

Document Général d'Orientation de sécurité routière 2013-2017



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Document Général d'Orientation de sécurité routière

2013-2017

I – Présentation du DGO

L'objectif page 3
La démarche page 3

II – Le contexte départemental

Le contexte démographique page 4
Le contexte routier page 5

III – L'accidentalité

Données générales, étude 2007-2011 page 7

IV – Les enjeux

page 9

V – Les orientations d'actions

page 11

Annexe 1

Le contexte réglementaire

Annexe 2

Les équipements de contrôle-sanction

Annexe 3

L'étude d'enjeu, la méthode

Préambule

Le Document Général d'Orientation 2013 – 2017 est la concrétisation d'un travail de concertation mené par l'État, le Conseil Général, les partenaires institutionnels et les acteurs locaux, sur la base d'un diagnostic partagé de l'accidentologie, pour définir les enjeux communs et se mobiliser autour d'orientations ciblées de sécurité routière.

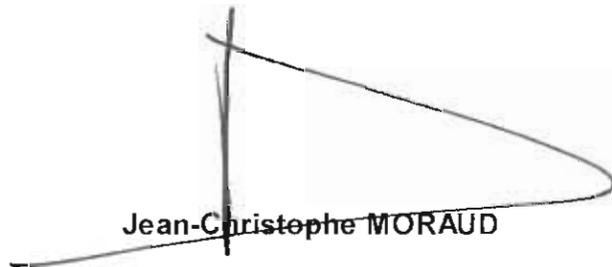
Ce document a pour vocation, sur la période 2013 – 2017, à orienter les actions des acteurs locaux qui s'impliquent et mettent en œuvre des projets centrés sur l'information, la prévention, l'aménagement routier et le contrôle pour faire reculer les principaux facteurs du risque routier.

Ces projets et leur mise en œuvre sont chaque année planifiés dans le cadre du PDASR (Plan Départemental d' Actions de Sécurité Routière).

Les programmes d'actions auront pour objectif global de permettre à chaque usager de se déplacer en toute sécurité, de partager la route en prenant conscience du risque routier et en adoptant un comportement responsable.

- 5 AVR. 2013

Le Préfet



Jean-Christophe MORAUD

Le Président du Conseil Général



Alain LAMBERT

I - Présentation du DGO

L'objectif du DGO

Tous les 5 ans, chaque département doit élaborer un Document Général d'Orientation (DGO) de sécurité routière.

Le DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs impliqués, de partager les enjeux de sécurité routière du département, de se mobiliser autour d'orientations communes et de s'impliquer dans la réalisation d'actions de sécurité routière au travers des Plans Départementaux d'Actions Sécurité Routière (PDASR).

La démarche

La réalisation du document général d'orientation s'inscrit dans le cadre d'une démarche partenariale sous l'autorité du préfet.

Le groupe projet, présidé par la directrice de cabinet du Préfet, était constitué de représentants du Conseil Général, de la gendarmerie, de la direction départementale de la sécurité publique, de l'éducation nationale, de l'association prévention routière et de la direction départementale des territoires.

Trois étapes ont été nécessaires pour élaborer ce document :

L'étude du contexte départemental a été réalisée par la Direction Départementale des Territoires. Elle permet de comprendre les spécificités du département ainsi que les évolutions marquantes de ces cinq dernières années concernant l'économie, la démographie et les aménagements routiers.

L'étude d'enjeux a été réalisée par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement à partir de l'analyse de l'accidentologie du département au cours des cinq dernières années (2007 – 2011). Elle a permis de mettre en avant des catégories d'utilisateurs ou des facteurs accidentogènes qui constituent des enjeux de sécurité routière.

Les orientations d'actions ont été proposées par les groupes de travail. Elles définissent les grandes lignes de l'action de l'État et de ses partenaires en matière de sécurité routière, pour les cinq années à venir.



Démonstration de la voiture tonneau dans le cadre d'une action de sécurité routière du PDASR

II - Le contexte départemental

Le contexte démographique

Le département de l'Orne s'étend sur une superficie de 6103 km² et comptait 292210 habitants en 2009. L'Orne est un département à dominante rurale. Il compte 5 agglomérations de plus de 5000 habitants (Alençon, Flers, Argentan, L'Aigle, Mortagne-au-Perche). L'Ouest du département, plus densément peuplé, concentre un tiers de la population de l'Orne dans le bassin de vie autour de Flers.

