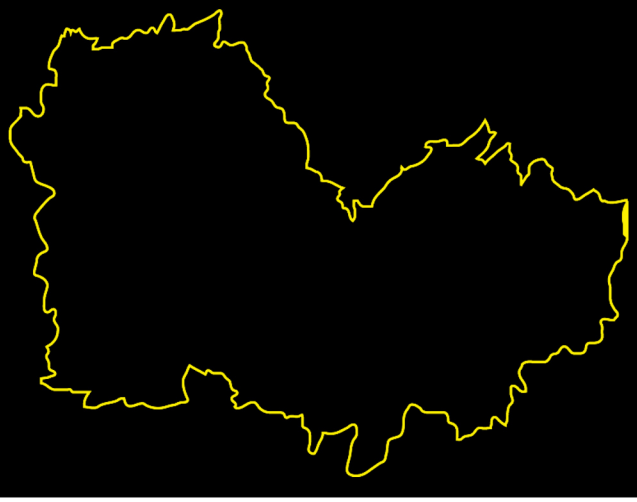
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DES CÔTES D'ARMOR

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Sécurité Visibilité Prévention Ceinture Vitesse Distance Distracteur Addiction Accident

Document Général d'Orientations

des Côtes d'Armor
2018 - 2022

Édito

Depuis 2007, bien que l'accidentalité corporelle soit en légère baisse, le comportement des usagers des routes costarmoricaines reste très préoccupant.

L'insécurité routière n'a pourtant rien d'une fatalité et ces accidents sont d'autant plus inacceptables qu'ils sont liés à des conduites inappropriées et des infractions au Code de la Route. Un accident sur deux dans notre département est dû à un défaut de maîtrise du véhicule.

La lutte contre les conduites dangereuses, l'apprentissage du partage de la voirie et du respect des usagers les plus vulnérables sont mes préoccupations constantes.

Il est impératif de mobiliser au niveau départemental l'ensemble des services de l'État, les collectivités territoriales et les acteurs locaux concourant à la sécurité routière. C'est dans cet objectif qu'a été élaboré le Document Général d'Orientations (DGO) pour 2018-22. Il définit, de manière concertée et à partir de l'état des lieux dressé par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et les forces de l'ordre, la stratégie locale de prévention routière pour les cinq années à venir.

Grâce à cette concertation, le comité de pilotage a retenu 8 enjeux pour lutter contre la violence routière :

- **Vitesse**
- **Conduite sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants**
- **Distracteurs**
- **Usagers d'engins deux roues motorisés**
- **Partage de la voirie**
- **Jeunes**
- **Risque routier professionnel**
- **Seniors**

Les orientations seront déclinées dans le cadre opérationnel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). Nous maintiendrons la mobilisation des partenaires par l'échange régulier d'informations. L'État major de sécurité (EMS) assurera le suivi semestriel des indicateurs.

Je remercie l'ensemble des membres des groupes de travail pour leur contribution et je ne doute pas que ce document contribuera à améliorer le comportement des usagers costarmoricains.

Je vous en souhaite une bonne lecture.

Yves Le Breton,

Préfet des Côtes d'Armor

Sommaire

1. Données générales du département *6*

1.1. Population **6**

1.2. Infrastructures **8**

2. Accidentalité 2007-2016 ..... *9*

2.1. Indicateurs **9**

2.2. Évolution nationale **10**

2.3. Évolution régionale **12**

2.4. Évolution départementale **13**

2.5. Analyse des facteurs d'accidents **14**

2.5.1. Vitesse 14

2.5.2. Conduite sous l'emprise de l'alcool 17

2.5.3. Conduite sous l'emprise de stupéfiants 18

2.5.4. Distracteurs 19

2.6. Analyse par catégorie d'usagers **20**

2.6.1. Usagers d'engins deux roues motorisés 20

2.6.2. Cyclistes 22

2.6.3. Piétons 23

2.7. Analyse par classes d'âges **24**

2.7.1. Les jeunes 14 – 29 ans 25

2.7.2. Les adultes 30 – 64 ans 26

2.7.3. Les seniors 65 ans et plus 28

3. Orientations 2018-2022 ..... *30*

3.1. Vitesse **30**

3.1.1. Constat 30

3.1.2. Orientations 31

3.2. Lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants **31**

3.2.1. Constat alcool 31

3.2.2. Constat stupéfiants 32

3.2.3. Orientations 32

3.2.4. Actions concrètes 32

3.3. Distracteurs **33**

3.3.1. Constat 33

3.3.2. Orientations 33

3.4. Utilisateurs de deux roues motorisés **34**

3.4.1. Constat 34

3.4.2. Orientations 34

3.5. Partage de la voirie **35**

3.5.1. Constat 35

3.5.2. Orientations 35

3.5.3. Actions concrètes 35

3.6. Jeunes....36
3.6.1. Constat....36
3.6.2. Orientations....36
3.7. Risque routier professionnel....37
3.7.1. Constat....37
3.7.2. Orientations....38
3.7.3. Actions concrètes....38
3.8. Seniors....39
3.8.1. Constat....39
3.8.2. Orientations....39
3.8.3. Actions concrètes....39
4. Validation du document par les membres du comité de pilotage....40

Table des illustrations

Illustration 1: Carte des principales infrastructures routières des Côtes d'Armor....6
Illustration 2: Intervention des agents d'exploitation de la DIRO....8
Illustration 3: Simulation d'un accident au CFA de Plérin avec le SDIS et la Police nationale - 2017....9
Illustration 4: Rubrique Sécurité routière du site IDE des Côtes d'Armor....11
Illustration 5: Classification des départements par l'ONISR....12
Illustration 6: Accidents corporels et nombre de blessés dans le département 2007-2016....13
Illustration 7: Accidents mortels et nombre de tués dans le département 2007-2016....13
Illustration 8: Analyse de la gravité pour 100 accidents corporels 2007-2016....14
Illustration 9: Répartition des accidents corporels 2012-2016 selon les conditions météorologiques....15
Illustration 10: Répartition des accidents corporels 2012-2016 par quinzaine....15
Illustration 11: Plan de prévention des risques routiers : démonstration du Testochoc Groupama....16
Illustration 12: Répartition des accidents corporels 2007-2016 par catégorie d'engins 2RM....20
Illustration 13: Formation des ambulanciers, hôpital Yves Le Foll - 2017....24
Illustration 14: Utilisation de la ceinture de sécurité ou du casque dans les accidents corporels 2007-2016 par catégorie socio-professionnelle....27
Illustration 15: Répartition des accidents corporels 2012-2016 des seniors et des jeunes par tranche horaire....28
Illustration 16: Journée de prévention seniors - Hillion 2017....29
Illustration 17: Simulateur de conduite du Crédit Agricole – Foire exposition 2017....30
Illustration 18: Parcours lunettes - Coupe Florio 2017....32
Illustration 19: Journée moto 2017 animée par Monsieur Moto, la CASIM et la FFMC....34
Illustration 20: Piste vélo animée par PSP et l'APR – Terralies 2017....35
Illustration 21: Sup'Armor 2015....36
Illustration 22: Alternative à la sanction sur la RN12 avec la Gendarmerie nationale - 2017....37
Illustration 23: Plan de prévention des risques routiers, formation professionnelle - DDTM 2017....38
Illustration 24: Livret seniors....39

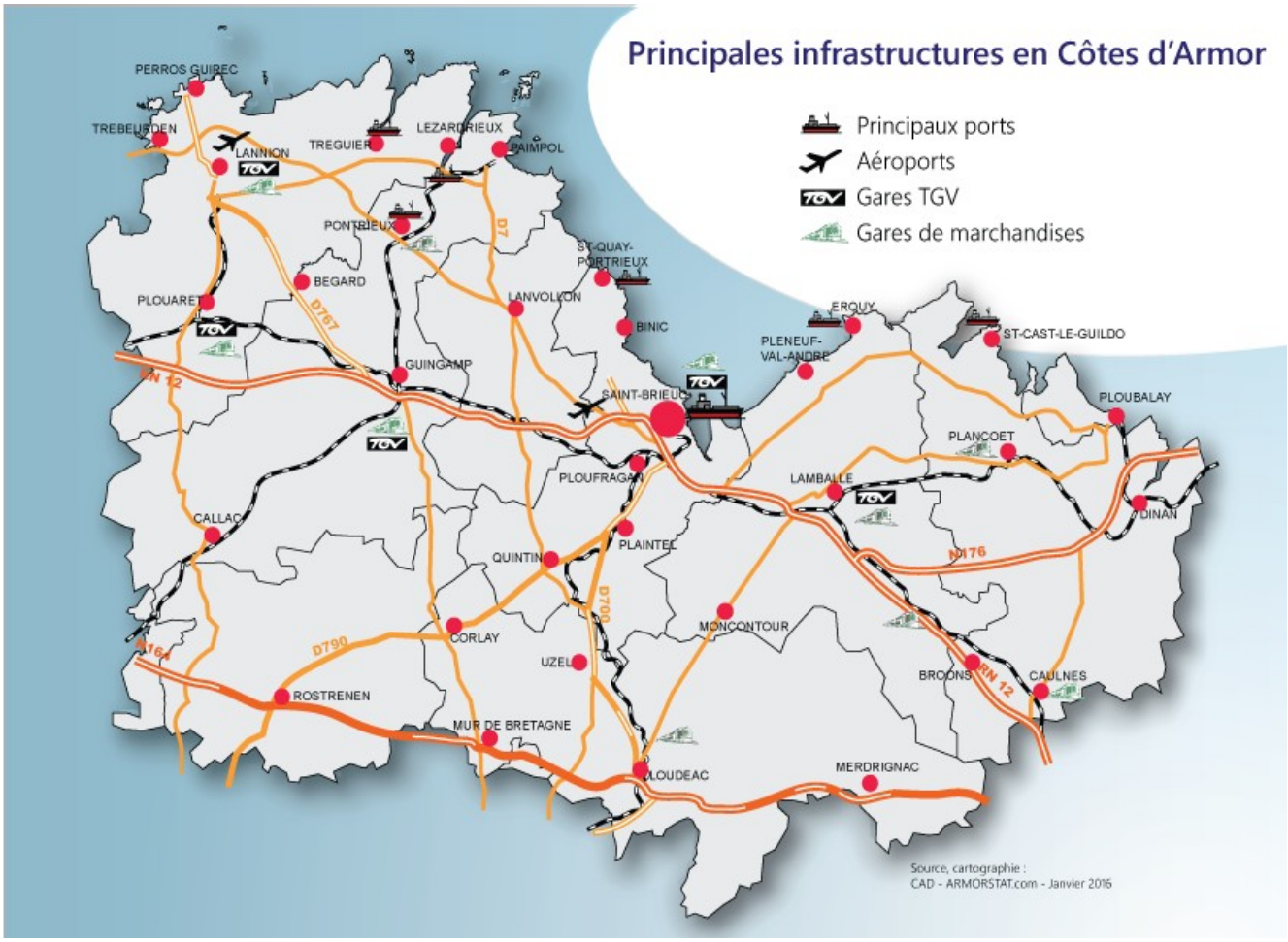


Illustration 1: Carte des principales infrastructures routières des Côtes d'Armor

1. Données générales du département

1.1. Population

Avec une population municipale de 597 397 habitants au 1er janvier 2014 (source INSEE 2017), les Côtes d'Armor se placent, et cela depuis les années 1950, derrière les trois autres départements bretons en terme démographique, l'Ille et Vilaine étant le département le plus peuplé.

Le département a gagné 9 878 habitants en cinq ans, soit une progression de 2 %, en repli par rapport aux périodes précédentes (+ 3 % en 2013 et + 4 % en 2011).

Groupes au titre de la sécurité routière	Classes d'âges INSEE	Population des Côtes-d'Armor	
Enfants	0 - 14 ans	104 629	18%
Jeunes 14 – 29 ans	15 – 29 ans	85 034	14%
Adultes 30 – 64 ans	30 – 44 ans	102 072	17%
	45 – 59 ans	120 072	20%
	60 – 74 ans	111 459	19%
Seniors 65 ans et plus	75 ans et plus	73 917	12%
	TOTAL	**597 397**	**100%**

Les données de l'INSEE dressent le portrait d'un département rural attractif, avec un pyramide des âges soulignant un déficit des 15 – 29 ans, qui peut être lié soit à un creux démographique (natalité) soit aux migrations des jeunes pour leurs études et la recherche d'emploi.

