



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE  
DE LA VENDÉE

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE

# DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

2009-2012

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

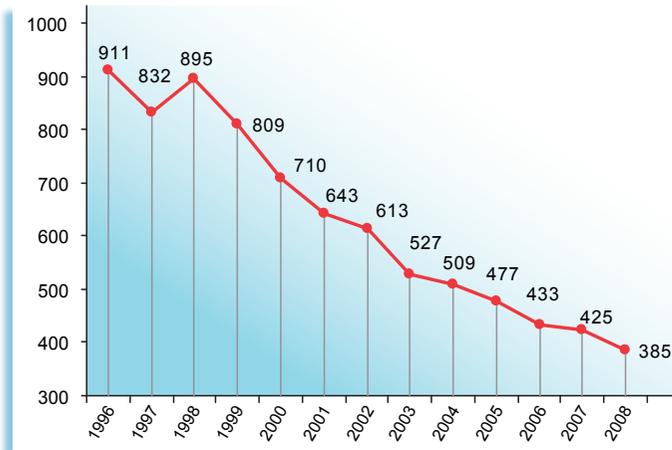


# Analyse globale 2003-2007

sources : Préfecture de la Vendée, Gendarmerie Nationale, Police Nationale,  
Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture, Service départemental d'incendie et de secours de la Vendée

# EN VENDÉE

Evolution du nombre des accidents corporels



Evolution du nombre de tués

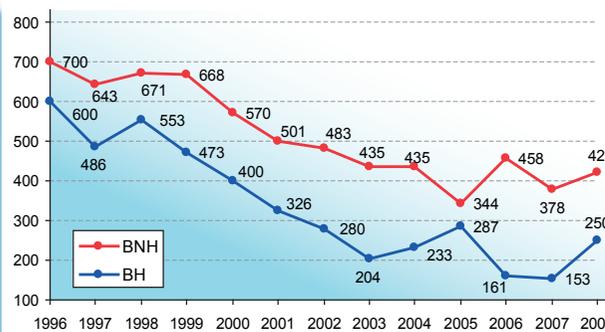


Un nouveau palier à la baisse a également été franchi concernant le nombre de tués pour atteindre le chiffre le plus bas de tués connu en Vendée depuis 20 ans avec 51 tués en 2008.

A noter qu'un premier palier avait été franchi en 2004 avec 72 tués contre 104 tués en 2003.



Evolution du nombre de blessés



Evolution du nombre de blessés hospitalisés et non-hospitalisés

La politique de prévention comme celle de contrôles a permis une diminution significative du nombre de victimes sur les routes de Vendée.

Pour la première fois en 2008, le nombre des accidents corporels est passé sous la barre des 400 accidents, et le nombre des blessés sous la barre des 500 blessés. Cette diminution continue confirme les excellents résultats obtenus depuis 2002, qui ont permis en 10 ans, de diviser par deux le nombre des accidents corporels et des blessés sur les routes de Vendée.

# ÉVOLUTION COMPARÉE

## Evolution 2003/2007

	Vendée						Evolution 2003/2007		
	évolution 1998/2002	2003	2004	2005	2006	2007	Vendée	Pays de Loire	France
Accidents corporels	-31,51%	527	509	477	433	425	-19,25%	-9,29%	-15,21%
Tués	-11,87%	104	72	73	67	73	-29,81%	-22,75%	-14,16%
Blessés	-32,33%	640	668	631	619	531	-17,03%	-13,38%	-18,21%
Dont blessés hospitalisés	-49,37%	204	233	344	458	378	+85,3%	94,00%	-29,10%

Changement de définition des blessés en 2005

## Evolution 2007/2008

	2007	2008	évolution 2007/2008	Pays de Loire	France
Accidents corporels	425	385	-9,40%	-11,32%	-9,70%
Tués	73	51	-30,14%	-14,64%	-7,50%
Blessés	531	498	-6,21%	-10,43%	-11,17%
Dont blessés hospitalisés	378	322	-14,81%	nc	-13,80%

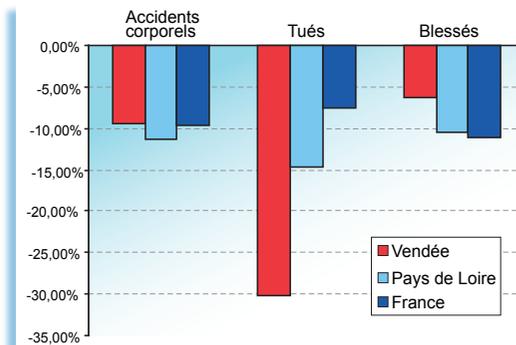
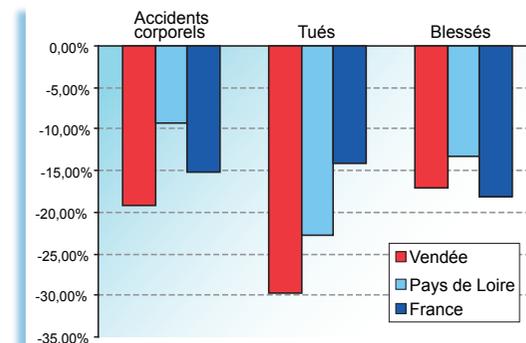
## Comparaison départements

