

Document **G**énéral **d'**Orientations **2013-2017**



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

Chapitre I - Caractéristiques du Morbihan	4
A - Les caractéristiques démographiques	5
B - Données socio-économiques	5
C - Les caractéristiques de circulation routière	6
Chapitre II - Bilan du DGO 2008-2012	7
A - Bilan chiffré de l'accidentologie	8
B - Bilan des PDASR	11
Chapitre III - Elaboration du DGO 2013-2017	18
A - Méthodologie d'élaboration	19
B - Analyse de l'accidentalité 2007-2011 dans le Morbihan	19
C - Les premiers éléments de l'accidentologie 2012	31
D - Les enjeux pour la période 2013-2017	33
Chapitre IV - Orientations d'actions	34
Enjeu Alcool	
Enjeu Vitesse	
Enjeu Jeunes	
Enjeu Usagers fragiles	
Enjeu Séniors	

Document Général d'Orientations 2013-2017

Préambule

Il n'y a pas de fatalité : toutes les victimes de la route, tués ou blessés, sont parfaitement évitables.

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011 :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars ;
- lutte contre les comportements irresponsables liés à la vitesse ;
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles ;
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

Lors de la réunion du CNSR du 27 novembre 2012, Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur, a fixé deux axes prioritaires sur lesquels doivent porter les travaux :

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

La lutte contre les causes majeures de l'accidentalité routière, l'alcool, les stupéfiants et la vitesse, doit être une préoccupation permanente.

Au niveau national, le bilan 2012 de l'accidentalité routière fait état d'une mortalité routière la plus faible jamais enregistrée depuis 1948, avec moins de 3 700 tués.

La vigilance et l'effort de tous sont indispensables pour atteindre le nouveau cap fixé par le ministre de l'Intérieur, qui est **de diviser par deux le nombre de morts sur les routes d'ici à 2020**.

Rappelons enfin que la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Dans ce contexte, chaque département définit, dans son Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017, les orientations d'actions de la politique à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents, et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Chapitre I

-

Caractéristiques du Morbihan

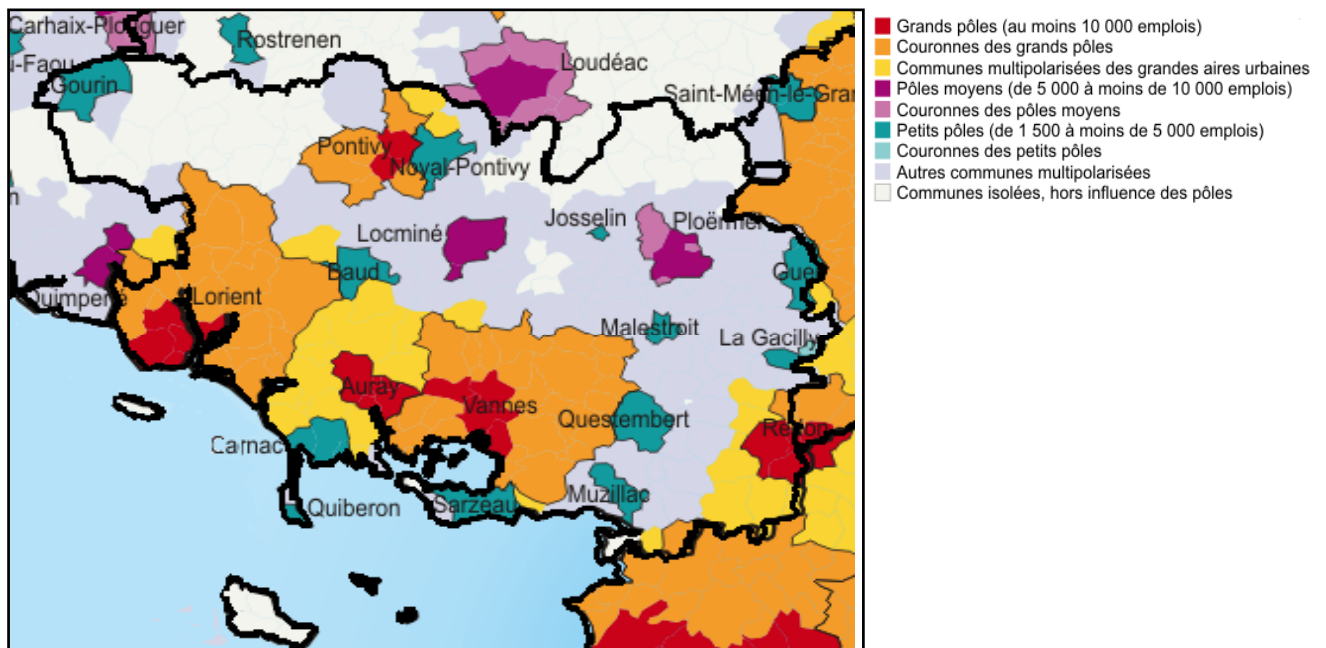
A - Les caractéristiques démographiques

	Population
Côtes d'Armor	587 519
Finistère	893 914
Ille et Vilaine	977 449
Morbihan	716 182
Bretagne	3 175 064

Population 2009	
716 182 habitants	
Superficie :	6 823 km ²
Population :	
• Lorient	59 423
• Vannes	55 348
• Pontivy	14 758
Densité (hab / km ²) :	
• Département	105,0
<i>Source INSEE</i>	

Tranches d'âge et évolution		
	2004	2009
0-9 ans	11,9 %	12,0 %
10-13 ans	4,9 %	4,8 %
14-17 ans	5,0 %	4,7 %
18-24 ans	8,2 %	7,3 %
25-34 ans	11,8%	10,7 %
35-44 ans	14,0%	13,7 %
45-54 ans	14,1%	14,0 %
55-64 ans	10,9 %	13,4 %
65-74 ans	10,3%	9,4 %
75ans et +	8,9%	10,0 %
<i>Source INSEE</i>		

B - Données socio-économiques



C - Les caractéristiques de circulation routière

Réseau routier				Parc automobile *			
RN	RD		Autres	2003	2006	2008	2010
2x2 voies	2x2 voies	2 voies		354 815	358 689	376 215	380 399
247 km	44 km	4 158 km	11200 km				

* voitures particulières de moins de 15 ans d'âge

Immatriculations des véhicules dans le Morbihan					
	2007	2008	2009	2010	2011
Neuf	29 276	29 579	31 480	26 734	25 769
Dont véhicules particuliers	18 792	18 976	23 237	21 850	20 885
Occasion	82 700	80 481	79 398	84 446	NC
Total	111 976	110 060	110 878	111 180	NC

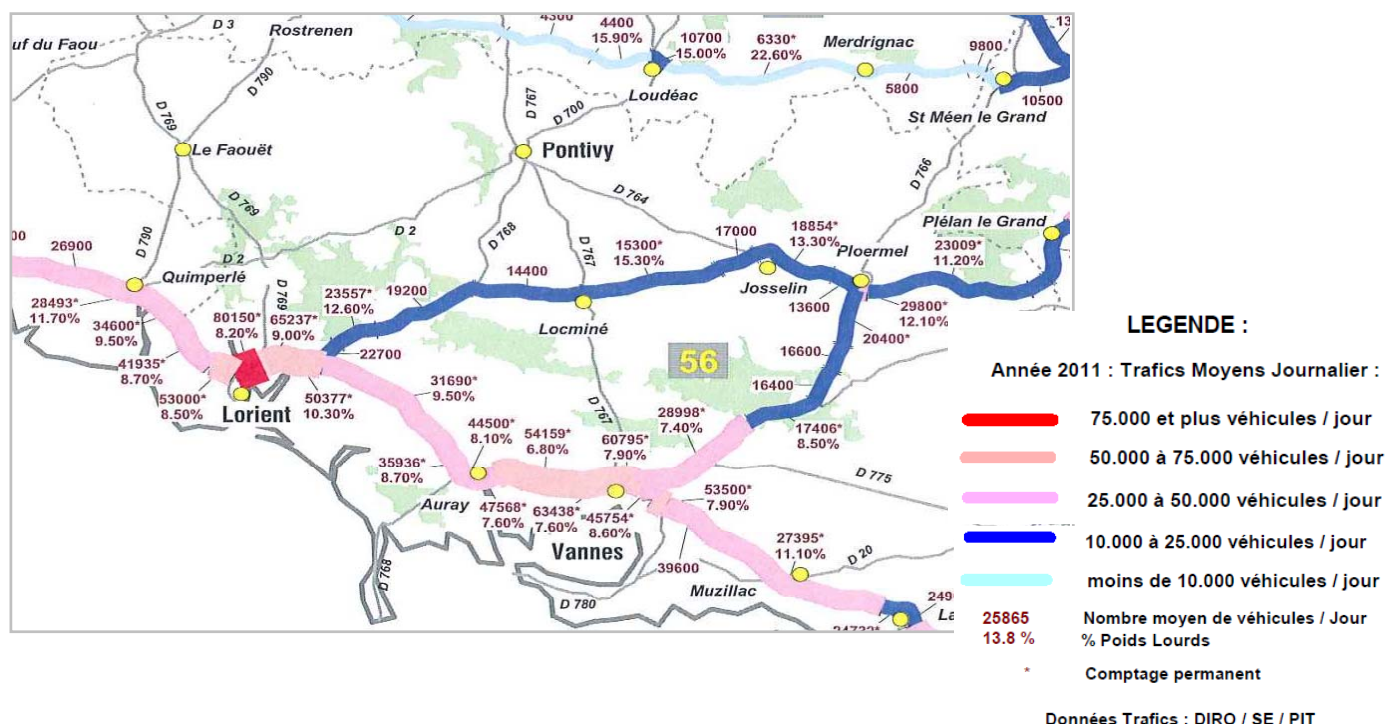
Remarque

La prime à la casse a été instaurée à compter du 5 décembre 2007. Son montant s'élevait à 1000€ jusqu'au 30 juin 2010 puis à 500€ du 1er juillet 2010 au 31 décembre 2010, date à laquelle elle a été supprimée.

Evolution des indices de trafics sur RN et RD

- Avec un trafic routier moyen journalier de 29 244 véhicules/jour sur les RN 24, 165 et 166 pour 2011, une augmentation du trafic de 1,5% par rapport à 2010 est constatée.
- Avec un trafic routier moyen journalier de 2 451 véh/jour sur RD pour 2011, une augmentation du trafic de 1,5% par rapport à 2010 est constatée.

Carte des trafics moyens journalier 2011 sur routes nationales en Morbihan



Chapitre II

-

Bilan du DGO 2008-2012

Le DGO 2008-2012 signé le 12 décembre 2008 par le Préfet du Morbihan, le Président du Conseil Général du Morbihan et le président de l'Association des Maires et Présidents d'EPCI du Morbihan avait fixé 6 enjeux :

- l'alcool et/ou stupéfiants
- la vitesse
- les jeunes
- les deux-roues motorisés
- les seniors
- l'entreprise

et se basant sur l'analyse de l'accidentologie 2002-2006.

A - Bilan chiffré de l'accidentologie

A1 - En France métropolitaine

	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2002-2006	445 914	28 232	141 206	431 490
2007-2011	360 386	21 123	166 975	286 670
Evolution	- 19,2 %	- 25,2 %	+ 18,2 %	-33,6 %

A2 - En Bretagne

	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2002-2006	14 817	1 429	6 172	13 080
2007-2011	13 547	1042	7 104	10 117
Evolution	- 8,6 %	-27,1 %	+ 15,1 %	-22,7 %

A3 - En Morbihan

	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2002-2006	3 617	402	1 410	3 278
2007-2011	3 518	252	1 686	2 794
Evolution	-2,7 %	-37,3 %	+19,6 %	-14,8 %

Globalement, sur les deux périodes étudiées, le Morbihan enregistre une baisse moins importante des accidents que les niveaux national et régional. Cependant, il enregistre une diminution des tués plus importante.

A3.1 - Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âge

		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Piéton	Tués	0	1	-4	1	-3	-2	-5	-6	-18
	Blessés	-10	19	-7	3	6	9	-5	15	30
	BH	4	-1	3	2	-4	15	1	18	38
Cycle	Tués		0	2		1	-2	1	-2	0
	Blessés	13	13	13	-1	-1	10	7	-3	51
	BH	6	4	6	-2	3	9	4	-2	28
2R motorisé < 50 cm3	Tués		-2	-10	-1	0	-1	-1		-15
	Blessés	-3	-175	22	37	18	29	0	1	-71
	BH	0	-16	21	19	7	5	1	1	38
2R motorisé > 50 cm3	Tués		-1	-6	-4	3	8	-1		-1
	Blessés	1	3	-18	-16	-6	61	2		27
	BH	-1	7	2	17	14	51	3		93
VL ou VU	Tués	-5	-2	-34	-7	-22	-7	-8	-4	-89
	Blessés	21	-21	-77	-114	-37	-8	-14	-38	-288
	BH	14	-1	15	11	10	12	23	-15	69
Poids lourd	Tués				-2	-3	-1			-6
	Blessés	1		-3	2	-4	7			3
	BH			-1	4	0	7			10
Transports en commun	Tués						-1			-1
	Blessés	9	14	4	1	4	4	2	5	43
	BH									
Autre mode	Tués			-1	-1		1	-4	-1	-6
	Blessés		1	9	1	7	0	-1	1	18
	BH		-1	3	-2	4	2	1	2	9
Total	Tués	-5	-4	-53	-14	-24	-5	-18	-13	-136
	Blessés	32	-146	-57	-87	-13	112	-9	-19	-187
	BH	23	-8	49	49	34	101	33	4	285

Tués	
------	--

inf ou égal à -20
inf ou égal à -3
sup ou égal à 2

Blessés	
---------	--

inf ou égal à -50
inf ou égal à -10
sup ou égal à 10

Par rapport à la période 2002-2006, les écarts suivants peuvent être notés :

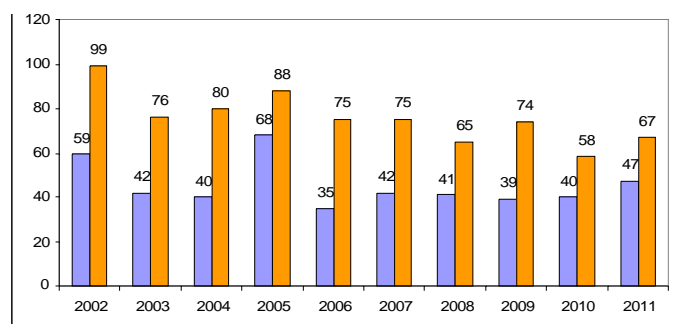
- Le nombre de personnes tuées ou blessés dans les tranches d'âge 18-24 ans et 45-64 progresse respectivement dans trois et quatre cas
- Les vélos et les deux-roues motorisés restent particulièrement vulnérables. On observe des progressions pour les blessés dans les catégories des vélos et des 2 RM<50 cm³, pour les tués dans la catégorie des 2RM> 50 cm³ ;
- Les victimes dans les véhicules légers et utilitaires voient leur nombre diminuer.

A3.2 - Les principales causes

A3.2 -1 L'alcool et/ou stupéfiants

	2002-2006	2007-2011	Evolution
Nombre total d'accidents	3617	3518	-2,74 %
Nombre d'accidents alcool	662	548	-17,2 %
Nombre de tués	189	117	-38,1 %

Répartition journalière des accidents alcool et/ou stupéfiants



Les accidents alcool et/ou stupéfiants diminuent les week-ends et jours fériés tandis que les accidents de "semaine" stagnent depuis cinq ans et augmentent en 2011.

