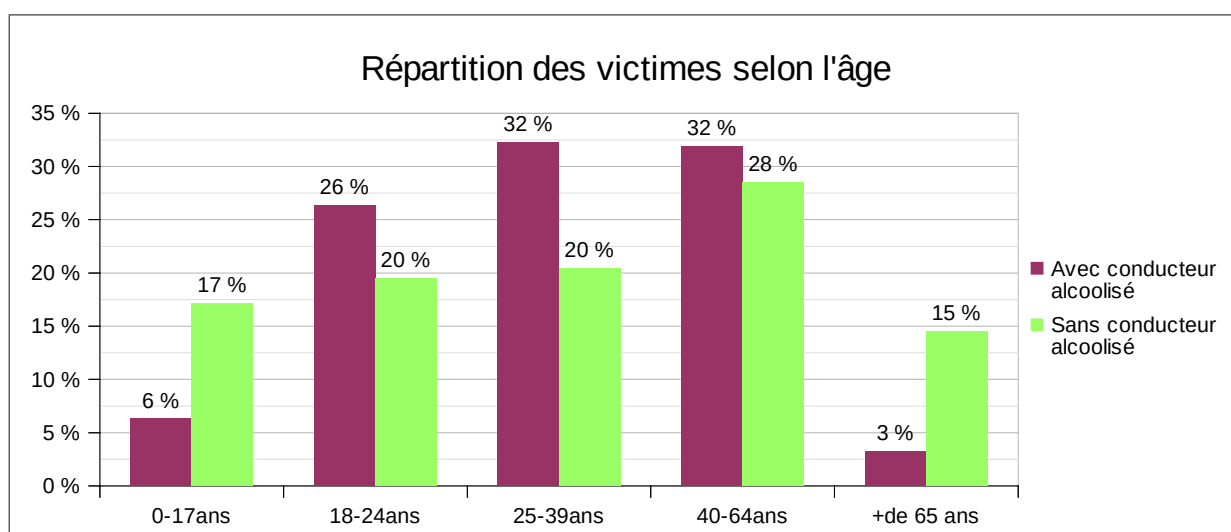
Les accidents avec alcoolémie sont majoritairement des véhicules seuls impliqués.

¹ - Indicateur de gravité = Nombre de tués/Nombre d'accidents x 100

d – Analyse selon l'âge

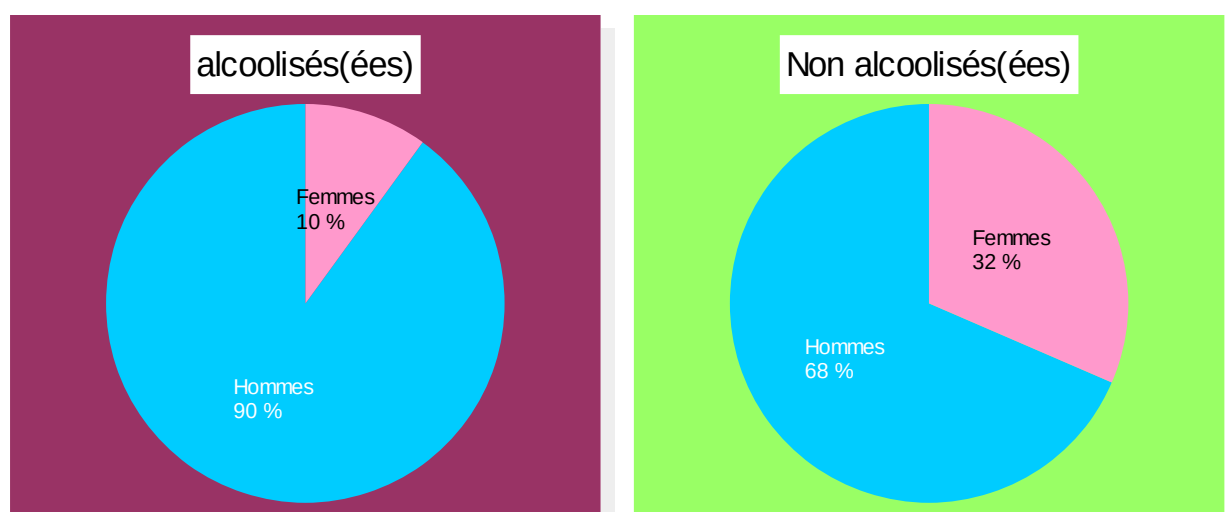


Ce sont les conducteurs entre 25 et 39 ans qui conduisent le plus souvent avec un taux d'alcool illégal.



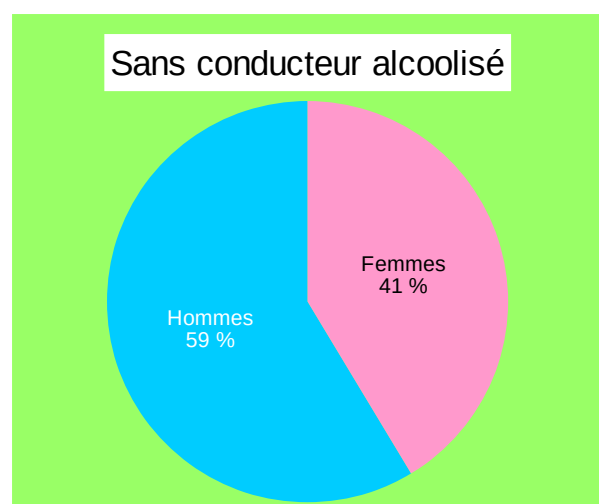
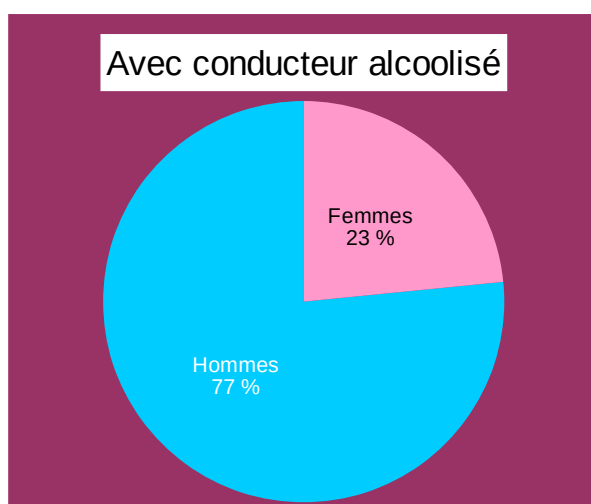
e – Analyse selon le genre

Conducteurs (trices), répartition hommes–femmes



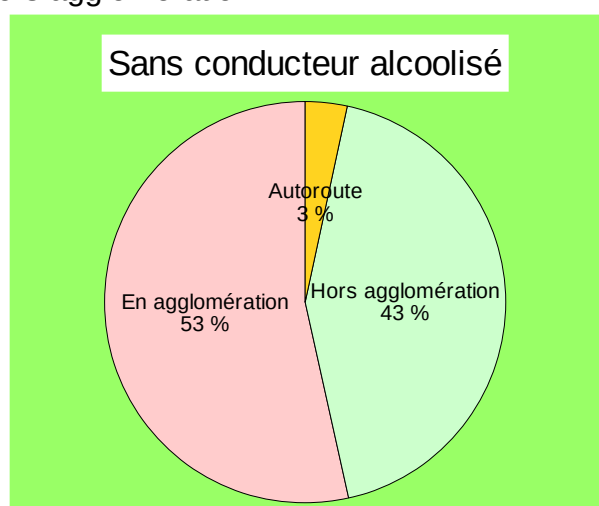
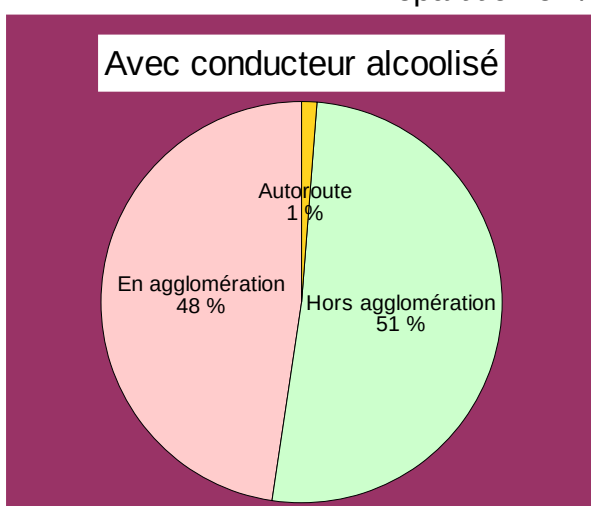
Les conducteurs alcoolisés sont très majoritairement des hommes.

Répartition des victimes selon le sexe

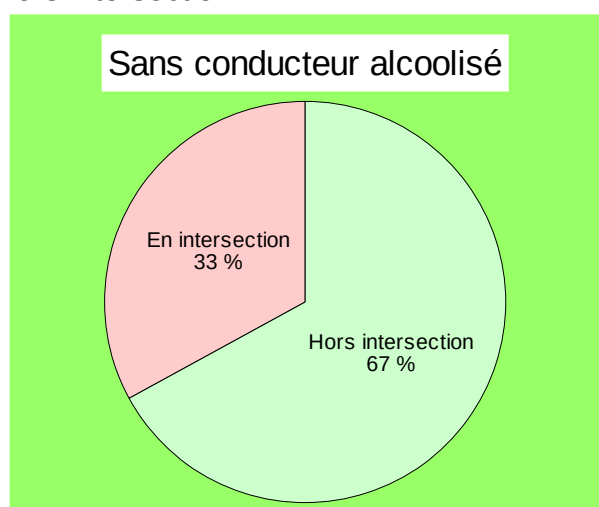
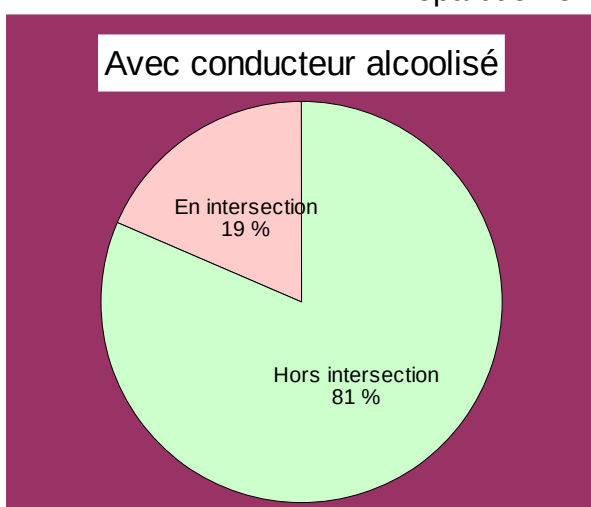


f – Analyse selon le milieu

Répartition en / hors agglomération

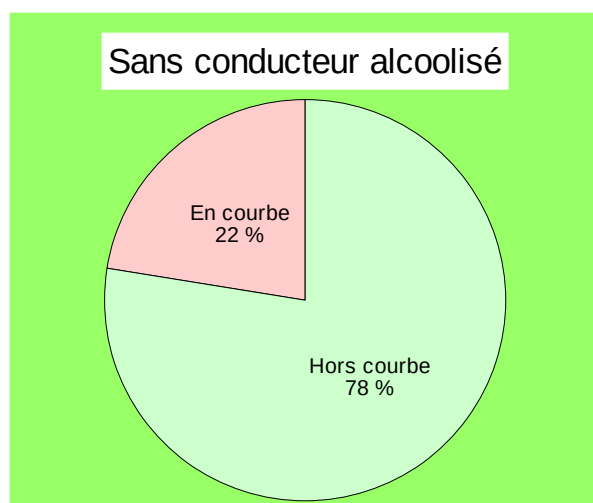


Répartition en / hors intersection

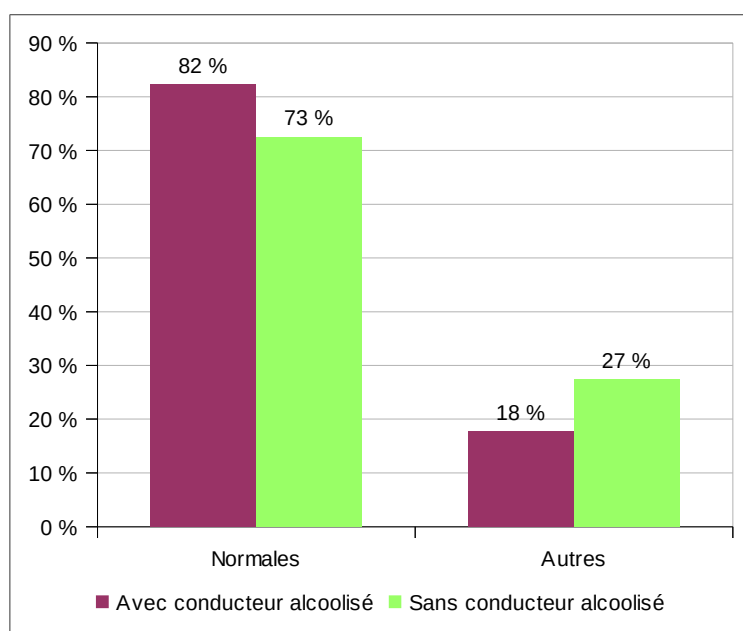


Les accidents avec un conducteur alcoolisé ont lieu généralement hors intersections.

Répartition en / hors courbe



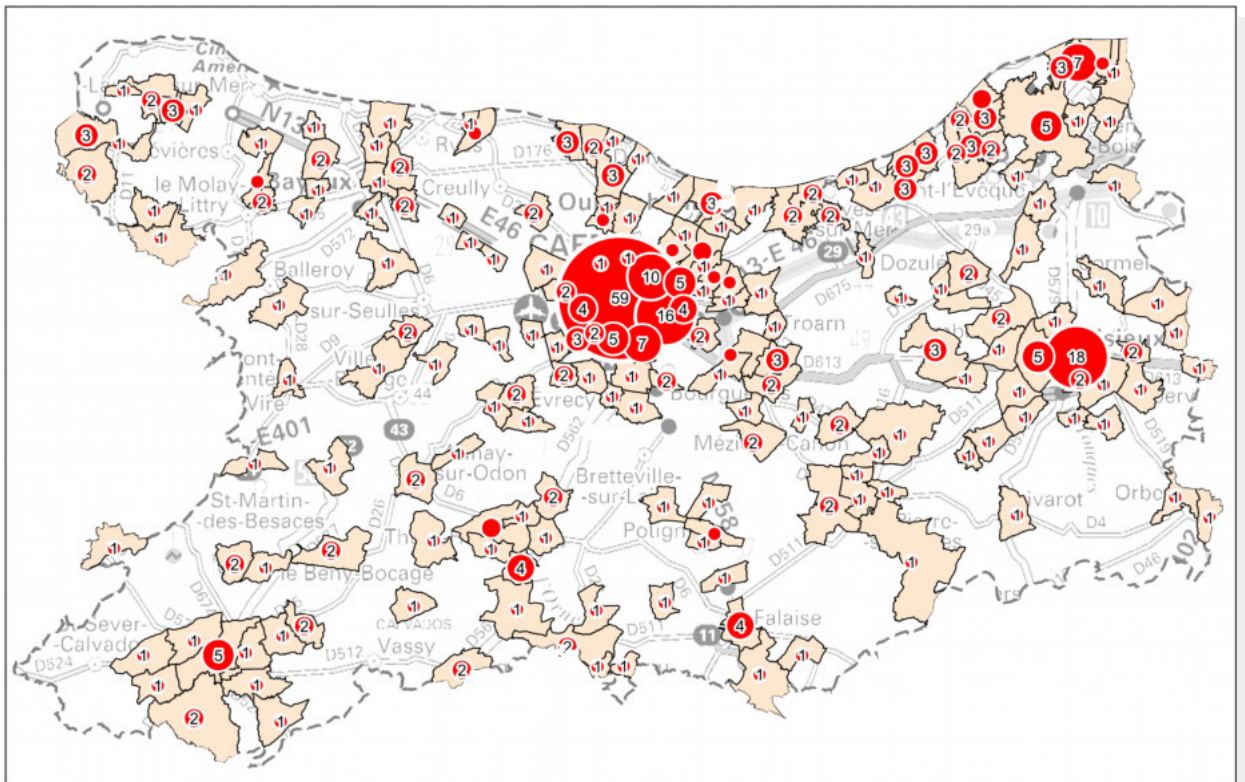
g – Analyse selon les conditions atmosphériques



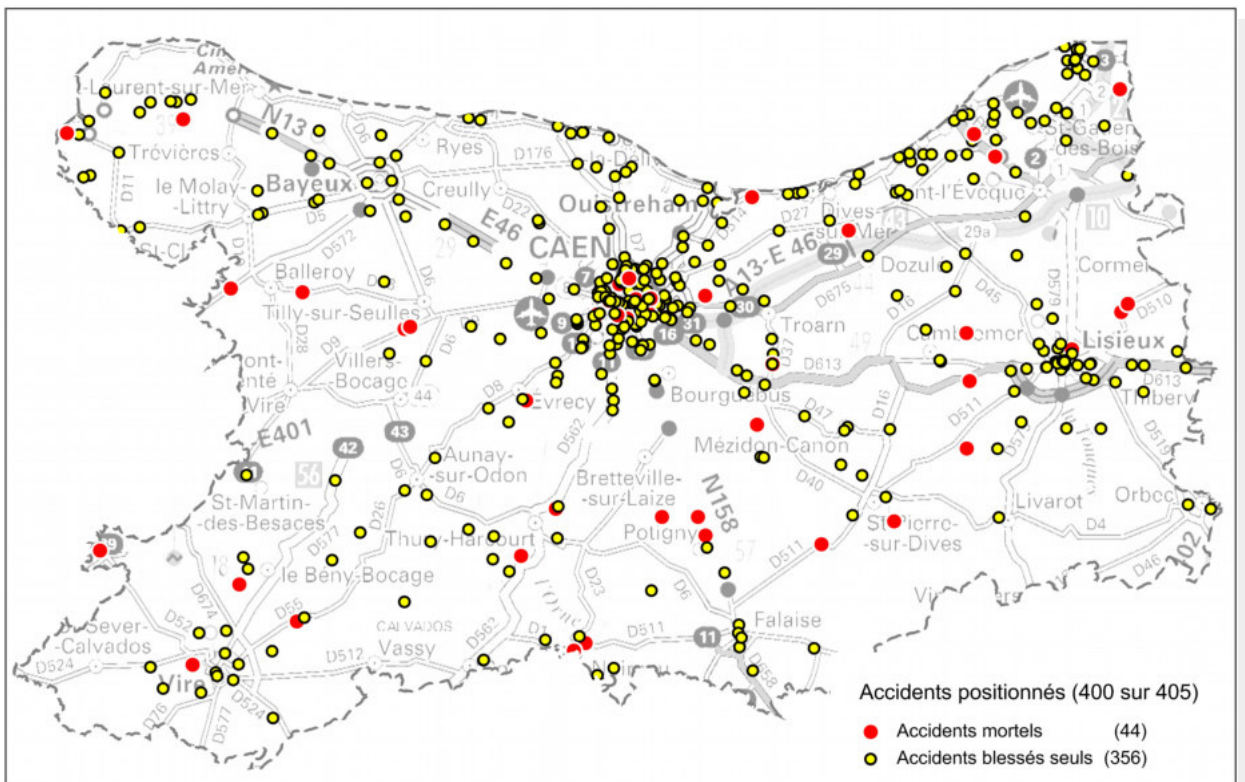
Autres = Pluie, neige, grêle, brouillard, fumée, vent, tempête, temps éblouissant ou couvert, etc.

h – localisation

Répartition des accidents par commune



Répartition spatiale des accidents



B.1.5 – Analyse des accidents liés à l'alcool

Le département enregistre une hausse du nombre d'accidents avec alcoolémie depuis 2014 et une relative stabilité du nombre de tués.

L'alcool est présent dans près de 18 % des accidents corporels avec des conséquences graves : un tiers des tués dans le département est observé dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé.

Les accidents avec alcoolémie sont deux fois plus graves.

Ces accidents sont plus nombreux aux mois de juin, septembre et décembre.

Près de la moitié des accidents avec alcoolémie surviennent les week-ends et les jours fériés avec :

- 3 pics d'accidents avec alcool à 19h00, 1h00 et 5h00 ;
- Plus d'accidents avec alcool que sans entre 1h00 et 6h00.

Les jours ouvrables, les deux tiers des accidents avec alcool ont lieu entre 16h00 et 22h00.

Les conducteurs les plus impliqués dans des accidents avec alcool ont entre 25 et 39 ans.

Plus d'un tiers des accidents avec alcool impliquent des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motards).

Les deux tiers des accidents avec alcool impliquant des véhicules seuls.

Les accidents avec alcool sont légèrement plus nombreux hors agglomération et sont très peu observés sur autoroutes.

Deux secteurs géographiques sont concernés par un grand nombre d'accidents sur le territoire des agglomérations de Caen et de Lisieux.

B.2 Les stupéfiants

B.2.1 – Les indicateurs de l'enjeu « stupéfiants » à suivre au cours des années 2018-2022

Part des accidents corporels

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
Part des accidents corporels avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue	105	10,9%	2 340	15,6%	9 916	11,1%

(sur usagers, non en délit de fuite, dont la présence de stupéfiants est connue)

Les stupéfiants ne sont pas un enjeu significatif pour le département au regard du faible nombre d'accidents de ce type.

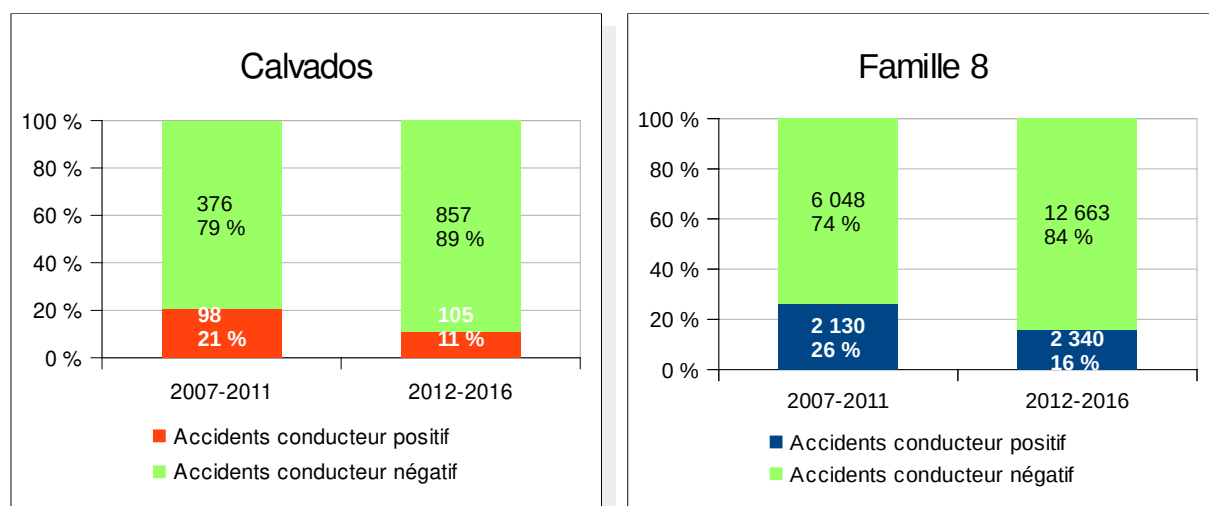
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	% des tués
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	17	11,5%	637	20,6%	2 610	22,9%

(sur usagers, non en délit de fuite, dont la présence de stupéfiants est connue)

B.2.2 – L'importance de l'enjeu « stupéfiants »

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport à l'ensemble des accidents



(sur usagers dont la présence de stupéfiants est connue)

On observe une légère hausse du nombre de ces accidents en valeur absolue, tant dans le Calvados que dans les départements de la même famille.

La baisse significative du pourcentage de ces accidents par rapport à l'ensemble des accidents est due à l'augmentation importante du nombre de dépistages réalisés.

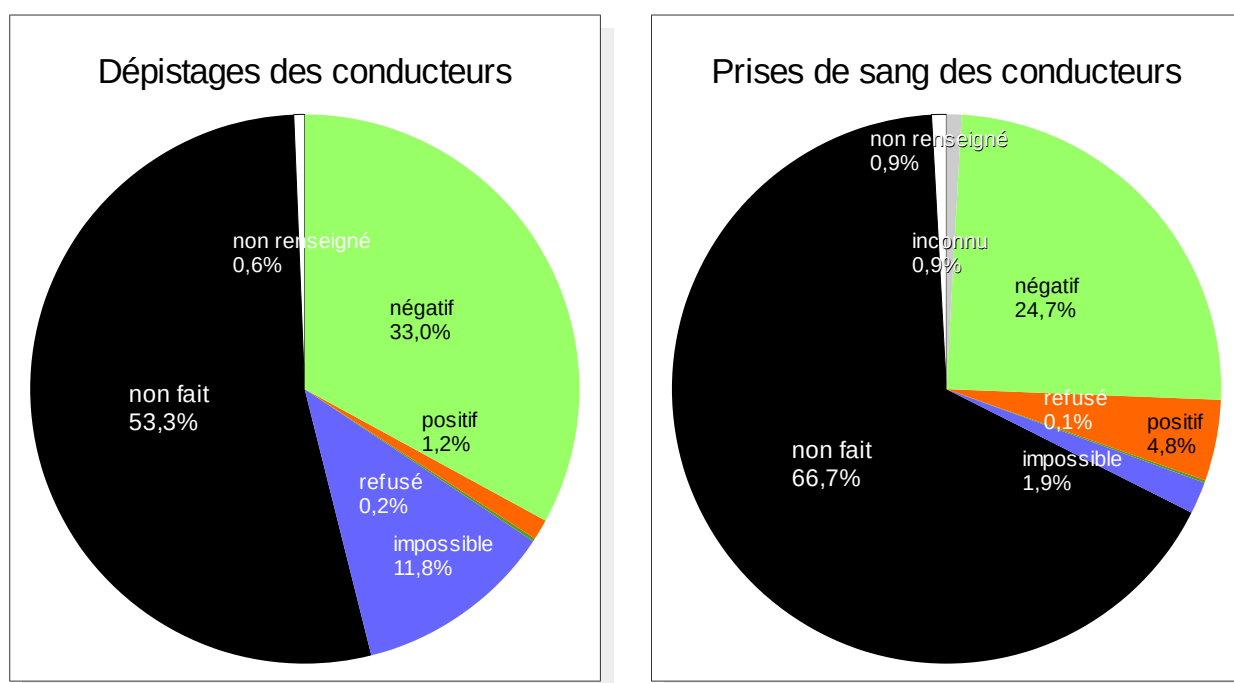
B.2.3 – Les contrôles de stupéfiants et les accidents

Les contrôles de stupéfiants dans le département

		Nombre de dépistages	Nombre de dépistages positifs	Nombre de dépistages par millier d'habitants	Nombre de dépistages positifs par millier d'habitants	Taux de positivité
2012-2016	Calvados	2 268	1 224	3	2	54 %
	Famille 8	Données non connues				
2015	France	118 476	70 011	2	1	59 %

Il y a eu 100 fois moins de contrôles de stupéfiants, que de contrôles d'alcoolémie.

Données des contrôles de stupéfiants dans le département lors d'accidents corporels



Parmi les 2387 accidents de la période 2012-2016, 962 accidents ont fait l'objet d'un contrôle de stupéfiants (dépistage et/ou prise de sang) des conducteurs impliqués, soit dans 40 % des accidents.

Parmi ces 962 accidents, 105 accidents impliquent un conducteur sous l'emprise de stupéfiants, soit 11 % des accidents ayant fait l'objet d'un contrôle de stupéfiants et 4 % de l'ensemble des accidents.

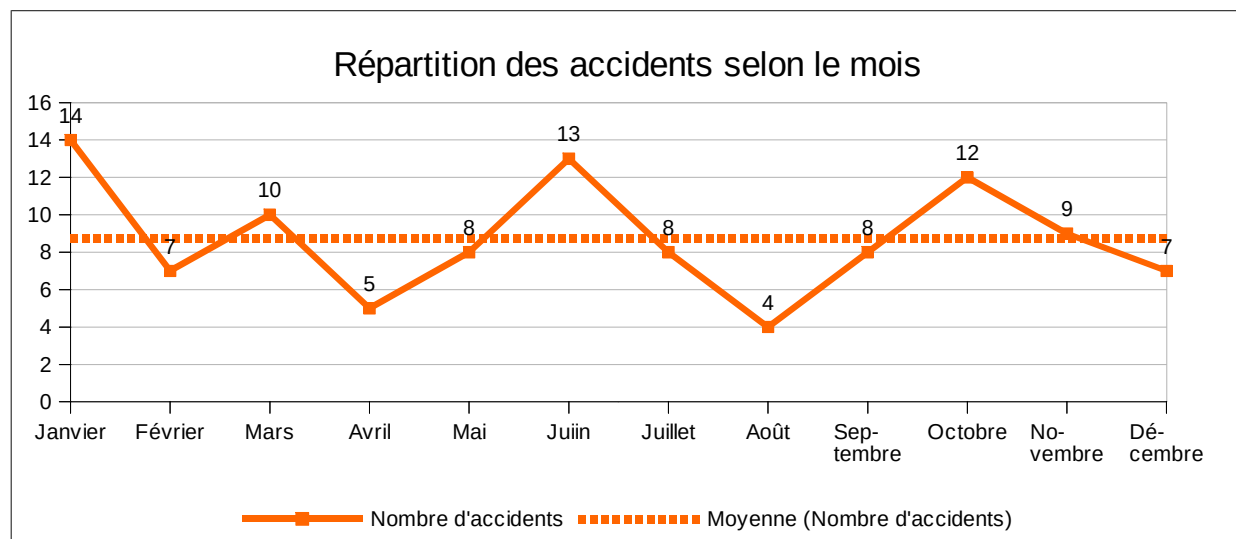
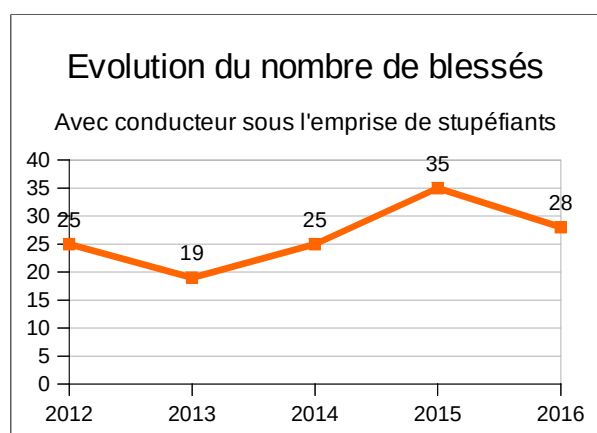
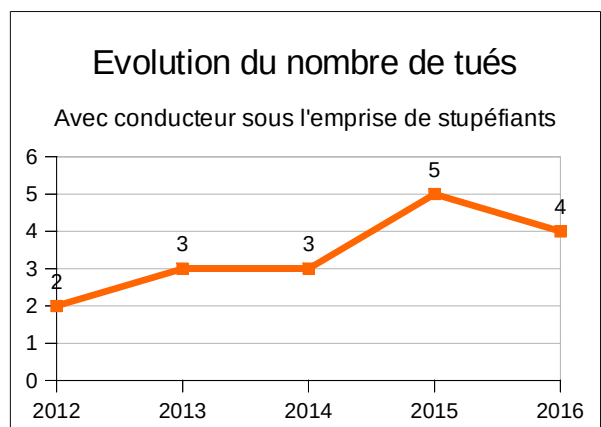
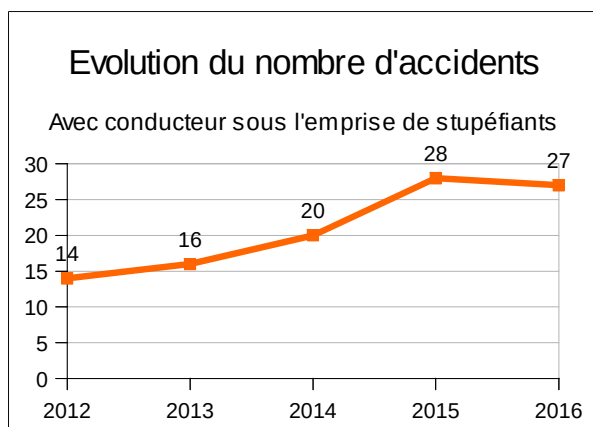
À noter que 3 piétons ont été relevés positifs aux stupéfiants.

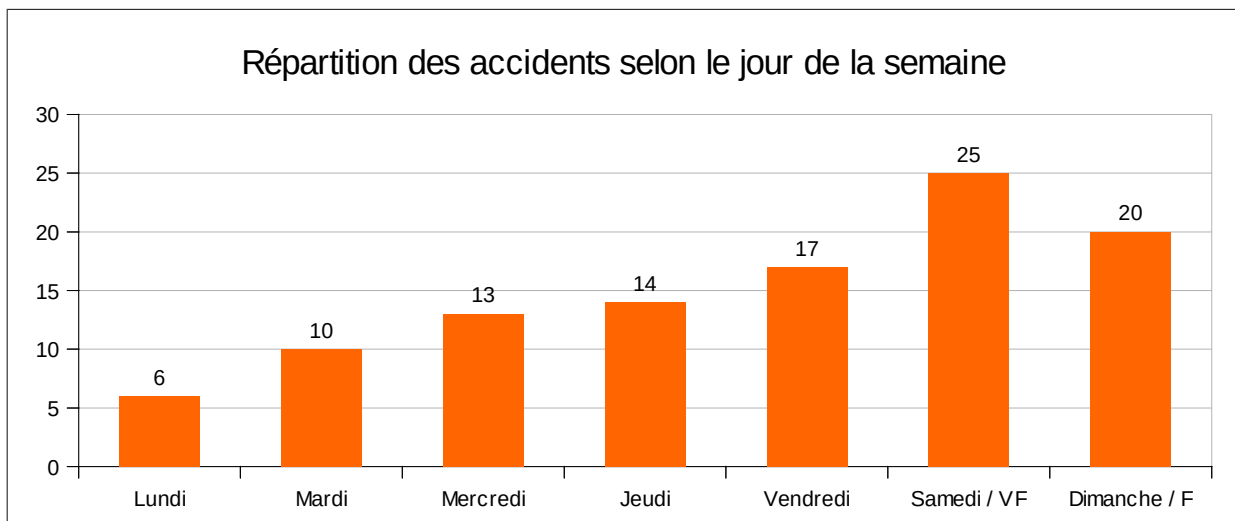
Accidentalité stupéfiants et alcool cumulés

RESULTATS GLOBAUX	En agglo	Hors agglo	Total
Accidents corporels	34	28	62
Accidents mortels	4	5	9
Nombre de tués	4	5	9
Nombre de blessés hospitalisés (1)	18	23	41

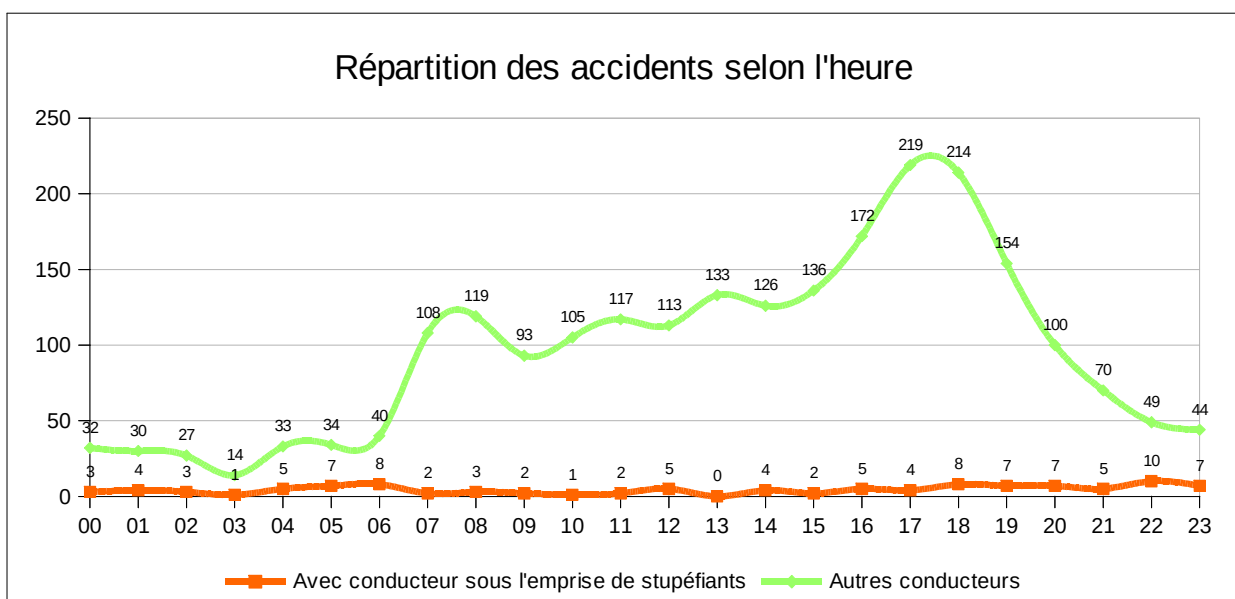
B.2.4 – Le panorama des accidents liés aux stupéfiants (hors piétons)

a – Analyse temporelle



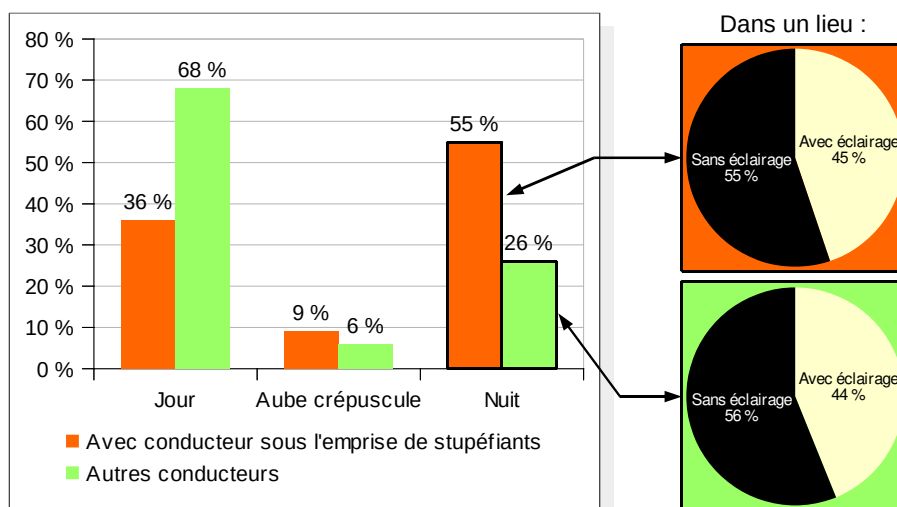


On enregistre une évolution progressive du nombre d'accidents du lundi au samedi.



