

Sécurité Routière

Document Général d'Orientations d'Ille-et-Vilaine

2013 - 2017

Un grand remerciement à tous ceux qui ont accepté de participer à l'élaboration du Document Général d'Orientations qui constitue l'outil de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Le Document Général d'Orientations de sécurité routière (DGO), document de planification à cinq ans, est le fruit d'un large travail de réflexion et de concertation mené à l'initiative du Préfet, en étroite collaboration avec les Procureurs de Rennes et de Saint-Malo, le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, l'Association des Maires d'Ille-et-Vilaine, la Direction Académique des Services de l'Éducation Nationale d'Ille-et-Vilaine, la Direction Diocésaine de l'Enseignement Catholique, ainsi que des nombreux acteurs de la sécurité routière du département.

Le DGO d'Ille-et-Vilaine pour la période 2013/2017 a été réalisé à partir d'un diagnostic de la situation de l'insécurité routière, enrichi des apports recueillis lors des assises qui se sont tenues le 29 février 2012 et des divers groupes de travail qui se sont réunis sur cette même année.

L'élaboration de ce DGO a permis à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux de partager la connaissance 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 qui seront déclinés et évalués annuellement dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Ce document de référence pour la politique locale du département est destiné à structurer l'action départementale, et s'accompagnera de trois objectifs complémentaires qui ont émergé au cours de son élaboration :

- accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés,
- renforcer le partenariat par la création et l'animation de réseaux,
- développer les échanges d'informations permettant un partage de connaissance régulier.

Une démarche d'évaluation du DGO sera intégrée pour mesurer l'impact des actions conduites annuellement, afin d'enrichir l'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Signature du Document Général d'Orientations d'Ille-et-Vilaine

Le lundi 13 mai 2013



Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT
Préfet de la région Bretagne
Préfet d'Ille-et-Vilaine



**Thierry POCQUET
du HAUT JUSSÉ**
Procureur de Rennes



Alexandre DE BOSSCHERE
Procureur de Saint-Malo



Christophe MARTINS
Vice-Président du Conseil
Général d'Ille-et-Vilaine



Françoise GATEL
Présidente de l'Association
des Maires d'Ille-et-Vilaine



Jean-Yves BESSOL
Directeur académique des
services de l'éducation nationale



Jean-Loup LEBER
Directeur diocésain de
l'enseignement catholique

I. Définition Document Général d’Orientations

1. Contexte national
2. Objectifs du Document Général d’Orientations
3. Démarche d’élaboration

II. Présentation du département d’Ille-et-Vilaine

1. Géographie
2. Réseau routier
3. Situation démographique de l’Ille-et-Vilaine
 - a) Population
 - b) Enseignement
4. Parc de véhicules au 1er janvier 2010
5. Permis de conduire délivrés de 2009 à 2012
6. Activités professionnelles

III. Accidentologie de 2007 à 2011

IV. Accidentologie en 2012

V. Enjeux et orientations d’actions

VI. Diagnostic, fiches d’orientations et d’actions par enjeu

VII. Glossaire de la sécurité routière

I. Définition du Document Général d'Orientations

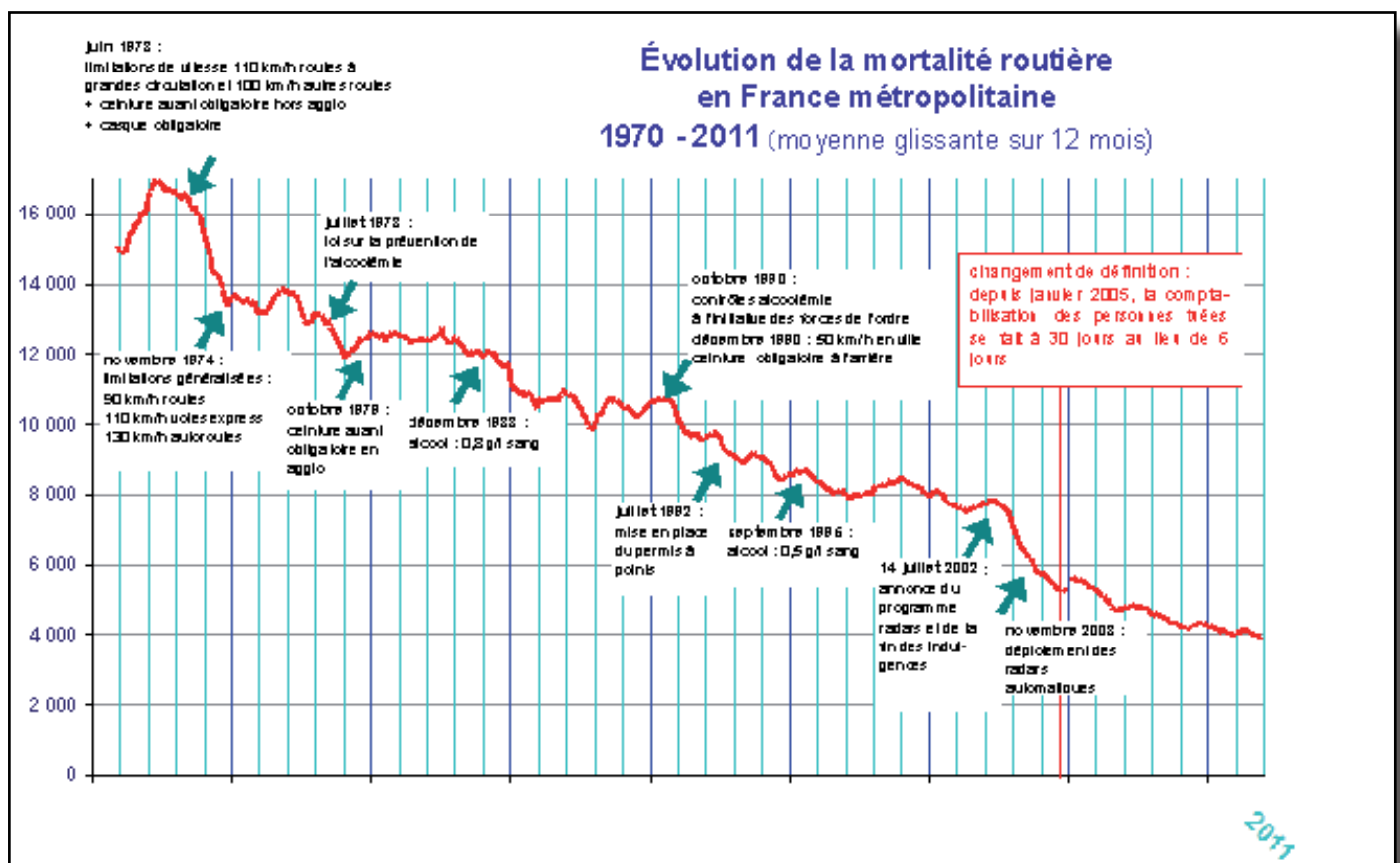
1. Contexte national

La Sécurité routière a 40 ans. C'est en effet en 1972 qu'ont été créés le comité interministériel de la sécurité routière et la fonction de délégué interministériel. Quatre décennies de mobilisation et d'évolution des comportements des Françaises et des Français qui ont permis de réduire le nombre de personnes tuées sur les routes.

Depuis 1972, année tristement record avec plus de 18 000 morts sur les routes, les gouvernements successifs n'ont cessé de prendre des mesures afin de réduire la mortalité : limitations de vitesse, réglementation sur l'alcoolémie, port de la ceinture et du casque, puis mise en place des contrôles sur l'ensemble de ces champs.

Les chiffres montrent cette mutation dans le temps. Entre 1972, avec 18 034 décès et 2012 avec 3 645 décès, la mortalité routière a été divisée quasiment par 5, alors que le trafic routier a été multiplié par 2,4.

Des progrès déterminants ont été enregistrés de 2002 à 2006 (gains de l'ordre de -500 morts par an). L'essentiel en est attribué aux différentes annonces et campagnes de presse et du lancement du programme des radars (en juillet 2002), puis à leur déploiement effectif.



En 2012, 3 645 personnes ont été tuées dans un accident de la route en 2012, soit une baisse de **-8%** par rapport à l'année 2011.

Pour la première fois depuis la création de la Sécurité routière en 1972 et le début du décompte des victimes de la routes en 1948, le nombre de personnes tuées sur les routes passe sous la barre des 3 700.

Aujourd'hui, si tout a changé, rien n'est gagné pour autant.

Avec moins de 3 700 personnes tuées en 2012, la mortalité routière demeure reste trop élevée par rapport à celle de nos voisins européens.

Manuel Valls, Ministre de l'Intérieur, a fixé comme objectif, conformément aux orientations européennes, de diviser à nouveau par deux le nombre de morts sur les routes françaises d'ici 2020, pour atteindre 2000 tués.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a été installé le 27 novembre 2012 par le Ministre de l'Intérieur. Cette instance doit préparer et évaluer la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Le CNSR est notamment chargé d'adresser au Gouvernement des propositions pour lutter contre la violence routière et de réaliser des contrôles afin d'évaluer les actions mises en place chaque année.

Réunissant les représentants de l'ensemble des usagers de la route, le CNSR a pour vocation d'être « un parlement de la sécurité routière », c'est-à-dire un lieu de débat qui tend à accroître la participation des citoyens à la politique de sécurité routière.

Le ministre de l'Intérieur a fixé deux axes sur lesquels doivent porter les travaux du CNSR :

- les principaux facteurs accidentogènes : alcool, stupéfiants, vitesse ;
- les personnes les plus exposées : jeunes et usagers de deux-roues motorisés.

Le Conseil national de la sécurité routière a prévu la mise en place de quatre commissions de travail visant à répondre aux objectifs fixés par le ministre de l'Intérieur :

- Alcool-stupéfiants-vitesse
- Deux roues, deux-roues motorisés
- Jeunes et éducation routière
- Outils technologiques et infrastructure routière

2. Objectifs du Document Général d'Orientations

Le DGO 2013/2017 pour la Sécurité routière est un outil de programmation, car il définit les orientations d'actions pour les 5 années à venir et constitue la feuille de route de l'État ainsi que de l'ensemble des partenaires et des acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière en Ille-et-Vilaine.

L'élaboration du DGO s'est appuyée sur l'analyse de l'accidentologie du département de la période 2007-2011.

Les objectifs du DGO sont, dans le cadre d'une démarche partenariale, de permettre aux différents acteurs la mise en commun de leurs compétences individuelles en faveur d'une politique globale de sécurité routière et de fédérer autour de cette démarche l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Le Document Général d'Orientations 2013/2017 pour la sécurité routière s'articule autour de trois objectifs :

1/ C'est un **outil de programmation des actions de sensibilisation** sur une période de 5 ans :

Il définit les axes prioritaires, appelés orientations d'actions, de la politique de la sécurité routière à mettre en œuvre afin de faire reculer l'insécurité routière en Ille-et-Vilaine. Il doit permettre de contribuer à atteindre les objectifs nationaux.

