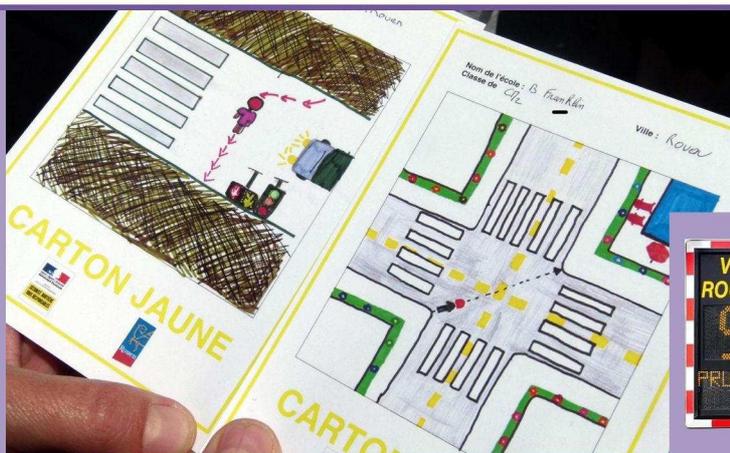


DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS pour la sécurité routière de Seine-Maritime



PRÉFET DE LA
SEINE-MARITIME



L'ÉTHYLOTEST
NE VOUS DIRA PAS
S'IL VOUS
EMMÈNERA
AU 7^{ÈME} CIEL.
MAIS IL VOUS DIRA
S'IL EST EN ÉTAT DE
VOUS RECONDUIRE.

ICI, POUR SAVOIR SI VOUS POUVEZ CONDUIRE,
DEMANDEZ UN ÉTHYLOTEST



CECI EST UN MESSAGE DE LA PRÉFECTURE DE SEINE-MARITIME

**SECURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SOMMAIRE

PRÉFACE.....	1
1 - LES CARACTÉRISTIQUES DU DÉPARTEMENT DE SEINE MARITIME.....	5
1.1 - Présentation du Département.....	5
1.2 - Caractéristiques générales de l'accidentologie.....	5
2 - LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS EN SEINE-MARITIME.....	7
3 - LES ENJEUX ET ORIENTATIONS D'ACTIONS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LA PÉRIODE 2013 - 2017.....	8
3.1 - Les jeunes de moins de 24 ans et les jeunes permis de moins d'un an.....	9
3.2 - Les deux roues motorisés et notamment les cyclomoteurs.....	10
3.3 - La conduite sous l'emprise de substances psychoactives.....	11
3.4 - La conduite avec une vitesse excessive ou inadaptée.....	12
3.5 - Observations et actions partenariales sur le réseau routier	13
4 - LES SUITES À DONNER.....	14
5 - LES SIGNATAIRES DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS.....	15
ANNEXES	17
Annexe 1 - Étude d'enjeux en Seine Maritime (CETE Normandie Centre)	
Annexe 2 - Approfondissements sur les enjeux (CETE Normandie Centre)	
Les deux roues motorisés	
Les jeunes de 0 à 24 ans	
Vitesse excessive	
Les substances psychoactives	
Annexe 3 - Les compte-rendus des groupes de travail	
Compte-rendu des réunions du 11, 24 et 30 janvier 2013 du groupe de travail élargi pour l'élaboration du DGO	
Annexe 4 - Les politiques du Département de Seine Maritime en matière de sécurité routière	
La sécurité routière en Seine Maritime : une priorité	

Préface

En 2012, pour la première fois depuis la création de la Sécurité routière en 1972 et le début du comptage des victimes de la route en 1948, le nombre de personnes tuées sur les routes de France passe sous la barre des 3 700.

Le bilan national provisoire de la mortalité routière de l'année 2012 est de 3 645 personnes tuées dans un accident de la route en 2012, soit une baisse de -8% par rapport à l'année 2011. En 2012, les accidents corporels sont en baisse de -6,9%, le nombre de blessés hospitalisés chute de -7,9% et le nombre de blessés diminue de -6,9% par rapport à 2011.

Ce bilan contraste avec celui de la Seine-Maritime.

En effet, après une année 2011 où la baisse du nombre de morts sur la route était spectaculaire, on constate une hausse très importante de cet indicateur en 2012 en Seine-Maritime puisque 75 personnes ont perdu la vie sur les routes de Seine-Maritime contre 52 morts en 2011 et 67 morts en 2010.

Heureusement, la tendance est globalement plus favorable sur la période 2007-2011 ainsi qu'en 2012 sur les autres indicateurs avec une stabilité du nombre des accidents et une baisse de -6% des blessés et de -23 % des blessés hospitalisés par rapport à 2011.

Ces résultats nous rappellent qu'en matière de sécurité routière, rien n'est jamais acquis. La vigilance et l'effort de tous sont indispensables pour atteindre le nouveau cap fixé par Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, de diviser par deux le nombre de morts sur les routes d'ici à 2020.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), dont le rôle est de préparer et d'évaluer la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière, aborde les deux axes suivants sur le plan national :

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

La démarche d'élaboration du présent Document Général d'Orientations pour la Sécurité Routière en Seine-Maritime pour la période 2013-2017 a confirmé l'importance d'agir sur ces 4 enjeux en Seine-Maritime et retenu un cinquième enjeu pour renforcer le travail partenarial entre l'État, le Département de Seine-Maritime et les autres collectivités pour améliorer la connaissance en sécurité routière et agir sur le réseau routier.

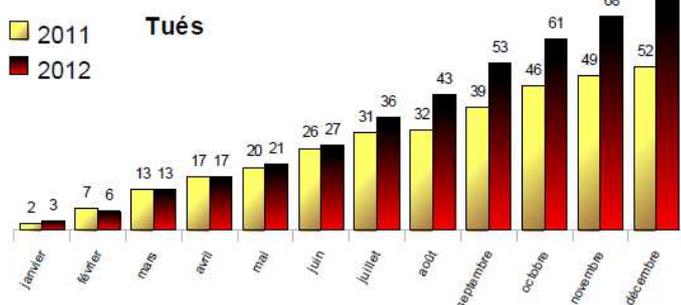
Le présent Document Général d'Orientations pour la Sécurité Routière en Seine-Maritime pour la période 2013-2017 est le fruit d'un travail collectif et rassemble les orientations d'actions à mener retenues par l'Etat et le Département de Seine-Maritime pour agir sur ces 5 enjeux et faire diminuer le nombre d'accidents et de tués sur les routes de Seine-Maritime.

Dès l'année 2013, des actions seront menées dans l'ensemble du département, en cohérence avec les orientations d'actions fixées par le présent Document Général d'Orientations (DGO) pour la Sécurité Routière afin d'inverser la tendance à la hausse des chiffres de la mortalité sur les routes de Seine-Maritime observée en 2012. En effet, la hausse du nombre de tués est de 44% en 2012 par rapport à 2011.



Bilan de l'année 2012 en Seine-Maritime	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
Année 2012 provisoires	886	75	1066	381
Année 2011	871	52	1133	492
Différence 2012/2011	+15	+23	-67	-111
Evolution 2012/2011	+1,7%	+44,2%	-5,9%	-22,6%

Cumul depuis le début de l'année et comparaison avec l'année précédente



Evolution en année glissante (L'année glissante est le cumul sur les douze derniers mois.)

Tués



Les deux-roues motorisés est une catégorie d'usagers largement sur-exposée en termes de risque de décéder sur la route. Elle représente 29,3% des tués sur les routes de Seine-Maritime pour une part de trafic d'environ 2,5%.

La part des jeunes de moins de 24 ans est importante (29,3%), en particulier chez les 18-24 ans avec 16 tués en 2012 ce qui représente 21,3% des tués sur les routes de Seine-Maritime pour une part de la population seino-maritime de 9,9%.

L'alcool et les stupéfiants restent des facteurs comportementaux aggravants. Ainsi, 30 % des accidents mortels ont lieu avec un conducteur contrôlé positif et dans 78% des cas, le taux d'alcool est délictuel (>0,8g/l de sang).

La vitesse des véhicules dans le flux de circulation est un facteur de risque d'accident transversal et détermine lourdement la gravité des accidents.

Enfin, la répartition spatiale des accidents montre que l'implication de tous les partenaires est nécessaire : 8 tués sur autoroute, 2 sur route nationale, 50 sur route départementale et 15 sur voie communale et autres.

Ainsi, les actions seront menées sur les 5 axes suivants afin que la mortalité soit inférieure à 63 tués en 2013 :

PRINCIPALES ORIENTATIONS D' ACTIONS 2013-2017

Les jeunes de moins de 24 ans et les jeunes permis de moins d'un an

- Pérenniser et coordonner l'usage des pistes d'éducation routière dans les écoles primaires
- S'adapter aux rythmes scolaires pour sensibiliser les jeunes enfants
- Travailler sur l'écomobilité scolaire en lien avec les communes et les associations
- Sensibiliser les enfants et les parents à la sécurité routière, ainsi que les jeunes conducteurs de cyclomoteurs et leur entourage pour prévenir les situations à risque
- Améliorer la connaissance des scénarios d'accidents et des jeunes impliqués en Seine Maritime
- Adapter la communication et les canaux de diffusion pour capter les jeunes conducteurs
- Promouvoir la conduite accompagnée en entreprise lors de l'apprentissage
- Apporter un message plus local aux auto-écoles et aux jeunes permis pour mieux sensibiliser au sur-risque des premières années de conduite
- Améliorer les actions de prévention dans les lieux festifs et les accompagner d'actions de répression

Les deux roues motorisés et notamment les cyclomoteurs

- Porter des actions de sensibilisation auprès des usagers de la route pour faire prendre conscience des risques encourus par les deux roues-motorisés
- Sensibiliser les usagers de deux roues-motorisés sur la nécessité de porter les équipements de sécurité afin de se protéger et d'être mieux perçu
- Développer la connaissance sur l'utilisation des cyclomoteurs par les jeunes, en particulier dans le cadre des formations en centre de formation des apprentis
- Mener des actions de communication sur les risques des deux roues-motorisés en milieu scolaire et par le relais de l'éducation routière, en s'appuyant sur la plaquette deux roues-motorisés
- Mieux accompagner les nouveaux utilisateurs de deux roues-motorisés
- Proposer des actions à destination des utilisateurs occasionnels de deux roues-motorisés et des acheteurs d'un nouveau matériel

La conduite sous l'emprise de substances psychoactives

- Consolider les connaissances sur le domaine des substances psychoactives et partager de manière plus efficace les éléments statistiques relatifs à cette problématique
- Promouvoir l'information délivrée par les professionnels de la santé sur les risques liés à certains médicaments
- Rechercher une organisation proposant des services de transports alternatifs à la voiture pour les lieux organisant des soirées
- Adapter les contrôles aux deux grands types de comportements liés à la consommation d'alcool
- Renforcer les messages portant sur les substances psychoactives auprès des élèves en formation à la conduite
- Sensibiliser sur les risques de l'alcool auprès des consommateurs et des responsables et organisateurs d'événements
- Poursuivre les opérations type SAM ou capitaine de soirée
- Promouvoir des actions de sensibilisation et de prévention en marge des contrôles opérés par les forces de l'ordre
- Avoir une politique de sanction cohérente et compréhensible, s'appuyant également sur une ouverture vers un accompagnement via un circuit de soin adapté
- Porter des messages sur la sécurité routière dans le cadre plus large de la santé publique auprès des entreprises

La conduite avec une vitesse excessive ou inadaptée

- Renforcer la sensibilisation aux risques liés à la vitesse
- Promouvoir des actions de bridage des véhicules utilitaires auprès des entreprises et des concessionnaires
- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées sur les routes de Seine- Maritime via la remise en place d'un observatoire des vitesses
- Poursuivre le déploiement de radars pédagogiques et valoriser le dispositif de mise à disposition temporaire par le Département de Seine Maritime
- Renforcer les campagnes de contrôle des vitesses aux heures de pointe du matin et du soir, et en particulier le vendredi soir
- Mener des actions de sensibilisation sur les risques de la vitesse et sur la conduite du nuit via l'éducation routière
- Avoir un message fort vis-à-vis des risques liés aux distracteurs à l'adresse d'un public varié ainsi que sur les risques de somnolence

Observations et actions partenariales sur le réseau routier

- Mettre en place des observatoires d'accidentologie adaptés pour les agglomérations ainsi qu'un observatoire relatif aux vitesses
- Développer des études d'accidentologie sur les grands axes en agglomération en partenariat avec les gestionnaires de voirie et poursuivre les visites de sécurité du Conseil Général sur les points accidentogènes
- Développer la connaissance des scénarios d'accidents d'usagers vulnérables en agglomération
- Trouver des modalités d'échange plus réactives sur les accidents
- Promouvoir les bonnes pratiques sur le partage de la voirie ainsi que sur la hiérarchisation des réseaux de voirie en agglomération
- Poursuivre et promouvoir les démarches innovantes et expérimentations dans le but d'améliorer la sécurité sur les infrastructures routières tel les partenariats fructueux entre le CETE Normandie Centre et le Département de Seine-Maritime sur par exemple la signalisation des virages, les mini ronds points ruraux ou encore les mats de sécurité passive ayant un écho national
- Supprimer les masques à la visibilité
- Améliorer la lisibilité des pistes cyclables et sensibiliser les usagers cyclistes au respect du code de la route et au port d'un équipement adapté
- Apporter une meilleure lisibilité et visibilité des acteurs institutionnels ou associatifs et actions de sécurité routière du département

1 - Les caractéristiques du département de Seine Maritime

1.1 - Présentation du Département

Le département de la Seine-Maritime s'étend sur 6 278 km². Il est deux fois plus peuplé que la moyenne des départements français avec 1 250 120 habitants pour une densité de 197 hab/km² (recensement 2008 entré en vigueur au 1er janvier 2011).

Le département de la Seine-Maritime est structuré par 3 agglomérations importantes que sont Rouen, Le Havre et Dieppe.

De nombreux pôles d'activités économiques importants sont répartis sur le département avec des complexes pétrochimiques (Gonfreville l'Orcher et Notre-Dame de Gravenchon), des aménagements de pointe dans l'énergie (raffineries de pétrole, centrales nucléaires de Paluel et Penly) ou les transports (aéronautique, activités portuaires des Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen et des ports de Dieppe, Fécamp et Le Tréport), ainsi que des filières industrielles dans les secteurs de la chimie, les équipements mécaniques et la construction automobile.

Ces nombreuses activités, cette posture de façade maritime et la proximité de la région parisienne génèrent des trafics routiers importants sur un réseau routier dense permettant de desservir qualitativement l'ensemble de sa superficie, de ses activités économiques et touristiques. Ce maillage se décompose comme suit :

- 329 km d'autoroutes,
- 115 km de routes nationales,
- 6 533 km de routes départementales
- 8 149 km de voies communales.

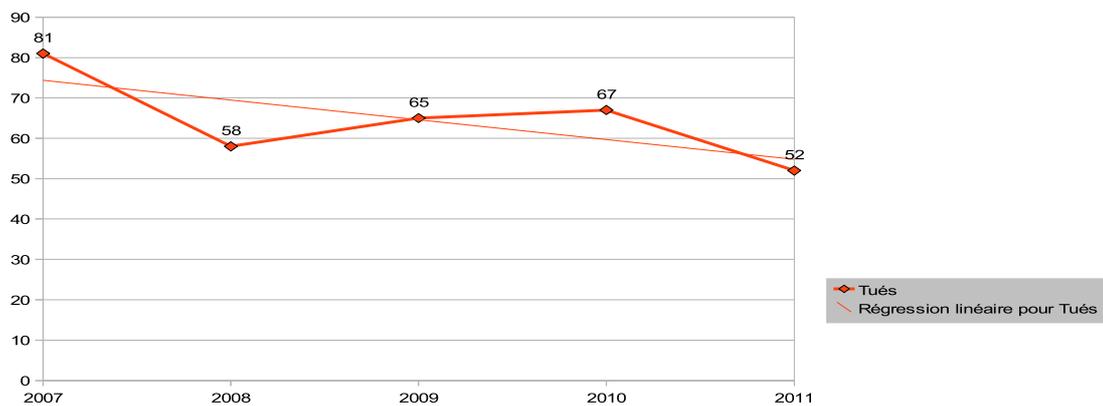
1.2 - Caractéristiques générales de l'accidentologie

La tendance générale de l'accidentalité dans le département est à la baisse sur la période 2007-2011 concernant les accidents, blessés hospitalisés et tués (avec respectivement une baisse de -13,9%, -26,6% et -35,8% sur les 5 ans). Ces tendances suivent celles constatées au niveau national.

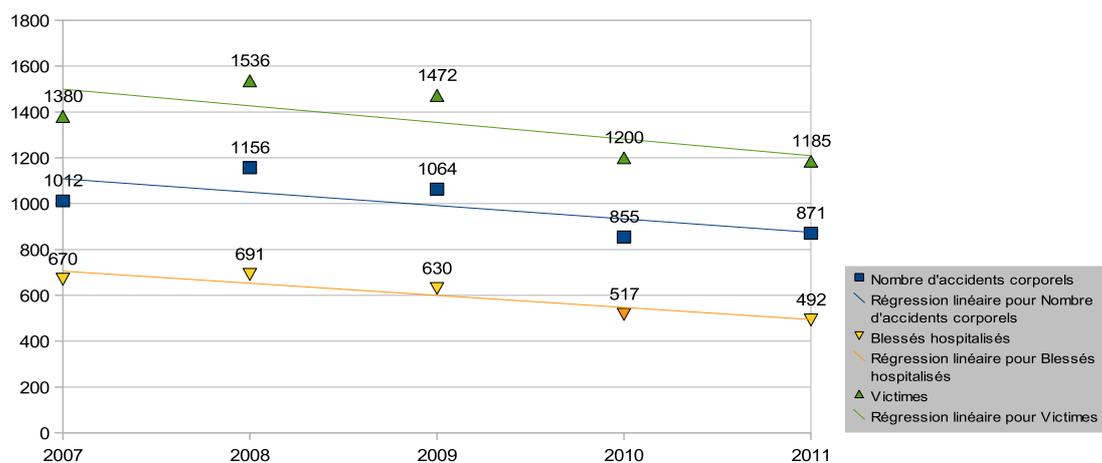
Les premiers éléments disponibles sur l'année 2012 confirment cette tendance de baisse, sauf pour les tués qui voient leur nombre repartir à la hausse sur l'année.

Seine-Maritime 2007-2011	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers	Total des victimes
2007	1012	81	670	629	1380
2008	1156	58	691	787	1536
2009	1064	65	630	777	1472
2010	855	67	517	616	1200
2011	871	52	492	641	1185
Ensemble	4958	323	3000	3450	6773
Evolution 2007/2011 (%)	-13.9%	-35.8%	-26.6%	1.9%	-14.1%

données de l'accidentologie de Seine-Maritime de 2007 à 2011

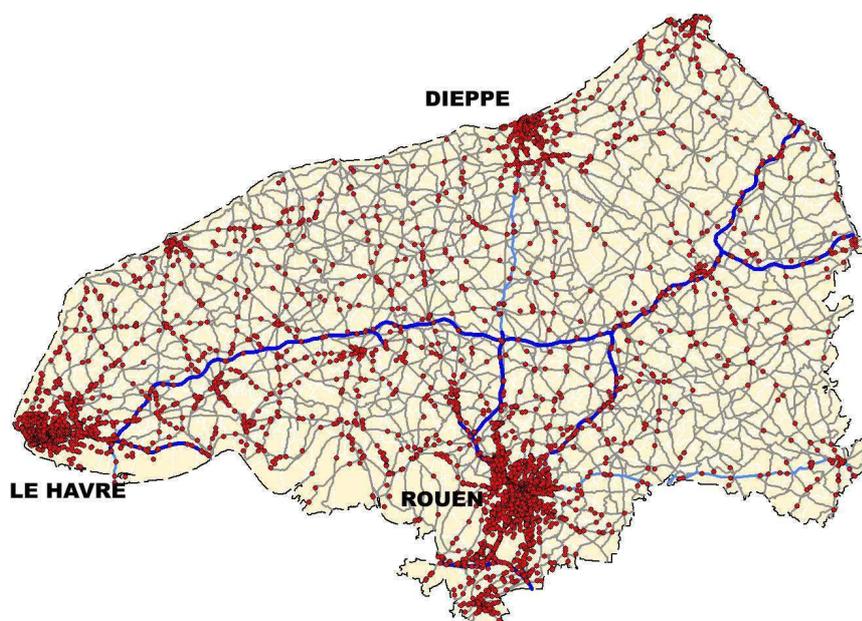


évolution du nombre de tués entre 2007 et 2011



évolution du nombre d'accidents corporels, de blessés et de blessés hospitalisés entre 2007 et 2011

La carte suivante reporte l'ensemble des accidents corporels ayant eu lieu sur le département de Seine-Maritime pour cette période 2007-2011. Elle montre l'accumulation d'accidents aux abords des grandes agglomérations du département ainsi que sur le réseau structurant.



Cartographie des accidents corporels de la Seine-Maritime de 2007 à 2011

Dans l'étude d'enjeux réalisée par le CETE Normandie Centre (cf annexe n°1), la période 2007-2011 a été étudiée afin de distinguer dans cette masse d'accidents les critères qui diffèrent des caractéristiques observées au niveau national ou bien qui constituent une masse critique.

2 - La démarche d'élaboration du document général d'orientations en Seine-Maritime

Le pôle de compétences État (PCE) pour la sécurité routière permet de faire régulièrement le point de situation sur le thème de la sécurité routière. Il se réunit sous l'égide de la Directrice de cabinet du Préfet, chef de projet pour la sécurité routière, et rassemble les acteurs institutionnels de la sécurité routière (services de l'État, collectivités, associations et organismes).

L'animation générale de la démarche d'élaboration du Document Général d'Orientations pour la Sécurité Routière en Seine-Maritime pour la période 2013-2017 est assurée conjointement par le Chef de projet de la Sécurité Routière (Directrice de Cabinet du Préfet) et la Coordination sécurité routière (Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Seine Maritime).

La démarche s'est appuyée sur le PCE, instance de pilotage, qui a validé la méthode de travail retenue, les enjeux et les orientations d'actions, ainsi que sur des groupes de travail.

Le précédent document général d'orientations étant arrivé à son échéance à fin 2012, il a été proposé de procéder à l'élaboration du document général d'orientations 2013-2017 à l'occasion du PCE du 21 septembre 2012.

Sur la base de l'étude d'enjeux établie par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Normandie Centre à l'issue de l'analyse de l'accidentologie des années 2007 à 2011 (cf annexe n°1), cinq enjeux ont été identifiés lors d'un PCE organisé le 23 octobre 2012.

Le CETE Normandie Centre a ensuite procédé à l'approfondissement de ces enjeux jusqu'à mi-décembre 2012 (cf annexe n°2).

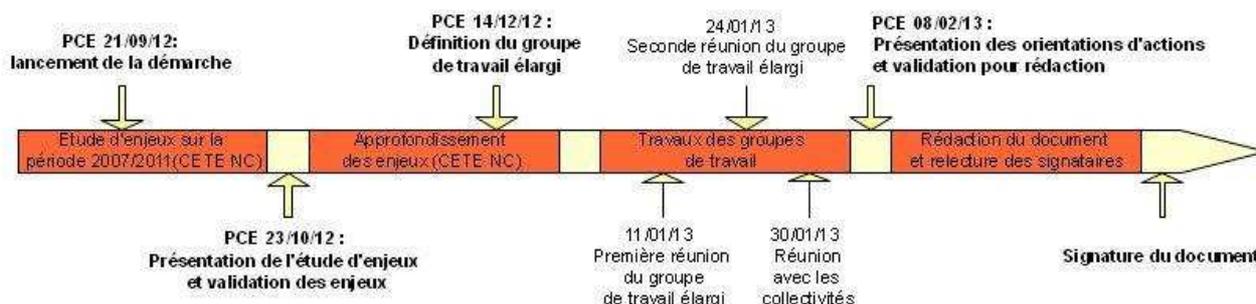
Le PCE du 14 décembre 2012 a constitué un groupe de travail élargi pour associer un plus large éventail de partenaires afin de travailler sur les enjeux et de définir des orientations d'actions à mettre en œuvre.

Ce groupe de travail élargi s'est réuni les 11 et 24 janvier 2013 (cf annexe n°3) afin de mieux préciser les enjeux retenus en s'appuyant sur les approfondissements produits par le CETE et sur les connaissances des partenaires des situations de terrain, puis de définir les orientations d'actions les plus appropriées pour lutter contre l'insécurité routière.

Un groupe plus restreint avec les 3 principales villes du département, la CREA, la CODAH et le Conseil général s'est réuni le 30 janvier 2013 sur un enjeu impliquant les gestionnaires de voirie et les agglomérations (cf annexe n°3). Les politiques du Département de Seine-Maritime en matière de sécurité routière ont été évoquées (cf annexe 4).

Les orientations d'actions découlant de ces travaux ont été présentées lors du PCE du 8 février 2013.

Le document rédigé a été transmis aux différents signataires le 27 février 2013 et il a été signé le 22 mai 2013.



3 - Les enjeux et orientations d'actions pour la sécurité routière sur la période 2013 - 2017

L'étude d'enjeux réalisée par le CETE et les discussions ayant permis l'élaboration du document ont permis de distinguer 5 enjeux dans le département de Seine-Maritime :

- Les jeunes de moins de 24 ans et les jeunes permis de moins d'un an
- Les deux-roues motorisés et notamment les cyclomoteurs
- Conduite sous l'emprise de substances psychoactives
- Conduite avec une vitesse excessive ou inadaptée
- observations et actions partenariales sur le réseau routier

Les prochaines pages reportent par enjeu le critère du choix opéré puis les gisements de gains identifiés avec les orientations d'actions retenues sur le sujet.

Une page est dédiée à chacun des enjeux.

Pour plus de précisions sur ces enjeux et leurs caractérisations, les approfondissements et les travaux d'élaboration sont reportés dans les annexes 2 et 3 du document.

3.1 - Les jeunes de moins de 24 ans et les jeunes permis de moins d'un an

Critères de choix de l'enjeu

Classe d'âge	Nombre d'accidents		Nombre de victimes		Nombre de tués	
	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime
0-14 ans	547		576		10	
	9,80%	11,00%	7,30%	8,50%	3,10%	3,20%
15-17 ans	652		650		10	
	9,70%	13,20%	7,30%	9,60%	3,10%	4,10%
18-24 ans	2015		1733		73	
	35,00%	40,60%	21,70%	25,60%	21,20%	22,60%

Accidentalité des classes d'âge de 0 à 24 ans en Seine-Maritime entre 2007 à 2011

Nbre années de permis	Nombre d'accidents		Nombre de victimes		Nombre de tués	
	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime
moins d'un an	479		263		22	
	13,60%	16,40%	15,00%	19,00%	12,20%	16,80%

Accidentalité des permis de conduire de moins d'un an du conducteur présumé responsable

Les 3 catégories d'âge "0-14 ans", "15-17 ans" et "18-24 ans" présentent des proportions d'accidents et de victimes significativement plus élevées dans le département qu'au niveau national. De plus, la première année de permis présente une représentation très forte dans l'accidentologie du département.

Aussi il est important de faire un enjeu de ces usagers pour améliorer la sécurité routière dans le département.

Gisement de gains et orientations d'actions associées

Les jeunes de moins de 15 ans, « enfant passager » ou « enfant piéton ou cycliste »

- Pérenniser et coordonner l'usage des pistes d'éducation routière pour les actions permis piéton et permis vélo dans les écoles primaires
- S'adapter aux rythmes scolaires pour sensibiliser les jeunes enfants
- Travailler sur l'écomobilité scolaire (pédibus, vélobus) en lien avec les communes et les associations
- Sensibiliser les enfants et les parents à la sécurité routière (port de la ceinture de sécurité en voiture, port du casque à vélo...)

Les jeunes de 15 à 17 ans, « adolescent cyclomotoriste »

- Assurer des actions de sensibilisation auprès des jeunes conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de leur entourage pour prévenir les situations à risque (dont actions de sensibilisation de la police nationale, visite de centre de rééducation fonctionnelle, ...)

Les jeunes de 18 à 24 ans, « jeune conducteur »

- Améliorer la connaissance des scénarios d'accidents et des jeunes impliqués en Seine Maritime
- Assurer des actions de sensibilisation auprès des jeunes sur les thèmes alcool, drogue, vitesse... pour prévenir les situations à risque
- Adapter la communication et les canaux de diffusion pour capter les jeunes conducteurs (réseaux sociaux, SMS...)
- Promouvoir la conduite accompagnée en entreprise lors de l'apprentissage
- Apporter un message plus local aux auto-écoles et aux jeunes permis pour mieux sensibiliser au sur-risque des premières années de conduite
- Améliorer les actions de prévention dans les lieux festifs (SAM, Capitaine de soirée) et les accompagner d'actions de répression

3.2 - Les deux roues motorisés et notamment les cyclomoteurs

Critères de choix de l'enjeu

Catégorie d'usagers	Nombre d'accidents		Nombre de victimes		Nombre de tués	
	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime
Cyclomoteur	1094		1194		31	
	18,10%	22,10%	14,30%	17,60%	6,60%	9,60%
2RM :cyclomoteurs et motocyclettes	2026		2191		97	
	40,90%	40,80%	32,10%	32,30%	25,40%	30,00%

Accidentalité des usagers de deux roues-motorisés en Seine-Maritime entre 2007 à 2011

La proportion significativement plus élevée dans le département qu'en France sur les usagers de deux-roues motorisés (motocyclettes et cyclomoteurs) et le poids important des deux roues motorisés dans les statistiques comparativement au niveau réduit de la part de trafic de ces véhicules en font un enjeu pour la sécurité routière dans le département de Seine Maritime.

Gisement de gains et orientations d'actions associées

Difficulté de cohabitation entre les deux roues-motorisés et les automobilistes

- Porter des actions de sensibilisation auprès des usagers de la route pour faire prendre conscience des risques encourus par les deux roues-motorisés (partage de la route, risques liés aux angles morts, risques liés à la vitesse des deux roues-motorisés sur le réseau secondaire...)

Insuffisance de la protection corporelle des usagers de deux roues-motorisés, en particulier les cyclomoteurs

- Sensibiliser les usagers de deux roues-motorisés sur la nécessité de porter les équipements de sécurité (bottes, gants, casque, blouson de protection, équipements clairs) afin de se protéger et d'être mieux perçu

Connaissance insuffisante de l'usage du deux roues-motorisés, en particulier le cyclomoteur, y compris par les parents

- Développer la connaissance sur l'utilisation des cyclomoteurs par les jeunes, en particulier dans le cadre des formations en centre de formation des apprentis (CFA)
- Mener des actions de communication sur les risques des deux roues-motorisés en milieu scolaire (collège, lycée, CFA) et par le relais de l'éducation routière, en s'appuyant sur la plaquette deux roues-motorisés remise à jour

Niveau technique de pilotage des deux roues-motorisés souvent insuffisant (prise en main de nouveau matériel, maîtrise du freinage d'urgence

- Mieux accompagner les nouveaux utilisateurs de deux roues-motorisés (sensibilisation aux risques lors du passage du brevet de sécurité routière (BSR) et permis moto, implication des parents sur l'importance de la protection individuelle et de l'état du matériel (pneus, débridage...))
- Proposer des actions à destination des utilisateurs occasionnels de deux roues-motorisés (journée encadrée au retour du beau temps) et des acheteurs d'un nouveau matériel (action de sensibilisation en alternative aux poursuites)

3.3 - La conduite sous l'emprise de substances psychoactives

Critères de choix de l'enjeu

Accidents en présence d'alcool	Nombre d'accidents		Nombre de victimes		Nombre de tués	
	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime
Conducteur contrôlés positifs	620		884		79	
	8,90%	12,50%	9,90%	13,10%	24,90%	24,50%

Accidentalité en présence du facteur alcool en Seine-Maritime entre 2007 à 2011

Les écarts significatifs par rapport aux statistiques nationales et la part importante de tués sur la route ayant été contrôlés positifs font de l'alcool un enjeu de sécurité routière dans le département. De l'avis des différents partenaires et faute de statistiques précises, il est important d'inclure également d'autres substances psychoactives (drogues, médicaments ...) qui ont des conséquences graves pour la sécurité routière.

Gisement de gains et orientations d'actions associées

Connaissance insuffisante des circonstances d'accidents avec stupéfiants ou médicaments

- Consolider les connaissances sur le domaine des substances psychoactives afin de pouvoir porter un message plus adapté
- Partager de manière plus efficace les éléments statistiques relatifs à cette problématique
- Promouvoir l'information délivrée par les professionnels de la santé (médecins, pharmaciens) sur les risques liés à certains médicaments

Manque d'offre de service de transports en milieu rural (pour les personnes sans permis et la desserte d'établissements de nuit)

- Rechercher une organisation proposant des services de transports alternatifs à la voiture pour les lieux organisant des soirées

Alcoolisation festive touchant principalement les jeunes, en particulier en fin de soirée et

Alcoolisation de consommateurs chroniques, plutôt en sortie du travail. Population plus réticente aux messages de sensibilisation

- Adapter les contrôles aux deux grands types de comportements liés à la consommation d'alcool (festive le week-end et chronique en fin de journée)

Alcoolisation festive touchant principalement les jeunes, en particulier en fin de soirée

- Renforcer les messages portant sur les substances psychoactives auprès des élèves en formation à la conduite (faire des mises en situation avec des lunettes alcool, faire prendre conscience des risques encourus à court et à long terme, y compris aux parents pour les conduites accompagnées)
- Sensibiliser sur les risques de l'alcool auprès des consommateurs et des responsables et organisateurs d'événements (associations étudiantes, mairies...)
- Poursuivre les opérations type SAM ou capitaine de soirée
- Promouvoir des actions de sensibilisation et de prévention en marge des contrôles opérés par les forces de l'ordre

Alcoolisation de consommateurs chroniques, plutôt en sortie du travail. Population plus réticente aux messages de sensibilisation

- Avoir une politique de sanction cohérente et compréhensible, s'appuyant également sur une ouverture vers un accompagnement via un circuit de soin adapté (médiatiser ces mesures)
- Porter des messages sur la sécurité routière dans le cadre plus large de la santé publique auprès des entreprises

3.4 - La conduite avec une vitesse excessive ou inadaptée

Critères de choix de l'enjeu

Les statistiques montrent que la conduite d'un véhicule à une vitesse excessive au regard des circonstances est présente dans 17 % des accidents des accidents mortels et dans 24% des accidents corporels en Seine-Maritime. Le taux d'infractions connu (81%) en Seine-Maritime est suffisamment élevé pour que la proportion d'infractions relatives à la vitesse soit fiable. Ces données montrent que la vitesse reste un enjeu de sécurité routière dans le département de Seine Maritime, d'autant qu'elle aggrave les conséquences des accidents.

Gisement de gains et orientations d'actions associées

L'inadaptation de la vitesse est aussi grave que l'excès de vitesse

- Renforcer la sensibilisation aux risques liés à la vitesse (réglementation, peines encourues, distances de freinage...)
- Promouvoir des actions de bridage des véhicules utilitaires auprès des entreprises et des concessionnaires

Les accidents avec le facteur « vitesse » : 70% des accidents en semaine et 40% durant les heures de pointe, autant d'accidents en voiture seule qu'en collision

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées sur les routes de Seine- Maritime via la remise en place d'un observatoire des vitesses
- Poursuivre le déploiement de radars pédagogiques et valoriser le dispositif de mise à disposition temporaire par le Département de Seine Maritime
- Renforcer les campagnes de contrôle des vitesses aux heures de pointe du matin et du soir, et en particulier le vendredi soir

Les jeunes sont particulièrement touchés par le facteur vitesse lors des accidents, notamment la nuit

- Mener des actions de sensibilisation sur les risques de la vitesse et sur la conduite du nuit via l'éducation routière (cours de nuit avec des auto- écoles)
- Avoir un message fort vis-à-vis des risques liés aux distracteurs à l'adresse d'un public varié ainsi que sur les risques de somnolence

3.5 - Observations et actions partenariales sur le réseau routier

Critères de choix de l'enjeu

Catégorie de route	Nombre d'accidents		Nombre de victimes		Nombre de tués	
	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime	% en France	% Seine Maritime
autoroutes	195		300		25	
	6,80%	3,90%	7,30%	4,40%	6,40%	7,70%
RN	301		434		15	
	6,90%	6,10%	7,30%	6,40%	9,80%	4,60%
RD	2612		3604		225	
	32,00%	52,70%	33,70%	53,20%	63,90%	69,70%
VC	2047		2290		46	
	56,20%	41,30%	48,80%	33,80%	18,10%	14,20%
autres	132		145		12	
	3,60%	2,70%	2,90%	2,10%	1,80%	3,70%

Accidentalité sur les différentes catégories de route en Seine-Maritime entre 2007 à 2011

La proportion d'accidents et de victimes sur les routes départementales est significativement plus élevée dans le département qu'en France, et la part de l'accidentalité sur ces routes est importante. Par ailleurs, la problématique des accidents des routes départementales se situe en agglomération et non en rase campagne.

Partant de ce constat et suite aux discussions durant le travail sur les approfondissements permettant de mieux caractériser les accidents afin de rechercher des pistes d'actions, un besoin de partage plus fluide de l'information, entre les professionnels de la sécurité routière et les différents institutionnels, et d'approfondissement de certains aspects liés à l'infrastructure a été exprimé et ressort comme un enjeu pour les 5 années à venir.

Le Collège Départemental de Sécurité Routière (CDSR) mis en place par le Conseil Général de Seine-Maritime est un lieu d'échange particulièrement adapté à ces problématiques.

Gisement de gains et orientations d'actions associées

Nécessité de mettre en place des observatoires adaptés

- Mettre en place des observatoires d'accidentologie adaptés pour les agglomérations ainsi qu'un observatoire relatif aux vitesses
- Développer des études d'accidentologie sur les grands axes en agglomération en partenariat avec les gestionnaires de voirie et poursuivre les visites de sécurité du Conseil Général sur les points accidentogènes
- Développer la connaissance des scénarios d'accidents d'usagers vulnérables en agglomération
- Trouver des modalités d'échange plus réactives sur les accidents

Améliorer les aménagements de voirie pour une meilleure sécurité et visibilité

- Promouvoir les bonnes pratiques sur le partage de la voirie ainsi que sur la hiérarchisation des réseaux de voirie en agglomération
- Supprimer les masques à la visibilité
- Améliorer la lisibilité des pistes cyclables et sensibiliser les usagers cyclistes au respect du code de la route et au port d'un équipement adapté
- Poursuivre et promouvoir les démarches innovantes et expérimentations dans le but d'améliorer la sécurité sur les infrastructures routières tel les partenariats fructueux entre le CETE Normandie Centre et le Département de Seine-Maritime sur par exemple la signalisation des virages, les mini ronds points ruraux ou encore les mats de sécurité passive ayant un écho national

Connaître et faire connaître les acteurs et actions de sécurité routière dans le département

- Apporter une meilleure lisibilité et visibilité des acteurs institutionnels ou associatifs et actions de sécurité routière du département

4 - Les suites à donner

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du présent document général d'orientations, dans le cadre de véritables projets partenariaux et en s'appuyant sur une forte mobilisation des acteurs, notamment des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Cela se traduira notamment par un appel à projets diffusé par la Préfecture en début d'année dans lequel les enjeux et orientations d'actions du département seront mentionnés.

Les projets reçus répondant aux engagements du document général d'orientations 2013 – 2017 seront traités prioritairement.

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations proposées sera réalisé lors des pôles de compétence État.

En fonction des actions mises en œuvre au cours de l'année et compte tenu des derniers résultats de l'accidentologie locale, certaines orientations pourront être priorisées par rapport à d'autres.

De plus, des groupes de travail thématiques pourront à nouveau se réunir et déterminer les actions à mettre en œuvre périodiquement en fonction des évolutions de l'accidentalité en Seine Maritime.

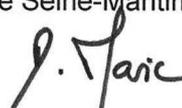
5 - Les signataires du document général d'orientations

Le préfet de la région Haute-Normandie,
préfet de Seine Maritime



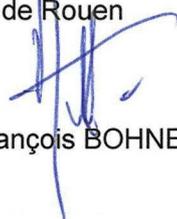
Pierre-Henry MACCIONI

Le président du Conseil Général
de Seine-Maritime



Didier MARIE

Le Procureur de la République
près le tribunal de grande instance
de Rouen



Jean-François BOHNERT

Pour le Recteur de l'académie de Rouen,
le directeur de cabinet



Michel HOUDU

Pour le Maire de la ville de Rouen,
la première adjointe en charge de la tranquillité
publique, de la propreté, de l'agenda 21, de
l'environnement et du logement



Christine RAMBAUD

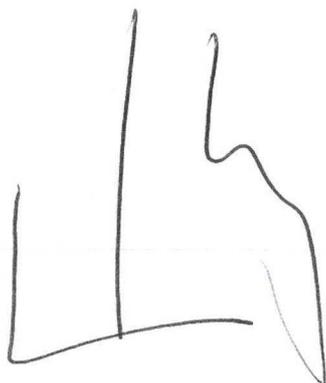
Pour le Maire de la ville de Dieppe,
l'adjointe en charge de la démocratie locale



Béatrice DELANDRE

Pour le Maire de la ville du Havre,
l'adjoint en charge de la concertation publique
et des espaces publics

Luc LEMONNIER



Le Président de l'Association Départementale
des Maires



Denis MERVILLE

Annexes

Annexe 1 - Étude d'enjeux en Seine Maritime (CETE Normandie Centre)

Annexe 2 - Approfondissements sur les enjeux (CETE Normandie Centre)

Les deux roues motorisés

Les jeunes de 0 à 24 ans

Vitesse excessive

Les substances psychoactives

Annexe 3 - Les compte-rendus des groupes de travail

Compte-rendu des réunions du 11, 24 et 30 janvier 2013 du groupe de travail élargi pour l'élaboration du DGO

Annexe 4 - Les politiques du Département de Seine Maritime en matière de sécurité routière

La sécurité routière en Seine Maritime : une priorité

ANNEXE 1

Etude d'enjeux en Seine-Maritime

RAPPORTS

CETE
Normandie Centre

DITM

Département
Infrastructures de
Transports Multimodales

Septembre 2012

Document Général d'Orientations en Sécurité routière

Étude d'enjeux en Seine-Maritime



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Ministère de l'égalité des territoires et du Logement
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	19/09/2012	
2	12/10/2012	

Affaire suivie par

Eric Evain - Département Infrastructures de Transports Multimodales
<i>Tél. : 02 35 68 82 81 / Fax : 02 35 68 81 23</i>
<i>Courriel : eric.evain@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédacteur

Eric EVAIN – DITM – Groupe sécurité Routière – Unité Statistiques des Accidents.

SOMMAIRE

1 - CONTEXTE	5
2 - OBJECTIFS	5
3 - MÉTHODOLOGIE	5
4 - BILAN SUR LA PÉRIODE 2007-2011	6
4-1 ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE 2007 ET 2011.....	6
4-2 RÉPARTITION DE L'ACCIDENTALITÉ SELON LES DÉPARTEMENTS ...	8
4-3 CARTES DE L'ACCIDENTALITÉ EN SEINE-MARITIME.....	10
5 - ACTUALISATION DES ENJEUX NATIONAUX DE 2008	12
5-1.ÂGE DES USAGERS	12
5-2 CATÉGORIE D'USAGERS	13
5-3 ALCOOL ET STUPÉFIANTS.....	14
5-3-1 Alcool.....	14
5-3-1 Stupéfiants	15
5-4 LA VITESSE.....	16
5-5 LES FAUTES DE COMPORTEMENT	17
6 - TRIS STATISTIQUES	18
6-1 VARIABLES LIÉES AU MILIEU	18
6-1-1 Rase campagne / Agglomération.....	18
6-1-2 Catégorie de route.....	19
6-1-3 Intersections	23
6-1-4 Tracé en plan	23
6-2 VARIABLES LIÉES AUX CIRCONSTANCES	24
6-2-1 Nature du trajet.....	24
6-2-2 Jour / Nuit.....	24
6-2-3 Conditions météorologiques.....	25
6-2-4 Etat de la chaussée	25
6-3 VARIABLES LIÉES AUX USAGERS.....	26
6-3-1 Nombre d'années du permis	26
6-3-2 Catégorie de l'utilisateur	27
6-3-3 Utilisation des équipements de sécurité.....	27
7 - SYNTHÈSE DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	28

1 - Contexte

Pour lutter contre l'insécurité routière, de nombreuses actions sont réalisées tant dans le domaine de la communication que de l'ingénierie routière. Ces actions sont réalisées par une multitude d'acteurs (gestionnaires routiers, membres de l'éducation nationale ou d'associations, ...) ayant des compétences et des champs d'actions divers.

Afin de coordonner les actions qui sont menées au niveau départemental, un Document Général d'Orientations (DGO) est réalisé tous les 5 ans pour le compte du Préfet de département. Ce document a pour objectif de définir les enjeux locaux en matière d'insécurité routière et les actions qui vont être réalisées dans les 5 années à venir pour y remédier.

Ce document s'appuie sur un rapport technique dont le pilotage est assuré par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) et se décompose en deux phases : une étude d'enjeux et un diagnostic visant à comprendre les enjeux.

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'enjeux, l'ODSR de Seine Maritime a sollicité le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre (CETE NC) pour l'assister dans la réalisation du document.

2 - Objectifs

Le présent document a pour objectif de dresser un bilan accidentologique sur la période 2007-2011 et de faire une étude d'enjeux selon les recommandations du guide méthodologique ayant servi pour l'établissement du DGO 2008-2012. Cette étude d'enjeux permettra de réévaluer les quatre orientations nationales de 2008 (alcool, vitesses, jeunes, deux-roues motorisés) et de déterminer les enjeux locaux en terme de sécurité routière.

3 - Méthodologie

Les chiffres de sécurité routière utilisés pour cette étude d'enjeux sont issus du fichier national des accidents de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (fichier BAAC).

Pour chaque groupe étudié, la démarche suivante est effectuée :

- La moyenne du groupe sur 2007-2011 est comparée statistiquement à la moyenne de la référence sur la même période. Pour la Seine-Maritime, la référence choisie est le territoire de France Métropolitaine sur la même période. Le test statistique se base sur un intervalle de confiance à 90%, c'est-à-dire que nous avons 90% de probabilité d'avoir un test proche de la réalité constatée. Des lors que le test statistique montre un écart très significativement supérieur entre le groupe étudié et la référence de comparaison, cela signifie que le groupe étudié constitue un enjeu de sécurité routière.

- Si la population du groupe étudié représente plus de 20% de la population totale, cela signifie que sa masse est suffisamment importante pour constituer un enjeu de sécurité routière, quel que soit le résultat de la comparaison par rapport à la référence. Par exemple si dans un département le nombre de tués dans un accident avec au moins un conducteur alcoolisé représente 30 % de tués alors que la référence nationale serait de 33 %, on aurait un enjeu « alcool ». Ceci implique que les enjeux locaux ne seront pas systématiquement déterminés par leur position en anomalie par rapport à la référence (dans l'exemple précédent nous n'aurions alors pas d'enjeux alcool, ce qui serait paradoxal).

Pour chaque groupe, les items suivants seront examinés :

- Nombre d'accidents corporels (accidents pour lesquels une conséquence corporelle est enregistrée, quelle que soit la gravité).
- Nombre de tués à 30 jours.
- Nombre de victimes (tués + blessés hospitalisés ou légers).