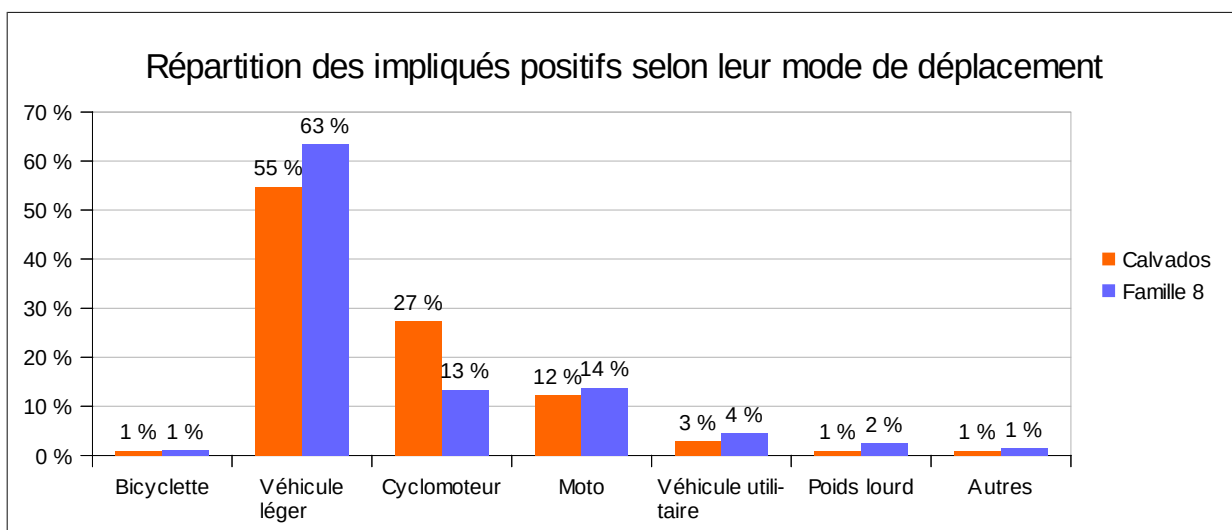
Les accidents avec stupéfiants sont plus nombreux entre 18 h et 23 h ainsi qu'entre 5 h et 6 h.

b – Analyse selon la luminosité

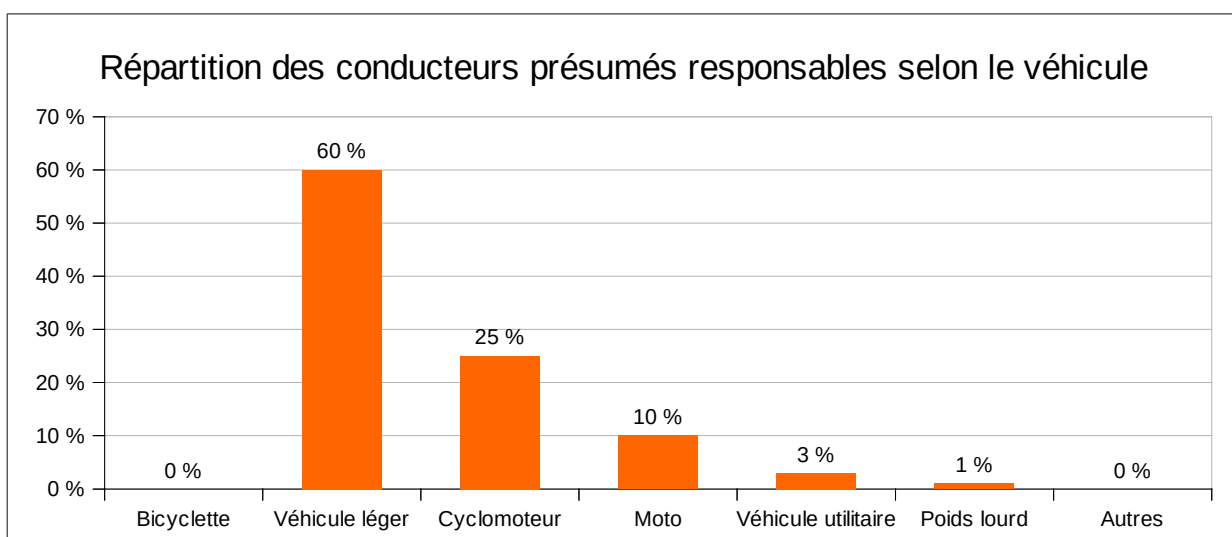
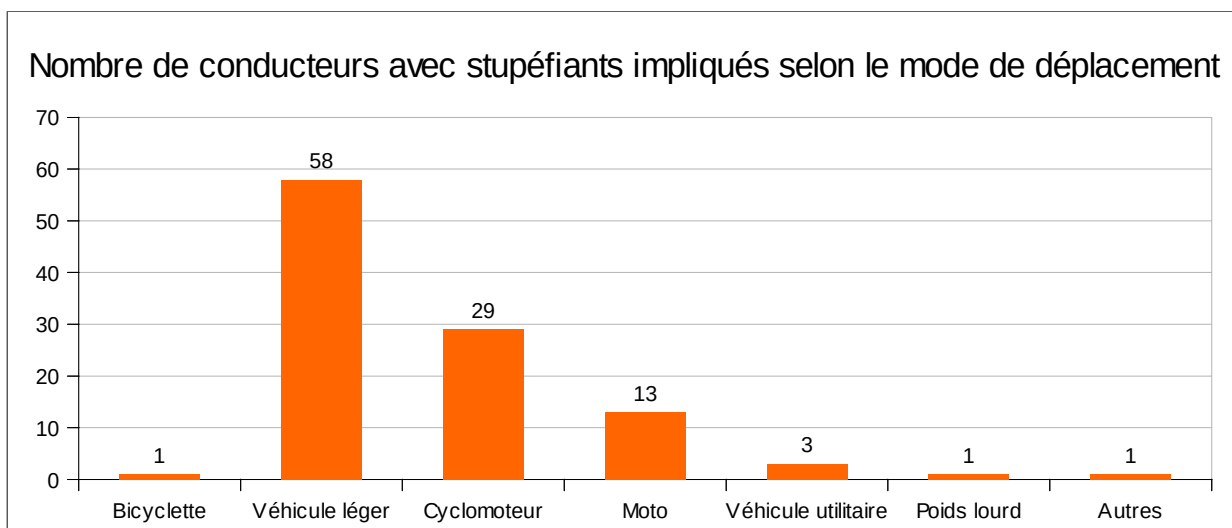


Les accidents avec stupéfiants ont lieu une fois sur deux la nuit.

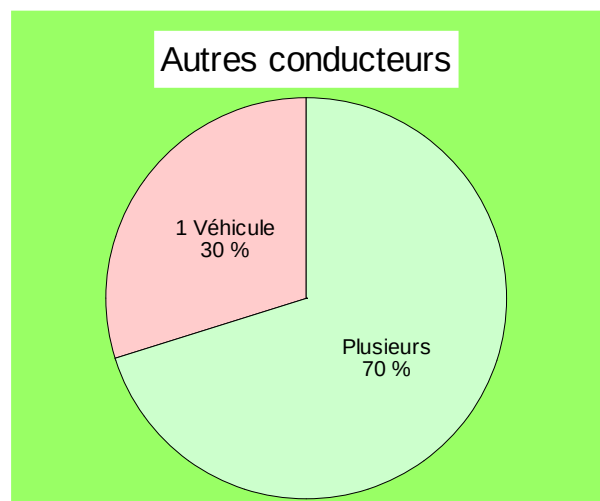
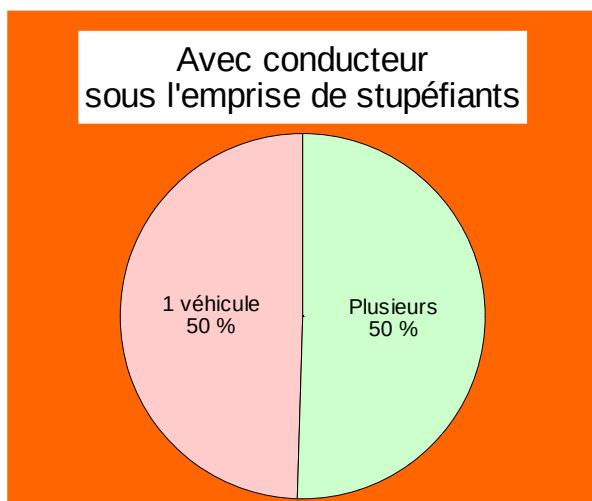
c – Analyse selon le mode de déplacement



Les cyclomotoristes sont plus impliqués dans les accidents avec stupéfiants par rapport aux départements de la même famille de référence.

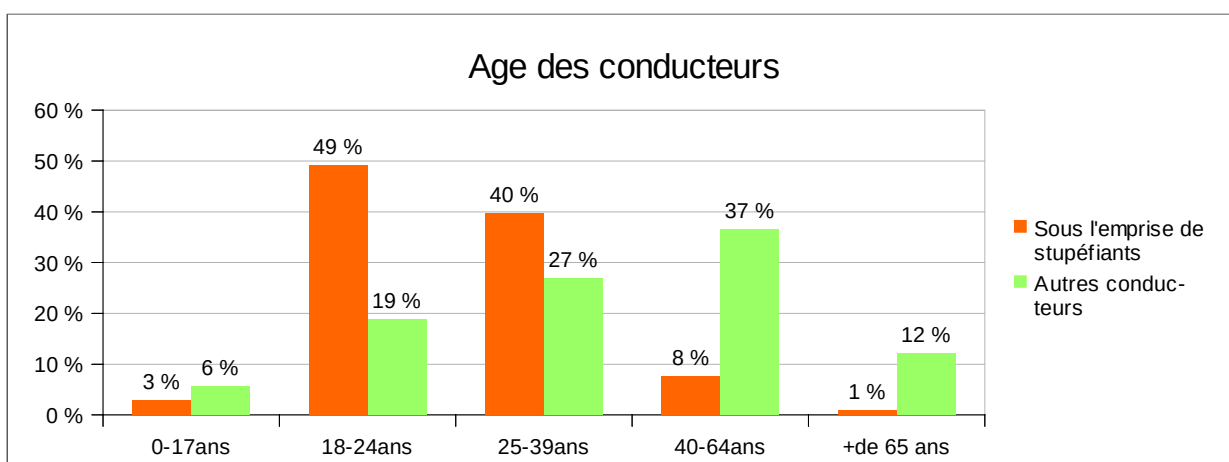


Nombre de véhicules impliqués (sans piéton)

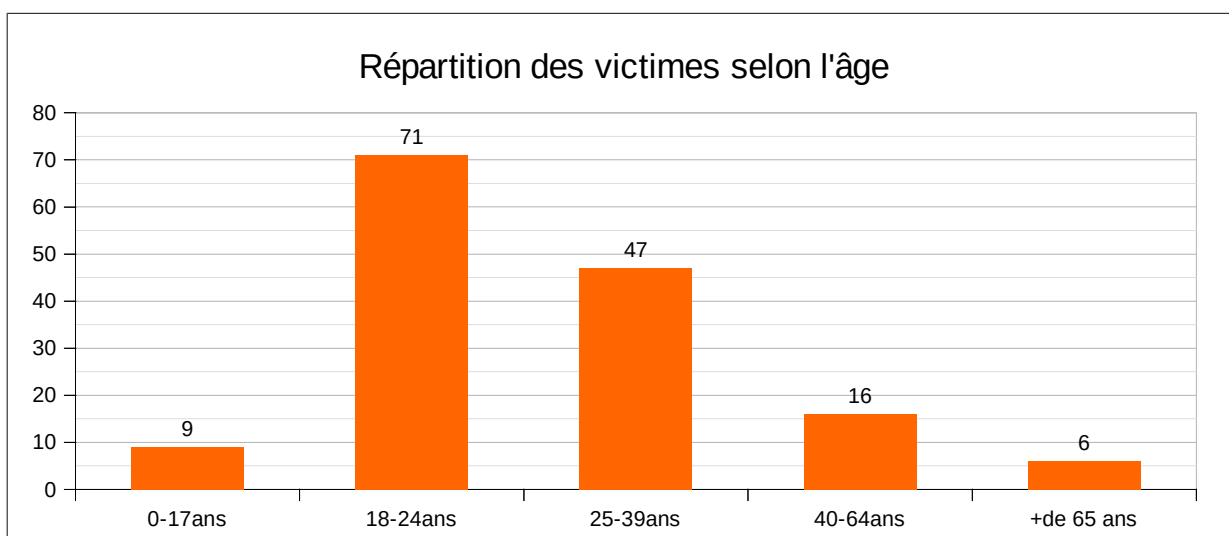


Dans un accident sur deux avec stupéfiants, le conducteur est seul impliqué.

d – Analyse selon l'âge

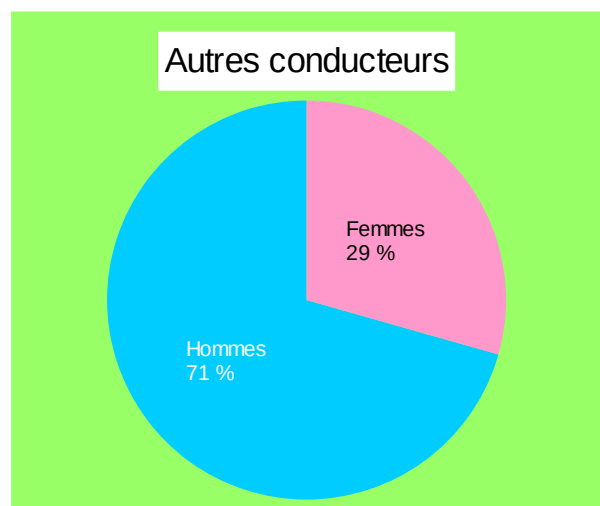
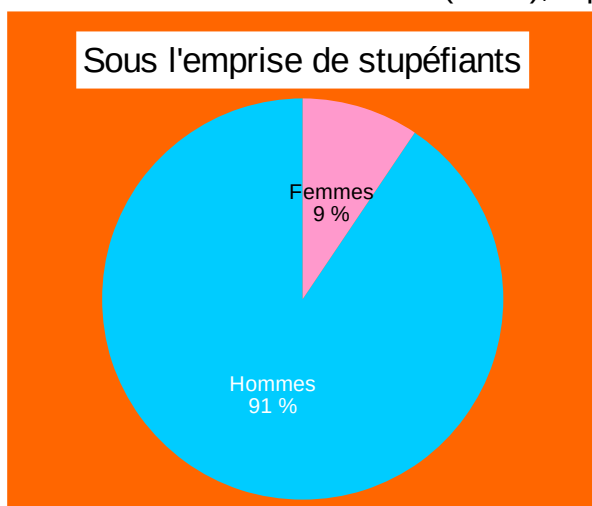


Ce sont les conducteurs entre 18 et 24 ans qui ont le plus souvent des accidents sous l'emprise de stupéfiants.



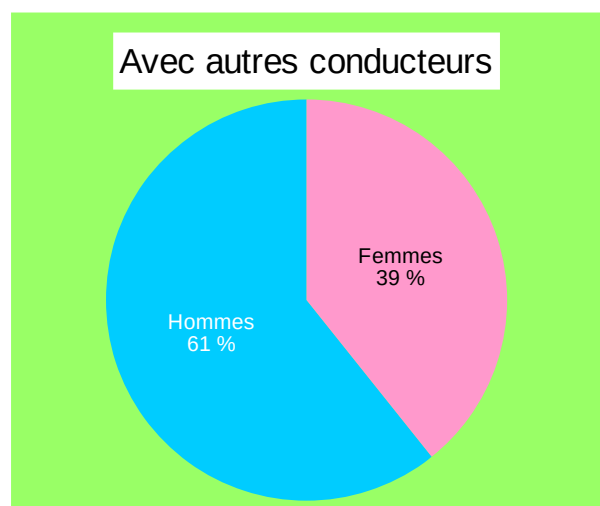
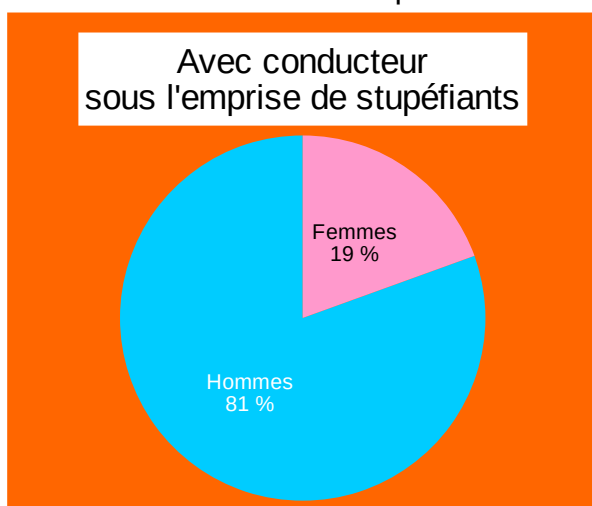
e – Analyse selon le genre

Conducteurs(trices), répartition hommes – femmes



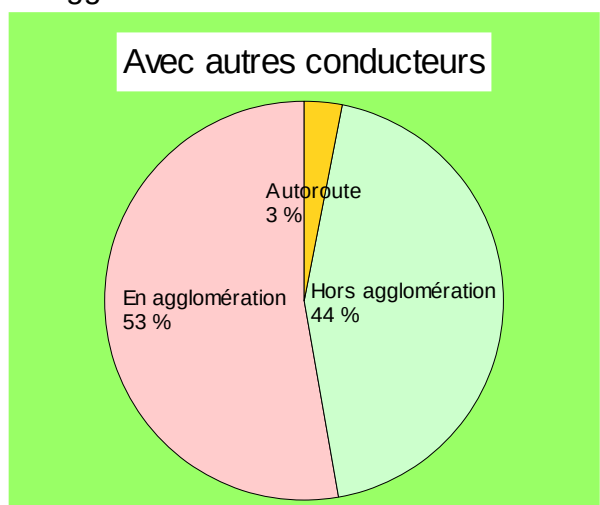
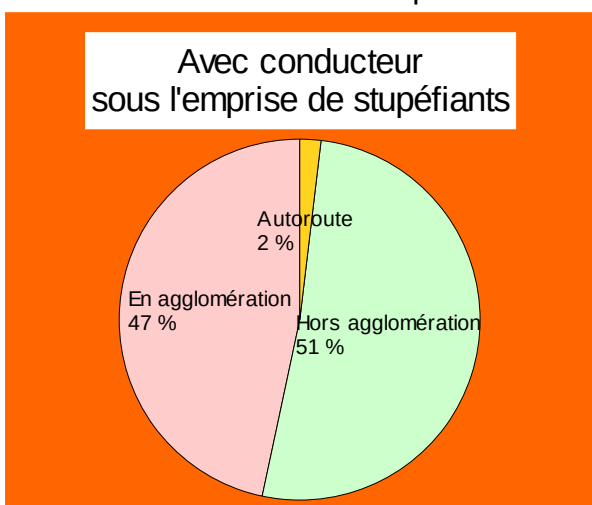
Les conducteurs avec stupéfiants impliqués dans les accidents sont très majoritairement des hommes.

Répartition des victimes selon le sexe

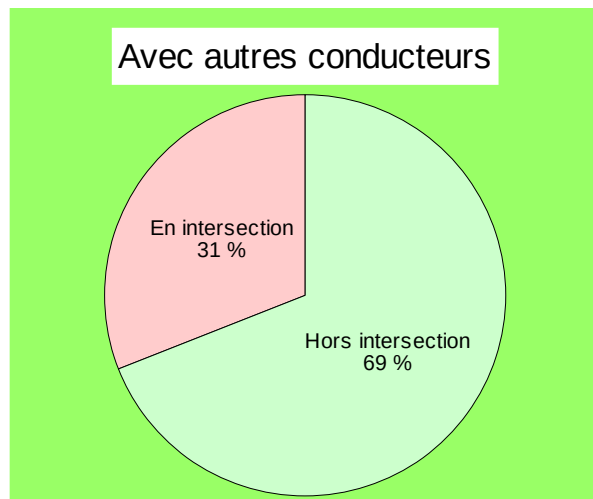
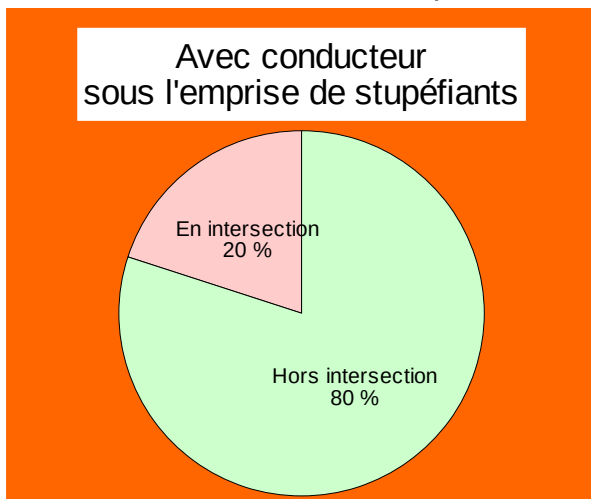


f – Analyse selon le milieu

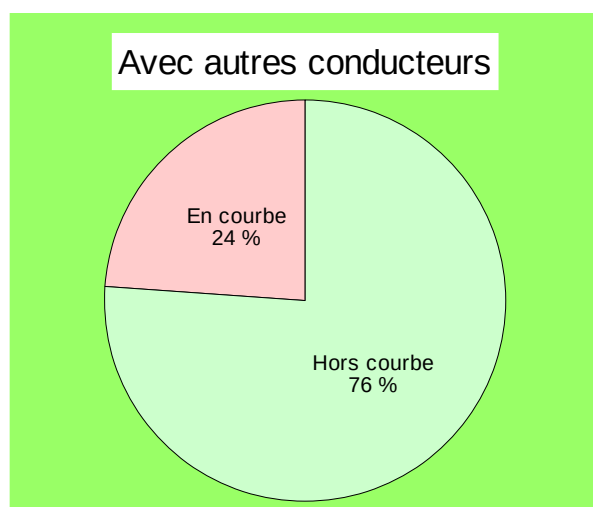
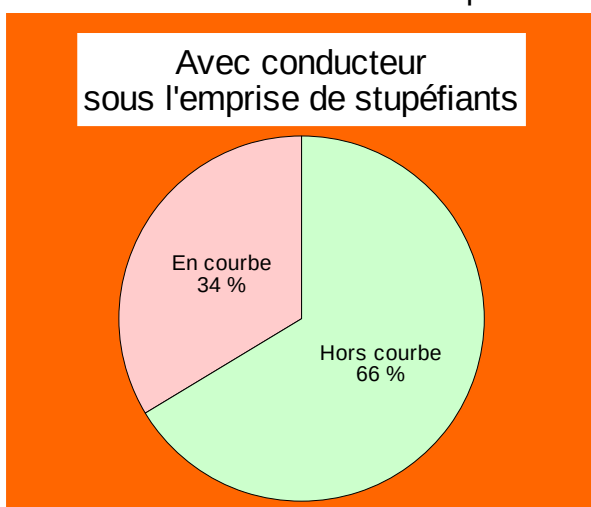
Répartition en / hors agglomération



Répartition en / hors intersection

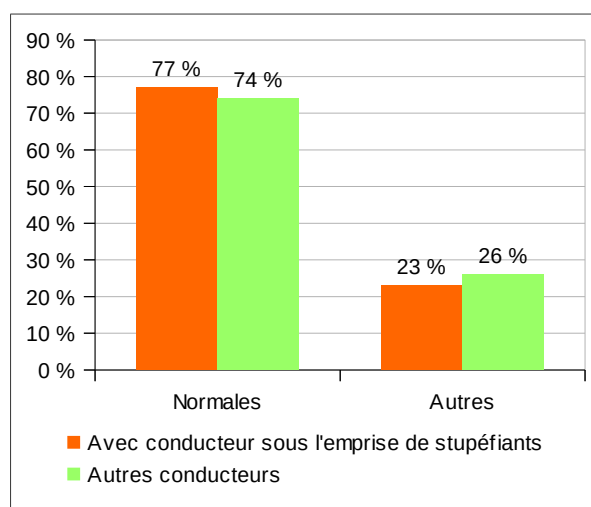


Répartition en / hors courbe



Les accidents avec stupéfiants sont plus fréquents en courbe que pour les conducteurs dépistés négatifs.

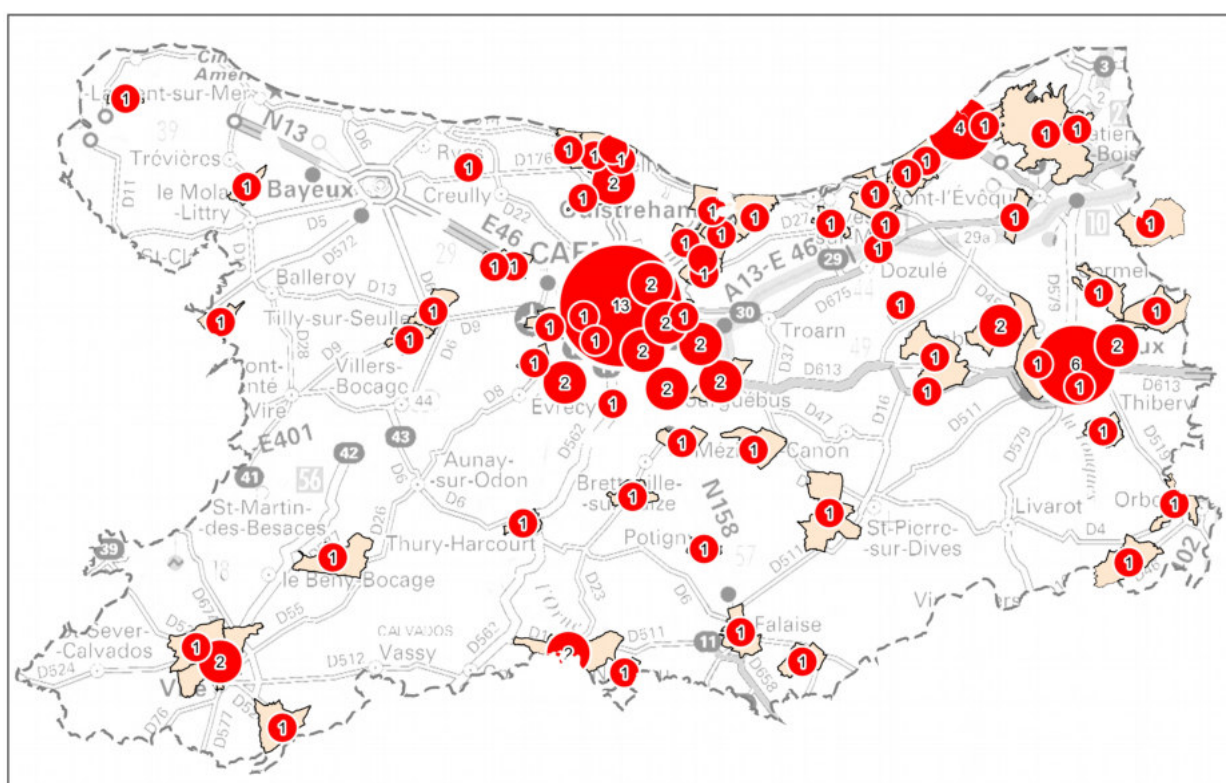
g – Analyse selon les conditions atmosphériques



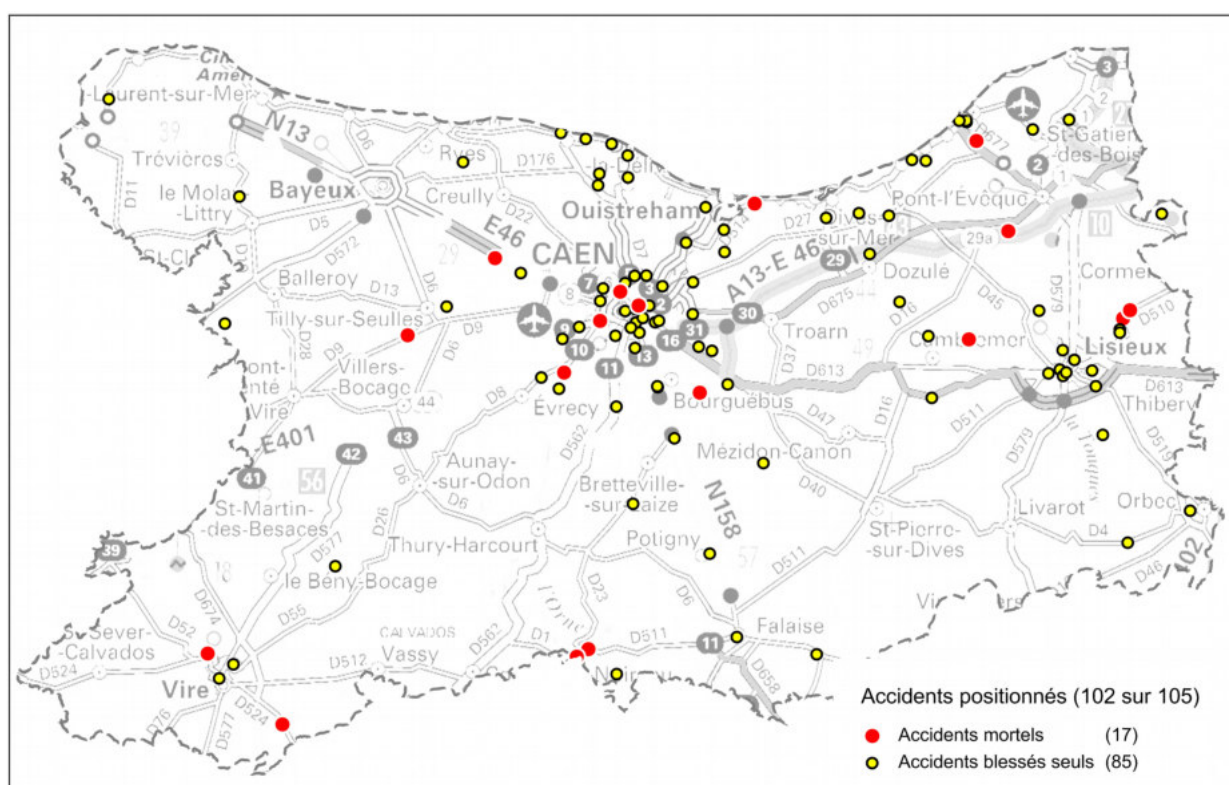
Autres = Pluie, neige, grêle, brouillard, fumée, vent, tempête, temps éblouissant ou couvert, etc.

h – localisation

Répartition des accidents par commune



Répartition spatiale des accidents



B.2.5 – Analyse des accidents liés aux stupéfiants

Le Calvados enregistre une évolution défavorable du nombre d'accidents avec stupéfiants.

Entre 2012 et 2016, 40 % des accidents corporels ont fait l'objet d'un contrôle de stupéfiants (dépistage et/ou prise de sang).

Ces contrôles ont permis de constater que près de 11 % des conducteurs contrôlés étaient sous l'emprise de stupéfiants.

Les accidents avec stupéfiants sont plus nombreux en janvier, juin et octobre.

Ils sont plus fréquents les week-ends et les jours fériés.

Ils sont plus nombreux entre 18h00 et 23h00 et entre 5h00 et 6h00.

La moitié des accidents avec stupéfiants impliquent des véhicules seuls.

Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans sont les plus impliqués dans cette catégorie d'accidents.

Les accidents avec stupéfiants sont légèrement plus nombreux hors agglomération mais sont très peu observés sur les autoroutes.

Les zones géographiques concernées par un grand nombre d'accidents avec stupéfiants sont Caen et son agglomération étendue jusqu'à la mer, Lisieux et sa périphérie et la côte Fleurie.

C - Les jeunes de 14 à 29 ans

C.1 – Les indicateurs de l'enjeu " Jeunes de 14 à 29 ans " à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur		2012-2016		2016
		Calvados	Famille 8	France
Nombre total d'accidents corporels		2 387	52 823	59 432
Nombre total d'accidents corporels des 14-29 ans		1 280	29 558	nc
Nombre d'accidents corporels par classe d'âges	14-17 ans	306	5 771	5 187
	18-24 ans	778	18 164	18 755
	25-29 ans	438	10 886	13 581
Part des accidents corporels des 14-29 ans rapportée à l'accidentalité du département, de la famille, de la France		53,6%	55,9%	nc
Part des accidents corporels par classe d'âges rapportée à l'accidentalité totale	14-17 ans	12,8%	10,9%	8,7%
	18-24 ans	32,6%	34,4%	31,6%
	25-29 ans	18,3%	20,6%	17,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; mauve = enjeu relatif et absolu

Les jeunes de 14 à 29 ans constituent un enjeu absolu pour le département c'est-à-dire un enjeu important par rapport aux autres enjeux du département.

