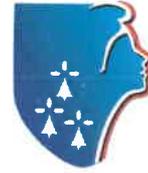




Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DU MORBIHAN



Morbihan



**Association
Maires
Présidents E.P.C.I.
Morbihan**

Document Général d'Orientations **2018-2022**



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



TABLE DES MATIERES

<i>Préambule</i>	3
Chapitre I CARACTERISTIQUES DU MORBIHAN	4
A – Caractéristiques démographiques	5
B – Données socio-économiques	7
C – Caractéristiques de circulation routière	7
Chapitre II BILAN DU DGO PRECEDENT : 2013-2017	8
A – Bilan chiffré de l'accidentologie	9
B – Bilan des PDASR couvrant la période 2013-2017	11
Chapitre III ELABORATION DU DGO 2018-2022	20
A – Méthodologie d'élaboration	21
B – Analyse de l'accidentalité 2012-2016	21
C – Premiers éléments de l'accidentologie 2017	27
D – Les enjeux pour la période 2018-2022	30
Chapitre IV ORIENTATIONS D' ACTIONS	31
1- Enjeu Le risque routier professionnel	32
2- Enjeu Les addictions	34
3- Enjeu Les jeunes	36
4- Enjeu Les seniors	38
5- Enjeu Les deux roues motorisés	40
<i>Conclusion</i>	42
<i>Glossaire</i>	43
<i>Participation</i>	44

Document Général d'Orientations 2018-2022

PREAMBULE

Après des années de stabilité, voire de baisse, les chiffres des statistiques accidents sont repartis à la hausse à partir de 2014.

3 388 personnes sont décédées en 2014 sur les routes de France métropolitaine.

3 461 personnes sont décédées en 2015 sur les routes de France métropolitaine.

3 477 personnes sont décédées en 2016 sur les routes de France métropolitaine.

L'objectif fixé par le ministre de l'Intérieur, atteindre 2000 morts sur les routes d'ici à 2020, va nécessiter encore de très gros efforts.

Présenté en janvier 2015, le plan de lutte contre l'insécurité routière déclinait 26 mesures. Ces dernières ont été progressivement mises en oeuvre.

Quatre objectifs étaient ciblés par ces mesures :

- Sensibiliser, prévenir, former
- Protéger les plus vulnérables
- Lutter sans relâche contre les infractions graves.
- Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures

A travers ces axes, la lutte contre l'accidentalité routière touche toutes les catégories d'usagers. Les causes majeures, toujours d'actualité, telles que l'alcool, les stupéfiants et la vitesse, demeurent une préoccupation permanente.

La Commission européenne s'est fixée deux objectifs :

1- diviser par deux la mortalité routière dans l'Union Européenne, entre 2010 et 2020.

31 500 personnes sont décédées en 2010 en Europe : il faut tendre vers 15 500 décès en 2020, pour atteindre l'objectif (25 300 décès en 2016).

2- réduire de moitié le nombre de blessés graves dans l'UE à l'horizon 2030, à partir du chiffre de 2020 qui sera la référence. Ce défi annoncé en mars 2017 relève d'une stratégie globale à mener en matière de sécurité routière.

Sur ce même thème, depuis 2015, les campagnes de communications Françaises mettent l'accent sur les blessés graves. Le traumatisme engendré, dont les conséquences touchent tout l'entourage des victimes, et bouleversent la vie du blessé, est clairement démontré. Cet impact sur les familles peut être un levier pour une prise de conscience des conducteurs imprudents.

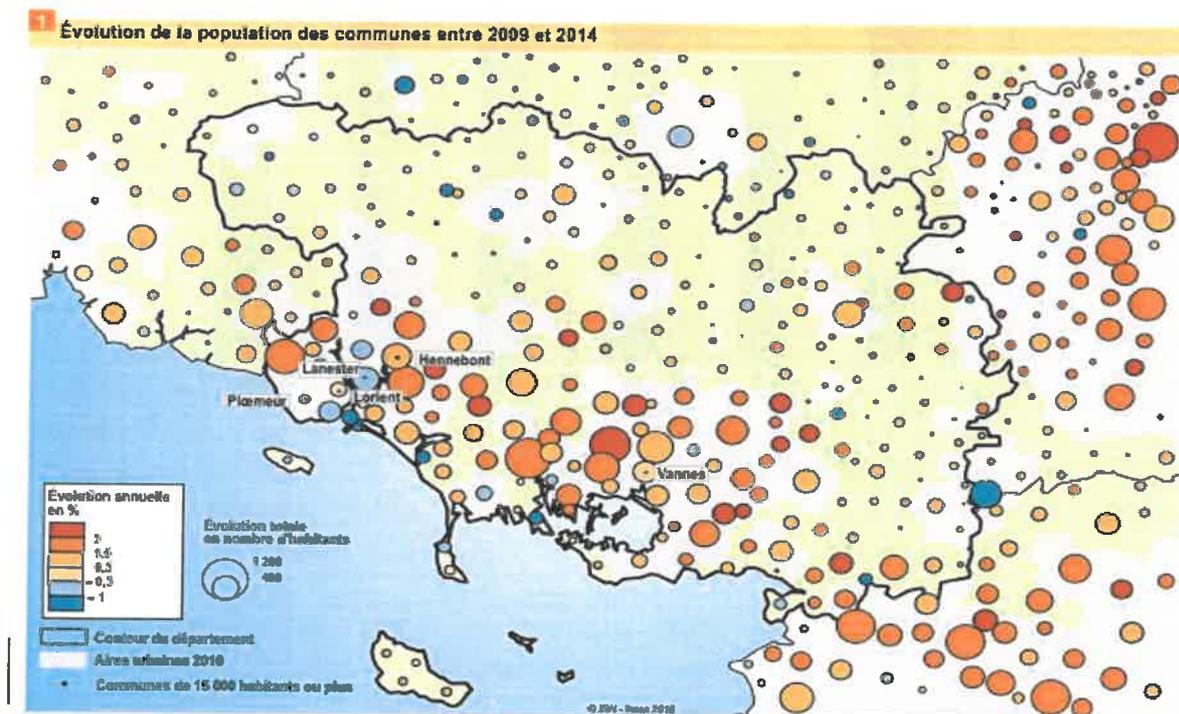
Ce document général d'orientation définit, pour la période 2018-2022, les enjeux prioritaires sur lesquels doivent porter les efforts au niveau du département du Morbihan. Des orientations d'actions y sont proposées, répondant aux caractéristiques démographiques, géographiques et au regard de l'accidentalité locale.

Chapitre I

Caractéristiques du Morbihan

A - Caractéristiques démographiques

Le MORBIHAN compte une population de 748 982 habitants en 2014 (soit 22,6 % de la population régionale). Ce département a connu, entre 2009 et 2014, un taux de croissance démographique de + 0,7 % par an (à l'identique de la région Bretagne).



Trois phénomènes sont à noter :

- une évolution moins marquée que sur la période précédente 1999-2009 : (+1,1%)
- les communes les plus dynamiques ont de 10 000 à 20 000 habitants.
 - Auray (+1,9 %/an)
 - Guidel (+1,7%/an)
 - St Avé (+1,4%/an)
- une perte d'habitants pour quelques communes littorales
 - Queven (-0,3%)
 - Larmor Plage (-0,7%)
 - Lanester (-0,4%)
 - Lorient (-0,1 %)

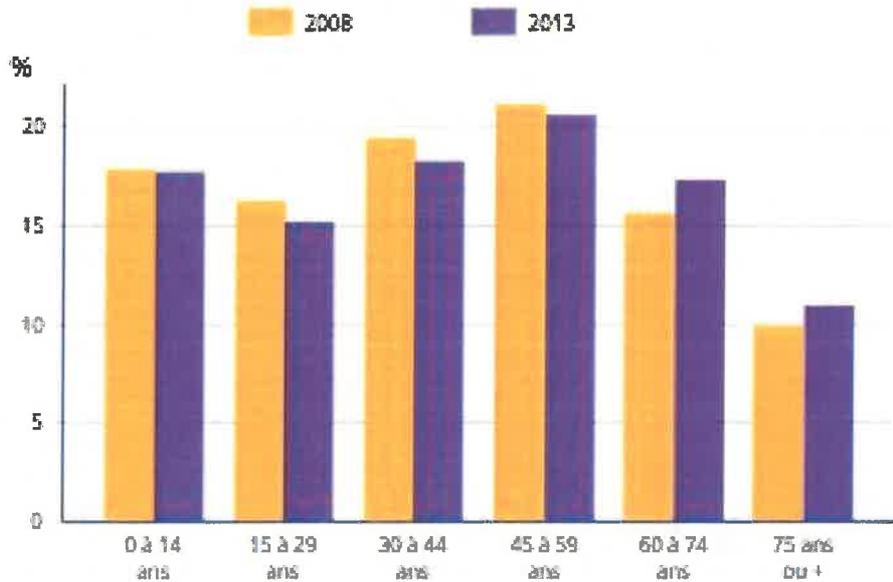
Les projections de population de l'Insee prévoient une population de 902 000 habitants à l'horizon 2040 (soit + 153 018 habitants, entre 2014 et 2040).

En 2013, près de 30 % des morbihannais sont âgés de + de 60 ans (contre 18 % pour la France et 27,5 % pour la région bretonne).

La proportion des générations de 15 à 29 ans diminue de près de 2,5 % entre 2009 et 2013 (départs pour suivre des études supérieures ou rechercher un emploi, probablement).

La population du département présente une part plus importante d'ouvriers et d'employés (30 %) et une moindre présence des cadres qui ont vu, cependant, leur nombre très légèrement augmenter entre 2008 et 2013 (+0,1%)

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

FAM G5 - Ménages selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires.

EN 1990 1/5 DE LA POPULATION MORBIHANNAISE AVAIT PLUS DE 60 ANS
 EN 2006 1/4 DE LA POPULATION MORBIHANNAISE AVAIT PLUS DE 60 ANS
 EN 2020 1/3 DE LA POPULATION MORBIHANNAISE AURA PLUS DE 60 ANS

Ce vieillissement concerne notamment les 75 ans et plus, dont le nombre a progressé de près de 50 % en 11 ans.

B - Données socio-économiques

Une augmentation de 7 % du nombre de logements est constatée entre 2008 et 2013.

73,5 % des ménages morbihannais habitent une maison individuelle (70,4 % en région Bretagne) ; les 2/3 sont propriétaires de leur logement.

La taille des ménages est en légère baisse depuis 1999 (2,2 pers/logt) ; 36 % des ménages sont constitués d'une seule personne.

Le parc est relativement jeune puisque principalement construit (pour près de 84 %) après 1948 (72,3 % pour la région bretonne, et 53,6 pour la France).

La part des résidences secondaires (RS) est la plus élevée des départements bretons ; elle est de l'ordre de 18 % depuis 1999 (13 % région bretonne) ; les RS sont essentiellement concentrées dans les communes bordant le Golfe du Morbihan et la Baie de Quiberon.

Une vingtaine de communes compte entre 50 % et 80 % de résidences secondaires.