Catégories socio-professionnelles de l'INSEE, population de 15 ans et plus en 2014	Côtes-d'Armor	
Agriculteurs exploitants	10 470	2%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	19 206	4%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	26 529	5%
Professions intermédiaires	58 475	12%
Employés	72 828	15%
Ouvriers	68 769	14%
Retraités	175 062	36%
Autres personnes sans activité professionnelle	61 608	12%
TOTAL	**492 947**	**100%**

1.2. Infrastructures

Les Côtes d'Armor disposent d'un important réseau routier départemental (4 581 km) et national (269 km) avec un trafic en constante augmentation, présentant de fortes disparités selon le type de route, la section considérée et l'impact des flux saisonniers touristiques.

Les axes stratégiques locaux interurbains (ex : RD 766 Dinan / Dinard) et les liaisons interdépartementales (ex : RD 700 Saint-Brieuc / Loudéac) enregistrent une fréquentation comparable aux routes nationales du territoire.

A titre indicatif en 2014, sur l'agglomération briochine, la RD 700 entre Trégueux et la bretelle d'accès à la RN 12, comptait 28 862 véhicules par jour dont plus de 7 % de poids lourds, trafic comparable à celui de la RN 12 entre Guingamp et Saint-Brieuc qui enregistrait 30 896 véhicules par jour dont 12 % de poids lourds (source : Conseil départemental).

L'axe le plus fréquenté est le contournement de Saint-Brieuc par la RN 12, avec 65 450 véhicules par jour dont 8 % de poids lourds.

Tout le réseau routier fait l'objet d'une procédure d'intégration permanente de la sécurité routière, depuis la conception jusqu'à l'exploitation quotidienne.

Les gestionnaires de voirie, Conseil départemental et Direction interrégionale des routes de l'Ouest (DIRO), sont fortement impliqués dans l'amélioration du réseau afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers mais aussi des personnels qui travaillent sur nos routes. Ils veillent à la cohérence des vitesses maximales autorisées (VMA) en fonction des caractéristiques de la voirie et de son environnement. En matière de répression, ils contribuent à définir les emplacements pour les radars, les contrôles routiers des forces de l'ordre et, en accord avec le procureur, les actions d'alternative à la sanction.

Depuis plusieurs années, le Département des Côtes d'Armor met en place une politique de prévention au travers de la mise en œuvre d'un programme d'actions de sensibilisation (ex : conférence Conduire à tout âge et animations en écoles primaires « les clowns de la route ») et de soutien financier aux associations de sécurité routière.

Illustration 2: Intervention des agents d'exploitation de la DIRO

Illustration 3: Simulation d'un accident au CFA de Plérin avec le SDIS et la Police nationale - 2017

2. Accidentalité 2007-2016

2.1. Indicateurs

Selon les recommandations de **l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)**, l'analyse porte sur la période 2007-2016 car une étude sur dix ans permet un lissage des données pour s'affranchir des épisodes atypiques et offre un volume suffisant pour établir des statistiques.

Rappelons que les valeurs relatives (en pourcentages) sont une facilité de langage pour rapporter une population à une base cent, ce qui implique que ladite population soit supérieure à cent individus. La différence entre deux valeurs relatives est exprimée en points. Pour les échantillons de population inférieurs à cent individus, les comparaisons seront exprimées en valeur absolue (en nombre).

Le DGO s'appuye sur l'accidentalité corporelle selon des indicateurs définis par l'ONISR par victime (tués, blessés hospitalisés, blessés légers, …), classe d'âges et catégorie d'usagers (piéton, cycliste, 2RM, VL, etc.). Par souci de simplification dans ce document, la désignation des blessés cumule les blessés hospitalisés (BH) et les blessés légers (BL) ayant fait l'objet de soins sans hospitalisation.

Les deux précédentes éditions du DGO 2007-2012 et 2013-2017 avaient retenu les enjeux suivants :

- Alcool et addictions
- Vitesse
- Usagers d'engins deux roues motorisés
- Jeunes 18-24 ans
- Risque routier professionnel
- Seniors (plus de 65 ans)

Pour chacun de ces enjeux les indicateurs utilisés sont le nombre d'accidents corporels et le nombre de tués. Dans le cas des usagers de 2RM, la saisonnalité est un indicateur supplémentaire.

2.2. Évolution nationale

En 2017, le Ministère de l'Intérieur réaffirme **l'objectif de passer sous la barre des 2 000 morts par an sur la route d'ici 2020**. Avec 3 477 tués en 2016, c'est la troisième année consécutive de hausse de la mortalité, après une baisse historique de la mortalité routière en 2013 (source : ONISR).

Parmi les victimes, la part des automobilistes et des cyclomotoristes diminue tandis que celle des **piétons et des cyclistes** augmente. Les seniors de plus de 65 ans sont sur-représentés dans la mortalité des piétons, avec une problématique de visibilité et de partage de la voirie car 27 % des accidents mortels piétons ont lieu sur un passage protégé.

Les usagers d'engins **deux-roues motorisés sont sur-représentés parmi les victimes de la route,** avec 43 % des blessés et 21 % des tués, alors qu'ils représentent 2 % du trafic. Les cyclomotoristes de 14-17 ans sont les plus touchés avec 37 % de la mortalité alors qu'ils représentent 33 % des utilisateurs.

La **vitesse** excessive ou inadaptée est à l'origine d'un accident mortel sur trois. Elle est la première cause de mortalité routière. Elle est surtout le fait des 18-24 ans, qui représentent 45% des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM).

L'**alcool** est présent dans 29 % des accidents mortels. Parmi les conducteurs impliqués, les 18-24 ans et les 25-49 ans sont davantage concernés, même si la conduite sous l'emprise alcoolique touche toutes les classes d'âges et tous les usagers. Ainsi, une hausse des accidents mortels de cyclistes et de piétons alcoolisés est aussi observée. Quant aux **stupéfiants**, 22 % des décès routiers impliquaient un conducteur ayant consommé de la drogue.

Le non-port de la ceinture de sécurité (20% des automobilistes tués) **ou du casque attaché** pour les engins deux roues motorisés (14% des tués en 2RM) reste également un facteur important de mortalité.

La Préfecture des Côtes d'Armor relaye les campagnes nationales selon plusieurs canaux de transmission :

- le site internet départemental des services de l'État, avec une rubrique dédiée http://www.cotes-darmor.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere ;
- le bulletin mensuel de la sécurité routière diffusé aux intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR) et partenaires du DGO ;
- les points presse ponctuels, notamment pour les changements de réglementation, la modernisation du parc de radars, certaines opérations de contrôles routiers, …
- le fil twitter : @prefet22
- le compte Facebook : Prefet22

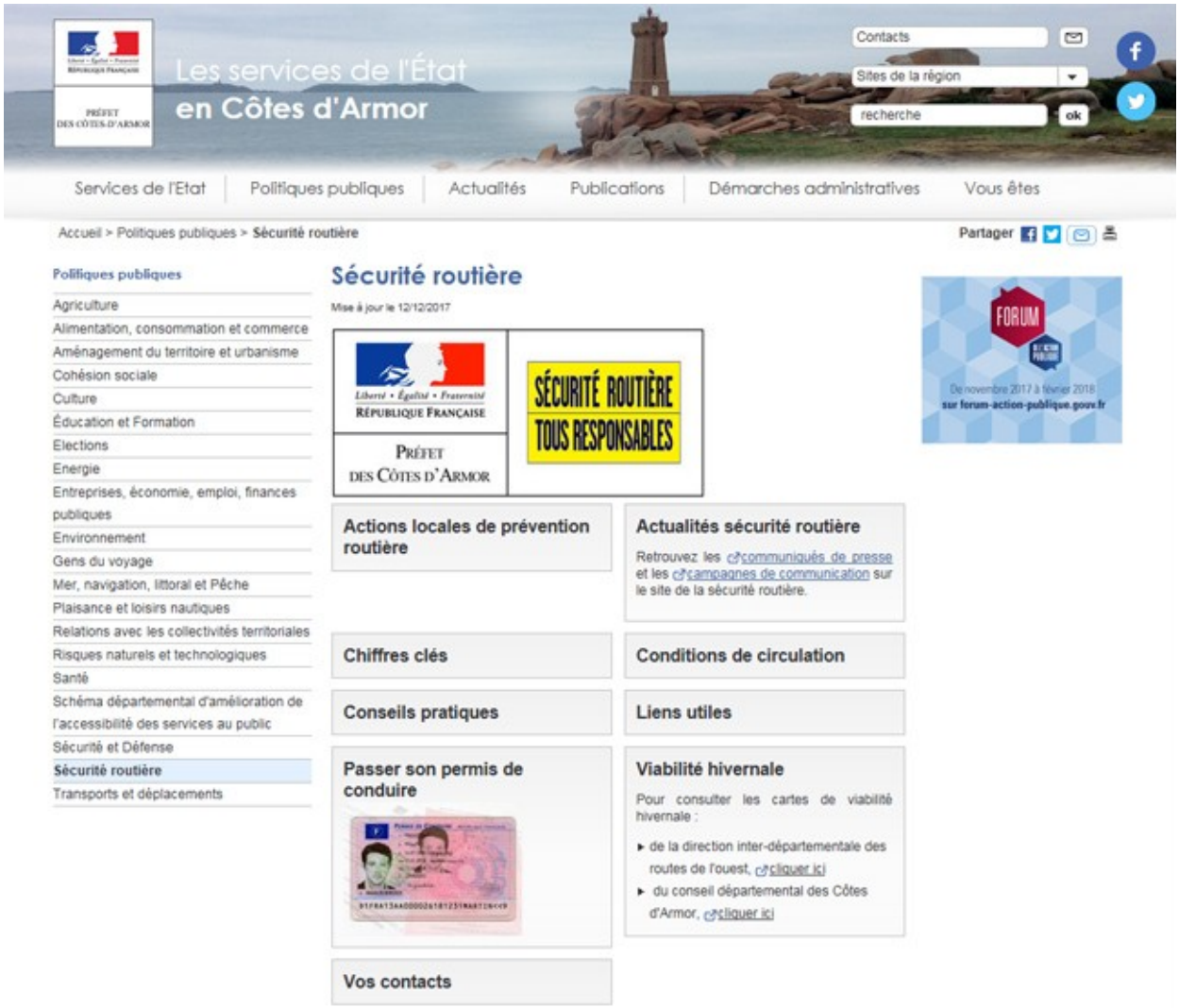


Illustration 4: Rubrique Sécurité routière du site IDE des Côtes d'Armor

2.3. Évolution régionale

Selon la typologie établie par l'ONISR, le département des Côtes d'Armor appartient à la famille des « départements en transition » et, à ce titre, il sera comparé aux autres départements bretons de la même typologie, le Morbihan et le Finistère, qui possèdent aussi la même structuration de voirie (absence d'autoroute) et de population INSEE.

A titre indicatif, l'Ille et Vilaine, département multipolaire et le bilan régional figureront également.

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

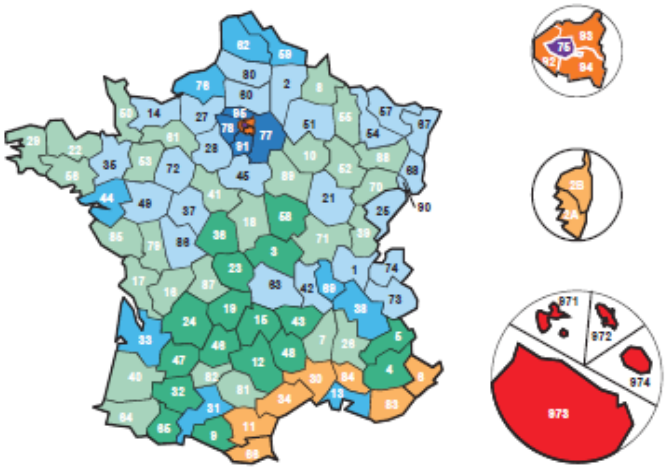


Illustration 5: Classification des départements par l'ONISR

Les Côtes d'Armor, département breton le moins peuplé, enregistrent la plus faible moyenne des sinistres avec 453 accidents corporels et 40 tués par an sur la période 2007-2016.

Le département connaît la plus forte amélioration sur 10 ans au sein de la région Bretagne avec -22 % d'accidents corporels. Cette baisse des sinistres cache des disparités et l'indicateur du nombre de tués, plus sensible aux variations, ne présente pas un bilan aussi favorable. Si en dix ans, le nombre annuel de tués baisse de 4 morts, l'année 2016 marque une dégradation et le même bilan qu'en 2012 avec 39 décès.