4 - Bilan sur la période 2007-2011

4-1 Évolution de l'accidentalité entre 2007 et 2011

En Seine-Maritime, le bilan de la sécurité routière est le suivant :

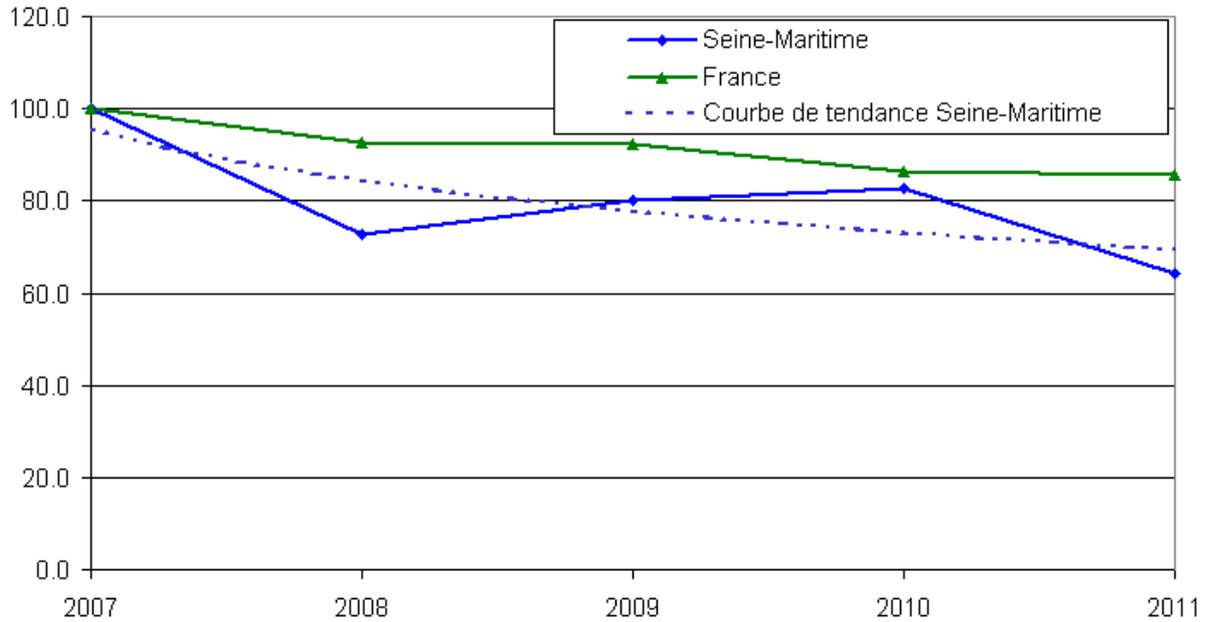
Seine-Maritime 2007-2011	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers	Total des victimes
2007	1012	81	670	629	1380
2008	1156	58	691	787	1536
2009	1064	65	630	777	1472
2010	855	67	517	616	1200
2011	871	52	492	641	1185
Ensemble	4958	323	3000	3450	6773
Evolution 2007/2011 (%)	-13.9%	-35.8%	-26.6%	1.9%	-14.1%

Sur la même période, le bilan national est le suivant :

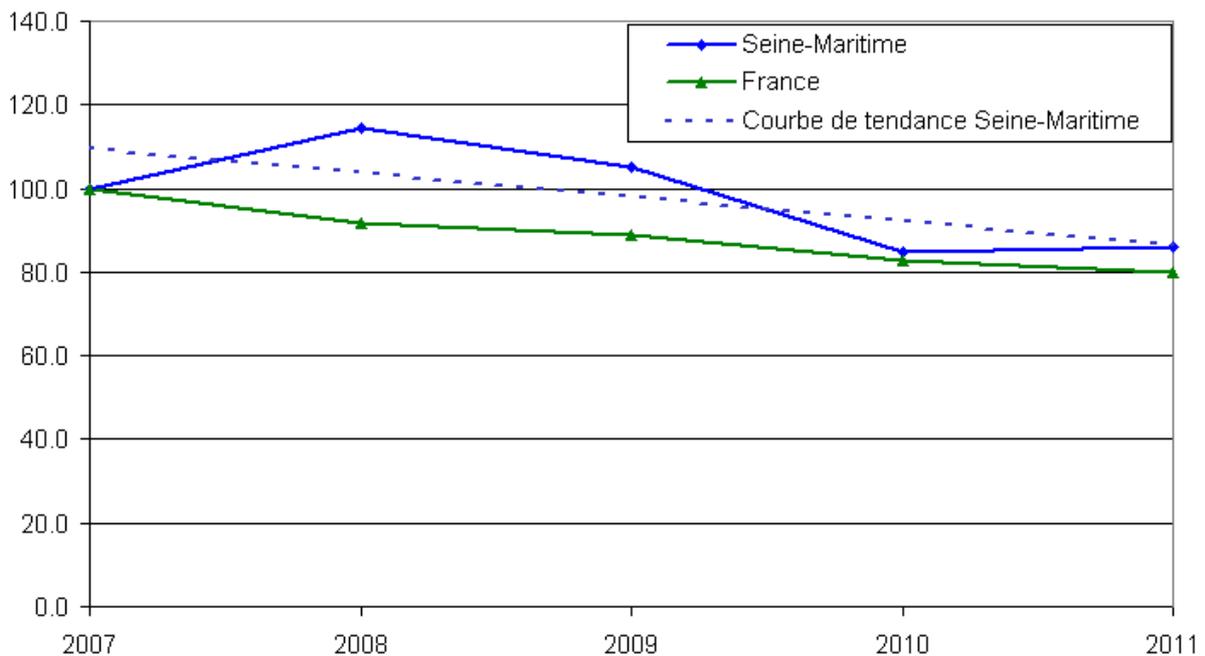
France 2007-2011	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers	Total des victimes
2007	81271	4620	38615	64585	107820
2008	74693	4279	35027	59116	98422
2009	72369	4273	33336	57670	95279
2010	67288	3992	30393	54068	88453
2011	65024	3963	29679	51572	85214
Ensemble	360645	21127	167050	287011	475188
Evolution 2007/2011 (%)	-20.0%	-14.2%	-23.1%	-20.1%	-21.0%

En prenant l'année 2007 comme point de départ, l'évolution comparée en base 100 des accidents corporels et du nombre de tués en France et en Seine-Maritime donne les courbes suivantes :

Evolution du nombre de tués entre 2007 et 2011 en base 100



Evolution du nombre d'accidents corporels entre 2007 et 2011 en base 100

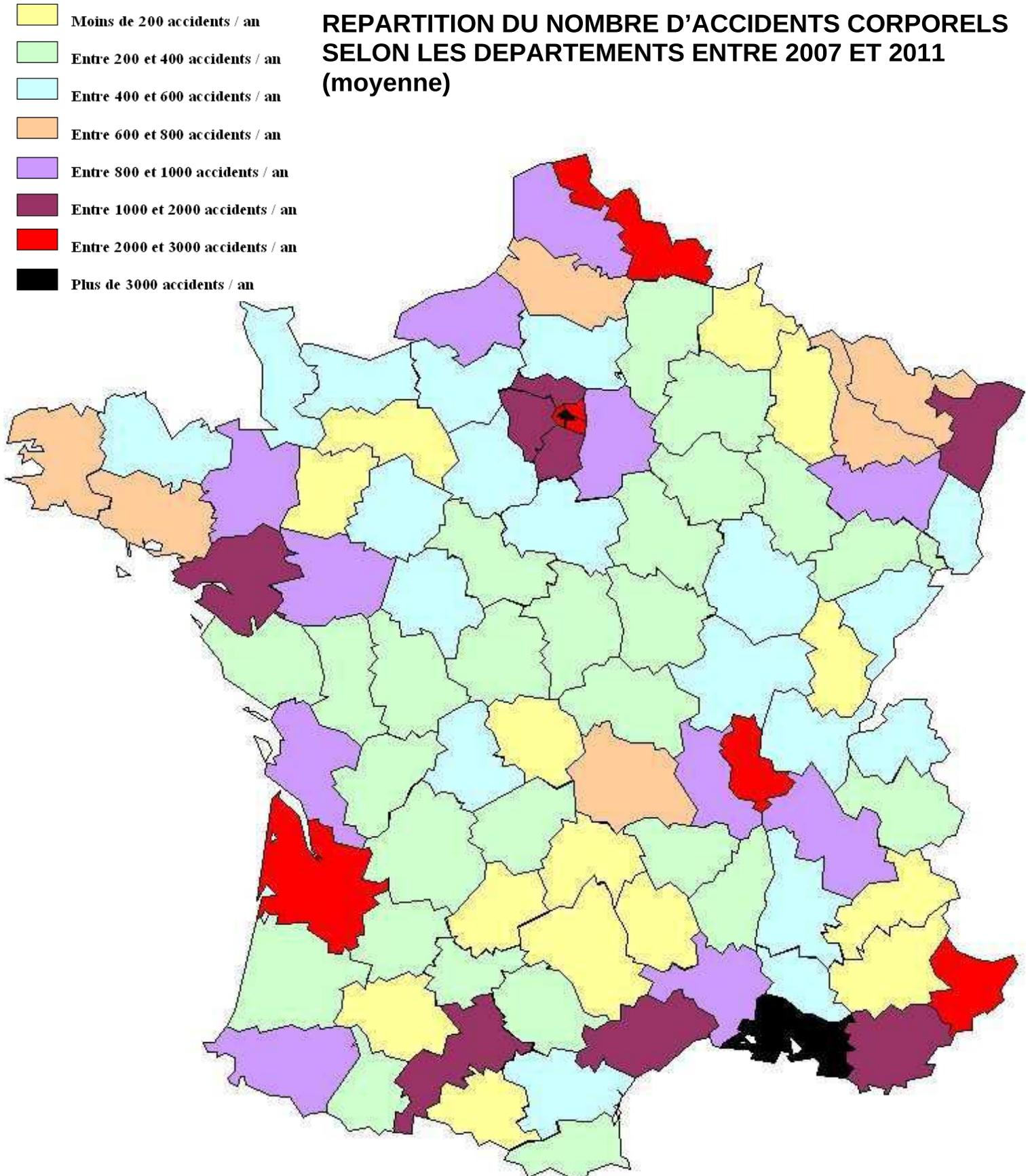


On remarque ainsi que pour le nombre de tués la tendance à la baisse est plus forte en Seine-Maritime que sur l'ensemble du territoire national et que pour le nombre d'accidents corporels les tendances sont comparables pour la Seine-Maritime et pour la France.

4-2 Répartition de l'accidentalité selon les départements

En tenant compte de la moyenne du nombre d'accidents par département entre 2007 et 2011, la carte suivante est établie :

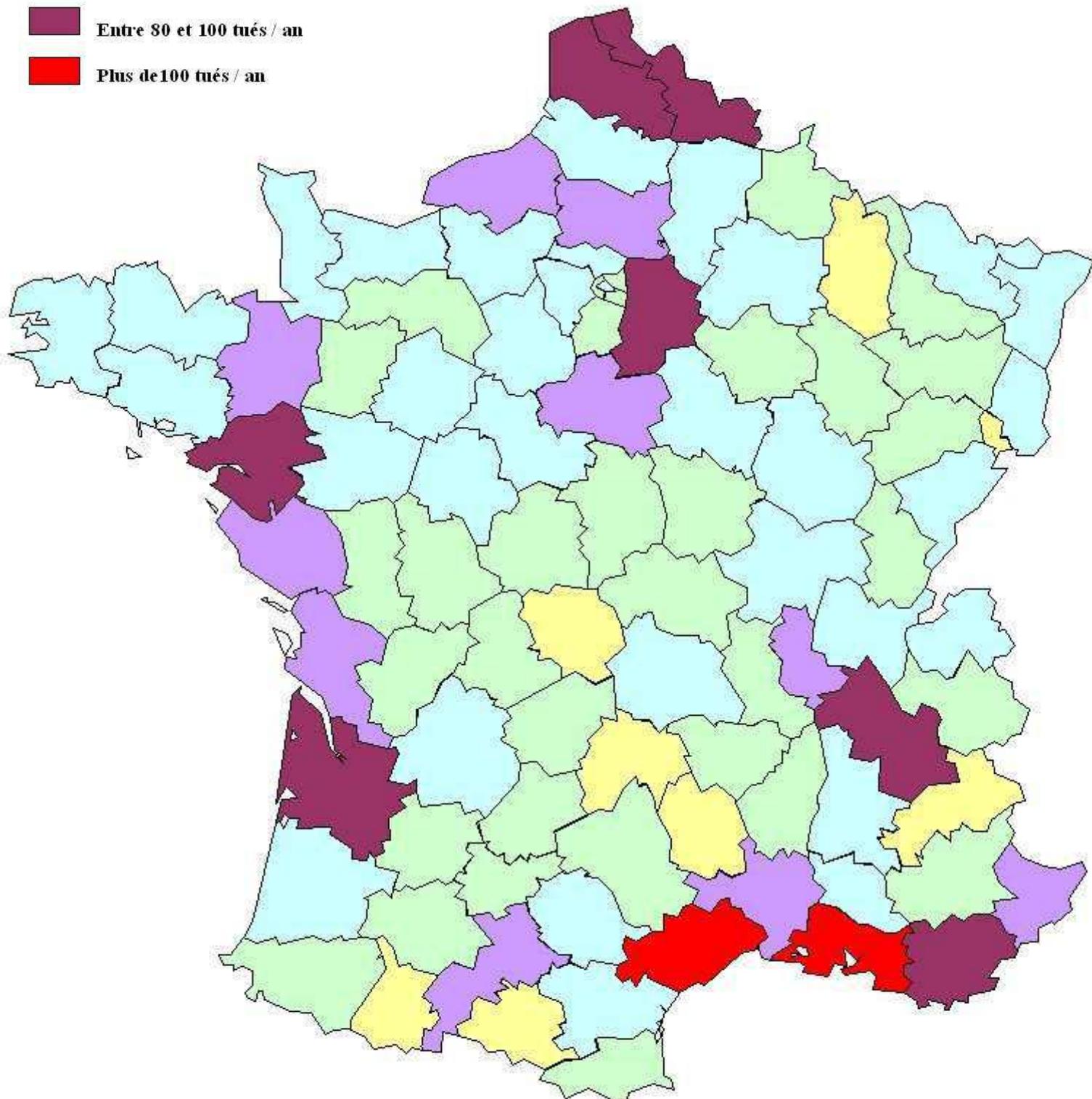
REPARTITION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS SELON LES DEPARTEMENTS ENTRE 2007 ET 2011 (moyenne)



De même pour le nombre de tués :

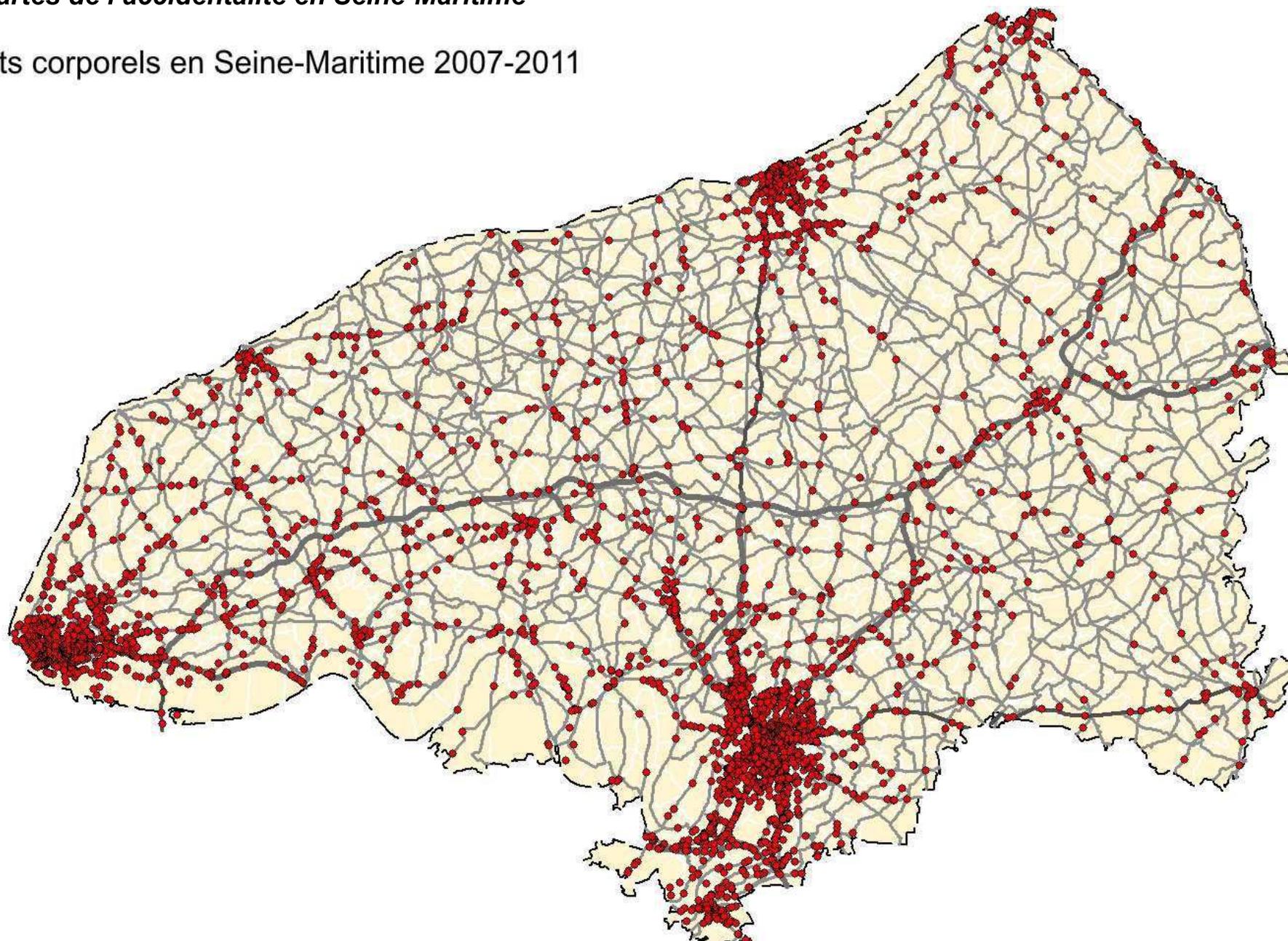


REPARTITION DU NOMBRE DE TUES SUR LA ROUTE SELON LES DEPARTEMENTS ENTRE 2007 ET 2011 (moyenne)

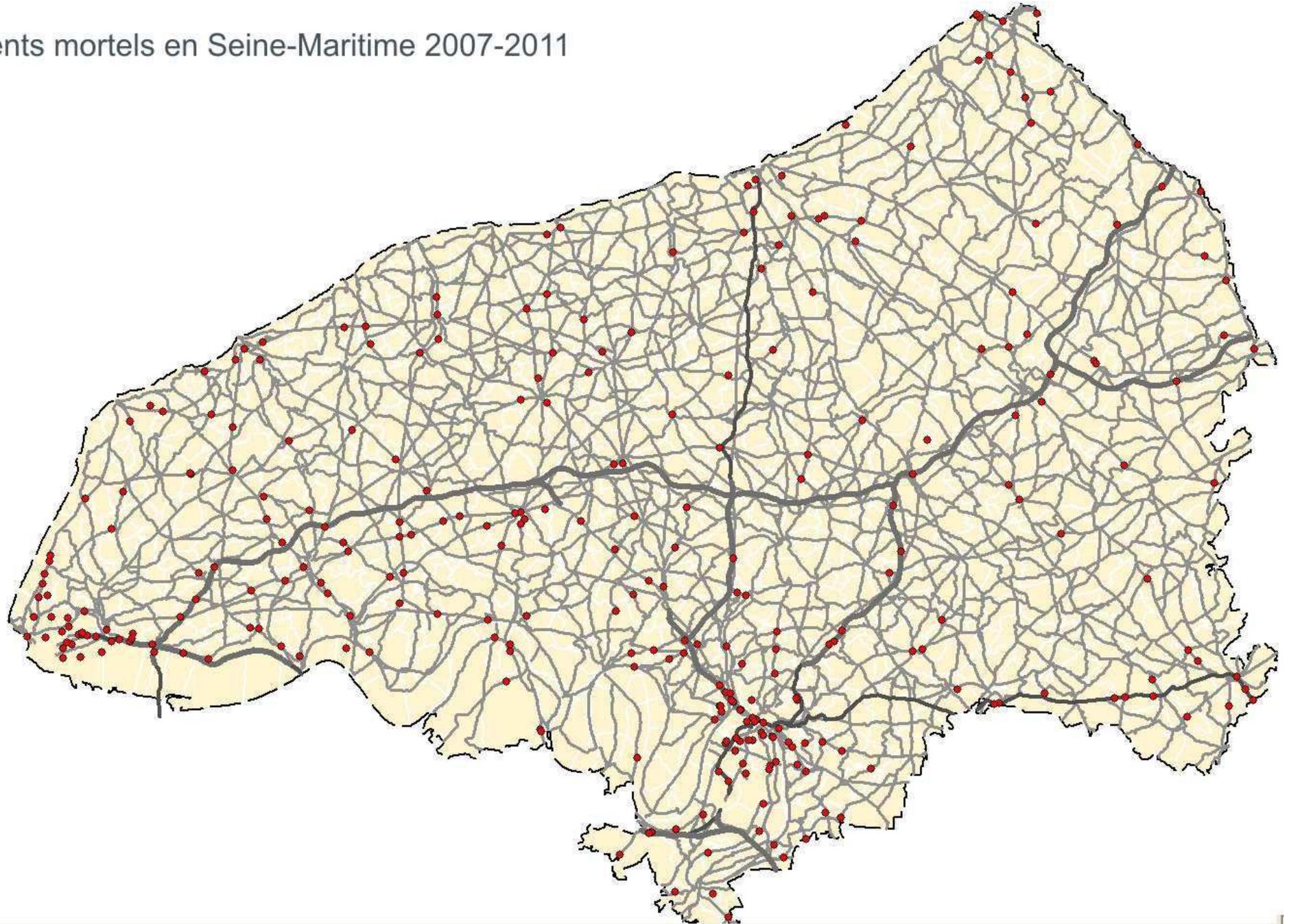


4-3 Cartes de l'accidentalité en Seine-Maritime

Accidents corporels en Seine-Maritime 2007-2011



Accidents mortels en Seine-Maritime 2007-2011



5 - Actualisation des enjeux nationaux de 2008.

5-1. Âge des usagers

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivant selon l'âge de l'utilisateur :

	Territoire	Tranches d'âges (années)							Total
		0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	>75	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	547	652	2015	2917	1796	335	381	4958
	France (nb acc)	35245	35033	126246	220580	145082	30992	28742	360591
	Seine-Maritime (%)	11.0%	13.2%	40.6%	58.8%	36.2%	6.8%	7.7%	*
	France (%)	9.8%	9.7%	35.0%	61.2%	40.2%	8.6%	8.0%	*
tués	Seine-Maritime (nb tués)	10	10	73	117	60	16	37	323
	France (nb tués)	669	866	4486	6723	4360	1471	2542	21119
	Seine-Maritime (%)	3.1%	3.1%	22.6%	36.2%	18.6%	5.0%	11.5%	100.0%
	France (%)	3.2%	4.1%	21.2%	31.8%	20.6%	7.0%	12.0%	100.0%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	576	650	1733	2147	1158	200	308	6772
	France (nb vict.)	34839	34709	103261	167957	92480	19495	22193	474985
	Seine-Maritime (%)	8.5%	9.6%	25.6%	31.7%	17.1%	3.0%	4.5%	100.0%
	France (%)	7.3%	7.3%	21.7%	35.4%	19.5%	4.1%	4.7%	100.0%

* : la somme des accidents par usagers est supérieur au nombre total d'accidents du fait de la prise en compte de l'accident pour chacun des usagers impliqués dans un même accident (double-compte).

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Les usagers de 25 à 44 ans sont les plus nombreux dans chacune des catégories. En tant que tel ils représentent un enjeu de sécurité routière. Mais comme ils sont présents dans 60% des accidents, ils sont traités de façon transversale dans les actions de sécurité routière.

Les jeunes de 18 à 24 ans constituent la deuxième population la plus importante dans l'accidentalité de Seine-Maritime, et ils sont très supérieurs à la moyenne nationale, que ce soit en terme d'accidents corporels ou en nombre de victimes. **Les jeunes de 18 à 24 ans constituent un enjeu de sécurité routière pour la période 2012-2017.**

Les jeunes usagers de moins de 17 ans sont également très supérieurs à la moyenne nationale. Les moins de 17 ans représentent 18,1 % des victimes de Seine-Maritime, soit plus que les 45-64 ans. **Les usagers de moins de 17 ans constituent un nouvel enjeu de sécurité routière pour la période 2012-2017.**

5-2 Catégorie d'usagers

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants selon la catégorie d'usagers :

		Catégorie d'usagers										
		Territoire	piétons	vélos	cyclos	motos	2RM	voitures	PL	autobus-autocar	veh. util.	autres
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	884	231	1094	932	2026	3891	250	84	288	157	4958
	France (nb acc)	62813	23172	65120	82171	147291	284027	17731	5685	29116	7914	360645
	Seine-Maritime (%)	17.8%	4.7%	22.1%	18.8%	40.9%	78.5%	5.0%	1.7%	5.8%	3.2%	*
	France (%)	17.4%	6.4%	18.1%	22.8%	40.8%	78.8%	4.9%	1.6%	8.1%	2.2%	*
tués	Seine-Maritime (nb tués)	44	9	31	66	97	155	9	0	6	3	323
	France (nb tués)	2615	739	1388	3973	5361	11017	330	63	682	320	21127
	Seine-Maritime (%)	13.6%	2.8%	9.6%	20.4%	30.0%	48.0%	2.8%	0.0%	1.9%	0.9%	100.0%
	France (%)	12.4%	3.5%	6.6%	18.8%	25.4%	52.1%	1.6%	0.3%	3.2%	1.5%	100.0%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	925	229	1194	997	2191	3006	70	116	151	85	6773
	France (nb vict.)	65337	22449	67918	84777	152695	209456	4629	3355	12657	4610	475188
	Seine-Maritime (%)	13.7%	3.4%	17.6%	14.7%	32.3%	44.4%	1.0%	1.7%	2.2%	1.3%	100.0%
	France (%)	13.7%	4.7%	14.3%	17.8%	32.1%	44.1%	1.0%	0.7%	2.7%	1.0%	100.0%

* : la somme des accidents par usagers est supérieur au nombre total d'accidents du fait de la prise en compte de l'accident pour chacun des usagers impliqués dans un même accident (double-compte).

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Les usagers de voiture de tourisme sont les plus nombreux dans chacune des catégories. En tant que tels ils représentent un enjeu de sécurité routière. De la même façon que pour les usagers de 25-44 ans, comme les usagers de voiture de tourisme, ils sont présents dans près de 80 % des accidents, ils sont traités de façon transversale dans les actions de sécurité routière.

Les usagers de deux-roues motorisés représentent 30 % des tués en Seine-Maritime et sont présents dans plus de 40 % des accidents du département. Même si les proportions relatives aux deux-roues motorisés ne sont pas significativement supérieures à celles rencontrées au niveau national, leur importance dans l'absolu font que **les deux-roues motorisés demeurent un enjeu de sécurité routière de la Seine-Maritime.**

Au sein de cette catégorie, le contraste entre les usagers de motocyclettes (2RM de plus de 50 cm³) et les cyclomoteurs (2RM de moins de 50cm³) est assez marqué. Les cyclomotoristes ont un nombre d'accidents et de victimes plus élevé que les motocyclistes et leur proportion est significativement plus élevée que la moyenne nationale.

5-3 Alcool et stupéfiants

5-3-1 Alcool

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de la présence d'alcool :

	Territoire	Accidents avec présence d'alcool		
		Conducteurs contrôlés positifs	Total des accidents à taux connu	Total des accidents
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	620	4213	4958
	France (nb acc)	32155	288025	360645
	Seine-Maritime (%)	12.5%	85.0%	
	France (%)	8.9%	79.9%	
tués	Seine-Maritime (nb tués)	79	250	323
	France (nb tués)	5251	16563	21127
	Seine-Maritime (%)	24.5%	77.4%	
	France (%)	24.9%	78.4%	
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	884	5779	6773
	France (nb vict.)	47090	383611	475188
	Seine-Maritime (%)	13.1%	85.3%	
	France (%)	9.9%	80.7%	

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Le taux d'alcool dans les accidents en Seine-Maritime est connu dans 85 % des cas, ce qui est mieux que la moyenne nationale (80 %).

Par rapport au nombre total d'accidents, on enregistre la présence d'un conducteur alcoolisé dans 24,5 % du nombre total de tués. En considérant le nombre d'accidents pour lequel le taux d'alcoolémie est connu, ce chiffre monte à 31,6 %. Une telle proportion, bien qu'égale à celle enregistrée au niveau national, montre que **l'alcool constitue un enjeu de sécurité routière pour la Seine-Maritime**.

Par ailleurs le nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé, ainsi que les victimes de ces accidents, sont très supérieurs à celui constaté à ceux enregistrés au plan national.

5-3-1 Stupéfiants

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats au regard de la présence de stupéfiants :

		Accidents avec présence de stupéfiants			
	Territoire	Conducteurs contrôlés positifs pour au moins un produit stupéfiant	dont positifs alcool	Total des accidents à taux connu	Total des accidents
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	145	69	2189	4958
	France (nb acc)	7709	3628	181537	360645
	Seine-Maritime (%)	2.9%	1.4%	44.2%	
	France (%)	2.1%	1.0%	50.3%	
tués	Seine-Maritime (nb tués)	34	22	254	323
	France (nb tués)	1637	1231	15851	21127
	Seine-Maritime (%)	10.5%	6.8%	78.6%	
	France (%)	7.7%	5.8%	75.0%	
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	125	116	2682	6773
	France (nb vict.)	6690	5944	195863	475188
	Seine-Maritime (%)	1.8%	1.7%	39.6%	
	France (%)	1.4%	1.3%	41.2%	

Si la présence de stupéfiants est connue dans près de 80 % des accidents mortels de Seine-Maritime, celle-ci est moins bien connue dans les accidents corporels non mortels (44%).

Que ce soit en proportion relative ou absolue, les proportions de stupéfiants rencontrées en Seine-Maritime ne permettent pas de les faire ressortir en enjeux de sécurité routière.

Par ailleurs on constate que dans près de 50% des accidents avec un conducteur contrôlé positif pour au moins un produit stupéfiant, la prise de produits stupéfiants est combinée avec un taux d'alcool positif.

5-4 La vitesse

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats au regard de la présence d'une infraction relative à la vitesse :

		Infractions relatives à la vitesse		
Territoire		présence d'infractions relatives à la vitesse	Total des accidents connu avec au moins une infraction	Total des accidents
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	1177	4003	4958
	France (nb acc)	61102	172836	360645
	Seine-Maritime (%)	23.7%	80.7%	
	France (%)	16.9%	47.9%	
tués	Seine-Maritime (nb tués)	56	193	323
	France (nb tués)	2634	5763	21127
	Seine-Maritime (%)	17.3%	59.8%	
	France (%)	12.5%	27.3%	
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	850	3484	6773
	France (nb vict.)	42884	102984	475188
	Seine-Maritime (%)	12.5%	51.4%	
	France (%)	9.0%	21.7%	

Dans certains cas, la nature des infractions commises sur les accidents est recensée dans le fichier BAAC. L'infraction relative à la vitesse quasi-exclusivement rencontrée, à 97 %, est le défaut de maîtrise de la vitesse d'un véhicule.

Il montre que la conduite d'un véhicule à une vitesse excessive au regard des circonstances est présent dans 17 % des accidents des accidents mortels et dans 24% des accidents corporels en Seine-Maritime. Le taux d'infractions connu (81%) en Seine-Maritime est suffisamment élevé pour que la proportion d'infractions relatives à la vitesse soit fiable. Il est en revanche difficile de se prononcer sur la comparaison de la proportion en Seine-Maritime par rapport à la moyenne nationale. En effet, avec moins de 50% des accidents renseignés quant à la nature de l'infraction, la qualité du fichier BAAC au plan national n'est pas suffisante pour fournir une référence fiable.

En conclusion, en considérant qu'il y a une infraction relative à la vitesse dans au moins 24 % des accidents corporels de Seine-Maritime, **la maîtrise de la vitesse est un enjeu de sécurité routière.**

5-5 Les fautes de comportement

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats au regard de la présence d'infractions :

	Territoire	infractions				Total des accidents
		présence d'infractions relatives à l'alcool et/ou aux stupéfiants	présence d'infractions relatives aux refus de priorité	présence d'infractions relatives à la vitesse	Total des accidents connu avec au moins une infraction	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	525	989	1177	4003	4958
	France (nb acc)	23024	52024	61102	172836	360645
	Seine-Maritime (%)	10.6%	19.9%	23.7%	80.7%	
	France (%)	6.4%	14.4%	16.9%	47.9%	
tués	Seine-Maritime (nb tués)	42	14	56	193	323
	France (nb tués)	1931	575	2634	5763	21127
	Seine-Maritime (%)	13.0%	4.3%	17.3%	59.8%	
	France (%)	9.1%	2.7%	12.5%	27.3%	
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	408	285	850	3484	6773
	France (nb vict.)	17167	15812	42884	102984	475188
	Seine-Maritime (%)	6.0%	4.2%	12.5%	51.4%	
	France (%)	3.6%	3.3%	9.0%	21.7%	

Comme pour les vitesses, il est difficile de se prononcer sur la comparaison de la proportion en Seine-Maritime avec la proportion nationale car la fiabilité de remplissage du fichier BAAC au plan national au regard de la nature de l'infraction n'est pas suffisante.

En outre, il est délicat de se prononcer sur la corrélation entre infractions et fautes de comportement. En effet, un conducteur qui commet une faute de comportement délibérée commet une infraction; par contre l'inverse ne se vérifie pas toujours.

De la même façon que pour les infractions liées à la vitesse traitées précédemment, la référence nationale n'est pas suffisamment précise pour permettre de caractériser les enjeux liés aux fautes de comportement.

6 - Tris statistiques

6-1 Variables liées au milieu

6-1-1 Rase campagne / Agglomération

La rase campagne est ici définie comme étant un lieu situé en dehors d'agglomération (la limite étant définie par la position des panneaux d'agglomération) ou au sein de petites agglomérations d'au plus 2 000 habitants.

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de la localisation des accidents :

	Territoire	Localisation de l'accident		
		Rase Campagne	agglomération	Total connu
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	1836	3122	4958
	France (nb acc)	120892	239203	360095
	Seine-Maritime (%)	37.0%	63.0%	100.0%
	France (%)	33.6%	66.4%	100.0%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	239	84	323
	France (nb tués)	16294	4825	21119
	Seine-Maritime (%)	74.0%	26.0%	100.0%
	France (%)	77.2%	22.8%	100.0%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	2814	3959	6773
	France (nb vict.)	182303	292102	474405
	Seine-Maritime (%)	41.5%	58.5%	100.0%
	France (%)	38.4%	61.6%	100.0%

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Ces résultats montrent que près de 75% des tués surviennent en rase campagne et qu'il n'y a pas de différence significative entre la France et la Seine-Maritime du point de vue de la localisation des tués.

La comparaison relative de la localisation des accidents montre qu'il y a significativement plus d'accidents en rase campagne en Seine-Maritime que sur l'ensemble du territoire national.

6-1-2 Catégorie de route

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de la catégorie des routes :

	Territoire	Catégorie de route					Total connu
		Autoroutes	RN	RD	VC	autres	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	195	301	2612	2047	135	4958
	France (nb acc)	24314	24792	115284	202351	13043	360095
	Seine-Maritime (%)	3.9%	6.1%	52.7%	41.3%	2.7%	*
	France (%)	6.8%	6.9%	32.0%	56.2%	3.6%	*
tués	Seine-Maritime (nb tués)	25	15	225	46	12	323
	France (nb tués)	1347	2063	13490	3832	387	21119
	Seine-Maritime (%)	7.7%	4.6%	69.7%	14.2%	3.7%	100.0%
	France (%)	6.4%	9.8%	63.9%	18.1%	1.8%	100.0%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	300	434	3604	2290	145	6773
	France (nb vict.)	34834	34413	159851	231598	13709	474405
	Seine-Maritime (%)	4.4%	6.4%	53.2%	33.8%	2.1%	100.0%
	France (%)	7.3%	7.3%	33.7%	48.8%	2.9%	100.0%

* : la somme des accidents par usagers est supérieur au nombre total d'accidents du fait de la prise en compte de l'accident pour chacun des usagers impliqués dans un même accident (double-compte).

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Ces statistiques montrent que la majorité des accidents et les victimes et que les deux-tiers des tués le sont sur les routes départementales.

Par ailleurs, l'écart statistique important, très significativement supérieur aux moyennes nationales, montre qu'il existe une accidentalité marquée sur les routes départementales de Seine-Maritime.

La Seine-Maritime compte 6 434 km de routes départementales et l'ensemble du territoire métropolitain contient 377 986 km de routes départementales. Compte tenu des 2 612 accidents corporels comptabilisés en Seine-Maritime, contre 115 824 sur l'ensemble du territoire, cela donne une densité d'accidents corporels de 40,6 accidents pour 100 km de routes départementales en Seine-Maritime contre 30,6 pour le territoire français, soit une différence significative de 29% ce qui traduit une accidentalité plus marquée sur les routes départementales de Seine-Maritime.

Un examen des départements comportant plus de 6000 km de route départementales (départements 12, 17, 21, 28, 31, 33, 50 et 62) montre que, sur ces départements, la densité d'accidents est de 21,1 accidents pour 100 km de routes départementales, ce qui indique que la densité d'accidents en Seine-Maritime n'est pas liée à la longueur du réseau départemental.

Parmi les accidents sur route départementale de la Seine-Maritime, 49 % des accidents (1286 sur 2612) se produisent dans une agglomération de plus de 2000 habitants, ce qui est très supérieur à la moyenne nationale (39%). A contrario, 51% des accidents se produisent en rase campagne ce qui est très inférieur à la moyenne nationale de 61%. Cela signifie que la problématique des accidents des routes départementales se situe en agglomération et non en rase campagne.

Le tableau ci-dessous montre la répartition des accidents situés sur routes départementales suivant leur répartition en agglomération de plus de 2000 habitants ou en rase campagne (incluant les agglomérations de moins de 2000 habitants).

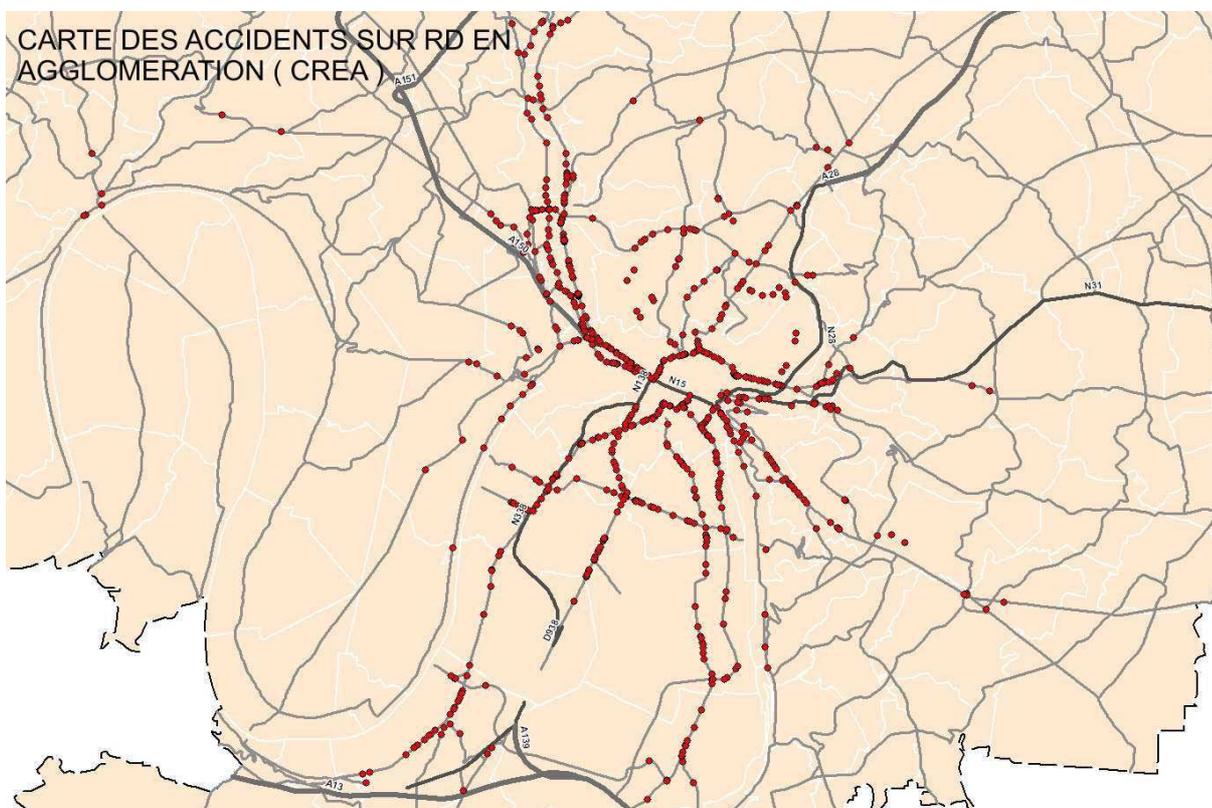
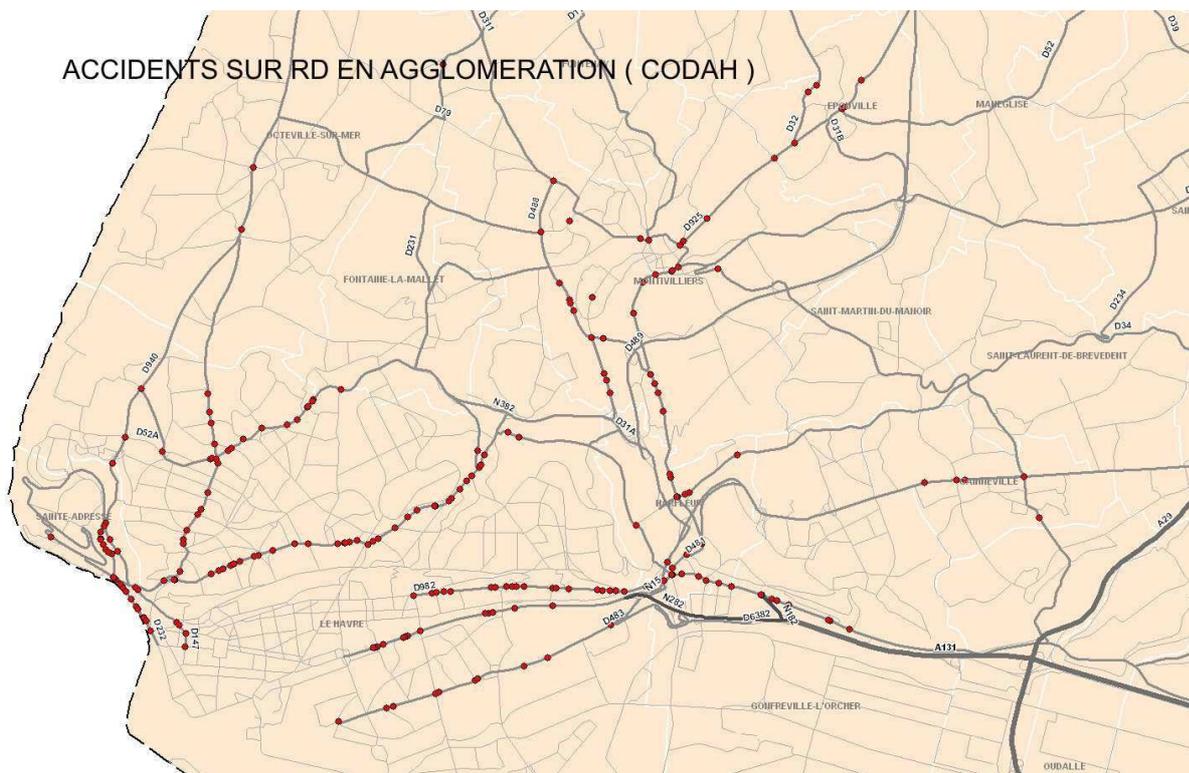
FR 2007-2011	Accidents		Tués		Victimes	
	RC	Agglo	RC	Agglo	RC	Agglo
Seine-Maritime	51%	49%	83%	17%	56%	44%
France	61%	39%	88%	12%	65%	35%
Départements ayant plus de 6000 km de RD	68%	32%	89%	11%	71%	29%
Départements urbains	64%	36%	83%	17%	69%	31%

Les départements urbains utilisés pour la comparaison avec la Seine-Maritime sont les départements 13, 31, 33, 38, 44, 59, 62, 69 selon le classement fait par l'ONISR dans le bilan national 2011. On constate que comparativement à ces grandes métropoles, les accidents sur RD en agglomération de Seine-Maritime restent supérieurs. Ceci s'explique par le fait que les métropoles utilisées en comparaison sont des Communautés Urbaines ayant la gestion des voiries. On peut donc considérer qu'il y a moins de linéaire de routes départementales au sein des métropoles utilisées en comparaison qu'au sein des métropoles de la Seine-Maritime.

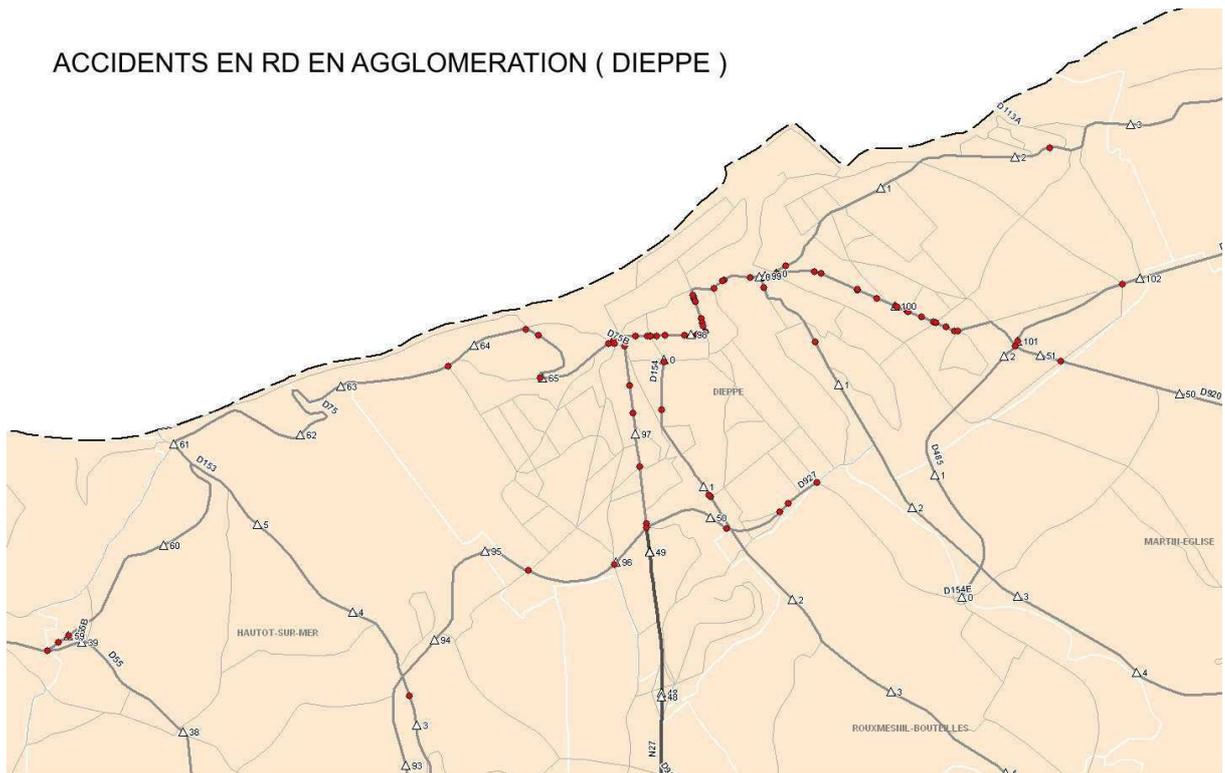
Lieu	Accidents	Tués	Victimes
RD	2612	225	3604
dont RD au sein de la CREA, CODAH et DIEPPE	1622	68	2227
RD en agglomération	1286	37	1568
dont RD en agglomération au sein de la CREA, CODAH et DIEPPE	1132	26	1466

Ce tableau montre que 62% des accidents et des victimes d'accidents le sont sur des routes départementales situées au sein des communautés d'agglomération de la CREA (ROUEN), CODAH (Le Havre) et Dieppe Maritime. En considérant les accidents sur routes départementales en agglomération de plus de 2000 habitants, 88% des accidents et 93% des victimes le sont au sein de la CREA, de la CODAH et de Dieppe Maritime.

Considérons la répartition des accidents corporels au sein des différentes communautés d'agglomération.



ACCIDENTS EN RD EN AGGLOMERATION (DIEPPE)



6-1-3 Intersections

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de la localisation des accidents :

	Territoire	Localisation de l'accident		
		hors intersection	intersection	Total connu
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	3835	1053	4958
	France (nb acc)	256596	95782	360095
	Seine-Maritime (%)	77.3%	21.2%	98.6%
	France (%)	71.3%	26.6%	97.9%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	277	39	323
	France (nb tués)	18504	2126	21119
	Seine-Maritime (%)	85.8%	12.1%	97.8%
	France (%)	87.6%	10.1%	97.7%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	5251	1421	6773
	France (nb vict.)	342795	121653	474405
	Seine-Maritime (%)	77.5%	21.0%	98.5%
	France (%)	72.3%	25.6%	97.9%

Note : les passages à niveaux, places publiques ou les intersections de typologie non renseignée ne sont pas pris en compte ce qui explique un total inférieur à 100%.

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Ces statistiques montrent que la majorité des accidents, des tués et des victimes le sont en dehors des intersections. Il n'y a pas d'enjeu de sécurité routière sur les intersections.

6-1-4 Tracé en plan

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats au regard du tracé en plan :

	Territoire	tracé en plan		Total connu
		section rectiligne	virages	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	3807	1036	4958
	France (nb acc)	282241	65973	360095
	Seine-Maritime (%)	76.8%	20.9%	97.7%
	France (%)	78.4%	18.3%	96.7%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	216	100	323
	France (nb tués)	13714	6845	21119
	Seine-Maritime (%)	66.9%	31.0%	97.8%
	France (%)	64.9%	32.4%	97.3%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	5035	1428	6773
	France (nb vict.)	358776	87140	474405
	Seine-Maritime (%)	74.3%	21.1%	95.4%
	France (%)	75.6%	18.4%	94.0%

Les chiffres en rouges montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Ces statistiques montrent que la majorité des accidents, des tués et des victimes le sont en dehors des virages mais l'écart statistique constaté montre qu'il y a proportionnellement plus d'accidents et de victimes en virages en Seine-Maritime que sur le reste du territoire national.

6-2 Variables liées aux circonstances

6-2-1 Nature du trajet

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de la nature du trajet :

		nature du trajet					Total connu
		Territoire	promenade - loisirs	domicile travail	domicile école	utilisation professionnelle	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	3190	1284	284	838	1224	4958
	France (nb acc)	157598	72143	11409	54902	47138	293095
	Seine-Maritime (%)	64.3%	25.9%	5.7%	16.9%	24.7%	*
	France (%)	53.8%	24.6%	3.9%	18.7%	16.1%	*
tués	Seine-Maritime (nb tués)	163	41	3	17	57	323
	France (nb tués)	8299	2044	176	594	2039	17131
	Seine-Maritime (%)	50.5%	12.7%	0.9%	5.3%	17.6%	87.0%
	France (%)	48.4%	11.9%	1.0%	3.5%	11.9%	76.8%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	3228	960	242	327	960	6773
	France (nb vict.)	144128	54073	9968	23212	34579	386312
	Seine-Maritime (%)	47.7%	14.2%	3.6%	4.8%	14.2%	84.4%
	France (%)	37.3%	14.0%	2.6%	6.0%	9.0%	68.8%

* : la somme des accidents par usagers est supérieur au nombre total d'accidents du fait de la prise en compte de l'accident pour chacun des usagers impliqués dans un même accident (double-compte).

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Les résultats statistiques montrent que la majorité des accidents, des tués et des victimes le sont lors d'un trajet de loisir. Cette proportion est significativement supérieure à celle rencontrée au niveau national. Par ailleurs, ces résultats ne permettent pas de mettre en évidence un enjeu lié aux accidents du travail (trajets domicile-travail ou trajets professionnels).

6-2-2 Jour / Nuit

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de la luminosité :

		lumièrre		
		Territoire	jour	nuit
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	3350	1608	4958
	France (nb acc)	248996	111099	360095
	Seine-Maritime (%)	67.6%	32.4%	100.0%
	France (%)	69.1%	30.9%	100.0%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	190	133	323
	France (nb tués)	11862	9257	21119
	Seine-Maritime (%)	58.8%	41.2%	100.0%
	France (%)	56.2%	43.8%	100.0%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	4578	2195	6773
	France (nb vict.)	321654	152751	474405
	Seine-Maritime (%)	67.6%	32.4%	100.0%
	France (%)	67.8%	32.2%	100.0%

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Les résultats statistiques montrent qu'il y a significativement plus d'accidents de nuit que sur le reste du territoire national.

6-2-3 Conditions météorologiques

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de la localisation des accidents :

	Territoire	conditions météorologiques			Total
		normales	pluies	autres	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	4055	664	239	4958
	France (nb acc)	303511	45168	11404	360095
	Seine-Maritime (%)	81.8%	13.4%	4.8%	100.0%
	France (%)	84.3%	12.5%	3.2%	100.0%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	261	35	27	323
	France (nb tués)	17443	2358	1317	21119
	Seine-Maritime (%)	80.8%	10.8%	8.4%	100.0%
	France (%)	82.6%	11.2%	6.2%	100.0%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	5525	912	336	6773
	France (nb vict.)	398180	60132	16078	474405
	Seine-Maritime (%)	81.6%	13.5%	5.0%	100.0%
	France (%)	83.9%	12.7%	3.4%	100.0%

Les résultats montrent que les accidents corporels surviennent surtout de jour.

Il n'existe aucun écart significatif entre la Seine-Maritime et le reste du territoire national en ce qui concerne le facteur météorologique.

6-2-4 Etat de la chaussée

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de l'état de la chaussée :

	Territoire	Etat de la chaussée				Total connu
		normale	mouillée	neige / verglas	autre	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	3759	1024	49	65	4958
	France (nb acc)	283368	62438	4137	3360	360095
	Seine-Maritime (%)	75.8%	20.7%	1.0%	1.3%	98.8%
	France (%)	78.7%	17.3%	1.1%	0.9%	98.1%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	243	66	2	7	323
	France (nb tués)	16090	3950	384	296	21119
	Seine-Maritime (%)	75.2%	20.4%	0.6%	2.2%	98.5%
	France (%)	76.2%	18.7%	1.8%	1.4%	98.1%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	5020	1468	80	79	6773
	France (nb vict.)	368759	83479	5893	4332	474405
	Seine-Maritime (%)	74.1%	21.7%	1.2%	1.2%	98.1%
	France (%)	77.7%	17.6%	1.2%	0.9%	97.5%

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Les résultats montrent un écart très significatif en ce qui concerne les accidents sur chaussée mouillée par rapport à la moyenne nationale. Ce résultat doit être pondéré par la différence de nombre de jours de pluie entre le territoire métropolitain français et la Seine-Maritime sur la période 2007-2011 (donnée inconnue).

