



PRÉFET
DE LA VENDÉE

DGO

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

2018-2022

PRÉFECTURE DE LA VENDÉE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Table des matières

Introduction.....	4
Le contexte.....	4
Les objectifs du DGO.....	4
Les enjeux.....	4
Les orientations d’actions au niveau local.....	5
I- État des lieux.....	6
a. Présentation du département.....	6
Géographie et population.....	6
Réseau routier.....	7
Parc automobile et le trafic.....	7
b. Analyse des anciens documents.....	10
c. Caractéristique de l’accidentologie.....	11
Evolution de l’accidentalité.....	12
Evolution de l’accidentalité entre 2012 et 2016 :.....	13
Nombre d’accidents – Nombre de tués.....	14
Nombre de blessés et blessés hospitalisés.....	14
Localisation des accidents entre 2012 et 2016.....	14
Répartition des accidents selon le calendrier entre 2012 et 2016.....	15
II- Enjeux.....	17
A. le risque routier professionnel.....	17
B. la conduite après usage de substances psychoactives.....	20
L’alcool.....	20
Les stupéfiants.....	21
C. les jeunes, divisés en trois classes d’âges.....	22
D. les seniors, divisés en deux classes d’âges.....	26
E. les deux roues motorisés.....	29
F. la vitesse inadaptée.....	31
III- Orientations d’actions.....	35
A. Le risque routier professionnel.....	35
B. La conduite après usage de substance psychoactives.....	36
C. Les jeunes.....	37
D. Les seniors.....	38
E. Les deux roues motorisés.....	39
F. La vitesse inadaptée.....	40
IV – Synthèse.....	42
Le suivi et l’évaluation du DGO.....	42
Annexes.....	43
Les documents liés.....	43
Plan départemental d’actions de sécurité routière (PDASR).....	43
Plan départemental des contrôles routiers (PDCR).....	43
Plan « Primevere ».....	43
Définition des sigles.....	44
Les liens utiles.....	44
Sites locaux.....	44
Sites nationaux.....	44

Introduction

Ce document général d'orientation est réalisé pour une période de 5 ans dans l'objectif de lutter contre l'insécurité routière.

Le contexte

En 2012, l'objectif national est de réduire le nombre de victimes à moins de 2 000 tués sur la route en 2020. Afin de parvenir à une nette réduction, un comité interministériel de la sécurité routière (CISR) s'est tenu le 9 janvier 2018. Suite à ce comité, dix-huit mesures ont été présentées et seront mises en œuvre.

Dans ce contexte, chaque département doit réaliser un Document Général d'Orientation (DGO) pour les années 2018-2022. Ce document intègre la politique locale de lutte contre l'insécurité à mener sur le département et définit des orientations d'actions. Il intégrera les orientations nationales, notamment les dix-huit nouvelles mesures.

Le DGO sera le document de référence pour la politique locale de sécurité routière. Il doit définir les orientations d'actions, mobiliser des acteurs locaux autour de la politique locale de lutte contre l'insécurité. Il pourra être cosigné par d'autres partenaires.

Les objectifs du DGO

Le document général d'orientations doit permettre à l'État et aux différents acteurs (associations, collectivités, entreprises, assurances...), et ce, dans une démarche partenariale, de définir et d'afficher des axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années.

Le DGO est un outil politique de programmation et de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.

Ce document dresse un diagnostic de l'accidentologie routière sur le territoire départemental à la date de son élaboration. Il définit un programme d'orientations d'actions destiné à développer et renforcer la mobilisation des acteurs sur les enjeux mis en avant. Il intègre les différents plans sur l'ensemble du territoire départemental de la Vendée permettant de lutter contre l'insécurité routière, à savoir les PDASR, les PDCR et les plans primeverre qui sont élaborés annuellement.

Les enjeux

Les études d'enjeux sont réalisées à l'échelle nationale et à l'échelle départementale à partir de l'accidentologie. Elles permettent d'identifier d'une part, les cibles présentant un nombre d'accidents jugé trop important et d'autres part les enjeux qui en découlent. Ces enjeux sont hiérarchisés et permettent de développer la politique locale avec les différents acteurs impliqués. La politique définie localement nécessite des objectifs chiffrés de réduction des accidents.

Compte tenu des orientations définies nationalement, chaque département doit inclure les quatre enjeux retenus à l'échelle nationale et les décliner localement. Les quatre enjeux nationaux sont les suivants :

- le risque routier professionnel,
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants),
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans),
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-75 ans et 75 ans et plus).

Par ailleurs, le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux autres enjeux supplémentaires pourront être retenus en complément des enjeux nationaux au niveau départemental.