Répartition horaire des accidents alcool et/ou stupéfiants

2007-2011 (par rapport à 2002-2006)					
Accidents week-ends et fériés			Accidents semaine		
06-07h	12-13h	15-18h	05-07h	12-14h	15-16h
24 (+6)	8 (+6)	40 (+13)	13 (+7)	18 (+6)	13 (+2)

Les accidents diminuent généralement par tranche horaire sur la période 2007-2011.

A3.2.2 - La vitesse

	2002-2006	2007-2011	Evolution
Nombre total d'accidents	3617	3518	-2,74 %
Nombre d'accidents vitesse	525	653	+24,38 %
Nombre de tués	63	79	+25,40 %
Nombre de blessés	761	926	+21,68 %
<i>Dont blessés hospitalisés</i>	268	515	+92,16 %
<i>Dont blessés non hospitalisés</i>	493	411	-16,63 %

Le bilan dressé peut surprendre : la cause "vitesse" est plus meurtrière en 2007-2011 qu'en 2002-2006 (+24,38% d'accidents), alors que les vitesses moyennes ont baissé depuis l'instauration des radars automatiques sur les routes du Morbihan en novembre 2004 de 5,4%.

Toutefois, il faut prendre garde au fait que le fichier BAAC est plus riche sur la plus période la plus récente, avec 2090 accidents avec des infractions notées, contre 888 pour la période la plus ancienne.

Conclusions

L'accidentologie s'améliore sur la période 2007-2011, avec :

- une baisse du nombre d'accidents (-2,7%)
- une baisse significative du nombre de tués notamment liée à la cause alcool (-38,1%)
- une baisse des accidents le week-end
- une diminution du nombre des accidents sur toutes les tranches horaires
- mais une hausse des blessés hospitalisés

B - Bilan des PDASR

Les orientations définies dans le cadre du DGO ont fait l'objet d'actions opérationnelles inscrites annuellement dans les PDASR. Ces actions ont été déclinées en interventions opérationnelles animées par la coordination sécurité routière et les IDSR du réseau AGIR pour la sécurité routière. Un bilan du PDASR précédent est systématiquement inclus au PDASR suivant. Il comprend le bilan quantitatif, qualitatif et financier des actions.

Les actions suivantes se distinguent par leur caractère innovant.

Alcool et/ou stupéfiants

Kit festival

Les accidents de la route restent la première cause de mortalité chez les jeunes. La consommation d'alcool, de drogue et autres substances addictives, ainsi que la fatigue, jouent un rôle prépondérant dans cette accidentalité. C'est pourquoi les actions de prévention à l'occasion des manifestations festives ont été intensifiées.

La préfecture, la DDTM et le Conseil Général sont partenaires de l'opération « Kit festival », qui permet aux organisateurs de sensibiliser les festivaliers sur l'insécurité routière pendant le festival. Le Kit distribué aux bénévoles comprend un tee-shirt, un gilet de sécurité et de la documentation.

La formation des bénévoles du stand de sécurité routière est assurée par le réseau des IDSR du réseau AGIR ainsi que l'apport de documentations préventives sur les risques liés à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants.



Alcool et route en 4ème

La fiche "Alcool : Santé-Sécurité-Citoyenneté" peut servir de support aux équipes pédagogiques des classes de 4ème qui souhaitent mettre en œuvre une action de prévention sur la thématique de l'alcool dans le cadre de la politique d'éducation à la santé élaborée au sein des Comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté des collèges.

Elle propose une orientation des contenus à aborder en lien avec les programmes disciplinaires.

Cette fiche est téléchargeable sur le site des services de l'Etat du Morbihan.

Le contrôle routier à l'auto-école

Cette action a été mise en place pour répondre à une demande des écoles de conduite confrontées à la problématique alcool/stupéfiant.

Elle permet de montrer que le contrôle des forces de l'ordre est possible à tout moment et concerne, pour les véhicules auto-école, aussi bien le conducteur-élève que son accompagnateur.

Chaque enseignant de la conduite présent à cette sensibilisation a été destinataire d'une présentation leur permettant de diffuser l'information à leurs élèves dans le cadre de leur formation en école de conduite.



La campagne sécurité routière du Morbihan

En Morbihan, le bilan de l'accidentalité 2011 a montré une forte augmentation du nombre des tués (+14%) et des blessés hospitalisés (+12,2%). Le facteur alcool a été présent dans 60% des accidents mortels de la circulation routière, contre 43% en 2010, avec un taux moyen d'imprégnation alcoolique de 2,12 g/l. Ces accidents ont concerné non seulement les véhicules à moteur, mais également les piétons.

C'est pourquoi une campagne départementale de sécurité routière axée principalement sur les effets de l'alcool s'est déroulée du 12 au 21 octobre 2012 en partenariat avec le Conseil général.

Elle comportait notamment :

- la diffusion de spots spécifiques sur de nombreuses radios locales ;
- la mise à disposition d'une bannière internet animée ;
- des interviews de personnes œuvrant pour la sécurité routière dans la presse locale ;
- la réalisation de prêts à insérer pour bulletins municipaux ;
- l'édition de dépliants et d'affiches ;

l'impression de serviettes de table destinées aux restaurants scolaires des élèves des lycées du Morbihan.



Vitesse

Renforcement des connaissances de l'observatoire départemental de la sécurité routière

En lien avec les gestionnaires des routes, sont recueillies les données vitesses des stations de trafic installées sur routes nationales et sur routes départementales. Le traitement mensuel des données est reporté sur graphiques, et les variations et tendances sont exploitées pour communiquer sur ces données et faire comprendre les risques liés à la vitesse excessive et inadaptée.

Information sur les vitesses pratiquées

En lien avec l'action ci-dessus, l'observatoire des vitesses prévoit une information, auprès des usagers, sur les vitesses pratiquées et les dangers liés à la vitesse.

Dans ce cadre, l'observatoire départemental Sécurité Routière a établi un document portant sur l'analyse des vitesses pratiquées en 2011 et la comparaison avec 2010.

Dans le département du Morbihan, 29 stations de comptage sont installées sur différents réseaux (routes nationales et départementales). Ces stations relèvent les vitesses pratiquées pour chaque sens de circulation, ce qui représente 58 points de comptage.



Cette information est présentée tous les quadrimestres, le dernier quadrimestre faisant le bilan de l'année en cours. Il est téléchargeable sur le site des services de l'Etat du Morbihan.

CCUSR

Créée dans le Morbihan en 2009, la commission consultative des usagers de la signalisation routière traite exclusivement de la



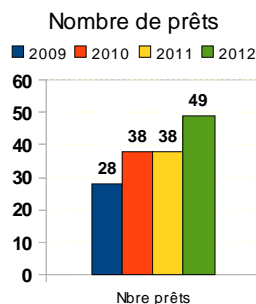
signalisation routière, hors tout autre sujet (géométrie de la route, entretien ou exploitation routière, fluidité du trafic...).

La DDTM assure le secrétariat de la commission, qui a pour principal objectif de rendre la signalisation plus pertinente.

Prêts afficheurs de vitesse aux communes

La coordination sécurité routière possède des afficheurs de vitesses qui peuvent être prêtés aux communes à leur demande.

Ce prêt est d'une durée de deux semaines. Nombre de communes en ayant fait l'expérience ont décidé de se doter de ce dispositif pédagogique.



Jeunes

Kart et sécurité routière

Depuis 2009, cette action, programmée fin septembre, a permis à 300 jeunes de 15 à 28 ans identifiés par les missions locales, les CFA, sous main de justice ou encore du centre de rééducation de Kerpape de participer aux différents ateliers (conduite en kart et ateliers sécurité routière).

Cette action partenariale a fait appel aux membres du groupe jeunes du DGO-PDASR (coordination sécurité routière, conseil général, Groupama, Prévention Routière, PJJ, SPIP...)



Accès pour tous à l'apprentissage anticipé de la conduite

Le but de cette action était de favoriser l'apprentissage des jeunes à la conduite automobile avant l'obtention du permis de conduire en développant la conduite accompagnée pour des jeunes qui n'ont pas accès à cette offre, en faisant notamment appel à un groupe de personnes à la retraite.

Il s'agissait également de :

- susciter l'intérêt chez les jeunes retraités à l'accompagnement des jeunes dans leurs démarches d'apprentissage à la conduite accompagnée
- Initier les jeunes à « une conduite responsable » (pour eux-mêmes et pour les autres usagers de la routes)
- favoriser les échanges dans ce contexte entre deux générations
- remettre à jour les connaissances des accompagnateurs. développer et conforter les aptitudes à la conduite des jeunes retraités



Deux-roues motorisés

Sensibiliser le public utilisateur de deux-roues motorisé

Au cours de ces interventions, les motards et les autres utilisateurs de deux-roues motorisés ont été sensibilisés à la nécessité de maîtriser leur engin et de partager la route avec les autres usagers.

Pour cela, les ateliers de Sécurité Routière, comme par exemple le simulateur de conduite moto et scooter, ont été déployés lors de salons et de manifestations deux-roues motorisés, comme La Madone des motards de Porcaro.



Une moto révisée, une vie protégée

Enjeu prioritaire dans le département du Morbihan depuis plusieurs années, les motards restent particulièrement touchés par les accidents de la route, notamment lors de la reprise de la conduite de la moto après l'hiver.

Aussi, les services de l'Etat ont offert à ce public une vérification gratuite de l'état de leur moto sur dix points de diagnostic (pression des pneus, freins, éclairage...), ainsi que la possibilité de prendre rendez-vous pour l'exécution des réparations.



Auto-motard d'un jour

Il s'agissait de proposer aux automobilistes un baptême pédagogique en moto pour prendre conscience du partage de la route entre les différents usagers. Une dizaine d'automobilistes ont effectué le baptême en 2010.

Etre vu en deux-roues motorisé

En partenariat avec les forces de l'ordre, l'équipe sécurité routière et les bénévoles du réseau AGIR, les deux-roues motorisés non-visibles étaient interceptés pour transmettre aux contrevenants un message clair de sécurité routière, de la documentation et des brassards fluorescents.

185 conducteurs de deux-roues motorisé ont été sensibilisés sur une semaine.

Comportement citoyen des collégiens dans leurs déplacements en deux-roues motorisés

Les interventions liées à cette action sont destinées principalement aux élèves des classes de 4ème-3ème.

"ÊTRE VU EN 2 ROUES MOTORISÉ"



Seniors

Les ateliers de la route

Ces ateliers, accessibles aux personnes de plus de 60 ans, avaient pour but de

- remettre les conducteurs seniors à niveau de leurs connaissances et en confiance ;
- les responsabiliser en fonction de leurs compétences et leurs capacités physiologiques ;

- les informer sur les alternatives à la conduite.

L'action était associée aux projets territoriaux de sécurité routière des CLIC pour augmenter le nombre de seniors ayant accès à cette action, et a fait appel à la CLARPA et à la Prévention routière

Partenariat CLIC personnes âgées

Cette action, appuyée sur les dispositifs de coordination gérontologique, s'est déroulée sur plusieurs phases :

- 1^{ère} phase : journée de sensibilisation des responsables de CLIC à la Sécurité Routière (réalisée juin 2009) ;
- 2^{ème} phase : Recensement des actions existantes, réalisation d'un diagnostic (réalisée en 2010) ;
- 3^{ème} phase : aide à la mise en œuvre d'actions nouvelles (2010-2012).

Entreprises

Evaluation des risques routiers dans l'entreprise

Le but de cette évaluation était de définir les actions à mettre en œuvre dans le cadre du Document Unique après le recensement des risques routiers concernant les salariés.

Une enquête a été menée pour rappeler les obligations des chefs d'entreprise en matière de sécurité, à savoir la prise en compte du risque routier :

- identification et évaluation du risque ;
- élaboration d'un plan d'actions ;
- suivi et bilan du plan d'actions.

La fiche enquête a été élaboré par SRE 56. Les Fédérations patronales de chacune des branches étaient adhérentes à l'action : CAPEB –FMBTP- FNTV – FNTR.

Risques routiers : La prévention, une idée à faire circuler

Le Centre de gestion F.P.T. du Morbihan, porteur de cette action, a permis de sensibiliser les maires et les présidents d'établissements publics, employeurs, la hiérarchie et les agents salariés par une mise à disposition d'une démarche et d'outils de prévention. Des axes de travail prioritaires ont été déterminés :

- le risque trajet ;
- le risque mission ;
- les compétences post-professionnelles ;
- la problématique particulière du véhicule utilitaire léger ;
- les moyens technologiques embarqués.

Sensibilisation sécurité routière CFA et FJT

Cette sensibilisation est en direction des jeunes de CFA, FJT et MFR car ils sont des futurs salariés d'entreprise. Ils sont ou seront confrontés au risque routier dans le cadre de leur activité professionnelle.

Enjeu transversal

Les réseaux REN, ERSR et AGIR

Le réseau des élus référents sécurité routière - ERSR

Le réseau des ERSR, créé le 19 octobre 2005 s'est considérablement élargi depuis les dernières élections municipales de mars 2008. Les 261 communes du département ont toutes nommé un ERSR. Ce réseau est animé par la coordination sécurité routière.

Près de 80% des ERSR ont été sensibilisés à la sécurité routière en 2008.

Ce réseau s'est réuni deux fois par an sur des thématiques diverses telles que par exemple :

- Les zones de circulation apaisées : zone 30, zone de rencontre et aire piétonne
- L'enfant dans son environnement de déplacements
- Les deux-roues motorisés et autres véhicules
- Les collectivités locales et la sécurité routière
- Les seniors, usagers de la route
- Les rassemblements et la sécurité routière

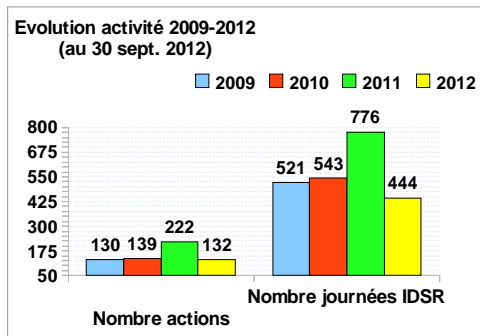
Beaucoup de collectivités se sont particulièrement impliquées en matière de sécurité routière notamment pendant la semaine de la sécurité routière.

Réseau AGIR

Les IDSR du réseau AGIR se réunissent trois fois par an.

L'information porte par exemple sur :

- la fiche "Alcool et route" pour les enseignants des élèves de 4ème
- l'actualité sécurité routière
- point sur l'accidentologie
- information des décisions du groupe d'animation du réseau des IDSR



Réseau des Référents sécurité routière de l'Education Nationale - REN

Depuis février 2010, chaque collège et lycée public ou privé est doté d'un référent sécurité routière, dont le réseau est animé par la coordination sécurité routière. Des journées de sensibilisation sont organisées régulièrement, et une rencontre annuelle a lieu le dernier jeudi avant les vacances d'hiver.

Concours Gastounet

En 2008, il a été décidé d'adapter le concours en le calquant sur l'année scolaire.

En 2011, compte-tenu de l'arrêt du concours au niveau national, 503 livrets ont été achetés et distribués aux enseignants uniquement, soit un livret par classe au lieu d'un livret par enfant.