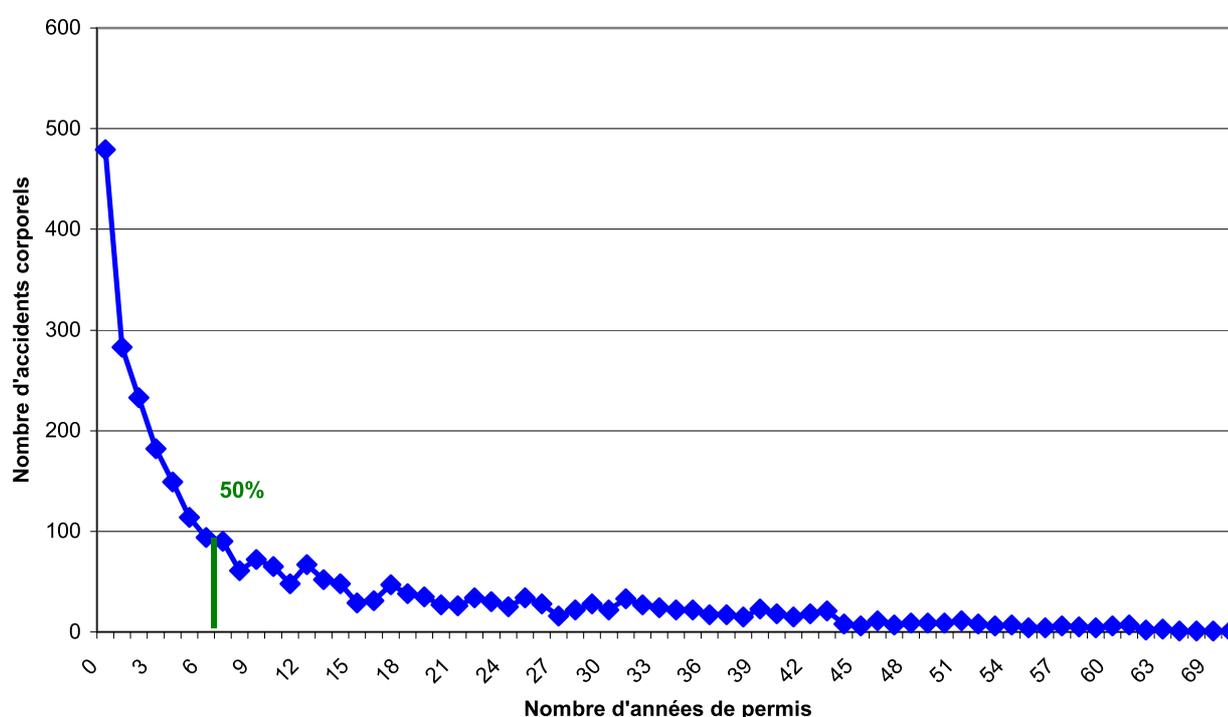
6-3 Variables liées aux usagers

6-3-1 Nombre d'années du permis

Cette variable est censée mettre en évidence l'inexpérience de la conduite. Il existe cependant deux biais à cette variable : primo, elle exclut tous les conducteurs n'ayant pas besoin de permis pour conduire leur véhicule (vélo, cyclomoteurs, scooter) et secundo il arrive que l'année de renouvellement d'un permis soit confondue avec l'année d'obtention du permis de conduire.

L'évolution du nombre d'accidents en fonction du nombre d'années de permis des conducteurs impliqués est la suivante :

Nombre d'accidents corporels selon le nombre d'années de permis du conducteur présumé responsable



L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivant en fonction des 5 premières années du permis de conduire pour les conducteurs présumés responsable.

		Nombre d'années de permis de conduire du conducteur présumé responsable (n)						Total connu
		<1	1<n<2	2<n<3	3<n<4	4<n<5	5<n<6	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	479	283	233	182	149	114	2912
	France (nb acc)	29383	21200	16776	13558	11237	8785	215883
	Seine-Maritime (%)	16.4%	9.7%	8.0%	6.3%	5.1%	3.9%	49.5%
	France (%)	13.6%	9.8%	7.8%	6.3%	5.2%	4.1%	46.8%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	22	11	9	11	5	3	131
	France (nb tués)	1092	797	575	514	414	342	8938
	Seine-Maritime (%)	16.8%	8.4%	6.9%	8.4%	3.8%	2.3%	46.6%
	France (%)	12.2%	8.9%	6.4%	5.8%	4.6%	3.8%	41.8%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	263	138	123	102	61	52	1386
	France (nb vict.)	15160	10441	8001	6371	5210	4131	101058
	Seine-Maritime (%)	19.0%	10.0%	8.9%	7.4%	4.4%	3.8%	53.3%
	France (%)	15.0%	10.3%	7.9%	6.3%	5.2%	4.1%	48.8%

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Les résultats montrent qu'il y a significativement plus d'accidents corporels avec un conducteur présumé responsable ayant moins d'un an de permis de conduire en Seine-Maritime que sur le reste du territoire national. On constate ainsi que **dans plus de 16% des accidents ayant un conducteur un conducteur présumé responsable en possession d'un permis de conduire, ce conducteur avait moins d'un an de permis.**

6-3-2 Catégorie de l'usager

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de la catégorie des usagers :

	Territoire	catégorie de l'usagers			Total
		conducteur	passager	piéton	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	7902	2340	948	11190
	France (nb acc)	599938	136607	66669	803214
	Seine-Maritime (%)	70.6%	20.9%	8.5%	100.0%
	France (%)	74.7%	17.0%	8.3%	100.0%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	232	47	44	323
	France (nb tués)	14851	3661	2615	21127
	Seine-Maritime (%)	71.8%	14.6%	13.6%	100.0%
	France (%)	70.3%	17.3%	12.4%	100.0%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	4303	1545	925	6773
	France (nb vict.)	315409	94442	65337	475188
	Seine-Maritime (%)	63.5%	22.8%	13.7%	100.0%
	France (%)	66.4%	19.9%	13.7%	100.0%

Les chiffres en rouge montrent des écarts statistiques très supérieurs à la référence nationale.

Les résultats montrent que les conducteurs sont les principales victimes des accidents de la route. En comparaison par rapport au reste de la France, il y a plus de passagers victimes en Seine-Maritime.

6-3-3 Utilisation des équipements de sécurité.

L'exploitation du fichier national des accidents donne les résultats suivants au regard de l'utilisation des équipements de sécurité :

	Territoire	Utilisation des équipements de sécurité		Total connu
		Oui	Non	
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	4503	242	4854
	France (nb acc)	309738	20272	354631
	Seine-Maritime (%)	92.8%	5.0%	97.8%
	France (%)	87.3%	5.7%	93.1%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	218	35	278
	France (nb tués)	13537	3032	18251
	Seine-Maritime (%)	78.4%	12.6%	91.0%
	France (%)	74.2%	16.6%	90.8%
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	4970	265	5824
	France (nb vict.)	335718	19793	405712
	Seine-Maritime (%)	85.3%	4.6%	89.9%
	France (%)	82.7%	4.9%	87.6%

Les résultats montrent qu'en proportion l'utilisation des équipements de sécurité est plus fréquente en Seine-Maritime que sur le reste du territoire.

7 - Synthèse des enjeux de sécurité routière.

L'analyse statistique de l'accidentalité en Seine-Maritime permet de mettre en évidence les enjeux de sécurité routière suivants :

- Les usagers de moins 24 ans et les conducteurs ayant moins d'un an de permis de conduire.
- Les deux-roues motorisés, notamment les cyclomotoristes.
- L'alcool au volant.
- Le défaut de maîtrise de la vitesse.
- L'accidentalité sur grands axes en agglomération.

CETE Normandie Centre
10 chemin de la Poudrière
CS 90245
76121 Le Grand Quevilly Cédex
Tél. 33 (0)2 35 68 81 00

CETE-Normandie-Centre@developpement-durable.gouv.fr



ANNEXE 2

Approfondissements sur les enjeux

ANNEXE 2

Approfondissements sur les enjeux

Les deux roues motorisés

CETE
Normandie Centre

Département
Infrastructures de
Transport
Multimodales

Groupe Sécurité routière

Approfondissement des enjeux DGO 76

Les deux-roues motorisés

14 Décembre 2012

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre

[Http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/)

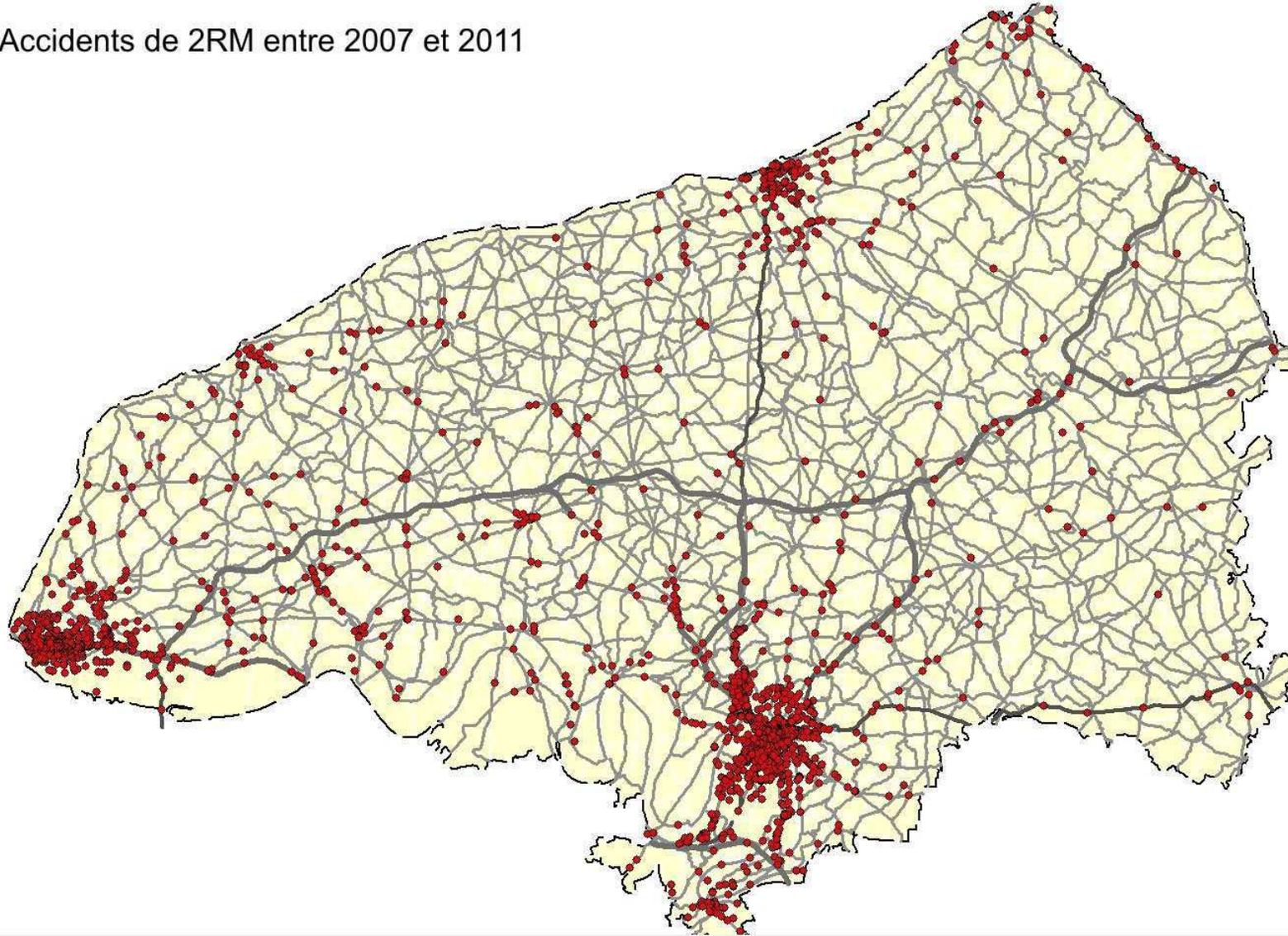
Deux-roues motorisés : bilan

	Territoire	cyclos	motos	total 2RM	Total
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	1094	932	2026	4958
	France (nb acc)	65120	82171	147291	360645
	Seine-Maritime (%)	22.1%	18.8%	40.9%	
	France (%)	18.1%	22.8%	40.8%	
tués	Seine-Maritime (nb tués)	31	66	97	323
	France (nb tués)	1388	3973	5361	21127
	Seine-Maritime (%)	9.6%	20.4%	30.0%	
	France (%)	6.6%	18.8%	25.4%	
victimes	Seine-Maritime (nb vict.)	1194	997	2191	6773
	France (nb vict.)	67918	84777	152695	475188
	Seine-Maritime (%)	17.6%	14.7%	32.3%	
	France (%)	14.3%	17.8%	32.1%	

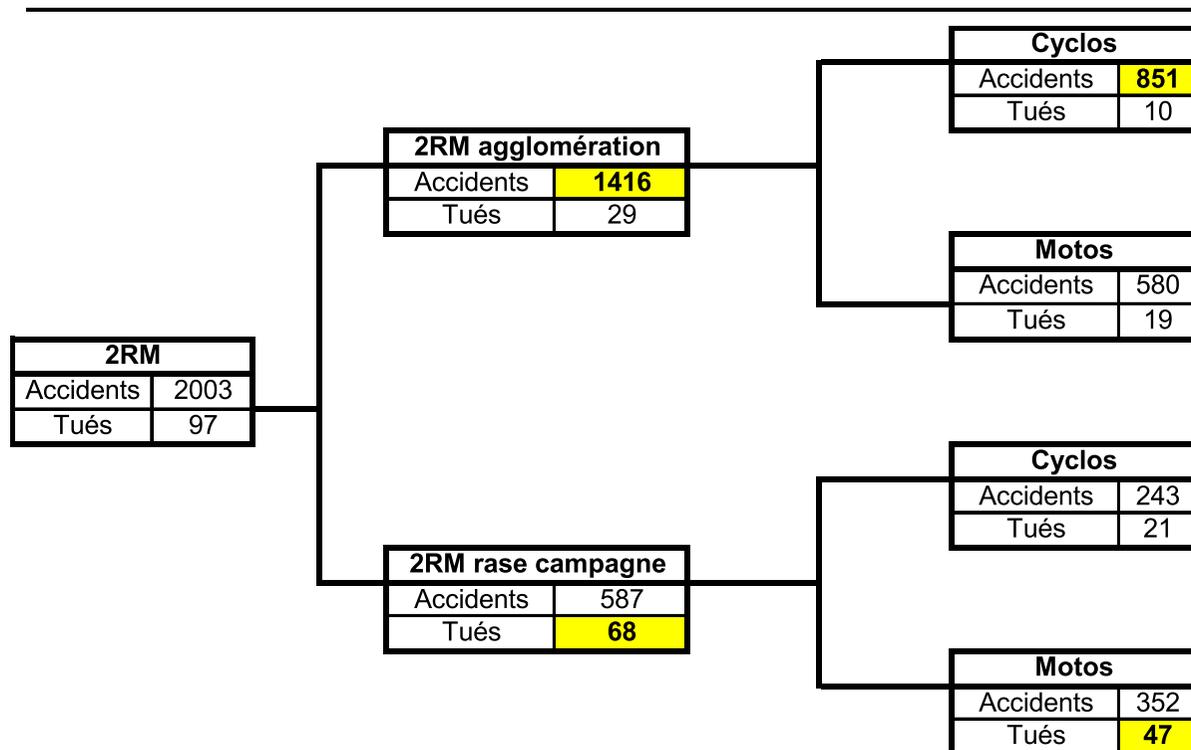
- Une accidentalité des cyclomoteurs plus marquée en Seine-Maritime que sur le reste du territoire.
- Plus de tués chez les motocyclistes mais plus de victimes (tués ou blessés) chez les cyclomotoristes (cyclomoteur ou scooter inférieurs à 50 cm³).
- Les tués 2RM représentent 1/3 des tués du département.

Deux-roues motorisés : bilan

Accidents de 2RM entre 2007 et 2011



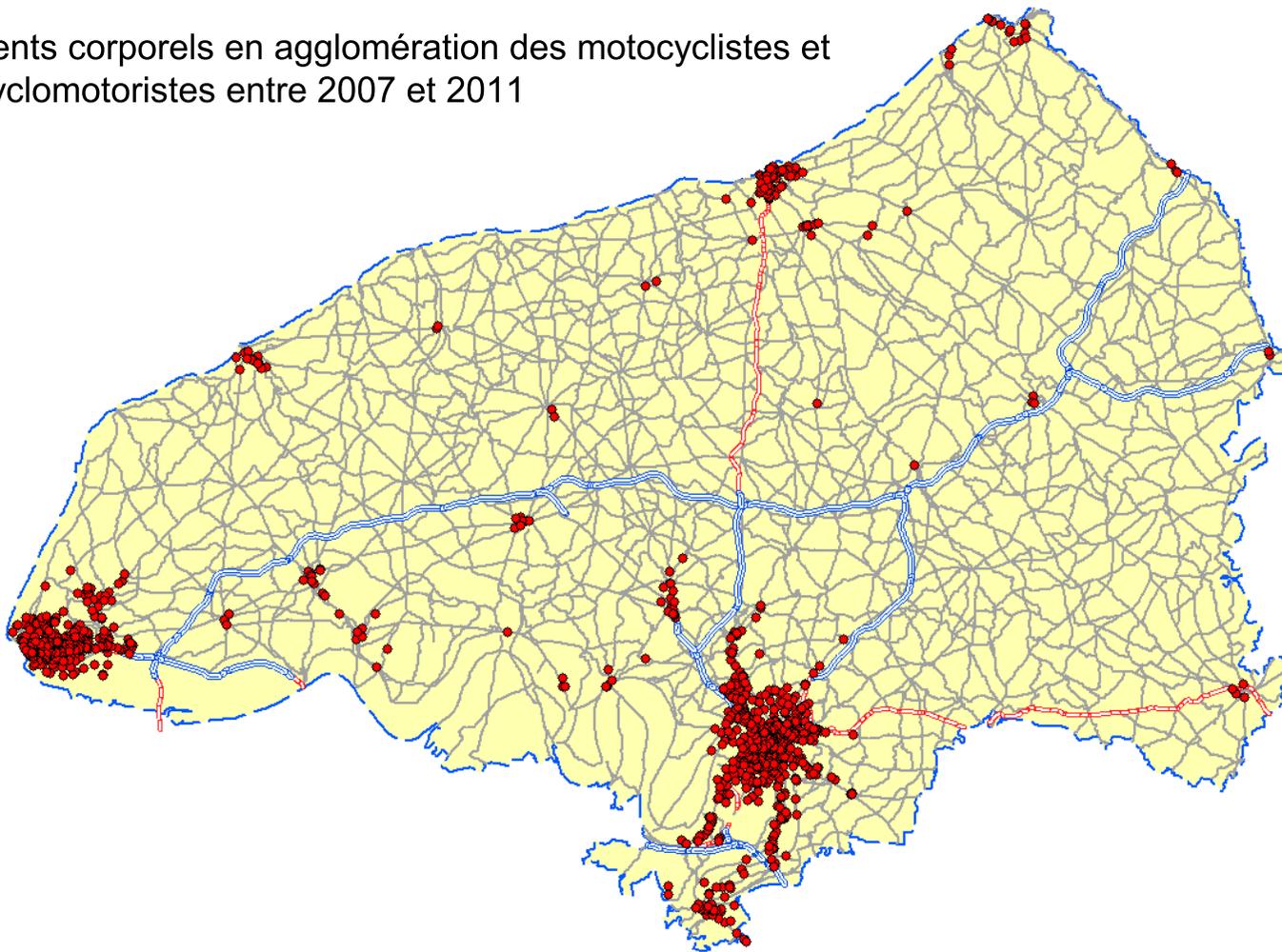
Deux-roues motorisés : bilan



- 43% des accidents de 2RM sont des accidents de cyclomoteur en agglomération.
- 48% des tués 2RM sont des motocyclistes tués dans un accident en rase campagne.

Deux-roues motorisés : les motos et cyclomoteurs en agglomération

Accidents corporels en agglomération des motocyclistes et des cyclomotoristes entre 2007 et 2011



Deux-roues motorisés : type d'accidents

			catégorie usagers 2RM			type de collisions		
			Conducteur	passager	piéton	Véhicule seul	Plus de 2 véhicules	accidents avec piétons
2RM agglomération	Cyclos	Accidents	851	155	36	188	617	46
		Tués	9	1	0	5	5	0
	Motos	Accidents	580	59	24	108	441	31
		Tués	17	2	1	4	14	1
2RM rase campagne	Cyclos	Accidents	243	38	2	61	180	2
		Tués	21	0	1	9	11	1
	Motos	Accidents	352	52	1	117	234	1
		Tués	43	4	0	13	34	0

- Les conducteurs sont les principales victimes.
- 66% des tués 2RM le sont dans une collision avec un autre véhicule et la moitié des tués 2RM sont des conducteurs de motos dans une collision avec un autre véhicule, une voiture sans 72% des cas.

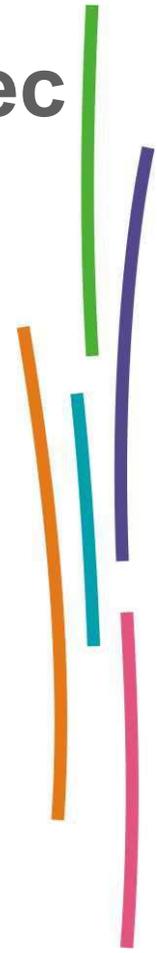
Deux-roues motorisés : âge des usagers

		âge de l'utilisateur 2RM impliqué								
		0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus		
2RM agglomération	Cyclos	Accidents	851	35	277	340	219	51	1	1
		Tués	10	0	2	2	5	1	0	0
	Motos	Accidents	580	8	26	148	297	119	2	1
		Tués	19	0	1	3	10	5	0	0
2RM rase campagne	Cyclos	Accidents	243	11	105	78	44	23	2	2
		Tués	21	1	6	9	2	3	0	0
	Motos	Accidents	352	7	7	109	187	68	1	1
		Tués	47	1	0	11	29	6	0	0

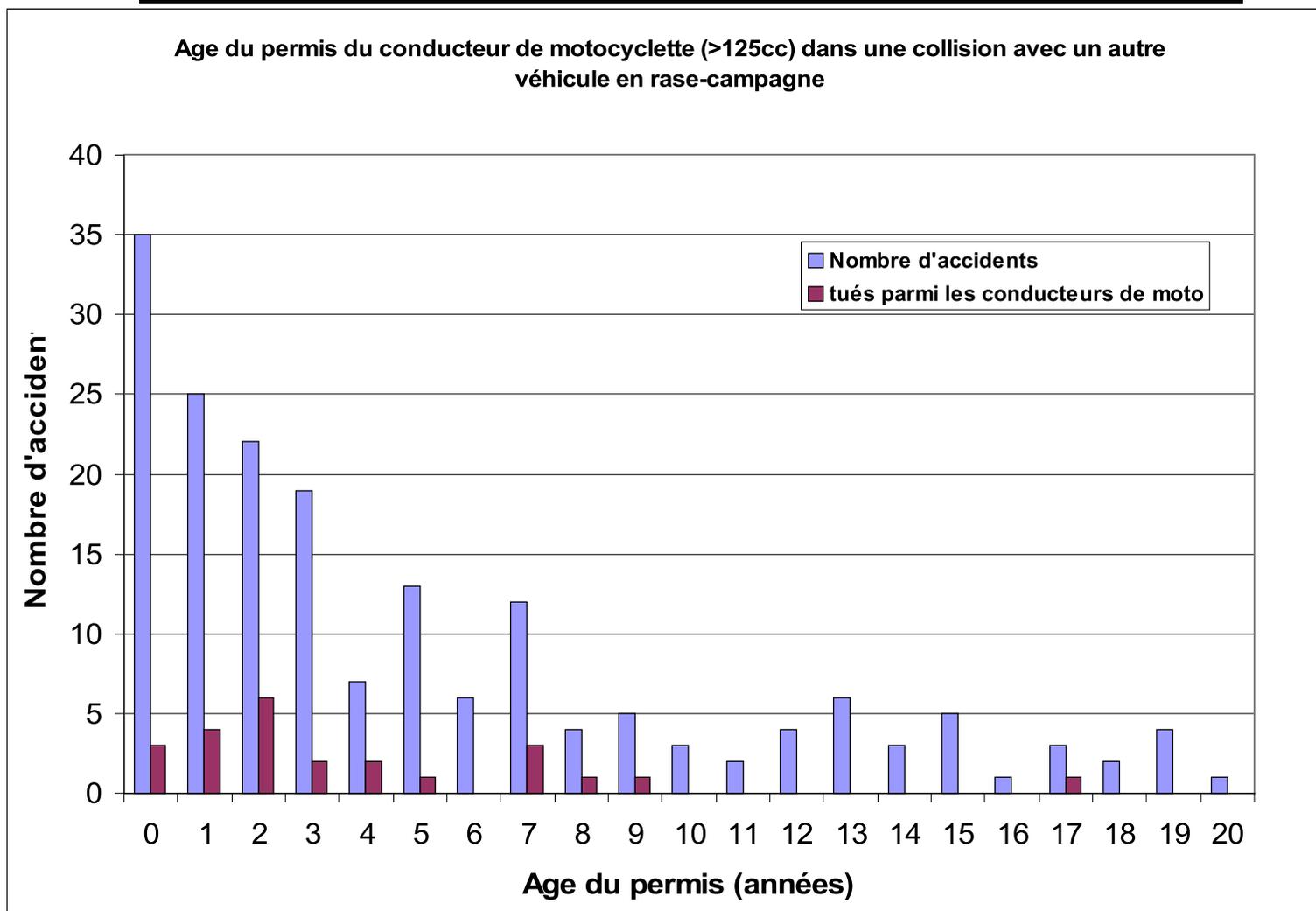
- Les jeunes de moins de 25 ans sont les plus accidentés en agglomération.
- 40% des tués 2RM sont des motocyclistes ayant entre 25 et 44 ans.

Deux-roues motorisés : collisions avec une motocyclette en rase campagne

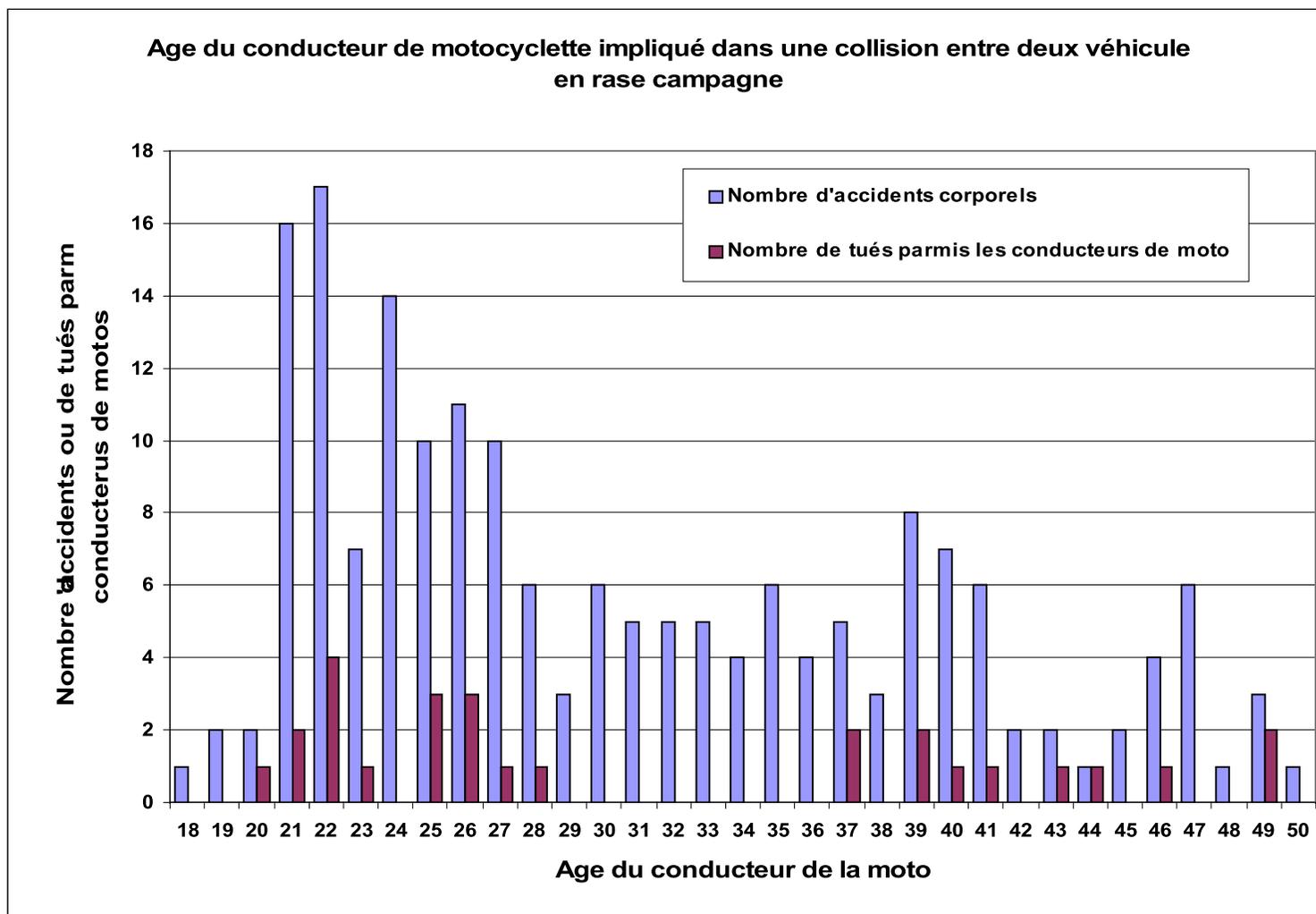
- Les motocyclistes ne sont pas présumés responsables de l'accident dans 61% des cas.
- 77% des collisions avec une motocyclette le sont hors intersection.
- Dans 73% des manœuvres connues, la motocyclette circule sur sa voie sans changement de direction (135 acc. 16 tués), elle se déporte à gauche (18 acc. 6 tués) ou fait un dépassement à gauche (26 acc. 5 tués) ou à droite (5 acc. 2 tués).
- Dans 55% des trajets, il s'agit d'une promenade et dans 30% un trajet domicile-travail.
- 64% des accidents se déroulent en semaine.
- Défaut maîtrise de la vitesse: 51 acc. 5 tués.
- Alcool peu présent: 7 accidents avec motocycliste positifs (3 tués motocyclistes).



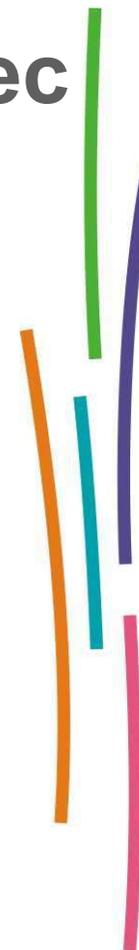
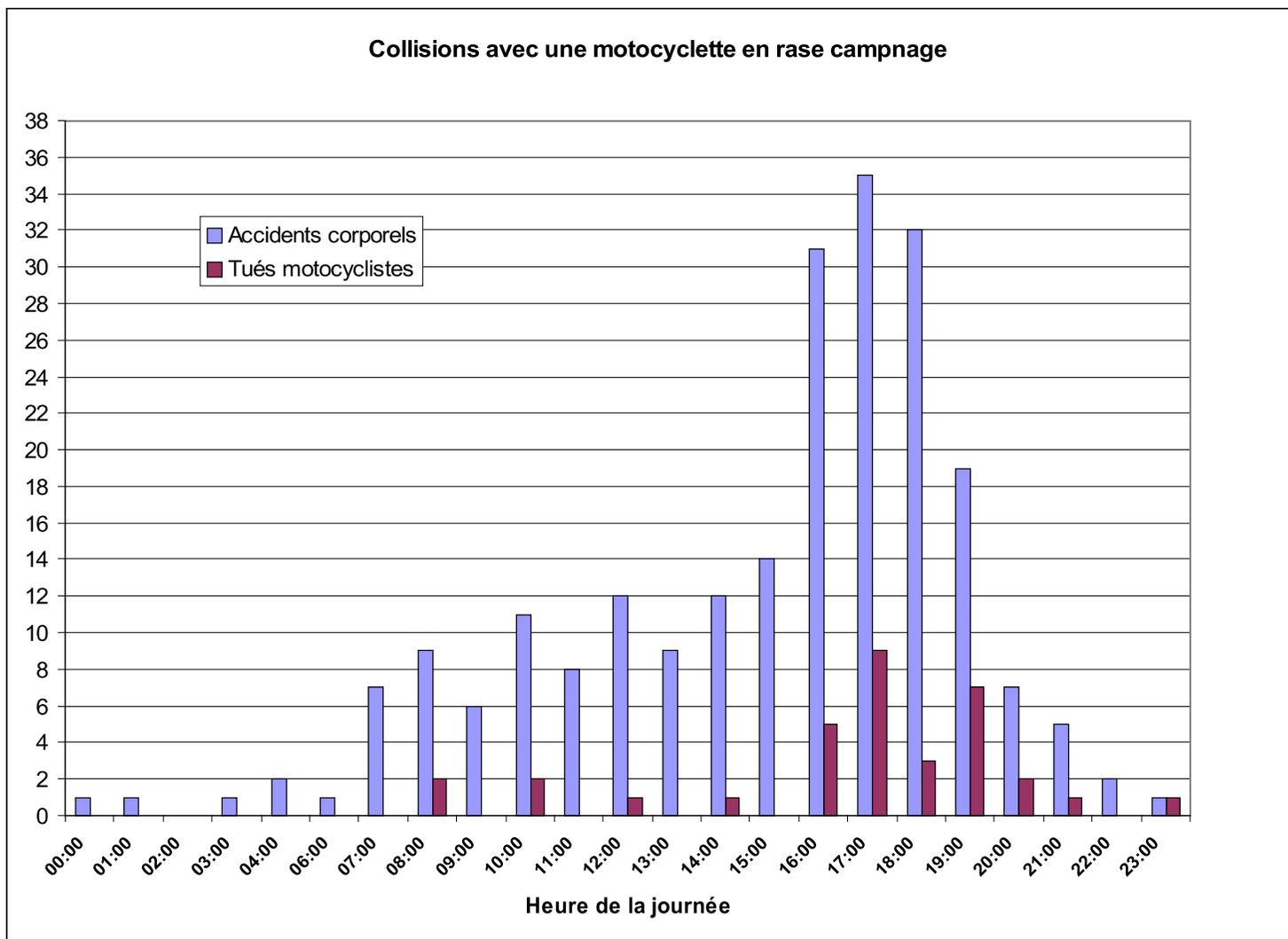
Deux-roues motorisés : collisions avec une motocyclette en rase campagne



Deux-roues motorisés : collisions avec une motocyclette en rase campagne

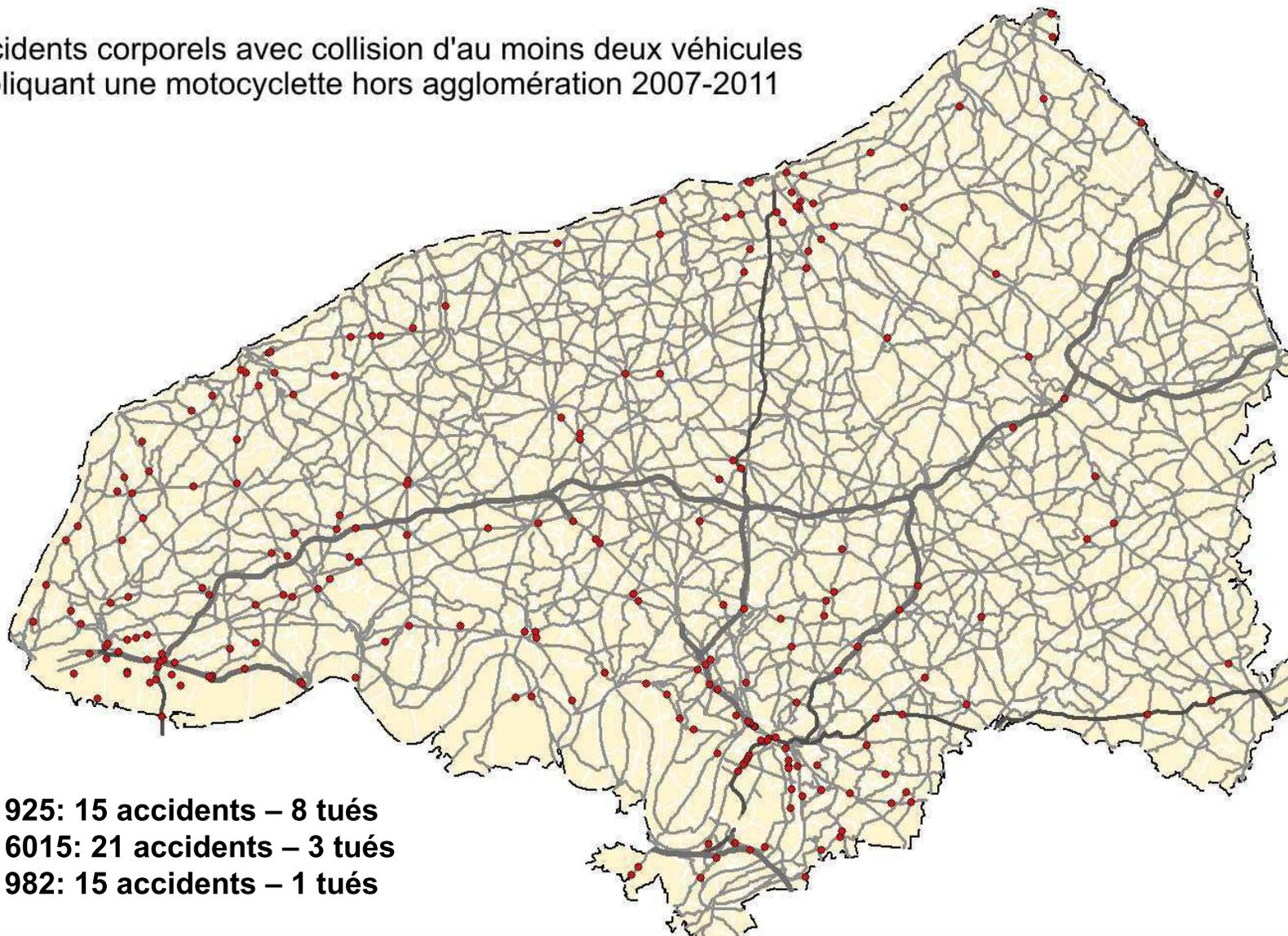


Deux-roues motorisés : collisions avec une motocyclette en rase campagne



Deux-roues motorisés : carte des collisions avec motocyclette.

Accidents corporels avec collision d'au moins deux véhicules impliquant une motocyclette hors agglomération 2007-2011

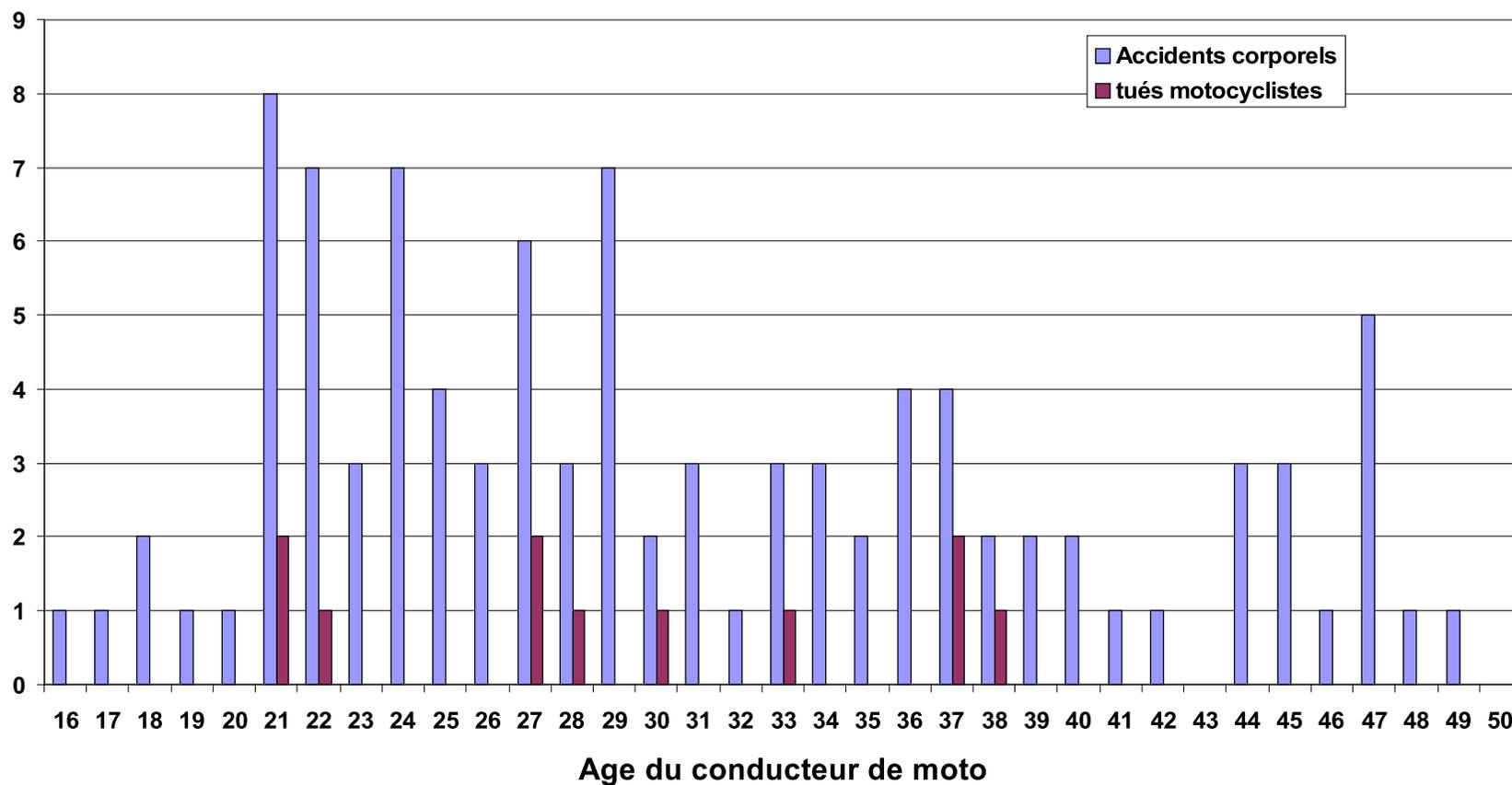


Deux-roues motorisés : accidents de motocyclette seule en rase campagne

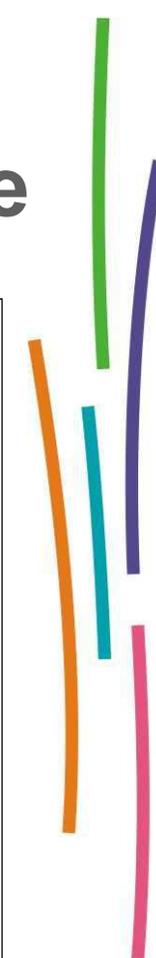
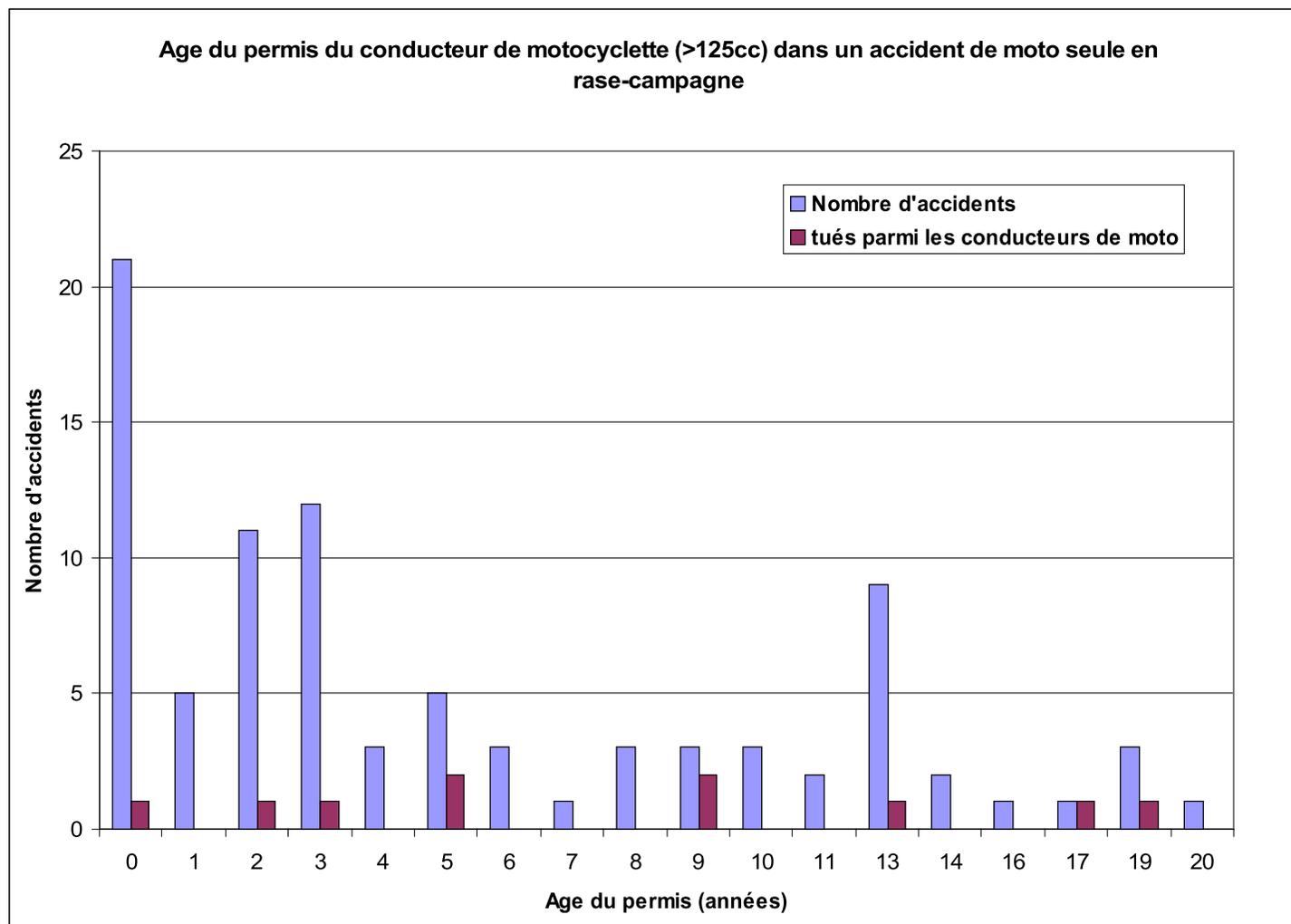
- Le défaut de maîtrise de la vitesse est présent dans 55 accidents sur 86 (64%) et pour 5 tués sur 11.
- L'alcool est plus marqué avec un conducteur de moto positif dans 17 accidents et 3 tués.
- Dans 75% des trajets, il s'agit d'une promenade et dans 15% un trajet domicile-travail.
- Une saisonnalité forte: 55 accidents et 8 tués entre mai et août.
- 45% des accidents et 6 tués sur 11 pendant les week-end et jours de fêtes.
- 66% des accidents et 9 tués sur 11 en virage.
- Les conditions météo influent peu: 85% des accidents et 10 tués sur 11 le sont avec une météo normale et sur route sèche.
- Obstacle heurté:
 - fossé-talus: 13 acc. 3 tués.
 - glissières métalliques: 11 acc. 2 tués.
 - poteaux: 6 acc. 3 tués.

Deux-roues motorisés : accidents de motocyclette seule en rase campagne

Age du conducteur de motocyclette dans les accidents de moto seule sans piéton

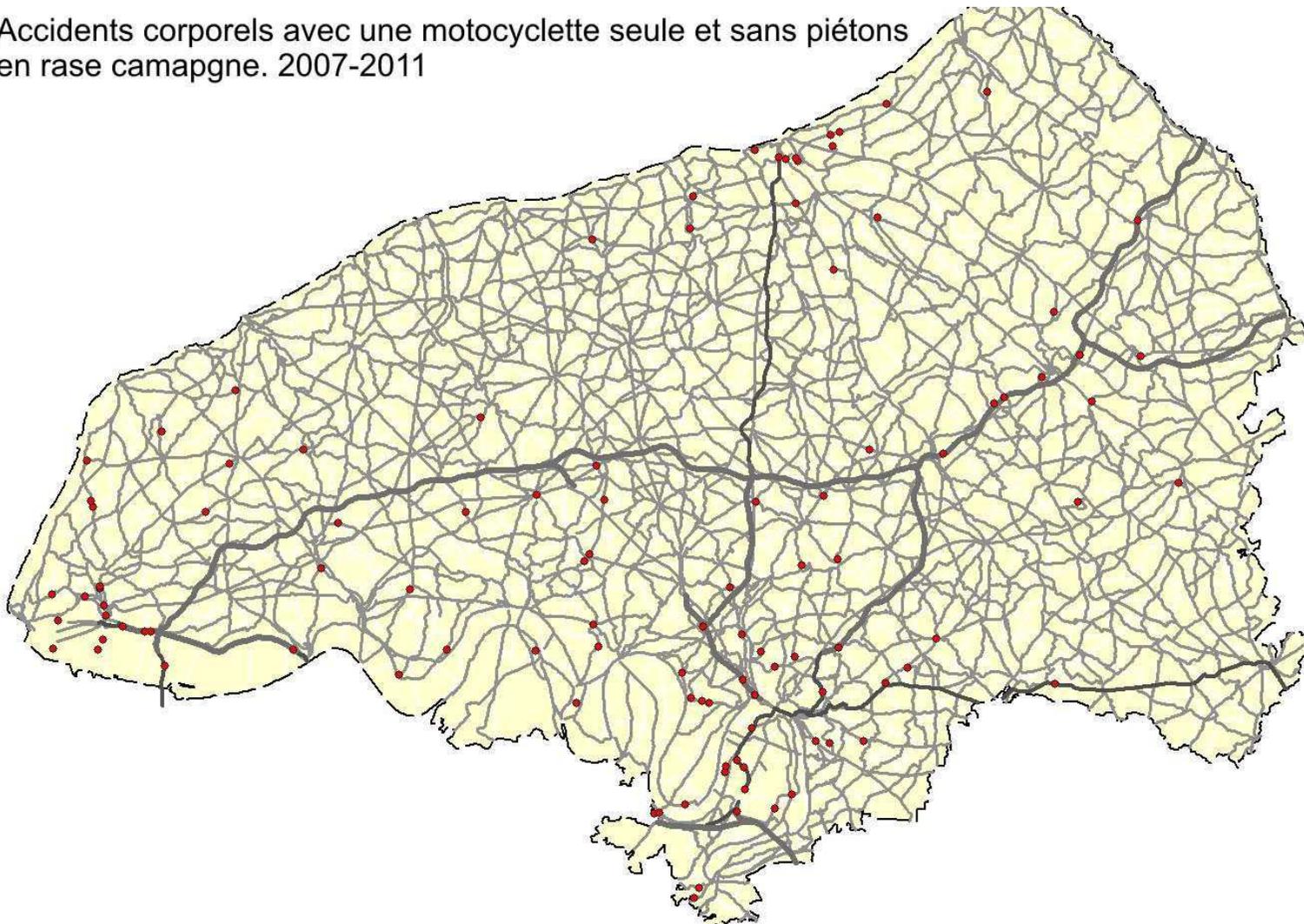


Deux-roues motorisés : accidents de motocyclette seule en rase campagne



Deux-roues motorisés : accidents de motocyclette seule en rase campagne

Accidents corporels avec une motocyclette seule et sans piétons en rase campagne. 2007-2011



Deux-roues motorisés : facteurs d'accidents en rase campagne

DONNÉES

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie - DREAL

Observatoire Régional de la Sécurité Routière de Haute-Normandie - DREAL

Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie - Centre CETE NC

Septembre 2012

Accidentologie des deux-roues motorisés en Haute-Normandie sur la période 2008-2009



Facteurs récurrents dans les accidents de deux-roues motorisés (2RM) :

- **Jeunesse du conducteur** : 53 % des conducteurs de 2RM impliqués ont moins de 24 ans.
- **Méconnaissance de l'engin conduit** : 42 % des conducteurs de 2RM impliqués dans la perte de contrôle de leur engin en conduite seule conduisaient leur 2RM depuis moins de 6 mois.
- **Alcool et/ou drogue** : présents dans 10% des accidents avec un conducteur de 2RM contrôle positif, surtout dans les pertes de contrôles de nuit en ville.
- **Masques mobiles ou fixes** : ils perturbent la vision réciproque entre un 2RM et un autre véhicule.
- **Port du casque** : 36 conducteurs de 2RM ne portaient pas de casque au moment de l'accident, soit 3% des conducteurs de 2RM impliqués.