Les orientations d'actions au niveau local

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées à l'accidentologie et aux problèmes posés.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer et à impliquer l'ensemble des acteurs dans la conception d'actions. Les orientations d'actions seront déclinées dans de multiples domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Une orientation d'actions doit pouvoir se décliner en termes d'actions dans le PDASR. Elle doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions elles-mêmes.

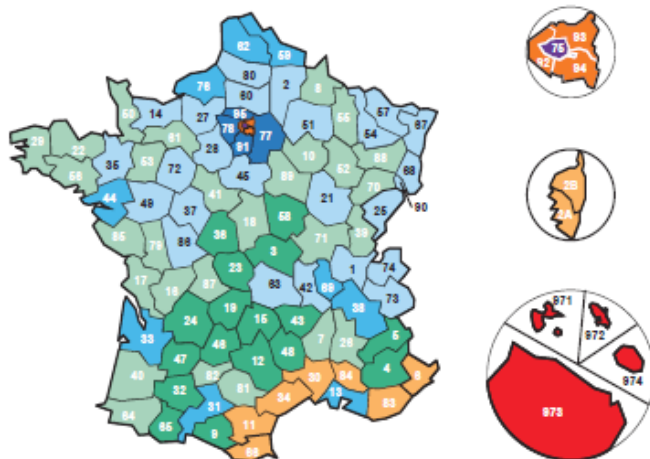
I- État des lieux

Présentation du contexte local et de ses spécificités en termes d'infrastructure, de trafic et d'insécurité routière.

a. Présentation du département

Géographie et population

N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair

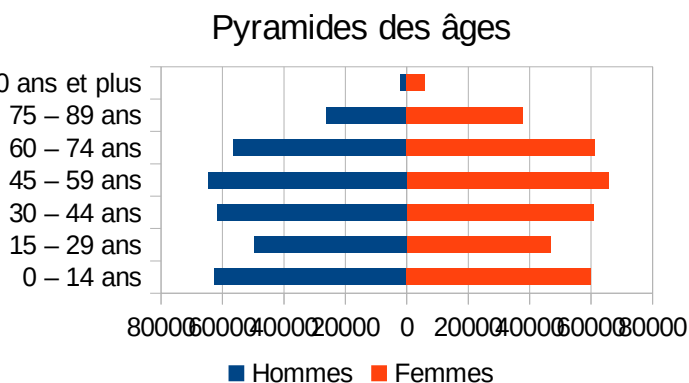


Le département de la Vendée est situé dans la Région des Pays de la Loire. Les départements de France sont répartis par famille en fonction de leurs caractéristiques. Le département de la Vendée fait parti de la classe 2 / Famille des départements de transition (F9) représentant des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux. Il connaît un dynamisme économique en partie basé sur l'industrie.

Le département de la Vendée est découpé en 3 arrondissements dont les chefs-lieux sont La Roche-sur-Yon, Les Sables d'Olonne et Fontenay-le-Comte.

- Superficie du département (en km²) : 6 719,5
- Population au 1^{er} janvier 2014 : 662 122 habitants
- Densité de la population (nombre d'habitants au km²) en 2014 : 98,5
- Evolution de la population entre 2010 et 2015 : + 31 935 habitants (soit 6 385 personnes en moyenne par année)

La Vendée est le 3^e département le plus peuplé des Pays de la Loire. Sa croissance soutenue l'amène au 12^e rang des départements métropolitains.



Réseau routier

Le département de la Vendée est composé de 4696 km de routes dont 4 531 km de routes bidirectionnelles. Ces routes représentent le réseau structurant du département et assurent l'essentiel des déplacements interurbains. Il permet notamment le lien entre l'agglomération yonnaise et la métropole de Nantes (en Loire-Atlantique). Les routes départementales assurent notamment la liaison entre le réseau structurant et les secteurs des communes, sur lesquelles se mélangent un trafic de transit, de desserte et de vie locale.

Le réseau routier vendéen dispose également 165 km d'autoroutes qui se répartissent sur deux sections :

- A83 : Nantes / Niort
- A87 : Angers / La Roche-sur-Yon

Parc automobile et le trafic

Parc au 1^{er} janvier 2017

Genre de véhicule	Vendée
Voitures particulières d'âge ≤ à 15 ans	350771
Véhicules utilitaires dont	111289
- camionnettes et camion d'âge ≤ à 20 ans	84146
- véhicules automoteurs spécialisés légers (PTAC ≤ à 3,500 tonnes) d'âge ≤ à 15 ans	9974
- véhicules automoteurs spécialisés lourds (PTAC > à 3,500 tonnes) d'âge ≤ à 15 ans	740
- Tracteurs routiers d'âge ≤ à 10 ans	3787
- Remorques lourdes d'âge ≤ à 20 ans	1086
- Semi remorques d'âge ≤ à 20 ans	10036
- Véhicules pour le transport en commun	1520

Sources : Ministère de la transition écologique et solidaire _ commissariat général au Développement durable

Au 1^{er} janvier 2017, il y a 462060 véhicules sur l'ensemble du département. Ce parc automobile est composé de 76 % de véhicules particulières de moins de 15 ans et 24 % de véhicules utilitaires. Sur l'ensemble des véhicules utilitaires, 75 % sont des camionnettes et des camions d'âge de moins de 20 ans, 9 % sont des semi-remorques de moins de 20 ans et à moindre échelle des véhicules automoteurs spécialisés, des tracteurs routiers ainsi que des véhicules pour le transport en commun...