	COTE D'ARMOR		MORBIHAN		VENDEE	
	567 000h densité : 84h/km <sup>2</sup>		689 000h densité : 100h/km <sup>2</sup>		587 000h densité : 84h/km <sup>2</sup>	
	Superficie : 7 015 km <sup>2</sup>		Superficie : 6 823 km <sup>2</sup>		Superficie : 7 015 km <sup>2</sup>	
	évolution 2007/2008	2008	évolution 2007/2008	2008	évolution 2007/2008	2008
Accidents corporels	+6,00%	512	+0,00%	735	-9,40%	385
Tués	+30,23%	56	+6,10%	52	-30,14%	51
Blessés	+0,50%	649	-2,20%	881	-6,21%	498
Dont blessés hospitalisés	-2,30%	298	-7,70%	310	-14,81%	322

L'évolution de l'accidentologie connaît les mêmes tendances favorables qu'en Pays-de-la-Loire et au niveau national.

Si l'évolution du nombre des accidents corporels et du nombre des blessés est comparable aux tendances observées au niveau national, la baisse du nombre des tués en Vendée entre 2007 et 2008 est très supérieure à la moyenne régionale et nationale. Le nombre des tués a été divisé par trois dans le département en passant de 151 tués en 1988 contre 51 en 2008.

Malgré une baisse importante du nombre des victimes sur les routes de Vendée, l'indicateur d'accidentologie local reste très supérieur à la moyenne nationale et régionale.



## Comparaison des Indicateurs d'Accidentologie Locale (IAL)

	Pays de Loire		Vendée	
	2003/2007	2007	2003/2007	2007
	1,06	1,01	1,32	1,37

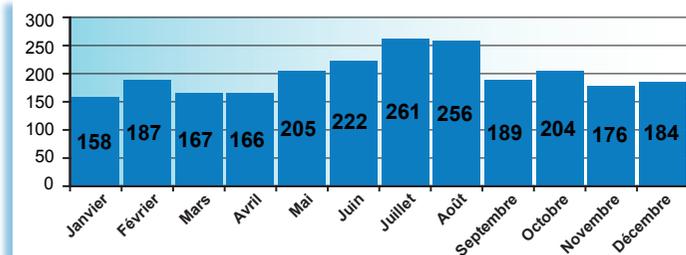
NB : la valeur 1 correspond à la moyenne nationale l'indicateur d'accidentologie locale (IAL) permet une comparaison «équitable» des niveaux d'accidentalité d'un département à un autre ou avec la moyenne nationale, par prise en compte du trafic routier et de sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zones urbaines). Le tableau ci dessus fait référence à IAL global.

# QUAND LES ACCIDENTS ONT-ILS LIEU ?

## Répartition dans le temps

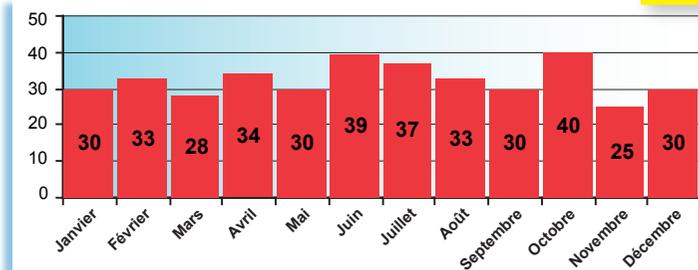
### Mois

#### Accidents corporels



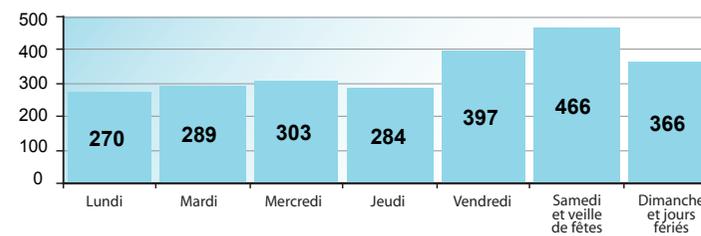
Si l'on observe une hausse du nombre des accidents corporels du mois de mai au mois d'août, les accidents se produisent avec constance tout au long de l'année.

#### Tués



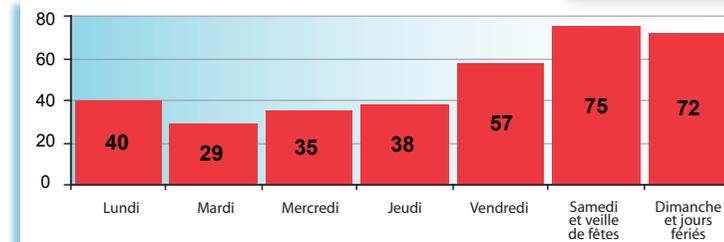
### Jour de la semaine

#### Accidents corporels

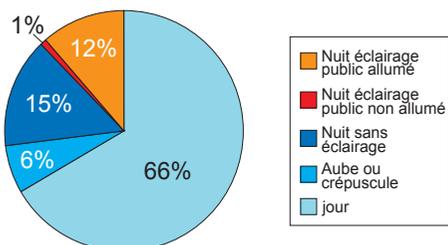


Les week-ends et les jours fériés concentrent 30% des accidents corporels et 48% des tués.

