



Document Général d'Orientation 2013-2017

Sommaire

PREAMBULE

1. Éléments remarquables des études préalables

1.1.. Etude comparative des enjeux	1
1.2.. Evolution Générale	2
1.3.. Evolution de l'enjeu Alcool	9
1.4.. Evolution de l'enjeu vitesse	11
1.5.. Evolution de l'enjeu jeunes 15-24 ans	13
1.6.. Evolution de l'enjeu deux roues motorisés (2RM)	15
1.7.. Evolution de l'enjeu usagers vulnérables (seniors piétons et cyclistes)	17
1.8.. Evolution de l'Enjeu déplacement /domicile/travail-école	18

2. Proposition d'orientations par enjeu

2.1. Alcool	22
2.2. Vitesse	26
2.3. Jeunes 15-24 ans	30
2.4. Deux roues motorisés	34
2.5. Usagers vulnérables	38
2.6. Domicile travail-Ecole	40

3. Éléments de positionnement de la prévention

3.1. Origines des comportements à risques et transgressifs	43
3.2. Éléments sur les objectifs de prévention	45

4. Synthèse

5. Annexe (étude préalable)

1

ÉLEMENTS REMARQUABLES DE L' ETUDE PREALABLE

1.1. Etude Comparative des enjeux :

Le précédent et premier Document Général d'Orientation se fixait pour objectif de définir les orientations de la politique de Sécurité Routière pour la période 2008-2012, ce nouveau document doit permettre de définir les inflexions à apporter à cette politique pour la période 2013-2017.

Afin de baser l'analyse sur des valeurs significatives, les DGO sont établis à partir d'études de données qui couvrent une période de cinq années. Le précédent DGO était élaboré avec les données de 2002-2006, le DGO 2013-2017 est basé sur la période 2007-2011 et s'attache à mettre en lumière les évolutions en comparaison avec la période précédente.

Les données étudiées sont essentiellement issues des fichiers Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel (fiches BAAC) établis par les forces de l'ordre et compilés sur le portail accident. Elles sont extraites à l'aide du logiciel CONCERTO par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) de la Direction Départementale Des Territoires et de la Mer du Gard (DDTM30).

La principale limite de cet exercice est que les éléments relevés sur les fiches BAAC sont essentiellement factuels. Or, depuis plusieurs années, il est établi que l'essentiel de l'accidentologie routière est d'origine comportementale.

Très peu de données locales sont disponibles sur les « motivations » du déplacement, « l'état d'esprit » du conducteur (position sociale, psychologique etc). Les seules données factuelles disponibles sur l'état physique concernent la conduite addictive avec alcool, elles sont endémiques pour les drogues et inexistantes en ce qui concerne les médicaments et l'état de santé du conducteur.

Pourtant, pour qu'une politique soit efficace ? il semble essentiel de connaître précisément les profils des cibles à atteindre.

Une des solutions consisterait à utiliser plusieurs sources d'informations. Par exemple, les centres de secours, les Caisses Régionales d'Assurance Maladie et les assurances possèdent leurs propres banques de données avec des informations différentes et complémentaires des BAAC. Les principales difficultés qui empêchent l'agrégation éventuelle de ces données résident dans la mise en place de convention de mise à disposition et de normalisation et surtout les moyens à mettre en œuvre pour le traitement et l'analyse.

Le précédent DGO ambitionnait de mettre en place des groupes de travail par enjeu, constitués de l'ensemble des partenaires susceptibles d'être concernés par un enjeu. L'objectif affiché était la mise en commun des informations et l'appropriation d'objectifs dévolus à chacun dans son domaine d'activité et fixés dans le cadre d'une politique commune. Il s'est avéré très difficile de mobiliser tous les partenaires et il n'a pas été possible de construire une organisation suffisamment solide pour pérenniser cette démarche.

Cependant, la dimension interministérielle de la politique sécurité routière demeure, la recherche de démarche partenariale et d'implication forte de tous les acteurs reste un enjeu essentiel de la politique de sécurité routière.

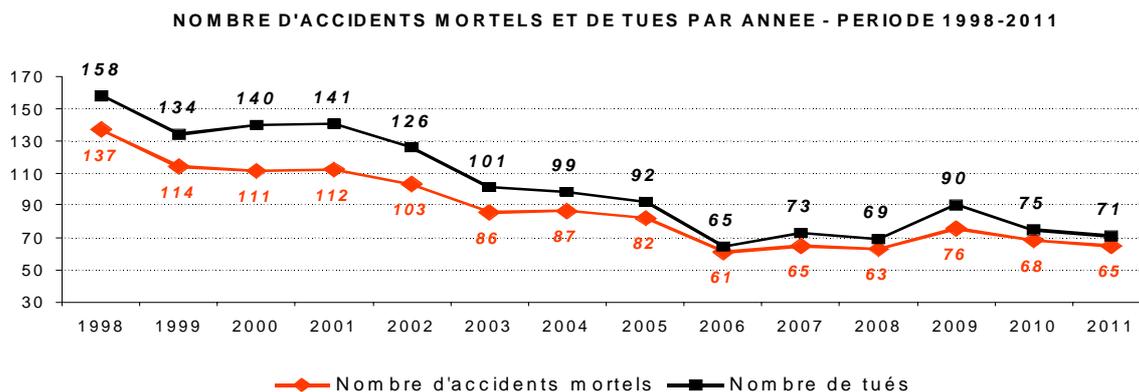
La très faible évolution des chiffres analysés par l'ODSR doit être une source de motivation pour chacun afin qu'il joue pleinement son rôle dans la politique de prévention des risques routiers. La dimension « factuelle » des accidents mise en avant par les données, ne doit pas faire oublier les dimensions « comportementale et sociale » et par conséquent la nécessité de faire évoluer la société dans son ensemble.

1.2. Evolution Générale :

➤ Nombre de tués

De 1998 à 2011 le nombre de morts sur les routes du département a été divisé par deux. La diminution de l'écart entre le nombre d'accidents mortels et le nombre de tués révèle une diminution de la gravité des accidents.

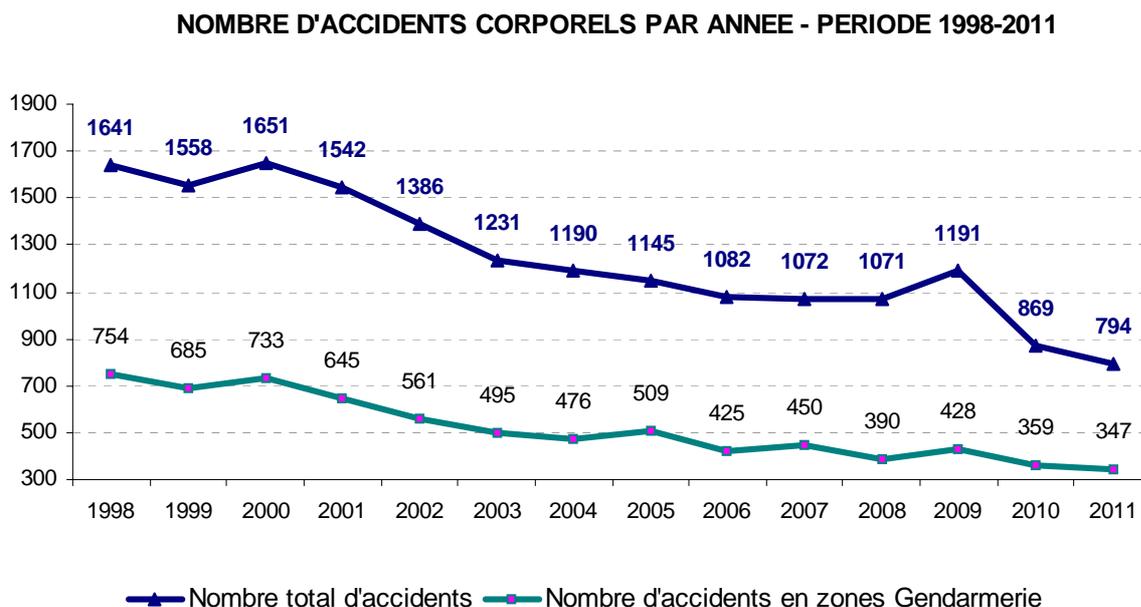
La baisse des vitesses conjointement à l'amélioration de la sécurité passive des véhicules contribuent à cette diminution.



Après une amélioration significative de 1998 à 2006 on constate une stagnation depuis 2006 du nombre des tués.

➤ Nombre d'accidents

La baisse du nombre d'accidents corporels est plus sensible en zone police (- 30% sur les deux dernières années sur Nîmes).



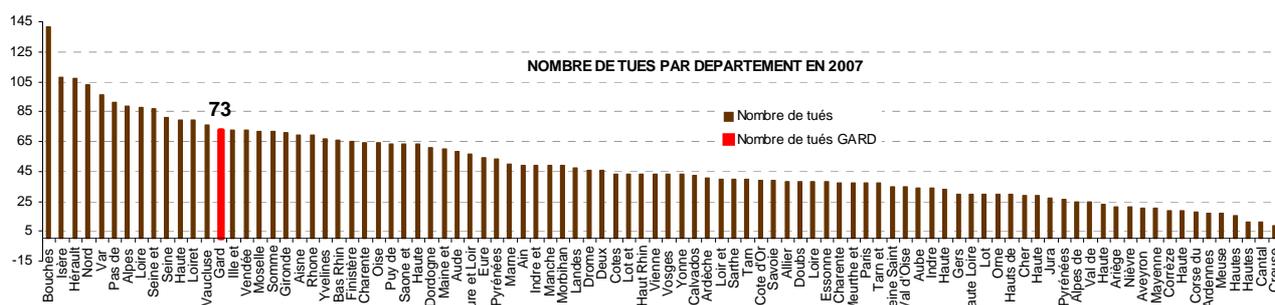
➤ Positionnement du Gard :

En 2007, **4620** personnes ont trouvé la mort sur les routes de France Métropolitaine ce qui plaçait la France au **8^{ème}** rang des 27 pays européens par nombre de personnes tuées par million d'habitant.

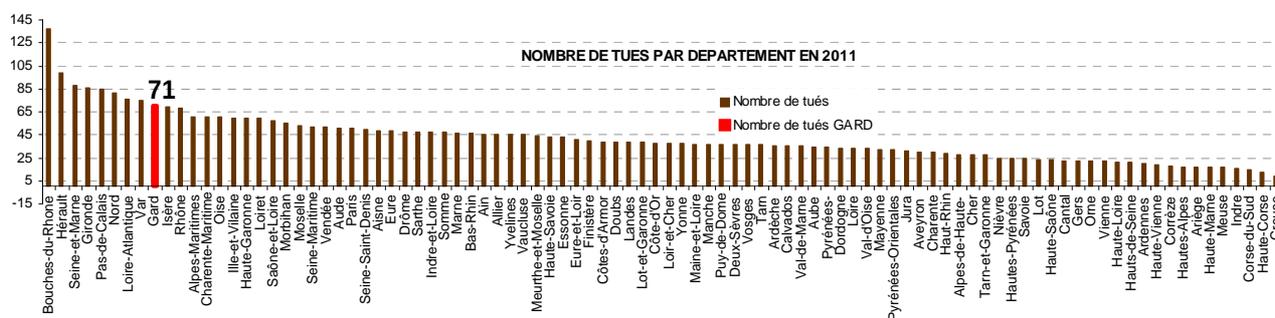
En 2011, ce sont **3963** personnes qui ont perdu la vie. Ce chiffre situe la France au **11^{ème}** rang européen.

La France affiche sur la période 2007-2011, une amélioration plus importante que ses partenaires européens.

En 2007, le Gard était au **14^{ème}** rang des départements, classés par ordre décroissant du nombre de tués :



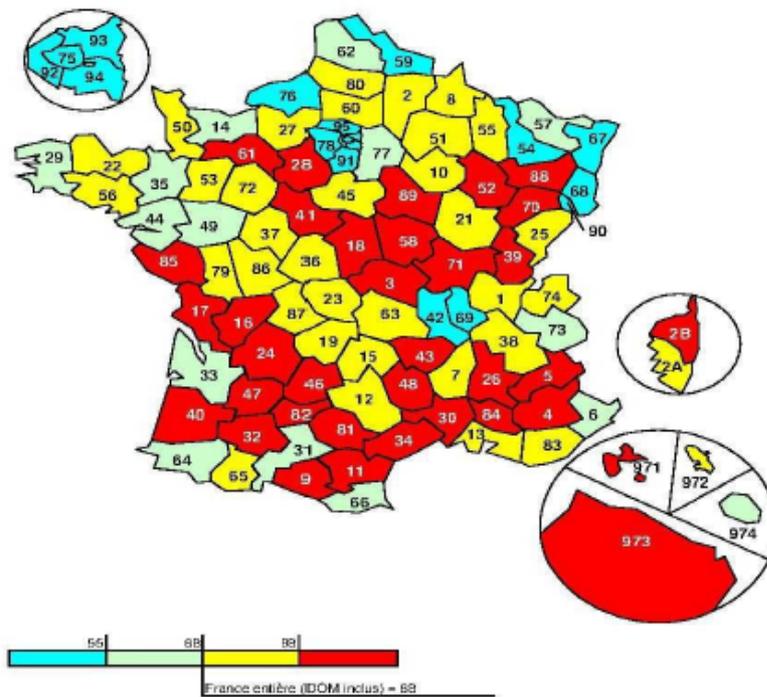
En 2011, le Gard est monté au **9^{ème}** rang avec seulement deux morts de moins soit 71 Morts.



Le Gard affiche sur la période 2007-2011, une baisse du nombre de tués moins importante comparativement aux autres départements français.

La situation du nombre de tués par million d'habitants par département n'est pas plus favorable au Gard. Le département se situe dans la catégorie des départements les plus touchés par les accidents mortels.

ANNEE 2007 A 2011 - TUES PAR MILLIONS D'HABITANTS PAR DEPARTEMENT



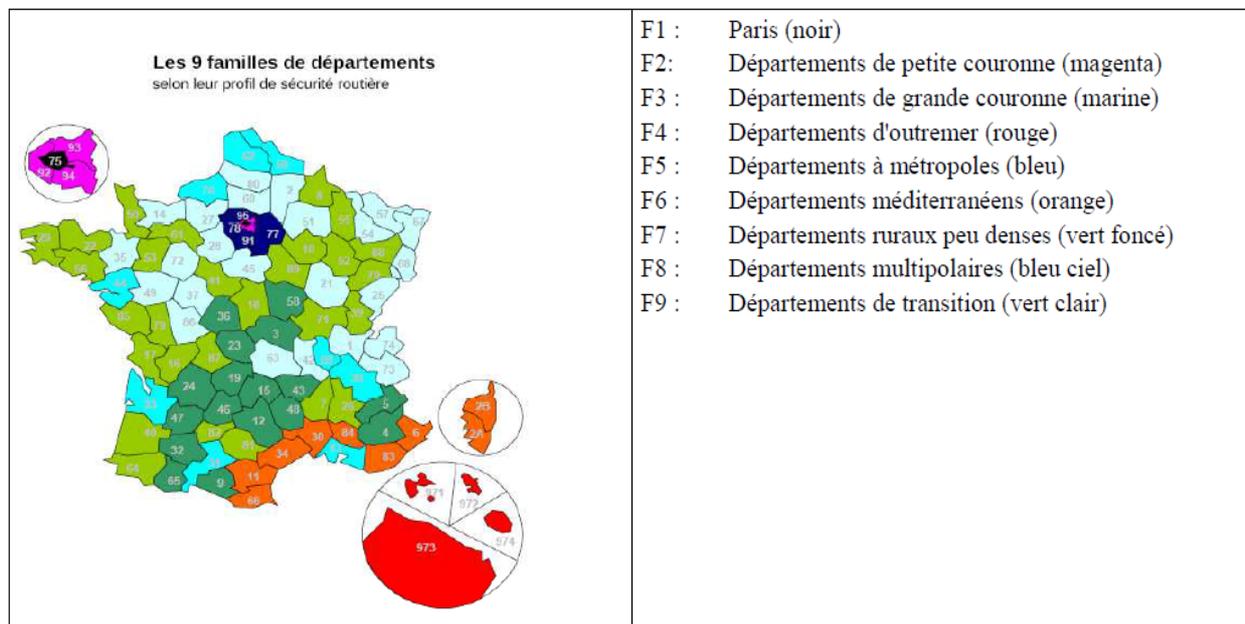
Afin d'établir des critères de comparaisons pertinents entre départements et susceptibles de remplacer l'ancien Indice d'Accidentalité Locale (IAL), l'ONISR a créé 9 familles au sein des départements français. Ces familles sont définies à l'aide d'Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR).

Les ILSR doivent permettre de comparer les départements entre eux, en dépassant le seul critère de nombre d'accidents ou de victimes par million d'habitants, ils intègrent des critères géographiques, culturels, sociaux, économiques, géographiques, climatologiques et plus encore.

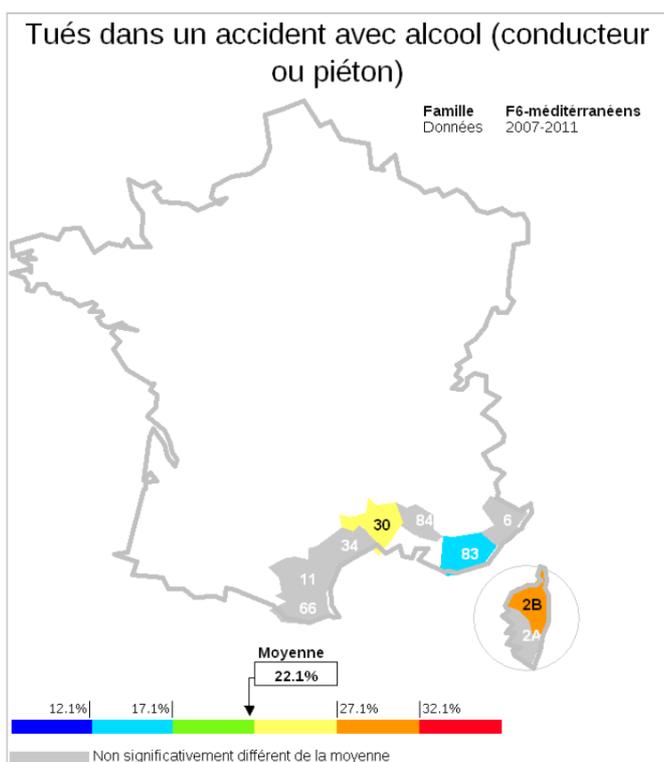
Source : Bilan Annuel de la sécurité routière , Chap 7 l'accidentalité par Dpt.

<http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/bilans-annuels/bilans-annuels-de-la-securite-routiere-en-france>

- Le Gard est classé dans une famille dont l'intitulé est « Départements Méditerranéens ».

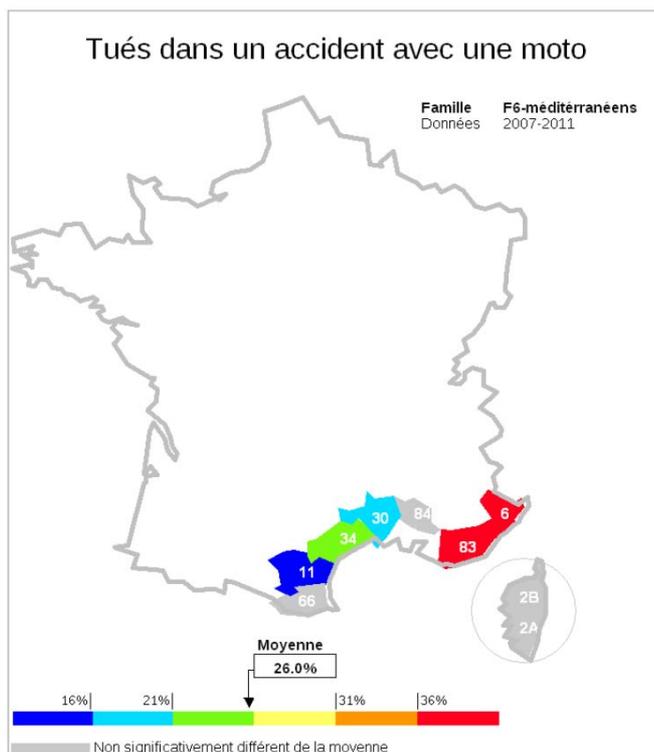


- Dans cette famille, le Gard se distingue par une surreprésentation des accidents à un seul véhicule et des tués dans un accident avec alcool.



Nota : Dans le département, 43.1% des conducteurs impliqués dans un accident avec un seul véhicule étaient alcoolisés. (source ODSR 30)

- La tendance révélée par les chiffres disponibles pour 2012 (au 31/12/2012) sur l'accidentologie moto, pourrait infirmer cette constatation, mais le pourcentage de tués dans un accident impliquant une moto dans le Gard est en dessous de la moyenne de la famille méditerranéenne. Résultat à pondérer aussi au regard de l'accidentalité particulièrement défavorable aux deux roues dans les départements du Vaucluse et des Alpes Maritimes qui influence le calcul de la moyenne dans la famille.



➤ Conclusion :

En France, le nombre moyen de personnes tuées dans un département par an est de 41 :

- Vingt quatre départements déplorent en moyenne 25 personnes tués en un an,
- 48 entre 26 et 50,
- **17 entre 51 et 75 ,**
- 6 entre 76 et 100 et les Bouches-du-Rhône 125.