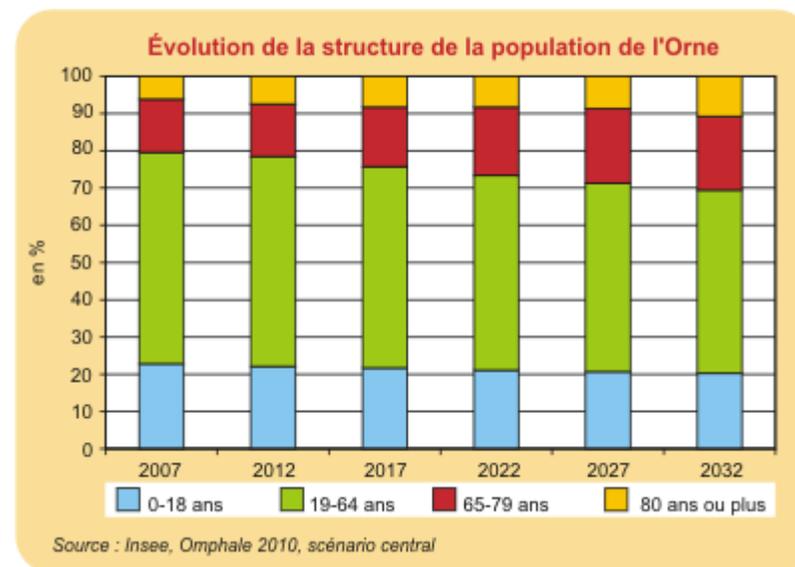
D'après les projections réalisées par l'INSEE, la population évoluera peu : 0,2 % à l'horizon 2032.

La population des séniors forme un groupe important, les plus de 65 ans représentant 20 % de la population ornaise en 2009 contre 16,5 % au niveau national. La part des séniors augmenterait progressivement pour atteindre 31 % en 2032.

Le vieillissement projeté devrait se poursuivre avec l'avancée en âge des générations issues du « baby-boom » et l'installation de séniors dans le département. En 2017, on attend un premier pic de population des 80 ans et plus.

La tranche des 18-24 ans représente 7 % de la population ornaise contre 8,9% au niveau national. Dans la projection de 2032, cette classe d'âge a tendance à se réduire dans la population totale.

La démographie comparée des quatre grands territoires ornaïes permet d'observer une stagnation de la population du pays d'Alençon et une légère augmentation pour les pays d'Ouche et du Perche. La population du pays d'Argentan est projetée à la baisse, tendance déjà amorcée en 2007.



Le contexte routier

Le département de l'Orne compte 5978 km de routes communales, 5824 km de routes départementales, 95 km d'autoroutes (A28 et A88) et 85 km de routes nationales (RN 12).

Au cours de la période 2009-2012, de nouveaux tronçons routiers ont été mis en service ; il s'agit principalement de déviations de zones urbaines.

Concernant le réseau autoroutier, le dernier tronçon de l'autoroute A88 a été ouvert en septembre 2010.

Mise en service de tronçons routiers

Avril 2009 : déviation de la Ferté-Macé – RD 402

Juin 2010 : mise en 2X2 voies de la RN 12 entre Hauterive et Le mêle-sur-Sarthe

Septembre 2010 : doublement de la RD 924 – section Argentan – A88

Février 2011 : déviation nord de Sées – RD 3

Octobre 2011 : barreau de Gacé RD 14 – RD 932

Décembre 2011 : déviation de St-Hilaire-sur-Risle – RD 926.

On observe une évolution modérée du trafic routier (évolution moyenne constatée sur les stations de comptage permanent)

- 2008/2009 : + 0,7 %
- 2009/2010 : + 1,3 %
- 2010/2011 : + 0,7 %

En 2012, l'observatoire du trafic routier du Conseil Général note une baisse du trafic global d'environ 2% mais la part du trafic des poids lourds augmente de 2 points (17%).

Afin d'assurer une certaine cohérence des limitations de vitesse, des limites d'agglomérations ont été déplacées en concertation avec les maires. Des limitations de vitesse devenues inutiles ont été supprimées (neuf entre 2009 et 2012) et des sections limitées trop longues raccourcies (neuf entre 2009 et 2012).