#### Tués



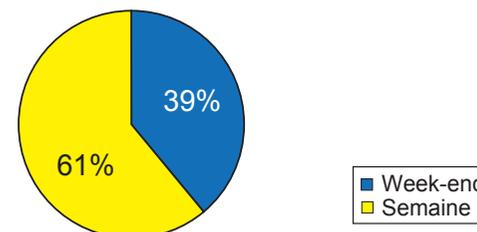
### Jour/nuit



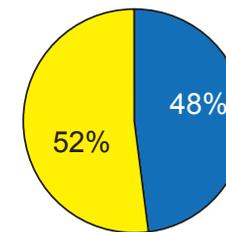
Si les accidents ont lieu principalement de jour, le nombre des accidents survenus la nuit (34%) reste important alors que le trafic routier est faible.

### Semaine/week-end et jours fériés

#### Accidents corporels



#### Tués

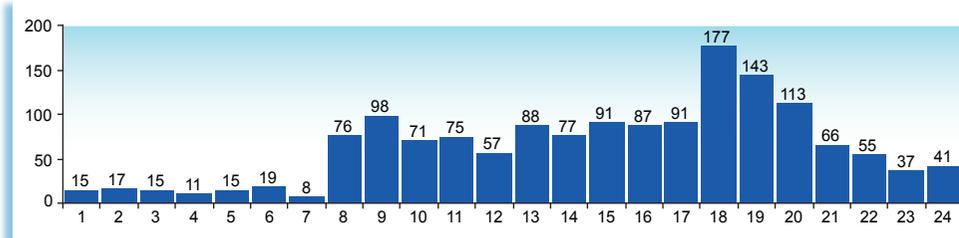


# QUAND LES ACCIDENTS ONT-ILS LIEU ?

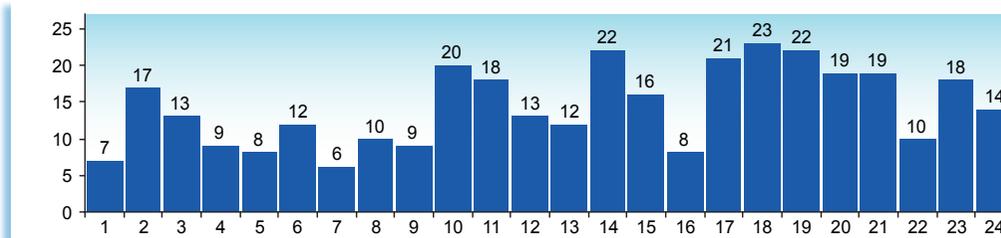
## Répartition dans le temps

### Horaires

Accidents corporels selon l'heure pour les jours ouvrables



Tués selon l'heure pour les jours ouvrables

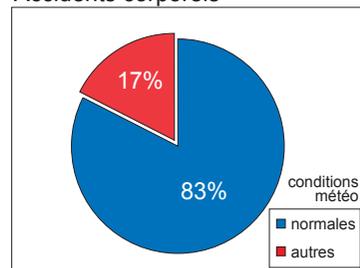


Le pic des accidents corporels est atteint sur la tranche horaire de 18H à 20H correspondant à des trajets travail-domicile.

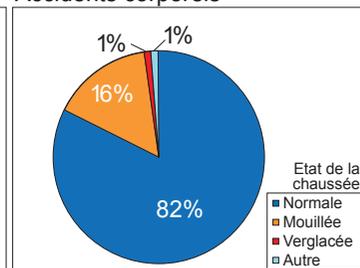
Le taux de gravité des accidents est plus élevé la nuit alors que le nombre d'accidents reste faible. Ce n'est pas un problème de voirie, la majorité des accidents est survenue sur route sèche, les conditions météorologiques n'ayant pas été défavorables.

### Les conditions météo

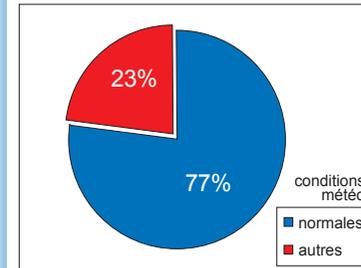
Accidents corporels



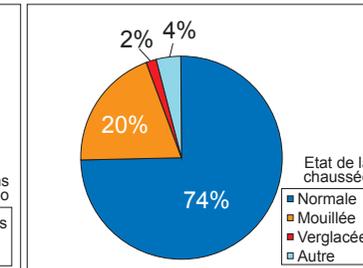
Accidents corporels



Tués



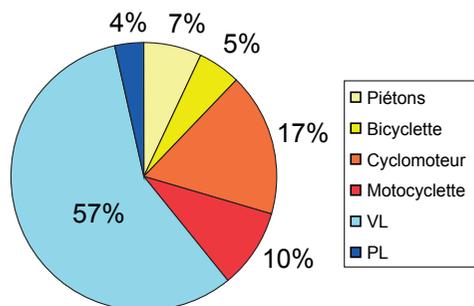
Tués



# QUELS SONT LES MODES DE DÉPLACEMENTS LES PLUS CONCERNÉS ?

## Modes de déplacement

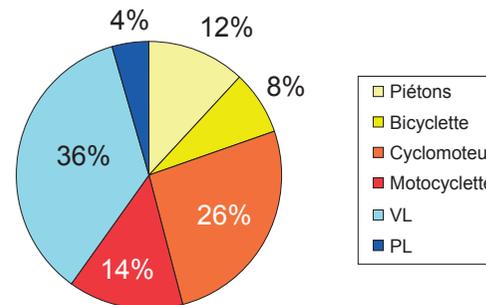
### Accidents corporels



La catégorie d'utilisateurs la plus exposée reste les conducteurs et passagers de véhicules légers mais il est important de noter que les cyclomotoristes et les motocyclistes constituent 27% des victimes alors qu'ils ne représentent qu'1% du trafic.