Des contacts avec l'éditeur du livret Gastounet ont été établis et une commande d'édition de nouveaux livrets a été passée. Pour le concours de l'année 2012, ils ont été à nouveau distribués comme les années passées. Le retour de la finale nationale est attendu avec impatience.



Année	Livrets distribués	Communes participantes	Dessin retournés	Catégorie			Dessins concours départemental
				CP-CE1	CE2-CM1	CM2	
2009/2010	15 600	111	5 477	294	354	207	855
2010/2011	503	75	4 609	188	202	175	565
2011/2012	13898	105	7 982	270	307	273	853

Quiz sécurité routière

Le QUIZ SR56 réunit l'ensemble des communes volontaires, à travers des équipes composées de différentes tranches d'âge de la population. Cette action s'inscrit dans le prolongement de la semaine de la sécurité routière.

Le déroulement du QUIZ SR56

Le QUIZZ SR56 se déroule en 3 étapes : la qualification, les ½ finales et la finale. Trois éditions du Quiz SR 56 ont eut lieu en

- 2009 à Guer
- 2012 à Pontivy
- 2012 à Auray



Journée de la sécurité intérieure

Cet évènement national se substitue depuis 2008 aux journées de la police nationale, de la gendarmerie nationale et à la semaine de la sécurité civile. Il se compose d'un village sécurité regroupant l'ensemble des partenaires de l'opération et d'un espace de démonstrations (hélicoptère, secours aux victimes, interpellations, reconstitutions de scènes de crime...). La coordination sécurité routière et les bénévoles du réseau AGIR participe à cette journée avec les ateliers du centre de ressources.

Intervention en milieu scolaire

Ces interventions sont destinées aux élèves de la maternelle, avec l'atelier "Clowns de la sécurité routière", à l'université, avec par exemple les ateliers test-choc frontal, simulateur d'alcoolémie.

Binôme classe de seconde

Le binôme constitué d'un enseignant de la conduite volontaire et d'un bénévole du réseau AGIR vont, à la demande des lycées, sensibiliser sur l'accidentologie dans le Morbihan et promouvoir l'apprentissage anticipée de la conduite.

Conclusion du bilan des actions des PDASR 2008 à 2012

Les actions spécifiques comme la création d'une fiche, d'un dépliant, ou par exemple "Le Kart et la sécurité routière", inscrit à l'enjeu Jeune, ont nécessité le partenariat de l'ensemble des services membres du groupe de travail (services de l'Etat, Conseil Général, Prévention Routière...).

Les autres actions ont été déclinées en interventions effectuées à la demande expresse d'un établissement scolaire, d'une collectivité locale ou encore d'une entreprise. Ces interventions, assurées par la coordination sécurité routière et les intervenants du réseau "AGIR pour la sécurité routière", ont vu leur nombre croître durant la période 2009-2012.

Le nombre d'interventions a augmenté de près de 60% entre 2010 et 2011. La mobilisation des bénévoles a augmenté de près de 43%.

Cet accroissement s'explique par l'animation de plusieurs réseaux par la coordination routière (ERSR, IDSR, REN...) dont les membres de ces réseaux sont informés, sensibilisés à l'insécurité routière. Ils peuvent informer à leur tour leur entourage, administrés ou élèves, avec l'appui des bénévoles d'associations comme La Prévention Routière, La Ligue contre la violence routière, Les traumatisés crâniens... Leur engagement, disponibilité et professionnalisme permettent de faire passer le message de sécurité routière sans moraliser et en s'adaptant au public cible.

Parmi les actions inscrites aux PDASR 2009 à 2012, certaines ont été reconduites d'année en année.

Chapitre III
-
Elaboration du DGO
2013-2017

A - Méthodologie d'élaboration

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des PDASR.

Les administrations de l'État, les élus du Conseil Général, des principales communes et groupement de communes, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs du risque routier professionnel (CARSAT, MSA, CNRACL) en sont les principaux protagonistes.

Afin de « donner du sens » au DGO 2013-2017, il a été proposé de porter un regard objectif sur les deux précédents DGO et notamment sur les cinq dernières années passées.

Sous la responsabilité du préfet, les acteurs et les partenaires locaux impliqués dans la démarche ont vérifié la cohérence et la pertinence des orientations décidées et des actions menées. Ils ont défini des axes prioritaires d'actions à mettre en œuvre au cours d'une nouvelle période.

1. Réflexion initiale sur le DGO 2008-2012

- Constitution d'un **comité de Pilotage** (voir annexe 1)
- Constitution d'un **groupe technique** composé du coordinateur sécurité routière, de l'ODSR et des techniciens des collectivités et des assureurs sociaux du risque professionnel.

2. Bilan et réactualisation des enjeux par le groupe technique

3. Validation des enjeux par le comité de pilotage

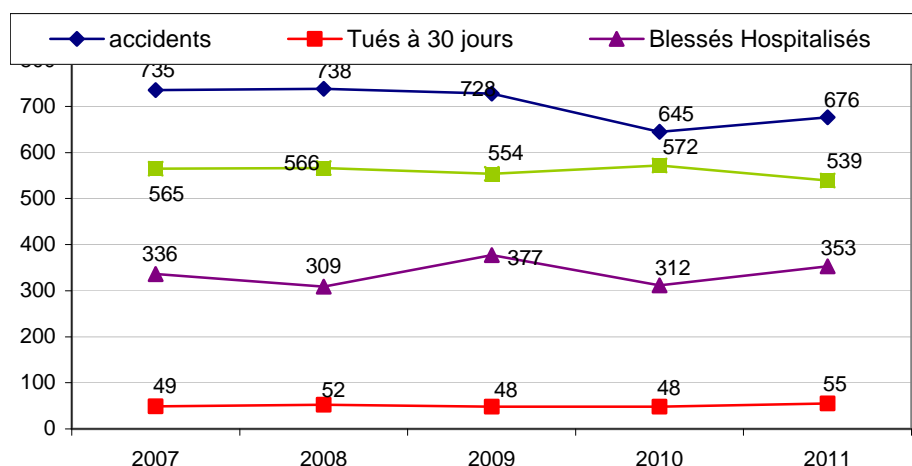
4. Travail sur les enjeux par les groupes de travail thématique

5. Rédaction, validation et signature du DGO

6. Application et suivi du DGO par les PDASR

L'animateur du groupe de travail réunira chaque année les membres du groupe pour dresser le bilan des actions programmées dans l'année et définir une programmation d'actions qui s'inscrira dans le PDASR de l'année suivante.

B - Analyse de l'accidentalité 2007-2011 dans le Morbihan

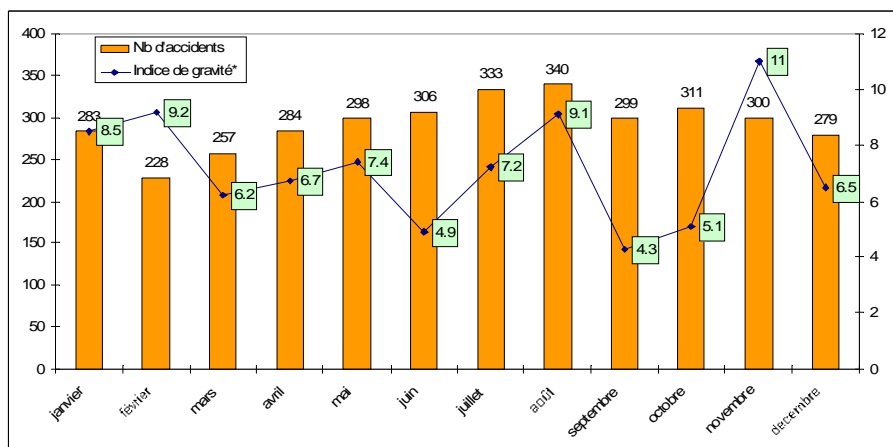


Répartition des victimes par catégorie d'usagers dans le Morbihan - (en rouge : chiffres > à la moyenne nationale)

		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Piéton	Tués	5,7%	5,7%	11,4%	14,3%	8,6%	31,4%	11,4%	11,4%	100,0%
	Blessés	13,0%	10,7%	9,8%	6,8%	7,9%	18,8%	11,9%	21,1%	100,0%
	BH	12,2%	4,3%	7,8%	6,1%	7,0%	20,0%	13,0%	29,6%	100,0%
Cycle	Tués	0%	18,2%	18,2%	0%	9,1%	18,2%	18,2%	18,2%	100,0%
	Blessés	14,6%	12,5%	15,3%	8,7%	11,2%	27,1%	7,5%	3,1%	100,0%
	BH	17,0%	8,5%	11,7%	2,1%	10,6%	33,0%	11,7%	5,3%	100,0%
2R motorisé < 50 cm3	Tués	0%	36,4%	18,2%	9,1%	9,1%	27,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	Blessés	0,8%	37,1%	33,4%	10,8%	7,7%	8,8%	0,8%	0,6%	100,0%
	BH	0,4%	43,1%	27,0%	9,9%	8,8%	9,1%	1,1%	0,7%	100,0%
2R motorisé > 50 cm3	Tués	0%	0%	26,3%	13,2%	36,8%	23,7%	0,0%	0,0%	100,0%
	Blessés	1,0%	3,9%	25,3%	25,7%	19,4%	23,6%	1,0%	0,0%	100,0%
	BH	0%	4,5%	21,6%	27,1%	20,6%	25,1%	1,0%	0,0%	100,0%
VL ou VU	Tués	0,7%	2,0%	28,5%	17,9%	6,6%	19,9%	7,9%	16,6%	100,0%
	Blessés	6,6%	3,8%	24,4%	17,5%	15,7%	20,8%	6,0%	5,1%	100,0%
	BH	4,5%	4,1%	24,9%	18,6%	14,6%	18,7%	7,2%	7,5%	100,0%
Poids lourd	Tués	0%	0%	0%	0%	100,0%	0%	0,0%	0,0%	100,0%
	Blessés	3,0%	0%	0%	36,4%	12,1%	48,5%	0,0%	0,0%	100,0%
	BH	0%	0%	0%	41,2%	11,8%	47,1%	0,0%	0,0%	100,0%
Transports en commun	Tués	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	Blessés	16,4%	29,5%	13,1%	3,3%	8,2%	14,8%	4,9%	9,8%	100,0%
	BH	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Autre mode	Tués	0%	0%	0%	40,0%	0%	40,0%	0,0%	20,0%	100,0%
	Blessés	0%	4,8%	28,6%	9,5%	21,4%	19,0%	7,1%	9,5%	100,0%
	BH	0%	0%	19,0%	0%	23,8%	23,8%	14,3%	19,0%	100,0%
Total	Tués	1,2%	4,4%	24,2%	15,9%	11,9%	22,6%	7,1%	12,7%	
	Blessés	6,2%	12,1%	23,6%	15,1%	13,3%	19,1%	5,2%	5,4%	
	BH	4,7%	10,7%	21,3%	16,0%	13,5%	19,6%	6,2%	8,1%	

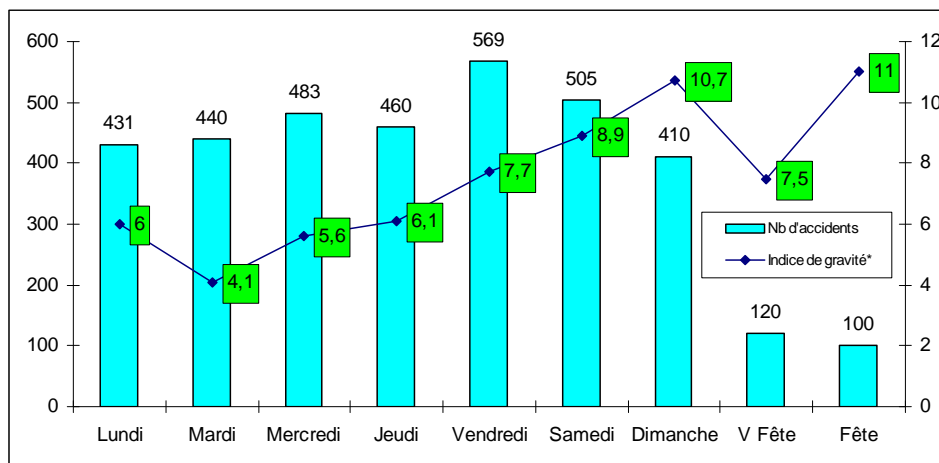
- En Morbihan, les catégories des poids lourd et transports en commun ne représentent qu'une part minimale des tués et des blessés (1 tué et 17 blessés hospitalisés) ;
- La catégorie "autres" (quad, voiturette, tracteur,...) totalise 5 tués et 21 blessés hospitalisés ;
- La tranche d'âge des 14-24 ans totalise 16 écarts positifs par rapport au national ;
- La tranche d'âge des 45-64 ans totalise 9 écarts positifs ;
- La tranche d'âge des 75 ans et plus totalise 7 écarts positifs ;
- Les victimes par mode de locomotion les plus touchées sont les piétons (9), les vélos (8), les 2RM < 50 cm3 et > 50 cm3 (6).

Répartition annuelle des accidents et de leur gravité



- La moyenne des accidents par mois est de 293 en 2007-2011 ;
- Février est le mois le moins accidentogène avec un indice de gravité important ;
- Août est le mois le plus accidentogène avec un fort indice de gravité ;
- Le chiffre de novembre 2011 (12 tués) a contribué à la poussée de l'indice de gravité ;
- Les accidents pour les mois de juillet et d'août représentent 15% d'accidents supplémentaires sur la période 2007-2011.

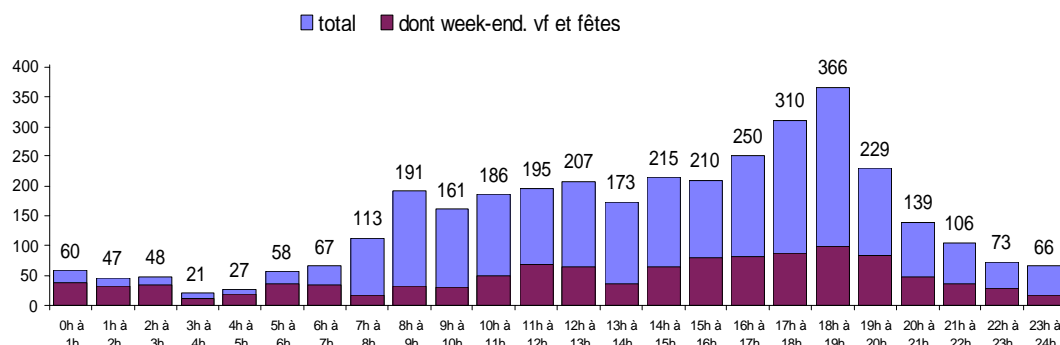
Répartition journalière des accidents et de leur gravité



Constats

- Progression des accidents les lundis, mercredis, vendredis et les veilles de fête ;
- Baisse générale de l'indice de gravité. Les baisses les plus fortes s'observent les mardis, les jeudis, les dimanches, les veilles de fêtes et fêtes. La baisse la moins forte est observée les vendredis.

Répartition horaire des accidents



Constats

- Le créneau horaire le plus meurtrier est 15h-21h.

Evolution des tués par modes de déplacement

Sur la période 2007-2011, le plus grand nombre d'accidents mortels a lieu sur les routes départementales. Depuis 2010, on note une diminution des tués sur routes nationales, mais on observe une nouvelle augmentation des tués sur routes départementales et communales.