Étude sur l'accidentologie des deux-roues motorisés

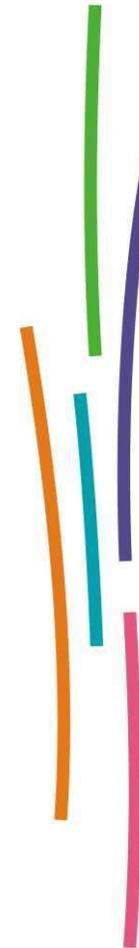
Plaquette téléchargeable sur le site Internet de la préfecture de Seine-Maritime.

<http://www.seine-maritime.pref.gouv.fr>

Deux-roues motorisés : facteurs d'accidents en rase campagne

Accidents de 2RM en intersection

<u>Accidents en intersection :</u>	<u>Facteurs d'accidents en intersection:</u>
<ul style="list-style-type: none">- Un véhicule coupe la route au 2RM parce que :<ul style="list-style-type: none">- il fait une manoeuvre de "tourne-à-gauche" et heurte un 2RM qui arrive en face.- il s'engage dans une intersection sans voir un 2RM qui arrive sur le côté.- le 2RM fait un dépassement au moment où un véhicule tourne à gauche.	<ul style="list-style-type: none">- Masques à la visibilité : naturels (végétation), humains (abribus, panneaux...), véhicules en circulation masquant le 2RM.- Distraction du conducteur de l'autre véhicule.- Vitesse du 2RM.- Manoeuvre dangereuse du 2RM qui double en intersection.- Mauvaise estimation de la vitesse du 2RM.
<ul style="list-style-type: none">- le 2RM coupe la route à un véhicule parce que :<ul style="list-style-type: none">- il s'engage dans une intersection sans voir un véhicule qui arrive sur le côté.	<ul style="list-style-type: none">- Jeunesse du conducteur.- Masques à la visibilité.
<ul style="list-style-type: none">- le 2RM arrive à une intersection et est surpris par des véhicules à l'arrêt et freine fortement. Le 2RM est en perte de contrôle et chute au sol ou heurte l'arrière du véhicule qui le précède.	<ul style="list-style-type: none">- Inattention du conducteur 2RM.



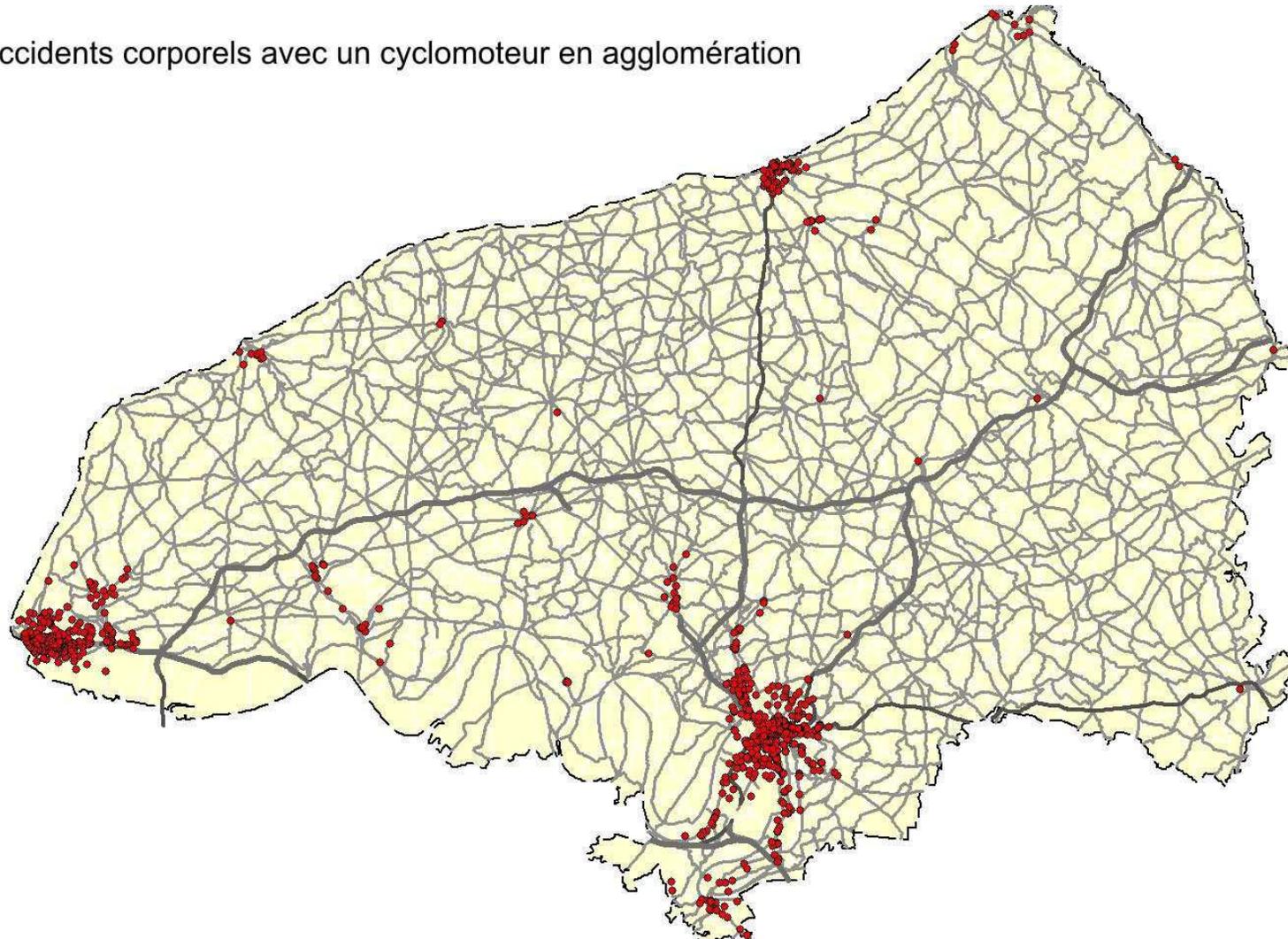
Deux-roues motorisés : facteurs d'accidents en rase campagne

Accidents de 2RM hors intersection

<p>Accidents alors que le 2RM roule seul :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le 2RM perd le contrôle en courbe parce qu'il est surpris par une chaussée glissante ou parce qu'il arrive trop vite sur une série de virages.- Le 2RM perd le contrôle suite à un déport sur accotement herbeux.- Le 2RM fait un dépassement ou un rabattement brusque en virage et perd le contrôle de son engin.	<p>Facteurs d'accidents des 2RM seuls :</p> <ul style="list-style-type: none">- Mauvaise anticipation des courbes : le 2RM n'est pas en position de négocier correctement les virages ce qui implique un déport sur voie opposée ou une perte de contrôle.- Vitesse inadaptée.- Méconnaissance de l'engin.- Alcool.- Manoeuvres dangereuses du 2RM.- Mauvaise évacuation d'eau sur la chaussée.
<p>Collisions avec un autre véhicule :</p> <ul style="list-style-type: none">- le 2RM fait un déport en courbe sur la voie opposée et heurte un véhicule en face.- Un véhicule déboîte de sa file pour faire un dépassement sans voir un 2RM qui est en train de faire un dépassement.- Un véhicule fait demi-tour sur la chaussée sans voir le 2RM qui arrive derrière.	<p>Facteurs de collisions :</p> <ul style="list-style-type: none">- Méconnaissance de l'engin : 2RM acquis depuis moins d'un mois, engin prêté ou volé.- Jeune conducteur (moins de 20 ans).- Vitesse 2RM ou différentiel de vitesse important entre 2RM et autre véhicule.- 2RM de nuit sans éclairage.- Dépassement en virage.- Remontée de file du 2RM.- Absence de contrôle rétroviseur avant de faire une manoeuvre.

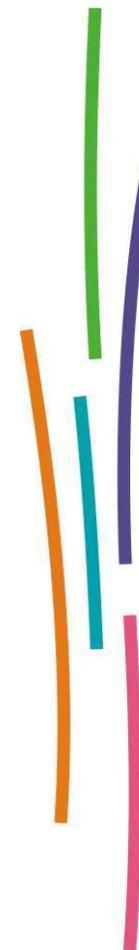
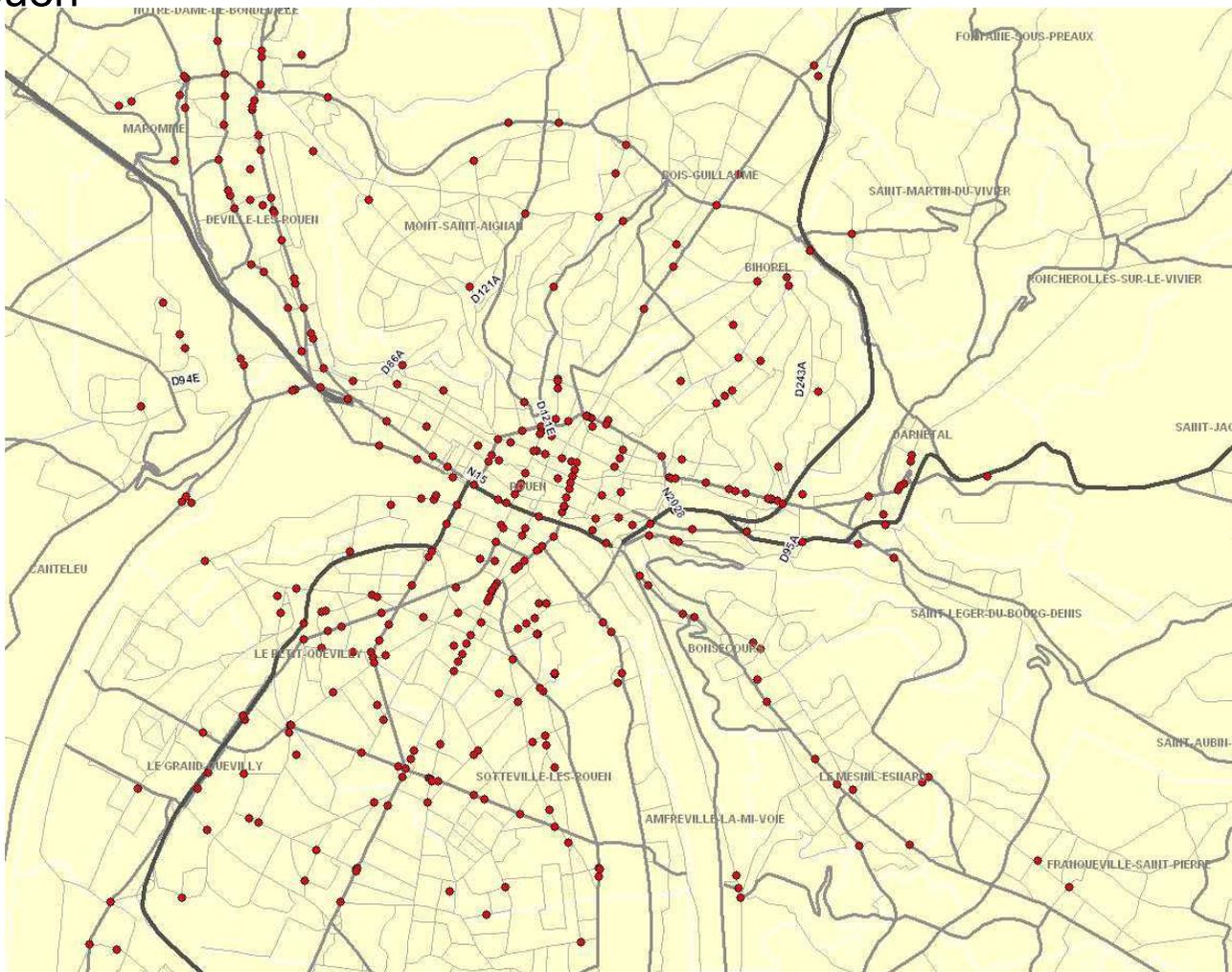
Deux-roues motorisés : les cyclomoteurs en agglomération

Accidents corporels avec un cyclomoteur en agglomération



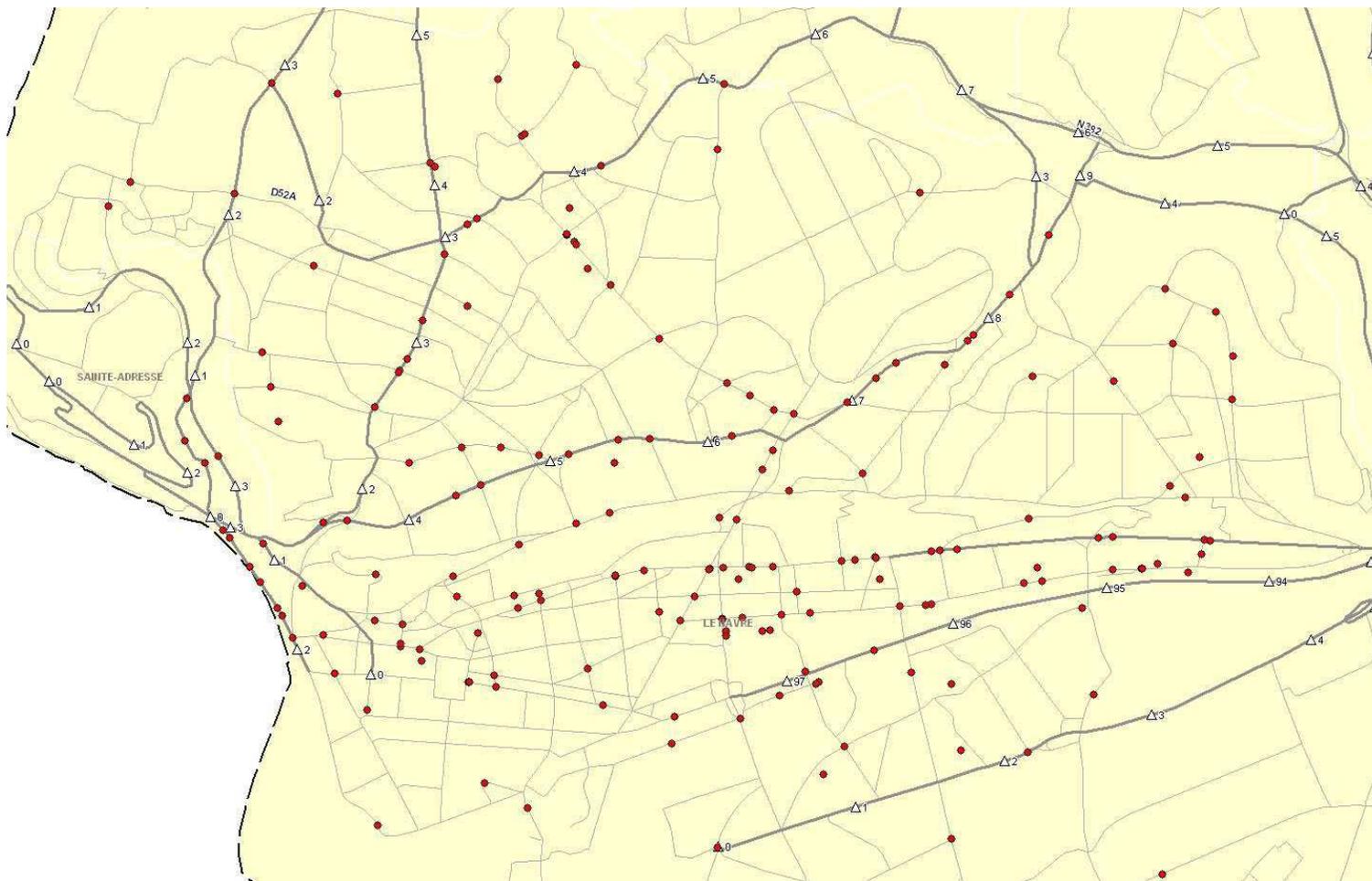
Deux-roues motorisés : les cyclomoteurs en agglomération

Rouen



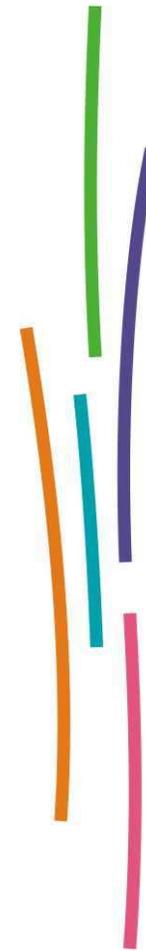
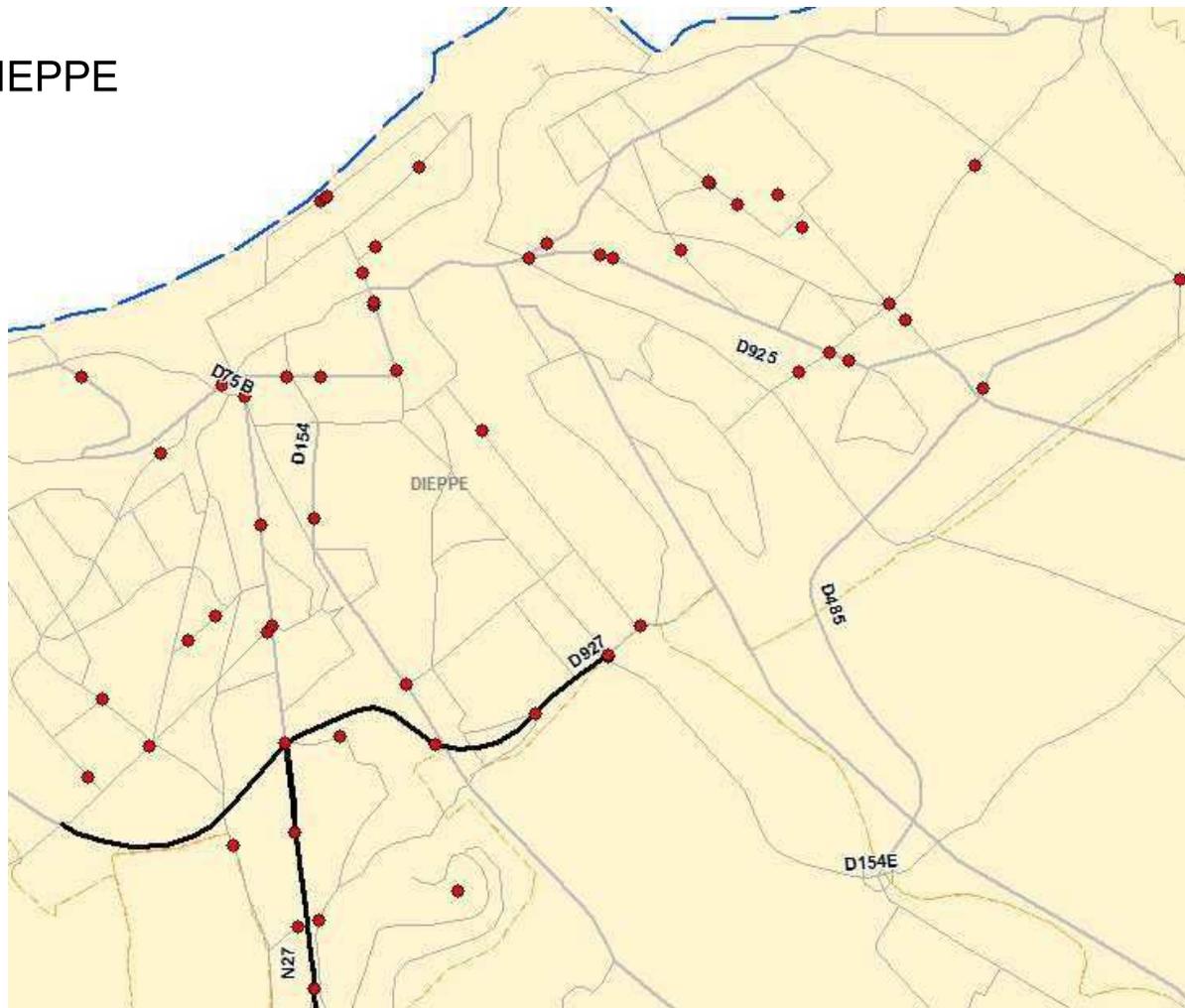
Deux-roues motorisés : les cyclomoteurs en agglomération

Le Havre



Deux-roues motorisés : les cyclomoteurs en agglomération

DIEPPE

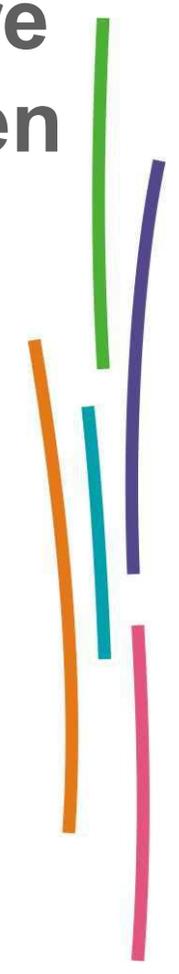
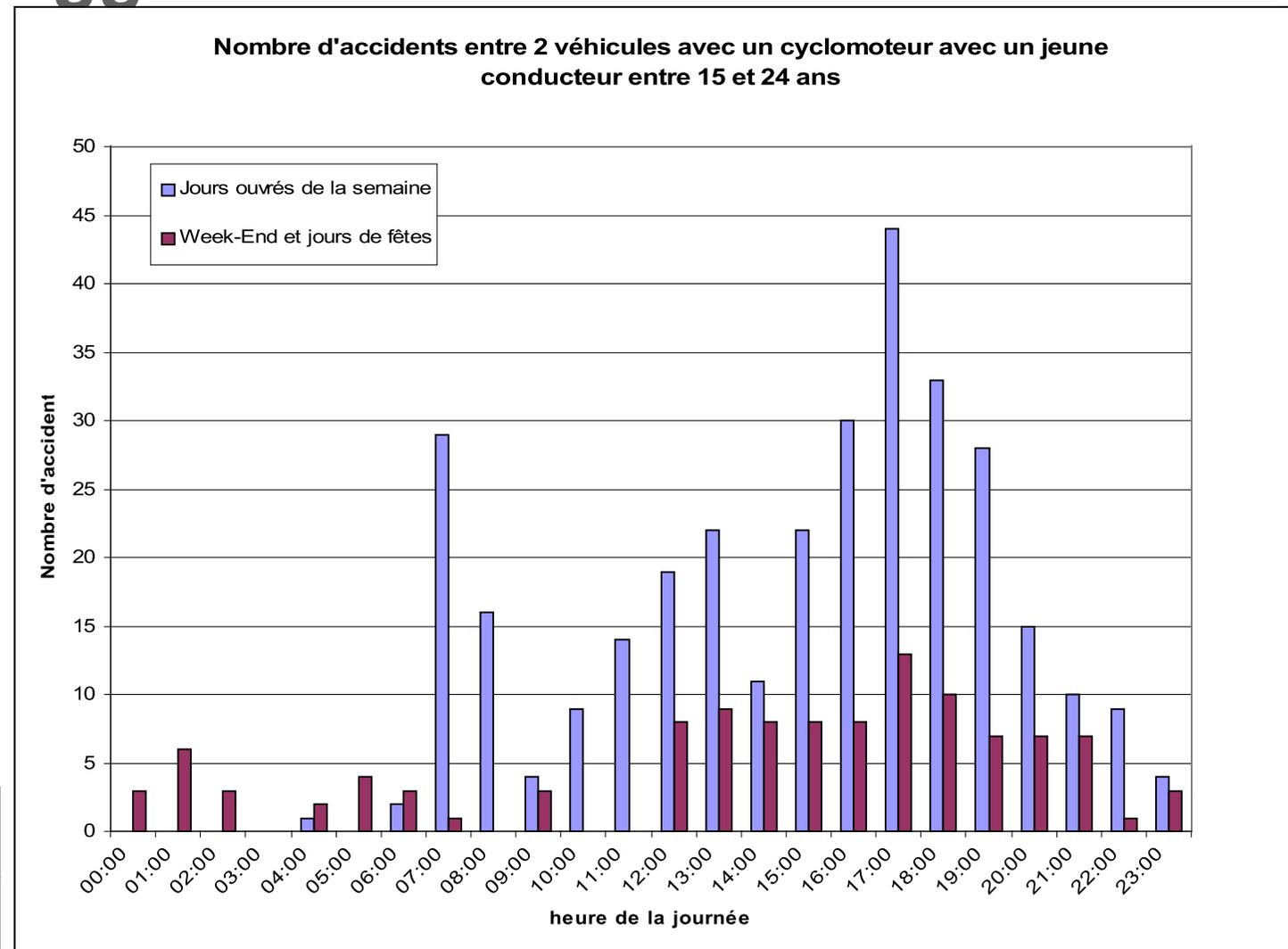


Deux-roues motorisés : les cyclomoteurs en agglomération

2RM agglomération			type de collisions			Age du conducteur de cyclomoteur						
			Véhicule seul	Plus de 2 véhicules	accidents avec piétons	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75+
Cyclos	Accidents	851	188	617	46	14	200	239	128	39	1	1
	Tués	10	5	5	0	0	2	1	0	1	0	0
Motos	Accidents	580	108	441	31							
	Tués	19	4	14	1							

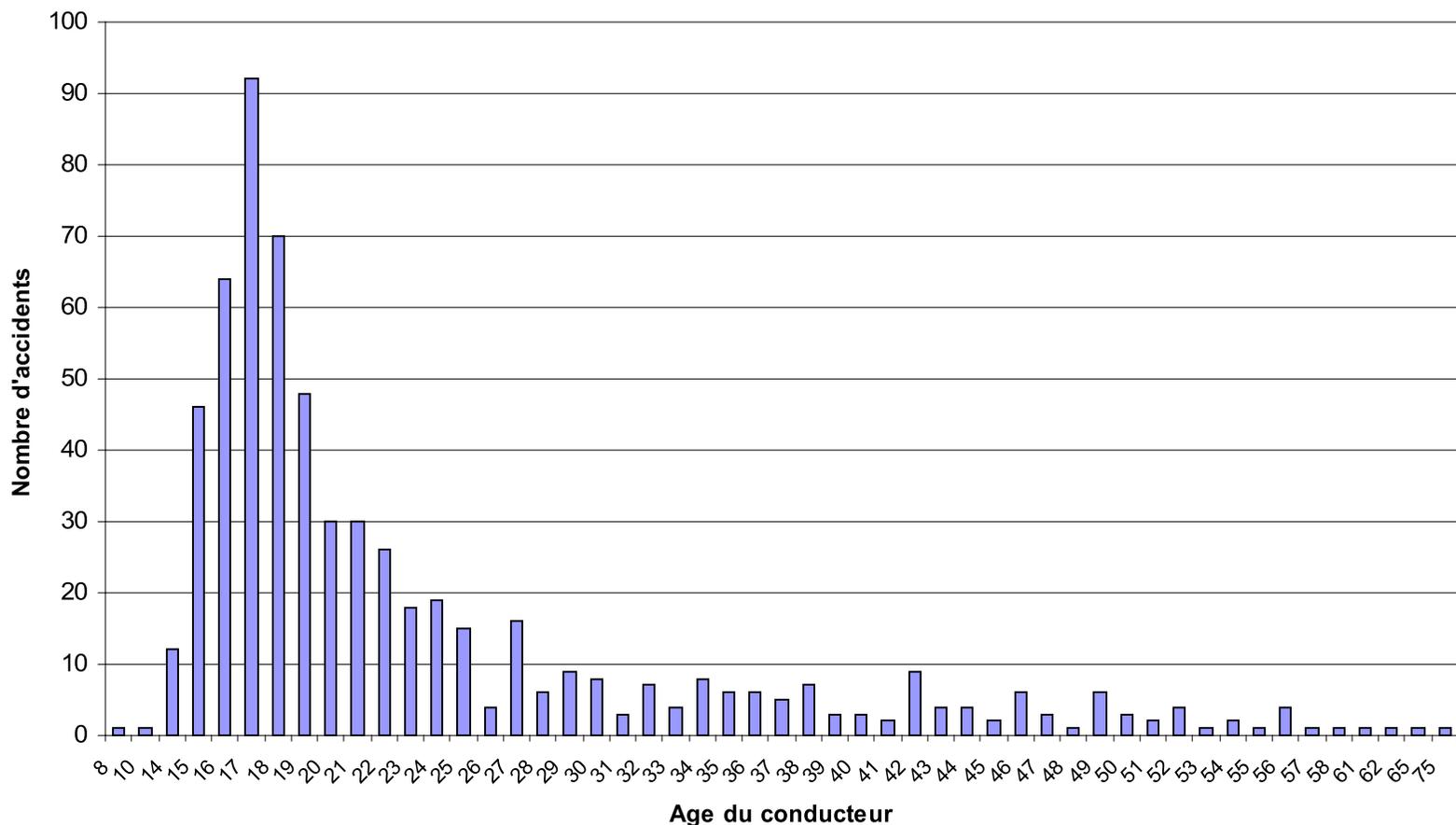
- 60% des accidents de 2RM en agglomération concernent des cyclomoteurs.
- 51% des accidents de cyclomoteur en agglomération sont des collisions entre véhicule impliquant un cyclomoteur conduit par un jeune ayant entre 15 et 24 ans.

Deux-roues motorisés : collision entre véhicule et un jeune cyclomotoriste en agglomération



Deux-roues motorisés : collision entre véhicule avec un jeune cyclomotoriste

Age du conducteur du cyclomoteur impliqué dans une collision en agglomération



Deux-roues motorisés : collision entre véhicule avec un jeune cyclomotoriste

- 30% des conducteurs impliqués ont entre 15 et 17 ans et 71% moins de 25 ans.
- 75% des accidents surviennent pendant les jours ouvrés de la semaine.
- 90% des conducteurs utilisaient un équipement de sécurité.
- le conducteur du cyclomoteur n'est pas présumé responsable dans 60% des cas.
- 40% des collisions ont lieu en intersection.
- 70% des collisions ont lieu de jour.
- La trajet « promenade-loisir » est enregistré dans 50% des cas et le domicile-travail dans 25% des accidents.
- 30 accidents ont lieu à proximité d'une école (sur 200 enregistrés).
- 88% des conducteurs sont des hommes.
- Alcool et/ou Drogue peu présent (38 cond avec alcool, 13 avec drogue).
- 78% des accidents sur route sèche.
- Catégorie socio-professionnelle: 216 inc, 181 étudiants, 126 ouvriers.

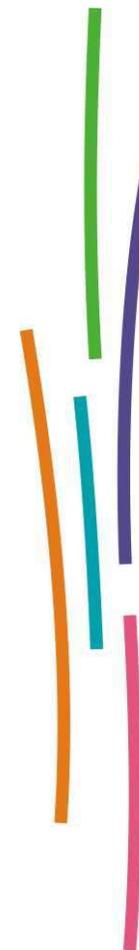


Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

Deux-roues motorisés : facteurs d'accidents en agglomération

Accidents en intersection

Accidents en intersection :	Facteurs d'accidents en intersection :
<ul style="list-style-type: none">- Un véhicule coupe la route au 2RM parce que :<ul style="list-style-type: none">- il fait une manoeuvre de "tourne-à-gauche" et heurte un 2RM qui arrive en face.- il s'engage en intersection et le conducteur ne voit pas un 2RM qui arrive sur le coté.- le 2RM fait un dépassement au moment où un véhicule tourne à gauche.- il fait un écart sur la gauche pour tourner à droite et coupe la route à un 2RM qui passe à droite.	<ul style="list-style-type: none">- Masques à la visibilité : naturels (végétation), humains (abribus, panneaux,...), véhicules (en circulation ou stationnement).- Distraction du conducteur de l'autre véhicule.- Pas d'éclairage du 2RM.- Vitesse du 2RM.- Eblouissement par le soleil.
<ul style="list-style-type: none">- le 2RM coupe la route à un véhicule parce que :<ul style="list-style-type: none">- il coupe son virage à gauche en intersection et heurte un véhicule qui arrive en face en intersection.- il s'engage dans une intersection sans voir un véhicule qui arrive sur le coté.	<ul style="list-style-type: none">- Conduite infractionniste : le 2RM ne s'arrête pas au feu rouge, au stop.- Le 2RM ne marque pas la priorité à droite.- Incompréhension entre usagers.- Aménagement : absence de contraintes sur trajectoire.- Jeunesse du conducteur.- Masques à la visibilité.
<ul style="list-style-type: none">- le 2RM arrive à une intersection et est surpris par des véhicules à l'arrêt et freine fortement. Le 2RM est en perte de contrôle et chute au sol ou heurte l'arrière du véhicule qui le précède.	<ul style="list-style-type: none">- Freinage d'urgence : non maîtrise du freinage d'urgence soit par méconnaissance de l'engin (acquisition récente) soit sur chaussée mouillée.- Alcool / stupéfiants.- Vitesse inadaptée au franchissement en intersection.



Deux-roues motorisés : facteurs d'accidents en agglomération

Accidents hors intersection

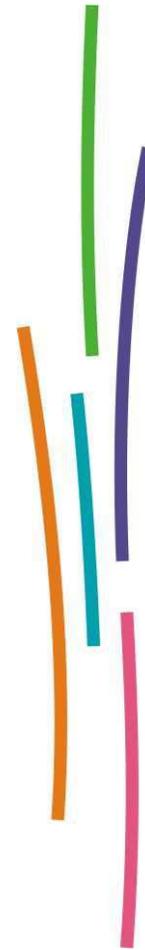
Accidents alors que le 2RM roule seul : <ul style="list-style-type: none">- Le 2RM perd le contrôle en courbe parce qu'il est surpris par un obstacle sur la chaussée ou par l'état de la route.- Le 2RM perd le contrôle suite à une accélération brutale après un arrêt.- Le 2RM perd le contrôle suite à un évitement d'un obstacle ou suite à un dépassement dangereux.	Facteurs d'accidents des 2RM seuls : <ul style="list-style-type: none">- Défaut de maîtrise d'une moto puissante.- Etat de la route (nids-de-poule, chaussée déformée).- Route glissante (chaussée mouillée ou feuilles).- Jeunes conducteurs et/ou jeune permis.- Réflexes inadaptés du passager 2RM.
Collisions avec un autre véhicule ou un piéton : <ul style="list-style-type: none">- le 2RM est surpris par un véhicule devant lui (ralentissement, rabattement, stationnement) et le heurte.- dans un virage le 2RM se déporte sur la voie opposée et heurte frontalement le véhicule arrivant en face.- le 2RM heurte un piéton traversant au passage piéton.	Facteurs de collisions: <ul style="list-style-type: none">- le 2RM ne s'arrête pas au passage piéton (il pense avoir la place ou le temps de passer).- Incompréhension ou manque d'anticipation du comportement du piéton (surtout pour les enfants).- Alcool.- Manoeuvres dangereuses de véhicules devant le 2RM.- Réflexes inadaptés du passager 2RM.

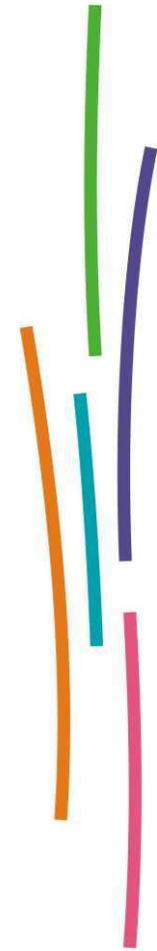
Deux-roues motorisés : Synthèse

- L'accidentalité 2RM majoritairement répartie sur la semaine

2RM	Jours semaine	heures de pointe 7/9h + 16/20h	collisions avec un autre véhicule
Acc 2026 Tués 97	Acc 1392 Tués 59	Acc 804 Tués 39	Acc 609 Tués 32

- Les jeunes conducteurs 15-17 pour les cyclomoteur et 21-22 ans pour les motocyclistes.
- L'interaction voiture/2RM: visibilité réciproque, dépassement en intersection, etc...
- Les permis de conduire de moins d'un an.
- La prise en main de nouvelles motos ou cyclos.
- La maîtrise de freinage d'urgence.
- Traitement des masques à la visibilité en intersection (agglomération et rase campagne).
- Le port des équipements de sécurité.





Merci de votre attention

CETE Normandie Centre
DITM

Groupe Infrastructures Intermodales
10, chemin de la Poudrière
76121 Le Grand Quevilly cedex
téléphone : 02.35.68.82.22
télécopie : 02.35.68.82.19

courriel : DITM.CETE-NC@developpement-durable.gouv.fr
<http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/>

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre

[Http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/)

ANNEXE 2

Approfondissements sur les enjeux

Les jeunes de 0 à 24 ans

CETE
Normandie Centre

Département
Infrastructures de
Transport
Multimodales

Groupe Sécurité routière

Approfondissement des enjeux DGO 76

Les jeunes de 0 à 24 ans

14 Décembre 2012

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre

[Http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/)

LES JEUNES DE 0 A 24 ANS

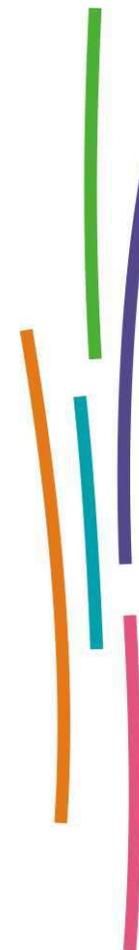
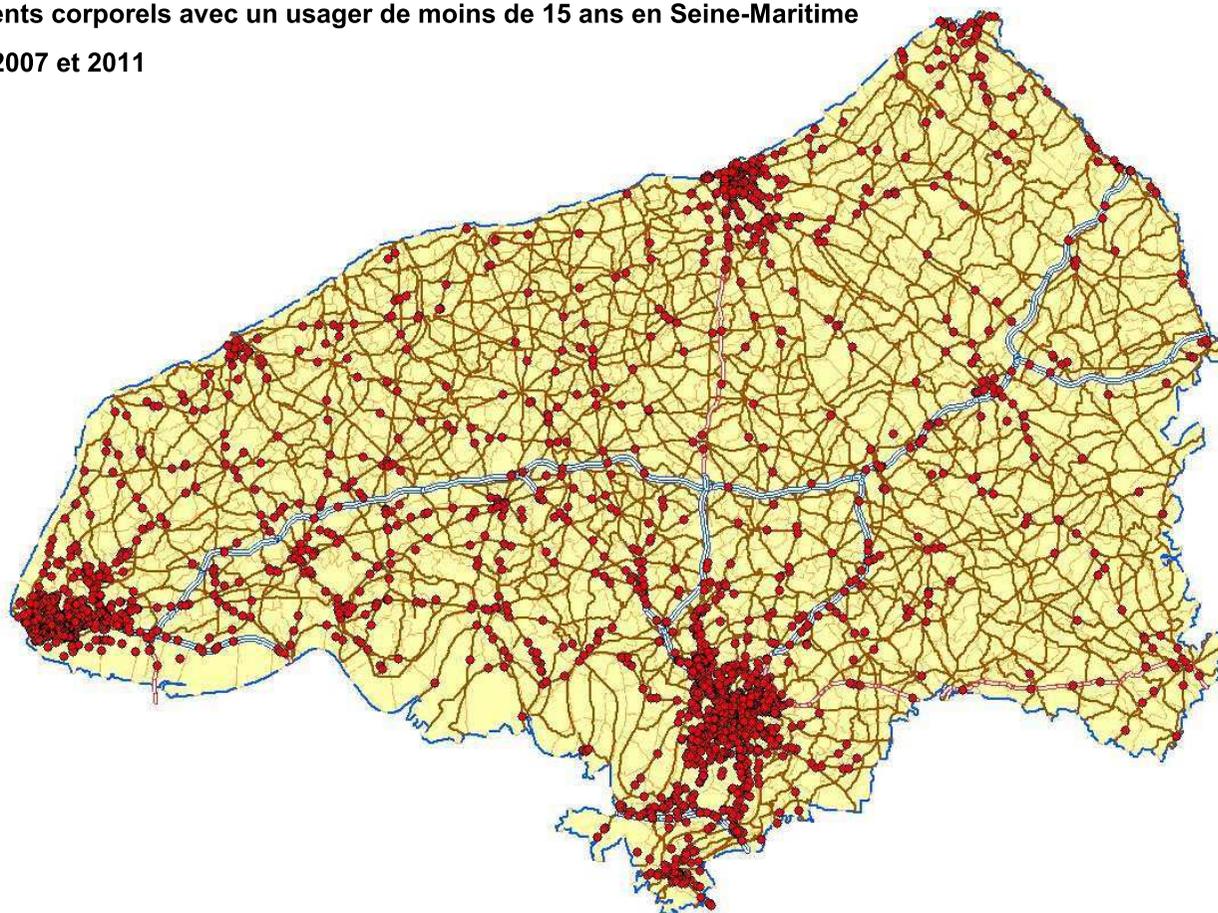
- Bilan des accidents corporels des jeunes de 0 à 24 ans

Milieu	Classe d'âge	Accidents	Tués	victimes
Rase Campagne	0-14 ans	180	7	172
	15-17 ans	205	7	210
	18-24 ans	775	62	742
	Total	1160	76	1124
Agglomération	0-14 ans	367	3	404
	15-17 ans	447	3	440
	18-24 ans	1240	11	991
	Total	2054	17	1835
Seine-Maritime	Total 0-14 ans	547	10	576
	Total 15-17 ans	652	10	650
	Total 18-24 ans	2015	73	1733
	Total accidents	3214	93	2959

- Les jeunes de moins de 25 ans sont impliqués dans 47% des accidents corporels de Seine-Maritime et représentent près de 29% des tués.
- En rase campagne : 1/3 des accidents et plus de 2/3 des tués de moins de 25 ans.
- En agglomération : 2/3 des accidents et 1/3 des tués de moins de 25 ans.

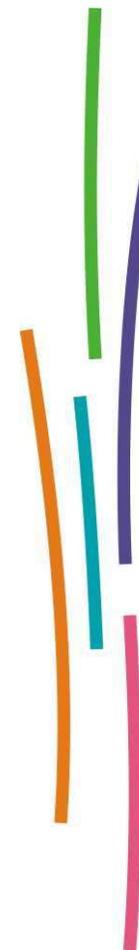
LES JEUNES DE 0 A 14 ANS

Accidents corporels avec un usager de moins de 15 ans en Seine-Maritime
entre 2007 et 2011

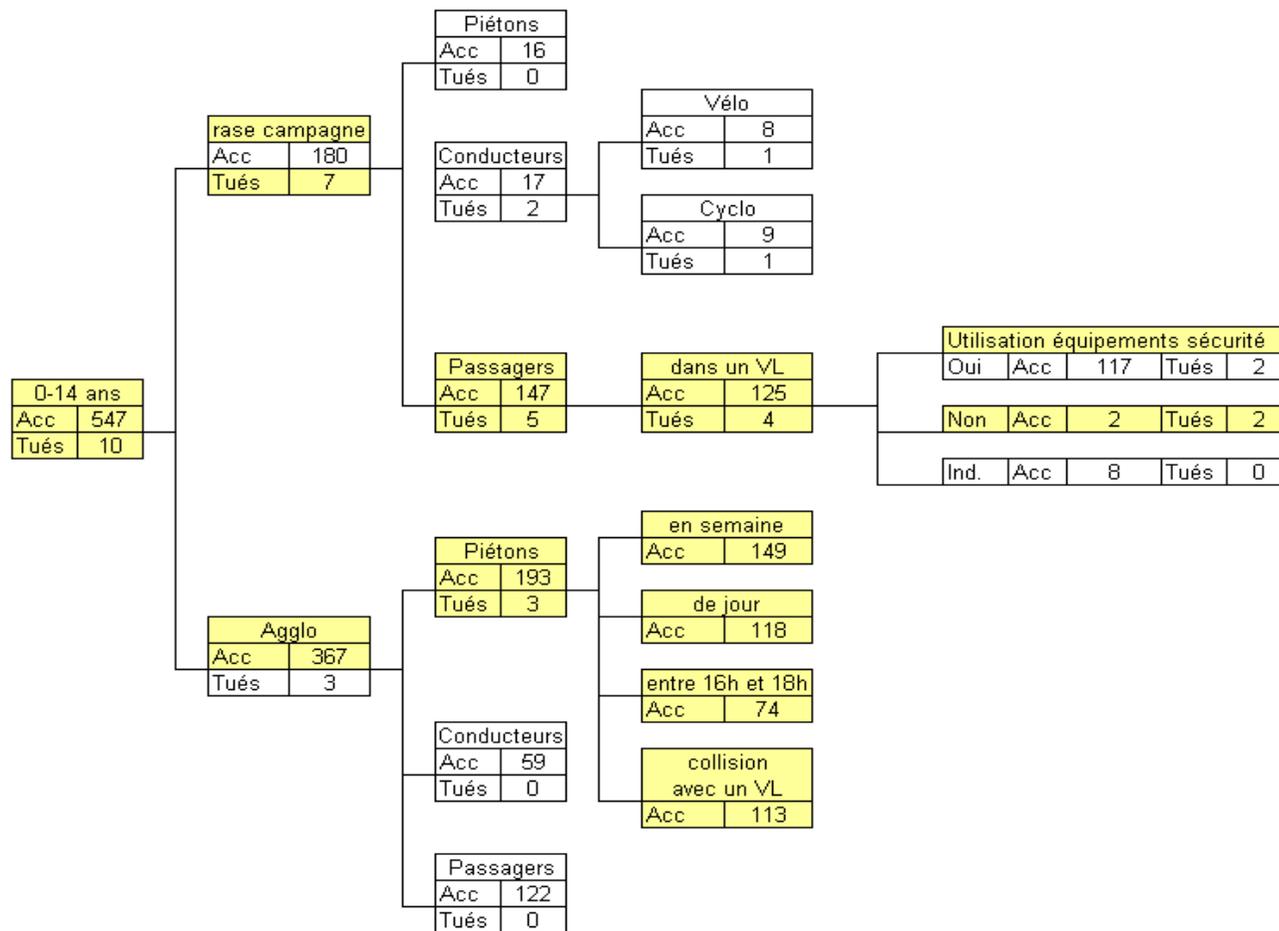


LES JEUNES DE 0 A 14 ANS

- Les jeunes de 0 à 14 ans sont impliqués dans 11% des accidents de Seine-Maritime.
- Ils représentent 11% des tués chez les usagers de moins de 25 ans.



LES JEUNES DE 0 A 14 ANS

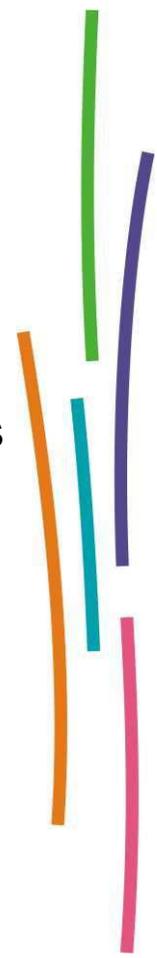


LES JEUNES DE 0 A 14 ANS

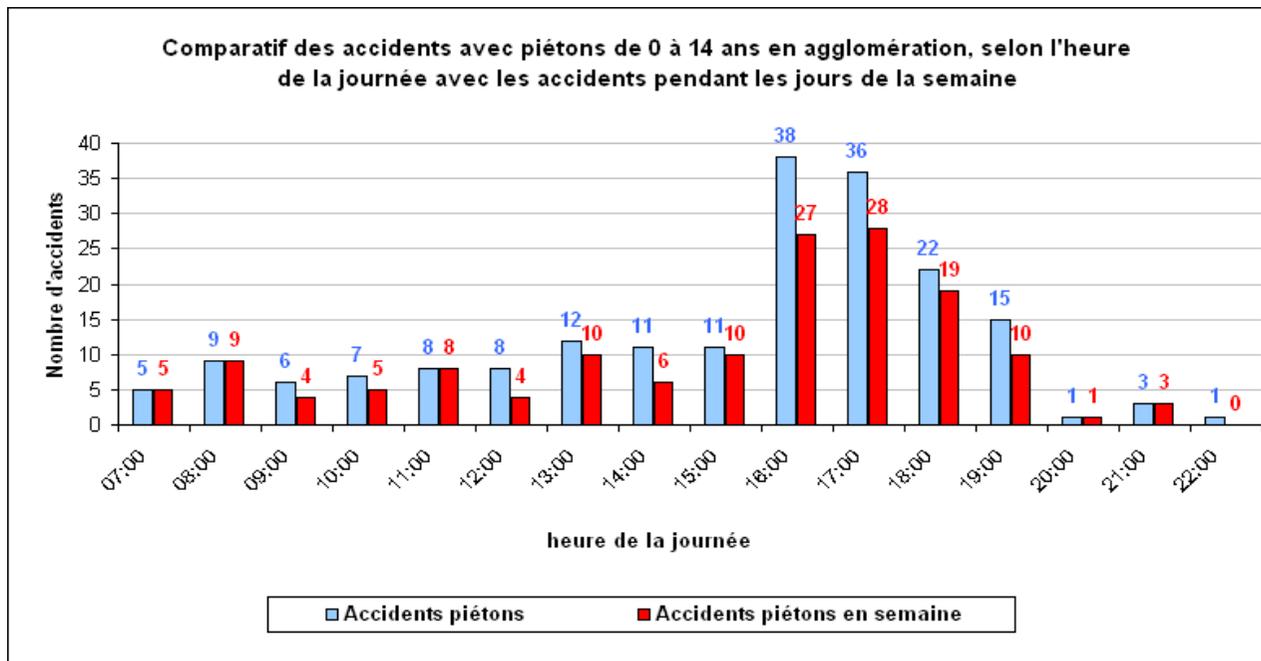
- En rase campagne : les usagers de moins de 15 ans sont impliqués dans 33% des accidents et représentent 70% des tués chez les moins de 15 ans.
- 85% des accidents avec un usager de moins de 15 ans concernent des passagers de voitures de tourisme.

Nota : les deux passagers tués l'ont été dans un accident dans lequel ils n'étaient pas attachés.

- En agglomération : les jeunes de moins de 15 ans sont impliqués dans 67% des accidents.
- Dans près de 53% des accidents avec un usagers de moins de 15 ans, celui-ci est piéton.