## Type de conflit

### Accidents corporels impliquant un véhicule léger

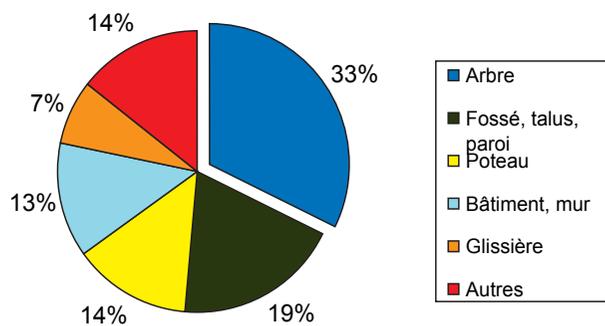


Le type de conflit le plus fréquent implique deux véhicules légers.

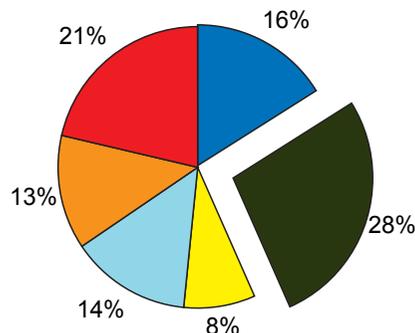
40% des collisions impliquent un deux-roues motorisé et un véhicule léger.

## Obstacles

### Tués



### BNH et BH



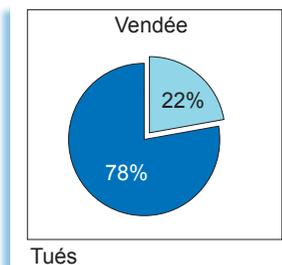
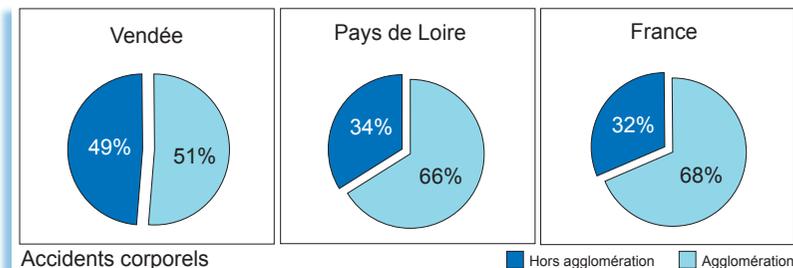
Les obstacles latéraux demeurent une source d'aggravation dans les accidents.

# OÙ LES ACCIDENTS ONT-ILS LIEU EN VENDÉE ?

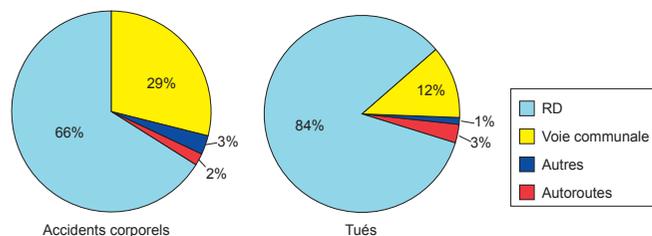
## Répartition des accidents

	Accidents corporels	%	Indice de gravité
Hors agglo	1158	49%	25,8
0 à 500h	23	1%	8,7
501 à 2000h	155	7%	16,8
2001 à 5000	153	6%	8,5
5001 à 20000h	607	26%	5,1
20001 à 50000h	279	12%	4,7

Près de la moitié des accidents corporels en Vendée se produit en majorité hors agglomération.



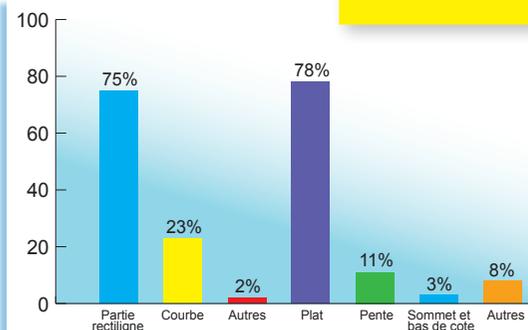
## Répartition par type de route



La grande majorité des accidents est survenue en ligne droite (75%) et sur un profil en long plat (78%).

La majorité des accidents corporels et mortels se produit sur routes départementales.