Le département du Gard ne se situe pas dans le groupe des départements les plus accidentogènes en données brutes. Cependant, à l'échelle nationale la comparaison par nombre de tués par million d'habitants et à l'échelle de la famille d'appartenance le pourcentage de véhicules seuls impliqués et de conducteurs alcoolisés révèlent tous les efforts qui restent à faire et les marges de progrès disponibles dans notre département.

L'amélioration moins rapide dans le Gard que dans le reste de la France, la prédominance de l'alcool dans tous les secteurs de l'accidentologie (véhicule seuls, deux roues motorisés, toutes les tranches d'âges) placent la problématique **ALCOOL** au coeur de la politique départementale.

1.3. Evolution de l'enjeu Alcool :

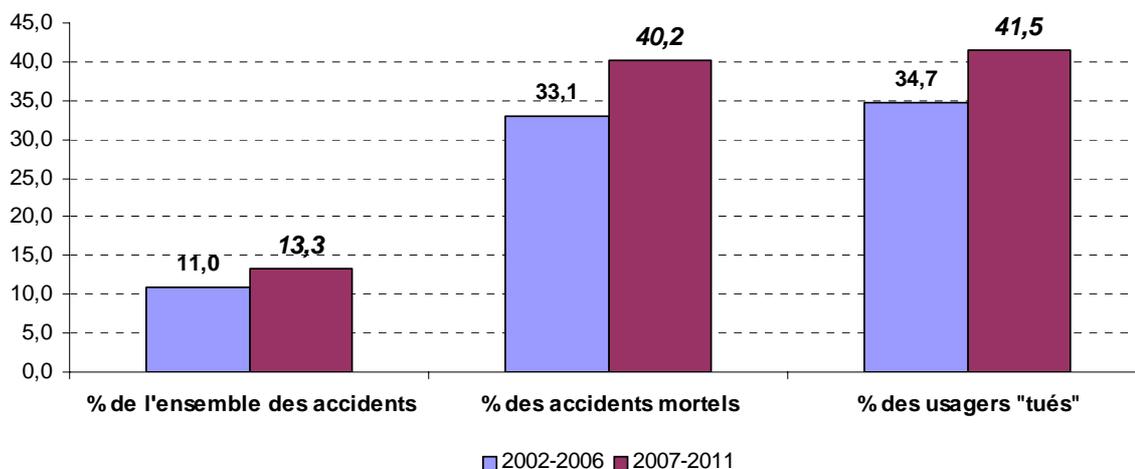
L'ODSR avec la participation active des forces de l'ordre s'est attaché à améliorer le nombre d'accidents pour lesquels la donnée alcool est connue. Sur la période précédente le taux était de 57 % il est aujourd'hui de **75.4 %** .

Cette amélioration peut avoir un effet mécanique sur la donnée alcool et en augmenter la visibilité , mais elle consolide d'autant la prédominance de ce facteur dans l'accidentologie du Département.

En France la part des accidents mortels avec alcool avéré est de 29.9 % . Elle est de 40.2 % dans le Gard (Accidents dont la donnée alcool est connue). La part de tués dans un accident avec alcool est au dessus de la moyenne de la famille d'appartenance. (pg 6)

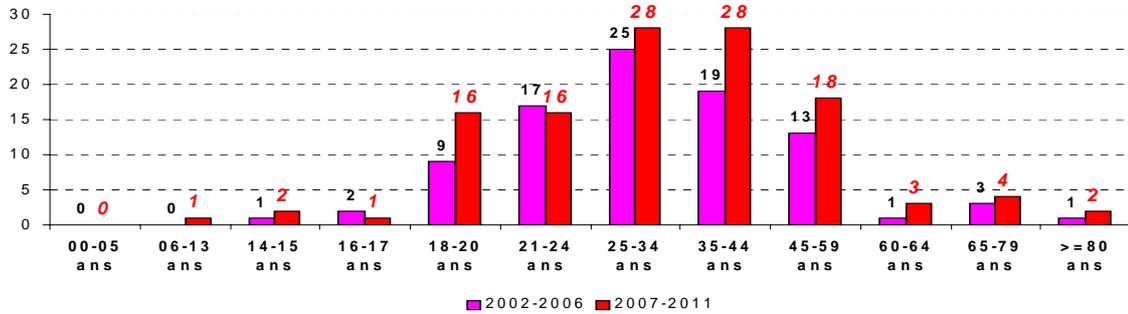
La représentation de la donnée alcool est en augmentation entre les périodes 2002-2006 et 2007-2011.

**EVOLUTION EN % DES DONNEES ACCIDENTS AVEC PRESENCE
AVEREE D'ALCOOL ENTRE LES DEUX PERIODES**

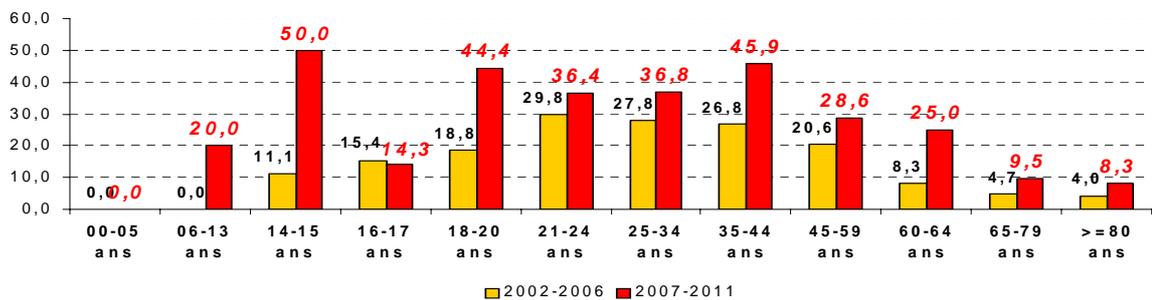


Toutes les tranches d'âges sont concernées par l'aggravation de l'accidentologie avec alcool. L'alcool tient une part importante dans la mortalité dans les tranches **18-24 ans** (44,4%) et **35-44 ans** (45,9%).

EVOLUTION EN % DU NOMBRE DE "TUES" DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL PAR TRANCHE D'AGES - ENTRE LES DEUX PERIODES



PART EN % DU NOMBRE DE "TUES" DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL PAR RAPPORT AU TOTAL DES "TUES" DE LA TRANCHE D'AGES - ENTRE LES DEUX PERIODES



1.4. Evolution de l'enjeu Vitesse :

Paradoxalement, la donnée « factuelle » vitesse est absente des BAAC, en raison de la difficulté d'en déterminer la valeur exacte sur des constatations à posteriori. Ce paramètre est parfois recherché par les forces de l'ordre. Une indication peut être obtenue par mesure de traces de freinage. C'est de moins en moins possible en raison des dispositifs ABS généralisés sur le parc automobile. Il reste, par expertise, l'accès aux données des calculateurs des coussins de sécurité ainsi que l'étude des déformations des véhicules. Ces opérations de recherche sont menées dans la plupart des cas à la demande de la justice ou des assurances. Les résultats de ces études ne parviennent pas à l'ODSR et le peu d'accidents ainsi analysés ne constituent pas une base statistique représentative à l'échelle du département.

Dès lors, L'ODSR possède très peu de données sur la vitesse en lien direct avec les accidents. Les seules données disponibles sont indépendantes de l'accidentologie.

Elles consistent à mesurer les vitesses pratiquées sur le réseau avec divers outils, bornes SIREDO, dispositifs de comptages, dispositifs de Contrôles Système Automatisés. L'on suit ainsi l'évolution des vitesses pratiquées sur des points dispersés sur le réseau routier.

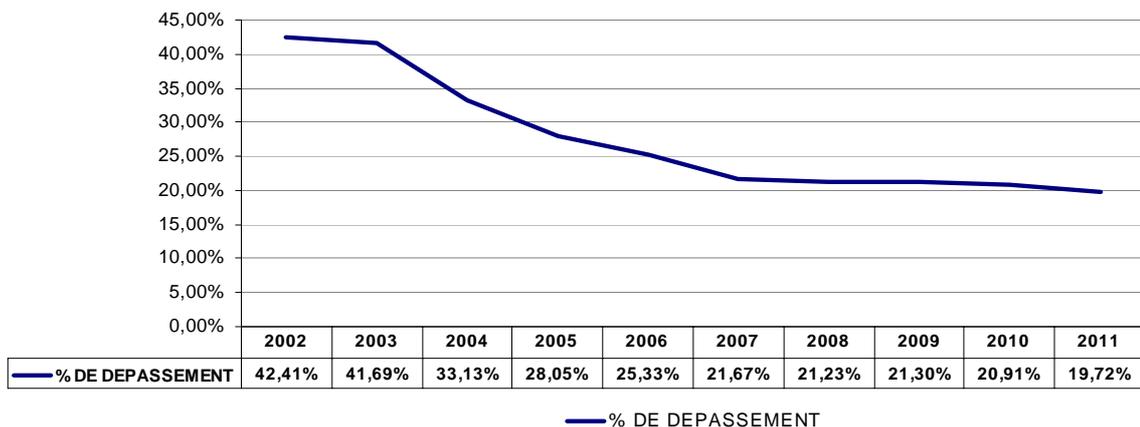
- L'objectif initial des bornes SIREDO n'est pas d'analyser les vitesses mais de mesurer le trafic. Ainsi, leur implantation n'est pas toujours efficace pour l'observation des vitesses. Il faut donc relativiser les variations enregistrées.

- Les dispositifs CSA sont répressifs, ils ont une influence sur le comportement essentiellement à hauteur des points contrôlés. La zone d'influence directe est estimée à 2000m en amont et en aval. Si 95 % des dépassements constatés au droit des dispositifs sont inférieurs à 20 Km/H, on ne peut nier la pratique de vitesses plus importantes en dehors de la zone d'influence du contrôle.

Le Pôle Sécurité Routière de la DDTM utilise des dispositifs de comptage discrets (à priori sans influence sur le comportement) qui sont implantés dans des lieux où le sentiment de vitesses inadaptées est perçu et signalé par des riverains et des municipalités. Les comportements ainsi relevés sont très variables mais il n'est jamais arrivé que 100% des usagers respectent les limitations en vigueur. Chaque campagne de mesure révèle une part de vitesses très largement excessives par rapport à la configuration des lieux.

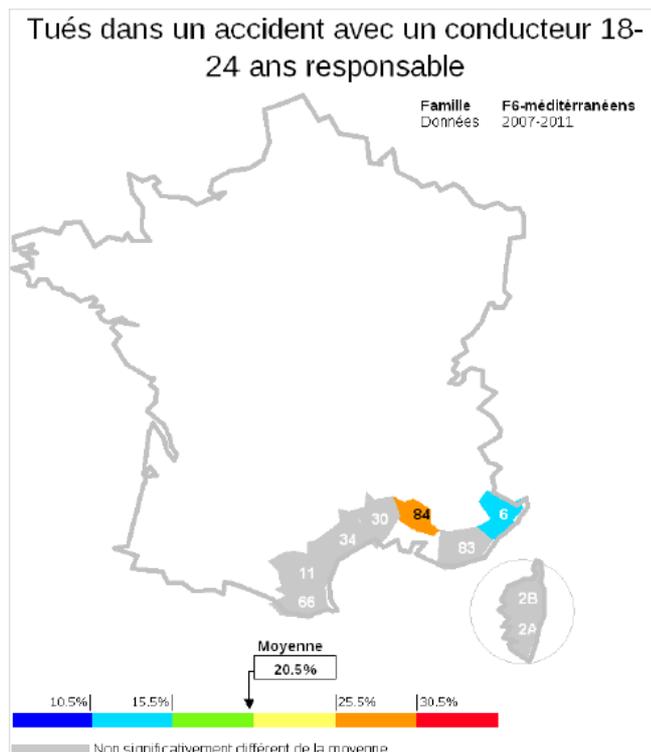
En conclusion, les données départementales disponibles semblent confirmer la tendance nationale d'une baisse générale des vitesses pratiquées par les usagers. La diminution du taux de gravité des accidents (tué/100ACC) va dans le sens de cette analyse d'autant que les dispositifs de sécurité passive des véhicules modernes ne sont efficaces que lorsque la vitesse de choc est inférieure à 70KM/H. Pour que cette condition soit atteinte, dans la plupart des cas, la vitesse initiale doit se situer dans le cadre de la réglementation, ce qui corrobore encore la baisse des vitesses. Il n'en reste pas moins que des pratiques à risques persistent encore trop souvent. Le respect des limitations et l'adaptation de la vitesse sont encore trop conditionnels pour l'usager. Dans cet enjeu, les représentations (maîtrise, savoir faire, plaisir) les pressions sociales (rentabilité et efficacité du déplacement) ont ponctuellement une très grande influence sur l'arbitrage de l'usager entre un comportement respectueux et sécuritaire et la transgression voire une prise de risque consciente.

% MOYEN DE DEPASSEMENT DES VITESSES LIMITES POUR L'ENSEMBLE DES STATIONS "SIREDO" DU DEPARTEMENT DU GARD



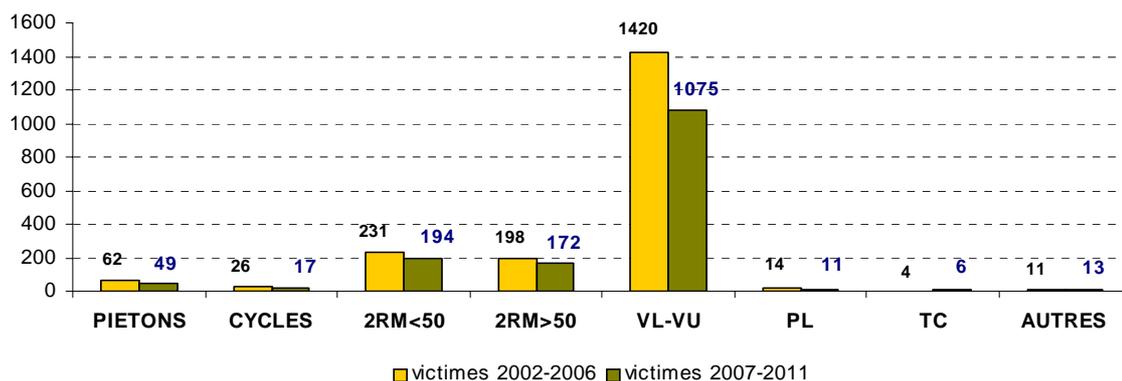
1.5. Evolution de l'enjeu jeunes 18-24 ans:

Pour cet enjeu, l'élément retenu dans la famille pour la comparaison interdépartementale est le nombre de tués dans un accident où le conducteur de 18-24 ans est présumé responsable. Le Gard, avec un pourcentage de 22,2%, ne se distingue pas dans cette comparaison.

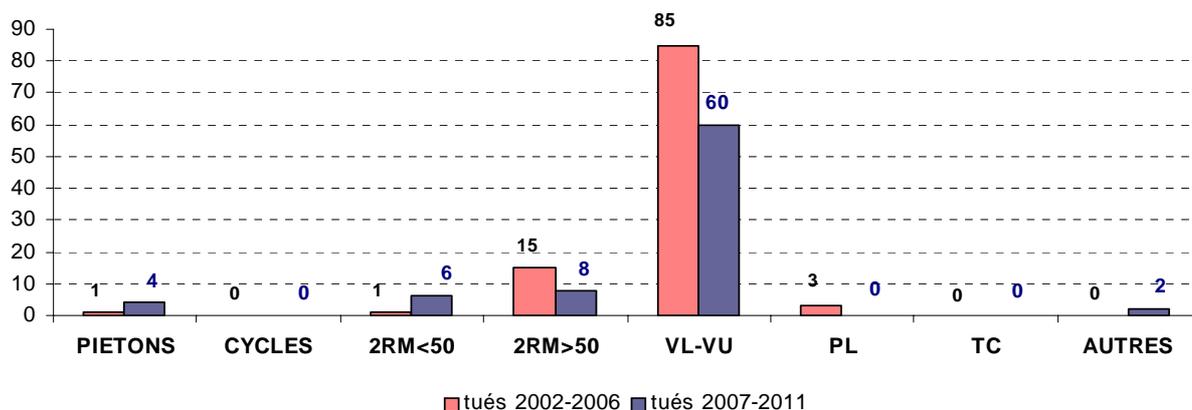


De toutes les tranches d'âges, c'est la tranche d'âges 18-24 ans qui affiche la plus forte amélioration – 23.8% du nombre de tués entre les périodes 2007-2012 et 2013-2017. Cette amélioration ne doit pas faire oublier la SURREPRESENTATION des 18-24 ans dans l'accidentalité par rapport à la population du département.

COMPARATIF VICTIMES (tués+ blessés) TRANCHE D'AGES 18-24 ans ENTRE LES DEUX PERIODES

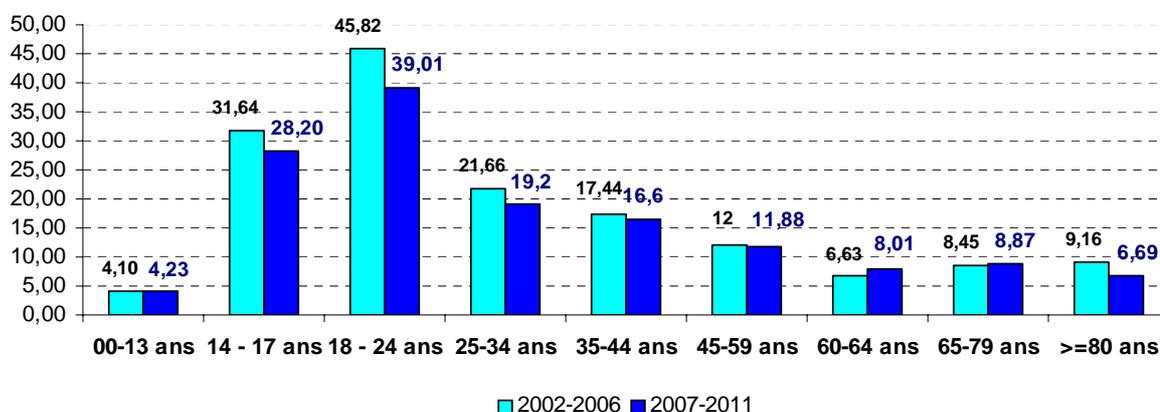


**COMPARATIF USAGERS "TUES" TRANCHE D'AGES 18-24 ans
ENTRE LES DEUX PERIODES**



Malgré une baisse du nombre de victimes la tranche d'âge 18-24 ans reste surreprésentée :

**NOMBRE DE VICTIMES ("tués"+Blessés) POUR 1000 HABITANTS DANS LA
TRANCHE D'AGES
ENTRE LES DEUX PERIODES**

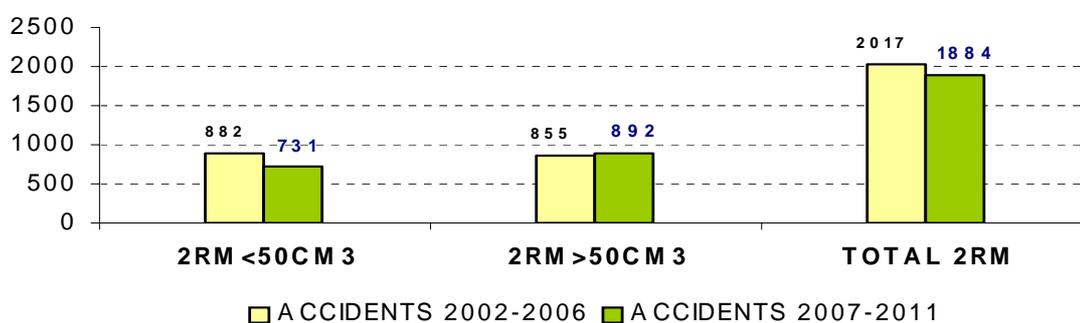


Conclusion, la surreprésentation des 18-24 est en partie structurelle, elle est en partie liée aux pratiques et représentations que l'on peut considérer comme inévitables dans cette tranche d'âge. Mais elle n'en demeure pas moins inacceptable. La cible 18-24 ans reste donc un enjeu prioritaire à l'échelle du département.

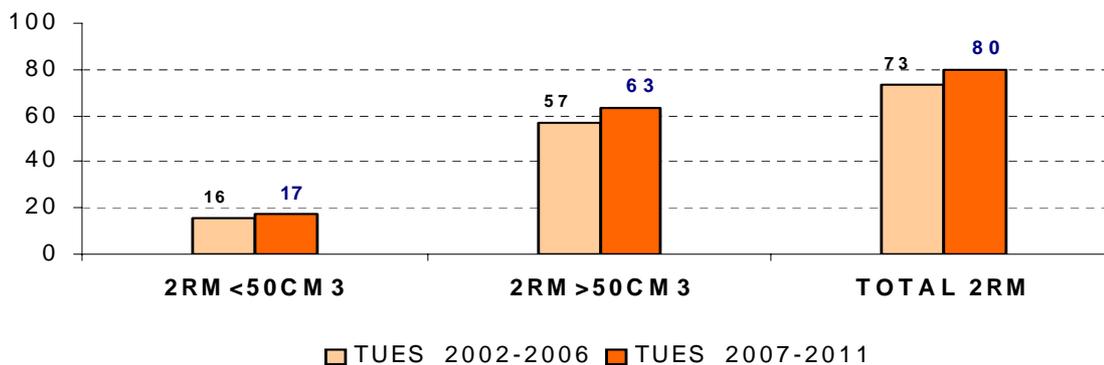
1.6. Evolution de l'enjeu deux roues motorisés:

A confirmer en raison de petits chiffres statistiquement parlant mais l'on constate une légère **amélioration** en ce qui concerne le nombre d'accidents de deux roues motorisés pour les **moins de 50 CM³**. Cette amélioration ne permet pas de diminuer le nombre de victimes tuées (+1) et ne compense pas la **dégradation** des chiffres pour les **plus de 50 CM³**.