	2007 - 2011						2012 - 2016						2007-2016		
Accidents corporels	2007	2008	2009	2010	2011	Evolution	2012	2013	2014	2015	2016	Evolution	TOTAL	Moyenne	Evolution
Côtes-d'Armor	**483**	**520**	**521**	**436**	**480**	**-1%**	**443**	**421**	**458**	**395**	**376**	**-18%**	**4 533**	**453**	**-22%**
Finistère	638	632	585	638	676	6%	642	618	599	593	629	-2%	6 250	625	-1%
Ille-et-Vilaine	973	959	841	837	809	-20%	765	709	823	729	862	-13%	8 307	831	-11%
Morbihan	735	734	728	645	676	-9%	611	571	489	522	584	-5%	6 295	630	-21%

Tués	2007	2008	2009	2010	2011	Evolution	2012	2013	2014	2015	2016	Evolution	TOTAL	Moyenne	Evolution
Côtes-d'Armor	**43**	**56**	**41**	**39**	**39**	**-4**	**39**	**35**	**33**	**31**	**39**	**0**	**395**	**40**	**-4**
Finistère	65	56	53	41	40	-25	36	41	38	41	51	15	462	46	-14
Ille-et-Vilaine	73	70	56	55	60	-13	46	45	63	42	54	8	564	56	-19
Morbihan	49	52	48	48	55	6	55	33	44	34	34	-21	452	45	-15

2.4. Évolution départementale

La coordination sécurité routière exploite les saisies des bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) renseignés par les forces de l'ordre dans le Portail accidents, les verse après vérification et compléments éventuels dans la base Concerto.

Dans les Côtes d'Armor, de 2007 à 2016, 4 533 accidents corporels ayant conduit à 5 960 blessés et 395 tués ont été enregistrés dans cette base de données.

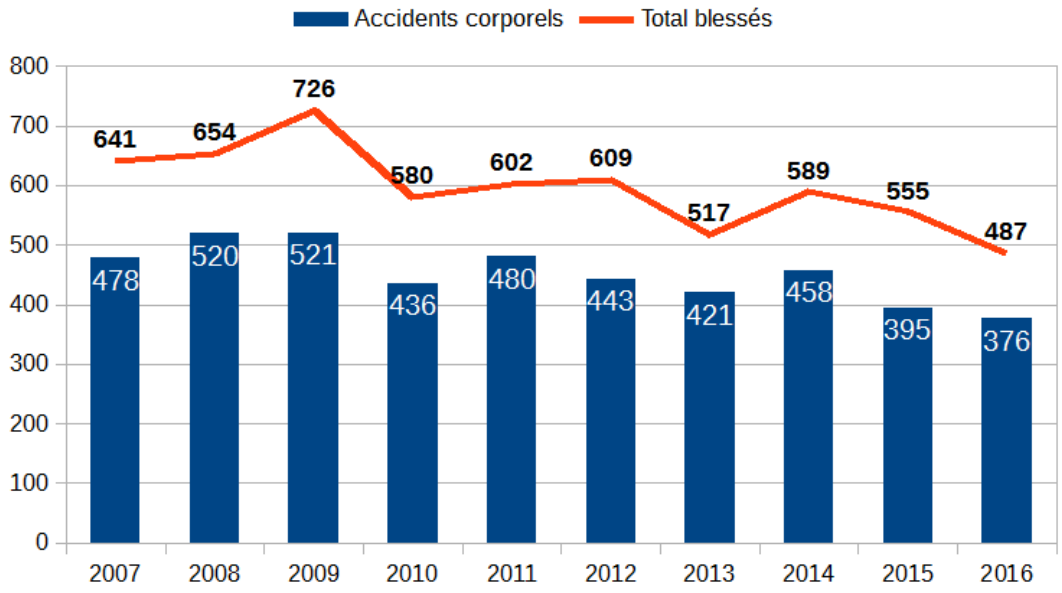


Illustration 6: Accidents corporels et nombre de blessés dans le département 2007-2016

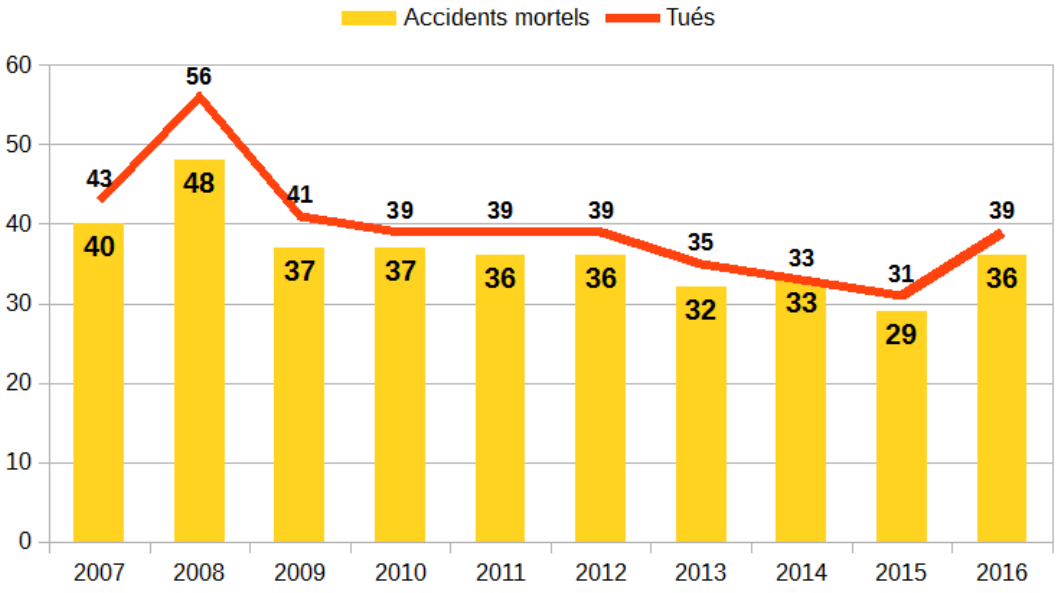


Illustration 7: Accidents mortels et nombre de tués dans le département 2007-2016

Le nombre d'accidents corporels est globalement en baisse depuis 2007 et, par corrélation, le nombre de blessés diminue. S'agissant des tués, le bilan est moins favorable car l'année 2016 voit une augmentation des décès, pour revenir à la situation de 2012 (39 tués).

Pour comprendre cette singularité, la gravité est étudiée comme le nombre de tués pour cent accidents corporels. Ainsi, 2015 et 2016 marquent une rupture avec une augmentation de **la gravité des accidents**. Cet indicateur sera conservé sur le DGO pour déterminer si il s'agit d'une situation temporaire comme en 2008 ou d'une inversion de tendance durable.

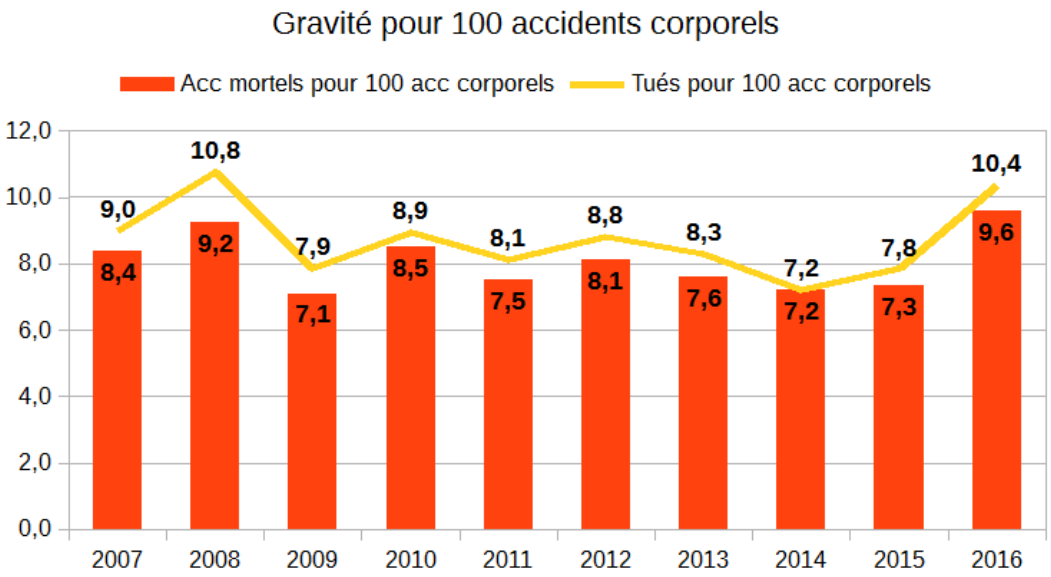


Illustration 8: Analyse de la gravité pour 100 accidents corporels 2007-2016

2.5. Analyse des facteurs d'accidents

2.5.1. Vitesse

La vitesse est la première cause identifiée dans les analyses d'accidents mais il faut y apporter certaines nuances car elle recouvre non seulement les excès par rapport aux vitesses maximales autorisées mais aussi une allure inadaptée à l'environnement routier des conducteurs, notamment sur les trajets connus.

Dans la région, la répartition des infractions à la vitesse est cohérente avec la répartition démographique. Rapporté à une base d'un million d'habitants, le nombre d'infractions à la vitesse dans les Côtes d'Armor est du même ordre que dans le Finistère et inférieur au Morbihan.

	Population 2016	Part pop° / région	Infractions à la vitesse	Part des infractions dép / total région	Nb d'infractions pour 1 million d'habitants
Côtes-d'Armor	**598 391**	**18%**	**6 789**	**17%**	**11 345**
Finistère	908 732	27%	10 154	25%	11 174
Ille-et-Vilaine	1 054 236	32%	13 389	33%	12 700
Morbihan	748 982	23%	9 748	24%	13 015
Bretagne	**3 310 341**	**100%**	**40 080**	**100%**	**12 108**
France métropole	**64 604 599**		**761 100**		**11 781**

S'agissant de l'adaptation de la vitesse aux conditions météorologiques, il s'avère que 75 % des accidents corporels dans le département surviennent dans des conditions normales.

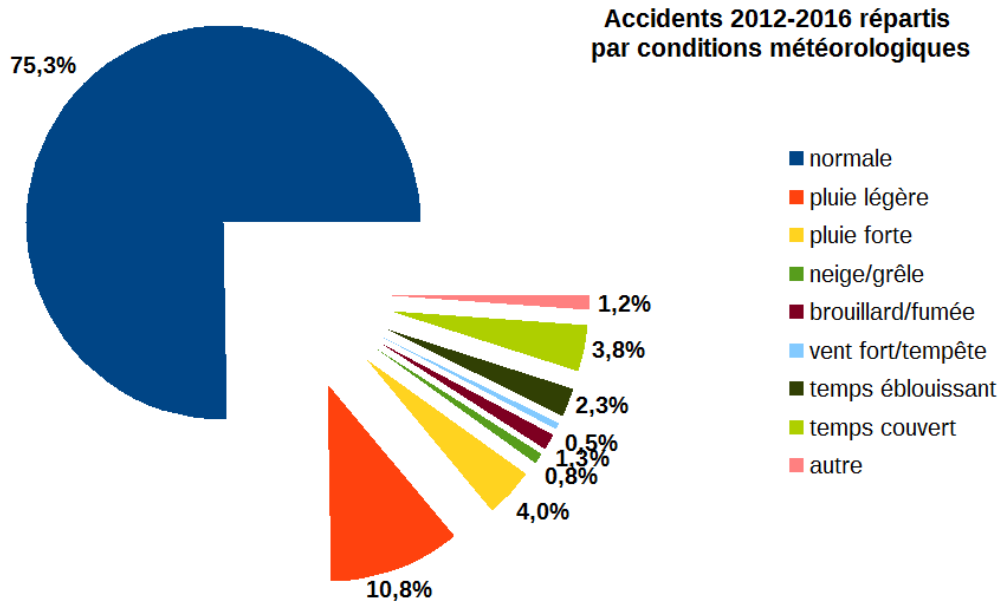


Illustration 9: Répartition des accidents corporels 2012-2016 selon les conditions météorologiques

Une analyse saisonnière par quinzaine confirme que les accidents mortels sont dispersés sur toute l'année, avec une recrudescence lors des vacances scolaires. La dernière quinzaine de mars fait figure d'exception.

