

SOMMAIRE

A - Analyse de l'accidentologie locale sur la période 2008-2012 :

1. Étude du diagnostic	5
1.1. Données générales sur le département	5
1.1.1. Le réseau routier	5
1.1.2. La population	6
1.1.3. Le parc de véhicules	6
1.2. Bilan global	7
1.2.1. Les accidents	7
1.2.2. Les victimes	9
1.2.3. L'Indicateur d'Accidentologie Locale	10
1.3. Localisation des accidents	11
1.3.1. Répartition des accidents par type de réseau	11
1.3.2. Répartition des victimes par type de réseau	12
1.3.3. Densités et taux d'accidents	13
1.3.4. Répartition selon le milieu	19
1.3.5. Répartition des accidents en et hors intersection	19
1.4. Répartition des accidents dans le temps.....	20
1.4.1. Selon le mois.....	20
1.4.2. Selon le jour de la semaine.....	20
1.4.3. Selon l'heure les jours ouvrables	21
1.4.4. Selon l'heure les week-end, veilles de fête et jours de fête	21
1.5. Les circonstances des accidents	22
1.5.1. Conditions atmosphériques.....	22
1.5.2. Etat de surface de la chaussée.....	22
1.5.3. Luminosité	22
1.5.4. Les types de collisions entre véhicules	23
1.5.5. Les collisions contre obstacles fixes	23
1.6. Les impliqués.....	25
1.6.1. Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués.....	25
1.6.2. Répartition des accidents selon la catégorie de l'usager présumé responsable	25
1.6.3. Répartition des victimes par catégorie d'usager par classe d'âge	26
1.6.4. Comparaison des victimes par classe d'âge à leur poids dans la population	27
1.6.5. Gravité en fonction de l'âge des victimes.....	27
1.6.6. Origines géographiques	27
1.7. Les comportements.....	28
1.7.1. L'alcool (taux > 0,5 g/L sang)	28
1.7.2. La vitesse	28
1.7.3. Non-port de la ceinture.....	28
1.7.4. Non-port du casque.....	29
1.7.5. Synthèse des différentes causes d'accidents	29
1.8. Synthèse du bilan global.....	30
2. Les enjeux	31
2.1. Bilan des enjeux du précédent DGO (2004-2008).....	31
2.1.1. La RN 145 bidirectionnelle	31
2.1.2. Les jeunes de 14 – 24 ans	34
2.1.3. Les personnes de plus de 60 ans	37
2.1.4. Le traitement des obstacles latéraux	40
2.1.5. Synthèse des enjeux du précédent DGO.....	43
2.2. Les enjeux locaux de sécurité routière pour le DGO 2008-2012	44
2.2.1. L'alcool	45
2.2.2. La vitesse	49

2.2.3. Les jeunes de moins de 25 ans	52
2.2.4. Les conducteurs de 2 roues motorisés	59
2.2.5. Les personnes de plus de 65 ans	66

B- LES ORIENTATIONS D’ACTIONS PAR ENJEU

1 – Enjeu alcool :

- Orientation 1 :
- Orientation 2 :
- Orientation 3 :

2- Enjeu vitesse :

- Orientation 1 :
- Orientation 2 :
- Orientation 3 :

3- Enjeu les jeunes de moins de 25 ans :

4- Enjeu Les conducteurs de deux roues motorisés

5- Enjeu les personnes de plus de 65 ans

Analyse d'accidentologie

Période 2008-2012

1. Étude du diagnostic

Les données utilisées dans cette analyse proviennent des fiches BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) établis par les forces de l'ordre sur la période 2008 à 2012.

1.1. Données générales sur le département au 31 décembre 2010

1.1.1. Le réseau routier

	A	RN 2 x 2 voies	RN bidirectionnelles	RD	VC	TOTAL
<u>Avant le 04/11/2004</u>	4 Km	58 Km	114 Km	4 273 Km	5 886 Km	10 335 Km
<u>04/11/2004 :</u> Ouverture 2x2 voies RN 145 : inter RD 990 – Parsac	4 Km	64 Km	108 Km	4 273 Km	6 008 Km	10 457 Km
<u>01/01/2006</u> Transfert RN 141 au CG 23 renommée RD 941	4 Km	64 Km	25 Km	4 356 Km	6 008 Km	10 457 Km
<u>Depuis le 27/07/2007</u> Ouverture section 2x2 voies RN 145 : Parsac – Gouzon)	4 Km	72 Km	17 Km	4 366 Km	6 008 Km	10 467 Km
<u>En juin 2011 :</u> ouverture totale RN145 à 2x2 voies	4 Km	89 Km	-	4353 Km	6598 Km	11 044 Km
<i>Répartition</i>	0,02 %	0,81 %	-	39.42 %	59.75 %	100 %

Sur routes départementales les opérations les plus marquantes d'amélioration du réseau sont :

2005 : - Rectification du tracé de la RD 917 entre Châtres et la RN 145
- Rectification du tracé de la RD 982 entre Le Masbet et Le Tarderon

2006 : - Calibrage à 7 m et renforcement de la RD 990 entre Chaussidoux et l'Etang des Moines
- Création du carrefour giratoire de La Pisciculture de Sainte-Feyre sur la RD 942
- Aménagement du carrefour de la Gasne à Guéret

2007 : - Rectification du tracé de la RD 9 vers Crocq

2008 : - Rectification des virages dangereux entre le village des « Petits clous » et Bénévent sur la RD912a1)

2010 : - Rectification des virages dangereux de Font Rozé (2200 m) sur la commune de Mérinchal et de Combe Molle (1600 m) sur la commune de Mautes (RD941)

2011 : - Aménagement de la RD990 entre Letrieix et l'étang des moines.

En juin 2011, la mise à 2x2 voies de la RN145 était terminée. Son inauguration a eut lieu le 12 septembre.
La Creuse se situe en 53^{ième} position pour la longueur de son réseau.

1.1.2. La population

Données issues de l'INSEE (Recensement de 2009 en l'absence de disponibilité de données plus récente)

La région Limousin comptait 741 785 habitants sur un total intégrant les DOM de 64 304 500 soit 1.2% de la population nationale.

La Creuse compte, en 2009 une population totale de 128 435 habitants (123 584 y résident en permanence) dont 51.3 % de femmes et 48.7% d'hommes. Il s'agit d'un département qui souffre toujours d'un solde naturel très négatif (-7.4 pour mille) mais voit sa population en légère hausse depuis 2007 grâce à un solde migratoire positif. C'est une population âgée (40%de retraités) et peu urbaine.

La plus grosse agglomération est Guéret (Préfecture) avec 14 849 habitants devant La Souterraine (5731) et Aubusson (4202)

	POPULATION (données INSEE 2007)			
	Femmes	Hommes	Total	%
0 à 14 ans inclus	8 399	8 869	17 268	14 %
15 à 29 ans inclus	7 832	8 568	16 400	13.2 %
30 à 59 ans inclus	24 354	25 159	49 513	39.9 %
60 à 74 ans inclus	11 572	10 620	22 192	17.9 %
74 et plus	11 371	7 119	18 490	15 %
TOTAL	63 528	60 335	121123 863123	1100 %13

1.1.3. Le parc de véhicules

Véhicules particuliers	Autres énergies	Camions - Cttes	SRemorques	Total véhicules 23
62 360	155	12 810	328	75 653

Le parc creusois comprend 62 515 véhicules de tourisme, soit un taux de 0,50 voiture par habitant, inférieur à la moyenne nationale de 0,59.

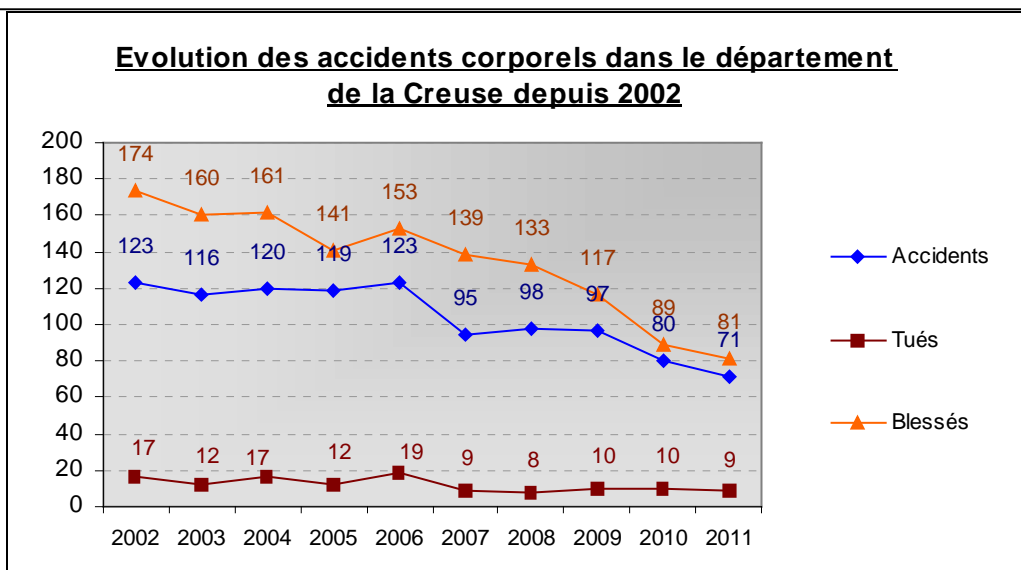
Les immatriculations dans le département de la Creuse : au 31 décembre 2010

	Voitures particulières	Autocars	Ctte	Tracteur	Remorque	SRemorque	Total
2008 N	2 997	61	636	43	3	23	3 763
O	11 008	34	2 220	23	10	36	13 331
2009 N	3 416	45	607	21	3	14	4 106
O	10 846	28	2 262	35	-	38	13 209
2010 N	3 312	15	578	13	5	6	3 929
O	Donnée non disponible						

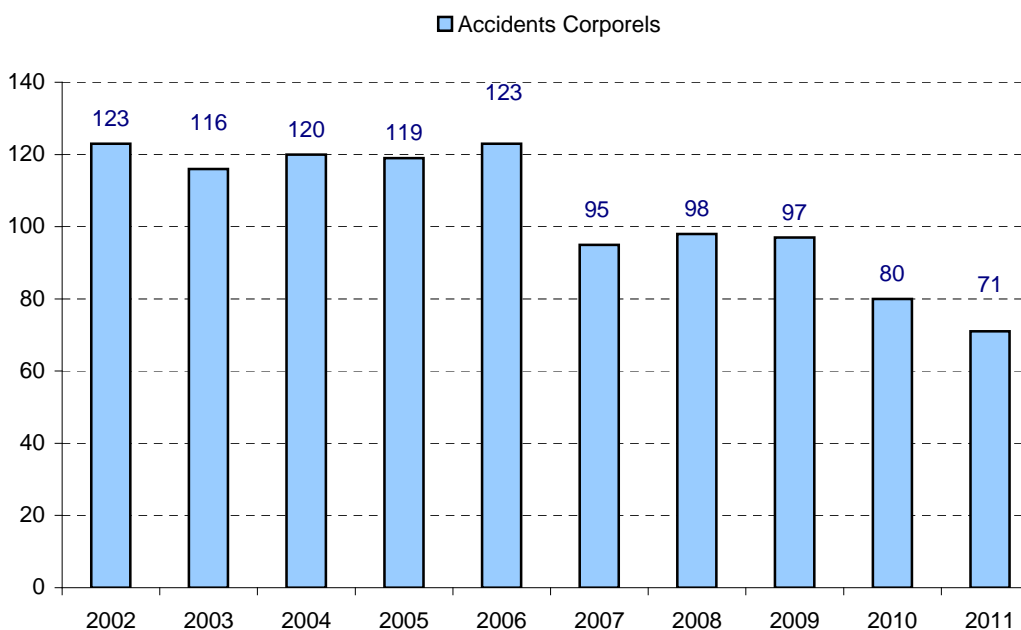
En 2009, les véhicule d'occasions représentaient 69 % des achats contre 71 % en 2008 soit plus des 2/3 des transactions.

1.2. Bilan global

1.2.1. Les accidents



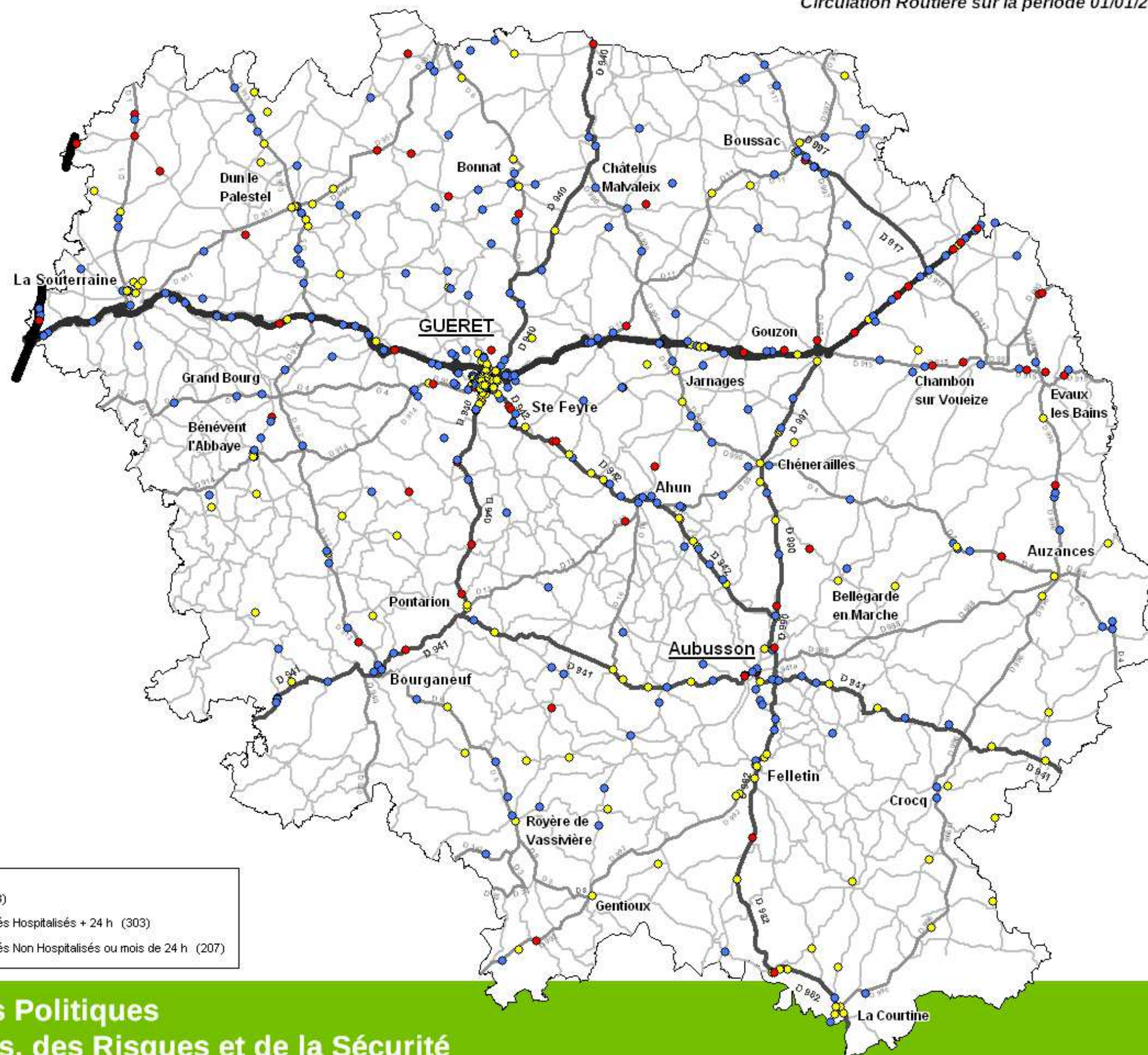
En 2005 la définition du blessé grave a changé : avant était blessé grave une victime hospitalisée au moins 6 jours, depuis 2005 sont pris en compte les blessés hospitalisés plus de 24 h.



Bien que le nombre d'accidents corporels se soit stabilisés sur une moyenne annuelle de 120 accidents sur la période 2002 – 2006 (contre 145 sur la période 1998 – 2002), l'année 2007, avec ses 95 accidents, permet d'obtenir une évolution moyenne annuelle de – 3,7 % sur la période 2003 – 2007.

Sur le plan national, cette évolution sur la même période n'était que de – 2,6 %.

On notera une baisse sensible de la moyenne annuelle des accidents à 88 accidents sur la période 2007-2011.



Légende

- Accidents Mortels (63)
- Accidents avec Blessés Hospitalisés + 24 h (303)
- Accidents avec Blessés Non Hospitalisés ou mois de 24 h (207)



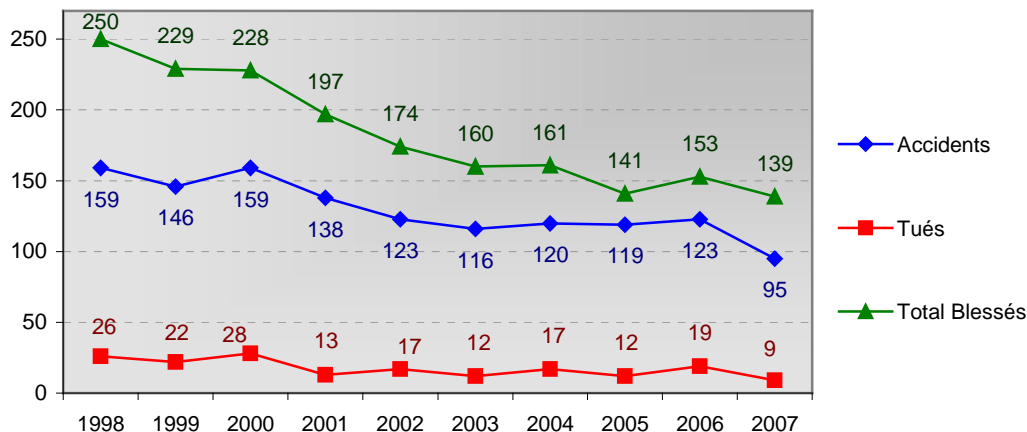
Service des Politiques
Territoriales, des Risques et de la Sécurité

Pôle Sécurité et Education Routières - Transports

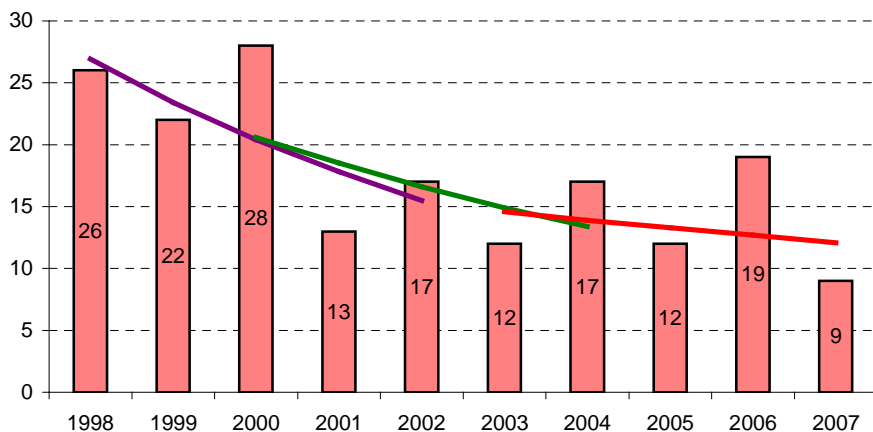
24 octobre 2008

1.2.2. Les victimes

Evolution des ATB dans le département de la Creuse depuis 1998



Tués Évolution 98-02 Évolution 00-04 Évolution 03-07



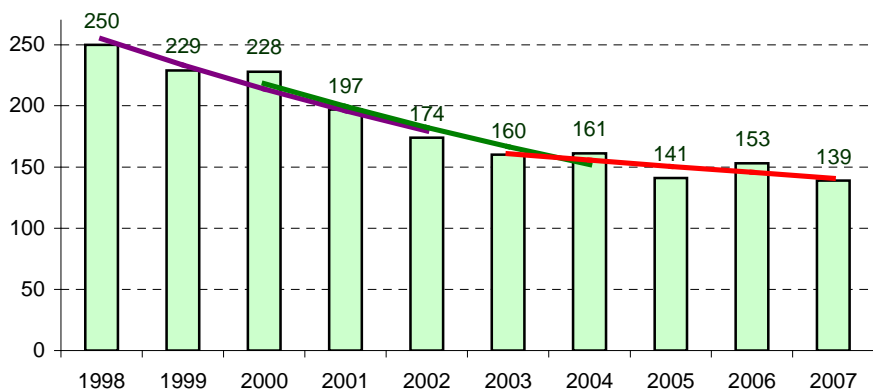
Le nombre de tués évolue en dents de scie d'une année sur l'autre ; néanmoins la tendance générale depuis 1998 est à la baisse continue.

Remarque : Depuis le 1^{er} janvier 2005, la définition du tué a changé : avant étaient comptabilisées les personnes tuées sur le coup ou dans un délai de 6 jours, après sont pris en compte les personnes tuées sur le coup ou dans un délai de 30 jours.

Au plan national, pour comparer les résultats des années antérieures à 2005 à celles postérieures, il est appliqué un coefficient de 1,069 pour les années avant 2005. Ce coefficient déterminé empiriquement permet de tenir compte des personnes décédées entre le 6^e et le 30^e jour qui n'étaient pas comptabilisées avant 2005.

En Creuse, nous n'avons pas appliqué ce coefficient car cela ne modifierait pas la tendance générale qui est à la baisse, et aussi pour éviter tout risque de confusion entre les bilans constatés et ceux calculés.

Total Blessés Évolution 98-02 Évolution 00-04 Évolution 03-07



1.2.3. L'Indicateur d'Accidentologie Locale

L'indicateur d'accidentologie locale (I.A.L.) compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux.

Cet indicateur, calculé par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière sur la période 2002-2006, dernière connue, et appliqué sur l'ensemble des réseaux, donne :

	France	Limousin	Creuse
Tués	1,00	1,02	0,97

En Creuse, il y a 3 % de tués en moins par rapport au bilan qu'il y aurait eu si le taux de risque sur les routes creusoises avait été celui de l'ensemble de la France.

Classée au 95^{ème} rang sur 96 pour sa population, la Creuse est classée au 94^{ème} rang national pour le nombre d'accidents corporels et le nombre de tués sur la période 2003-2007, et au 95^{ème} rang pour le nombre total de blessés sur cette même période.

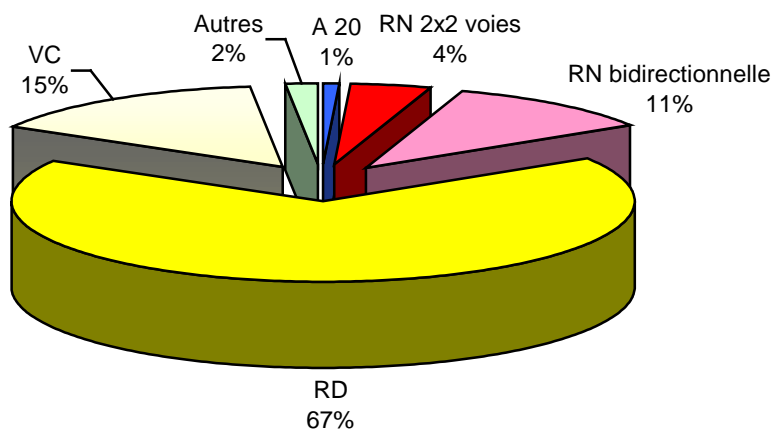
1.3. Localisation des accidents

1.3.1. Répartition des accidents par type de réseau

	A 20	RN		RD	VC	Autres	TOTAL
		2 x 2 voies	Bidirectionnelle				
2003	1	4	22	71	17	1	116
2004	0	3	18	84	15	0	120
2005	1	6	13	81	15	3	119
2006	2	3	9	81	23	5	123
2007	0	8	2	69	15	1	95
TOTAL	4	24	64	386	85	10	573
IG G1	100	91,67	60,93	64,77	52,94	60	63,87

Indice de gravité G1 = 100 x nombre d'accidents graves / nombre d'accidents corporels

Avec comme définition de l'accident grave un accident ayant fait au moins un blessé grave ou hospitalisé + 24 h ou un tué



15 % des accidents ont lieu sur **routes nationales** qui représentent 0,86 % du réseau routier creusois (1,65 % avant transfert de la RN 141 au Conseil Général 23 le 01/01/2006).

67 % des accidents ont lieu sur **routes départementales** qui représentent 41,7 % du réseau routier creusois.

15 % des accidents ont lieu sur **voies communales** qui représentent 57,4 % du réseau routier creusois.

1.3.2. Répartition des victimes par type de réseau

	A 20	RN		RD	VC	Autres	TOTAL
		2 x 2 voies	Bidirectionnelle				
Tués	2	3	14	43	7	0	69
Blessés Hospitalisés	2	20	39	255	41	6	363
Blessés Non Hosp.	0	10	55	264	54	8	391
TOTAL	4	33	108	562	102	14	823
IG G3	100	95,83	82,81	77,2	56,47	60	75,39
IG G4	50	12,5	21,87	11,4	8,24	0	12,04

Indice de gravité G3 = 100 x nombre de (tués + blessés graves ou hospitalisés + 24h) / nombre d'accidents corporels

Indice de gravité G4 = 100 x nombre de tués / nombre d'accidents corporels

Comparaison des indicateurs de gravité (G4) Creuse/France

	RN	RD	VC et autres
Creuse (2003-2007)	19,32	11,14	7,37
France (2003-2006)	16,5	14,87	8,8 (rase campagne 2006)

Indice de gravité G4 = 100 x nombre de tués / nombre d'accidents corporels

Avec comme définition de l'accident grave un accident ayant fait au moins un blessé grave ou hospitalisé + 24 h ou un tué

La valeur élevée de l'indice de gravité sur RN en Creuse provient du bilan 2006 particulièrement désastreux avec 8 tués sur la RN 145.

1.3.3. Densités et taux d'accidents

Densités

$$D = N / (L \times n)$$

N = nombre d'accidents corporels observés en n années

n = nombre d'année de la période considérée

L = longueur de la section en km

Le nombre d'accidents corporels recensés par km et par an sur la période 2003-2007 en Creuse est de :

0,075 sur la RN 145 à 2x2 voies, soit un accident tous les 13,5 km.

0,23 sur la RN 145 bidirectionnelle, soit un accident tous les 4 km.

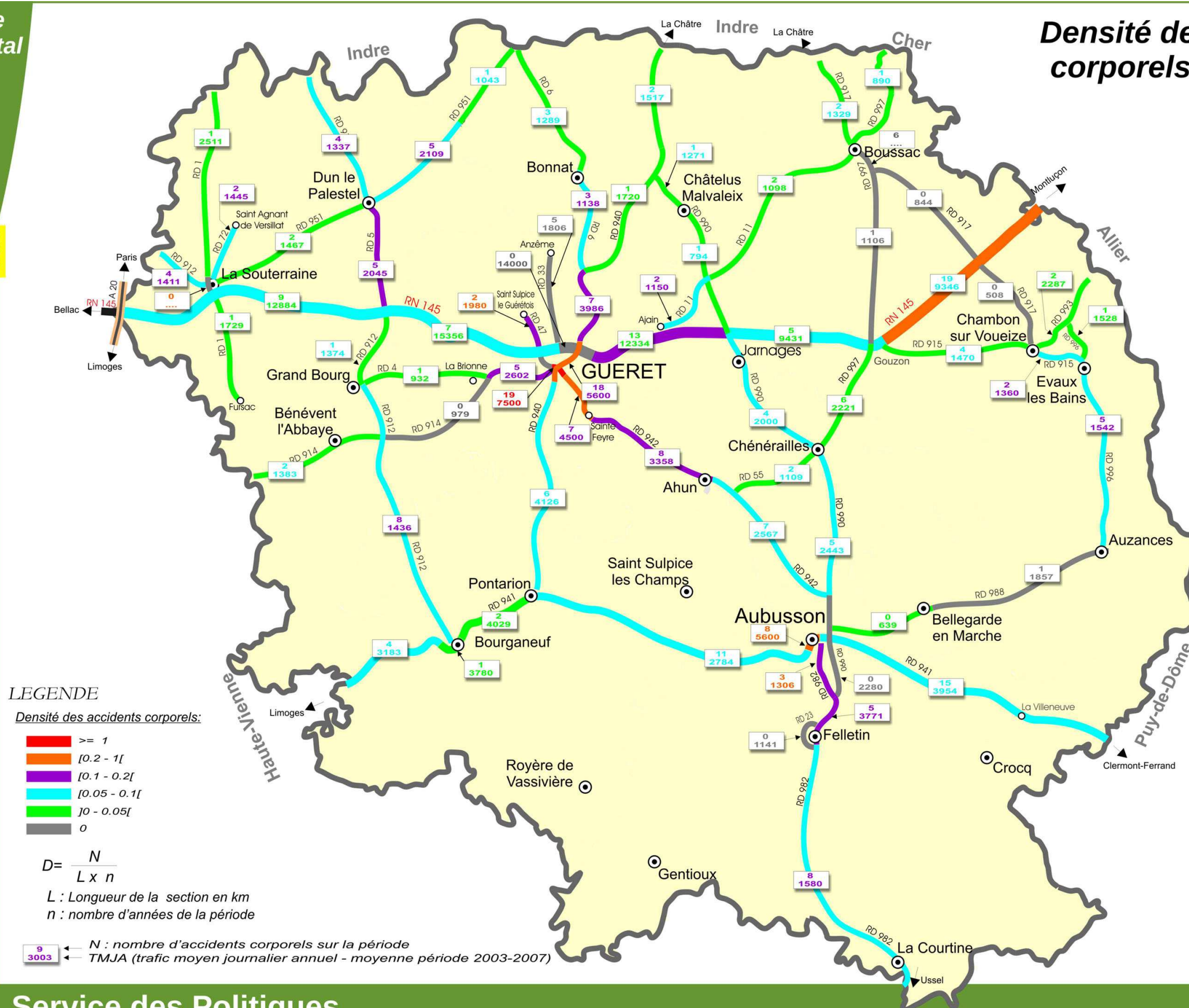
0,1 sur la RD 941, soit un accident tous les 10 km.

0,108 sur les RD 1^{ère} catégorie (RD 941 exclus), soit un accident tous les 9 km.

0,19 sur les RD 1^{ère} catégorie (RD 941 inclus), soit un accident tous les 5 km.

0,013 sur les autres RD, soit un accident tous les 77 km.

0,0026 sur les VC, soit un accident tous les 385 km.



LEGENDE

Densité des accidents corporels:

- ≥ 1
- $[0.2 - 1[$
- $[0.1 - 0.2[$
- $[0.05 - 0.1[$
- $]0 - 0.05[$
- 0

$$D = \frac{N}{L \times n}$$

L : Longueur de la section en km
n : nombre d'années de la période

9 ← N : nombre d'accidents corporels sur la période
3003 ← TMJA (trafic moyen journalier annuel - moyenne période 2003-2007)



**Service des Politiques
Territoriales, des Risques et de la Sécurité**

Pôle Sécurité et Education Routières - Transports

23 octobre 2008

Taux d'accidents corporels

$$T = N \times 10^3 / (TMJA \times L \times 365 \times n)$$

N = nombre d'accidents corporels observés en n années

L = longueur de la section en km

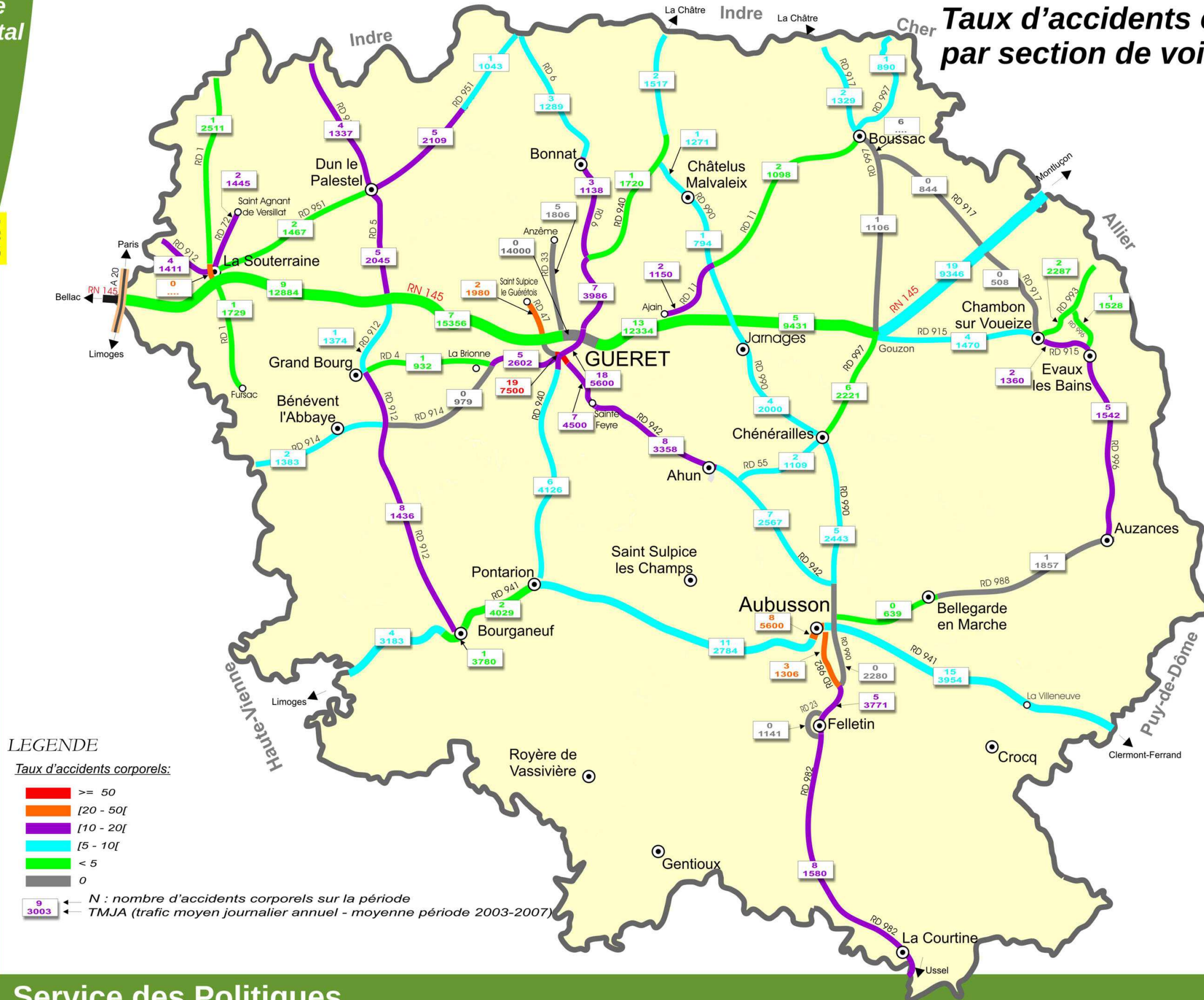
TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel

n = nombre d'année de la période considérée

	RN 145 à 2 x 2 voies	RN 145 bidirectionnelle	RD 941 (ex-RN 141)	RD 1^{ère} catégorie (RD 941 inclus)
Taux d'accidents (Période 2003-2007)	1,51	6,76	7,5	10,24
Valeurs nationales (Période 2003-2005)	3,4	6,7	6,7	Pas de références

A distance parcourue égale, le risque d'avoir un accident corporel est légèrement supérieur sur la RN 145 bidirectionnelle et sur la RD 941. En revanche, il est inférieur à la moyenne nationale sur la section 2x2 voies de la RN 145.