2/ C'est un **outil de travail partenarial** associant l'État, le Conseil Général, l'Association des Maires d'Ille-et-Vilaine et les acteurs privés et publics concernés par l'insécurité routière. Il permet un partage de la connaissance de l'accidentologie, des réflexions et des discussions et une agrégation des orientations d'actions des principaux acteurs.

3/ C'est un **outil de mobilisation des forces vives** du département permettant de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels.

Ce document sert ainsi de base à l'élaboration annuelle du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.) qui valide et soutient les projets d'actions des différents partenaires (collectivités, associations,...).

Les orientations seront adaptées pendant la durée du DGO selon les résultats des évaluations annuelles et l'évolution de l'accidentologie en Ille-et-Vilaine.

LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

3. Démarche d'élaboration

La démarche a été lancée par Monsieur le préfet d'Ille-et-Vilaine et préfet de la région Bretagne, lors des assises de la sécurité routière en date du 29 février 2012.

La démarche d'élaboration est pilotée par la Chef de Projet Sécurité Routière, Madame la directrice de cabinet du Préfet d'Ille-et-Vilaine. L'animation partenariale du projet est réalisée par le Coordinateur Interministériel de la Sécurité Routière

▲ **La réalisation du DGO est le fruit d'une démarche volontariste**

S'inscrivant dans la dynamique menée lors des assises de la sécurité Routière du 29 février 2012, il a permis de réunir de multiples acteurs de la Sécurité routière lors des groupes de travail et de renforcer le partenariat décisionnel lors du comité de pilotage.

Ce processus participatif a permis d'associer largement les partenaires : les Parquets de Rennes et de Saint-Malo, le Conseil Général, l'Association des maires, les maires et les élus référents sécurité routière d'Ille-et-Vilaine, les services de l'Éducation Nationale, les mutuelles et assureurs professionnels, les fédérations professionnelles, les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière, les forces de l'ordre et les associations concernées par le « fait routier ».

Cette démarche n'a pu être réalisée que par la mobilisation des partenaires de la politique publique de la sécurité routière associés tout au long du processus d'élaboration menée depuis un an. Il est à souligner la qualité des échanges et les nombreuses propositions d'actions, parfois innovantes dans le contenu et le choix des publics cibles.

▲ **Trois étapes majeures ont rythmé l'élaboration du DGO**

- Les assises de la sécurité routière de février 2012 qui ont permis de rassembler pour la première fois l'ensemble des partenaires et acteurs pour mutualiser les connaissances sur l'accidentologie, échanger sur les nouvelles problématiques de la sécurité routière et définir les prochains axes prioritaires du département pour les années 2013/2017.
- Sur la base des travaux issus des assises départementales, des groupes de travail ont été constitués, pour approfondir les thématiques et proposer un contenu d'actions priorisé. Ainsi, ils ont été chargés de proposer et de hiérarchiser des actions découlant des orientations retenues.
 - Chaque groupe a travaillé, en deux réunions, suivant un canevas commun :
 - ▲ Partage des données caractérisant l'enjeu concerné, bilan critique des actions menées dans le DGO précédent, marges de progrès à explorer
 - ▲ Propositions d'orientations nouvelles ou à poursuivre, leviers utiles à leur mise en œuvre, freins à connaître pour proposer les orientations et priorisation de ces orientations en fonction de leur importance et de leur impact sur la sécurité routière.
 - Les orientations d'actions ont été analysées puis mises en cohérence, lors d'une réunion de synthèse et de validation par les membres des groupes, en décembre 2012.
- L'approbation des orientations d'actions des six enjeux définis, que sont :
 - Alcool, stupéfiants et médicaments
 - Vitesse et environnement
 - Jeunes : primaires, collégiens, lycéens, étudiants et apprentis
 - Deux roues motorisés
 - Employeurs et salariés : trajets et missions professionnels
 - Usagers vulnérables : piétons, vélos et seniors

Ces 6 enjeux ont chacun fait, l'objet d'une étude particulière au sein d'un groupe de travail spécifique, composé de personnes d'horizons divers apportant chacune leur vision, leur expérience, leurs propositions.

- Le comité de pilotage du DGO, réunit le 11 janvier 2013, a approuvé les orientations définies. Cette instance est composée de :
 - Monsieur le préfet de la région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine ou le Chef de projet sécurité routière
 - Monsieur le Procureur du Tribunal de Grande Instance de Rennes ou son représentant
 - Monsieur le Procureur du Tribunal de Grande Instance de Saint-Malo ou son représentant
 - Monsieur le Président du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine ou son représentant
 - Madame la Présidente de l'Association des Maires d'Ille-et-Vilaine ou son représentant
 - Le Directeur de la Direction Académique des Services de l'Éducation Nationale ou son représentant
 - Le Directeur de la Direction Diocésaine de l'Enseignement Catholique ou son représentant
 - Les forces de l'ordre

Le présent DGO est signé, pour une période de 5 ans (2013/2017) par le préfet d'Ille-et-Vilaine, le président du Conseil général d'Ille-et-Vilaine, la présidente de l'Association des Maires d'Ille-et-Vilaine, les procureurs généraux de Rennes et de Saint-Malo, le directeur de la Direction Académique des Services de l'Éducation Nationale et le directeur de la Direction Diocésaine de l'Enseignement Catholique.

4. Suivi de la mise en œuvre du DGO

Le comité de pilotage se réunira une fois par an afin de réaliser le bilan des actions et définir la stratégie de l'année suivante.

Les membres du comité de pilotage s'engagent également à présenter l'avancement des démarches menées dans le cadre du DGO, en direction de l'ensemble des acteurs ayant participé à l'élaboration du document.

▲ Déclinaison du DGO dans le cadre du PDASR

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborés au titre du PDASR. De nouveaux groupes de travail pourront être constitués avec les pilotes de chaque orientation d'actions pour mettre en œuvre les actions et établir les indicateurs de suivi.

Un comité de concertation comprenant des représentants des services de l'État et des différents acteurs locaux sera constitué pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation du PDASR.

II. Présentation du département d'Ille-et-Vilaine

Superficie (km ²)	Population au 01/01/2009 (k milliers)	Densité (hab/km ²)	Autoroutes	Routes Nationales	Routes départementales	Routes communales
6 775	978	144	50	256	5 217	10 168

1. Géographie

Le département de l'Ille et vilaine qui s'étend sur 6 775 km², est situé à l'est de la région Bretagne. Rennes est le chef-lieu de département et la préfecture de la région Bretagne. Le département compte 353 communes.

Le département est limitrophe des départements de la Manche, de la Mayenne, de Maine-et-Loire, de la Loire-Atlantique, du Morbihan et des Côtes-d'Armor.

Le département est organisé en 4 arrondissements de Rennes, Fougères-Vitré, Redon et Saint-Malo.

2. Réseau routier

Le projet routier breton, financé au sein du Contrat de Plan par l'État et les collectivités locales, a permis d'accompagner le développement économique de la Bretagne et de l'Ille-et-Vilaine, et de structurer le territoire départemental en mode « Étoile ».

Ainsi, le **réseau national** est essentiellement constitué de routes à 2 x 2 voies, qui représentent une typologie particulière des accidents de la route par rapport aux routes bidirectionnelles, constituant l'essentiel des réseaux routiers départementaux français.

Les sections les plus chargées en trafic sont les routes nationales et le réseau des routes départementales de 1ère catégorie. Dès lors, près de 80 % du trafic sont supportés par un quart du réseau : autoroute, routes nationales, routes départementales principales et secondaires.

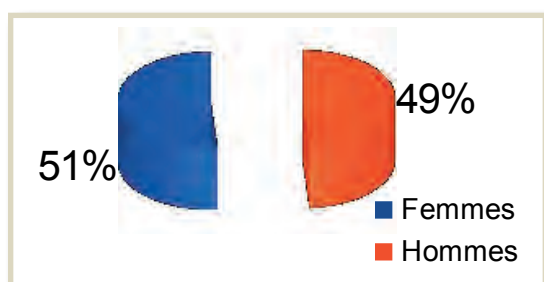
La **rocade rennaise** joue un rôle important pour la desserte de l'agglomération métropole du département (en tant que premier pôle économique de Bretagne) ainsi qu'une fonction de transit interdépartemental de par la configuration du réseau. Rennes est le carrefour entre les axes routiers Ouest/Est et Nord/Sud.

3. Situation démographique de l'Ille-et-Vilaine

a) Population (Source Insee)

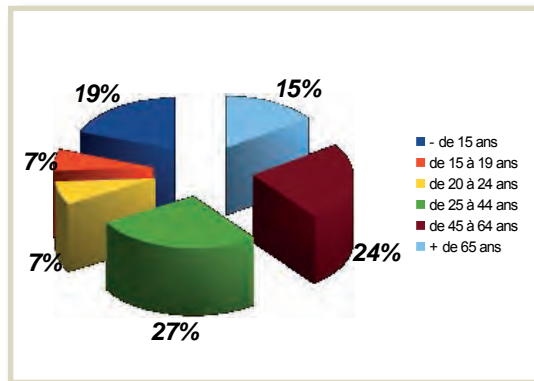
L'Ille-et-Vilaine connaît une progression démographique conséquente depuis une dizaine d'années, en nombre d'habitants et nombre de ménages, ce qui en fait l'une des aires urbaines les plus dynamiques de France. Le département est devenu le plus peuplé de Bretagne, en 2009, avec 977 449 habitants.