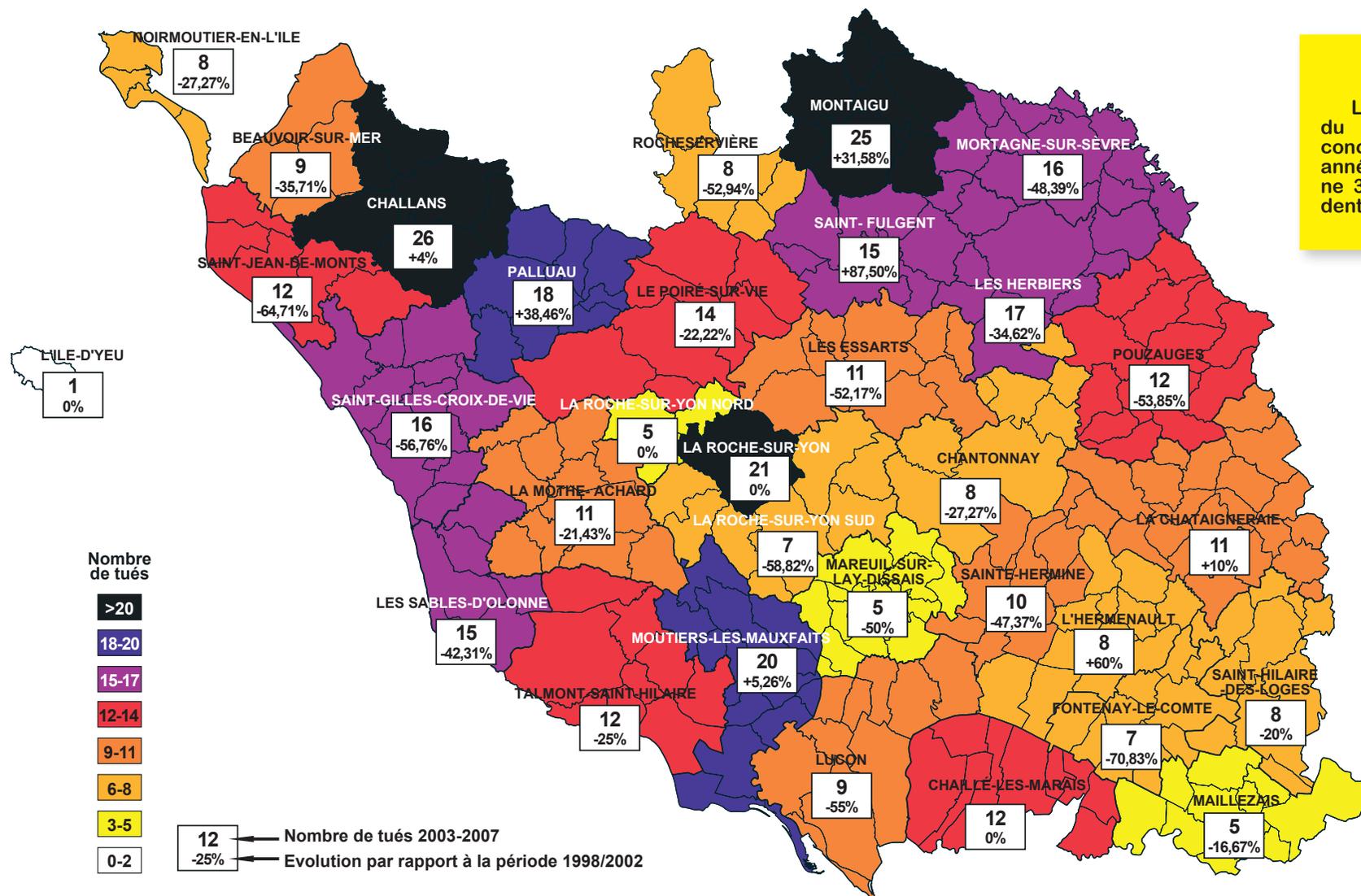
A noter le faible taux d'accident sur les autoroutes.



Tracé en plan	Accidents corporels	%	Tués	%
Partie rectiligne	1787	75%	224	65%
Courbe	538	23%	116	34%
Autres	50	2%	6	2%
Profil en long	Accidents corporels	%	Tués	%
Plat	1842	78%	251	73%
Pente	257	11%	39	11%
Somme et bas de côte	83	3%	15	4%
Autres	193	8%	41	12%

# OÙ LES ACCIDENTS ONT-ILS LIEU EN VENDÉE ?

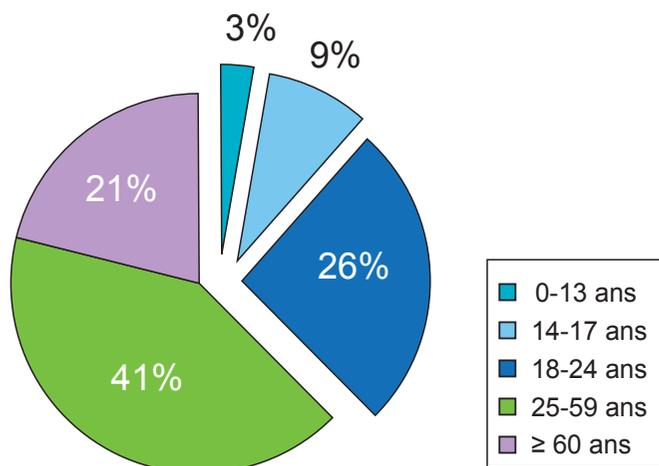
## NOMBRE DE TUÉS PAR CANTON DE 2003 À 2007 PAR CANTON



Le nord-ouest du département concentre chaque année en moyenne 30% des accidents mortels.