Au cours de la période 2009-2012, le Conseil Général a investi dans des aménagements de sécurité (arrêts d'autocar, aménagements de carrefours, dégagements de visibilité) et équipements de la route (panneaux, marquage, dispositifs de retenue) :

- 2009 : 5,5 M€
- 2010 : 2,7 M€
- 2011 : 2,7 M€

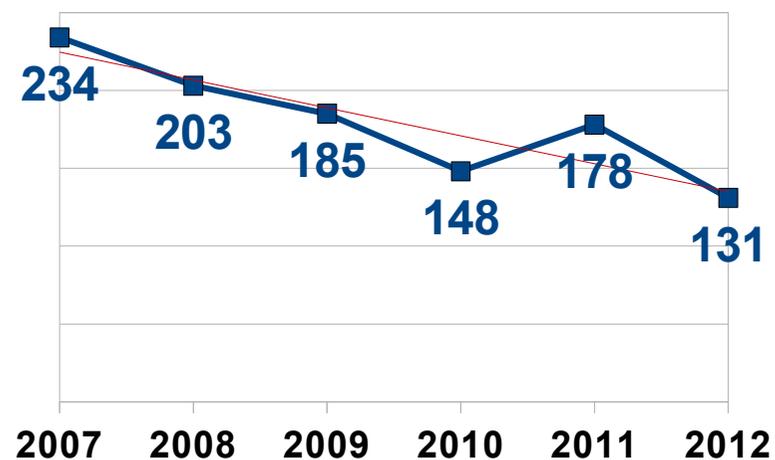


Aménagement d'un arrêt d'autocar sur route départementale

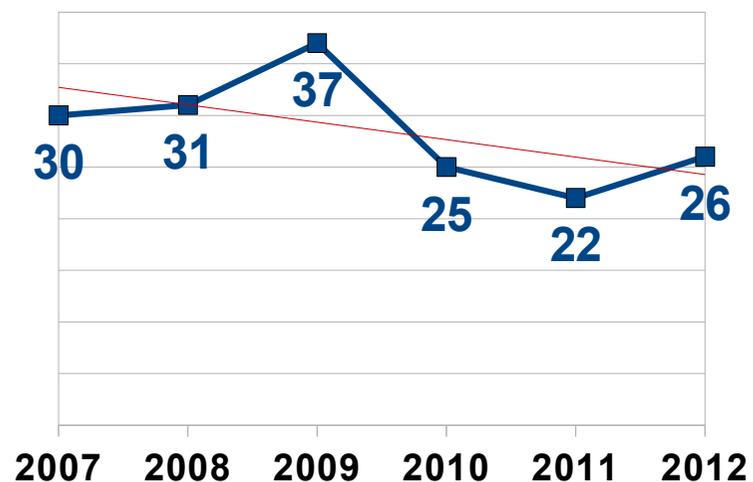
III - L'accidentalité

Données générales, 2007 - 2012

Le département de l'Orne enregistre une baisse du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés sur la période 2007 - 2012. Cette tendance à la baisse est un peu plus prononcée que celle constatée sur l'ensemble du territoire français. Une grande majorité des accidents corporels ont lieu en rase campagne et sur route départementale.