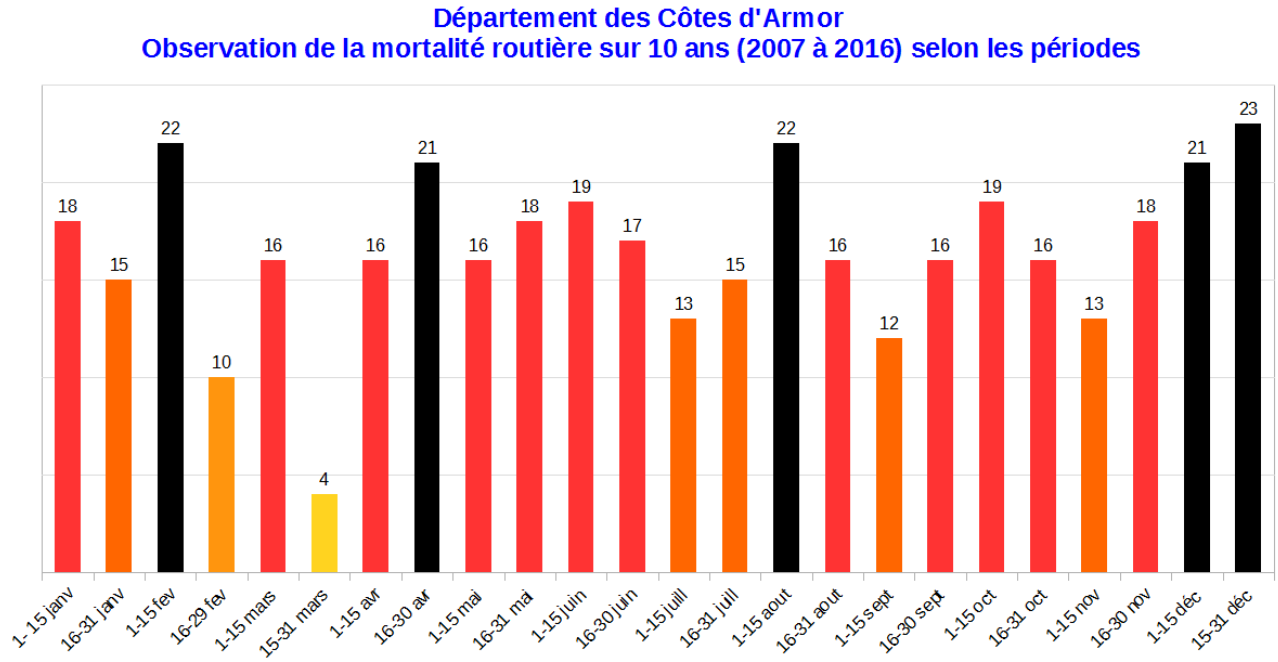


Illustration 10: Répartition des accidents corporels 2012-2016 par quinzaine

S'agissant de l'adaptation au trafic routier, le créneau le plus accidentogène se situe dans l'après-midi 12h-18h, plus particulièrement lors des migrations pendulaires 12h-13h et 16h-18h. Voir détails dans le chapitre senior.

Au titre du DGO 2012-2016, 48 710 personnes ont été sensibilisées lors d'animations de l'unité sécurité routière, dont 15 730 jeunes. Cela représente en moyenne 70 interventions par an.

La vitesse a été traitée de façon systématique dans ces actions, avec un rappel de la réglementation, des explications sur les distances d'arrêt, des exercices de conduite sur simulateur, etc.

Les infractions à la vitesse relèvent pour beaucoup d'un excès de confiance dans les réflexes et les capacités de maîtrise du véhicule des contrevenants, ainsi qu'un relâchement des comportements avec l'illusion de gagner du temps.

Illustration 11: Plan de prévention des risques routiers : démonstration du Testochoc Groupama

La vitesse est un enjeu transversal à traiter dans le DGO. En terme de pédagogie, il est pertinent d'aborder ce facteur d'accident de façon systématique en expliquant les règles de circulation et en rappelant les risques de désinhibition liés à la consommation de produits psychoactifs.

Sur le volet de la répression, la politique de déploiement des radars a permis de mettre en service 27 équipements de terrain fixes (ETF) dans le département. Ils bénéficient progressivement du programme de modernisation pour verbaliser en double sens sur les routes bidirectionnelles et, le cas échéant, discriminer les poids lourds des véhicules légers.

➔ **Se reporter au Plan départemental de contrôle routier (PDCR)**, pour consulter le bilan d'activité des forces de l'ordre et du contrôle de sanctions automatisé.

2.5.2. Conduite sous l'emprise de l'alcool

Dans les tableaux ci-après, les « accidents avec conducteur alcool connu » désignent les accidents pour lesquels un dépistage de l'alcoolémie a été réalisé.

Malgré les nombreuses campagnes d'information, la multiplication des dépistages et la mise en œuvre de mesures réglementaires plus strictes (seuil à 0,20 g/L de sang pour les permis probatoires), **la part de l'alcool dans les accidents corporels reste stable depuis 2007, tant au niveau national (11 %) que départemental (16 %)**.

Dans les Côtes d'Armor :

- La part des accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé de 16 % en 2012-2016 est stable (-1 point par rapport à 2007-2011) et elle reste supérieure au taux national (+ 5 points) et aux autres départements bretons (+2 à +3 points). Il apparaît que le numérateur diminue plus vite que le dénominateur (-20 % d'accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé contre -12 % d'accidents).

- La part de conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels baisse (-7 points avec 27 % en 2012-2016 contre 34 % en 2007-2011) mais reste supérieure au taux national (+ 3 points en 2016) et inférieure aux autres départements bretons (- 6 à -13 points). Alors que le département est moins peuplé et moins accidentogène, cela souligne que l'alcool est un enjeu local.

Accidents corporels	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016	
	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé / alcool connu	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé / alcool connu	Evolution conducteur alcoolisé (%)	Evolution accidents (%)
Côtes-d'Armor	**371**	**2 159**	**17%**	**298**	**1 909**	**16%**	**-20%**	**-12%**
Finistère	391	2 772	14%	378	2 714	14%	-3%	-2%
Ille-et-Vilaine	464	3 669	13%	422	3 025	14%	-9%	-18%
Morbihan	408	3 156	13%	318	2 538	13%	-22%	-20%
Bretagne	**1 634**	**11 756**	**14%**	**1 416**	**10 186**	**14%**	**-13%**	**-13%**
Total France métropole	**30 664**	**285 638**	**11%**	**24 499**	**228 461**	**11%**	**-20%**	**-20%**

Tués	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016	
	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués	Evolution conducteur alcoolisé (nbre)	Evolution accidents (nbre)
Côtes-d'Armor	**61**	**182**	**34%**	**42**	**153**	**27%**	**-19**	**-29**
Finistère	67	201	33%	70	179	39%	3	-22
Ille-et-Vilaine	86	266	32%	75	210	36%	-11	-56
Morbihan	79	201	39%	57	175	33%	-22	-26
Bretagne	**293**	**850**	**34%**	**244**	**717**	**34%**	**-49**	**-133**
Total France métropole	**4 909**	**16 432**	**30%**	**4 151**	**14 017**	**30%**	**-758**	**-2415**

➔ La conduite sous l'emprise de l'alcool ressort comme un **enjeu obligatoire au niveau national et prioritaire au niveau local, qui sera traité dans le DGO** conjointement avec les stupéfiants.

CELUI QUI CONDUIT, C'EST CELUI QUI NE BOIT PAS.

2.5.3. Conduite sous l'emprise de stupéfiants

Dans les tableaux ci-après, les « accidents avec conducteur drogue connu » désignent les accidents pour lesquels un dépistage des stupéfiants a été réalisé.

Le nombre d'accidents de la route impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants a augmenté en valeur absolue en France (+2 088 accidents) et en Bretagne (+174 accidents) mais baisse en valeur relative (-13 points) car le nombre total d'accidents avec drogue connu augmente.

Dans les Côtes d'Armor :

- La part des accidents impliquant un conducteur drogué a baissé en valeur relative (- 12 points) mais reste supérieure au taux national (+ 7 points) et comparable à la situation de l'Ille et Vilaine, département plus peuplé.
- En valeur absolue, le nombre d'accidents corporels avec conducteur drogué augmente (+27). Le dépistage systématique peut en partie expliquer cette progression.
- Le nombre de tués imputables à un conducteur drogué est stable de 2007 à 2016 (109 et 108 tués sur chacune des deux périodes), avec une part de 18 à 19 % comparable aux autres départements bretons de même catégorie et inférieure de 4 points au niveau national.

Accident impliquant un conducteur drogué, lorsque le facteur drogue a été dépisté	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016
	Accident corporels avec conducteur drogué	Total accidents avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué	Accidents avec conducteur drogué	Total accidents avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué	Evolution (nbre)
Côtes-d'Armor	**61**	**203**	**30%**	**88**	**485**	**18%**	**27**
Finistère	85	321	26%	123	915	13%	**38**
Ille-et-Vilaine	78	364	21%	141	724	19%	**63**
Morbihan	27	135	20%	73	466	16%	**46**
Bretagne	**251**	**1 023**	**25%**	**425**	**2 590**	**16%**	**174**
Total France métro	**7 424**	**30 451**	**24%**	**9 512**	**87 789**	**11%**	**2 088**

Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur drogué, lorsque le facteur drogue a été dépisté	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016
	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué	Evolution (nbre)
Côtes-d'Armor	**21**	**109**	**19%**	**19**	**108**	**18%**	**-2**
Finistère	28	139	20%	29	149	19%	**1**
Ille-et-Vilaine	34	177	19%	40	177	23%	**6**
Morbihan	11	75	15%	23	114	20%	**12**
Bretagne	**94**	**500**	**19%**	**111**	**548**	**20%**	**17**
Total France métro	**2 480**	**10 346**	**24%**	**2 448**	**10 959**	**22%**	**-32**

➔ La conduite sous l'emprise de stupéfiants ressort comme un **enjeu obligatoire au niveau national et prioritaire au niveau local, qui sera traité dans le DGO** conjointement avec l'alcool.

2.5.4. Distracteurs

En France et en Bretagne, **le nombre d'accidents de la route impliquant une « attention perturbée » a diminué** en valeurs absolues et relatives.

Dans les Côtes d'Armor :

- La part des accidents avec attention perturbée reste stable (-1 point) et du même ordre que le niveau régional et national. Alors que les campagnes de sensibilisation se multiplient, l'évolution des comportements ne suit pas.
- Le nombre de tués imputables à une « attention perturbée » est en augmentation de 7 tués en valeur absolue alors qu'il baisse au niveau régional et national.

Accidents impliquant un conducteur ou un piéton "attention pertubée"	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016
	Accident "attention perturbée"	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée"/ totalité accidents distracteurs connus	Accident "attention perturbée"	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée"/ totalité accidents distracteurs connus	Evolution des accidents attention perturbée (%)
Côtes-d'Armor	295	**702**	42%	281	**649**	43%	**-5%**
Finistère	329	812	41%	345	815	42%	5%
Ille-et-Vilaine	430	995	43%	506	1 034	49%	18%
Morbihan	320	768	42%	179	549	33%	-44%
Bretagne	**1 374**	**3 277**	42%	**1 311**	**3 047**	43%	**-5%**
Total France métropole	**32 876**	**71 084**	**46%**	**26 087**	**58 927**	**44%**	-21%

Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton "attention perturbée"	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016
	Tués dans un accident "attention perturbée"	Total tués distracteurs connus	Part des tués "attention perturbée"/ totalité tués distracteurs connus	Tués dans un accident "attention perturbée"	Total tués distracteurs connus	Part des tués "attention perturbée"/ totalité tués distracteurs connus	Evolution des tués (nbre)
Côtes-d'Armor	15	**70**	21%	22	**70**	31%	**7**
Finistère	27	96	28%	20	78	26%	-7
Ille-et-Vilaine	28	98	29%	23	91	25%	-5
Morbihan	25	92	27%	14	62	23%	-11
Bretagne	**95**	**356**	27%	**79**	**301**	26%	**-16**
Total France métropole	**1 766**	**6 325**	**28%**	**1 417**	**5 592**	**25%**	-349

Au niveau départemental, la part des tués en % n'est pas significative car le nombre de tués est inférieur à 100

L'interdiction du « kit mains libres » est connue des conducteurs mais les conversations en mode bluetooth, qui sont tolérées, nuisent tout autant à la concentration.

Les usagers vulnérables négligent l'importance de l'audition pour percevoir le danger et utilisent des casques audio alors que les écouteurs sont interdits pour tous les véhicules, y compris les deux roues.