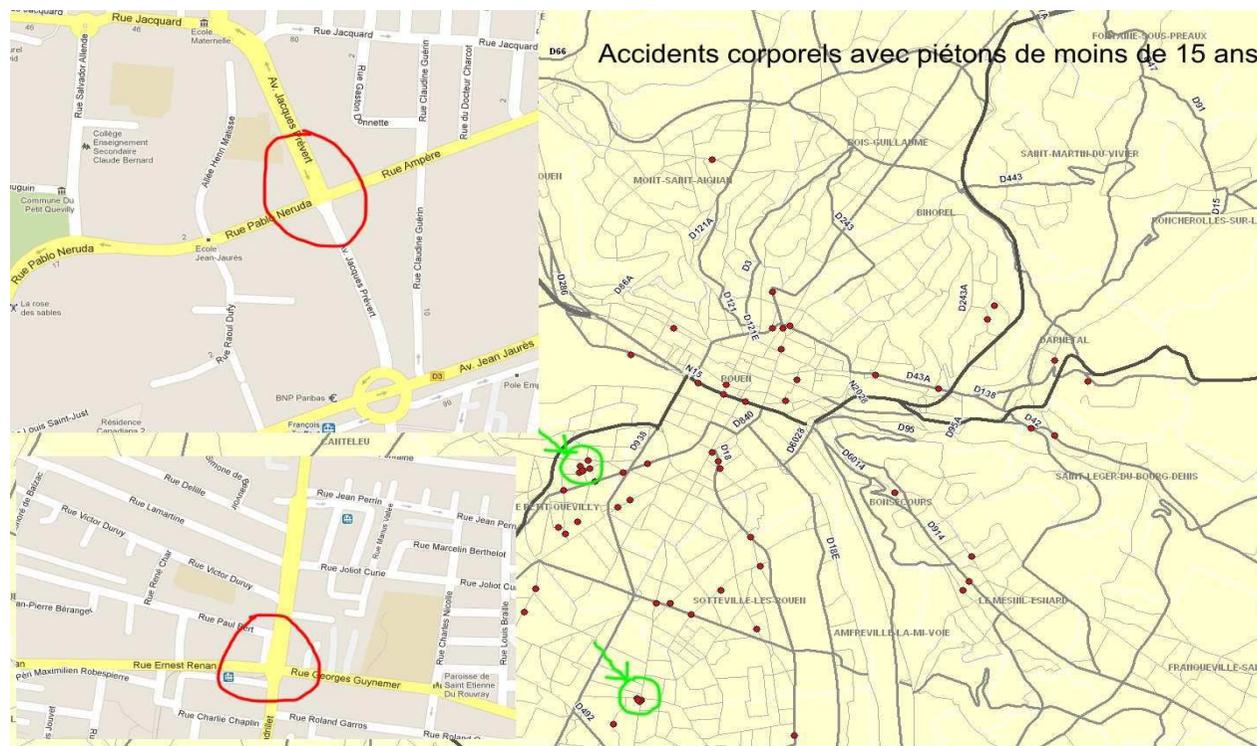


LES JEUNES DE 0 A 14 ANS



- En agglomération, les piétons de moins de 15 ans sont accidentés principalement en semaine entre 16h00 et 19h00.

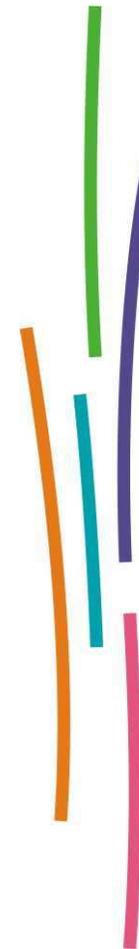
LES JEUNES DE 0 A 14 ANS



LES JEUNES DE 0 A 14 ANS

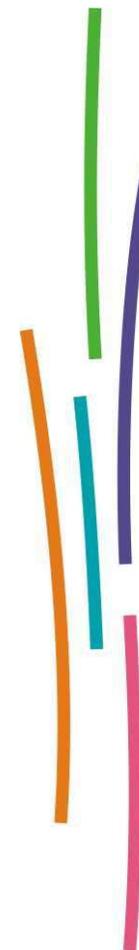
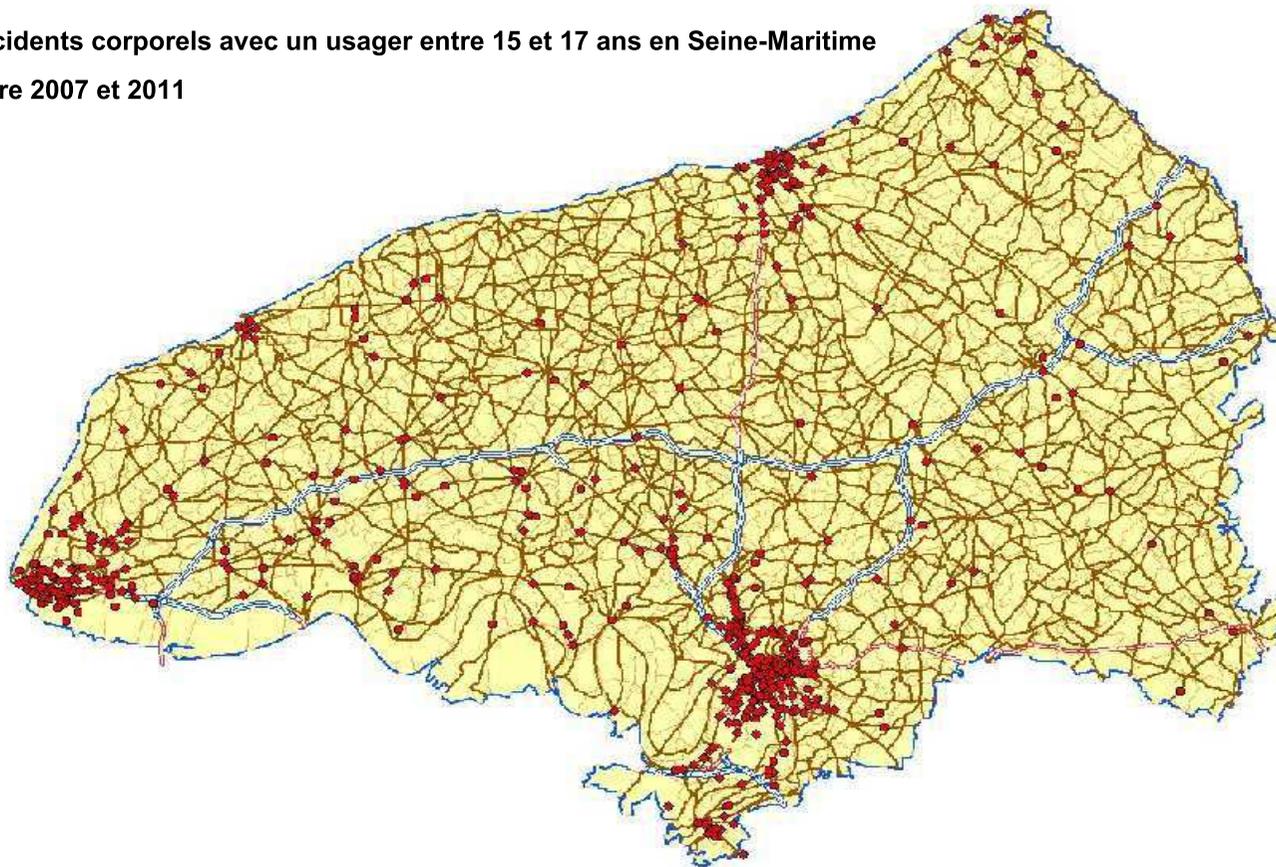
Pistes d'actions proposées :

- En rase campagne : le port de la ceinture passager pour les jeunes enfants dans les voitures.
- Cheminement piétons jeunes en sortie d'école en agglomération.
- Étudier les deux points d'accumulation d'accidents piétons jeunes sur l'agglomération de Rouen.



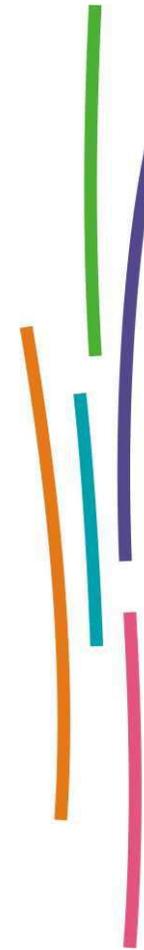
LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

Accidents corporels avec un usager entre 15 et 17 ans en Seine-Maritime
entre 2007 et 2011



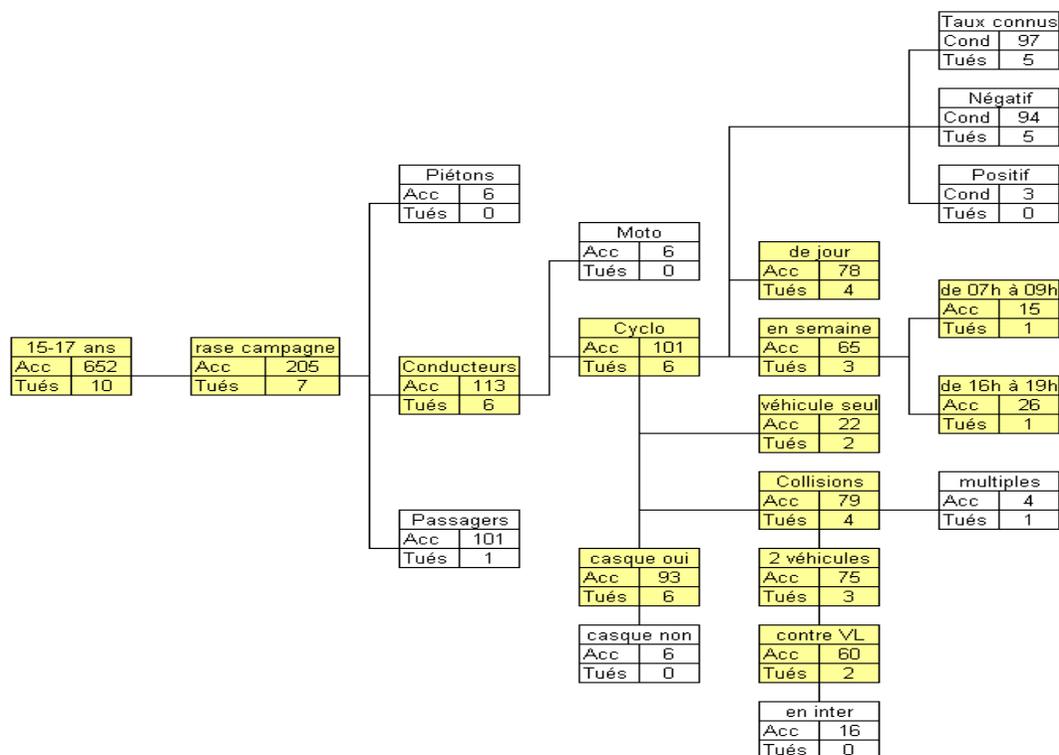
LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

- Les jeunes de 15 à 17 ans sont impliqués dans 13% des accidents de Seine-Maritime.
- Ils représentent 11% des tués chez les usagers de moins de 25 ans.
- En rase campagne : un usager de 15 à 17 ans est impliqué dans plus de 30% des accidents. On recense les 7 des 10 jeunes usagers de 15 à 17 ans tués dans le département.
- En agglomération : un jeune de 15 à 17 ans est impliqué dans 69% des accidents.



LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

A - Rase campagne



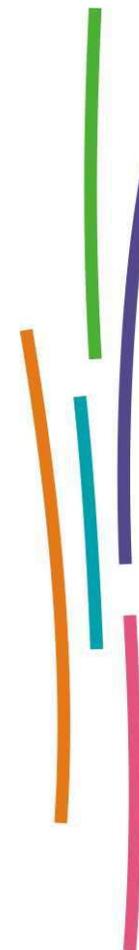
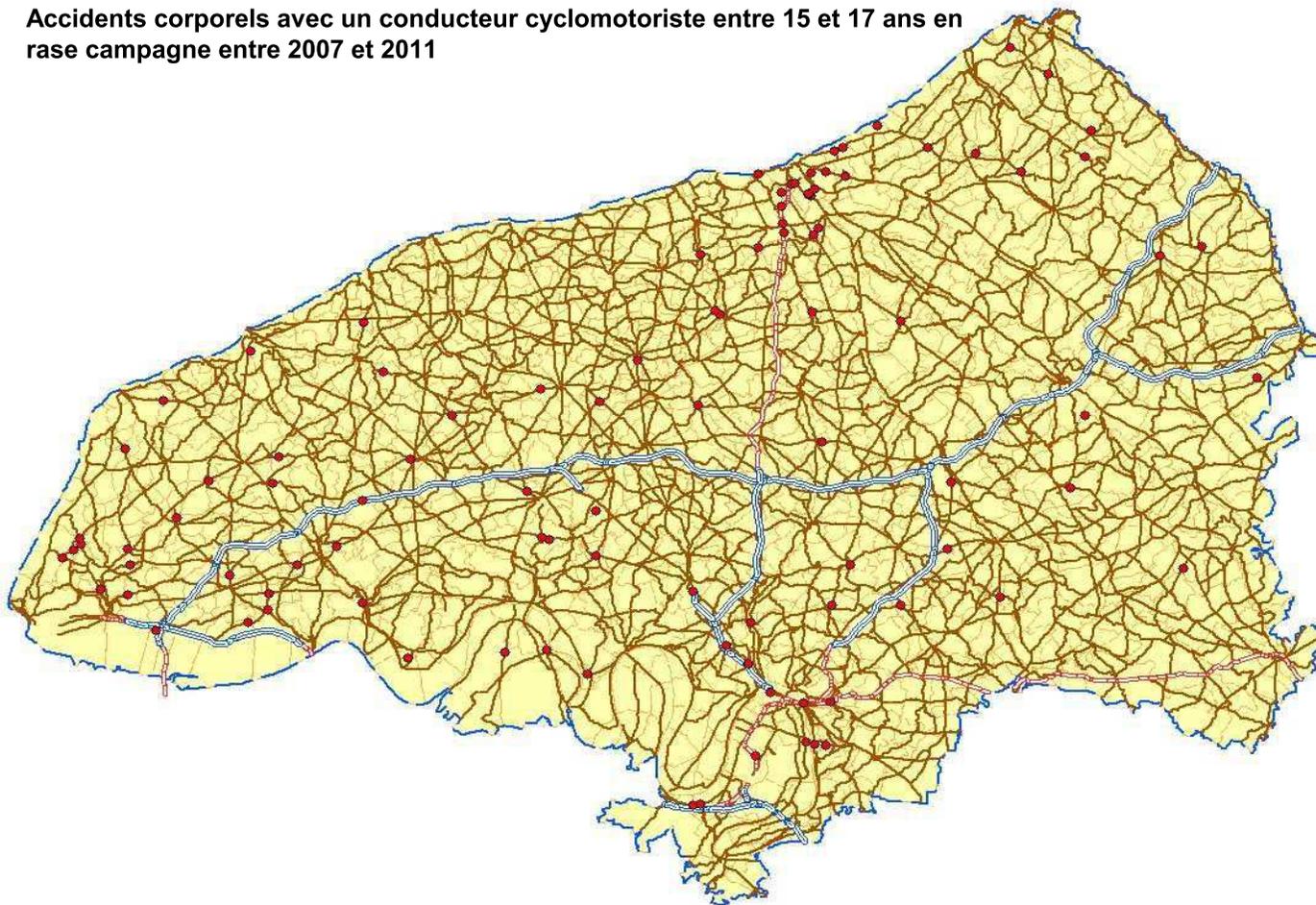
- Dans 55% des accidents avec usager entre 15 et 17 ans celui-ci est conducteur.
- Dans 90% des accidents impliquant un jeune conducteur entre 15 et 17 ans, il est cyclomotoriste.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

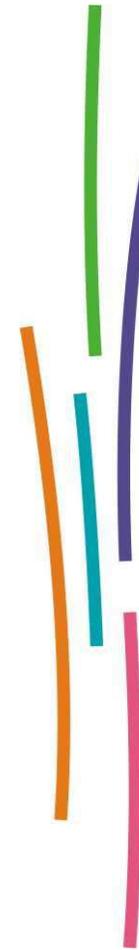
LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

Accidents corporels avec un conducteur cyclomotoriste entre 15 et 17 ans en rase campagne entre 2007 et 2011



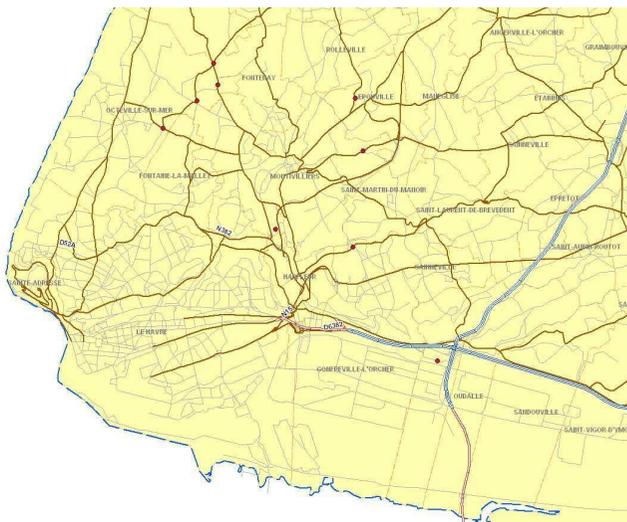
LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

- Les $\frac{3}{4}$ des accidents avec un conducteur cyclomotoriste entre 15 et 17 ans sont des collisions avec un véhicule.
- Dans 80% des collisions à deux véhicules avec un conducteur cyclomotoriste, le contrevenant est une voiture.
- Le refus de priorité en intersection est l'infraction la plus relevée lorsque que le cyclomotoriste est présumé responsable, soit dans 25% des collisions en intersection avec une voiture .



LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

Zooms sur les accidents corporels impliquant un conducteur cyclomotoriste entre 15 et 17 ans en rase campagne



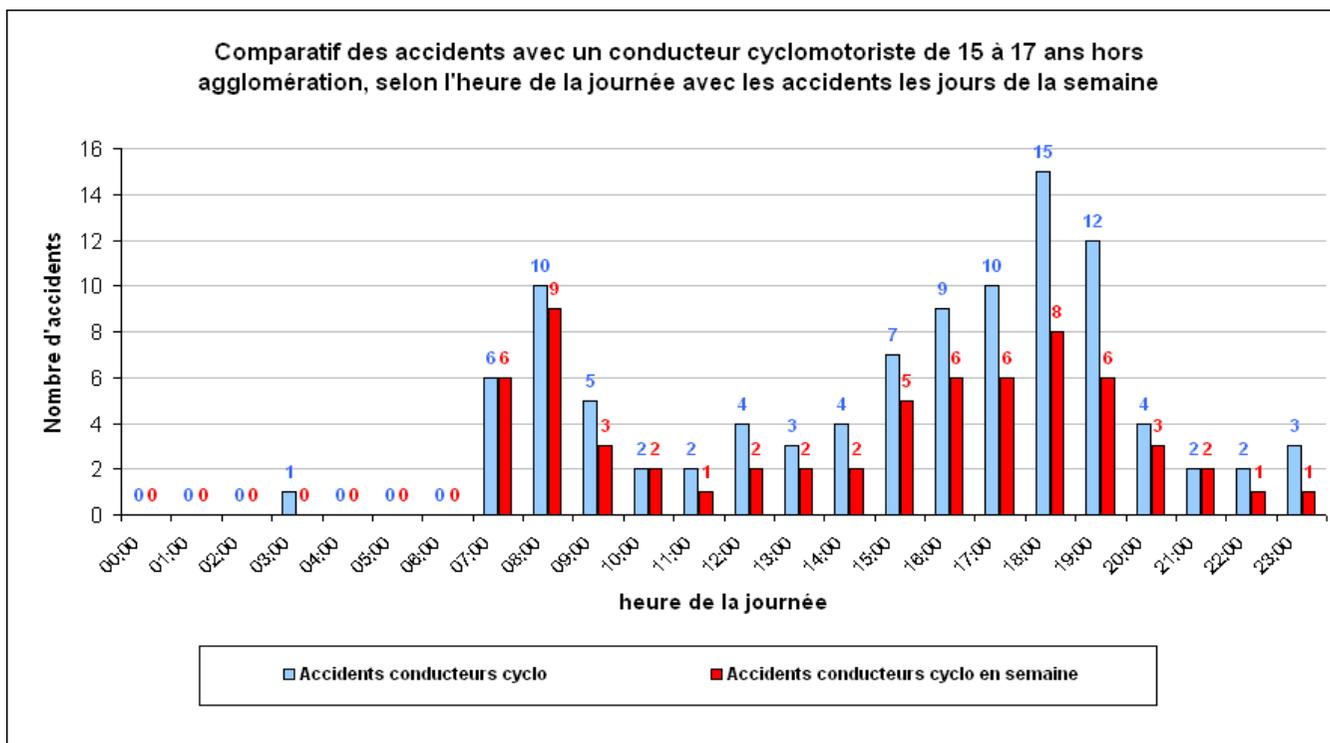
ZOOM SUR LE HAVRE



ZOOM SUR DIEPPE

- (cf. carte diapo 13), parmi les accidents impliquant un conducteur cyclomotoriste entre 15 et 17 ans, on observe une accumulation d'accidents sur le territoire de l'agglomération de Dieppe.
- Une accumulation moins marquée est présente sur l'agglomération du Havre.

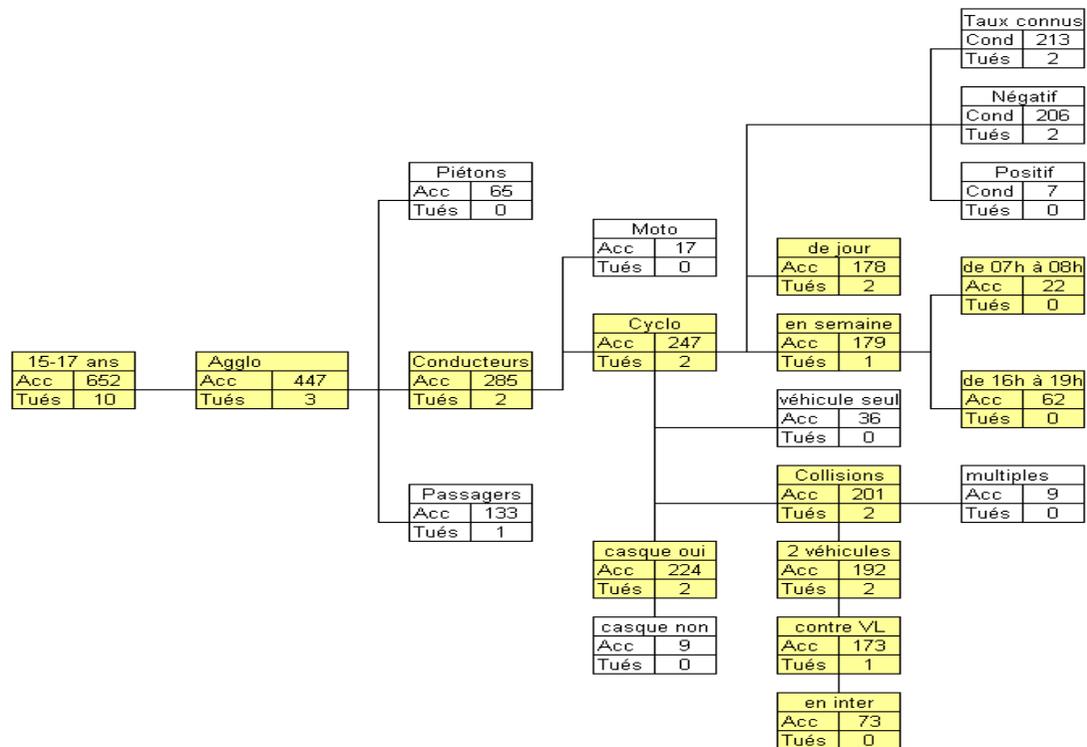
LES JEUNES DE 15 A 17 ANS



- les accidents impliquant un conducteur cyclomotoriste ont lieu plutôt en semaine aux heures de pointe le matin et en fin de journée. On ne constate pas d'accident avant 07h00 le matin.
- Durant le week-end, les accidents en soirée sont plus nombreux le samedi.

LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

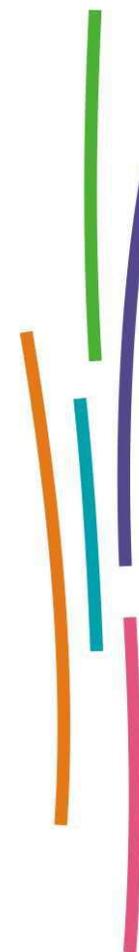
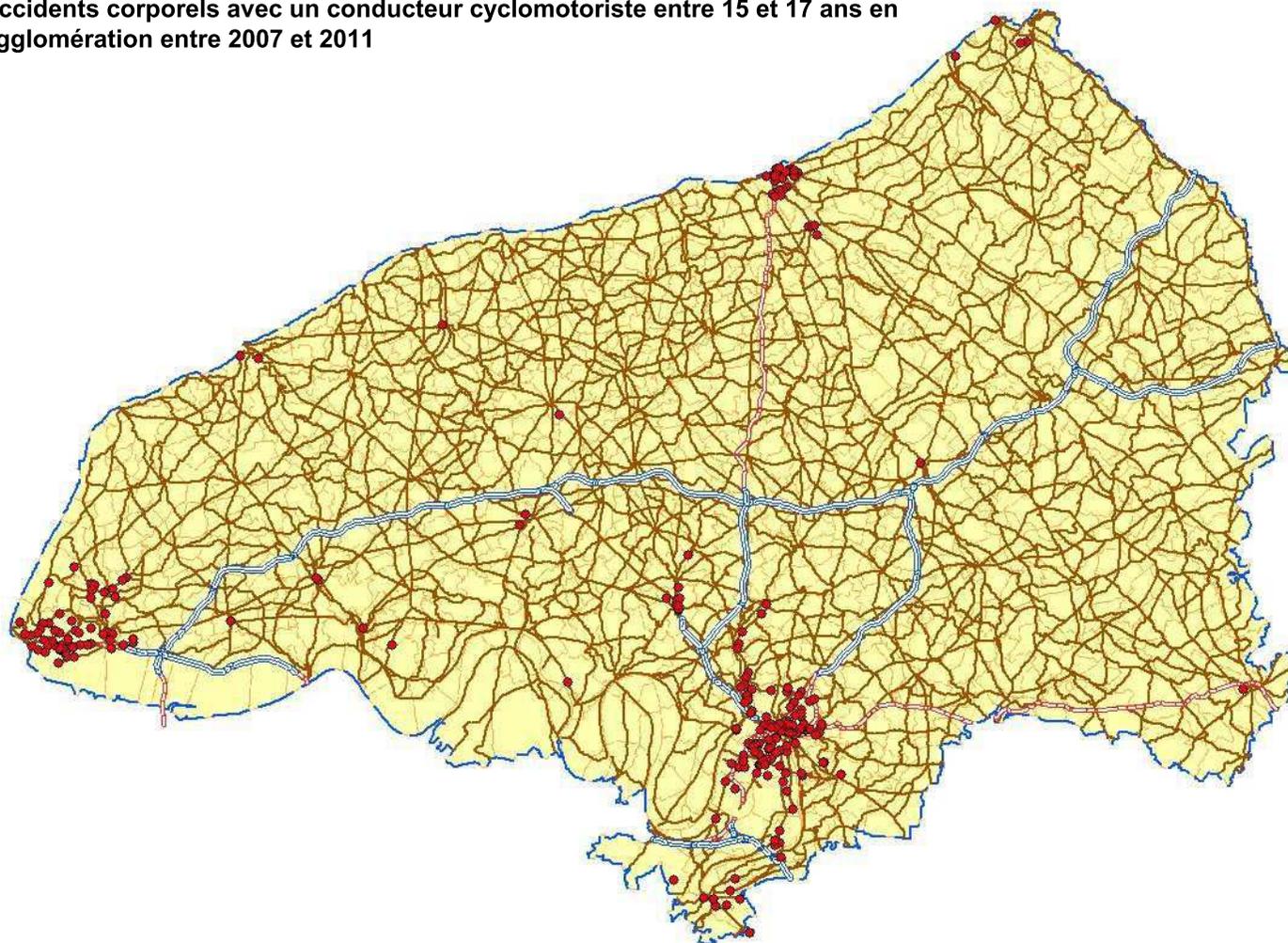
B – En agglomération



- 64% des accidents avec un usager entre 15 et 17 ans concernent des conducteurs.
- Dans 87% des accidents impliquant un jeune conducteur entre 15 et 17 ans celui-ci est cyclomotoriste.

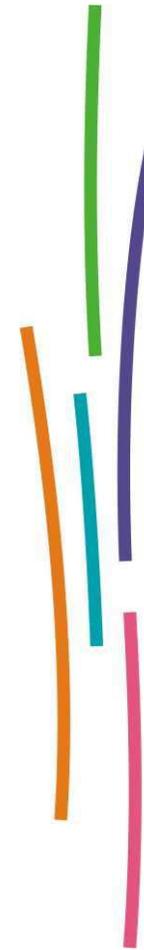
LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

Accidents corporels avec un conducteur cyclomotoriste entre 15 et 17 ans en agglomération entre 2007 et 2011

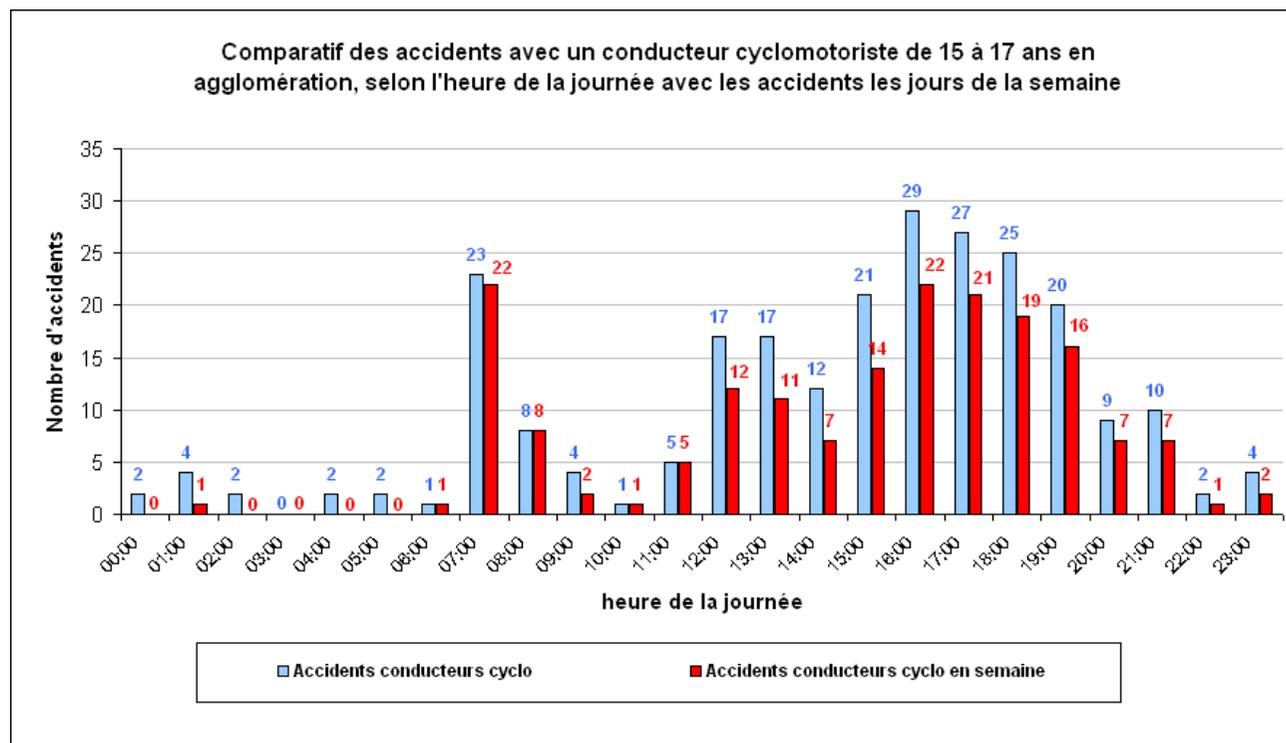


LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

- 81% des accidents avec un conducteur cyclomotoriste entre 15 et 17 ans sont des collisions avec un véhicule.
- Dans 90% des collisions à deux véhicules avec un conducteur cyclomotoriste, le contrevenant est une voiture.
- Le refus de priorité en intersection est l'infraction la plus relevée lorsque que le cyclomotoriste est présumé responsable, soit dans 41% des collisions en intersection avec une voiture .

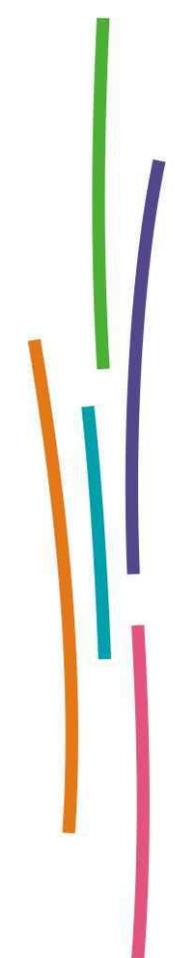


LES JEUNES DE 15 A 17 ANS



- Les accidents impliquant un conducteur cyclomotoriste ont lieu plutôt en semaine aux heures de pointe, le matin et en fin de journée.

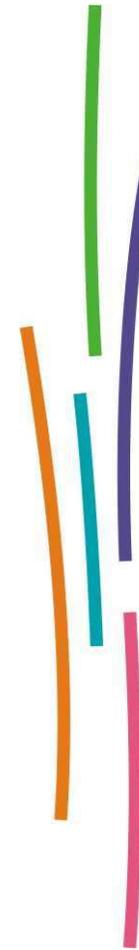
- on observe que les accidents avant 07h00, se déroulent principalement le week-end. Durant le week-end, les accidents en soirée sont plus nombreux le samedi.



LES JEUNES DE 15 A 17 ANS

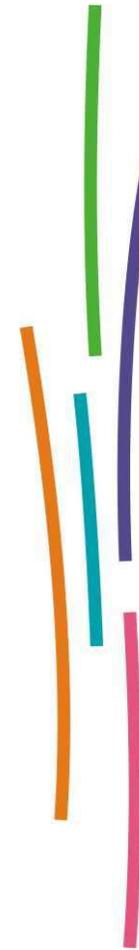
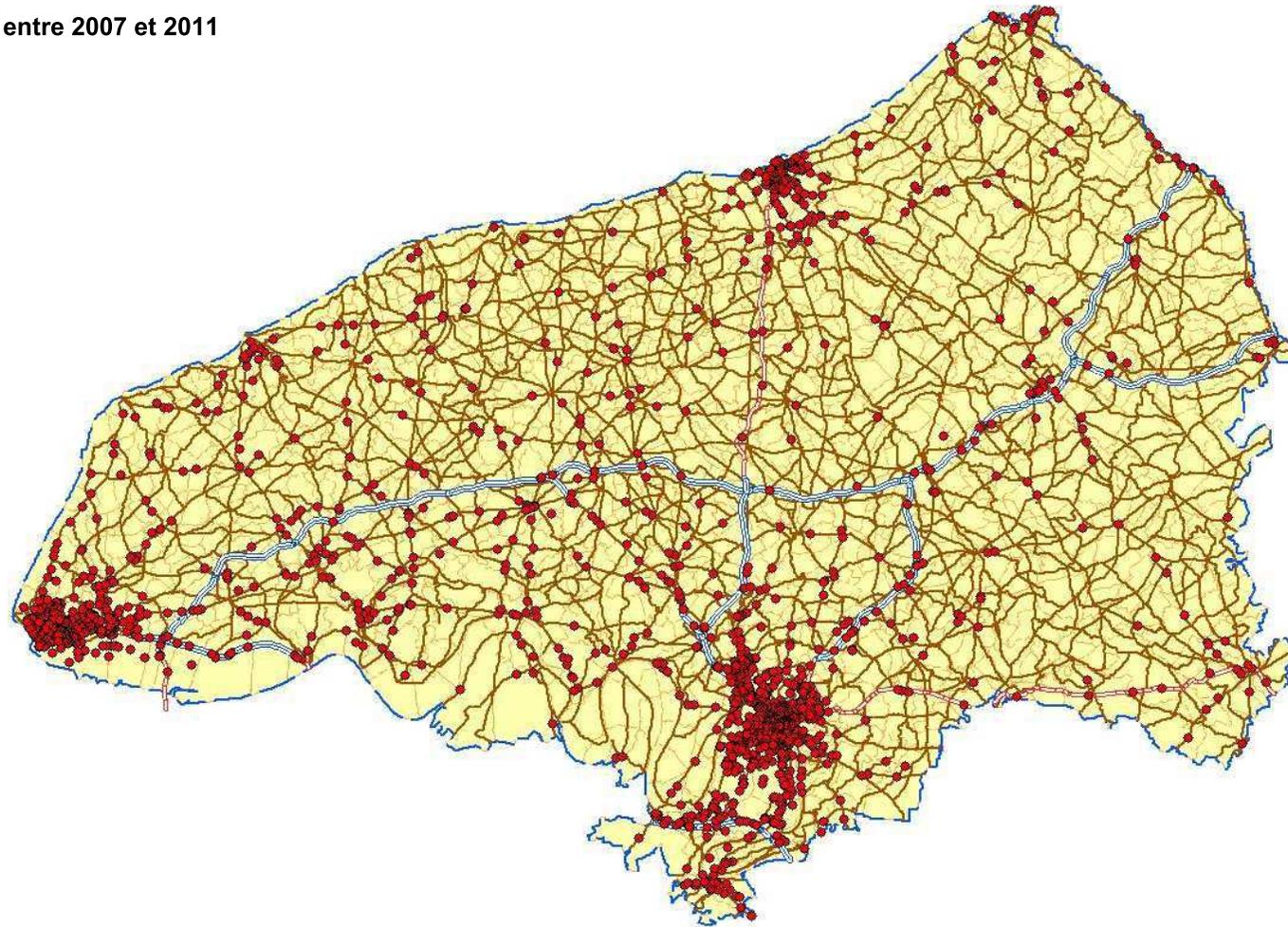
Pistes d'actions proposées :

- Les conducteurs cyclomotoristes
- Les cyclomotoristes aux heures de pointe et le samedi en soirée.
- Les collisions cyclomotoriste/voiture en intersection.



LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

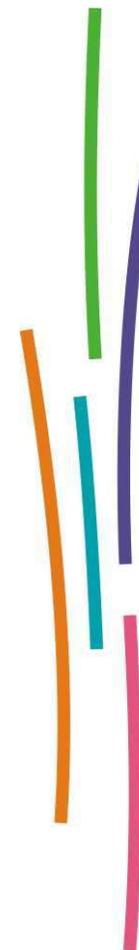
Accidents corporels avec un usager entre 18 et 24 ans en Seine-Maritime
entre 2007 et 2011



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

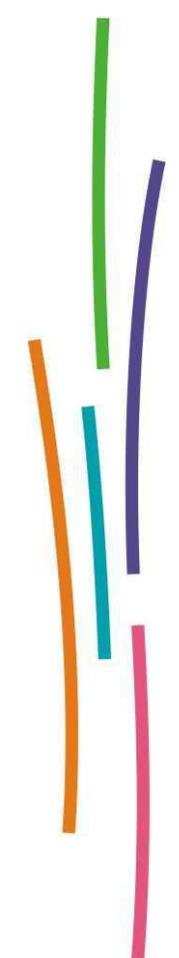
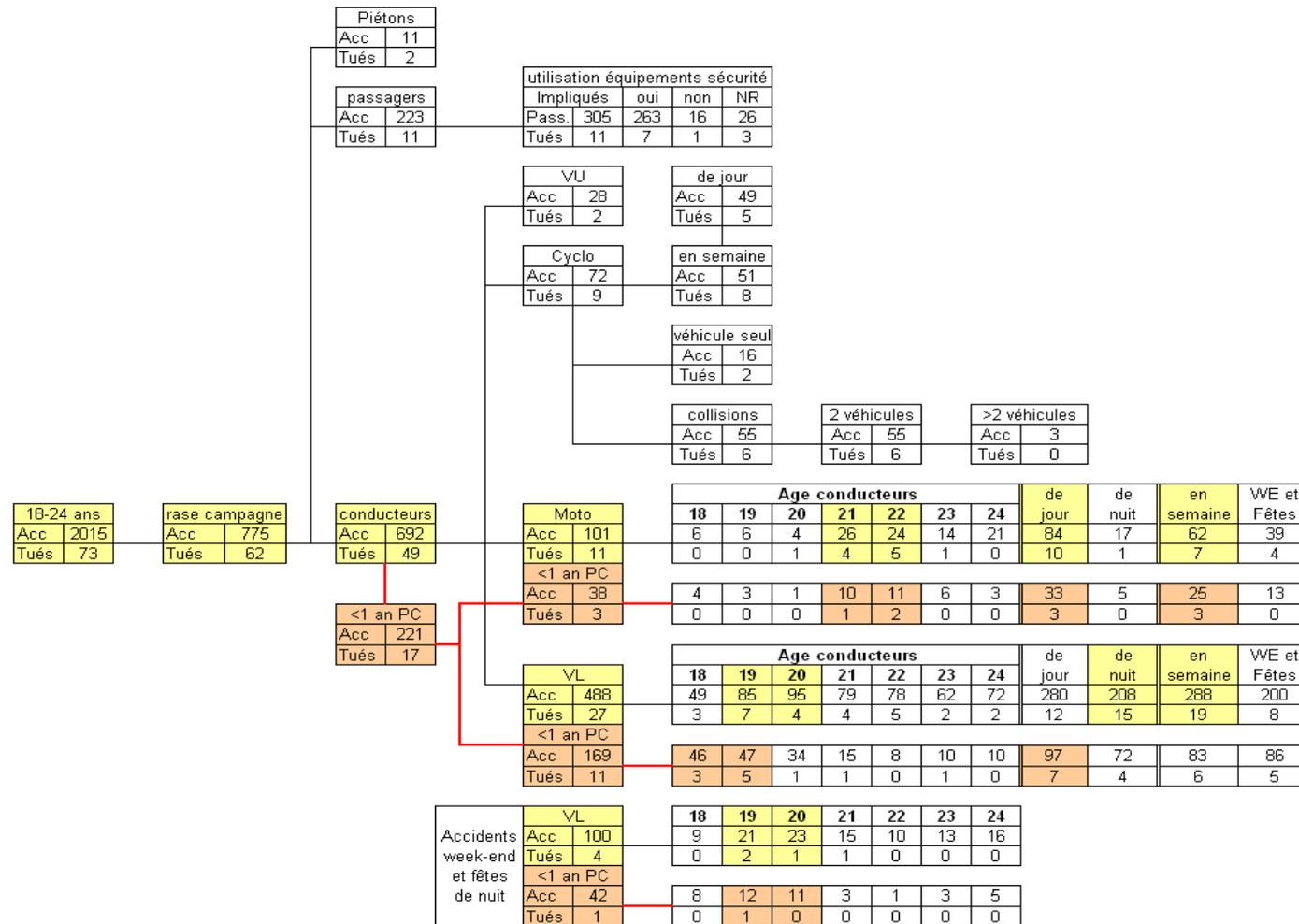
LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

- Les jeunes de 18 à 24 ans sont impliqués dans 63% des accidents de Seine-Maritime.
- **Ils représentent 79% des tués chez les usagers de moins de 25 ans.**
- 89% des accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans ont lieu en agglomération
- **85% des jeunes usagers de 18 à 24 ans tués le sont en rase campagne.**



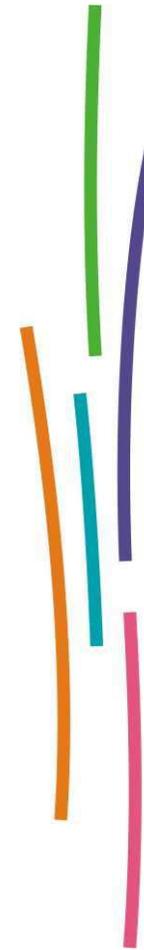
LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

A - Rase campagne



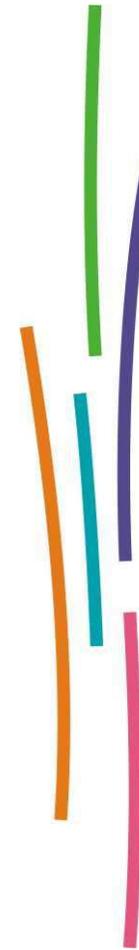
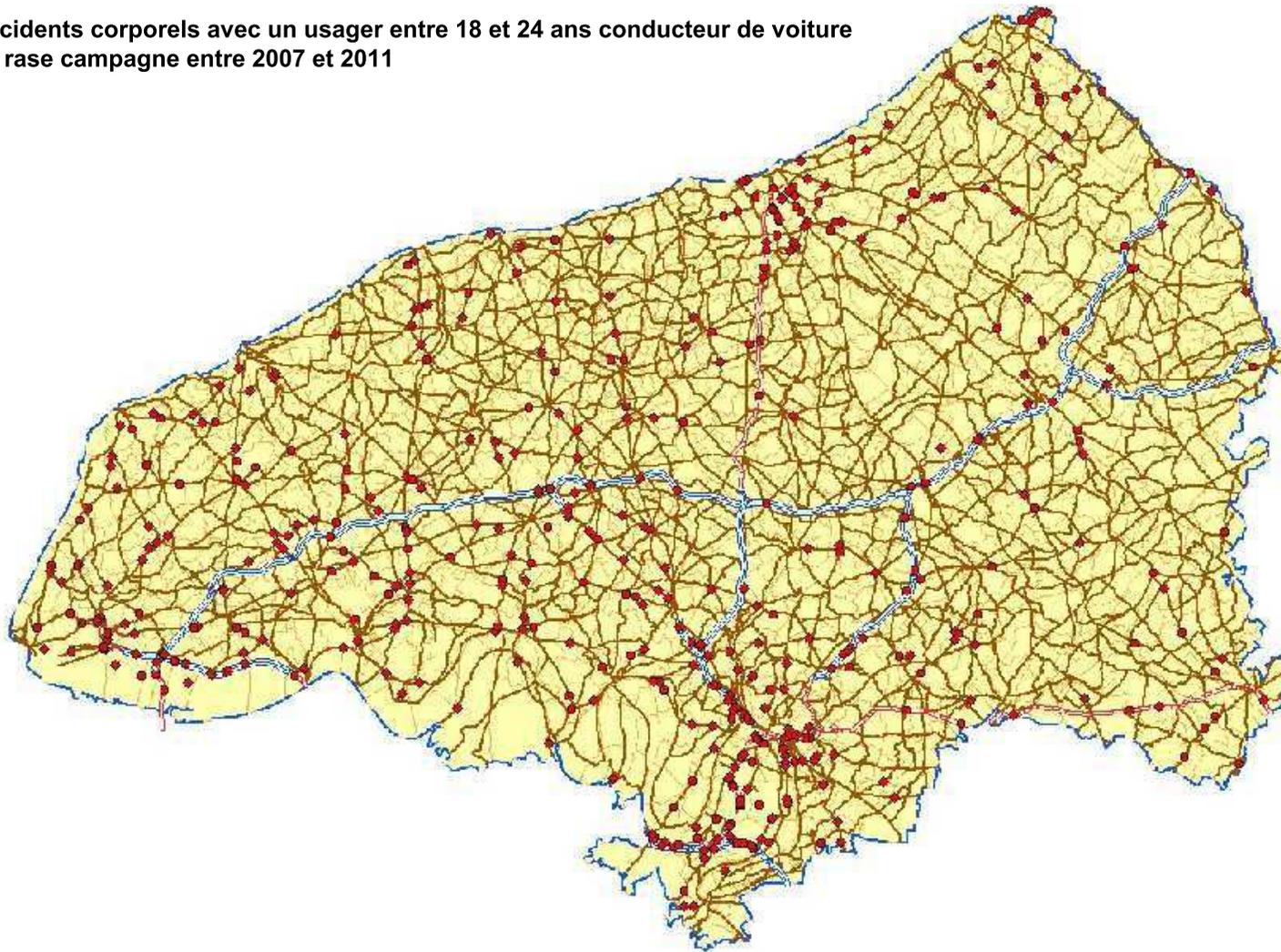
LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

- 89% des accidents avec un usager entre 18 et 24 ans concernent un conducteur.
- **Les conducteurs représentent 79% des tués chez les usagers entre 18 et 24 ans.**
- Dans 32% des accidents le conducteur a moins d'un an de permis de conduire.
- Plus de 70% des accidents avec un conducteur de 18 à 24 ans concernent des conducteurs de voiture.
- Dans 15% des accidents ils sont conducteurs motocyclistes. La moitié de ces accidents concernent un conducteur entre 21 et 22 ans, qui représentent 9 tués sur 11.



LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

Accidents corporels avec un usager entre 18 et 24 ans conducteur de voiture
en rase campagne entre 2007 et 2011

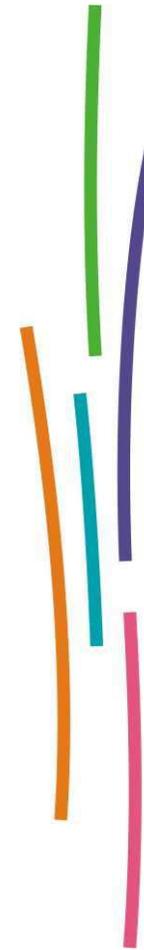


Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

Les jeunes conducteurs de voiture :

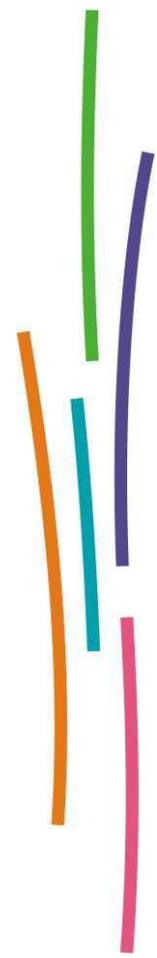
- 37% des accidents de voiture impliquent un conducteur de 19 ou 20 ans. 41% de ces conducteurs sont tués.
- 55% des accidents de voiture impliquent un conducteur de 18 ou 19 ans, détenteur depuis moins d'un an du permis de conduire. Ces conducteurs représentent 8 tués sur 11.
- La moitié des accidents avec un conducteur de 18 à 24 ans, et la moitié des conducteurs tués durant le week-end ou un jour de fête, sont relevés de nuit.
- Dans les accidents avec un véhicule seul, lorsque le taux d'alcoolémie est connu, 33% des conducteurs de voiture entre 18 et 24 ans sont contrôlés positifs.



LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

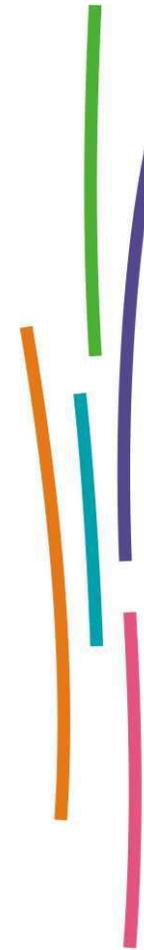
B - Agglomération

18-24 ans		Agglo		conducteurs		passagers		Piétons		utilisation équipements sécurité											
Acc	2015	Acc	1240	Acc	1088	Acc	255	Acc	101	impliqués	oui	non	NR	Pass.	317	250	22	45			
Tués	73	Tués	11	Tués	9	Tués	2	Tués	0	Tués	2	1	0	1	Tués	2	1	0	1		
				<1 an PC		Cyclo				Age conducteurs											
				Acc		Acc		Acc		18	19	20	21	22	23	24	de	de	en	WE et	
				278		317		317		de	de	de	de	de	de	de	jour	nuit	semaine	Fêtes	
				Tués		2		2		197	120	230	87	197	120	230	87	1	1	1	1
				4		3		3		0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
				Moto						Age conducteurs											
				Acc		Acc		Acc		18	19	20	21	22	23	24	de	de	en	WE et	
				142		142		142		8	12	22	24	34	23	19	jour	nuit	semaine	Fêtes	
				3		3		3		101	41	95	47	101	41	95	47	2	1	1	2
				<1 an PC						0	0	1	0	1	1	0	2	1	1	2	
				Acc		Acc		Acc		3	3	12	6	9	8	5	32	14	31	15	
				46		46		46		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				Tués		Tués		Tués		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				4		4		4		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				VL						Age conducteurs											
				Acc		Acc		Acc		18	19	20	21	22	23	24	de	de	en	WE et	
				636		636		636		60	92	118	95	105	103	95	jour	nuit	semaine	Fêtes	
				4		4		4		378	258	447	189	378	258	447	189	0	4	2	2
				4		4		4		2	0	1	0	0	1	0	0	4	2	2	
				<1 an PC						53	57	43	20	18	20	11	122	97	153	66	
				Acc		Acc		Acc		2	0	1	0	0	1	0	0	4	2	2	
				219		219		219		0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	2	
				4		4		4		0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	2	
				VL						Age conducteurs											
				Acc		Acc		Acc		18	19	20	21	22	23	24	de	de	en	WE et	
				97		97		97		14	9	14	21	13	13	20	jour	nuit	semaine	Fêtes	
				2		2		2		1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	
				2		2		2		1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	
				<1 an PC						10	6	7	6	3	3	2	10	6	7	6	
				Acc		Acc		Acc		1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	
				37		37		37		1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	
				2		2		2		1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	
				Tués		Tués		Tués		1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	
				2		2		2		1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	



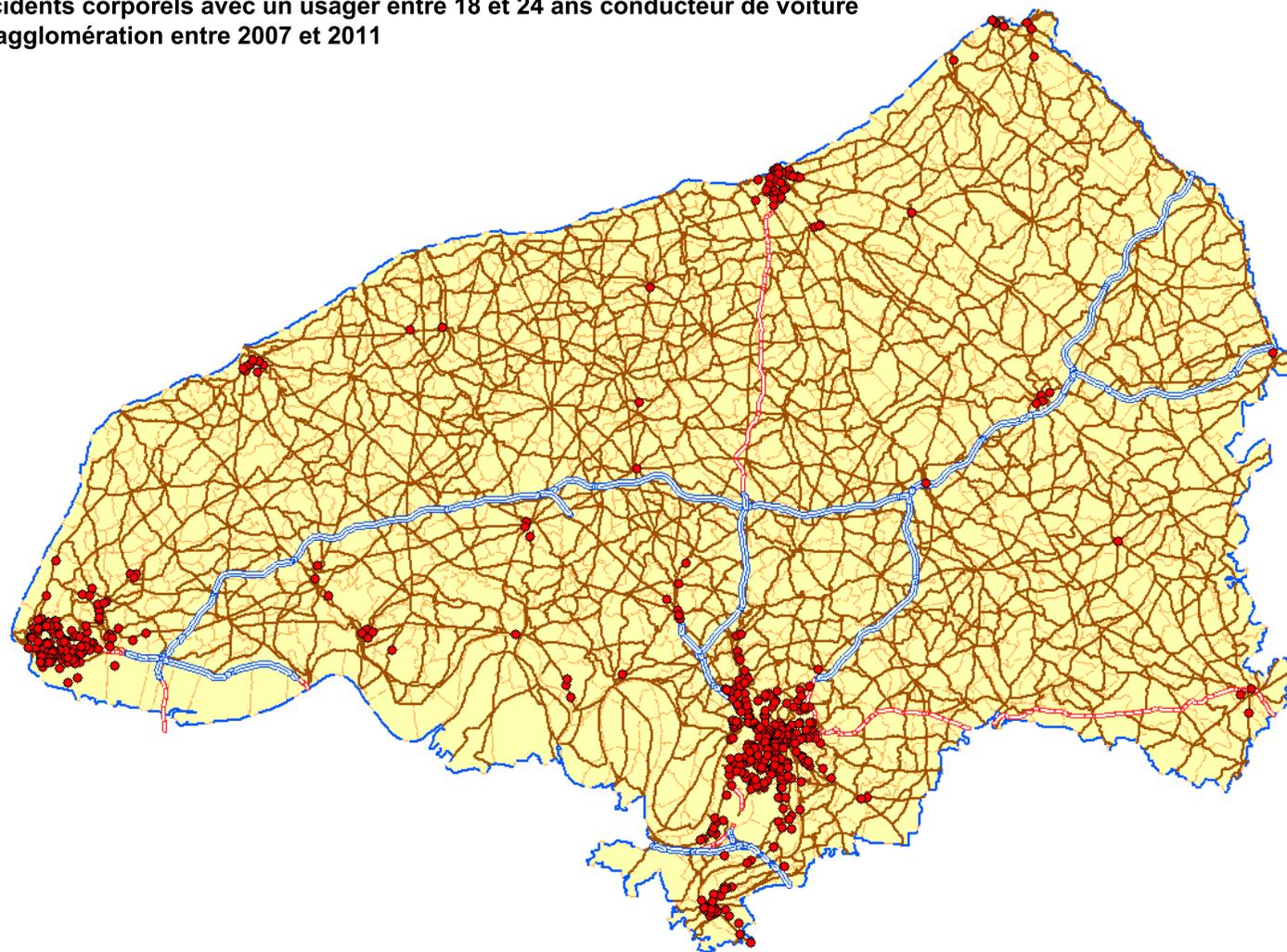
LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

- 88% des accidents avec un usager entre 18 et 24 ans concernent un conducteur.
- **82% des usagers 18 à 24 ans tués sont des conducteurs.**
- Dans 26% des accidents les conducteurs ont moins d'un an de permis de conduire.
- **Plus de 59% des accidents avec un conducteur de 18 à 24 ans concernent des conducteurs de voiture.**
- Dans 13% des accidents ils sont conducteurs motocyclistes. Plus de la moitié de ces accidents concernent un conducteur entre 21 et 23 ans, qui représentent 2 tués sur 3.



LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

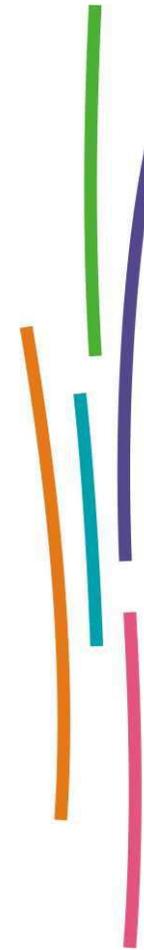
Accidents corporels avec un usager entre 18 et 24 ans conducteur de voiture
en agglomération entre 2007 et 2011



LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

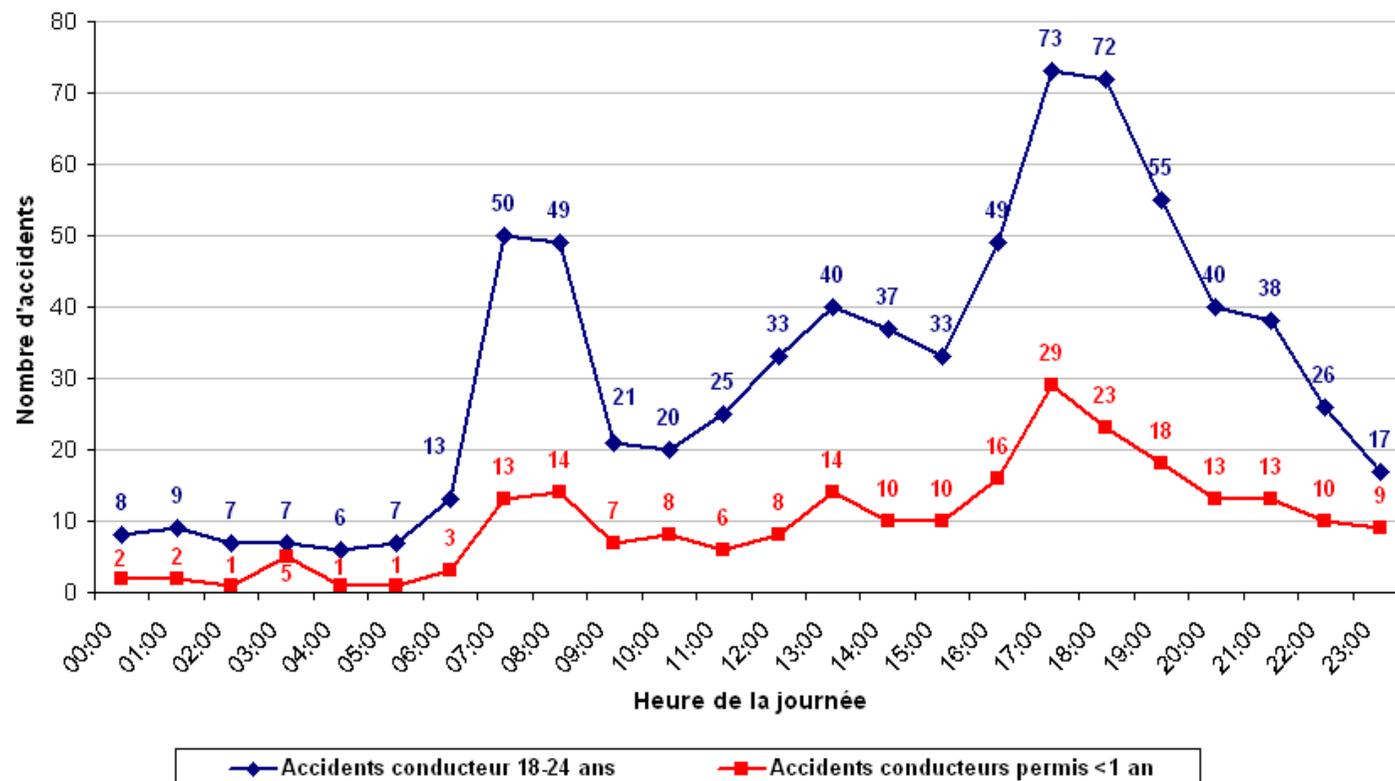
Les jeunes conducteurs de voiture :

- 51% des accidents de voiture impliquent un conducteur de 20, 22 ou 23 ans.
- **50% des accidents de voiture impliquent un conducteur de 18 ou 19 ans, détenteur depuis moins d'un an du permis de conduire. Ces conducteurs représentent 2 tués sur 4.**
- La moitié des accidents avec un conducteur de 18 à 24 ans ayant moins d'un an de permis, et des conducteurs tués durant le week-end ou un jour de fête, le sont de nuit.
- Dans les accidents avec un véhicule seul, lorsque le taux d'alcoolémie est connu, 35% des conducteurs de voiture entre 18 et 24 ans sont contrôlés positifs.



LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

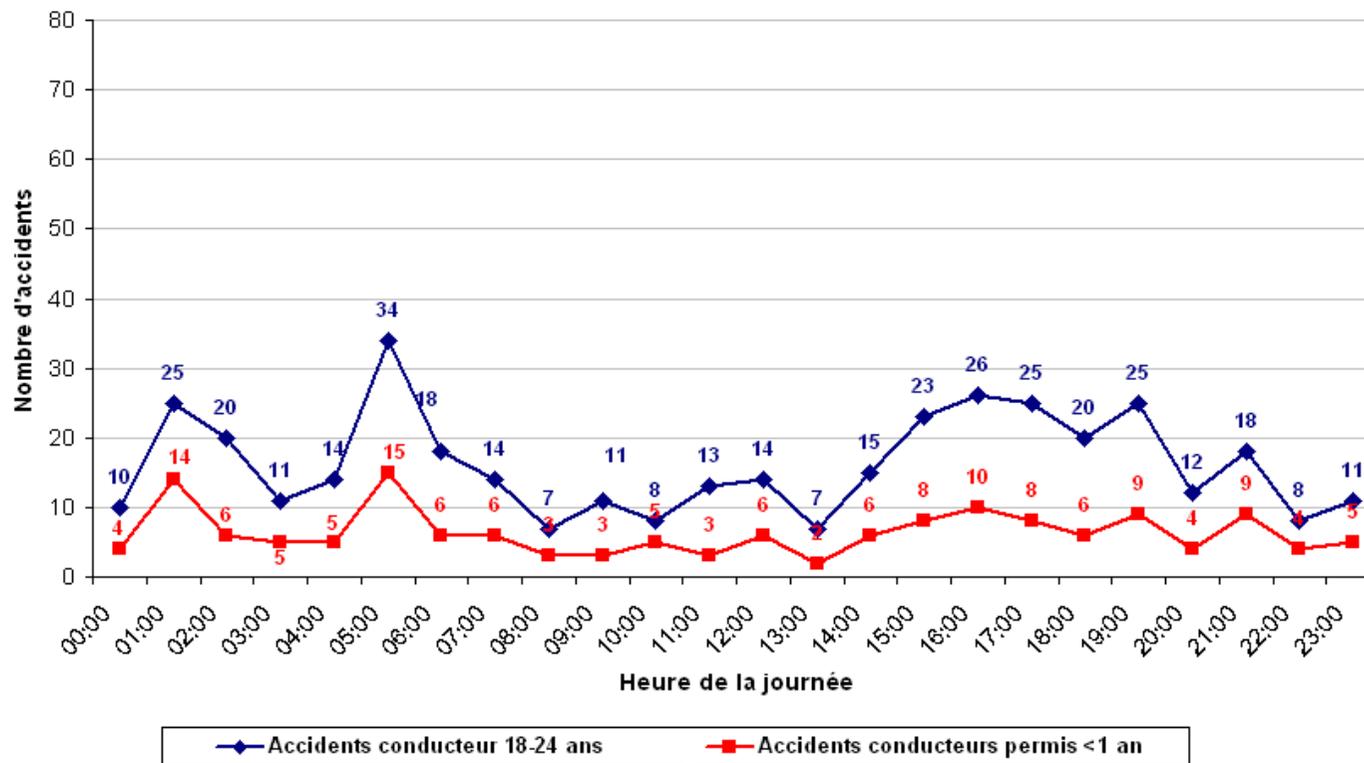
Comparatif des accidents selon l'heure de la journée en semaine, des conducteurs de voiture entre 18-24 ans et ceux ayant moins d'un an de permis



- La variation selon l'heure de la journée en semaine, des accidents de voiture avec un jeune conducteur et celle des titulaires d'un permis de conduire depuis moins d'un an, sont sensiblement identiques. On remarque des pics aux heures de pointe.

LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

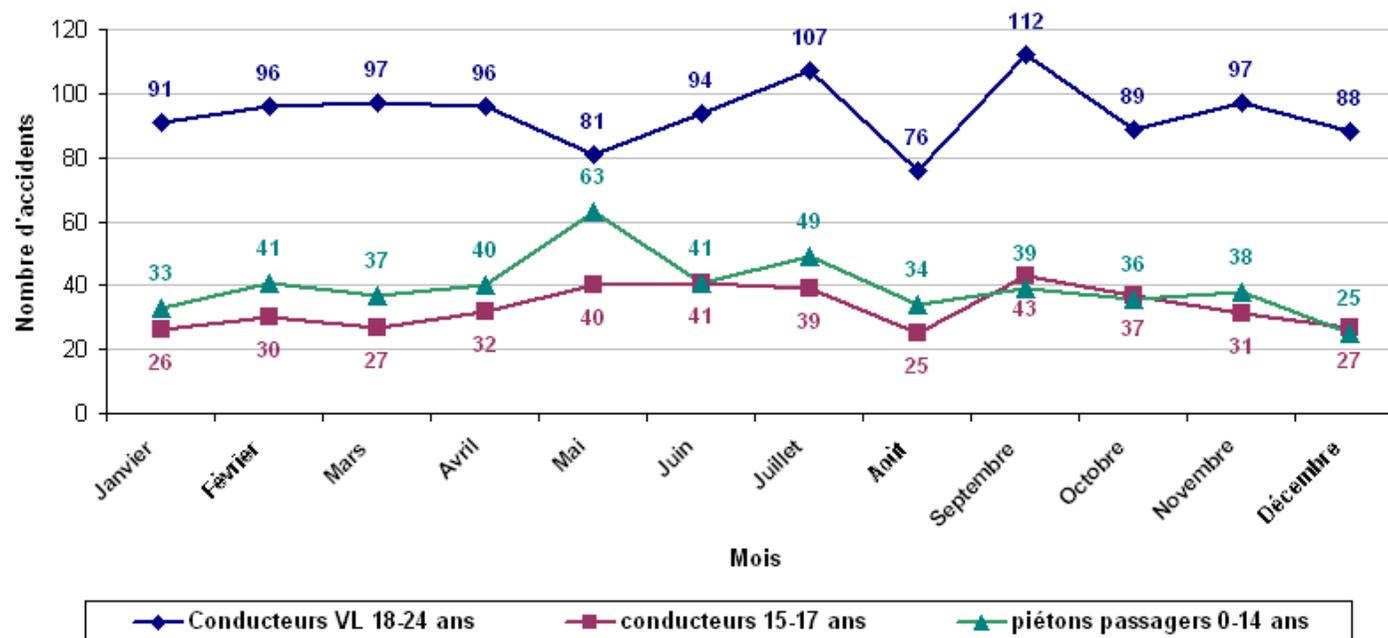
Comparatif des accidents selon l'heure de la journée le week-end et fêtes, des conducteurs de voiture entre 18-24 ans et ceux ayant moins d'un an de permis



- La variation selon l'heure de la journée le week-end et jours de fête, des accidents de voiture avec un jeune conducteur et celle des moins d'un an de permis, montrent des pics la nuit entre 01h00 et 02h00, entre 05h00 et 06h00. Des pics sont également présents en fin de journée dès 16h00.

LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

Variation des accidents selon les usagers de moins de 25 ans et selon le mois

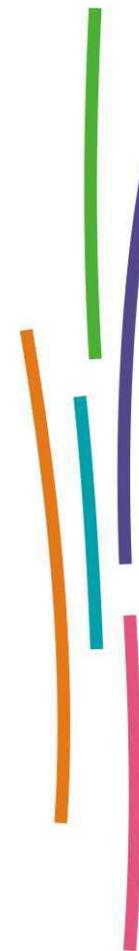


- Les conducteurs de voiture de 18 à 24 ans sont très présents en juillet et septembre.
- Les jeunes conducteurs 15 à 17 ans sont présents de mai à septembre avec une baisse en août.
- Les jeunes piétons et passagers de moins de 15 ans sont présents dans les accidents surtout en mai et juillet.

LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

Pistes d'actions proposées :

- Les conducteurs de voiture 19 et 20 ans et les 18 et 19 ans titulaires de moins d'un an de permis en rase campagne.
- Les conducteurs 18 à 24 ans aux heures de pointe.
- Les conducteurs VL durant la nuit le week-end et les jours de fête.
- La conduite de nuit pour les jeunes permis de conduire de moins d'un an.



Merci de votre attention

CETE Normandie Centre
DITM

Groupe Infrastructures Intermodales
10, chemin de la Poudrière
76121 Le Grand Quevilly cedex
téléphone : 02.35.68.82.22
télécopie : 02.35.68.82.19

courriel : DITM.CETE-NC@developpement-durable.gouv.fr
<http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/>

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre

[Http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/)

ANNEXE 2

Approfondissements sur les enjeux

Vitesse excessive

CETE
Normandie Centre

Département
Infrastructures de
Transport
Multimodales

Groupe Sécurité routière

Approfondissement des enjeux DGO 76

Vitesse excessive

14 Décembre 2012

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre

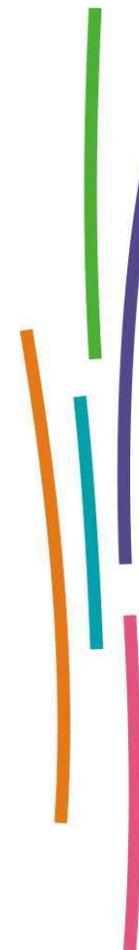
[Http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/)

VITESSE EXCESSIVE: BILAN

- Bilan des accidents corporels

Milieu	Accidents	Tués	Victimes
Hors agglomération	583	59	892
Agglomération	586	15	784
Seine-Maritime	1169	74	1676

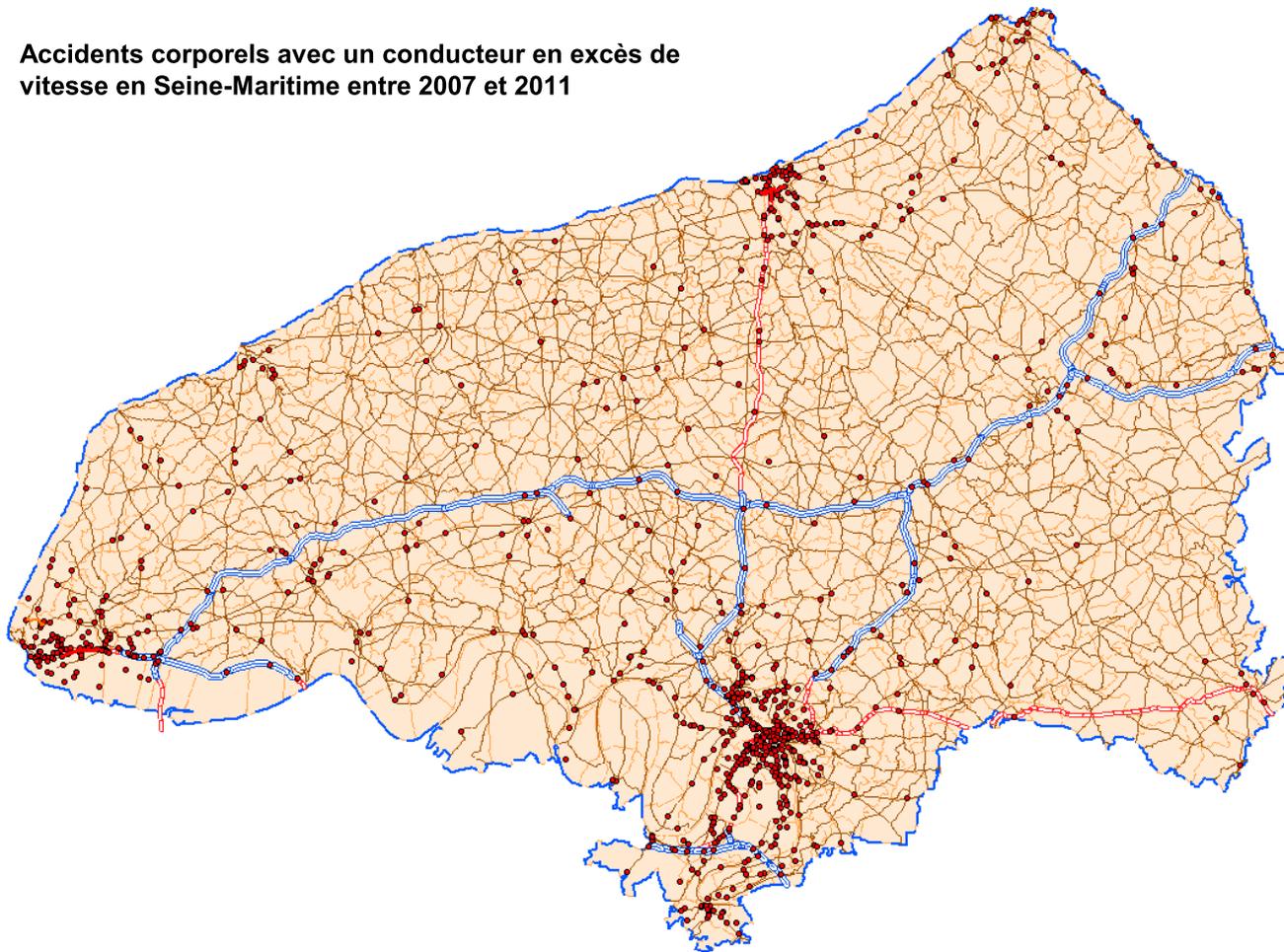
- La conduite d'un véhicule à une vitesse excessive eu égard aux circonstances est présente dans 24% des accidents corporels de Seine-Maritime. Cela représente 23% des tués.
- Elle est autant présente dans les accidents en agglomération que dans ceux hors agglomération mais pour les tués en rase campagne, le défaut de maîtrise de la vitesse est présent pour 25% des tués (59 tués sur 239).



Note: pour la suite du document, le terme « vitesse excessive » désigne le libellé de l'infraction « conduite d'un véhicule à une vitesse excessive eu égard aux circonstances » traduisant soit le dépassement d'une vitesse réglementaire, soit le défaut de maîtrise de la vitesse du véhicule.

VITESSE EXCESSIVE: CARTE

Accidents corporels avec un conducteur en excès de vitesse en Seine-Maritime entre 2007 et 2011



Vitesse excessive en rase campagne: type d'accidents

Hors agglomération	
Accidents	583
Tués	59

Véhicule seul	
Accidents	294
Tués	30

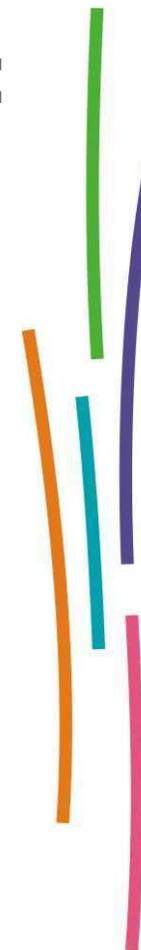
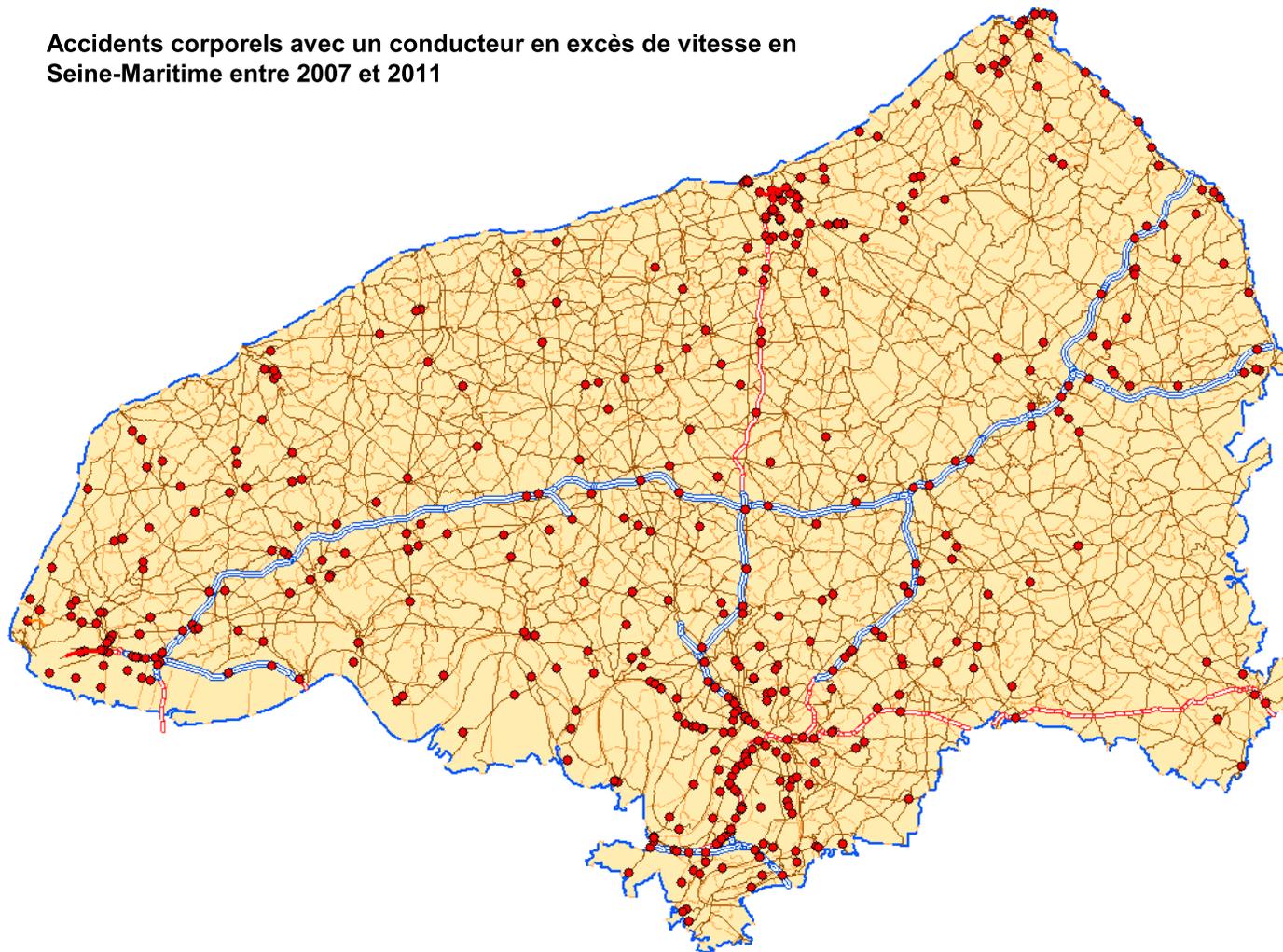
Plusieurs véhicules	
Accidents	275
Tués	29

Piéton	
Accidents	14
Tués	0

La moitié des accidents et des tués concernent des accidents avec un véhicule seul et l'autre moitié concerne des collisions entre plusieurs véhicules.

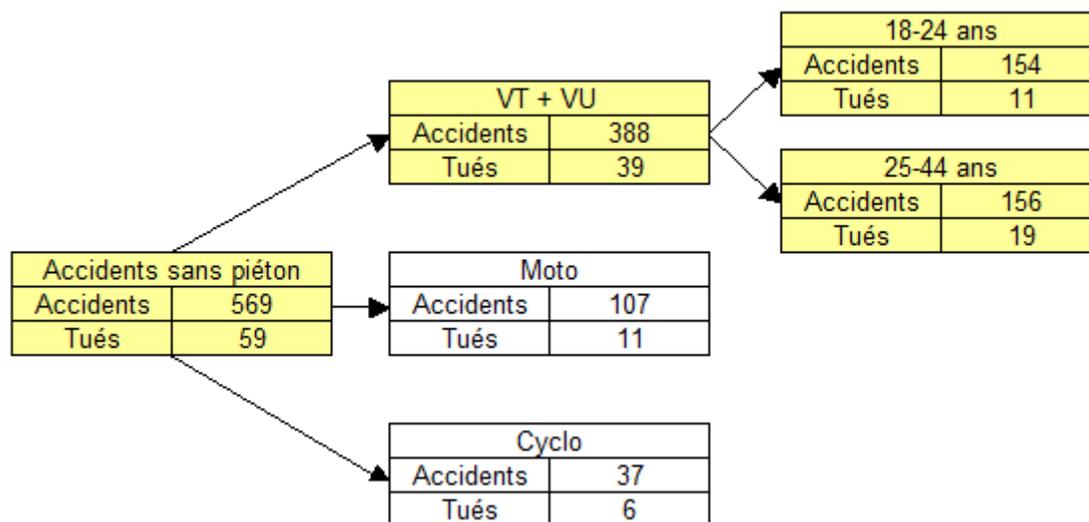
Vitesse excessive en rase campagne: carte

Accidents corporels avec un conducteur en excès de vitesse en
Seine-Maritime entre 2007 et 2011



Vitesse excessive en rase campagne

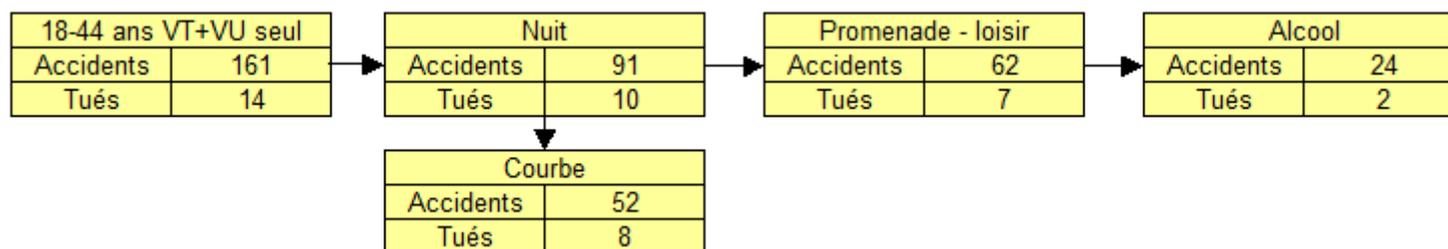
Les accidents sans piéton



- 68% des accidents sans piéton (66% des tués) concernent des véhicules légers (voitures de tourisme et véhicules utilitaires) .
- Les principaux conducteurs concernés de véhicules légers sont âgés de 18 à 24 ans (40%) ou de 25 à 44 ans (40%).

Vitesse excessive en rase campagne

Les conducteurs âgés de 18 à 44 ans d'un véhicule léger seul



- 32% des accidents se produisent en courbe de nuit.
- 39% des accidents se produisent de nuit lors d'une promenade – loisir. Dans 39% de ces cas, le conducteur est sous l'emprise de l'alcool.

Vitesse excessive en rase campagne

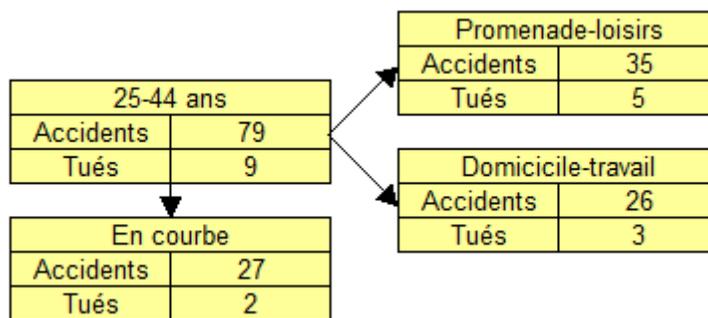
Plusieurs véhicules dont le conducteur du véhicule léger en vitesse excessive est âgé de 18 à 24 ans

18-24 ans		Nuit		Chaussée mouillée	
Accidents	70	Accidents	29	Accidents	10
Tués	7	Tués	4	Tués	0

Les accidents se produisent de nuit dans 41% des cas dont un tiers de ces cas sur chaussée mouillée.

Vitesse excessive en rase campagne

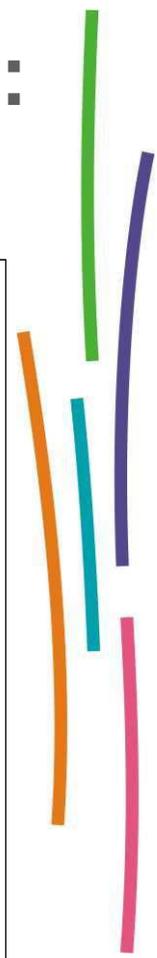
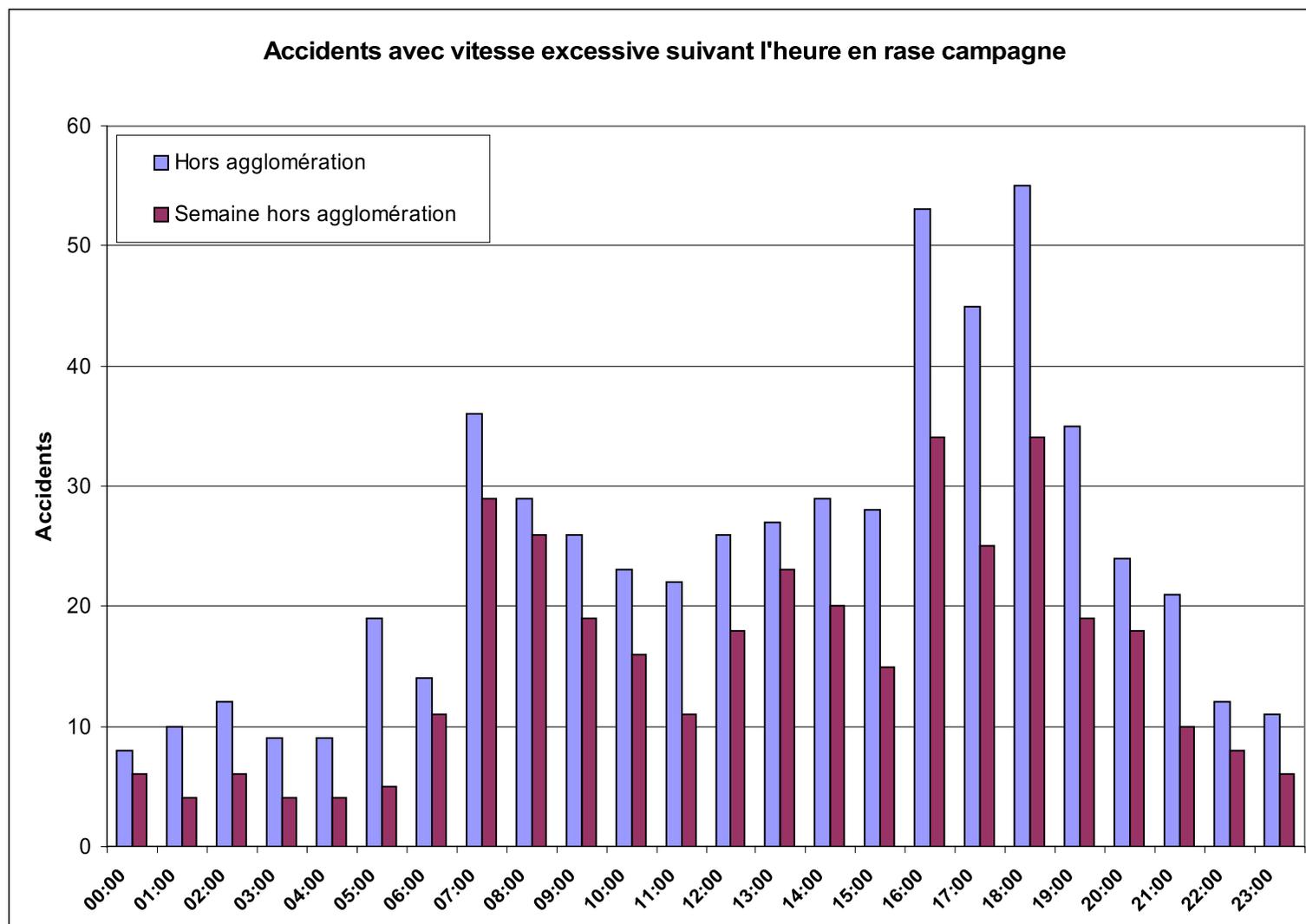
Plusieurs véhicules dont le conducteur du véhicule léger en vitesse excessive est âgé de 25 à 44 ans



Les accidents se produisent :

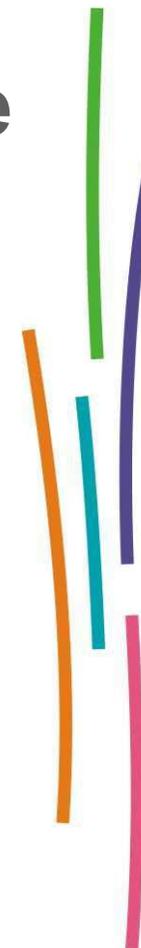
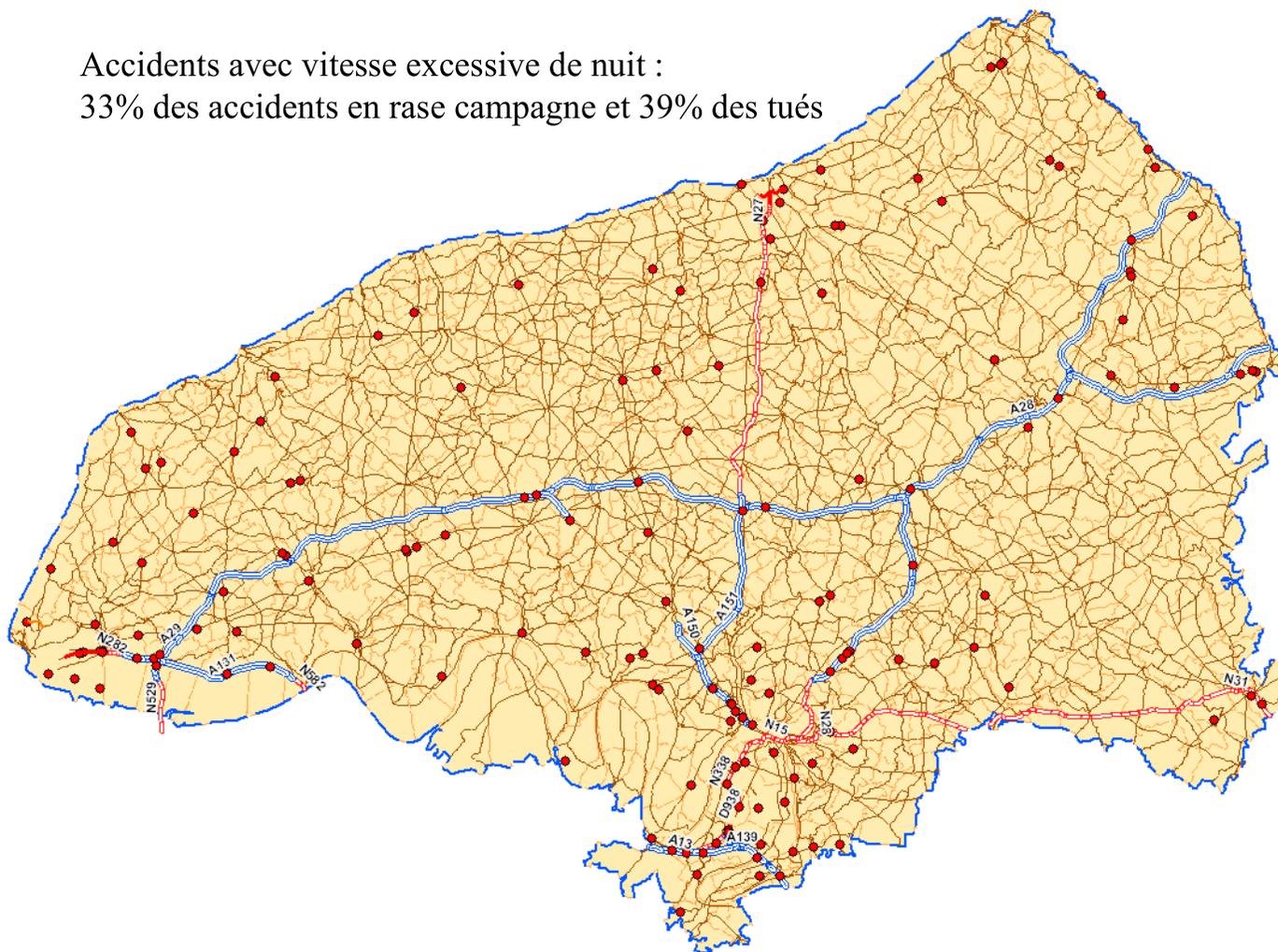
- Lors d'une promenade-loisir dans 44% des cas.
- Lors d'une utilisation professionnelle ou d'un trajet domicile-travail dans 33% des cas.
- En courbe, dans 34% des cas.

Vitesse excessive en rase campagne : heure

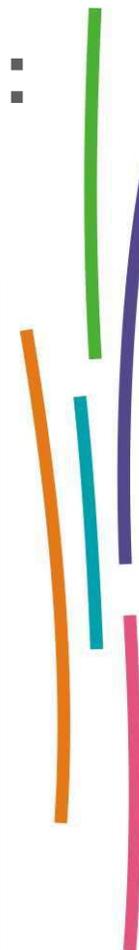
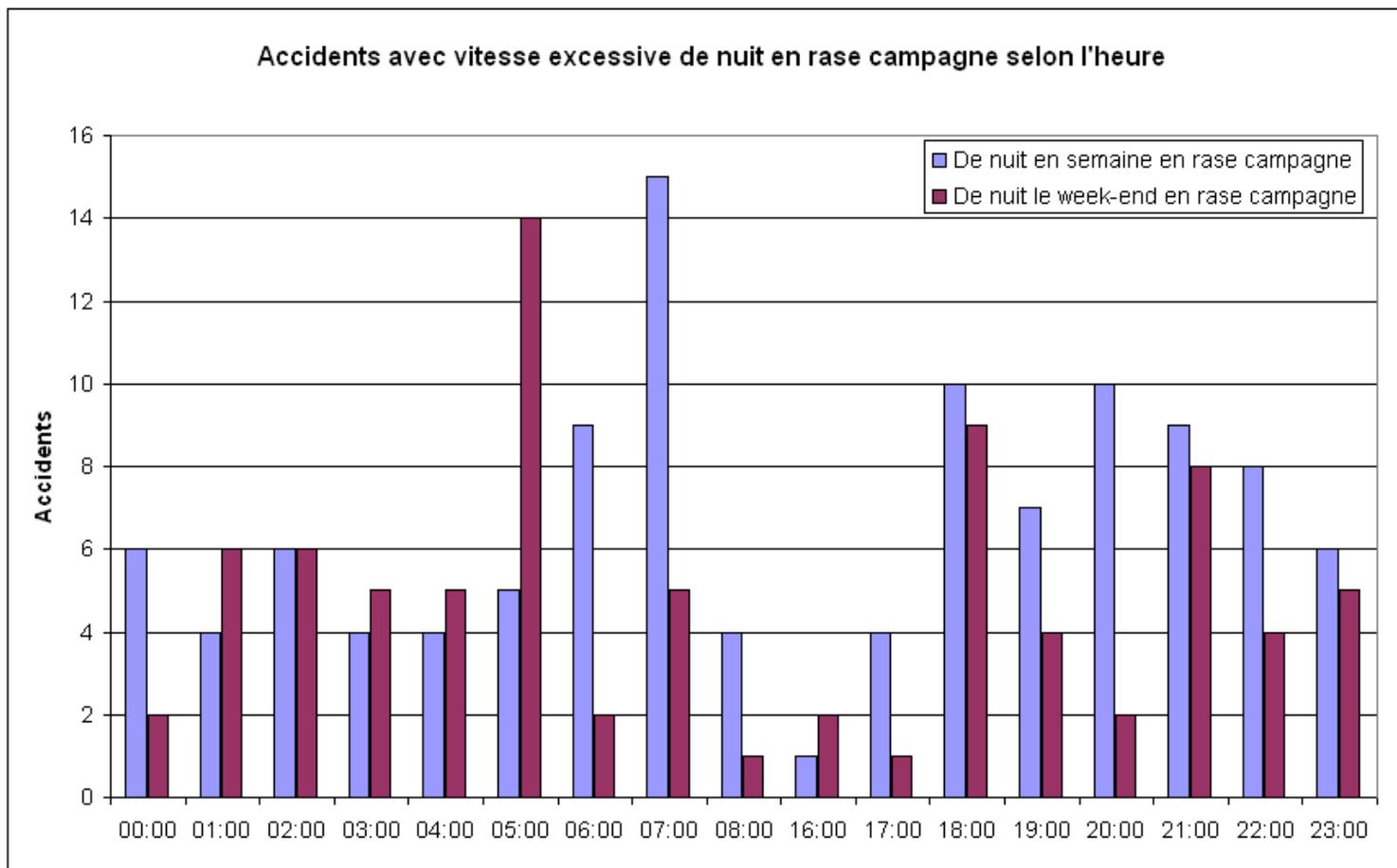


Vitesse excessive en rase campagne

Accidents avec vitesse excessive de nuit :
33% des accidents en rase campagne et 39% des tués



Vitesse excessive en rase campagne : heure



Vitesse excessive en agglomération: type d'accidents

Agglomération	
Accidents	586
Tués	15

Véhicule seul	
Accidents	215
Tués	9

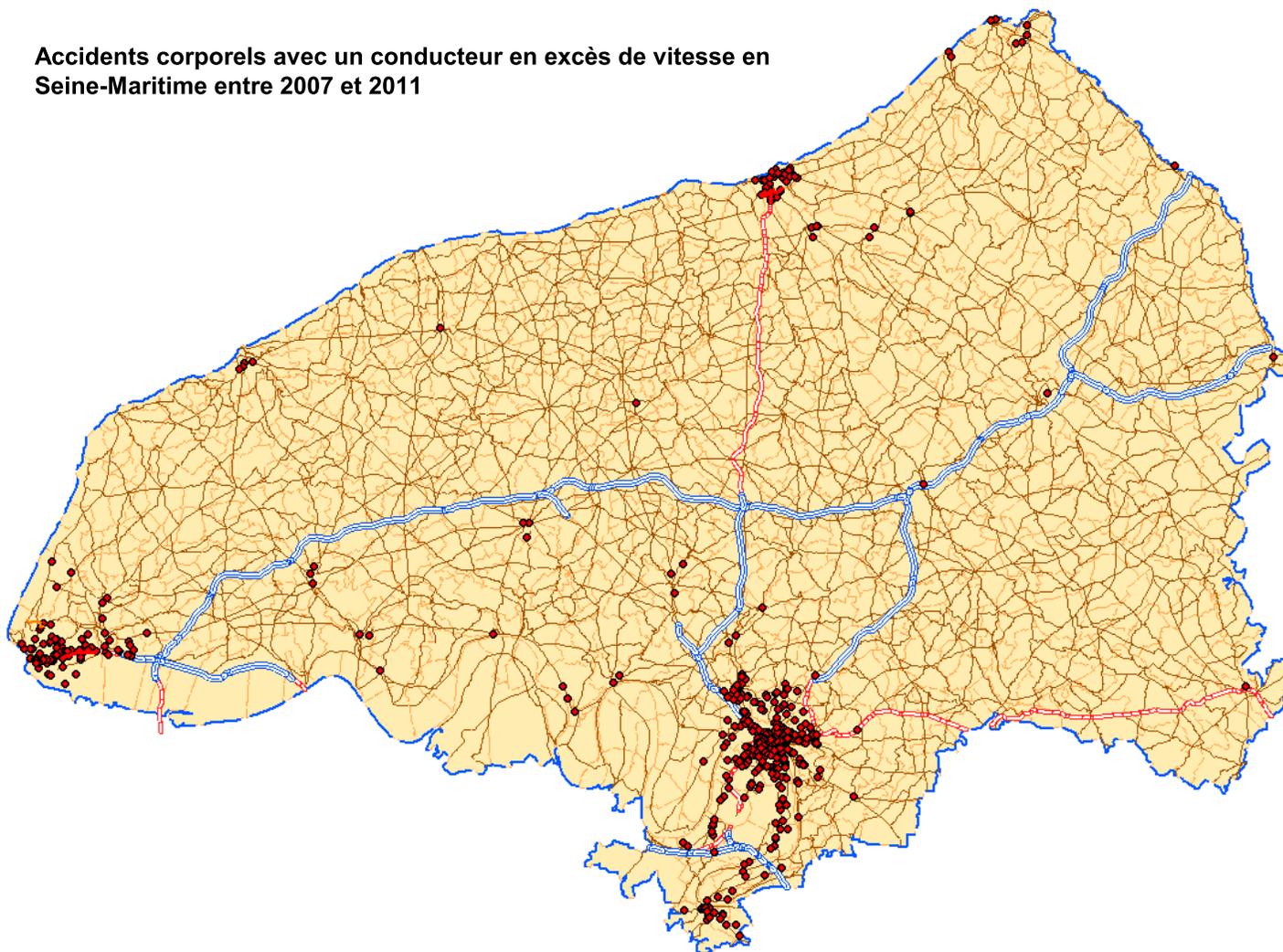
Plusieurs véhicules	
Accidents	305
Tués	4

Piéton	
Accidents	66
Tués	2

Un peu plus de la moitié des accidents impliquent plusieurs véhicules et 37% concernent des véhicules seuls mais 60% de tués.