**Taux d'accidents corporels
par section de voies**



**Service des Politiques
Territoriales, des Risques et de la Sécurité**

Pôle Sécurité et Education Routières - Transports

23 octobre 2008

Taux d'accidents mortels

$$T = N \times 10^8 / (TMJA \times L \times 365 \times n)$$

N = nombre d'accidents mortels observés en n années

L = longueur de la section en km

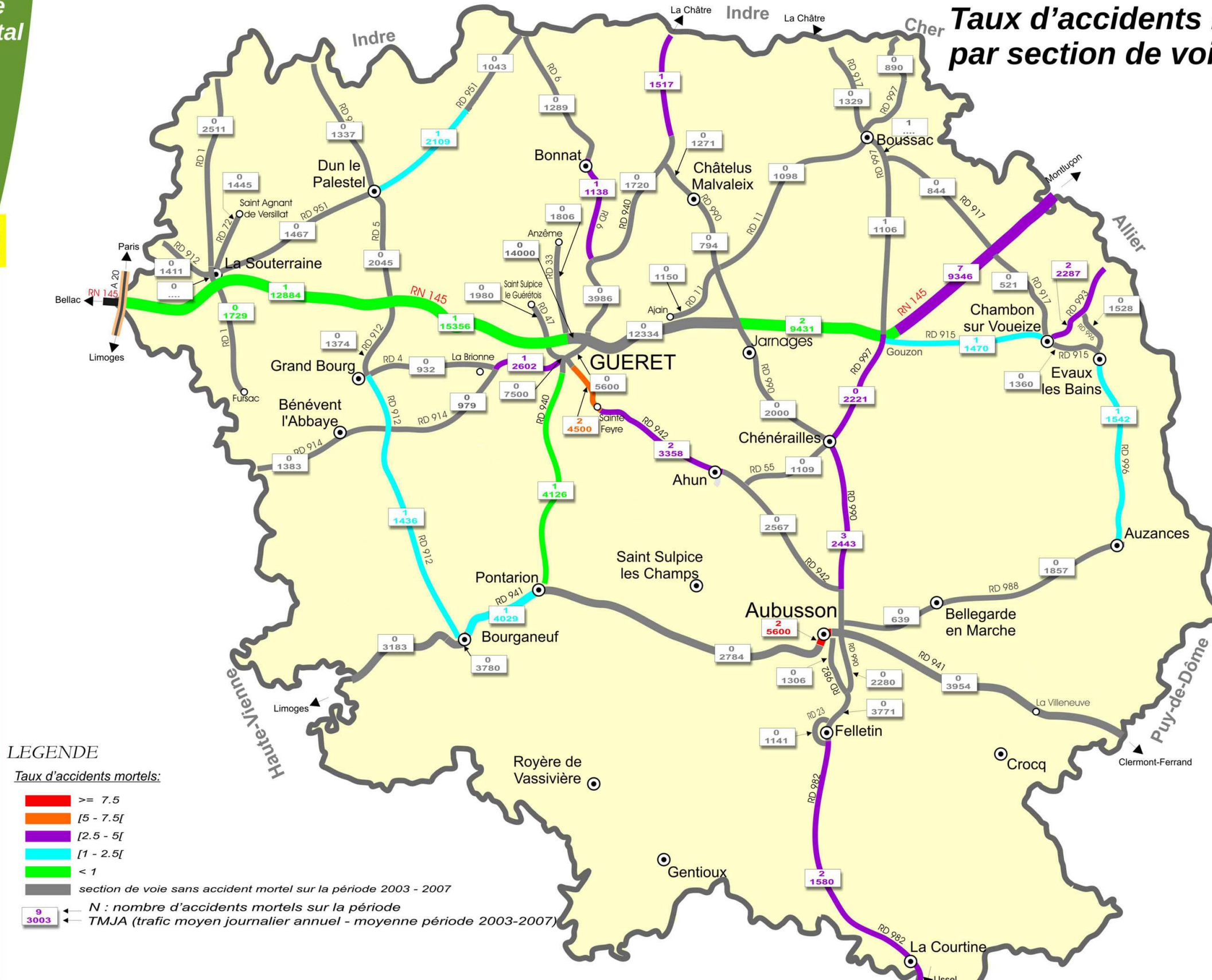
TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel

n = nombre d'année de la période considérée

	RN 145 à 2 x 2 voies	RN 145 bidirectionnelle	RD 941 (ex-RN 141)	RD 1^{ère} catégorie (RD 941 inclus)
Taux d'accidents <i>(Période 2003-2007)</i>	0,19	1,78	0,56	1,09
Valeurs nationales <i>(Période 2003-2005)</i>	0,46	1,22	1,22	Pas de références

Le risque d'avoir un accident mortel sur la RN 145 bidirectionnelle est également supérieur à la moyenne nationale. En revanche, la RD 941 et la RN 145 à 2x2 voies ont chacune un taux inférieur à la moyenne nationale.

**Taux d'accidents mortels
par section de voies**



LEGENDE
Taux d'accidents mortels:

- ≥ 7.5
- $[5 - 7.5[$
- $[2.5 - 5[$
- $[1 - 2.5[$
- < 1
- section de voie sans accident mortel sur la période 2003 - 2007

9 ← N : nombre d'accidents mortels sur la période
3003 ← TMJA (trafic moyen journalier annuel - moyenne période 2003-2007)



**Service des Politiques
Territoriales, des Risques et de la Sécurité**

Pôle Sécurité et Education Routières - Transports

23 octobre 2008

1.3.4. Répartition selon le milieu

	Rase campagne	Milieu Urbain		TOTAL
		Agglo < 5 000 hab.	Agglo > 5 000 hab.	
Accidents	374	94	105	573
Tués	59	9	1	69
Blessés Hosp.	260	64	39	363
Blessés Non Hosp.	258	49	84	391

En agglomération, on dénombre 34,7 % des accidents, qui ont provoqué 14,5 % des tués et 28,4 % des blessés hospitalisés.

Accidentologie en milieu urbain

Le milieu urbain est l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

	Accidents	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Non Hospitalisés
France (2002-2006)	67 %	28 %	50 %	68,5 %
Creuse	35 %	14,5 %	28,5 %	34 %

La part des accidents corporels survenus en agglomération en Creuse est beaucoup plus faible qu'au plan national, ce qui s'explique par le caractère rural du département (le plus faiblement peuplé en zone urbaine de tous les départements métropolitains).

1.3.5. Répartition des accidents en et hors intersection

	Nombre	Répartition	IG
Intersection en X	58	10 %	51,72
Intersection en Y ou T	56	10 %	42,42
Carrefour Giratoire	9	1,5 %	33,33
Autres (intersections à plus de 4 branches, passage à niveau, place, parking...)	25	4,5 %	56
Section courante	425	75 %	68,47
TOTAL accidents	573	100 %	63,87

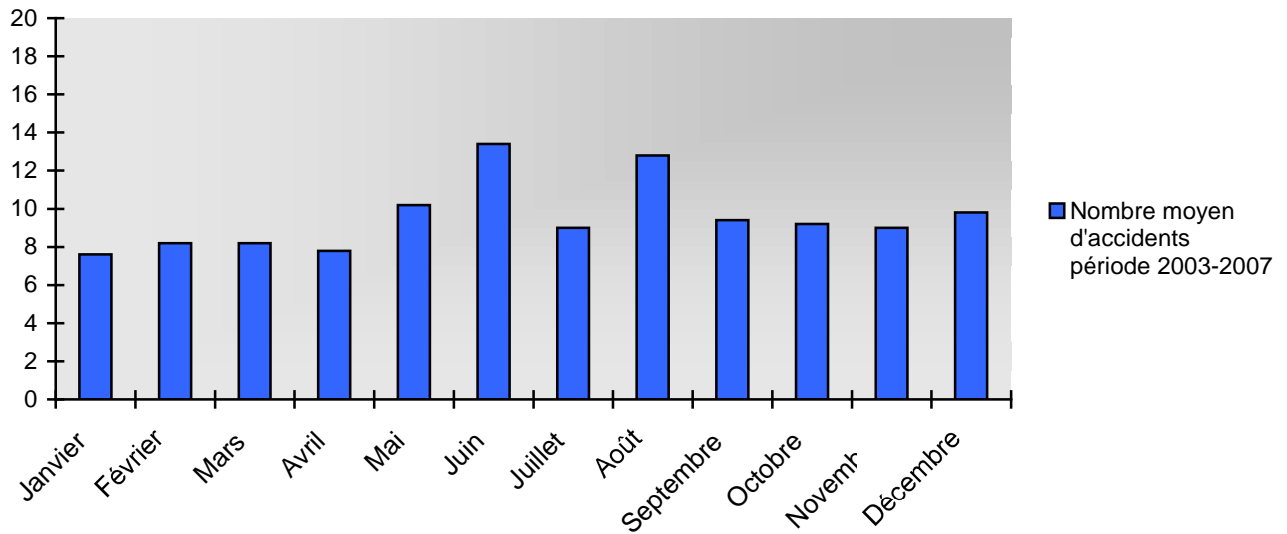
Un quart des accidents corporels ont lieu en intersection occasionnant 21 % des victimes graves.

Cette valeur est comparable à celle enregistrée sur le plan national (27 % des accidents).

1.4. Répartition des accidents dans le temps

1.4.1. Selon le mois

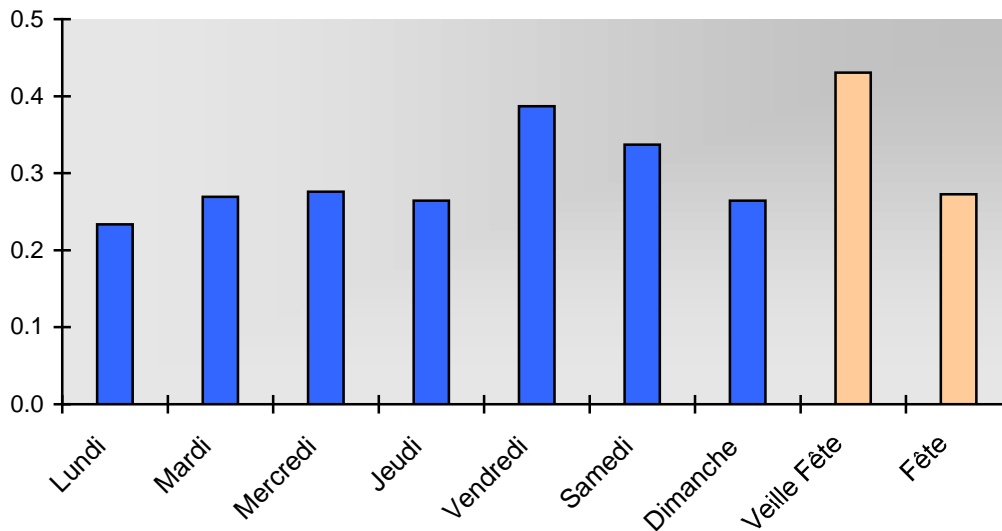
Nbre moyen d'accidents / mois
sur la période



Les mois de juin et août sont les plus accidentogènes de l'année (lié notamment à l'accroissement du trafic sur les réseaux routiers en période estivale).

1.4.2. Selon le jour de la semaine

Nbre moyen d'accidents / jour
sur la période



La fréquence des accidents est importante les vendredi et samedi.

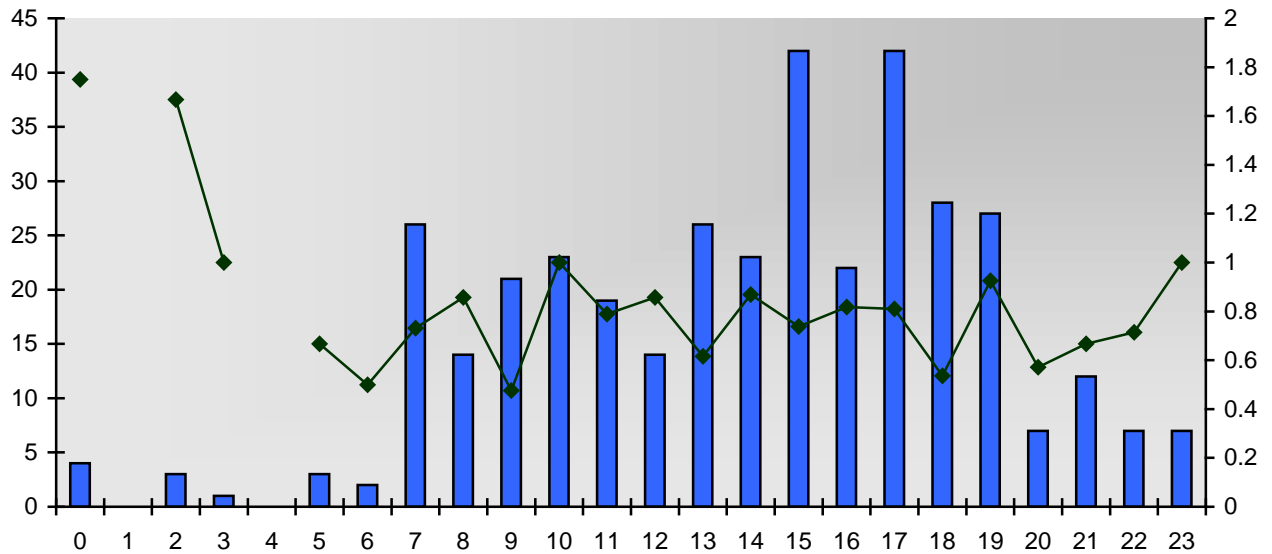
1.4.3. Selon l'heure les jours ouvrables

Indice de Gravité :

(Tués + BH)

Nbre d'accidents
sur la période

Nbre accidents



Les tranches les plus accidentogènes correspondent aux heures d'embauche (07 h - 08h) et de débauche (17-18 h), période où le trafic est le plus élevé, ainsi que sur la plage 15-16 h.

Ainsi, près d'un tiers des accidents des jours ouvrés se concentrent sur ces 3 heures de la journée ; et 80 % se produisent pendant les heures ouvrables (08 h – 20 h), avec un maximum sur le créneau 15 h– 18 h.

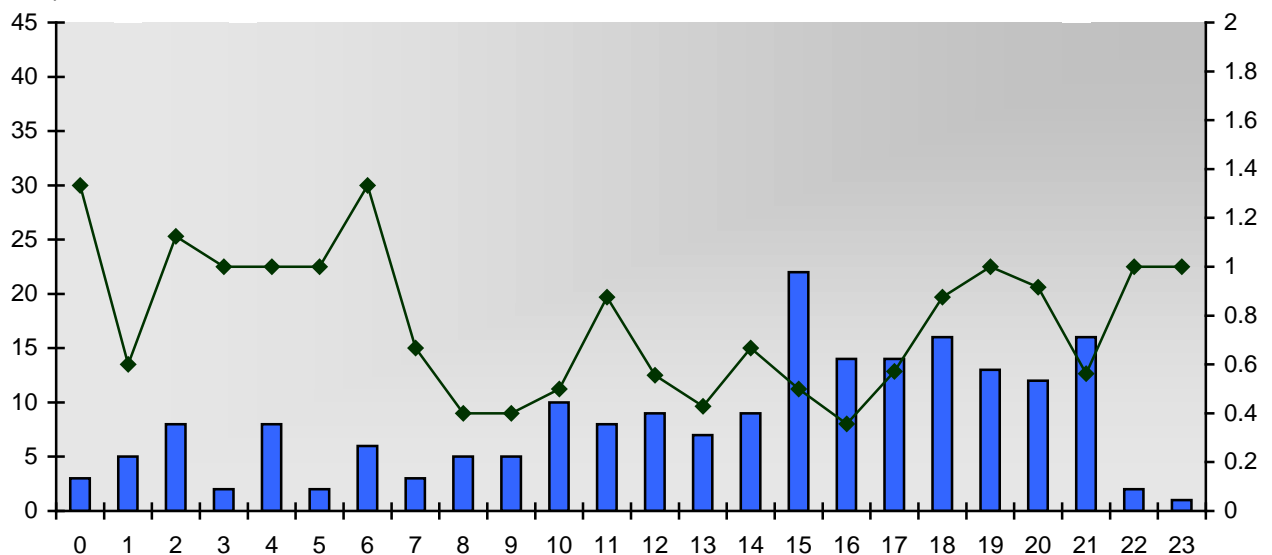
1.4.4. Selon l'heure les week-end, veilles de fête et jours de fête

Indice de Gravité :

(Tués + BH)

Nbre d'accidents
sur la période

Nbre accidents



Plus de la moitié des accidents du week-end, veille de fête et jours de fête se produisent entre 15 et 22 h.

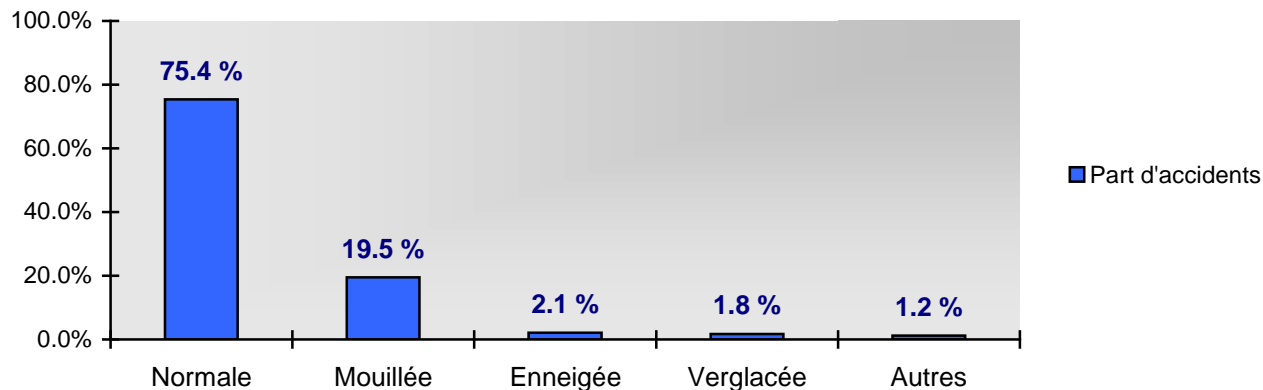
En revanche, la gravité la plus élevée concerne les accidents se produisant de nuit (notamment le créneau 02 h – 07 h du matin).

1.5. Les circonstances des accidents

1.5.1. Conditions atmosphériques

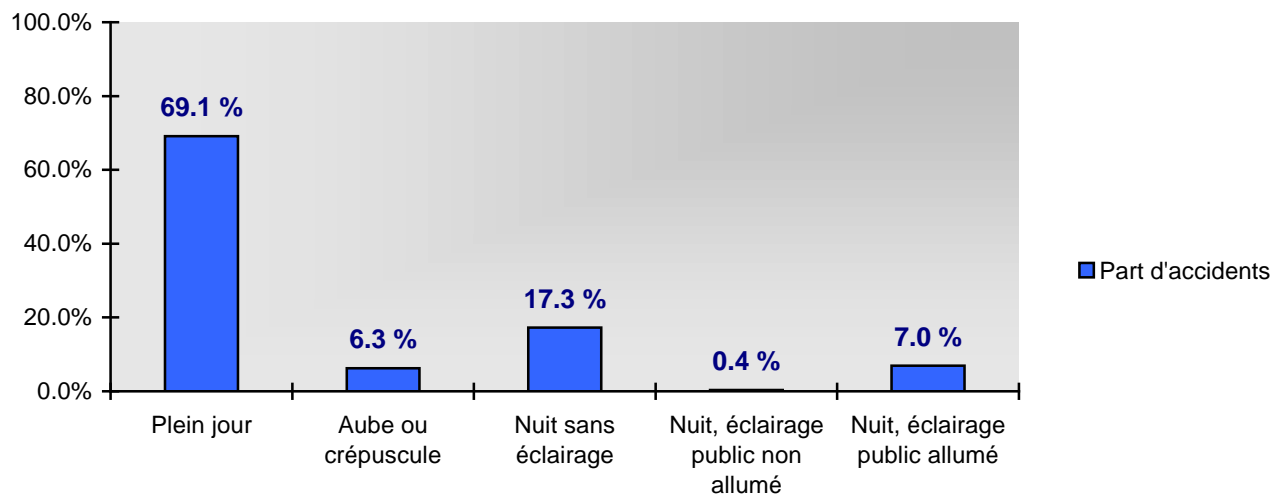
Les trois quarts des accidents corporels se produisent par conditions météorologiques normales.

1.5.2. Etat de surface de la chaussée



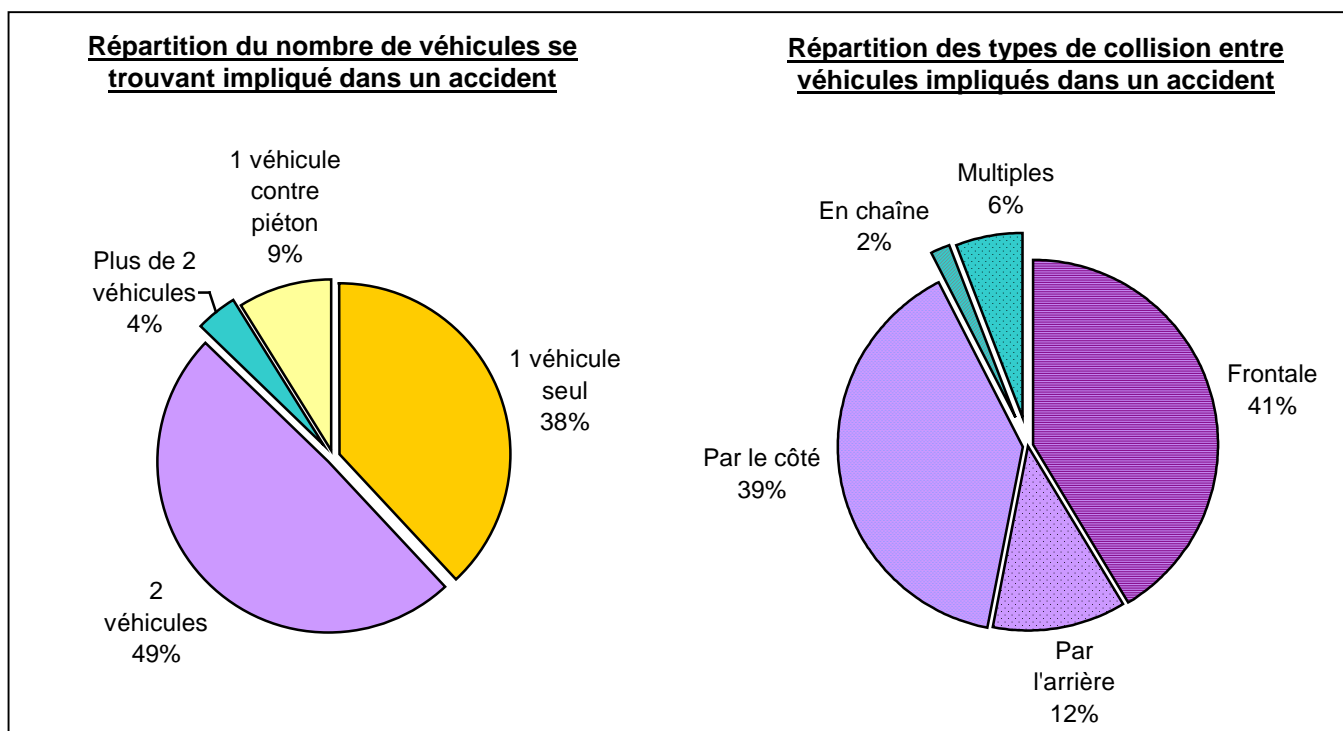
Là encore, les trois quarts des accidents corporels se produisent sur chaussée sèche et moins d'un sur cinq sur chaussée mouillée.

1.5.3. Luminosité



Plus des 2/3 des accidents se produisent de jour. En revanche, les accidents se produisant de nuit, à l'aube ou au crépuscule sont plus beaucoup plus grave ; ils occasionnent 39 % des tués et 35 % des victimes graves.

1.5.4. Les types de collisions entre véhicules



47 % des accidents n'impliquent qu'un **seul véhicule** ; ainsi, 7 % des accidents n'entraînent aucune collision, 30 % un choc contre un obstacle fixe et 10 % contre un obstacle mobile (dont 9 % contre un piéton et 1 % contre un animal sauvage ou domestique).

49 % des accidents concernent un choc entre **2 véhicules** parmi lesquels 45 % se percutés de face, 43 % par le coté et 12 % par l'arrière.

4 % des accidents impliquent **plus de 2 véhicules** dont seulement un quart fait suite à une collision en chaîne.

1.5.5. Les collisions contre obstacles fixes

	Nombre de véhicules impliqués	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Non Hospitalisés
Véhicules en stationnement	16	1	6	7
Arbres	25	3	21	9
Poteaux	24	3	15	11
Glissières (métalliques, béton, ...)	17	3	13	4
Maçonneries (bâtiment, mur, pile de pont, ...)	21	4	15	10
Fossés, talus	63	10	39	33
Autres (support signal, bordure, ...)	10	2	9	5

Pour mémoire, le nombre d'accidents par collision contre obstacles fixes représente 30 % de la totalité des accidents. Ce type de collision provoque 39 % des tués et 26 % des blessés.

A noter que ces résultats ne sont donnés qu'à titre indicatif.

En effet, sont considérés comme obstacles fixes, les fossés profonds et les talus de plus de 2,50 m lorsqu'ils sont proches de la chaussée. Le mode de saisie des fichiers BAAC n'étant pas suffisamment précis, les forces de l'ordre cochent la case chaque fois qu'un véhicule sort de la route et rencontre un fossé ou un talus quelle que soit son importance.

Les valeurs constatées pour ce type d'obstacle sont donc supérieures à ce qu'elles devraient être.

Gravité des collisions contre obstacles fixes

	Arbres	Poteaux	Glissières	Maçonneries	Fossés, talus	Ensemble obstacles fixes
IG G6 France <i>(2006)</i>	17,8	11,3	5,7	10,7	9,3	8,7
IG G6 Creuse <i>(période 2003-2007)</i>	9,1	15	10,3	13,8	12,2	12,2

Indice de gravité G6 = 100 x nombre de tués / nombre de victimes

Les obstacles fixes les plus fréquemment heurtés sont les fossés et talus, mais la gravité des collisions est plus forte contre les poteaux, puis les maçonneries diverses.

Sur l'ensemble des obstacles fixes heurtés, la gravité des accidents creusois est supérieure à la moyenne nationale.

1.6. Les impliqués

1.6.1. Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués

Accidents impliquant au moins un ...	Nombre	Répartition
Piéton	51	8,9 %
Bicyclette	13	2,3 %
Cyclomoteur	95	16,6 %
Moto	48	8,4 %
Voiturette	4	0,7 %
VL	497	86,7 %
PL	59	10,3 %
Transport en Commun	3	0,5 %
Engin Agricole	15	2,6 %
Autre véhicule	5	0,9 %
Ensemble des accidents sur la période	573	

* Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes.

1.6.2. Répartition des accidents selon la catégorie de l'usager présumé responsable

Catégorie d'usagers présumés responsables	Nombre d'accidents où la catégorie est présumée responsable	Répartition	Part de responsabilité lorsque cette catégorie est impliquée dans un accident
Piéton	5	0,9 %	9,8 %
Cyclistes	6	1,1 %	46,2 %
Cyclomotoristes	70	12,8 %	73,7 %
Motocyclistes	31	5,7 %	64,6 %
Conducteurs de véhicules sans permis	4	0,7 %	100 %
Conducteurs de VL	398	72,9 %	80,1 %
Conducteurs de PL	23	4,2 %	39 %
Conducteurs Transport en Commun	2	0,4 %	66,7 %
Conducteurs Engin Agricole	4	0,7 %	26,7 %
Autres conducteurs de véhicules	3	0,5 %	60 %
Ensemble des accidents ayant un présumé responsable déterminé	546	100 %	* Les données de cette colonne peuvent être très légèrement inférieures aux valeurs réelles puisque tous les accidents n'ont pas un usager présumé responsable

Lorsqu'un deux-roues motorisé est impliqué dans un accident corporel, il est présumé responsable dans 7 cas sur 10 alors qu'ils ne représentent que 25 % des usagers impliqués.

N.B. : Ces parts de responsabilités ne représentent que des tendances.

1.6.3. Répartition des victimes par catégorie d'usager par classe d'âge

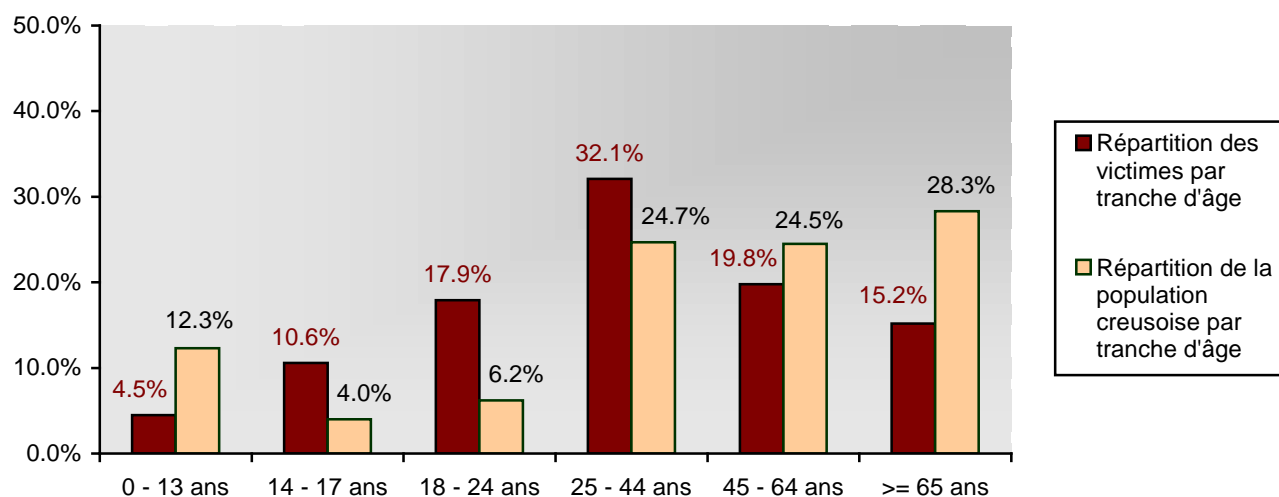
		0 – 13 ans	14 – 17 ans	18 – 24 ans	25 – 44 ans	45 – 64 ans	>= 65 ans	TOTAL
Piétons	Tués					1	4	5
	BH	2	2	2	2	9	10	27
	BNH	3	3		4	3	6	19
Cyclistes	Tués					1		1
	BH	1	2		1	3	1	8
	BNH	2	1			1		4
Cyclomotoristes	Tués		2	2	1			5
	BH		26	19	5	2		52
	BNH	2	26	13	6	2	1	50
Motocyclistes	Tués			1	3	1		5
	BH			5	15	3		23
	BNH		1	7	11	2	2	23
Usagers de Véhicules Légers	Tués	3	3	9	16	6	13	50
	BH	7	5	53	70	49	53	237
	BNH	17	14	31	114	70	32	278
Usagers de Poids Lourd	Tués				1	1		2
	BH				5	5		10
	BNH				3		1	4
Autres usagers (Voiturettes, Engin Agri, Transp. com., ...)	Tués					1		1
	BH			1	3		2	6
	BNH		2	4	4	3		13
TOTAL	Tués	3	5	12	21	11	17	69
	BH	10	35	80	101	71	66	363
	BNH	24	47	55	142	81	42	391

Les piétons tués appartiennent aux tranches les plus âgées de la population.