Les distracteurs correspondent à un phénomène de société, une évolution des pratiques au volant, dans la continuité de la vie courante dépendante des écrans. Afin de traiter de ce facteur transversal et inter-générationnel, **les distracteurs sont retenus dans les enjeux du DGO.**

2.6. Analyse par catégorie d'usagers

Nombre de tués	Piéton	Cycliste	Cyclomotoriste	Motocycliste	Usager VL	Autres	TOTAL
2007-2011	27	11	15	26	130	12	**221**
2012-2016	23	14	13	27	91	9	**177**

2.6.1. Usagers d'engins deux roues motorisés

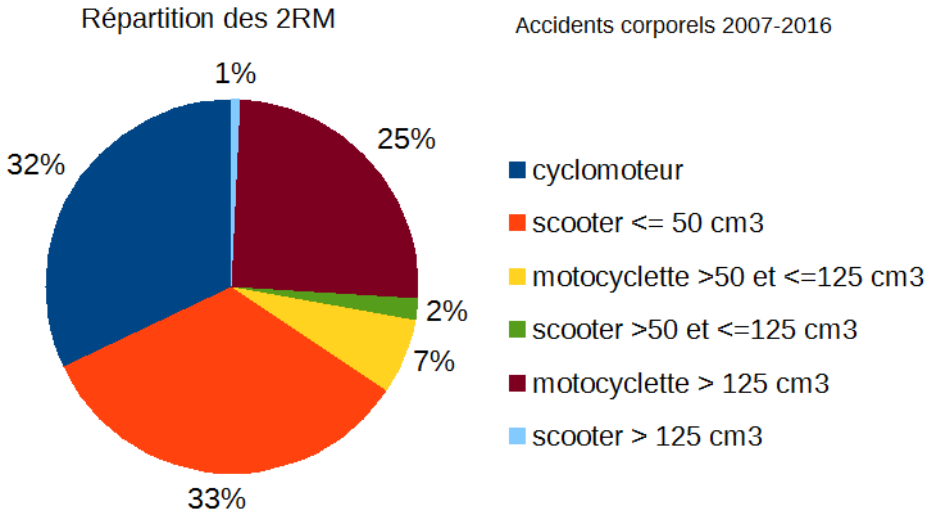


Illustration 12: Répartition des accidents corporels 2007-2016 par catégorie d'engins 2RM

Les cyclomoteurs et scooters de moins de 50 cm³ représentent 65 % des accidents corporels des 2RM mais leur sinistralité baisse constamment (courbes ci-après) car ce parc est en diminution. Dans les accidents mortels 2012-2016, le cyclomotoriste chute seul sur la chaussée ou percute un obstacle en bord de chaussée dans 6 accidents sur 13.

Les 2RM de 50 à 125 cm³ représentent 9 % des accidents corporels.

Les accidents corporels impliquant les motos et scooters de plus de 125 cm³ représentent 26 % des accidents des 2RM et sont stables dans le temps. L'accident mortel le plus fréquent sur la période 2012-2016 concerne un motard qui perd le contrôle dans une courbe et percute soit un autre véhicule soit un obstacle sur le bord de la chaussée (11 accidents mortels sur 26).

Ne disposant pas des éléments de comparaison avec le parc de 2RM en circulation, nous ne pouvons pas affirmer que cette répartition est cohérente ou au contraire singulière.

Dans les trois strates géographiques, la sinistralité des 2RM de moins de 125 cm³ est prépondérante.

Dans les Côtes-d'Armor :

- La part des accidents impliquant un 2RM est en diminution sur les deux périodes d'étude passant de 37 à 31 % (-6 points). En 2012-2016, cette part est équivalente au niveau régional (+1 point) et inférieure au taux national (-6 points). Malgré cette amélioration, le volume des accidents reste préoccupant alors que les 2RM ne représentent que 2 % du trafic routier.

	2007 - 2011						
	Accidents impliquant un 2RM			Totalité	Part des 2RM / totalité accidents		
	Tout 2RM	< 125cm³	≥ 125cm³	Accidents	Tout 2RM	< 125cm³	≥ 125cm³
Côtes-d'Armor	**898**	**682**	**221**	**2 440**	**37%**	**28%**	**9%**
Finistère	1 077	744	340	3 169	34%	23%	11%
Ille-et-Vilaine	1 549	1 073	484	4 419	35%	24%	11%
Morbihan	1 332	950	387	3 518	38%	27%	11%
Bretagne	**4 856**	**3 449**	**1 432**	**13 546**	**36%**	**25%**	**11%**
Total France métro	**145 670**	**93 298**	**53 859**	**360 386**	**40%**	**26%**	**15%**

	2012 - 2016						
	Tout 2RM	< 125cm³	≥ 125cm³	Accidents	Tout 2RM	< 125cm³	≥ 125cm³
Côtes-d'Armor	**650**	**468**	**186**	**2 093**	**31%**	**22%**	**9%**
Finistère	897	593	307	3 081	29%	19%	10%
Ille-et-Vilaine	1 071	658	417	3 888	28%	17%	11%
Morbihan	896	562	335	2 777	32%	20%	12%
Bretagne	**3 514**	**2 281**	**1 245**	**11 839**	**30%**	**19%**	**11%**
Total France métro	**106 245**	**60 719**	**46 614**	**289 565**	**37%**	**21%**	**16%**

- Le nombre de tués en 2RM est stable en valeur absolue (41 tués en 2007-2011 et 40 tués en 2012-2016) et similaire aux autres départements bretons en valeur relative (± 3 points).
- Le nombre des tués de plus de 50 ans augmente sur la seconde période (+10 tués), ce phénomène ne se retrouve pas dans les autres départements bretons.

	2007 - 2011					2012 - 2016				
	Personnes tuées en 2RM par classes d'âges			Totalité	Tués 2RM sur totalité des tués	Personnes tuées en 2RM par classes d'âges			Totalité	Tués 2RM sur totalité des tués
	Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans	Tués		Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans	Tués	
Côtes-d'Armor	**41**	**36**	**5**	**218**	**19%**	**40**	**25**	**15**	**177**	**23%**
Finistère	57	44	13	255	22%	46	38	8	207	22%
Ille-et-Vilaine	67	60	7	314	21%	51	42	9	250	20%
Morbihan	49	45	4	252	19%	51	43	8	200	26%
Bretagne	**214**	**185**	**29**	**1 039**	**21%**	**188**	**148**	**40**	**834**	**23%**
Total France métro	**5 360**	**4 672**	**686**	**21 123**	**25%**	**3 926**	**3 127**	**799**	**17 243**	**23%**

➔ **L'enjeu 2RM est retenu dans le DGO** car au-delà des pratiques des motards et cyclomotoristes (vitesse, insertion), il touche toutes les tranches d'âges et participent au partage de la route entre les usagers (angles morts, priorités, clignotant, etc.).

2.6.2. Cyclistes

Selon l'INSEE, en 2015, 22 000 bretons recourent au vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, soit 2 % des actifs en emploi, proportion identique au niveau national. Cette pratique du vélo en Bretagne est plutôt urbaine, pour de courts trajets. À l'instar des autres régions françaises, les adeptes des trajets domicile-travail à vélo se trouvent plus fréquemment parmi les cadres, chez les hommes ou les personnes vivant seules.

Alors que le relief peut décourager les déplacements pour les non sportifs, il constitue un atout pour les cyclotouristes. Le Tour de Bretagne cycliste est d'ailleurs la première manifestation sportive non motorisée du département en terme de fréquentation. L'unité sécurité routière de chaque département installe un stand à l'arrivée de chaque étape de cet évènement.

Le partage de la voirie aborde l'usage urbain pour cibler les déplacements domicile / travail et l'usage sportif en milieu non urbain.

			NUIT		
Accidents corporels bicyclettes	plein jour	crépuscule ou aube	sans éclairage public ou non allumé	avec écl. public allumé	TOTAL
2007	21	2	0	0	23
2008	35	3	0	3	41
2009	31	1	0	3	35
2010	25	1	2	3	31
2011	46	0	0	0	46
2012	24	3	1	0	28
2013	21	2	2	2	27
2014	28	2	0	1	31
2015	25	1	0	0	26
2016	36	1	2	0	39
Ensemble	292	16	7	12	327
Part	89%	5%	2%	4%	

Sur la période 2007-2016, dans les Côtes-d'Armor, les accidents corporels des cyclistes ont lieu :

- 89 % en plein jour notamment pour 39 % sur les créneaux horaires 11h-13h et 16h-17h
- 61 % en agglomération, ce qui correspond à l'usage urbain des trajets courants
- 49 % en intersection, ce qui révèle une problématique de respect des règles de priorité
- 78 % lors de collisions latérales avec un autre véhicule.

➔ **Les cyclistes seront pris en compte dans l'enjeu « partage de la voirie » du DGO**.

2.6.3. Piétons

Sur la période 2007-2016, le nombre d'accidents des piétons diminue davantage dans les Côtes d'Armor que dans le reste de la Bretagne et qu'au niveau national. Par corrélation, le nombre de piétons tués baisse de 27 tués en première période à 23 tués en deuxième période.

	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016
Accidents piétons hors réseau autoroutier 2007-2016	Accidents impliquant un piéton	Totalité accidents	Part des Accidents	Accidents impliquant un piéton	Totalité accidents	Part des Accidents	Evolution des accidents impliquant un piéton (%)
Côtes-d'Armor	**377**	**2 440**	**15%**	**288**	**2 093**	**14%**	**-24%**
Finistère	635	3 167	20%	574	3 080	19%	-10%
Ille-et-Vilaine	638	4 393	15%	637	3 873	16%	0%
Morbihan	535	3 516	15%	462	2 777	17%	-14%
Bretagne	**2 185**	**13 516**	**16%**	**1 961**	**11 823**	**17%**	**-10%**
Total France métro	**62 442**	**336 072**	**19%**	**54 616**	**264 856**	**21%**	**-13%**

La prévention à l'égard des piétons tient d'abord à leur visibilité car 67 % des accidents corporels surviennent en plein jour. Le pic d'accidentalité des piétons (32 % entre 16h et 19h) correspond à l'heure de pointe. Ensuite, ils doivent s'insérer dans la circulation dans le respect des règles de priorité (30 % d'accidents piétons en intersection) et s'assurer d'être pris en compte par les usagers motorisés.

Accidents piétons 2007-2016	TOTAUX	Part par CSP	sur chaussée à +50m du passage piéton	sur chaussée à -50m du passage piéton	sur passage piéton sans signalisat° lumineuse	sur passage piéton avec signalisat° lumineuse	sur trottoir	sur accotement ou bande d'arrêt d'urgence	sur contre-allée
non renseigné	**1**	**0%**	0	0	1	0	0	0	0
conducteur professionnel	**3**	**1%**	0	1	1	1	0	0	0
agriculteur	**1**	**0%**	1	0	0	0	0	0	0
artisan, commerçant, prof. Indép.	**12**	**2%**	4	4	2	0	2	0	0
cadre sup, prof lib, chef d'entreprise	**4**	**1%**	1	0	2	1	0	0	0
cadre moyen, employé	**70**	**12%**	11	10	28	14	5	2	0
ouvrier	**27**	**5%**	8	2	9	2	2	4	0
retraité	**226**	**39%**	37	48	77	43	14	7	2
chômeur	**23**	**4%**	6	5	4	5	2	1	2
autre	**107**	**18%**	27	20	34	9	9	8	0
étudiant	**126**	**21%**	22	18	56	20	7	3	1
Ensemble	**587**		**114**	**105**	**208**	**94**	**41**	**25**	**5**

➔ **Les piétons seront traités dans l'enjeu du « partage de la route ».**

2.7. Analyse par classes d'âges

Nombre de tués	Enfants	Jeunes			Adultes		Seniors	
	0-13 ans	14-17	18-24	25-29	30-44	45-64	65-74	75 et +
2012	1	0	7	2	10	11	3	5
2013	2	0	6	3	4	10	4	6
2014	1	2	3	2	6	9	8	2
2015	0	0	6	5	4	5	3	8
2016	2	1	5	3	10	7	5	6
Bilan	**3 %**	**25 %**			**19 %**	**24 %**	**28 %**	
Pop° INSEE 2013	18 %	14 %			17 %	20 %	31 %	

Le bilan des tués révèle une sur-représentation de deux tranches d'âges, d'une part les jeunes 14-29 ans et d'autre part les adultes 45-64 ans. Pour répondre à ces deux publics, l'unité sécurité routière intervient dans les établissements scolaires et lors de manifestations ouvertes à tous (Terralies, Foire exposition, Chants de marins, …).