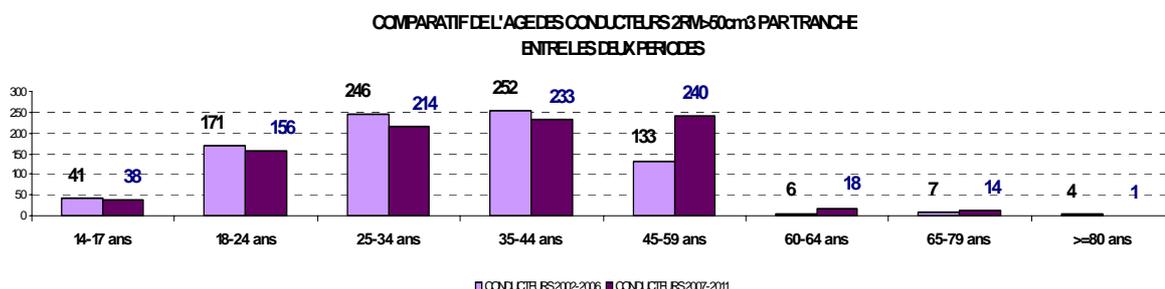
COMPARATIF NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN 2 RM ENTRE LES DEUX PERIODES



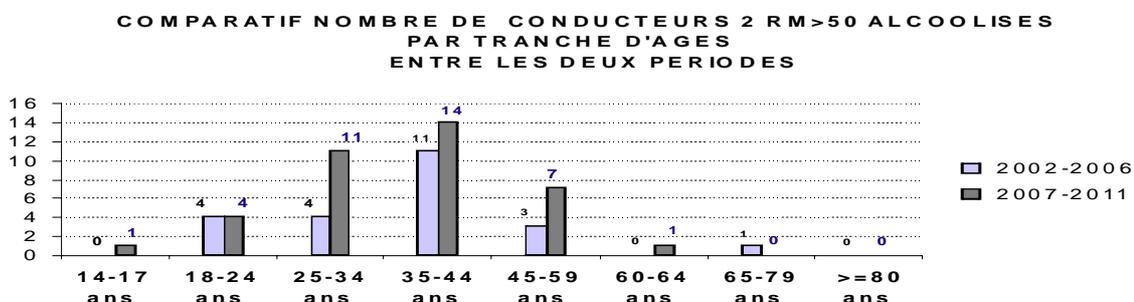
COMPARATIF NOMBRE DE "TUES" EN 2 RM ENTRE LES DEUX PERIODES



Une très forte augmentation des 45-59 ans dans les conducteurs de 2 RM impliqués :



L'implication de plus en plus importante de conducteurs moto alcoolisés :



L'augmentation du nombre de victimes en deux roues est aussi constatée au niveau national. Les pratiques ont évolué et influencent les chiffres de l'accidentalité. Une plus forte utilisation du deux roues comme mode alternatif pour les trajets « domicile travail » dans les grands centres urbains est à l'origine d'une forte augmentation dans certaines régions (îles de France, Bouche du Rhône). le Gard ne semble pas encore impacté, les accidents 2 RM se déroulent essentiellement en zone Gendarmerie , ce qui peut expliquer la comparaison favorable au Gard avec les Départements 06 et 83.

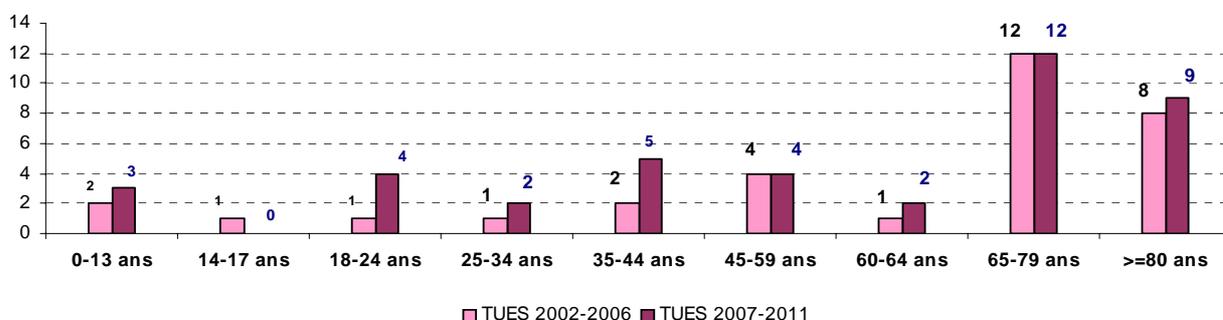
Les motivations pour la pratique changent, de l'usager plutôt jeune qui considérait la moto comme une alternative à la première voiture parce que moins chère à l'achat et comme un moyen de se « démarquer », la moto est devenue au fil du temps, un objet symbole de réussite sociale utilisé comme véhicule de loisir. C'est une tranche d'âge plus élevée qui s'oriente vers cette pratique, on la retrouve dans l'accidentalité, alors que l'on aurait pu espérer de sa part une meilleure appréhension des risques et une accidentalité moindre.

La donnée alcool en augmentation doit faire l'objet d'une vigilance accrue. Cette évolution pourrait révéler un état d'esprit de défiance et/ou de sous évaluation par rapport aux risques en cas de conduite d'un véhicule à 2 roues sous l'empire de l'alcool.

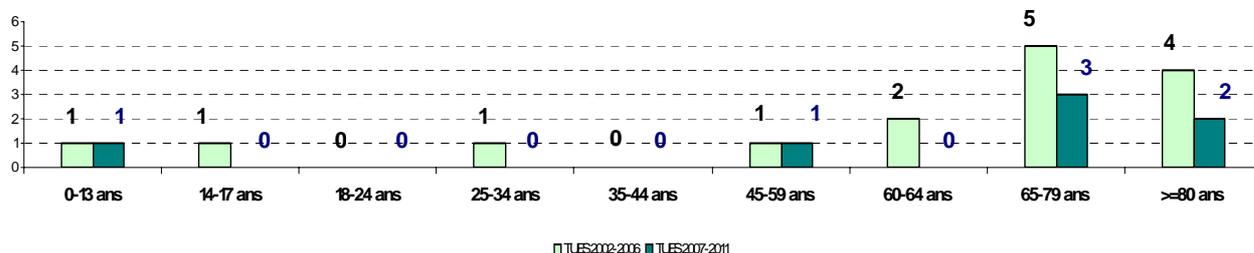
1.7. Evolution de l'enjeu « usagers vulnérables»:

Le précédent DGO relevait une évolution inquiétante du nombre de victimes de plus de 65 ans piétons. Sur la période 2007-2011, les chiffres bruts n'ont pas suivi la même tendance et semblent se stabiliser. Reste que le plus grand nombre de victimes en qualité d'usagers vulnérables concerne les plus de 65 ans. La plus grande utilisation des modes de déplacements « doux » par ces tranches d'âges n'explique pas à elle seule cette répartition. La fragilité de ces usagers doit être prise en compte dans les aménagements (cette accidentologie est essentiellement urbaine) et par l'ensemble des usagers.

COMPARATIF NOMBRE DE "TUES" PIETONS PAR TRANCHE D'AGES
ENTRE LES DEUX PERIODES



COMPARATIF DE L'AGE DES CONDUCTEURS BICYCLETES "TUES" PAR TRANCHE D'AGES
ENTRE LES DEUX PERIODES



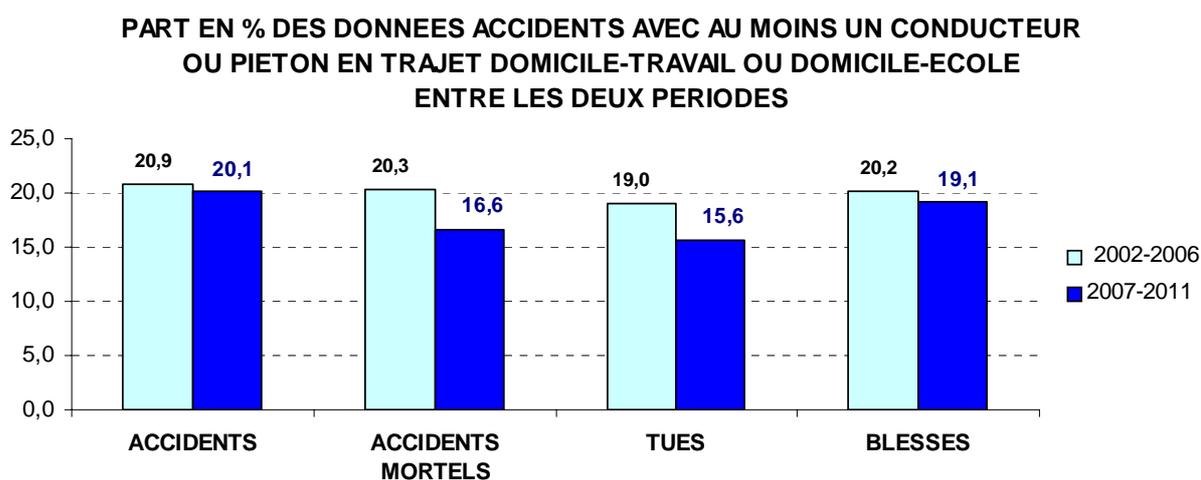
1.8. Evolution de l'enjeu déplacements domicile /travail :

L'accident de la route est la première cause de mortalité dans les accidents du travail, elle représente 20,1% de l'ensemble des accidents de la route et 15,6 % des tués. On relève une baisse de 33% des usagers tués entre les deux périodes dans cette catégorie.

La donnée liée au type de déplacements est peu ou mal renseignée au niveau des fiches BAAC. Ce sont les caisses d'assurance qui révèlent l'importance de cet enjeu.

La distinction entre accident de trajet et de mission n'est faite que par les organismes sociaux, le bulletin d'accident ne recueille pas cette donnée.

L'enjeu reste primordial de par le coût social engendré par ces accidents. Il faut aussi tenir compte du fait que l'entreprise représente un lieu idéal pour former les usagers de la route à la sécurité routière : c'est presque le seul endroit où l'o peut atteindre massivement la population active.



2

PROPOSITION D'ORIENTATIONS PAR ENJEU

2.1

ALCOOL

2.1.1 Rappels :

Cet enjeu revêt un caractère social non négligeable. Les modes de consommation des produits alcoolisés ont évolué:

- les « poly-consommations » sont de plus en plus fréquentes, la consommation d'alcool est de plus en plus fréquemment associée à d'autres produits, légaux ou non.
- Les temps de consommation ne sont plus les mêmes, des quantités d'alcools importantes sont consommées sur des temps très courts.
- De nouveaux produits composés sont apparus sur le marché, ils associent boissons sucrées et alcoolisées pour en augmenter l'appétence auprès des jeunes, en particulier les jeunes filles.

Le département présente des caractéristiques très spécifiques partagées avec les autres départements de la région : une forte tradition festive estivale, des évènements spécifiques et traditionnels. C'est aussi un département viticole.

La consolidation des données alcool dans les accidents et la baisse des autres « causes » augmentent mécaniquement la représentativité des accidents avec alcool.

La politique de prévention des conduites addictives ne doit pas s'intéresser uniquement à l'imprégnation alcoolique, mais aussi à la prévention de la consommation de produits psychotropes en général.

L'utilisation des matériels de détection des drogues n'est pas encore assez répandue. Une communication doit être organisée autour de ce thème afin d'améliorer la connaissance du public sur les risques encourus.

L'association à la politique de santé qui favorise des consommations « maîtrisées » et non dangereuses pour la santé est nécessaire.

2.1.2 Approfondissements nécessaires & sources d'informations complémentaires à l'ODSR

Il apparaît nécessaire de porter à la connaissance de tous les acteurs de sécurité routière les changements intervenus dans les consommations d'alcool.

L'âge des premières consommations a considérablement diminué. Les motivations, les lieux, les produits sont aussi différents (plus d'alcools dits « forts »).

Les lieux de consommation sont une source récurrente d'interrogation pour les études, car ils induisent des comportements différents. Il faudra donc chercher des sources d'information dans ce domaine.

2.1.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés :

- 1) Soutenir et valoriser le respect de la réglementation sur la vente des produits alcoolisés.
- 2) Favoriser le retour de comportements civiques.
- 3) Eviter la stigmatisation des jeunes : les 40-59 ans ne doivent pas être oubliés.
- 4) Lors des moments festifs liés aux traditions départementales, renforcer les actions de prévention envers les jeunes et leurs parents

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Mieux contrôler (par les services de l'Etat : forces de l'ordre ou DDPP) et impliquer les lieux de vente et de distribution d'alcool dans la politique de prévention. Informer et responsabiliser les organisateurs de moments festifs. Rappeler l'interdiction de vente d'alcool aux mineurs et aux personnes en état d'ivresse manifeste. Si possible, suppléer le sponsoring de certains évènements par les alcooliers sinon à minima dénoncer cette pratique surtout pour les fêtes d'étudiants.
- 2) Favoriser la mise en place d'espaces de repos et de dégrisement sur les lieux de consommation. Favoriser les opérations SAM et capitaine de soirée et en assurer la cohérence avec le plan MILDT (mission interministérielle de lutte contre les drogues et la toxicomanie). Sanctionner fortement et rapidement (maintien en cellule de dégrisement systématique).

Mieux coordonner les actions de prévention santé et sécurité routière. La dimension Sécurité routière/conduites addictives n'existerait pas si les recommandations de prévention santé dans ce domaine étaient appliquées par les consommateurs.

- 3) et 4) Ne pas focaliser la politique uniquement sur les lieux de consommation « identifiés » (boîtes de nuit, bars musicaux) mais aussi sur les évènements plus familiaux et sociaux (fêtes votives, entreprises, supermarchés). Agir sur la perception qu'ont certains adultes de l'alcoolisation pendant les moments festifs de leurs enfants.

2.2

VITESSE

2.2.1 Rappels :

Le niveau national dispose à l'aide d'études spécifiques d'accidents des données sur les conséquences de la vitesse dans la survenue d'un accident et les conséquences de celle-ci.

Les recherches conduites par les laboratoires de biomécanique sont capables de déterminer les conséquences d'un choc sur les occupants de l'habitacle. Ces recherches démontrent l'influence néfaste de la donnée vitesse sur l'accidentologie.

La donnée « comportementale » est encore trop ignorée, la vitesse pratiquée peut être inadaptée et révéler, selon le cas, une transgression volontaire de la règle ou une inadéquation en raison d'une erreur de diagnostic par le conducteur de la situation rencontrée. La réponse préventive à apporter à l'une ou l'autre de ces situations est totalement différente.

L'enjeu vitesse est avec l'alcool et la moto, l'enjeu où les comportements et les représentations sont le plus ancrés.

La baisse générale des vitesses constatée au niveau des bornes SIREDO est contredite par un sondage IFOP sur les comportements routiers mené fin 2012. Ce sondage sur un échantillon représentatif révèle que de plus en plus d'utilisateurs déclarent spontanément commettre régulièrement des infractions liées à la vitesse. Il n'est cependant pas précisé si c'est le seuil de conscience de l'infraction qui a changé ou l'expression d'un rejet de la règle.

Pourtant dans ce même sondage la vitesse est bien identifiée comme troisième cause d'accidents pas les utilisateurs derrière les fortes alcoolémies et la consommation de drogues.

Ces indicateurs contradictoires montrent toute l'ambiguïté de la relation de l'utilisateur avec la vitesse.

Les actions de prévention devront s'attacher à modifier les « valeurs » liées à la pratique de la vitesse. S'il est difficile d'endiguer les vitesses excessives dues à la recherche de plaisir, la démonstration peut être faite que la durée d'un déplacement sur route est très peu dépendant de la vitesse. Le trafic, le type d'infrastructures utilisées sont les éléments prépondérants. Les vitesses importantes, pratiquées en réponse à un besoin immédiat de l'utilisateur en vue de réduire le temps de parcours sont sans effet. Même si cette inefficacité est démontrée et admise, d'autres leviers sont à disposition. Par exemple, avec la valorisation de comportements responsables et respectueux des autres : la conduite économique, le co-voiturage. On peut espérer faire évoluer les signaux considérés comme valorisant dans l'acte de conduite.

2.2.2 Approfondissements nécessaires & sources d'informations complémentaires à l'ODSR

Les chiffres fournis par l'ODSR, sont donc issus de la mesure des vitesses au droit des bornes SIREDO, des constatations des CSA fixes et mobiles et des dispositifs de comptage du PSR.

2.2.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés

- 1) Favoriser le passage du respect de la limitation de vitesse par peur de la sanction à l'adaptation consciente de l'allure.
- 2) Faciliter la compréhension de la règle
- 3) Rendre la contrainte du respect de la règle « respectable » en travaillant sur la cohérence des prescriptions. (dossier cohérence des vitesses)

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Remplacer lorsque c'est pertinent, les radars fixes par des radars vitesse moyenne.
- 2) Renforcer les actions de mise en cohérence des limitations des vitesses. Cette cohérence permettra une meilleure acceptation de la répression qui semble le seul levier local susceptible d'agir à court terme (des solutions comme le bridage par GPS, la limitation de puissance ne pourraient s'envisager que dans le cadre de la politique nationale). La règle, pour être respectée, se doit d'être claire et cohérente. L'incohérence manifeste de certaines prescriptions est un 'paravent' qui permet à certains de justifier leur comportement transgressif.
- 3) Continuer l'utilisation d'outils pédagogiques spécifiques dans les actions de prévention :
 - Décéléromètre
 - Freinographe
 - Simulateur de conduite

2.3
JEUNES

2.3.1 Rappels :

La prise de risque et les expérimentations plus ou moins dangereuses sont inhérentes à l'âge et induites par le passage du statut de l'enfant à celui d'adulte. Dans cette période de vie, la transgression est nécessaire à la construction de soi. La découverte de l'usage du véhicule coïncide avec une plus grande autonomie du jeune adulte qui se retrouve en situation de fixer ses limites sans le contrôle direct extérieur d'un adulte modérateur. Les choix qui seront pris face aux risques se feront en fonction du socle éducatif posé bien avant l'apprentissage des savoirs et savoirs faire nécessaires à la conduite d'un véhicule. Les apprentissages dispensés dans les établissements d'enseignement de la conduite et les sensibilisations organisées en direction de ces tranches d'âges ne trouveront un écho favorable qu'à la condition que le socle éducatif soit fondé sur les mêmes valeurs.

Les parents, sont les premiers éducateurs concernés par l'éducation aux risques routiers. Il faut les sensibiliser afin de développer chez eux la conscience de l'impact de leurs propres comportements sur celui de leurs enfants. Il est indispensable de les associer à la politique de prévention.

L'Education Nationale est un partenaire privilégié des actions de prévention et d'éducation et ce, dès l'école primaire.

L'Education Routière, support pédagogique, transdisciplinaire et transversal, s'inscrit dans les horaires et les programmes scolaires.

Le rythme d'acquisition de cette culture se ponctue par la préparation, la passation et l'acquisition de l'APER en fin de primaire, et des ASSR 1 et 2 au collège ou au lycée. Ce processus s'inscrit dans un continuum éducatif.

M. le DASEN sollicite ses services afin que chaque établissement se dote d'un correspondant Sécurité Routière.

Les chefs d'établissement soutiennent, encouragent et facilitent la réalisation d'actions de prévention et de sécurité routière, en partenariat avec l'ensemble des acteurs.

2.3.2 Approfondissements nécessaires & sources d'informations complémentaires à l'ODSR

Néant

2.3.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés

- 1) Augmenter le niveau de connaissances et valoriser les comportements préventifs et respectueux.
- 2) Améliorer l'influence de l'environnement éducatif en veillant à l'application du continuum éducatif dans l'éducation nationale et renforcer l'implication de l'environnement éducatif proche (familial).
- 3) Utiliser des supports et des modes de communication plus en adéquation avec la cible et adapter les messages de prévention à ce public particulier.
- 4) Améliorer la connaissance des pratiques (causes/effets) des jeunes chez les préventeurs.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Favoriser les actions dans lesquelles la « cible devient vecteur » c'est-à-dire inciter les jeunes à être « acteurs » dans les actions plutôt que « spectateurs ». Le message transmis par les pairs est mieux perçu et le « transmetteur » qui s'approprie le message se voit ainsi valorisé.
- 2) Créer des groupes de paroles et de témoignages pour que les jeunes puissent exprimer leurs ressentis face à un accident. Les « adultes » amélioreront leur compréhension de la perception des jeunes qui pourront ainsi s'exprimer. Les familles pourront témoigner. Il faudrait donc créer des équipes pluridisciplinaires capables de se mobiliser rapidement pour participer à cette écoute.
- 3) Favoriser les partenariats avec les associations , « jeunes » ou issus du milieu étudiants dans les actions de SR.
- 4) « Rajeunir » les supports et les modes de transmission des messages de prévention

2.4

DEUX ROUES MOTORISES

2.4.1 Rappels:

L'enjeu deux roues motorisés présente une très grande diversité de cibles.