Les cyclistes les plus gravement atteints se situent dans la tranche 45 – 64 ans.

Les usagers dits vulnérables (piétons et usagers de 2 roues) représentent un quart du total des tués et près d'un tiers des blessés hospitalisés.

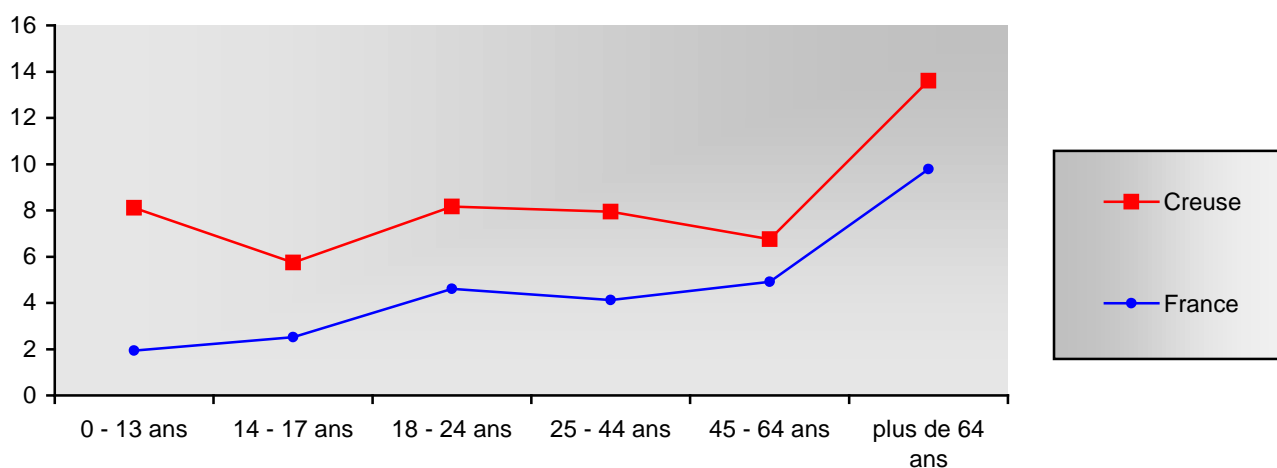
1.6.4. Comparaison des victimes par classe d'âge à leur poids dans la population



Ce sont les catégories d'âges des jeunes (14 – 17 ans et 18 – 24 ans) qui paient un lourd tribut à la sécurité routière si l'on compare le nombre d'accidents à leur poids dans la population creusoise (bien que l'ensemble des victimes ne soient pas toutes originaires du département).

Ainsi, les jeunes de 14 –24 ans totalisent près d'un quart des tués et près d'un tiers des blessés hospitalisés alors qu'ils ne représentent que 10 % de la population creusoise.

1.6.5. Gravité en fonction de l'âge des victimes



La gravité, exprimée en nombre de tués pour 100 victimes, est plus importante en Creuse que la moyenne nationale.

1.6.6. Origines géographiques

	Conducteurs + piétons impliqués	Répartition	Conducteurs + piétons présumés responsables	Répartition
Local : 23	676	71.8 %	379	70.5 %
Départements Limitrophes : 36 - 18 - 03 - 63 - 19 - 87	114	12.1 %	69	12.8 %
Autres départements du Territoire national	129	13.7 %	78	14.5 %
Étrangers	23	2.4 %	12	2.2 %
Total	942	100 %	538	100 %

1.7. Les comportements

1.7.1. L'alcool (taux > 0,5 g/L sang)

	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	11	4	5	9
2004	20	4	7	13
2005	18	2	13	4
2006	20	3	11	18
2007	21	3	24	5
TOTAL	90	16	60	49

Les accidents impliquant un conducteur en état d'alcoolémie représentent 15,7 % des accidents et provoquent 23 % des tués et 14,5 % des blessés.

1.7.2. La vitesse

	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	64	6	29	54
2004	58	10	35	50
2005	52	7	43	21
2006	60	6	50	23
2007	52	7	47	33
TOTAL	286	36	204	181

La vitesse inadaptée (regroupant les pertes de contrôles et défaut de maîtrise, la vitesse excessive et la circulation à gauche en raison d'une déportation suite à vitesse trop élevée) est au moins en cause dans près d'un accident sur deux.

En revanche, la vitesse excessive n'est présente que dans à peine 5% des causes d'un accident.

1.7.3. Non-port de la ceinture

	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	4	1	2	1
2004	6	4	1	1
2005	4	1	2	0
2006	10	3	5	2
2007	4	4	4	1
TOTAL	28	13	14	5

Le non-port de la ceinture est constaté dans moins de 5 % des accidents (contre 10 % sur la période 1998-2002).

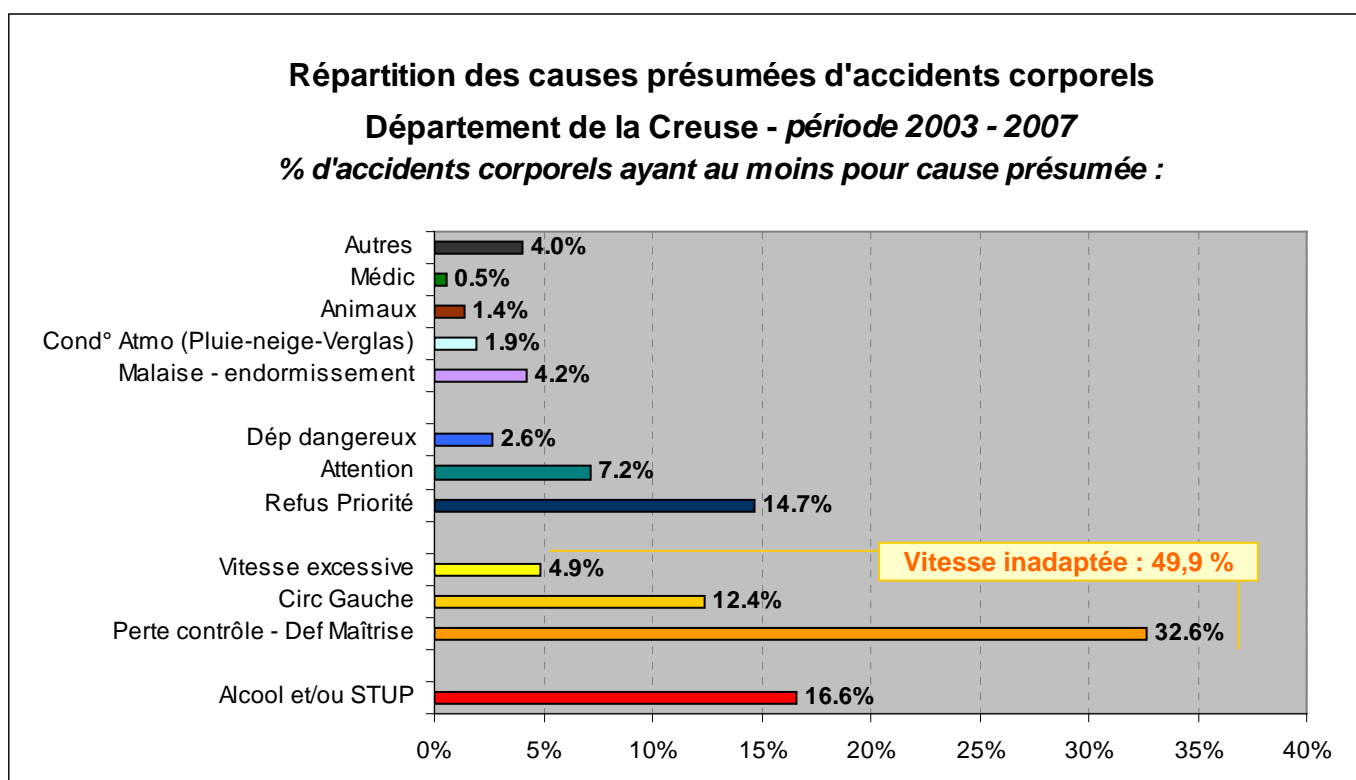
43 % de ces accidents ont été mortels pour l'utilisateur non ceinturé. Ce bilan représente près de 20 % du total des tués de la période 2003-2007.

1.7.4. Non-port du casque

	Cyclomoteurs				Motos				TOTAL			
	Accidents	Tués	BH	BNH	Accidents	Tués	BH	BNH	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0
2007	3	0	3	0	0	0	0	0	3	0	3	0
TOTAL	3	0	3	0	1	1	0	0	4	1	3	0

Le non-port du casque est constaté dans 2,8 % des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé (contre 4,3 % sur la période 1998-2002).

1.7.5. Synthèse des différentes causes d'accidents



1.8. Synthèse du bilan global

D'une manière générale, on constate que l'accidentalité dans le département de la Creuse est en baisse régulière, tant en ce qui concerne les accidents que les victimes.

L'observation détaillée de ce bilan fait ressortir quelques résultats significatifs :

- 1/4 des tués et 1/3 des blessés sont des usagers vulnérables,
- lorsqu'un deux roues est impliqué, son conducteur est présumé responsable dans 7 cas sur 10,
- 1/4 des tués et 1/3 des blessés hospitalisés sont des jeunes de 14 à 24 ans alors qu'ils ne représentent que 10 % de la population creusoise,
- la conduite en état d'alcoolémie et la vitesse sont les causes les plus fréquentes d'accidents.

Ces constatations qui caractérisent l'accidentalité du département recourent celles faites sur le plan national.

Aussi les enjeux locaux à prendre en compte dans le DGO 2008-2012 sont les mêmes que les enjeux nationaux imposés à savoir :

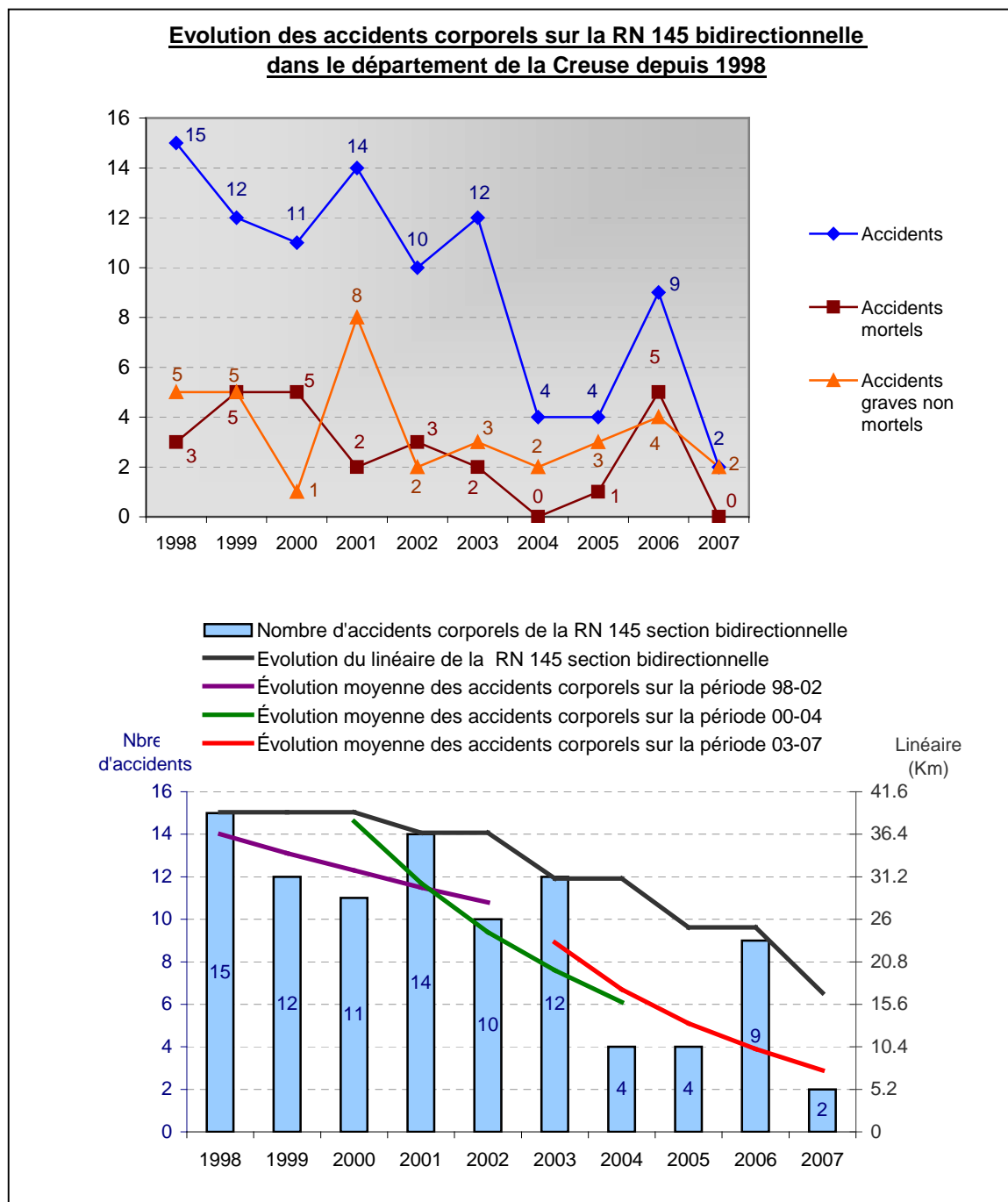
- la vitesse
- l'alcool
- les 2 roues motorisés
- les jeunes de moins de 25 ans,

auxquels on ajoutera "les personnes âgées de plus de 65 ans" qui constituent une part importante de la population du département et qui, bien que relativement moins impliquées dans les accidents, sont toutefois plus gravement touchées.

2. Les enjeux

2.1. Bilan des enjeux du précédent DGO (2004-2008)

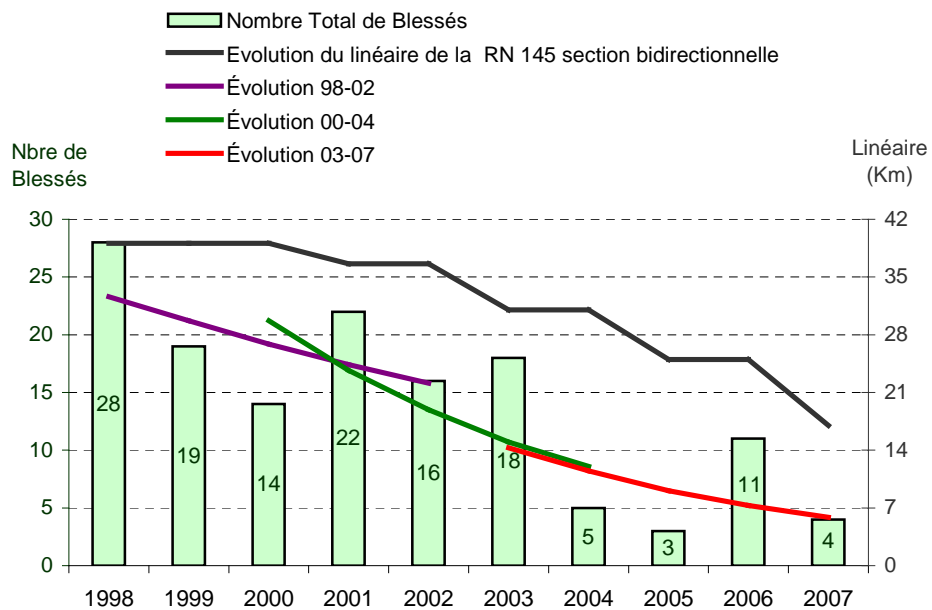
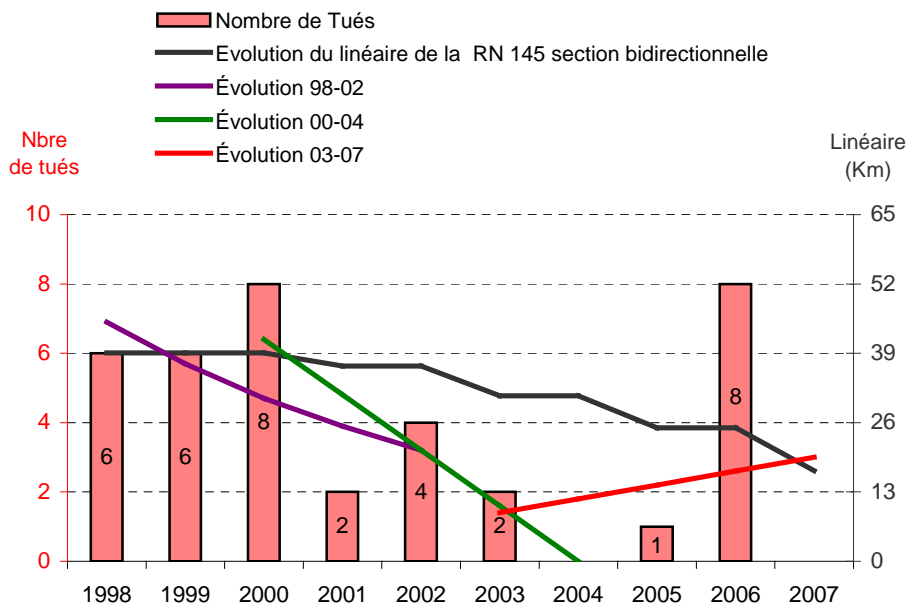
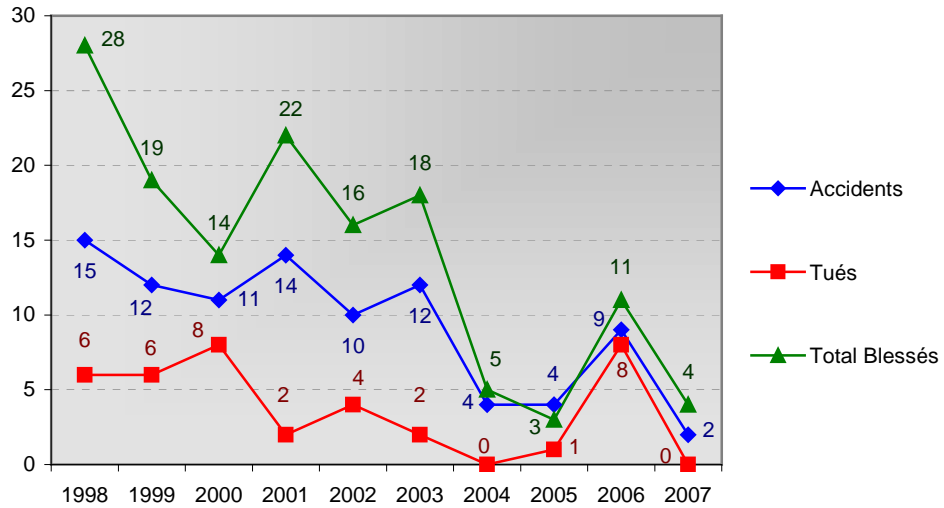
2.1.1. La RN 145 bidirectionnelle



Malgré une année noire en 2006, la tendance générale des accidents sur la section bidirectionnelle de la RN 145 est à la baisse corrélativement à la progression de la mise à 2x2 voies de cet itinéraire.

Elle est ainsi passée de 1 accident tous les 2,6 km en moyenne en 1998 à 1 accident tous les 8,5 km en moyenne en 2007.

Evolution des ATB sur la RN 145 bidirectionnelle dans le département de la Creuse depuis 1998



Excepté 2006, l'évolution des victimes (tués et blessés) a baissé de manière favorable sur la section bidirectionnelle de la RN 145.

Évolution des causes présumées d'accidents sur la RN 145 bidirectionnelle

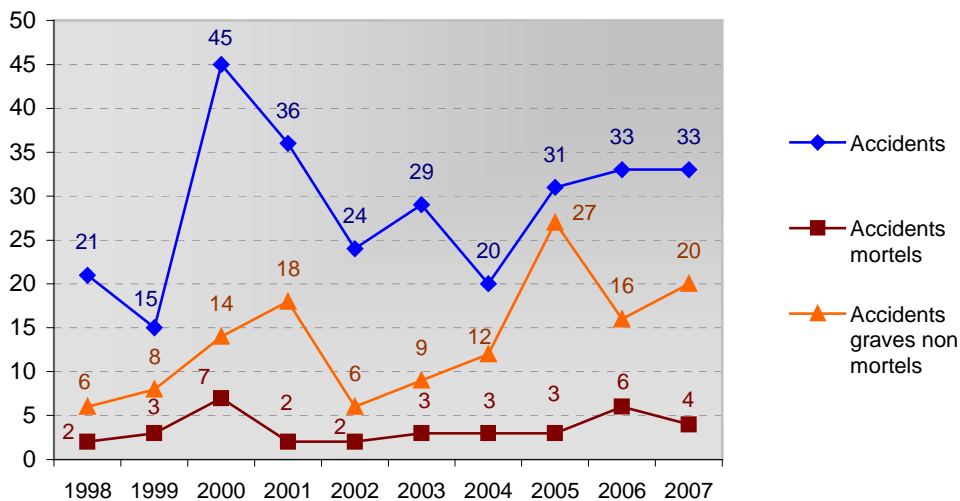
	Alcool	Vitesse excessive	Perte de contrôle Défaut de Maîtrise	Circulation à gauche	Dépassement dangereux	Refus Priorité	Malaise	Autres causes
2000	1	1	3	1	3	1		1 Fatigue + 1 chargement dangereux
2001		1	3	5	2	3	1	
2002	2		4		2	2	2	Inattention
2003		1	7	2		2	2	Inattention
2004	2			1		1	1	
2005				1	1		2	1 percution d'animal sauvage
2006			3		1	2	1	2 STUP
2007	2		1					
TOTAL	7	3	21	10	9	11	9	

Données disponibles qu'à partir de l'année 2000

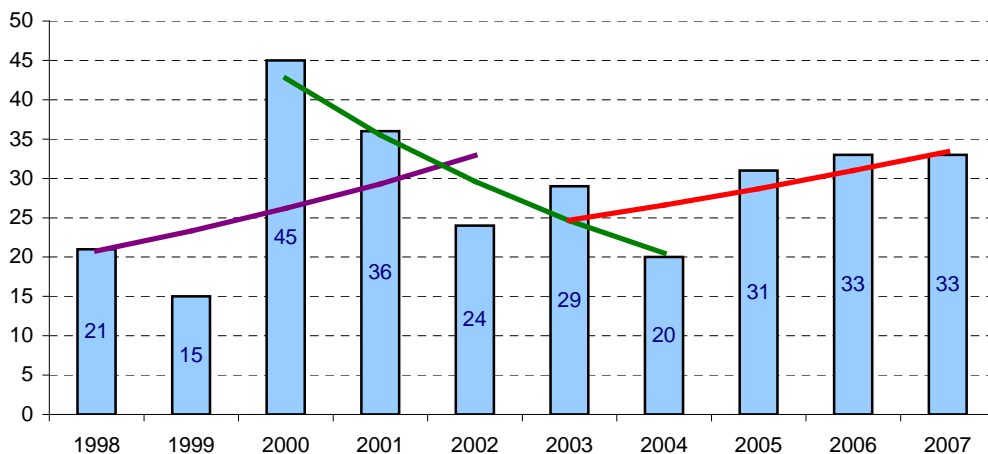
Malgré un nombre de valeurs assez faible sur l'ensemble de la période, il est constaté (tout comme le nombre d'accidents) une diminution de la majorité des causes à partir de 2004 sur la section bidirectionnelle de la RN 145.

2.1.2. Les jeunes de 14 – 24 ans

Evolution des accidents corporels dont un jeune de 14 - 24 ans est présumé responsable dans le département de la Creuse depuis 1998

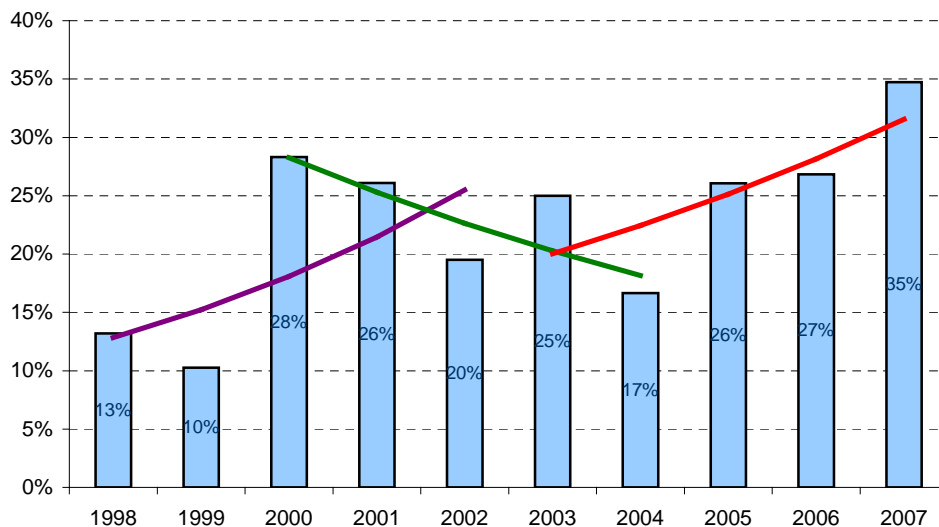


Accidents Corporels de l'enjeu Évolution 98-02 Évolution 00-04 Évolution 03-07



Après une baisse tendancielle entre 2000 et 2004, l'évolution des accidents dont le présumé responsable est un jeune de 14 – 24 ans est en légère hausse depuis 2003.

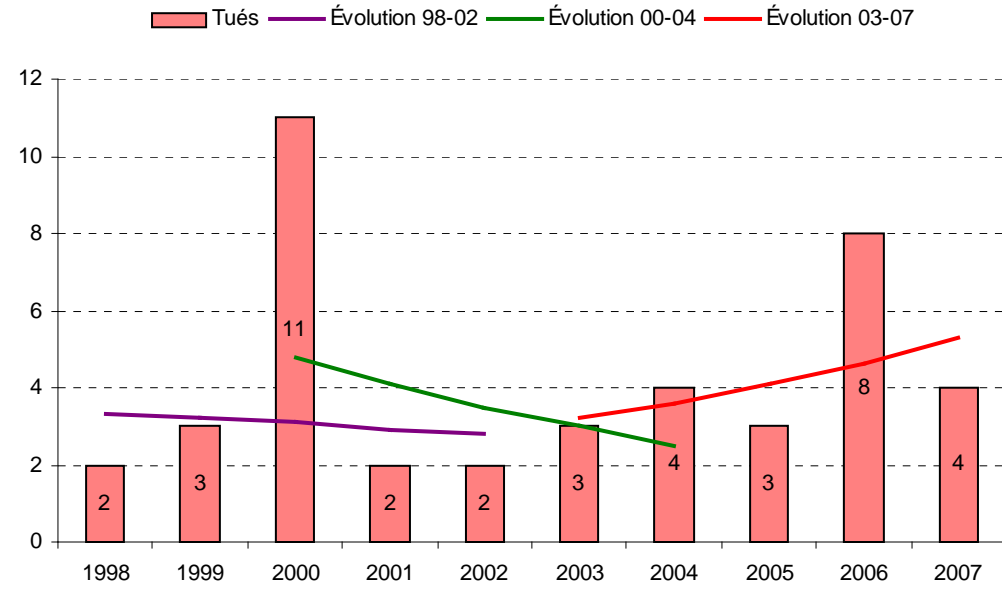
Part de l'enjeu Jeunes Évolution Enjeu 98-02 Évolution Enjeu 00-04 Évolution Enjeu 03-07



La part de l'enjeu correspond à la proportion d'accidents de l'enjeu par rapport au nombre d'accidents total.

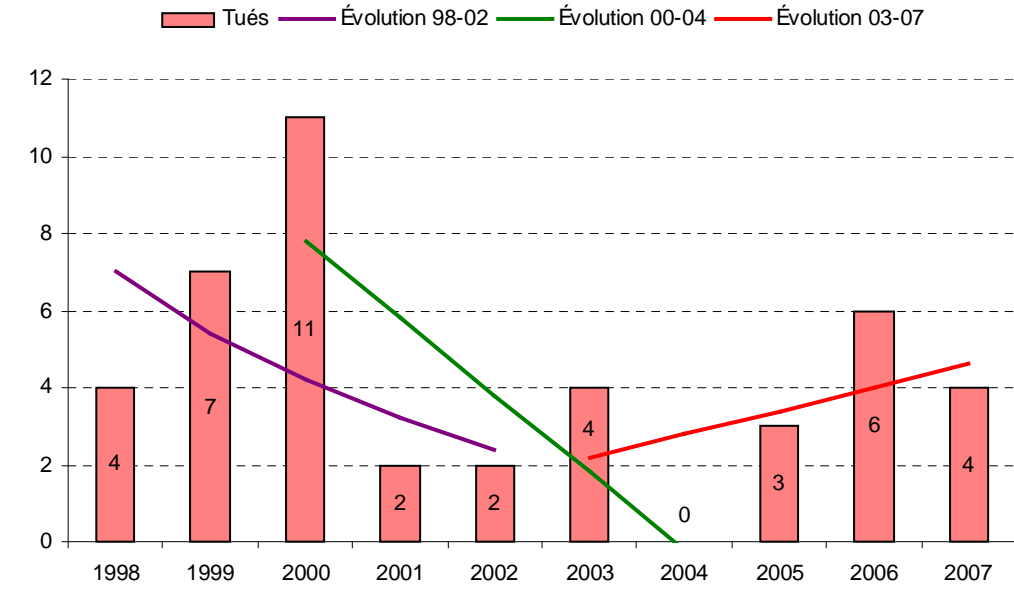
Ainsi, on peut constater que si depuis 2004 le nombre d'accidents dont le présumé responsable était un jeune de 14-24 ans a augmenté très légèrement, sa proportion dans le nombre total d'accidents du département a augmenté de manière plus importante notamment en 2007 où plus d'un tiers des accidents ont été causés par un jeune de 14-24 ans.

Évolution du nombre de tués des accidents dont le présumé responsable est un jeune de 14 - 24 ans

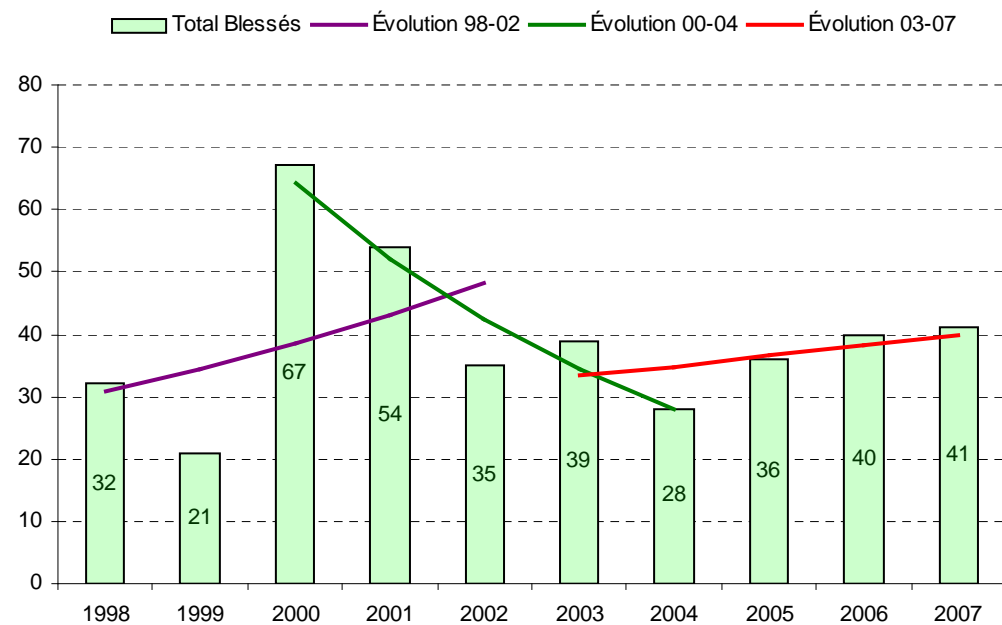


L'évolution du nombre de tués suite à un accident dont le présumé responsable est un jeune de 14 – 24 ans, est en hausse depuis 2003.

Évolution du nombre de tués ayant entre 14 et 24 ans

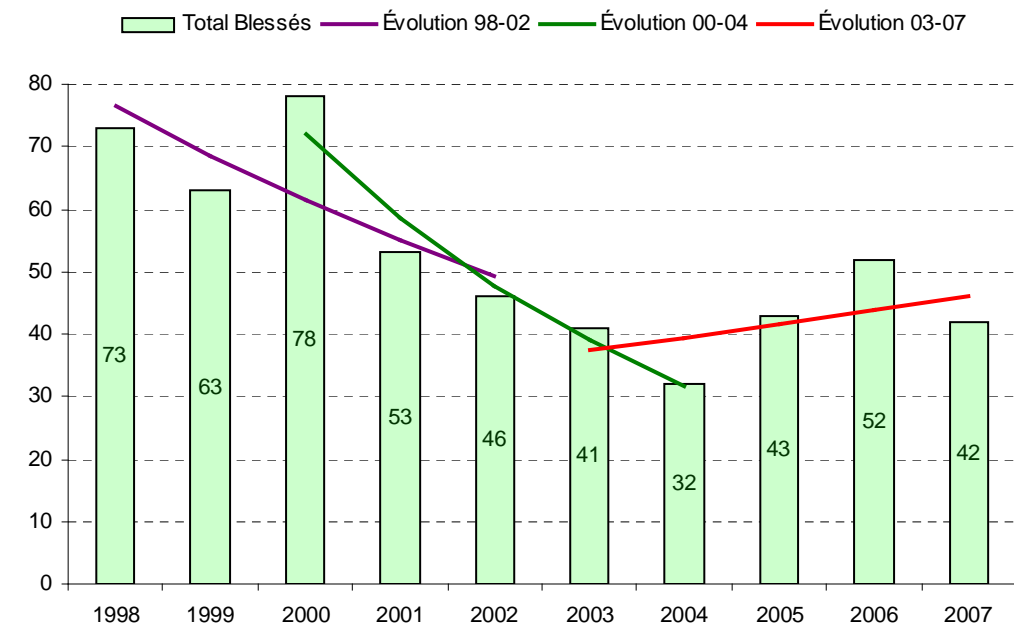


Évolution du nombre de blessés des accidents dont le présumé responsable est un jeune de 14 - 24 ans



L'évolution du nombre de blessés suite à un accident dont le présumé responsable est un jeune de 14 – 24 ans, est en légère hausse depuis 2003.