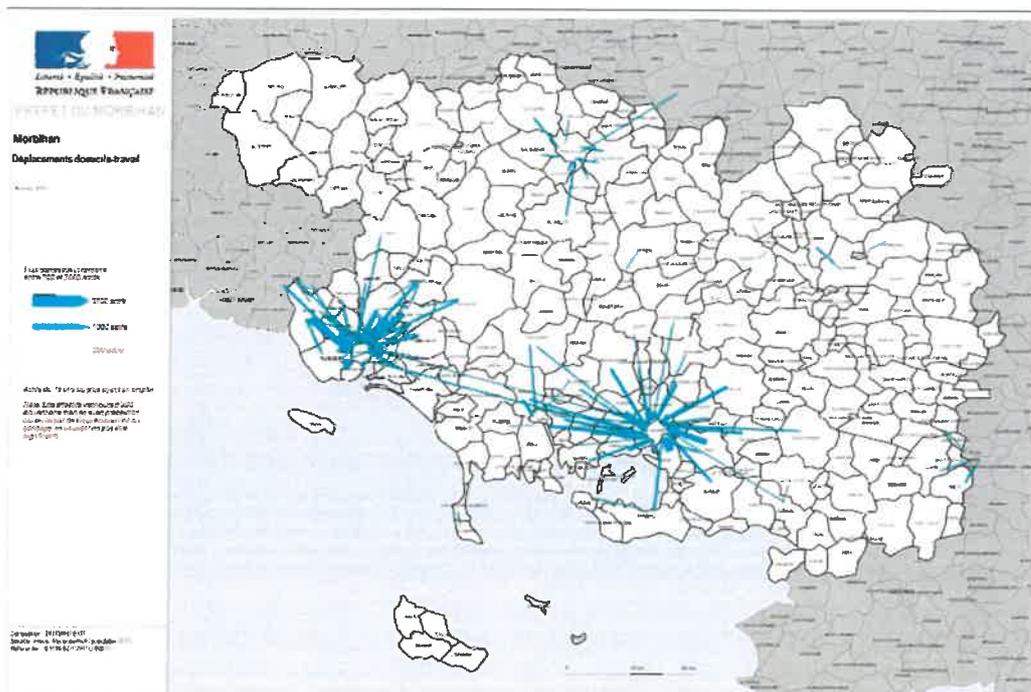
Le Morbihan est le 6ème département touristique de France, avec 2,89 millions de touristes dont 471 000 étrangers.

- 13 stations classées de tourisme et 22 communes touristiques,
- 132 plages,
- environ 1 milliards d'€ de consommation touristique,
- 20 000 emplois directs en haute saison soit 9,5 % des emplois morbihannais,
- 529 000 lits touristiques (dont 65 % en résidences secondaires),
- 300 hôtels, 15 000 lits,
- 285 campings homologués, 100 000 emplacements.

C - Caractéristiques de circulation routière

Les déplacements domicile-travail se font essentiellement intra-département

Les pôles d'influence sont Vannes, Lorient et Pontivy.



Chapitre II

Bilan du DGO précédent : 2013-2017

Le DGO 2013-2017, signé le 22 février 2013 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 cinq enjeux :

- alcool et stupéfiants
- vitesse
- jeunes
- usagers fragiles
- seniors

Le constat était basé sur l'analyse de l'accidentologie 2008-2012.

A - Bilan chiffré de l'accidentologie 2012-2016

France métropolitaine

	Accidents	Nombre de personnes tuées	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007-2011	360 386	21 123	453 645	166 975
2012-2016	289 294	17 235	362 507	133 552
évolution	-19,7 %	-18,4%	-20,1%	-20,0%

Bretagne

	Accidents	Nombre de personnes tuées	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007-2011	13 547	1 041	17 212	7 100
2012-2016	11 838	834	15 237	5 960
évolution	-12,6 %	-19,9%	-11,5%	-16,1%

Morbihan

	Accidents	Nombre de personnes tuées	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007-2011	3 518	252	4 479	1 685
2012-2016	2 777	200	3 597	1 328
évolution	-21,1 %	-20,6%	-19,7%	-21,2%

1/5 de moins d'accidents, de tués, de blessés hospitalisés pour le Morbihan. Des résultats encourageants, meilleurs qu'en Bretagne et en France Métropolitaine.

Principales causes des accidents mortels dans le Morbihan

ALCOOL / STUPEFIANTS

	2007-2011	2012-2016	Evolution
Nombre total d'accidents	3 518	2 777	-21%
Nombre de personnes tuées	252	200	-21%
Nombre d'accidents "alcool et/ou stupéfiants**"	548	394	-28%
Rapport accidents "alcool et/ou stupéfiants**" avec nombre total d'accidents	15,6%	14,2%	-
Nombre de personnes tuées dans ces accidents "alcool et/ou stupéfiants* "	117	80	-32%
Rapport tués "alcool et/ou stupéfiants**" avec nombre total de tués	46,4%	40%	-

*taux supérieur à 0,5gL/sang ou 0,2 gL/sang pour permis probatoire.

La cause "alcool et/ou stupéfiants" reste prépondérante même si elle accuse un léger fléchissement sur la période 2012-2016.

VITESSE

	2007-2011	2012-2016	Evolution
Nombre d'accidents mortels	234	176	-25%
Nombre de personnes tuées	252	200	-21%
Nombre d'accidents mortels "vitesse**"	59	36	-39%
Nombre de personnes tuées dans ces accidents "vitesse **"	66	39	-41%
Rapport tués "vitesse**" avec nombre total de tués	26,2%	20%	-

*cause hors alcool et/ou stupéfiants.

La cause vitesse enregistre, elle aussi, une baisse du nombre d'accidents et de victimes, ce qui n'était pas le cas sur la période précédente.

REFUS DE PRIORITE

	2007-2011	2012-2016	Evolution
Nombre d'accidents mortels	234	176	-25%
Nombre de personnes tuées	252	200	-21%
Nombre d'accidents mortels "refus de priorité**"	41	33	-20%
Nombre de personnes tuées dans ces accidents "refus de priorité**"	42	35	-17%
Rapport tués "refus de priorité**" avec nombre total de tués	16,7%	17,5%	-

*cause hors alcool et/ou stupéfiants.

La cause "refus de priorité" est relativement stable sur les deux périodes considérées.

AUTRES CAUSES

	2007-2011	2012-2016	Evolution
Nombre d'accidents mortels	234	176	-25%
Nombre de personnes tuées	252	200	-21%
Nombre d'accidents mortels "autres causes**"	25	34	36%
Nombre de personnes tuées dans ces accidents "autres causes**"	27	42	56%
Rapport tués "autres causes**" avec nombre total de tués	10,7%	21%	-

*cause hors alcool et/ou stupéfiants.

Conclusion

facteur ALCOOL :	40 % des tués
facteur AUTRES CAUSES :	21 % des tués
facteur VITESSE :	20 % des tués
facteur REFUS DE PRIORITE :	17,5 % des tués

Le facteur "autres causes" devient la 2ème cause de mortalité sur nos routes. Elle se décompose comme suit :

	Défaut de maîtrise	inattention	fatigue	malaise	Défaillance mécanique
Période 2007-2011	10	4	3	3	4
Période 2012-2016	5	10	7	4	2

B - Bilan des PDASR couvrant la période 2013-2017

Les orientations définies dans le cadre du DGO ont fait l'objet d'actions opérationnelles inscrites annuellement dans les PDASR et ventilées par enjeux.

Ces actions ont été déclinées en interventions animées par la Coordination sécurité routière, et les IDSR du réseau "AGIR. Un bilan du PDASR précédent est systématiquement inclus au PDASR suivant. Il comprend le bilan quantitatif et qualitatif des actions.

ALCOOL/ STUPEFIANTS

Cinq actions sont reconduites tous les ans pour répondre à cet enjeu.

"Kit festival"

Les accidents de la route restent la première cause de mortalité chez les jeunes. La consommation d'alcool, de stupéfiants et autres substances addictives, ainsi que la fatigue, joue un rôle prépondérant dans cette accidentalité.

De nombreux festivals, 22 en 2016 à l'instar des 4 précédentes années, sont à l'affiche dans le département. Il est donc judicieux de veiller à ce que les milliers de spectateurs qui assistent à ces concerts, n'encourent pas de risques routiers lorsqu'ils reprennent leurs véhicules. L'opération Kit festival, en place depuis de nombreuses années, permet aux organisateurs de ces manifestations, de sensibiliser les festivaliers sur l'insécurité routière. Des Kits sont distribués aux bénévoles (une centaine chaque année), après une formation assurée par la Coordination. Ce Kit comprend gilet, chapeau, tee-shirt pour les bénévoles, permettant de les identifier facilement sur les sites. Il leur est également prêté du matériel tel que : banderoles, flammes, dépliants et éthylomètres afin d'offrir aux festivaliers un contrôle de leur taux d'alcoolémie et d'évaluer le temps nécessaire à une reprise du volant en toute sécurité. Environ 10 000 évaluations d'alcoolémie sont pratiquées annuellement dans le cadre des festivals, tant par les éthylomètres que grâce aux éthylotests distribués.

Des actions SAM sont également réalisées tout au long de l'année, par des communes ou des bureaux d'étudiants.



"Sensibilisation "Alcool et route" du personnel des structures organisatrices de concerts"

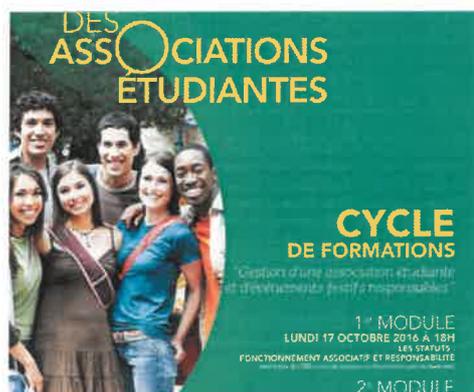
Cette action s'est déroulée sur 3 ans, et a regroupé plusieurs associations (Ars, Orange Bleue, Coordination SR, ...). Le but était de remettre une mallette de prévention aux responsables de salles de musiques actuelles. Cela s'est notamment réalisé sur Lorient et Vannes. Ces salles ont également mis en place des actions SAM et n'hésitent pas à mettre à disposition des navettes de bus.

"Sensibilisation "Alcool et route" dans les établissements scolaires, dans les CFA, dans les FJT, et dans les entreprises"

Une information complète sur les dangers liés à la consommation d'alcool et les risques induits sur la route est délivrée à travers divers ateliers. Cette action récurrente et reconduite dans chaque PDASR, permet de sensibiliser plus de 5000 jeunes de milieux différents (étudiants, apprentis, employés). Certains sont déjà dans la vie active et possèdent un pouvoir d'achat qui peut influencer sur leur mode de déplacement et leur comportement.

"Plan de lutte contre l'alcoolisation massive des jeunes"

Cette action repose sur un rappel des règles juridiques et des responsabilités endossées par les organisateurs de soirées. L'action a été réalisée auprès des établissements du second degré de Vannes. Les bureaux des étudiants et les responsables d'établissements sont concernés par la vigilance nécessaire pour qu'une soirée se déroule sans mise en danger des participants ;



"Sais-tu comment tu vas rentrer ?"