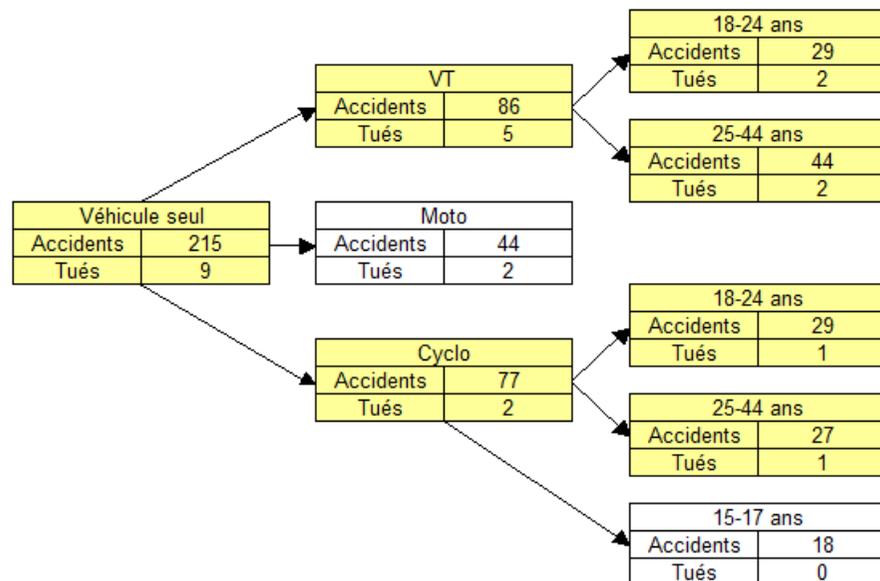
Vitesse excessive en rase campagne: carte

Accidents corporels avec un conducteur en excès de vitesse en
Seine-Maritime entre 2007 et 2011



Vitesse excessive en agglomération

Les véhicules seuls



- 40% des accidents (56% des tués) de véhicules seuls concernent des voitures de tourisme : Les principaux conducteurs concernés de véhicules légers sont âgés de 18 à 24 ans (34%) ou de 25 à 44 ans (51%).
- 36% des accidents (22% des tués) de véhicules seuls concernent des cyclomoteurs : Les principaux cyclomotoristes sont âgés de 18 à 24 ans (38%) ou de 25 à 44 ans (34%).

Vitesse excessive en agglomération

Les voitures de tourisme seuls dont le conducteur est âgé de 18 à 44 ans

18-44 ans		Nuit		Promenade - loisir		Alcool	
Accidents	73	Accidents	50	Accidents	43	Accidents	15
Tués	4	Tués	3	Tués	3	Tués	0

59% des accidents se produisent de nuit lors d'une promenade – loisir. Dans 35% de ces cas, le conducteur est sous l'emprise de l'alcool.

Vitesse excessive en agglomération

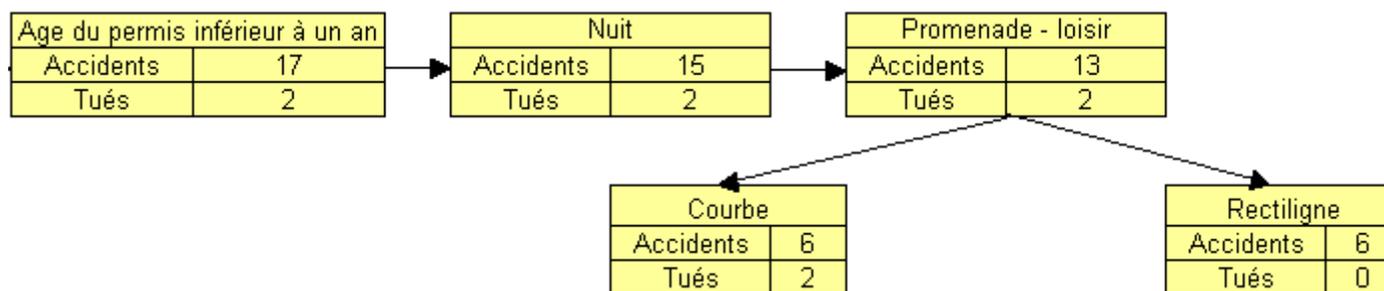
Les cyclomoteurs seuls dont le conducteur est âgé de 18 à 44 ans

18-44 ans		Promenade - loisir		Nuit		Alcool	
Accidents	56	Accidents	35	Accidents	19	Accidents	9
Tués	2	Tués	2	Tués	1	Tués	0

34% des accidents se produisent de nuit lors d'une promenade – loisir.
Dans 47% de ces cas, le conducteur est sous l'emprise de l'alcool.

Vitesse excessive en agglomération

Les conducteurs d'une voiture de tourisme seul âgés de 18 à 24 ans de moins d'un de permis



- Dans les accidents impliquant un jeune conducteur d'une voiture de tourisme seul, celui-ci a moins d'un an de permis dans 59% des cas.
- 76% de ces accidents se produisent lors d'une promenade-loisir de nuit. Ils se répartissent pour moitié en courbe.

Vitesse excessive en agglomération

Plusieurs véhicules

Plusieurs véhicules	
Accidents	305
Tués	4

VT	
Accidents	177
Tués	3

Cyclo	
Accidents	76
Tués	0

Moto	
Accidents	40
Tués	1

PL	
Accidents	5
Tués	0

58% des accidents de vitesse excessive de plusieurs véhicules impliquent une voiture de tourisme en excès de vitesse.

Vitesse excessive en agglomération

Plusieurs véhicules impliquant une voiture de tourisme en excès de vitesse

VT	
Accidents	177
Tués	3

18-24 ans	
Accidents	58
Tués	1

25-44 ans	
Accidents	69
Tués	2

45-64 ans	
Accidents	40
Tués	0

> 64 ans	
Accidents	10
Tués	0

Les principaux conducteurs concernés de cyclomoteur sont âgés de 18 à 24 ans (33%) ou de 25 à 44 ans (39%).

Vitesse excessive en agglomération

Plusieurs véhicules impliquant une voiture de tourisme en excès de vitesse avec un conducteur âgé de 18 à 44 ans

18-44 ans	
Accidents	127
Tués	3

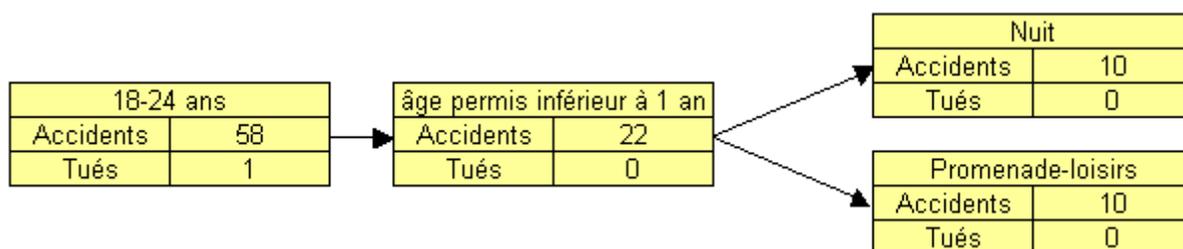
Promenade-loisirs	
Accidents	49
Tués	2

Domicile-travail	
Accidents	44
Tués	1

- Les accidents se produisent lors d'une promenade-loisirs dans 39% des cas. Parmi les 25-44 ans, un conducteur est sous l'emprise de l'alcool dans 32% de ces cas.
- Les accidents se produisent lors d'un trajet domicile-travail ou utilisation professionnelle dans 35% des cas.

Vitesse excessive en agglomération

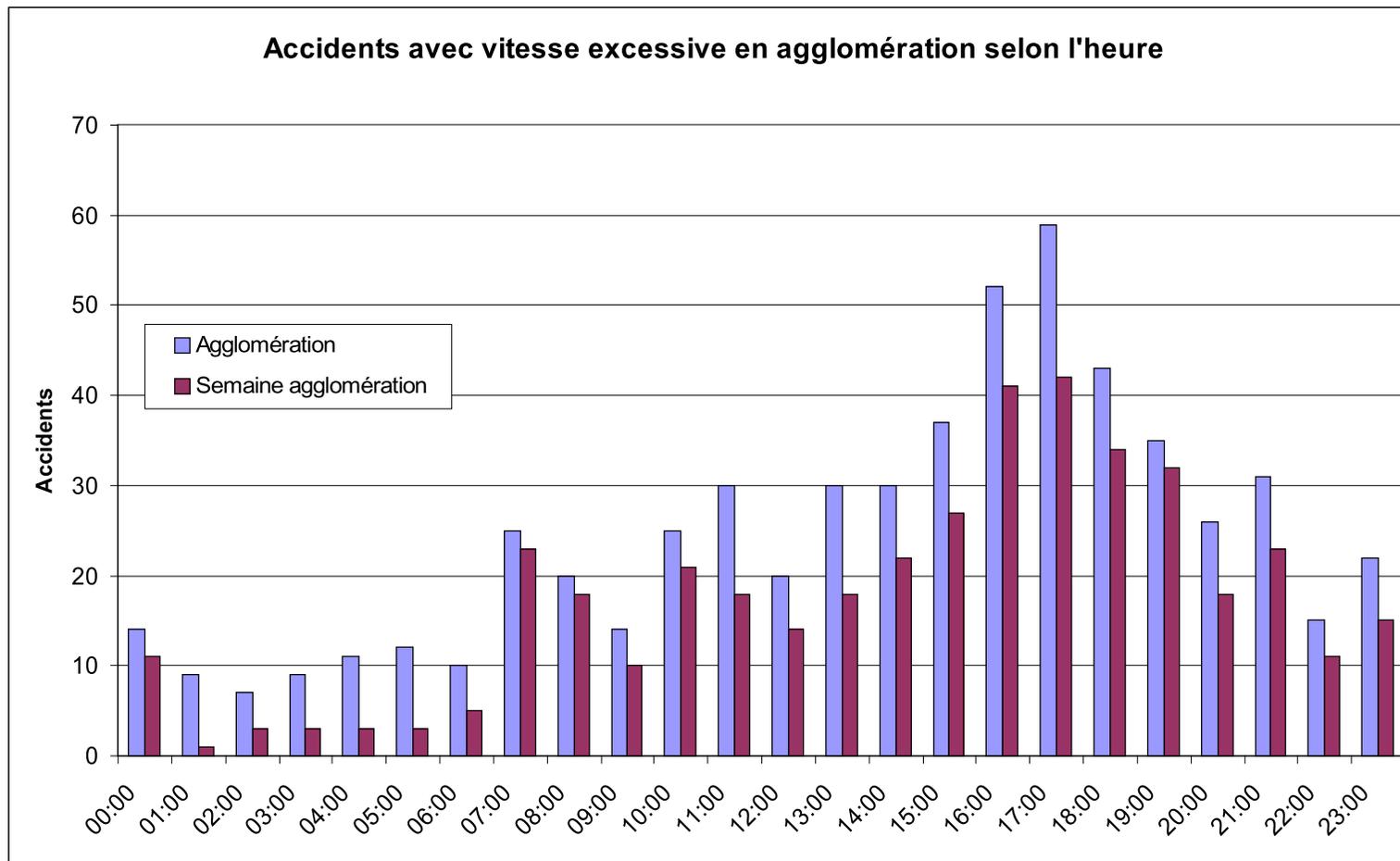
Plusieurs véhicules impliquant une voiture de tourisme en excès de vitesse avec un jeune conducteur



Le conducteur a moins d'un an de permis dans 38% des accidents :

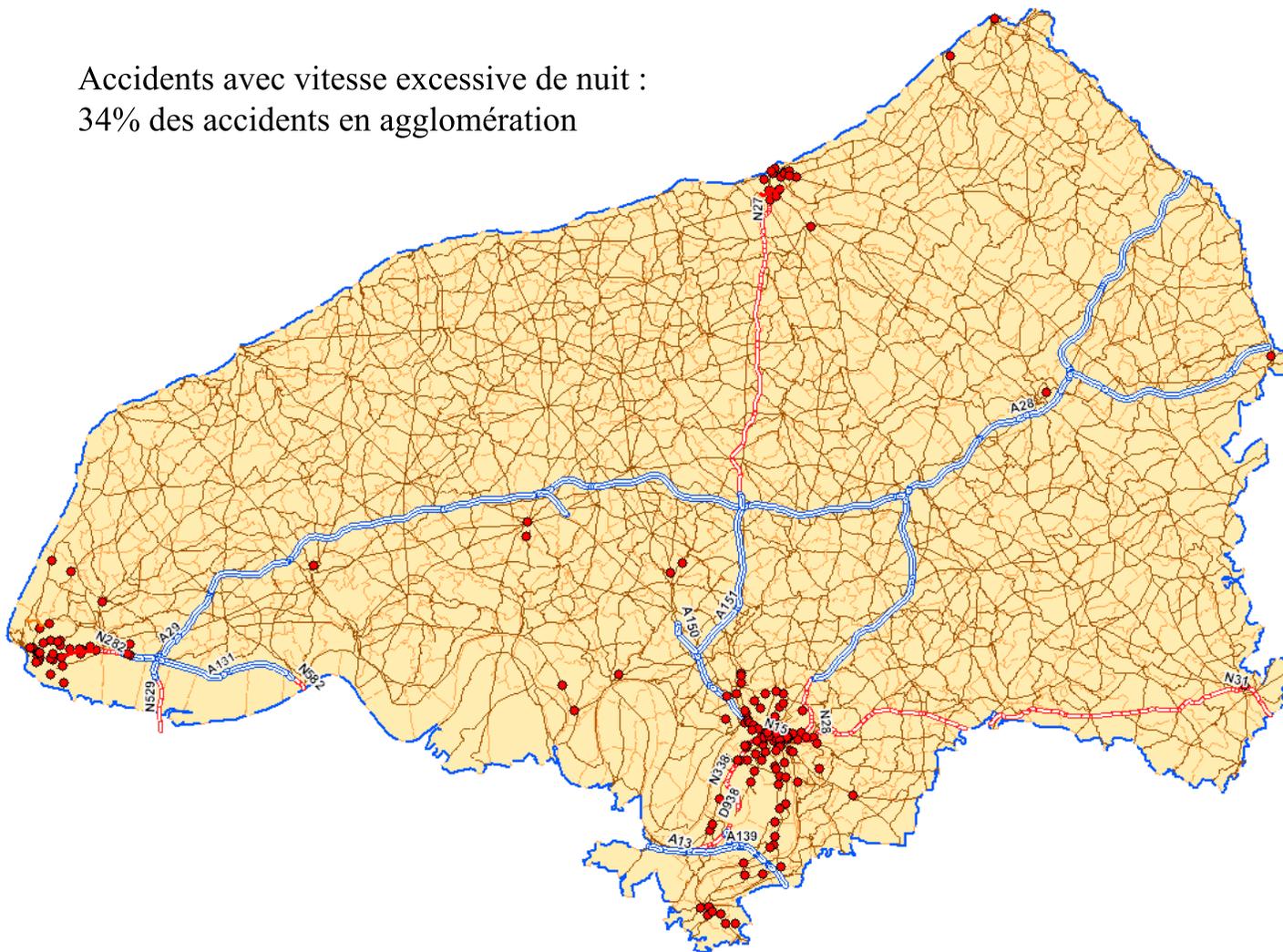
- Ils se produisent de nuit dans la moitié des cas.
- Ils se déroulent lors d'une promenade-loisir dans la moitié des cas.

Vitesse excessive en agglomération : heure

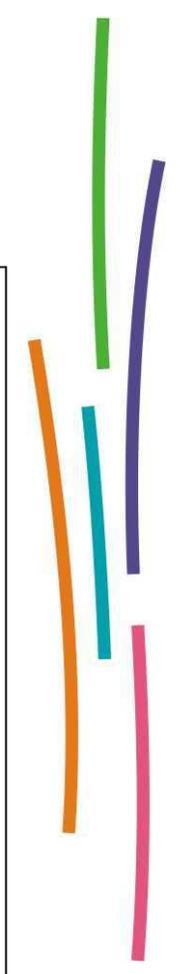
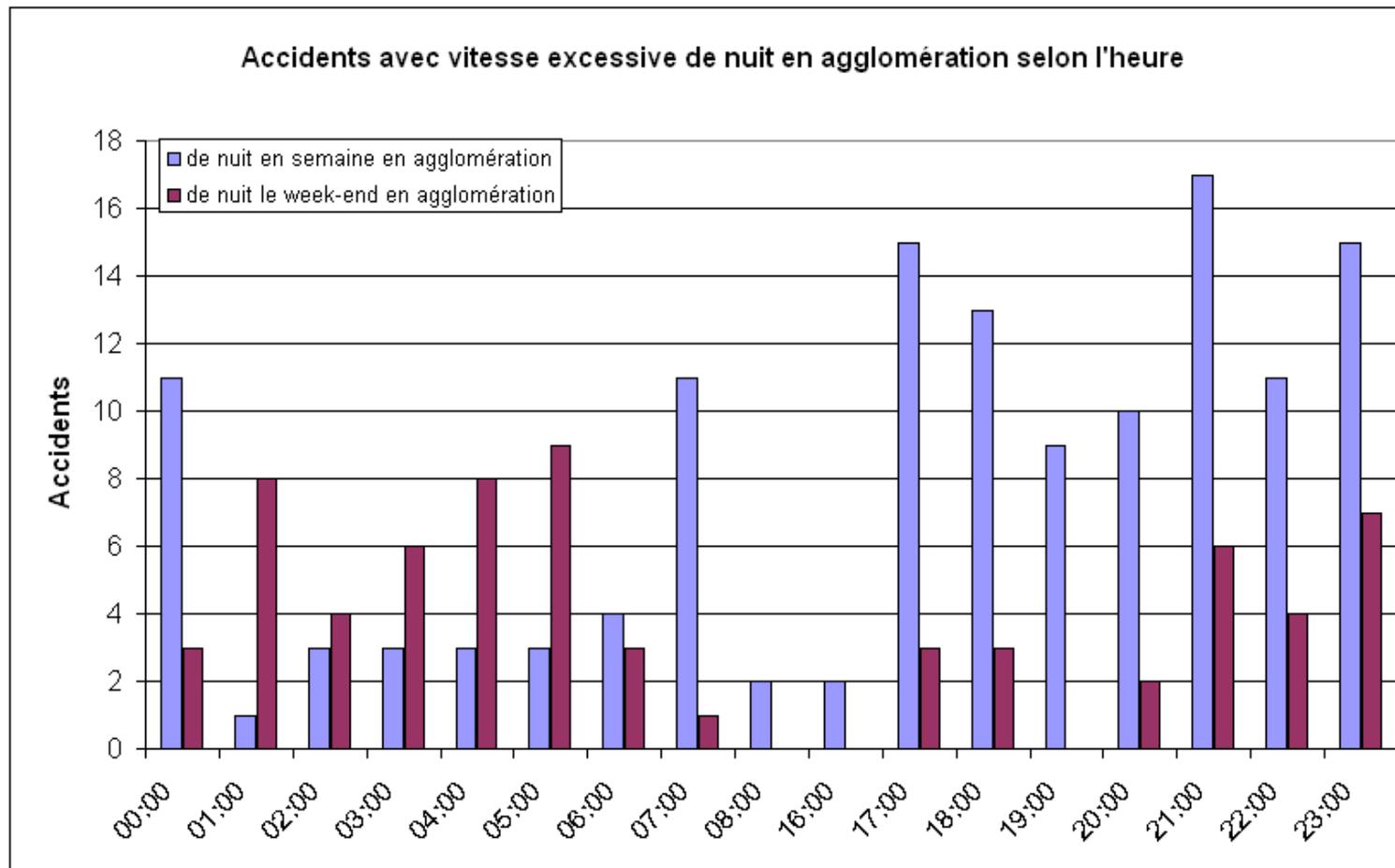


Vitesse excessive en agglomération

Accidents avec vitesse excessive de nuit :
34% des accidents en agglomération

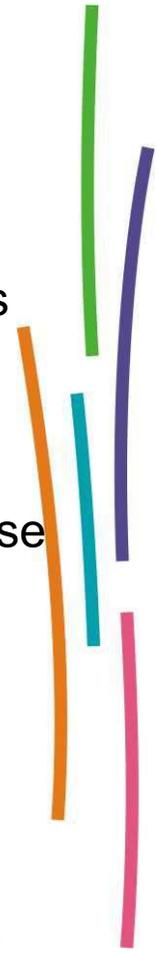


Vitesse excessive en agglomération : heure



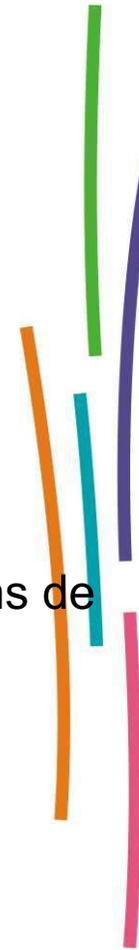
VITESSE EXCESSIVE : SYNTHÈSE

- Le défaut de maîtrise de la vitesse est présent dans 22% des accidents et des tués sur la route.
- Équité répartition des accidents avec vitesse entre agglomération et rase campagne mais 80% des tués avec vitesse sont en rase campagne
- la voiture de tourisme est impliquée dans 56% des accidents avec vitesse et pour 63% des tués.
- 70% des accidents avec VL sont pendant la semaine, dont 37% aux heures de pointes (7/9h + 16/20h).
- Autant d'accident en voiture seule qu'en collision entre véhicule.
- Alcool + vitesse pour conducteur voiture = 101 accidents (5 tués).
- Le conducteur est un homme à 66%.
- Météo dégradée: 186 accidents et 15 tués. Les accidents avec vitesse inadaptée ont une gravité nettement plus élevée qu'en condition normale.
- 42% des conducteurs de VL avec vitesse ont entre 18 et 24 ans.
- Parmi les conducteurs de VL avec vitesse ayant entre 18 et 24 ans, 44% ont le permis de conduire depuis moins d'un an (111 acc. 4 tués).
- 50% des accidents avec un conducteur 18-24 ans se déroulent de nuit.



VITESSE EXCESSIVE : PISTES D'ACTION

- Relancer l'observatoire des vitesses : quel réseau, quelle vitesse ?
- Lutter contre la vitesse de nuit.
- Formation des jeunes conducteurs à adapter sa vitesse aux conditions de circulation routière.
- Sensibilisation des conducteurs à adapter sa vitesse aux conditions météorologiques dégradées



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

Merci de votre attention

CETE Normandie Centre
DITM

Groupe Infrastructures Intermodales
10, chemin de la Poudrière
76121 Le Grand Quevilly cedex
téléphone : 02.35.68.82.22
télécopie : 02.35.68.82.19

courriel : DITM.CETE-NC@developpement-durable.gouv.fr
<http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/>

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre

[Http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/)

ANNEXE 2

Approfondissements sur les enjeux

Les substances psychoactives

CETE
Normandie Centre

Département
Infrastructures de
Transport
Multimodales

Groupe Sécurité routière

Approfondissement des enjeux DGO 76

Les substances psychoactives

14 Décembre 2012

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre

[Http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/)

Substances psychoactives: bilan

Seine-Maritime 2007-2011

	Territoire	Conducteurs contrôlés positifs en alcoolémie	Conducteurs contrôlés positifs pour au moins un produit stupéfiant	Total substances psychoactives (alcool et/ou drogues)
Accidents	Seine-Maritime (nb acc)	620	145	693
	Seine-Maritime (%)	12.5%	2.9%	13.9%
tués	Seine-Maritime (nb tués)	79	34	99
	Seine-Maritime (%)	24.5%	10.5%	30.6%

Pour 31% des tués sur la route, la présence de produits psychoactifs (alcool et/ou drogue) est enregistrée pour au moins un conducteur impliqué dans l'accident (responsable ou non)

Substances psychoactives: bilan

Seine-Maritime 2007-2011

	conducteurs contrôlés positifs alcool et/ou drogue		conducteurs de moins de 24 ans contrôlés positifs alcool et/ou drogue	
	Nombre d'accidents	Tués	Nombre d'accidents	Tués
hors agglomération	249	59	92	18
agglomération	444	40	115	8
Ensemble	693	99	207	26

proportion conducteurs moins de 24 ans 30% 26%

- 65% des accidents avec produit psychoactif le sont en agglomération et 60% des tués le sont en rase campagne.
- Les jeunes conducteurs de moins de 25 ans sont présents pour 30% dans l'accidentalité avec produit psychoactif.

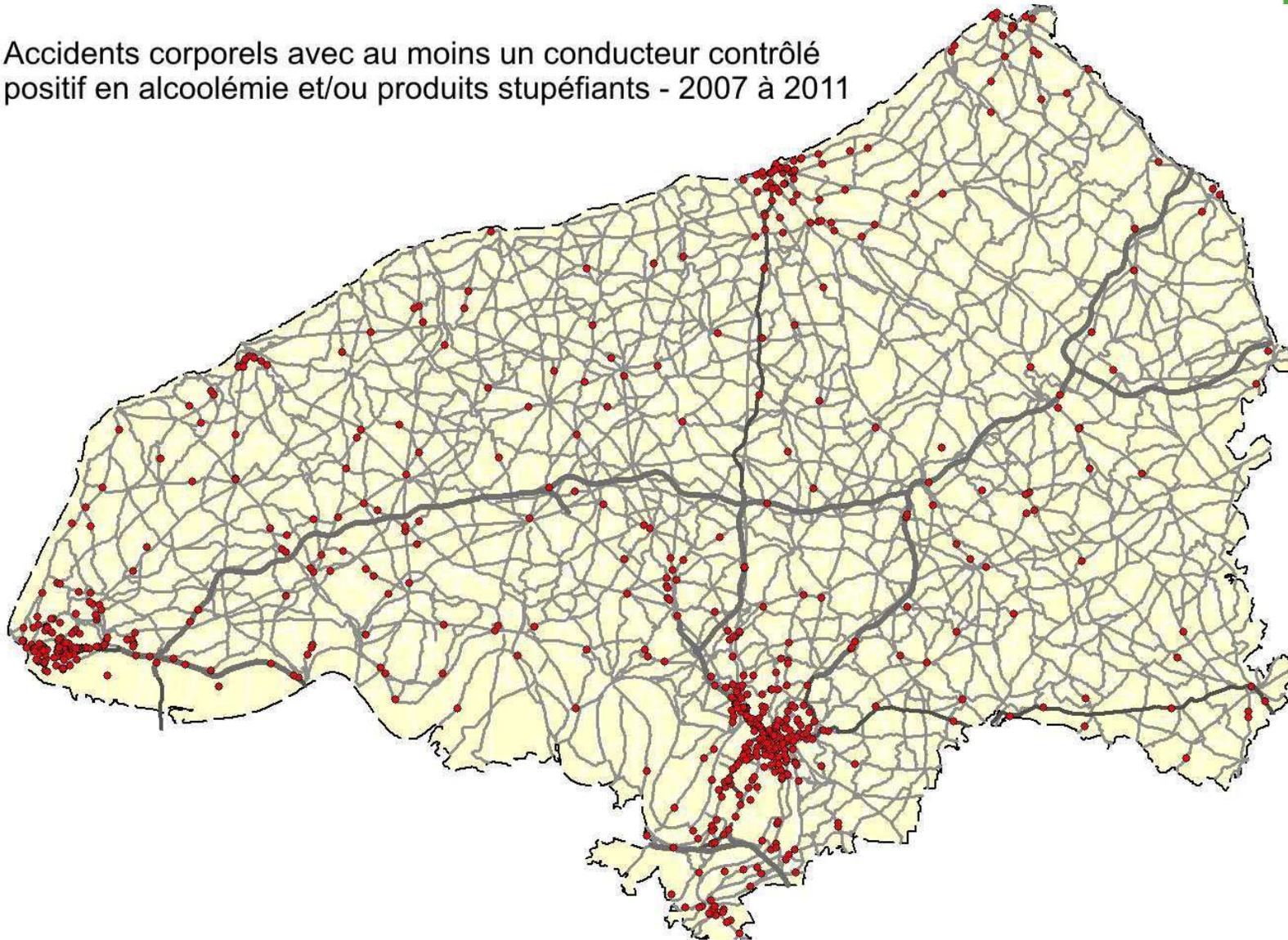
Substances psychoactives: catégorie de véhicules

	accidents en présence d'un conducteur alcoolisé et/ou sous l'effet de produits stupéfiants.		accidents en présence d'un conducteur alcoolisé et/ou sous l'effet de produits stupéfiants présumé responsable de l'accident	
	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de tués dans les véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de tués dans les véhicules concernés
piétons	51	14	30	6
vélo	11	0	7	0
cyclomoteurs	155	11	127	11
motocyclettes	89	21	68	13
voitures de tourisme	523	46	441	41
poids-lourds	17	3	12	3
véhicules utilitaires légers	31	3	23	2
bus-autocar	6	0	4	0
autres	24	1	21	1
Ensemble	693	99	584	77

- Dans 84% des accidents, le conducteur contrôlé positif est présumé responsable de l'accident.
- Pour 53% des tués, il s'agit d'un conducteur de voiture.

Substances psychoactives: cartographie

Accidents corporels avec au moins un conducteur contrôlé positif en alcoolémie et/ou produits stupéfiants - 2007 à 2011



Substances Psychoactives: l'alcool

- Présence d'alcool dans les accidents

		Territoire	Accidents corporels			Tués		
			Total	Total à taux connu	alcool positifs	Total	Total à taux connu	alcool positifs
Rase Campagne (=hors panneaux agglo)	Accidents avec piétons	Seine-Maritime France	92 5324	85 4855	10 774	15 1028	14 919	5 308
	Accidents avec véhicules seuls	Seine-Maritime France	659 43923	572 39243	156 9276	88 6567	66 5140	33 2399
	Collisions au moins deux véhicules	Seine-Maritime France	1085 71757	953 62069	81 6526	136 8700	95 6533	18 1482
Agglomération	Accidents avec piétons	Seine-Maritime France	792 57439	690 46822	35 1931	31 1631	30 1531	7 187
	Accidents avec véhicules seuls	Seine-Maritime France	562 31663	482 25199	170 5828	21 1421	18 1156	11 597
	Collisions au moins deux véhicules	Seine-Maritime France	1768 150539	1431 109837	168 7820	32 1780	27 1284	5 278
TOTAL		Seine-Maritime	4958	4213	620	323	250	79
		France	360645	288025	32155	21127	16563	5251

Substances psychoactives: alcool

* seul l'approfondissement sur alcool est effectué car il y a peu de données sur l'usage des stupéfiants.

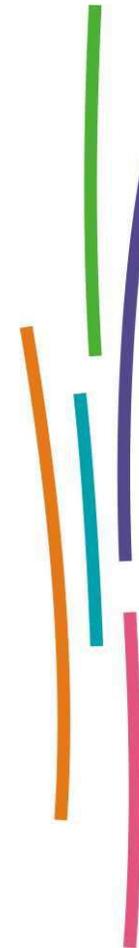
Accidents corporels

- 60% en agglomération - 40% en rase campagne (48% / 52% sur la France)
- 35 % des accidents de véhicule seul en agglomération sont avec un conducteur alcoolisé.

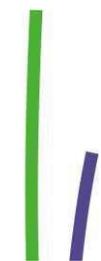
Tués

- 29 % en agglomération - 71% en rase campagne (20% / 80% sur la France).
- 50 % des tués dans un accident de véhicule seul en rase campagne sont avec un conducteur alcoolisé.

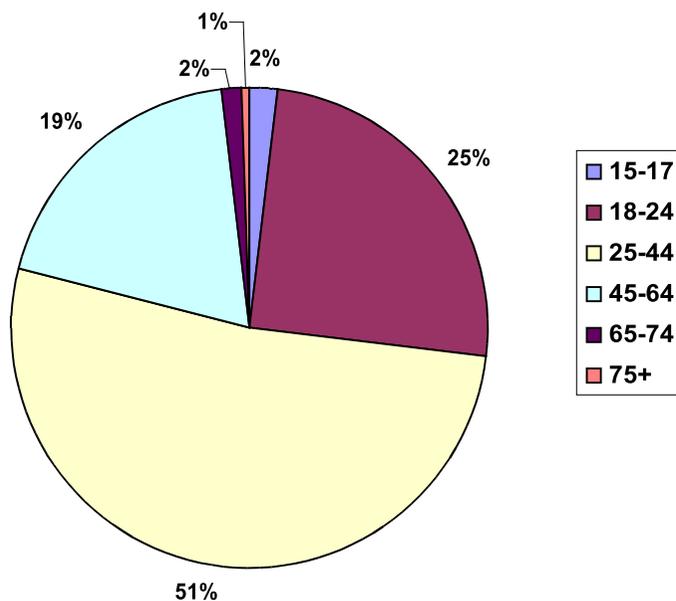
Les tués dans un accident de véhicule seul avec conducteur alcoolisé représentent 26% du nombre total des tués en Seine-Maritime entre 2007 et 2011.



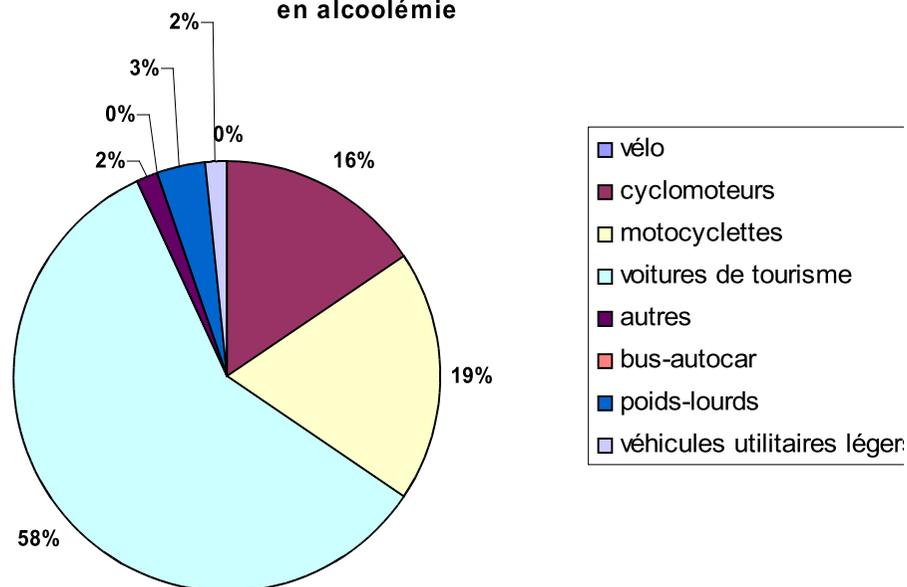
Substances psychoactives: alcool



Age du conducteur alcoolisé

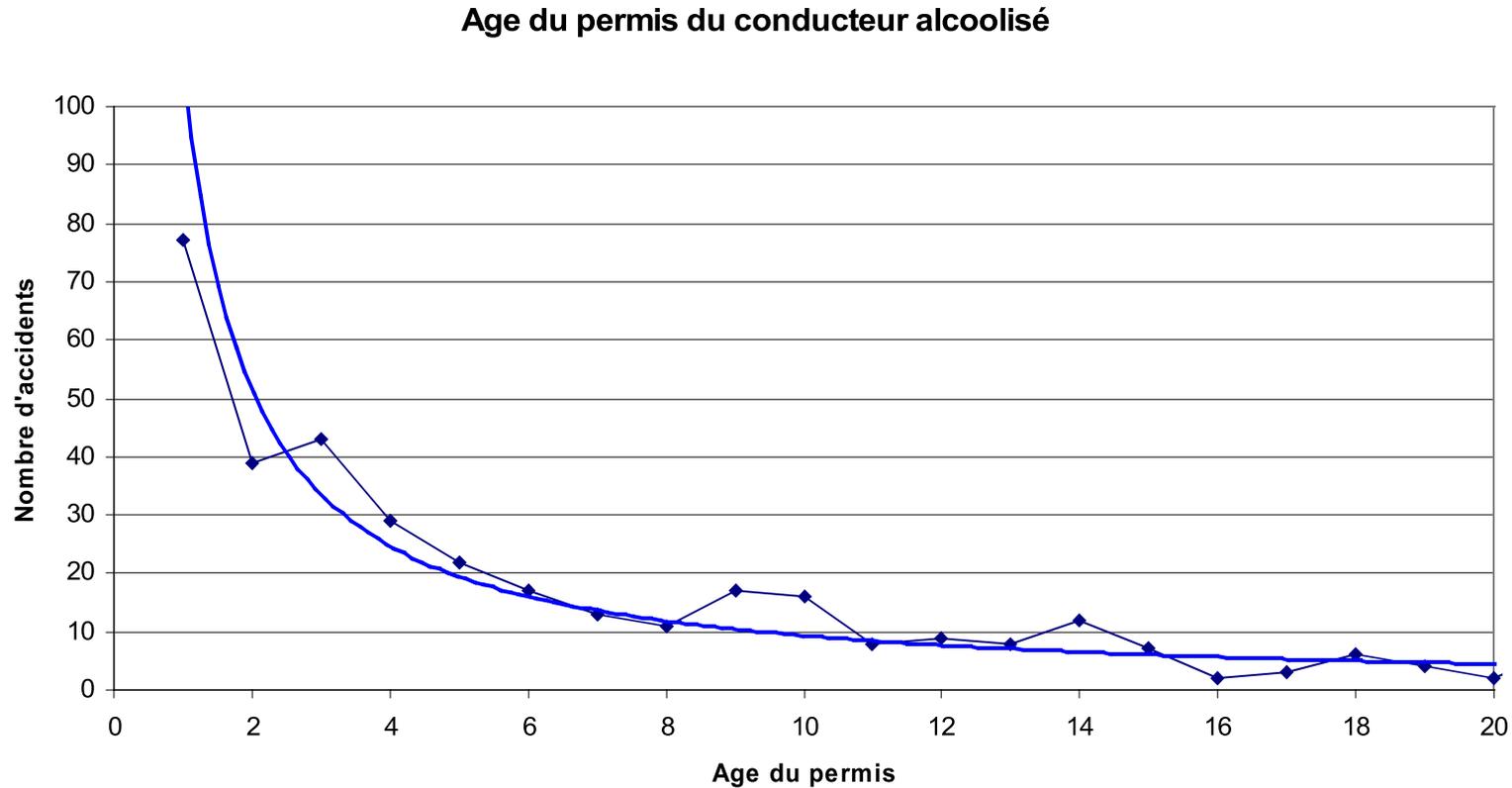


nombre de tués dans les véhicules conduits par un conducteur contrôlé positif en alcoolémie



Les accidents de voiture seule avec conducteur alcoolisé (30 tués) représentent 38% du nombre total des tués dans un accident avec alcool. Dans la moitié de ces accidents, le conducteur a entre 25 et 44 ans.

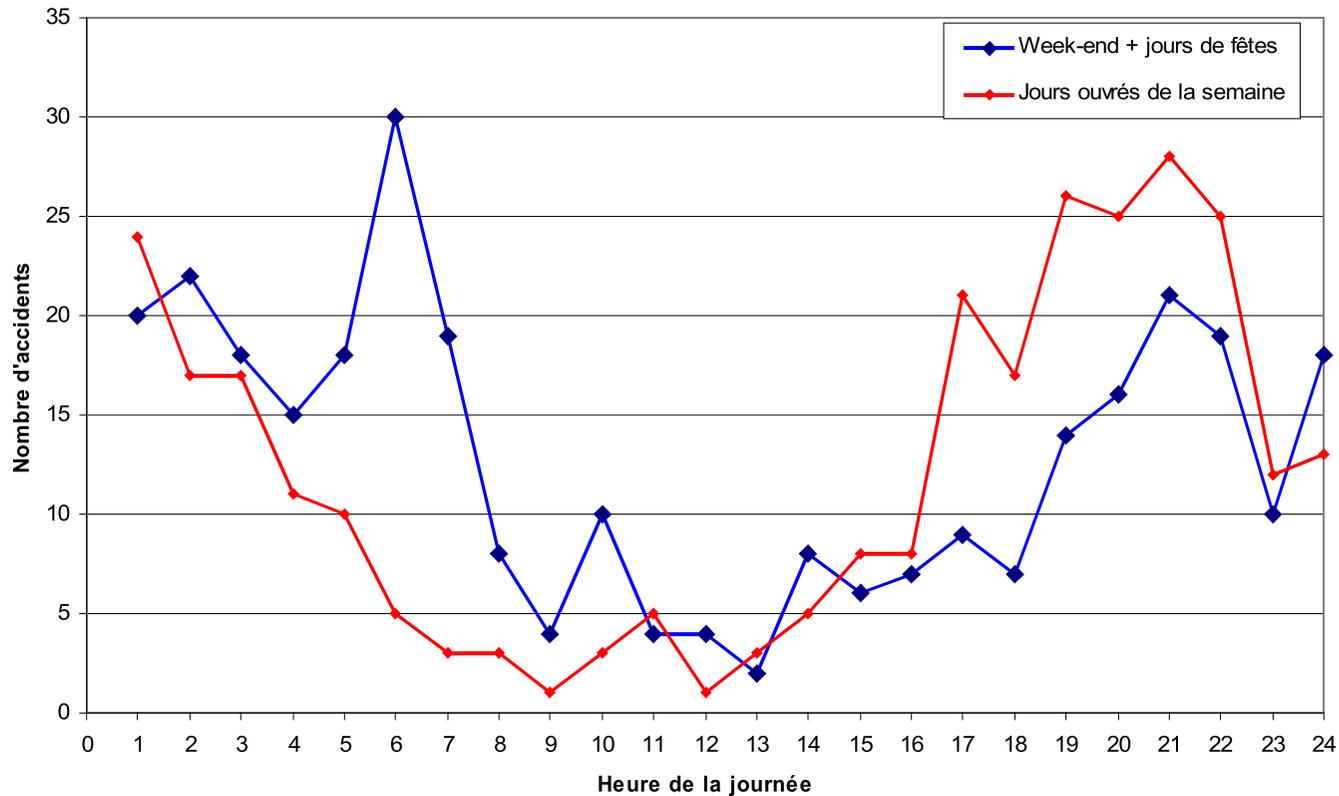
Substances psychoactives: alcool



50% des accidents avec alcool, et avec permis, le sont avec un conducteur ayant moins de 4 ans de permis.

Substances psychoactives: alcool

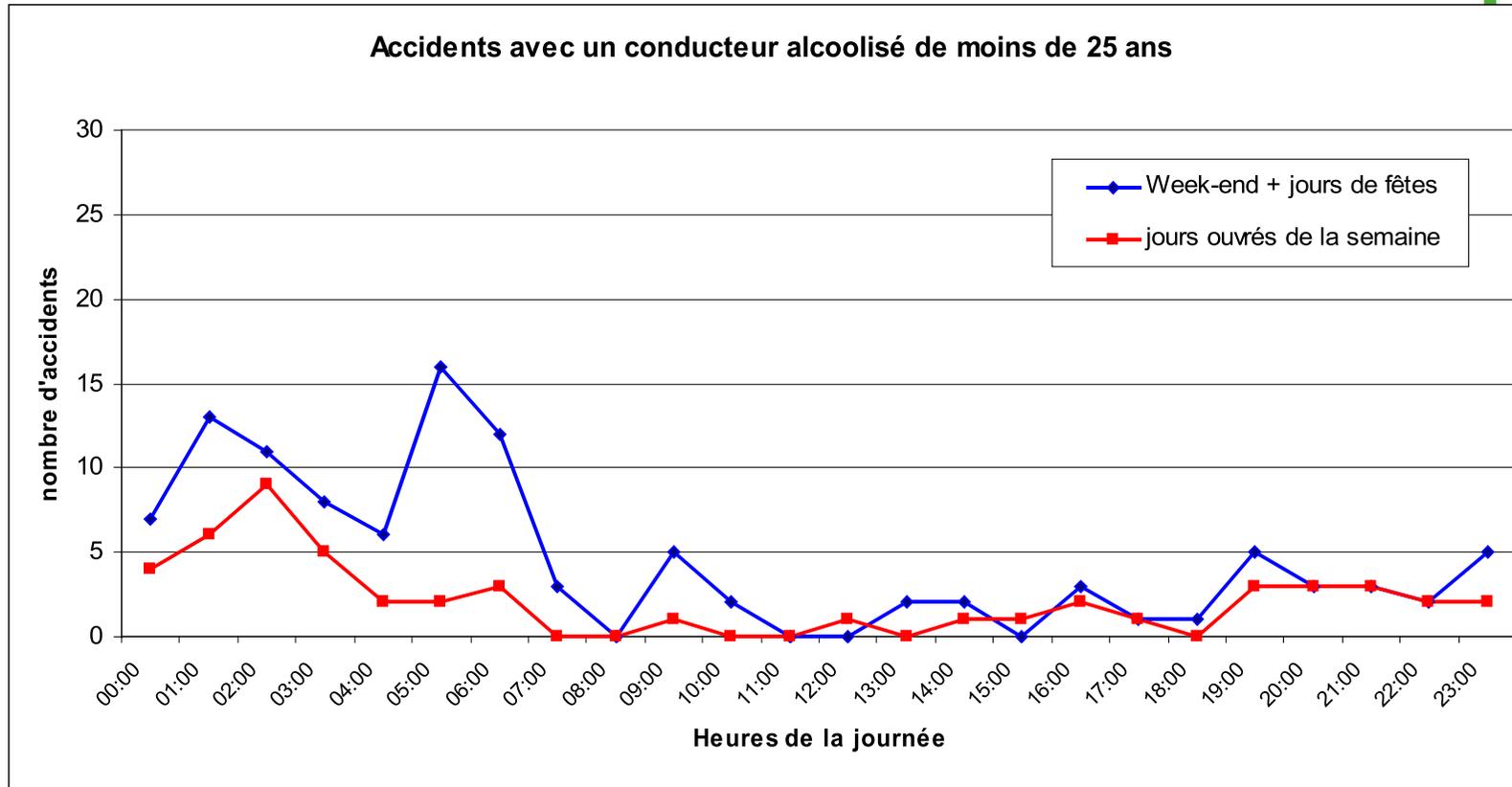
Accidents avec un conducteur alcoolisé en semaine et en week-end



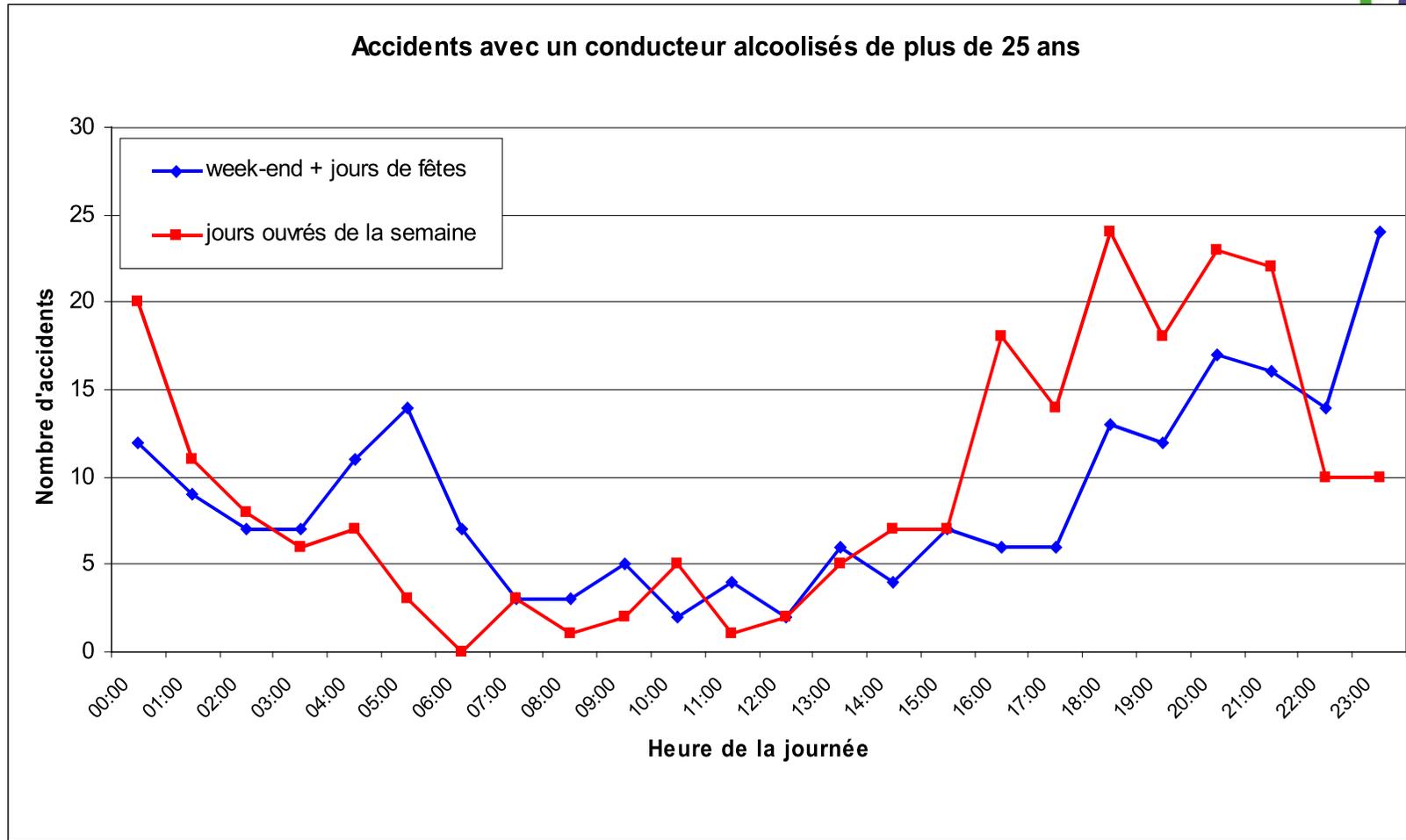
Une pointe le week-end entre 5 et 6h et en jours ouvrés de la semaine entre 19 et 22h.

Au total, autant d'accident avec alcool en semaine qu'en week-end.

Substances psychoactives: alcool

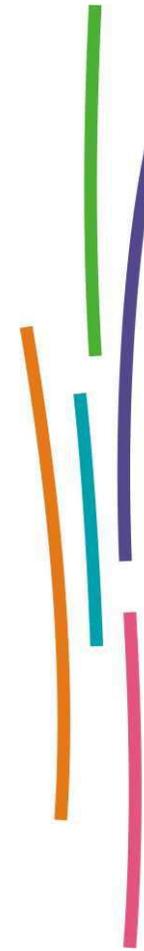


Substances psychoactives: alcool



Substances psychoactives: alcool

- Les conducteurs alcoolisés de plus de 24 ans sont présents dans 73% des accidents avec alcool, principalement en semaine entre 16 et 22 heures.
- Les conducteurs alcoolisés de moins de 25 ans sont présents dans 27% des accidents, principalement le week-end entre 1 et 7 heures.
- Le taux moyen d'alcool en Seine-Maritime est 1,6 g/l (1,3 g/l pour les 18-24 ans et 1,7 g/l pour les 25-44 ans).



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

Substances psychoactives: alcool

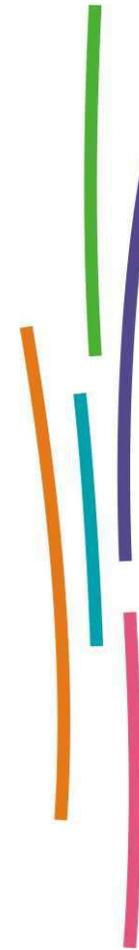
Typologie des collisions avec un conducteur alcoolisé de plus de 24 ans

	vélos	Autres	Cyclos	Motos	Véhicules légers	Véhicules util. légers	PL-TC	Piétons	Un seul véhicule
vélos		1			1	1			
Autres	1				5	1			
Cyclos					15		1	1	10
Motos					5	1			7
Véhicules légers	1	5	15	5	31	4	4	6	32
Véhicules util. légers	1	1		1	4	2			2
PL-TC			1		4		1		2
Piétons			1		6				
Un seul véhicule			10	7	32	2	2		
Ensemble	3	6	26	13	94	8	7	7	53

Substances psychoactives: alcool

Pistes d'actions proposées :

- Affiner la connaissance sur l'usage des stupéfiants.
- Alcool et jeunes permis.
- Alcool en semaine en agglomération.



Merci de votre attention

CETE Normandie Centre
DITM

Groupe Infrastructures Intermodales
10, chemin de la Poudrière
76121 Le Grand Quevilly cedex
téléphone : 02.35.68.82.22
télécopie : 02.35.68.82.19

courriel : DITM.CETE-NC@developpement-durable.gouv.fr
<http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/>

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre

[Http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr/)

ANNEXE 3

Comptes rendus des groupes de travail



PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME

**Direction départementale
des Territoires et de la Mer
Service Expertises Déplacements
Développement Durable**

Rouen, le 7 février 2013

Affaire suivie par : Aurélien Leceux
Tél. : 02 35 58 53 58
Fax : 02 35 58 56 22
Mél. : aurelien.leceux@seine-maritime.gouv.fr

Compte-rendu des réunions du 11 et 24 janvier 2013 du groupe de travail élargi pour l'élaboration du DGO

La liste des participants à chacune des réunions figure en annexe 1 au présent compte rendu.