Nom de l'arrondissement	Nombre de cantons	Nombre de communes	Population municipale
Fougères-Vitré	12	116	171 400
Redon	7	53	100 124
Rennes	25	121	552 696
Saint-Malo	9	63	153 229
Total	53	353	977 449



Population estimée selon l'âge au 1er janvier 2010 (source Insee)

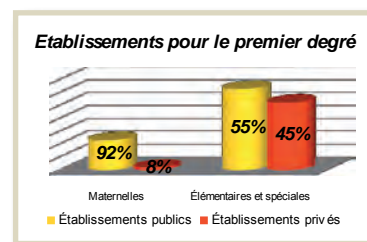
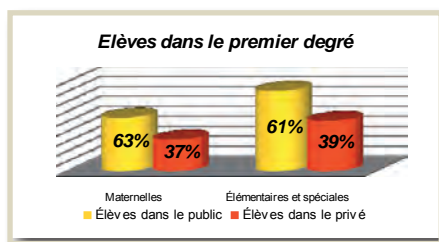
- de 15 ans	191 668
de 15 à 19 ans	64 730
de 20 à 24 ans	72 112
de 25 à 44 ans	267 168
de 45 à 64 ans	241 196
+ de 65 ans	150 591
Total	987 465



b) Enseignement (Source Insee)

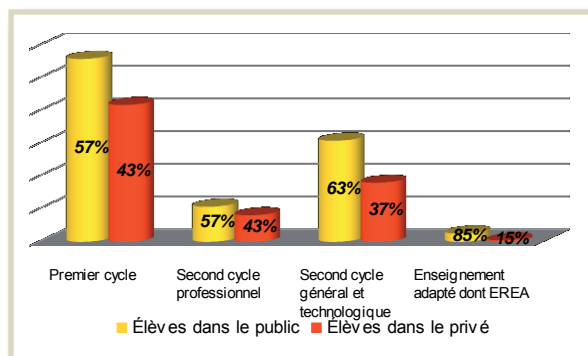
LE PREMIER DEGRE

	Enseignement public		Enseignement privé		TOTAL	
	Élèves	Établissements	Élèves	Établissements	Élèves	Établissements
Maternelles	26 882	116	15 841	10	42 723	126
Élémentaires et spéciales	40 341	314	25 286	261	65 627	575
Total	67 223	430	41 127	271	108 350	701



LE SECOND DEGRE

ELEVES	Public	Privé	Total
Premier cycle	27 932	20 893	48 825
Second cycle professionnel	5 367	4 049	9 416
Second cycle général et technologique	15 440	9 021	24 461
Enseignement adapté dont EREA	1 263	220	1 483
Total	50 002	34 183	84 185



ETABLISSEMENTS	Public	Privé	Total
Collèges	59	45	104
Lycées professionnels	11	9	20
Lycées	19	18	37
EREA	2		2
Total	91	72	163

LES ETUDIANTS

De par la présence de plusieurs pôles universitaires, l'Ille-et-Vilaine compte environ 100 000 étudiants, essentiellement basés durant l'année universitaire à Rennes.

4. Parc de véhicules au 1er janvier 2010 (Source Insee)

Véhicules légers	476 678
Véhicules utilitaires	88 207
Tracteurs routiers (moins de 10 ans d'âge)	6 235
Semi-remorques, remorques (moins de 20 ans d'âge)	9 656
Autobus et cars (moins de 20 ans d'âge)	1 530

Part des déplacements domicile-travail en 2009 (Source Insee)

En voiture	En transport en commun	Par un autre moyen
75%	10%	15%

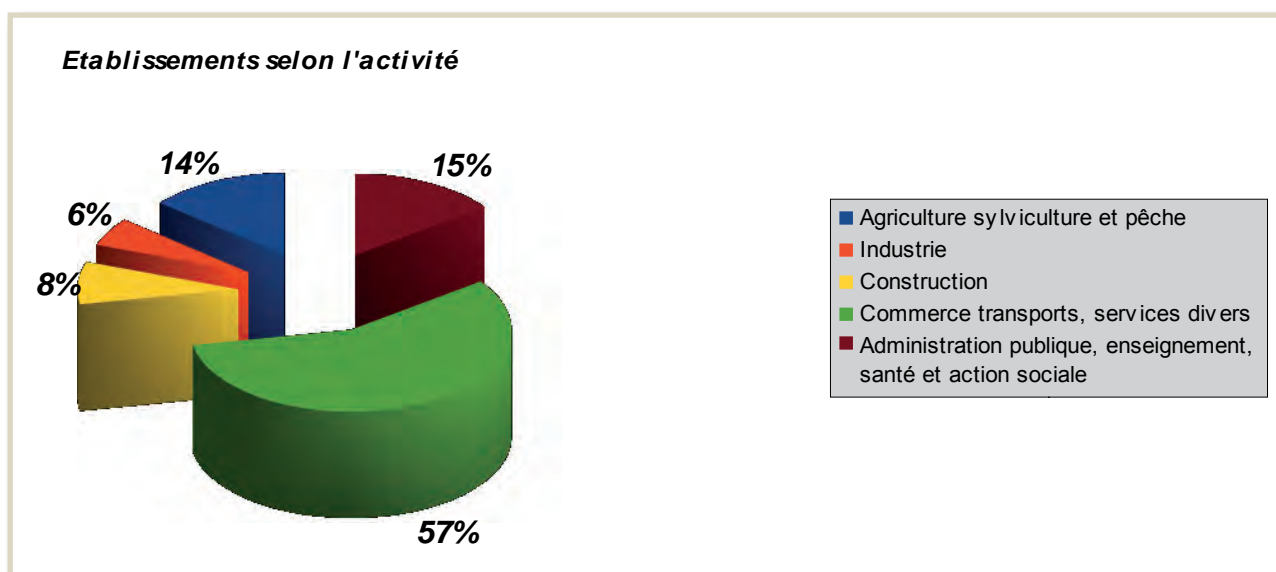
5. Permis de conduire délivrés de 2008 à 2011 (Source Insee)

	2011	2010	2009	2008
Véhicules de tourisme (B + BA)	11 188	11 439	11 759	11 501
Poids lourds (C + EC)	586	702	833	896
Transports en commun (D)	40	39	54	49
Motos et vélomoteurs (A + A1)	2 044	2 148	2 196	1 966
Total	13 858	14 328	14 842	14 412

6. Activités professionnelles

➤ Établissements selon l'activité au 31 décembre 2010 (source Insee)

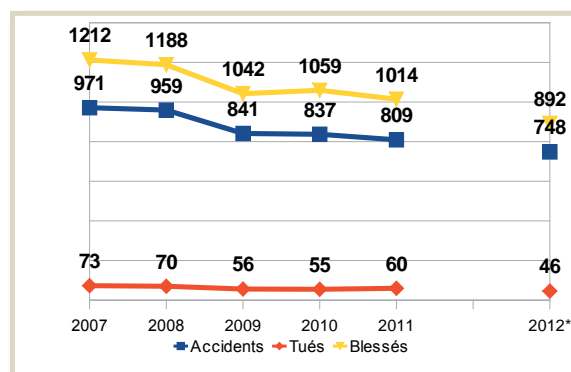
L'Ille-et-Vilaine comptait 78 311 établissements fin 2010 répartie en cinq grandes familles qui employées 406 145 salariés.



III. Accidentologie en Ille-et-Vilaine de 2007 à 2011

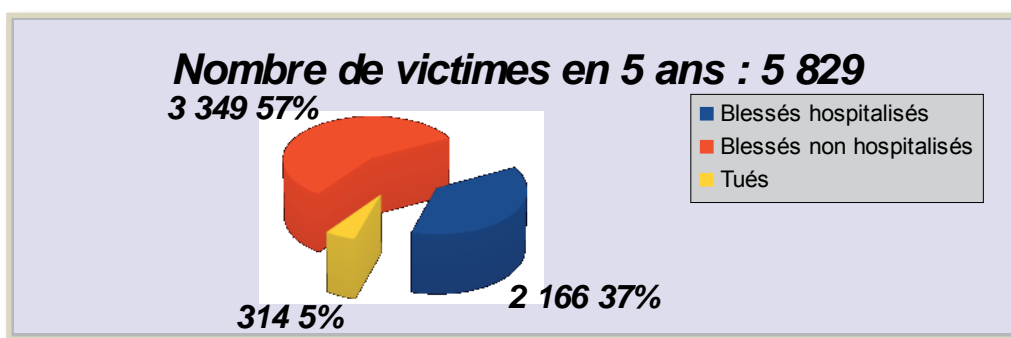
	Accidents	Tués	Blessés
2007	971	73	1212
2008	959	70	1188
2009	841	56	1042
2010	837	55	1059
2011	809	60	1014
2012*	748	46	892

* non consolidés

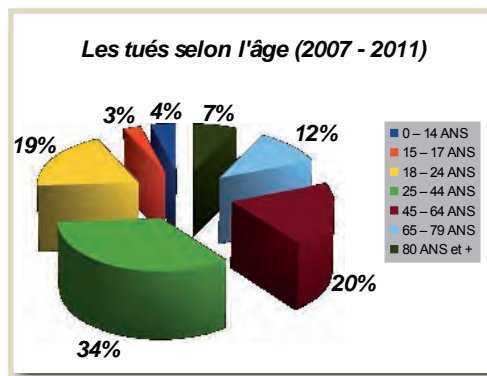


Depuis 2007, les indicateurs sont dans l'ensemble à la baisse, même si une légère hausse des tués est constatée sur l'année 2011.

➤ LES VICTIMES



Selon l'âge	Tués	Ensemble des blessés	Blessés hospitalisés
0 – 14 ans	13	340	125
15 – 17 ans	9	425	186
18 – 24 ans	60	1 322	452
25 – 44 ans	108	1 888	694
45 – 64 ans	64	1 042	420
65 – 79 ans	37	343	186
80 ans et +	23	155	103
Total	314	5 515	2 166

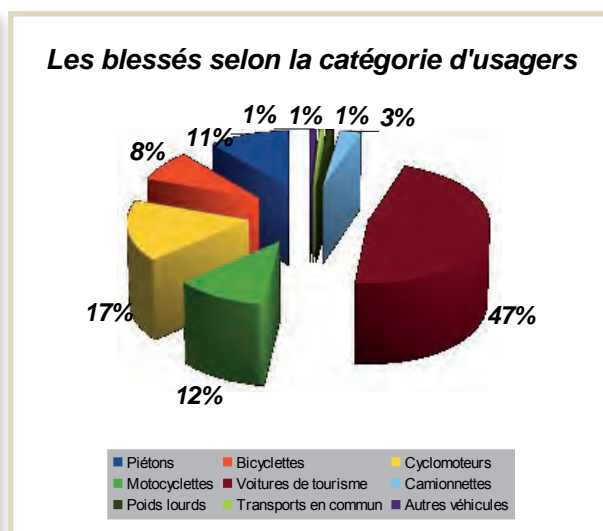


Sur la période étudiée, on dénombre une moyenne annuelle de 903 accidents, 63 tués et 1 103 blessés, ce qui représente 4 517 accidents corporels, 314 tués et 5 515 blessés (3 349 blessés non hospitalisés et 2 166 blessés hospitalisés).

Alors que les 15 – 24 ans représentent 14 % de la population de l'Ille-et-Vilaine, ils représentent 22 % des personnes qui perdent leur vie sur les routes, et 32 % de cette tranche d'âge est impliquée dans un accident.

Concernant les + de 65 ans, ils représentent 15 % de la population d'Ille-et-Vilaine et 19 % des tués sur les routes.