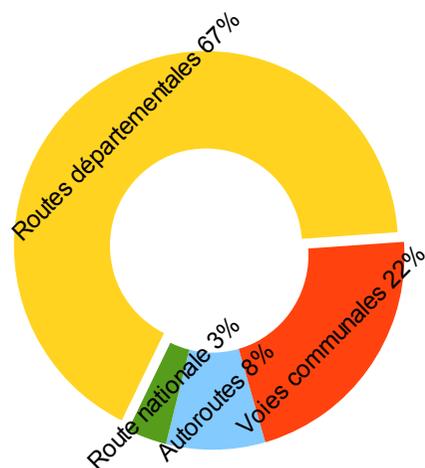


Évolution du nombre total d'accidents dans l'Orne

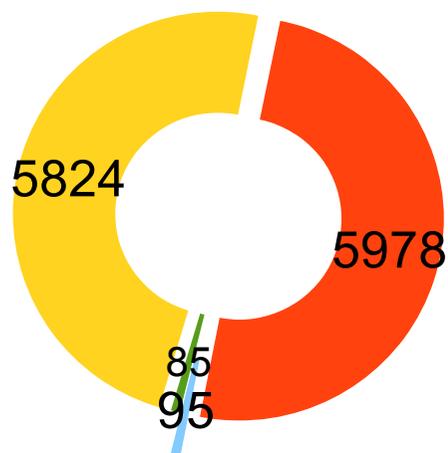


Évolution du nombre total de tués dans l'Orne

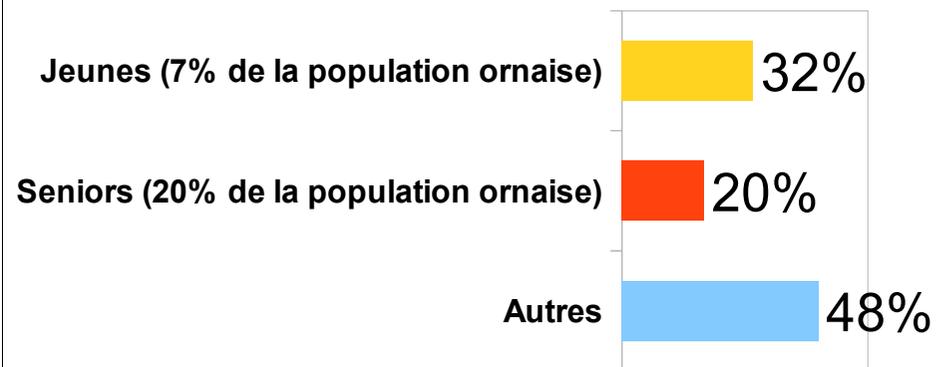
Répartition des accidents par type de réseau



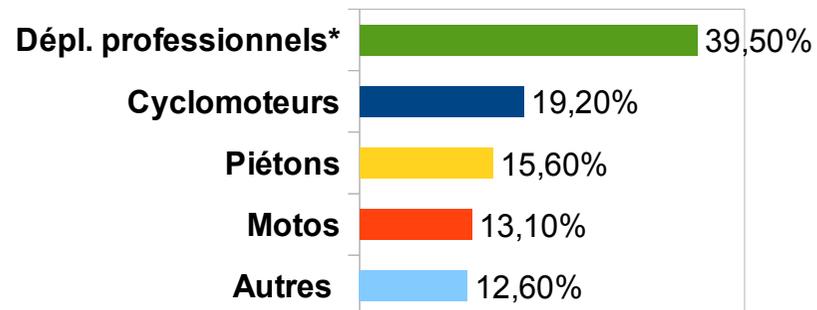
Longueurs des réseaux routiers ornais en km



Répartition des accidents corporels par tranches d'âge



Répartition des accidents corporels par catégories d'usagers



• Véhicules légers très majoritaires

1/6ème des accidents corporels impliquent un conducteur à l'alcoolémie positive.
30% des accidents sont liés à une vitesse excessive du conducteur.

IV – Les enjeux

L'étude d'enjeux a été confiée au CETE¹ Normandie-Centre. Elle a porté sur la période 2007-2011.

L'objet de l'étude a consisté à mettre en évidence les écarts dans les statistiques de l'accidentalité enregistrées dans l'Orne d'une part, et dans 28 départements présentant des caractéristiques similaires, d'autre part. Lorsque les écarts sont en défaveur de l'Orne et qu'ils concernent des comportements des conducteurs, des types de population ou des modes de déplacement ; dans chacun des cas, il y a un enjeu de sécurité routière dans le département.

L'étude a ainsi mis en avant huit enjeux sur la base des éléments présentés ci-dessous :

La population des jeunes de 18 à 24 ans.

Les jeunes de cette tranche d'âge sont fortement impliqués et victimes des accidents de la route : un tiers des accidents, un quart des tués ainsi que des victimes. Eu égard à son poids dans la population totale et à une accidentalité supérieure, notamment dans le bilan des tués, la sécurité routière de cette population constitue un enjeu pour l'Orne.

La population des personnes âgées de 65 ans et plus.

La population des seniors qui représente environ 20 % de la population totale dans l'Orne est impliquée et victime des accidents de la route. Dans le bilan des accidents, des tués et des blessés, les taux constatés sont significativement supérieurs à ceux servant de référence (de 2 à 3,5 points). Les accidents de véhicule seul en agglomération et des piétons en rase campagne sont particulièrement importants et graves.

Le risque routier professionnel.

Les taux d'accidents liés à un déplacement professionnel (trajet ou mission) est supérieur de 7 points aux taux de référence, mais leur gravité est moindre au regard du pourcentage de tués. Néanmoins, les victimes de ces accidents sont proportionnellement plus nombreuses (+ 6 points).

La conduite sous l'empire de l'alcool et substances addictives.