Évolution du nombre de blessés ayant entre 14 et 24 ans



L'évolution du nombre de blessés des jeunes de 14 – 24 ans est en légère hausse depuis 2003 alors qu'elle avait bien diminué de 1998 à 2003.

Évolution des causes d'accidents dont le présumé responsable est un jeune de 14 - 24 ans

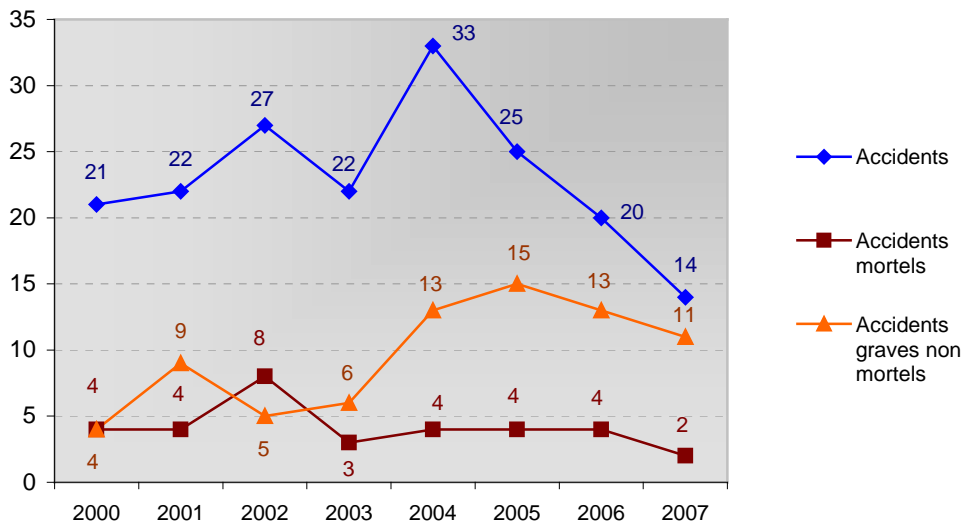
	Alcool	Vitesse excessive	Perte de contrôle Défaut de Maîtrise	Circulation à gauche	Dépassement dangereux	Refus Priorité	Malaise	Autres causes
1998	2							
1999	3							
2000	9	12	16	2	5	4	0	6
2001	4	4	15	7	5	3	0	5
2002	4	1	9	2	2	4	1	3
2003	4	1	8	7	0	1	1	7
2004	4	1	7	5	0	1	1	4
2005	5	1	9	6	0	3	0	5
2006	4	2	12	3	3	5	0	5
2007	9	5	10	2	2	2	0	5
TOTAL	48	27	86	34	17	23	3	40

Données manquantes pour 1998 et 1999.

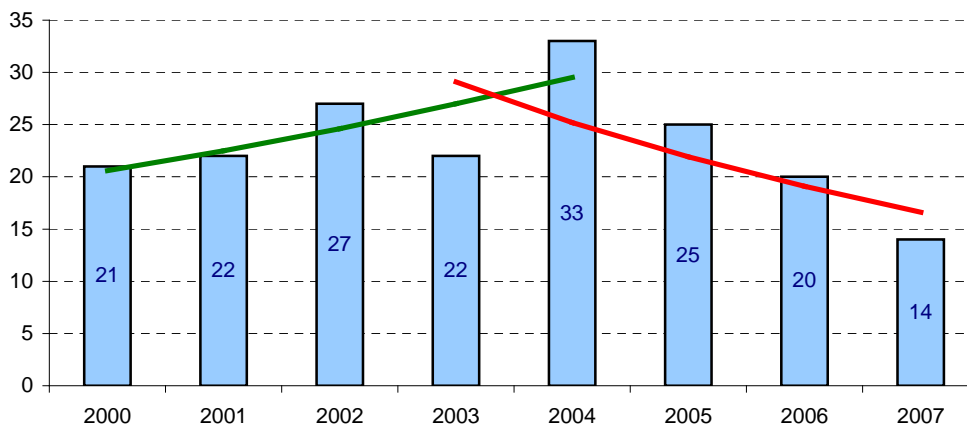
Le nombre d'accidents avec alcool est plus important sur la période 2003 –2007 que sur 1998 – 2002 (26 contre 22).

2.1.3. Les personnes de plus de 60 ans

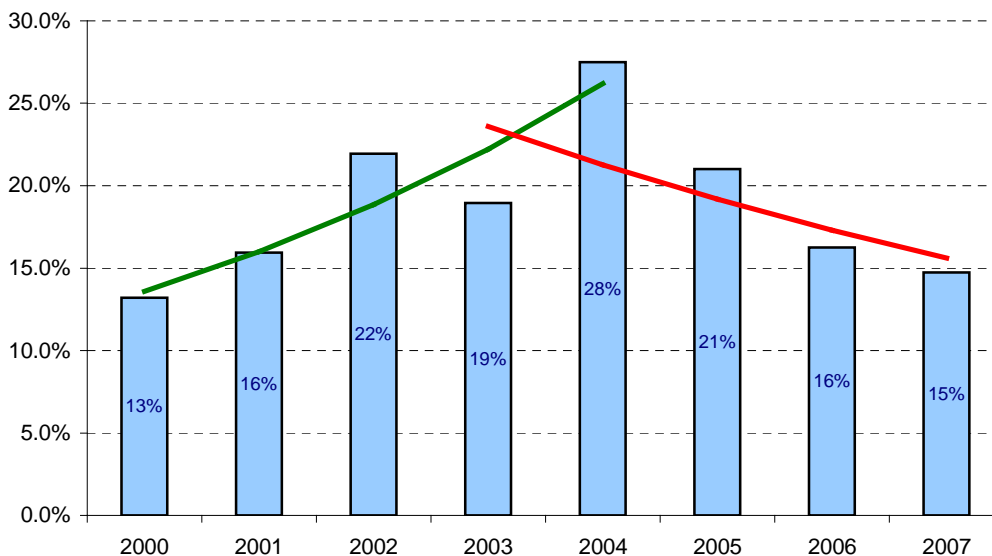
Evolution des accidents corporels dont une personne de plus de 60 ans est présumé responsable dans le département de la Creuse depuis 2000



■ Accidents Corporels de l'enjeu — Évolution 00-04 — Évolution 03-07

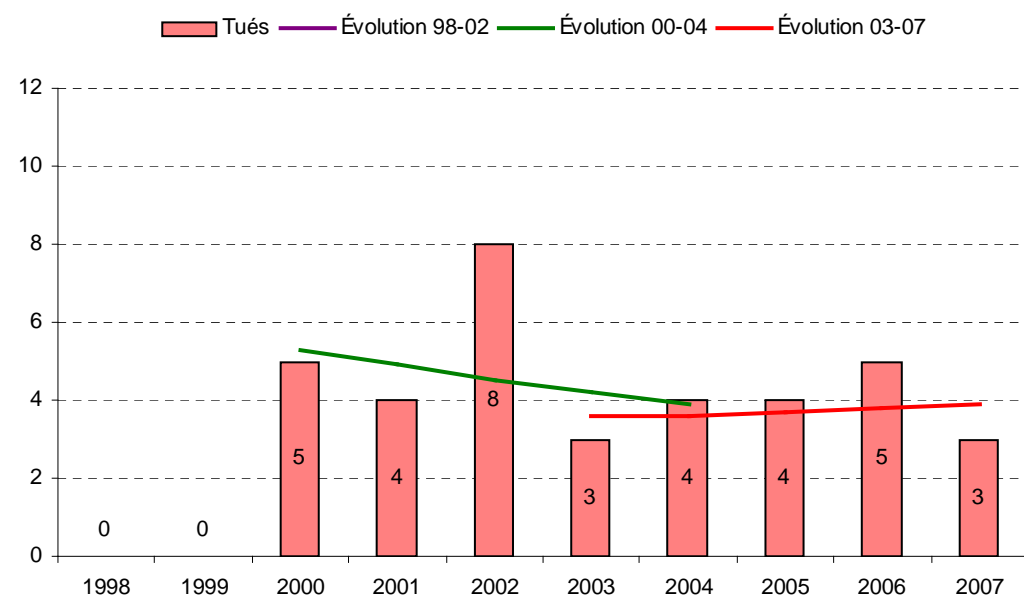


■ Part de l'enjeu Personnes + 60 ans — Évolution Enjeu 00-04 — Évolution Enjeu 03-07



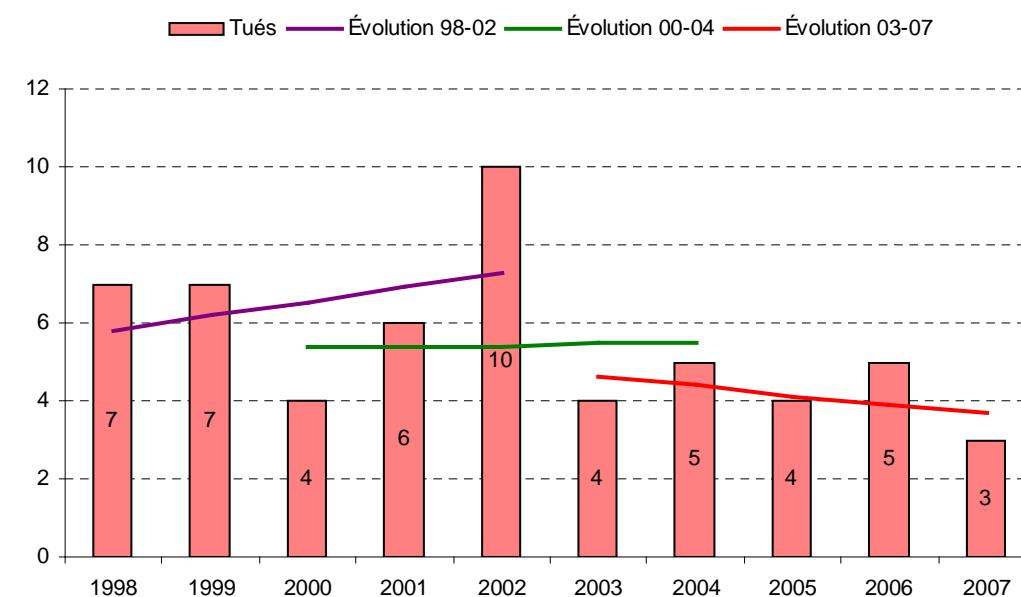
L'évolution du nombre d'accidents dont le présumé responsable est une personne de plus de 60 ans a évolué de manière favorable depuis 2005 contrairement à la période 2000 – 2004.

Évolution du nombre de tués des accidents dont le présumé responsable est une personne de plus de 60 ans



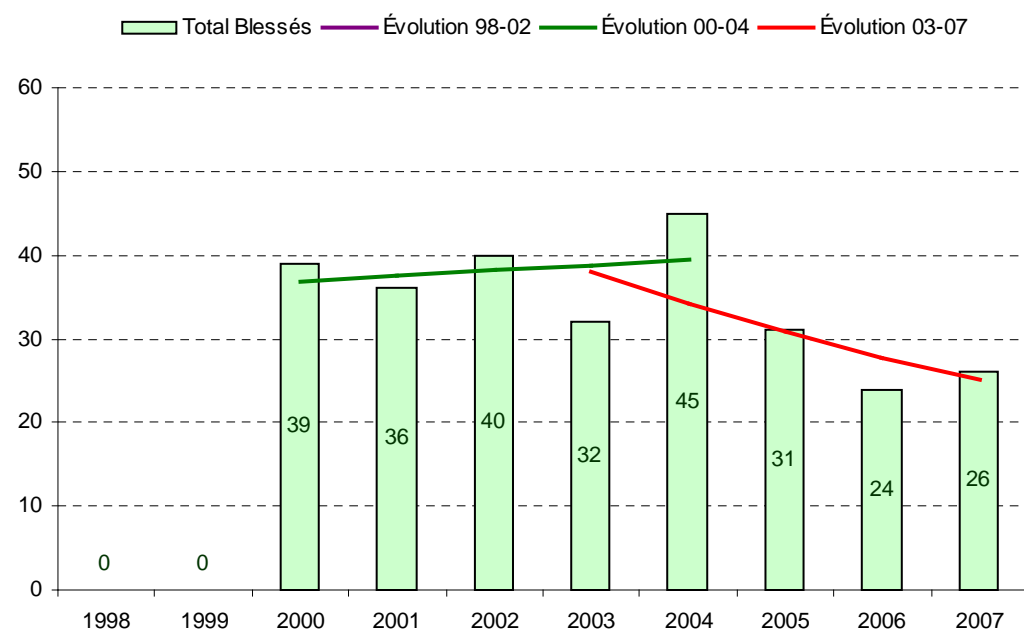
L'évolution du nombre de tués suite à un accident dont le présumé responsable est une personne de plus de 60 ans semble se stabiliser sur la période 2003 – 2007.

Évolution du nombre de tués ayant plus de 60 ans



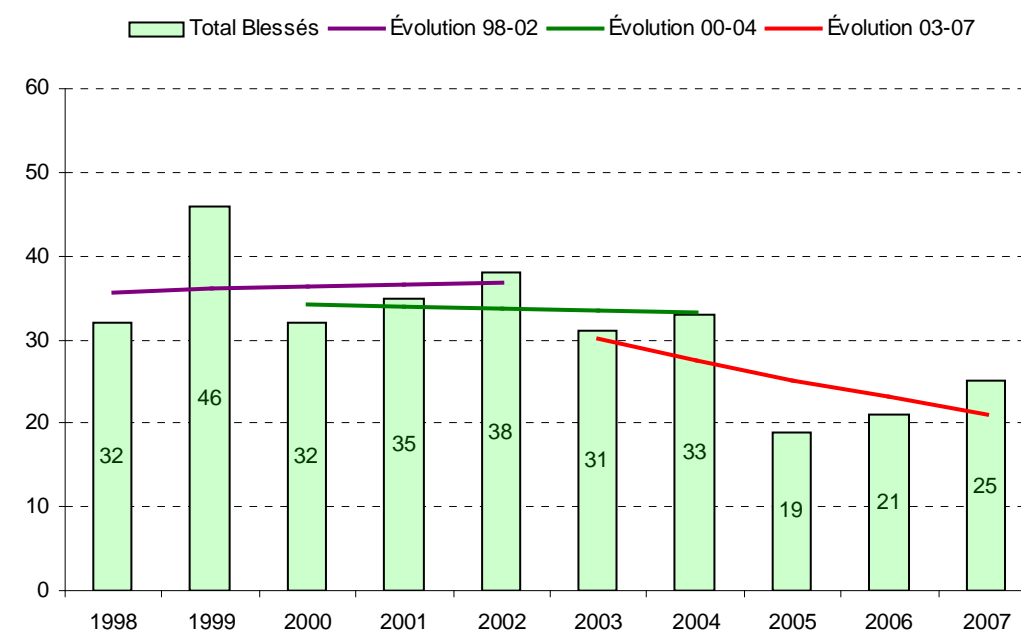
L'évolution du nombre de tués des personnes de plus de 60 ans semble se stabiliser sur la période 2003 – 2007.

Évolution du nombre de blessés des accidents dont le présumé responsable est une personne de plus de 60 ans



L'évolution du nombre de tués suite à un accident dont le présumé responsable est une personne de plus de 60 ans est en diminution depuis 2004.

Évolution du nombre de blessés ayant plus de 60 ans



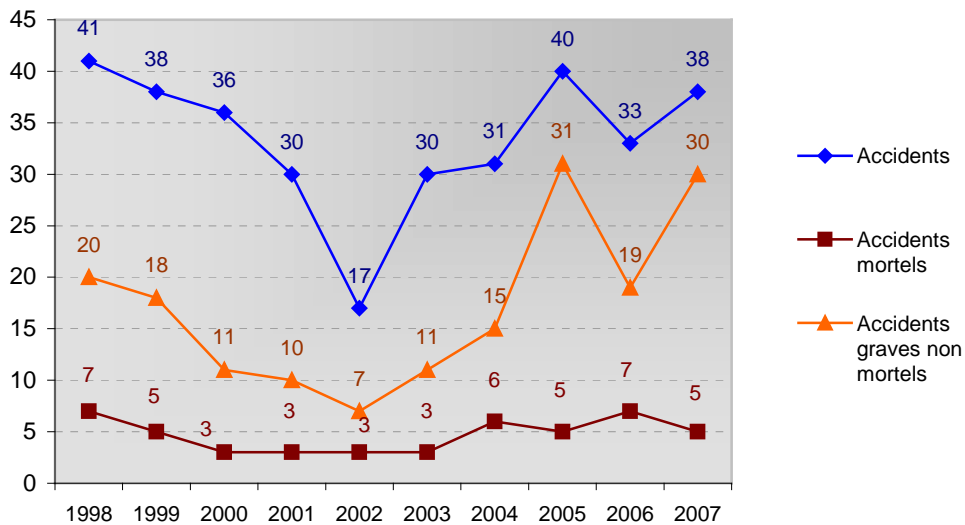
Évolution des causes d'accidents dont le présumé responsable est une personne de plus de 60 ans

	Alcool	Vitesse excessive	Perte de contrôle Défaut de Maîtrise	Circulation à gauche	Dépassement dangereux	Refus Priorité	Malaise	Autres causes
1998	3							
1999	4							
2000	2	1	7	2	2	7	0	2
2001	2	1	9	2	2	6	1	4
2002	3	1	10	0	2	5	4	13
2003	0	1	9	1	0	5	5	9
2004	2	0	5	5	1	10	1	5
2005	1	0	3	4	0	6	1	3
2006	3	1	9	2	0	3	0	3
2007	0	0	5	1	0	5	1	2
TOTAL	20	5	57	17	7	47	13	41

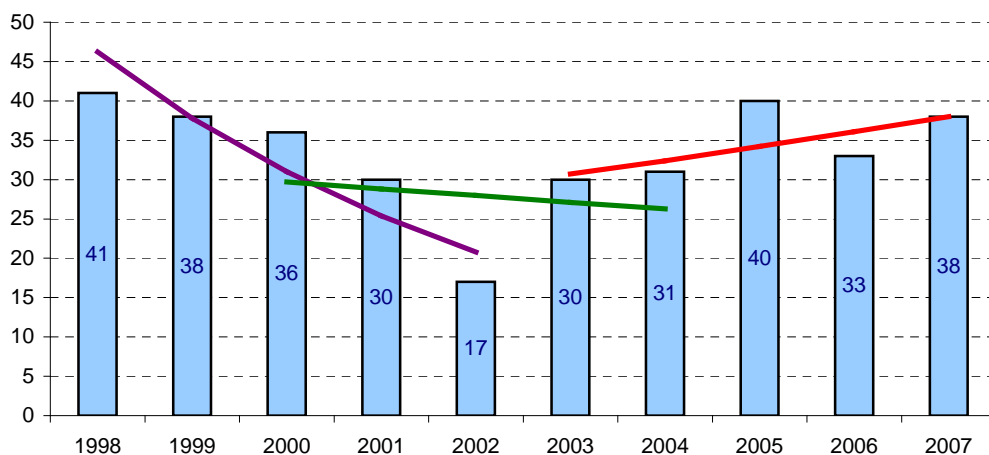
Données manquantes pour 1998 et 1999.

2.1.4. Le traitement des obstacles latéraux

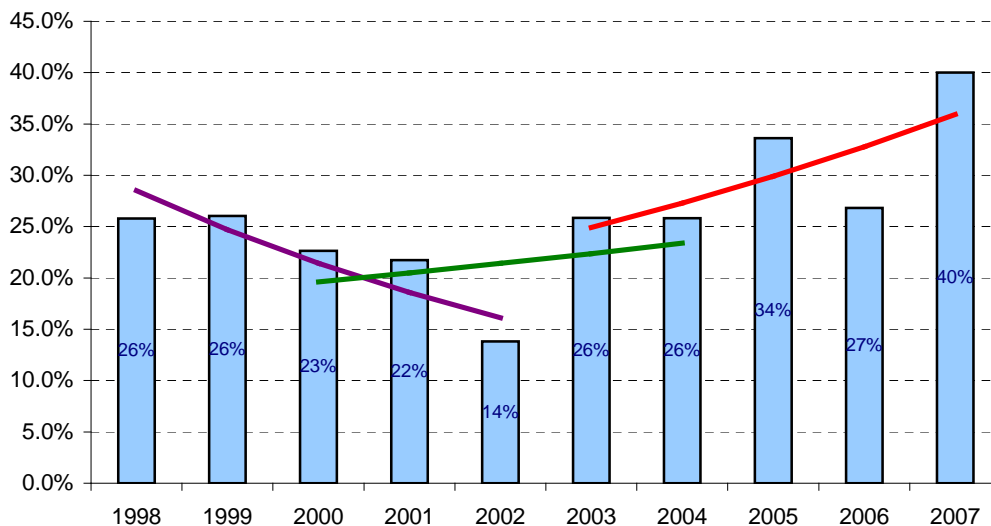
Evolution des accidents corporels dont un obstacle latéral a été percuté dans le département de la Creuse depuis 1998



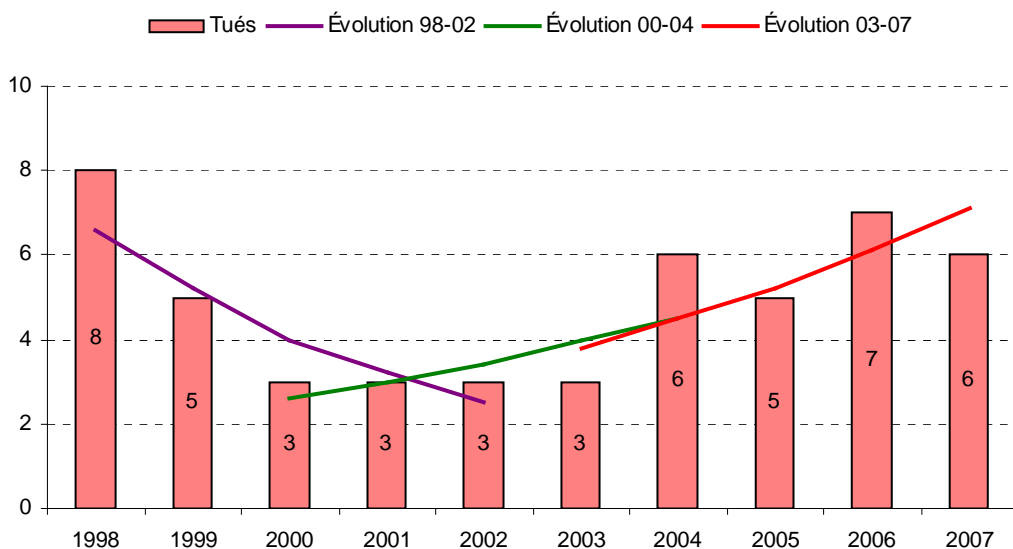
Accidents Corporels de l'enjeu Évolution 98-02 Évolution 00-04 Évolution 03-07



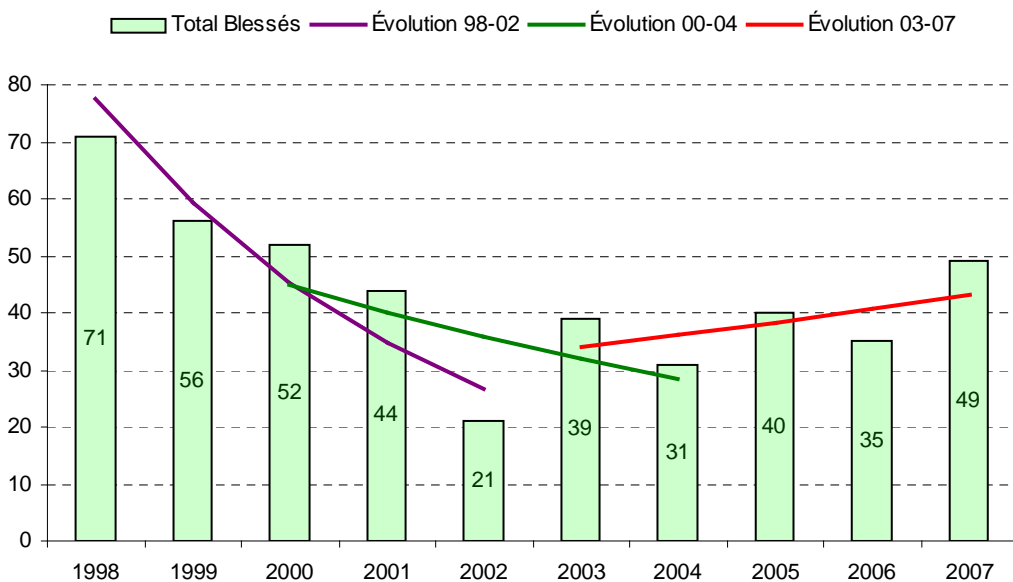
Part de l'enjeu Obstacles Latéraux Évolution Enjeu 98-02 Évolution Enjeu 00-04 Évolution Enjeu 03-07



**Évolution du nombre de tués dans un accident contre obstacles fixes
dans le département de la Creuse**



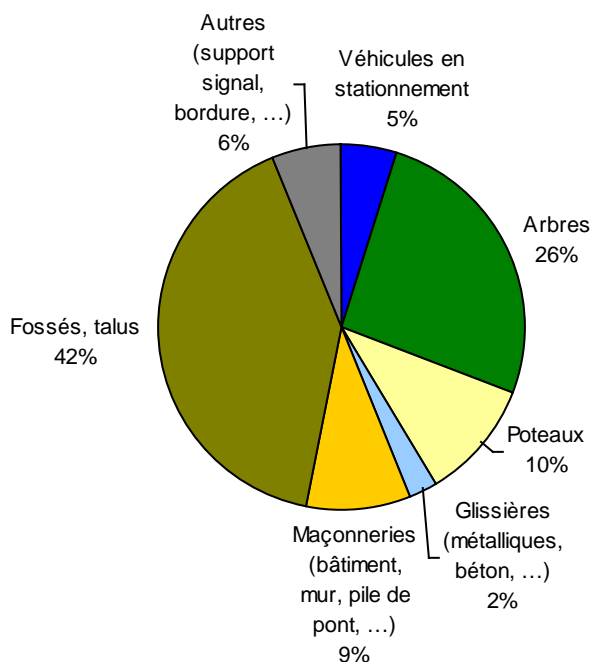
**Évolution du nombre de blessés dans un accident contre obstacles fixes
dans le département de la Creuse**



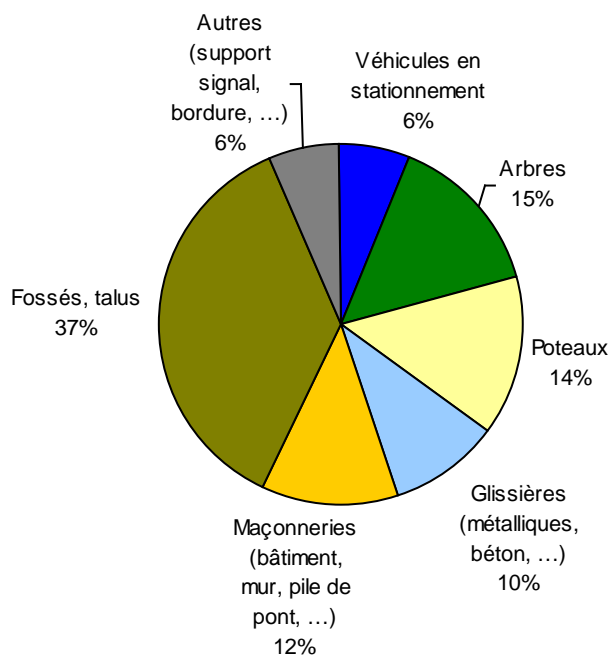
Évolution du nombre des différents types d'obstacles fixes percutés lors des accidents

	Véhicules en stationnement	Arbres	Poteaux	Glissières (métalliques, béton, ...)	Maçonneries (bâtiment, mur, pile de pont, ...)	Fossés, talus	Autres (support signal, bordure, ...)
1998	1	13	3	0	2	19	3
1999	2	8	3	1	6	16	2
2000	4	7	7	0	3	10	5
2001	0	9	3	2	3	13	0
2002	1	5	1	1	1	8	0
2003	0	5	5	3	6	11	0
2004	3	3	2	3	3	16	1
2005	3	5	7	3	8	11	3
2006	3	7	5	2	3	12	1
2007	2	5	5	6	1	13	6
TOTAL	19	67	41	21	36	127	21
Répartition	5,7 %	20,2 %	12,4 %	6,3 %	10,9 %	38,2 %	6,3 %

Répartition des obstacles fixes percutés
Période 1998 - 2002



Répartition des obstacles fixes percutés
Période 2003 - 2007



2.1.5. Synthèse des enjeux du précédent DGO

La RN 145 bidirectionnelle

Le bilan des accidents sur cette section montre une tendance générale à la baisse, mais aussi qu'une recrudescence peut survenir sans raisons particulières comme en 2006.

Considérant que l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies est prévue pour fin 2010, il n'y a pas lieu de maintenir cet enjeu au DGO.

Les jeunes de 14 à 24 ans

Cette tranche d'âge est encore sur-représentée parmi les impliqués dans les accidents.

La prise en compte de ce thème reste d'actualité et sera intégré dans l'enjeu « jeunes de moins de 25 ans ».

Personnes de plus de 60 ans

La baisse des indicateurs d'accidentalité est encourageante, mais étant donné que cette tranche d'âge représente une part importante de la population creusoise, elle constitue toujours un enjeu prioritaire pour le département et les actions de prévention à destination de ce public doivent se poursuivre.

Traitement des obstacles latéraux

Les accidents contre obstacles latéraux sont en augmentation.

Une mesure susceptible d'inverser la tendance serait la mise en place pour les gestionnaires de voirie d'une politique de traitement des obstacles (suppression, isolement par glissière) en priorité sur les routes principales. Ce genre d'actions qui consiste à aménager les infrastructures ne relève pas du PDASR.

2.2. Les enjeux locaux de sécurité routière pour le DGO 2008-2012

Le Président de la République a fixé, en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012.

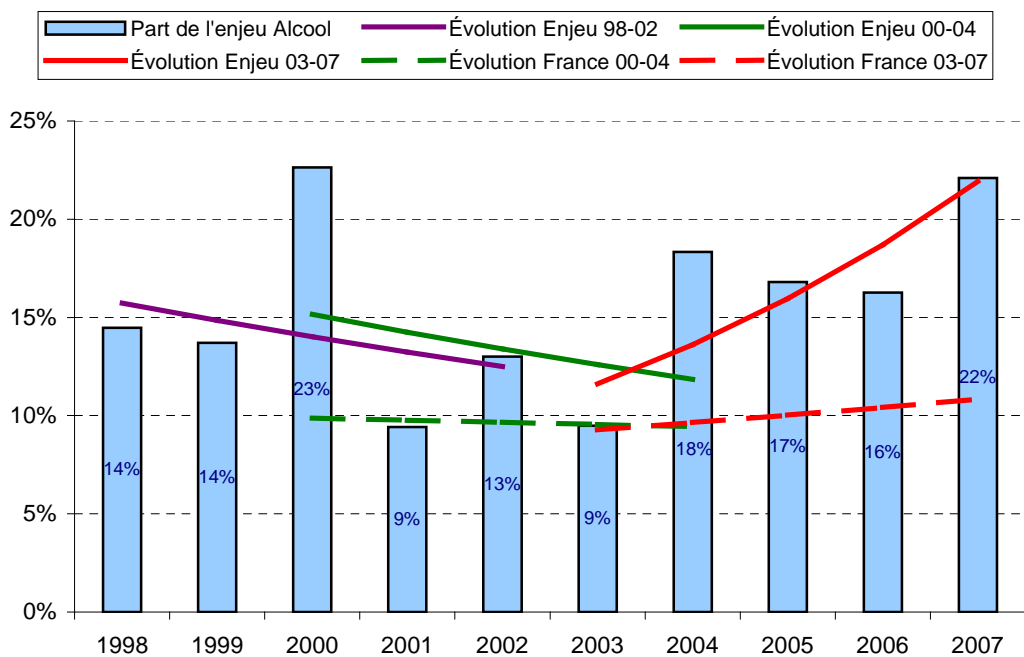
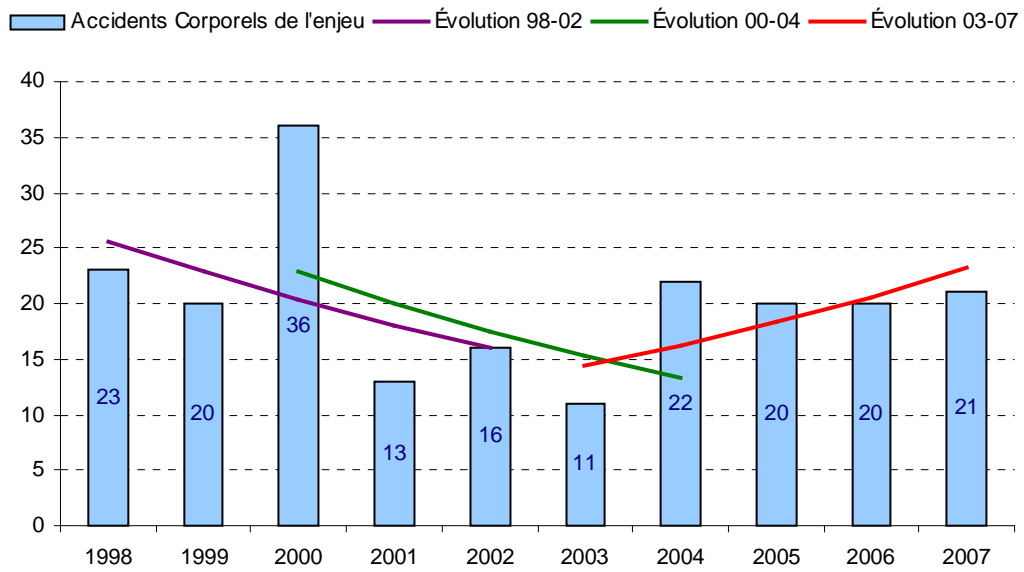
Le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 13 février 2008 a décidé que des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, par diviser par trois le nombre de jeunes tués et par diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux-roues.

Pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs, chaque département doit prendre en compte dans l'élaboration de son DGO les quatre enjeux suivants : l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés.

Pour tenir compte des spécificités de la population creusoise, il est décidé de retenir en complément comme enjeu local, "les personnes âgées de plus de 65 ans".

2.2.1. L'alcool

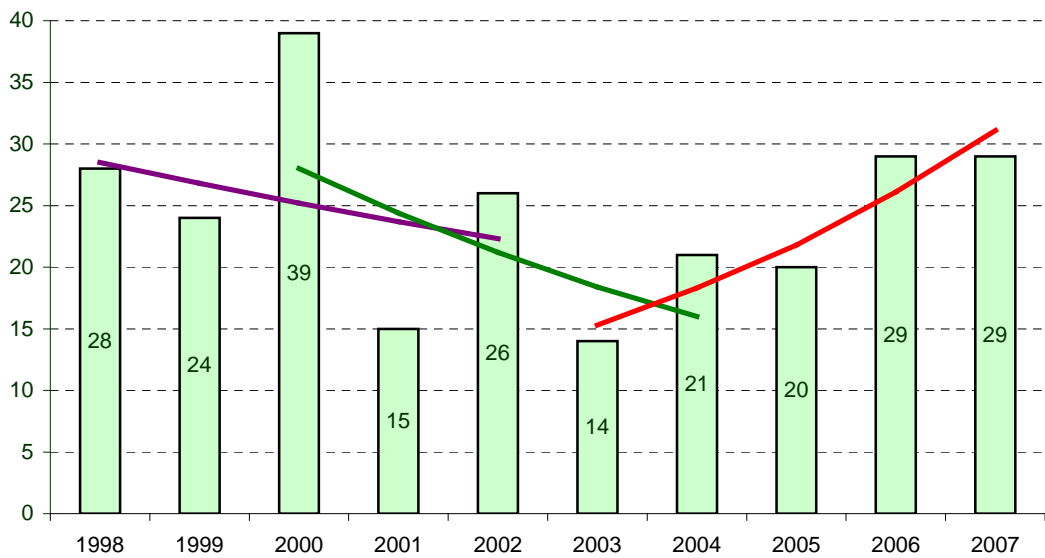
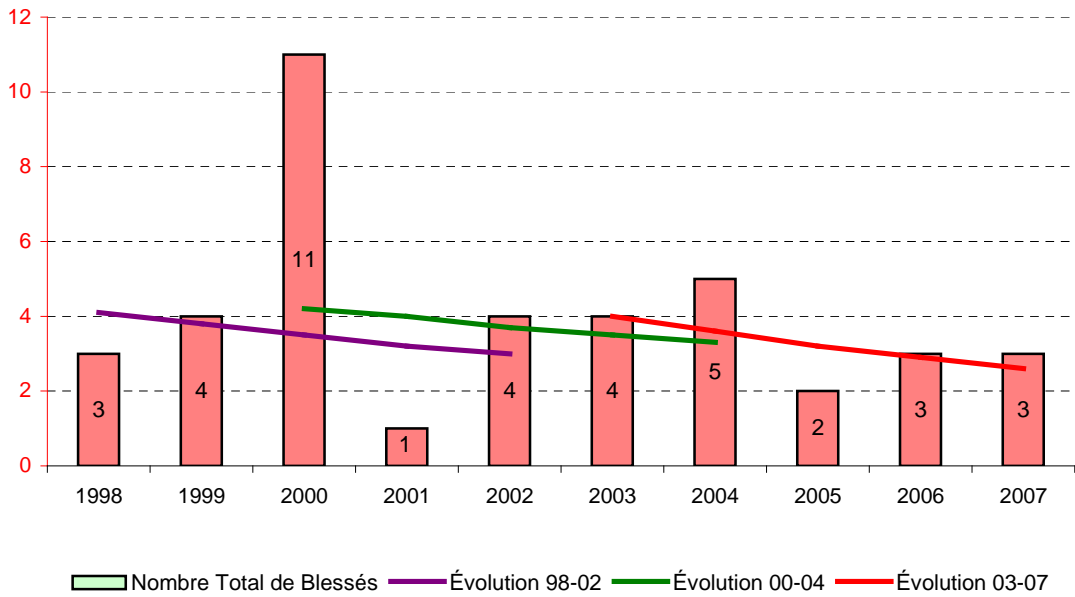
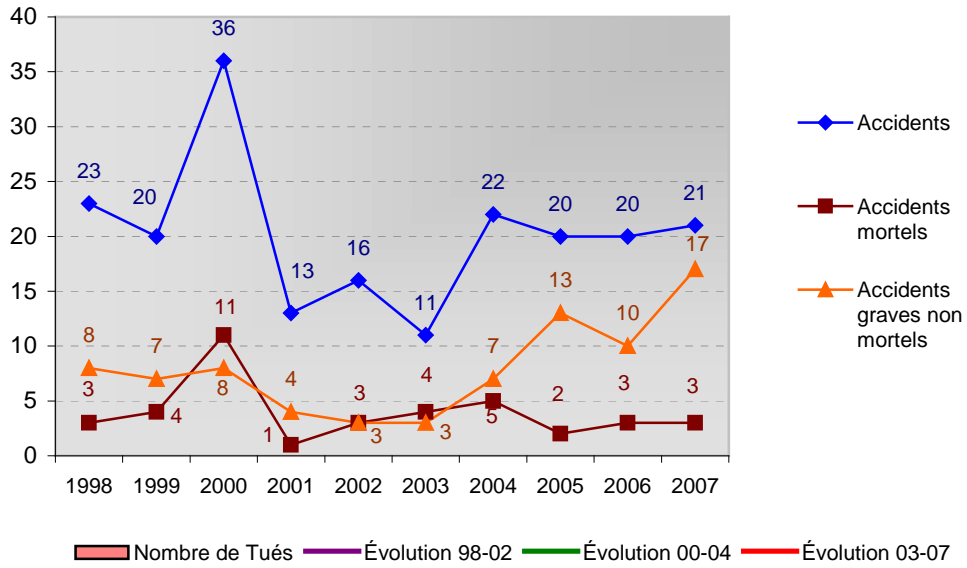
Évolution des accidents corporels dans le département de la Creuse ayant pour présumé responsable un conducteur ayant un taux d'alcoolémie illégal



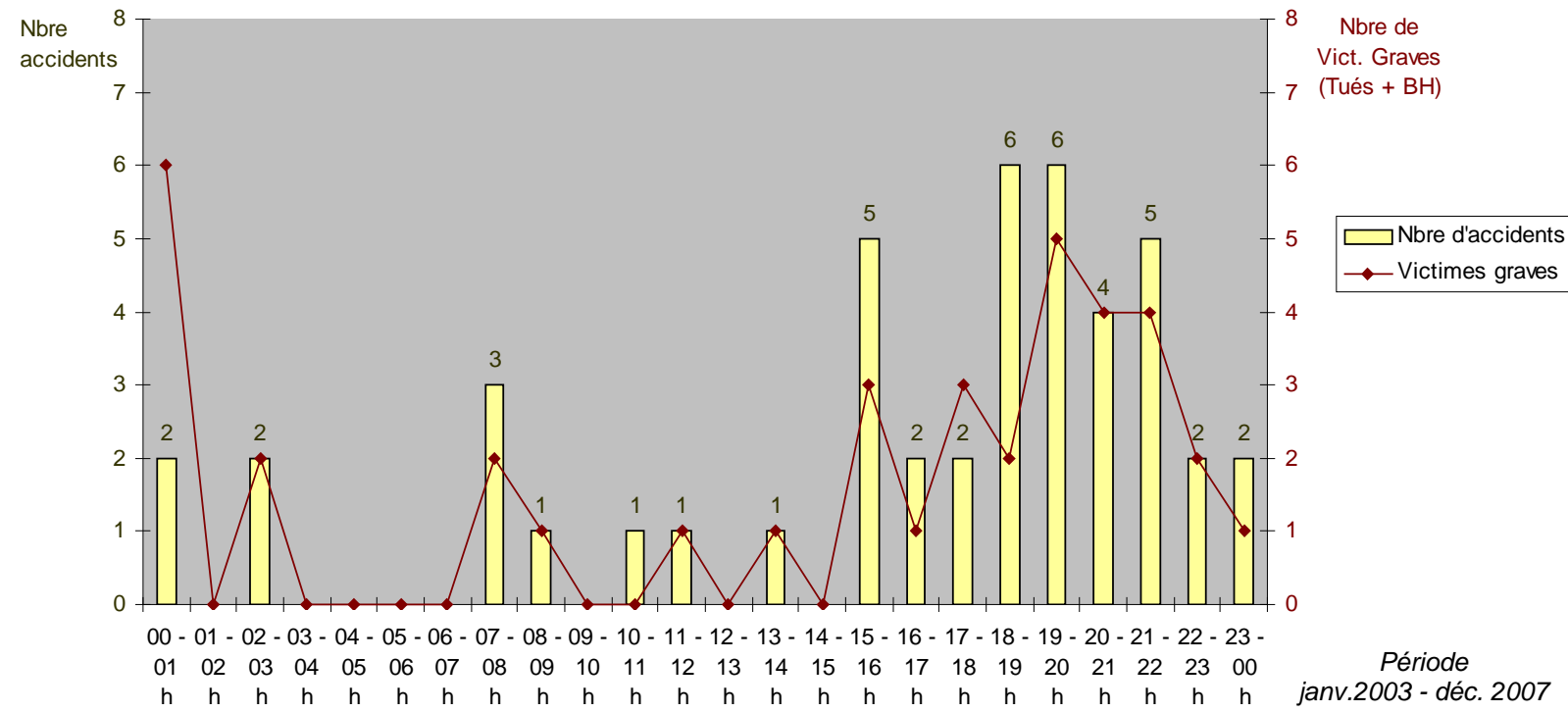
* La part de l'enjeu est la proportion d'accidents de l'enjeu par rapport au nombre d'accidents total

Sur l'ensemble des usagers impliqués dans un accident corporel en ayant un taux d'alcoolémie illégal, 94 % d'entre eux sont responsables de l'accident.

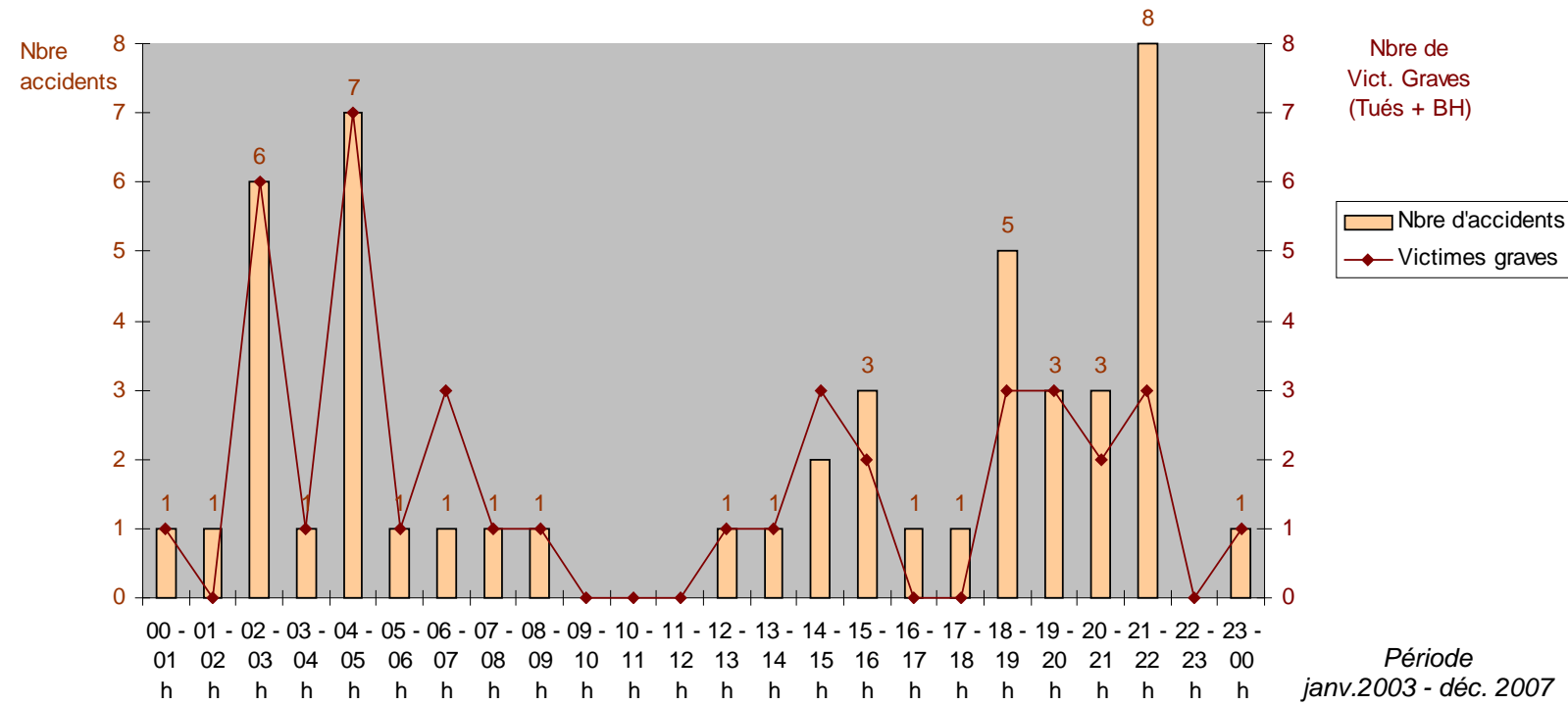
**Evolution des accidents corporels dont le présumé responsable avait un
taux d'alcoolémie illégal**



Répartition horaire des accidents corporels des Jours Ouvrés impliquant un taux d'alcoolémie illégal du conducteur présumé responsable



Répartition horaire des accidents corporels des week-end, veille de fête et jours de fête impliquant un taux d'alcoolémie illégal du conducteur présumé responsable

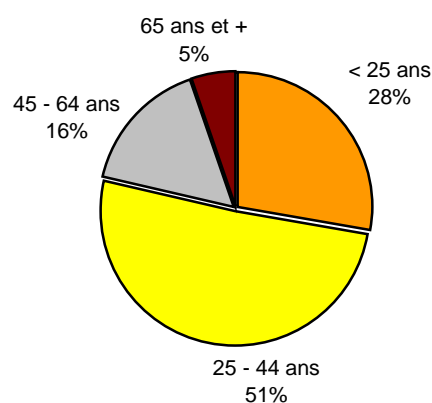


Répartition par classe d'âges des types d'utilisateurs présumés responsables d'accidents avec un taux d'alcoolémie illégal

	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 ans et plus	TOTAL
Piétons				1		1	2
Bicyclettes					1		1
Cyclos		1	4	5			10
Voiturettes							0
Motos				1			1
V.L.			21	41	11	4	77
P.L.					2		2
T.C.							0
Véh. Agri					1		1
Autres							0
TOTAL	0	1	25	48	15	5	94

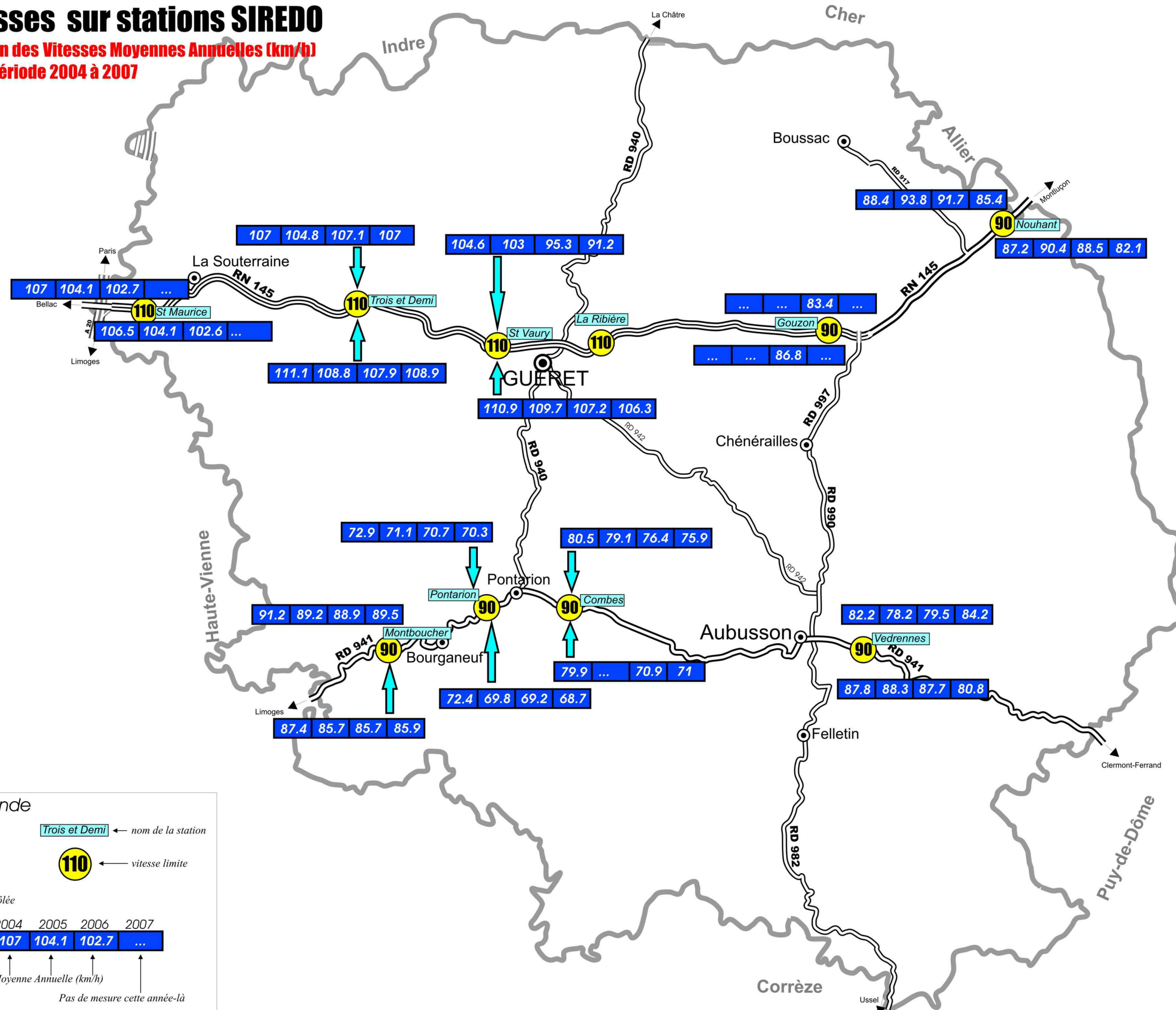
Un quart des utilisateurs présumés responsables d'un accident avec un taux d'alcoolémie illégal sont des jeunes de 18 à 24 ans alors qu'ils ne représentent que 6 % de la population creusoise.

De même, un peu plus de la moitié de ces accidents sont causés par des personnes de 25 à 44 ans (51 %) alors qu'ils ne représentent que 25 % de la population creusoise.



Vitesses sur stations SIREDO

Evolution des Vitesses Moyennes Annuelles (km/h)
sur la période 2004 à 2007



Légende

Trois et Demi ← nom de la station

110 ← vitesse limite

Année contrôlée

Année	2004	2005	2006	2007
Vitesse Moyenne Annuelle (km/h)	107	104.1	102.7	...

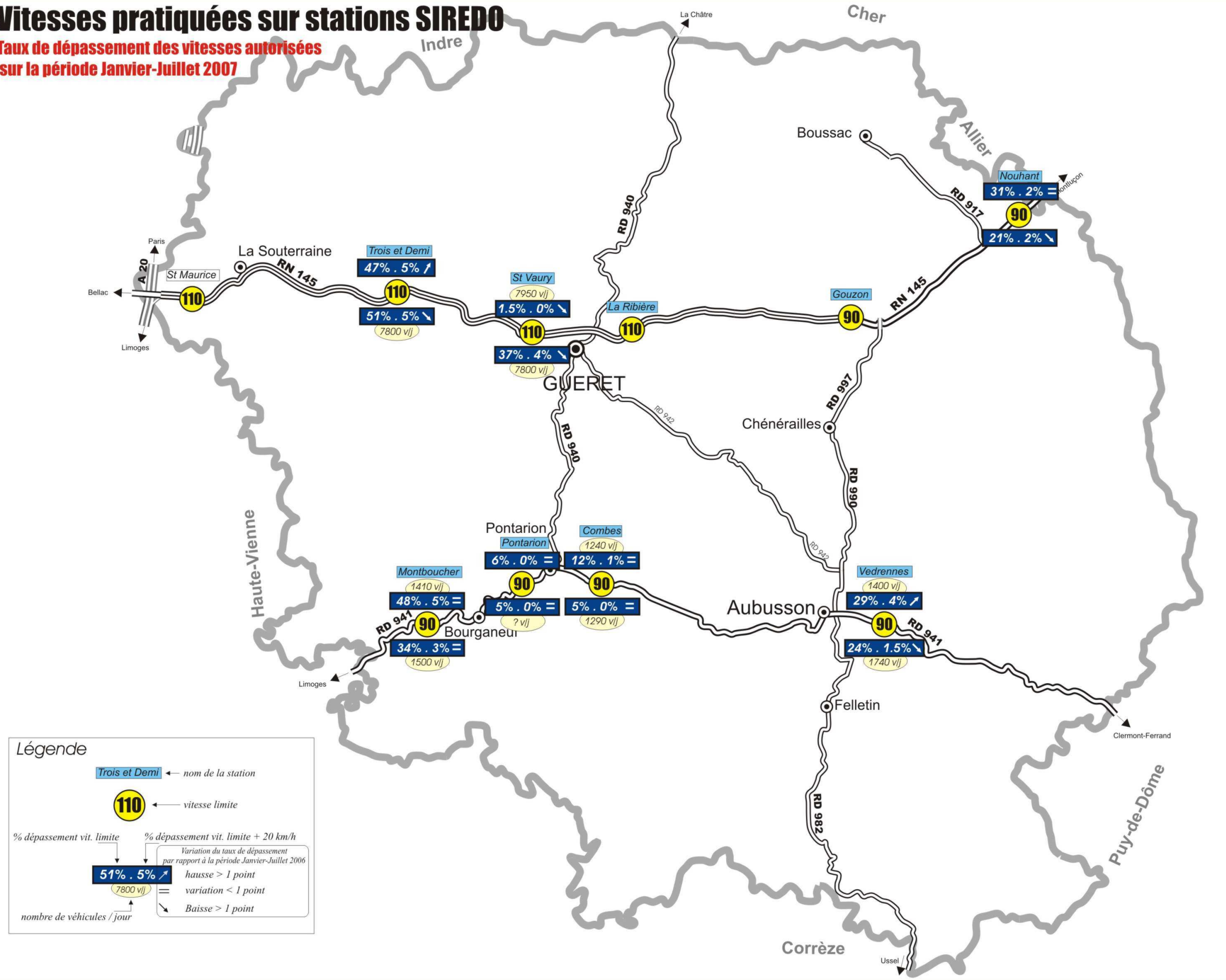
Pas de mesure cette année-là

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Vitesses pratiquées sur stations SIREDO

Taux de dépassement des vitesses autorisées
sur la période Janvier-Juillet 2007



Légende

- Trois et Demi ← nom de la station
- 110 ← vitesse limite
- % dépassement vit. limite
- % dépassement vit. limite + 20 km/h
- Variation du taux de dépassement par rapport à la période Janvier-Juillet 2006
- hausse > 1 point
- variation < 1 point
- Baisse > 1 point
- nombre de véhicules / jour

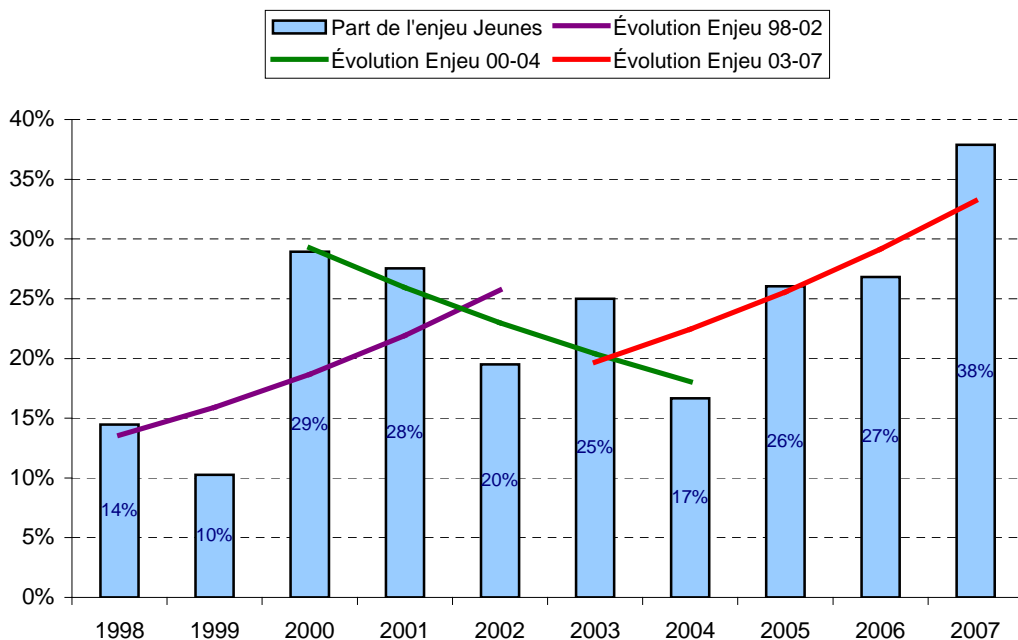
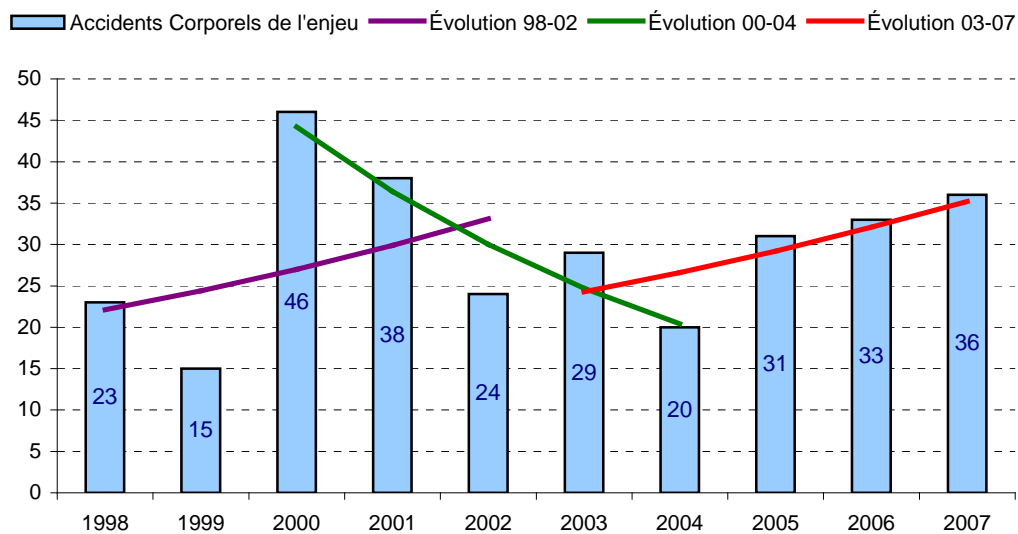
Les mesures effectuées par les stations de comptage installées sur la RN 145 et la RD 941 montrent que la vitesse moyenne des usagers a, d'une manière générale, légèrement diminué.

Toutefois, on observe que la proportion d'usagers en excès de vitesse est plutôt stable : environ 50 % sur 2 x 2 voies et 30 % sur les routes bidirectionnelles.

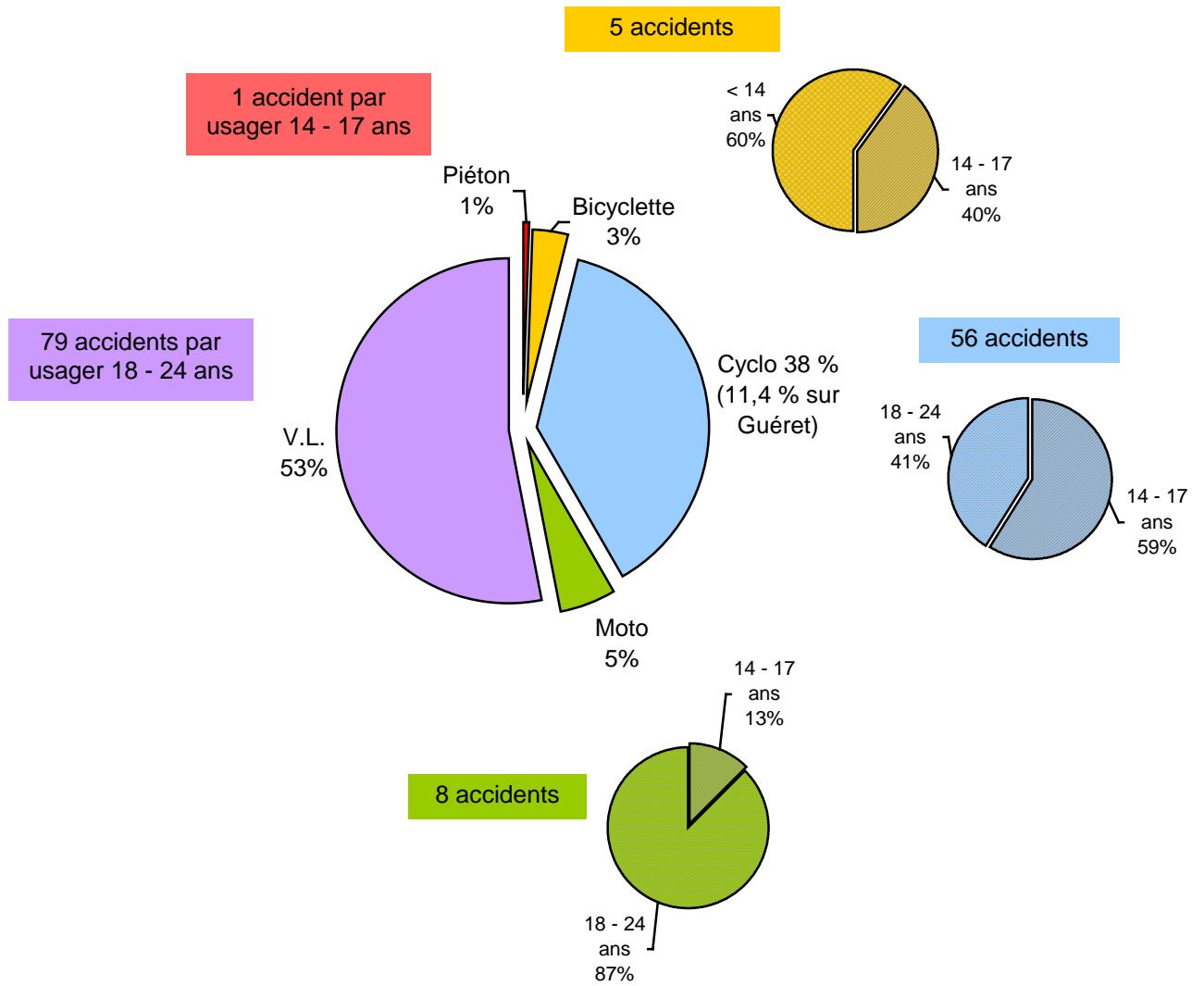
Si l'on constate que 5 % des accidents ont pour cause principale une vitesse excessive, on note aussi que 45 % des accidents sont dus à une vitesse qui, bien qu'inférieure à celle autorisée, n'est pas adaptée aux conditions de circulation. Des actions doivent être engagées sur ce thème.