Sur la période 2012-2016, 15 730 jeunes ont été sensibilisés en collèges & lycées, auxquels s'ajoutent ceux touchés lors des manifestations grand public (22 800 personnes), 10 065 adultes et 100 seniors.

Afin de traiter du risque routier professionnel, plusieurs contacts ont été établis pour intervenir en entreprises ou lors de la formation initiale, comme pour les ambulanciers ou les conducteurs de poids lourds. L'évaluation des retombées en milieu professionnel peut être suivie par les autorités compétentes en matière d'hygiène et de sécurité, alors que les bénéfices pour le grand public ne sont pas mesurables.

Illustration 13: Formation des ambulanciers, hôpital Yves Le Foll - 2017

2.7.1. Les jeunes 14 – 29 ans

Les jeunes constituent une population hétérogène, dont la posture évolue de passager à conducteur. Cela correspond à la tranche d'âges des « jeunes conducteurs », qui sont plus vulnérables par leur inexpérience et sujet à des comportements à risque (vitesse, alcool, stupéfiants, distracteurs).

Sur la période 2007-2016, dans les Côtes-d'Armor, la part des accidents impliquant :

- les 14-17 ans est en baisse de 3 points, avec une diminution du nombre de 9 tués
- les 18-24 ans est en baisse de 3 points, avec une diminution du nombre de 14 tués
- les 25-29 ans est stable (+1 point non significatif), avec une diminution du nombre de 4 tués.

	2007 - 2011						
	Accidents par classes d'âges			Totalité	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	accidents	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Côtes-d'Armor	**418**	**886**	**437**	**2 440**	**17%**	**36%**	**18%**
Finistère	445	1 151	593	3 169	14%	36%	19%
Ille-et-Vilaine	483	1 604	931	4 419	11%	36%	21%
Morbihan	525	1 280	603	3 518	15%	36%	17%
Bretagne	**1 871**	**4 921**	**2 564**	**13 546**	**14%**	**36%**	**19%**
Total France métro	**39 614**	**126 115**	**82 083**	**360 386**	**11%**	**35%**	**23%**

	2012 - 2016						
	Accidents par classes d'âges			Totalité	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	accidents	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Côtes-d'Armor	**292**	**690**	**389**	**2 093**	**14%**	**33%**	**19%**
Finistère	393	1 037	555	3 081	13%	34%	18%
Ille-et-Vilaine	288	1 434	837	3 888	7%	37%	22%
Morbihan	342	853	537	2 777	12%	31%	19%
Bretagne	**1 315**	**4 014**	**2 318**	**11 839**	**11%**	**34%**	**20%**
Total France métro	**25 853**	**92 334**	**65 107**	**289 565**	**9%**	**32%**	**22%**

➔ **Les jeunes constituent un enjeu obligatoire au niveau national et prioritaire au niveau local**, qui sera traité dans le DGO.

2.7.2. Les adultes 30 – 64 ans

La typologie des déplacements permet de distinguer ceux liés à la vie professionnelle (domicile – travail, missions) et ceux liés à la vie personnelle (courses, loisirs, ...).

La composition des ménages, le nombre de véhicules dans le foyer, l'accès aux transports en commun, etc. sont autant de facteurs qui conditionnent le choix du mode de déplacement.

Dans les Côtes-d'Armor, sur la période 2007-2016 :

- La part des trajets professionnels représente 36 %, chiffre stable depuis 10 ans, part inférieure aux autres départements bretons et au niveau national (-10 points). La baisse des accidents professionnels est du même ordre que la baisse générale de l'accidentalité (-13%).
- La part des tués sur la route au cours de trajets professionnels représente 38 %, chiffre stable depuis 10 ans, part inférieure au niveau national (-2 points) mais comparable à la situation du Finistère. Toutefois, avec la baisse des sinistres, 14 vies ont été épargnées dans les trajets pro entre 2007 et 2016.
- 146 personnes sont décédées lors d'un trajet professionnel, y compris domicile-travail.

Accidents "professionnels" (mission + trajet domicile-travail)	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016	
	Accidents pro	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents pro / total accidents trajet connu	Accidents pro	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents pro / total accidents trajet connu	Evolution accidents pro (%)	Evolution accidents trajet connu (%)
Côtes-d'Armor	**798**	**2 212**	**36%**	**694**	**1 927**	**36%**	**-13%**	**-13%**
Finistère	861	2 332	37%	877	2 301	38%	2%	-1%
Ille-et-Vilaine	1 892	3 937	48%	1 659	3 575	46%	-12%	-9%
Morbihan	1 071	2 897	37%	703	1 831	38%	-34%	-37%
Bretagne	**4622**	**11378**	**41%**	**3933**	**9634**	**41%**	**-15%**	**-15%**
Total France métro	**137 805**	**304 988**	**45%**	**108 978**	**236 841**	**46%**	-21%	-22%

Personnes tuées dans un accident de trajet "professionnel"	2007 - 2011			2012 - 2016			2007-2016	
	Tués dans un accident pro	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident pro / total tués trajet connu	Tués dans un accident pro	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident pro / total tués trajet connu	Evolution tués accidents pro (nbre)	Evolution tués trajet connu (nbre)
Côtes-d'Armor	**80**	**208**	**38%**	**66**	**173**	**38%**	**-14**	**-35**
Finistère	83	233	36%	75	194	39%	-8	-39
Ille-et-Vilaine	129	301	43%	89	239	37%	-40	-62
Morbihan	78	242	32%	64	193	33%	-14	-49
Bretagne	**370**	**984**	**38%**	**294**	**799**	**37%**	**-76**	**-185**
Total France métro	**7 952**	**19 990**	**40%**	**6 446**	**16 079**	**40%**	-1 506	-3 911

➔ Dans le cadre du DGO, **l'enjeu du risque routier professionnel permettra de traiter plus largement les usagers adultes actifs.**

Une étude par catégorie socio-professionnelle (CSP) est délicate car certaines professions obligent à davantage de déplacements routiers, avec des contraintes logistiques (temps de trajet, fréquence des arrêts, …), qui augmentent l'exposition au risque.

Les conducteurs professionnels sont peu présents dans les usagers impliqués dans les accidents corporels, probablement car ils sont formés à une conduite anticipative.

Dans les CSP actives (exclusion des non renseignées, chômeurs et autres), les cadres moyens et employés sont les usagers les plus concernés, puis ce sont les retraités, les étudiants et les ouvriers.

Accidents et victimes par catégories socio-professionnelles 2007-2016	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre total de victimes dans les accidents concernés		
				Tués	Blessés	Indemnes
non renseigné	232	113	11	14	262	176
étudiant	1 394	1 109	55	64	1 653	1 179
conducteur professionnel	345	297	45	50	451	366
agriculteur	97	93	14	17	130	109
artisan, commerçant, profession indép.	330	311	36	41	426	359
cadre sup., prof lib., chef entr	254	244	17	18	398	298
cadre moyen, employé	1 873	1 521	99	109	2 122	1 541
ouvrier	1 239	1 074	96	104	1 490	1 002
retraité	1 491	1 202	135	143	1 574	1 248
chômeur	361	344	27	27	472	327
autre	2 579	1 681	117	129	2 599	1 755
TOTAUX	10 195	4 528	365	395	11 577	3 840

Le non port des équipements de sécurité est un facteur d'accident répartis de façon hétérogène.

Un sondage de la DSR fait état qu'en 2016, 20% des personnes tuées dans un véhicule ne portaient pas de ceinture (source http://www.securite-routiere.gouv.fr), y compris pour les enfants**.**

L'exposition au risque pour défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité ou du casque en 2RM est supérieure à 4 % chez les conducteurs professionnels, les artisans – commerçants – professions libérales et les ouvriers. Au niveau inter-générationnel, le non port des équipements de sécurité est similaire entre les retraités et les étudiants (~ 3 %).

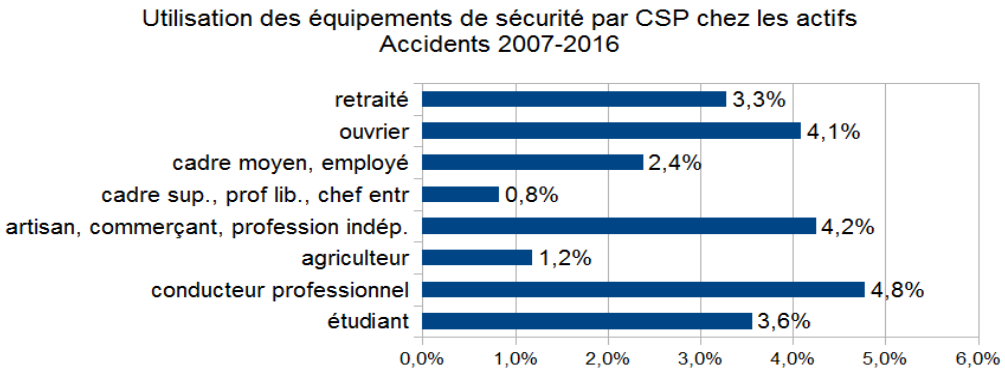


Illustration 14: Utilisation de la ceinture de sécurité ou du casque dans les accidents corporels 2007-2016 par catégorie socio-professionnelle

2.7.3. Les seniors 65 ans et plus

Dans les Côtes d'Armor, sur la période 2007-2016 :

- La part des seniors dans les accidents corporels est en augmentation (+4 points pour les 65-74 ans et +2 points pour les 75 ans et plus), mais reste cohérente avec leur représentation démographique.
- La part des seniors tués est en augmentation chez les 65-74 ans (+3 points) mais en diminution chez les 75 ans et plus (-3 points).

Accidents impliquant un usager de la classe d'âge	2007 - 2011					2012 - 2016				
	Accidents par classes d'âges		Total accidents tous âges	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		Accidents par classes d'âges		Total accidents tous âges	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
Côtes-d'Armor	**248**	**295**	**2 440**	**10%**	**12%**	**283**	**297**	**2 093**	**14%**	**14%**
Finistère	310	396	3 169	10%	12%	386	361	3 081	13%	12%
Ille-et-Vilaine	362	379	4 419	8%	9%	345	377	3 888	9%	10%
Morbihan	379	380	3 518	11%	11%	347	351	2 777	12%	13%
Bretagne	**1 299**	**1 450**	**13 546**	**10%**	**11%**	**1 361**	**1 386**	**11 839**	**11%**	**12%**
Total France métro	**30 963**	**28 825**	**360 386**	**9%**	**8%**	**30 007**	**25 802**	**289 565**	**10%**	**9%**

	2007 - 2011					2012 - 2016				
	Personnes tuées par classes d'âges		Total tués tous âges	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		Personnes tuées par classes d'âges		Total tués tous âges	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
Côtes-d'Armor	**19**	**40**	**218**	**9%**	**18%**	**21**	**27**	**177**	**12%**	**15%**
Finistère	17	49	255	7%	19%	19	31	207	9%	15%
Ille-et-Vilaine	23	37	314	7%	12%	21	53	250	8%	21%
Morbihan	18	32	252	7%	13%	15	32	200	8%	16%
Bretagne	**77**	**158**	**1 039**	**1%**	**1%**	**76**	**143**	**834**	**1%**	**1%**
Total France métro	**1 470**	**2 545**	**21 123**	**7%**	**12%**	**1 433**	**2 488**	**17 243**	**8%**	**14%**

Deux créneaux horaires, 9h-11h et 14h-18h sont les plus accidentogènes pour les seniors, ce qui correspond à leurs habitudes de déplacements mais aussi aux affluences du trafic tous usagers.