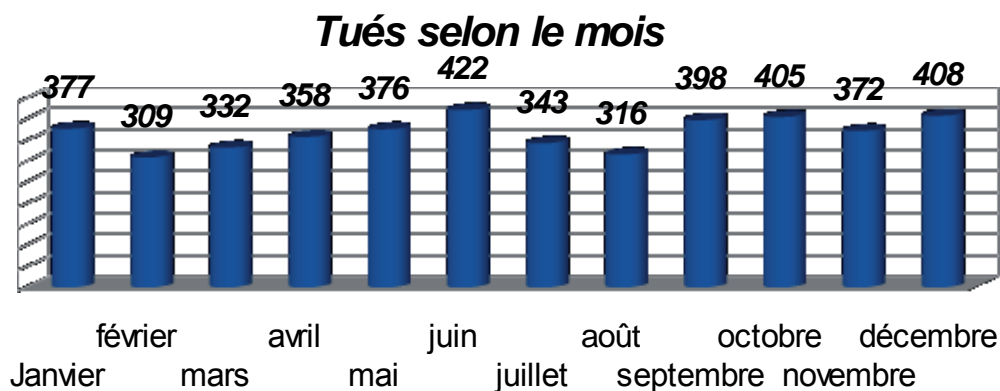
Selon la catégorie d'usagers	Piétons	Bicyclettes	Cyclomoteurs	Motocyclettes	Voiture de tourisme	Camionnettes	Poids lourds	Transports en commun	Autres véhicules	TOTAL
Tués	40	18	17	50	171	12	2	1	3	314
Blessés	622	458	922	651	2 567	162	50	35	48	5 515
Victimes	662	576	939	701	2 738	174	52	36	51	5 829



De par sa présence importante en Ille-et-Vilaine, le mode de déplacement le plus accidentogène demeure le véhicule léger avec 54 % des tués de la route.

Toutefois, les deux-roues motorisés subissent un lourd tribut avec 67 tués soit 21 % des usagers de la route mais aussi 29 % des blessés.

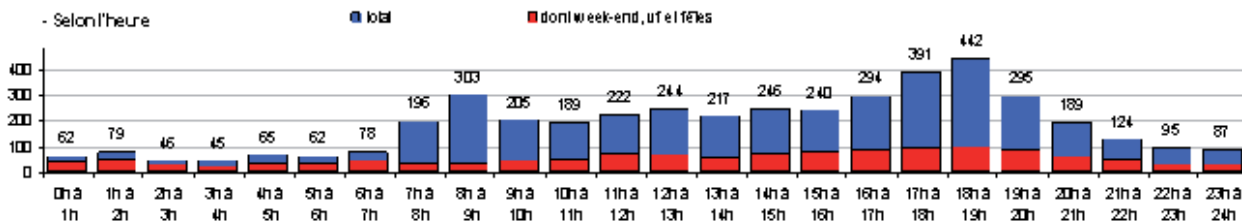
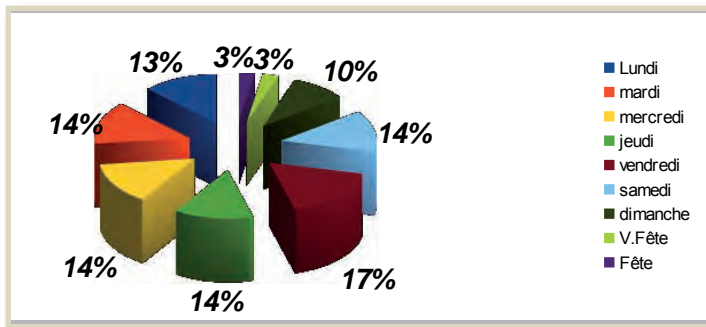
➤ LA REPARTITION DES ACCIDENTS



Au vu de ce diagramme, les mois de juin, septembre, octobre et décembre sont les plus accidentogènes.

Le jour le plus accidentogènes est de très loin, le vendredi avec 17 % des accidents.

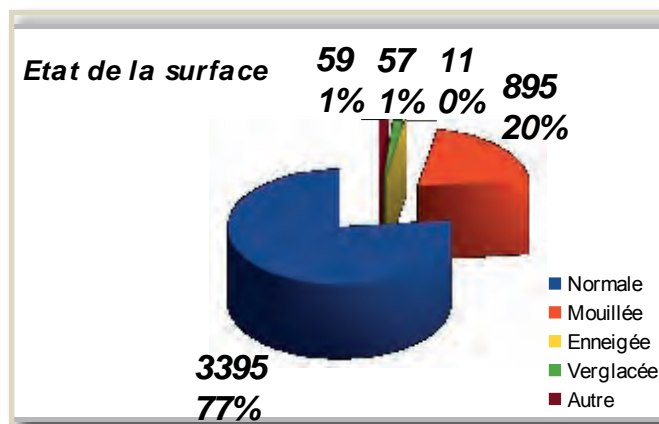
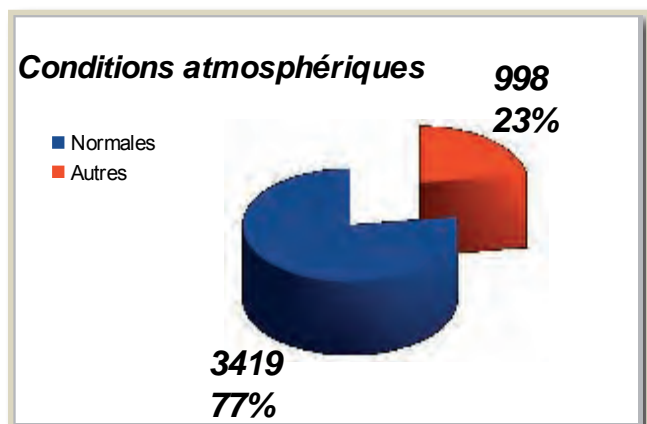
De par le trafic observé sur cette période, les heures les plus accidentogènes, sont de 17 heures à 19 heures.



LES CONDITIONS DE CIRCULATION

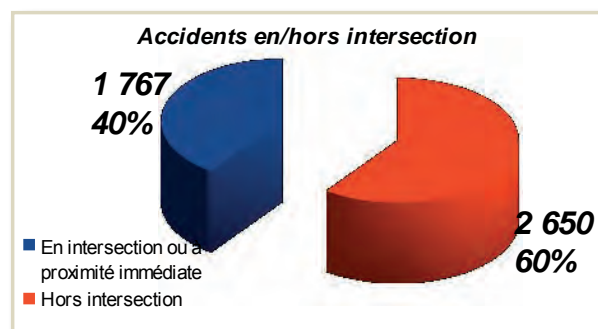
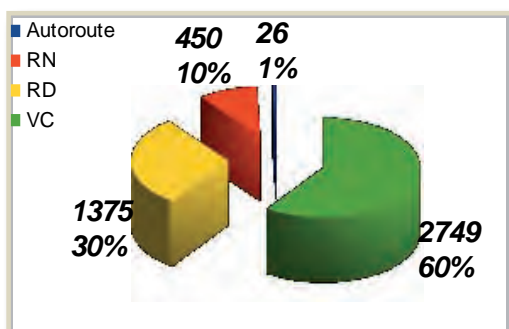
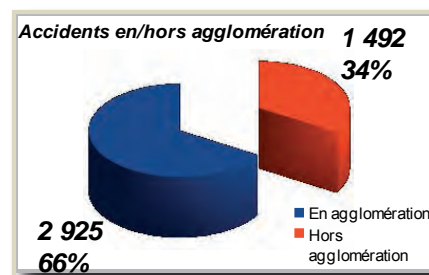
Les accidents, se déroulent à :

- 77 %, dans des conditions atmosphériques normales et avec un état de la surface normale
- 69 % en plein jour.



LOCALISATION DES ACCIDENTS

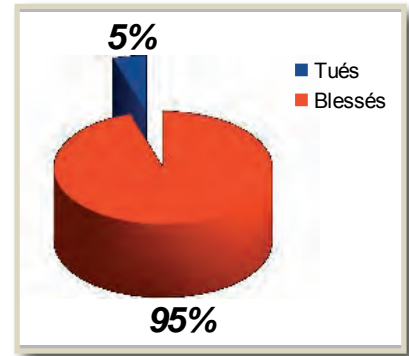
- À 60 %, les accidents surviennent sur routes communales
- 66 % des accidents ont lieu en agglomération alors que les tués n'y représentent que 19 %.
- C'est à 60 % hors intersection que les accidents se déroulent.
- 35 % des tués le sont avec des obstacles fixes.
- 36 % des tués le sont seuls, sans autres usagers de la route.



IV. Accidentologie en Ille-et-Vilaine en 2012

La tendance de baisse de tous les indicateurs se confirment en 2012.

	2012	2011	Différence	Variation
Accidents corporels	748	809	- 61	-7,54%
Personnes tuées	46	60	-14	-23,33%
Personnes blessées	892	1 014	-122	-12,03%



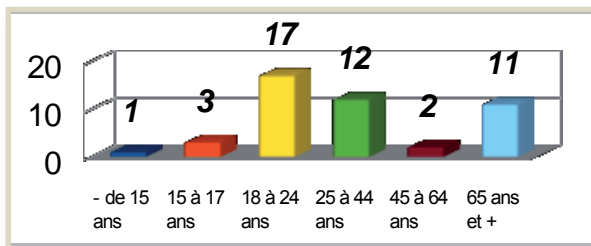
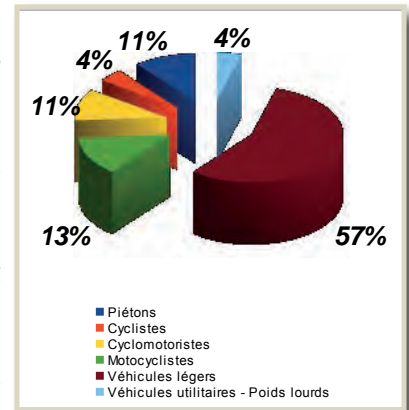
➤ LES VICTIMES

En 2012, 46 personnes ont été tuées dans 43 accidents, soit une baisse de 23,33 % par rapport à 2011.

Le nombre de tués en 2012 est le plus bas depuis le recensement des accidents corporels de la circulation routière.

Sur les 46 personnes tuées, 7 font partie des usagers vulnérables (piétons et cyclistes), ce qui représente plus de 15 % (contre 21 % en 2011).

Toutefois, le nombre de tués dans la catégorie cyclomotoristes et motocyclistes a augmenté : près de 24 % contre 15 % en 2011.



Sur les 46 personnes tuées, une très grande majorité avaient moins de 25 ans (21 pour 16 en 2011) et pour cette année encore, 65 ans ou plus (11 pour 12 en 2011).