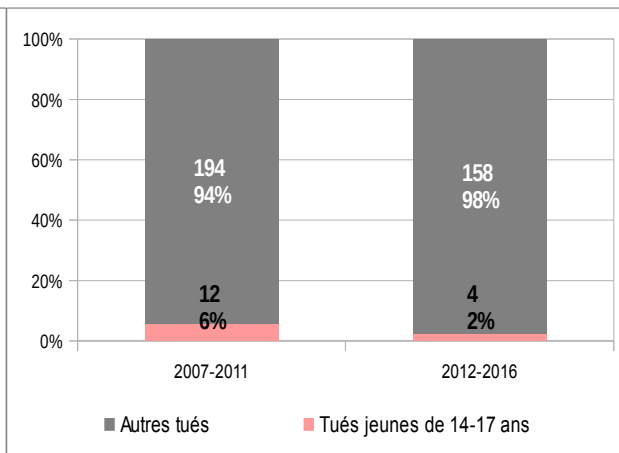
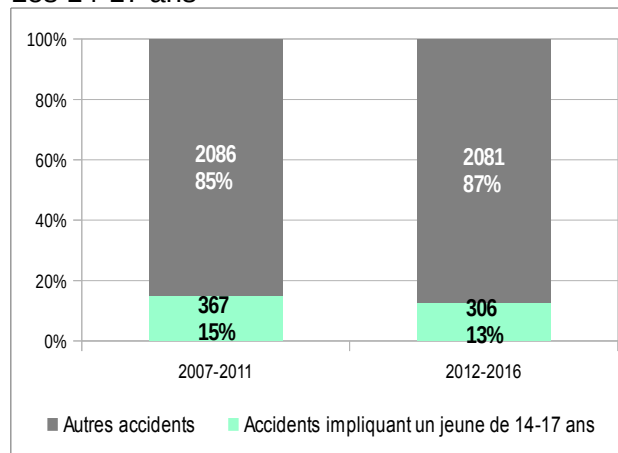
Définition de l'indicateur		2012-2016		2016
		Calvados	Famille 8	France
Nombre total de tués		162	4 557	3 655
Nombre total de tués parmi les 14-29 ans		60	1 498	1 079
Nombre de tués par classe d'âges	14-17 ans	4	164	122
	18-24 ans	37	891	633
	25-29 ans	19	443	324
Part des tués des 14-29 ans rapportée à la mortalité du département		37%	33%	30%
Part des tués par classe d'âges rapportée à la mortalité totale	14-17 ans	2%	4%	3%
	18-24 ans	23%	20%	17%
	25-29 ans	12%	10%	9%

C.2 – L'importance de l'enjeu " Jeunes de 14 à 29 ans "

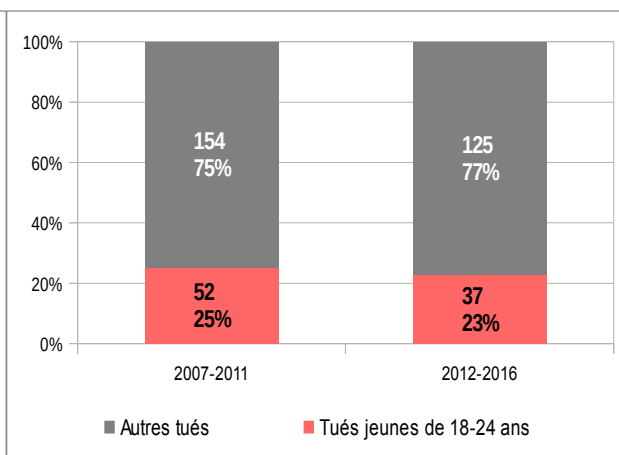
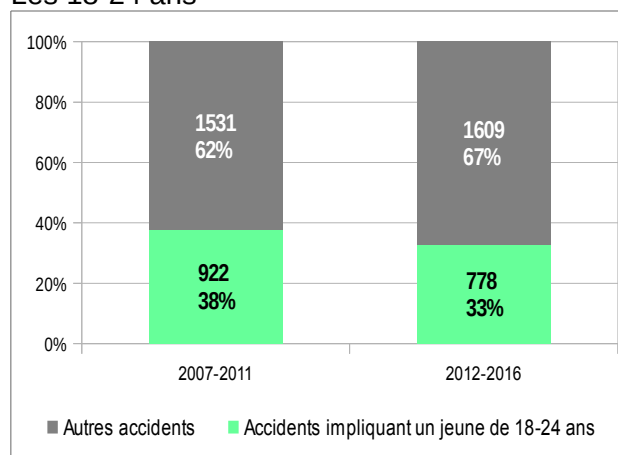
Part des accidents impliquant
des jeunes de 14-29 ans
par rapport aux accidents corporels
du Calvados

Part des tués jeunes de 14-29 ans
par rapport aux tués du Calvados

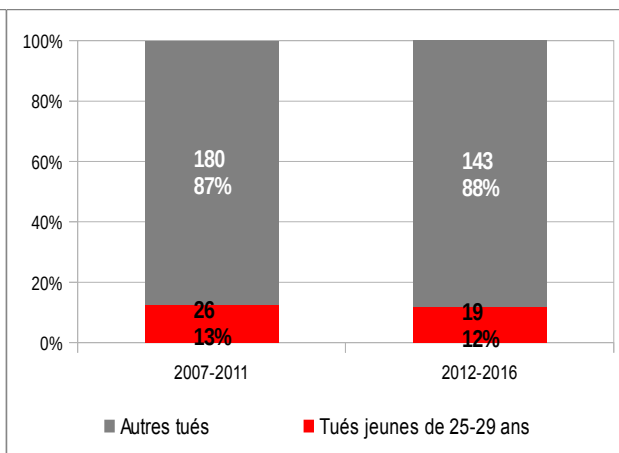
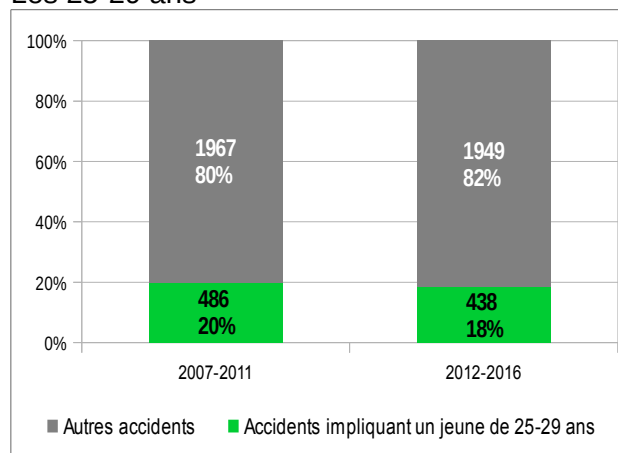
Les 14-17 ans



Les 18-24 ans



Les 25-29 ans



C.3 – Le panorama des accidents entre 2012 et 2016

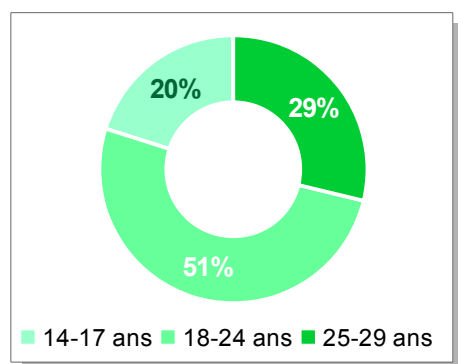
a – Les chiffres de l'accidentalité

	Usagers	Accidents corporels		Tués		Blessés	
Calvados	Les 14-29 ans	1 280	54%	60	37%	1 554	49%
	Tous les usagers	2 387		162		3 176	
Famille 8	Les 14-29 ans	29 558	56%	1 498	33%	40 967	60%
	Tous les usagers	52 823		4 557		67 968	
France 2016	Les 14-29 ans	Non connu	Non connu	1 006	29%	26 867	40%
	Tous les usagers	57 522		3 477		72 645	

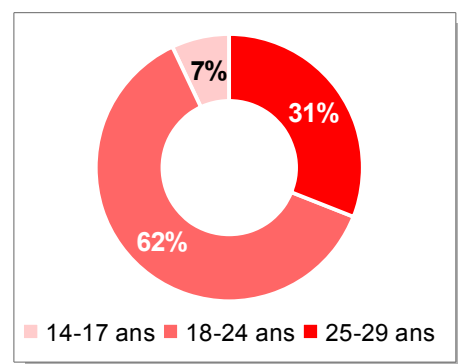
La population des 14-29 ans (INSEE 2014) représente **19,60 %** de la population du Calvados

Classe d'âges	Accidents		Tués		Blessés	
	Nombre	% sur tous les usagers	Nombre	% sur tous les usagers	Nombre	% sur tous les usagers
14 – 17 ans	306	12,82%	4	2,47%	301	9,48%
18 – 24 ans	778	32,59%	37	22,84%	652	20,53%
25 – 29 ans	438	18,35%	19	11,73%	303	9,54%
14 – 29 ans	1280		60		1 256	
Tous usagers	2387		162		3 176	

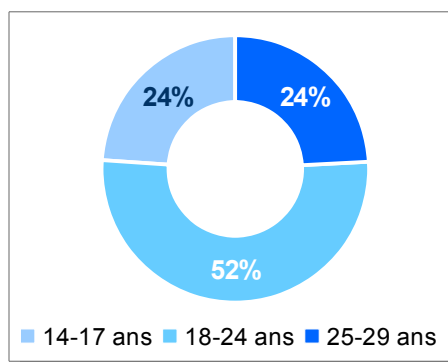
Les accidents



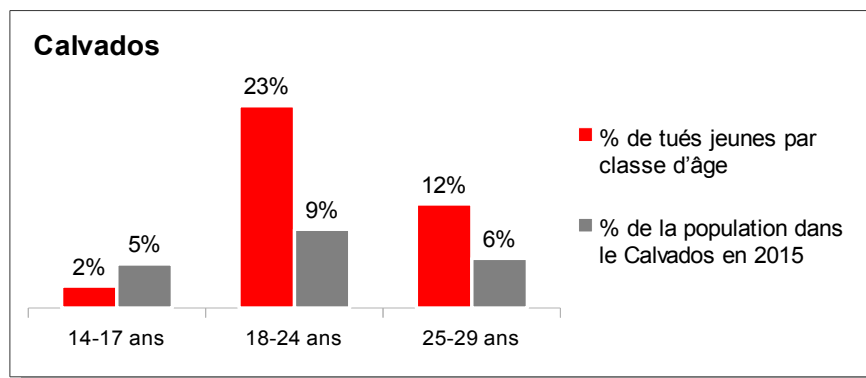
Les tués



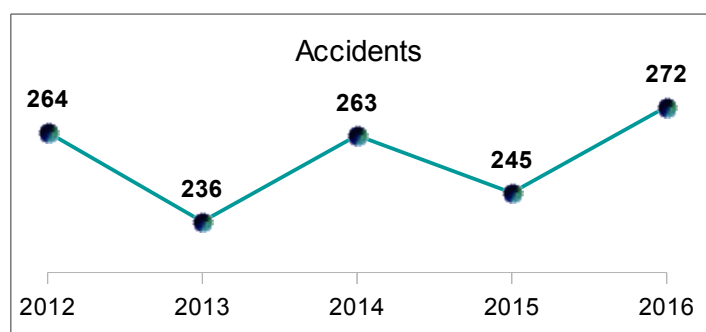
Les blessés



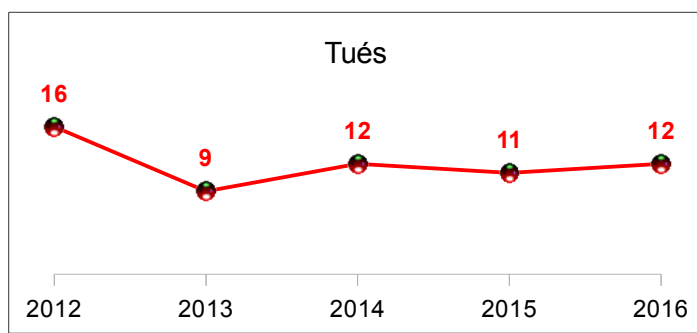
Classe d'âges	Tués		Population	
	Nombre	%	Nombre	%
14 – 17 ans	4	2,47%	34 395	4,97%
18 – 24 ans	37	22,84%	61 466	8,89%
25 – 29 ans	19	11,73%	38 681	5,59%
Tous usagers	162	100%	691 661	100,00%



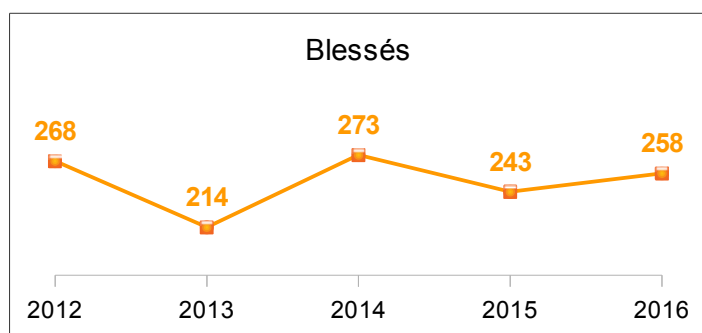
b – Analyse temporelle



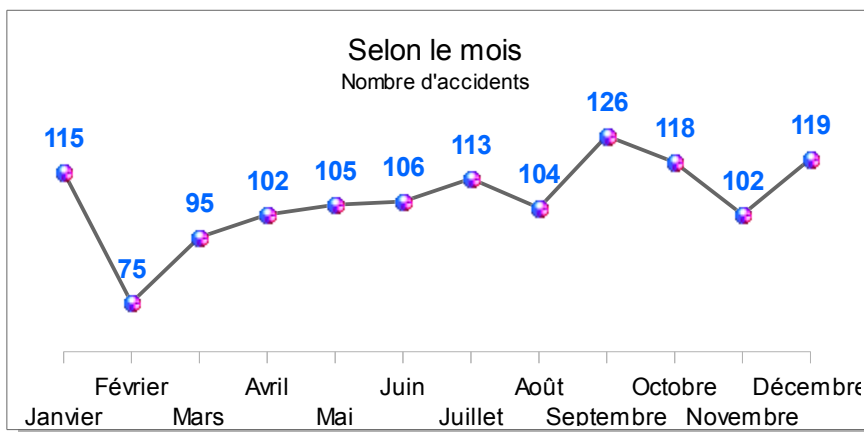
Le nombre d'accidents est fluctuant avec un maximum en 2016



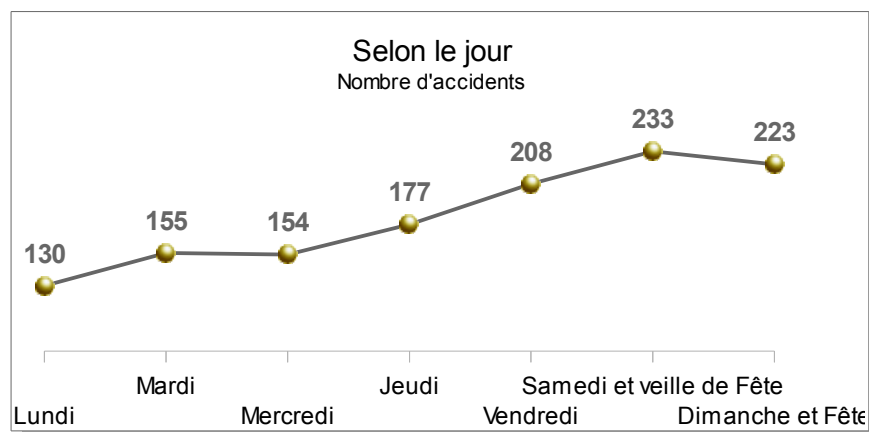
Le nombre de tués est stable depuis 2014



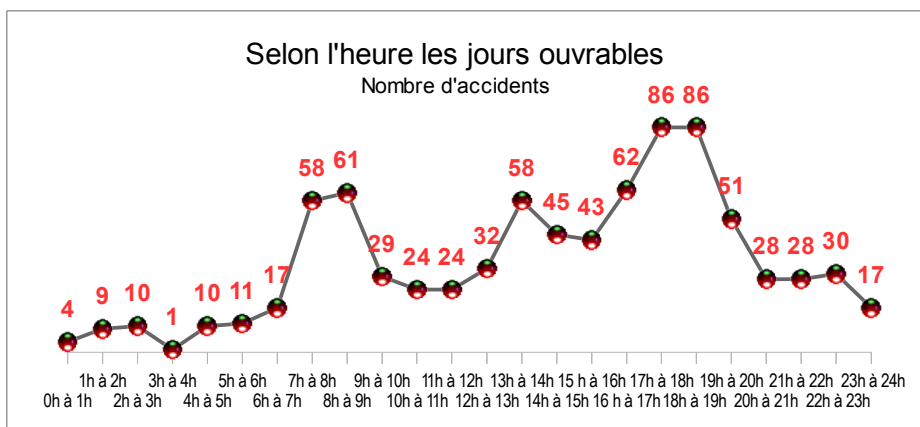
Comme pour les accidents, le nombre de blessés est fluctuant



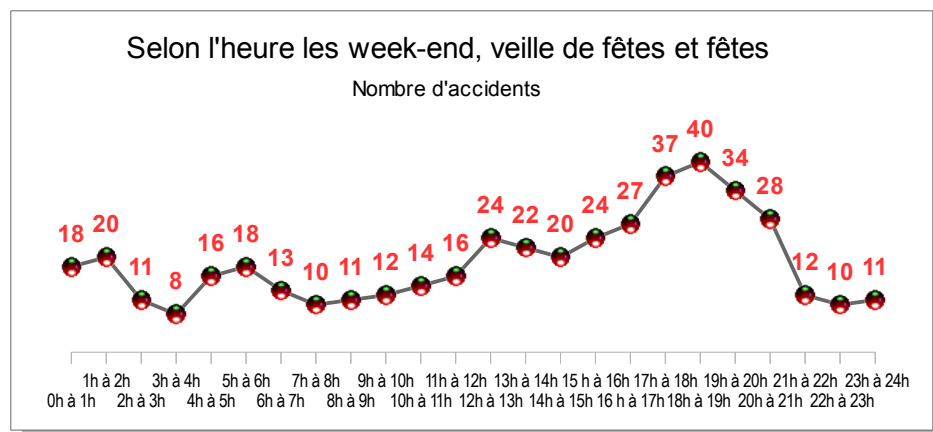
Il y a plus d'accidents en septembre, octobre, décembre et janvier



Les accidents sont plus nombreux le week-end et les jours fériés.

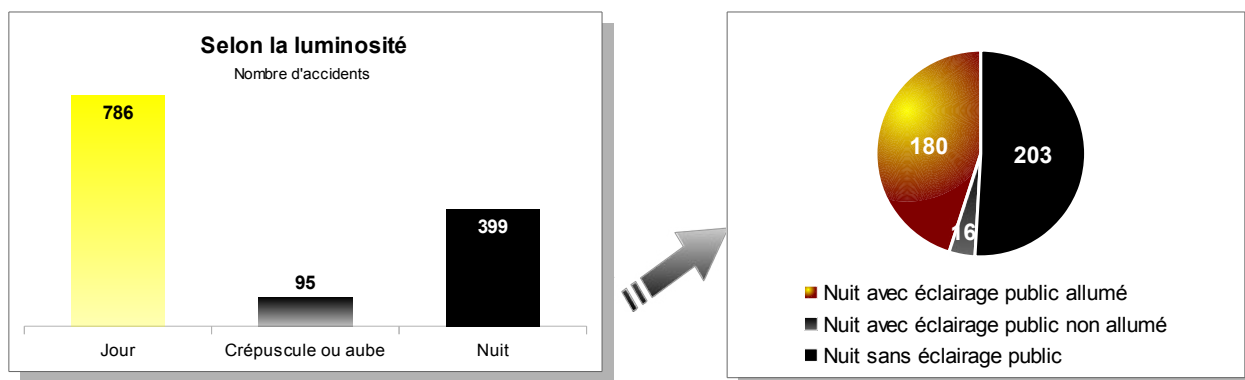


Trois périodes de la journée sont plus accidentogènes : 7h - 9h, 13h -14h et 17h -19h.



Le nombre d'accidents est plus important en fin de journée de 17 h à 20 h

c – Analyse selon la luminosité



d – Analyse selon le mode de déplacement

	Piétons	Cyclistes	Cyclomoto-ristes	Motards	Usagers VL	Usagers VU	Usagers PL	Autres usagers*
Nombre d'impliqués**	83	43	365	149	1160	73	21	59
%	4,3%	2,2%	18,7%	7,6%	59,4%	3,7%	1,1%	3,0%
Nombre de tués	0	2	7	12	39	0	0	0
%	0,0%	3,3%	11,7%	20,0%	65,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Nombre de blessés	82	35	328	131	612	26	8	34
%	6,6%	2,8%	26,1%	10,4%	48,7%	2,1%	0,6%	2,7%

*Autres usagers = PL, autobus, quads, tramways, tracteurs agricoles...

** Un accident peut impliquer plusieurs usagers c'est pourquoi on parle du nombre d'impliqués et non pas du nombre d'accidents

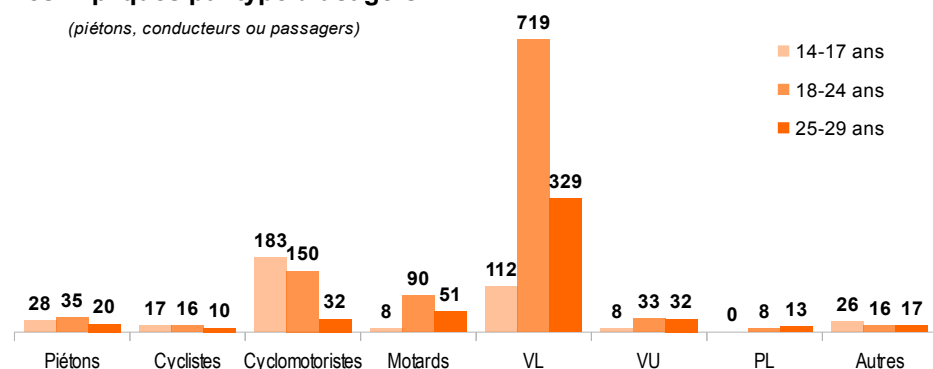
Répartition par classe d'âges des impliqués dans les accidents corporels selon leur mode de déplacement

Classe d'âges	Impliqués dans les accidents corporels							
	Piétons	Cyclistes	Cyclomoto-ristes	Motards	Usagers VL	Usagers VU	Usagers PL	Autres usagers*
14 - 17 ans	28	17	183	8	112	8	0	26
18 - 24 ans	35	16	150	90	719	33	8	16
25 - 29 ans	20	10	32	51	329	32	13	17

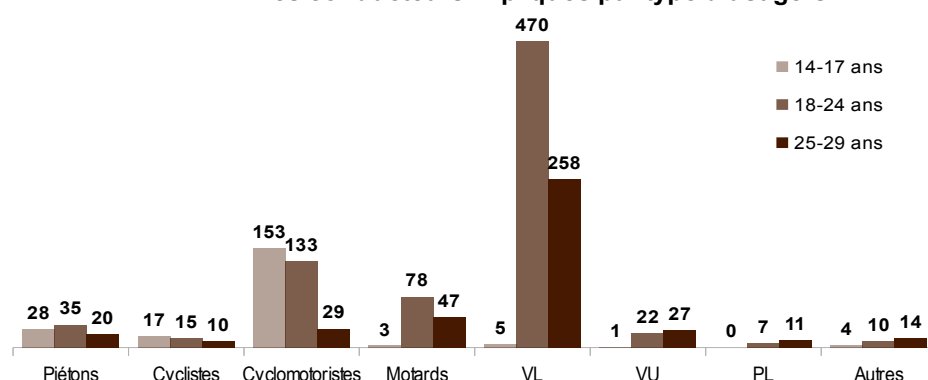
*Autres usagers = PL, autobus, quads, tramways, tracteurs agricoles...

Les impliqués par type d'usagers

(piétons, conducteurs ou passagers)

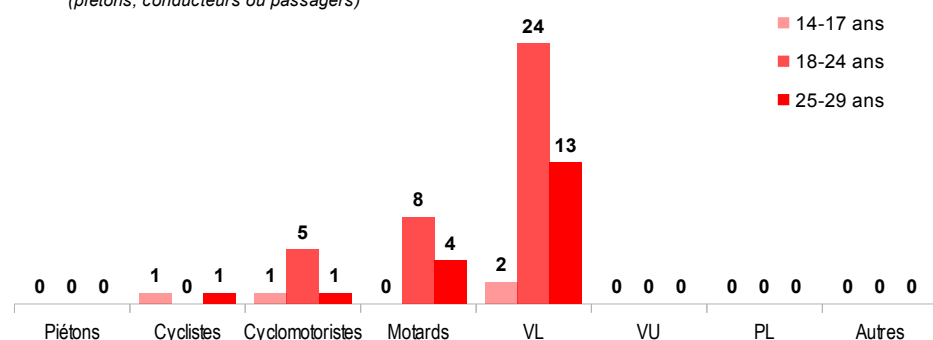


Les conducteurs impliqués par type d'usagers



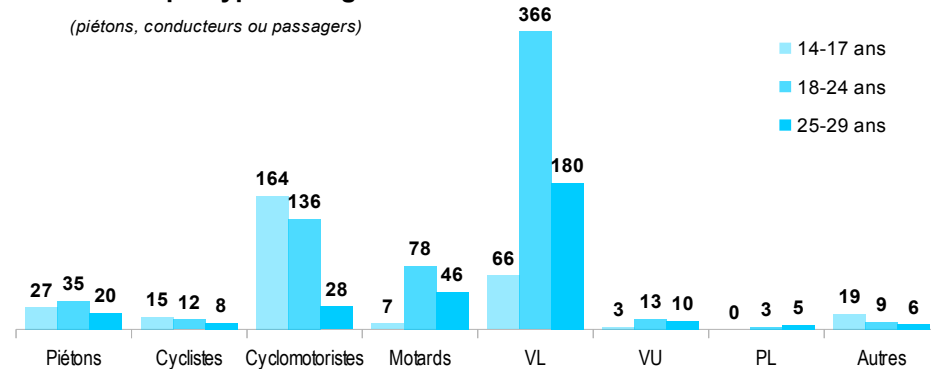
Les tués par type d'usagers

(piétons, conducteurs ou passagers)



Les blessés par type d'usagers

(piétons, conducteurs ou passagers)



Comparaison des % de tués des 14-29 ans entre le Calvados et la Famille 8
sur l'ensemble des tués entre 2012 et 2016

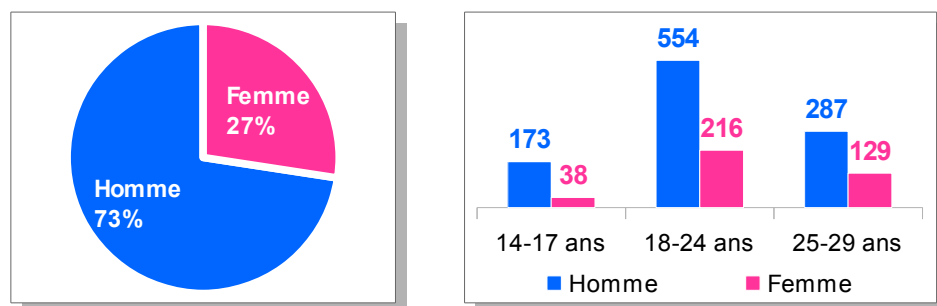
	Piétons	Cyclistes	Cyclomoto- ristes	Motards	Usagers VL	Usagers VU	Usagers PL	Autres usagers
Famille 8	1,6%	0,6%	2,7%	6,1%	20,1%	1,1%	0,3%	0,3%
Calvados	0,0%	1,2%	4,3%	7,4%	24,1%	0,0%	0,0%	0,0%

*Autres usagers = PL, autobus, quads, tramways, tracteurs agricoles...

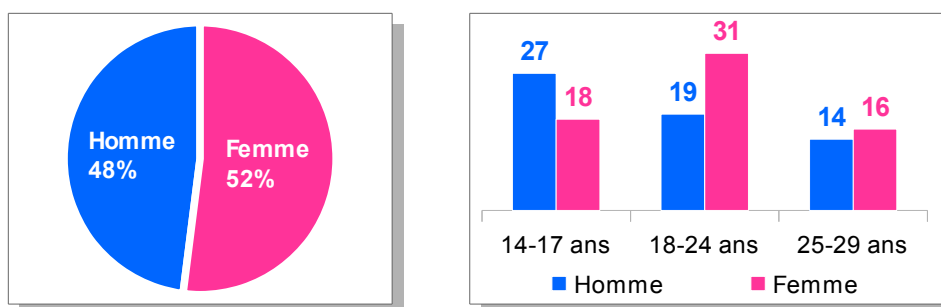
e – Analyse selon le genre

Classe d'âges	Impliqués conducteurs et piétons de 14-29 ans							
	Piétons et cyclistes	% homme	Autres conducteurs	% homme	Piétonnes et cyclistes	% femme	Autres conductrices	% femme
14-17 ans	27	60%	146	88%	18	40%	20	12%
18-24 ans	19	38%	535	74%	31	62%	185	26%
25-29 ans	14	47%	273	71%	16	53%	113	29%
14-29 ans	1014				383			

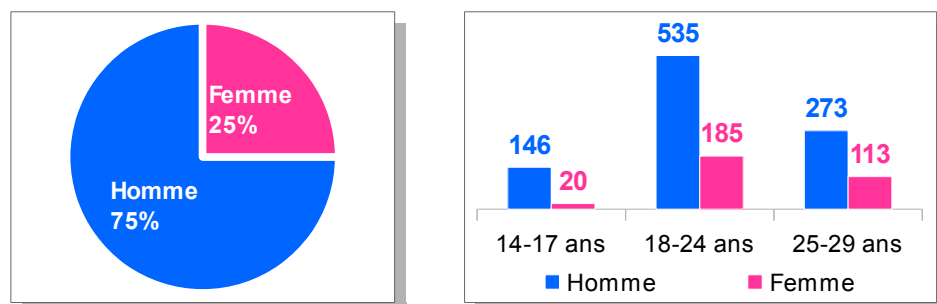
Tous usagers conducteurs et piétons



Piétons et cyclistes



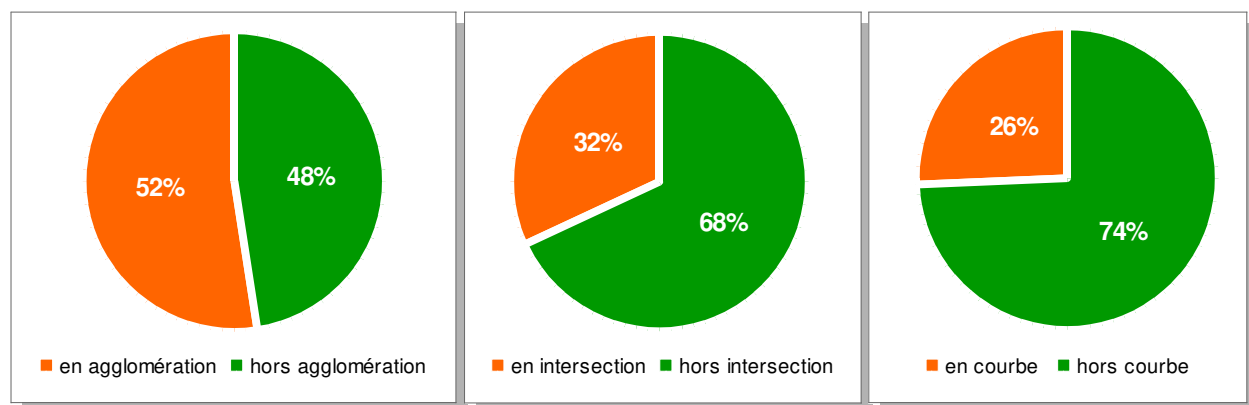
Autres conducteurs



f – Analyse selon le milieu

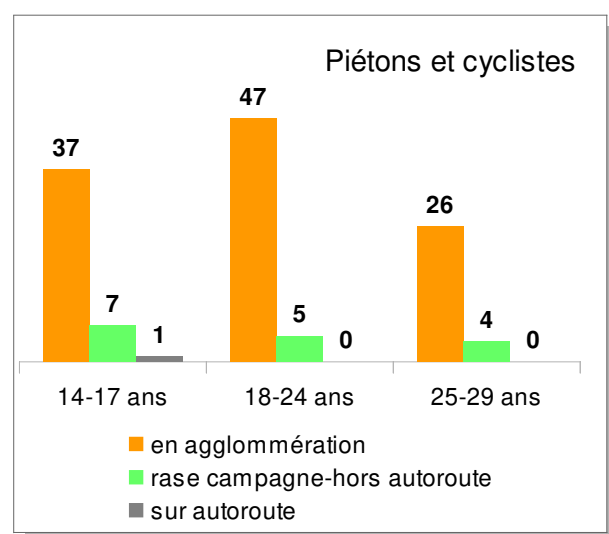
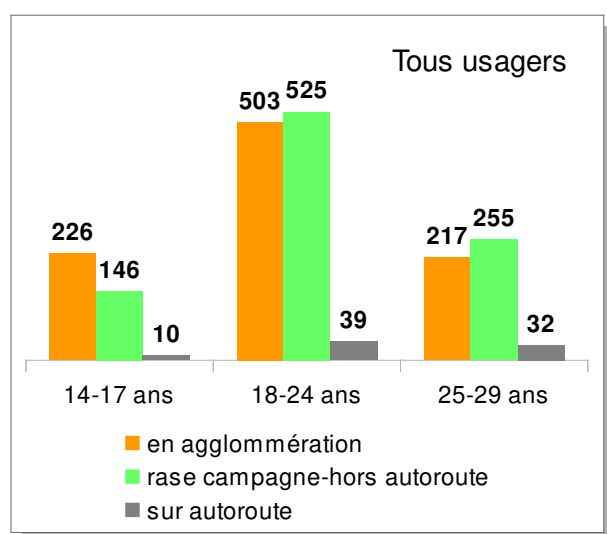
Répartition des accidents corporels des 14-29 ans

	Agglomération		Intersection		Courbe	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
En	671	52%	407	32%	336	26%
Hors	609	48%	867	68%	973	84%



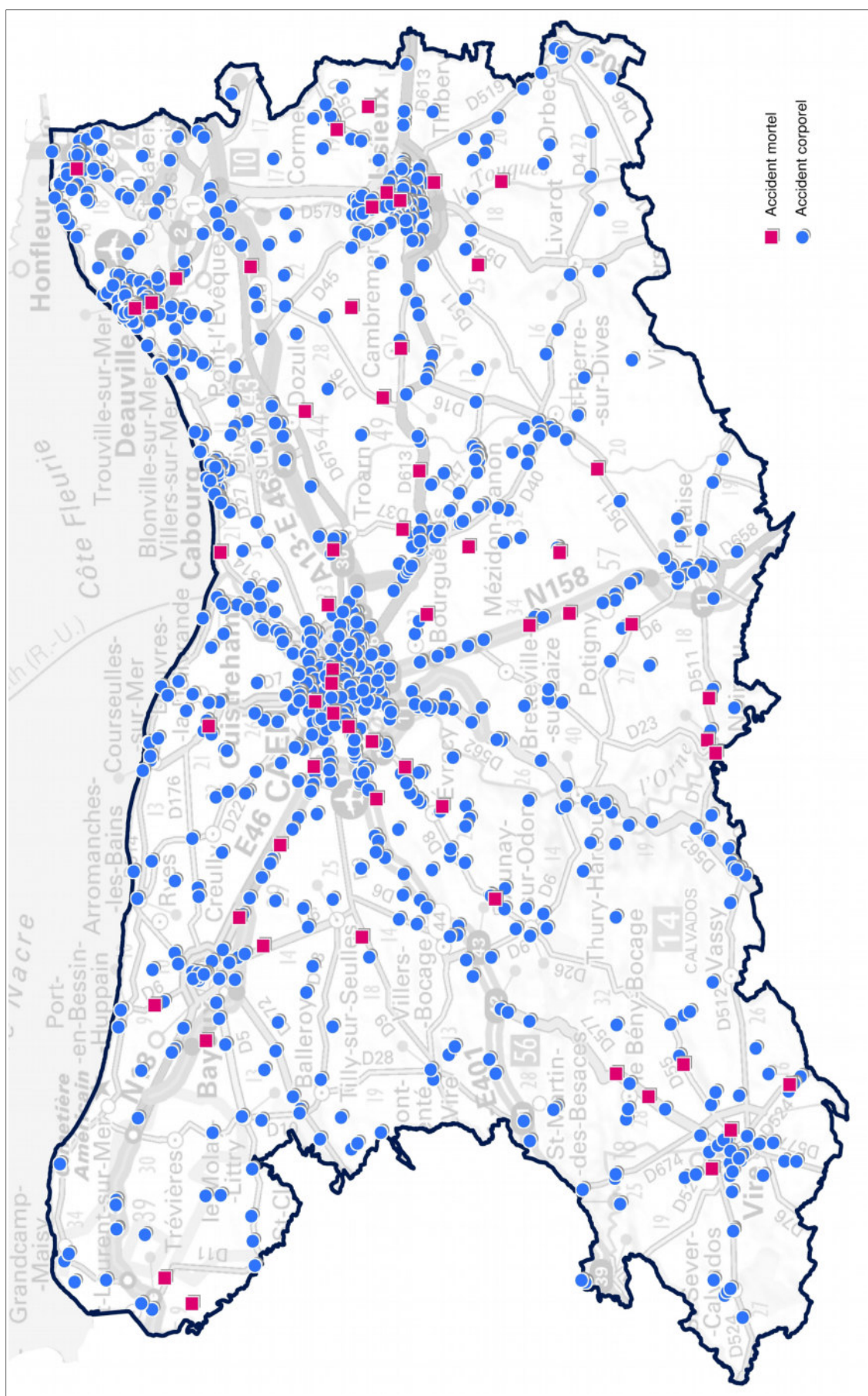
Répartition des impliqués jeunes dans les accidents corporels par classe d'âges et selon le milieu

Classe d'âge	Impliqués dans les accidents corporels selon le milieu					
	Tous usagers			Piétons et cyclistes		
	En agglomération hors autoroute	Rase campagne	Sur autoroutes	En agglomération hors autoroute	Rase campagne	Sur autoroutes
14 - 17 ans	226	146	10	37	7	1
18 - 24 ans	503	525	39	47	5	0
25 - 29 ans	217	255	32	26	4	0

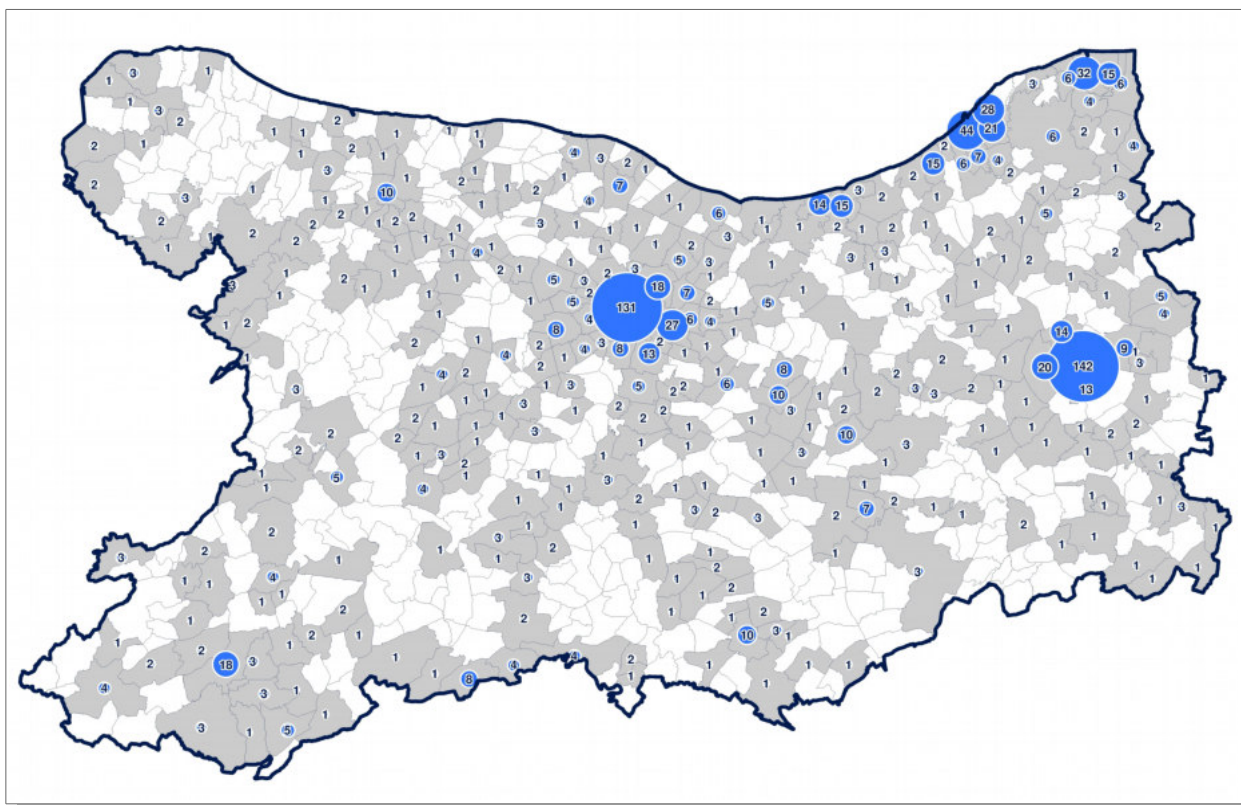


g – Répartition spatiale

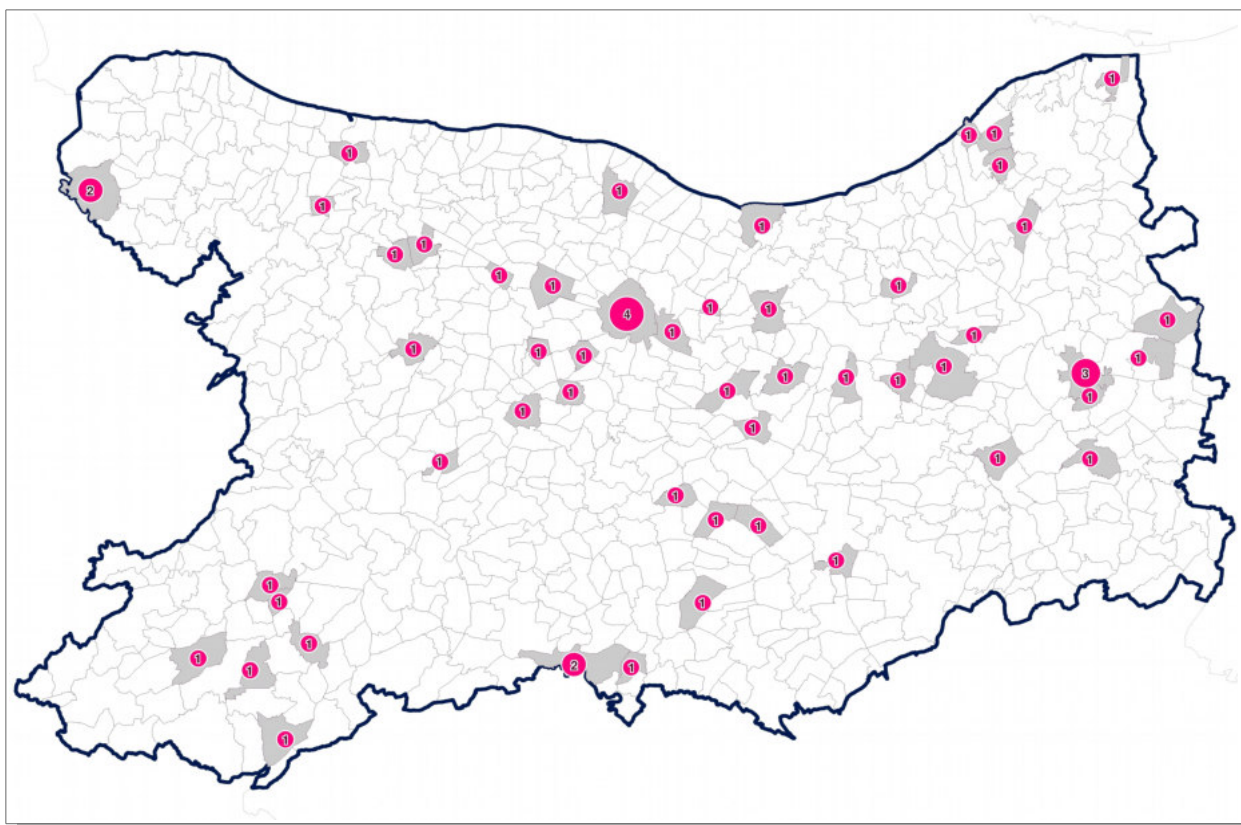
Répartition des accidents corporels et mortels (1249 géocodés / 1280 accidents)



Répartition des accidents corporels par commune



Répartition des accidents mortels par commune



C.4 – Analyse des accidents jeunes de 14 à 29 ans

Le Calvados enregistre un nombre fluctuant d'accidents corporels impliquant des jeunes depuis 2012 mais avec un maximum en 2016.