Avec la collaboration de l'UMIH, une réflexion a été menée pour sensibiliser la clientèle des établissements de nuit. Il s'agit notamment d'inciter les jeunes à s'assurer de pouvoir rentrer sans prendre le volant, si leur état ou celui du conducteur ne le permet pas. Cette action vise à développer l'entraide et la solidarité au sein des groupes venant ensemble à la soirée.



VITESSE

Un suivi des vitesses pratiquées sur le réseau routier est réalisé tous les ans.

"Actions de prévention vitesse"

Ces actions sont menées en collaboration avec les forces de l'ordre. Le but est de faire prendre conscience aux contrevenants de leur vitesse et des risques encourus. Un dispositif est mis en place pour arrêter les véhicules dépassant la vitesse autorisée. En alternative à la sanction, les conducteurs sont invités à visiter le stand sécurité routière et à participer aux divers ateliers prévus. Des discussions avec les bénévoles leur permettent une prise de conscience de leur comportement.

Les actions de ce type favorisent un contact positif entre le public et les forces de l'ordre, ces dernières agissant dans un rôle préventif et non répressif.

JEUNES

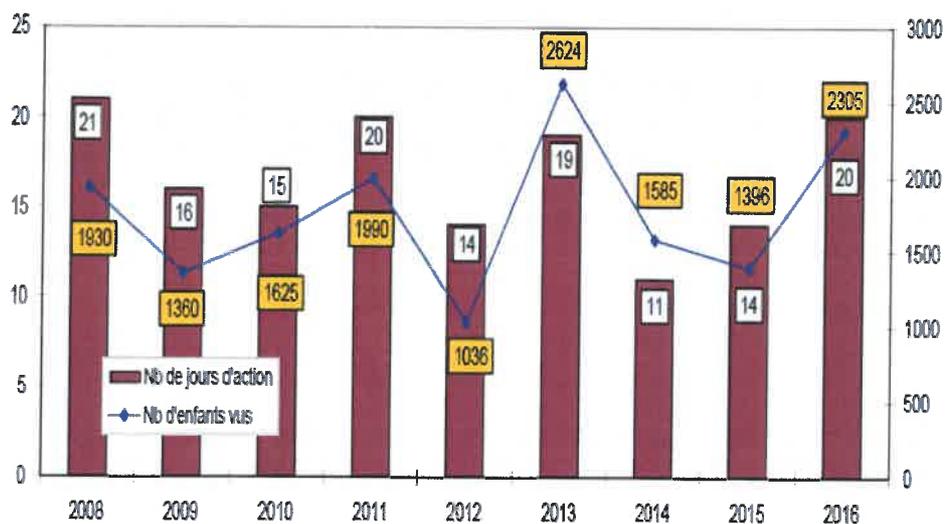
Pour cet enjeu, pratiquement chaque tranche d'âge -de la grande section de maternelle à l'enseignement du second degré- est sensibilisée par une action appropriée. L'enfant est ainsi accompagné dans sa progression scolaire et assimile petit à petit les bons réflexes de sécurité routière.

"Module Clowns"

Action de sensibilisation à la sécurité routière, des enfants de 4 à 10 ans. Deux intervenants, endossant le rôle du clown blanc et du clown imprudent, déroulent un sketch inter-actif. Les enfants sont amenés à corriger, répondre, reprendre le clown, qui semble ignorer les règles de circulation routière.



Les apprentissages essentiels tels que traverser la rue, circuler du bon côté de la chaussée ou attacher sa ceinture de sécurité sont ainsi enseignés par le jeu, pour le plus grand plaisir des enfants.



Ce graphique permet de visualiser le nombre de journées réalisées et le nombre d'enfants sensibilisés. Un DVD de cette prestation a été réalisé. Il permet de faire connaître ce module. Il sert également de support pédagogique aux professeurs des écoles dans sa partie Q/R.

"Pistes vélo"

Les élèves de primaire acquièrent un peu plus d'agilité et de connaissance des règles de circulation, à travers cette action maintenant animée par les 75 communes qui se sont formées auprès de la coordination.

"Binôme classe de seconde"

Une information complète sur la conduite accompagnée et l'accidentologie est apportée aux élèves en classe de seconde. Ce module inter actif invite les élèves à réfléchir sur les multiples facteurs d'accidents. Cette action est menée en binôme par un IDSR et un moniteur d'auto-école (ou un inspecteur de permis de conduire).

Une vingtaine de lycées demande chaque année, ce module. Environ 3 500 élèves sont ainsi informés et amenés à réfléchir sur la conduite automobile.

"Sensibilisation "Alcool et route" dans les établissements scolaires, les CFA, les FJT, et en entreprise"

Cette action est évoquée dans l'enjeu alcool du présent document. Elle répond en effet à ces deux thématiques.

USAGERS FRAGILES

"Sensibiliser les utilisateurs de deux-roues motorisés"

Ces interventions ont pour but de sensibiliser les motards et autres utilisateurs de deux-roues motorisés à la sécurité routière. Via des simulateurs 2 RM, il s'agit de réaffirmer la notion de partage de la route avec les autres usagers et d'avoir la maîtrise du deux-roues en toutes circonstances.

Dans les ateliers de la Sécurité Routière, l'utilisation des appareils et les conseils et messages diffusés en parallèle, sensibilisent le public présent. L'affluence est particulièrement dense lors de salons et de manifestations autour du 2RM (La Madone des Motards de Porcaro ou l'action contre la sclérose en plaque).



"Comportement citoyen des collégiens dans leurs déplacements en 2RM"

C'est une animation inter-active de type questions-réponses, souvent ponctuée par la visualisation de films de sécurité routière. Ceci amène des échanges enrichissant avec les jeunes collégiens.

"Perfectionnement à la conduite d'une moto"

Cette formation post-permis est proposée aux pratiquants de la moto par la CASIM. L'enseignement théorique et la pratique sur une demi journée sont ainsi revus selon un programme de 10 séances. Manoeuvrabilité, freinage d'urgence, petit entretien, circulation en groupe, voici un aperçu de ce qui leur est proposé.

"Relais moto Gend"

Formation post-permis proposée aux pratiquants de la moto par la Gendarmerie. Ces cours théoriques sur la trajectoire et les dangers de la conduite, l'équipement, les airs bags, permettent aux conducteurs de revoir les fondamentaux.

"Sensibilisation à la sécurité routière : savoir s'équiper"

Nouvelle action autour du vélo et des piétons, à l'intention des classes de 6ème et 5ème. La projection de vidéo et la présentation d'un équipement correct amorcent efficacement le dialogue avec les élèves.

« Communication sur les épreuves sportives »

Initiée en septembre 2014, cette démarche en milieu sportif a continué à se développer sous plusieurs formes.

En 2014, initiée par l'opération « 100 piétons victimes de la route », il était proposé à 100 coureurs bénévoles, de relayer ce message en courant le semi-marathon de Vannes, revêtu d'un tee-shirt « *piéton fragile* ».

L'actualité cycliste étant forte en 2015, le message « *je double, je m'écarte* » a trouvé toute sa place dans les courses programmées (Tour de France, Tour de Bretagne, Raid cyclo). La signature d'une charte avec la FFCT a renforcé l'engagement du milieu cycliste à véhiculer cette notion de partage de la route.



SENIORS

Conférences, plaquettes, auto-collants, ateliers, stages : de multiples façons, la communication sécurité routière vise à sensibiliser les seniors sur les dangers de la route.

"Sensibilisation des seniors en tant que conducteurs, cyclistes ou piétons"

Ces ateliers sont accessibles aux personnes de plus de 60 ans.

Il s'agit de :

- renforcer les connaissances des conducteurs seniors et de leur redonner confiance ;
- les responsabiliser en fonction de leurs compétences et de leurs capacités physiologiques ;
- les informer sur les alternatives à la conduite.

Un exposé, ouvert aux échanges, permet de rappeler les règles du code de la route. Des ateliers complètent ce programme (simulateurs, lunettes alcool, etc).

"Information des seniors et de leur entourage en cas d'incapacité à poursuivre la conduite"

Cette action s'appuie sur les dispositifs de coordination gérontologique (CLIC, Espaces Autonomie Seniors). Elle utilise les structures et réseaux existants comme vecteurs d'information et renforce les actions existantes ou en impule de nouvelles.

"Stage de sensibilisation incitatif ou obligatoire suite à un accident ou une infraction"

Ce stage permet au senior de prendre conscience de l'élévation du risque routier lié à l'âge, et éventuellement l'amener à renoncer à conduire. Cette action mise en place par la Prévention routière, a fait l'objet d'une charte signée par la Préfecture et la PR.

"Ecoles de conduite : recyclage pour les seniors "

Une formation a été donnée aux auto-écoles volontaires, afin de leur fournir des connaissances sur les conséquences du vieillissement et les impacts sur la conduite. Après signature d'une charte, ces établissements peuvent apposer le logo les identifiant et proposer des remises à niveau spécifiques pour ce public.



La Coordination Sécurité Routière assure la réalisation et le suivi de ces actions. Cela nécessite une bonne réactivité des réseaux, des relations de confiance et une envie de travailler ensemble sur la prévention du risque routier.

L'animation des réseaux est essentielle au développement des actions de sécurité routière.

Le réseau des ERSR

Le réseau des ERSR, créé le 19 octobre 2005, s'est considérablement élargi depuis. Les 257 communes du département ont toutes nommé un ERSR. Ce réseau est animé par la Coordination sécurité routière.

Une formation de base leur est donnée lors du renouvellement des élus (ce qui fut le cas en quasi totalité en 2014). Des réunions d'information leur sont ensuite proposées annuellement, sur des thématiques telles que :

- Les transports scolaires
- L'accident, une fatalité ?
- Le PAMA (*plan d'actions pour les mobilités actives*)
- Vitesse, alcool, on en reparle ?

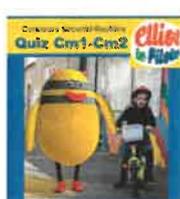
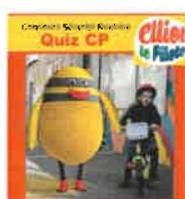
Beaucoup de collectivités se sont particulièrement impliquées en matière de sécurité routière notamment pendant les fêtes de fin d'année ou sur des pistes vélos. On peut noter l'implication des ERSR, lors du concours de dessins-messages, tel qu'il a été réalisé pendant neuf ans, dans le Morbihan.

Gastounet en 2016

En juin 2016, la venue du Délégué Interministériel Emmanuel Barbe a clôturé en beauté ce concours de dessins messages, suivi par une centaine de communes. Plusieurs centaines d'enfants ont ainsi réfléchi et illustré des thématiques de sécurité routière, soit à titre individuel, soit en travail sur une œuvre collective.



En 2017, un autre personnage capte l'attention des enfants à l'occasion de la nouvelle réglementation sur le port du casque à vélo : Elliot le pilote. Un concours sous forme de quiz sur la sécurité routière, avec tirage au sort pour désigner des vainqueurs, leur a permis de gagner des casques de vélo.



Le réseau AGIR

Les IDSR du réseau AGIR, sont réunis deux ou trois fois par an par la Coordination, pour prendre connaissance du bilan des actions réalisées, ou à venir. Un point sur l'accidentologie leur est fourni et leur permet ainsi d'avoir une bonne connaissance de la situation. Les évolutions réglementaires leur sont également communiquées, soit localement, soit au niveau régional.