Les accidents impliquant un conducteur à l'alcoolémie positive connue ont été très meurtriers dans l'Orne (un tiers des tués) ; particulièrement lors de collisions mettant en cause plusieurs véhicules, et à un degré moindre dans des accidents de véhicules seuls en agglomération. La présence d'alcool ou de substances addictives a été constatée dans plus d'un quart des accidents mortels.

¹ Centre d'études techniques de l'équipement

Non respect de la vitesse autorisée ou non maîtrise de la vitesse du véhicule.

L'importance des pertes de contrôle dans les accidents impliquant un véhicule seul, et la mention portée relative au défaut de maîtrise de la vitesse dans plus de 30 % des constats d'accidents mortels, imposent de maintenir et de renforcer les efforts de prévention et de contrôle mis en œuvre dans les plans annuels successifs.

L'accidentalité en intersections.

L'Orne présente une particularité par rapport aux départements de référence en ce qui concerne les accidents (et leurs conséquences corporelles) qui ont lieu en intersection, malgré la qualité du réseau et les conditions de visibilité globalement satisfaisantes. Les taux constatés sont très supérieurs aux taux de référence : + 8,5 points pour les accidents, + 14,9 points pour les tués, + 9,9 points pour les blessés. Ce constat conduit à orienter l'action globale de sécurité routière vers ces points singuliers du réseau.

La conduite des deux-roues motorisés.

Les deux-roues motorisés sont impliqués dans le tiers des accidents. Ce taux est inférieur de 3 points au taux de référence. Ce taux résulte toutefois de deux constats. L'un favorable concerne les cyclomoteurs. L'autre souligne une implication plus importante des motos dans les accidents (+ 2 points) avec des conséquences plus graves (proportionnellement plus de tués et de blessés).

La vulnérabilité des piétons.

Les accidents impliquant des piétons représentent près de 15 % du total des accidents. Ils ont lieu essentiellement en agglomération (74 %) et font des victimes dans la même proportion. Par comparaison avec les taux de référence, les accidents y sont de 13 points supérieurs et les blessés de 10 points supérieurs. Il est à noter également que lorsqu'un accident implique un piéton en rase campagne, le taux de décès est de 22 %. Il est de 8 % en agglomération.

Les personnes âgées de 75 ans et plus sont sur-représentées, notamment en agglomération, dans le bilan des accidents étudiés sur la période 2007 - 2011.



Zone de rencontre, vitesse limitée à 20 km/h.

V - Les orientations d'actions

Enjeu de sécurité routière : L'Alcool et autres substances addictives

Constat	Conséquences corporelles	Statistiques
<ul style="list-style-type: none"> - Un tiers des accidents - Surtout en rase campagne 	<ul style="list-style-type: none"> - Un tiers des tués - Un quart des victimes 	86 % des contrevenants impliqués avec un taux > 0,8g/l 26 % des contrevenants dans la tranche d'âge 18-24 ans 61 % des contrevenants impliqués dans la tranche 25-59ans 70 % des contrevenants impliqués conduisait un véhicule léger

Domaine	Constats particuliers	Orientations
Infrastructure		
Information	-L'information sur les risques liés à l'alcool est laissée à l'initiative des organisateurs d'évènements festifs.	<ul style="list-style-type: none"> - Généraliser les actions de prévention en milieu festif : distribution d'éthylotests... - Rappeler les sanctions pénales en cas d'infractions. - Informer les élus correspondants sécurité routière sur la responsabilité des communes en matière de location de salles pour les manifestations festives.
Formation	-Les nouveaux exploitants de débit de boissons ont une obligation de formation de 2 jours avant d'exercer.	- Compléter la formation des exploitants par un volet « alcool et sécurité routière », mise à disposition d'éthylotests.
Education	-Dans l'enseignement de la conduite par les auto-écoles, le thème est trop peu abordé.	<ul style="list-style-type: none"> - Agir auprès des auto-écoles pour développer la prévention aux dangers de la conduite sous l'empire de l'alcool et des stupéfiants. - Mener des actions spécifiques de prévention auprès des lycéens et des apprentis.
Contrôle-sanction	-Constat de conduite avec stupéfiants (dépistages salivaires).	- Accentuer les contrôles et la répression.