Réunion du 11 janvier 2013

La réunion se déroule en deux temps.

Durant la première partie, un diaporama est présenté aux participants. Ce document, reporté en annexe 2, présente les objectifs du DGO, fait un retour rapide sur le précédent DGO 2008-2012 et présente la démarche d'élaboration du DGO 2013-2017, ainsi que l'objectif de la réunion du jour de celle du 24 janvier 2013.

Ces deux réunions devront permettre de travailler sur les 4 premiers enjeux que sont :

- les jeunes de moins de 24 ans et les jeunes permis de moins d'un an,
- les deux roues motorisées et en particulier les cyclomoteurs,
- le défaut de maîtrise de la vitesse,
- les substances psychoactives.

Le 5^{ème} enjeu fera l'objet d'une réunion spécifique avec les services techniques des grandes collectivités du département.

Dans la deuxième partie de la réunion, les partenaires sont répartis en deux groupes afin de faciliter la discussion et le travail sur les enjeux. Les interventions sont reportées dans un document de synthèse (annexe 3), principalement dans la colonne compléments. Ce document a été élaboré sur la base des études d'approfondissement réalisées par le CETE Normandie Centre, documents qui étaient joints à l'invitation des différents participants.

Les participants sont invités à apporter des compléments sur le document d'ici à la prochaine réunion ayant lieu le 24 janvier 2013.

Réunion du 24 janvier 2013

Durant cette réunion, la synthèse des travaux du 11 janvier 2013 est présentée ainsi que les premières orientations d'actions qui ont été identifiées.

Les discussions portent donc, enjeu par enjeu, sur la définition des orientations d'actions qui sont reportées et synthétisées dans le tableau de travail (annexe 3).

La synthèse de ces travaux sera transmise aux différents participants afin d'apporter des compléments ou remarques.

Annexe 1 : Liste des participants à la réunion du 11 janvier 2013

<i>NOM PRENOM</i>	<i>QUALITE</i>
EVAÏN Eric	CETE NC
GIGON Francine	CETE NC
LEON Michel	Ville de Dieppe
CHOLLOIS Philippe	Ville de Rouen - DEPN
GLOMBICKI Franck	Ville de Rouen DTP
Capitaine DENNIEL-DUPIN Guillaume	Police Nationale DDSP 76/USR
Chef d'Escadron TOULLALAN Bruno	Groupement de gendarmerie
VAUTIER Catherine	DSDEN 76
GENTES Brigitte	Inspectrice Education Nationale – Direction des Services 76
TELLIER Bruno	Rectorat
COUPPEY Roland	Concessionnaire BMW
DOURY Gérard	IDSR
PLOUVIER-DIAZ Françoise	DIRECCTE
DELECOUR Francis	Automobile Club de l'Ouest
Lieutenant PICHAVANT Jean-Loïc	SDIS 76
FASQUEL Arnaud	Prévention Routière
DUVAL Eric	CREA
MONROUX Florence	CREA
ISAAC Mathieu	CG 76/SSR
CHAUVIN Philippe	CG 76/DR
ANQUETIL Caroline	FNTR-FNTV
LECOSSOIS Bernard	Délégué départemental du centre de documentation et d'information de l'assurance
AUVERGNON Thomas	Inspecteur Agence Régionale de Santé
CARRE Franck	DIRNO/District de Rouen
PINSON Evelyne	Chargée de mission écomobilité véloéducation
DUBOS Nicolas	CETE NC / PASR
MORTREUIL Arnaud	Coordinateur FFMC Délégué Mutuelle des Motards
LECEUX Aurélien	DDTM/BST
SEIGNEUR Manuelle	DDTM/SE3D
LE GOFF Stéphane	DDTM/BST
BOULERY Xavier	DDTM/BER

Liste des participants à la réunion du 24 janvier 2013

<i>NOM PRENOM</i>	<i>QUALITE</i>
GIGON Francine	CETE NC
DUBOS Nicolas	CETE NC / PASR
JOUANNE François	CARSAT Haute-Normandie
Chef d'Escadron TOULLALAN Bruno	Groupement de gendarmerie
LEON Michel	Ville de Dieppe
COUPPEY Roland	Concessionnaire BMW
Capitaine DENNIEL-DUPIN	DDSP 76/USR
VAUTIER Catherine	DSDEN 76
TELLIER Bruno	Rectorat
DOURY Gérard	IDSR
DELECOUR Francis	Automobile Club de l'Ouest
FASQUEL Arnaud	Prévention routière
ANQUETIL Caroline	FNTR-FNTV
DUVAL Eric	CREA
ROBLIN Mickaël	CER Réseau
CARRE Franck	DIRNO/Rouen
ISAAC Mathieu	CG 76 / SSR
CHAUVIN Philippe	CG76 / SSR
CHOLLOIS Philippe	Ville de Rouen
PICHAVANT Jean-Loïc	SDIS 76
AUVERGNON Thomas	Inspecteur Agence Régionale de Santé
PINSON Evelyne	Chargée de mission écomobilité véloéducation
LECEUX Aurélien	DDTM/BST
SEIGNEUR Manuelle	DDTM/SE3D
LE GOFF Stéphane	DDTM/BST

Élaboration du DGO 2013-2017 Réunion du groupe élargi du 11 janvier 2013



Sommaire

- Les objectifs du DGO
- Retour sur le DGO 2008-2012
- Démarche d'élaboration du DGO 2013-2017 :
 - Organisation
 - Planning
 - Enjeux retenus
- Objectifs des réunions du groupe élargi

Les objectifs du DGO

Rappel de la finalité du document général d'orientations :

Fixer pour le département de Seine Maritime les enjeux et les **orientations d'actions** pour la sécurité routière pour la période 2013-2017 en concertation entre l'Etat, le Conseil Général et les principales collectivités,

Servir de cadre aux Plans Départementaux d'Actions pour la Sécurité Routière (PDASR) déclinés chaque année.

Retour sur le précédent DGO

Le DGO 2008 2012 précédent a été réalisé en 2009. Le document présente la démarche et les enjeux retenus qui sont les deux roues motorisés, la population jeune, les substances psychoactives, les fautes de comportement et la vitesse.

3 réunions avaient eu lieu par enjeu et les orientations d'actions avaient été synthétisées autour de 5 axes :

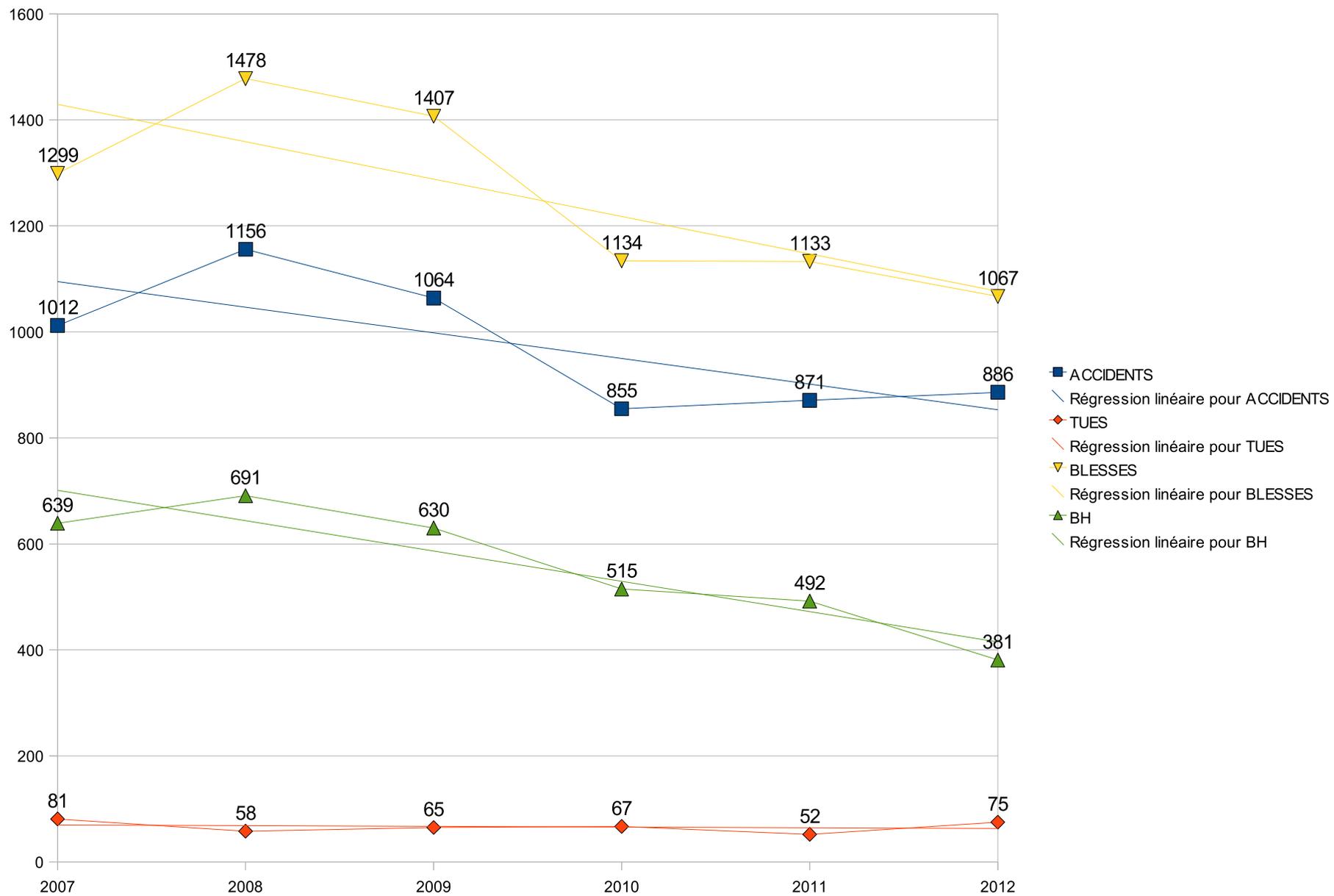
- améliorer la formation à la sécurité routière,
- poursuivre les actions de sensibilisation,
- poursuivre les aménagements sur l'infrastructure,
- mieux articuler les actions de prévention et de contrôles / sanctions
- suivre l'évolution des enjeux du DGO.

Ce document a bien permis de construire année après année les PDASR successifs.

Retour sur le précédent DGO

Des indicateurs avaient été fixés à l'échelle du département.

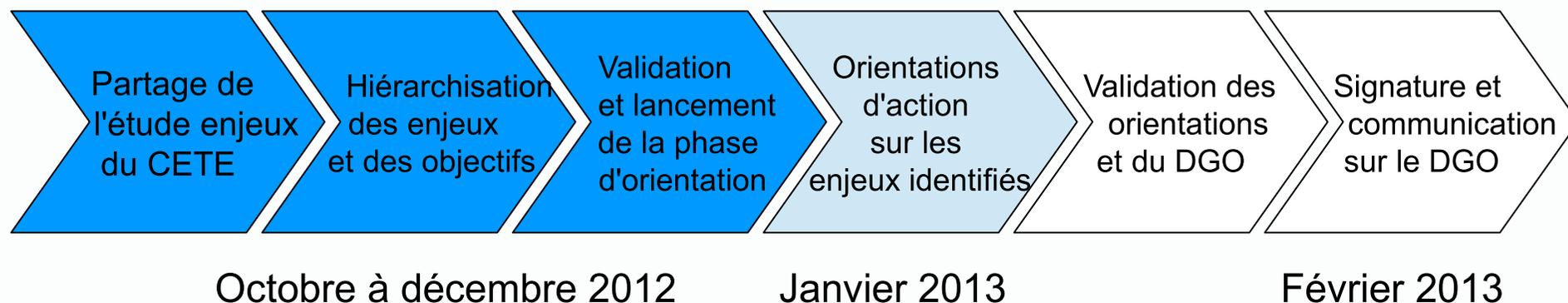
	2007	2008	2009	2010	2011	2012* * données 2012 non fiabilisées	Moyenne 2010/ 2012	Moyenne 2009/ 2011	Objectifs DGO 2008 2012 (en moyenne sur 2010/2012)
Nombre de tués	81	58	65	67	52	75	64,67	61,33	50 en 2012
Tués 2RM	31	19	21	11	15	22	16	15,67	15
Tués 15-24 ans	22	14	16	17	11	20	16	14,67	10
Tués accident substance psychoactives	31	11	17	25	15	19	19,67	19	10
Tués faute de comportement	18	11	7	7	2	6	5	5,33	17
Tués cause vitesse	12	9	12	14	14	10	12,67	13,33	13



Organisation du DGO 2013 - 2017

Pour la démarche d'élaboration du DGO 2013 – 2017, l'instance de pilotage est le Pôle de Compétences État qui regroupe les partenaires du département compétents en matière de sécurité routière.

Le groupe de travail élargi s'ouvre en plus des partenaires du PCE à des acteurs associatifs (Prévention Routière, Automobile Club de l'Ouest, Fubicy), fédérations (FNTR, FNTV), de collectivités (Agglomération et Mairies des 3 villes principales), l'ARS, des IDSR, une auto école et un concessionnaire moto.



Le DGO finalisé permettra de préparer et cadrer le PDASR 2013.

Organisation du DGO 2013 - 2017

Le CETE Normandie Centre a analysé les statistiques 2007-2011 pour déterminer les enjeux du département.

Le 23 octobre 2012, l'étude d'enjeux a été présentée en PCE et 5 enjeux ont été retenus :

- les jeunes de moins de 24 ans et les jeunes permis de moins d'un an,
- les deux roues motorisés et en particulier les cyclomoteurs,
- la défaut de maîtrise de la vitesse,
- les substances psychoactives au volant,
- la détermination des axes les plus accidentogènes en agglomération en partenariat avec les gestionnaires.

Depuis, les approfondissements ont été réalisés sur ces 5 enjeux et diffusés avec l'invitation à notre réunion.

Organisation du DGO 2013 - 2017

Objectif de la réunion du 11 janvier :

Échange sur les enjeux identifiés et les approfondissements sur la base d'un **tableau de travail**.

Afin de faciliter les échanges, le groupe est scindé en deux pour la suite de la réunion. Dans un premier temps :

- l'un travaillera sur les enjeux Jeunes et Substances psychoactives,
- l'autre travaillera sur les enjeux deux roues motorisés et vitesse.

Ensuite, les groupes échangeront leur travail et amenderont le travail réalisé.

L'objet de cette première réunion est bien de se focaliser sur **la colonne compléments** et de commencer à donner des orientations d'action.

D'ici la réunion du 24 janvier, vous pourrez apporter des compléments.

Cette seconde réunion sera dédiée à la détermination des **orientations d'action**.

Organisation du DGO 2013 - 2017

MERCI DE VOTRE ATTENTION ET BON TRAVAIL !

<p>autre véhicule (à voiture).</p>	<p>agglomération. Majorité d'accidents lors de tourne à gauche des VL</p>	<p>la question de la visibilité et de la compréhension mutuelle</p>
<p>s de 2RM sont des cyclomoteurs en régénération</p>	<p>BMW : équipements de sécurité souvent insuffisant pour les cyclos ACO : Que dit la loi concernant la remontée de file / réponse EDSR 76 : interdit mais devenue usuelle. DDSP : cette pratique est tout de même rare dans le Département et bien loin des pratiques connues en Ile de France. IDSR : sensibilisation des parents (moteur débridé) nécessaire mais difficile FFMC: prise en charge de la tva sur l'achat équipement par le PDASR ?</p>	<p>Sensibiliser les utilisateurs de 2rm au fait qu'ils ne sont pas les 4RM et à l'importance d'être vu et de se protéger (éclairage, vêtements trop sombres, faible gabarit, etc....)</p>
<p>tion, 71 % des 2RM ont moins de 25 entre 15 et 17 ans). ont lieu en jours rés.</p>	<p>FFMC : apprentissage à l'anticipation / partage de la route avec les vl (respect, civisme). FFMC : jeunes permis (+ accidentologie) EN : les jeunes apprentis en CFA utilisent souvent des cyclomoteurs et parfois sur des distances assez longues, pour avoir accès à leur lieu de stage. CREA : des prêts de cyclomoteurs sont réalisés dans le cadre des actions de la Mission locale.</p>	<p>Renforcement des actions de communication au partage de l'école scolaire (collèges - lycées - cfa) et par le relais des auto-éc... (remise de la plaquettes sur les facteurs de risque en 2RM, équipements de sécurité par exemple) Mieux connaître l'utilisation des cyclo moteurs dans le cadre de la CFA (action auprès des maîtres de stage concernant la mobilité, les messages qui peuvent accompagner les prêts de cy</p>
<p>2RM sont des rase campagne.</p>	<p>PASR : Dans une étude locale basée sur les PV, il est difficile de mettre en avant le facteur vitesse des 2RM. Il ne faut cependant pas l'oublier afin de ne pas risquer de désresponsabiliser l'usager 2RM. Selon l'ONISR, la vitesse moyenne des 2RM est de 7km/h supérieure à celle des VL. Or, les modèles montrent qu'une baisse de vitesse de 1% = baisse des accidents mortels de 4%.</p>	<p>Sensibilisation à la prise de risques hors aggro sur réseau ro</p>
<p>pour les accidents on note un pic z les moins de 25 accidents sont plus aine aux heures de du soir.</p>		<p>Impliquer les entreprises, CHSCT, aux risques trajets dor</p>
<p>facteurs sont ifiés : de nouvelles motos cyclos einage d'urgence es masques à la intersections éments de sécurité</p>	<p>BMW :l'équipement de sécurité en série (abs) devrait améliorer les situations de freinage, pb sur l'apprentissage à la conduite (passage du permis, aspect financier !), EDSR : le permis moto autorise principalement le droit à la conduite, BER : l'examen du permis moto évolue au 19 janvier 2013 (demande d'avoir une vitesse minimum plutôt qu'un chronométrage sur certaines épreuves, freinages d'urgence et situation d'évitement, allure extra lente, ...) et évolution sur les puissances de moto autorisées selon l'age (permis A à partir de 24 ans, A2 entre 18 et 24 ans avec possibilité d'évoluer vers le A après 2 ans de permis A2 et 7h de formation complémentaire). Des gains peuvent être attendus sur le long terme ?</p>	<p>Actions à mener pour les usagers de motos : jeunes permis, l'acquisition de nouveaux engins => avoir des alternatives au un premier temps proposer des stages pour améliorer la prise en main des nouveaux utilisateurs mais aussi pour les utilisateurs occasionnels (par beau temps) <i>Travailler sur les masques à la visibilité avec les gestionnaires et les collectivités (CG 76 - transversalité avec d'autres...)</i> Transformer la plaquette 2RM en outil mis à jour et faciliter</p>

CETE évoque les éléments contenus dans la plaquette 2RM, laquelle évoque les facteurs à risques, la **FFMC** confirme la qualité du contenu.

<p>ment n'est effectué faute de données</p>	<p>medicaments. Les dépistages sont systématiquement réalisés lors d'accidents corporels. La consommation de drogues s'accompagne quasi-systématiquement d'alcool (poly consommation) PASR Déficit également sur la connaissance des lieux d'alcoolisation des accidentés. L'alcoolisation précédant l'accident a-t-elle eu lieu en discothèque, resto, bar, domicile? ARS : fausses idées reçues sur les boissons énergisantes (lutte contre la fatigue au volant,.....) Rôle important du médecin et du pharmacien lors de la délivrance de médicament</p>	<p>comprendre le phénomène. Consolider les connaissances sur le domaine des substances (effet des substances, modes de consommation) afin de permettre un message plus territorialisé et adapté ARS : promouvoir l'information délivrée par les professionnels de santé (pharmaciens, médecins) sur les risques associés aux substances en association avec d'autres substances (alcool en pa</p>
<p>à taux connus, 60% de déviation et 40 % en moins. Pour les tués la déviation est objectivement 29% et 40%.</p>	<p>ARS : moyens de substitution transports à l'absence de permis, offre de service transports (absence en milieu rural) EDSR : Des établissements bien connus et très fréquentés sont inaccessibles autrement que par la voiture (ex : excalibur, moulin rose)</p>	<p>Rechercher une organisation pour mettre en place des moyens alternatifs à la voiture pour des établissements de nuit ou pour des manifestations.</p>
<p>les accidents avec alcool le sont plus pour ceux ayant moins de 4 ans de permis</p>	<p>ARS : le retrait du permis ne freine pas l'utilisation du véhicule pour certains en milieu rural Collégial : travail sur la prise de conscience des risques (perte de permis -> perte du travail -> endettement, isolement, etc..) CER : la sensibilisation aux risques alcool / substances psychoactives peut être efficacement appréhendée lors de la formation à la conduite (lunettes alcool)</p>	<p>Renforcer les messages portant sur l'alcool auprès des élèves de la conduite et avoir des moyens de mettre en situation. L'accompagnement, en profiter pour faire passer le message également.</p>
<p>le weekend (pointe de la semaine (pointe de 19 et 22h)</p>	<p>ARS : profils de consommation : 2 profils principaux : consommateur chronique en milieu rural (+50 ans ou population active en sortie du travail) et consommateur occasionnel et festif (principalement jeunes). Répartition géographique diffuse avec des phénomènes plus accentués au Nord Est du département (Dieppe, Neufchatel) et au Havre.</p>	<p>Adapter les contrôles aux deux grands types de comportements vis de l'alcool</p>
<p>accidents avec alcool, la plus de 24 ans. généralement entre 19h et 22h</p>	<p>EDSR : les messages de prévention sont bien connus par les jeunes mais il y a des prises délibérées de risque sur certaines périodes. Il serait nécessaire d'avoir en plus des contrôles sur ces périodes, des relais (asso ou autres) qui porteraient également un message de prévention en parallèle</p>	<p>Pour les comportements festifs, sensibiliser sur les risques pour les consommateurs que pour les responsables (via les organisateurs de soirée, les associations, la location de lieux etc..)</p>
<p>plus de 24 ans, le conducteur a moins de 4 ans. L'accident a eu lieu le week end entre 19h et 7h</p>	<p>DDSP 76 : retrace de façon systématique les lieux de consommation (possibilité de fermeture administrative d'établissements si nécessaire)</p>	<p>Rechercher des actions de sensibilisation et de prévention parallèles aux contrôles opérés par les forces de l'ordre</p>
<p>alcool contrôlé positif à 1,6g/l.</p>	<p>CETE : bcp de taux d'alcool relevés sont très importants Collégial : bonne articulation du couple sanction/mesures de prise en charge de l'addictologie ARS / FFMC: manque d'homogénéité des sanctions prises par les parquets. D'où une incompréhension du public et des partenaires. Milieu professionnel transport : consommation d'alcool non tolérée, licenciement immédiat. Problème de réglementation : refus des règlements intérieurs qui interdisent la consommation d'alcool dans l'établissement. Impossibilité de vérifier si le personnel a son permis valide ou de faire un test d'alcoolémie. La prévention routière porte régulièrement des messages à destination des entreprises CARSAT : La clé d'entrée en entreprise pour la prévention des addictions ne doit pas être l'enjeu sécurité routière mais l'enjeu santé publique, les atteintes à la santé dans le cadre de la sécurité routière viennent confirmer le risque pour la personne sous addiction et AUTRUI qui peut être appuyé par le volet pénal.</p>	<p>Avoir une politique de sanction cohérente et compréhensible également sur une ouverture vers un accompagnement via des mesures adaptées. Médiatiser ces mesures Porter des messages sur la sécurité routière dans le cadre de la santé publique auprès des entreprises</p>

<p>moins de 15 ans impliqués dans 11 % des accidents de Seine Maritime</p>	<p>associée ont été réorganisées en urgence dans le département fin 2012.</p> <p>EN CG Les rythmes scolaires sont susceptibles d'évoluer (augmentation du temps péri-éducatif) / une synergie avec les services des mairies pourrait être recherchée en contribuant à des actions liées à la sécurité routière.</p>	<p>Pérenniser, renforcer et redonner du sens à l'action sur les permis piétons et vélos dans les écoles primaires.</p> <p>Trouver des temps de sensibilisation à la sécurité pour les enfants en lien avec l'évolution des rythmes scolaires en lien avec les mairies.</p>
<p>campagne, 85 % des moins de 15 ans sont des passagers en voiture.</p>	<p>CG76 : enfants sensibilisés au port de la ceinture(relais auprès des parents)</p>	<p>Sensibiliser les enfants mais aussi les parents aux problématiques de sécurité routière</p>
<p>agglomération, le jeune de moins de 15 ans est un piéton dans la majorité des cas. Ces accidents ont lieu en semaine entre 16h et 19h</p>	<p>DDSP très peu d'accidents à proximité des groupes scolaires (+ arrêt de car) Les automobilistes font plus attention à proximité de ces groupes.</p> <p><i>[réflexion générale agglo] L'absence de visibilité entre le piéton et du véhicule est une grande cause d'accident en agglomération.</i></p> <p><i>Sur les usagers vélos, le défaut de visibilité et la lisibilité de sa trajectoire est cause d'accident. La compréhension mutuelle des usagers est un facteur d'anticipation des risques.</i></p> <p><i>Le comportement des piétons et cyclistes peuvent prêter à confusion pour les automobilistes.</i></p> <p><i>Il y a besoin de mieux cerner la causalité des accidents.</i></p>	<p>Travailler sur l'écomobilité scolaire (pédibus, vélobus) en lien avec les comités de parents et les associations</p> <p><i>Développer la connaissance du partage des circulations en agglomération</i></p> <p><i>Développer la connaissance des accidents d'usagers vulnérables.</i></p> <p><i>Sensibiliser les usagers du vélo à l'importance du respect du code de la route et d'avoir un équipement adapté.</i></p>
<p>jeunes de 15 à 17 ans sont impliqués dans 13 % des accidents de Seine Maritime.</p>		
<p>campagne, dans la moitié des accidents des jeunes de 15 à 17 ans il s'agit de conducteurs de véhicules. ¾ de ces accidents sont des collisions. A 80 % le véhicule impliqué est une voiture.</p>	<p>DDSP La visibilité des cyclomoteuristes est un facteur d'accident récurrent.</p> <p>L' incompréhension des distances de freinage d'un cyclo par les VL est cause d'accident. Les scénarios les plus récurrents sont à étudier pour rechercher une communication ciblée. Question du partage de la connaissance des accidents. Améliorer la connaissance des comportements actuels.</p>	<p>Améliorer la connaissance de ces scénarios d'accidents et adapter un message de sensibilisation encore plus adapté (lien enjeu 2RM) -</p>
<p>agglomération, le jeune de 15 à 17 ans est à 55 % un conducteur de véhicule à moteur. Dans 81 % des accidents, le cyclomoteuriste rentre en collision avec un autre véhicule.</p>	<p>DDSP Des contrôles sont effectués par la police nationale sur les 2RM dans les lycées + CFA à chaque rentrée, sur les équipements des jeunes. Une diminution du nombre d'infraction à l'équipement est constatée.</p> <p>La tendance est à la baisse du nombre de 2RM chez les jeunes.</p>	<p>Assurer des actions de sensibilisation auprès des jeunes conducteurs de véhicules à moteur et de leur entourage pour prévenir les situations à risque</p>
<p>accidents impliquant des conducteurs de véhicules ont principalement lieu en semaine aux heures de pointe. Le samedi est principalement marqué en soirée</p>	<p>CER : le brevet cyclo (BSR) a évolué depuis le 19 janvier en permis AM. La formation est maintenant de 7 heures dont une heure sur piste hors circulation et une heure de sensibilisation au risque routier.</p>	
<p>jeunes de 18 à 24 ans sont impliqués dans 63 % des accidents de Seine Maritime. Ils représentent 1/3 des tués chez les moins de 25 ans.</p> <p>¾ des accidents (y compris les accidents mortels) ont lieu de nuit.</p>	<p>EN Les jeunes conducteurs n'ont pas forcément conscience de la notion du permis probatoire, l'explication de cette mesure manque actuellement. Rappeler le fait que l'obtention du permis signifie la première période de conduite seul.</p> <p>Les jeunes hommes sont beaucoup plus responsables des accidents, les jeunes femmes plus souvent victimes. Globalement, la communication ciblée à destination de cette catégorie de jeunes est relativement difficile.</p> <p>Il n'y a pas de limite de puissance pour les VL (barrière de l'assurance éventuelle)</p> <p>Axe de travail via les parents durant la conduite accompagnée ? Gain de la conduite accompagnée ?</p> <p>PASR : On manque de connaissance sur l'origine du jeune accidenté. Il faudrait savoir d'où il vient pour mieux orienter les actions de sensibilisation (CFA-Lycées-Entreprises, etc...)</p> <p>CG La gravité des accidents en rase campagne est source d'un grand gisement de gain sur le nombre de tués. Une meilleure connaissance de ces accidents est à rechercher.</p> <p>BER : il y a un peu moins d'accident la première année suivant le permis pour les conducteurs ayant fait la conduite accompagnée mais ce gain n'est pas pérenne sur les années suivantes.</p> <p>Durant la conduite accompagnée, les autoécoles ont des rendez vous pédagogiques avec les jeunes conducteurs et les parents, des messages de sensibilisation sont passés à cette occasion mais pas forcément des messages locaux.</p> <p>CARSAT : dans le milieu professionnel, il existe des actions pour encourager la conduite accompagnée (chartes nationales qui pourraient être déclinées localement).</p> <p>CREA : de bonnes formations sont fournis par certaines mutuelles et assurances.</p>	<p>Chercher des axes de communication et des canaux de diffusions adaptés (réseaux sociaux, sms) pour toucher les jeunes conducteurs et les sensibiliser aux risques</p> <p>Améliorer la connaissance sur les accidents des 18 24 dans le département et donner plus de sens aux campagnes de prévention et mieux les orienter</p> <p>Promouvoir les actions de conduite accompagnée lors de l'apprentissage des permis jeunes, rechercher des partenariats avec les compagnies d'assurance</p> <p>Porter un message plus local envers les auto écoles et les candidats au permis de conduire afin de mieux sensibiliser aux problématiques de sécurité routière dans le département et responsabiliser le jeune conducteur dans ses premières années de conduite</p>
<p>des accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans ont lieu en rase campagne, 85 % des tués le sont en rase campagne (à 79 % des conducteurs).</p>		
<p>rase campagne, 70 % des accidents impliquent des conducteurs de véhicules et la moitié des accidents a lieu de nuit. Les 18 ou 19 ans, ont le plus de accidents, sur des accidents de conduite concernent 55 % de ces accidents</p>		
<p>agglomération, 88 % des accidents des 18 24 ans concernent des conducteurs de véhicules (de voiture à 59%). La majorité de ces conducteurs ont 18 ou 19 ans et moins d'un an de permis</p>		

<p>és dans un accident a vitesse le sont hors glomération</p>	<p>Collégial : inadaptation de la vitesse est aussi grave que l'excès de vitesse Collégial : respect de la réglementation (signalisation) EN un argumentaire est en cours d'élaboration au niveau national.</p>	<p>Renforcer la sensibilisation et la compréhension pris lors d'une conduite avec une vitesse inadaptée de la réglementation et peines encourues, distance de gravité des accidents). CARSAT : Promouvoir les actions de bridage d'utilitaires menés par certaines entreprises auprès et des concessionnaires</p>
<p>impliquée dans 56 % des t pour 63 % des tués</p>	<p>CG 76 : mise en place d'un observatoire de la vitesse et des comportements, programme REAGIR CG 76 : radars pédagogiques (bons retours a priori). A confirmer au niveau national</p>	<p>Améliorer la connaissance sur les vitesses pratiques département par la remise en place d'un observatoire vitesses</p>
<p>accidents ont lieu en semaine nt durant les heures de 7/9h et 16h/20h).</p>	<p>DDSP : le vendredi 16h/20h est une période où les vitesses sont particulièrement élevées. GGD 76 / Edsr: les trajets domicile / école / travail impactent le plus la zone d'action de la gendarmerie qui va augmenter le nombre des contrôles de la vitesse (sous diverses formes) dans les créneaux 06h30 / 09h00 et 16h30 / 21h00.</p>	<p>Poursuivre le travail autour des radars pédagogiques</p>
<p>accidents en voiture seule en collision</p>		<p>Renforcer les campagnes de contrôle des vitesses à la pointe du matin et du soir en portant une grande attention vendredi.</p>
<p>accidents avec vitesse jeunes de moins de 24 le permis depuis moins proportion de ces accidents ont eu de nuit</p>	<p>Collégial : conduite de nuit (contrôle de la vue et moyens de corrections) – souvent une combinaison nuit / vitesse / alcool Collégial : plus de conduite de nuit (apprentissage à la conduite / auto-école, expérimentations possibles avec des autoécoles ?) BER : les examens ne se passent pas de nuit, l'offre de formation est donc moins orientée. Des expérimentations (dont le suivi serait à mettre en place) pourraient être menées sur cette thématique (et conduite en situation dégradée également) CER précise que la conduite de nuit est possible à organiser (voir l'aspect réglementation du travail). CG : la cohérence des vitesses est à approfondir. Une information à destination des mairies sur cette question pourrait être pertinente. DDTM : la vitesse amplifie les conséquences de la moindre inattention / distraction.</p>	<p>Mener des actions des sensibilisations sur les risques de vitesse et des conditions particulières via l'éducation expérimentation des cours spécifiques avec des autoécoles</p>
<p>conséquences météorologiques ont les conséquences s avec vitesse / alcool</p>		<p>Avoir un message fort vis à vis des risques des conditions météorologiques comme sur le portable ou des risques de l'inattention (sommolence, ...). Porter le message à différents publics (entreprises etc)</p>



PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME

**Direction départementale
des Territoires et de la Mer
Service Expertises Déplacements
Développement Durable**

Rouen, le 4 février 2013

Affaire suivie par : Aurélien Leceux
Tél. : 02 35 58 53 58
Fax : 02 35 58 56 22
Mél. : aurelien.leceux@seine-maritime.gouv.fr

Compte-rendu de la réunion de travail d'élaboration du DGO du 30 janvier 2013

La liste des participants figure en annexe 1 au présent compte rendu.

La démarche d'élaboration du document général d'orientations (DGO) pour la sécurité routière 2013-2017 est présentée aux différents participants qui sont réunis pour échanger sur l'enjeu n°5 qui avait été retenu en octobre 2012 dans le cadre du pôle de compétences Etat (PCE), instance de pilotage du DGO, et intitulé « Détermination des axes accidentogènes en agglomération en partenariat avec les gestionnaires ».

Au cours de la démarche d'élaboration du document et suite aux échanges avec les différents partenaires, il est apparu souhaitable d'élargir le champ des actions prises en compte dans cet enjeu en incluant par exemple des éléments sur le partage de la voirie.

Les différents acteurs s'expriment sur le traitement de la sécurité routière qui est fait dans leurs institutions :

- CREA : la sécurité routière est un objectif à part entière du plan de déplacements urbains (PDU) qui est en cours d'élaboration. Trois axes majeurs sont poursuivis : observer (via l'observatoire OSCAR qui intègre un volet sécurité routière et à la géolocalisation des accidents réalisée depuis 2 ans), sensibiliser, former et informer (via le programme local d'éducation à l'environnement), agir (via la hiérarchisation du réseau de voirie, le travail sur des chartes d'aménagement et un meilleur partage de l'espace public).
- Ville de Rouen : des actions sont menées par 2 agents qui interviennent sur les classes de CM2 sur la commune et auprès de la maison des aînés. Il n'y a pas d'observatoire spécifique mis en place. Les actions ont lieu en fonction des sollicitations et il y a très peu d'outils pour suivre les effets des diverses actions. La voirie présente par ailleurs des problèmes de lisibilité (ex : voies TEOR, pistes cyclables...).
- CODAH : la sécurité routière est incluse dans le PDU de la CODAH, également en cours d'élaboration. Un observatoire sera à mettre en place. Une attention est portée autour de la RD 940 et de la RD 6015 et sur les circulations poids lourds également. Des modalités d'échange des données seront à mettre en place.
- Ville de Dieppe : il n'y a pas d'observatoire en place sur la ville de Dieppe. Une connaissance plus précise des accidents est nécessaire et souhaitée.

Concernant les orientations qui pourraient être ajoutées à celles déjà discutées dans le cadre des précédentes réunions, s'ajoutent :

- un besoin de mettre en place des observatoires adaptés,
- trouver des modalités d'échange plus réactives sur les accidents,
- promouvoir les démarches de hiérarchisation des voiries afin d'apporter plus de cohérence pour l'utilisateur,
- mettre en place un recensement des actions menées dans le cadre de la sécurité routière dans les diverses communes et structures.

Compte tenu de ces discussions, il est proposé d'intituler cet enjeu « le travail partenarial pour améliorer la connaissance en sécurité routière et agir sur le réseau routier ».

Pour la validation de ces orientations d'actions, les représentants du Conseil général souhaitent que leurs élus soient sollicités officiellement afin d'apporter leur avis sur les orientations d'actions retenues.

Annexe 1 : Liste des participants à la réunion du 30 janvier 2013

Nom - Prénom	Qualité	Adresse mail
CHAUVIN Philippe	CG 76 - SSR	Philippe.chauvin@cg76.fr
ISAAC Mathieu	CG 76 - SSR	Mathieu.isaac@cg76.fr
DANIEL Julien	CREA	julien.daniel@la-crea.fr
DUVAL Eric	CREA	eric.duval@la-crea.fr
DUHAYON Emmanuelle	CODAH	Emmanuelle.duhayon@agglo-havraise.fr
GLOMBICKI Franck	Ville de Rouen	fglombicki@rouen.fr
LEON Michel	Ville de Dieppe	michel.leon@mairie-dieppe.fr
EVAIN Eric	CETE NC	Eric.evain@developpement-durable.gouv.fr
GIGON Francine	CETE NC	Francine.gigon@developpement-durable.gouv.fr
LECEUX Aurélien	DDTM - SE3D - BST	aurelien.leceux@seine-maritime.gouv.fr
SEIGNEUR Manuelle	DDTM - SE3D	manuelle.seigneur@seine-maritime.gouv.fr

ANNEXE 4

Les politiques du département de Seine-Maritime en matière de sécurité routière

*La sécurité routière en Seine-Maritime:
une priorité*

LA SECURITE ROUTIERE EN SEINE MARITIME : UNE PRIORITE

Le Département de Seine-Maritime gère près de 6 600 km de routes dont le trafic moyen correspond à 1 700 véhicules par jour. Situé au carrefour d'axes routiers importants, A28-A13-A29, il dispose d'une économie reposant sur la logistique et le transport, les trajets domicile-travail y sont très nombreux et le trafic des poids lourds est intense.

Par ailleurs, il compte une population jeune, dans la mesure où les moins de 24 ans, premières victimes des accidents graves (46 %) représentent près de 30% de sa population.

Partant de ces éléments caractéristiques, le Département a fait le choix d'ériger la sécurité routière comme l'un des ses objectifs prioritaires.

Pour renforcer la sécurité routière, le Département de Seine-Maritime utilise un outil particulièrement innovant : le Collège Départemental de Sécurité Routière (CDSR) et participe à des expériences.

LE COLLEGE DEPARTEMENTAL DE SECURITE ROUTIERE

Pour mener à bien cette action le Département, outre les budgets conséquents consacrés à ces deux volets de la sécurité routière a mis en place une structure particulièrement performante et originale : le Collège Départemental de Sécurité Routière (CDSR). La pluridisciplinarité des membres de ce Collège assure une approche globale et partagée de la sécurité routière.

Afin de mieux éclairer les réflexions du Collège et d'orienter la sécurisation du réseau, des visites terrains pluridisciplinaires dites "visites CDSR" examinent les points accidentogènes du réseau routier départemental. Au total ce sont environ 100 à 130 visites qui se déroulent annuellement.

Le rôle du CDSR se décline suivant trois axes :

- La sécurisation des points accidentogènes
- Le soutien aux initiatives locales à but pédagogique
- L'expérimentation et l'innovation dans des aménagements sécuritaires et dans la mise en place d'équipements

UNE POLITIQUE INNOVANTE EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

Le vivier de compétences constitué par le CDSR et la dynamique qui en résulte permettent d'apporter un ancrage concret à l'innovation. Le réseau routier départemental bénéficie de la richesse de ces réflexions au travers des expérimentations concrètes dont la mise en place, le suivi et l'évaluation sont appuyées sur le plan méthodologique par les services experts de l'Etat.

Le Département accompagne ainsi l'évolution de la réglementation permettant la réalisation de divers aménagements tels que la signalisation des virages, les minis ronds points ruraux, les chicanes, l'optimisation des profils de chaussées, les mâts à sécurité passive, la modélisation d'aménagement, les aménagements en traversée d'agglomération et les radars pédagogiques.

LES ACTIONS SUR LES COMPORTEMENTS ET LE SOUTIEN AUX INITIATIVES LOCALES

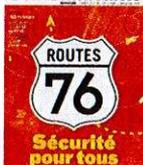
Tant il est clair aujourd'hui que la grande part des accidents de la route relève des comportements des usagers eux-mêmes, le Département a décidé d'agir dans ce sens et prioritairement auprès des populations les plus exposées.

Profitant du fait que le CDSR soit devenu le lieu d'échanges, de réflexion et d'émergence de projets pour l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, associations, bénévoles, élus locaux, le Département s'inscrit également dans le soutien de celles et ceux qui se mobilisent sur le terrain pour des actions de sensibilisation et de prévention.

Le succès rencontré par ces différentes actions encourage notre Collectivité à poursuivre en ce sens et à développer nos actions en faveur de la sécurité routière.

LA COMMUNICATION ET LA PREVENTION

Seine-Maritime



Au travers du « Magazine Seine Maritime », la politique départementale de sécurité routière est expliquée et déclinée : Collège Départemental de Sécurité Routière, Centre d'Information et de Gestion de Trafic ou encore au travers du Plan Hiver

Les radars pédagogiques :

Les radars affichent la vitesse des véhicules circulant sur la section de chaussée qu'il surveille avec pour rôle d'indiquer lisiblement au conducteurs qu'ils respectent ou non la limite de vitesse autorisée

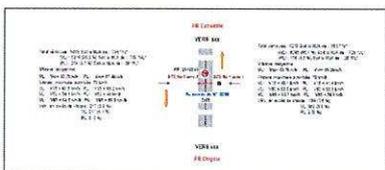
Ils délivrent aux automobilistes l'information sur la vitesse pratiquée permettant ainsi d'attirer leur attention en de dépassement et des les responsabiliser.

Leur responsabilité étant accentuée par la « pression sociale » qui s'exerce, les autres usagers ayant également l'information du véhicule en excès de vitesse.



Les lieux d'implantations sont décidés avec les communes qui connaissent le mieux les sites à risques

Les radars indiquent en **vert** les vitesses en deçà de la limitation prescrite, en **rouge** pour un dépassement en deçà de 15 km/h, et en **rouge clignotant** pour un dépassement au delà de 15 km/h et inférieur à 20 km/h. Au delà de 20 km/h, l'afficheur s'éteint pour éviter toute dérive vers une course à la vitesse.



Ils conservent également en mémoire le nombre de véhicules, l'heure de passage et la vitesse de chacun.

Les données ainsi collectées sont transmises aux communes et exploitées par le Collège Départemental de Sécurité Routière.

Elles permettent au CDSR de détecter les sites vulnérables en termes de sécurité routière et de travailler à l'amélioration des conditions de circulation sur ces itinéraires.

Une trentaine d'équipements est en service en même temps sur tout le Département.

Plus de 120 communes ont déjà testé ce dispositif de prévention. Les communes peuvent également acquérir un radar pédagogique. Cette acquisition est financée via le Fonds d'Action Locale à hauteur de 30%.

LA PARTICIPATION A DES EXPERIENCES NATIONALES

Le projet expérimental « SVRAI »

Le Département de Seine-Maritime participe au projet « Sauver des Vies par le Retour d'Analyse sur Incidents » - SVRAI- dont l'ambition est d'améliorer la sécurité routière grâce à l'analyse d'incidents routiers recueillis par des enregistreurs de données installés dans des véhicules de service utilisés dans un cadre professionnel.

Il s'agit d'enrichir les données d'accidentalité déjà disponibles par des données d'incidentalité afin de lutter contre l'insécurité routière. Ce projet est placé sous la responsabilité scientifique de l'IFSTTAR et est conduit en Seine-Maritime en partenariat avec le CETE.

6 véhicules du Département sont actuellement équipés pour cette expérience qui va durer 1 an.

Les premiers résultats sont attendus pour le début 2013.

Les Zones de Vigilance Accrue (ZVA)

La délégation interministérielle à la sécurité routière a identifié des sections de voies dangereuses.

En Seine-Maritime, 82 zones de vigilance ont été répertoriées et font l'objet d'échanges techniques avec les gestionnaires. Ces zones ont été établies en tenant compte des zones accidentelles, des remontées des Forces de l'Ordre et des remontées préfectorales.

A terme, pour chaque zone identifiée, une information sera communiquée aux usagers au travers des systèmes de navigation embarquée ainsi qu'une carte de localisation disponible sur Internet.

Le projet « ROADSENSE » : les bandes d'alertes sonores

L'enjeu de ce projet, porté par l'IFSTTAR et le CETE, consiste à prévenir les accidents par sortie de chaussée par une alerte audio tactile issue de l'infrastructure routière et d'améliorer l'efficacité et la sécurité des routes hors agglomération.

Le dispositif utilisé permet d'alerter par vibration ou son les conducteurs et réduire les accidents dus à la somnolence ou à l'inattention (sortie de routes involontaire).

Il est prévu d'expérimenter ce dispositif sur plusieurs site d'essais. En Seine-Maritime, la route départementale 6014 serait concernée.

L'INFORMATION ROUTIERE

Le Centre d'Information et de Gestion de Trafic :

Le Centre d'Information et de Gestion de Trafic (CIGT) a été créée afin d'optimiser l'exploitation du réseau routier du Département de Seine-Maritime.

Centre névralgique du réseau routier, il est ainsi placé au cœur du dispositif qui permettra à terme de répondre à cet enjeu sociétal que représente la gestion des déplacements. Situé au pied du pont de Brotonne, le CIGT recueille, analyse et restitue les informations de l'ensemble du réseau routier départemental.

Dans ce cadre, il relaie les informations fournies par les autres gestionnaires de voirie et joue un rôle primordial dans l'organisation de la gestion du trafic. Une trentaine de panneaux à messages variables implantés sur le réseau routier est à sa disposition afin de diffuser l'information routière.

Inforoute :

Le Département met en place une base de données d'évènements significatifs. Le principe est de mettre sur Internet les informations relatives aux conditions de circulation sur le réseau routier (accidents, état des routes, conditions atmosphériques, travaux...). Le déploiement de ce dispositif baptisé Inforoute est prévu, en interne, pour le 1^{er} trimestre 2013 puis, en externe, avant l'été.

LES INNOVATIONS EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE – ANNEXE TECHNIQUE

La signalisation des virages

40% des accidents mortels se produisant en virage, le Département améliore la lisibilité de la route grâce au balisage et à la signalisation de virage répartis sur actuellement 2 700 km de routes départementales.

L'objectif est d'harmoniser une signalisation jusqu'alors susceptible de surprendre les conducteurs. Chaque courbe a fait l'objet d'un classement selon 4 niveaux progressifs de dangerosité, prenant en compte plusieurs paramètres (courbe, rayon, amplitude).

Ce dispositif de signalisation, testé à l'échelle départementale, constitue aujourd'hui une référence en la matière.

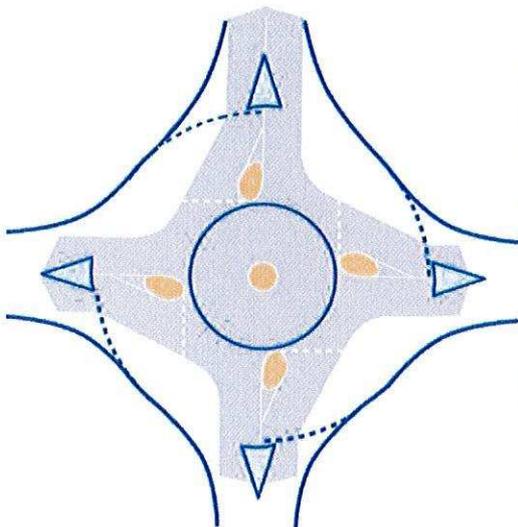
CLASSE	Différence de vitesses Va : Vitesse d'approche Vb : Vitesse dans la courbe	Type de signalisation
A	$Va - Vb < 8 \text{ Km/h}$	AUCUNE
B	$8 \text{ Km/h} < Va - Vb < 16 \text{ Km/h}$	J1
C	$16 \text{ Km/h} < Va - Vb < 40 \text{ Km/h}$	A1 + J1 + J4 tri-chevrons 
D	$Va - Vb > 40 \text{ Km/h}$	A1 + J4 mono-chevron dans toute la courbe 
E	Virage exceptionnel par ses caractéristiques ou son accidentologie	ETUDE DE SECURITE



Les minis ronds points ruraux

Les carrefours giratoires réduisant le nombre de points de conflits d'une intersection, leur succès a conduit à une forte demande d'implantation consommatrice d'espace et génératrice de dépenses importantes.

Aussi, le Département a imaginé une alternative avec l'aménagement de giratoire à terre-plein central franchissable. L'évaluation de cet aménagement sur plusieurs années a confirmé son efficacité. Une modification du Code de la Route est même intervenue en 2010, autorisant leur implantation en milieu urbain.



Les mâts à sécurité passive

Les accidents sont souvent le fruit d'une accumulation de plusieurs facteurs aggravant le risque de blessures graves pour les conducteurs.

Le Département a mené une étude sur les conséquences de la présence de divers obstacles latéraux le long des routes départementales et un document de synthèse a été élaboré à destination des « praticiens de la route » pour que la présence d'obstacles soit prise en compte lors des aménagements routiers.

Une politique de fragilisation des obstacles latéraux de type candélabres ou support de signalisation a également été mise en place. Les caractéristiques de ces matériels permettent d'absorber et non de répercuter le choc si un véhicule vient les percuter.

Ces nouveaux supports limitant la pose de protection par dispositif de retenue, ils sont beaucoup plus faciles à entretenir.



La modélisation d'aménagement

Le Département apporte son concours aux communes les moins structurées en leur permettant de visualiser les aménagements sollicités par le biais du CDSR et d'en mesurer l'impact réel sur la vitesse et le comportement des usagers, avant de procéder aux aménagements définitifs.

Les aménagements temporaires contribuent à optimiser le dimensionnement des aménagements définitifs ainsi que le financement du projet.

Les aménagements en traversée d'agglomération

Le Département accompagne les communes désireuses d'aménager une route départementale en traversée d'agglomération. Durant la phase d'étude, les services du Département apportent un conseil technique et sont à même d'expertiser les projets sous l'angle de la conservation du patrimoine, de la sécurité routière, de l'accessibilité...

Lors de la réception des travaux, les services vérifient la bonne exécution et dressent un audit de sécurité. Ces éléments sont nécessaires à la signature du procès-verbal de remise d'ouvrage entre le Département et les collectivités concernées.

Les radars pédagogiques

Le Département implante des radars dits pédagogiques. Ces radars de nouvelle génération ne sont pas répressifs. Ils informent simplement les usagers sur leur vitesse. L'objectif est de les responsabiliser sur leur conduite.

Trente équipements sont en service en même temps sur tout le Département. Implantés pour une période d'environ 2 mois, les radars pédagogiques permettent de comptabiliser le nombre de véhicules, l'heure de leur passage et la vitesse de chacun.

Les données ainsi collectées peuvent être exploitées par le Collège Départemental de Sécurité Routière. Leur analyse permet de détecter d'éventuels sites vulnérables en termes de sécurité et de travailler à l'amélioration des conditions de circulation par de nouveaux aménagements routiers.