Le réseau des Référents sécurité routière de l'Education Nationale

Depuis février 2010, chaque collège et lycée, public ou privé, a nommé un référent sécurité routière. En 2018, la Coordination sécurité routière organisera une rencontre avec le nouveau réseau REN, dont le listing a été actualisé en 2016.

Pour l'organisation des actions dans les établissements scolaires, les REN sont de précieux interlocuteurs.

Conclusion du bilan des actions des PDASR 2013 à 2017

Le DGO 2013-2017 a été décliné en cinq PDASR. Le nombre d'actions réalisées annuellement est supérieur à 230, tous organismes confondus (*établissements scolaires, entreprises, communes, ...*)

Les actions sont déclinées en interventions effectuées à la demande expresse d'un établissement scolaire, d'une collectivité locale ou encore d'une entreprise. Une nouvelle organisation interne, mettant les pistes vélo à disposition des communes, ainsi que les radars pédagogiques, permet aux ERSR (Elus Référents) de réaliser eux-mêmes des actions de sécurité routière.

Certaines actions sont faites en partenariat avec d'autres coordinations, ou d'autres services (*services de l'Etat, de la Région, Prévention Routière et diverses autres associations*).

La prévention du risque routier nécessite la collaboration sans faille de tous.

Chapitre III

Elaboration du DGO 2018-2022

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 principaux protagonistes en sont les responsables des administrations de l'État, les élus 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.

Afin de « donner du sens » au DGO 2018-2022, il est proposé de porter un regard objectif sur les deux précédents DGO et notamment sur les cinq dernières années passées (DGO 2013-2017). L'analyse de cet historique, source infiniment riche d'informations, doit donner la possibilité aux protagonistes de tirer les enseignements nécessaires à l'établissement du DGO 2018-2022 afin de le rendre encore plus opérationnel que les précédents.

Sous la responsabilité du Préfet, les acteurs et les partenaires locaux impliqués dans la démarche vérifieront sa cohérence et sa pertinence durant ces dernières années et définiront des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre au cours de la période du nouveau DGO, contribuant ainsi à l'atteinte de l'objectif national.

1 Réflexion initiale

- constitution d'un comité de Pilotage
- constitution de 2 groupes de travail composés de la coordinatrice sécurité routière, de l'ODSR et des partenaires et associations diverses pour réfléchir sur les enjeux.

2 Bilan et réactualisation des enjeux

3 Validation des enjeux par le comité de pilotage

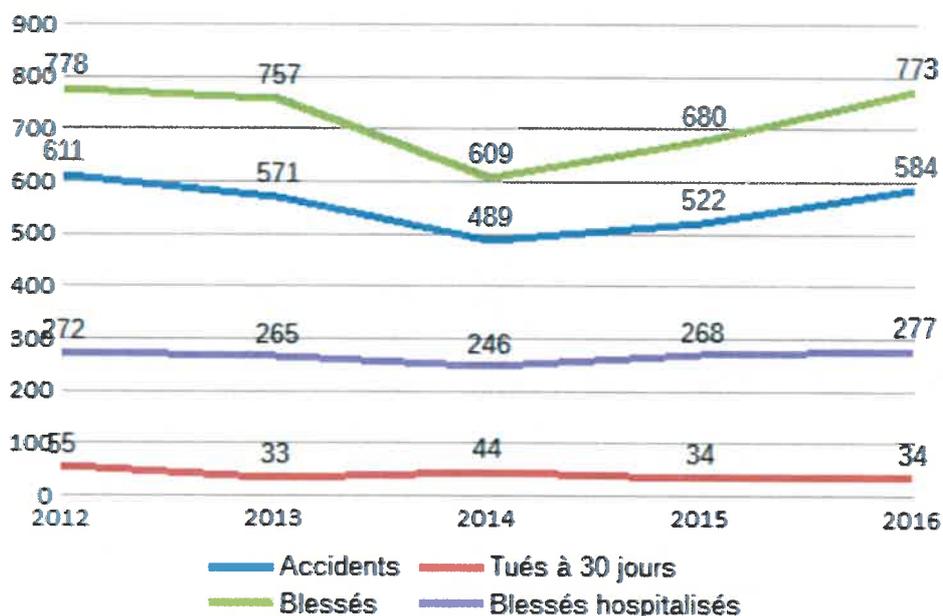
4 Travail sur les enjeux

5 Rédaction, validation et signature du DGO

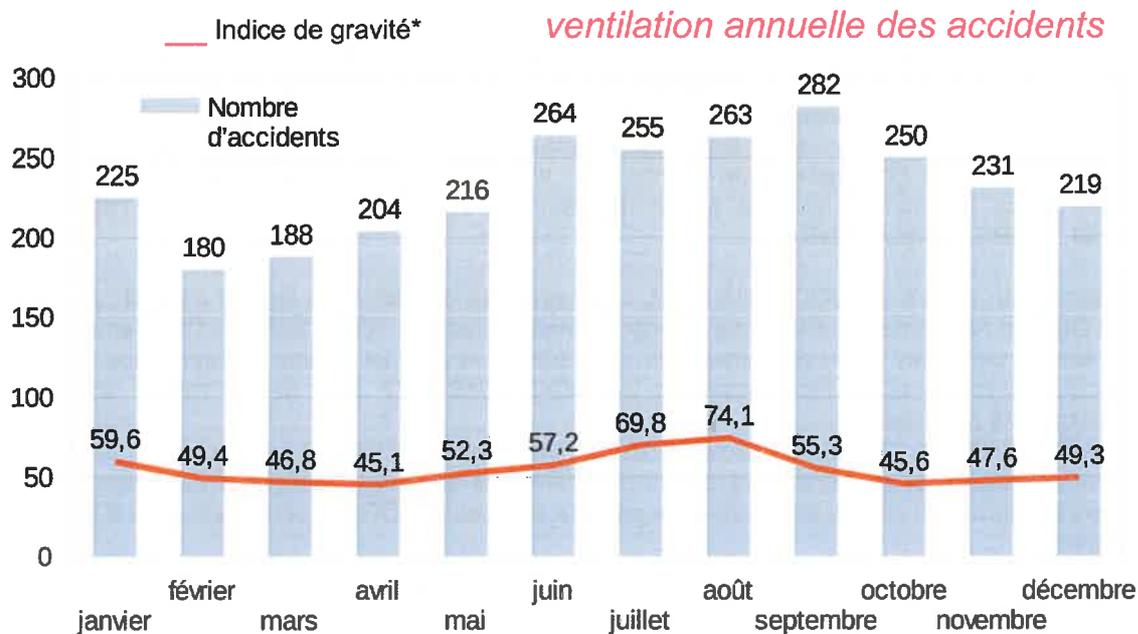
6 Application et suivi du DGO par les PDASR

B - Analyse de l'accidentalité 2012-2016 dans le Morbihan

Répartition des accidents, tués, blessés et blessés hospitalisés sur la période 2012-2016



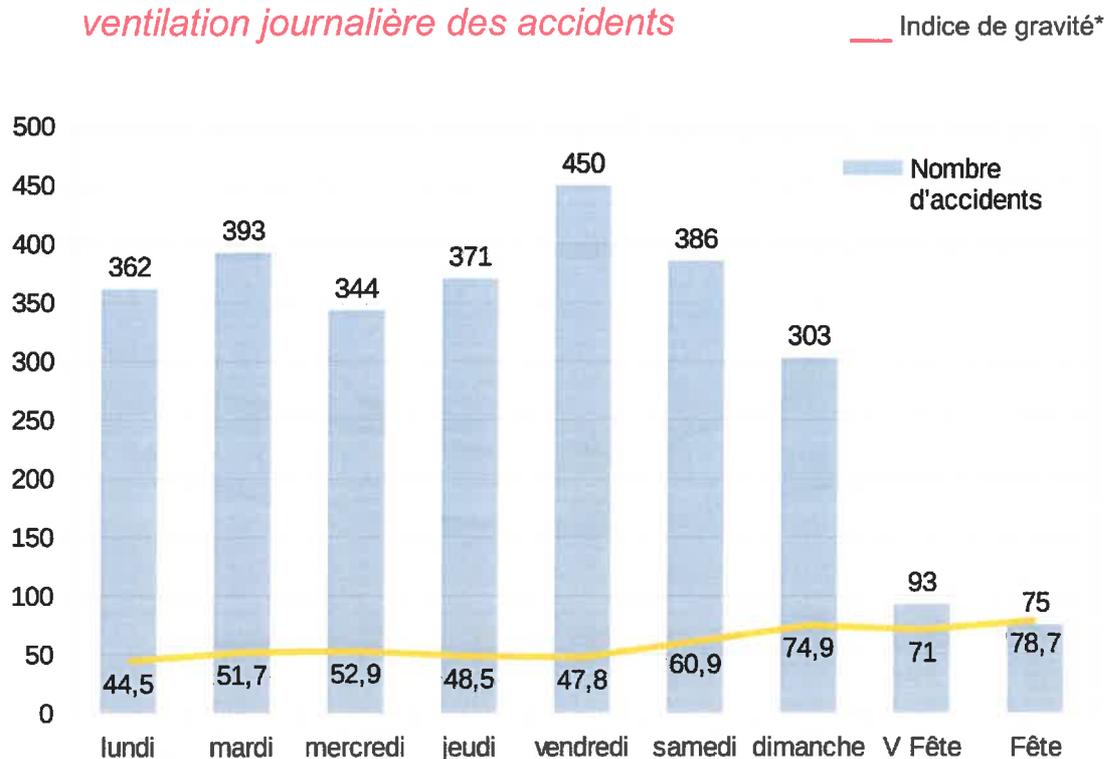
Répartition temporelle de l'accidentalité



* indice de gravité : $\frac{\text{nbre de victimes graves (tués et BH)}}{\text{Nbre d'accidents}} \times 100$

On note la hausse du nombre d'accidents sur les mois de juin à octobre. Il faut également remarquer les forts indicateurs de gravité sur les mois de juillet et août, périodes où la population du département double avec une forte activité festivalière.