Les jeunes de 14 à 29 ans sont impliqués dans plus de la moitié des accidents corporels avec des conséquences très graves. Bien que le nombre de tués reste stable depuis 2014, plus d'un tiers des tués sont des jeunes de 14 à 29 ans.

Ces accidents impliquant des jeunes sont plus nombreux en septembre, octobre, décembre et janvier.

Ils sont plus nombreux les week-ends et les jours fériés. Ils représentent plus de deux tiers des accidents avec un pic observé entre 17h00 et 20h00.

Les jours ouvrables, les accidents surviennent majoritairement le matin, midi et soir.

Les conducteurs de 18 à 24 ans sont impliqués dans plus de la moitié des accidents corporels des jeunes de 14 à 29 ans.

Dans près d'un tiers des accidents, les jeunes de 14 à 29 ans impliqués sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes ou motards).

Les accidents sont légèrement plus nombreux en agglomération et sont peu observés sur autoroutes.

Trois secteurs géographiques sont concernés par un grand nombre d'accidents impliquant des jeunes : Caen et son agglomération, Lisieux et sa périphérie et la côte Fleurie.

D - Les seniors de 65 ans et plus

D.1 – Les indicateurs de l'enjeu " Seniors de 65 ans et plus" à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur		2012-2016		2016
		Calvados	Famille 8	France
Nombre total d'accidents corporels		2 387	52 823	57 522
Nombre total d'accidents corporels des 65 ans et plus		547	10 508	NC
Nombre d'accidents corporels par classe d'âges	65-74 ans	323	5 891	NC
	75 ans et plus	276	5 443	NC
Part des accidents corporels des 65 ans et plus rapportée à l'accidentalité du département, de la famille, de la France		22,9%	19,9%	NC
Part des accidents corporels par classe d'âges rapportée à l'accidentalité totale	65-74 ans	13,5%	11,2%	NC
	75 ans et plus	11,6%	10,3%	NC

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; mauve = enjeu relatif et absolu

Thème	Nbr d'accidents du thème	Nbre total d'accidents	% de référence*	% d'accidents estimé du thème	Significativité
Accidents des 65 ans et plus (2012-2016)	547	2387	19,9	22,9	TS+
Accidents des 65-74 ans (2012-2016)	323	2387	11,2	13,5	TS+
Accidents des 75 ans et plus (2012-2016)	276	2387	10,3	11,6	TS+

* Famille 8

Les seniors de 65 ans et plus sont un enjeu :

- Absolu pour le département, c'est-à-dire que l'enjeu est important par rapport aux autres enjeux du département ;
- Relatif pour le département, c'est-à-dire que l'enjeu est important comparativement à la même famille de référence.

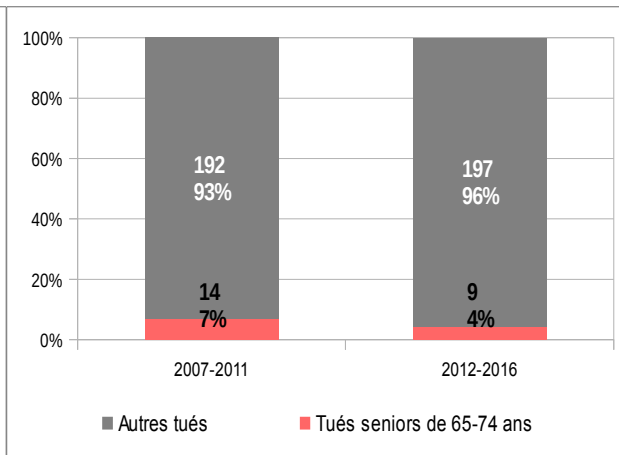
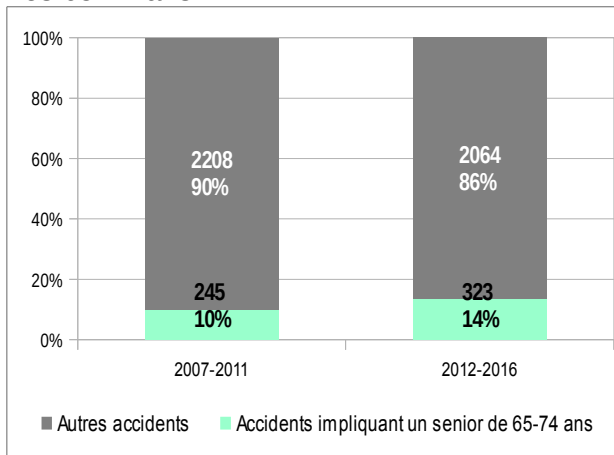
Définition de l'indicateur		2012-2016		2016
		Calvados	Famille 8	France
Nombre total de tués (2012-2016)		162	4 557	3 477
Nombre total de tués parmi les 65 ans et plus		29	960	886
Nombre de tués par classe d'âges	65-74 ans	9	372	320
	75 ans et plus	20	588	566
Part des tués des 65 ans et plus rapportée à la mortalité du département, de la famille, de la France		18%	21%	25%
Part des tués par classe d'âges rapportée à la mortalité totale	65-74 ans	6%	8%	36%
	75 ans et plus	12%	13%	16%

D.2 – L'importance de l'enjeu " Seniors de 65 ans et plus "

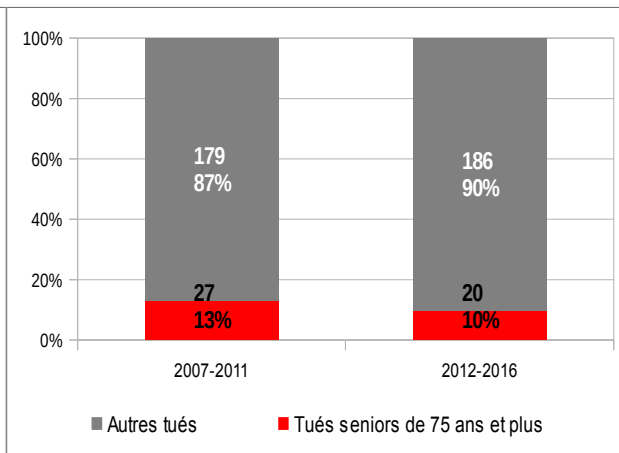
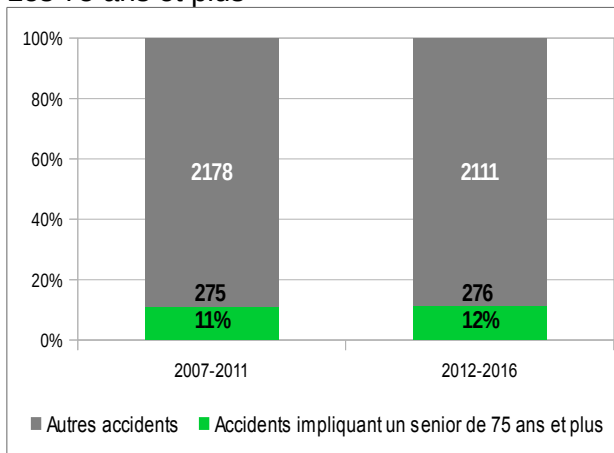
Part des accidents impliquant des seniors de 65 ans et plus par rapport aux accidents corporels du Calvados

Part des tués seniors de 65 ans et plus par rapport aux tués du Calvados

Les 65-74 ans



Les 75 ans et plus



D.3 – Le panorama des accidents entre 2012 et 2016

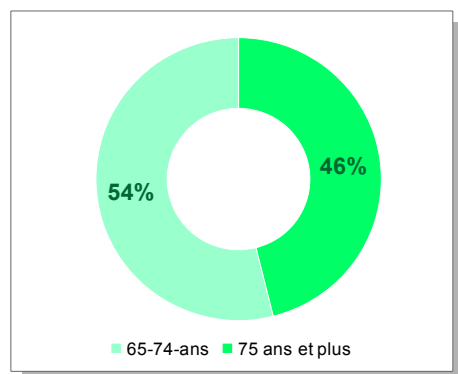
a – Les chiffres de l'accidentalité

		Usagers	Accidents corporels		Tués		Blessés	
2012 - 2016	Calvados	Les 65 ans et plus	547	23%	29	18%	393	12%
		Tous les usagers	2 387		162		3 176	
	Famille 8	Les 65 ans et plus	10 508	20%	960	21%	7 313	11%
		Tous les usagers	52 823		4 557		67 968	
2016	France	Les 65 ans et plus	Non connu	Non connu	886	26%	7 371	10%
		Tous les usagers	57 522		3 477		72 645	

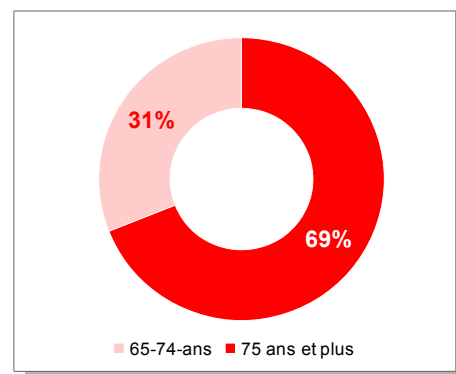
La population des 65 ans et plus (INSEE 2014) représente **18,95 %** de la population du Calvados

Classe d'âges	Accidents		Tués		Blessés	
	Nombre	% sur tous les usagers	Nombre	% sur tous les usagers	Nombre	% sur tous les usagers
65 – 74 ans	323	13,53%	9	5,56%	196	6,17%
75 ans et plus	276	11,56%	20	12,35%	197	6,20%
65 ans et plus	547		29		393	
Tous usagers	2 387		162		3 176	

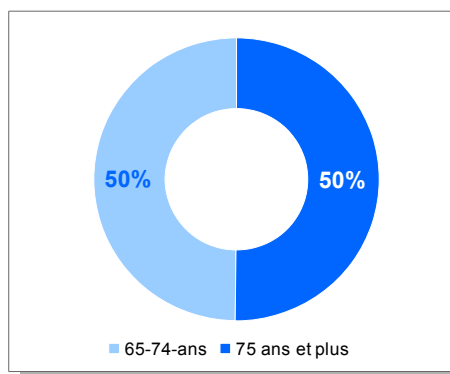
Les accidents



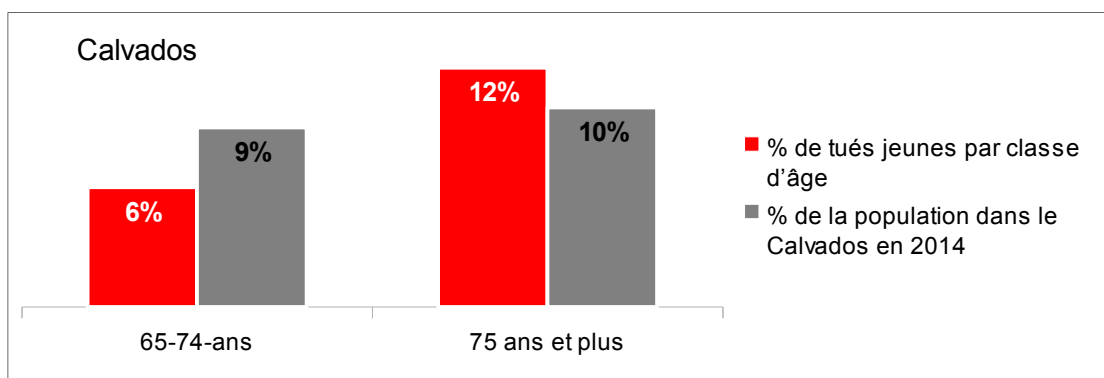
Les tués



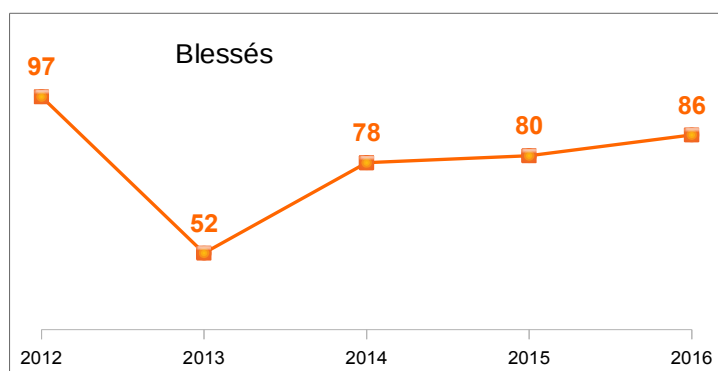
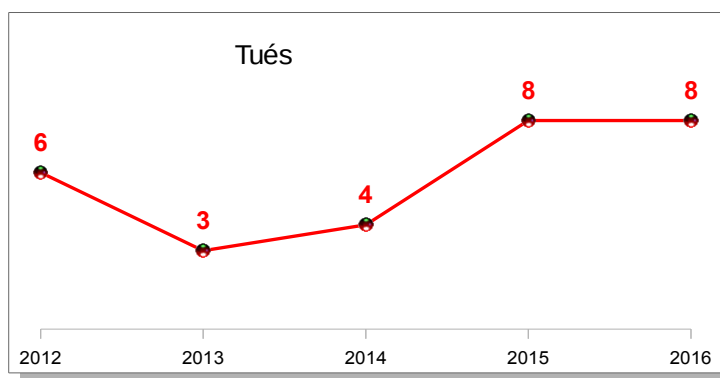
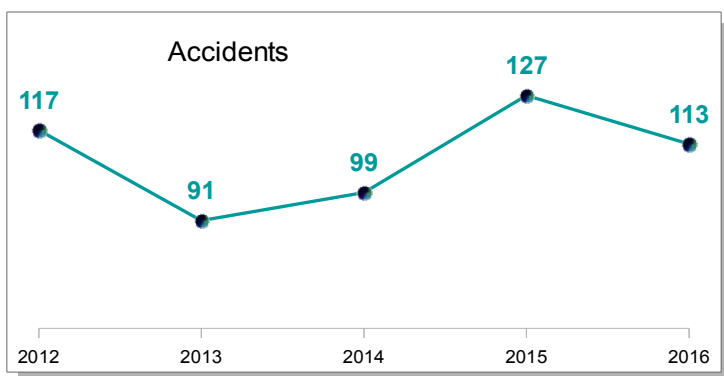
Les blessés

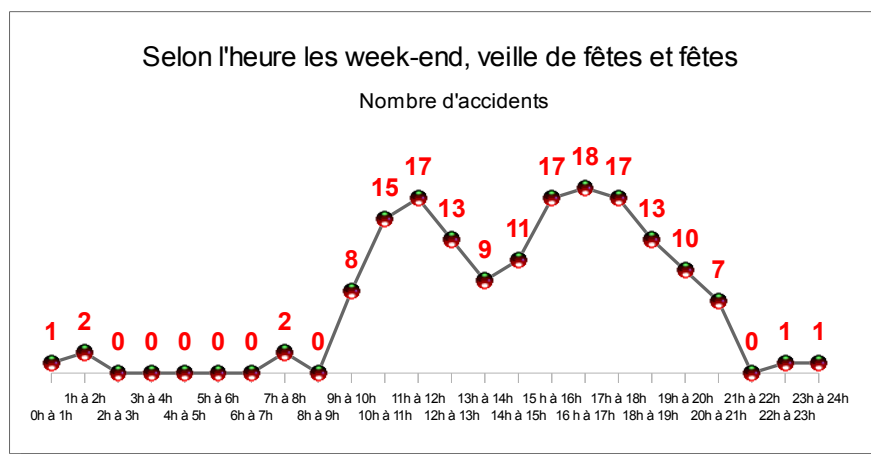
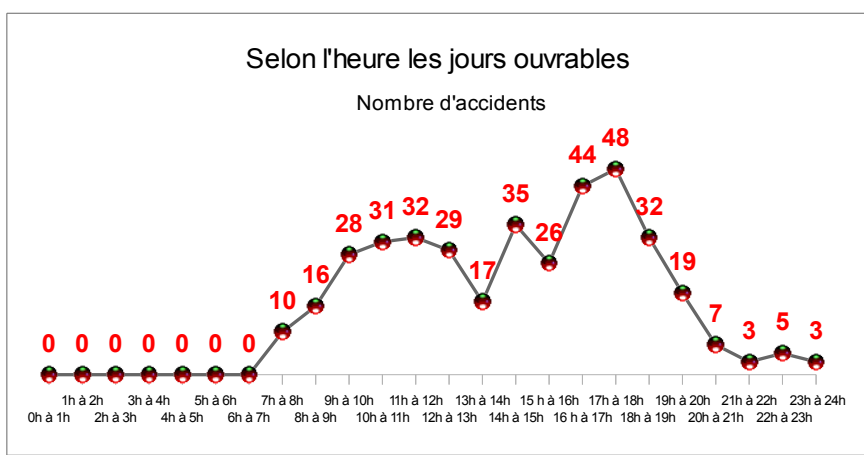
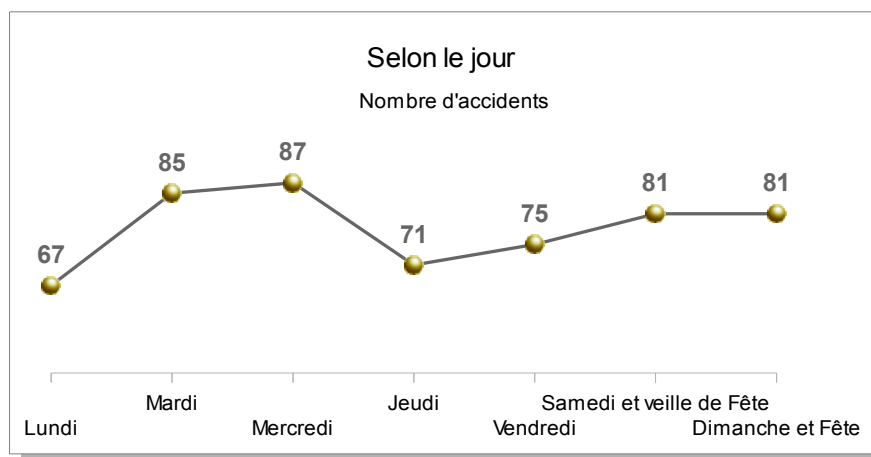
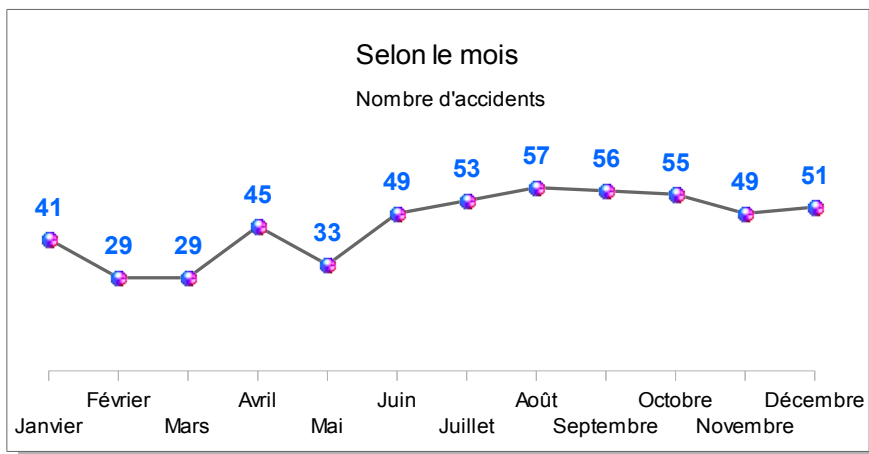


Classe d'âges	Tués		Population	
	Nombre	%	Nombre	%
65 – 74 ans	9	5,55%	34 395	4,97%
75 ans et plus	20	12,35%	38 681	5,59%
Tous usagers	162	100%	691 661	100%

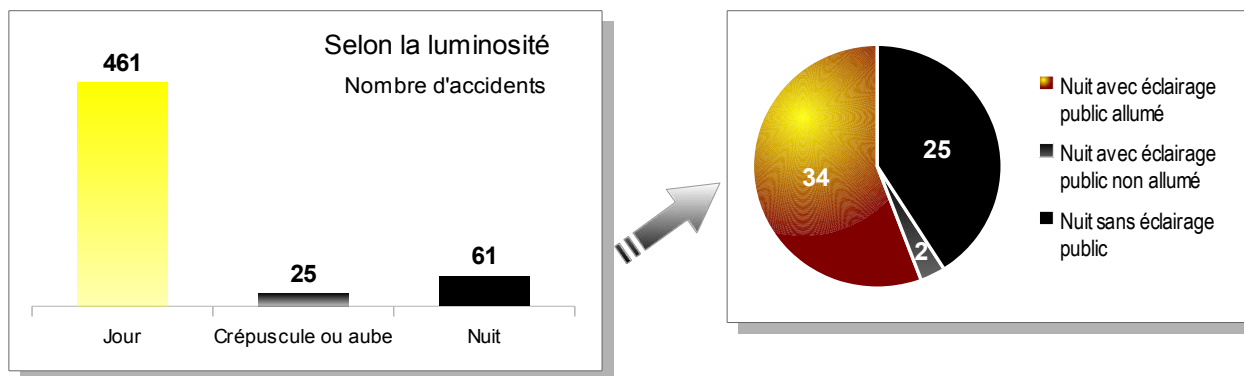


b – Analyse temporelle





c – Analyse selon la luminosité



d – Analyse selon le mode de déplacement

	Piétons	Cyclistes	Cyclomoto-ristes	Motards	Usagers VL	Usagers VU	Usagers PL	Autres usagers*
Nombre d'impliqués**	137	30	10	6	476	37	0	13
%	19,3%	4,2%	1,4%	0,8%	67,1%	5,2%	0,0%	1,8%
Nombre de tués	8	4	0	0	15	1	0	1
%	27,6%	13,8%	0,0%	0,0%	51,7%	3,5%	0,0%	3,5%
Nombre de blessés	129	25	10	5	209	2	0	7
%	33,3%	6,5%	2,6%	1,3%	54,0%	0,5%	0,0%	1,8%

*Autres usagers = PL, autobus, quads, tramways, tracteurs agricoles...

** Un accident peut impliquer plusieurs usagers c'est pourquoi on parle du nombre d'impliqués et non pas du nombre d'accidents

Répartition par classe d'âges des impliqués dans les accidents corporels selon leur mode de déplacement

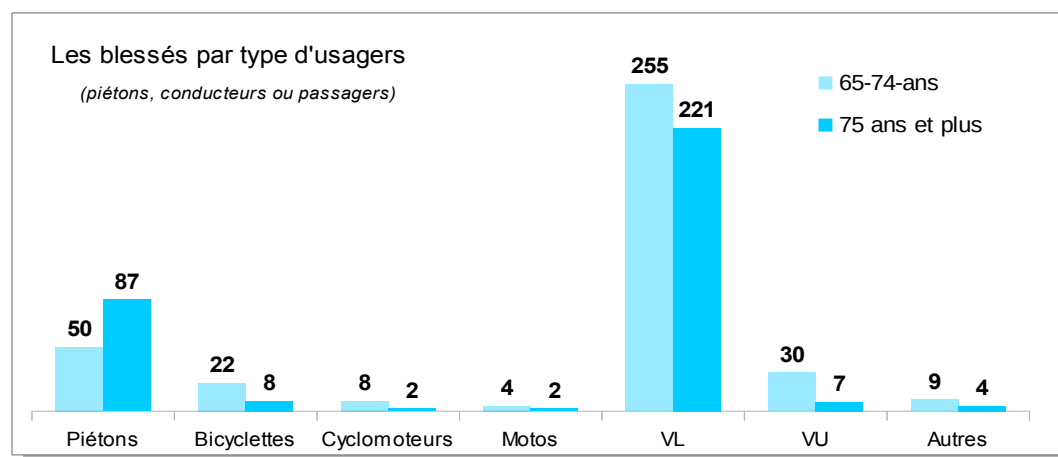
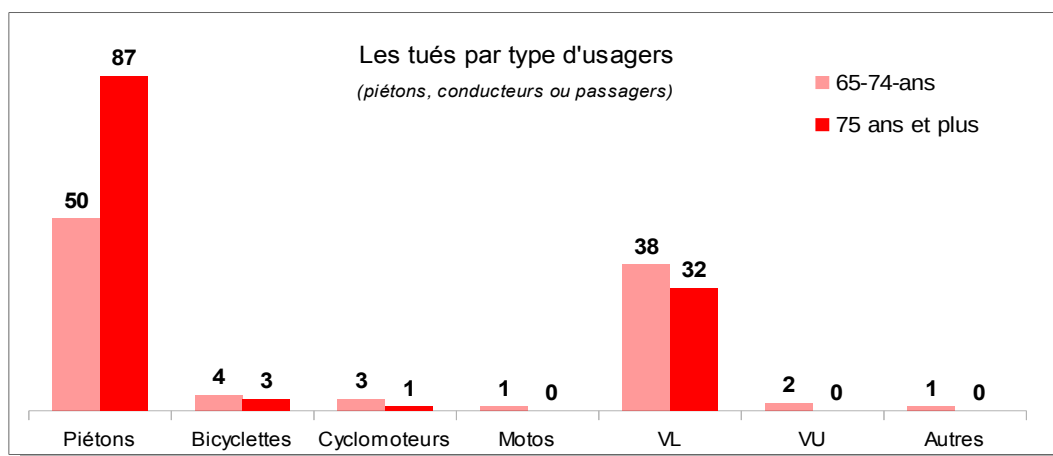
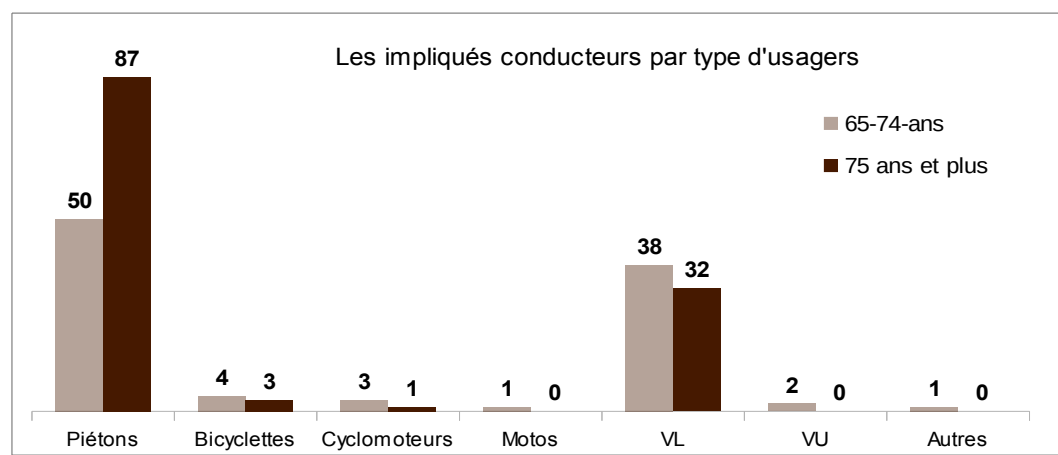
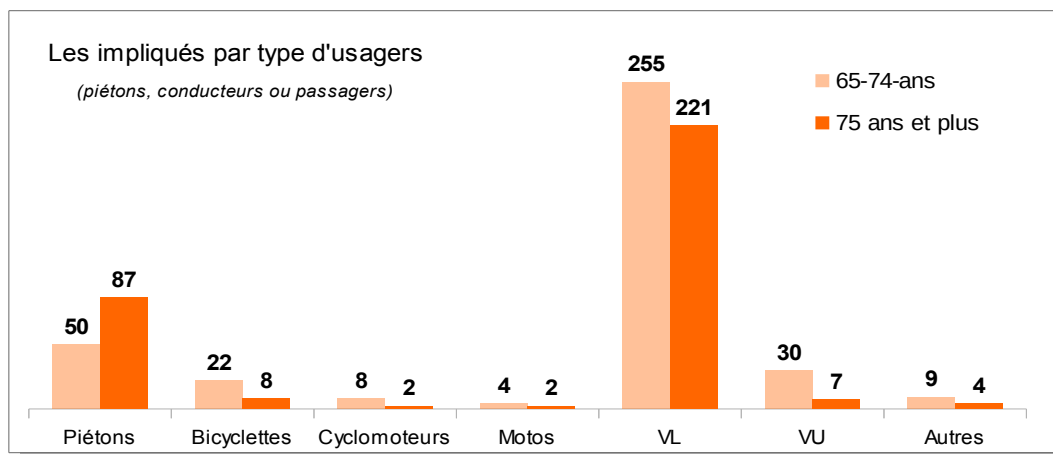
Classe d'âges	Impliqués dans les accidents corporels						
	Piétons	Cyclistes	Cyclomoto-ristes	Motards	Usagers VL	Usagers VU	Autres* usagers
65 - 74 ans	50	22	8	4	255	30	9
75 ans et plus	87	8	2	2	221	7	4

*Autres usagers = PL, autobus, quads, tramways, tracteurs agricoles...

Comparaison des % de tués des 65 ans et plus entre le Calvados et la Famille 8 sur l'ensemble des tués entre 2012 et 2016, selon le mode de déplacement

	Piétons	Cyclistes	Cyclomoto-ristes	Motards	Usagers VL	Usagers VU	Autres usagers*
Famille 8	5,8%	1,8%	0,2%	0,3%	11,6%	0,6%	0,6%
Calvados	4,9%	2,5%	0,0%	0,0%	9,3%	0,6%	0,6%

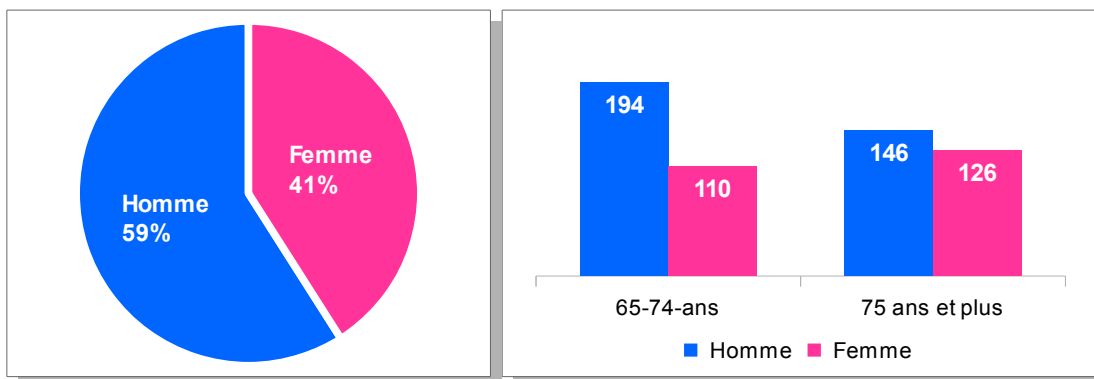
*Autres usagers = PL, autobus, quads, tramways, tracteurs agricoles...