2.2.3. Les jeunes de moins de 25 ans

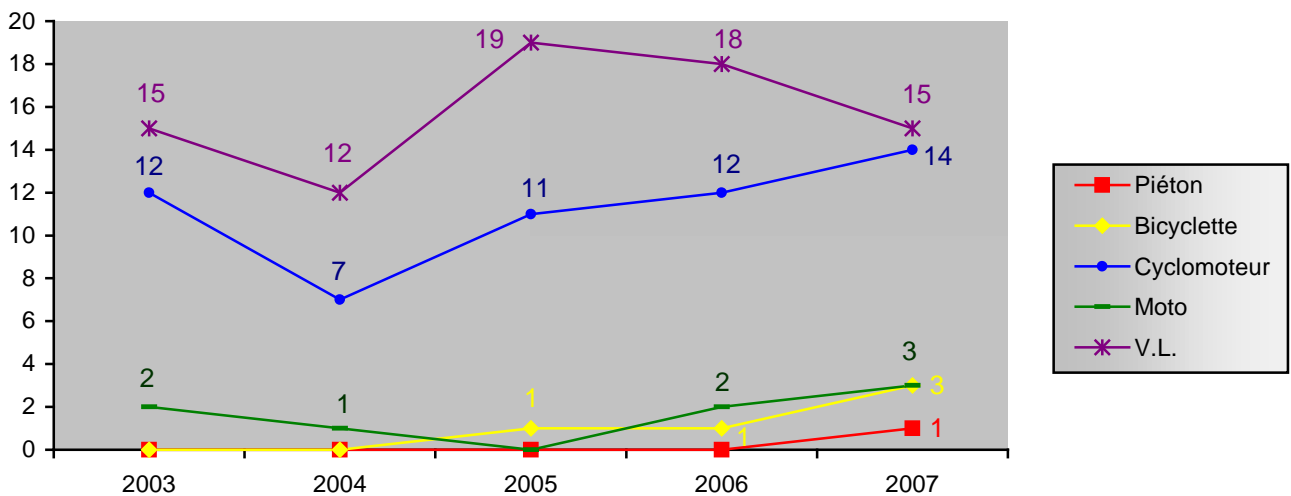
Évolution des accidents corporels dans le département de la Creuse ayant pour présumé responsable un jeune < 25 ans



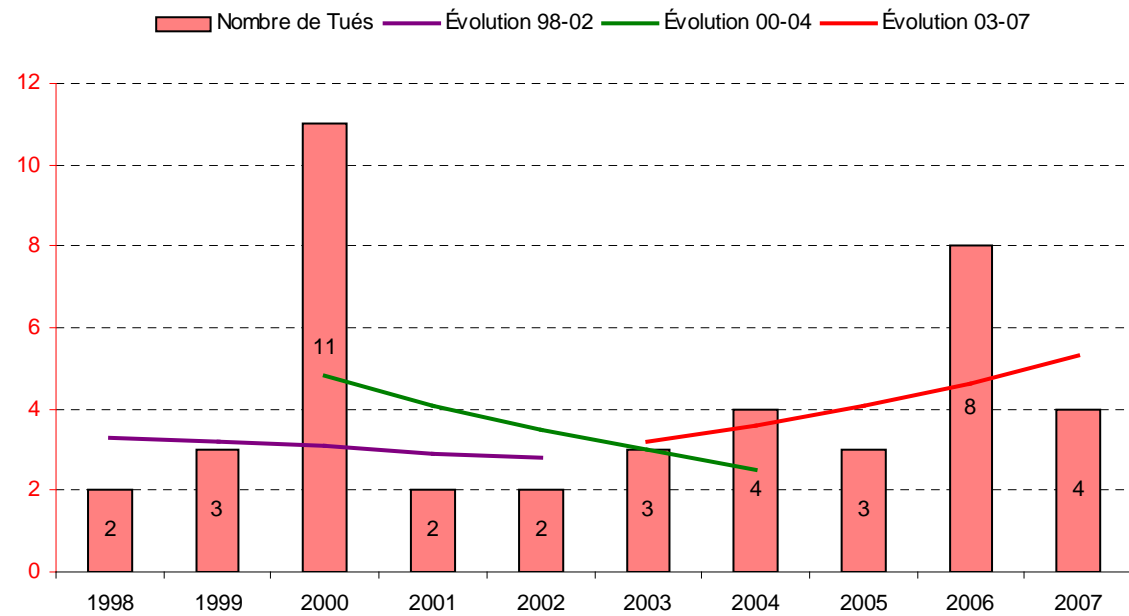
Répartition des véhicules impliqués conduit par un jeune < 25 ans et piétons < 25 ans, présumés responsables d'un accident



Évolution de la répartition des véhicules impliqués conduit par un jeune < 25 ans et piétons < 25 ans, présumés responsables d'un accident

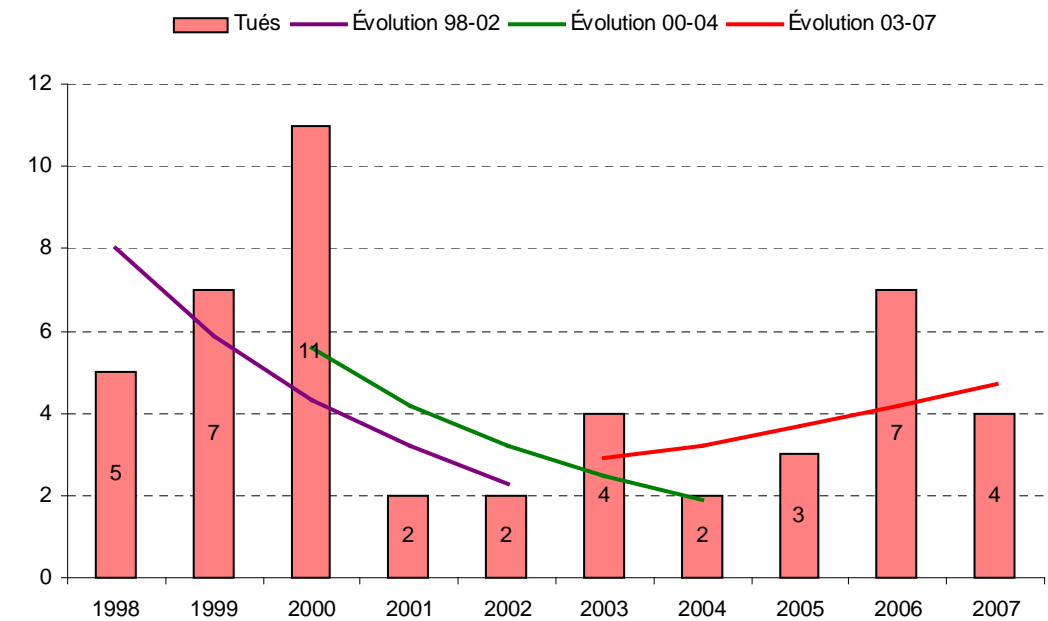


Évolution du nombre de tués des accidents dont le présumé responsable est un jeune de moins de 25 ans



L'évolution du nombre de tués suite à un accident dont le présumé responsable est un jeune de moins de 25 ans est en progression sur la période 2003 – 2007.

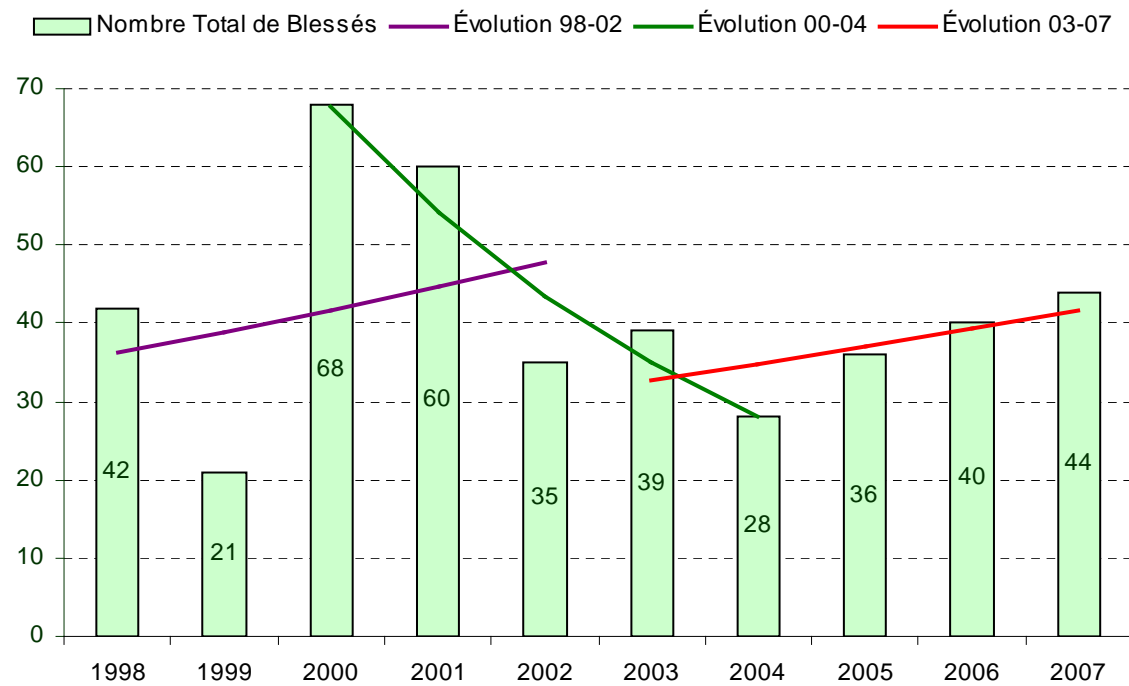
Évolution du nombre de tués ayant moins de 25 ans



L'évolution du nombre de tués des jeunes moins de 25 ans est également en progression sur la période 2003 – 2007.

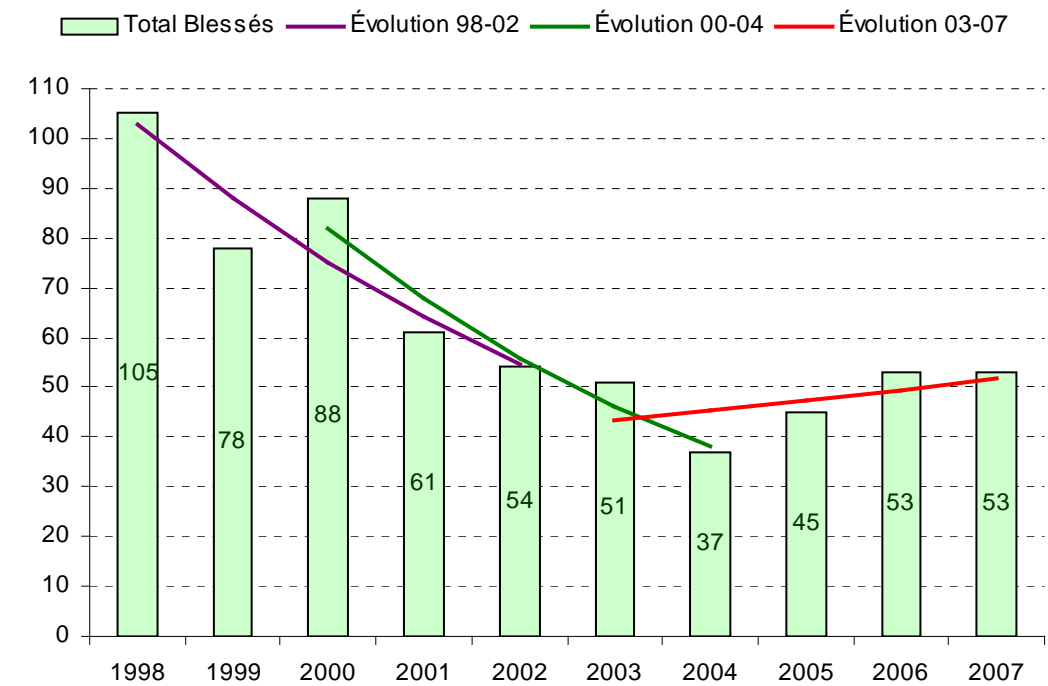
Parmi eux, sur cette même période 2003-2007, 92 % des tués de la tranche 18-25 ans étaient présumés responsables et 40 % des 14 – 17 ans.

Évolution du nombre de blessés des accidents dont le présumé responsable est un jeune de moins de 25 ans

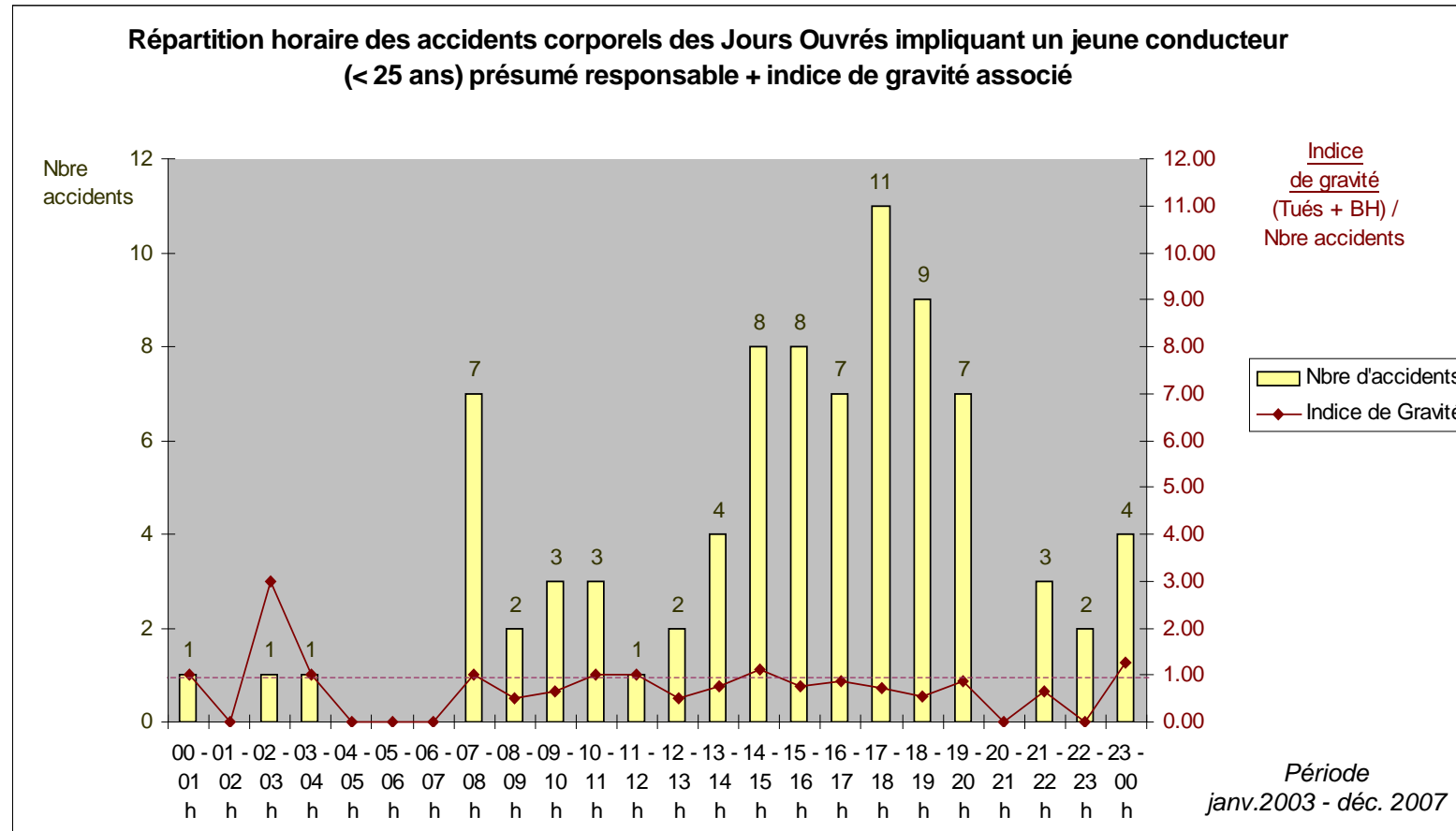


L'évolution du nombre de tués suite à un accident dont le présumé responsable est un jeune de moins de 25 ans est en progression sur la période 2003 – 2007.

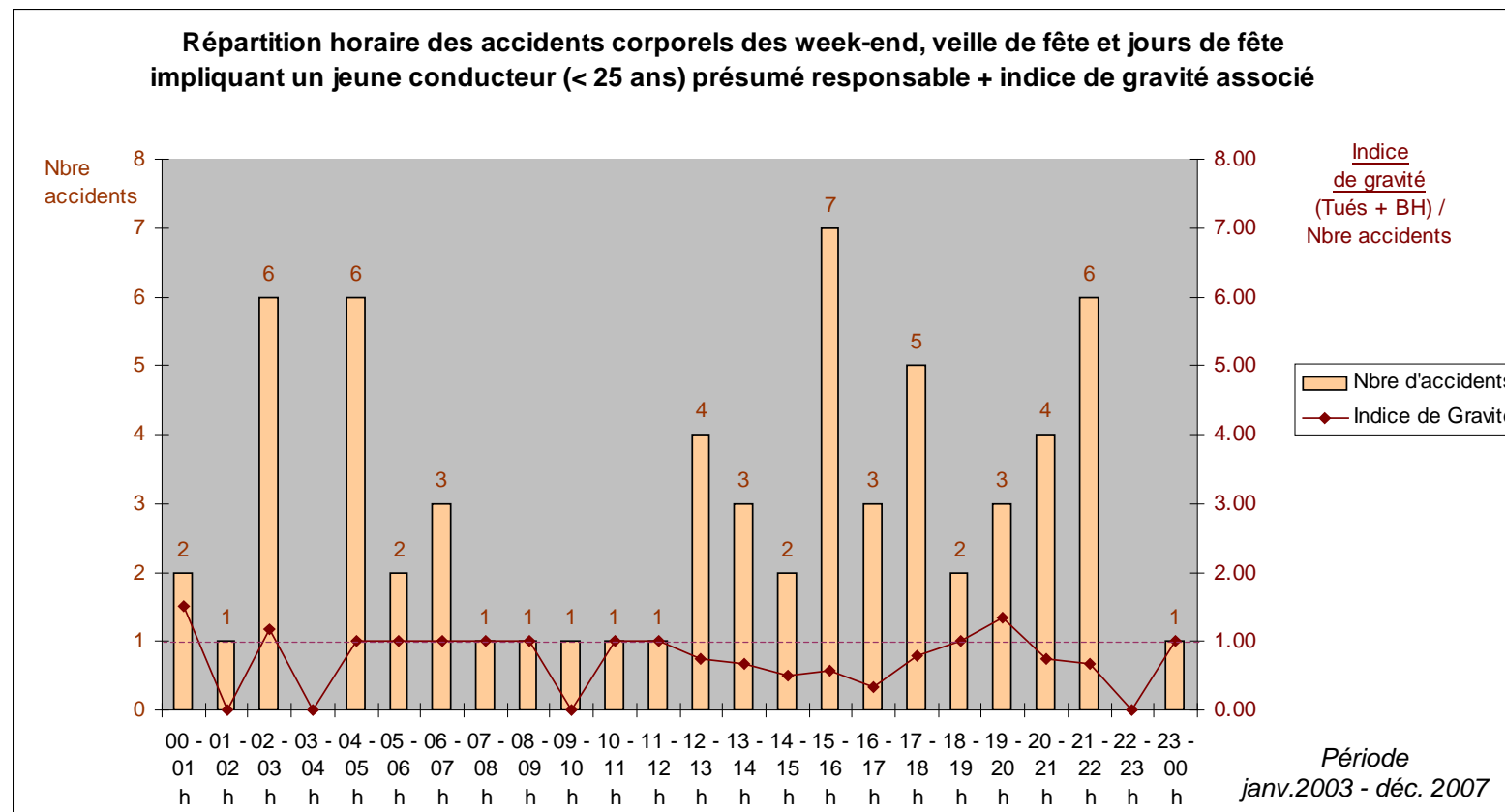
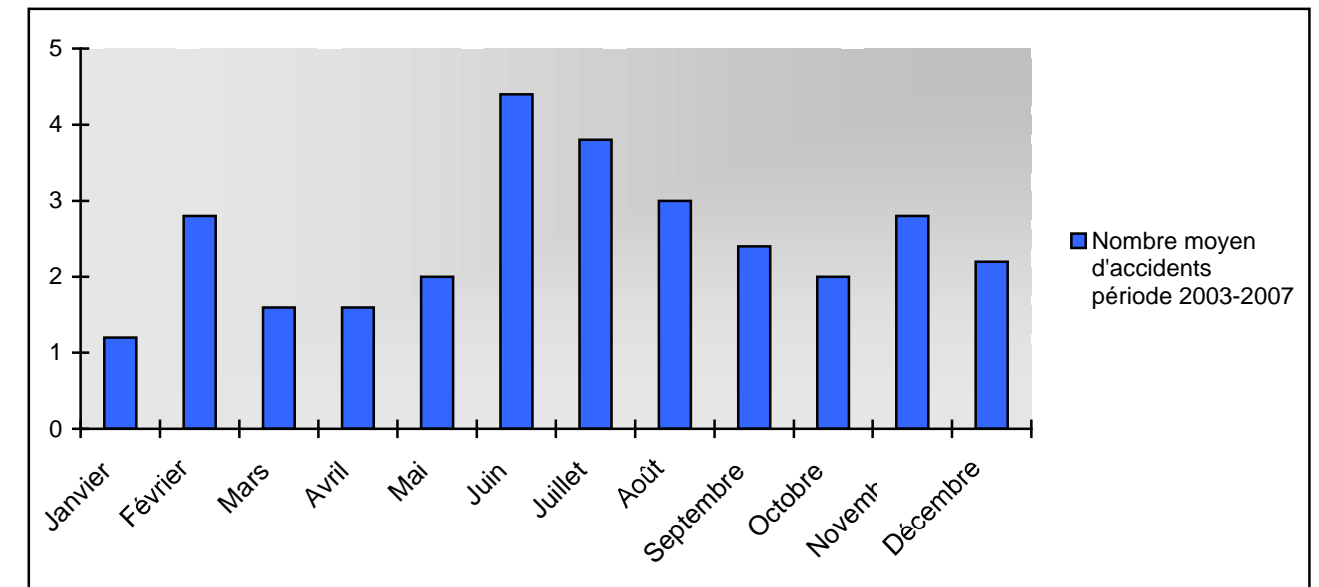
Évolution du nombre de blessés ayant moins de 25 ans



Répartition horaire des accidents impliquant un jeune conducteur de moins de 25 ans présumé responsable



Répartition mensuelle des accidents impliquant un jeune conducteur de moins de 25 ans présumé responsable



Répartition du taux de chargement des véhicules conduit par un jeune < 25 ans impliqués dans un accident

	Bicy	Cyclo	Répartition	Moto	Répartition	VL	Répartition
Conducteur seul	6	67	79.76%	10	83.33%	74	62.18%
Conducteur + 1 passager	0	17	20.24%	2	16.67%	21	17.65%
Conducteur + 2 passagers						14	11.76%
Conducteur + 3 passagers						6	5.04%
Conducteur + 4 passagers						4	3.36%
Conducteur + au moins 5 passagers						0	

Répartition du taux de chargement des véhicules conduit par une personne > 25 ans impliqués dans un accident

	Bicy	Cyclo	Répartition	Moto	Répartition	VL	Répartition
Conducteur seul	7	16	88.89%	29	85.29%	360	66.79%
Conducteur + 1 passager	0	2	11.11%	5	14.71%	121	22.45%
Conducteur + 2 passagers						38	7.05%
Conducteur + 3 passagers						15	2.78%
Conducteur + 4 passagers						3	0.56%
Conducteur + au moins 5 passagers						2	0.37%

20 % des VL conduits par un jeune < 25 ans et impliqués dans un accident transportent au moins 2 passagers.

20 % des cyclomoteurs conduits par un jeune < 25 ans et impliqués dans un accident transportent un passager.

Port des équipements de sécurité

Nombre de non-port	2 Roues Motorisés	Répartition	Véhicules carrossés	Répartition
Conducteurs < 25 ans	2	66,6 %	6	27,3 %
Conducteurs > 25 ans	1	33,3 %	16	72,7 %
TOTAL	3		22	
Passagers < 25 ans	1	100 %	9	64,3 %
Passagers > 25 ans	0		5	35,7 %
TOTAL	1		14	

6 % des jeunes de moins de 25 ans impliqués dans un accident ne portent pas de dispositifs de sécurité lorsque celui-ci est présent dans le véhicule.

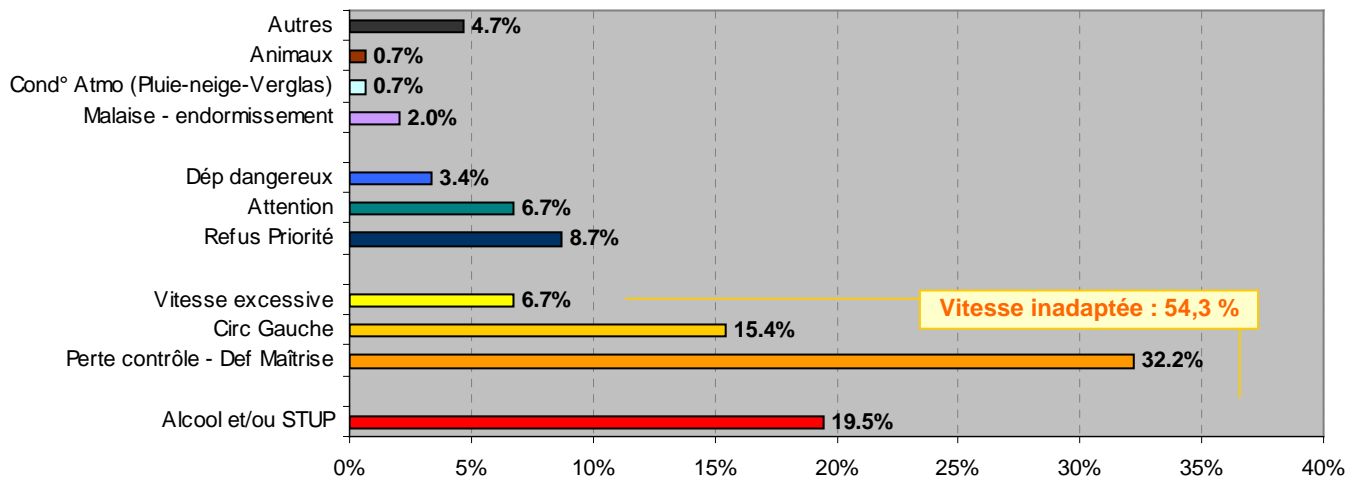
En comparaison, ils ne sont qu'à peine 3 % des personnes de plus de 25 ans à ne pas l'utiliser lorsqu'il existe dans le véhicule.

Répartition des causes présumées

Répartition des causes présumées chez les jeunes conducteurs < 25 ans et responsables présumés d'accidents corporels

Département de la Creuse - période 2003 - 2007

% d'accidents corporels ayant au moins pour cause présumée :

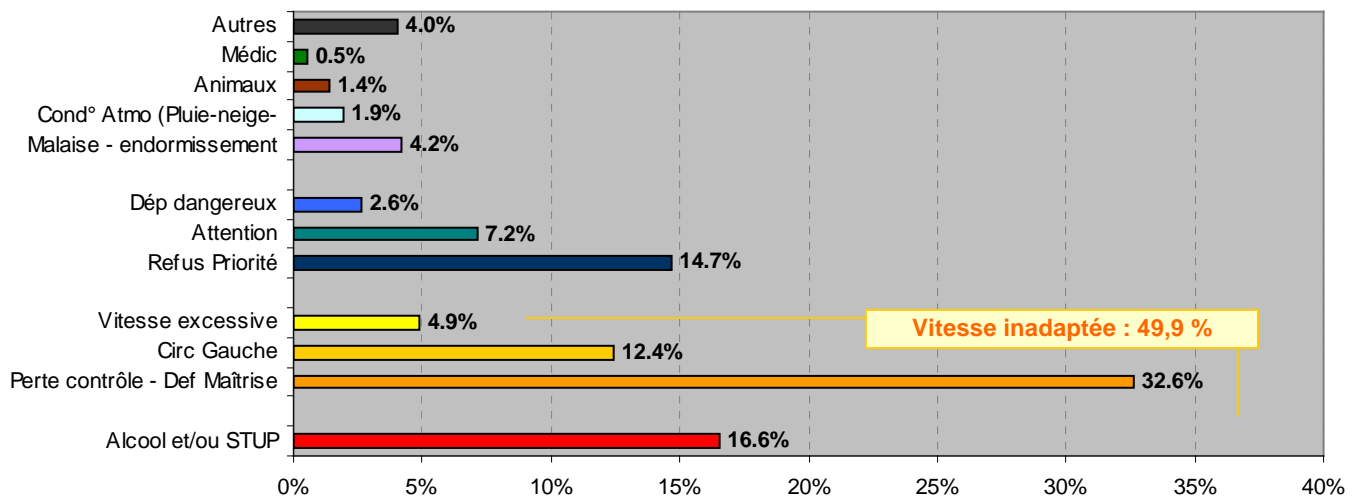


Pour comparaison, répartition des causes sur l'ensemble des accidents, tous usagers :

Répartition des causes présumées d'accidents corporels

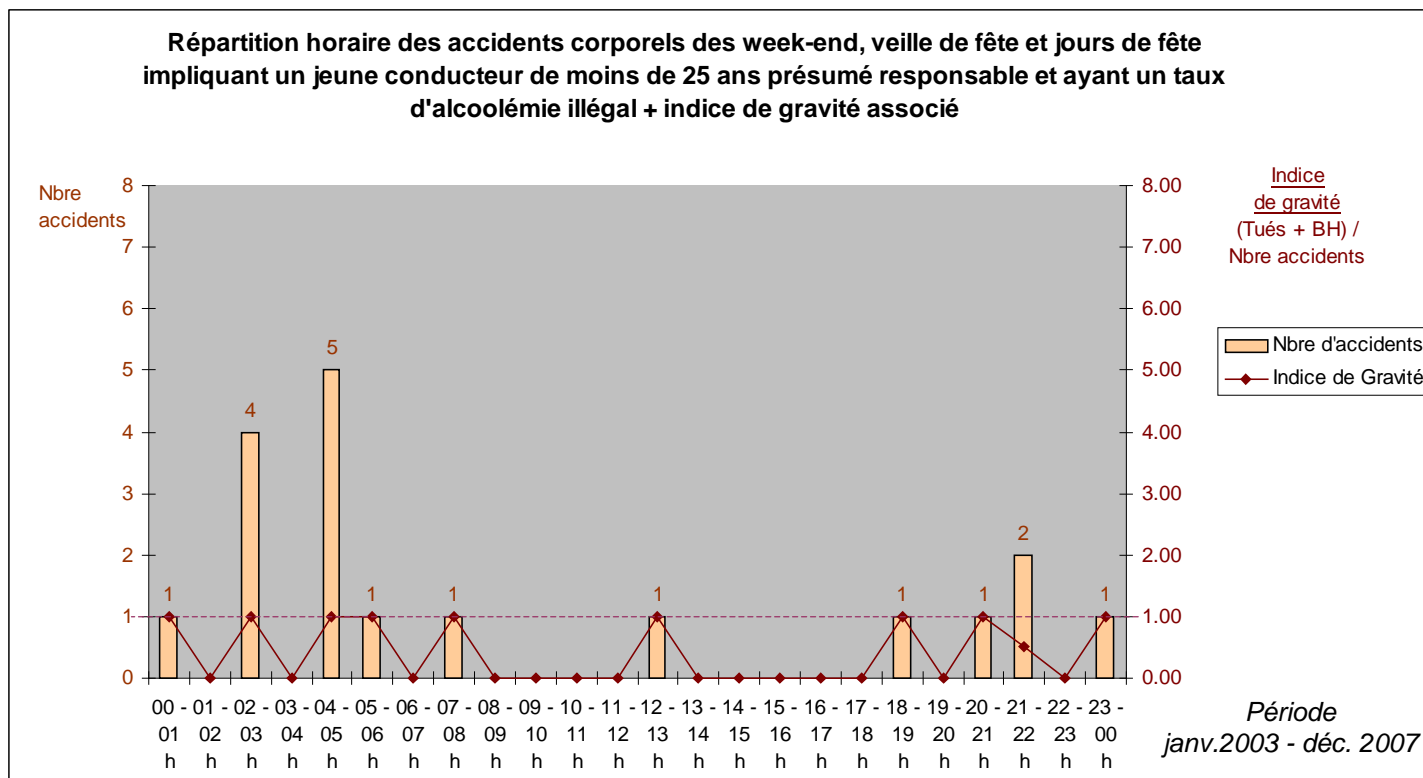
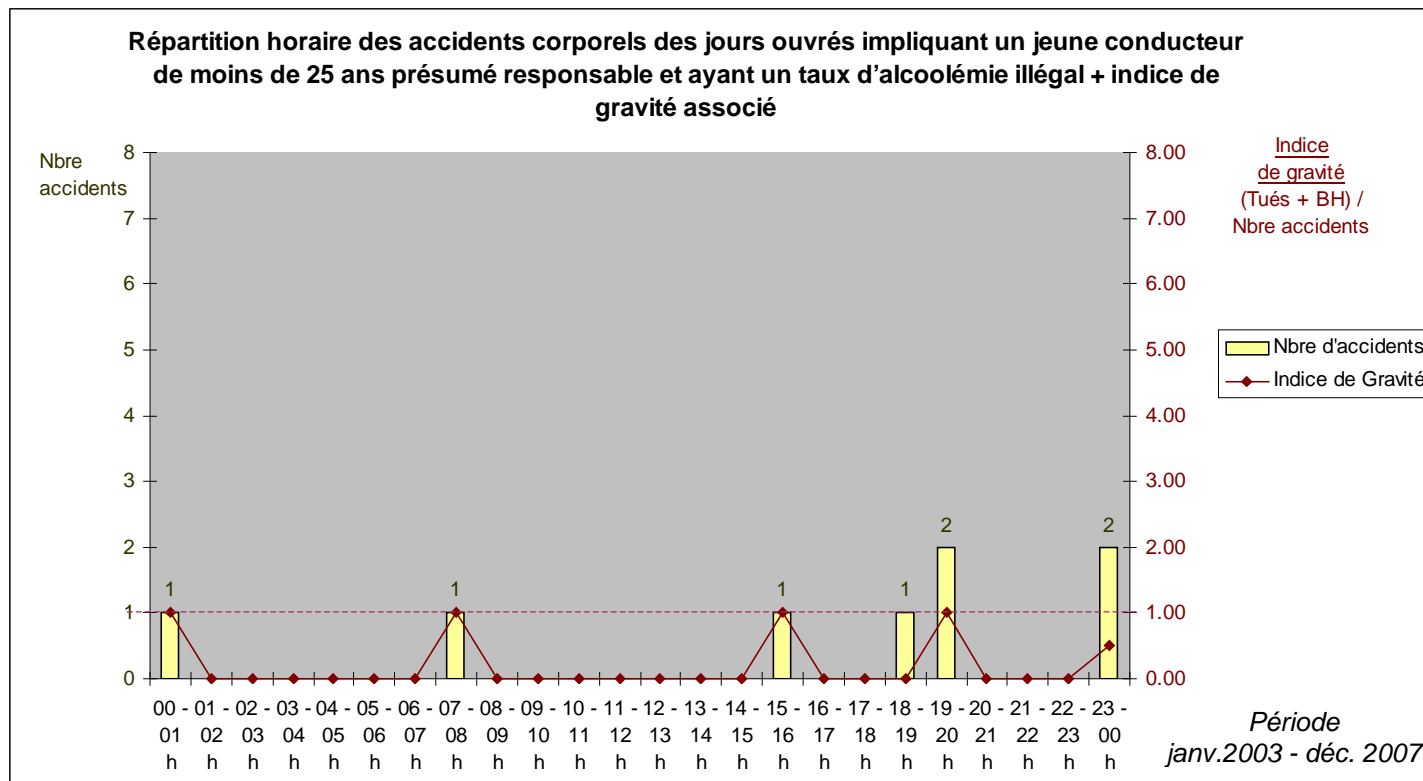
Département de la Creuse - période 2003 - 2007