Evolution des tués par types de déplacements

Mode de déplacement	2007-2011			
	Ensemble des jours		Week-ends, Veilles de fêtes et fêtes	
	Nb acci	%	Nb acci	%
Piéton	535	15,2	138	12,2
Cycle	335	9,5	103	9,1
Deux-roues motorisé < 50 cm3	835	23,7	257	22,6
Deux-roues motorisé >= 50 et <= 125 cm3	116	3,3	32	2,8
Deux-roues motorisé > 125 cm3	385	10,9	165	14,5
Deux-roues >= 50 cm3 (avant 2007)	2	0,1	1	0,1
Véhicule léger ou véhicule utilitaire	2842	80,8	884	77,9
Poids lourd	102	2,9	11	1
Transport en commun	9	0,3	0	0
Train	1	0	0	0
Les autres modes	114	3,2	31	2,7
Total	3518	100,00%	1135	100,00%

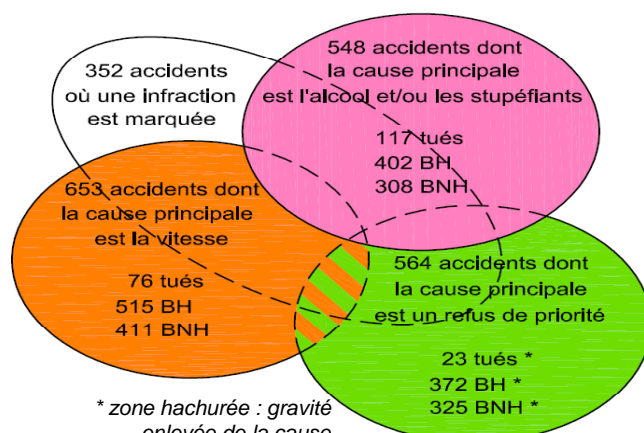
Valeur en augmentation par rapport à la période 2002-2006

	Victimes graves	piéton	cycle	2RM	VL-VU	Poids lourd	Transport en commun	Autre mode	TOTAL
2007-2011	tués	35	11	49	151	1	0	5	252
	BH	230	94	565	760	17	0	21	1687
	Total	265	105	614	911	18	0	26	1939

B3 - Principales causes d'accidents

Analyse des causes

2090 accidents, soit 59,4% de l'ensemble, comportent au moins une infraction pour au moins un conducteur ou un piéton. Par ailleurs, on compte 1428 accidents (40,6%) où aucune infraction n'est notée.

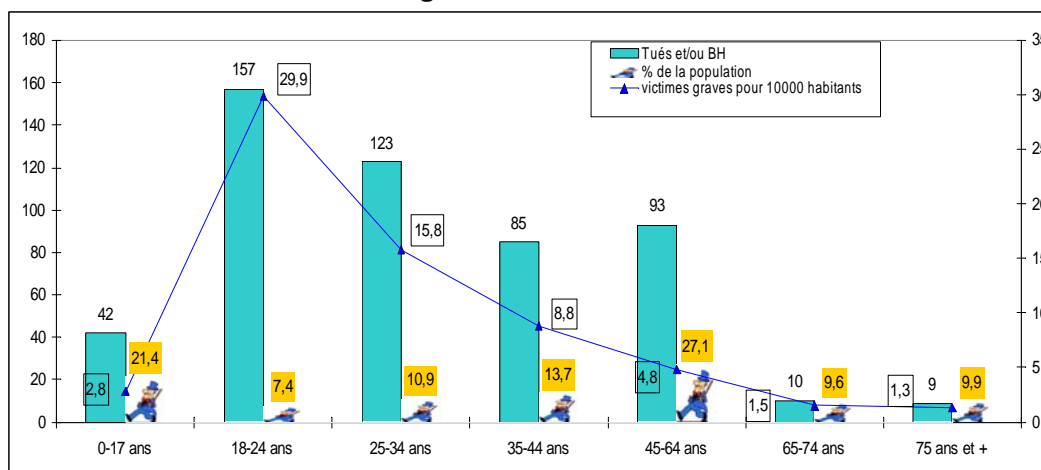


3518 accidents recensés au fichler BAAC sur la période 2007-2011

* zone hachurée : gravité enlevée de la cause "priorité" et comptée dans la cause "vitesse"

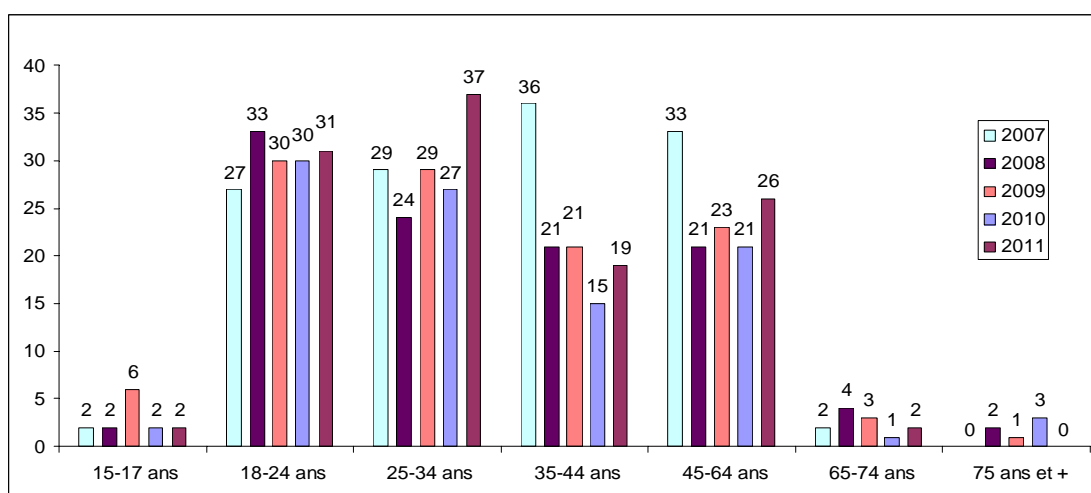
B3.1 - Alcool et/ou stupéfiants

Victimes graves dans les accidents



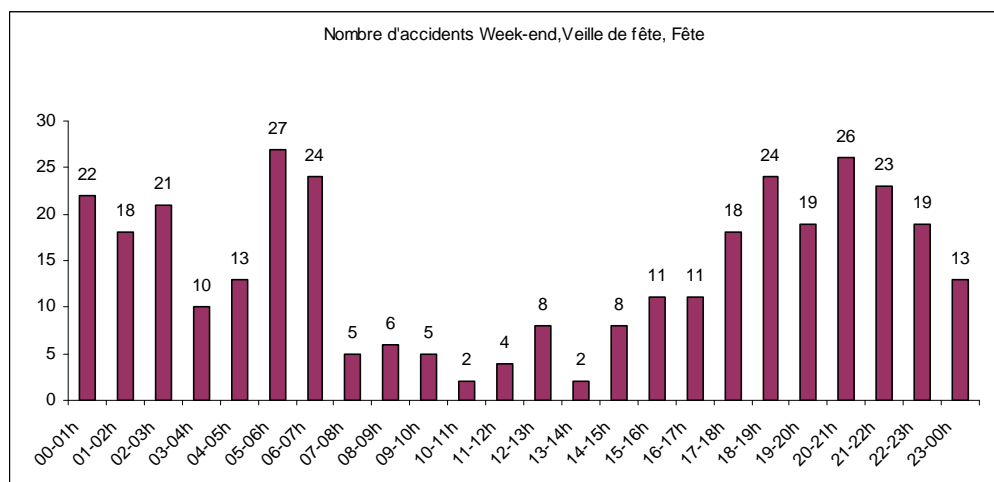
Les 18-34 ans sont nettement sur-représentés.

Age des responsables des accidents

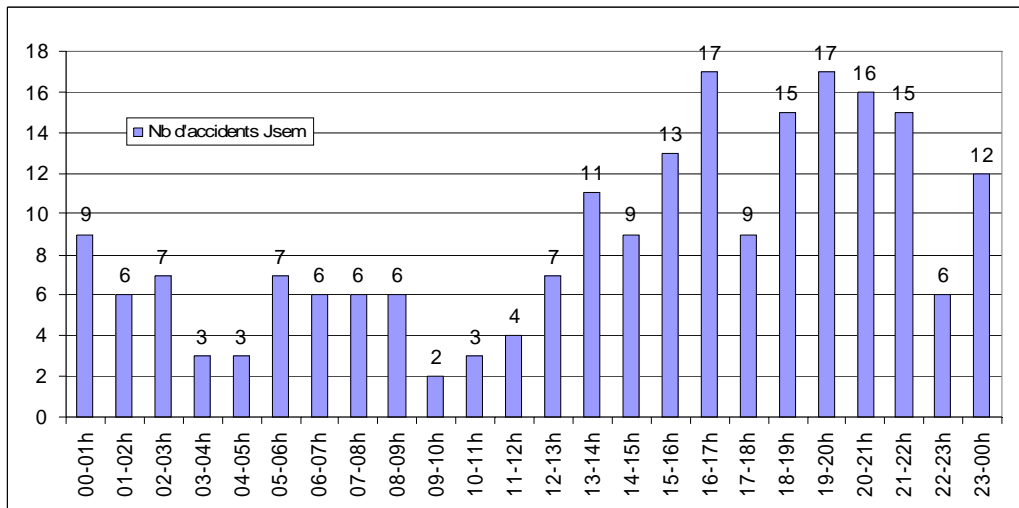


La catégorie des 18-24 ans est stable depuis 5 ans. Celle des 25-34 ans a baissé mais voit sa part augmenter en 2011. Les tranches des 15-17, des 35-44 ans et des 65 ans et plus enregistrent de meilleurs résultats sur la période 2007-2011. En revanche, on constate une détérioration pour celle des 45-64 ans.

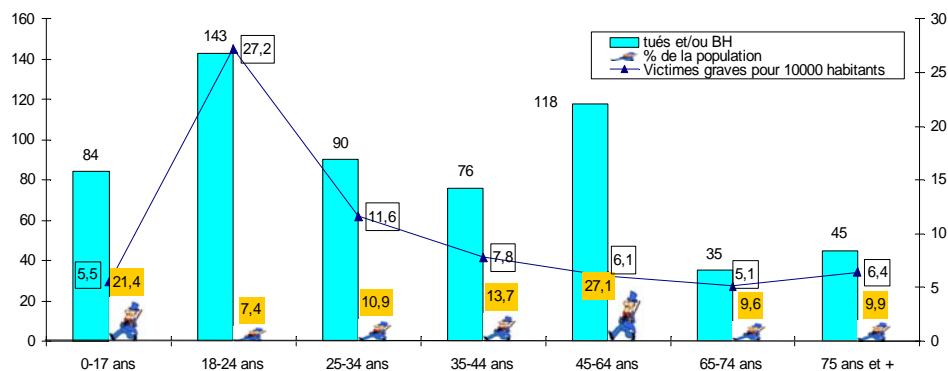
Répartition horaire "week-end" des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants victimes d'accident de la circulation



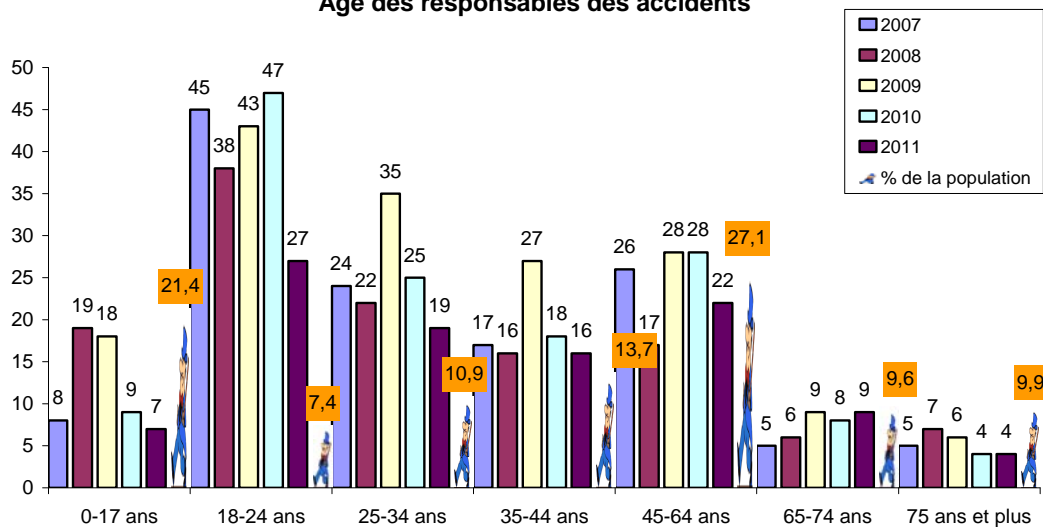
Répartition horaire "semaine" des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants victimes d'accident de la circulation



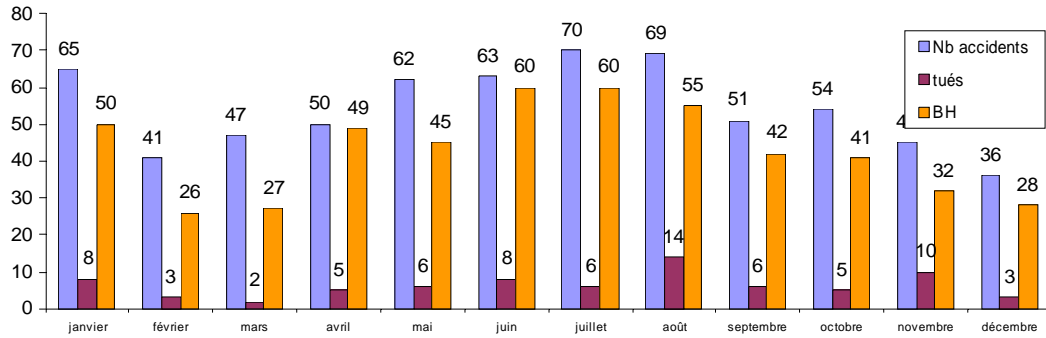
B3.2 Vitesse



Age des responsables des accidents

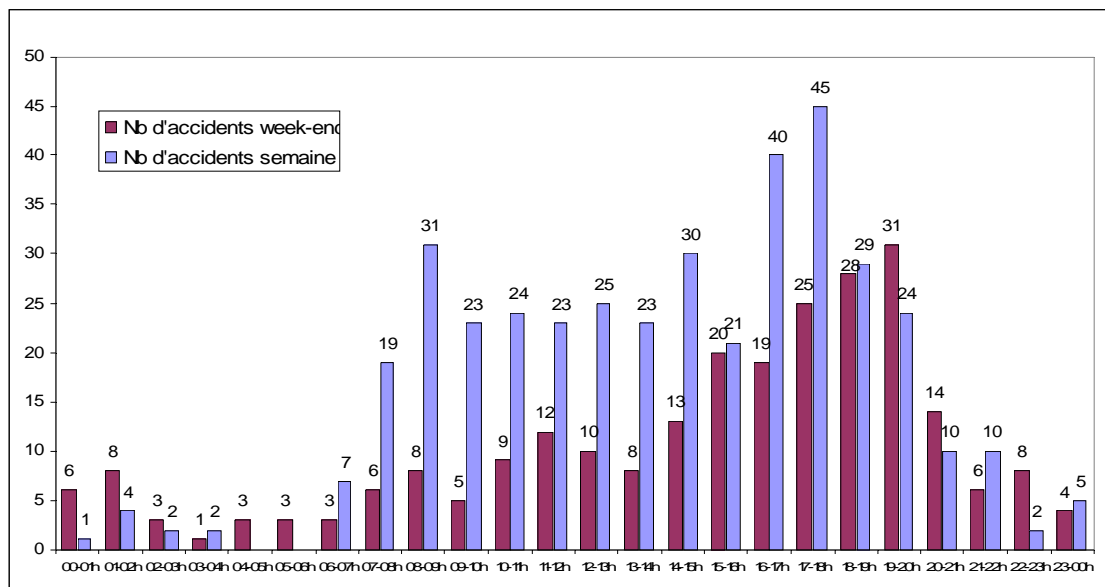


Répartition mensuelle des accidents



Les accidents liés à la vitesse se produisent, majoritairement, de mai à août. Les mois de janvier et de novembre se distinguent par un nombre conséquent de tués.