# QUELS SONT LES USAGERS LES PLUS EXPOSÉS À L'ACCIDENT ?

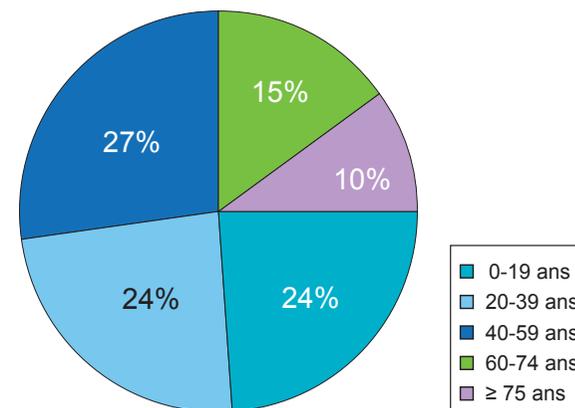
## Répartition des accidents corporels



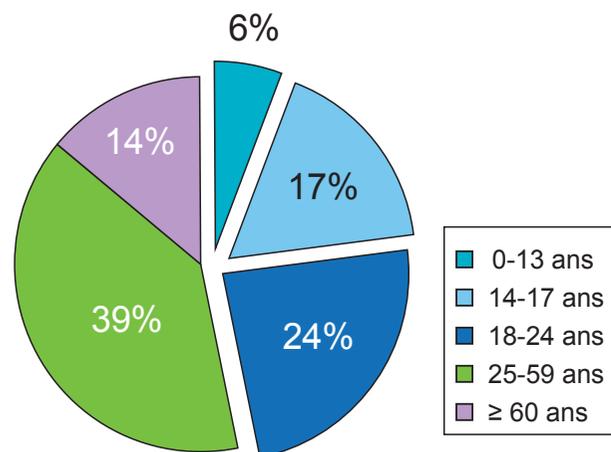
Les jeunes de moins de 24 ans sont impliqués dans 38% des accidents corporels et constituent 47% des tués alors qu'ils ne représentent que 24% de la population vendéenne.

Compte-tenu du vieillissement de la population vendéenne, les seniors représentent un enjeu prioritaire pour le département.