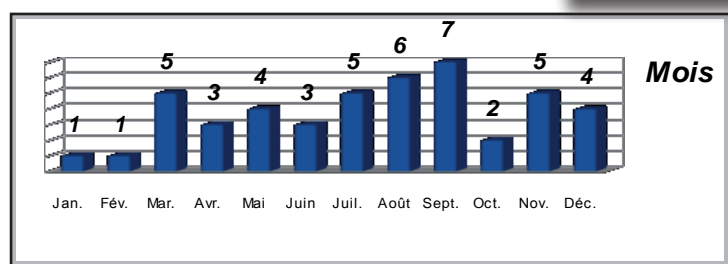
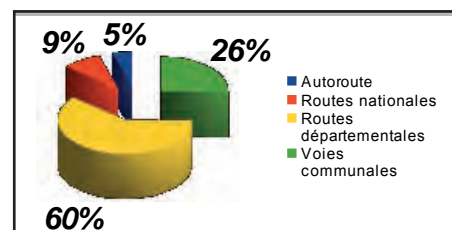
Les tués demeurent très majoritairement des hommes (78 %)

➤ LA REPARTITION ET LA LOCALISATION DES ACCIDENTS

Sur l'année 2012, l'arrondissement de Fougères-Vitré totalise près de la moitié des personnes tuées (21 dans 18 accidents mortels); 13 accidents mortels ont eu lieu dans l'arrondissement de Rennes, 8 dans celui de Saint-Malo et 4 dans celui de Redon.

La localisation des accidents mortels est la suivante :

- 2 sur autoroute et 4 sur routes nationales,
- 26 sur routes départementales
- 11 sur voie communale.



V. Enjeux et orientations d'actions

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR. Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « Pourquoi faire cette action ? ». Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

L'analyse de l'accidentologie 2007-2011 a mis en cohérence les problématiques départementales et les enjeux nationaux de la sécurité routière.

Sur la base des échanges issus des assises départementales de février 2012 et des travaux issus des groupes de travail réunis en novembre et décembre 2012, il a été décidé de retenir six enjeux et de constituer un groupe de travail pour chacun d'entre eux.

Les six enjeux majeurs retenus sont :

- Alcool, stupéfiants et médicaments
- Vitesse et environnement
- Jeunes : primaires, collégiens, lycéens, étudiants et apprentis
- Deux roues motorisés
- Employeurs et salariés : trajets et missions professionnels
- Usagers vulnérables : piétons, vélos et seniors

Les groupes de travail ont eu pour mission de caractériser plus précisément l'accidentologie pour les enjeux retenus, d'identifier des gisements de progrès et de rechercher des orientations d'action pouvant être inscrites dans le cadre du DGO.

Ces orientations d'actions ont été déclinées selon cinq domaines (infrastructures, information, formation, éducation, contrôle sanction), et détaillées dans chacune des fiches ci-après.

Les actions réalisées selon les enjeux définis seront suivies par des indicateurs quantitatifs et qualitatifs, tels que :

- Nombre de partenariats établis (dont chartes ou conventions signées)
- Nombre de référents sécurité routière désignés dans les institutions et structures locales (élus, établissements de l'enseignement supérieur, éducation nationale, entreprises...)
- Professionnalisation du réseau d'acteurs (par le nombre de journées d'informations et/ou de formations pour les référents et bénévoles de la sécurité routière)
- Nombre de bénévoles (IDSR) mobilisés, spécialisés par enjeu et par territoire
- Nombre d'actions réalisées par les partenaires du DGO sur l'ensemble du territoire, analysées au regard du bilan annuel de l'accidentologie (accidents mortels)
- Population sensibilisée selon les enjeux
- Démarches de sensibilisation relayées par la presse locale (Articles journal de presse écrite, lettre SR, Site internet, Facebook, Twitter...)
- Nombre de réunions de la Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière (CCUSR)
- Bilan des actions selon le type d'enjeu et des démarches à poursuivre
- Analyse globale des bilans issus des actions portées par les associations, disposant d'un accompagnement financier au titre du PDASR
- Examen des retours de questionnaires sur les actions menées (organisation et perception du message transmis par les acteurs auprès des participants)
- Développement du nombre de démarches labellisées « Label-Vie » et nombre de participants aux manifestations au regard de la cible recherchée
- Dispositifs mis en œuvre inscrits au plan de contrôle routier annuel

VI. Diagnostic, fiches d'orientations et d'actions par enjeu

Alcool

L'alcool demeure l'une des principales causes d'accidentologie en Ile-et-Vilaine. Sur la période du précédent DGO, l'alcool était aussi une cause majeure des accidents corporels et particulièrement les accidents mortels.

Accidents mortels	2007	2008	2009	2010	2011	Total 2007-2011
avec taux d'alcool au-delà du taux réglementaire	15	24	13	14	14	80
Au taux d'alcoolémie relevée	57	53	45	37	51	243
pourcentage	26,3	45,3	28,9	37,8	27,5	32,9
France métropolitaine	29,0	27,9	29,6	30,4	30,2	29,4

Sur la période 2007-2011, près d'un accident mortel sur trois (32,9 %) implique au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal.

Cette proportion est plus de trois fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels (non mortels) ; en effet, les conducteurs impliqués dans un accident corporel (non mortel) et ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal est de 11 % en Ile-et-Vilaine sur la période 2007-2011.

Personnes tuées à 30 jours	2007	2008	2009	2010	2011	Total 2007-2011
avec taux d'alcool au-delà du taux réglementaire	17	26	15	14	14	86
Au taux d'alcoolémie relevée	63	59	49	38	55	264
pourcentage	27,0	44,1	30,6	36,8	25,4	24,6
France métropolitaine	29,4	28,2	30,0	30,8	30,8	29,8

Sur la période 2007-2011, en Ile-et-Vilaine, 86 personnes ont été tuées dans un accident présentant au moins un conducteur avec un taux d'alcool positif, ce qui représente 24,6 % des accidents avec alcool connu.

L'ensemble de ces victimes représente 27,4 % de l'ensemble des personnes tuées.

La tendance en 2012 se confirme, avec au moins 30 % des accidents mortels avec au moins un conducteur présentant un taux d'alcool positif.

Stupéfiants et médicaments

L'alcool avec la prise de stupéfiants constituent une part non négligeable des accidents mortels.

Par ailleurs, certains médicaments peuvent avoir un retentissement sur les capacités de conduite de manière diverse. Cependant, la présence de médicaments ne fait pas l'objet d'une détection à la suite d'un accident corporel.

Des études sur les effets de ces substances sur les usagers de la route permettront de mieux connaître l'accidentologie liée au médicament.

⤴ **Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et**

- Les fédérations professionnelles, la Carsat Bretagne, la MSA des Portes de Bretagne, les fonds de prévention, la direction départementale académique de l'Education Nationale, la direction Diocésaine de l'Enseignement Catholique, les mutuelles et les assurances, les professionnels spécialisés sur l'alcool et les drogues, les associations, les services de l'État, le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, le Centre de Gestion d'Ille-et-Vilaine...
- Les médecins, la médecine du travail, les médecins de la commission médicale du permis de conduire au repérage précoce (relais auprès des conducteurs), les urgentistes (SAMU, SDIS, hôpitaux).

⤴ **Éduquer**

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool et produits psychoactifs.

⤴ **Former**

- Les référents pour leur faciliter le montage d'actions sur l'alcool et les drogues dans le cadre de la sécurité routière.

⤴ **Informer**

- Les jeunes pour favoriser le développement des actions SAM, développer le dispositif Label-Vie.
- Les chefs d'entreprise et les salariés (y compris auto-écoles, clubs, discothèques, bars...) : information sur leur responsabilité en cas d'accident avec un conducteur alcoolisé.
- Les dirigeants de clubs sportifs et les animateurs de la filière jeunesse et sports, les administrations.
- Les parents, les professeurs, CESC (comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté), infirmières, conseiller d'éducation technique des dangers de l'alcool, de la consommation de la drogue.
- Diffuser une information sur l'alcool et les drogues ainsi que sur les risques attachés à la conduite consécutive à la consommation de ces produits.
- Promouvoir le développement du mode de transport alternatif.
- Chauffeurs de bus et de cars.

⤴ **Sensibiliser sur les dangers de l'alcool et des drogues au volant**

- Sensibiliser les jeunes sur les conséquences de l'alcool et des drogues (effets sur le corps, sur les relations avec son environnement, la procédure pénale, les traumatismes corporels ou non corporels, l'assurance).
- Privilégier les établissements scolaires présentant pour la première fois une action de sensibilisation sur les effets de l'alcool sur la conduite, les établissements supérieurs (universités, grandes écoles...).

⤴ **Contrôler et sanctionner**

- Maintenir les contrôles de dépistage Alcool et Stupéfiant.
- Cibler les contrôles : sur les lieux (les abords des lieux festifs), les jours et les horaires.
- Cohérence avec le plan départemental de contrôle routier.

La vitesse demeure l'une des causes majeures de l'accidentologie, et constitue avec l'alcool une circonstance aggravante dans les accidents mortels. Les accidents de proximité doivent être pris en compte ; les usagers impliqués connaissent l'itinéraire qu'ils empruntaient.

L'amélioration de la sécurité sur les axes routiers par une politique dynamique menée par les gestionnaires de voiries et les collectivités locales (mise en 2 x 2 voies notamment) contribuent à renforcer le confort des usagers de la routes.

Par ailleurs, le renforcement de l'information des usagers sur les Zones de Vigilance Accrue (ZVA), avec notamment l'implantation de panneaux pédagogiques permet d'apporter une réponse en prenant en compte l'environnement routier.

Trois critères sont utilisés pour définir ces zones de vigilance accrue:

- la présence d'une signalisation de danger;
- la présence d'une limitation de vitesse inférieure à la limitation de vitesse prévue par le code de la route;
- l'existence d'une zone accidentogène identifiée par les acteurs de la sécurité routière.

Vingt sites ont été présentés lors de la Commission Consultative des Usagers de la Route (CCUR) du 11 janvier 2012, sur lesquels seront progressivement déployés des panneaux pédagogiques.

Néanmoins, les excès de vitesse relevés lors des contrôles routiers par les forces de l'ordre demeurent importants. Seul le nombre de délits de grande vitesse semble se stabiliser.