Premièrement, les véhicules concernés peuvent avoir des caractéristiques techniques très différentes :

- > Cylindrée de 49.9 cm³ à plus de 1000 cm³.
- > Boîte à vitesses mécanique ou automatique.
- > Motocyclette, vélomoteur ou scooter.
- > Conception à vocation sportive, utilitaire, urbaine ou grand tourisme.

Deuxièmement, les utilisateurs sont aussi très divers dans leurs particularités mais surtout dans leurs motivations :

- > tous les âges sont présents de « 14 à 77 ans ».
- > certains suivent une formation spécifique, d'autres non (équivalence des permis B pour la conduite des 125 cm³)
- > les objectifs des déplacements sont variables : domicile-travail-école , loisirs, sportif ou professionnel.

Les particularités des véhicules et des usagers peuvent se combiner entre elles sans aucune limite. La raison et la logique ne sont pas toujours respectées dans les combinaisons.

Cette diversité freine l'émergence de conclusions définitives à l'issue de l'étude d'accidentologie départementale. Cependant, comme au niveau national, (Cf *Gisements de sécurité routière les deux roues motorisés -documentation française*) on peut distinguer deux grandes familles :

1. les scooters de petites cylindrées conduits plutôt par des jeunes.
2. les motocyclettes de grosses cylindrées.

Ces deux catégories supportent une plus forte accidentologie en agglomération, mais la gravité est logiquement plus importante hors agglomération.

L'accidentologie 2 roues motorisés concerne en particulier les hommes.

2.4.2 Approfondissements nécessaires, sources d'informations identifiées:

Comme au niveau national, de nombreuses inconnues persistent au niveau du parc de véhicules réellement en circulation, des kilomètres parcourus, des conditions d'utilisation.

Les assurances spécialisées semblent être des partenaires à mobiliser à l'avenir pour améliorer la connaissance de ces données.

2.4.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés :

- 1) Faire respecter la réglementation technique des véhicules (débridage des petites et grosses cylindrées, kitage des petites cylindrées).
- 2) Renforcer la prévention en direction des 25-59 ans, notamment sur le risque alcool combiné à la vulnérabilité de leur engin.
- 3) Améliorer la formation et en particulier la maîtrise par l'environnement éducatif de certaines connaissances. (les parents ne gèrent pas le risque du débridage ou du « kitage » des scooters).
- 4) Sensibiliser l'ensemble des usagers au partage de l'espace.
- 5) Continuer à améliorer la prise en compte des deux roues motorisés dans les aménagements routiers.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Informer sur les poursuites judiciaires possibles, sur les risques encourus sur la route et les conséquences au niveau des assurances après modification des caractéristiques techniques. En effet beaucoup de scooters font l'objet de débridage avec la complicité active ou passive des parents et des concessionnaires. Certaines motos de grosse cylindrée font aussi l'objet de telles modifications (rendues faciles par les cartes d'allumage électronique).
Associer la DDPP, les forces de l'ordre et l'ensemble des parties (concessionnaires, parents, jeunes, motards) à des opérations de répression/communication dans un deuxième temps.
- 2) Renforcer la communication sur le thème 2 *RM* en direction de la tranche 25-59 ans après avoir déterminé exactement quelles sont les attitudes et les motivations des personnes concernées par l'accidentologie puisque l'utilisation et surtout l'accidentologie sont le fait de cette tranche d'âge. (Tranche d'âge qui ne se croit pas concernée par cette accidentologie et qui ne perçoit pas les discours de prévention).
- 3) Continuer à apporter un soutien à l'éducation nationale pour les Attestations Scolaire de Sécurité Routière 1 et 2. Contrôler et peut-être promouvoir certaines auto-écoles dont la formation Brevet de Sécurité Routière est assurée de manière satisfaisante. Mieux informer les parents sur les risques encourus en scooter.
- 4) Relayer les actions des communications nationales sur ce thème.
- 5) Profiter de la révision des plans d'aménagement urbain avec la création de zones de rencontre pour intégrer la composante usager 2 *RM*.

2.5

USAGERS VULNERABLES

2.5.1 Rappels:

Il faut comprendre à travers ce terme générique « usagers vulnérables » les piétons et les usagers de cycles. L'étude de cette catégorie montre une augmentation relative de 18% de la part des accidents impliquant des **seniors** piétons tués. Cette augmentation associée à la hausse prévisible de la population des plus de 65 ans, de la pratique du vélo, qui est promue et en plein essor, fait craindre un renforcement de l'accidentologie concernant ces catégories.

Il est prévu une hausse de 37.2% des plus de 75 ans dans la population totale pour 2015 (source GT malakoff/médéric). Les plus de 75 ans représentent aujourd'hui 24% de la population Languedoc-Roussillon.

La question de conduite/vieillesse est récente, aujourd'hui le nombre de +65 ans confrontés à l'évaluation de la capacité à conduire, et éventuellement aux bouleversements induits pas l'impossibilité physique de continuer à utiliser un véhicule individuel est en augmentation. Des réponses individuelles mais aussi sociale à cette question sont encore à inventer, car l'abandon pur et simple du véhicule (et de l'autonomie qui en résulte) est inenvisageable sans proposer une alternative.

Il ne faut cependant pas oublier que les « séniors » sont pour l'instant surreprésentés dans l'accidentologie cycles et piétons, mais ne constituent pas un « gisement » important au niveau de l'accidentologie véhicule. La politique à mettre en œuvre devra prendre en compte les changements de comportement.

2.5.2 Approfondissements nécessaires, sources d'informations identifiées:

Les caisses de retraite et le milieu médical devront aider à mieux comprendre les effets du vieillissement pour adapter le discours de prévention. Les associations d'usagers utilisateurs des vélos devront continuer à aider aux diagnostics des besoins et des carences en matière d'aménagements et d'information.

2.5.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés :

- 1) Mieux connaître, comprendre et communiquer sur les effets du vieillissement et améliorer la prise en compte du vieillissement dans l'acte de conduite.
- 2) Mieux comprendre l'accidentologie liée aux usagers vulnérables (piéton, vélo, circonstances lieux comportements).
- 3) Améliorer le partage de l'espace.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Développer des actions de sensibilisation initiées en 2008 avec l'action sociale de certaines caisses de retraite, et étudier la possibilité de les étendre à d'autres organismes en relation avec les seniors.
- 2) Mener une étude d'accidentologie usagers vulnérables avec une grille de lecture spécifique.
- 3) Aménager (partage de l'espace urbain), promouvoir des zones de rencontre, veiller à la cohérence des signalisations et du tracé des cheminements (traversées de chaussée et limitations de vitesse).
- 4) Aider à évaluer et à prendre en compte la baisse de capacité à la conduite, accompagner la réflexion sur le « droit » de conduire un véhicule (et éventuellement son abandon).
- 5) Communiquer pour l'ensemble des usagers vulnérables sur les risques liés à la non perception par les autres usagers ..

2.6

DOMICILE-TRAVAIL/ECOLE

2.6.1 Rappels:

La période d'activité professionnelle est à la fois la période de vie la plus longue, celle où l'usage des transports est le plus intense et indispensable. C'est le moment où les contraintes de rentabilité sont le plus incompatibles avec des impératifs de sécurité (Niv. 4 de la matrice Goals Drivers Education). Le lieu de travail est également l'endroit où la mise à disposition de temps imposé pour la formation continue à la conduite automobile est la plus propice.

La caisse régionale d'assurance maladie est déjà fort active sur ce thème, à la fois par des moyens préventifs (formation à la mise en place des Plans de Prévention des Risques Routiers) et des leviers plus coercitifs (indexation des cotisations en fonction de l'investissement dans la prévention du risque routier).

Le risque routier est le premier risque professionnel. Certains milieux socioprofessionnels sont difficiles à pénétrer malgré leur forte exposition aux risques routiers. Les PME indépendantes et disparates sont difficiles à mobiliser car soumises à de fortes contraintes socio-économiques perçues comme incompatibles avec la prévention.

Le milieu professionnel présente un fort potentiel d'amélioration dans la prise en compte du risque routier car il n'est pas encore géré de manière structurée et systématique. Il est aussi envisageable de considérer que l'amélioration de cette prise en compte et de la compréhension de ce risque dans son milieu professionnel amène l'utilisateur à modifier son comportement de façon durable et positive dans sa vie quotidienne.

2.6.2 Approfondissements nécessaires, sources d'informations identifiées :

Connaître les entreprises qui disposent d'un plan de prévention du risque routier

2.6.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS IDENTIFIES :

- 1) Mise en place des PPRR.
- 2) Exemplarité des administrations.
- 3) Suivi des conditions de transport en commun.
- 4) Environnement éducatif.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Informer les dirigeants d'entreprise ou les responsables des services publics des sanctions encourues en cas de non application des textes de lois.
 - Informer ces mêmes responsables sur les bénéfices potentiels à la mise en place de PPRR et les aider à le construire.
 - Proposer des interventions des services de l'état (EDSR, IDSR, DDTM) aux entreprises qui ont initié la démarche.
- 2) Imposer le respect des textes à l'horizon 2009 sur ce thème à toutes les administrations et collectivités. Communiquer sur l'exemplarité des démarches (DDSP, Gendarmerie, La Poste, SNCF,...).
- 3) Etre attentif aux conditions des transports périurbains (utilisation de bus pour les trajets hors aggro).
- 4) Evaluer et suivre le réseau des ramassages scolaires, impliquer les parents (dispositifs de retenue, pédibus, choix des moyens et des parcours sur le trajet domicile-école).
 - Continuer à mobiliser les enseignants sur le continuum éducatif (APER, ASSR 1-2).
 - Communiquer auprès des parents d'élève sur l'importance de doter leurs enfants de dispositifs permettant de les rendre plus visibles lors de leur déplacement.

3

ÉLEMENTS DE POSITIONNEMENT DE LA PREVENTION

3.1 Origines des comportements à risques et transgressifs

L'accidentologie est essentiellement due à des comportements inadaptés (9 accidents sur 10). Il est donc essentiel de comprendre certains des mécanismes à l'origine de ces comportements pour espérer les changer.

Les comportements transgressifs ou à risques peuvent se nourrir de :

1. L'ignorance, due à une absence de formation, une formation insuffisante, ou des connaissances obsolètes ou erronées.

Malgré la mise en place du continuum éducatif, tous les usagers ne bénéficient pas du même accès à la connaissance des règles en vigueur , de leurs fondements et des risques auxquels nous sommes exposés sur la route. Les règles, les techniques, les comportements sont perpétuellement soumis à une évolution dont l'utilisateur n'a pas toujours conscience.

La compréhension de la règle est indispensable à son acceptabilité. L'acceptabilité n'est possible qu'à la condition que les contraintes imposées par son respect soit acceptables.

Les objectifs de la politique de SR seront :

- L'enseignement de la règle
- L'explication de la règle
- **Que les prescriptions et les contraintes dues au respect de la règles soient cohérentes**

2. L'illusion, due à l'absence de lien systématique entre la prise de risque et ses conséquences. Ceci peut créer« l'illusion » que le risque n'existe pas.

Une majorité d'utilisateurs semble se comporter comme si l'accident ne pouvait pas les concerner. La stigmatisation médiatique (mais aussi parfois dans le discours de prévention) de certains comportements extrêmes qui ne les touchent pas ou qui ne les intéressent que très ponctuellement (vitesses et alcoolémie délictuelles, téléphone), les conséquences qui ne sont pas toujours proportionnelles voire inexistantes au regard des risques pris (absence de ceinture par ex.) peuvent amener l'utilisateur à nier le risque.

Les objectifs de la politique de SR seront :

- Décrire la réalité du risque.
- Améliorer l'évaluation, la perception du risque par l'utilisateur.

3. l'évolution dans un environnement *in situ* lui-même transgressif et qui n'encourage pas le respect et la compréhension des règles. (nombre d'infractions sont commises au vu et au su de tous)

L'autre est toujours plus responsable ou fautif que soi. Les « petites » infractions et autres déviances sont toujours commises sous le couvert soit d'une pression extérieure (rentabilité, manque de temps,..) ou considérées comme minimales au regard de ce qui se pratique aux alentours ou encore justifiées de par leur caractère « exceptionnel ». « Oui, je roule parfois un peu vite mais d'autres roulent plus vite que moi ! » « Il m'est arrivé de conduire en ayant bu mais pas souvent et pas vite ! ». On peut aussi stigmatiser les autres catégories d'utilisateurs, les jeunes, les vieux, les motards, tous les autres car le fait d'être témoins des « fautes »

commises quotidiennement par les autres permet de minimiser celles que l'on commet soi-même si ponctuellement.

Les objectifs de la politique de SR seront :

- Démontrer le lien entre transgression et accident.
- Révéler l'importance de la « pression sociale » et des représentations dans la prise de décision.
- Diminuer la tolérance à la transgression.

4. L'identification ou l'appartenance à un environnement proche (familial, social) qui est lui-même impacté par les trois points précédents ne facilite pas l'adhésion à une attitude préventive qui peut être perçue comme dévalorisante.

L'apprentissage de comportements préventifs se fait de prime abord par l'observation de l'environnement éducatif proche (les parents la famille), l'immersion dans un contexte social (le milieu professionnel, les pairs) et enfin *complété par une* rencontre éducative (les formateurs).

Souvent l'apprentissage du comportement préventif de la conduite intervient après l'immersion dans un milieu qui n'adopte pas ce comportement :

Dès le plus jeune âge malgré des sensibilisations éducatives, on constate que des enfants sont conduits à l'école par des parents qui adoptent des comportements opposés à cette éducation (par ex. absence de dispositifs de retenue adaptés). Ces parents sont contraints parfois de faire face à des impératifs qui les incitent à essayer de gagner du temps sur le chemin de l'école ou à transformer leur véhicule en bureau. Ils roulent vite et utilisent le téléphone sous le regard de leurs enfants.

Le cursus éducatif du permis de conduire lui-même valide la « supériorité » des prédispositions masculines (la maîtrise mécanique) sur les candidates féminines dont le « savoir être » n'est pas valorisé. Alors que 95% des accidents sont dus aux comportements, le savoir et le savoir faire sont mis en évidence pendant l'évaluation pratique, ainsi le taux de réussite des garçons qui adoptent une approche plus « mécanique » de la conduite est supérieur à celui des filles qui souvent font preuve de plus de « retenue ». Les jeunes conductrices sont moins accidentogènes et paradoxalement, elles obtiennent moins facilement le permis de conduire.

Les représentations sociales conduisent enfin, et notamment chez les jeunes, à valoriser les notions de vitesse, puissance et maîtrise de l'outil.

Les objectifs de la politique de SR seront :

- Insister sur l'importance de « l'exemplarité ».
- Impliquer d'avantage les parents dans l'éducation à la sécurité routière.
- Valoriser plus encore le « savoir être » face au « savoir faire ».

La politique mise en place devra donc permettre de diminuer l'impact de ces quatre points en changeant les représentations, en facilitant l'orientation dans la bonne direction des pressions sociales.

3.2 Éléments sur les objectifs de prévention

Depuis quelques années une matrice est proposée pour modéliser la tâche de conduite. Cette matrice GDE (Goals for Driver Education, Objectifs pour la formation des conducteurs) issue du projet GADGET proposé entre autres par les chercheurs de l'INRETS divise la tâche de conduite en quatre niveaux.

		Principaux contenus de formation		
		Connaissances et capacités	Facteurs d'accroissement du risque	Auto-évaluation
NIVEAUX HIÉRARCHIQUE DES DU COMPORTEMENT	Projets de vie et aptitudes à la vie (en général)	Connaissances/contrôle de la manière dont les projets de vie et les tendances personnelles influencent le comportement au volant <ul style="list-style-type: none"> • Style /conditions de vie • Normes du groupe des pairs • Motivations • Maîtrise de soi et autres caractéristiques • Valeurs personnelles etc.	Tendances au risque <ul style="list-style-type: none"> • Acceptation du risque • Valorisation personnelle par la conduite automobile • Recherche de sensations fortes • Céder à la pression sociale • Usage d'alcool et drogues • Valeurs et attitudes par rapport à la société etc.	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Compétences personnelles de contrôle ses impulsions • Tendances au risque • Motivations allant à l'encontre de la sécurité • Habitudes personnelles vis à vis du risque etc.
	Objectifs de la conduite automobile et contexte social (par rapport au déplacement)	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Impact des objectifs du déplacement sur la conduite • Préparation et choix des itinéraires • Effets de la pression sociale à l'intérieur du véhicule • Evaluation de la nécessité du déplacement etc.	Risques liés à <ul style="list-style-type: none"> • Etat du conducteur (humeur, alcoolémie, etc.) • Motif du déplacement • Environnement de conduite (rase campagne/urbain) • Contexte social et compagnie • Autres motivations (compétition, etc.) etc.	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Capacités personnelles de planifier • Objectifs spécifiques de la conduite • Motivations typiques de la conduite à risque etc.
	Maîtrise des situations de circulation	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Règles de circulation • Perception/observation de la signalisation • Anticipation de l'évolution des situations • Adaptation de la vitesse • Communication • Trajectoire de conduite • Organisation du trafic • Distance aux autres /marges de sécurité etc.	Risques provoqués par <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaises prévisions • Style de conduite qui accroît le risque (par exemple agressif) • Adaptation inadéquate de la vitesse • Usagers vulnérables • Comportement imprévu/non respectueux des règles • Information surabondante • Conditions difficiles (obscurité, etc.) • Automatisation insuffisante des capacités etc.	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Points forts et faibles des capacités élémentaires • Style personnel de conduite • Marges de sécurité personnelles • Points forts et faibles dans les situations à risque • Auto-évaluation réaliste etc.
	Maniement du véhicule	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la direction et de la position • Sculptures des pneus et adhérence • Propriétés du véhicule • Phénomènes physiques etc.	Risques liés à <ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance des capacités ou des automatismes • Adaptation inadéquate de la vitesse • Conditions difficiles (faible adhérence, etc.) etc.	Conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Points forts et faibles des capacités élémentaires relatives au maniement • Points forts et faibles des compétences dans des situations imprévues • Auto-évaluation réaliste etc.

Une des pistes d'amélioration des comportements proposée par la matrice consiste à travailler sur les niveaux supérieurs (Objectif de la conduite automobile et contexte social, projet de vie et aptitudes à la vie). En effet, jusqu'à présent, beaucoup des efforts (formation et prévention) portaient sur les savoirs-faires et les savoirs (niv1 et 2), très peu sur les représentations et les contraintes sociales.

Par exemple :

De nos jours, la majorité des conducteurs savent et sont convaincus que la vitesse est un facteur d'accident et un facteur aggravant. Pourtant, parmi eux, beaucoup continuent à pratiquer des vitesses inadaptées, excessives ou illégales. Comment expliquer ce paradoxe ?

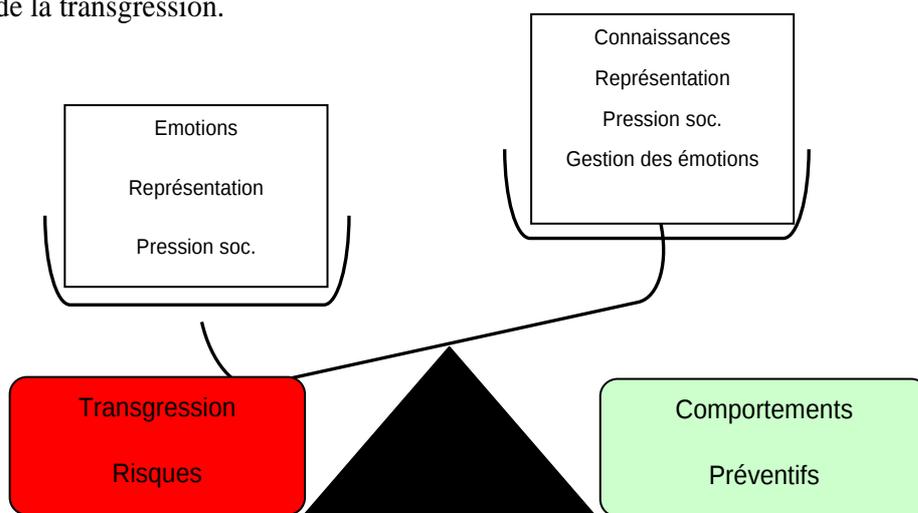
Malgré leurs connaissances, quelle influence subissent ils pour ne pas tenir compte de leur savoir ?

Cette influence peut trouver sa source dans plusieurs domaines :

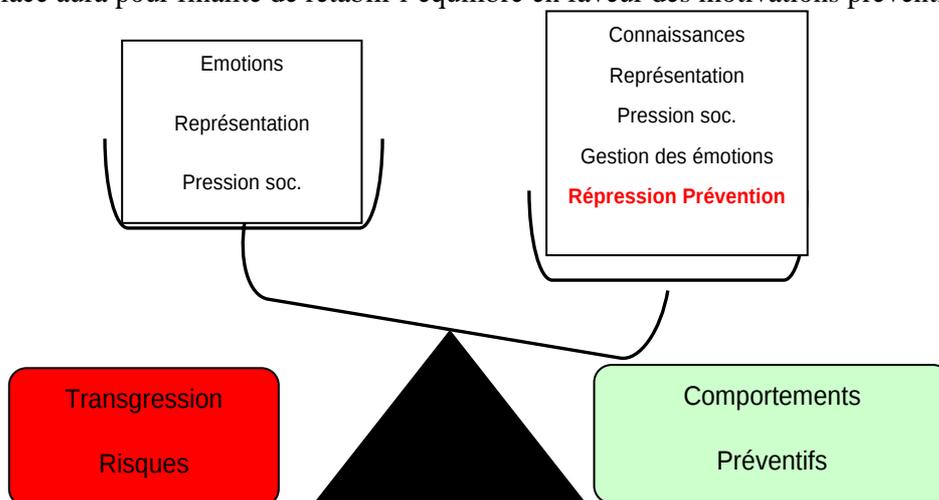
- Les émotions (plaisir de la vitesse par ex.)
- Psychologique (représentation de toute puissance/ véhicule)
- Social (rapidité, rentabilité)

Dans un premier temps, la prévention s'est attachée à augmenter le poids de la connaissance. Il apparaît nécessaire aujourd'hui de diminuer ou de changer positivement l'influence des émotions, des représentations et de la pression sociale sur le comportement des usagers.