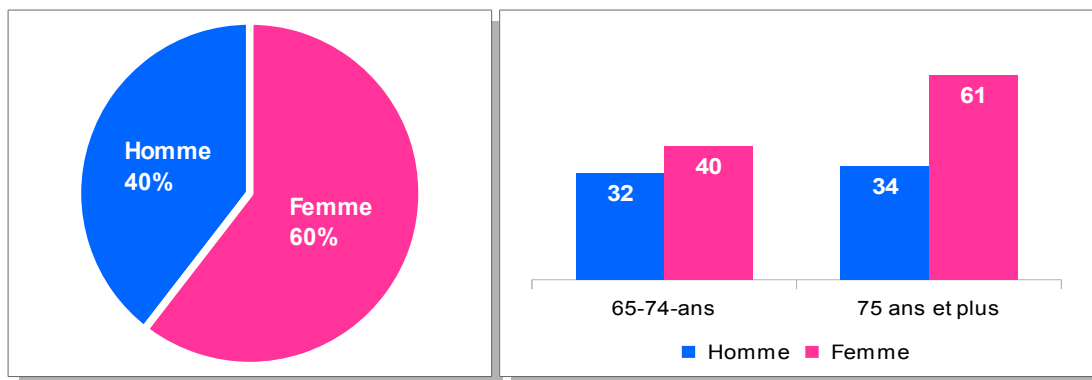
e – Analyse selon le genre

Classe d'âges	Impliqués conducteurs et piétons de 65 ans et plus							
	Hommes				Femmes			
	Piétons et cyclistes	%	Autres conducteurs	%	Piétonnes et cyclistes	%	Autres conductrices	%
65 - 74 ans	32	44%	162	70%	40	56%	70	30%
75 ans et plus	34	36%	112	63%	61	64%	65	37%
65 ans et plus	340				236			

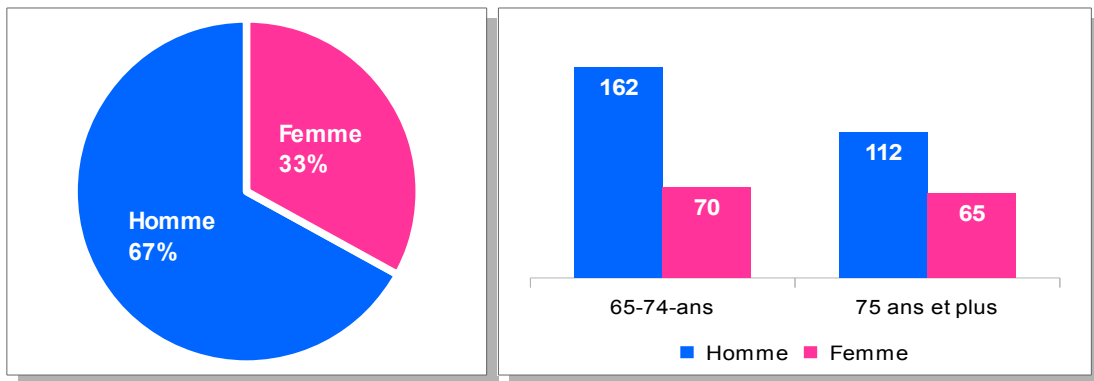
Tous usagers impliqués conducteurs et piétons



Piétons et cyclistes impliqués



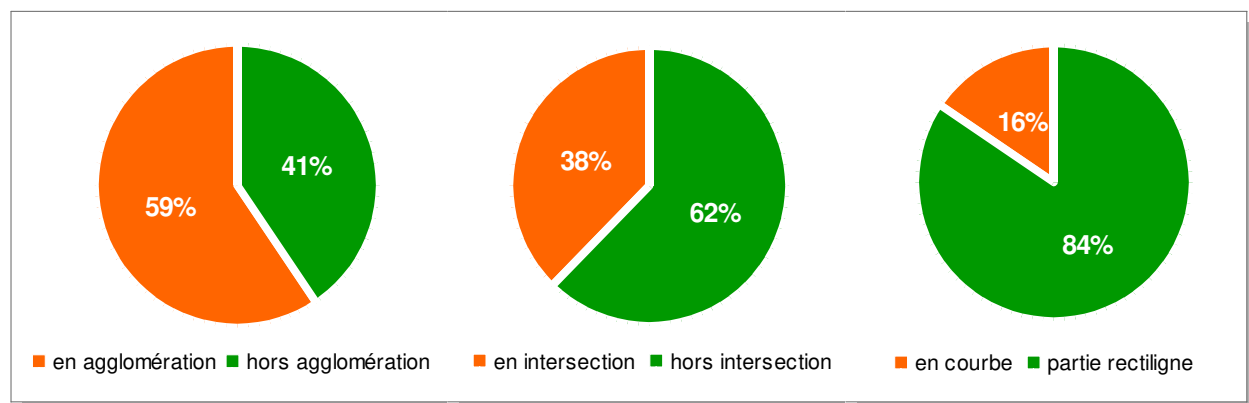
Autres conducteurs impliqués



f – Analyse selon le milieu

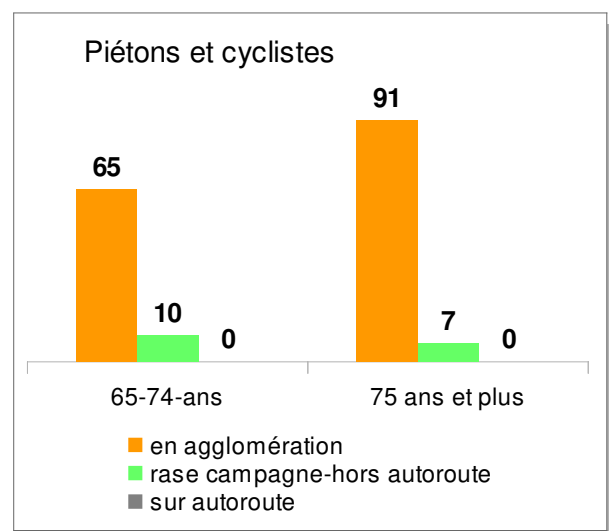
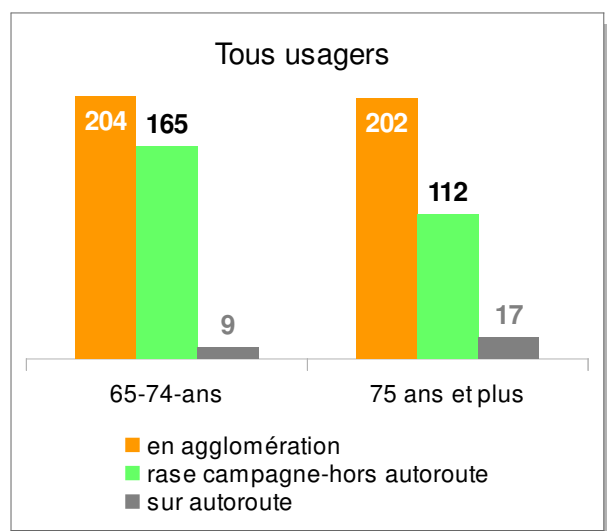
Répartition des 547 accidents corporels des 65 ans et plus

	Agglomération		Intersection		Courbe	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
En	325	59%	206	38%	86	16%
Hors	222	41%	340	62%	468	84%



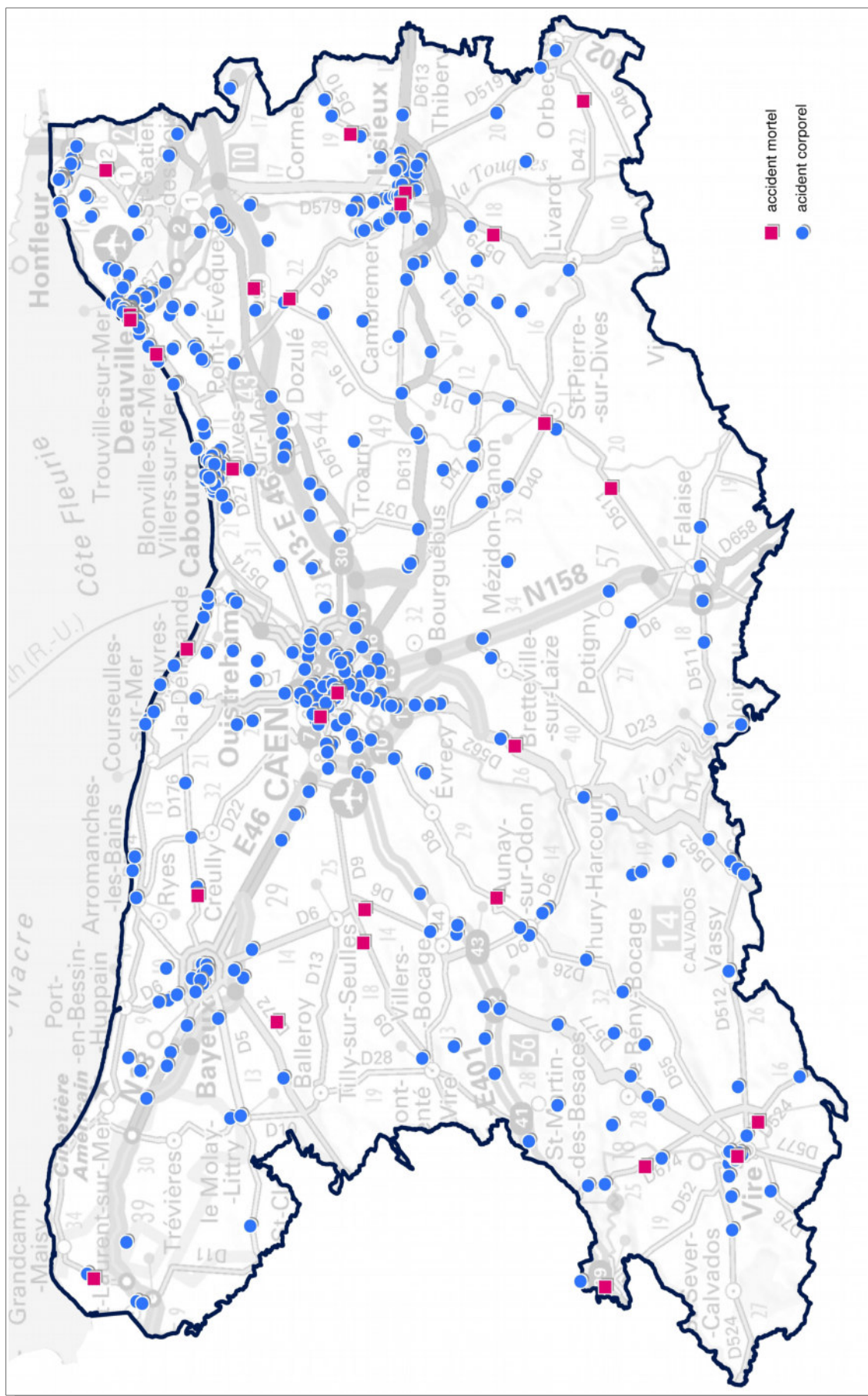
Répartition des impliqués seniors dans les accidents corporels par classe d'âges et selon le milieu

Classe d'âges	Impliqués dans les accidents corporels selon le milieu					
	Tous usagers			Piétons et cyclistes		
	En agglomération hors autoroute	Rase campagne hors autoroute	Sur autoroutes	En agglomération hors autoroute	Rase campagne hors autoroute	Sur autoroutes
65 - 74 ans	204	165	9	65	10	0
75 ans et plus	202	112	17	91	7	0

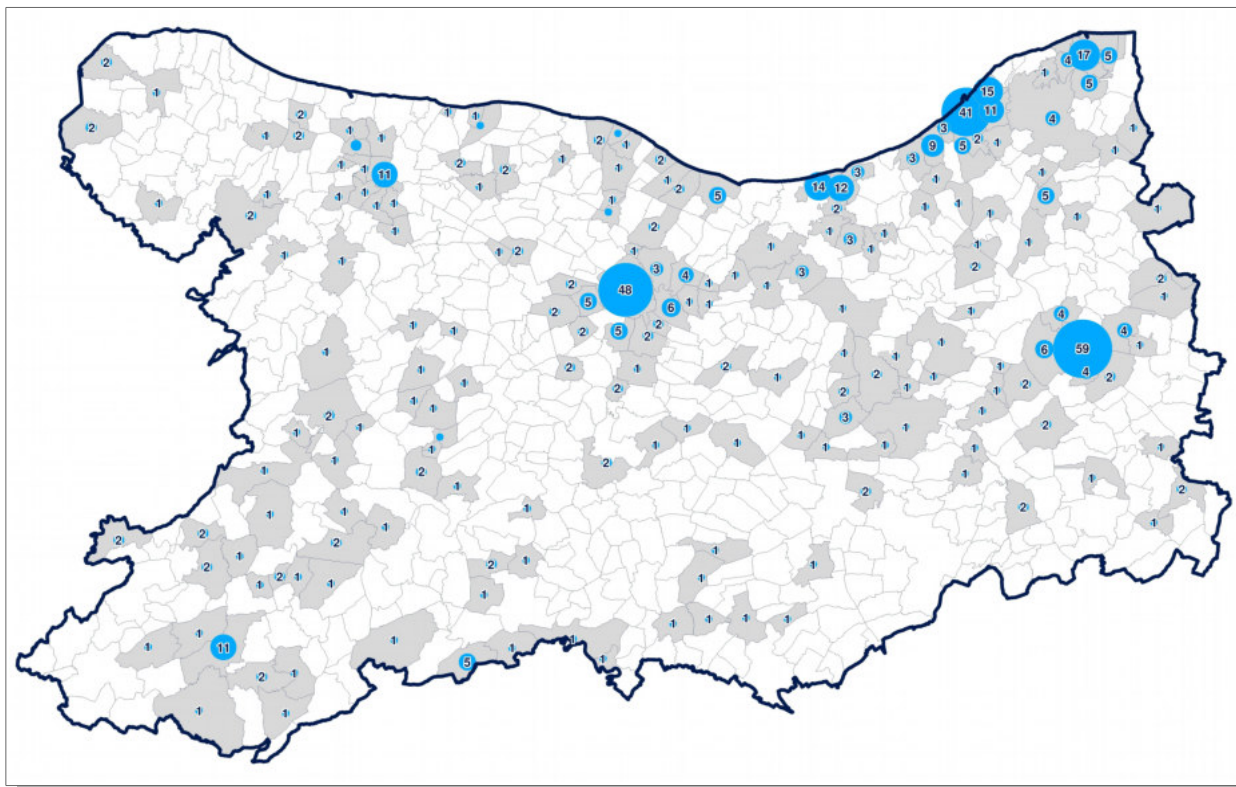


g – Répartition spatiale

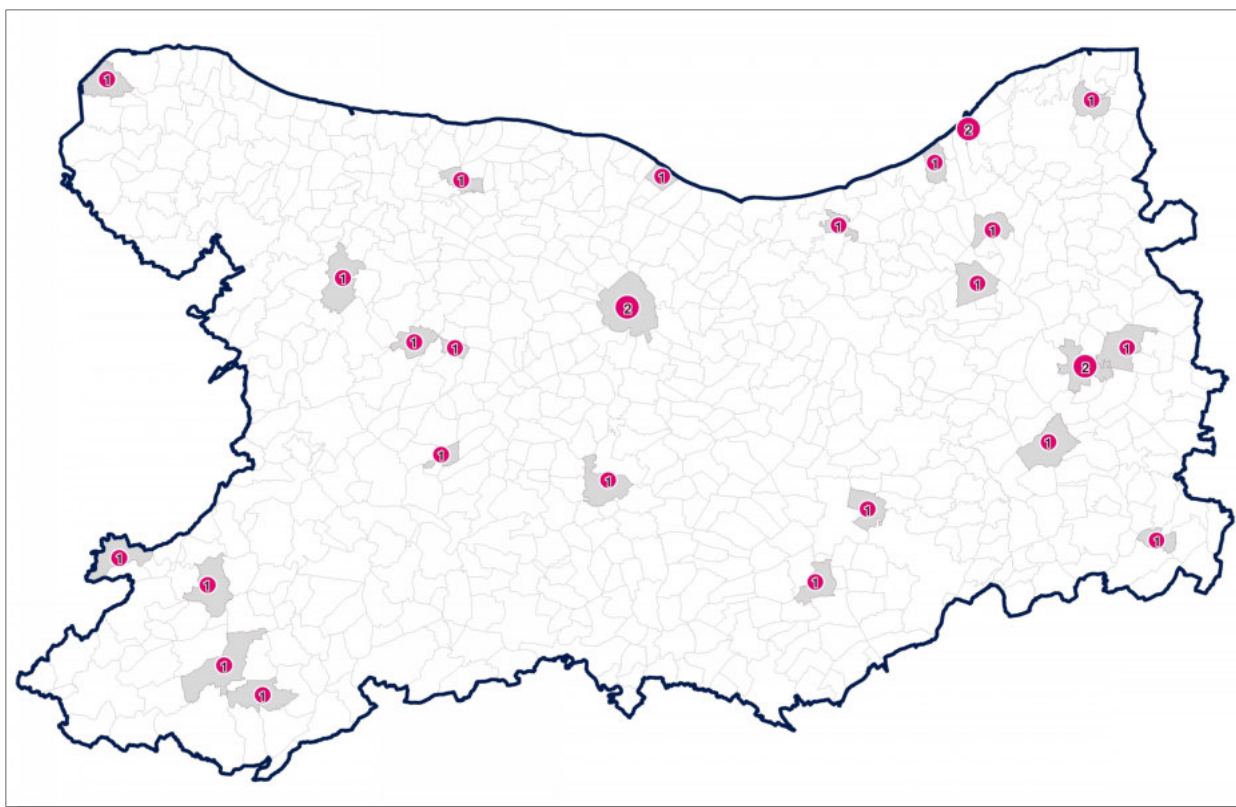
Répartition des accidents corporels et mortels (527 géocodés / 547 accidents)



Répartition des accidents corporels par commune



Répartition des accidents mortels par commune



D.3 – Analyse des accidents seniors de 65 ans et plus

Le Calvados enregistre, depuis 2015, une hausse du nombre d'accidents impliquant des seniors. Ces derniers sont recensés dans 23 % des accidents corporels du département.

Le nombre de tués a augmenté depuis 2015 et représente 18 % des tués dans le Calvados.

Les accidents impliquant des seniors sont plus nombreux au second semestre (60 %).

Leur nombre est plus élevé les mardis, les mercredis, les week-ends, les veilles de fêtes et jours de fêtes.

Les jours ouvrables, les accidents impliquant des seniors sont plus nombreux de 17h00 à 19h00.

Les week-ends, les veilles de fêtes et jours de fête il y a plus d'accidents entre 10h00 et 13h00 et entre 15h00 et 18h00.

Les conducteurs de 65 à 74 ans sont les plus impliqués, mais ce sont les 75 ans et plus qui sont les plus touchés : ils représentent plus de deux tiers des tués parmi les seniors.

Dans 20 % des accidents où un senior est impliqué, celui-ci est piéton.

Les accidents sont légèrement plus nombreux en agglomération et sont peu observés sur les autoroutes.

Trois secteurs géographiques sont concernés par un grand nombre d'accidents : Caen et son agglomération, Lisieux et sa périphérie et la côte Fleurie.

E - Les piétons et les cyclistes

E.1 Les piétons

E.1.1 Les indicateurs de l'enjeu piétons à suivre au cours des années 2018-2022

Part des accidents de piétons (hors autoroute, en général, et selon le milieu)

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Part des accidents corporels de piétons parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	394	17,0%	9 145	18,3%	11 013	20,5%
Hors agglomération, part des accidents corporels de piétons parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	25	1,1%	743	1,5%	nc	nc
En agglomération, part des accidents corporels de piétons parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	369	15,9%	8 402	16,9%	nc	nc
En agglomération des communes de moins de 5000 habitants, part des accidents corporels de piétons parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	123	5,3%	1 281	2,6%	nc	nc
En agglomération des communes de plus de 5000 habitants, part des accidents corporels de piétons parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	246	10,6%	7 121	14,3%	nc	nc

nc = non connu

Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence	% d'accidents estimé du thème	Probabilité associée au test	Significativité
En agglomération de moins de 5000 habitants, part des accidents corporels de piétons parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	123	2315	2,6	5,3	0,000	TS+

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; mauve = enjeu relatif et absolu

Les piétons sont un enjeu relatif dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, c'est-à-dire qu'il est important comparativement à la même famille.

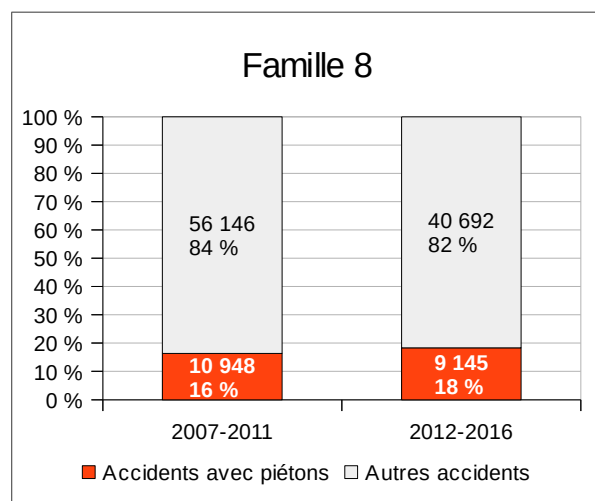
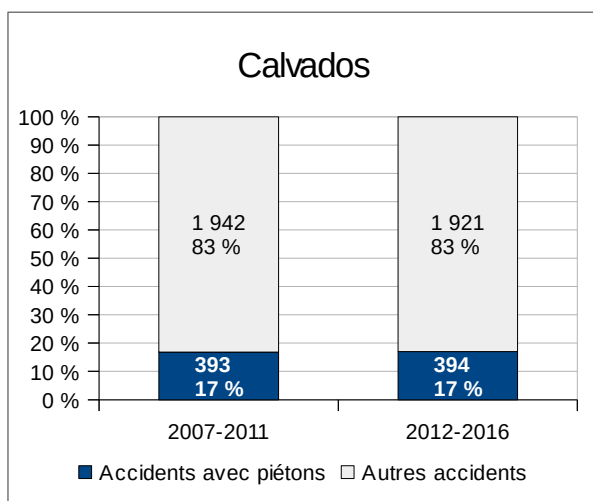
Nombre de piétons tués (hors autoroute)

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	% des tués
Nombre de piétons tués	19	12,3%	501	12,0%	553	16,3%

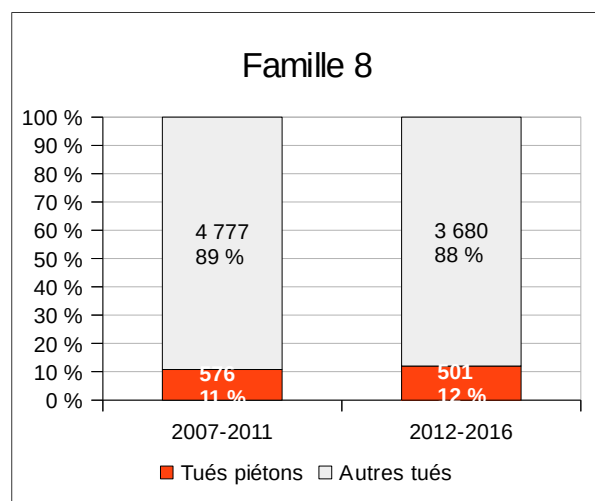
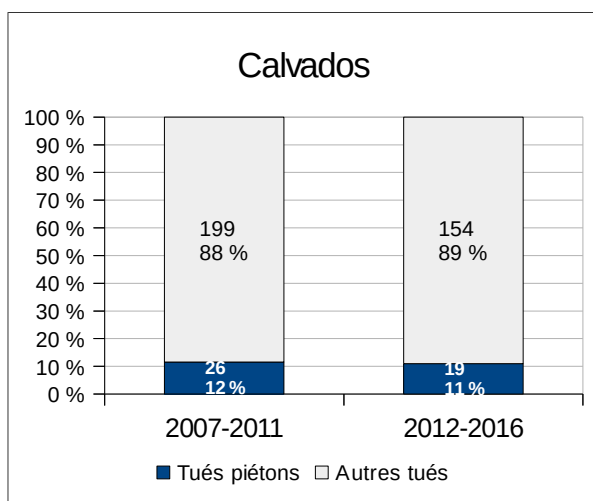
Le nombre d'accidents avec piétons sur autoroute est de 5 (1 piéton tué, 3 piétons blessés hospitalisés).

E.1.2 L'importance de l'enjeu piétons (hors autoroutes)

Part des accidents de piétons par rapport à l'ensemble des accidents



Part des piétons tués par rapport à l'ensemble des tués

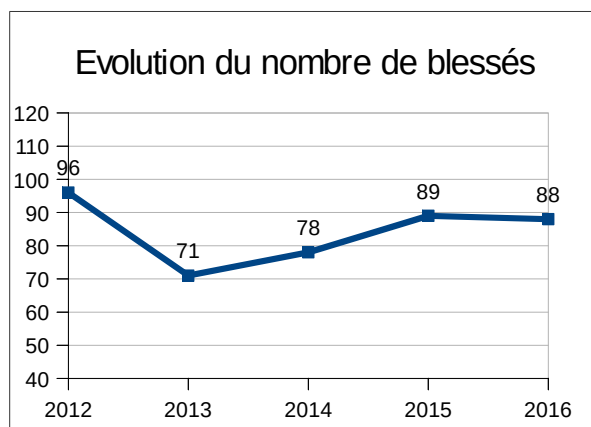
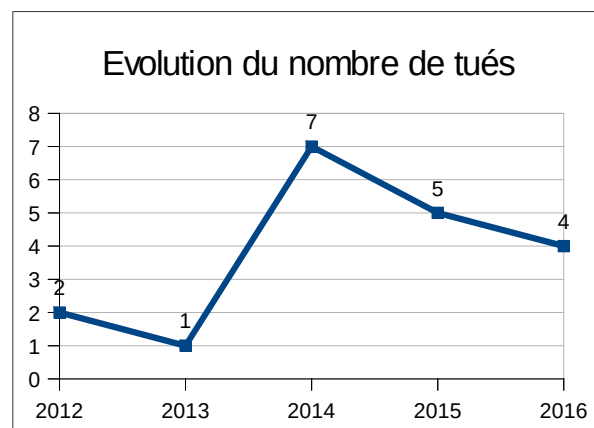
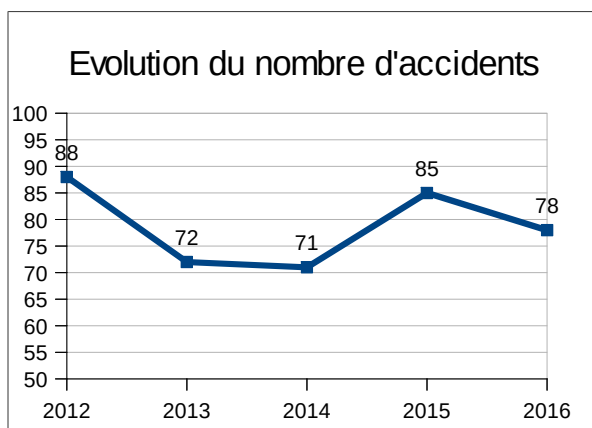


La part des piétons tués reste stable dans le Calvados comme pour la famille de référence.

E.1.3 Le panorama des accidents de piétons (hors autoroutes)

a – Les chiffres de l'accidentalité

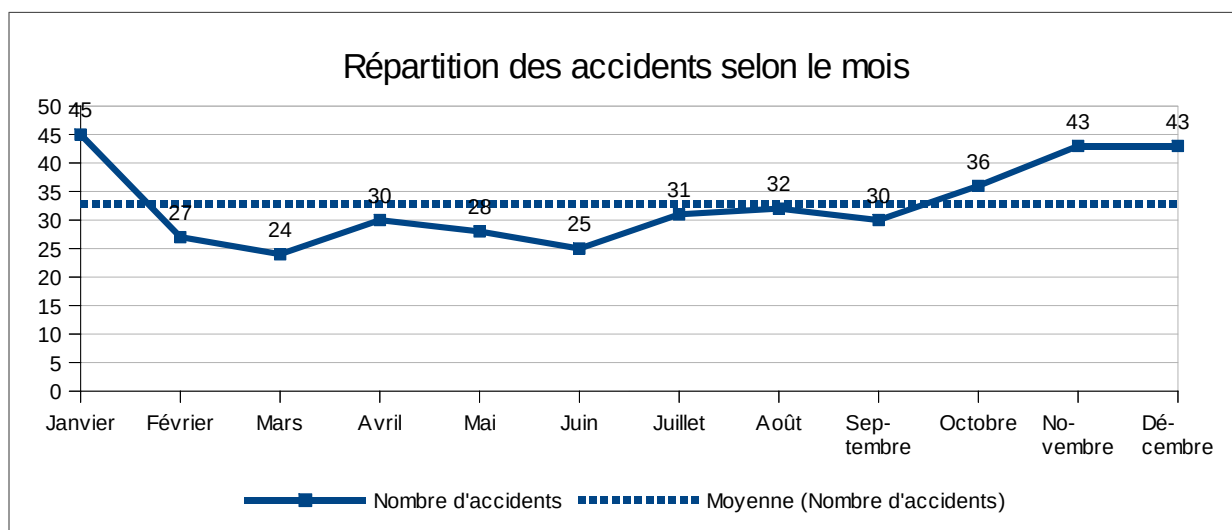
Accidents corporels de piétons hors autoroute	Nombre d'accidents	% des accidents	Nombre d'accidents mortels	% des accidents mortels	Nombre de tués	% des tués
Calvados (2012-2016)	394	17 %	19	13 %	19	12 %



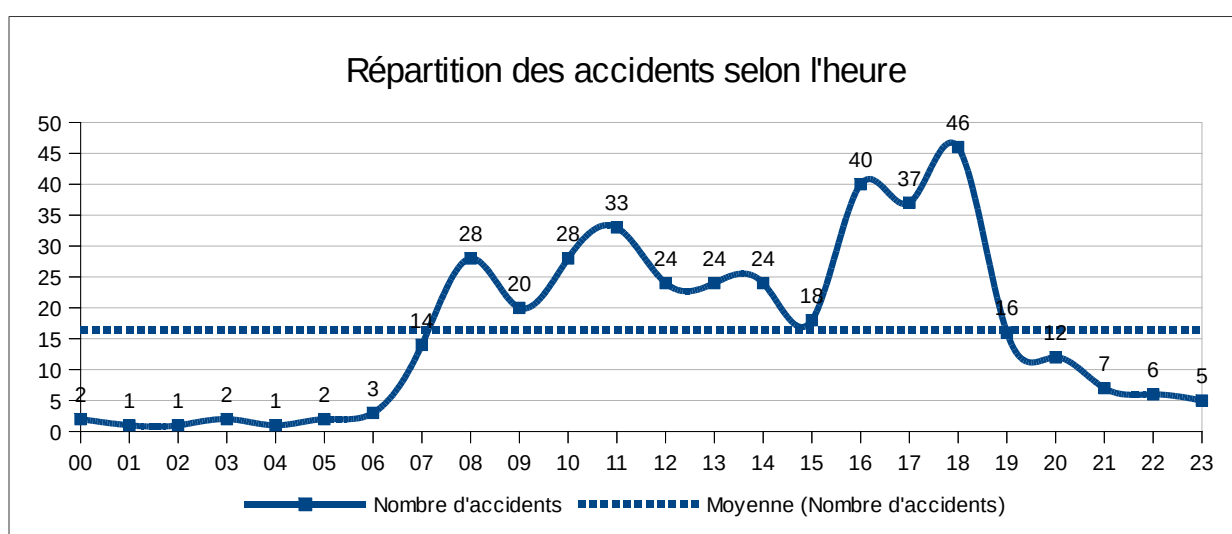
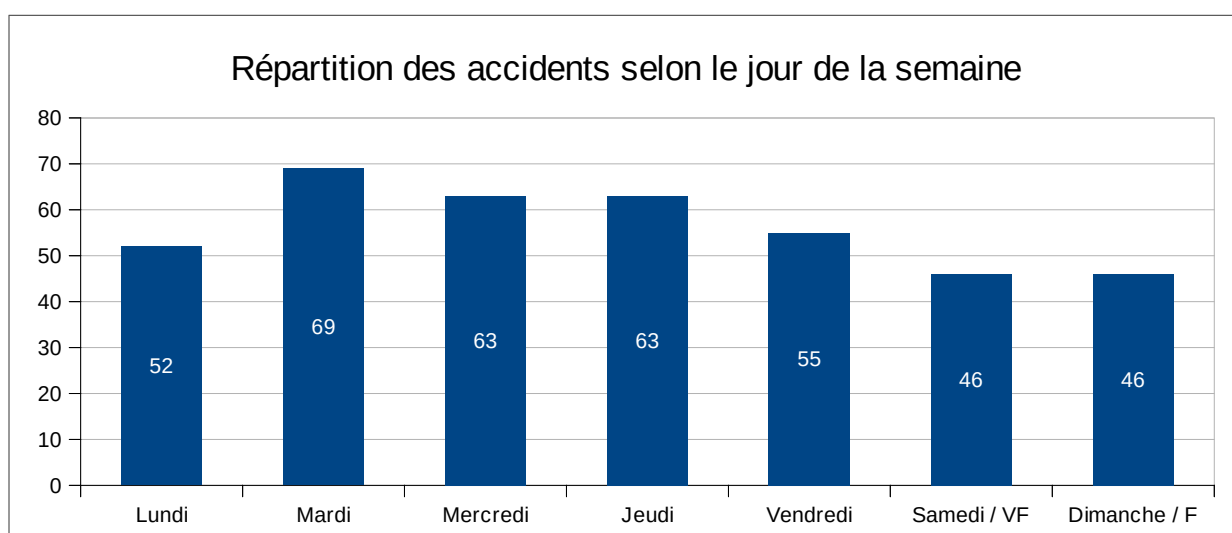
Victimes (tuées et blessées) lors d'accidents corporels de piétons (hors autoroute)

Nombre de tués	19
Nombre de blessés hospitalisés	218
Nombre de blessés légers	204

b – Analyse temporelle

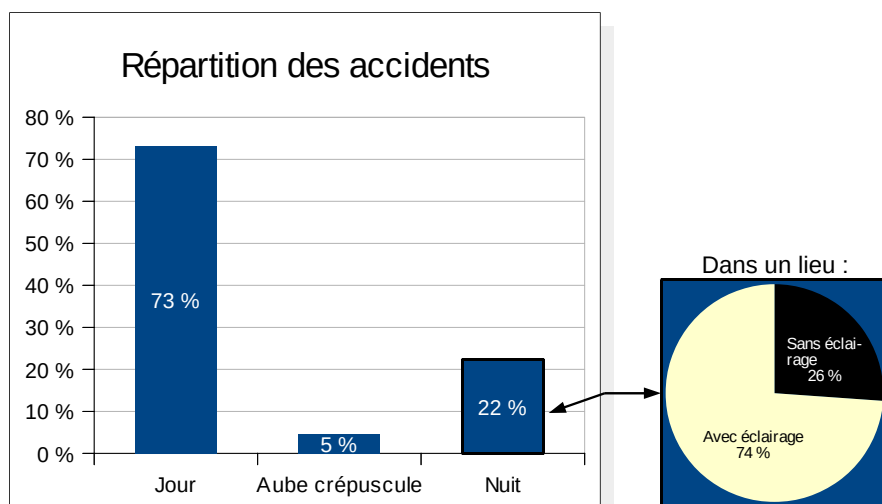


Les accidents impliquant un piéton sont plus fréquents d'octobre à janvier.

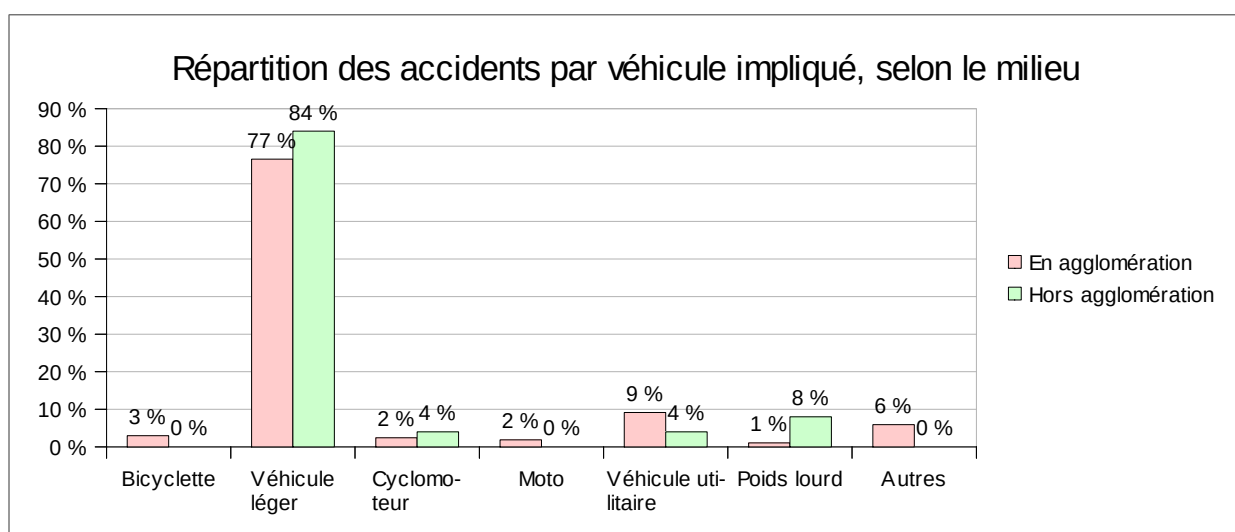
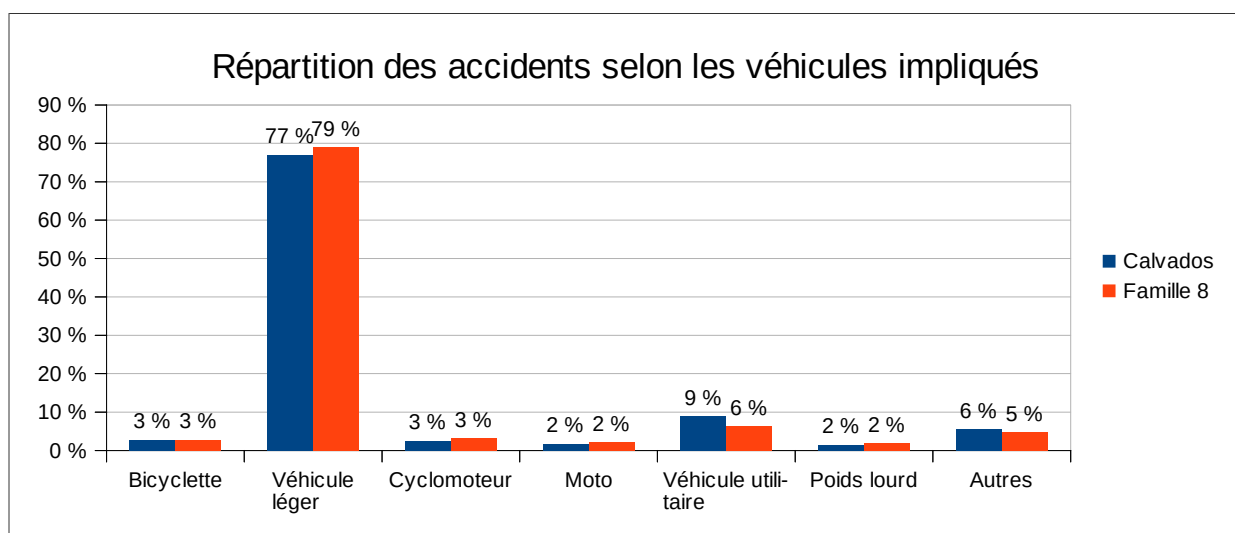


Les accidents impliquant un piéton sont plus nombreux entre 16 h et 18 h.