Infractions vitesse

Période	MIF radars fixes	MIF radars embarqués	TOTAL des MIF
2010	101 260	112 305	213 565
2011	90 018	133 675	223 693
2012	113 026	122 936	235 962

MIF : Message d'Infraction

Radars fixes avec le plus d'infraction en 2012

Radars fixes	MIF	Vitesse limite autorisée	Voies concernées
RENNES (Chantepie)	11 821	90	RN136 - Rocade
RENNES (Beauregard)	11 206	90	RN136 - Rocade
BOURGBARRE	9 402	110	RD163
POLIGNE	8 410	110	RN137 – route de Nantes
CHAVAGNE	7 308	70	RD34

✧ **Infrastructures :**

- Corriger les anomalies signalées ou constatées en matière d'incohérence des limitations de vitesse.
- Accentuer les actions sur « adapter sa vitesse en fonction de l'environnement, du climat, du trafic... »
- Sécuriser les chantiers routiers.
- Partager les données de vitesse enregistrées par les gestionnaires afin d'orienter la politique de contrôle en privilégiant les portions de voies où des vitesses élevées sont constatées.
- Réunir plus fréquemment la cellule mixte Technique (implication des auto-écoles et mairies) en priorisant les situations à examiner.
- Mener des enquêtes administratives « ECPA » (Enquête Comprendre pour Agir) de manière ciblée.
- Inciter à des aménagements sécurisés aux abords des écoles, établissement de loisirs ou parcours habituel des enfants.

✧ **Éduquer :**

- Sensibiliser les futurs conducteurs et les jeunes conducteurs aux dangers, aux risques et aux conséquences de la vitesse particulièrement lorsqu'elle est cumulée avec d'autres infractions.

✧ **Former**

- Développer les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises, administrations et collectivités territoriales.

✧ **Informier**

- Informer et sensibiliser les usagers au respect des vitesses et à l'adaptation de la vitesse à l'environnement notamment en impliquant les médias
- La vitesse et l'accident : les risques, les lois de la physique (distance d'arrêt, résistance du corps humain...).
- Les critères de localisation des dispositifs de contrôle automatisé (radars fixes ou répressifs) ainsi que les zones de vigilance accrue (ZVA) avec la présence de panneaux pédagogiques.
- La nécessité de ralentir dès l'annonce de travaux, d'accidents..., les distances de sécurité, et de prévoir une communication adaptée aux usagers de la route
- Sur la préparation de son voyage (temps de parcours intégrant les aléas), la fatigue et la somnolence au volant.

✧ **Contrôler et sanctionner**

- Remettre un dépliant lors des contrôles sur le risque lié à la vitesse.
- Maintenir les contrôles portant sur la vitesse
- Adapter les outils de contrôle aux caractéristiques des véhicules.
- Renforcer les contrôles ponctuels sur ou à proximité des chantiers routiers.

A l'instar des statistiques nationales, l'accidentologie routière en Ille-et-Vilaine concerne toutes les catégories de jeunes. Les actions de sensibilisation doivent concerner la population jeune, dès le plus jeune âge et tout au long de son parcours éducatif.

En Ille-et-Vilaine, entre 2007/2011, 2394 accidents corporels impliquent un jeune âgé de moins de 24 ans, dont 82 tués. La majorité des accidents touche la tranche des 18/24 ans.

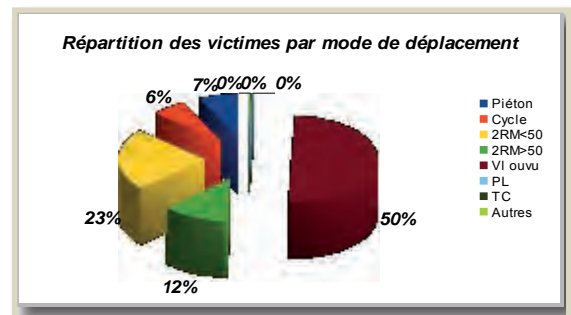
Selon l'âge	Accidents	Tués	Ensemble des blessés	Blessés hospitalisés
0 - 14 ans	358	13	340	125
15 - 17 ans	434	9	425	186
18 - 24 ans	1 602	60	1 322	452
Total	2 394	82	2 087	763

Parmi les jeunes, une population à haut risque les 18/24 ans

Les accidents de la route constituent la première cause de mortalité des 18/24 ans.

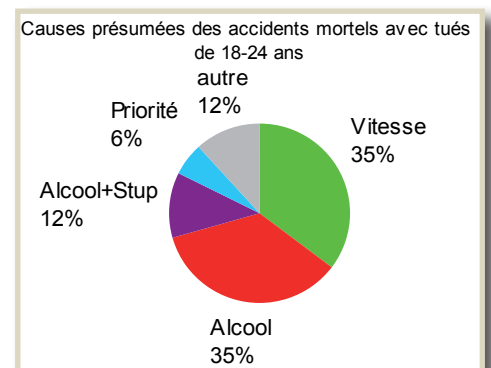
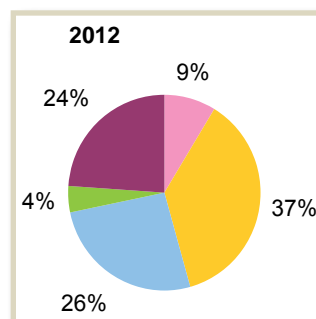
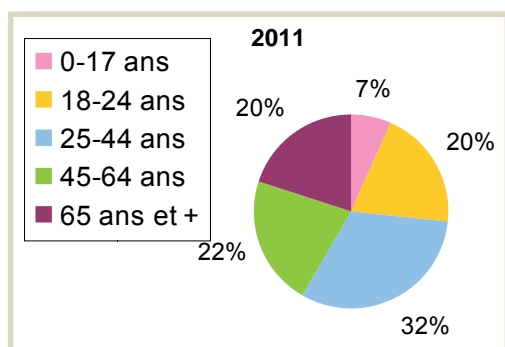
En Ille-et-Vilaine*, sur l'année 2012, 17 jeunes ont trouvé la mort dans un accident de la route, soit 37 % des tués : majoritairement des hommes (88 %), essentiellement en véhicules légers (76 %) ou en deux roues motorisées (18 %), et en raison d'un taux d'alcoolémie supérieur à la moyenne (35 % alcool, 12 % alcool + stupéfiant et 35 % vitesse).

18 - 24 ans	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Accidents corporels	360	345	312	312	273	1 602
Tués	16	14	9	9	12	60
Ensemble des blessés	281	276	252	265	248	1 322
Blessés hospitalisés	85	99	93	92	83	452



Il est à noter également une part non négligeable de blessés dans cette tranche d'âge, en raison de la prise de risques élevée ou vulnérabilité liés à leur mode de déplacements (deux roues motorisés, cyclistes, piétons).

Tués selon l'âge (année 2012)



1 - Au plan national, alors qu'ils représentent 9% de la population, les 18/24 ans représentent 21% des décès sur la route. Les 18/24 ans appartiennent à la classe d'âge avec un risque supérieur de 2,5 par rapport à la moyenne. En 2011, la part des conducteurs alcoolisés de 18/24 ans impliqués dans un accident corporel en voiture est de 8,5%, alors qu'elle est de 6,6% pour l'ensemble des automobilistes. Par ailleurs ; 37% des jeunes de cette tranche d'âge reconnaissent qu'il leur arrive de dépasser les limitations de vitesse (pour 21% de l'ensemble de la population), et 50% des jeunes affirment qu'ils aiment rouler vite. Enfin, 28% consultent leurs SMS, messages électroniques ou internet en conduisant (pour 11% de la population) et 25% rédigent des messages en conduisant.

« Jeunes : primaires, collégiens, lycéens, étudiants et apprentis »

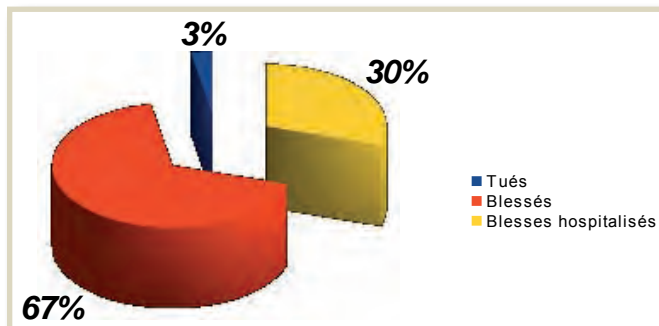
	Primaires	Collégiens	Lycéens	Étudiants	Apprentis
<p>▲ Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ L'éducation nationale, l'association des maires d'Ille-et-Vilaine, le diocèse, les mutuelles, les fédérations de parents d'élèves, les missions locales, les établissements de l'enseignement supérieur... 	X	X	X	X	X
<p>▲ Infrastructures</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Engager une réflexion avec les partenaires privés au niveau régional sur la création d'un circuit comme solution exutoire. 			X	X	X
<p>▲ Éduquer</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Renforcer l'éducation routière par le continuum éducatif. ○ Privilégier la sécurité routière dans l'enseignement supérieur. ○ Impliquer les acteurs de la nuit et des lieux festifs dans la prise en compte de la mobilité des jeunes. ○ Apprendre à organiser et planifier sa sortie. ○ Apprendre dès le plus jeune âge l'idée de se déplacer en toute sécurité (code de la rue – voir et être vu). ○ Susciter la volonté « d'agir » des jeunes aux différentes actions pour qu'ils perçoivent concrètement les enjeux d'une démarche citoyenne. ○ Considérer la validation comme indicateur de l'enseignement de la sécurité routière. ○ Renforcer le lien entre la validation du socle commun et la validation de l'APER et ASSR. 	X	X	X	X	X
<p>▲ Former</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Mobiliser les entreprises et les centres de formation pour apprentis sur le risque routier. ○ Informer, sensibiliser et responsabiliser les parents à la sécurité routière. ○ Impliquer les assureurs en tant que relais de sensibilisation. ○ Communiquer sur l'alcool et les produits psychoactifs. 	X	X	X	X	X
<p>▲ Informier</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Informer avec une méthode pédagogique, l'humour, le décalé, le témoignage... ○ Sensibiliser les jeunes apprentis aux facteurs d'accidentologie liés à leurs conditions de travail (heures atypiques, fatigue). ○ Informer et faire connaître les diverses solutions de mobilité. ○ Campagnes de sensibilisation à prévoir en milieu scolaire et universitaire, en présence d'accidentés de la route. ○ Mobiliser de nouveaux vecteurs de communication pour les messages de sécurité routière (Internet, radios, SMS). ○ Améliorer les actions de formation et de prévention ciblant les jeunes en faisant construire les messages adressés aux jeunes par les jeunes (actions participatives, concours, etc.). ○ Promouvoir le dispositif Label-Vie. ○ Susciter et aider le développement d'actions de prévention innovantes autour des habitudes festives des jeunes. 	X	X	X	X	X
<p>▲ Contrôler et sanctionner</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Expliquer les sanctions. ○ Campagnes de contrôles en sortie d'établissements scolaires avec l'appui des chefs d'établissements. 		X	X	X	X

ENJEU Deux roues motorisés

Depuis plusieurs années, le nombre de tués par catégorie cyclomotoristes et motocyclistes a augmenté : près de 24 % en 2012 (pour 15 % en 2011).