La transgression et les comportements à risques émergent donc lorsque le poids en faveur de la prévention est inférieur à celui de la transgression.



La politique mise en place aura pour finalité de rétablir l'équilibre en faveur des motivations préventives



Aujourd'hui, on s'appuie essentiellement sur la répression pour rétablir cet équilibre. Ce levier a prouvé sa grande efficacité à très court terme, mais le résultat obtenu l'est de manière artificielle, car son action est limitée au champ d'influence supposé par l'utilisateur.

Dès que l'utilisateur pense à tort ou à raison, sortir de cette zone d'influence, alors la « balance » penche en faveur de ses émotions du moment et si les représentations, la pression sociale, les positions de vie, sont en faveur d'une prise de risque ou d'une transgression, rien ne peut plus empêcher le passage à l'acte.

Les attitudes des usagers depuis la mise en place du CSA (Contrôle Sanction Automatisé) confirment cette limite. Les limitations de vitesses prescrites sont respectées au droit du dispositif de contrôle et le sont moins en aval et en amont. Les déclenchements augmentent aussi de manière systématique après une mise hors service du dispositif. Ces deux phénomènes montrent que les usagers réduisent leur vitesse sous la contrainte répressive et le poids de la peur de la sanction pénale. Le lien entre le non respect de la limitation et l'accident n'étant pas établi, lorsque le spectre du contrôle s'atténue, la transgression intervient.

L'objectif de la politique de prévention est donc de modifier les représentations du niveau supérieur de la matrice ainsi que de corriger la pression exercée par l'environnement social, de valoriser l'image de ceux qui s'inscrivent dans une démarche respectueuse des règles et de faire en sorte par exemple que le milieu professionnel encourage et contraigne si nécessaire l'utilisateur à adopter une attitude responsable.

Même si la politique préventive réussissait à l'avenir à rétablir l'équilibre, à tout instant, des situations de vie, des pressions sociales, des émotions en faveur de la transgression peuvent voir le jour.

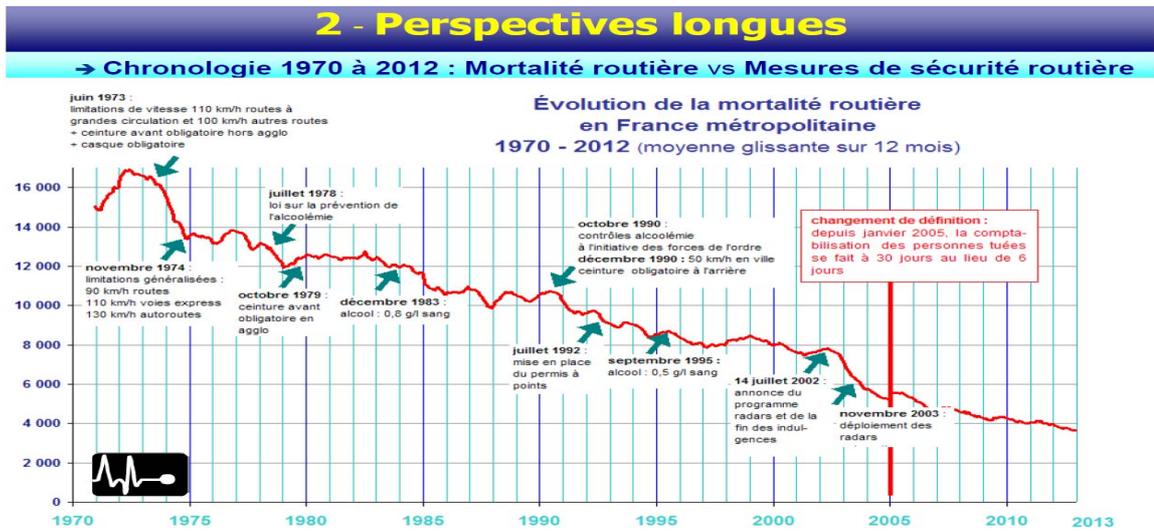
La répression ne devrait intervenir que dans ce contexte, c'est-à-dire sur des transgressions passagères et non sur des comportements rémanents.

La répression serait alors à la fois moins palpable (plus rare), mieux perçue (perçue comme un rappel de la règle) et plus efficace (comprise).

Une politique de prévention efficace permettra donc de rendre la répression moins nécessaire tout en augmentant son efficacité.

4
SYNTHESE

Les données de l'accidentalité ont très peu évolué, sur cinq ans, on relève une légère diminution sans pour autant changer l'analyse des causes. On ne peut espérer une évolution rapide comme dans les années 70 où les premières mesures préventives ont été prises.



Il n'est pas souhaitable que la politique sur 5 ans subisse une réorientation importante. Les orientations sont donc réactualisées en vertu des partenariats, des opportunités qui se sont créées sur la période 2008-2012, et de l'évolution de notre compréhension sur le comportement de l'utilisateur, aucun changement de cap significatif n'est proposé. Il semble même nécessaire de maintenir une ligne de conduite cohérente avec le passé pour ne pas décrédibiliser le message.

Pour mémoire un prospectus de 1992 qui pourrait être réutilisé aujourd'hui, sans grande modification, ce qui démontre la persistance des problématiques à affronter :

depuis 5 ans dans le Gard

trois morts par semaine

NOUS SOMMES TOUS CONCERNÉS

• MOINS D'ACCIDENTS :

Suivant la tendance nationale, le nombre d'accidents dans le Gard diminue depuis 5 ans :

- En 1988 : 2275 accidents, 105 tués
- En 1992 : 1735 accidents, 127 tués
- La baisse est de 23,7 %.

• MAIS ILS SONT PLUS GRAVES !

La gravité des accidents (c'est-à-dire le nombre de tués et de blessés graves pour 100 accidents) reste très supérieure à la moyenne nationale.

En 1992, ce taux est de 48 alors qu'il n'est que de 38 en France entière.

• LA VILLE RESTE DANGEREUSE :

En 1992, 2 accidents sur 3 ont eu lieu en agglomération et plus de la moitié (58 %) à Nîmes.

Mais c'est en **rase campagne** que les accidents sont les plus graves : 7 tués sur 10 l'ont été hors agglomération.

LES JEUNES SONT LES PRINCIPALES VICTIMES :

236 JEUNES DE 15 A 24 ANS SONT MORTS EN 5 ANS : PRESQUE UN MORT PAR SEMAINE !

• LA NUIT, LES ACCIDENTS SONT PLUS GRAVES :

1 accident sur 3 se produit la nuit, mais c'est aussi 1 accident mortel sur 2.

6796 accidents
3250 accidents
335 accidents
114 accidents
100 accidents
100 accidents

de 1988 à 1992

• LES JOURS DE FIN DE SEMAINE ET DE FÊTE SONT LES PLUS DANGEREUX :

Malgré la diminution du trafic en fin de semaine, les accidents sont **plus dangereux** et **plus graves** les vendredi, samedi, dimanche et les jours fériés.

• NON !... LES TOURISTES NE SONT PAS TOUJOURS COUPABLES :

L'augmentation de trafic due au tourisme pendant les mois d'été dans le département est de 30 à 50 %. Cependant le nombre d'accidents n'est qu'en légère hausse : en juillet, l'augmentation n'est que de 10 % par rapport à la moyenne annuelle.

• NON !... CE N'EST PAS TOUJOURS LA FAUTE DES AUTRES :

1 accident sur 3 n'implique qu'un seul véhicule : la vitesse est souvent la cause principale.

depuis 5 ans

trois morts

NOUS SOMMES TOUS CONCERNÉS

dans le Gard

par semaine

CE SOIR JE SERAI PARMI VOUS...

A DEMAIN JE T'AIME !

J'ARRIVE !

J'ARRIVE CE SOIR !

5
ANNEXE
(Etude préalable)

DEPARTEMENT DU GARD

EVOLUTION CHIFFREE DES ENJEUX DE SECURITE ROUTIERE DEFINIS LORS DU D.G.O. 2008-2012 EN VUE DE L'ELABORATION DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2013- 2017

*Périodes de comparaison
2002-2006 / 2007-2011*

SOMMAIRE

- Rappel des objectifs du D.G.O.	Page 2
- Rappel des Enjeux du D.G.O. 2008-2013	Page 3
- Données générales du Gard	Pages 4 à 6
- Enjeu ALCOOL	Pages 7 à 11
- Enjeu VITESSE	Pages 12 et 13
- Enjeu JEUNES 14-24 ans	Pages 14 et 15
- Enjeu 2 ROUES MOTORISES	Pages 16 et 17
- Enjeu SENIORS usagers piétons et cyclistes	Pages 18 et 19
- Enjeu DEPLACEMENTS DOMICILE / TRAVAIL OU ECOLE	Page 20
- CONCLUSIONS PAR ENJEU	Page 21 et 22

RAPPEL DES OBJECTIFS DU DGO

- L'élaboration du "DGO" doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager l'analyse de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (P D A S R).

- Les quatre enjeux retenus au niveau national pour le DGO 2008-2012:

ALCOOL

VITESSE

JEUNES (14-24 ans)

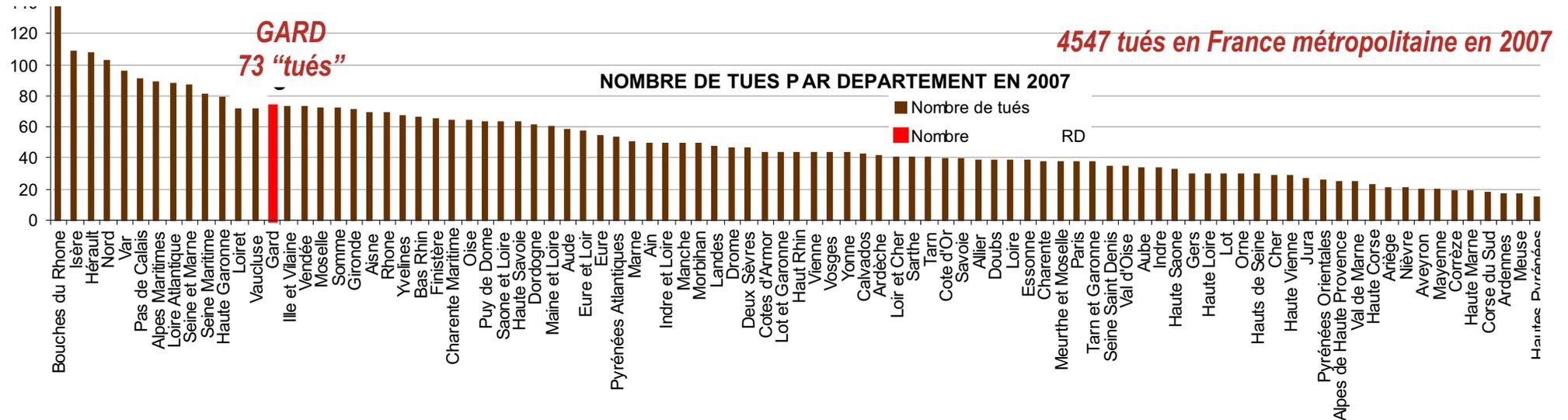
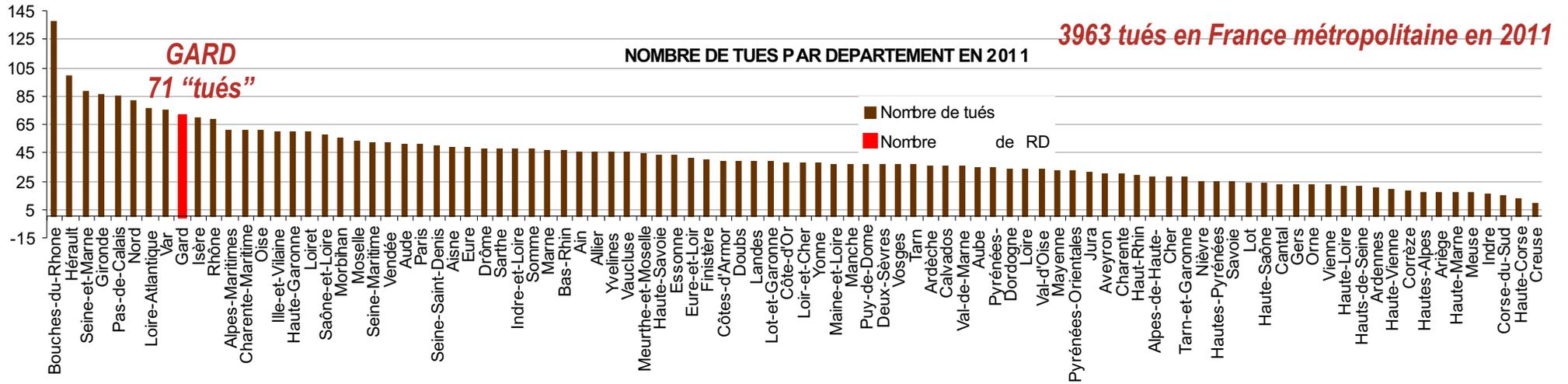
DEUX ROUES MOTORISES

- Les enjeux retenus au niveau départemental pour le DGO 2008-2012:

SENIORS (> 65 ans) USAGERS PIETONS OU CYCLISTES

DEPLACEMENTS DOMICILE / ECOLE ET TRAVAIL

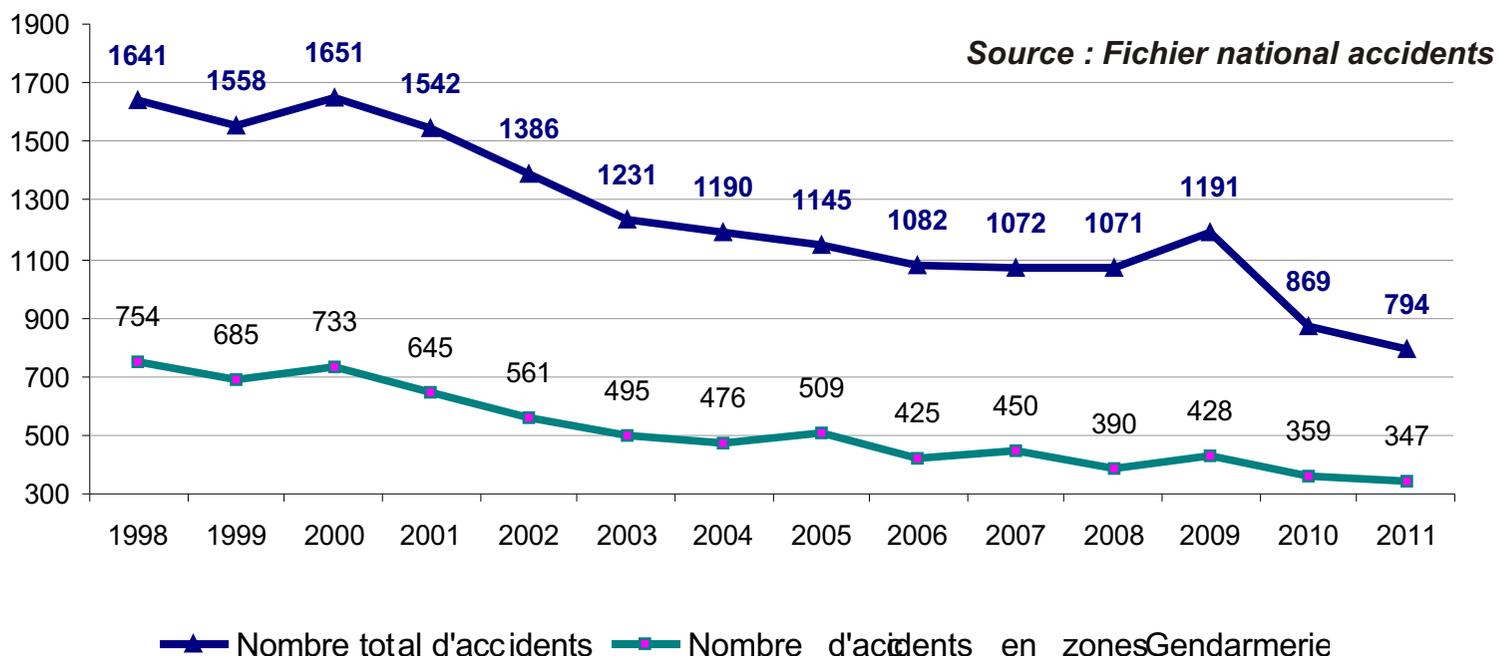
COMPARATIF DU NB DE "TUES" 2011/2007 PAR DEPARTEMENT



- Le département du Gard était en 2011 classé 9 ième (sur 96) dans l'ordre décroissant du nombre d'usagers "tués", alors qu'il se classait 14 ième en 2007.
 - Depuis 2006 (65 "tués"), on assiste à une stagnation du nombre annuel d'usagers "tués" dans une fourchette de 65 à 90 et malheureusement les données 2012 (53 "tués" au 31/08) montrent que la cible de 49 tués fin 2012 (part théorique du département pour réussir l'objectif de moins de 3000 "tués" en France) sera loin d'être atteinte.

EVOLUTION DU NB D'ACCIDENTS CORPORELS ENTRE 1998 et 2011

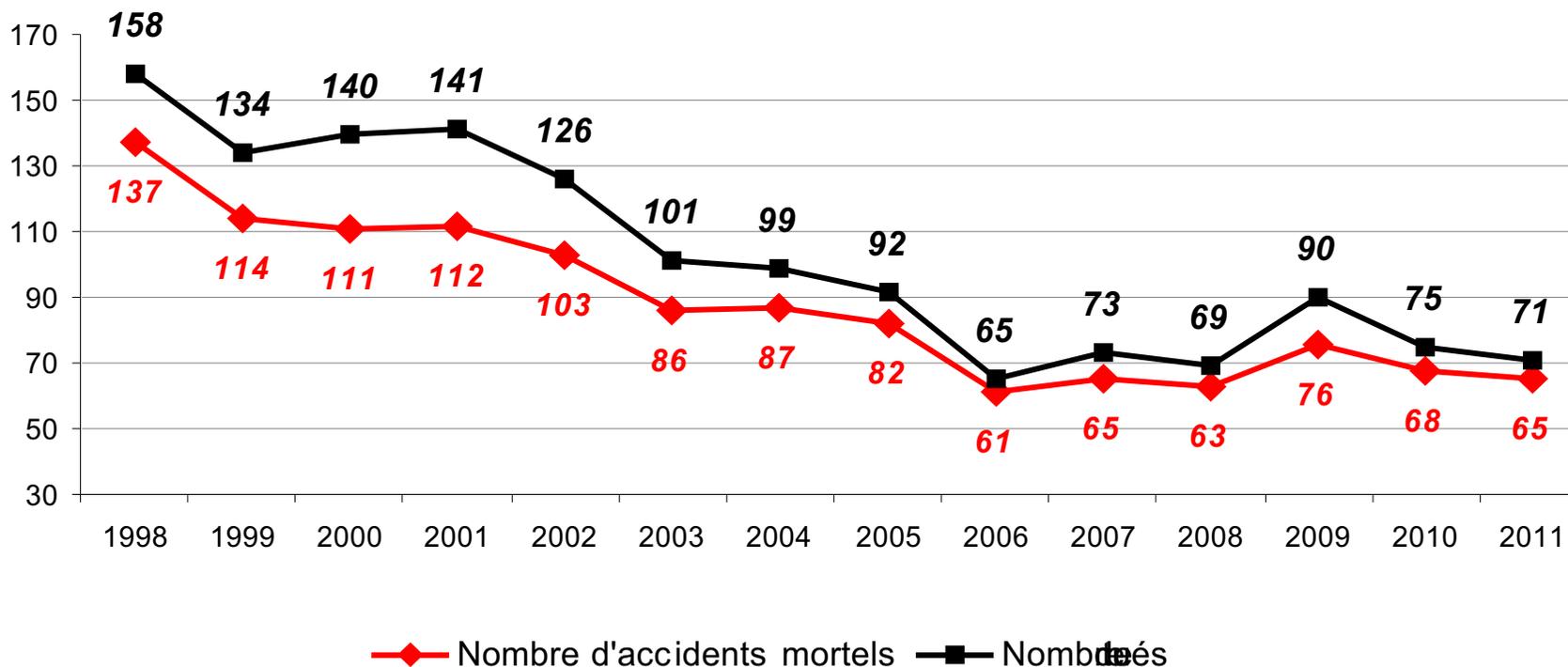
NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS PAR ANNEE - PERIODE 1998-2011



- *Commentaire* : depuis l'année 2000, on constate une baisse continue du nombre des accidents corporels avec une accélération en 2010 et 2011. La baisse importante de ces deux dernières années est due en grande partie à une chute de plus de 30% des accidents corporels légers relevés sur le territoire de la commune de Nîmes. Cette diminution conséquente et salutaire influence guère ou pas du tout les données globales du nombre annuel de "tués" ou de blessés graves. La courbe du nombre annuel d'accidents corporels en zones Gendarmerie (hors territoires de Nîmes-Alès-Bagnols-Beaucaire-Villeneuve) montre une tendance certaine et continue à la baisse des accidents hors territoires des grandes agglomérations gardoises.