Répartition horaire des accidents liés à la vitesse



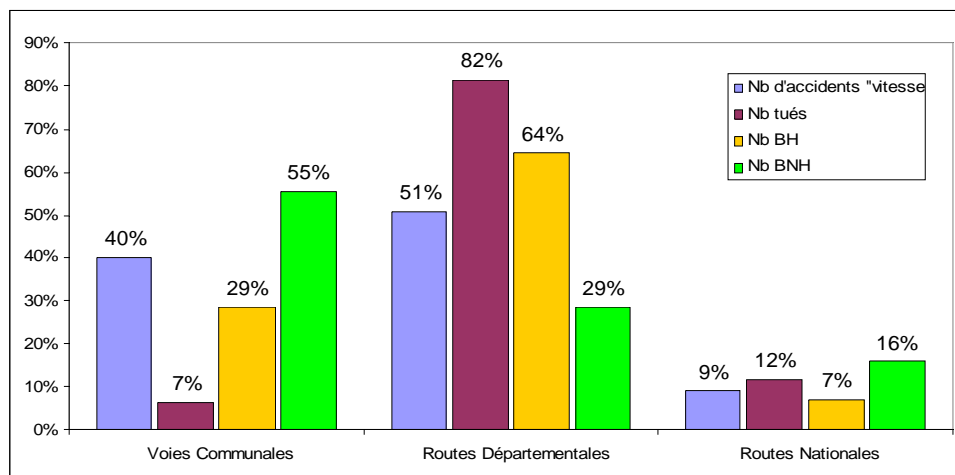
La tranche horaire 7h-21h concentre plus de 88% des accidents.

Tranches d'âges des conducteurs par mode de locomotion

Âge des conducteurs	0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Vélo	2	1	0	1	4	0	0	8
2RM<50cm3	54	29	8	5	5	2	0	103
50<2RM<125	4	4	3	5	7	1	0	24
2RM>125cm3	0	43	33	15	17	0	0	108
VL ou VU	1	126	72	65	76	31	27	398
PL	0	0	1	1	7	0	0	9
Autres	0	2	1	0	4	1	0	8
Total	61	205	118	92	120	35	27	

On note une forte implication des VL suivi par les deux-roues motorisés, pour les 18-24 ans en particulier.

Localisation des accidents "vitesse" et gravité



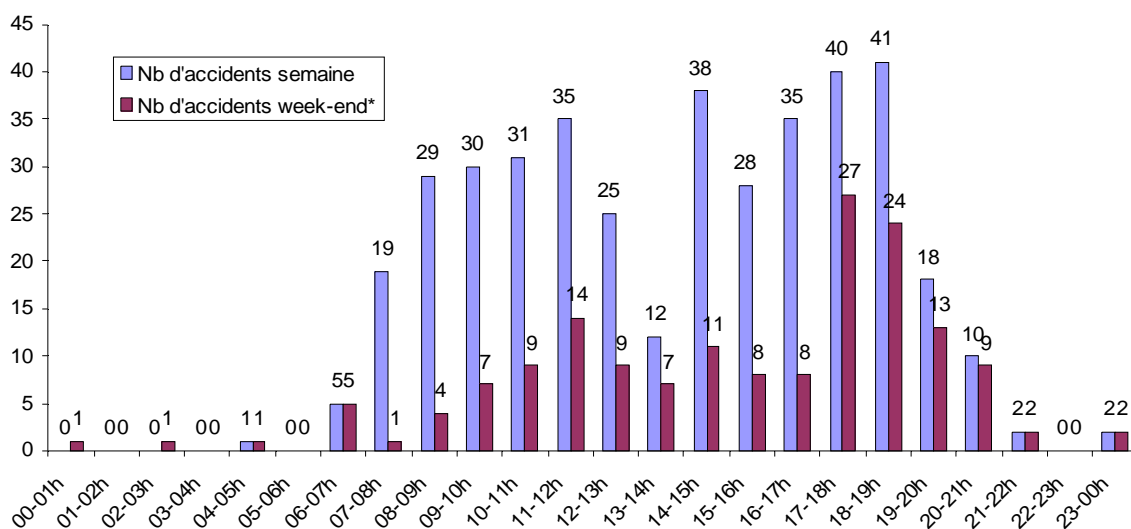
Les accidents « vitesse » survenant sur les routes départementales sont les plus nombreux et les plus graves.

B3.3 - Les refus de priorité

564 accidents* où le facteur « priorité » apparaît (Infractions hors alcool et/ou stupéfiants recensées dans le fichier BAAC), soit 16 % du total, ont provoqué :

- 24 tués (9,5% des tués)
- 389 BH (23% des BH)
- 344 BNH (12,3% des BNH)

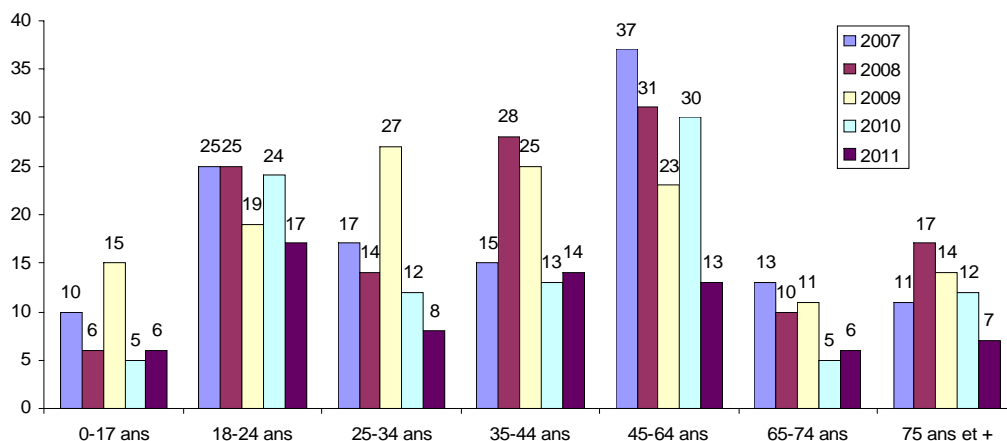
Répartition horaire des accidents avec distinction semaine/week-end



Les accidents de semaine concernant les refus de priorité représentent 71% des accidents. Ils se concentrent principalement en journée.

Les usagers impliqués dans les accidents

Les refus de priorité s'observent chez les 45-64 ans qui représentent une part importante des conducteurs, néanmoins, les 18-24 ans voient leur part augmenter depuis 2 ans.

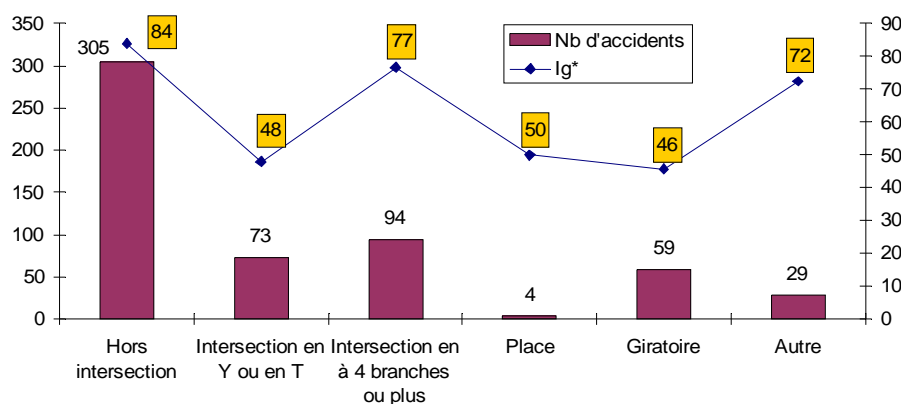


Tranches d'âges des conducteurs par tranches d'âge par modes de locomotion (période 2007-2011 - 564 accidents)

Âge des conducteurs	0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Vélo	13	4	1	0	3	1	0	22
2RM<50cm ³	28	18	3	3	4	0	0	56
50<2RM<125	1	0	1	0	2	0	0	4
2RM>125cm ³	0	0	3	3	1	0	0	7
VL ou VU	0	86	66	83	114	44	58	451
PL	0	0	3	4	7	0	0	14
Autres	0	2	1	2	3	0	3	11
Total	42	110	78	95	134	45	61	

Les conducteurs de 45-64 ans au volant d'une voiture représentent plus de 20% des contrevenants. A noter, la part importante des refus de priorité pour les cyclomotoristes de 14-17 ans.

Localisation et gravité



Les accidents en agglomération sont les plus nombreux. Les accidents hors agglomération restent moins nombreux mais leur gravité demeure plus forte.

Les accidents « hors intersection » représentent plus de la moitié des accidents de la catégorie et leur gravité est également la plus élevée.

Les scénarii

Scénario n°1

Refus de priorité par un conducteur de véhicule à un piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée »

Tranches d'âges des conducteurs en infraction	Pourcentage
18-24 ans	22%
35-44 ans	21%
45-64 ans	21%

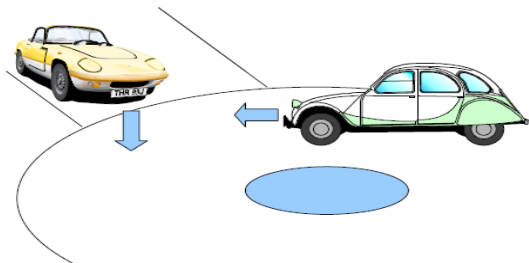


105 infractions répertoriées dans le fichier BAAC (22% de l'ensemble).

Scénario n°2

Refus de priorité par un conducteur abordant un carrefour à sens giratoire »

Tranches d'âges des conducteurs en infraction	Pourcentage
18-24 ans	18%
45-64 ans	35%

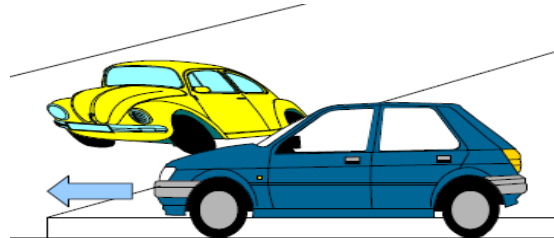


34 infractions répertoriées dans le fichier BAAC (7

Scénario n°3

Refus de priorité à droite à une intersection de routes

Tranches d'âges des conducteurs en infraction	Pourcentage
0-17 ans	21%
18-24 ans	25%
45-64 ans	23%

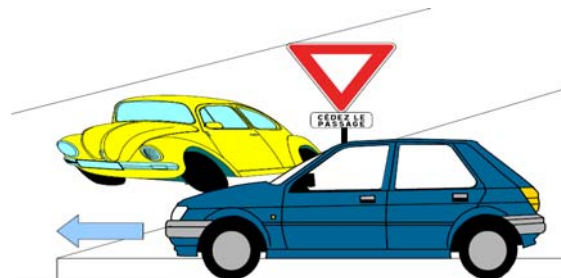


71 infractions répertoriées dans le fichier BAAC (15% de l'ensemble).

Scénario n°4

Refus de priorité à une intersection de routes ou l'obligation de céder le passage est signalée»

Tranches d'âges des conducteurs en infraction	Pourcentage
35-44 ans	17%
45-64 ans	25%
75 ans et +	17%



69 infractions répertoriées dans le fichier BAAC (15% de l'ensemble).

Scénario n°5

Refus de priorité à une intersection par le conducteur venant de marquer l'arrêt au stop »

Tranches d'âges des conducteurs en infraction	Pourcentage
25-34 ans	17%
35-44 ans	17%
45-64 ans	25%

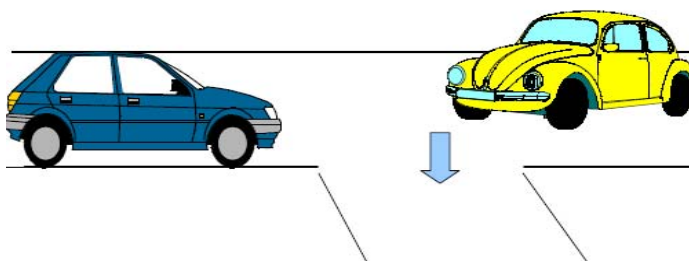


59 infractions répertoriées dans le fichier BAAC (13% de l'ensemble).

Scénario n°6

Refus de priorité par le conducteur d'un véhicule tournant à gauche »

Tranches d'âges des conducteurs en infraction	Pourcentage
18-24 ans	19%
45-64 ans	21%
75 ans et +	19%



72 infractions répertoriées dans le fichier BAAC (15% de l'ensemble).

Comparaison des pourcentages de victimes par modes de locomotion.

En **rouge**, pourcentages départementaux **supérieurs** aux pourcentages nationaux d'au moins 2 points. En **vert**, pourcentages départementaux **inférieurs** aux pourcentages nationaux d'au moins 2 points.

		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Piéton	Tués	5,7%	5,7%	11,4%	14,3%	8,6%	31,4%	11,4%	11,4%	100,0%
	Blessés	13,0%	10,7%	9,8%	6,8%	7,9%	18,8%	11,9%	21,1%	100,0%
	BH	12,2%	4,3%	7,8%	6,1%	7,0%	20,0%	13,0%	29,6%	100,0%
Cycle	Tués	0%	18,2%	18,2%	0%	9,1%	18,2%	18,2%	18,2%	100,0%
	Blessés	14,6%	12,5%	15,3%	8,7%	11,2%	27,1%	7,5%	3,1%	100,0%
	BH	17,0%	8,5%	11,7%	2,1%	10,6%	33,0%	11,7%	5,3%	100,0%
2R motorisé < 50 cm3	Tués	0%	36,4%	18,2%	9,1%	9,1%	27,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	Blessés	0,8%	37,1%	33,4%	10,8%	7,7%	8,8%	0,8%	0,6%	100,0%
	BH	0,4%	43,1%	27,0%	9,9%	8,8%	9,1%	1,1%	0,7%	100,0%
2R motorisé > 50 cm3	Tués	0%	0%	26,3%	13,2%	36,8%	23,7%	0,0%	0,0%	100,0%
	Blessés	1,0%	3,9%	25,3%	25,7%	19,4%	23,6%	1,0%	0,0%	100,0%
	BH	0%	4,5%	21,6%	27,1%	20,6%	25,1%	1,0%	0,0%	100,0%
VL ou VU	Tués	0,7%	2,0%	28,5%	17,9%	6,6%	19,9%	7,9%	16,6%	100,0%
	Blessés	6,6%	3,8%	24,4%	17,5%	15,7%	20,8%	6,0%	5,1%	100,0%
	BH	4,5%	4,1%	24,9%	18,6%	14,6%	18,7%	7,2%	7,5%	100,0%
Poids lourd	Tués	0%	0%	0%	0%	100,0%	0%	0,0%	0,0%	100,0%
	Blessés	3,0%	0%	0%	36,4%	12,1%	48,5%	0,0%	0,0%	100,0%
	BH	0%	0%	0%	41,2%	11,8%	47,1%	0,0%	0,0%	100,0%
Transports en commun	Tués	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100,0%
	Blessés	16,4%	29,5%	13,1%	3,3%	8,2%	14,8%	4,9%	9,8%	100,0%
	BH	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100,0%
Autre mode	Tués	0%	0%	0%	40,0%	0%	40,0%	0,0%	20,0%	100,0%
	Blessés	0%	4,8%	28,6%	9,5%	21,4%	19,0%	7,1%	9,5%	100,0%
	BH	0%	0%	19,0%	0%	23,8%	23,8%	14,3%	19,0%	100,0%
Total	Tués	1,2%	4,4%	24,2%	15,9%	11,9%	22,6%	7,1%	12,7%	
	Blessés	6,2%	12,1%	23,6%	15,1%	13,3%	19,1%	5,2%	5,4%	
	BH	4,7%	10,7%	21,3%	16,0%	13,5%	19,6%	6,2%	8,1%	

La tranche d'âge des 14-24 ans totalise 16 écarts positifs par rapport au national ;

La tranche d'âge des 45-64 ans totalise 9 écarts et celle des 75 ans et plus, 7 écarts ;

Les victimes, par mode de locomotion, les plus touchées sont les piétons (9), les vélos (8), les cyclos et motos (6).