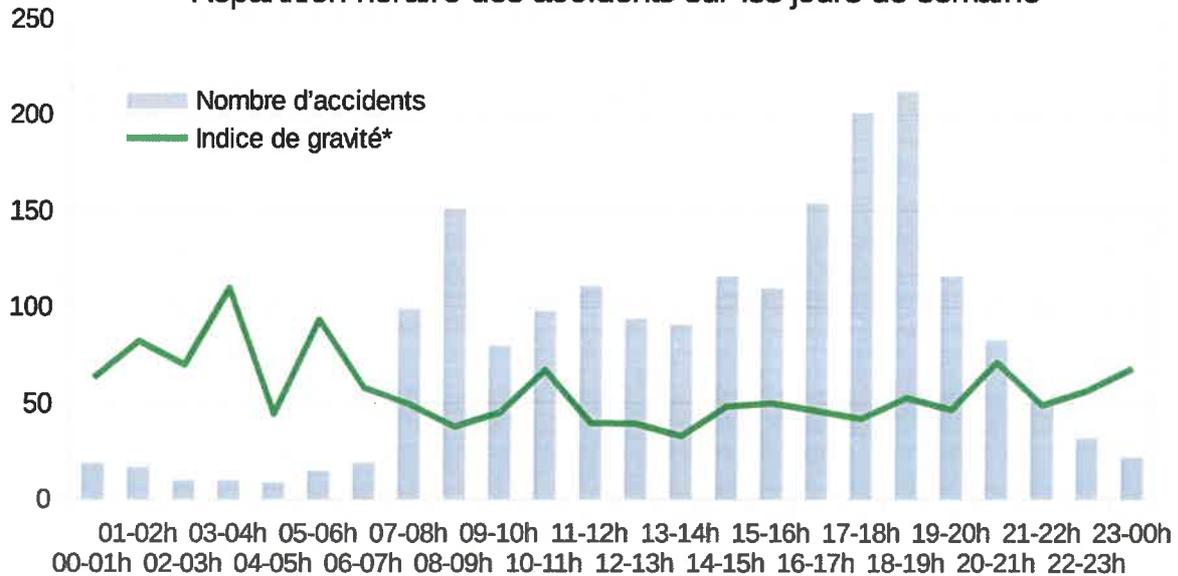
ventilation journalière des accidents



* indice de gravité : $\frac{\text{nbre de victimes graves (tués et BH)}}{\text{Nbre d'accidents}} \times 100$

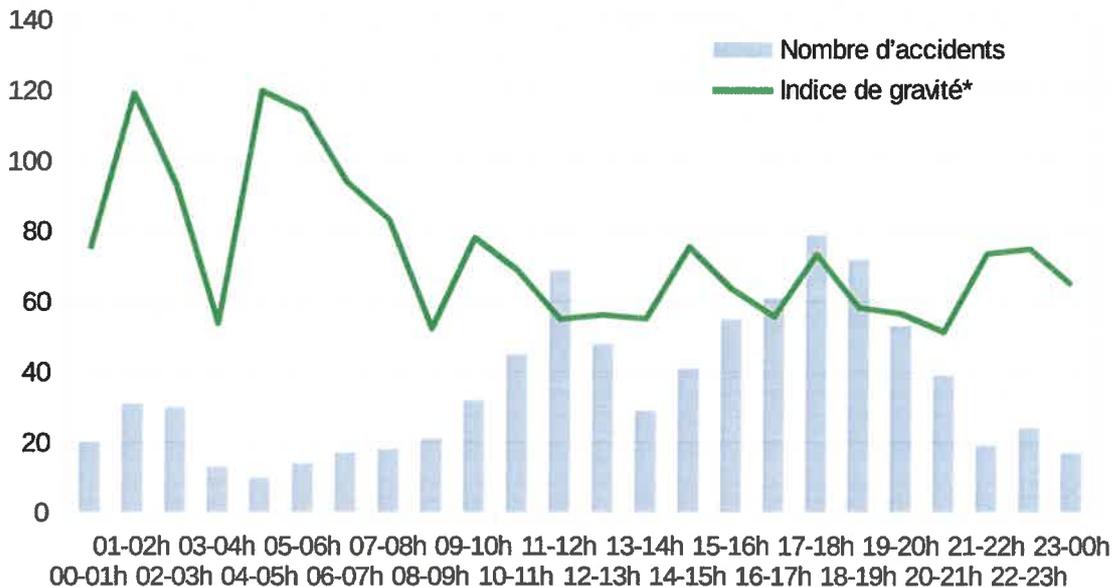
Les vendredis concentrent le plus d'accidents ; les week-ends, veilles de fête et fêtes présentent les indicateurs de gravité les plus forts.

Répartition horaire des accidents sur les jours de semaine



Les débuts et fins de journée sont marqués dans ce graphique, peut-être en raison d'une forte circulation après une journée de travail avec des facteurs d'inattention et de fatigue. On constate que les indices de gravité les plus élevés sont cependant, sur la période nocturne en raison de facteurs aggravants tels que les consommations d'alcool ou de stupéfiants.

Répartition horaire des accidents sur les week-ends, veilles de fête et fêtes



Le nombre d'accidents sur la période 00-05h est plus important que pour la courbe précédente. La courbe des indices de gravité est également plus forte en période nocturne. Là encore les facteurs aggravants expliquent ce constat.

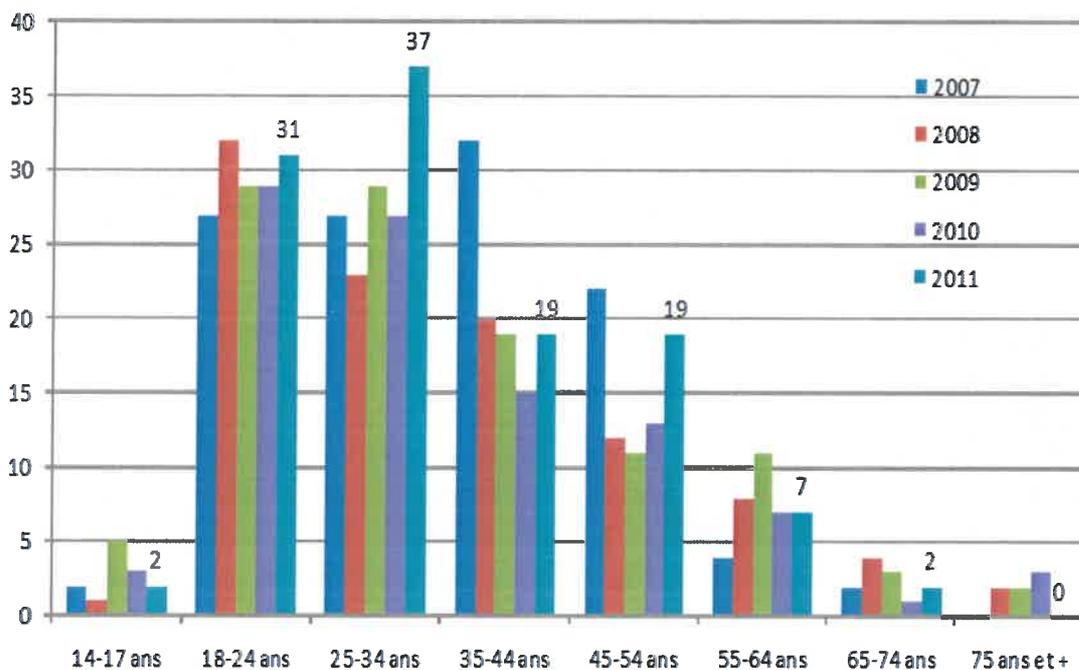
Répartition des victimes par tranche d'âge et par catégorie d'utilisateurs

2012-2016		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Piéton	Tués	1	0	2	2	3	2	5	4	7	26
	Blessés	57	37	39	41	35	36	61	66	98	470
	BH	22	8	10	19	15	11	29	32	53	199
Cycle	Tués	1	0	0	0	1	1	0	3	2	8
	Blessés	31	28	31	30	41	49	49	30	10	299
	BH	11	7	7	4	12	13	18	17	3	92
2R motorisé < 50 cm3	Tués	0	0	3	2	1	0	0	0	0	6
	Blessés	9	188	149	92	43	29	22	6	3	541
	BH	1	65	36	29	14	9	6	3	1	164
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	Tués	0	0	0	0	0	2	1	0	0	3
	Blessés	0	11	6	14	9	9	5	2	0	56
	BH	0	6	2	7	6	3	4	1	0	29
2R motorisé > 125 cm3	Tués	0	0	14	15	8	3	2	2	0	42
	Blessés	0	3	89	80	57	50	37	1	0	317
	BH	0	0	59	50	26	18	18	1	0	172
VL ou VU	Tués	5	6	22	10	6	14	11	5	23	108
	Blessés	98	89	385	324	274	239	204	116	115	1944
	BH	29	38	131	106	91	87	68	51	54	655
Poids lourd	Tués	0	0	0	2	0	0	1	0	0	3
	Blessés	0	0	3	9	4	4	3	0	3	26
	BH	0	0	0	3	1	2	2	0	3	11
Transports en commun	Tués	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Blessés	4	1	2	1	2	4	3	3	2	22
	BH	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Autre mode	Tués	0	1	0	2	0	0	0	1	0	4
	Blessés	1	1	1	4	2	4	4	3	2	22
	BH	1	0	1	0	0	1	0	0	2	5
Total	Tués	7	7	38	39	19	22	21	15	32	200
	Blessés	200	358	705	595	467	424	388	227	233	3597
	BH	64	124	246	218	165	144	145	106	116	1328

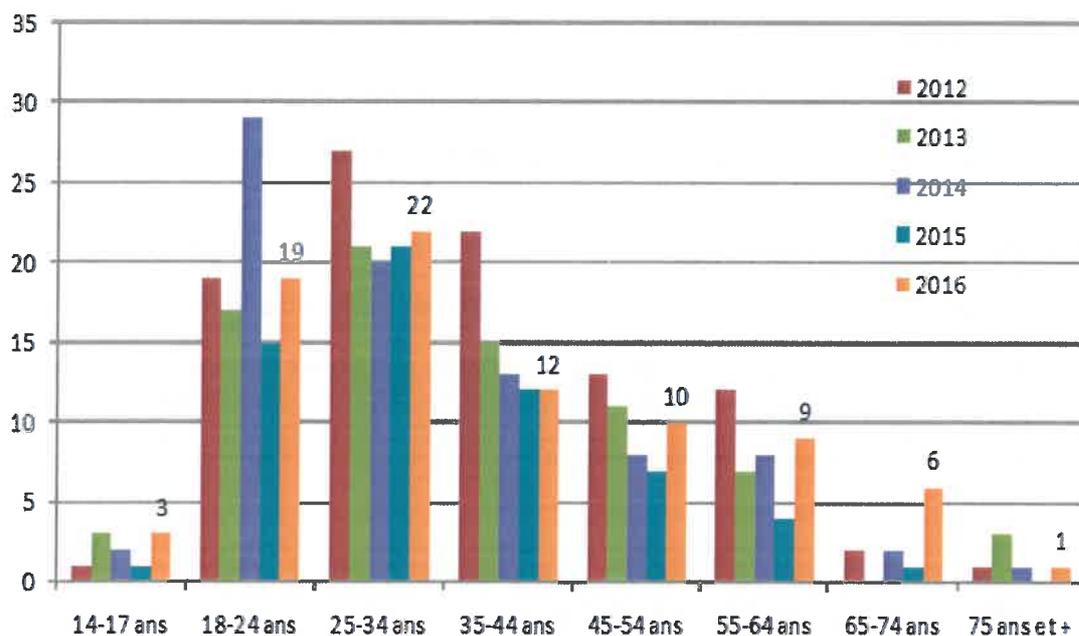
Les victimes se concentrent sur les accidents VL, 2 roues et 2RM et piétons. Les classes d'âge 18-34 ans et 75 ans et + sont particulièrement impactées.