EVOLUTION DU NB D'ACCIDENTS MORTELS ET DE "TUES" ENTRE 1998 et 2011

NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS ET DE TUES PAR ANNEE - PERIODE 1998-2011



- *Commentaire* : Depuis 2007 et après des résultats 2006 encourageants, on constate une stagnation du nombre annuel d'utilisateurs "tués" avec une valeur comprise dans une fourchette de 65 à 75 "tués" (hors 2009 -très mauvaise année : 90 "tués"). Le graphique ci-dessus, montre une amélioration de l'indice de gravité de ces accidents (diminution de l'écart entre courbes nombre d'accidents mortels et nombre d'utilisateurs tués).

EVOLUTION DONNEES "ALCOOL" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

PRÉAMBULE CALCUL DES DONNEES "ALCOOL"

COMPARATIF DONNEES ALCOOL 2007-2011 / 2002-2006

quatre catégories de groupes d'accidents :

- L'ensemble des accidents corporels sur la période (**A**)
- Les accidents pour lesquels Le taux d'alcool est inconnu pour au moins un conducteur ou piéton impliqué et néant pour les autres (**ATI**)
- Les accidents avec présence d'alcool avéré (**AAA**)
- Les accidents sans présence d'alcool pour lesquels la donnée alcool est connue pour tous les conducteurs et piétons impliqués (**ASA**)

% de l'en

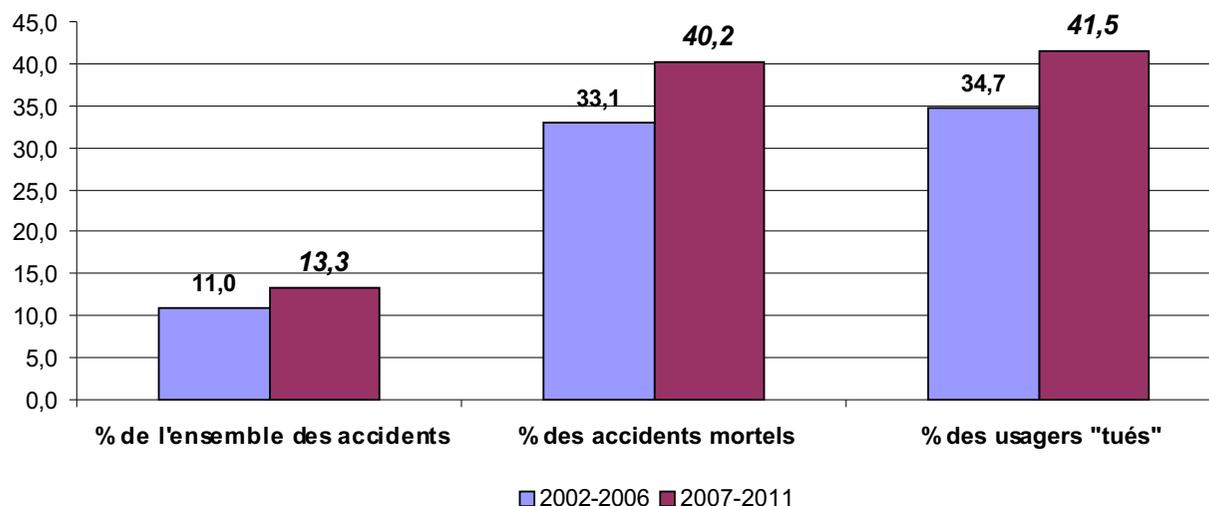
DONNEES GENERALES		Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'usagers "tués"	PART EN % PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS (A)	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'usagers "tués"	PART EN % PAR RAPPORT AUX ACCIDENTS ALCOOL CONNU (AAA+ASA)	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'usagers "tués"		
A	2002-2006	6033	419	463	A	2002-2006	100	100						
	2007-2011	4997	337	378		2007-2011	100	100					100	
ATI	2002-2006	888	180	201	ATI	2002-2006	14,7	43,0						
	2007-2011	908	83	91		2007-2011	18,2	24,6					24,1	
AAA	2002-2006	564	79	91	AAA	2002-2006	9,3	18,9	19,7	AAA	2002-2006	11,0	33,1	34,7
	2007-2011	543	102	119		2007-2011	10,9	30,3	31,5		2007-2011	13,3	40,2	41,5
ASA	2002-2006	4581	160	171	ASA	2002-2006	75,9	38,2	36,9	ASA	2002-2006	89,0	66,9	65,3
	2007-2011	3546	152	168		2007-2011	71,0	45,1	44,4		2007-2011	86,7	59,8	58,5

Nota : la part des accidents mortels **avec présence d'alcool connue** est passée de **57 % à 75,4 %** entre les deux périodes , Cette amélioration certaine de remontée des données oblige à prendre avec précaution l'évolution de la part en % du nombre d'accidents mortels et des "tués" dans les accidents avec présence d'alcool entre ces deux périodes. Il n'en reste pas moins, que même si la part de ces données pendant la période 2002-2006 peuvent être sous évaluée, cela confirme que l'enjeu "alcool" est d'autant plus d'actualité à la veille de l'établissement de la Directive Générale d'Orientation **2013-2017**.

EVOLUTION DONNEES "ALCOOL" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

- L'étude comparative ci-dessous porte sur les accidents pour lesquels la présence ou non d'alcool (à un taux > 0.5 g/l de sang) a été contrôlée et connue pour tous le(s) impliqué(s) [conducteur(s) et piéton(s)] .

EVOLUTION EN % DES DONNEES ACCIDENTS AVEC PRESENCE
 AVEREE D'ALCOOL ENTRE LES DEUX PERIODES



- Commentaire : - La part des accidents avec alcool a globalement augmenté de 2.3% et a pour valeur 13.3% par rapport à la totalité des accidents pour la période 2007-2011 . Pour la France métropolitaine, cette part est de 10.8% .

- On constate une forte augmentation des accidents mortels avec alcool et par voie de conséquence du nombre d'usagers "tués" avec **une part de 41.5 % de l'ensemble des "tués" dans les accidents avec "alcool connu" contre 34.7 % entre 2002 et 2006.**

- **Dans 92% de l'ensemble des accidents avec présence d'alcool, et dans 96% des accidents mortels avec présence d'alcool, le taux est délictuel**
 - **La moyenne des taux relevée est de 1,70 gr/l de sang.**

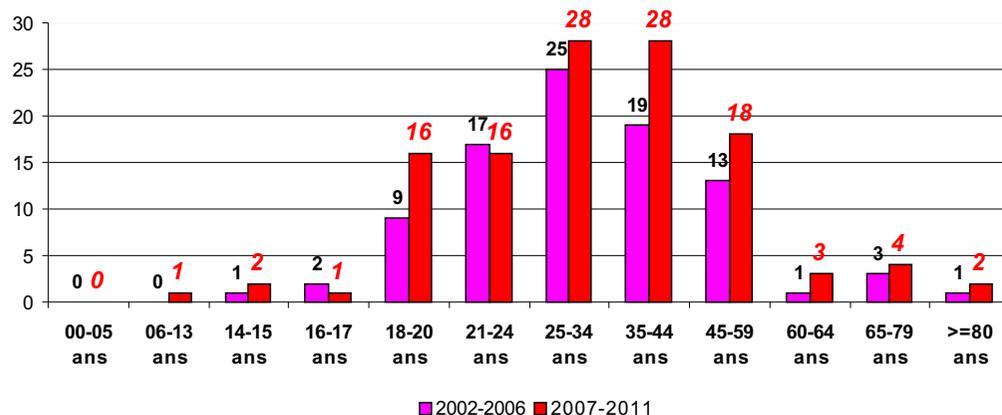
COMPARATIF GARD / FRANCE (période 2007-2011)

- **France** : Dans les **79%** d'accidents mortels pour lesquels la présence d'alcool est connue, la part des accidents mortels avec alcool avéré est de **29,9 %**
 - **Gard** : Dans les **75,4%** d'accidents mortels pour lesquels la présence d'alcool est connue, la part des accidents mortels avec alcool avéré est de **40,2 %**

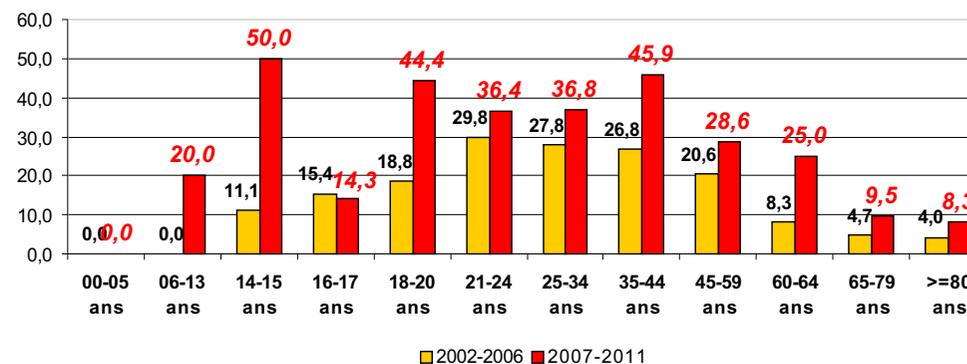
EVOLUTION DONNEES "ALCOOL" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

- EVOLUTION DU NOMBRE DE "TUES" DANS LES ACCIDENTS AVEC "ALCOOL" PAR TRANCHE D'AGES .

EVOLUTION EN % DU NOMBRE DE "TUES" DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL PAR TRANCHE D'AGES - ENTRE LES DEUX PERIODES



PART EN % DU NOMBRE DE "TUES" DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL PAR RAPPORT AU TOTAL DES "TUES" DE LA TRANCHE D'AGES - ENTRE LES DEUX PERIODES



- Commentaire : - L'analyse de ces données montre que pratiquement toutes les tranches d'âges sont touchées par cette aggravation des conséquences du facteur "alcool" dans les accidents. Après exclusion des tranches à faible chiffre, il apparaît que les tranches 18-20 ans et 35-44 ans ont vu leur part de "tués" dans les accidents avec alcool passer respectivement de 18,8 à **44,4%** et de 26,8 à **45,9%**. Ces résultats sont à pondérer suite à l'amélioration constante de la connaissance des données "alcool" pour tous les impliqués conducteurs ou piétons (voir page7).

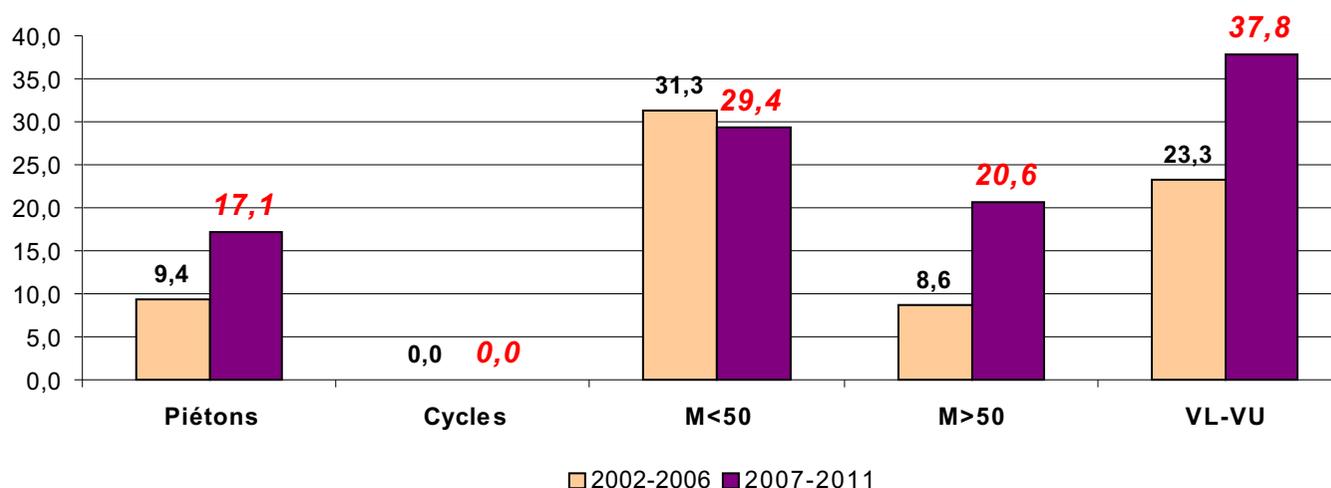
EVOLUTION DONNEES "ALCOOL" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

- EVOLUTION DU NOMBRE DE "TUES" DANS LES ACCIDENTS AVEC "ALCOOL" PAR TYPE .

TYPES	Piétons	Cycles	M<50	M>50	VL-VU	PL	TC	Autres	TOTAL
2002-2006 en nombre	3	0	5	5	77	0	0	1	91
2007-2011 en nombre	7	0	5	13	91	1	1	1	119

- EVOLUTION DE LA PART DES "TUES" DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL PAR RAPPORT AU TOTAL DES "TUES" PAR TYPE .

PART EN % DU NOMBRE DE "TUES" DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL PAR RAPPORT AU TOTAL DES "TUES" DANS LE TYPE ENTRE LES DEUX PERIODES



- Commentaire : - Forte progression en nombre des usagers piétons - motos>50cm³ et VL-VU "tués" dans les accidents avec alcool entre les deux périodes. La part de ces victimes "tuées" par rapport au total des usagers "tués" par type est également nettement plus élevée pour ces catégories (2,4 fois plus pour les motos). Il se dessine un fait nouveau quant à l'implication "alcool" des conducteurs motos "tués" dans ces accidents - voir page suivante le détail de l'implication alcool des usagers "tués" par type.

EVOLUTION DONNEES "ALCOOL" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

- EVOLUTION DE L'IMPLICATION ALCOOL DES USAGERS "TUES" DANS LES ACCIDENTS MORTELS PAR TYPE .

Piétons - 2RM<50 - 2RM>50 - VLVU

	PIETONS				2 RM < 50 cm3				2 RM > 50 cm3				VL-VU			
	RAPPEL NB DE TUES PIETONS DANS ACCIDENTS AVEC PRESENCE D'ALCOOL	NB DE TUES PIETONS ALCOOLISES DANS ACCIDENTS AVEC PRESENCE D'ALCOOL	NB TOTAL DE TUES TOUS TYPES CONFONDUS DANS CES ACCIDENTS AVEC PIETONS ALCOOLISES	TAUX MOYEN ALCOOL en gr/litre de sang	RAPPEL NB DE TUES CONDUCTEURS ET PASSAGERS 2RM<50 DANS ACCIDENTS AVEC PRESENCE D'ALCOOL	NB DE TUES CONDUCTEURS ALCOOLISES 2RM<50 DANS ACCIDENTS AVEC PRESENCE D'ALCOOL	NB TOTAL DE TUES TOUS TYPES CONFONDUS DANS CES ACCIDENTS AVEC CONDUCTEURS 2RM<50 ALCOOLISES	TAUX MOYEN ALCOOL en gr/litre de sang	RAPPEL NB DE TUES CONDUCTEURS ET PASSAGERS 2RM>50 DANS ACCIDENTS AVEC PRESENCE D'ALCOOL	NB DE TUES CONDUCTEURS ALCOOLISES 2RM>50 DANS ACCIDENTS AVEC PRESENCE D'ALCOOL	NB TOTAL DE TUES TOUS TYPES CONFONDUS DANS CES ACCIDENTS AVEC CONDUCTEURS 2RM>50 ALCOOLISES	TAUX MOYEN ALCOOL en gr/litre de sang	RAPPEL NB DE TUES CONDUCTEURS ET PASSAGERS VLVU DANS ACCIDENTS AVEC PRESENCE D'ALCOOL	NB DE TUES CONDUCTEURS ALCOOLISES VLVU DANS ACCIDENTS AVEC PRESENCE D'ALCOOL	NB TOTAL DE TUES TOUS TYPES CONFONDUS DANS CES ACCIDENTS AVEC CONDUCTEURS VLVU ALCOOLISES	TAUX MOYEN ALCOOL en gr/litre de sang
2002-2006	3	3	3	2,42	5	4	4	2,43	5	2	2	2,21	77	56	67	2,05
2007-2011	7	3	3	1,91	5	4	4	1,71	13	8	10	1,73	91	57	71	1,79
EVOLUTION	→	=	=		=	=	=		→	→	→		→	→	→	

- Le tableau ci-dessus montre, outre l'augmentation des piétons "tués" dans les accidents avec alcool et celle des conducteurs alcoolisés de VLVU "tués" et de ses conséquences sur le total des victimes "tués", une émergence de la problématique "ALCOOL" chez les conducteurs de MOTO. Même si les chiffres sur 5 années sont faibles donc à prendre avec précaution sur un plan statistique, le différentiel sur les deux périodes ainsi que les taux d'alcoolisation relevés doivent nous faire considérer ces éléments comme nouveaux et préoccupants pour le département.

2007-2011 : sur les 13 "tués motos", 8 étaient conducteurs alcoolisés à un taux moyen de 1,73 gr/l et présumés responsables.

Ces 8 accidents mortels ont causés le décès de 9 usagers motos : les 8 conducteurs motos + 1 passager moto

A ajouter ,un accident mortel avec cond. Moto alcoolisé présumé responsable ayant provoqué la mort de son passager

Donc, le total des usagers motos décédés dans ces accidents = 10, c'est à dire une représentativité de 16% du total

des usagers motos "tués" sur la période. Les tranches d'âges des 9 conducteurs alcoolisés 3 entre 25-34, 5 entre 35-44 et 1 entre 45-59

2002-2006 : sur les 5 "tués motos", 2 étaient conducteurs alcoolisés à un taux moyen de 2,21 gr/l et présumés responsables.

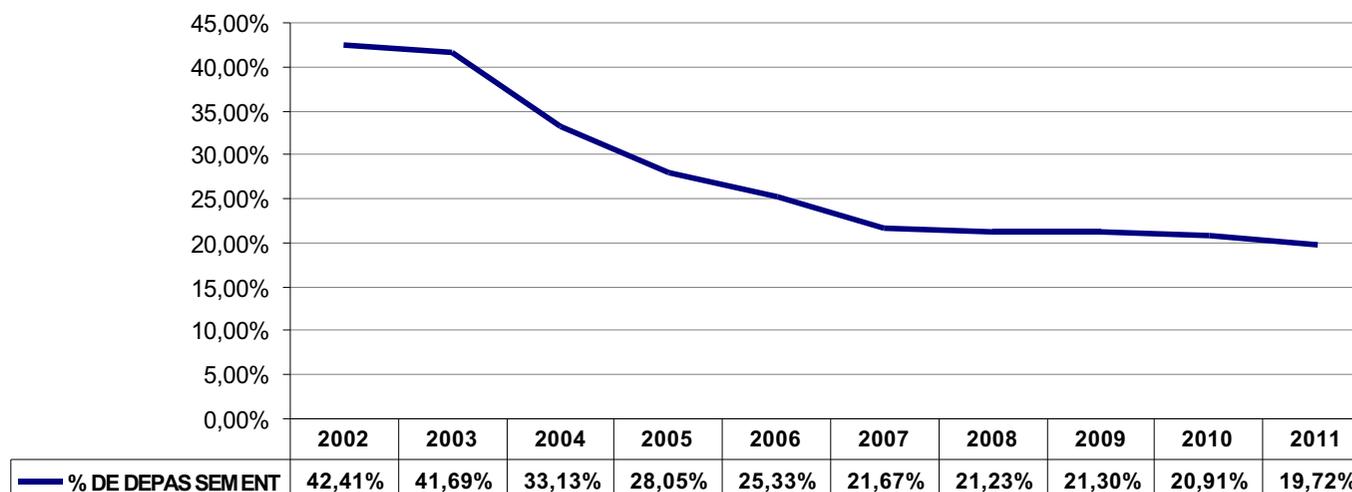
Ces 2 accidents mortels ont causés le décès de 2 usagers motos : les 2 conducteurs motos.

EVOLUTION RELEVES "VITESSES" DE 2002 A 2011

VARIATION DU TAUX DE DEPASSEMENT DES VITESSES LIMITEES - RESEAU DES STATIONS "SIREDO"

- Ci-après, le graphique par année depuis 2002 jusqu'à 2011 inclus des taux de dépassement moyen de l'ensemble des stations (SIREDO) de comptage de trafic et de vitesses installées sur les réseaux du département. Ces données proviennent de 26 stations réparties comme suit:
 - 22 stations dans des zones à 90 km/h + 1 station dans une zone à 70 km/h + 3 stations dans des zones à 50 km/h.