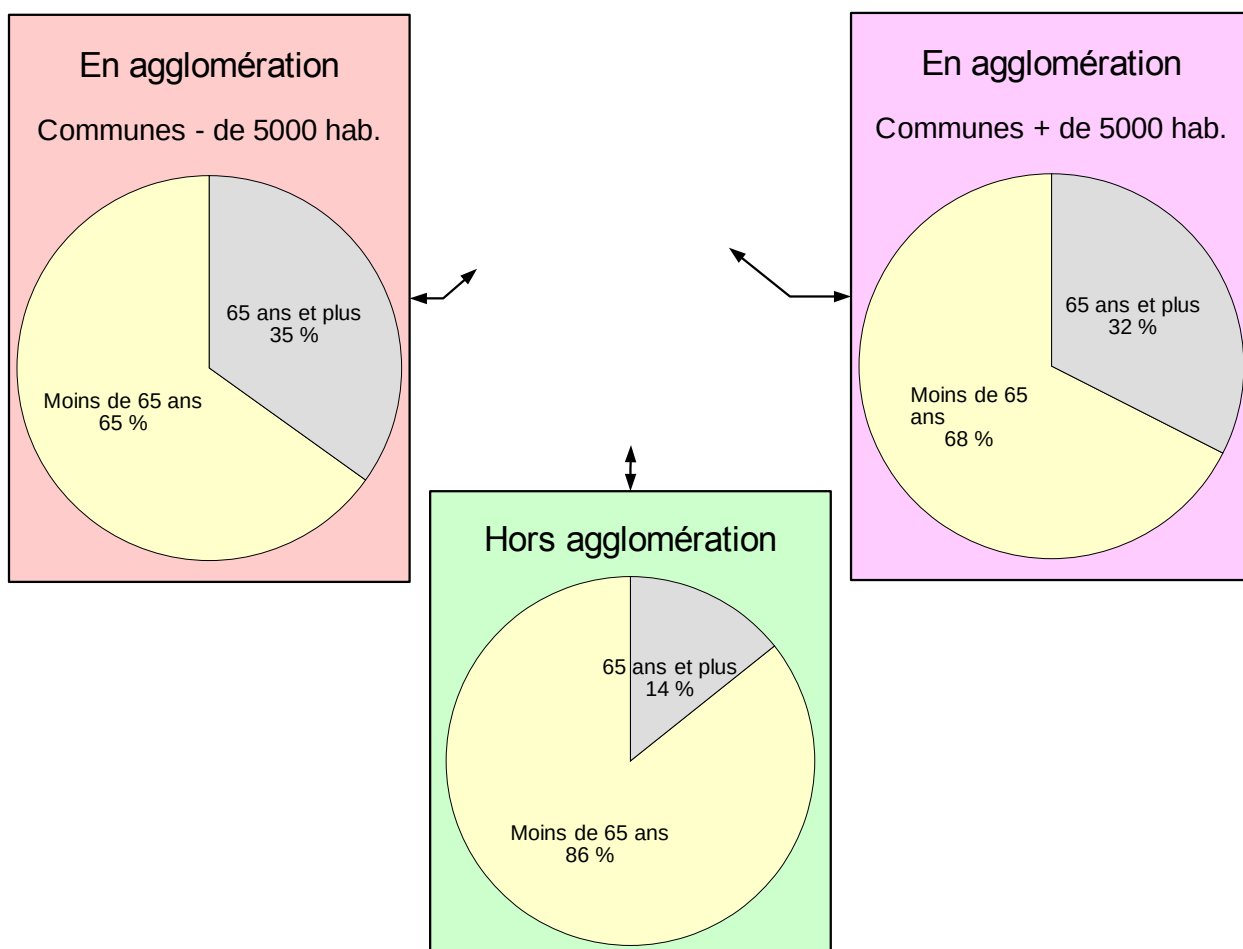
c – Analyse selon la luminosité



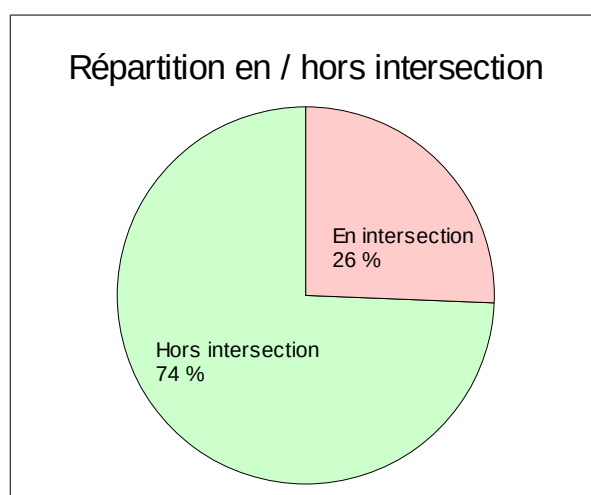
d – Analyse selon le type de véhicule impliqué



c – Analyse selon le milieu et l'âge

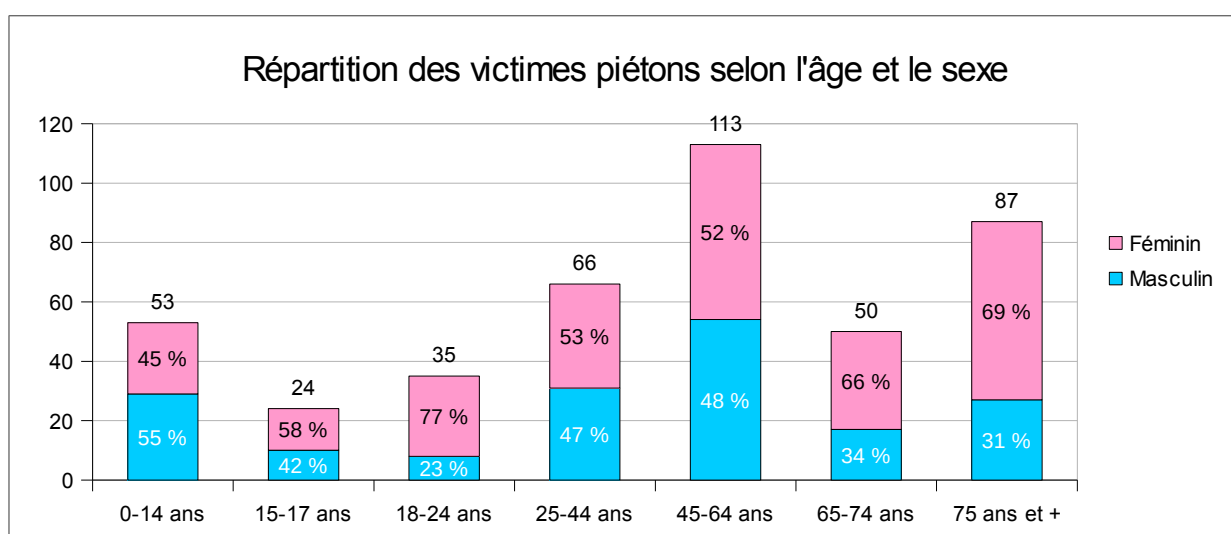
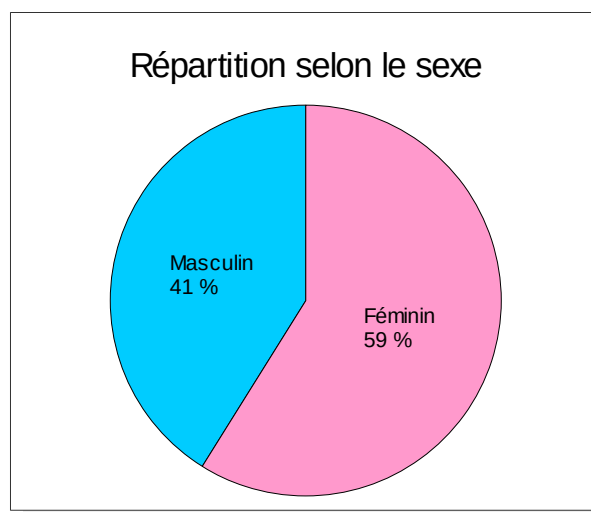


Les accidents ont lieu essentiellement en agglomération...

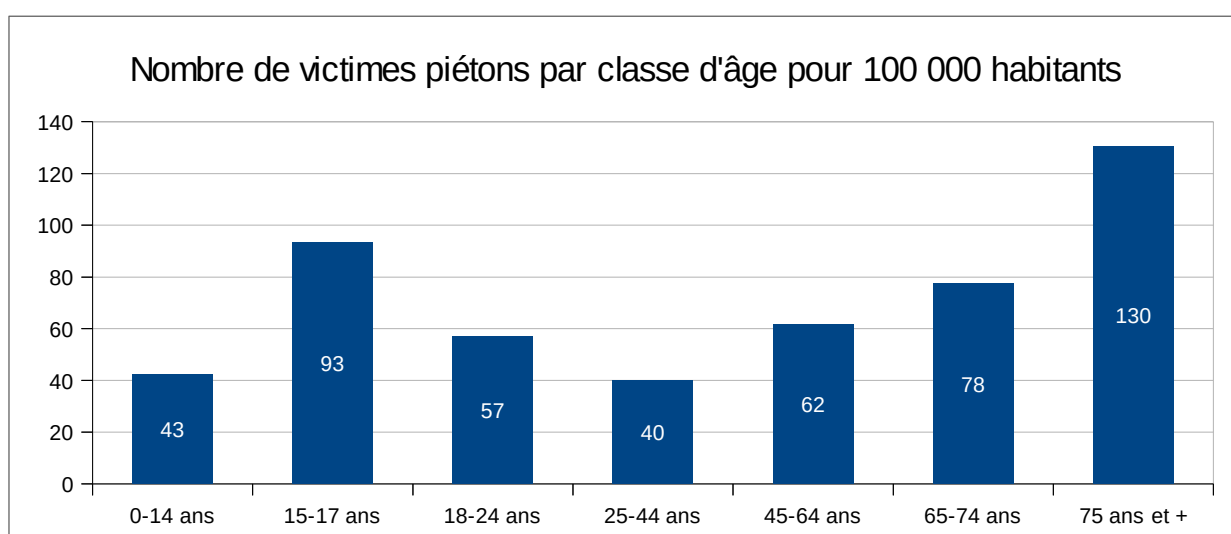


...et 3 fois sur 4 en dehors des intersections.

d – Analyse selon l'âge et le sexe des victimes piétons



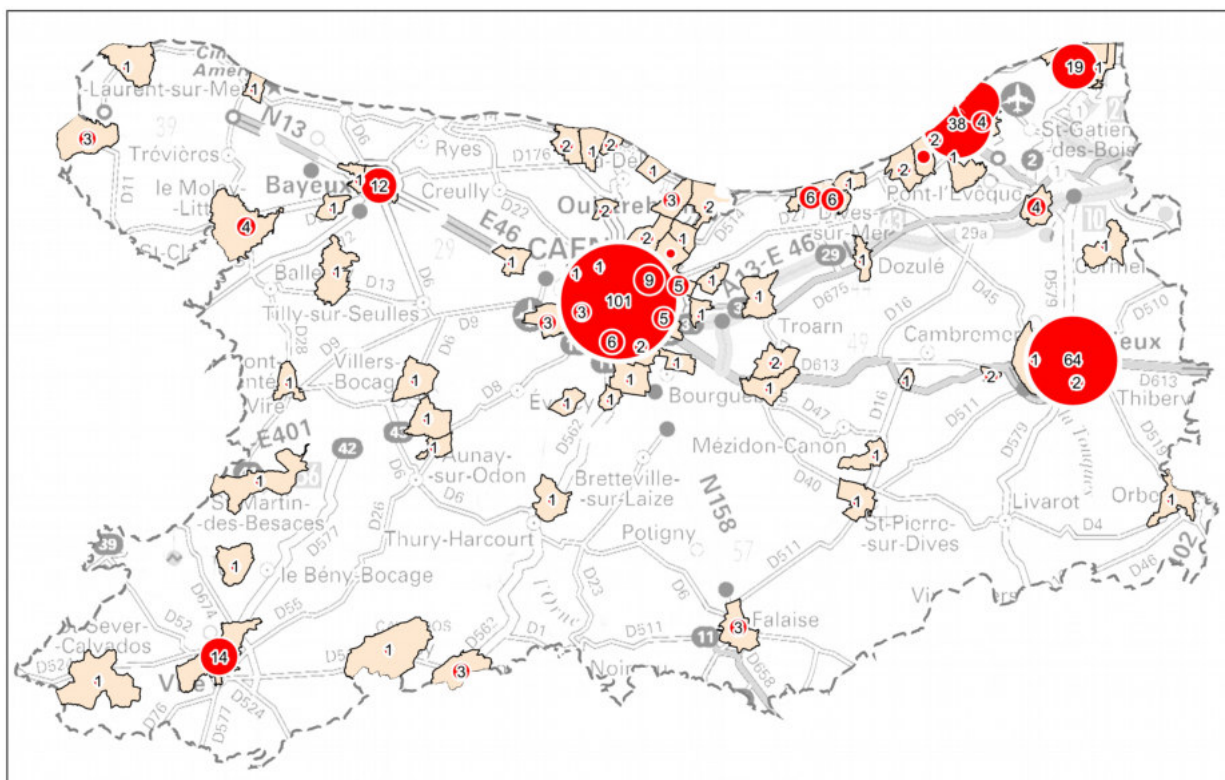
Il y a une sur-représentation des femmes piétonnes victimes de la route.



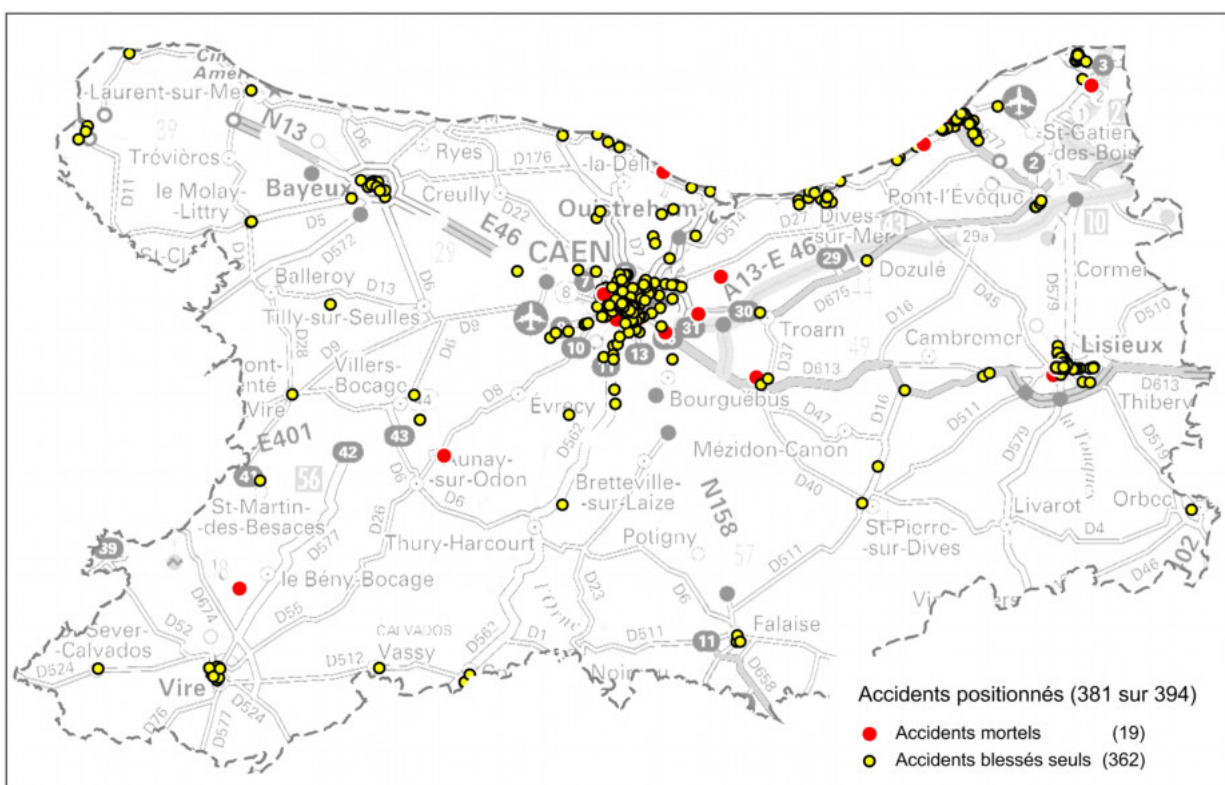
Il y a une sur-représentation des piétons de plus de 75 ans victimes de la route.

e – Localisation

Répartition des accidents par commune



Répartition spatiale des accidents



E.1.4 – Analyse des accidents de piétons hors autoroute

Le Calvados enregistre une légère augmentation du nombre d'accidents impliquant des piétons en 2015 et 2016, après une baisse enregistrée entre 2012 et 2015.

Cette catégorie d'usagers est présente dans 17 % des accidents corporels du département.

Le nombre de piétons tués a baissé depuis 2014 et représente 12 % des tués dans le département.

Les accidents de piétons sont plus nombreux d'octobre à janvier.

Près de la moitié des accidents de piétons surviennent en milieu de semaine (mardi, mercredi et jeudi).

Les piétons ont davantage d'accidents entre 16h00 et 18h00.

Parmi les piétons victimes d'accidents corporels, on observe une sur-représentation des femmes et des seniors de 75 ans et plus.

Les accidents de piétons surviennent essentiellement en agglomération (90 %) en particulier dans les agglomérations de Caen et de Lisieux, les villes de Deauville, Trouville-sur-Mer, Honfleur, Vire et Bayeux.

E.2 Les cyclistes

E.2.1 Les indicateurs de l'enjeu cyclistes à suivre au cours des années 2018-2022

Part des accidents de cyclistes (hors autoroute, en général, et selon le milieu)

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Part des accidents corporels de cyclistes avec tiers parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	142	6,1%	4 267	8,6%	3 904	7,3%
Hors agglomération, part des accidents corporels de cyclistes avec tiers parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	46	2,0%	802	1,6%	nc	nc
En agglomération, part des accidents corporels de cyclistes avec tiers parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	96	4,1%	3 465	7,0%	nc	nc
En agglomération des communes de moins de 5000 habitants, part des accidents corporels de cyclistes avec tiers parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	49	2,1%	533	1,1%	nc	nc
En agglomération des communes de plus de 5000 habitants, part des accidents corporels de cyclistes avec tiers parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	47	2,0%	2 932	5,9%	nc	nc

nc = non connu

Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence	% d'accidents estimé du thème	Probabilité associée au test	Significativité
Hors agglomération, part des accidents corporels de cyclistes avec tiers parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	46	2315	1,6	2,0	0,084	NS
En agglomération de moins de 5000 habitants, part des accidents corporels de cyclistes avec tiers parmi l'ensemble des accidents corporels hors autoroute	49	2315	1,1	2,1	0,000	TS+

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; mauve = enjeu relatif et absolu

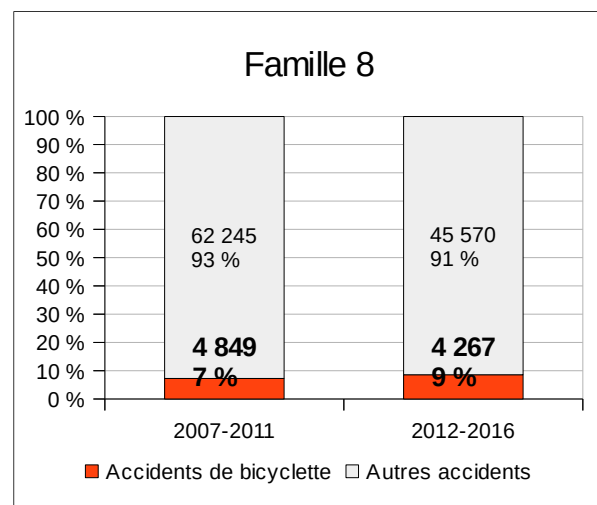
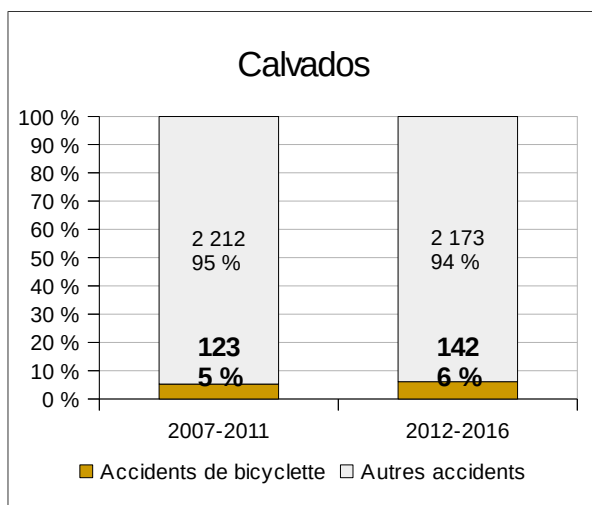
L'enjeu cycliste n'est pas significatif hors agglomération. Par contre, les cyclistes sont un enjeu relatif dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, c'est-à-dire qu'il est important comparativement à la même famille.

Nombre de cyclistes tués (hors autoroute)

	2012-2016				2016	
	Calvados		Famille 8		France entière	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	% des tués
Nombre de cyclistes tués	9	5,8%	191	4,6%	148	4,4%

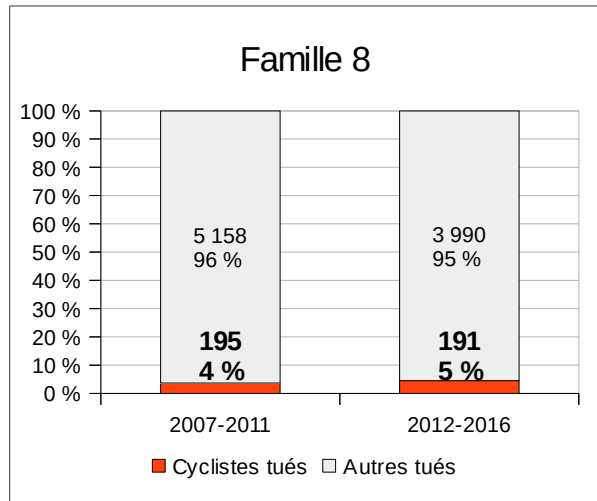
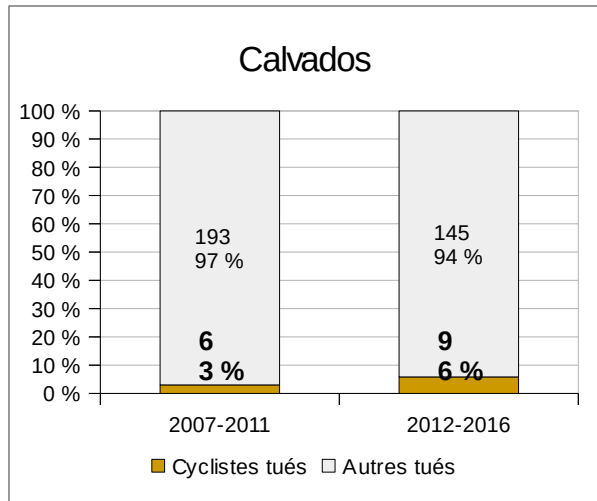
E.2.2 L'importance de l'enjeu cyclistes

Part des accidents de cyclistes, dans un accident avec tiers hors piéton, par rapport à l'ensemble des accidents (hors autoroutes)



On enregistre une légère augmentation des accidents de cyclistes dans le Calvados à l'inverse de la famille de référence.

Part des cyclistes tués, dans un accident avec tiers, hors piéton, par rapport à l'ensemble des tués (hors autoroutes)



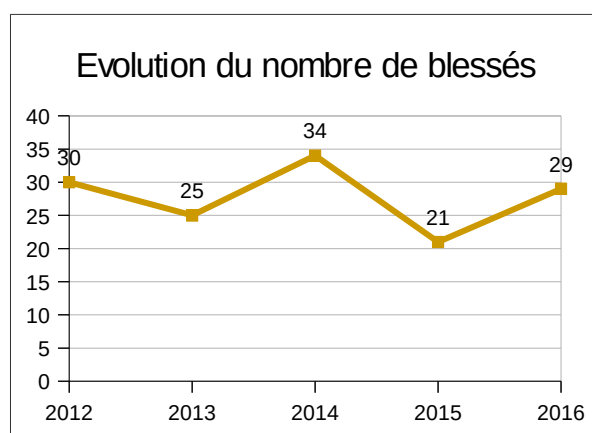
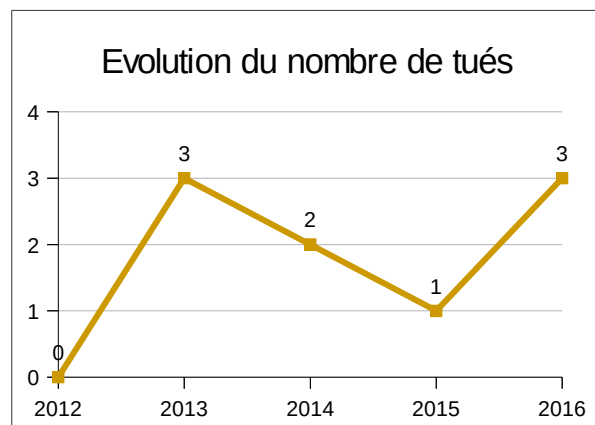
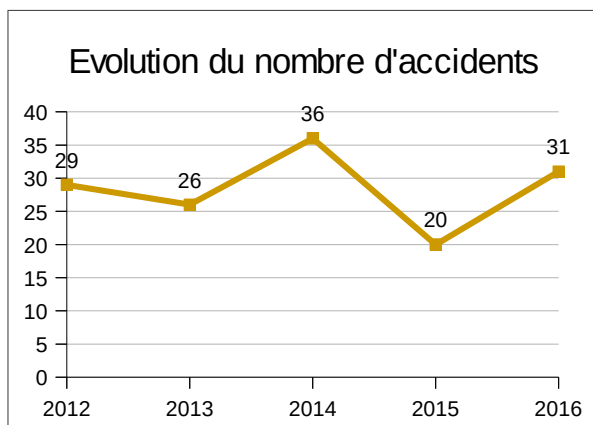
On enregistre une légère augmentation du nombre de cyclistes tués dans le Calvados à l'inverse de la famille de référence.

E.2.3 Le panorama des accidents de cyclistes avec un tiers

a – Les chiffres de l'accidentalité

Les accidents

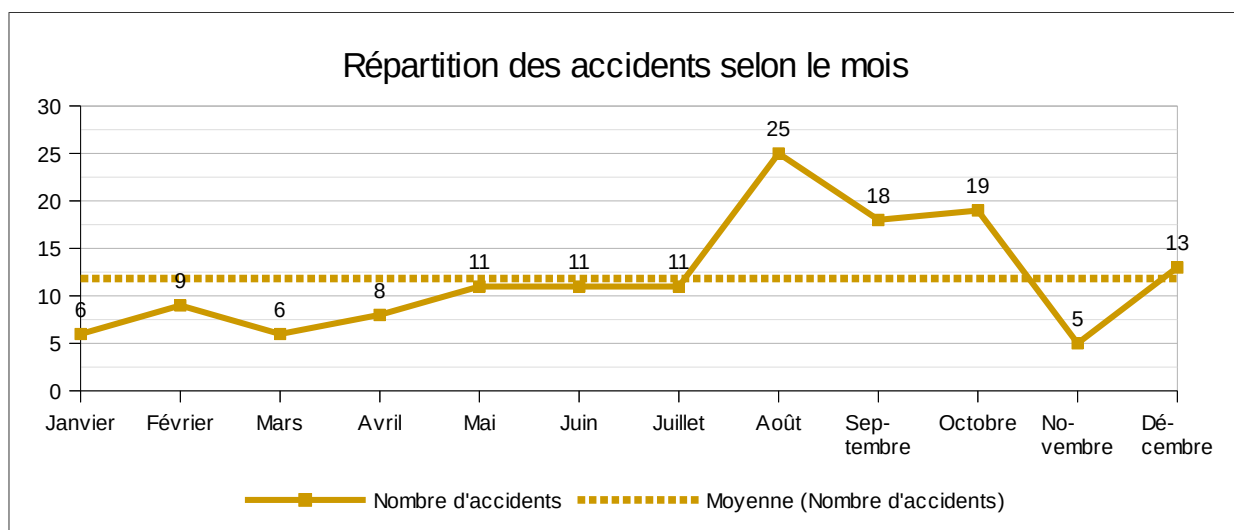
Accidents corporels de cyclistes avec tiers hors autoroute	Nombre d'accidents	% des accidents	Nombre d'accidents mortels	% des accidents mortels	Nombre de tués	% des tués
Calvados (2012-2016)	142	6 %	9	6 %	9	6 %



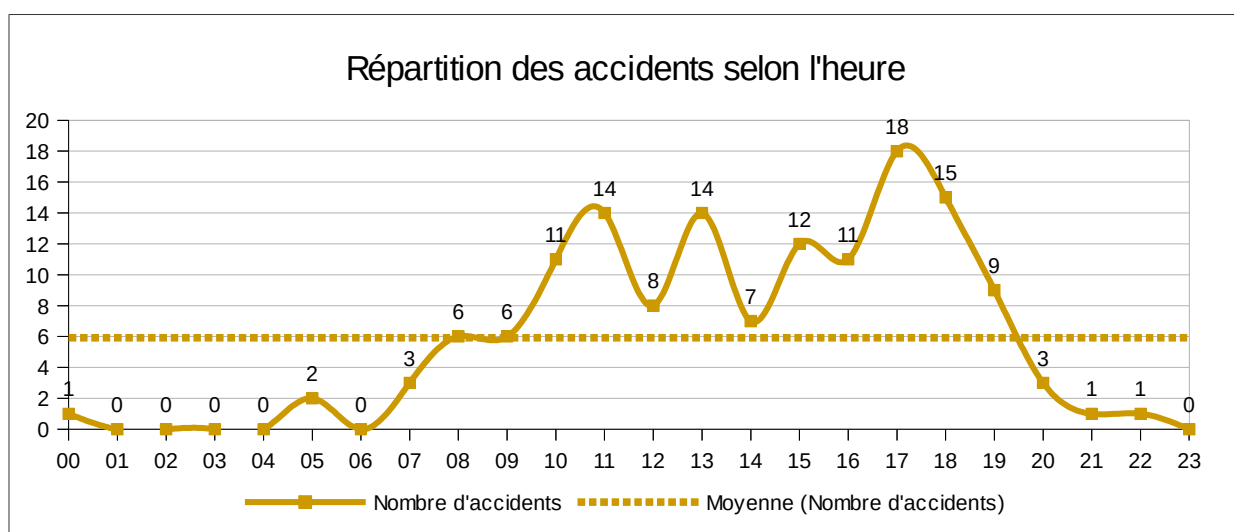
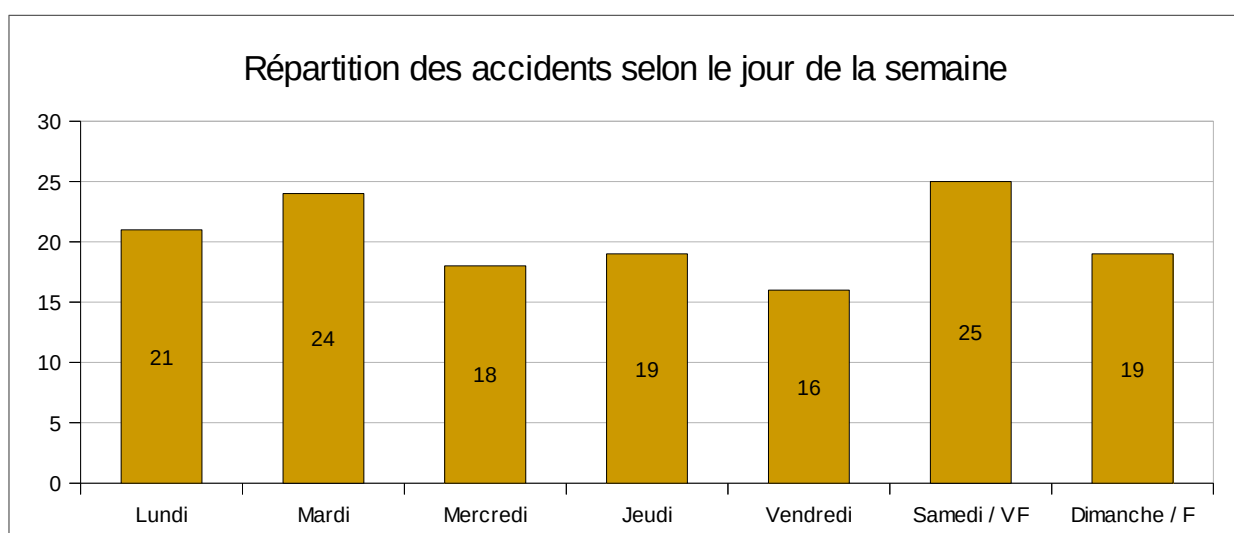
Victimes (tuées et blessées) lors d'accidents corporels de cyclistes avec un tiers (hors autoroute)

Nombre de tués	9
Nombre de blessés hospitalisés	73
Nombre de blessés légers	66

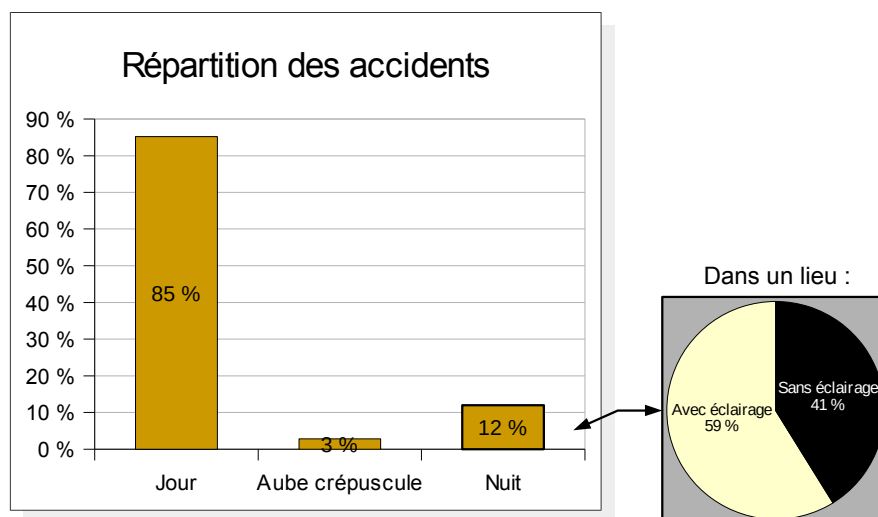
b – Analyse temporelle



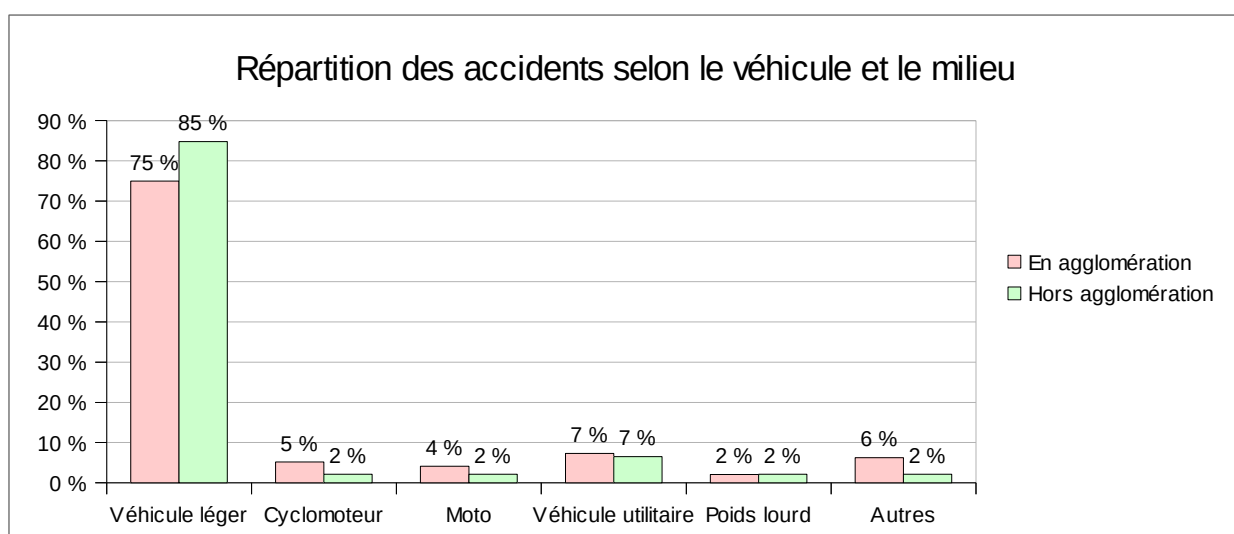
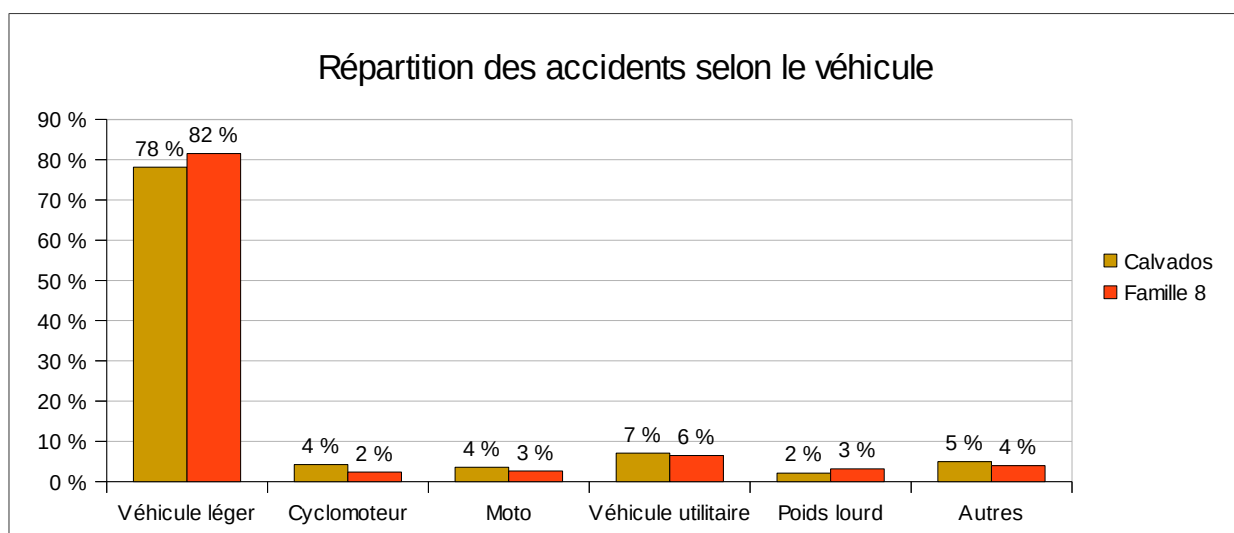
Les accidents avec cyclistes sont plus nombreux entre août et octobre.



c – Analyse selon la luminosité

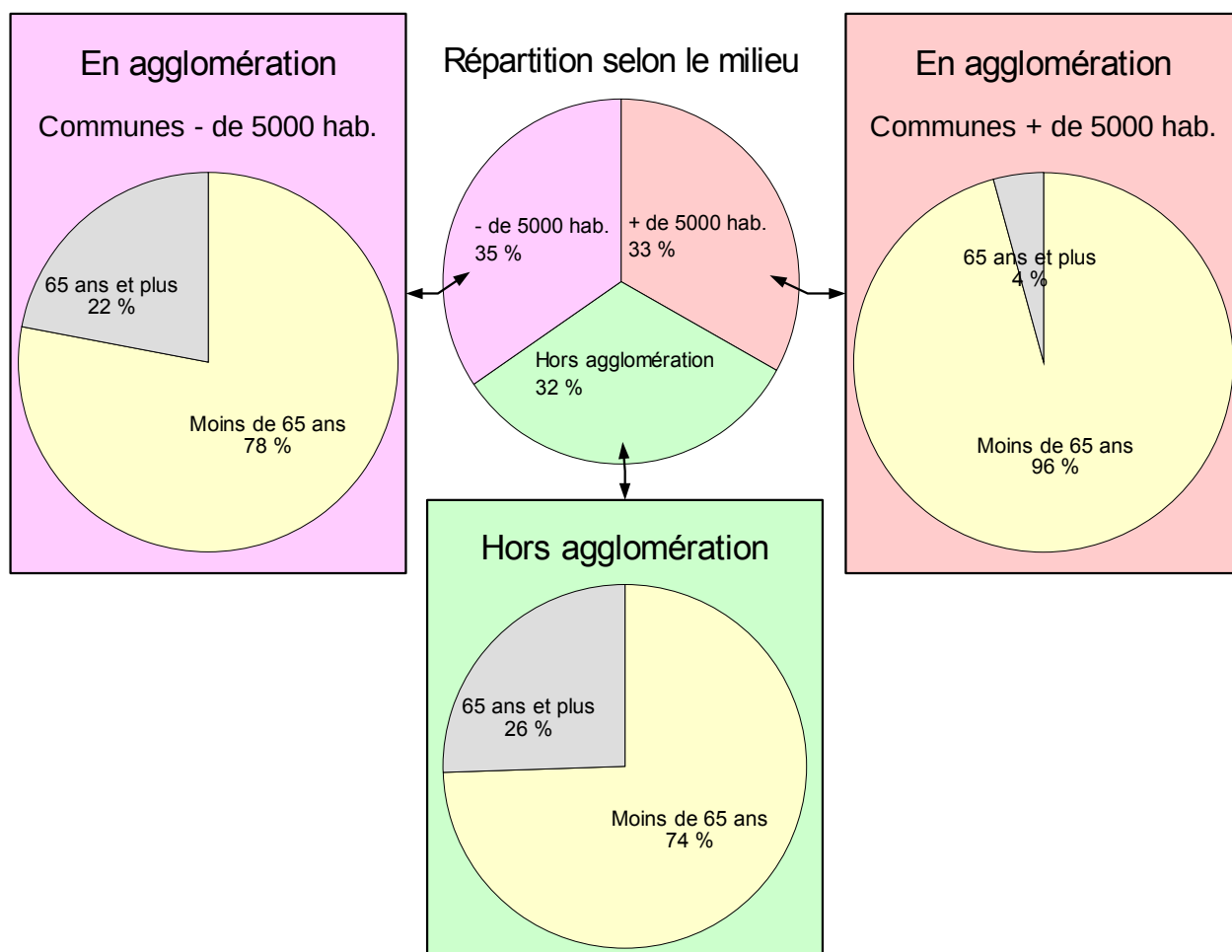


d – Analyse selon le type de véhicule impliqué



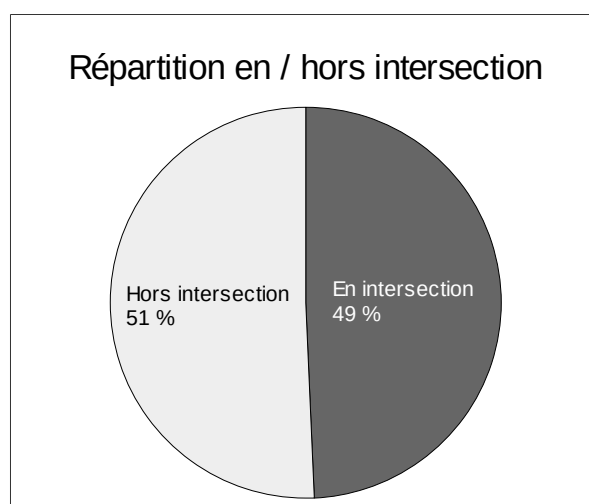
e – Analyse selon le milieu et l'âge des victimes cyclistes