## Population en Vendée en 2007

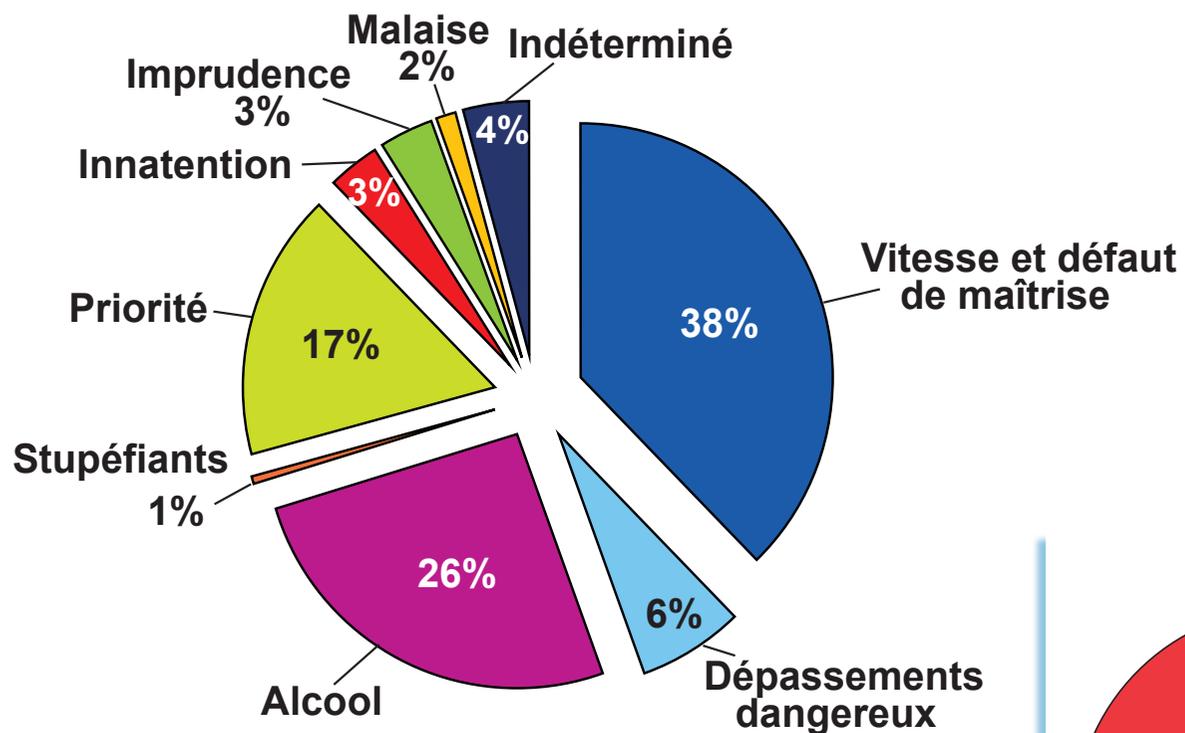


## Répartition des tués



# QUELS SONT LES FACTEURS À L'ORIGINE DES ACCIDENTS

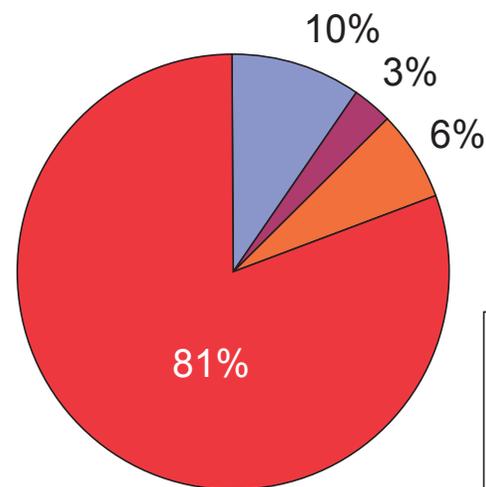
Analyse globale sur les accidents mortels 2007-2008



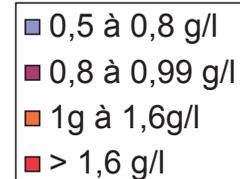
- la vitesse (y compris la non-maîtrise des véhicules) et les dépassements dangereux restent le premier facteur identifié à l'origine de 44% des tués.

- le deuxième facteur est la conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants (27% des tués).

- le troisième facteur : le non-respect des règles de priorité à l'origine de 17% des tués



A noter que les usagers qui conduisaient sous l'emprise de l'alcool présentaient dans 81% des accidents mortels des taux d'alcoolémie supérieur à 1,6g/l.





# **Priorités nationales et enjeux 2009-2012**

# Priorité 1 : LES JEUNES

## Education et sécurité routière en et hors milieu scolaire



### Diagnostic sur l'accidentologie

Le nombre de tués concernant les moins de 25 ans reste à niveau préoccupant en Vendée. Les jeunes représentent 43% des tués en moyenne chaque année sur le département soit près de 30 victimes. Les élèves en formation professionnelle et les conducteurs de deux-roues motorisés sont les plus exposés au risque routier. La vitesse, l'alcool, la conduite sous l'emprise des stupéfiants sont les principaux facteurs à l'origine des accidents.

### Constats sur les actions menées

Les actions menées en matière de prévention reflète l'intense activité et le réel engagement du réseau des référents sécurité routière, mis en place en Vendée, dans chaque circonscription du premier degré et dans chaque établissement du second degré. Il s'agit désormais d'élargir ce réseau à la formation professionnelle, pour parvenir à l'objectif fixé d'une action de sécurité routière par an dans chaque établissement. Le rôle du référent reste décisif dans la mise en oeuvre et la réussite de la MSRI.

### Objectif 2012

Diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes

### Les orientations d'actions

- Renforcer l'éducation à la sécurité routière dans les écoles maternelles et primaires
- Impliquer les parents dans l'éducation routière de leurs enfants
- Développer les actions de sensibilisation en direction des élèves en formation professionnelle
- Promouvoir la mise en place d'une action de sécurité routière dans tous les établissements scolaires du département, en rendant les jeunes acteurs de la sécurité routière
- Favoriser l'implication des animateurs des centres de loisirs et des foyers de jeunes



## Priorité 2 : LES DEUX-ROUES

### Les deux-roues motorisés, des usagers vulnérables



#### Diagnostic sur l'accidentologie

Si l'on observe une inflexion remarquable du nombre et de la gravité des accidents corporels depuis plusieurs années en Vendée, la situation des conducteurs et passagers de deux roues motorisés et plus particulièrement des motocyclistes, reste préoccupante, comme au niveau national. Cette catégorie d'usagers représentent chaque année près de 23% des tués. Les facteurs identifiés dénotent une vitesse excessive des cyclomoteuristes et des motocyclistes mais aussi un mauvais comportement des automobilistes vis à vis des deux-roues.

#### Constats sur les actions menées

Deux problèmes identifiés : le débridage systématique des cyclomoteurs. Des campagnes de communication et des contrôles préventifs ont été organisés par les forces de police et de gendarmerie à la sortie des établissements scolaires à l'aide d'un curvomètre. Cet appareil, bien que non encore homogué, permet toutefois de vérifier, avec une très grande efficacité, si les cyclomoteurs respectent la vitesse légale autorisée. Tous les acteurs en lien avec la pratique du deux roues motorisé ont été réunies à la Préfecture, un groupe permanent de travail s'est formé pour réfléchir aux actions à mener pour sensibiliser les motards, mais aussi attirer l'attention des automobilistes sur la particulière vulnérabilité des conducteurs et passagers de deux-roues motorisés.

#### Objectif 2012

Diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux-roues tués



#### Les orientations d'actions

Fédérer tous les acteurs en lien avec la pratique du deux roues motorisé (les concessionnaires, les moto-écoles, les associations motocyclistes et les assureurs)

Poursuivre la lutte contre le débridage quasi-systématique des cyclomoteurs

Développer les actions de sensibilisation en direction des cyclomoteuristes en favorisant la formation

Accompagner les nouveaux motards dans l'apprentissage de la route à travers la mise en place de formation post-permis et en favorisant leur encadrement par les associations de deux-roues motorisés

Développer des actions préventives et ciblées avec le concours des associations motocyclistes



## Priorité 3 : LA VITESSE ET LES ACCIDENTS DE PROXIMITÉ

### Diagnostic sur l'accidentologie

Une vitesse excessive et les dépassements dangereux sont à l'origine de 44% des tués en moyenne chaque année. Le déploiement des radars automatiques fixes et mobiles, et les aménagements réalisés par les collectivités territoriales pour réduire la vitesse ont permis une baisse des vitesses moyennes observées sur les routes en Vendée. Le nombre d'infractions constaté pour excès de vitesse a été multiplié par 7 en 5 ans, passant de plus 11 000 infractions en 2003 à plus de 84 000 infractions en 2008).