La situation est identique selon les catégories de cylindrés (cyclomoteurs, motocyclettes,..). Bien que liés aux conditions climatiques, les accidents se déroulent sur toute l'année, avec un nombre conséquent les vendredis et samedis.

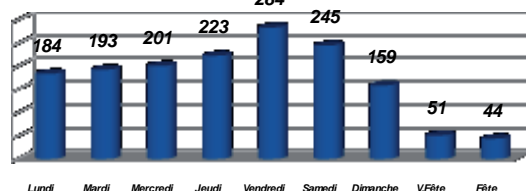
		Tués	Ensemble des blessés	Blessés hospitalisés
Cyclomoteurs	2RM < 50 cm ³	17	930	364
	50 < 2RM < 125 cm ³	10	196	71
Motos	125 cm ³ > 2RM	40	447	266
	Total	67	1 573	701



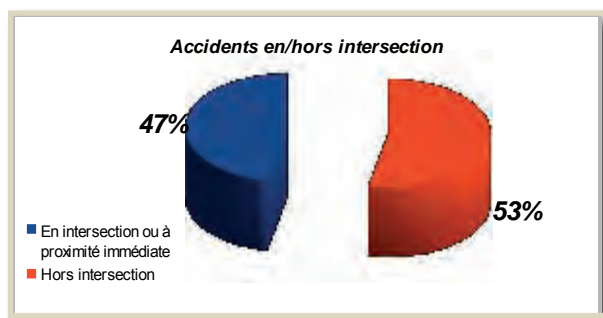
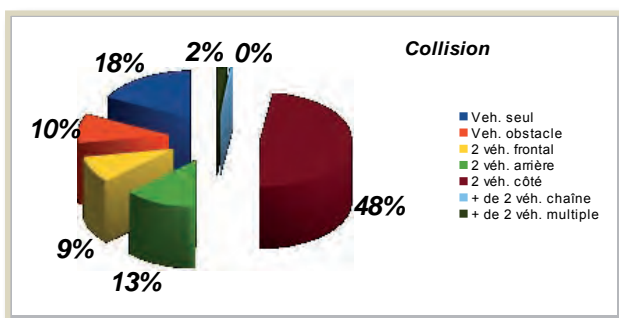
Accidents selon le mois



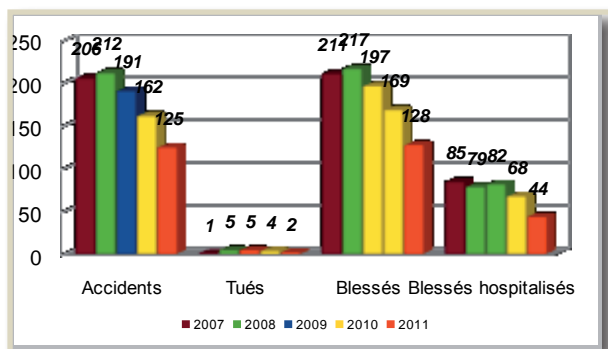
Accidents selon le jour



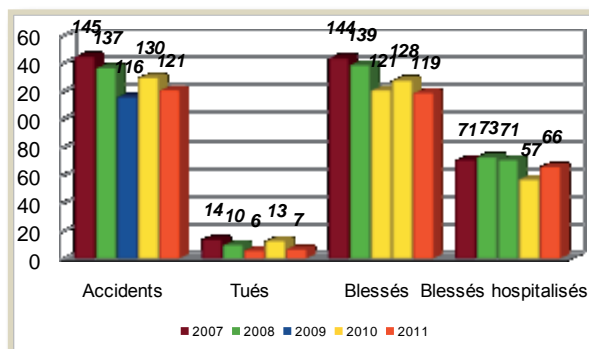
Les graphiques ci-après soulignent les caractéristiques des accidents impliquant des deux-roues motorisés, qui se produisent majoritairement sur les voies communales (67 %), en agglomération (74 %) et hors intersection (53 %).



Cyclomoteurs



Motocyclettes



⤴ **Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et**

- Les associations d'utilisateurs de deux roues motorisés (clubs de motos, associations sportives, FFMC, CASIM...).
- Les autos-écoles, concessionnaires et revendeurs de deux roues motorisés.

⤴ **Infrastructures**

- Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires en vue d'améliorer la cohérence et la pertinence de la signalisation et d'adapter les équipements (ralentisseurs, passages piéton, pavés, bouches d'égout, marquages) en favorisant la concertation des usagers de deux roues lors de la conception des aménagements.
- Réduire les sites accidentogènes et définir les « Zones de Vigilance Accrues ».

⤴ **Éduquer – Informer – Former**

- *Tous les usagers de la route (partage de la voirie) :*
 - sur les dangers liés à la cohabitation sur un même espace,
 - en intensifiant le discours de vigilance concernant l'angle mort et le gas-oil,
 - des risques spécifiques des 2 roues,
 - en insistant sur « le voir et être vu ».
 - faire connaître les différentes catégories de deux roues motorisées : cyclomoteurs (- de 50cm³), motos entre 50 et 125 cm³, motos de plus de 125 cm³ et les motos sans permis spécifiques.
- *Les cyclomotoristes :*
 - informer les parents et les cyclomotoristes sur la nécessité du bon état du deux-roues motorisés par les auto-écoles et revendeurs,
 - informer les utilisateurs et les parents sur les conséquences du débridage,
 - former les enseignants des collèges à l'A.S.S.R,
 - former les auto-écoles au travail avec les collégiens.
- *Les motards :*
 - informer sur les rassemblements des motards,
 - préconiser des stages ou des actions de sensibilisation pour les deux roues,
 - renforcer l'éducation des usagers aux équipements adaptés : gants, casques, pantalons, chaussures...
 - renforcer et valoriser la conduite, l'allure et le comportement adapté,
 - rencontres – témoignages de personnes handicapées suite à accidents dans les stages de récupération de points.
- Mobiliser les employeurs en vue de sensibiliser leurs salariés à la prise en compte des deux-roues motorisés.

⤴ **Contrôler et sanctionner**

- *les cyclomotoristes :*
 - en vérifiant l'éclairage et l'entretien des équipements sécuritaires,
 - en contrôlant les débridages,
 - en réalisant des campagnes de contrôle aux abords des établissements scolaires et des centres d'apprentissage.
- *les motards :*
 - en réalisant des actions ponctuelles d'alternative à la sanction lors de contrôles ciblés permettant au contrevenant de participer à une formation de sensibilisation,
 - en vérifiant l'éclairage et l'entretien des équipements sécuritaires.
 - les plaques d'immatriculation.

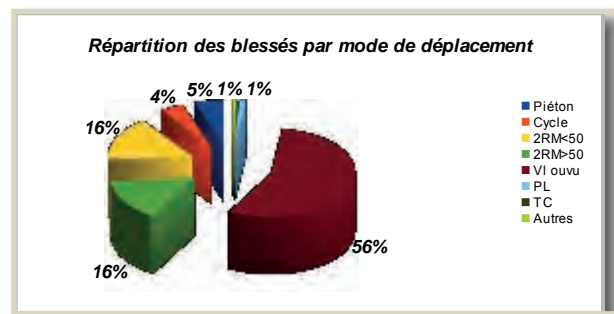
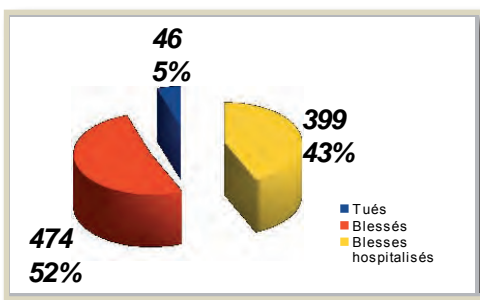
➤ Accident avec au moins un usager tué ou blessé en trajet domicile/travail

Les accidents routiers de trajet entre le domicile et le lieu de travail représentent une part non négligeable des victimes de la route. La pression foncière en Ille-et-Vilaine et l'étalement urbain incitent les ménages à s'installer de plus en loin de leur lieu de travail. Le développement des transports en commun en agglomération et dans les liaisons entre villes moyennes constitue une réelle alternative à l'insécurité routière, puisque seuls 38 % des accidents se situent en zone agglomérée.

En moyenne, les usagers de la route réalisent plus de 30 km/jour pour exercer une activité professionnelle, sachant que celui-ci doit s'envisager également avec d'autres activités (loisirs,...).

56 % des accidents domicile/travail impliquent un véhicule léger. Une baisse significative des accidents mortels est constatée sur les axes principaux du département, en particulier la rocade de Rennes (notamment en raison des congestions routières aux heures de trafic).

Il est dénombré 46 tués sur la période précédente du DGO (pour 80 tués sur 2002/2006). Toutefois, les accidents s'avèrent d'une certaine gravité puisque la part des blessés hospitalisés demeure significative (43 %).



➤ Accident avec au moins un usager tué ou blessé en mission travail

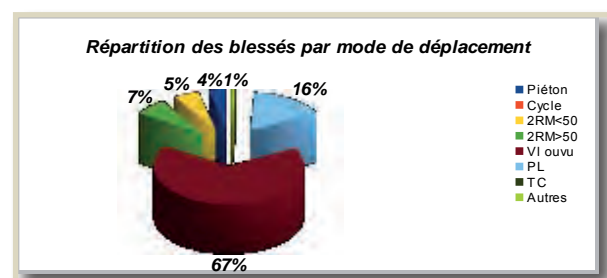
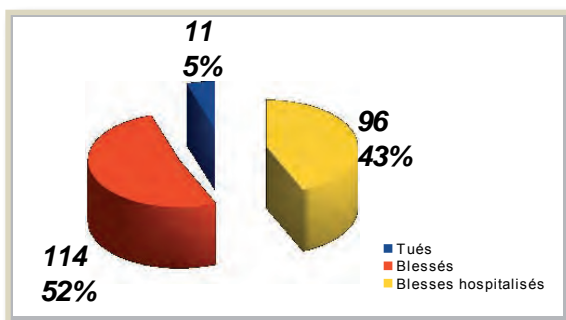
La tendance à la hausse du nombre d'accidents lors des trajets professionnels se poursuit sur les deux périodes 2002/2006 et 2007/2011. Les caractéristiques liées aux circonstances des accidents et des usagers impliqués ne varient pas.

Ceci s'explique par un nombre moyen de véhicules en augmentation dans les entreprises, et la progression de la distance des trajets (elle est passée de 15 km en moyenne à plus de 23 km du fait de la difficulté pour les entreprises de s'installer en ville ou en première ceinture périphérique)

Ainsi, le nombre d'accidents poursuit sa progression de manière similaire au trafic observé.