**% MOYEN DE DEPASSEMENT DES VITESSES LIMITEES POUR L'ENSEMBLE DES STATIONS "SIREDO"
DU DEPARTEMENT DU GARD**



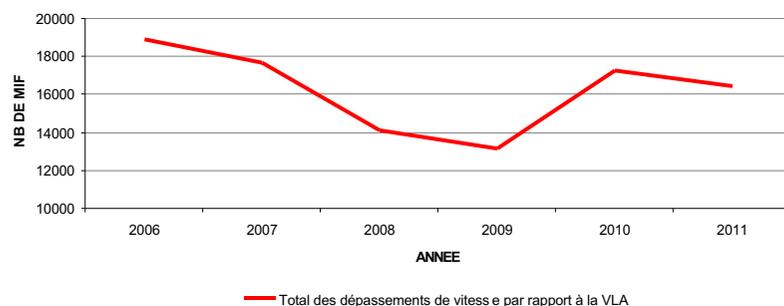
— % DE DEPASSEMENT

- Globalement, on constate une forte baisse du % de dépassement sur la période 2003-2007 suite aux annonces et à la mise en place des systèmes de contrôle - sanction sur les routes et aux campagnes de sensibilisation. Depuis 2007, on assiste à un tassement de cette baisse. A retenir un taux moyen global de diminution du nombre de dépassement de la vitesse autorisée de l'ordre de 50% entre les années 2003 - 2007 et de 54% entre les années 2002 - 2011.

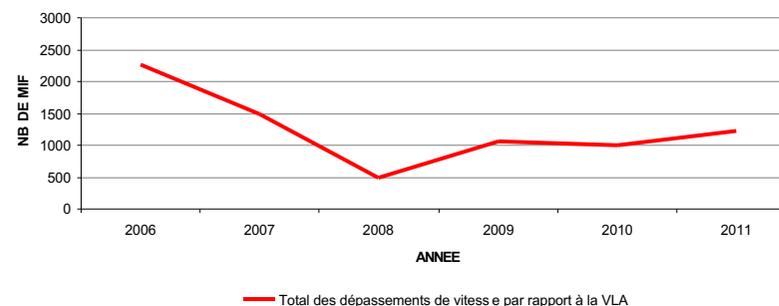
EVOLUTION RELEVES "VITESSES" DE 2002 A 2011

VARIATION DU NOMBRE DE DEPASSEMENTS DES VITESSES LIMITES - RADARS FIXES - 4 Radars fixes étudiés : Les Angles - Tresques - Aubord - Saze

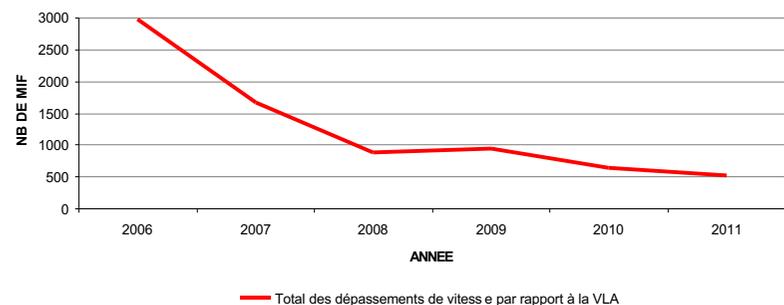
RADAR LES ANGLÉS - RD6100 - PR 18+170 - TMJA 52000 VEHICULES/JOUR (2 sens cumulés)
 EVOLUTION DES DEPASSEMENTS DE LA VITESSE LIMITE AUTORISEE DE 90 Km/h



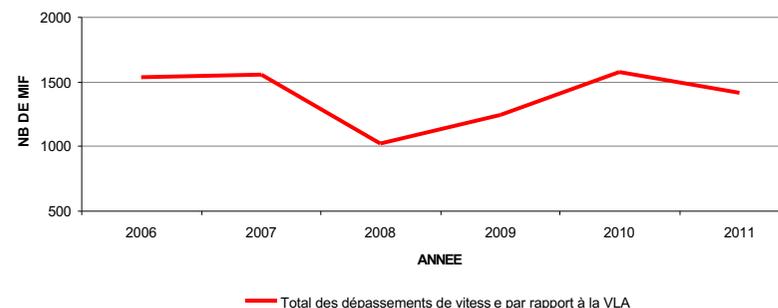
RADAR TRESQUES - RD6086 - PR 17+10 - TMJA 11100 VEHICULES/JOUR (2 sens cumulés)
 EVOLUTION DES DEPASSEMENTS DE LA VITESSE LIMITE AUTORISEE DE 90 Km/h



RADAR AUBORD - RD135 - PR26+205 - TMJA 12100 VEHICULES/JOUR (2 sens cumulés)
 EVOLUTION DES DEPASSEMENTS DE LA VITESSE LIMITE AUTORISEE DE 90 Km/h



RADAR SAZE - RN100 - PR 9+255 - TMJA 19400 VEHICULES/JOUR (2 sens cumulés)
 EVOLUTION DES DEPASSEMENTS DE LA VITESSE LIMITE AUTORISEE DE 90 Km/h



- - Après une chute des dépassements de la vitesse limite autorisée entre 2006 et 2008 au niveau du radar, on constate sauf radar d'Aubord, une remontée sensible des dépassements. A préciser que le remplacement des panneaux avertisseurs de radars par des panneaux pédagogiques est postérieur à cette étude.

- - La problématique de la vitesse dans les accidents corporels est que parallèlement à la notion de vitesse limite autorisée du lieu de l'accident, il se dégage la notion de "vitesse adaptée" aux conditions de l'environnement, souvent associée à d'autres facteurs comme la méconnaissance du risque potentiel du lieu, l'inexpérience, l'attention perturbée (téléphone...) et malheureusement facteur trop présent dans les accidents mortels, l'état du conducteur au regard des addictions -alcool -drogues.

EVOLUTION DONNEES "JEUNES" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

- EVOLUTION GENERALE ENTRE LES DEUX PERIODES

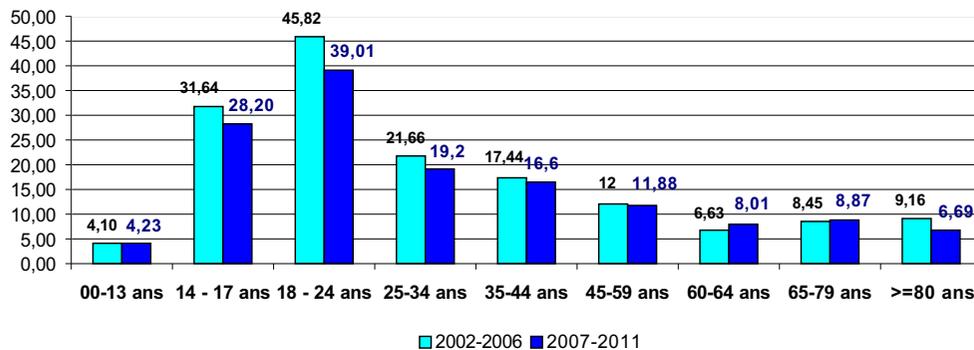
- Tranche 14-17 ans : Baisse équivalente du nombre de victimes ("tués"+ blessés) et baisse plus importante du nombre de "tués" que pour l'ensemble toutes tranches confondues. Baisse de 17.2% du nombre de victimes (-16% pour l'ensemble) et de 50% du nombre de "tués" (-18.4% pour l'ensemble). En effet, le nombre de "tués" dans la tranche est passé de 22 à 11 entre les deux périodes.

- Tranche 18-24 ans : Baisse plus importante du nombre de victimes ("tués"+ blessés) et du nombre de "tués" que pour l'ensemble toutes tranches confondues. Baisse de 21.8% du nombre de victimes (-16% pour l'ensemble) et de 23.8% du nombre de "tués" (-18.4% pour l'ensemble). En effet, le nombre de "tués" dans la tranche est passé de 105 à 80 entre les deux périodes.

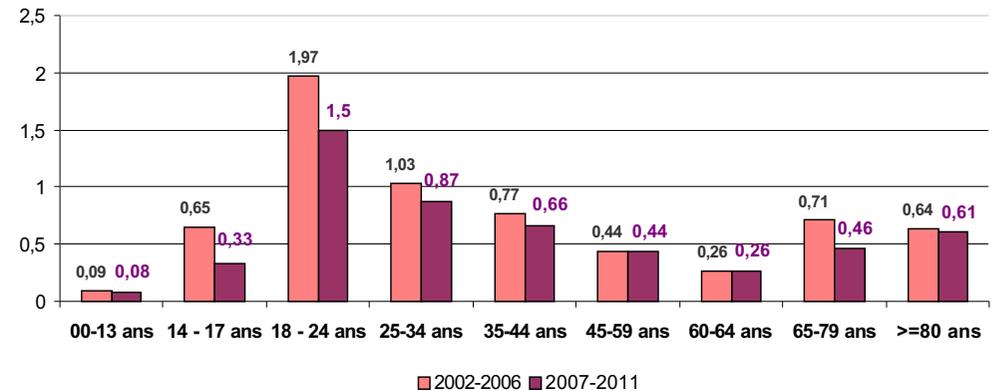
- Commentaire : - Malgré cette légère évolution positive, les "tués" de la tranche d'âges 18-24 ans représentent encore 21.1% du total des usagers "tués" sur la période 2007-2011 (22.6% sur la période 2002-2006) alors qu'ils ne sont que 7.6% de la population du département. Amélioration par contre plus sensible (*attention chiffres faibles*) pour les 14-17 ans qui représentent 2.9% du total des usagers "tués" sur la période 2007-2011 (4.75% sur la période 2002-2006) pour 4.8% de la population du Gard.

- EVOLUTION PAR TRANCHE D'AGES DES VICTIMES "TUES"+BLESSES ET UNIQUEMENT "TUES" ENTRE LES DEUX PERIODES

NOMBRE DE VICTIMES ("tués"+Blessés) POUR 1000 HABITANTS DANS LA TRANCHE D'AGES ENTRE LES DEUX PERIODES



NOMBRE DE "TUES" POUR 1000 HABITANTS DANS LA TRANCHE D'AGES ENTRE LES DEUX PERIODES

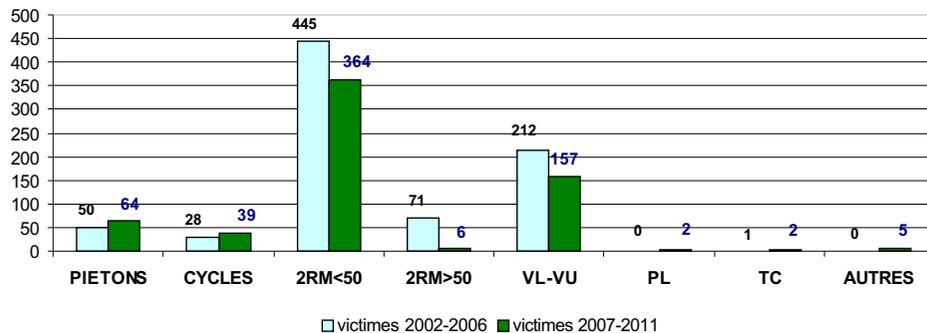


- Commentaire : - Le graphique de gauche montre malgré un léger progrès, qu'en terme de victimes ("tués"+blessés), les tranches d'âges "JEUNES" sont sur représentées dans le Gard. Le graphique de droite montre qu'en terme de "tués" et malgré encore une fois une amélioration sensible, la tranche d'âges 18-24 ans est celle qui paie le plus lourd tribut par rapport à sa population gardoise. Sur **1000 jeunes de 18 à 24 ans**, "1.5" ont été "tués" dans un accident de la route sur la période 2007-2011, alors que la valeur pour l'ensemble est de "0.54" pour 1000.

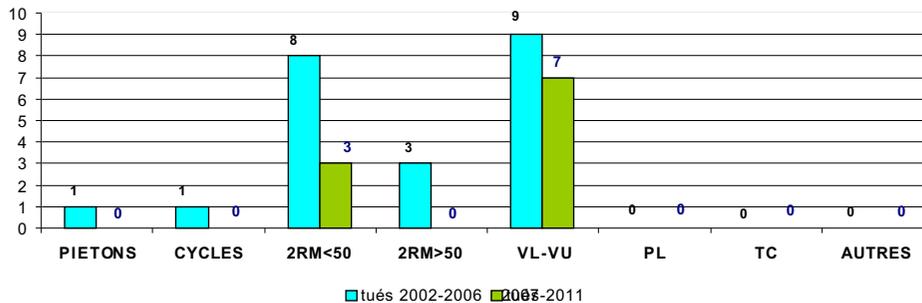
EVOLUTION DONNEES "JEUNES" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

- EVOLUTION PAR TYPE D'USAGER DES VICTIMES 14-24 ans ENTRE LES DEUX PERIODES

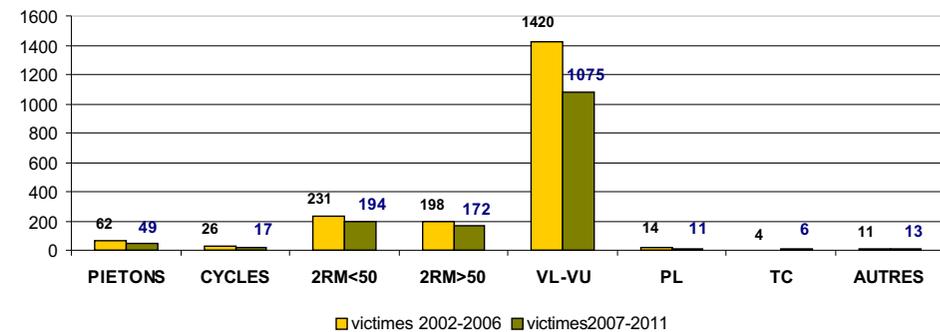
COMPARATIF VICTIMES (tués+blessés) TRANCHE D'AGES 14-17 ans
 ENTRE LES DEUX PERIODES



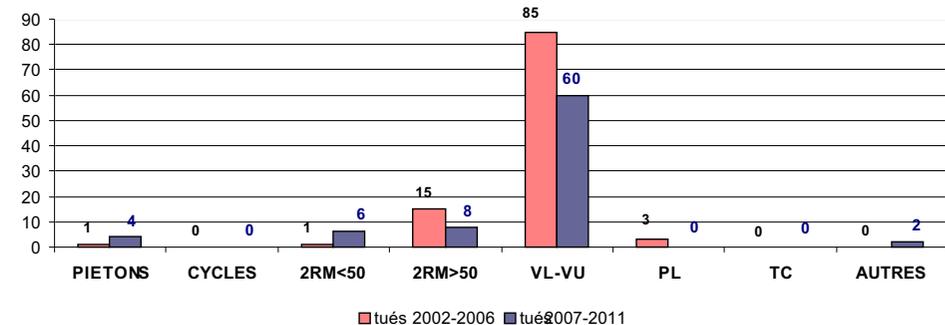
COMPARATIF USAGERS "TUES" TRANCHE D'AGES 14-17 ans
 ENTRE LES DEUX PERIODES



COMPARATIF VICTIMES (tués+blessés) TRANCHE D'AGES 18-24 ans
 ENTRE LES DEUX PERIODES



COMPARATIF USAGERS "TUES" TRANCHE D'AGES 18-24 ans
 ENTRE LES DEUX PERIODES



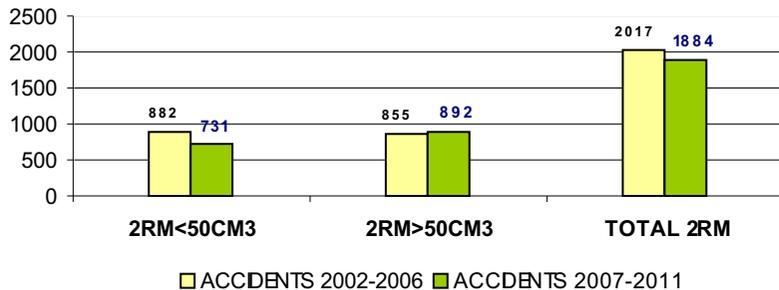
- Tranche 14-17 ans : Dans cette tranche d'âges et sur les deux périodes, c'est dans le type 2RM<50cm³, que l'on dénombre le plus de victimes, suivi par les VL-VU. Entre 2007-2011, 14 conducteurs VL dans la tranche d'âges: 2 en conduite accompagnée et 12 avec défaut de permis. Le reste des victimes étant des passagers. A noter l'augmentation des victimes piétons + cycles entre les deux périodes.

- Tranche 18-24 ans : La grande majorité des victimes de cette tranche d'âge est toujours dans le type VL. On note une baisse conséquente de 30% des "tués" entre les deux périodes. En 2RM>50 cm³, baisse de 47% des "tués" mais un nombre de "tués" en 2RM<50cm³ de 6 donc, pour l'ensemble des 2RM, une baisse des "tués" seulement de 12.5% inférieure à la diminution générale des "tués" entre les deux périodes de 18.4%.

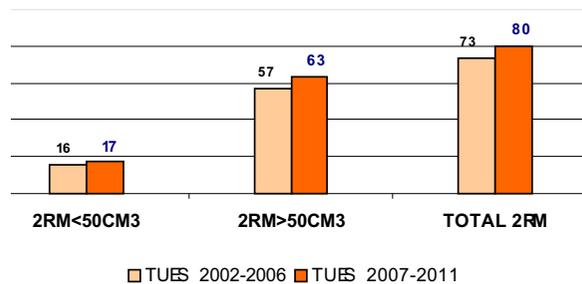
EVOLUTION DONNEES "2 RM" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

- COMPARATIF ACCIDENTS-TUES-BLESSES DES DEUX ROUES MOTORISES (2 RM) ENTRE LES DEUX PERIODES

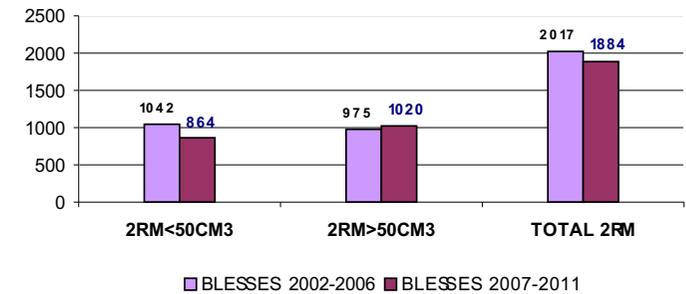
COMPARATIF NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN 2 RM ENTRE LES DEUX PERIODES



COMPARATIF NOMBRE DE "TUES" EN 2 RM ENTRE LES DEUX PERIODES



COMPARATIF NOMBRE DE "BLESSES" EN 2 RM ENTRE LES DEUX PERIODES

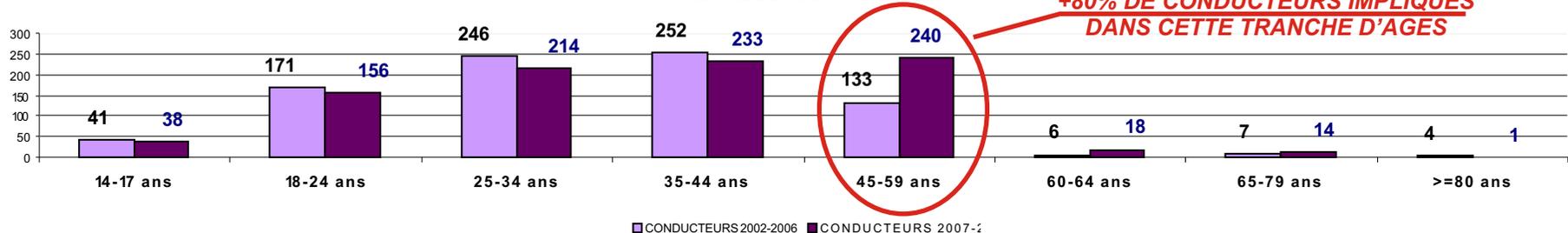


- Commentaire : Les trois graphiques montrent une légère baisse en terme d'accidents pour les 2 RM < 50 et donc du nombre de blessés. Le nombre d'utilisateurs 2 RM < 50 "tués" est malheureusement légèrement supérieur. Le comparatif 2RM > 50 met en évidence **une augmentation** du nombre d'accidents, du nombre de blessés, et d'environ **10% du nombre de "tués"** alors que globalement pour l'ensemble des données, les résultats entre les deux périodes sont à la baisse.

- COMPARATIF ET APPROFONDISSEMENT DES DONNEES DEUX ROUES MOTORISES >50cm3 ENTRE LES DEUX PERIODES

- 1 - AGES DES CONDUCTEURS IMPLIQUES

COMPARATIF DE L'AGE DES CONDUCTEURS 2RM >50cm3 PAR TRANCHE ENTRE LES DEUX PERIODES

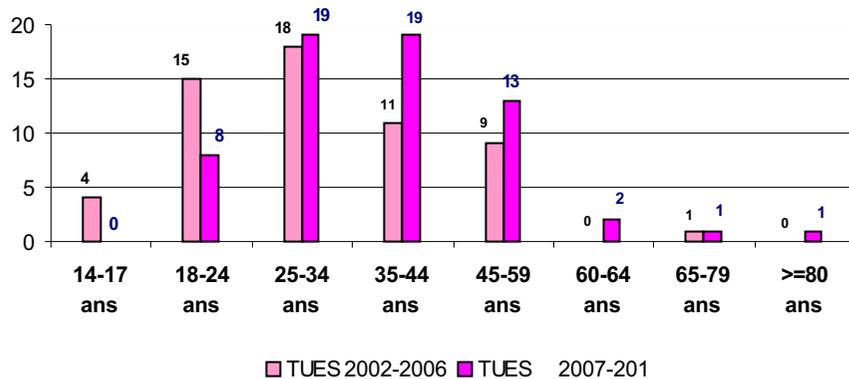


- Commentaire : Entre les deux périodes, il y a eu 6% de plus de conducteurs impliqués dans les accidents (914 entre 2007-2011 contre 860 entre 2002-2006). Paradoxalement, on remarque que pour les moins de 44 ans une baisse du nombre d'impliqués et une augmentation (hors >80 ans) pour les tranches d'âges supérieures avec une sur représentation de +80% pour les 45-59 ans entre les deux périodes.