ZOOM sur les accidents "alcool et /ou stupéfiants"

Répartition par tranche d'âge des usagers sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants impliqués dans des accidents de la route, **période 2007/2011**

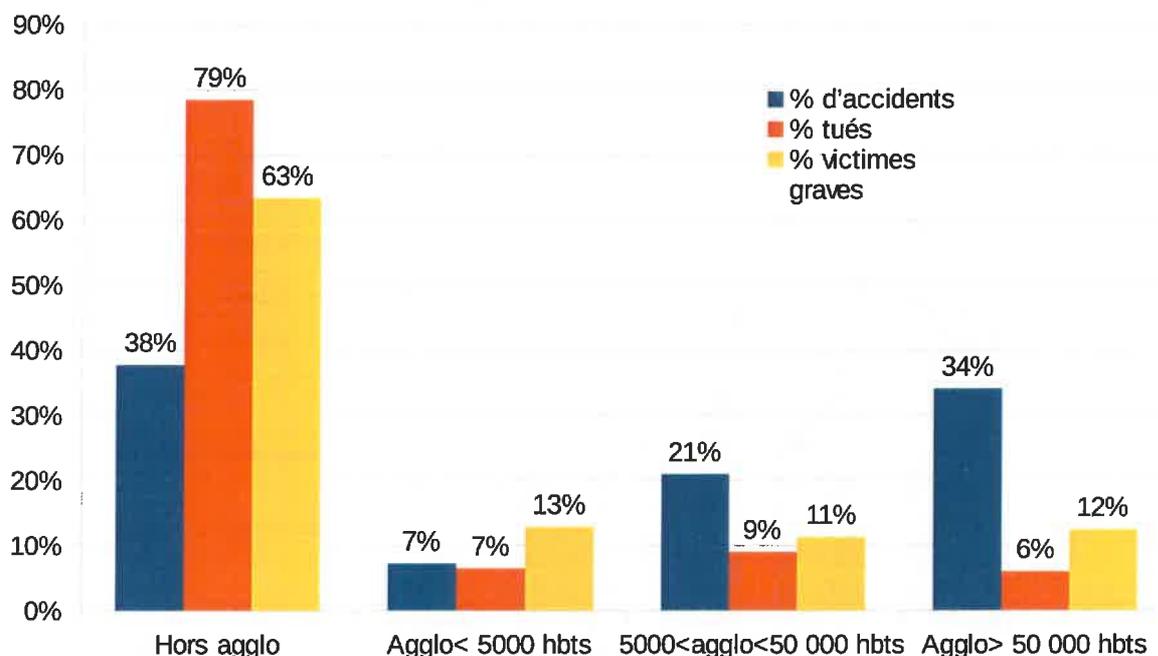


Répartition par tranche d'âge des usagers sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants impliqués dans des accidents de la route, **période 2012/2016**



La comparaison des périodes (2007/2011) et (2012/2016) montre une forte baisse chez les 18-34 ans.

Répartition des accidents, des tués et des blessés graves en agglomération et hors agglomération



Les accidents survenant hors agglomération ne représentent que 38 % de l'ensemble des accidents mais ils totalisent 79 % des personnes tuées et 63 % des victimes graves.

Synthèse de l'analyse

L'alcool et/ou les stupéfiants

L'alcool et/ou les stupéfiants demeurent la première cause des accidents mortels, même si elle accuse un fléchissement significatif sur la période 2012-2016

La tranche d'âge 18-34 ans a été beaucoup moins impactée, ce qui peut laisser penser que les messages de prévention passent.

Les autres causes

Cette cause, beaucoup plus difficile à appréhender, devient la **2ème cause des accidents mortels**.

Elle double entre les deux périodes considérées.

Elle recouvre aussi bien les défauts de maîtrise souvent imputables aux jeunes détenteurs de permis VL, 2RM, que les défaillances mécaniques, la fatigue, l'inattention et les malaises que l'on retrouve dans la population plus âgée.

Elle comporte l'utilisation du téléphone portable au volant.

La vitesse

La cause vitesse enregistre une baisse du nombre des accidents mortels et de victimes.

Les 18-34 ans prédominent dans ces accidents mortels.

L'Observatoire de la vitesse tenu dans le Morbihan montre qu'entre 2012 et 2016 la vitesse moyenne sur RD à 90 km/h a oscillé entre 87,7 km/h et 88,6 km/h en fin de période.

La vitesse moyenne sur RD à 110km/h n'a cessé de croître pour passer de 106,7 km/h à 108,3 km/h.

Les refus de priorité

On observe une relative stabilité de cette cause sur les 2 périodes considérées.

La classe d'âge 65 ans et + est la plus concernée.

C – Les premiers éléments de l'accidentologie 2017

Au 31 décembre	2015	2016	2017*
Accidents	522	584	589
Tués	34	34	40
Blessés	680	773	746
dont blessés hospitalisés	268	277	280

* chiffres provisoires

Le bilan provisoire ATBH (accidents, tués, blessés hospitalisés) 2017 montre que :

- Le nombre d'accidents augmente légèrement par rapport à 2016 (+1%),
- Le nombre de personnes tuées est en hausse de 18 %: 40 contre 34 en 2016,
- Le nombre de blessés diminue : 746 contre 773 en 2016 (-3%) . Parmi ceux-ci, le nombre de blessés hospitalisés est en légère augmentation par rapport à 2016 : +1 %.

Les accidents mortels en 2017 :

Personnes tuées par catégorie d'usager

Au 31 décembre	2015	2016	2017*
Piéton	2	6	6
Vélo	2	0	4
Cyclomoteur (inf à 50 cm ³)	0	1	1
Cyclomoteur (sup à 50 cm ³ et inf à 125 cm ³)	0	0	2
moto (sup à 125 cm ³)	9	6	7
Véhicule léger (VL) ou utilitaire (VU)	21	21	20
PL	0	0	0
Autre (voiturette, quad, moto-bike..)	0	0	0
Totaux	34	34	40

* chiffres provisoires

En 2017 comme pour les années précédentes, les personnes tuées en VL ou VU restent majoritaires, avec un nombre relativement stable d'année en année.

Les usagers « fragiles » (piéton, vélo, cyclomoteur et moto) **représentent la moitié des décès sur les routes morbihannaises (20), situation identique à ce que l'on a connu en 2012.**

- Le nombre de piétons tués demeure inchangé par rapport à 2016. Il faut remonter à l'année 2012 pour trouver un nombre de piétons tués supérieur : 8.

- Le nombre de cyclistes décédés est relativement élevé par rapport aux deux années précédentes, il faut remonter à l'année 2012 pour trouver un chiffre similaire.

- Le nombre de décès parmi les usagers de deux roues motorisé (2RM > 50 cm³) augmente : 9 contre 6 en 2016 mais demeure inchangé par rapport à 2015. Sur les 9 accidents mortels impliquant un 2RM > 50 cm³, il est à noter que :

- Les usagers de 2RM > 50 cm³ sont responsables dans 6 cas : 2 cas « alcool », 3 cas « vitesse » et un cas « défaut de maîtrise ». Concernant les causes des trois autres accidents mortels où les motards ne sont pas responsables, on recense deux refus de priorité et une cause « alcool » de tiers.

- Six motards décédés ont moins de 28 ans, les trois autres motards sont âgés de 44, 46 et 53 ans.

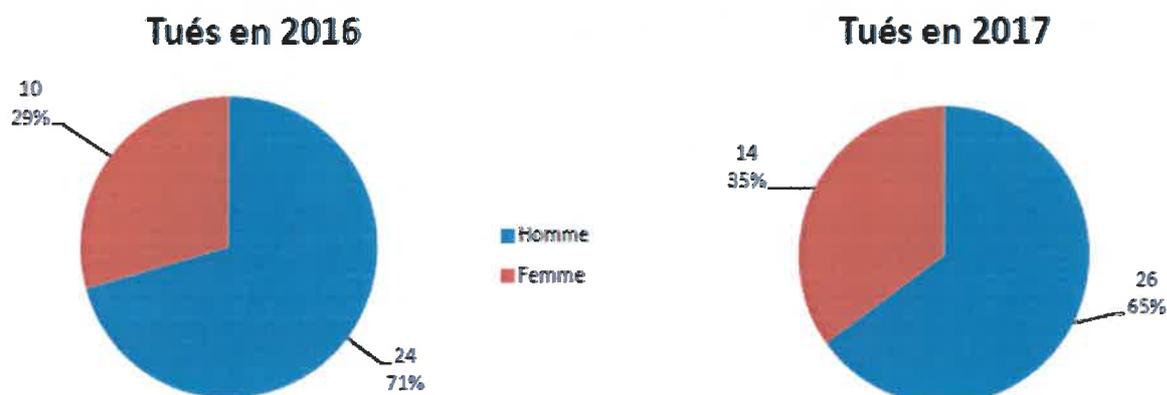
- La période de juin à août 2017 concentre 7 accidents mortels impliquant un 2RM > 50 cm³.

Age des personnes tuées

Au 05/11	2015	2016	2017*	Évolution 2017/2016
0-14 ans	0	2	1	▼
15-17 ans	4	0	1	▲
18-24 ans	6	8	7	▼
25-34 ans	6	8	11	▲
35-44 ans	3	1	5	▲
45-54 ans	4	3	6	▲
55-64 ans	2	5	1	▼
65-74 ans	2	3	3	▶
75 ans et +	7	4	5	▲
Total	34	34	40	▲

* chiffres provisoires

Sexe des personnes tuées



En 2017, le pourcentage de femmes tuées dans les accidents de la route dans le Morbihan est supérieur à celui de 2016. **Ce chiffre, de 35 %, dépasse de beaucoup le pourcentage national qui est de 24 % en 2016** (source DSR). C'est une tendance que l'on avait observée ces dernières années et qui se confirme.

Répartition des causes principales dans les accidents mortels

Au 31/12	Alcool/stupéfiants	Vitesse	Refus de priorité	Fatigue	Malaise	Inattention	Circulation à gauche	Défaut de maîtrise	Contre sens	Autres**	Nbre d'accidents
2015	12	7	3	0	2	2	2	1	1	0	30 (34 tués)
2016	15	5	4	2	0	2	0	0	1	2	31 (34 tués)
2017*	15	8	5	2	2	3	2	2	0	0	39 (40 tués)

* chiffres provisoires ** environnement extérieur.

En 2017, la cause « alcool et/ou stupéfiants » demeure la principale cause des accidents mortels. Elle représente 38 % de l'ensemble des accidents mortels, et 40 % des personnes tuées. Le taux moyen

d'alcoolémie relevé chez les conducteurs impliqués s'élève à 1,91 g/l sang. Les stupéfiants, associés avec de l'alcool ou non, sont présents dans 8 accidents mortels (20 % des accidents mortels). L'âge moyen des conducteurs (ou piétons) alcoolisés est de 32 ans.

La cause « vitesse » est en augmentation par rapport à 2016 et 2015. Les motards sont présents dans 1 cas sur deux dans ces accidents mortels.

Les refus de priorité sont également en augmentation par rapport aux deux années précédentes. Dans ce cas, les collisions surviennent majoritairement entre un VL et un usager fragile : deux piétons, un scooter et deux motos.

Pour le reste des facteurs d'accidents mortels, il faut remarquer :

- Les inattentions augmentent légèrement ; cette cause comprend les distracteurs à l'intérieur des véhicules, mais également l'inattention en tant que piéton quand il traverse une rue par exemple.