% d'accidents corporels ayant au moins pour cause présumée :



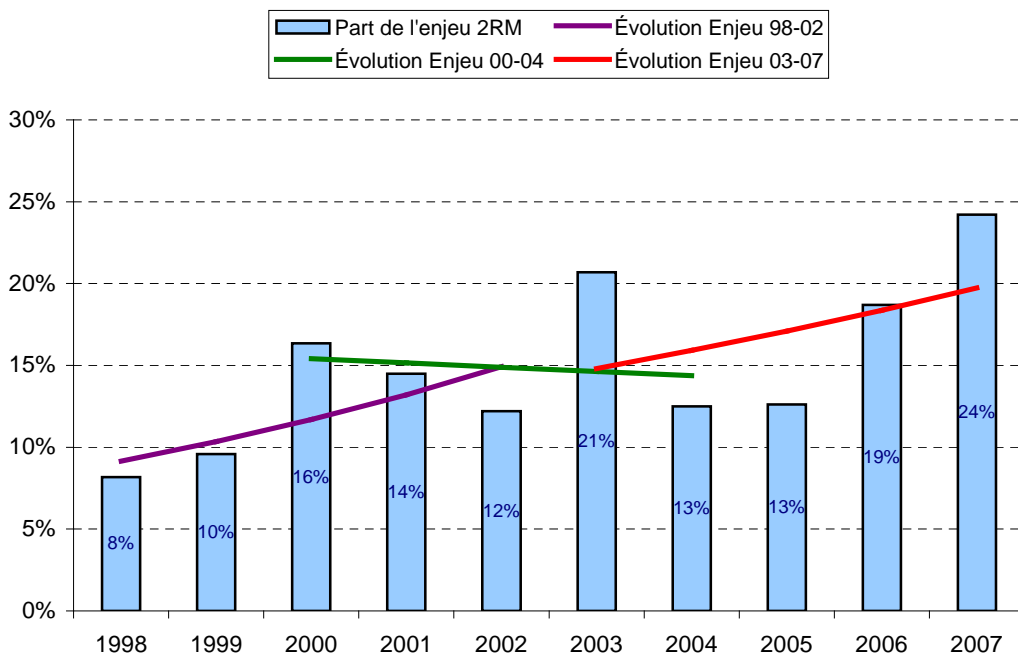
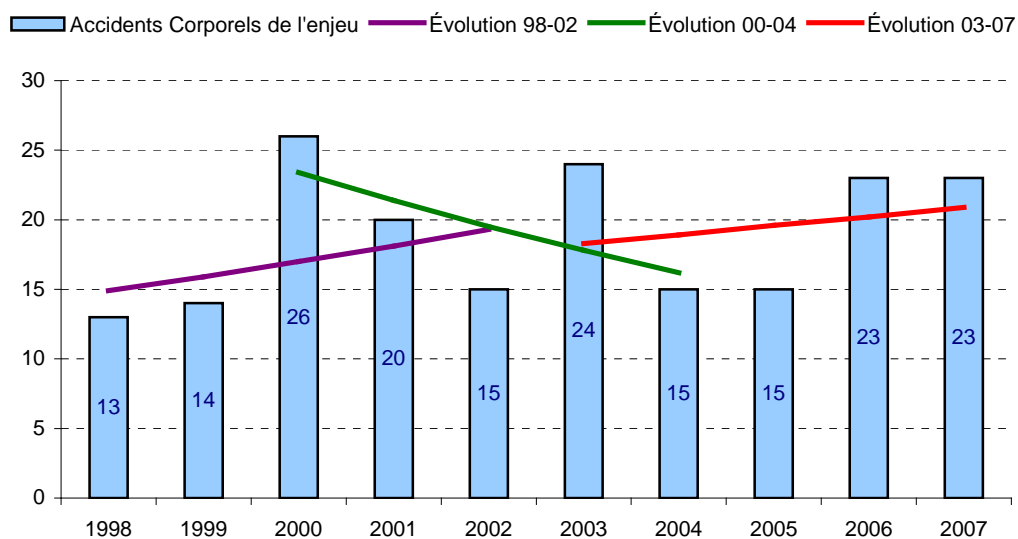
Chez les jeunes conducteurs, sur-représentation pour Alcool et/ou STUP, vitesse excessive, dépassement dangereux.

Répartition horaire des accidents impliquant un jeune conducteur de moins de 25 ans présumé responsable et ayant un taux d'alcoolémie illégal



2.2.4. Les conducteurs de 2 roues motorisés

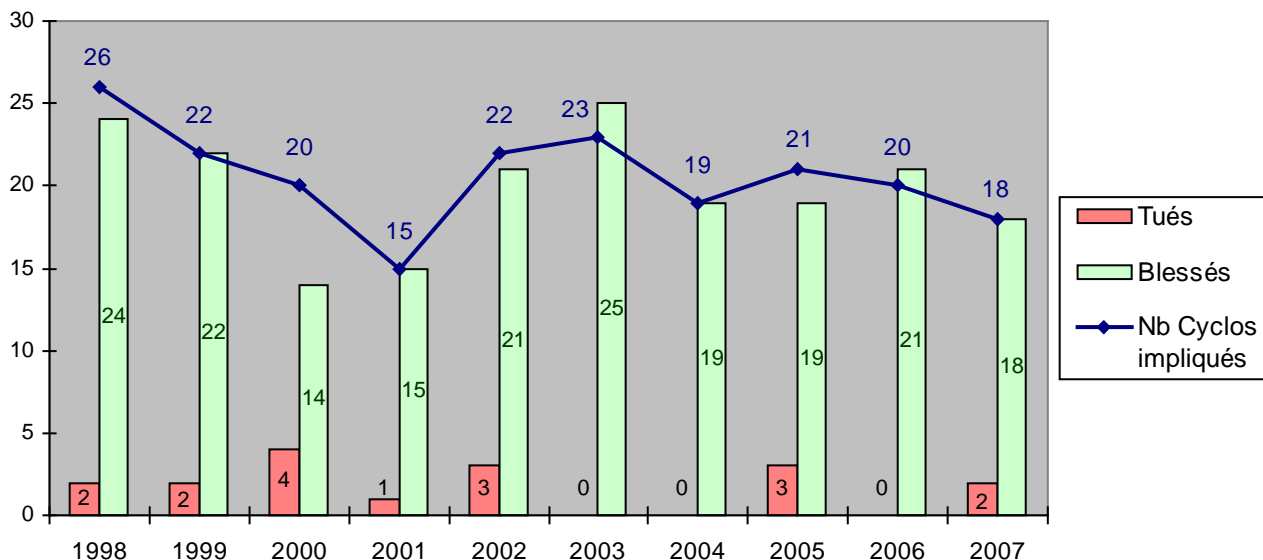
Évolution des accidents corporels dans le département de la Creuse ayant pour présumé responsable un 2 roues motorisé



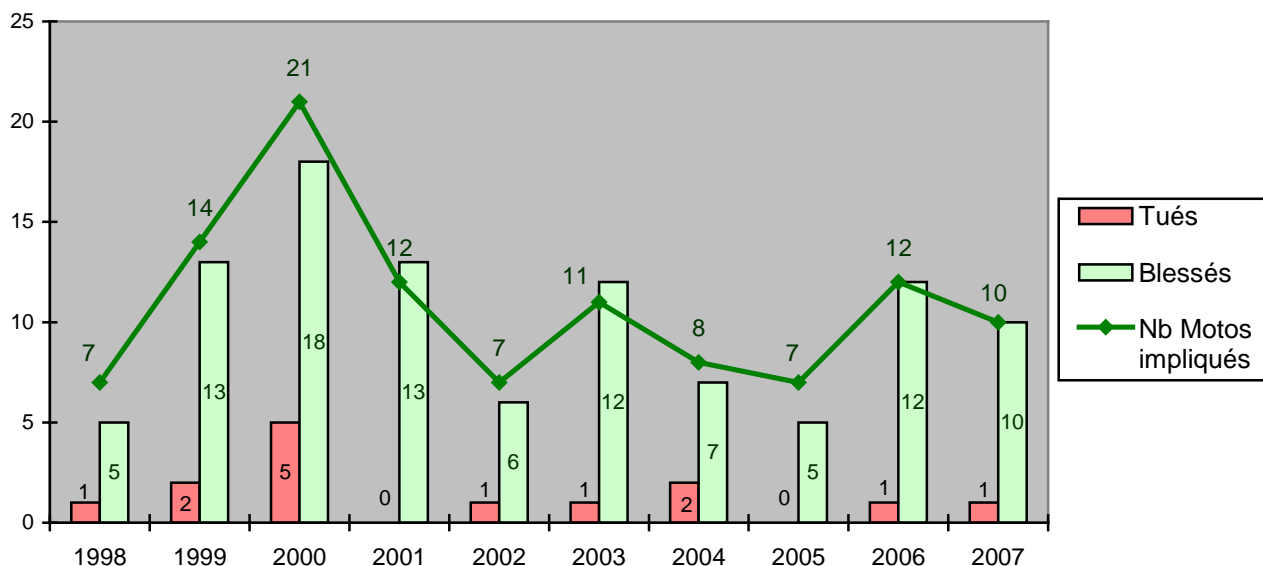
Les conducteurs de deux-roues motorisés présumés responsables d'accidents représentent 71 % de l'ensemble des deux-roues motorisés impliqués dans un accident.

Parmi ces conducteurs de 2 roues motorisés présumés responsables d'accidents, les 2/3 sont des cyclomotoristes.

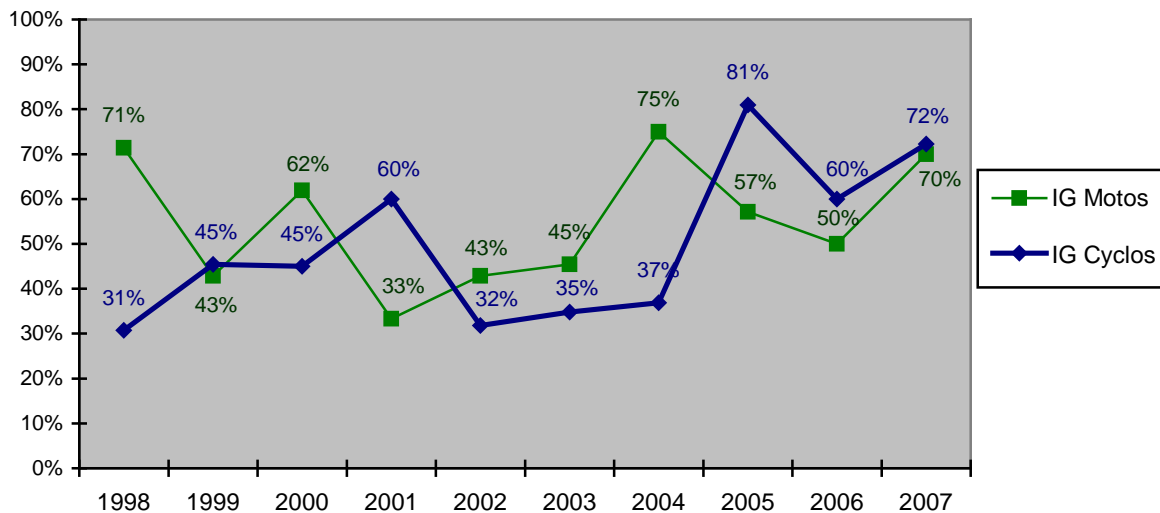
Évolution des victimes usagers de cyclomoteur impliqués dans un accident corporel



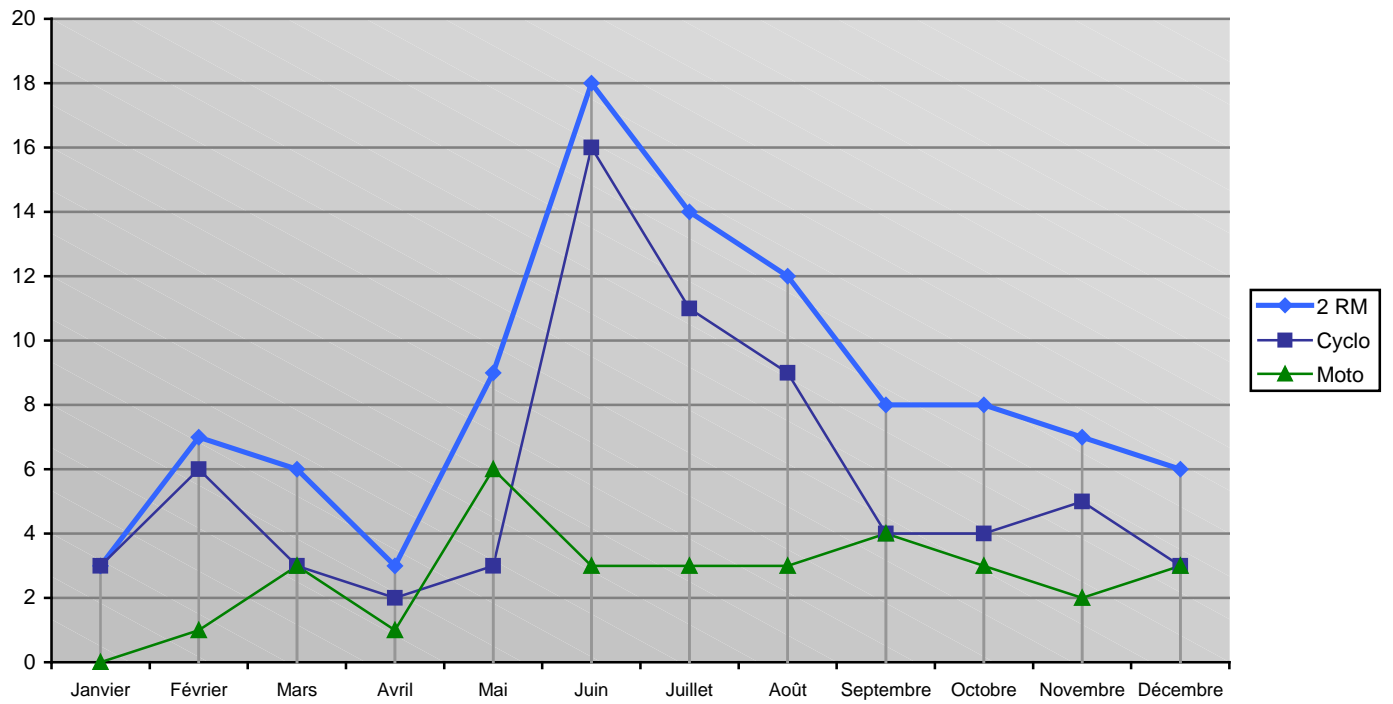
Évolution des victimes usagers de motocyclette impliqués dans un accident corporel



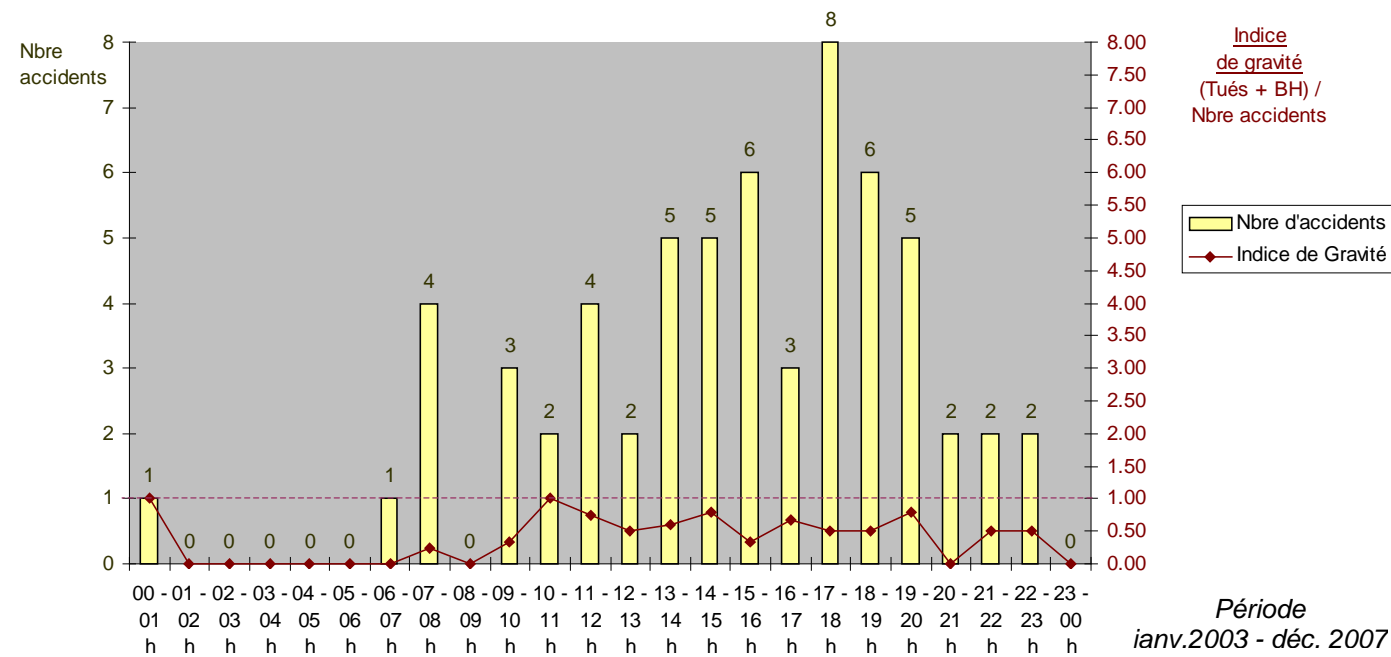
Évolution des indices de gravité [(Tués + BH) / Nbre accidents] Motos et Cyclos



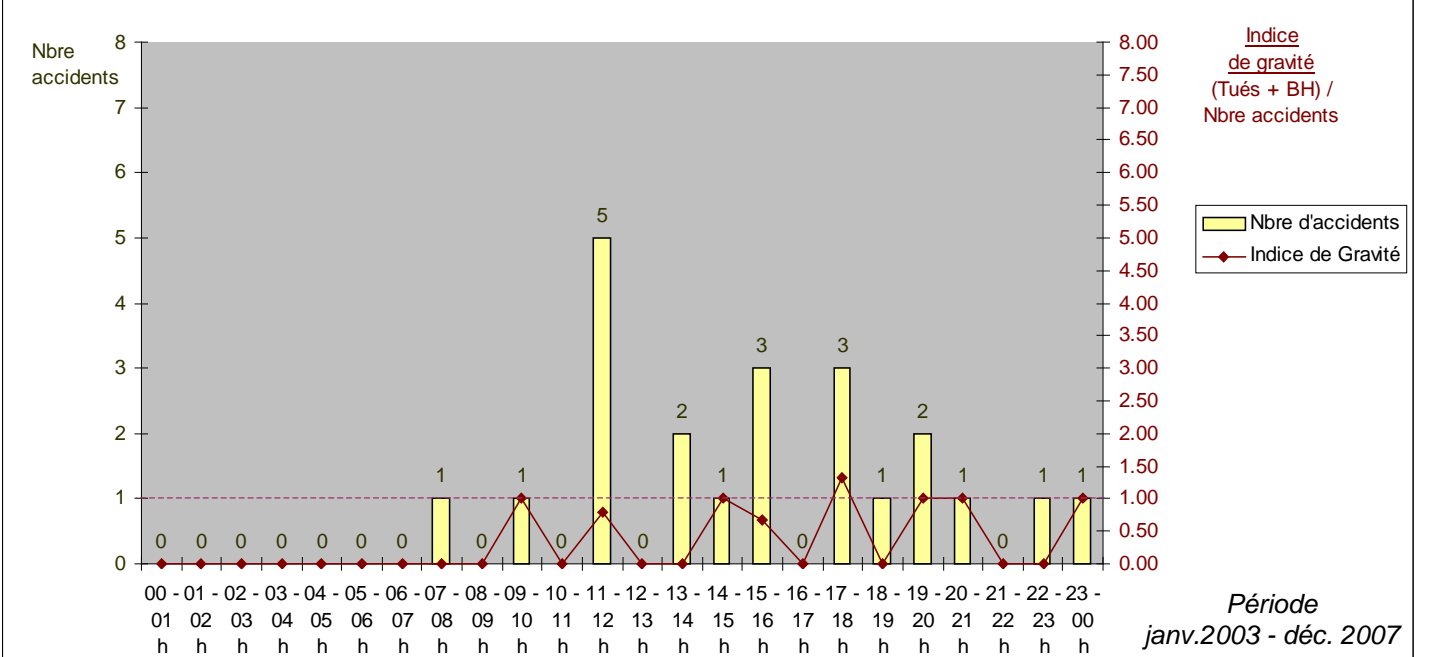
Répartition mensuelle des 2 roues motorisés, cyclomoteuristes et motocyclistes impliqués dans un accident corporel sur la période 2003 - 2007



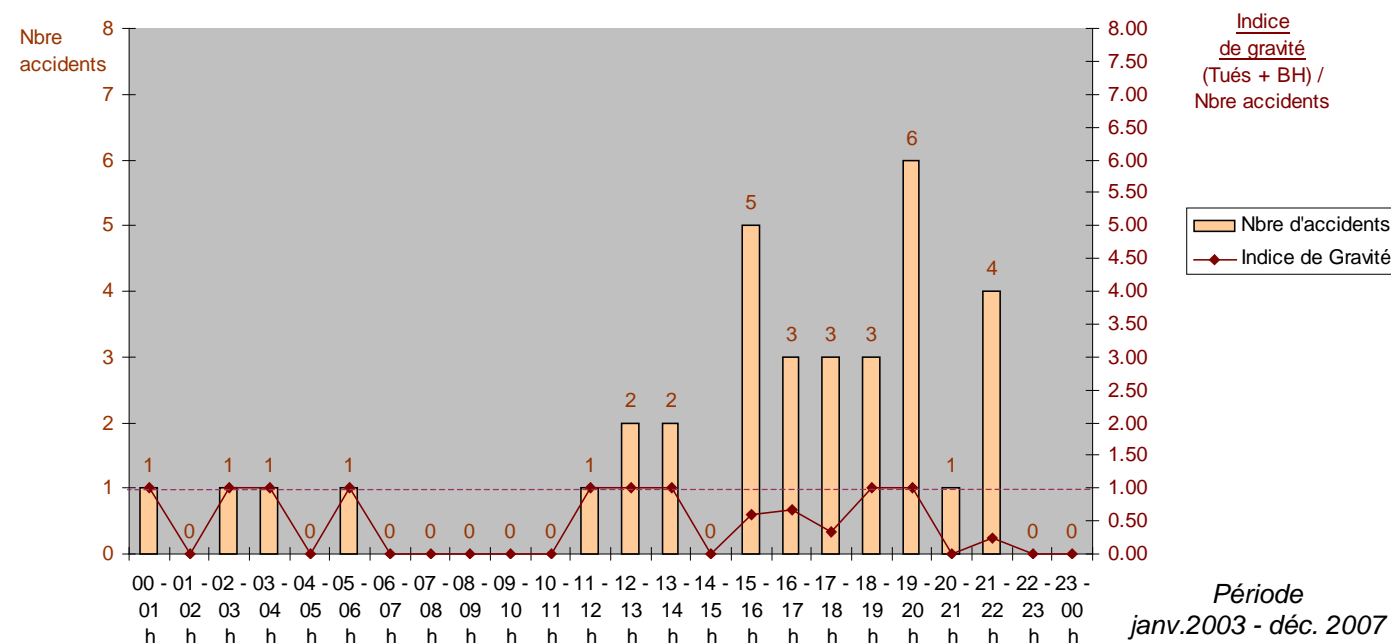
Répartition horaire des accidents corporels des Jours Ouvrés impliquant un cyclomotoriste + indice de gravité associé



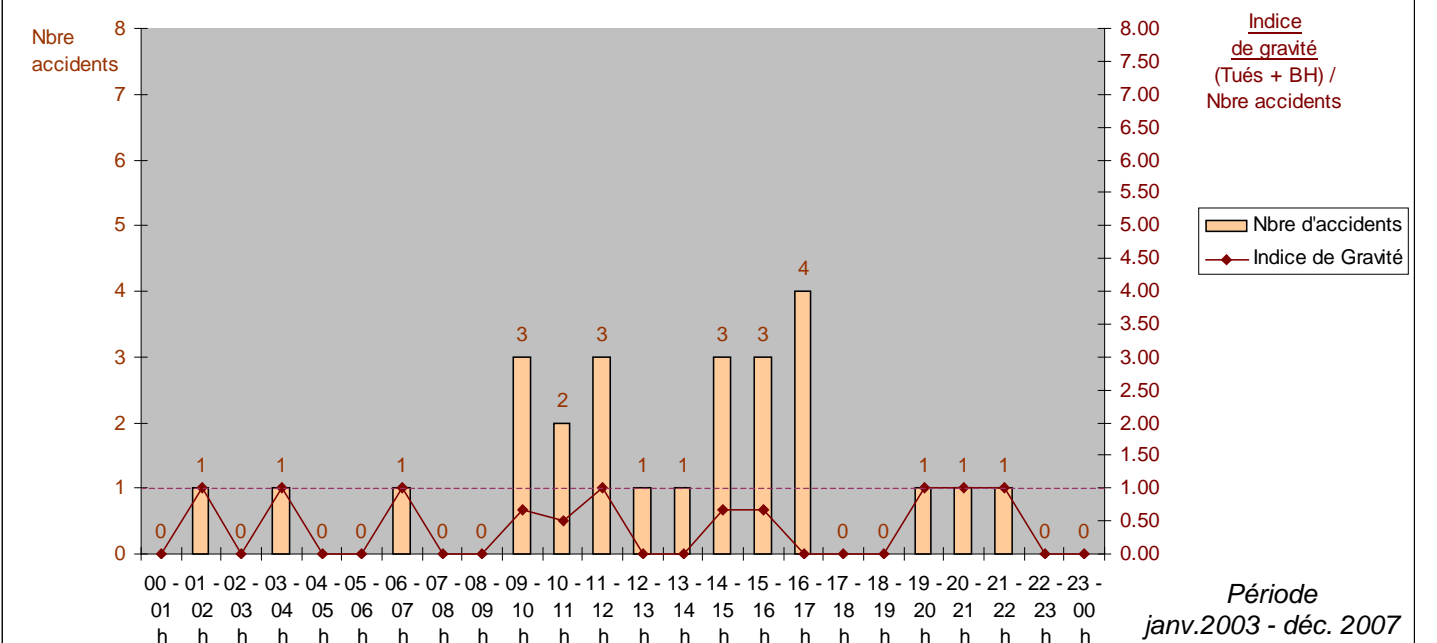
Répartition horaire des accidents corporels des Jours Ouvrés impliquant un motocycliste + indice de gravité associé



Répartition horaire des accidents corporels des week-end, veille de fête et jours de fête impliquant un cyclomotoriste + indice de gravité associé



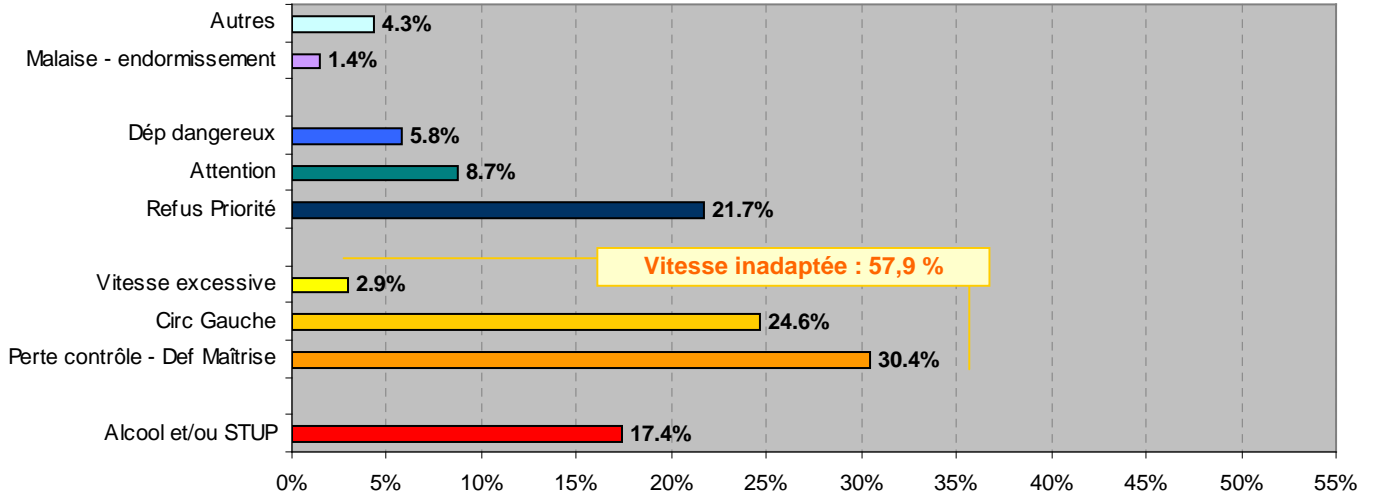
Répartition horaire des accidents corporels des week-end, veille de fête et jours de fête impliquant un motocycliste + indice de gravité associé



Répartition des causes présumées d'accidents corporels lorsqu'un cyclomotoriste en est le présumé responsable

Département de la Creuse - période 2003 - 2007

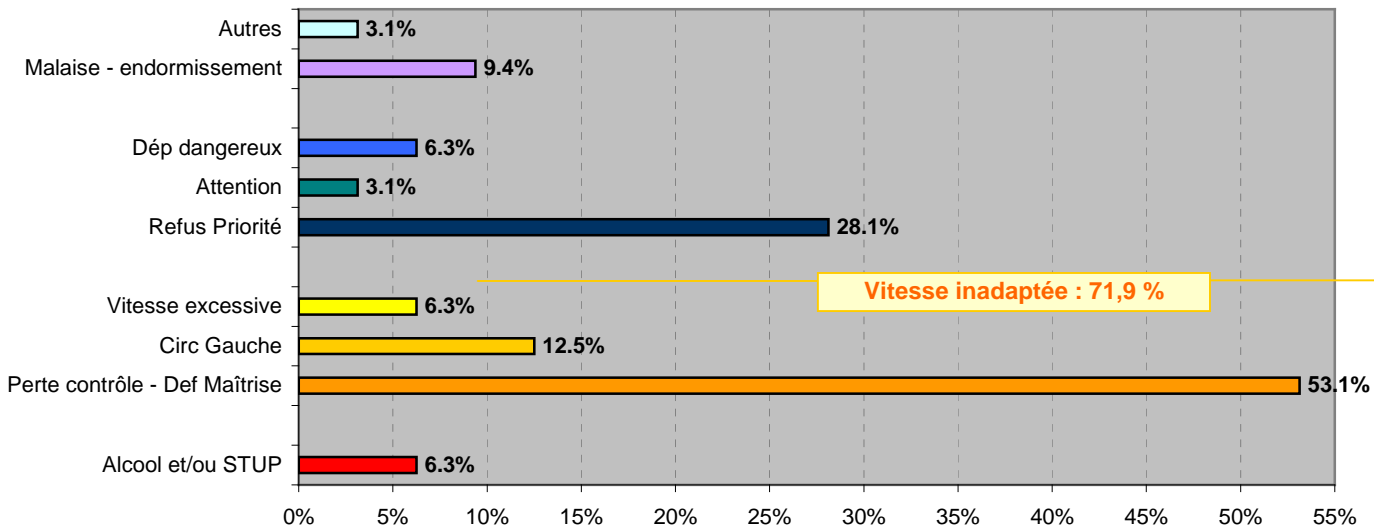
% d'accidents corporels ayant au moins pour cause présumée :