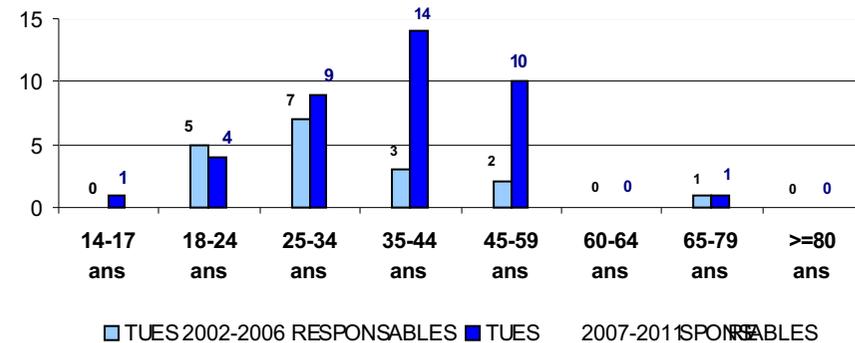
EVOLUTION DONNEES "2 RM" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

- 2 - AGES DES CONDUCTEURS "TUES"

COMPARATIF NOMBRE DE "TUES" 2 RM > 50 PAR TRANCHE D'AGES ENTRE LES DEUX PERIODES



COMPARATIF NOMBRE DE "TUES" CONDUCTEURS 2 RM > 50 PRESUMES RESPONSABLES PAR TRANCHE D'AGES ENTRE LES DEUX PERIODES

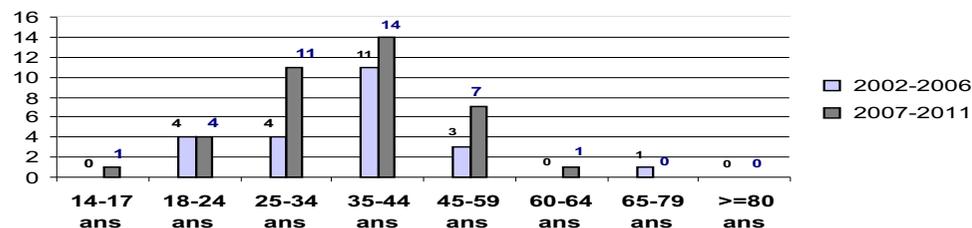


- Commentaire : Baisse substantielle du nombre de "tués" des conducteurs dans la tranche 18-24 ans, mais augmentation importante pour l'ensemble 25-49 avec un **pic des 33-44 ans : +73%** . Idem pour les conducteurs "tués" présumés responsables : 3.66 fois plus pour les 35-44 ans et 4 fois plus pour les 45-59 ans. Même si les chiffres sont trop faibles pour considérer ces évolutions comme fiables au niveau statistique, ils n'en restent pas moins qu'elles étaient par leurs aggravations le bien fondé et toute l'actualité de l'enjeu 2RM. A cela, s'il l'on rajoute la problématique "alcool" (voir l'évolution dans données alcool par type), sachant que 38 conducteurs étaient "alcoolisés" dont 33 en délit pour la période 2007-2011 alors qu'ils étaient 23 dont 22 en délit pour la période 2002-2006, on peut craindre une aggravation des données de l'accidentalité des deux roues motorisés > 50 cm3.

- 3 - AGES DES CONDUCTEURS ALCOOLISES

- Même si dans la globalité, ce sont les 45-59 ans les plus représentés en terme d'implication dans l'ensemble des accidents de 2 RM > 50 (voir page précédente), d'après les trois graphiques de cette page, se sont les 35-44 ans qui sont les plus touchés en terme de gravité.

COMPARATIF NOMBRE DE CONDUCTEURS 2 RM > 50 ALCOOLISES PAR TRANCHE D'AGES ENTRE LES DEUX PERIODES



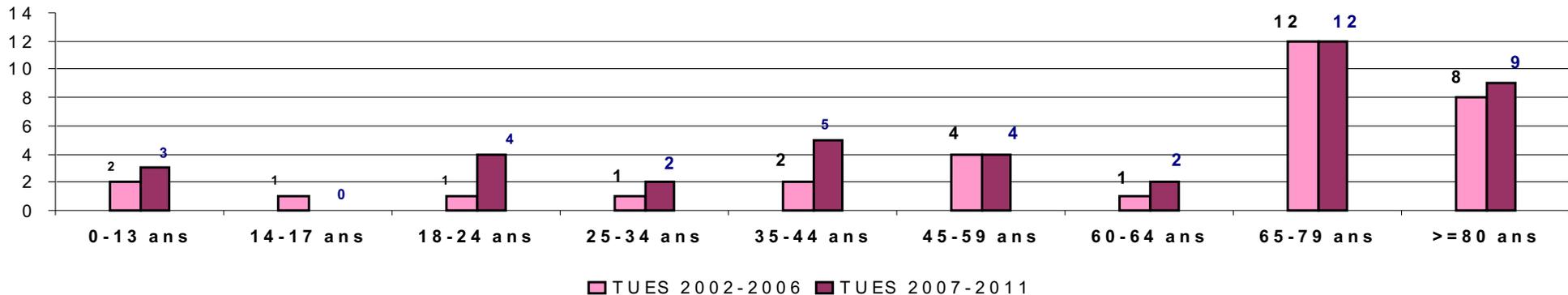
EVOLUTION DONNEES "SENIORS" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

DONNEES PIETONS

DONNEES GLOBALES PIETONS: - Malgré une évolution à la baisse de l'ensemble des résultats de l'accidentologie ainsi que du nombre de piétons impliqués (-4%) entre les deux périodes, on constate une **augmentation de 28% du nombre de piétons "tués": 41 en 2007-2011 contre 32 en 2002-2006).**

- COMPARATIF GLOBAL PAR TRANCHE D'AGES DES PIETONS DECEDES ENTRE LES DEUX PERIODES

COMPARATIF NOMBRE DE "TUES" PIETONS PAR TRANCHE D'AGES
 ENTRE LES DEUX PERIODES



- EVOLUTION PAR TRANCHE D'AGES DES PIETONS SENIORS DECEDES ENTRE LES DEUX PERIODES

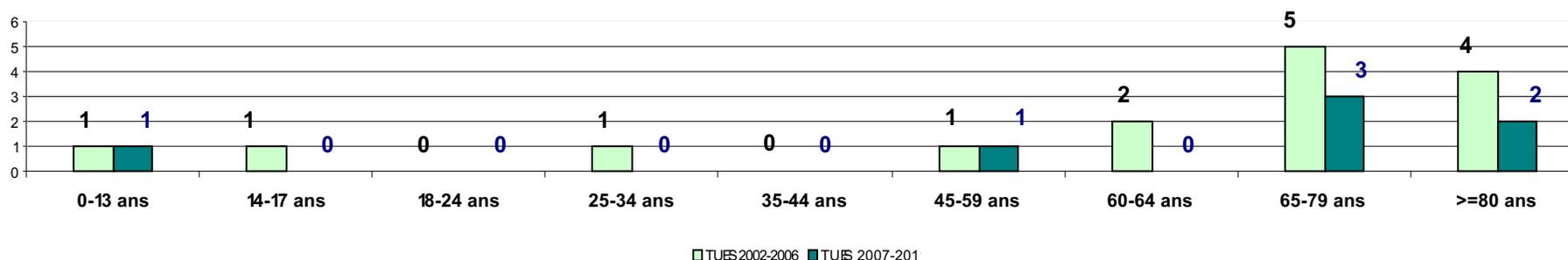
-Les usagers piétons seniors de 65 ans et + décédés dans un accident de la route, représentent 51 % de l'ensemble des "tués" piétons sur la période 2007-2011 alors qu'ils ne composent que 18.5% de la population gardoise (compris les 22% des 80 ans et+ qui composent 5.6% de la population) . Sur la période 2002-2006, ils représentaient 62.5% de l'ensemble des "tués" piétons. Malgré l'amélioration de la représentativité entre les deux périodes, ils ont été plus nombreux entre 2007 et 2011 avec 21 "tués" contre 20 sur la période précédente. A noter que, pour les piétons décédés ayant fait l'objet d'un contrôle d'alcoolémie par prise de sang, aucun ne présentait de trace d'imprégnation alcoolique.

EVOLUTION DONNEES "SENIORS" ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

DONNEES CYCLES

DONNEES GLOBALES CYCLES: - Sur la période 2007-2011, 7 conducteurs de bicyclettes ont trouvé la mort sur les routes du Gard contre 15 sur la période 2002-2006 (ils étaient 24 sur la période 1997-2001). Malgré le fait qu'il s'agisse de petits chiffres, on peut avancer une amélioration certaine de la mortalité routière des cyclistes plus importante que l'ensemble de la mortalité routière tous types confondus.

COMPARATIF DE L'AGE DES CONDUCTEURS BICYCLETTES "TUES" PAR TRANCHE D'AGES
 ENTRE LES DEUX PERIODES



- EVOLUTION PAR TRANCHE D'AGES DES CYCLISTES SENIORS DECEDES ENTRE LES DEUX PERIODES

-Les usagers cyclistes seniors de 65 ans et + décédés dans un accident de la route, représentent 71 % de l'ensemble des "tués" cyclistes sur la période 2007-2011. Sur la période 2002-2006, ils représentaient 60% de l'ensemble des "tués" cyclistes. Le nombre entre les deux périodes (5 en 2007-2011 pour 9 en 2002-2006) est conforme à la baisse de l'ensemble des tranches d'âges.

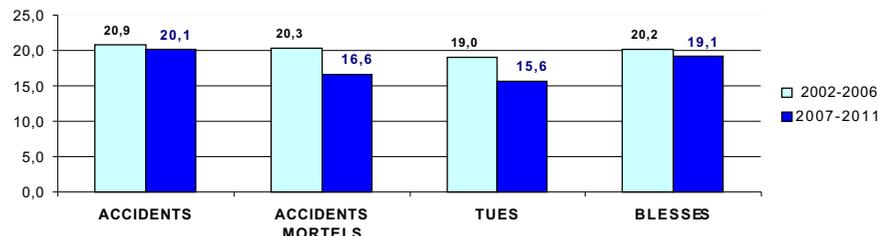
- CONCLUSION DONNEES "SENIORS" ENSEMBLE PIETONS+CYCLISTES

-Entre les deux périodes, le nombre global d'usagers "tués" ayant 65 ans et + a chuté de 25.8% (66 pour 2007-2011 contre 89 pour 2002-2006). Cette baisse est plus importante que pour l'ensemble des usagers "tués" (-18.5%). Les seniors "tués" piétons et cyclistes ont représenté 39.4% des usagers "tués" dans la tranche d'âge des 65 ans et +, part en augmentation par rapport à la période 2002-2006 où ils représentaient 32.5% du total des usagers "tués" de la tranche d'âges 65 ans et +. Les types de déplacements comme piétons ou cyclistes restent les plus dangereux en terme d'accident mortel pour les 65 ans et +.

- Extension à l'ensemble des accidents: La part des conducteurs et piétons seniors impliqués dans l'ensemble des accidents a été de 10.5% (1036 sur 8399) pour 2002-2006 et de 9.7% (1054 sur 10823) pour 2007-2011 - à comparer à la représentation de 18.5% de la population. En ce qui concerne leur implication dans les accidents mortels, ces valeurs augmentent avec respectivement 14.5% (100 sur 689) pour 2002-2006 et 15.2% (80 sur 463) pour 2007-2011.

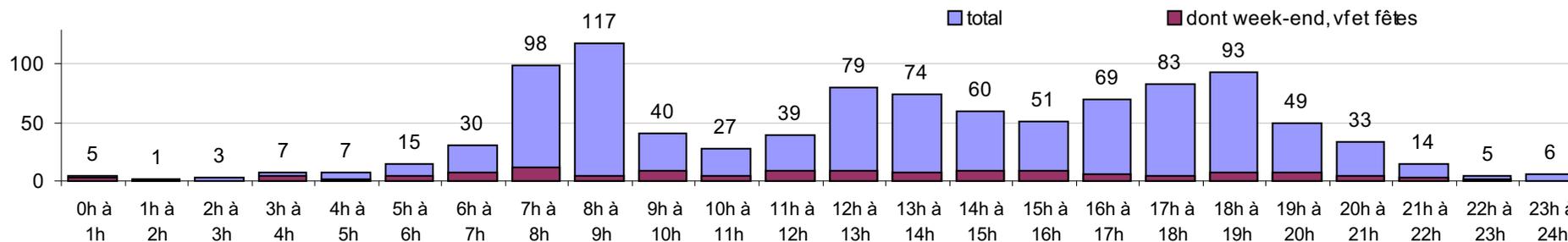
EVOLUTION DONNEES ACCIDENTS ENTRE LES PERIODES 2002-2006 ET 2007-2011

PART EN % DES DONNEES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR
 OU PIETON EN TRAJET DOMICILE-TRAVAIL OU DOMICILE-ECOLE
 ENTRE LES DEUX PERIODES

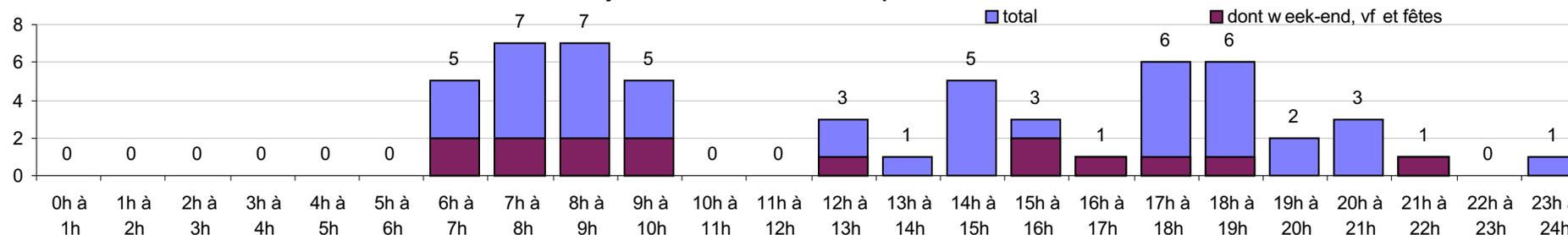


-Entre les deux périodes, la part d'accidents sur la totalité avec l'implication d'au moins un conducteur ou piéton en déplacement domicile-travail ou domicile-école est resté stable avec 20.9 et 20.1 % . On comptabilise une baisse des usagers "tués" dans ces accidents de 33% (59 en 2007-2011 pour 88 en 2002-2006),ils représentaient 15.6% de l'ensemble des "tués" sur la période 2007-2011. Cette diminution est plus importante que pour l'ensemble des accidents entre les deux périodes qui est de 18.3%.

- Nombre des accidents trajets d/t et d/e en fonction de l'heure-période 2007-2011



- Nombre d'accidents mortels avec au moins 1 conducteur en trajet D/T ou D/E suivant l'heure-période 2007-2011



CONCLUSIONS PAR ENJEU

SECURITE ROUTIERE
TOUS RESPONSABLES

1 - ENJEUX NIVEAU NATIONAL

- ENJEU ALCOOL

- L'enjeu "ALCOOL" reste un **Enjeu prioritaire** pour le département du Gard ; Toutes les données concernant ce paramètre sont en augmentation et comparativement aux données nationales sont de 10% plus élevées dans la part des accidents mortels sur les cinq dernières années. En ce qui concerne les victimes, toutes les tranches d'âges sont touchées avec une poussée des 18-20 ans et des 35-44 ans ainsi que tous les types d'usagers sauf cyclistes. A souligner comme élément nouveau et préoccupant dans le domaine, **la forte augmentation des conducteurs décédés et présumés responsables de "motos" de cylindrée supérieure à 125 cm³ en état "alcoolique"** avec un taux moyen d'alcool de 1.73 gr/l de sang.

- ENJEU VITESSE

- Les mesures de contrôles, de sanctions et d'informations ont permis dès 2003 et jusqu'en 2007 une diminution de l'ordre de 50% de la part des dépassements des vitesses limites autorisées (de 42% à 22%). Depuis 2007, la diminution annuelle est faible et aujourd'hui, on peut évaluer en moyenne à 20% le nombre de véhicule dépassant la vitesse autorisée dans le département. L'enjeu vitesse reste un **enjeu majeur** soit en tant que facteur principal de l'accident ou en tant que facteur aggravant. Dans beaucoup d'accidents corporels, au delà de la vitesse limite autorisée, on constate une implication de la vitesse au titre de "vitesse inadaptée aux circonstances".

- ENJEU "JEUNES 14-24 ans"

- **Tranche 14-17 ans** : - Amélioration sensible surtout en terme d'usagers "tués". Même si les chiffres sont faibles, sur les cinq dernières années, le nombre de "tués" a été divisé par 2 (11 pour 22). Cependant, la part des victimes (tués+blessés) pour 1000 habitants dans la tranche d'âge reste , après la tranche 18-24 ans la plus élevée avec 28.2 victimes/1000. En terme de "tués" , la représentation des jeunes 14-17 ans pour 1000 habitants et sur 5 ans, est passée de 0.65 en 2002-2006 à 0.33 (rappel moyenne ensemble des victimes: 0.54/1000). Cette tranche d'âges reste un **enjeu** de par la représentation des victimes / 1000 habitants et du fait que la majorité le sont comme conducteurs de 2 RM >50cm³ donc en tant qu'usagers vulnérables.

- **Tranche 18-24 ans** : - Amélioration des résultats plus importante dans cette tranche d'âges que la moyenne générale. Cette population reste la plus exposée aux risques routiers. Pour 1000 habitants de la tranche d'âges, sur cinq ans, 39 ont été victimes blessées ou "tuées" et 1.5 d'entre elles sont décédées. La grande majorité de ces victimes l'ont été en VL (conducteurs + passagers). A noter plus de conducteurs de 2 RM <50cm³ de cette tranche d'âges (6) que pour les 14-17 ans (3). **Enjeu majeur** du fait de leur représentativité en victimes et usagers "tués".

- ENJEU "DEUX ROUES MOTORISES" <50cm³ >50cm³

- **2 RM < 50 cm³** : - Nombre de "tués" en légère hausse entre les deux périodes (17 pour 16). Les plus touchés, la tranche 18-24 ans avec 35% des "tués". Concernant les victimes ("tués"+ blessés), majoritairement de la tranche d'âges 14-17 ans, leur nombre est en baisse de 18% (364 pour 445) entre les deux période conforme à l'ensemble. Les 2 RM <50cm³ restent un **enjeu** de par leur vulnérabilité et de par la tranche d'âges majoritairement concernée.

- **2 RM > 50 cm³** : - Augmentation entre les deux périodes des A+T+B pour les 2RM >50cm³ dont +10% de "tués". Entre 2007-2011 , 240 conducteurs de "motos" appartenaient à la tranche des 45-59 ans contre 133 entre 2002-2006 (+80%) et sont 1.5 fois plus nombreux que les 18-24 ans. L'année 2012 vient confirmer l'aggravation de l'accidentalité des "motos" avec, fin septembre, une représentation de 32% (18 sur 56) du nombre total de tués sur le département. Si l'on rajoute à cela, la vulnérabilité d'un deux roues et la problématique "alcool" couplée à une responsabilité présumée dans les accidents mortels , les 2 RM >50cm³ restent un **enjeu majeur**.

2 - ENJEUX NIVEAU DEPARTEMENTAL

- ENJEU SENIORS PIETONS ET CYCLISTES Age = ou > à 65 ans

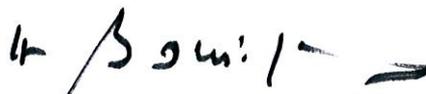
-La représentativité en % de cette tranche d'âges, conducteurs et piétons confondus, dans les accident corporels est inférieure à sa part en % de la population gardoise (9.7% pour 18.5% de la population). Pour leur implication dans les accidents mortels, elle a été de 15.2% sensiblement identique à la période 2002-2006 (14.5%). Comparativement entre les deux périodes, il y a eu 28% d'usagers "tués" en moins dans la tranche d'âges (66 pour 88). L'ensemble des seniors "tués" piétons + cyclistes a représenté 39.4% des "tués" dans la tranche d'âge entre 2007-2011. Seniors piétons et cyclistes restent des usagers vulnérables et demeurent un **enjeu** de sécurité routière compte tenu du vieillissement de la population.

- ENJEU DEPLACEMENT DOMICILE / TRAVAIL OU ECOLE

-Entre les deux périodes, la part d'accidents sur la totalité avec l'implication d'au moins un conducteur ou piéton en déplacement domicile-travail ou domicile-école est resté stable avec 20.9 et 20.1 % . On comptabilise une baisse des usagers "tués" dans ces accidents de 33% (59 en 2007-2011 pour 88 en 2002-2006). Cette diminution est plus importante que pour l'ensemble des accidents entre les deux périodes qui est de 18.3%. Le créneau horaire 7h00-9h00 est bien évidemment la période la plus dense en déplacement dom/trav ou dom/école et donc, celle qui ressort comme la plus accidentogène.

Document général d'orientation du département du Gard
Signé le 21 MAI 2013

Le préfet du Gard,



Hugues BOUSIGES

**Le Procureur de la République,
Près le T.G.I de Nîmes**



Marie-Laure BECCUAU

**Le Procureur de la République
Près le T.G.I d Ales**



Thierry LESCOUARCH

**Pour le Directeur des services départementaux
de l'Education Nationale**



Didier Wagner