- Les malaises ou la fatigue (sommolence) sont présents chaque année dans au moins deux accidents mortels.

- Les circulations à gauche ou les défauts de maîtrise sont également présents pratiquement chaque année : 4 cas en 2017 contre 0 en 2016 (3 en 2015).

- Aucun contre-sens en 2017

A noter que sur les 39 accidents mortels, 16 se sont produits sans collision avec un autre véhicule en mouvement, soit 41 % des accidents mortels.

Remarque concernant les personnes tuées

Sur les 40 personnes tuées, 33 étaient morbihannaises (83 % des tués).

D – Les enjeux pour la période 2018-2022

1 – LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

- Le risque "trajet professionnel"
- Le risque "trajet domicile-travail"

2 – LES ADDICTIONS (alcool et stupéfiants)

- 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, les tranches horaires 13h-17h, 18h-22h
- conducteurs, cyclos, piétons

3 – LES JEUNES

- 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
- les 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

4 – LES SENIORS

- Les déplacements des seniors notamment en tant que piétons.
- les 2 classes d'âge (65-74 ans et 75 et +)

5 – LES DEUX ROUES MOTORISES (2 RM)

- *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

Chapitre IV

Orientations d'actions

Enjeu **RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL**

- **Caractéristiques principales**

Avec 1/3 des tués dans le Morbihan en milieu professionnel, cet enjeu est une piste de travail importante. Domicile-travail ou missions professionnelles, les déplacements sont sources de risques. D'après les statistiques, certains secteurs d'activités sont plus particulièrement impactés par les accidents routiers. Les comportements sont à l'origine de beaucoup d'accidents. Après analyse, il est constaté que ce sont souvent des nouveaux arrivés dans l'entreprise qui sont concernés.

- **Constat**

Il apparaît nécessaire d'investir davantage le milieu de l'entreprise pour y développer une prévention plus efficace sur les risques d'accidents liés aux déplacements .

Remarque : les personnes tuées dans les accidents impliquant au moins un véhicule utilitaire représentent 12% de la mortalité routière au niveau national. Les tués dans les accidents impliquant un PL représentent 14%.

- **Les orientations d'actions**

- **Amélioration de la connaissance**

- améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et utilisation professionnelle.
- promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes.
- construire une base de données "risques routiers en milieu professionnel".
- travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (*horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...*)

- **Infrastructure**

- envisager les possibilités d'améliorations d'accès au site ou sur les parcours réalisés par les employés lors des déplacements de travail.
- encourager le co-voiturage (*50 % des accidents ont lieu en déplacement domicile-travail*)
- rappeler les règles élémentaires du code par l'implantation de panneaux « itinérants » du CD, en fonction de l'actualité locale : *clignotants, ceinture de sécurité...*

- **Information**

- renforcer la transmission d'informations essentielles sur les véhicules, ou sur les caractéristiques du poste, aux nouveaux arrivants dans l'entreprise.
- établir une liste des précautions à prendre.
- renforcer la connaissance des risques locaux spécifiques ; prendre en compte les conditions météorologiques.
- informer sur les obligations et la responsabilité de l'employeur.
- favoriser le fonctionnement du club SRE et des réseaux regroupant les entreprises (*CPAM, GESST...*)

- véhiculer des messages et proposer des actions.
- informer sur la diminution du risque en se garant en marche arrière sur les parkings.
- inciter le chef d'entreprise à s'assurer que la circulation est judicieuse au sein même de l'entreprise (*prêt de radars pédagogiques pour contrôler les vitesses*).
- utiliser le levier financier pour recueillir l'adhésion des chefs d'entreprises (*moins d'accidents égal gain en terme d'images : entreprise prenant soin de ses employés, de l'environnement, et gain en terme de responsabilité sociale pour l'employeur*).

➤ **Formation**

- amorcer une prise de conscience des comportements par le biais de témoignages d'accidentés.
- rendre obligatoire la formation à l'éco-conduite (*notamment pour les "gros rouleurs"*).
- former à l'utilisation des visio conférences pour limiter les déplacements.
- introduire de la sécurité routière à la formation initiale des auto-entrepreneurs organisée par les Chambres de Commerce et d'industrie.
- promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers, dans les entreprises et les administrations.
- renforcer les actions de sensibilisation dans les CFA.
- faire témoigner un entrepreneur qui a constaté une amélioration de l'accidentalité de son entreprise après des actions menées;

➤ **Education**

- adapter la vitesse en fonction des intempéries : inciter l'employeur à assouplir les horaires en cas de mauvais temps afin de permettre aux salariés d'arriver en retard, ou d'exécuter leurs livraisons, sans pénalités.
- sensibiliser les salariés de l'entreprise à une meilleure préparation de leurs déplacements (*entretien du véhicule, circuit réalisable dans le temps imparti, annulation en cas de mauvais temps, ...*);
- faire compléter le document unique avec des mesures de sécurité routière.

➤ **Contrôle sanction**

- travailler en concertation avec le service en charge des contrôles de la durée des temps de conduite, sur route ou au sein des entreprises.
- vérifier que les charges transportées ne constituent pas un risque supplémentaire.
- vérifier l'arrimage et la séparation des charges de l'habitacle, dans les véhicules utilitaires.
- contrôler l'équipement des véhicules de services et de fonction, et le port de la ceinture de sécurité.

● **La cible**

les chefs d'entreprises
les salariés

Enjeu ADDICTIONS

● Caractéristiques principales

Sur la période 2012-2016, 394 accidents ont été recensés, avec présence d'alcool et/ou stupéfiant. Ils ont provoqué le décès de 80 personnes (*soit 40% des tués*).

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

Les conducteurs jeunes (18-34 ans) sont impliqués pour 43% dans ces accidents .

Le nombre moyen et le pourcentage d'accidents liés à l'alcool et/ou stupéfiants a diminué, cependant le pourcentage sur la globalité des tués reste inchangé. La gravité des accidents a, elle, augmenté.

L'observatoire national interministériel de sécurité routière n'observe pas d'amélioration en France.

● Constat

- 14% des accidents dans le Morbihan concerne un conducteur alcoolisé. Ce taux est supérieur à celui relevé au niveau national.
- Suivant les heures de la semaine, les 18-24 ans sont fortement impliqués ;
- Néanmoins, les autres tranches d'âge sont également fortement concernées (25-34 ans).

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.

● Orientations d'actions

➤ **Amélioration de la connaissance**

- améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool/stupéfiants.
- mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'agence régionale de la santé, les professionnels de santé.
- poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et accidents.

➤ **Infrastructure**

- développer le réseau de transports en commun (*linéaire, fréquence*).

➤ **Information**

- adapter les messages à l'évolution des modes de consommation.
- communiquer dans la presse sous différentes formes : *articles, affiches des différentes campagnes du ministère*.
- prévoir des "prêts à insérer" pour les élus référents sécurité routière très demandeurs, sur des points particuliers.
- informer sur le processus d'accumulation rapide de l'alcool dans le sang, puis d'élimination lente.

- informer 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.

➤ **Formation**

- former les élus, les chefs d'entreprise (*y compris auto-écoles, clubs, discothèques, bars...*), les dirigeants de clubs sportifs, les animateurs de la filière jeunesse et sports, les administrations, aux messages à faire passer sur les conséquences de la conduite sous emprise et sur les temps de récupération.

- former les jeunes sur les risques encourus, les conséquences sur la conduite, les dégâts sur le corps et dans leur vie, en cas de responsabilisation d'accident.

➤ **Éducation**

- renforcer le continuum éducatif (*du collège à l'entrée dans la vie active*).

- s'appuyer sur les établissements scolaires et sur les parents (relais) lors de l'apprentissage de la conduite.

- sensibiliser sur les conséquences sociales et pénales de l'alcoolisation.

- avoir une pédagogie plus poussée sur l'alcool, le temps de récupération, lors de l'enseignement de la conduite.

➤ **Contrôle sanction**

- s'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylo-test.

- contrôler l'interdiction de la vente d'alcool aux mineurs.

- coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire.

- recourir à l'immobilisation du véhicule ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants..

- cibler les contrôles d'alcoolémie en les adaptant aux nouveaux modes de consommation.

- communiquer sur les contrôles comme "outils de prévention".

- améliorer le suivi des « récidivistes » avant l'accident mortel (*signalement, suspensions permis, trajets domicile-travail*).

● **La cible**

les jeunes du collège à l'entrée dans la vie active

les adultes

les établissements de nuit

les établissements scolaires

les organisateurs de soirées

Enjeu JEUNES

● Caractéristiques principales

Les 18-24 ans restent la tranche d'âge la plus touchée dans les accidents mortels (voiture et 2RM). On constate un pic d'accidentalité les fins de semaine et les veilles et jours de fêtes, ainsi que pendant la période estivale. Les causes les plus importantes sont l'alcool et la vitesse. Chez les adolescents, les garçons sont plus touchés par les accidents, on note cependant que le comportement des filles se rapproche de celui des garçons dans la consommation d'alcool.

La vente de scooters est en baisse. Il semblerait que les jeunes (*à cause de la crainte des 2RM de la part des parents ?*) passent directement du vélo à la conduite automobile. Ceci entraîne un déficit de connaissance du statut de conducteur de 2 RM (partage de la route moins maîtrisé). A noter : la conduite accompagnée est plus développée en Morbihan que dans d'autres départements (beaucoup d'actions sont menées dans les établissements scolaires sur cette thématique). Il est impossible de retirer le BSR même en cas d'alcoolémie constatée au volant d'un 2 RM.

● Constats

Les jeunes sont sur-représentés par rapport à la population générale du département dans les statistiques de la sécurité routière, tant en qualité de responsables d'accidents que de victimes d'accidents.

Après analyse, l'origine des accidents met en évidence 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.
- l'attraction pour la prise de risque.
- un sentiment d'invulnérabilité (*référence aux jeux vidéo ?*).
- un sentiment d'impunité (*dans bien des cas, ce sont les parents qui assument le paiement des amendes quand il y a sanction*).

● Orientations d'actions

➤ **Amélioration de la connaissance**

- développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement.
- améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.
- améliorer la connaissance autour d'accidents emblématiques du département.
- recenser les structures accueillant des jeunes (*écoles, associations sportives, culturelles...*) et identifier les actions menées par les différents intervenants.

➤ **Infrastructure**

- inciter les ERSR à proposer le développement d'aménagements sécurisés et à optimiser la circulation pour tous (y compris marche et vélos), aux abords des établissements de formation, de loisirs, ou sur le parcours habituel des jeunes.

➤ Information

- promouvoir les actions au plus près du terrain en s'appuyant sur la prévention par les pairs,
- utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention.
- impliquer les Référénts Sécurité Routière de l'Education Nationale (REN), les infirmières scolaires, les délégués de classe, en mettant l'accent sur les conséquences de la prise de risque de la part des jeunes filles.
- transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite, en vue de leur diffusion.
- mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public, aux risques routiers.
- alerter sur la singularité de la relation à l'alcool et la fête.
- impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes.
- informer et sensibiliser au port des équipements de sécurité quand on roule en 2RM (*casques, gilets jaunes, gants, ...*).