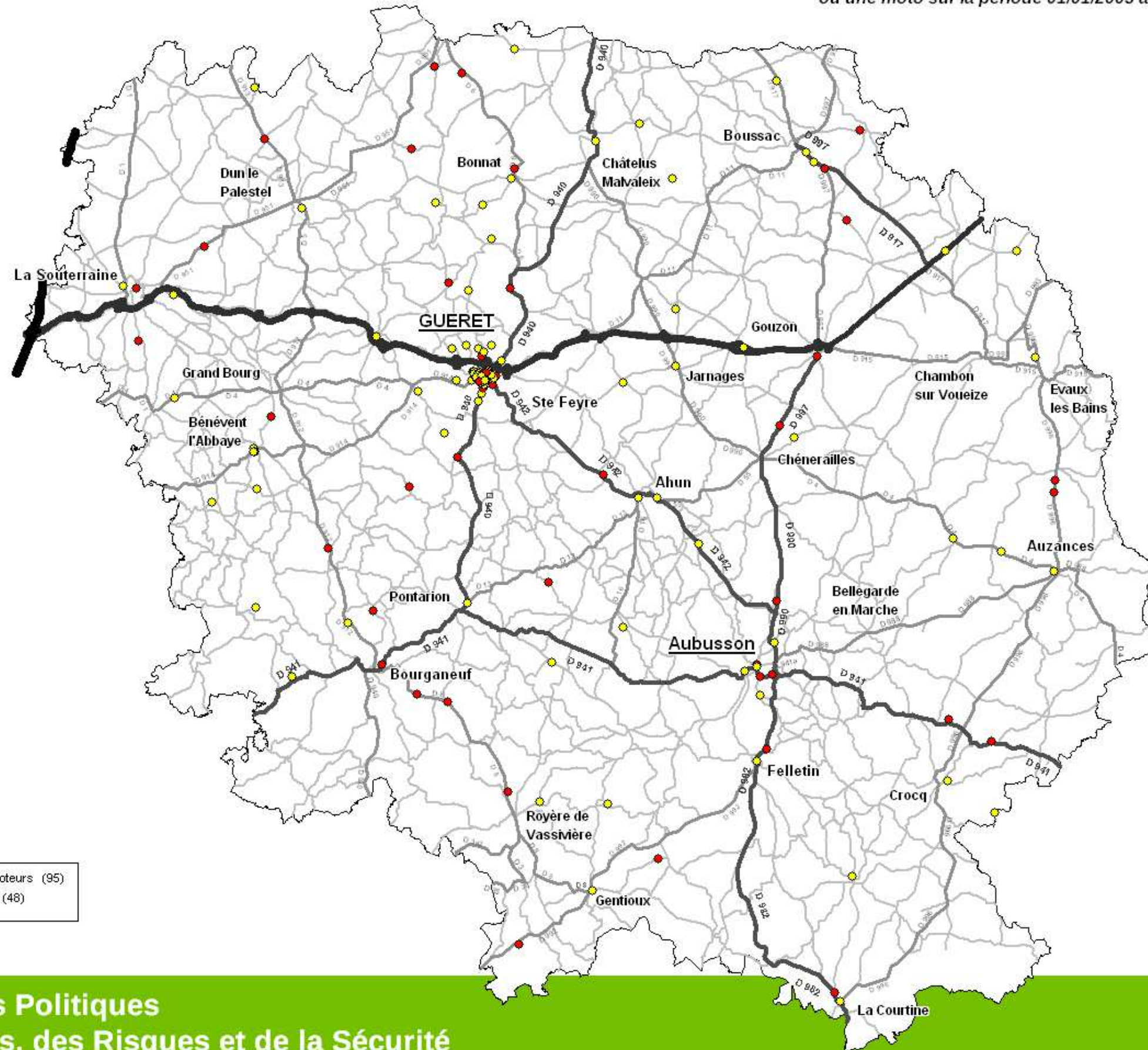


Répartition des causes présumées d'accidents corporels lorsqu'un motocycliste en est le présumé responsable

Département de la Creuse - période 2003 - 2007

% d'accidents corporels ayant au moins pour cause présumée :





Légende

- Accidents avec cyclomoteurs (95)
- Accidents avec motos (48)



Service des Politiques
Territoriales, des Risques et de la Sécurité

Pôle Sécurité et Education Routières - Transports

24 octobre 2008

Répartition par classe d'âge des causes présumées d'accidents corporels lorsqu'un cyclomotoriste en est le présumé responsable

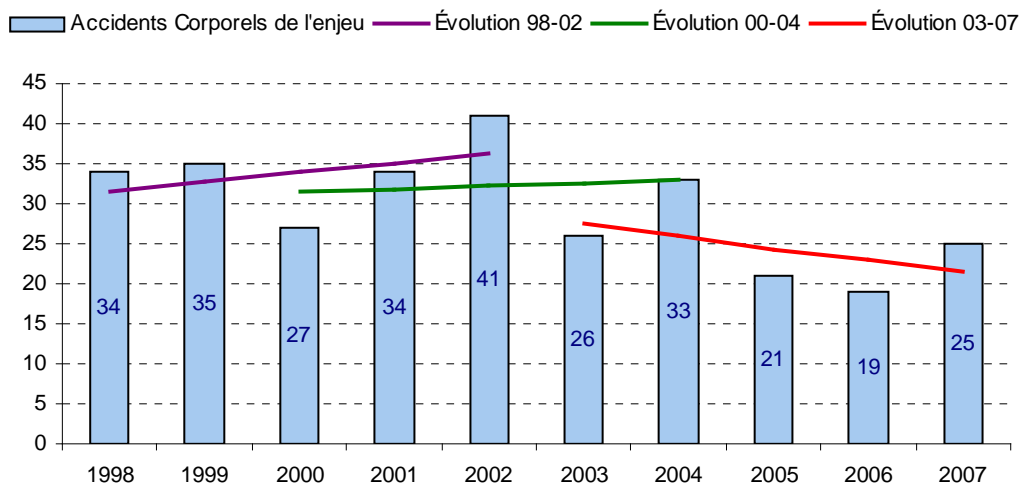
	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 ans et plus	TOTAL
Alcool et/ou STUP		2	5	5			12
Vitesse excessive		2					2
Perte contrôle Défaut Maîtrise		12	7		2		21
Circulation gauche		7	5	2	1	2	17
Dépassement dangereux		4					4
Refus Priorité		3	4	1	3	4	15
Malaise						1	1
Autres							0
TOTAL	0	30	21	8	6	7	72

Répartition par classe d'âge des causes présumées d'accidents corporels lorsqu'un motocycliste en est le présumé responsable

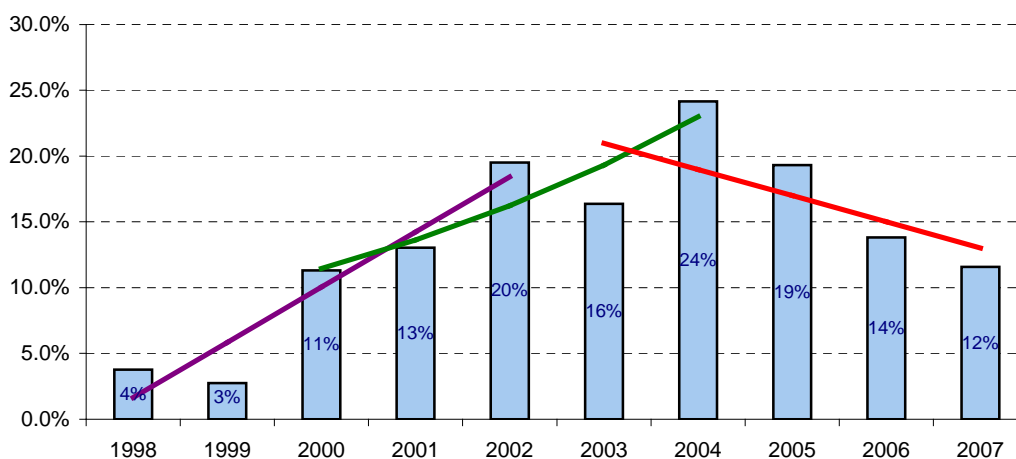
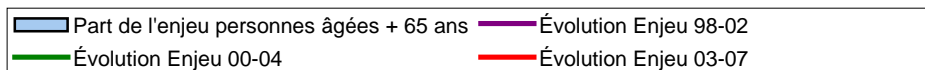
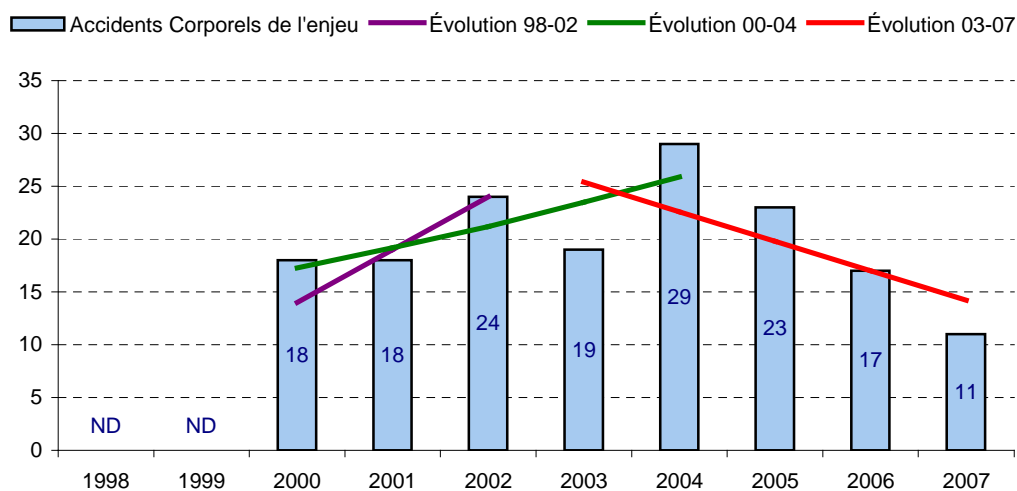
	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 ans et plus	TOTAL
Alcool et/ou STUP				2			2
Vitesse excessive			1	1			2
Perte contrôle Défaut Maîtrise		2	3	9	3		17
Circulation gauche			3	1			4
Dépassement dangereux				2			2
Refus Priorité				4	2	3	9
Malaise		1					1
Autres							0
TOTAL	0	3	7	19	5	3	37

2.2.5. Les personnes de plus de 65 ans

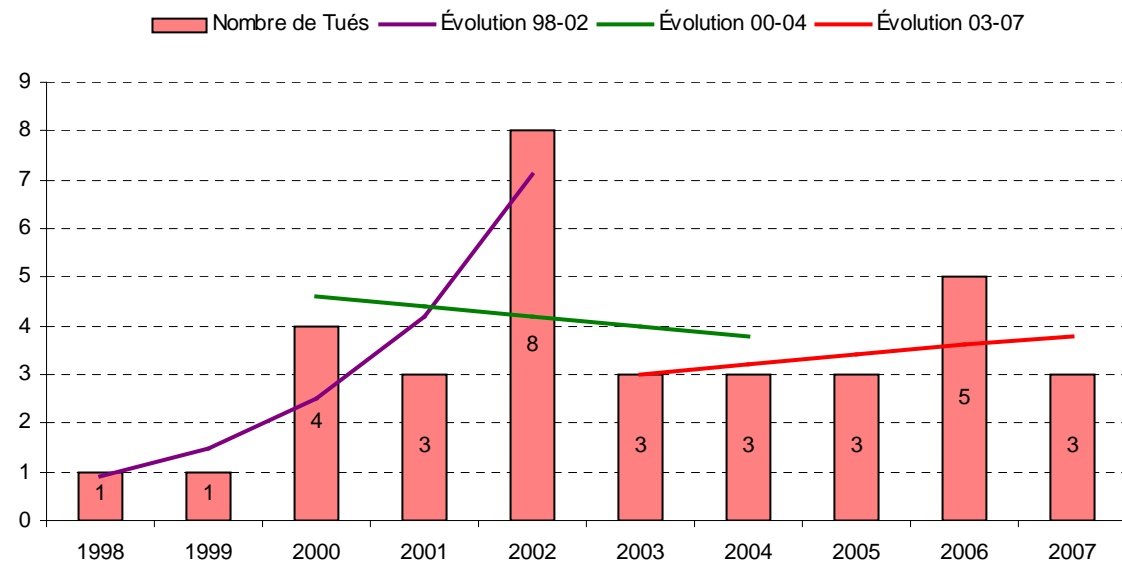
Évolution des accidents corporels dans le département de la Creuse où une personne âgée de plus de 65 ans est impliquée



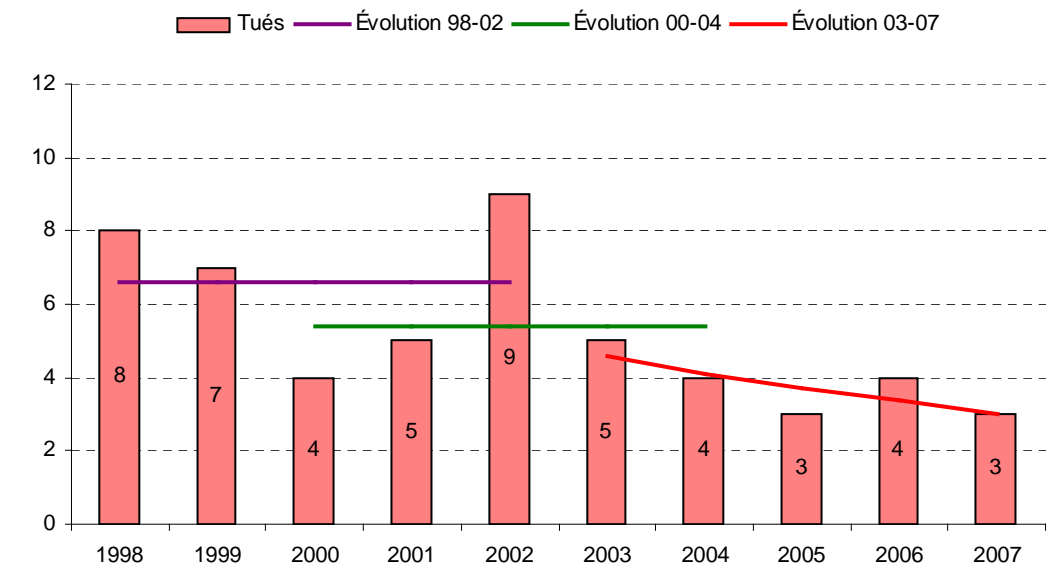
Évolution des accidents corporels dans le département de la Creuse ayant pour présumé responsable une personne âgée de plus de 65 ans



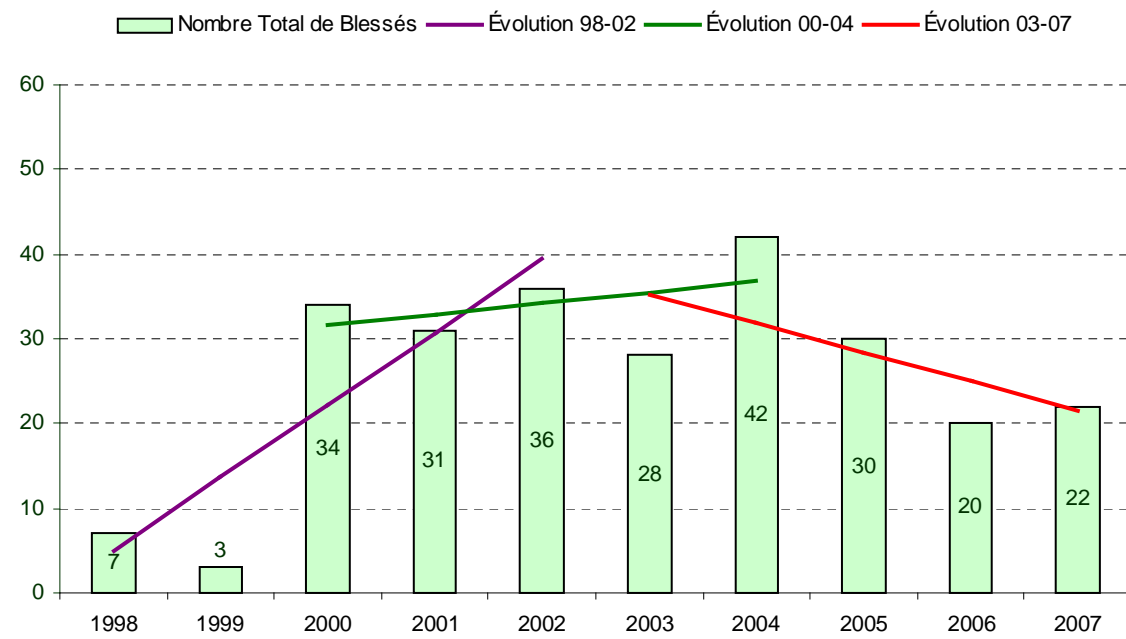
Évolution du nombre de tués des accidents dont le présumé responsable est une personne âgée de plus de 65 ans



Évolution du nombre de tués ayant plus de 65 ans



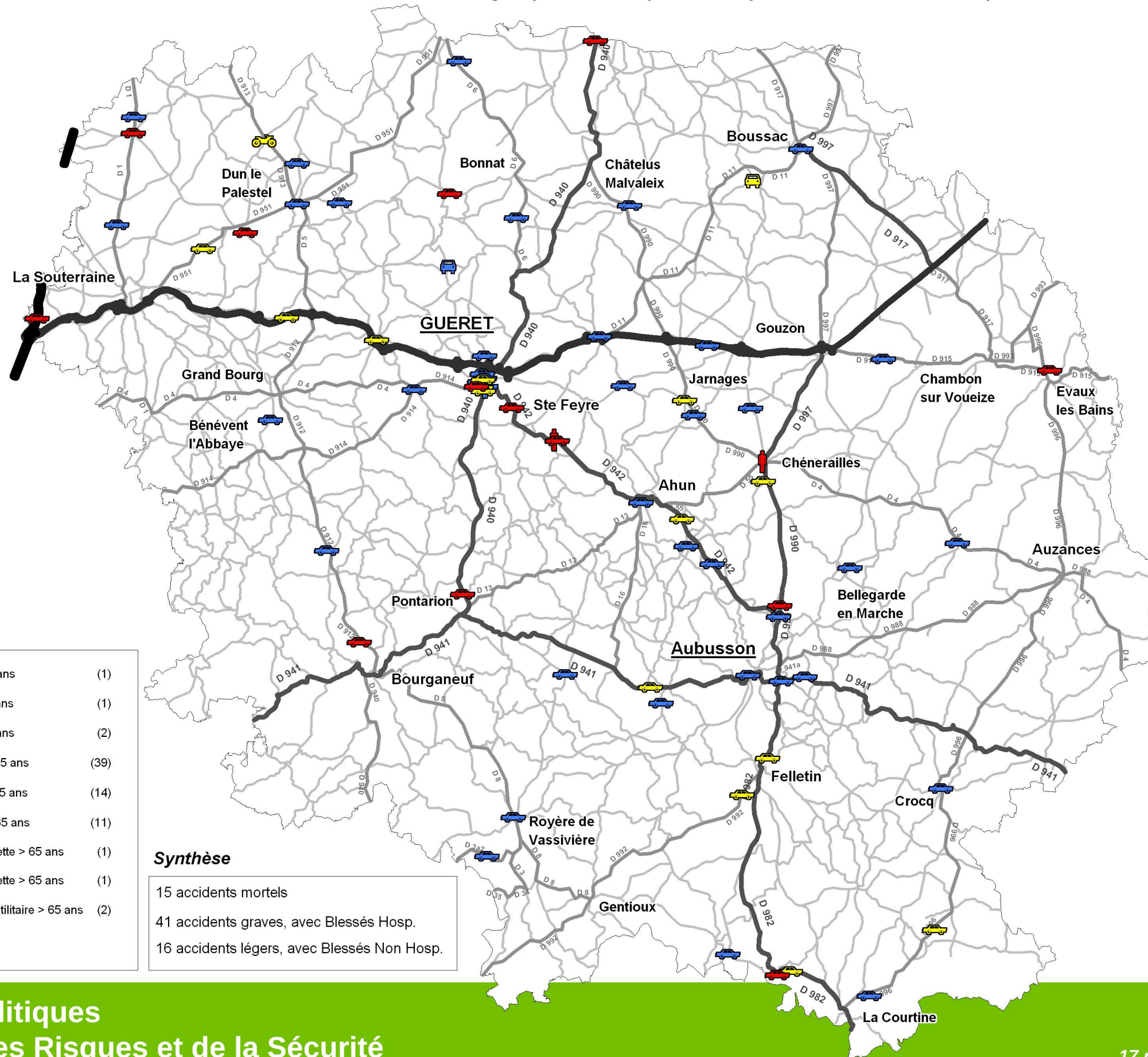
Évolution du nombre de blessés des accidents dont le présumé responsable est une personne âgée de plus de 65 ans



Évolution du nombre de blessés ayant plus de 65 ans



Répartition de la gravité des Accidents Corporels de la Circulation Routière en fonction de la catégorie d'utilisateurs présumés responsables ayant au moins 65 ans sur la période 01/01/2003 au 31/12/2007



Légende (nombre d'accidents)

-  Acc. Léger ; PR : motard > 65 ans (1)
-  Acc. Grave ; PR : Piéton > 65 ans (1)
-  Acc. Mortel ; PR : Piéton > 65 ans (2)
-  Acc. Grave ; PR : Cond. VL > 65 ans (39)
-  Acc. Léger ; PR : Cond. VL > 65 ans (14)
-  Acc. Mortel ; PR : Cond. VL > 65 ans (11)
-  Acc. Grave ; PR : Cond. Voiturette > 65 ans (1)
-  Acc. Grave ; PR : Cond. Voiturette > 65 ans (1)
-  Acc. Mortel ; PR : Cond. Véh. utilitaire > 65 ans (2)

Synthèse

15 accidents mortels
41 accidents graves, avec Blessés Hosp.
16 accidents légers, avec Blessés Non Hosp.



Service des Politiques
Territoriales, des Risques et de la Sécurité

17 novembre 2008

Catégorie d'usagers conducteurs ou piétons	Nombre d'accidents impliquant au moins comme usager de plus de 65 ans un :	Répartition	Nombre d'entre eux présumé responsable
Piéton	20	15,6 %	3
Bicyclette	1	0,8 %	0
Cyclo	1	0,8 %	0
Moto	2	1,6 %	1
Véhicule sans permis	2	1,6 %	2
VL	101	78,8 %	66
Engin Agricole	1	0,8 %	0
Ensemble des accidents impliquant une personne de plus de 65 ans sur la période	128		72

Localisation	Nombre de piétons âgés de plus de 65 ans impliqués dans un accident corporel :	Nombre d'entre eux présumé responsable
Guéret, en agglomération	7	1
<i>Sur passage protégé</i>	1	0
<i>- 50 m pp</i>	3	1
<i>+ 50 m pp</i>	1	0
<i>Sans signalisation</i>	2	0
Département de la Creuse, en agglomération	11	1
<i>Sur passage protégé</i>	5	1
<i>- 50 m pp</i>	1	0
<i>+ 50 m pp</i>	5	0
<i>Sans signalisation</i>	0	0
Hors agglomération	2	1
<i>Sur passage protégé</i>	0	0
<i>- 50 m pp</i>	0	0
<i>+ 50 m pp</i>	0	0
<i>Sans signalisation</i>	2	1
Ensemble des accidents impliquant une personne de plus de 65 ans sur la période	20	3

Évolution des causes d'accidents dont le présumé responsable est une personne de plus de 65 ans

	Alcool	Vitesse excessive	Perte de contrôle Défaut de Maîtrise	Circulation à gauche	Dépassement dangereux	Refus Priorité	Malaise	Autres causes
1998	3							
1999	3							
2000	2	1	4	2	2	7	0	1
2001	2	0	8	2	2	5	1	3
2002	3	0	9	0	2	5	3	12
2003	0	1	7	1	0	4	5	8
2004	2	0	4	4	1	8	1	4
2005	2	0	3	2	0	6	0	2
2006	1	0	8	2	0	3	0	3
2007	0	0	4	1	0	3	1	2
TOTAL	18	2	47	14	7	41	11	35

Les personnes de plus de 65 ans représentant 28 ,3 % de la population creusoise (voir 1.1.2), elles doivent constituer un enjeu pour le **département**, afin de maintenir et améliorer l'accidentalité de cette classe d'âge, enregistrée depuis 2004.

B- LES ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR ENJEU

Pour chaque année couvrant la période 2013-2017, le plan Départemental d'Actions de Sécurité routière annuel sera élaboré en cohérence avec les orientations ci dessous définies par enjeu.

1 – Enjeu alcool :

Après une très forte augmentation du nombre d'accidents corporels dont le conducteur présentait une alcoolémie supérieure au taux légal (année 2000), puis une diminution appréciable enregistrée entre 2001 et 2003, les années 2004 à 2007 sont marquées par une hausse, stabilisée à une vingtaine d'accidents corporels/an. Alors que le nombre de tués dans ce type d'accident enregistre depuis 2003 une légère baisse, le nombre de blessés a, quant à lui, connu une augmentation significative notamment en 2006 et 2007.

En semaine, les accidents corporels pour lesquels le conducteur présente un taux d'alcoolémie illégal, surviennent essentiellement entre 15h00 et 16h00 , et entre 18h00 et 22h00.

Les week end, veilles de fête et jours de fête, ils se déroulent principalement de nuit entre 2h00 et 5h00 puis entre 18h00 et 22h00 (pic important de 21h00 à 22h00). Les accidents survenus entre 2h00 et 5h00 présentent une gravité plus importante.

Les jeunes de 18 à 24 ans (6% de la population creusoise mais 25% des présumés responsables d'accident avec un taux illégal), et la classe d'âge des 25-44 ans (25 % de la population mais 51 % des conducteurs présumés responsables présentant une alcoolémie supérieure au taux légal) sont les plus touchés.

Eu égard à ces éléments, trois orientations d'action ont été retenues pour l'enjeu alcool :

- **Orientation 1 : Développer la sensibilisation au risque alcool et stupéfiants en direction des milieux professionnels (entreprises, administrations, collectivités locales, milieu agricole....) Associer les chambres consulaires à cette prévention.**
- **Orientation 2 : Poursuivre et intensifier la promotion du conducteur désigné sobre et de l'auto contrôle d'alcoolémie par :**
 - **le développement des actions Sam « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » dans tous les lieux de rassemblement, qu'il s'agisse du cercle familial, sportif, festif, associatif....**
 - **une communication efficace.**

Parallèlement, et compte tenu du fait que de nombreux clients sont déjà alcoolisés avant leur entrée dans les établissements de nuit, il faut maintenir une présence régulière des forces de l'ordre aux abords de ces établissements ainsi qu'aux entrées et sorties des agglomérations.

- **Orientation 3 :** Pérenniser et développer la sensibilisation aux risques alcool et stupéfiants dans les établissements scolaires, Foyers de jeunes Travailleurs, lieux de rassemblement de jeunes.

2- Enjeu vitesse :

Première cause d'accidentologie locale, la vitesse inadaptée (regroupant les pertes de contrôles

Globalement, une légère diminution des vitesses moyennes annuelles a été enregistrée au cours de la période 2004-2007, tant sur la RN 145 que sur les routes départementales.

Parmi les excès de vitesse enregistrés, moins de 5% concernaient un dépassement de plus de 20 km/h de la vitesse autorisée (période janvier-juillet 2007).

- **Orientation 1 : Mise en place d'un plan de communication** (radio, presse écrite...) pour sensibiliser les conducteurs aux conséquences de la vitesse (rétrécissement du champ visuel, allongement de la distance d'arrêt du véhicule, augmentation de la consommation de carburant...) et les prévenir des risques engendrés par une vitesse inadaptée aux conditions de circulation (trafic, conditions climatiques, état de la route.....)
- **Orientation 2 : Incitation des gestionnaires de route et élus à réfléchir aux aménagements possibles de nature à entraîner une diminution de la vitesse aux entrées des agglomérations.**
- **Orientation 3 : Sensibilisation des milieux professionnels aux risques inhérents à une vitesse excessive liée à une mauvaise gestion des temps de travail, et à ses conséquences sur l'accidentologie.**
- **Orientation 4 : Développer l'éducation en direction des jeunes conducteurs et futurs jeunes conducteurs au risque « vitesse »**

3- Enjeu les jeunes de moins de 25 ans :

Cette tranche d'âge demeure sur-représentée dans l'accidentologie locale, notamment les 14-25 ans (28,5% des accidents corporels- ¼ des tués- 1/3 des blessés hospitalisés).

A- Les moins de 14 ans :

- Pour les moins de 11 ans, l'accent sera mis sur les droits et obligations des piétons, des cyclistes et sur les équipements de sécurité.

- Pour les 11-14 ans, seront privilégiés la préparation au BSR (voir enjeu deux roues), l'alcool et les conduites addictives (voir enjeu alcool), la vitesse, les équipements de sécurité, le Code de la Route.

- **Orientation 1: En milieu scolaire, pérenniser et développer les actions éducatives,** en intensifiant les interventions des partenaires sécurité routière.

- **Orientation 2 : Développer les actions de sensibilisation dans les Centres de Loisirs**

B- Les 14-25 ans

Pour être efficace, la sensibilisation en direction des 14-25 ans doit être pédagogique sans être moralisatrice, adaptée à leurs langages et modes de vie, et s'appuyer sur des exemples reflétant leur quotidien, afin de les amener à une prise de conscience du risque, ingrédient indispensable à une modification durable des comportements et à une responsabilisation accrue.

Elle pourra prendre la forme d'actions spectaculaires voire choquantes, d'actions participatives interactives, d'actions de communication, le but étant de démontrer le risque et ses conséquences.

- **Orientation 1 : Développer une communication appropriée aux 14-25 ans, sans effet moralisateur mais mettant en évidence la réalité des risques.**

- **Orientation 2 : Promouvoir au sein de chaque collège, lycée, foyer de jeunes travailleurs... la désignation d'un ou plusieurs jeune(s) responsable(s) sécurité routière** chargé(s) de faire passer les messages de sécurité auprès de ses (leurs) compères (via le site internet de l'établissement lorsqu'il existe, l'organisation d'actions préventives dans le cadre du programme Label Vie,...).

Pour mener sa tâche, le jeune responsable sécurité routière bénéficiera d'une formation à la sécurité routière et pourra se faire aider par les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière.

Pour être efficace, le jeune choisi sera motivé et aura de préférence le profil d'un meneur. Si tel n'est pas le cas, il devra être apprécié des autres élèves, convaincu de la nécessité d'agir pour la sécurité routière et suffisamment convaincant pour délivrer les messages à ses camarades.

- **Orientation 3 : Développer des actions éducatives interactives, s'appuyant sur le quotidien des jeunes, afin de provoquer chez eux une prise de conscience des risques et de leurs conséquences.** Pour être efficace, cette sensibilisation s'appuiera sur leur quotidien

➤ **En milieu scolaire :**

- Dans le cadre du continuum éducatif, développement de programmes d'actions thématiques interactives dans les collèges et les lycées, de nature à favoriser la réflexion des élèves aux risques et à leurs conséquences.
- Instaurer à la suite un débat les amenant à approfondir la réflexion, et à analyser leur comportement individuel et lorsqu'ils sont en groupe. Leur donner les raisons et la force de se démarquer du groupe dans certaines situations à risque

➤ **Hors milieu scolaire :**

- Mise en place d'actions thématiques interactives dans les foyers de jeunes travailleurs et dans tous les lieux fréquentés par les jeunes (points informations jeunesse, clubs sportifs....)

4- Enjeu les conducteurs de deux roues motorisés

Sur la période 2003-2007, près d'un quart des accidents corporels concernait un deux roues motorisés dont près de 16,58 % de cyclos et 8,37 % de motos. Lorsqu'un deux roues motorisés est impliqué dans un accident corporel, il est présumé responsable dans 7 cas sur 10. Entre 2003 et 2007, le non port du casque a été constaté dans 2,8% des accidents corporels impliquant un deux roues (contre 4,3 % sur la période 1998-2002). La très nette amélioration de ce phénomène enregistrée entre 2003 et 2005 est suivie depuis 2006 d'une dégradation importante. est **grande majorité : des jeunes.**

- **Orientation 1: Développer la sensibilisation aux ports des équipements de sécurité (casque, chaussures montantes en cuir, blouson...)**

- **Orientation 2** : Développer les actions « choc » accompagnées de commentaires pédagogiques , mettant en évidence les conséquences physiques d'un accident en deux roues motorisés (simulation d'accidents, vidéos d'accidents de la route).
- **Orientation 3** : Communication sur la nécessité du respect des règles du Code de la route, par l'intermédiaire des parents, des sociétés d'assurance, des professionnels des deux roues, présidents de moto-clubs...
- **Orientation 4** : Maintenir la formation à la conduite des deux roues (vitesse, freinage, pilotage)
- **Orientation 5** : Renforcer les contrôles des deux roues.

5- Enjeu les personnes de plus de 65 ans

Les personnes âgées de 65 ans ou plus représentent 28,3 % de la population creusoise et 15,18% des victimes de la route.

Cette classe d'âge est l'une des plus vulnérable et des plus gravement touchée en tant que piétons ou usagers de VL.

Pour ces raisons, et notamment le poids représenté par les plus de 65 ans dans la population creusoise, cette classe d'âge constitue un enjeu pour le département de la Creuse.

- **Poursuivre et développer les actions théoriques (remises à niveau Code de la Route,) et pratiques (conduites) à destination des plus de 60 ans.**
- **Poursuivre les actions « piétons » en milieu rural et urbain.**

Le Préfet de la Creuse

Christian CHOCQUET