Ce sont les véhicules légers qui sont les plus concernés dans les accidents, qui se produisent essentiellement le jour et dès l'aube (83 % dont 79 % le jour), sur le réseau routier de catégorie 1 et 2 (dont les routes départementales) et essentiellement hors agglomération (70 % des situations).

Le nombre de tués sur cette période est identique (11 entre 2007/2011 pour 10 sur 2002/2006).



Aussi, le poids social et économique de ces accidents pour les entreprises demeure important et constitue un enjeu essentiel pour la sécurité routière et la santé et sécurité au travail de leurs salariés.

✦ Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et

- La Carsat Bretagne, la MSA des Portes de Bretagne, l'association des maires d'Ille-et-Vilaine, les collectivités territoriales, les administrations, les fonds de prévention, les régimes spécifiques, le réseau des fédérations professionnelles, les chambres consulaires, les organismes de prévention, les assurances et mutuelles, la médecine du travailleur...
- Les entreprises ayant mené une réflexion et/ou mis en place des mesures sur ce thème afin de les transposer.

✦ Infrastructures :

- Prise en compte du traitement des abords et des conditions d'accès aux bâtiments (séparation des flux piétons/VL/PL) dans le cadre des Plans de Prévention du Risque Routier (PPRR) ou des Plans de Déplacement en Entreprise (PDE).

✦ Éduquer :

- Un travail important de sensibilisation et d'accompagnement doit être conduit auprès des responsables des entreprises, des collectivités locales et des administrations.

✦ Former

- Les chefs d'entreprise aux coûts directs et indirects d'un accident, à l'évaluation et à la prévention des risques pour l'élaboration du document unique et sur les accidents de trajet.
- Les salariés aux risques particuliers, liés à l'usage d'un véhicule lors des missions et trajet domicile-travail.

✦ Informer

- Le milieu professionnel des risques routiers liés à la consommation d'alcool ou de stupéfiants, à la vitesse, à la fatigue (vigilance, horaires atypiques, réflexes), aux habitudes, aux médicaments et les réglementations en vigueur.
- Les entreprises par le relais des organisations professionnelles.
- Sur la démarche à mettre en place auprès des milieux professionnels désirant développer une politique de prévention (diagnostic préalable, désignation d'un responsable sécurité routière dans les entreprises et dans les administrations).

✦ Agir auprès des employeurs

- Adapter, équiper et aménager les véhicules aux besoins des missions de l'employé.
- Sensibiliser à l'importance de l'organisation du travail.
- Lancer des actions par zones d'activités d'entreprises.

✦ Contrôler et sanctionner

- Contrôler et sanctionner l'employeur incitant le salarié à ne pas respecter la réglementation, idem pour le salarié qui ne respecte pas les consignes de sécurité.
- Penser à une procédure sûre afin de s'assurer que l'employé a encore son permis et peut donc assurer les fonctions pour lesquelles il a été recruté.

De par leur vulnérabilité au risque routier, trois nouvelles catégories sont explicitement identifiées par le DGO 2013/2017.

De caractère urbain du département, et le développement des mobilités durables par les collectivités influencent les déplacements en « modes doux ».

Bien que des initiatives soient mises en œuvre pour faciliter le partage de la voirie, on constate une progression croissante des accidents corporels et blessés hospitalisés.

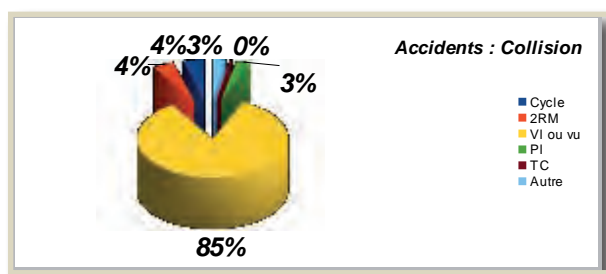
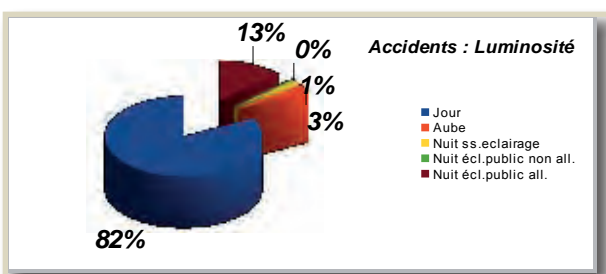
➤ Piétons et les cyclistes

En ce qui concerne les piétons et les cyclistes, toutes les catégories de population sont concernés, en particulier les tranches 25 à 64 ans majoritairement concernés par des accidents routiers.

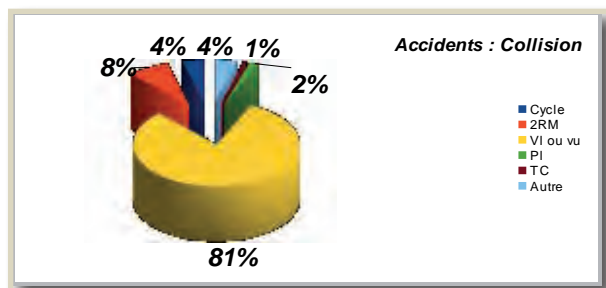
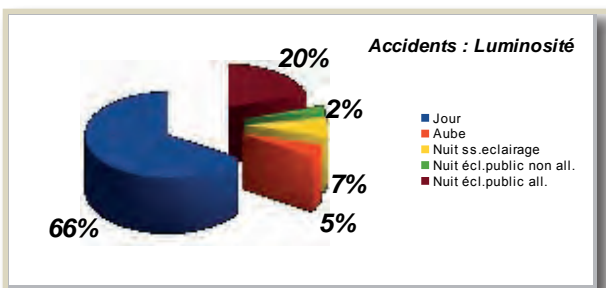
Ce public est concerné par l'insécurité routière, la journée, tout au long de l'année, et essentiellement la semaine lors des trajets domicile-travail (en agglomération, et majoritairement lors de collisions avec des VL).

Les démarches permettant une meilleure signalisation des usagers en période nocturne, par des équipements appropriés contribuent indéniablement à limiter leur insécurité.

En ce qui concerne les piétons :



En ce qui concerne les cyclistes :



➤ Seniors

Leur comportement au volant (par méconnaissance des règles actuelles du code de la route) ainsi que leur perte d'autonomie liée à l'âge constituent une certaine fragilité, cause de nombreux accidents, en augmentation (23 tués entre 2007/2011, notamment depuis 2009 sur la tranche 80 ans et plus).

Les + de 65 ans, représentent 15 % de la population d'Ille-et-Vilaine mais 19 % des tués sur les routes. En ce qui concerne les circonstances, elles demeurent identiques aux autres usagers vulnérables : essentiellement la journée, et plutôt en agglomération.

	Tués	Ensemble des blessés	Blessés hospitalisés
65 – 79 ans	37	328	178
+ 80 ans	23	155	103
Total	60	483	281



▲ « Usagers vulnérables – Piétons, cyclistes, seniors »

	<u>Piétons</u>	<u>Cyclistes</u>	<u>Seniors</u>
▲ Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et			
<ul style="list-style-type: none"> ○ Les associations, les fédérations sportives. ○ Les collectivités territoriales, les établissements de santé, les maisons de retraite et les transporteurs. 	X X	X X	X X
▲ Infrastructures			
<ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'aménagements spécifiques, en favorisant les modes doux. ○ Analyse des zones accidentogènes et propositions d'aménagements (cohérence de la signalisation). ○ Développer les alternatives à la voiture en s'adaptant aux spécificités des milieux ruraux et urbains. 	X X	X X	X X
▲ Éduquer			
<ul style="list-style-type: none"> ○ Actions vers les autres usagers de la route pour qu'ils respectent les piétons, les cyclistes, les seniors, les personnes handicapées, les cavaliers et réciproquement. ○ Poursuivre l'éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge dans le cadre d'un continuum éducatif. ○ Actions éducatives auprès des parents et enfants de seniors. ○ Apprendre à se déplacer en toute sécurité (code de la rue – voir et être vu). 	X X X	X X X	X X
▲ Former			
<ul style="list-style-type: none"> ○ Audit de conduite et/ou code de la route. ○ Mettre l'accent sur la complémentarité des intervenants lors des journées de sensibilisation ou d'information : préventeur et médecin. ○ Des personnes lors d'actions sur leur environnement pour les inciter à utiliser les passages piétons. 	X X	X X	X X X
▲ Informer			
<ul style="list-style-type: none"> ○ Des personnes âgées en maisons de quartiers et de retraite, associations de seniors sur les risques encourus et les solutions à trouver pour les diminuer. ○ Comportement – respect des règles – équipement (orienter les usagers lors des achats de vélo). ○ Partage de la route : piéton – cycliste – véhicule motorisé en milieu urbain : zone apaisée. ○ Par le biais, des journaux quotidiens, des clubs et associations, des structures relais (clics ...), des communes, des assureurs, du médecin traitant et des pharmaciens. ○ Mettre en place des outils qui permettent de s'auto-évaluer. ○ Information générale à l'attention des conducteurs sur les UVS afin qu'ils l'intègrent mieux dans leur comportement. 	X X X X	X X X X	X X X X
▲ Contrôler et sanctionner			
<ul style="list-style-type: none"> ○ Campagnes de contrôle sans verbalisation pour inciter les piétons à utiliser les passages protégés et pour sensibiliser les autres usagers au respect des piétons. ○ Multiplier les campagnes de contrôle de vérification des cycles. ○ Contrôler les stationnements sur les bandes cyclables et informer les automobilistes. ○ Contrôler les vélos en tourne à droite et sur le respect de la signalétique. 	X	X X X	X

VII. Glossaire de la sécurité routière

ATB : Accidents, Tués, Blessés.

BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels.

BH : Blessés Hospitalisés, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

BNH : Blessés Légers, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures d'hospitalisation.

BPDJ : Brigade de Prévention de la Délinquance Juvenile

CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement

CONCERTO : Applicatif SIG (système d'information géographique) dédié à la connaissance de l'accidentologie et intégrant un module « statistiques ».

CRS : Compagnie Républicaine de Sécurité.

CSA : Contrôle-Sanction Automatisé.

DDSP : Direction Départementale de la Sécurité Publique.

DGO : Document Général d'Orientations

DIRO : Direction Interdépartementale des Routes Ouest.

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière.

EDSR : Escadron Départemental de Sécurité Routière

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

PDASR : Plan départemental d'Actions de Sécurité Routière.

RD : Route Départementale.

RL : Roue Libre

RN : Route Nationale.

SIREDO : Système Informatisé de Recueil de Données.

SOPSR : Service d'ordre Public et de Sécurité Routière

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel.

UMZ : Unité Mobile de Zone.

VC : Voie Communale.

VL : Véhicules Légers

ZAAC : Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels

ZVA : Zone de vigilance Accrue