(accidents avec au moins un véhicule tiers, hors piétons, hors autoroute)

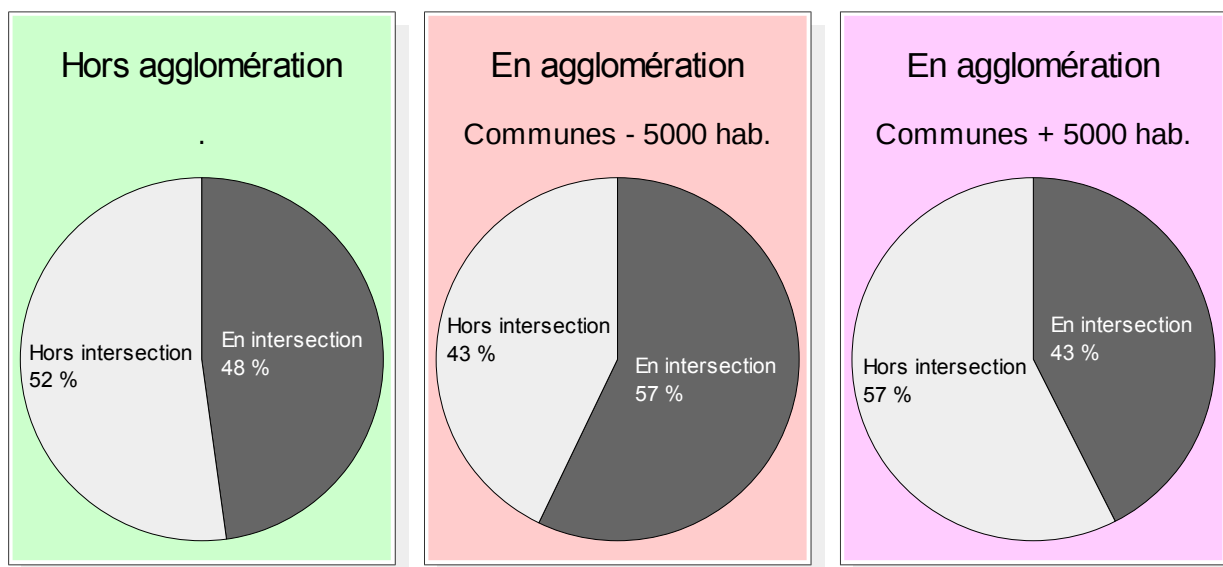


Les deux tiers des accidents avec cyclistes ont lieu en agglomération

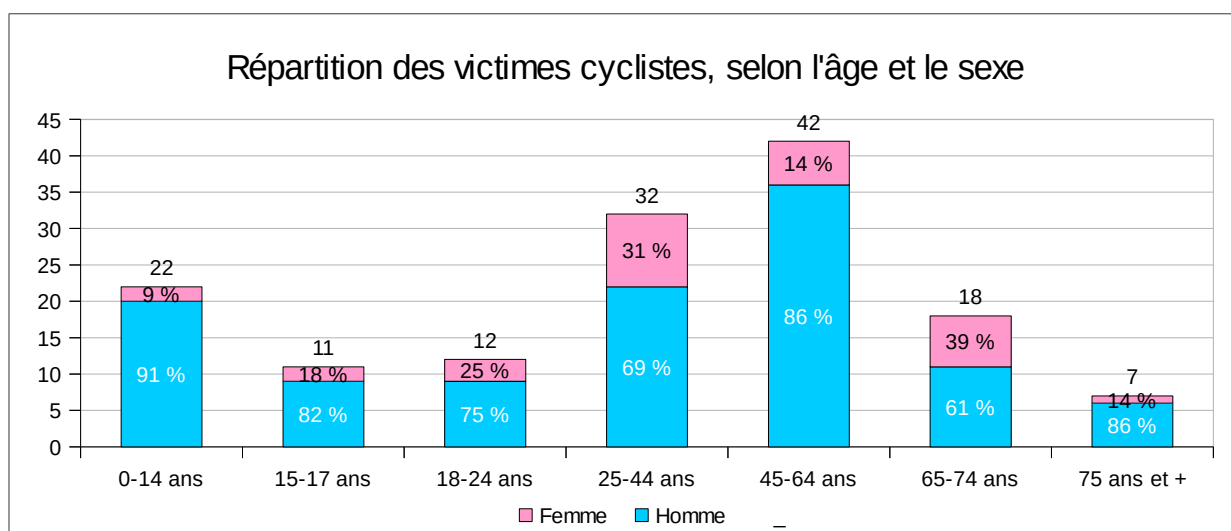
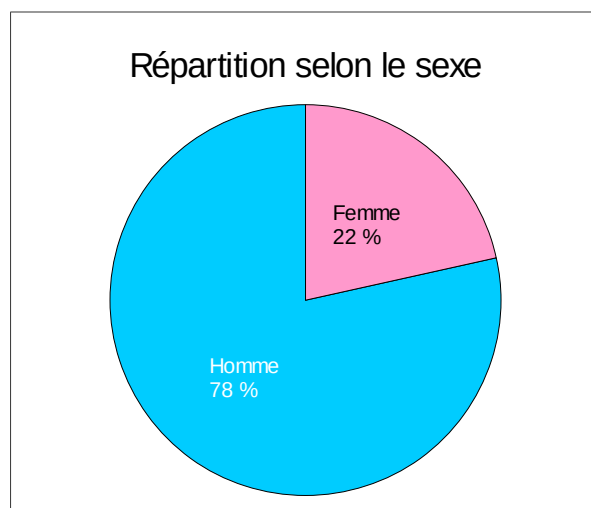
f – Analyse selon l'intersection



Il y a autant d'accidents avec cyclistes en et hors intersection.



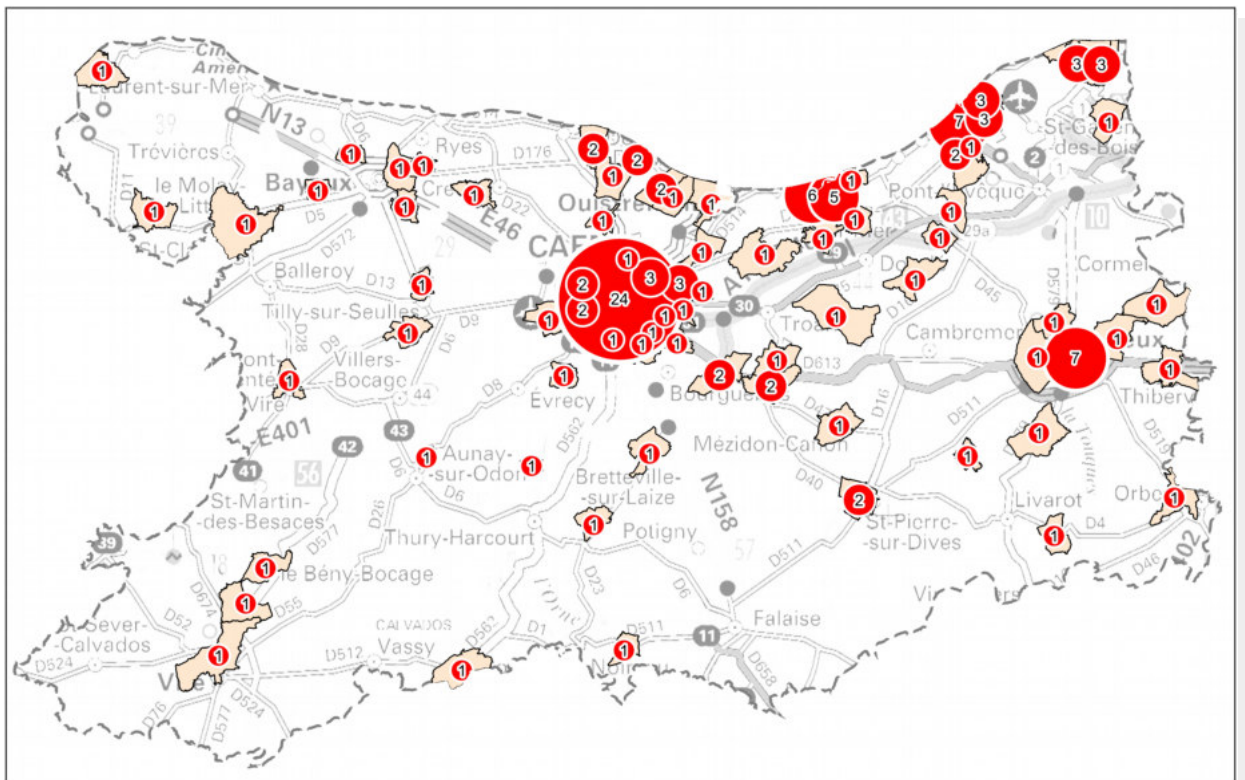
g – Analyse selon l'âge et le sexe des victimes cyclistes dans un accident avec tiers



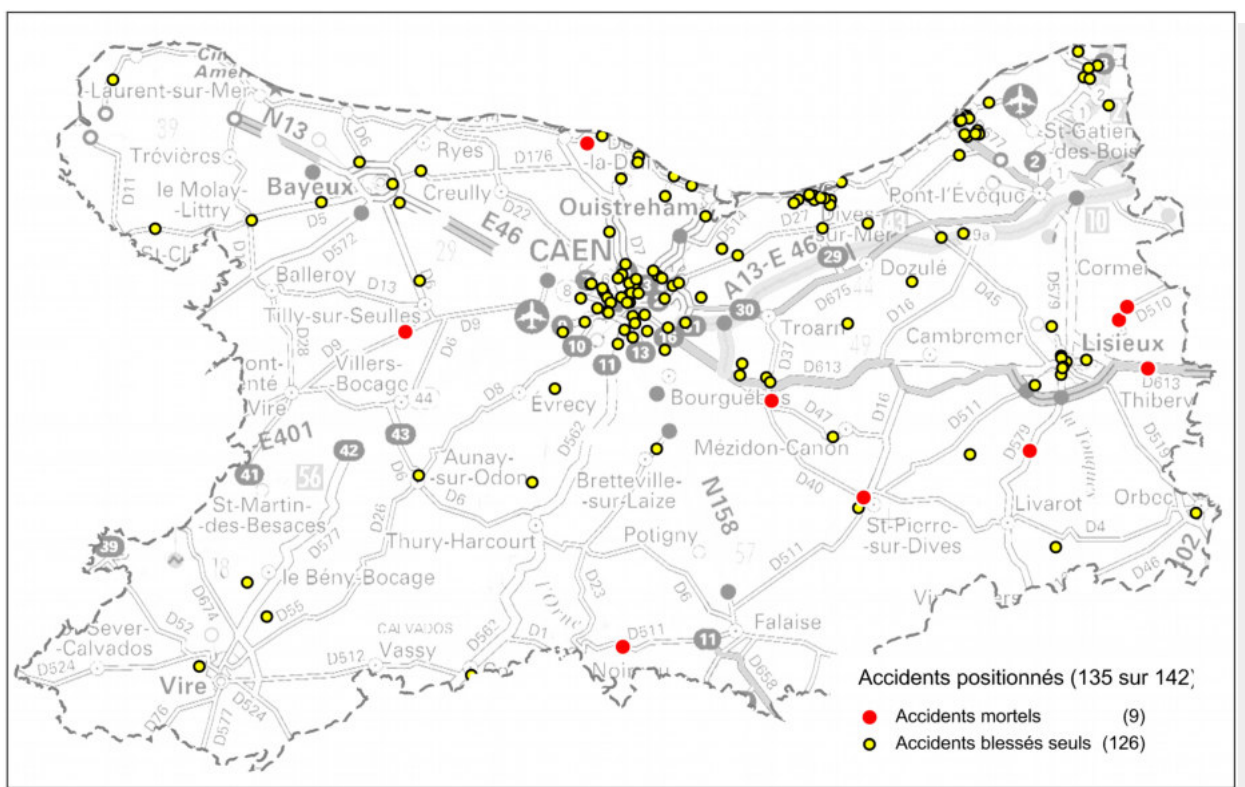
Les cyclistes victimes d'un accident sont surtout des hommes entre 45 et 64 ans.

h – Localisation

Répartition des accidents par commune



Répartition spatiale des accidents



E.2.4 – Analyse des accidents de cyclistes

L'évolution du nombre d'accidents de cyclistes entre 2012 et 2016 est irrégulière avec une année 2016 en hausse.

Cette catégorie d'usagers est présente dans 6 % des accidents corporels du Calvados.

Entre 2012 et 2016, le nombre de tués par an varie de 0 à 3 et représente 6 % des tués dans le département.

Les accidents de cyclistes sont plus fréquents entre août et octobre, ainsi que les mardis et les samedis ou veilles de fêtes.

Les cyclistes ont plus d'accidents vers 11h00, 13h00, 17h00 et 18h00.

Plus des trois quarts des cyclistes victimes d'accidents corporels sont des hommes.

Les accidents de cyclistes sont plus nombreux en agglomération en particulier dans les agglomérations de Caen et de Lisieux, les villes de Deauville, Trouville-sur-Mer, Honfleur, Dives-sur-Mer et Cabourg.

F - Les deux-roues motorisés

2RM $\leq$ 125 cm³ : cyclomoteur
scooter $\leq$ 50 cm³
motocyclette $>$ 50 et $\leq$ 125 cm³
scooter $>$ 50 et $\leq$ 125 cm³

2RM $>$ 125 cm³ : scooter (anc. codif.)
motocyclette (anc. codif.)
side-car (anc. codif.)
motocyclette $>$ 125 cm³
scooter $>$ 125 cm³

F.1 - Les indicateurs de l'enjeu " deux-roues motorisés " à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur		2012-2016		2016
		Calvados	Famille 8	France
Nombre total d'accidents corporels (2012-2016)		2 387	52 823	59 432
Nombre total d'accidents corporels des deux-roues motorisés		761	14 763	20 958
Nombre d'accidents corporels par classe de cylindrée	≤ 125 cm ³	486	8 541	11 543
	> 125 cm ³	277	6 296	9 624
Part des accidents corporels des deux-roues motorisés rapportée à l'accidentalité du département, de la famille, de la France		31,9%	27,9%	35,3%
Part des accidents corporels par classe de cylindrée rapportée à l'accidentalité totale	≤ 125 cm ³	20,4%	16,2%	19,4%
	> 125 cm ³	11,6%	11,9%	16,2%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; mauve = enjeu relatif et absolu

Les deux-roues motorisés sont un enjeu :

- absolu pour le département, c'est-à-dire que l'enjeu est important par rapport aux autres enjeux du département ;
- relatif pour le département, c'est-à-dire que l'enjeu est important comparativement à la même famille de référence.

Thème	Nbr d'accidents du thème	Nbre total d'accidents	% de référence*	% d'accidents estimé du thème	Significativité
Accidents des 2RM (2012-2016)	761	2 387	27,9	31,9	TS+
Accidents des ≤ 125 cm ³ (2012-2016)	486	2 387	16,2	20,4	TS+

* Famille 8

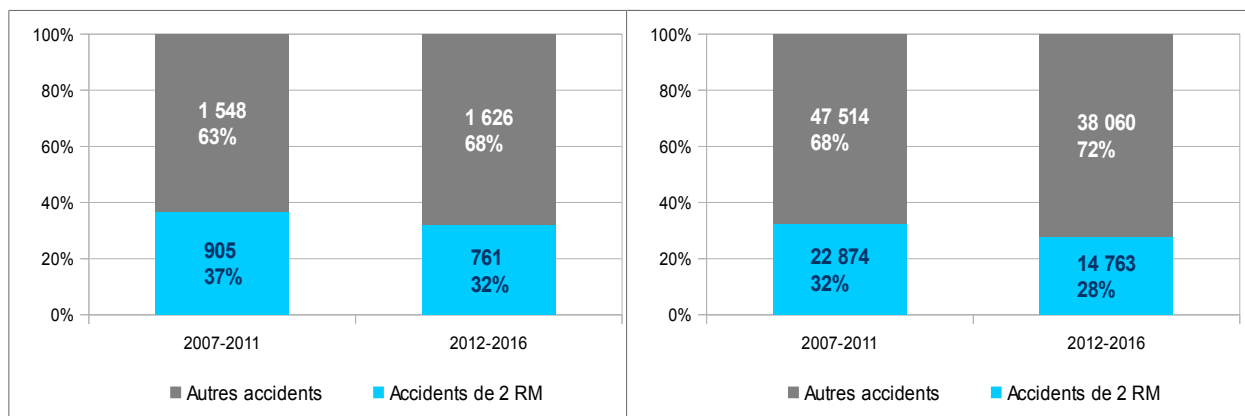
Définition de l'indicateur		2012-2016		2016
		Calvados	Famille 8	France
Nombre total de tués (2012-2016)		162	4 557	3 655
Nombre total de tués parmi les deux-roues motorisés		30	901	800
Nombre de tués par classe de cylindrée	≤ 125 cm ³	12	289	247
	> 125 cm ³	18	612	553
Nombre de tués par classe d'âge	0-49 ans	26	726	nc
	50 ans et +	4	175	nc
Part des tués des deux-roues motorisés rapportée à la mortalité du département		18,5%	19,8%	21,9%
Part des tués par classe de cylindrée rapportée à la mortalité totale	≤ 125 cm ³	7,4%	6,4%	6,8%
	> 125 cm ³	11,1%	13,4%	15,1%
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité totale	0-49 ans	16,1%	15,9%	nc
	50 ans et +	2,5%	3,9%	nc

F.2 – L'importance de l'enjeu " deux-roues motorisés "

Part des accidents impliquant un deux-roues motorisé
par rapport à l'ensemble des accidents corporels :

du Calvados

de la Famille 8

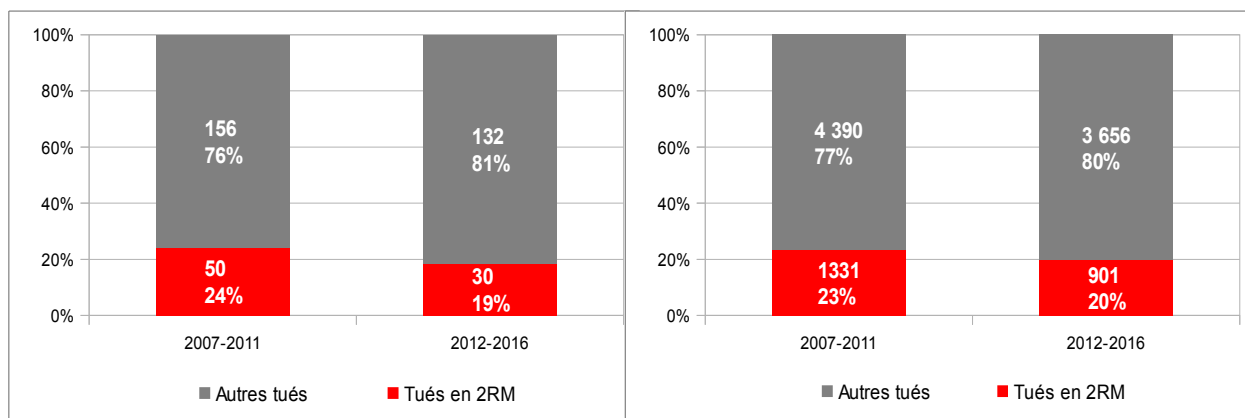


La part des accidents de deux-roues motorisés est en baisse, pour la période 2012-2016, tant pour le Calvados que pour la famille 8.

Part des tués en deux-roues motorisé
par rapport à l'ensemble des tués :

du Calvados

de la Famille 8



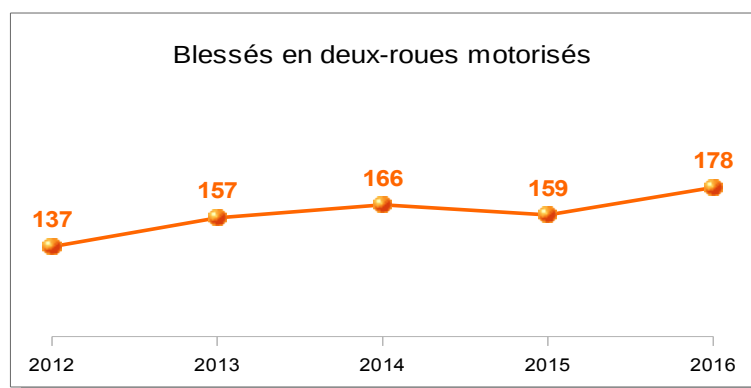
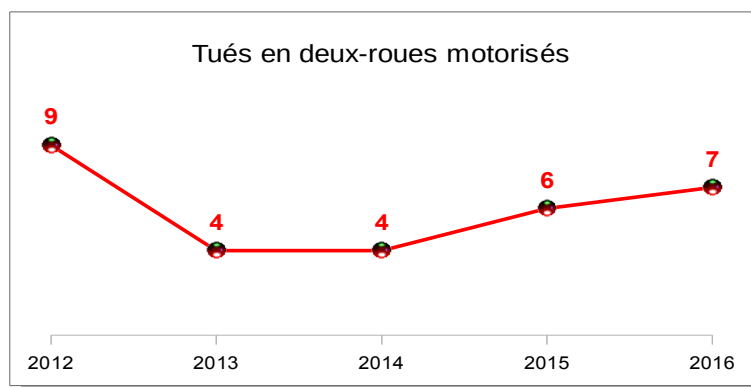
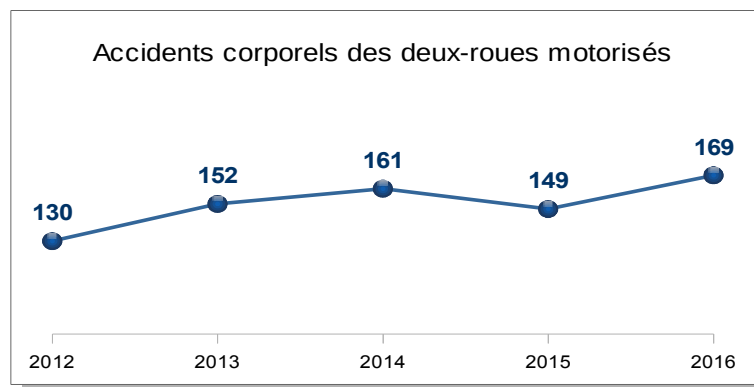
La part des tués en deux-roues motorisé dans le Calvados est en diminution pour la période 2012-2016 dans des proportions supérieures à celles de la famille 8.

F.3 - Le panorama des accidents de deux-roues motorisés

a – Les chiffres de l'accidentalité

		Usagers	Accidents corporels		Tués		Blessés	
2012 - 2016	Calvados	Les deux-roues motorisés	761	32%	30	19%	797	25%
		Tous les usagers	2 387		162		3 176	
	Famille 8	Les deux-roues motorisés	14 763	28%	901	20%	14 829	22%
		Tous les usagers	52 823		4 557		67 968	
2016	France	Les deux-roues motorisés	20 162	35%	734	21%	19 761	27%
		Tous les usagers	57 522		3 477		72 645	

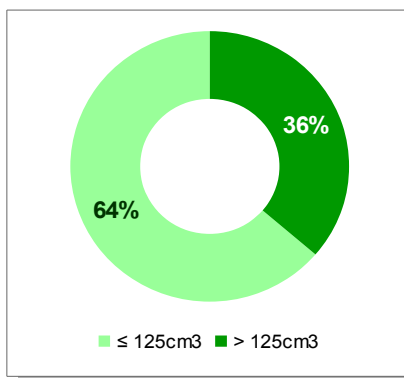
Un deux-roues motorisé est impliqué dans 1 accident corporel sur 3
1 tué sur 5 est un usager de deux-roues motorisé



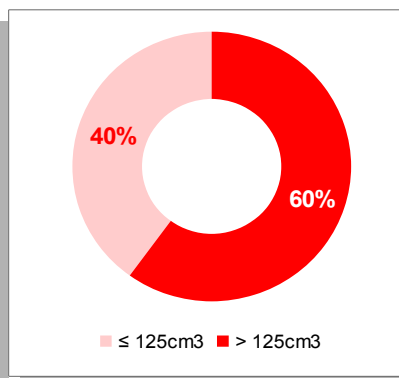
Classes par : - cylindrée - âge	Accidents		Tués		Blessés	
	Nombre	% sur tous les accidents	Nombre	% sur tous les tués	Nombre	% sur tous les blessés
≤ 125 cm ³	486	20%	12	7%	513	16%
> 125 cm ³	277	12%	18	11%	284	9%
0 - 49 ans	682	29%	26	16%	670	21%
50 ans et plus	291	12%	4	2%	127	4%
Tous usagers	2 387		162		3 176	

Selon la cylindrée du deux-roues motorisé

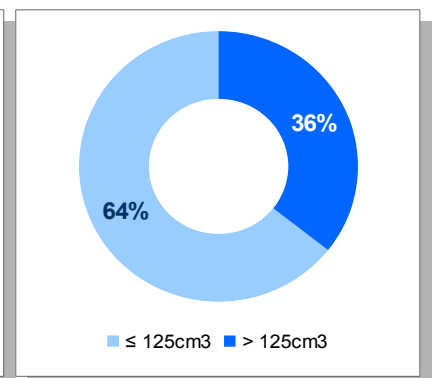
Les accidents



Les tués

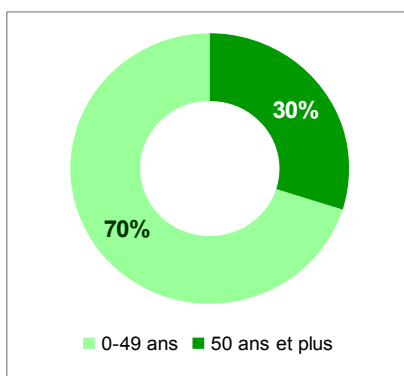


Les blessés

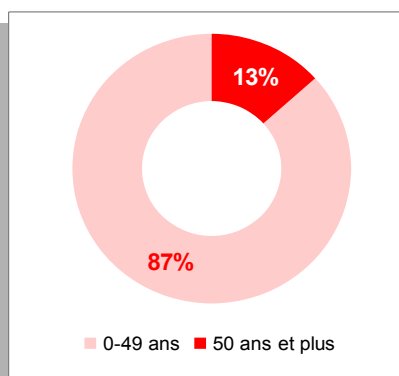


Selon les classes d'âge

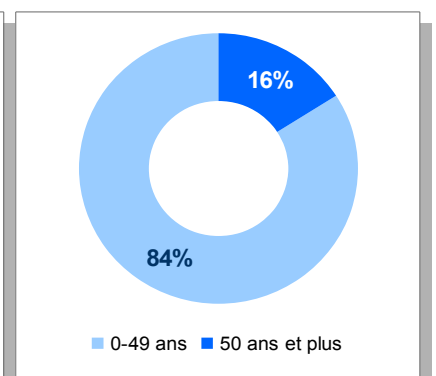
Les accidents



Les tués



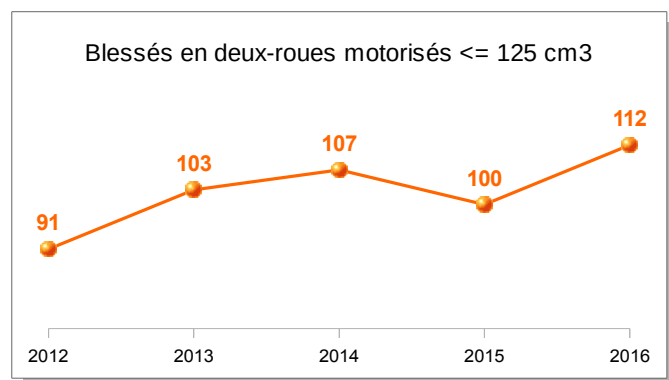
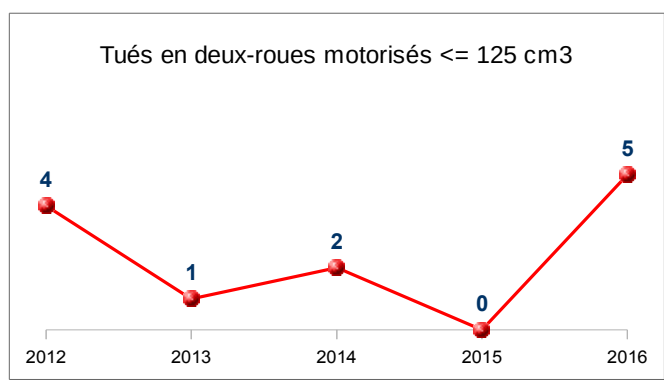
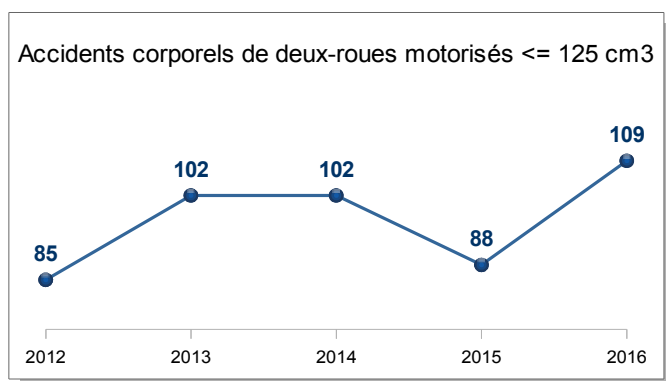
Les blessés



F.3.1 - Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³

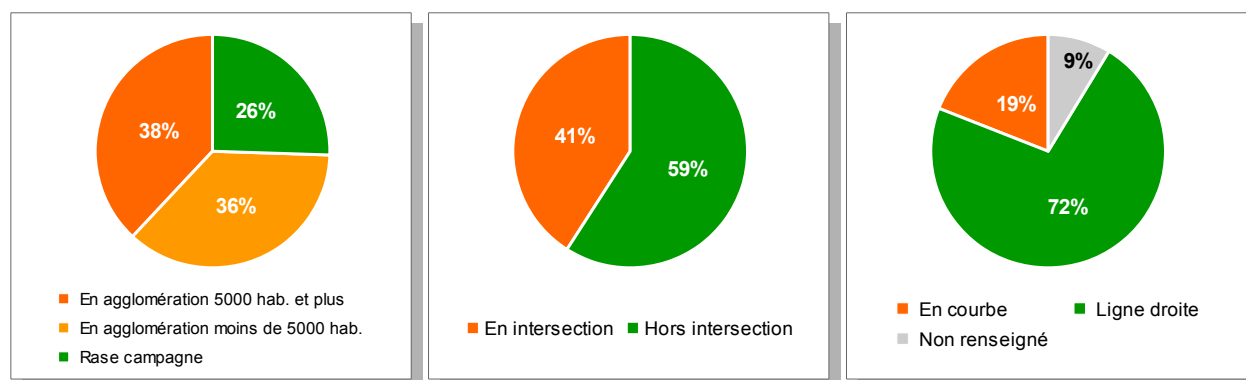
a – Les chiffres de l'accidentalité

2012 - 2016	Accidents			Tués			Blessés		
	Cylindrée	Age		Cylindrée	Age		Cylindrée	Age	
	≤ 125cm ³	< 50 ans	≥ 50 ans	≤ 125cm ³	< 50 ans	≥ 50 ans	≤ 125cm ³	< 50 ans	≥ 50 ans
Calvados	486	442	170	12	10	2	513	452	61
Famille 8	8 541	7 585	920	289	234	62	8 638	7 794	844



b – Selon le milieu, le lieu et le tracé

Répartition des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé $\leq$ à 125 cm³

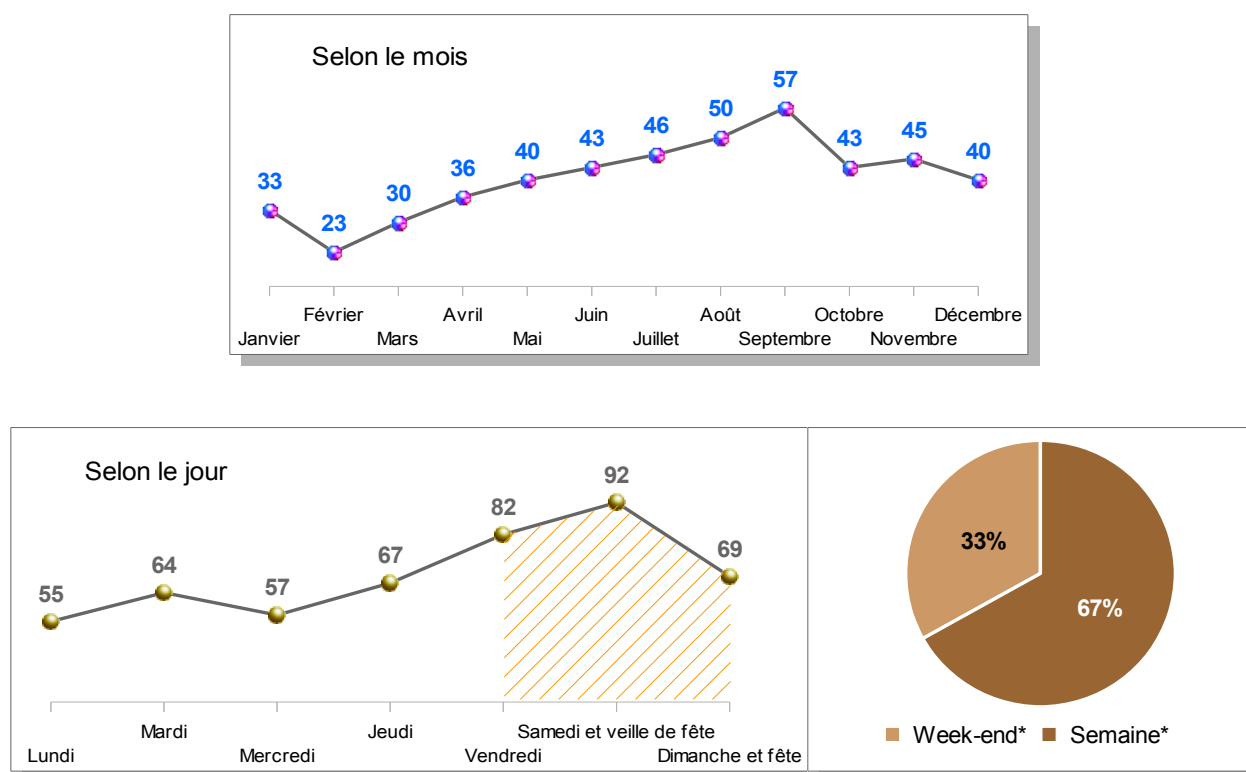


Les trois quarts des accidents de deux-roues motorisés légers ont lieu en agglomération et sans différence notable selon la taille de l'agglomération.

L'accidentalité des deux-roues motorisés $\leq$ à 125cm³ est importante en intersection et en ligne droite.

c – Selon le mois, le type de jour, l'heure, la luminosité et les conditions climatiques

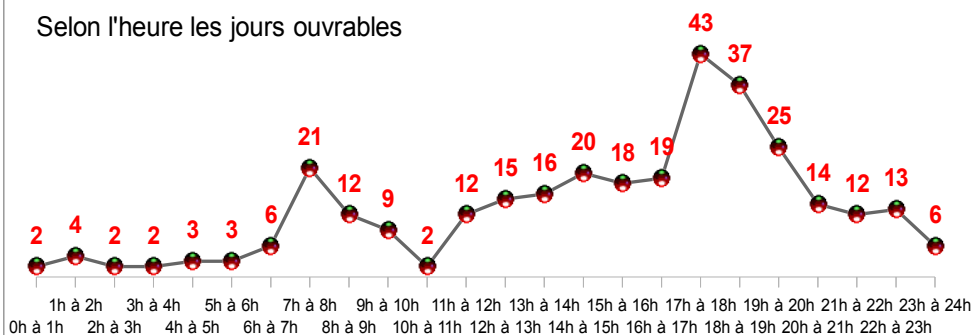
Répartition des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé $\leq$ à 125 cm³



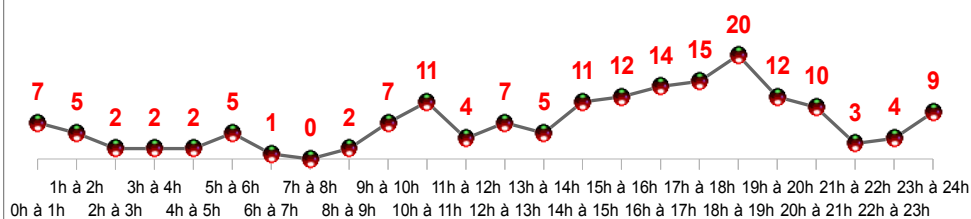
* Semaine : jours ouvrables, Week-end : samedi, dimanche, veille de fête et fête

La moitié des accidents de deux-roues motorisés légers surviennent en fin de semaine (vendredi et week-end).