Enjeu de sécurité routière : La vitesse

Constat	Conséquences corporelles	Statistiques
- Défaut de maîtrise de la vitesse relevée dans 30 % des accidents corporels.		34 % des accidents avec blessés 22 % des accidents avec tués

Domaine	Constats particuliers	Orientations
Infrastructure	- Le sentiment d'insécurité lié à la vitesse nuit à la qualité de vie en agglomération. - Les limitations de vitesses aux entrées d'agglomérations sont mal respectées	- Déployer des afficheurs de vitesse et radars pédagogiques pour faire de la prévention, et pour inciter à réduire la vitesse, en particulier en entrée d'agglomérations. - Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles et efficaces.
Information		- Adapter une communication spécifique sur les conséquences de la vitesse, en particulier lors des stages de récupération de points.
Formation		
Education		
Contrôle-sanction		-Maintenir les contrôles

Enjeu de sécurité routière : Les intersections

Constat	Conséquences corporelles	Statistiques
- Près d'un tiers des accidents	- Un quart des tués - Un tiers des blessés	14 % des impliqués sont des seniors (plus de 65 ans) 50 % des accidents corporels se produisent dans des carrefours en croix.

Domaine	Constats particuliers	Orientations
Infrastructure	-L'urbanisation le long des voies existantes génère un accroissement de l'insécurité aux droits des accès ou des intersections.	- Travailler avec les élus locaux sur les enjeux de sécurité routière liés à une urbanisation diffuse et sur la multiplication des dispositifs de radars pédagogiques et automatiques pour assurer la sécurité. - Intégrer davantage la thématique sécurité routière en matière de planification urbaine.
Information	-Les seniors connaissent plus de difficultés à appréhender les intersections (visibilité, appréciation des distances)	- Reformuler les règles de sécurité (parfois nouvelles) : règles d'entrée dans les ronds points, voies d'insertion...
Formation		
Education		
Contrôle-sanction		- Maintenir les contrôles aléatoires en véhicule banalisé - Accentuer les campagnes de contrôle radar.

Enjeu de sécurité routière : Les jeunes 18-24 ans

Constat	Conséquences corporelles	Statistiques
<ul style="list-style-type: none"> - Impliqués dans un tiers des accidents - Surtout en rase campagne 	<ul style="list-style-type: none"> - Un quart des tués - Un quart des victimes 	<ul style="list-style-type: none"> 31 % des accidents corporels en deux roues motorisés 24 % des cas d'accidents corporels avec alcool

Domaine	Constats particuliers	Orientations
Infrastructure		
Information	-L'information sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants est laissée à l'initiative des organisateurs d'évènements festifs.	<ul style="list-style-type: none"> – Maintenir les actions de préventions spécifiques (SAM et capitaine de soirée). – Mobiliser les chefs d'établissements sur des projets de sécurité routière. – Renforcer, dès l'école et au collège l'accès à l'ASSR et au BSR. – Travailler à la prise de conscience des jeunes conducteurs et des passagers aux conséquences des accidents de la route. – Développer de nouveaux moyens de communication dont l'internet.
Formation		- Sensibiliser les responsables d'associations d'étudiants et les organisateurs de festivals sur les risques routiers et la sécurité routière.
Education		<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite auprès des futurs conducteurs et des parents. - Développer des actions spécifiques dans les établissements d'apprentissage dans le cadre des conventions Etat-CCI-chambre des métiers.
Contrôle-sanction		

Enjeu de sécurité routière : Sensibiliser les seniors au volant

Constat	Conséquences corporelles	Statistiques
- Les seniors sont davantage impliqués dans les accidents en comparaison à la référence, notamment chez les 75 ans et plus.	- Un quart des tués - Proportionnellement plus de victimes par comparaison à la référence.	69 % des accidents mortels de piétons 20 % des accidents corporels en véhicules légers 26 % des tués en véhicules légers

Domaine	Constats particuliers	Orientations
Infrastructure		- Prendre en compte les difficultés des seniors dans l'aménagement de l'espace public.
Information		- Promouvoir les dispositifs de transports à la demande, de co-voiturage et d'aide à domicile. - Informer les seniors sur les avantages de la conduite avec une boîte automatique. - Communiquer sur les coûts des déplacements alternatifs à l'automobile.
Formation		- Développer l'accès à des séances de remise à niveau théoriques et pratiques au code de la route et à la conduite en zone urbaine.
Éducation		
Contrôle-sanction		

Enjeu de sécurité routière : Les professionnels

Constat	Conséquences corporelles	Statistiques
- Impliqués dans 40 % des accidents	- Plus d'un tiers des tués - Près de 40 % des victimes	