Synthèse de l'analyse

L'alcool et/ou les stupéfiants

L'alcool et/ou les stupéfiants demeurent la première cause d'accidents mortels, le pourcentage des tués reste inchangé sur les deux périodes.

Suivant les heures de la semaine, les 18-24 ans sont fortement impliqués. Néanmoins, les autres tranches d'âge sont également concernées (25-34 ans en 2011).

La vitesse

Malgré la baisse générale des vitesses constatées, elle reste la première cause des accidents de la circulation.

Les 18-24 ans prédominent dans ces accidents.

Les refus de priorité

Les refus de priorité constituent la deuxième cause d'accidents repérée mais elle se situe à la troisième place pour les accidents mortels.

Les 45-64 ans prédominent en VL.

Les jeunes représentent une part non négligeable de conducteurs de 2RM<50 cm³

Les usagers fragiles (piétons, deux-roues)

Ils représentent 38% des tués sur la période étudiée.

Les victimes de ces catégories sont souvent en progression par rapport à la période 2002-2006.

Les jeunes (14-24 ans)

Malgré de réels progrès, ils restent sur-représentés dans les victimes des accidents de la circulation (29% des tués, 32% des blessés hospitalisés).

Les 14-17 ans prédominent dans les accidents 2RM<50 cm³.

Les séniors (65 ans et plus)

Leur part est en augmentation dans la population.

Les pourcentages sont supérieurs par rapport au national pour les tués en VL et les blessés «piéton».

C - Les premiers éléments de l'accidentologie 2012

Rappel des chiffres nationaux pour 2012

Le bilan de l'accidentalité routière sur l'année 2012 comparé à 2011 au niveau national révèle une diminution de :

-8% du nombre de personnes tuées (-318 morts sur les routes)

-6,9% du nombre d'accidents corporels (4 500 accidents corporels de moins)

-7,9% de blessés hospitalisés (27 337 blessés hospitalisés de moins)

- Dans le Morbihan

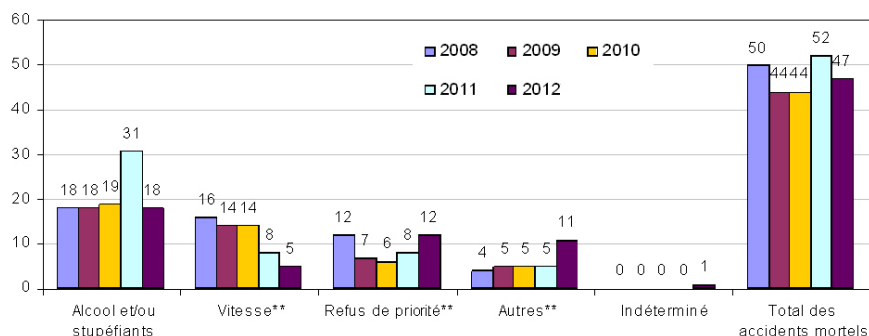
	2011	2012	%
Accidents	676	611	-9,6%
Blessés	892	779	-12,7%
Blessés hospitalisés	353	274	-22,4%
Tués	55	55	STABLE

L'indice de gravité ((Nombre de tués/Nombre d'accidents)*100) est donc supérieur en 2012 à celui de 2011: 9 contre 8,1.

- Les accidents mortels de la circulation dans le Morbihan en 2012

En 2012, on dénombre **47 accidents mortels** qui ont occasionné **55 tués**.

■ Causes



** cause identifiée hors alcool et/ou stupéfiants

Ainsi :

- La cause "**alcool et/ou stup**" diminue de moitié entre 2012 et 2011 (18 contre 31, soit 38% des accidents mortels de la circulation en 2012 contre 60% en 2011). Le **facteur alcool et/ou stupéfiants reste toutefois fort** et problématique pour le Morbihan.
- La **cause vitesse baisse**, elle a été divisée par trois depuis cinq ans.
- La cause "**refus de priorité**" progresse (12 contre 8 en 2011). On peut noter que ces accidents mortels mettent en cause dans 5 cas des conducteurs de plus de 65 ans.

- Les "**autres causes**" augmentent fortement avec 11 cas en 2012 contre 5 en 2011. On dénombre 2 malaises, deux endormissements responsables de 4 tués, deux imprudences d'un piéton, un défaut de maîtrise et 4 non respect du Code de la Route.

■ **Âge**

	2011	2012	Tendance
0-17 ans	4	6	
18-24 ans	14	6	
25-34 ans	10	11	
35-44 ans	5	6	
45-54 ans	9	7	
55-64 ans	3	8	
65-74 ans	7	5	
75 ans et +	3	6	

■ **Catégorie de véhicule**

	2011	2012
Piéton	12	8
Vélo	3	4
Cyclomoteur (inf à 50 cm3)	4	3
Cyclomoteur (sup à 50 cm3 et inf à 125 cm3)	1	3
moto (sup à 125 cm3)	4	9
VL	31	25
PL	0	0
Autre (voiturette, quad, moto-bike..)	0	3
Totaux	55	55

La catégorie des **véhicules légers** représentent **46% des personnes décédées avec 25 tués**, contre 31 l'an dernier. Ce chiffre est le plus bas que le Morbihan ait enregistré.

Les **usagers fragiles** (piétons et deux-roues) représentent **49% des personnes décédées avec 27 tués**. C'est un pourcentage fort, inédit, dans les statistiques morbihannaises :

○ Les **deux-roues motorisés** (cyclomoteur et moto) sont particulièrement touchés puisqu'ils progressent : 15 tués contre 9 tués en 2011. Les deux-roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 50 cm3 voient leur nombre de tués plus que doubler. Les **vélos** enregistrent un nombre de tués plus élevé qu'en 2011 : 4 contre 3.

○ Les **piétons** voient leur nombre de tués diminuer, avec deux cas "alcool" identifiés en 2012 contre six en 2011. Néanmoins, exceptée l'année 2011, il faut remonter à l'année 2007 pour retrouver un nombre de tués "piéton" aussi élevé.

■ **Auteurs d'accidents mortels**

Parmi les auteurs présumés d'accidents mortels, **72% ont le maximum de points sur leur permis** (contre 60 % en 2011).

D - Les enjeux pour la période 2013-2017

1 - Alcool et/ou stupéfiants

L'alcool peut être retenu notamment avec les points de vigilance :

- toutes les tranches de la population, notamment les 18-21 ans et les 25-34 ans
- les week-end et fêtes pendant les plages horaires de 01h-03h, 05-07h, 17h-22h
- en semaine, les tranches horaires 13h-17h, 18h-22h
- les conducteurs automobiles, les cyclos et les piétons

2 - Vitesse

La vitesse reste un enjeu du Morbihan, elle concerne :

- toutes les tranches de population avec les déplacements automobiles et deux-roues motorisés
- pendant la période de mai à octobre
- les week-end de 15h à 20h
- les jours de semaine de 7h à 20h

3 - Jeunes

Cet enjeu peut être retenu notamment avec les points de vigilance :

- l'alcool, les week-end de 00h à 07h avec les déplacements en automobile et cyclo
- la vitesse avec les déplacements en automobile et cyclo

4 - Usagers fragiles

Cet enjeu peut être retenu notamment avec les points de vigilance :

- Les cyclos
 - toutes tranches de population, particulièrement les 18-24 ans les week-end dans la tranche horaire 0h-07h
- Les motos
 - les tranches d'âge 25-64 ans
 - le week-end dans la tranche horaire 17h-23h
- Les piétons

5 - Seniors

Cet enjeu peut être retenu notamment avec les points de vigilance :

- Les déplacements des seniors notamment en tant que piétons.

Chapitre IV

-

Orientations d'actions

Caractéristiques principales

L'alcool et/ou les stupéfiants sont responsables de **548** accidents en 2007-2011, soit 15,6% de l'ensemble des accidents, et de :

- **117** tués, soit **46,4%** de l'ensemble ;
- **402** blessés hospitalisés, soit **23,8%** de l'ensemble ;
- **308** blessés non hospitalisés soit **11%** de l'ensemble.

Les accidents sont occasionnés par des véhicules légers. Ils se produisent plutôt en fin de semaine et les veilles de fête, et sur les routes départementales.

Les conducteurs jeunes (18-34 ans) sont impliqués dans ces accidents pour 52,6% alors qu'ils ne représentent que 18,3% de la population.

Le nombre d'accidents liés à l'alcool et/ou stupéfiants a diminué, tandis que le pourcentage des tués reste inchangé : **la gravité des accidents a augmenté.**

Constats en 2007-2011

Synthèse de l'analyse de l'accidentalité de la période

- L'alcool et/ou les drogues demeurent la première cause d'accidents mortels, le pourcentage des tués reste inchangé sur les deux périodes ;
- Suivant les heures de la semaine, les 18-24 ans sont fortement impliqués ;
- Néanmoins, les autres tranches d'âge sont également bien concernées (25-34 ans en 2011).

Les points de vigilance

- Toutes les tranches de la population, notamment les 18-24 ans et les 25-34 ans ;
- Les week-end et fêtes pendant les plages horaires de 01h-03h, 05-07h, 17h-22h ;
- En semaine, pendant les tranches horaires 13h-17h, 18h-22h ;
- Les conducteurs automobiles, les cyclomoteurs et les piétons.

Les jeunes et l'alcool

L'alcool se consomme en bars et en discothèque, mais aussi chez soi, chez des amis ou sur la voie publique ; la consommation d'alcool acheté personnellement augmente.

Une meilleure organisation des soirées chez les jeunes avec notamment la désignation d'un conducteur responsable «*Sam*» est constatée. Toutefois, les jeunes pratiquent une consommation plus forte et plus rapide, avec parfois un dépassement de leurs limites, avec une divergence d'attitude entre les garçons, qui tendent à boire beaucoup de manière régulière, et les filles, qui privilégient une consommation ponctuelle mais cherchent une ivresse immédiate.

Les mélanges avec des jus de fruit ou des sodas, ainsi que la diversité des modes de consommation (à la bouteille, au gobelet, à la cuillère...), brouille l'évaluation de la quantité d'alcool consommée. Il devient difficile d'estimer son degré d'alcool dans le sang, ainsi que le moment où il sera licite et prudent de reprendre le volant.

De plus, si le message « *celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas* » est majoritairement intégré chez les jeunes, il est important, après une consommation excessive d'alcool, de les informer sur leur protection en tant que piéton.

Les festivals

L'alcoolisation est importante dans ces manifestations, à partir de l'alcool acheté sur site, ce qui n'empêche pas la consommation d'alcool dans les campings et les parkings attenants.

Le stand sécurité routière est reconnu et les festivaliers s'y rendent facilement pour un dépistage préventif avant de prendre le volant. Ils ont conscience de la forte probabilité d'être contrôlés par les forces de l'ordre sur le chemin du retour. Les organisateurs de petits événements festifs sollicitent également la présence de ce stand.

Orientations d'actions

Information

- adapter les messages à l'évolution des modes de consommation ;
- communiquer dans la presse sous forme d'articles, ou par la reprise d'affiches des différentes campagnes ministérielles ;
- préparer des « prêts à insérer » à destination des élus référents : prévoir thèmes, vecteur et fréquence ;
- axer l'information sur le processus d'accumulation (rapide) de l'alcool dans le sang, puis d'élimination (lente)
- axer l'information sur la responsabilité du conducteur en cas d'accident, et sur la responsabilité de l'organisateur des soirées qui laisse repartir une personne qui a trop bu ;
- axer l'information sur les conséquences globales de la consommation excessive d'alcool, sur les plans sociaux, sanitaires, pénaux.

Formation

- Mener des actions démultiplicatrices auprès des élus, szq chefs d'entreprise (y compris auto-écoles, GMS, clubs, discothèques, bars, notamment les nouveaux propriétaires...), des dirigeants de clubs sportifs, des animateurs de la filière jeunesse et sports, des administrations.

Éducation

- renforcer le continuum éducatif : actions à adapter du primaire au lycée en s'assurant qu'une génération est suivie à l'échelle départementale ;
- s'appuyer sur les établissements scolaires et les parents ;
- sensibiliser lors de l'apprentissage de la conduite : pédagogie plus poussée sur l'alcool, les temps de récupération...

Contrôle sanction

- contrôler l'interdiction de la vente d'alcool aux mineurs dans les GMS et supérettes ;
- cibler les contrôles d'alcoolémie en les adaptant aux nouveaux modes de consommation ;
- communiquer sur les contrôles
- améliorer le suivi des « récidivistes » avant l'accident mortel

Les cibles

- Les jeunes
- Les actifs
- Les assureurs
- Les relais d'opinion
- Les entreprises vendant de l'alcool

Caractéristiques principales

La vitesse, comme seul facteur, est responsable de **653** accidents en 2007-2011, et de :

- **76** tués, soit **30%** de l'ensemble ;
- **515** blessés hospitalisés, soit **31 %** de l'ensemble ;
- **411** blessés non hospitalisés, soit **15%** de l'ensemble.

Les véhicules légers et les motos sont particulièrement impliqués dans ces accidents. Ceux-ci se déroulent de manière régulière sur tous les jours de la semaine, avec une pointe le samedi et principalement sur les mois de mai à octobre, sur les routes départementales.

Les conducteurs jeunes (18-34 ans) sont impliqués à hauteur de **49%** alors qu'ils ne représentent que **18.3%** de la population. Une très légère diminution des dépassements de vitesse est notée sur le réseau national à 2x2 voies, mais ces dépassements sont en augmentation sur les routes départementales, dont les routes à double voies.