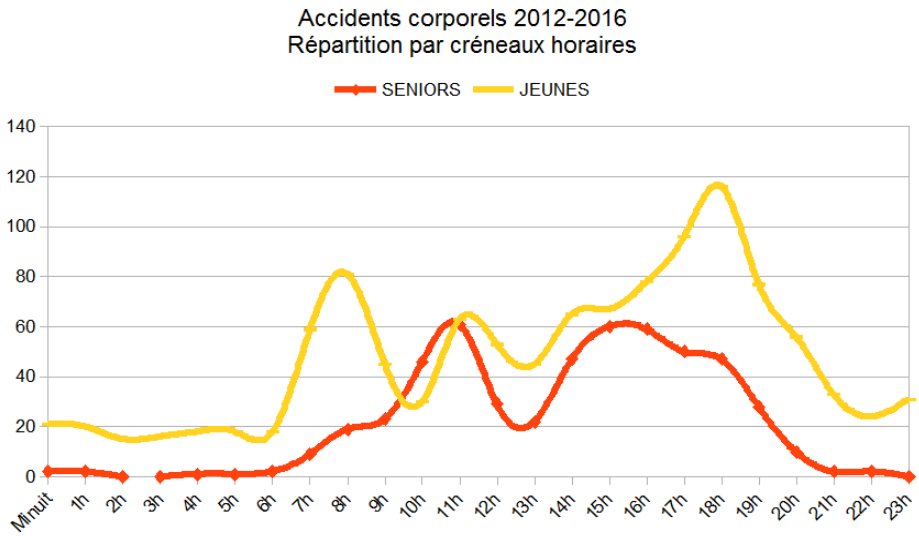


Illustration 15: Répartition des accidents corporels 2012-2016 des seniors et des jeunes par tranche horaire

Dans les accidents corporels des piétons, les retraités représentent 38,5 % des usagers impliqués, soit la première catégorie socio-professionnelle concernée par cette typologie d'accidents.

Accidents piétons 2007-2016	TOTAUX	Part par CSP	sur chaussée à +50m du passage piéton	sur chaussée à -50m du passage piéton	sur passage piéton sans signalisat° lumineuse	sur passage piéton avec signalisat° lumineuse	sur trottoir	sur accotement ou bande d'arrêt d'urgence	sur contre-allée
non renseigné	1	0,2%	0	0	1	0	0	0	0
conducteur professionnel	3	0,5%	0	1	1	1	0	0	0
agriculteur	1	0,2%	1	0	0	0	0	0	0
artisan, commerçant, prof. Indép.	12	2,0%	4	4	2	0	2	0	0
cadre sup, prof lib, chef d'entreprise	4	0,7%	1	0	2	1	0	0	0
cadre moyen, employé	70	11,9%	11	10	28	14	5	2	0
ouvrier	27	4,6%	8	2	9	2	2	4	0
retraité	226	38,5%	37	48	77	43	14	7	2
chômeur	23	3,9%	6	5	4	5	2	1	2
autre	107	18,2%	27	20	34	9	9	8	0
étudiant	126	21,5%	22	18	56	20	7	3	1
Ensemble	587		114	105	208	94	41	25	5

Y a-t-il une problématique spécifique des voitures sans permis dans les sinistres des seniors ?

Sur la période 2007-2016, 51 accidents impliquant des voitures sans permis dont 9 accidents mortels ont conduit à 10 tués, 28 blessés hospitalisés et 35 blessés légers. Parmi ces 51 accidents, huit avaient pour conducteur un senior de 65 à 86 ans. Sans nier la difficulté d'insertion de ces véhicules dans une circulation dense et leur fragilité en cas de choc, il n'y a pas de sinistralité suffisante pour justifier d'un enjeu spécifique. Afin de ne pas stigmatiser cette catégorie de véhicule et la rattacher arbitrairement à une classe d'âges, il n'y aura pas d'action dédiée sur ce sujet.

➔ Les seniors constituent un **enjeu obligatoire au niveau national et prioritaire au niveau local,** qui sera traité dans le DGO, pour tout usage (VL, 2RM, vélo, piéton).

Illustration 16: Journée de prévention seniors - Hillion 2017

Illustration 17: Simulateur de conduite du Crédit Agricole – Foire exposition 2017

3. Orientations 2018-2022

Du 13 au 15 novembre, sur invitation de Monsieur le Préfet, les partenaires de la sécurité routière se sont réunis en trois groupes de travail pluridisciplinaires pour partager leur constat sur le précédent DGO 2013 - 2017. Ils ont suggéré des orientations de portée générale pour le DGO 2018-2022 et quelques actions concrètes à décliner dans le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR 2018).

Pour le volet des orientations répressives, le comité de pilotage a demandé l'élaboration d'un plan départemental de contrôles routiers (PDCR) sur la même temporalité que le DGO.

3.1. Vitesse

3.1.1. Constat

Les campagnes nationales ne suffisent pas à convaincre les usagers que les vitesses maximales autorisées (VMA) ont du sens pour leur propre sécurité. Les aménagements et la signalisation routière sont mal compris. Les usagers ne font pas le lien entre l'environnement et la règle imposée (ex : pourquoi une limitation à 110 voire 90 sur la RN12 route 2x2 voies séparées par un terre plein central et pas 130 km/h ?).

Les mauvaises habitudes font aussi planer une confusion entre la règle, qui impose une vitesse maximale à ne pas dépasser et son application par les usagers, qui s'accordent une marge en considérant que les dispositifs de sanctions sont réglés 5 % au-dessus de la VMA et que « *tout le monde le fait* ».

Le déni du risque d'accident est encore plus prégnant pour ceux qui circulent tous les jours (risque routier professionnel). Notre étude sur le port de la ceinture (page 27) démontre que les professionnels négligent de s'attacher.

Notre diffusion institutionnelle sensibilise un public déjà convaincu (associations, gestionnaires de voirie, …), tandis que les médias grand public se focalisent sur le fait divers, l'accident et les radars mais ne fournissent pas assez d'analyse et d'éléments de compréhension.

3.1.2. Orientations

Poursuivre les actions de sensibilisation sur les incidences de la vitesse (distances d'arrêt, choc, ...) et intégrer des explications sur la compréhension des règles et des aménagements afin de convaincre de leur utilité : « comprendre les règles pour mieux les respecter ».

Mobiliser les élus pour expliquer les aménagements et rappeler le Code de la route auprès de leurs administrés, dans leurs publications (site internet, bulletin municipal).

3.2. Lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants

3.2.1. Constat alcool

Les campagnes nationales développent des images dont l'effet n'est que très temporaire, d'autres pays vont plus loin dans les illustrations : faut-il choquer pour convaincre ?

Le personnage SAM est bien identifié chez les jeunes par rapport à la consommation d'alcool mais il ne concerne pas les stupéfiants, sujet sur lequel il est plus délicat de communiquer car les drogues sont illicites. Le Capitaine de soirée n'est pas désigné chez les consommateurs de drogues, qui minimisent le délai de dissipation des substances et croient pouvoir reprendre le volant après un temps d'attente trop court.

La confusion entre effets ressentis et perturbation des capacités est la même pour l'alcool et les drogues.

Dans le grand public, il y a confusion entre les seuils d'alcoolémie sang / air expiré, surtout pour les permis probatoires et une méconnaissance des « doses bar » qui servent de base pour la communication sur alcool, par rapport aux « doses maison ».

Dans les pratiques, l'alcool est trop souvent associé à la fête et à la reconnaissance d'un « âge adulte ». A titre d'exemples, les buvettes dans le cadre associatif, où bière et cidre sont au même prix que les boissons non alcoolisées, véhiculent un message subliminal « l'alcool c'est pour les grands ».

Sans être illégale, la persistance chez quelques restaurateurs routiers d'une offre de repas avec vin à volonté est une incitation à la sur-consommation et entretient le rituel apéritif + vin, qui entraîne chez beaucoup de sujets un dépassement du seuil maximal de 0,50g/l de sang voire une situation délictuelle pour les permis probatoires soumis au seuil de 0,2g/L de sang.

Le « parcours-lunettes » de démonstration des effets de l'alcool est considéré comme un jeu. Certes, il permet d'attirer le public pour engager une discussion mais le slalom entre les cônes comme piéton est peu pertinent.

3.2.2. Constat stupéfiants

Les consommateurs sont majoritairement les 15-45 ans, avec un profil soit festif occasionnel soit de consommateur régulier addictif. Dans les deux cas, communiquer sur les incidences pour la santé reste important mais ne suffit pas à mobiliser.

Les stupéfiants sont banalisés chez les jeunes, associés à une attitude, une image cool reprise dans les divertissements (musique, films, séries). La rémanence dans l'organisme est méconnue encore plus que pour l'alcool. Les parents ne parviennent pas toujours à identifier les signes d'une consommation chez leurs adolescents.

Certains élèves du permis se présentent aux séances et même à l'examen après avoir consommé mais les inspecteurs du permis n'étant pas assermentés ne peuvent pas déclencher un dépistage.

3.2.3. Orientations

Illustration 18: Parcours lunettes - Coupe Florio 2017

Insister sur la « sobriété complète » de SAM[1] : pas d'alcool, de drogues ou de médicaments.

Rappeler le caractère illégal de la consommation de drogues, qu'il n'y a pas de consommation anodine en terme de santé et de sanction.

Communiquer sur les conséquences concrètes après accident sous l'emprise de l'alcool et/ou des stupéfiants (assurance, emploi, finances, …) pour responsabiliser au-delà des conséquences physiques.

Encourager l'installation des EAD dans les véhicules professionnels dont les auto-écoles.

Travailler avec les collectivités et associations pour **encadrer l'alcool dans les buvettes**.

3.2.4. Actions concrètes

Insister sur le « zéro verre » plutôt que sur le « deux verres maxi » et sur le retour à « zéro » pas uniquement au seuil légal.

Valoriser le Capitaine de soirée SAM auprès des débits de boissons et établissements nocturnes (ex : une identification du SAM par un bracelet pour des consommations uniquement sans alcool dont une offerte).

Définir la procédure à suivre en cas de candidat suspect lors de l'examen du permis de conduire.

Proposer un parcours-lunettes en situation de conduite dans un espace sécurisé ou sur simulateur.

Contacter l'union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH) pour **prohiber les formules « vin à volonté ».**

Reprendre dans nos supports, les messages sur les signes de consommation, les temps d'élimination, l'impact des drogues sur la vie quotidienne, les pictogrammes sur les médicaments. Ces informations pourront aussi être transmises sur le réseau Toutatice et le mémo des parents de l'éducation nationale.

1 *Cette demande a été remontée à la DSR / Communication et sur le réseau Hermès.*

3.3. Distracteurs

3.3.1. Constat

L'accès aux smartphones, commercialisés depuis 2003, a modifié le quotidien des citoyens, dans leurs déplacements comme dans la vie courante. D'après une étude réalisée en 2016 (source : www2.deloitte.com), 77 % des Français possèdent un smartphone.

La proportion des accidents imputables aux distracteurs (téléphone, écouteurs, manipulations au volant, …) est délicate pour les forces de l'ordre car les smartphones émettent un flux d'activité permanent et les auteurs présumés d'accident rechignent à admettre l'usage de distracteur en situation de conduite.

Les écouteurs constituent une source de distraction pour les usagers vulnérables, non carrossés (piétons et cyclistes), qui négligent l'importance de l'audition pour rester en contact avec leur environnement afin de détecter un danger.

Chez les conducteurs, les conversations téléphoniques et la consultation des alertes reçues (SMS, mails) sont problématiques, avec un déni du risque et l'illusion de maîtriser leur conduite alors qu'ils quittent la route des yeux et que leur attention est détournée. Ces comportements traduisent un repli dans l'habitacle comme une prolongation du domicile, une bulle personnelle de liberté, en contradiction avec la logique de partage de la voirie et l'attention requise pour la tache de conduite.

Sur ce point, il est délicat d'autoriser le mode bluetooth et d'expliquer que le mode filaire est interdit alors que la distraction est la même.

Au-delà des conversations, le téléphone s'impose comme un accessoire intégré dans le véhicule avec de multiples fonctionnalités dites « d'aide à la conduite » (GPS, alertes conditions de circulation, diffusion de musique, radio, …). Il est devenu un outil professionnel, intégré dans l'organisation du travail pour la recherche de la réactivité, dans un contexte de travail en flux tendu et des contraintes de réactivité. C'est un enjeu sociétal d'addiction individuelle aux écrans et d'organisation du travail.

Les forces de l'ordre et contrôleurs des transports terrestres rapportent également, la présence d'écran télé et lecteur de DVD dans les cabines des poids lourds chez certains transporteurs.

3.3.2. Orientations

Encourager les entreprises à prendre des dispositions pour éviter les communications en situation de conduite.

Promouvoir l'application « mode conduite », le passage en « mode avion » pour éviter les sonneries.

Développer des actions démonstratives sur le détournement de l'attention dans les animations de prévention.

3.4. Utilisateurs de deux roues motorisés

3.4.1. Constat

Pour les conducteurs occasionnels, qui ne maîtrisent pas suffisamment leur trajectoire, le permis n'est qu'un socle minimal de connaissances mais les aptitudes à la conduite restent à perfectionner.

Pour les petites cylindrées, l'état du 2RM est insuffisamment contrôlé, sachant que le contrôle technique n'existe pas pour les 2RM.