Les accidents de proximité représentent 75% des accidents en Vendée, d'accidents survenus sur des trajets habituels, domicile-travail, domicile-loisirs ou d'accident de mission dans le cadre d'une activité professionnelle. Les usagers impliqués connaissaient l'itinéraire qu'ils empruntaient, il s'agit avant tout de vendéens.

### Constats sur les actions menées

Proche de leurs administrés, les collectivités territoriales sont des échelons territoriaux privilégiés, enclins à développer, dans le cadre de la démocratie de proximité, des actions de prévention en matière de sécurité routière. De nombreuses actions sont menées chaque semaine sur l'ensemble du département. La mobilisation des acteurs de l'économie locale est aussi essentielle, l'accident de trajet ou de mission est l'accident de travail le plus fréquent. Il s'agit de pérenniser et de développer les actions vers les salariés des entreprises, mais également vers les artisans et les petites et moyennes entreprises.

### Objectif 2012

Diviser par trois le nombre de tués dûs à une vitesse excessive

### Les orientations d'actions

Poursuivre le déploiement des radars automatiques fixes et mobiles et renforcer les contrôles avec interception sur les réseaux secondaires

Impliquer tous les acteurs de l'économie locale dans une démarche de prévention

Faire du risque routier en entreprise, un enjeu de sécurité routière à part entière

Promouvoir les actions de sensibilisation en direction des artisans, et des petites et moyennes entreprises

Engager un travail approfondi sur la gestion du risque routier sur chaque bassin d'emploi du département

Poursuivre et amplifier les actions de proximité menées en partenariat avec les collectivités locales

## Priorité 4 : L'ALCOOL ET LES STUPÉFIANTS

### Diagnostic sur l'accidentologie

En Vendée, l'alcool est le premier facteur à l'origine des accidents mortels survenus en 2008. Un fait important apparaît: les usagers à l'origine de ces accidents qui conduisaient sous l'emprise de l'alcool avaient des taux d'alcoolémie supérieure à 1,6 g/l. L'étude statistique et sociologique menée sur les accidents mortels de 2001 à 2004, sur la classe d'âge des 14-28 ans sur le département, montre que 36,2% des jeunes conduisaient sous l'emprise de l'alcool et 17,1% sous l'emprise des stupéfiants. Les discothèques, les bars, les cafés et les fêtes, notamment chez des amis, restent dans 24% des cas des lieux d'alcoolisation privilégiés

### Constats sur les actions menées

De nombreuses actions sont menées sur l'ensemble du département par les acteurs locaux. Le principe du conducteur désigné semble d'être institutionnalisé chez les jeunes et les moins jeunes. Les opérations de distribution d'éthylotests, très bien perçues du grand public, doivent être développées sur l'ensemble du département, mais réservées à des moments forts dans l'année. Il s'agit de faire de l'éthylotest un outil courant et familier de prévention. Un effort particulier doit être mené vers les foyers de jeunes pour prévenir les conduites à risques mais nécessite une approche plus globale (sécurité routière, santé publique, violence).

### Objectif 2012

Diviser par deux le nombre de tués dûs à une alcoolémie excessive

### Les orientations d'actions

Faire passer un message de prévention dès l'achat des boissons alcoolisées jusqu'aux lieux de consommation

Impliquer tous les acteurs dans une démarche de prévention en favorisant les interventions directes de réduction des risques dans les lieux et occasions festives

Sensibiliser tous les conducteurs faisant l'objet d'une rétention du permis de conduire pour alcoolémie et prévenir la récurrence

Informar par des campagnes de communication ciblées les populations à risques sur les dangers de la conduite sous l'emprise des stupéfiants

## Priorité 5 : LES SENIORS

### Diagnostic sur l'accidentologie

Les personnes de plus de 60 ans représentent 20% des tués en moyenne tous les ans.

### Constats sur les actions menées

De nombreuses actions sont menées sur le terrain. Les associations et les collectivités territoriales mènent des actions de recyclage depuis plusieurs années : cours théoriques et audits de conduite. Il s'agit de démultiplier ces actions et de trouver de nouveaux partenaires (assurances, associations, collectivités) pour que l'offre en terme de sensibilisation corresponde à l'importance de la population ciblée et à l'enjeu réel de sécurité routière, compte tenu du vieillissement constant de la population du département.

### Objectif 2012

Diviser par trois le nombre de seniors tués sur les routes

### Les orientations d'actions

Pérenniser les actions de sensibilisation en soutenant les associations et les collectivités en veillant à la couverture de l'ensemble du département

Généraliser les actions de recyclage par la mise en place de rendez-vous pédagogiques pour les seniors