Constat 2007-2011

Sont notés :

- méconnaissance de l'état et de l'évolution de l'accidentalité liée à la vitesse
- une information insuffisante sur :
 - les limitations de vitesse réglementaires des différentes catégories de véhicules.
 - le risque lié à la vitesse (gravité, distances d'arrêt et interdistances,...)
 - le contrôle de la vitesse non différencié (VL,PL, cars, matières dangereuses, pluie...)
- Injustice ressentie lors de la verbalisation
- Image positive de la vitesse, dans la société en général, et sur la route en particulier.
- Incohérence de la communication y compris en terminologie : vitesse excessive ou inadaptée.
- Pas de transfert de la baisse de vitesse pratiquée sur 2x2 voies vers les routes bi-directionnelles
- Absence de lien entre réduction des vitesses et développement durable.
- Notion de rattrapage du temps « perdu » et des retards pendant les trajets
- Incohérence et non crédibilité de certaines limitations de vitesse sur le terrain (police de circulation)
- Aménagements pour la réduction physique des vitesses sur route et rue pas toujours adéquats
- Absence de valorisation des contrôles radars (dont CSA) en terme de victimes en moins
- Absence d'exemplarité de certains parents, notamment lors de l'Apprentissage Anticipé de la conduite (AAC).
- Manque de travail sur le partage de la route et de la rue entre les différents usagers

Les orientations d'actions

Cinq orientations d'actions retenues :

Infrastructures

- Poursuivre l'information du risque vitesse : affichage routier, aires d'arrêt ou de repos, aires de co-voiturage, stations services
- Poursuivre la correction engagée des anomalies signalées ou constatées en matière d'incohérence des limitations de vitesse
- Poursuivre la pose régulière des panneaux d'affichage vitesse sur des lieux différents

Information

- Sur la vitesse et l'accident ; les risques encourus et occasionnés ; les lois de la physique (distance d'arrêt, résistance du corps humain...)
- Sur la réglementation des vitesses des différentes catégories de véhicules
- Sur la notion vitesse excessive ou/et de vitesse inadaptée
- Sur la gravité des accidents sur réseau bi-directionnel et la fragilité des usagers piétons et 2 roues en urbain
- Sur la vitesse et développement durable : diffusion d'un recueil d'informations comparatives en lien avec l'éco-conduite par exemple
- Sur le contrôle des limitations de vitesse
- Sur l'aménagement de voirie pour faire baisser efficacement la vitesse
- Sur le choix des implantations de radars fixes
- Sur la baisse de vitesse constatée par les panneaux d'affichage de vitesse
- Lors de la modification de la réglementation : information large du grand public
- Sur les risques liés aux différents usages et usagers de la route ou de la rue

Formation

- Sur l'ensemble des facteurs déclenchant et aggravant de la vitesse
- Sur les limitations de vitesse pour les différents types de véhicules : en entreprise, centres de formation, ASSR et BSR, enseignants et formateurs
- Sur le sens de la règle (créée pour protéger) ; pas de petite infraction, les marges de tolérance tuent
- En liant le risque vitesse et la situation de conduite rencontrée sur la route
- Gravité liée à la vitesse sur route bi-directionnelle
- A la fragilité des piétons et des deux-roues face à la vitesse
- A la prise en compte du développement durable comme facteur de limitation de vitesse
- A la préparation du déplacement (temps de parcours intégrant les aléas)
- formation et recyclages des techniciens sur l'aménagement de la route
- Respect de la vitesse par l'utilisation d'un régulateur ou d'un limiteur de vitesse
- Sur les nouvelles réglementations et en priorité les auto-écoles

Éducation

- Inculquer la notion de risque lié aux différents types de véhicules et différents types de réseaux
- Désacraliser la vitesse sur la route comme valeur positive
- Faire comprendre le sens de la règle (créée pour protéger) ; pas de petite infraction, les marges de tolérance tuent. Valoriser le respect de la règle pour sauver des vies
- Faire la distinction entre vitesse rapide « positive » (sur circuit) et danger de la vitesse au quotidien
- Intégrer, au-delà de la vitesse réglementairement limitée, la notion de vitesse inadaptée aux circonstances de circulation
- Lier développement durable (valeur positive) et vitesse modérée sur la route
- Apprendre à préparer le déplacement (temps de parcours intégrant les aléas)
- Valoriser, encourager l'équipement et l'utilisation des limiteurs et régulateurs de vitesse
- Inculquer le nécessaire partage de la route et de la rue et le respect des autres usagers et de la règle (adulte, les parents sont les modèles des enfants)
- Exemplarité : (les parents sont les premiers modèles des enfants)

Contrôle sanction

- Remettre la plaquette informative nationale à l'occasion des contrôles sur le risque lié à la vitesse
- Compléter le BAAC infraction 213 (vitesse)
- Enrichir l'Observatoire Départemental Sécurité Routière par les données des Forces de l'Ordre
- Adapter les outils de contrôle aux caractéristiques des véhicules (PL, ...)
- Inciter à suivre un stage de type récupération de points
- Contrôler la vitesse uniquement sur des secteurs ne piégeant pas les usagers
- Intégrer la réduction des vitesses et le développement durable comme volet aux stages de récupération de points

- Mettre en cohérence des limitations de vitesse sur le terrain : concertation avec les forces de l'ordre à amplifier et utilisation du document support Cg56
- Informer lors des contrôles des nouvelles réglementations

Les cibles

- Le grand public.
- Les conducteurs et futurs conducteurs de tous véhicules.
- Les élus et les usagers de la route.
- Les enseignants et formateurs.

Caractéristiques principales

Les 14-24 ans représentent 12,2% de la population morbihannaise et 28,6% des tués en Morbihan sur la période 2007-2011.

Dans cette tranche d'âge, les 18-24 ans restent la tranche d'âge la plus touchée dans les accidents mortels puisqu'ils représentent 24,2% des tués pour 7,4% de la population.

Les accidents des jeunes sont plus nombreux les fins de semaine et les veilles et jours de fêtes, et pendant la période estivale. Leur taux de gravité est plus important en fin de semaine et pendant les mois de février et d'août. Les causes les plus importantes sont l'alcool et la vitesse. Les principaux vecteurs de déplacement utilisés sont la voiture et la moto.

Les analyses des accidents font apparaître, à l'origine des accidents, la récurrence de :

- L'absence de prise en compte de l'environnement
- Des défauts dans le respect des règles de sécurité (absence de ceinture, casques mal attachés), autant de facteurs d'aggravation des accidents.
- La conduite sous l'emprise d'alcool.

Constats en 2007-2011

Les phénomènes de reproduction

Le rapport à l'espace public est le même pour les jeunes comme pour les adultes. Ils ont le sentiment d'être les seuls à avoir le droit d'utiliser l'espace routier comme ils l'entendent. Ce sont les autres qui doivent s'adapter. Ils ne font pas preuve de bienveillance vis-à-vis des autres usagers.

Le comportement des automobilistes à l'égard des auto-écoles illustre parfaitement cet état d'esprit : l'automobiliste « moyen » fait preuve de moins en moins de patience vis-à-vis des apprenants.

Le rapport à la loi et aux forces de l'ordre peut être de plus en plus complexe : remise en cause de la légitimité des gendarmes et policiers et des outils de répression (radars).

Les caractéristiques propres :

- Attraction pour la prise de risque ;
- Sentiment d'invulnérabilité (référence aux jeux vidéo ?) ;
- Sentiment d'impunité car les parents peuvent être amenés à assumer les amendes quand il y a une sanction. Ce comportement n'est pas généralisable : certains jeunes connaissent la valeur du permis de conduire car ils l'ont eux-mêmes payé et savent qu'un permis probatoire est fragile ;
- Les aménagements routiers, dont l'objectif est de sécuriser l'espace public en secteur urbain, peuvent être utilisés comme espace de jeu par les jeunes de préférence en présence d'un public ;
- Difficulté de concentration. Ce comportement peut être aggravé par l'utilisation des portables (comportement généralisé), le port de casque pour écouter de la musique et l'inexpérience propre aux jeunes conducteurs (deux-roues comme véhicules légers) ;
- Singularité de la relation à l'alcool et la fête ;
- La jeunesse se singularise par sa manière de faire la fête en organisant des soirées très mobiles qui les font passer d'un endroit à un autre en consommant à chaque arrêt ;
- Les phénomènes de groupe sont tels que les bonnes résolutions de type « capitaine de soirée » peuvent ne pas tenir.

Les orientations d'actions

Les différentes caractéristiques repérées ont permis des croisements avec le travail d'autres groupes de travail touchant la prévention routière (groupe alcool et groupe usagers fragiles) mais aussi un travail initié en lien avec la MILDT qui concerne la réduction des risques en milieu festif. La réponse à ces différentes caractéristiques passe par la mise en œuvre d'axes de travail qui permettent de faire évoluer ces comportements.

Pour ce faire, il convient d'adopter une démarche qui soit en phase avec le public cible à savoir :

- adopter des outils de communication adaptés
- proposer un socle de message attractif.

Il convient de promouvoir les actions qui se tiennent au plus près du terrain en s'appuyant sur la prévention par les pairs, sur le lien avec les élus référents et sur les établissements scolaires de proximité.

La conduite accompagnée, outil de prévention

Le nombre de jeunes ayant bénéficié de la conduite accompagnée présentent un risque moindre d'accident que ceux que les autres.

- Les novices AAC ont environ 10% de sinistres RC matérielle en moins que les novices non AAC.
 - L'impact de l'AAC est fort chez les 18-19 ans (25% de sinistres en moins) et chez les 20-21 ans (20% de sinistres en moins). Plus encore chez les hommes de ces âges que chez les femmes.

Source MACIF

L'objectif est de promouvoir la conduite accompagnée à travers la mise en œuvre d'opérations spécifiques. La conduite accompagnée n'est pas une réponse absolue à toutes ces problématiques mais répond à un certain nombre d'entre elles. Ces actions de promotion doivent être accompagnées de messages de prévention relatifs à la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.

Pour les jeunes, les avantages de la conduite accompagnée et particulièrement anticipée sont nombreux :

- Le candidat augmente ses chances de réussite à l'examen grâce à la maîtrise de la conduite acquise tout au long des 3000 km parcourus. Le taux de réussite à l'examen du permis de conduire avec l'AAC est d'environ 75% contre 50% avec l'apprentissage classique.
- La durée du permis probatoire n'est que de deux ans, au lieu de 3 avec la méthode traditionnelle.
- La surprime jeunes conducteurs est deux fois moins importante en obtenant le permis par l'AAC.

La conduite supervisée ne permet ni de bénéficier de la réduction du permis probatoire, ni de la diminution de la surprime d'assurance réservée aux jeunes conducteurs.

Objectif du groupe jeunes

Augmenter le nombre de jeunes bénéficiant de la conduite accompagnée dans le Morbihan.

Statistiques permis de conduire (Morbihan)

	2007	2008	2009	2010	2011
Permis B	7294	8124	8657	8558	8268
Dont AAC	2606	2944	3076	3073	2782
Soit	35,7%	36,2%	35,5%	35,9%	33,6%

Pour ce faire, Il convient de promouvoir les actions qui se tiennent au plus près du terrain en s'appuyant sur la prévention par les pairs, sur le lien avec les élus référents et sur les établissements scolaires de proximité.

La cible

- Les jeunes
- Les familles
- Les entreprises (pour les apprentis)
- Les assureurs

Caractéristiques principales

L'enjeu regroupe les piétons, les vélos, les cyclomoteurs et les motos. En 2007-2011, **2198** accidents ont impliqué au moins un usager fragile.

Ces accidents ont occasionné :

- **95** tués, soit 37,7% de l'ensemble
- **889** blessés hospitalisés, soit 52,7% de l'ensemble ;
- **1345** blessés non hospitalisés, soit 48,1% de l'ensemble.

Piétons

Les seniors restent toujours présents dans les accidents "piéton" même si on constate des progrès par rapport à la période 2002-2006. Les 45-64 ans totalisent le plus grand nombre de tués (11) sur la période 2007-2011.

Vélos

Les 45-64 ans sont fortement impliqués dans l'accidentologie "vélo". Ces accidents surviennent dans un peu plus d'un cas sur trois en intersection.

Cyclomoteurs

Les tranches d'âge 14-17 ans et 18-24 ans sont les plus impliquées dans les accidents de deux-roues motorisés.

Motos

Pour les 2RM <50cm³, le taux de gravité est plus important en Morbihan qu'en métropole. Les accidents les plus graves se produisent en juillet et août, les dimanches et jours de fêtes. Les jours ouvrables, les accidents se produisent sur la tranche 7h-9h et de 12h à minuit, avec une pointe de 17h à 19h. Les week-end, les pointes se situent entre 16h et 20h.

Constat en 2007-2011

Pour les piétons et les vélos

Les accidents sont dus :

- au manque de visibilité liés aux phénomènes saisonniers (jour, nuit, intempéries...)
- à la vulnérabilité physique des piétons et des cyclistes
- à l'image du piéton-roi
- au comportement du piéton et du vélo dans ses déplacements
- à une communication insuffisante sur le "comment traverser la chaussée" en fonction de la zone dans laquelle le piéton et le vélo se trouve

Pour les cyclomotoristes

Les accidents sont dus :

- au manque de visibilité liés aux phénomènes saisonniers (jour, nuit, intempéries...)
- au manque d'expérience du cyclomotoriste
- aux conduites addictives
- à la vulnérabilité physique des cyclomotoristes
- au débridage du cyclomoteur

Pour les motos

Les accidents sont dus :

- à la vulnérabilité physique des motards du point de vue de :
 - l'équipement individuel
 - l'environnement
 - l'automobiliste
- à la vitesse excessive ou inadaptée
- aux phénomènes saisonniers (jour, nuit, intempéries, trafic moto plus important aux beaux jours...)
- aux infrastructures rendues accidentogènes (mobilier urbain, panneaux signalisation, potelets délimitant la chaussée de l'espace piéton...)

Les orientations d'actions

Infrastructures

- Poursuivre le suivi de l'accidentologie par l'observatoire de la sécurité routière
- Rendre conformes les infrastructures (glissières de sécurité, ralentisseur,...)
- Rendre cohérents les aménagements notamment la signalisation
- Réduire les infrastructures accidentogènes

Information

Pour les piétons et les vélos

- Intensifier les messages de vigilance auprès des automobilistes
- Informer les parents et usagers sur la nécessité du bon état du deux-roues (éclairage, freins, débridage)

Pour les cyclomotoristes

- Intensifier les messages de vigilance auprès des automobilistes
- Informer les parents et usagers sur la nécessité du bon état du deux-roues motorisés (éclairage, freins, débridage)
- Par les mutuelles, les assurances, la presse spécialisée, informer des risques spécifiques des 2 roues
- Harmonisation, cohérence du discours sur le débridage à l'école, chez le concessionnaire, l'assureur.

Pour les motos

- Informer les collectivités territoriales sur le respect des procédures d'aménagement des routes
- Informer les conducteurs et les transporteurs sur les risques liés au déversement de charge
- Par les mutuelles, les assurances, la presse spécialisée informer des risques spécifiques des 2 roues (vulnérabilité des motards)
- Par les assurances, les auto-écoles, la presse spécialisée, informer des dangers de la vitesse en terme d'accidentologie des motards

Formation

Pour les piétons et les vélos

- Proposer une formation commune aux enseignants pour l'APER
- Intégrer dans l'ASSR 1, une formation pratique aux déplacements piétons et vélos.