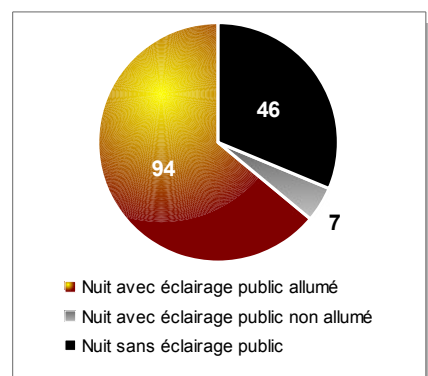
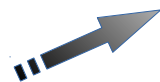
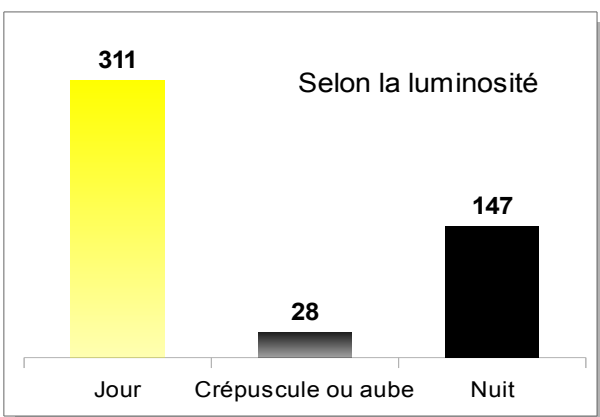
Selon l'heure les jours ouvrables



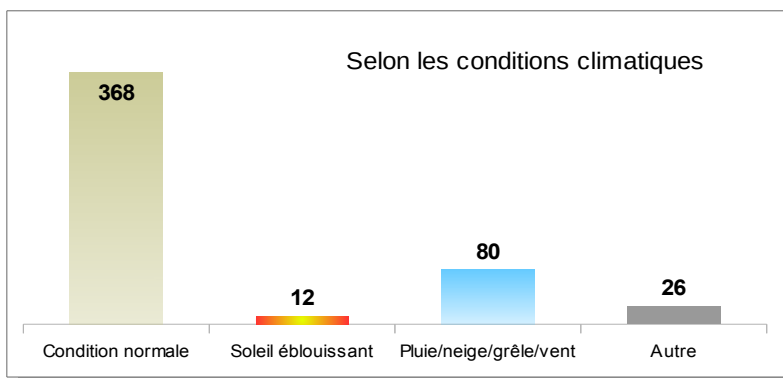
Selon l'heure les week-end, veille de fêtes et fêtes



Selon la luminosité

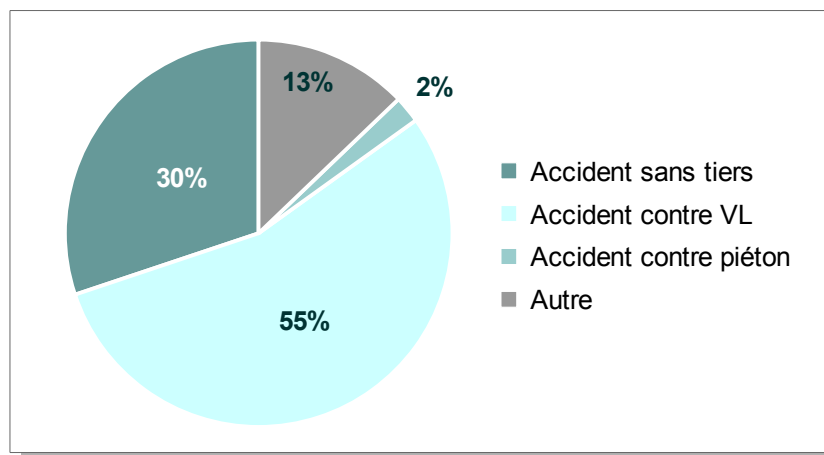


Selon les conditions climatiques



d – Selon les conflits

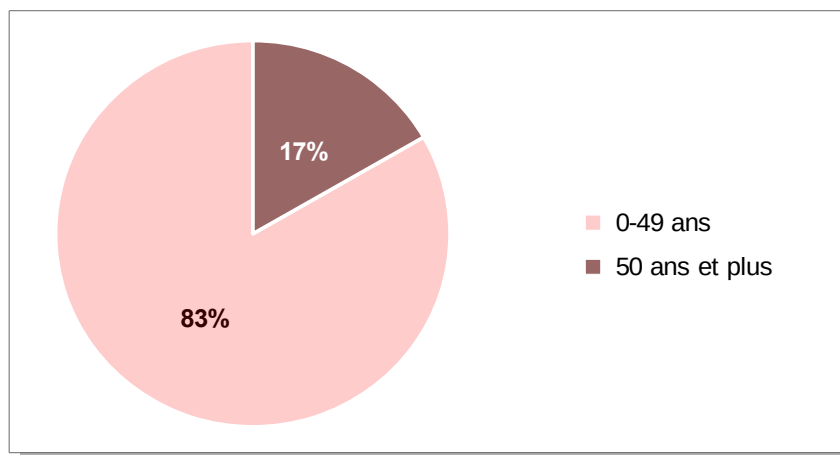
Répartition des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé $\leq$ à 125 cm³



Il y a davantage d'accidents contre des VL (55 %) et d'accident seul (30 %) en deux-roues motorisés légers.

e – Selon l'âge

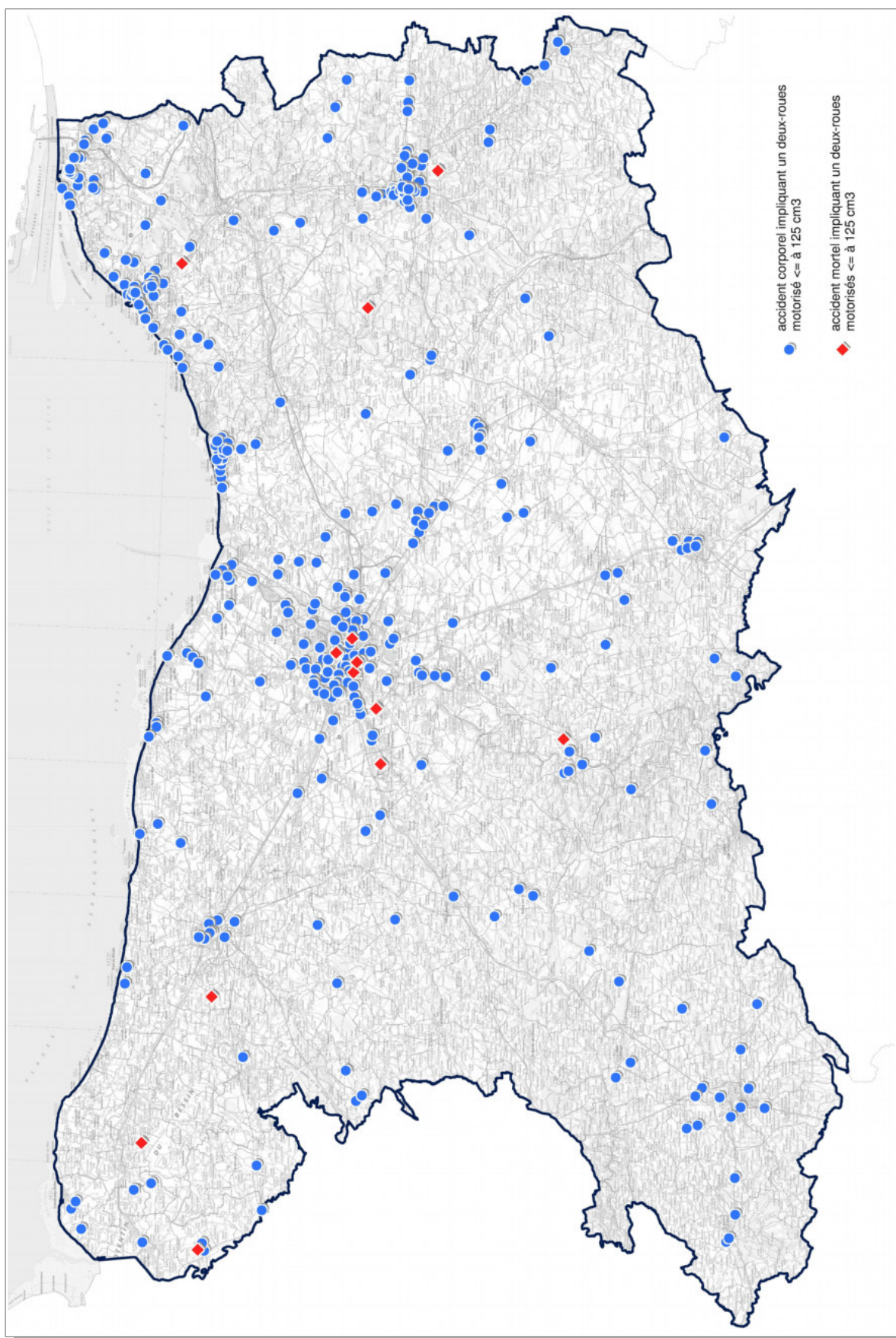
Répartition des usagers tués en deux-roues motorisé $\leq$ à 125 cm³



Les moins de 50 ans sont les plus touchés. Ils représentent 83 % de la mortalité des usagers en deux-roues motorisés $\leq$ 125cm³.

f – Répartition spatiale

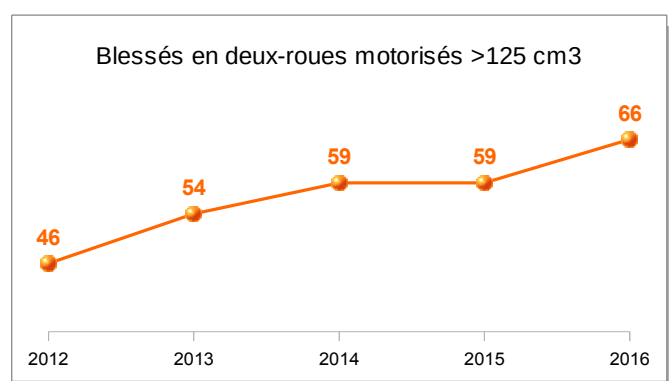
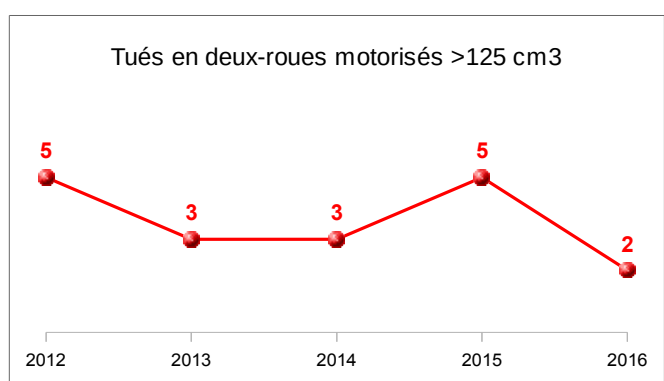
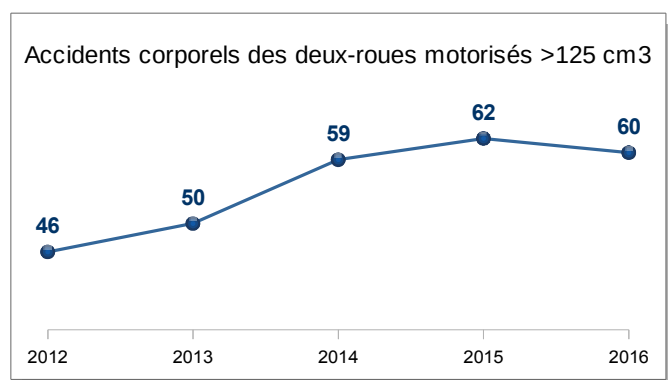
Répartition des accidents corporels et mortels



F.3.2 - Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³

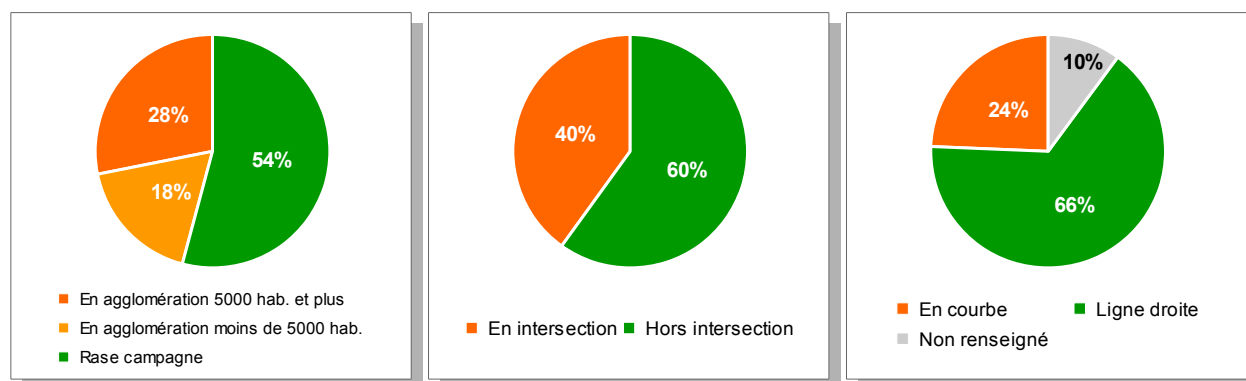
a – Les chiffres de l'accidentalité

2012 - 2016	Accidents			Tués			Blessés		
	Cylindrée	Age		Cylindrée	Age		Cylindrée	Age	
	> 125cm ³	< 50 ans	> 50 ans	> 125cm ³	< 50 ans	> 50 ans	> 125cm ³	< 50 ans	> 50 ans
Calvados	277	242	121	18	16	2	284	218	66
Famille 8	6 296	5 009	1 404	289	234	62	6 191	4 849	1 342



b – Selon le milieu, le lieu et le tracé

Répartition des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé > à 125 cm³

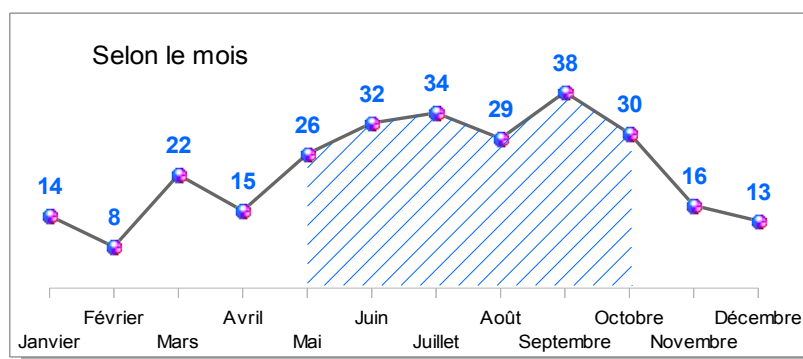


Plus de la moitié des accidents de deux-roues motorisés >125cm³ ont lieu en rase campagne.

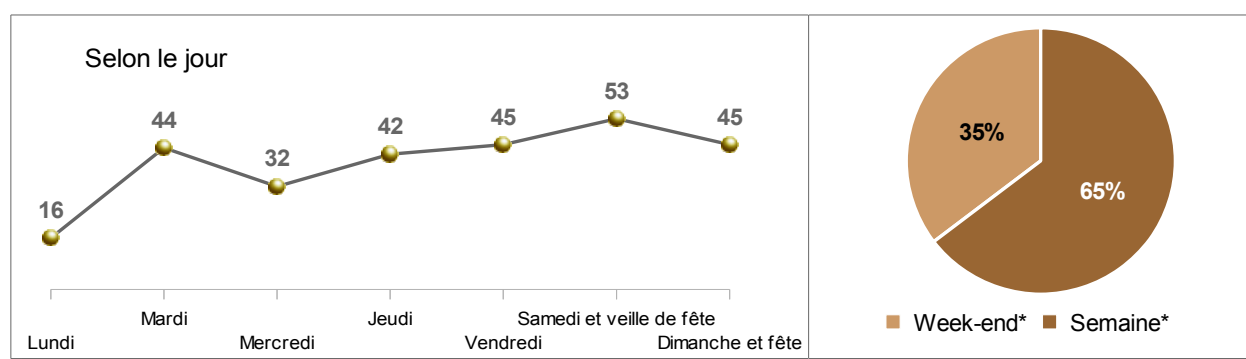
La part des accidents des deux-roues motorisés >125cm³ est importante en intersection et en ligne droite. À noter que près d'un quart des accidents surviennent en courbe.

c – Selon le mois, le type de jour, l'heure, la luminosité et les conditions climatiques

Répartition des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé > à 125 cm³



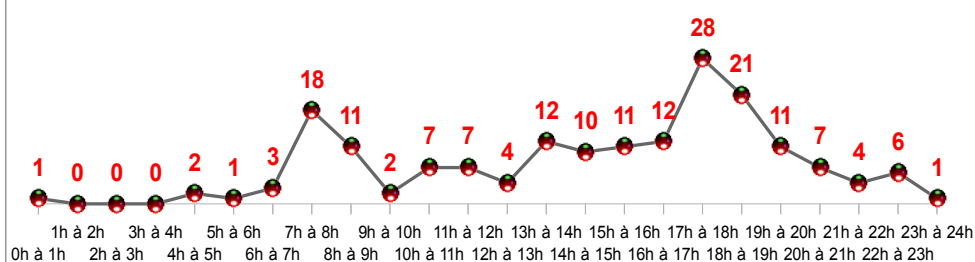
La période la plus accidentogène pour les deux-roues motorisés > 125cm³ se situe entre mai et octobre.



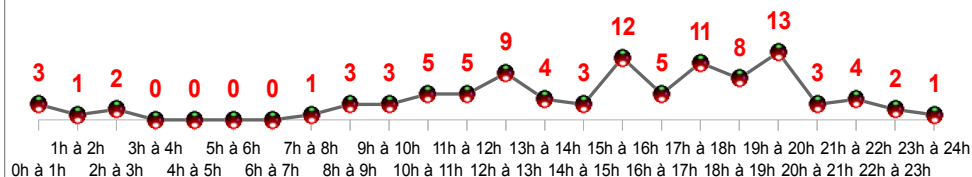
* Semaine : jours ouvrables
* Week-end : samedi, dimanche, veille de fête et fête

L'accidentalité journalière des deux-roues motorisés >125cm³ est assez homogène mais reste plus prononcée le week-end.

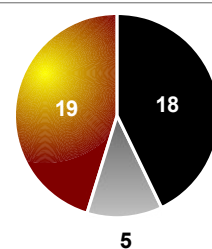
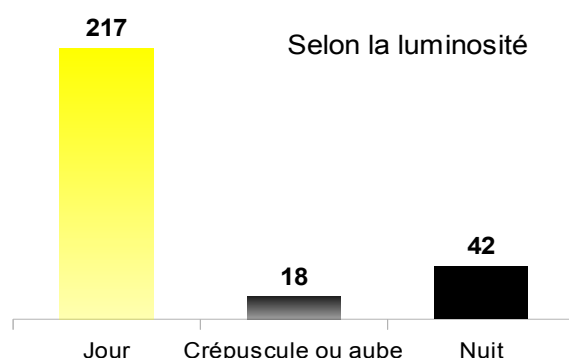
Selon l'heure les jours ouvrables



Selon l'heure les week-end, veille de fêtes et fêtes

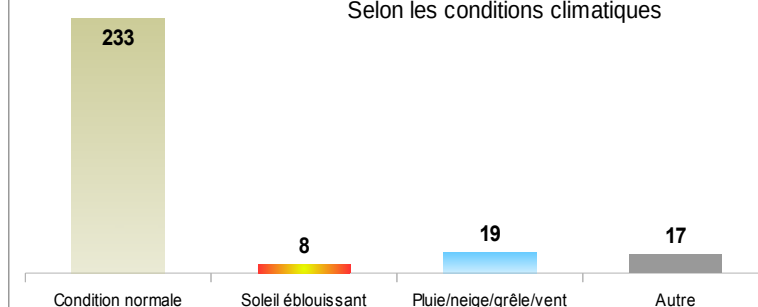


Selon la luminosité



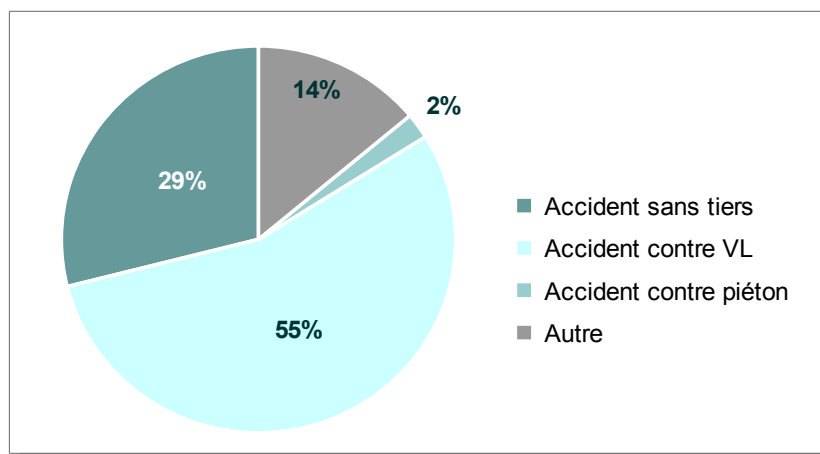
- Nuit avec éclairage public allumé
- Nuit avec éclairage public non allumé
- Nuit sans éclairage public

Selon les conditions climatiques



d – Selon les conflits

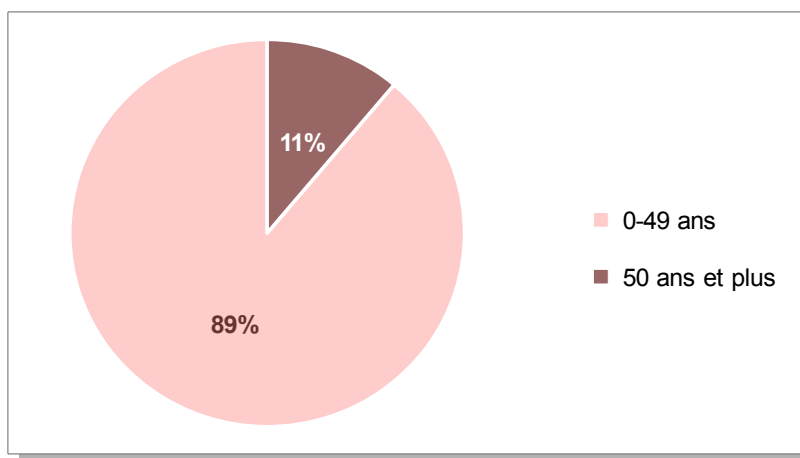
Répartition des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé > à 125 cm³



On dénombre plus de la moitié des accidents contre un VL (55 %) et d'accident seul (29 %) de deux-roues motorisés > à 125 cm³.

e – Selon l'âge

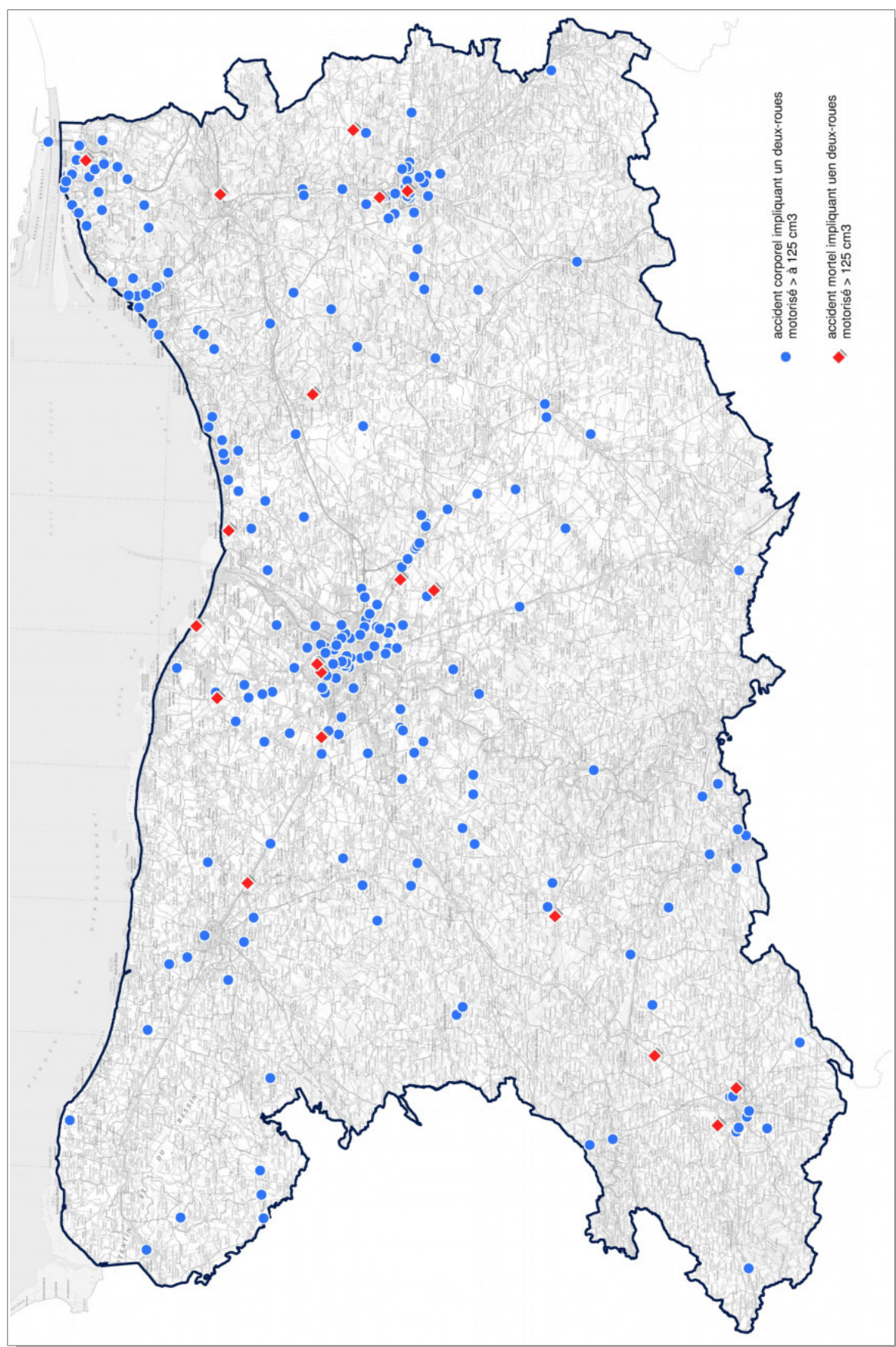
Répartition des usagers tués en deux-roues motorisé > à 125 cm³



En deux-roues motorisés de plus 125 cm³, les motocyclistes de moins de 50 ans sont les plus touchés.

f – Répartition spatiale

Répartition des accidents corporels et mortels



F.4 – Analyse des accidents des deux-roues motorisés

Le Calvados enregistre une hausse du nombre d'accidents de deux-roues motorisé entre 2012 et 2016, malgré une légère baisse en 2015.

Cette catégorie d'usagers est présente dans 32 % des accidents corporels du département : 20 % avec une cylindrée inférieure à 125 cm³ (cyclomoteurs) et 12 % pour les plus de 125 cm³ (motos).

Le nombre d'accidents corporels des cyclomotoristes est irrégulier tandis que celui des motards est stable depuis 2012.

Le nombre de tués en deux-roues motorisés a légèrement augmenté depuis 2014 et représente 18 % des tués dans le département : 7 % étaient en cyclomoteur et 11 % en moto.

Les tués, quelle que soit la cylindrée, ont pour la plupart moins de 50 ans. Ils représentent 87 % des tués en deux-roues motorisés.

Les accidents de cyclomoteurs sont en constante augmentation de février à septembre. Pour les motards, les accidents sont plus nombreux de mai à octobre.

La moitié des accidents des deux-roues motorisés légers surviennent en fin de semaine, les vendredis et week-ends.

Les jours ouvrables, les deux-roues motorisés ont davantage d'accidents entre 7h00 et 8h00 et entre 17h00 et 19h00. Les week-ends, les accidents surviennent essentiellement l'après-midi.

Les cyclomotoristes ont près de 3 fois plus d'accidents la nuit que les motards.

Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés est important en intersection (40 %) qui sont des zones de conflits à risque.

Dans plus de la moitié des accidents des deux-roues motorisés, on observe un choc contre un véhicule léger. Dans un tiers des cas, le deux roues motorisé a un accident seul.

Les cyclomotoristes ont 3 fois plus d'accidents en agglomération que les motards, mais 1,2 fois moins d'accidents en rase campagne.

Trois secteurs géographiques sont concernés par un nombre important d'accidents : l'agglomération de Caen, Lisieux et sa périphérie et la Côte Fleurie.

G - Les orientations d'actions

Enjeu : Le risque routier professionnel

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- ◆ Inciter les entreprises à prévoir un plan de mobilité dans le cadre de l'article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte pour encourager l'utilisation par leurs personnels des transports en commun, le recours au covoiturage et aux modes de déplacements actifs ;
- ◆ Promouvoir les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations, en priorité celles de l'État ;
- ◆ Promouvoir le télétravail ;
- ◆ Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence...) pour limiter les déplacements ;
- ◆ Promouvoir la mise en place de services dans les entreprises (crèche, restaurant...) ;
- ◆ Informer sur les risques inhérents à la conduite (fatigue, stress, substances psychoactives, distracteurs) par des remises à niveaux théoriques et pratiques ;
- ◆ Promouvoir « la bonne conduite » chez les conducteurs professionnels : respecter des temps de conduite, le chargement, les distances de sécurité, adopter une conduite apaisée et organiser des formations à la conduite (stage/perfectionnement) ;
- ◆ Renforcer la vigilance du conducteur : promouvoir l'application « mode conduite » et l'utilisation de kits bluetooth, pour les véhicules utilitaires et les 2 roues motorisés (coursiers) ;
- ◆ Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite et notamment promouvoir l'apprentissage en conduite accompagnée pour les CFA ;
- ◆ Développer des conventions collectives (ex : livraisons rapides).

Contrôle – sanction :

- ◆ S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite ;
- ◆ S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire (arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle).

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

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- ◆ Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre ;
- ◆ Informer, sensibiliser et mobiliser tous les débitants d'alcool (y compris les magasins) et les maires (limitation de la vente et restriction des horaires dans les stations services, les supérettes, etc.) ;
- ◆ Développer les actions d'information sur les addictions dans les milieux scolaires, étudiants et dans les entreprises ;
- ◆ Renforcer les messages d'information sur les substances psychoactives auprès des élèves en formation à la conduite ;

- ◆ Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...), de festivals, ainsi que les responsables de salles de spectacles sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton ;
- ◆ Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs ainsi que les collectivités territoriales mettant à disposition des salles des fêtes ;
- ◆ Mettre en place un dispositif d'auto-contrôle alcool dans les salles communales louées pour des festivités et sensibiliser les élus ;
- ◆ Instaurer un bus de nuit dans les grandes agglomérations du département et/ou mettre en place des taxis collectifs pour desservir notamment les boîtes de nuit, les bars, les restaurants, les cités universitaires... ;
- ◆ Inciter les assureurs à lancer des campagnes de sensibilisation des parents et des enfants sur les risques de la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits stupéfiants et sur les problèmes d'assurance en cas d'accident.

Contrôle – sanction :

- ◆ S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest ;
- ◆ Établir des recommandations pour développer l'installation et l'usage d'éthylotests anti-démarrage ;
- ◆ Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (St-Sylvestre...) ;
- ◆ Multiplier les dépistages de stupéfiants.

Enjeu : Les jeunes, divisés en trois classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29 ans)

Infrastructure :

- ◆ Promouvoir la réalisation de diagnostics de circulation et de sécurité en concertation avec les parents d'élèves pour développer des aménagements aux abords des établissements scolaires afin :
 - ➔ d'optimiser la sécurité de l'ensemble des modes de déplacements, notamment les cheminements et les traversées des piétons
 - ➔ de sécuriser les montées et les descentes des transports scolaires.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- ◆ Développer la mise en place de référents sécurité routière dans les établissements scolaires et leur proposer des formations ;
- ◆ Impliquer les structures éducatives, les associations et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif pour notamment :
 - ➔ favoriser l'initiative des jeunes en matière de sécurité routière et provoquer des débats dans les établissements scolaires afin de faire émerger des projets d'actions de sécurité routière,
 - ➔ pérenniser les interventions sur la connaissance, l'entretien et la maîtrise de la bicyclette dans les écoles primaires et élémentaires ;
- ◆ Sensibiliser les collectivités organisatrices des transports scolaires à faire une information sur les dangers liés à la descente des bus pouvant créer un masque vis-à-vis des autres usagers, destinée aux jeunes et à leurs parents ;
- ◆ Sensibiliser les parents à l'intérêt de la conduite accompagnée ;
- ◆ Promouvoir la formation complémentaire (type opération « 1000 jeunes conducteurs ») ;
- ◆ Adapter la communication et les canaux de diffusion pour capter les jeunes conducteurs.

Contrôle – sanction :

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

Enjeu : Les seniors, divisés en deux classes d'âge (65-74 et 75 ans et plus)

Infrastructure :

- ◆ Promouvoir auprès des gestionnaires de voiries les règles du code de la route qui sécurisent les rues par des aménagements adaptés notamment aux piétons seniors (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc.).

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- ◆ Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route (utilisation des aides à la conduite, boîte de vitesse automatique) ;
- ◆ Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...) en testant leurs aptitudes et les informant sur des alternatives à la conduite ;
- ◆ Sensibiliser à l'importance de voir et d'être vu, surtout la nuit.

Contrôle – sanction :

- ◆ Proposer des stages de sensibilisation à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave.

Enjeu local : Les deux roues motorisés

Infrastructure :

- ◆ Mettre à disposition des usagers un dispositif permettant d'informer les gestionnaires routiers de l'état de la chaussée et de ses abords lorsque cela présente des risques pour la sécurité des 2RM (ma route en 2RM) ;
- ◆ Inciter les pouvoirs publics et les gestionnaires de voirie à prendre en compte les contraintes et spécificités liées à la conduite d'un 2 roues motorisé et à son stationnement ;
- ◆ Communiquer sur les dangers liés aux déversements de matériaux sur la route qui la rendent impropre à la circulation des 2 roues motorisés (chauffeurs poids-lourds, agriculteurs).

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- ◆ Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations ;

- ◆ Sensibiliser à la formation post permis après une longue période sans conduire un 2 roues motorisé ;
- ◆ Travailler avec les concessionnaires pour sensibiliser les acheteurs/conducteurs d'un 2 roues motorisé sur la sécurité en circulation, les équipements de protection et sur l'entretien de leur véhicule ;
- ◆ Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...) et l'importance d'être visible ;
- ◆ Impliquer tous les partenaires (établissements scolaires, CFA, auto-écoles, concessionnaires) dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés et pour mieux accompagner les utilisateurs de cyclomoteurs ;
- ◆ Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables ;
- ◆ Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés et sur l'obligation d'une formation au Brevet de Sécurité Routière (BSR) pour conduire un cyclomoteur ;
- ◆ Communiquer dans les médias pour développer l'information sur les deux-roues motorisés via des débats, des messages aux plus jeunes par des parents, les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, blog...), les médias locaux, les panneaux à messages variables... ;
- ◆ Communiquer sur le risque de l'usage du téléphone en conduisant un 2 roues motorisés.

Contrôle - sanction :

- ◆ Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires) ;
- ◆ Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels.

Enjeu local : Les piétons et les cyclistes

Infrastructure :

- ◆ Inciter les gestionnaires de voiries et les autorités détentrices du pouvoir de police au développement d'aménagements favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes) en multipliant des zones de circulation apaisée (zone 30, doubles sens cyclables...) ;
- ◆ Engager les gestionnaires de voiries à dégager la visibilité autour des passages piétons sur la base des règles du code de la route.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- ◆ Améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine...) ;
- ◆ Sensibiliser les piétons et les cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité ;
- ◆ Inciter les cyclistes à porter des équipements de sécurité et tous les usagers vulnérables à être visibles par port de vêtements clairs et d'équipements rétro- réfléchissants (brassards, gilets haute visibilité, parapluies de couleur...) ;
- ◆ Développer les règles de sécurité pour les déplacements en groupe (clubs de randonnée et autres) ;

- ◆ Rappeler l'importance d'être vigilant envers les usagers vulnérables ;
- ◆ Éduquer les automobilistes aux spécificités des modes actifs et aux nouveaux aménagements urbains ;
- ◆ Développer et favoriser un maximum de pédibus dans les écoles maternelles, élémentaires et primaires ;
- ◆ Enseigner la circulation à vélo en sécurité (pistes vélo, rallyes...) ;
- ◆ Renforcer l'éducation des plus jeunes grâce aux permis piéton et vélo.

Contrôle - sanction :

- ◆ Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus...) ;
- ◆ Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés ;
- ◆ Verbaliser les conducteurs en stationnement gênant sur des trottoirs, en particulier peu larges ou devant les écoles.

Suivi et évaluation

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le présent document général d'orientations (DGO) seront déclinées dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Cette disposition permettra d'assurer un bon suivi des actions menées dans le Calvados et une bonne adéquation de ces documents.

Les indicateurs définis pour chaque enjeu dans ce DGO seront suivis annuellement afin de mesurer l'évolution de l'accidentalité et d'orienter les actions du PDASR en conséquence.

Ce document (textes et cartographies) a été élaboré par l'observatoire
départemental de sécurité routière du Calvados

Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Calvados

Service du Système d'Information, de la Circulation Routière
et de l'Expertise Territoriale

Unité Sécurité Routière

10 Boulevard du Général Vanier - CS 75224

14052 CAEN cedex 4

Tél. 02.31.43.15.00