Domaine	Constats particuliers	Orientations
Infrastructure		- Évaluer le report du trafic poids lourd et l'accidentalité, suite à l'application de l'écotaxe poids lourds en juillet 2013.
Information	- L'impact financier des accidents de la route est méconnu des entreprises et des administrations. - La sécurité et le chargement des véhicules utilitaires légers est insuffisamment pris en compte.	- Informer les chefs d'entreprises sur les coûts des accidents liés aux trajets des salariés (domicile-travail et sur le temps de travail). - Inciter les professionnels à confier l'aménagement intérieur des véhicules à des professionnels. - Vérification des véhicules et des chargements : Information des risques professionnels et assurantiels. - Mettre en place des actions sur la thématique « alcool et les stupéfiants » dans les entreprises, en relation avec les chambres consulaires. - Développer l'élaboration des plans de prévention du risque routier en entreprise en partenariat avec les chambres consulaires (CCI, chambre des métiers).
Formation		
Education		- Intégrer la sécurité des déplacements dans le cadre des projets d'établissements (Centres de formation des apprentis).
Contrôle-sanction		- Intensifier les contrôles sur les surcharges et l'entretien des VUL

Enjeu de sécurité routière : Les deux-roues motorisés

Constat	Conséquences corporelles	Statistiques
- Impliqués dans un tiers des accidents	- Proportionnellement plus de victimes dans les accidents de moto par comparaison à la référence.	41 % des accidents ont lieu en agglomération 65 % des accidents ont lieu au cours d'un usage promenade/loisir 24 % des pilotes ont eu un accident corporel seul 31 % des pilotes impliqués se retrouvent dans la tranche 18 - 24 ans

Domaine	Constats particuliers	Orientations
Infrastructure	- Les sols glissants, la qualité des revêtements ou les équipements des réseaux souterrains sont des causes d'accidents.	- Identifier les points noirs touchant les 2 RM. - Sensibiliser les collectivités territoriales et les maîtres d'œuvre à la sécurité des 2RM (écrans motos sur les glissières de sécurité, plaques d'égouts...) - Sensibiliser les professionnels des transports à la sécurité des 2 RM (pertes de gasoils, fuites de marchandises en vrac...)
Information		- Sensibiliser les pilotes et les parents de pilotes mineurs au port d'équipements complémentaires de sécurité (bottes, gants, blousons de protection...) - Promouvoir le partage de la route et la compréhension de la spécificité de l'autre usager. - Informer les pilotes au bon usage et à l'entretien du casque (choix, conservation, taille...)
Formation	- Des accidents sont consécutifs à la reprise d'un guidon après une longue période d'interruption.	- Former les pilotes à la reprise de guidon.
Contrôle-sanction		- Renforcer les contrôles routiers sur les grands événements moto. - Contrôler les sorties des établissements scolaires. - Contrôler les sorties de bars et les établissements de nuit les samedis et dimanches.

Enjeu de sécurité routière : Les piétons

Constat	Conséquences corporelles	Statistiques
- Impliqués dans un tiers des accidents en agglomération	- Plus d'un quart des victimes	74 % des accidents ont lieu en agglomération 81 % des accidents de piétons mettent en cause un véhicule léger 68 % des piétons traversaient la chaussée dont 2/3 sur passage protégé 69 % des tués sont des seniors

Domaine	Constats particuliers	Orientations
Infrastructure	- Le manque de visibilité des piétons est une cause d'accident. - Les seniors rencontrent des difficultés dans leurs déplacements en ville.	- Sensibiliser les collectivités territoriales et les maîtres d'œuvre à la bonne visibilité des piétons et aux problèmes spécifiques des enfants et des aînés. - Agir sur les infrastructures complexes et dangereuses pour les piétons seniors (signaux sonores et visuels plus évidents). - Étudier le cheminement des piétons dans les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
Information		- Informer les piétons sur leurs droits et leurs devoirs (protection juridique). - Promouvoir, dès l'apprentissage (auto-école), le code de la rue (cohabitation entre tous les usagers de la route). - Renforcer la sécurité des scolaires aux abords des arrêts de bus.
Formation		- Insister sur le risque piéton au collège.
Education		- Maintenir le dispositif « permis piéton » dans les écoles primaires.
Contrôle-sanction		- Sanctionner les stationnements qui entravent la circulation piétonne.