Pour les cyclomotoristes

- Proposer une formation commune aux enseignants pour l'ASSR
- Intégrer dans l'ASSR, une formation pratique avec un formateur BSR
- Formation des auto-écoles au travail avec les collégiens

Pour les motos

- Formation des techniciens de la route pour réduire les infrastructures accidentogènes
- Formation par les auto-écoles aux risques et conséquences du débridage et sanctions encourues

- Intensifier le discours de vigilance auprès des automobilistes
- Communiquer entre les usagers
- Développer les modules de prise en compte des 2 roues dans la formation du permis auto
- Préconiser des stages de sensibilisation « vitesse » pour les auteurs d'accidents dus à la vitesse

Éducation

Pour les piétons et les vélos

- Prévoir des actions de prévention ou temps fort en fonction des saisons
- Intégrer dans l'ASSR 1, une formation pratique aux déplacements piétons et vélos.
- Équipements adaptés : renforcer l'éducation des usagers

Pour les cyclomotoristes

- Prévoir des actions de prévention ou temps fort en fonction des saisons
- Intégrer dans l'ASSR une formation pratique avec un formateur BSR
- Équipements adaptés : renforcer l'éducation des usagers
- Débridage : renforcer l'éducation des usagers aux conséquences liées (conséquences financières sur la famille)

Pour les motos

- Renforcer l'éducation des usagers aux équipements adaptés
- Insister sur « le voir et être vu », apprendre à voir l'autre
- Informer sur les risques du débridage et sanctions encourues, formation par les auto-écoles et les parents
- Renforcer l'éducation des usagers aux risques de la vitesse inadaptée, distance de sécurité, alcool,...
- Valoriser la vitesse modérée

Contrôle sanction

Pour les piétons et les vélos

- Éclairage et entretien des freins des deux-roues, rester vigilant sur les équipements sécuritaires du piéton et du vélo ;
- Communiquer, lors de contrôles par exemple, de l'intérêt d'être vu.

Pour les cyclomotoristes

- Éclairage et entretien des freins des deux-roues, rester vigilant sur les équipements sécuritaires des cyclomoteurs
- Pour limiter les débridages
- Respecter le contenu pédagogique du BSR

Pour les motos

- Visites et signalement des infrastructures accidentogènes
- Rester vigilant sur les équipements sécuritaires des motos (clignotants,...)
- Inciter l'acheteur sur la nécessité de disposer d'un certificat de conformité délivré gratuitement dans le réseau des concessionnaires
- Vérifier et contrôler la qualité de la formation et de l'enseignement des auto-écoles et moto-écoles en conformité avec le Plan National de Formation

La cible

Toutes les tranches de la population, avec un accent mis sur les utilisateurs de cyclomoteurs et de motos des tranches d'âge 15-17 ans et 18-24 ans. 15-17 ans et 18-24 ans.

Caractéristiques principales

Les seniors (60 ans et plus) représentent 26,1% de la population. Ils sont présents dans 27,3% des accidents occasionnant

- 23% des tués,
- 19% des blessés hospitalisés,
- 12% des blessés non hospitalisés.

Les piétons et les cyclistes représentent respectivement 29% et 45,5% de l'ensemble des tués de chaque catégorie.

Les tués en VL représentent 26,5%, en augmentation par rapport à 2002-2006.

La tranche d'âge la plus touchée, en terme de tués, parmi les seniors est celle des 70-79 ans.

Constat en 2007-2011

- Méconnaissance des nouvelles règles de circulation (giratoire, zone 30, 2x2 voies...)
- Diminution de la pratique conducteur avec pour conséquences possible la perte de repères
- Diminution progressive des capacités physiologiques nécessaires à la conduite
- Refus de reconnaître une baisse des capacités physiologiques
- Appréhension du déplacement
- Pathologies diverses nécessitant un traitement médicamenteux pas toujours compatible avec la conduite d'un véhicule
- Entourage ne sachant pas comment aborder le problème et le solutionner
- Très forte implication dans les accidents en tant que piéton
- Forte implication dans les accidents en tant que cycliste
- Typologie accidents conducteurs : contre sens, tourne à gauche et refus de priorité
- Difficulté de cohabitation routière jeunes et seniors
- Urbanisme et déplacements liés

Les orientations d'actions

Infrastructure

- Qualité, harmonisation et cohérence des aménagements et de la signalisation routière
- adapter les aménagements de voirie au vieillissement de la population
- prendre en compte la problématique cyclistes et piétons seniors dans les aménagements de voirie
- développer des alternatives à la conduite de la voiture individuelle
- positionner les équipements en tenant compte des déplacements des seniors
- organiser un test en situation de conduite pour les projeteurs et aménageurs

Information

- Des seniors
- Recyclage au code de la route : signalisation et règles d'utilisation de la voirie tant pour les automobilistes que les cyclistes ou les piétons.
- information sur les dispositifs alternatifs à l'utilisation de la voiture
- sensibilisation à la prise de conscience de la diminution des capacités physiologiques par des psychologues
- information sur les risques liés à la prise de médicaments
- Du milieu médical : sensibilisation des médecins, des infirmiers, des pharmaciens sur le risque routier lié à la prise de médicaments et à la diminution progressive des capacités physiques et physiologiques nécessaires à la conduite et aux déplacements piétons et cyclistes en sécurité.
- De l'entourage par des personnes ressources (psychologues)
- Des collectivités locales dans le cadre de leur politique d'aménagement territoriale (P.L.U.)

Formation

- Des seniors
 - Audit de conduite
 - Stage de recyclage (conduite et code) en cas d'accident ou d'infraction constatée par les forces de l'ordre
- Des techniciens infrastructure routière
- Des intervenants à domicile
- Des auto-écoles à la problématique des conducteurs seniors

Éducation

- sensibilisation des plus jeunes à l'accompagnement des seniors quel que soit le mode de déplacement
- anticiper l'information auprès des personnes plus jeunes de l'évolution future liée au vieillissement
- impliquer les seniors dans l'éducation routière des plus jeunes

Contrôle sanction

- compléter la sanction par une information voire une proposition de stage de recyclage
- procédure de signalement à organiser en cas de danger pour la personne elle-même ou pour autrui

La cible

- les seniors piétons
- les seniors cyclistes
- les seniors automobilistes
- l'entourage des seniors
- les auto écoles

Conclusion

Afin de faire baisser l'accidentologie dans le Morbihan, de nombreuses personnes issues d'horizons socio-professionnels différents se sont mobilisées dans le cadre de la construction du présent DGO. Qu'elles en soient ici toutes remerciées.

Les constats sur les origines et les causes des accidents a permis de proposer des orientations d'actions qui témoignent de la richesse des échanges qui ont eu cours dans les cinq groupes de travail réunis.

Ouvrer en faveur de la sécurité routière, c'est oeuvrer pour un monde plus sûr, plus respectueux, plus tolérant. C'est faire oeuvre de civisme.

Ce Document Général d'Orientation 2013/2017 devient le document de référence qui présidera à l'élaboration des futurs Plans départementaux d'action et de sécurité routière. Le plus grand nombre de partenaires sera impliqué dans cette démarche citoyenne.

Souhaitons que le Morbihan contribue à ce que l'objectif national de **“MOINS DE 2000 TUES EN 2020”** soit atteint, grâce aux multiples actions de Sécurité Routière qui seront engagées au service de l'ensemble des usagers de la route.

Vannes, le 22 février 2013

Le président
de l'Association des maires
et des présidents d'EPCI
du Morbihan

Le président
du Conseil général
du Morbihan

Le préfet
du Morbihan

Jacques Le Nay

Guy De Kersabiec
Vice-président

Jean-François Savy

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Note méthodologique

- Un changement dans le comptage de la gravité est intervenu à partir du 1^{er} janvier 2005, dont il faut tenir compte dans les comparaisons :
 - « tués » : personnes qui décèdent sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
 - « blessés hospitalisés » : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24h
 - « blessés non hospitalisés » : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux sans admission à l'hôpital plus de 24h.
- Analyse des causes

Deux outils sont à disposition :

- les bulletins d'analyse des accidents de la circulation (fichiers BAAC)
- les procès-verbaux d'accidents récoltés au sein de la DDTM

A l'aide de ces documents, il est procédé à un classement des natures d'infraction présentes dans le fichier BAAC dans certains cas.

Les faiblesses de ces outils doivent être connues, notamment lorsqu'une comparaison dans le temps long est recherchée, et dans certaines causes.

Ainsi, la cause « vitesse » apparaît le plus souvent sous la forme d'une infraction libellée dans les fichiers BAAC « vitesse excessive eu égard aux circonstances ». Les excès de vitesse peuvent être constatés par des témoignages, ou d'autres infractions, comme « la circulation d'un véhicule en dehors de la chaussée ou de la voie normale de circulation, à partir desquels il est possible d'inférer que le facteur vitesse a bien été présent dans l'accident.

Malgré ces recoupements possibles, les bases des années 2002-2006 et 2007-2011 n'ont pas été remplies avec la même complétude : 2090 infractions notées pour la période la plus récente, contre 888 pour la période la plus ancienne.

- Par « week-end », il est entendu la période de temps entre vendredi 17h et lundi 8h.
- L'indice de gravité se calcule selon la formule suivante : $Ig = ((Nb \text{ de tué(s)}) / Nb \text{ d'accidents}) * 100$

Glossaire

2RM : Deux Roues Motorisés
AAC : Apprentissage Accompagné de la Conduite
APER : Attestation de la première Education à la Route
ASSR : attestation scolaire de sécurité routière
BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation
BH : Blessés Hospitalisés
BNH : Blessés Non Hospitalisés
BSR : Brevet Sécurité Routière
BTP : Bâtiment Travaux Publics
CAPEB : Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment
CARSAT : Caisse d'Assurance Retraite et de Santé Au Travail
CCUSR : Commission Consultative des Usagers de la Signalisation Routière
CFA : centres de formation d'apprentis
CGFPT : Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale
CLARPA : Comité de Liaison des Associations de Retraités et Personnes Agées
CLIC : Centres Locaux d'Information et de Coordination
CNRACL : Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales
CNSR : Conseil National de la Sécurité Routière
DDCS : Direction Départementale de la Cohésion Sociale
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DGIA : Direction Générale des Infrastructures et Aménagements
DGISS : Direction Générale des Interventions Sanitaires et Sociales
DGO : Document Général d'Orientations
DOM TOM : Départements d'Outre-Mer - Territoires d'Outre-Mer
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERSR : Elus Référents Sécurité Routière
FJT : Foyer Jeunes Travailleurs
FMBTP : Fédération Morbihannaise du Bâtiment et des Travaux Publics
FNTR : Fédération Nationale des Transports Routiers
FNTV : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
IDSR : Intervenant Départemental Sécurité Routière
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LOPPSI : Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure
MFR : Maison Familiale Rurale
MILDT : Mission Interministérielle de Lutte contre la Drogue et la Toxicomanie
MSA : Mutuelle Sociale Agricole
ODSR : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
PDASR : Plan Départementale d'Actions Sécurité Routière
PJJ : Protection Judiciaire de la Jeunesse
PL : Poids Lourds
PV : Procès Verbaux
RC : Responsabilité Civile
RD : Route Départementale
REN : Référent Education National
RN : Route Nationale
SPIP : Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation
SRE 56 : Sécurité Routière en Entreprises
VL : Véhicule Léger
VU : Véhicule Utilitaire

Ont participé à l'élaboration du DGO

Monsieur MYARD David - Animateur groupe de travail – Enjeu Alcool – Directeur de Cabinet du Préfet
Monsieur GERVAIS Roland - Animateur groupe de travail – Enjeu Vitesse – Conseil Général 56 – DGIA
Monsieur HALLEGOUET Hervé - Animateur groupe de travail – Enjeu Jeunes – DDCS
Madame LECLERC Nicole - Co-animateur groupe de travail – Enjeu Usagers fragiles – Direction Académique
Monsieur MAROUE Alain - Co-animateur groupe de travail – Enjeu Usagers fragiles – Direction Académique
Madame EVEN Muriel - Animateur groupe de travail – Enjeu Seniors - Conseil Général 56 – DGISS

Monsieur ADELYS Christian – Maire de Campénéac – Animateur du groupe réseau ERSR
Madame BUHAN Anne-Marie - Conseil général - service Conseil et évaluation médicale et médico-sociale
Madame CLOUD Marie-Renée - Enseignant conduite
Madame DURO Anne-Marie - Mairie de VANNES
Madame DUVAL Valérie - Mairie LANESTER
Madame GIRARD Céline - CLIC Pays de Vannes
Madame GUEGUEN-HUCHET Céline - CLIC Territoire gérontologique Alréen
Madame GUINGUENO Lydia - CLIC Ville de Lorient
Madame HUBERT Annie – Direction départementale des territoires et de la mer 56 – coordination sécurité
Madame JANOT Marie-Andrée - DT Protection Judiciaire Jeunesse 29-56
Madame KERGUERIS Marie-France - Réseau AGIR
Madame LE FLOCH Élodie - SPIP 56
Madame PAILLAT-CARBONELL Michèle - Conseil général - Conseil et évaluation médicale et médico-sociale
Madame PAPION Catherine - CLIC Territoire gérontologique Ploërmelais
Madame POTIER Geneviève - Lique contre la violence routière
Madame SECHET Solène - CLIC Pays de Redon
Madame RICHARD Geneviève – Coordinatrice sécurité routière du Morbihan
Madame VILMIN Corinne – Service départemental d'incendie et de secours 56
Monsieur ARDEVEN Jean - ADMR - CODERPA
Monsieur BARBIN José - GGD-EDSR56
Monsieur CADORET Claude - Réseau AGIR
Monsieur CLERC Vincent - FJT Madame Molé Vannes
Monsieur D'AUBERT Thibaut - CASIM 56
Monsieur DEMARCY Philippe - Marie de HENNEBONT
Monsieur FRANCES Michel - Réseau AGIR
Monsieur GLAUME Julien - CASIM 56
Monsieur GOULVEN Frédéric - Direction départementale des territoires et de la mer 56 – ODSR
Monsieur GRANDADAM Yann - CFA Bâtiment Vannes
Monsieur GUEHENNEUX Georges - Prévention Routière
Monsieur GUINGO Pascal - Mairie de AURAY
Monsieur HENRIO Jean-Pierre – Foyer Jeunes Travailleurs Agora Lorient
Monsieur JACOBS Jean-Claude - Mairie de AURAY
Monsieur JANIN Stéphane – CASIM 56
Monsieur KERZULEC Philippe – Direction départementale des service de police
Monsieur LE DISCOT Yves - DIRECCTE
Monsieur LE GOFF Jean-Marc - Mairie de LORIENT
Monsieur LE SOMMER Nicolas - Réseau Ressor
Monsieur LEBRUN Marc - CASIM 56
Monsieur LEVAVASSEUR Jean-Jacques - Marie de VANNES
Monsieur LOUQUET Marc - Mairie SAINT AVE
Monsieur LOZACHMEUR Bruno - AMIEM
Monsieur LUTROT Jean - CLARPA - CODERPA
Monsieur MERDY Arnaud - CFA Vannes
Monsieur MIRLESSE Alexandre - Stagiaire au cabinet du préfet
Monsieur POUSSON Yannick - DDTM – Chargé mission deux-roues motorisé
Monsieur RIVOLIER André - Association Française Traumatismes Crâniens
Monsieur ROBIN Jacques - LCVR – INSE
Monsieur ROLLAND Gwendal - CLIC Territoire gérontologique Centre Ouest
Monsieur SOURICE Youenn - CASIM 56
Monsieur TOREL Jean-Yves - GROUPAMA