Les équipements de sécurité sont coûteux et seuls les motards chevronnés sont correctement équipés. La campagne instaurant le port des gants obligatoires en 2RM, 3RM et quads non carrossés n'a pas permis de toucher tous les publics.

3.4.2. Orientations

Communiquer auprès de tous les usagers sur la fragilité spécifique des 2RM (angles morts, trajectoire).

Encourager la formation continue en partenariat avec les associations référentes pour développer des actions avec des exercices pratiques de maniabilité et des conseils pour l'entretien des 2RM.

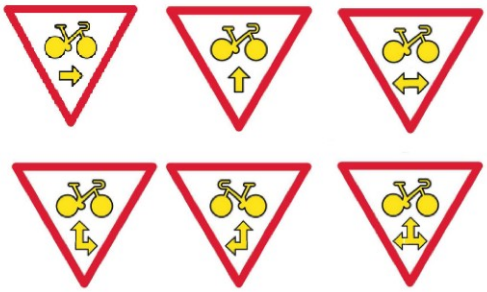
Inciter les assureurs à encourager leurs clients à disposer d'un équipement adapté.

Favoriser la rencontre des motards expérimentés et débutants, toutes cylindrées, pour des échanges de bonnes pratiques lors de la journée moto et autres manifestations.

Illustration 19: Journée moto 2017 animée par Monsieur Moto, la CASIM et la FFMC

3.5. Partage de la voirie

3.5.1. Constat



Les évolutions du Code de la route sont méconnues du grand public, qui ne met pas ses connaissances à jour.

Les publications du CEREMA sur le « Code de la rue » ne sont pas assez connues des élus pour appuyer leurs réflexions et les aménagements sont hétérogènes.

Les facilités accordées aux cyclistes et piétons, dans le « Code de la rue », ne doivent pas les exonérer du respect du Code de la route.

Les cyclotouristes sont plus exposés par leur pratique plus fréquente et hors agglomération. Le Préfet des Côtes d'Armor a écrit à tous les clubs de cyclotourisme début 2017 pour rappeler les équipements obligatoires et informer de l'obligation du port du casque jusqu'à 12 ans.

3.5.2. Orientations

Informer les collectivités sur les dispositifs du « Code de la rue » à l'appui d'exemples, en lien avec le Conseil départemental, en relançant le réseau des élus référents sécurité routière.

Communiquer sur le partage réciproque de la voirie, les droits et devoirs de chaque usager.

Cibler la promotion du vélo au printemps et lors de la semaine du vélo (mai – juin).

Rappeler l'importance des équipements de sécurité et de visibilité, à vélo, obligatoires et recommandés, ainsi que pour les piétons.

3.5.3. Actions concrètes

Diffuser des **informations illustrées** (panneaux, aménagements) sur les sites web des partenaires du DGO, dans les bulletins de l'ODSR et dans la presse.

Illustration 20: Piste vélo animée par PSP et l'APR – Terralies 2017

3.6. Jeunes

3.6.1. Constat

Les mauvais comportements des adultes se répercutent sur les enfants, les mettant en danger à court terme (exemple enfants non ou mal attachés) et à moyen terme lorsque les jeunes conducteurs reproduisent ces modèles.

Les jeunes s'informent et échangent sur les réseaux sociaux, pas sur les médias traditionnels.

Illustration 21: Sup'Armor 2015

3.6.2. Orientations

Impliquer les adultes autour du principe d'exemplarité (ex : intervenir dans les conférences organisées par les collectivités locales sur la parentalité, transmettre des messages sur le réseau Toutatice dans les collèges ; intervenir auprès des assistantes maternelles, ...).

Diffuser auprès des auto-écoles une série de code illustrée localement, liées aux aménagements identifiés dans les Côtes-d'Armor, et fournir les explications pour que les enseignants de la conduite disposent d'un matériel pédagogique complet. **Former les associations partenaires à cet outil** pour une plus large diffusion, notamment lors des sessions auprès des adultes et seniors.

Favoriser la communication numérique avec les associations partenaires du DGO, pour la diffusion des messages (Facebook, Twitter, applications, sites web).

Créer des partenariats pour mobiliser les marques des jeunes.

Faire évoluer nos supports vers des **formats illustrés,** type bande dessinée.

3.7. Risque routier professionnel

3.7.1. Constat

Le document unique est un outil obligatoire pour la prévention hygiène et sécurité, qui doit prendre en compte le risque routier et l'intégrer dans l'organisation du travail pour limiter l'exposition au risque. Il faudrait insister auprès des employeurs sur l'image dégradée induite par un conducteur dangereux, qui circule dans un véhicule de société et sur les coûts inhérents à un accident de la route causé par un membre de leur personnel.

La pression de la rentabilité pousse les professionnels à prendre des risques sur la route. En cas d'accident, les dirigeants sanctionnent l'employé sans remettre en cause leur organisation interne. La conduite d'un véhicule professionnel déresponsabilise, les employés se sentent couverts par l'entreprise, notamment pour l'usage du téléphone au volant.

Si les chauffeurs de poids-lourds suivent des formations régulières, ce n'est pas le cas pour les chauffeurs des utilitaires, qui ne sont souvent pas formés au gabarit de leur véhicule. De plus, en entreprise, le suivi des véhicules de service n'est pas toujours scrupuleux (chargement, gonflage des pneus, freins…).

Les usagers de la route ne prennent pas en compte les difficultés propres aux PL, engins et aux remorques (freinage, visibilité…).

Sans être infaillibles, les éthylotests anti-démarrage (EAD) installés dans les autocars donnent des retours positifs et contribuent à la sécurité du transport de personnes. D'autres professionnels pourraient y recourir mais le coût reste élevé.

Les dirigeants n'ont pas les moyens de contrôler l'authenticité et le solde de points du permis de conduire de leurs employés.

Illustration 22: Alternative à la sanction sur la RN12 avec la Gendarmerie nationale - 2017

3.7.2. Orientations

Mobiliser les chargés de mission prévention et les employeurs pour développer la prévention routière dans l'organisation du travail et agir ainsi sur les causes profondes. Proposer aux entreprises qui se mobilisent, des outils de communication (auto-collants sur les véhicules, charte d'engagement, etc.).

Accompagner la formation continue des chauffeurs[2], le bon entretien des véhicules et équipements professionnels notamment en passant par les associations professionnelles, les « clubs d'entreprises ».

Rappeler aux professionnels la répartition des responsabilités employeurs / employés, notamment l'obligation de désigner le conducteur fautif en cas d'infraction relevée par un radar.

Communiquer auprès de tous les usagers sur les équipements de sécurité (ceinture, casque), les distances de sécurité, le chargement du véhicule, les angles morts et la fatigue.

Encourager les entreprises à installer des EAD dans leur flotte de véhicules professionnels.

3.7.3. Actions concrètes

En septembre 2017, le Conseil départemental et la Préfecture des Côtes d'Armor ont organisé conjointement deux journées de sensibilisation à la sécurité routière à destination de leurs personnels, avec le concours du SDIS, des forces de l'ordre et de notre partenaire Groupama. Cette action inscrite au **plan de prévention du risque routier (PPRR)** pourrait être reconduite annuellement et élargie à d'autres **administrations**.

Développer des **opérations « venez prendre ma place et voir ce que je ne vois pas »**, comme lors des Terralies 2017, lorsque les usagers pouvaient s'asseoir dans la cabine d'un tracteur agricole

Illustration 23: Plan de prévention des risques routiers, formation professionnelle - DDTM 2017

2 *Question posée à l'ARS pour intégrer ces orientations dans le plan régional de santé au travail (PRS) car non prévu dans l'édition actuelle PRS 2016-2020.*

3.8. Seniors

3.8.1. Constat

Les seniors sont des usagers vulnérables, notamment en tant que piétons et cyclistes. Sans les stigmatiser, ils doivent prendre conscience de leur fragilité.

Les usagers ne connaissent pas les règles liées aux aménagements récents en milieu urbain (zones de rencontre, zone 30, voies cyclables) regroupés dans le « Code de la rue » édité par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Cette catégorie de population est également concernée par les conduites addictives (alcool, médicaments).

La campagne nationale « santé et conduite » ne semble pas avoir été assez largement relayée.

3.8.2. Orientations

Encourager la mise à niveau des connaissances des seniors et le contrôle de leurs aptitudes. Mobiliser les partenaires du DGO pour porter un discours sur l'autonomie, la confiance, les alternatives pour adapter les déplacements aux difficultés.

Inviter les collectivités locales à communiquer sur les aménagements et à associer les riverains pour leur conception.

Faire évoluer nos supports, vers des illustrations des doses bar face aux doses maison et le temps d'élimination de l'alcool. Ces informations figurent dans le livret « Seniors faisons le point » réalisé par l'unité sécurité routière en décembre 2017.

Relancer **la campagne « santé et conduite »** dans les pharmaciens et notre réseau partenarial pour une large diffusion.

Rappeler aux médecins (généralistes et spécialistes dont ceux exerçant dans les hôpitaux psychiatriques), **leur possibilité de suspendre le permis des personnes inaptes à la conduite.**

3.8.3. Actions concrètes

Le livret « Seniors faisons le point », réalisé par l'unité sécurité routière, avec le concours du club des aînés de Plédran, a été mis en ligne sur l'IDE et Hermès le 12 décembre 2017.

Une plus large diffusion, par voie électronique après la validation du DGO, permettra de toucher les associations de seniors, comité local d'action sociale (CLAS), centres communaux d'action sociales (CCAS), élus référents sécurité routière, etc.

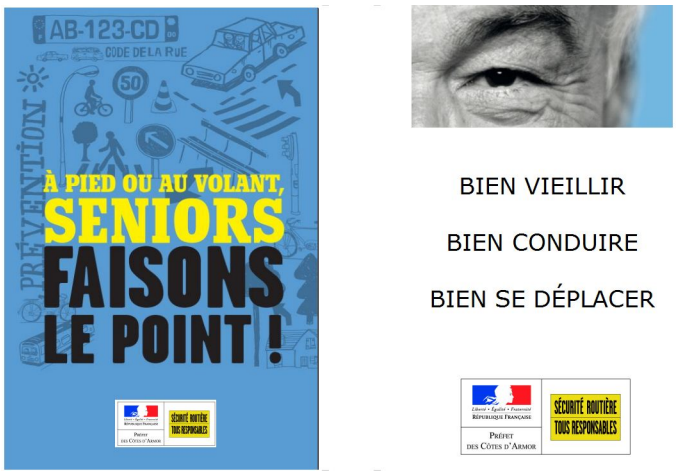


Illustration 24: Livret seniors

4. Validation du document par les membres du comité de pilotage

Le préfet des Côtes d'Armor

Yves LE BRETON

La procureure de la République de Saint-Malo

Christine LE CROM

Le procureur de la République de Saint-Brieuc

Bertrand LECLERC

Pour le président du Conseil départemental des Côtes d'Armor

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN

La présidente de l'Association des Maires des Côtes d'Armor

Armelle BOTHOREL

Pour la directrice départementale de la sécurité publique

Philippe SURLAPIERRE

Pour le commandant du groupement départemental de la Gendarmerie nationale

Olivier COGNET

Le responsable du district de Saint-Brieuc pour la DIRO

Henri BOULLY

Liste des contributeurs
Agence régionale de santé (ARS)
Association Mélodie les clés pour la vie
Association Prévention de la MAIF
Auto-école Guillard, Saint-Brieuc
Auto-école Le Dantec, Guingamp
Auto-école Roger, Ploeuc-sur-Lié
Chaîne d'amitié pour la sécurité et l'information des motards (CASIM) des Côtes d'Armor
Centre de formation des apprentis (CFA), Plérin
Chambre des métiers et de l'artisanat des Côtes d'Armor
Chirurgien viscéral et digestif, hôpital Yves Le Foll, Saint-Brieuc
Direction départementale des territoires et de la mer des Côtes d'Armor
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bretagne
Direction des services départementaux de l'Éducation nationale (DSDEN) des Côtes d'Armor
Fédération française du bâtiment (FFB) des Côtes d'Armor
Fédération nationale des transports routiers (FNTR), section régionale de Bretagne
Fédération française des motards en colère (FFMC) des Côtes d'Armor
Groupama Loire-Bretagne
Médecin de prévention des services de l'État des Côtes d'Armor
Monsieur Moto, agent de la Police Nationale, chargé de mission 2RM
Mutuelle sociale agricole (MSA) des Côtes d'Armor
Ordre des pharmaciens, antenne régionale
Union départementale des associations familiales (UDAF) des Côtes d'Armor
Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH) des Côtes d'Armor