➤ Formation

- apprendre à identifier les prises de risques.
- former sur le processus d'accumulation rapide de l'alcool dans le sang, puis d'élimination lente.
- former à la responsabilité du conducteur en cas d'accident.
- former sur la responsabilité de l'organisateur de soirées qui laisse repartir une personne ayant trop bu.
- former les « capitaines de soirée » aux phénomènes de groupe.

➤ Éducation

- utiliser le témoignage dans les actions, y compris d'auteurs d'accidents mortels.
- faire connaître les suites judiciaires, psychologiques, financières ainsi que les conséquences des séquelles pour les victimes et les familles.
- favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars,... dans le but de sécuriser les déplacements.
- favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions , par exemple dans le cadre du service civique.
- s'appuyer sur le réseau des REN dans les établissements scolaires et sur les parents, lors de l'apprentissage de la conduite.
- sensibiliser les écoles, les universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool et de stupéfiants.
- renforcer la pédagogie sur l'alcool, le temps de récupération, lors de l'enseignement à la conduite.

➤ Contrôle sanction

- s'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes.
- vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (*dispositif de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...*).
- contrôler les équipements des cycles et 2 RM (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage.
- développer des alternatives à la sanction pour les jeunes, en l'absence de dispositif par rapport aux infractions graves en cyclo et voiturette.

● La cible

les jeunes
les familles
les entreprises (pour les apprentis)
les assureurs
les établissements de nuit
les établissements scolaires

Enjeu SENIORS

● Caractéristiques principales

En 2020, un tiers de la population du Morbihan aura plus de 60 ans. L'enjeu spécifique SENIORS, défini comme l'un des enjeux prioritaires du futur DGO, doit prendre en compte l'accroissement de cette population. Diminution de l'ouïe et de la vision, mobilité plus réduite, assurance diminuée dans les flots de circulation dense, sont autant de handicaps à surmonter pour gérer ses déplacements en toute sécurité.

● Constats

Divisée en 2 classes : les 65-74 ans et + , et les 75 ans et + , ils apparaissent dans les statistiques accidents comme personnes à risques, notamment dans le Morbihan où le nombre d' accidentés dans les 75 et + est supérieur à la moyenne Française. Usagers fragiles en tant que cyclistes ou piétons, ils n'en sont pas moins vulnérables en tant que conducteurs. On constate une accidentalité plus grande dans les petites agglomérations, imputable aux seniors très âgés qui continuent à utiliser leur véhicule. Les refus de priorité des 75 ans et + constituent la cause majoritaire des accidents mortels, ou les contre-sens. Divers facteurs favorisent à terme, l'inadaptation à la conduite : prise de médicament, mauvaise appréciation des situations rencontrées, perte de repères, refus de reconnaître une baisse des capacités physiologiques, appréhension du déplacement, difficulté de cohabitation routière jeunes et seniors.

● Orientations d'actions

➤ **Amélioration de la connaissance**

- développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement.
- améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité.
- améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

➤ **Infrastructure**

- veiller à la qualité, l'harmonisation et la cohérence des aménagements et de la signalisation routière.
- s'assurer d'une communication efficace auprès de la population, en cas de changement de régime de priorité par exemple.
- adapter les aménagements de voirie au vieillissement de la population (*îlots refuges pour traverser*)
- prendre en compte la problématique " cycliste et piétons seniors" dans les aménagements de voirie
- organiser un test en situation de conduite pour les projeteurs et aménageurs, en leur faisant prendre conscience des difficultés des personnes plus âgées.

➤ **Information**

- recycler au code de la route : signalisation et règles d'utilisation de la voirie tant pour les automobilistes que les cyclistes ou les piétons.
- informer sur les dispositifs alternatifs à l'utilisation de la voiture.
- sensibiliser à la prise de conscience de la diminution des capacités physiologiques par des psychologues.

- informer le public sur les risques liés à la prise de médicaments.
- sensibiliser les médecins, infirmiers, pharmaciens sur le risque routier lié à la prise de médicaments et à la diminution progressive des capacités physiques et physiologiques, induisant un risque pour les déplacements (*conducteurs, piétons et cyclistes*).
- soutenir l'entourage d'un senior grâce à des personnes ressources (*psychologues*).
- sensibiliser les collectivités locales dans le cadre de leur politique d'aménagement territoriale (*P.L.U.*).
- sensibiliser à l'importance d'être vu, surtout la nuit.

➤ **Formation**

- faire passer un audit de conduite à partir d'un certain âge.
- rendre obligatoire un stage de recyclage (*conduite et code*) en cas d'accident ou d'infraction constatée par les forces de l'ordre.
- former les techniciens infrastructure routière aux difficultés liées au vieillissement.
- former des auto-écoles à la problématique des conducteurs seniors.

➤ **Éducation**

- développer des alternatives à la conduite de la voiture individuelle.
- sensibiliser les 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 proposition de stage de recyclage.
- rendre obligatoire une visite médicale après 1 accident responsable, voire un passage en commission.
- 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

Enjeu DEUX ROUES MOTORISES

● Caractéristiques principales

L'utilisation du 2 RM concerne toutes les tranches d'âges; on constate cependant, que les accidents peuvent davantage impacter :

- des jeunes utilisateurs formés insuffisamment et inexpérimentés ;
- des adultes qui , à la retraite, reprennent la moto après plusieurs années d'interruption.

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

Les accidents sont dus :

- au manque de visibilité lié 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
- à l'automobiliste
- à la vitesse excessive ou inadaptée
- au 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

➤ **Amélioration de la connaissance**

- améliorer la connaissance des accidents de 2RM.
- identifier les itinéraires accidentogènes
- améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

➤ **Infrastructure**

- diffuser à toutes les associations de motards, aux auto-écoles, à la gendarmerie, etc...les informations concernant les travaux sur voirie.
- inciter les ERSR à intégrer la logique de déplacement propre aux 2RM dans les aménagements de leur commune.

➤ **Information**

- 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*)
- informer des risques spécifiques des 2 roues via les mutuelles, les assurances, les auto-écoles, la presse spécialisée.
- harmoniser et rendre cohérent le discours sur le débridage, à l'école, chez le concessionnaire, l'assureur.

➤ **Formation**

- inviter les techniciens de l'infrastructure et les élus aux journées "une voirie pour tous" en rapport avec la circulation des 2RM.
- former les auto-écoles aux risques et conséquences du débridage, et sur les sanctions encourues.
- 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
- faire connaître les actions de perfectionnement proposées dans le département (par la CASIM, la Gendarmerie, la FFMC (*manoeuvrabilité, freinage d'urgence...*))

➤ **Éducation**

- réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (*motos clubs, associations, professionnels de vente/réparation, enseignants de la conduite*)
- sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule.
- promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (renforcer l'éducation des usagers sur les équipements adaptés :
 - renforcer l'éducation des usagers aux conséquences liées au débridage (*conséquences financières sur la famille et sanctions encourues*)
 - insister sur « le voir et être vu », apprendre à voir l'autre
 - renforcer l'éducation des usagers aux risques de la vitesse inadaptée, distance de sécurité, alcool,...
- réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (*connaissances théoriques et pratiques*) en valorisant les conduites responsables.
- réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journées "circuit" encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto écoles, les associations.

➤ **Contrôle sanction**

- réaliser des contrôles sur la conformité des 2 RM (contrôles préventifs en amont, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires.
- réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipement de protection individuelle obligatoires
 - cibler les contrôles de 2RM sur les axes et /ou périodes accidentogènes.
- contrôler la possession du permis AM sans sanction, mais faire suivre d'une présentation des risques encourus.
- 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**

les utilisateurs de 2 RM
les automobilistes

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 ont permis de proposer des orientations d'actions qui témoignent de la richesse des échanges qui ont eu lieu au cours des groupes de travail, réunis pour traiter des enjeux fixés.

Ce DGO 2018/2022 sera le document de référence lors de l'élaboration des PDASR successifs qui mobiliseront à nouveau le plus grand nombre de partenaires impliqués dans cette démarche citoyenne.

Souhaitons que l'objectif, **MOINS DE 2000 TUES EN 2020 en France (soit 19 tués pour le Morbihan si on ramène ce chiffre au niveau départemental)** soit atteint grâce au déploiement des multiples actions de Sécurité Routière auprès de l'ensemble des usagers.

Vannes, le - 7 MARS 2018

Le Président
de l'Association des Maires
et des présidents d'EPCI
du Morbihan

Yves BLEUNVEN

Le Président
du Conseil Départemental
du Morbihan

François GOULARD

Le Préfet
du Morbihan

Raymond LE DEUN

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

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 Général 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 Départemantale
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 PARTICIPE A L'ELABORATION DE CE DGO :

Madame Charlotte CREPON, Directrice de Cabinet du Préfet
Monsieur MKAL, Sous-Préfecture de Pontivy
Monsieur Simon HECHT, Préfecture
Monsieur Jacques LELUDEC, Elu
Monsieur Bertrand LENOIR, Direction des services de l'Education Nationale
Monsieur David MAGERE, enseignement Catholique
Monsieur David NICOL, Justice
Monsieur Xavier DOMANIECKI, Conseil Départemental
Monsieur Bertand LE FORMAL, Conseil Départemental
Monsieur Bertand QUENTIN, Conseil Départemental
Monsieur Philippe KERZULEC, Police
Monsieur Frédéric MANIP, Gendarmerie
Monsieur Thierry CLAIS, Gendarmerie
Monsieur GANNE, Service Départemental d'Incendie et de Secours
Monsieur KENHUEL
Madame RAULT, Mairie de Pontivy
Madame Pascale CORRE, Mairie de Vannes
Monsieur LE BRIZ, Mairie de Lorient
Madame Carole DANIEL, CLARPA 56
Madame Fanny DAVIAUD, CLIC pays d' AURAY
Madame Marion LEGUYADER, CLIC pays de Pontivy
Monsieur HUBERT, CLIC pays de Ploërmel
Monsieur David LE GOFF, CPAM
Monsieur Bouraha, MACIF
Monsieur Stéphane CLEMENT, MACIF
Monsieur Emmanuel BENESY, AMIEM
Monsieur Loïc VIGO, UMIH
Monsieur Jean-Louis DUPONT, CARSAT
Monsieur Laurent POMMEREUIL, Douar Nevez
Madame Angélique RATON-CUNOT, ARS
Monsieur Pascal BROHAN, ECF
Madame Françoise POISSONNEAU, Psychologue
Madame Françoise JOSSE, Coordination Sécurité Routière
Monsieur Philippe PLANTARD
Madame Agnes PACAUD, Prévention Routière
Madame LE BOEDEC, Fédération Française des Motards en Colère
Madame Geneviève POTIER, Ligue Contre la Violence Routière
Monsieur Jacques ROBIN, Ligue Contre la Violence Routière
Monsieur Jean Luc VLIEGHE CASIM
Monsieur Jean Marc LEBRUN CASIM
Madame Martine GUIBAN, Coordination Sécurité Routière
Monsieur Frédéric GOULVEN, Coordination Sécurité Routière
Monsieur Jeremy VANSTEENE, IDSR