ANNEXE 1 - Le contexte réglementaire

La réglementation relative à la sécurité routière a évolué au cours des 5 dernières années. Ces modifications ont contribué à l'amélioration des chiffres de l'accidentalité, tant au niveau national qu'au niveau départemental.

2007

- Obligation d'allumage de jour des feux étendu aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs
- Acquisition progressive du capital de 12 points par les conducteurs pendant la période probatoire du permis de conduire

2008

- Aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30)
- Nouvelles limitations de vitesse pour les véhicules de transport en commun de personnes
- Gilet rétro réfléchissant de nuit pour les cyclistes hors agglomération
- Stupéfiants : Premiers dépistages salivaires en contrôle routier
- Gilets rétro réfléchissants et triangles de pré signalisation dans tous les véhicules

2009

- Réforme du permis de conduire : conduite supervisée et conduite encadrée
- Premier radar de feux rouges

2010

- Obligation de suivre une formation de 7 h pour conduire une moto de 125 cm³
- Renforcement de la lutte contre le débridage des cyclomoteurs

2011

- Premiers radars pédagogiques
- Déploiement des radars discriminants

2012

- Interdiction des avertisseurs de radars
- Ethylotest obligatoire à bord des véhicules
- Usage d'appareils à écran sanctionné (sauf GPS)

ANNEXE 2 - Les équipements de contrôle

Le département de l'Orne est équipé de 26 radars fixes.

Années	Nombre total de radars fixes du département
2009	17
2010	20
2011	22
2012	26

9 radars fixes sont précédés d'un panneau « contrôle sanctions automatisées »

17 sont précédés d'un radar pédagogique

Le dispositif est complété par 5 radars pédagogiques seuls (non suivis de radars fixes).

Deux radars tronçons (contrôle de la vitesse moyenne) ont été programmés en 2012.



26 radars fixes dans le département de l'Orne

ANNEXE 3 - L'étude d'enjeu, la méthode

Un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associé à une cible.

Les données accidentologiques du département sont comparées à celles d'une famille de département dont les caractéristiques sont similaires. La classification des départements a été réalisée par l'ONISR. La famille d'appartenance de l'Orne comprend 29 départements à dominante rurale, industrielle, à population âgée, au climat pluvieux et avec une part significative de déplacements motorisés.

Les enjeux ont été mis en évidence de la manière suivante :

– La proportion d'accidents, de tués et/ou de blessés d'un groupe est significativement supérieure à celle du même groupe de la famille de départements

Ex : Dans l'Orne, 38 % des accidents impliquent un conducteur effectuant un parcours professionnel contre 32,2 % pour l'ensemble des départements de la famille de référence.

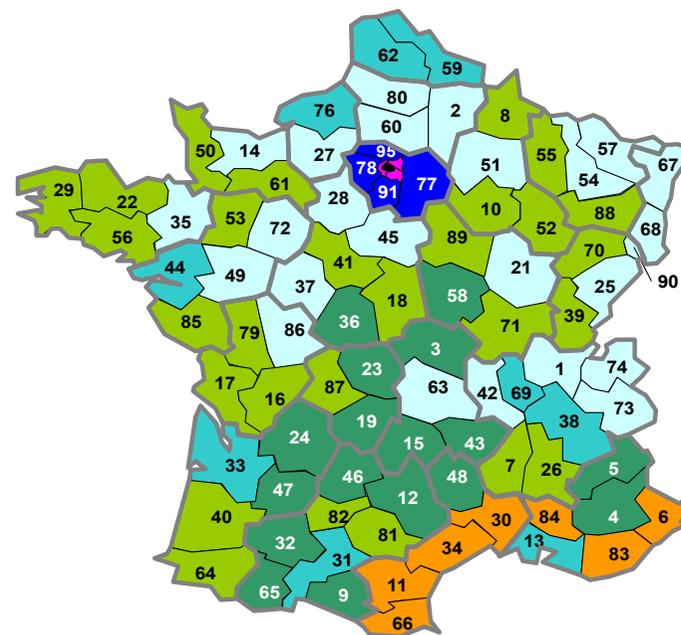
Les parcours professionnels constituent donc un enjeu de sécurité routière

Et/ou

- La population du groupe étudié représente plus de 20% de la population totale

Ex : Les deux roues motorisés sont impliqués dans 32,3% des accidents du département de l'Orne.

Les deux roues motorisés constituent donc un enjeu de sécurité routière.



Carte des familles de département