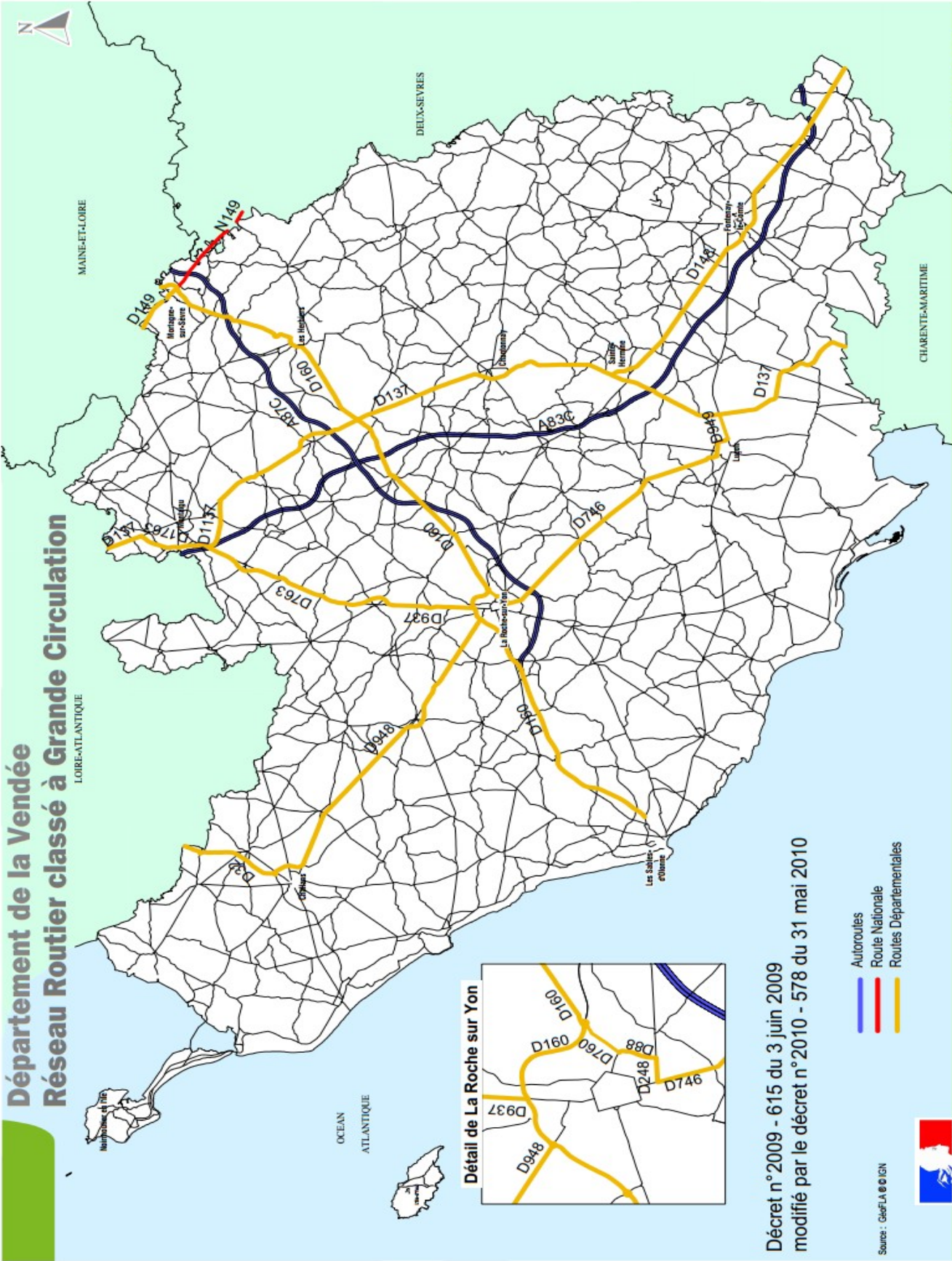
Sur le département, au 1^{er} janvier 2017, le parc automobile sur le département de la Vendée recense 462060 véhicules. Ces véhicules sont potentiellement en circulation sur l'ensemble du département de la Vendée, à cela s'ajoute les véhicules recensés sur les autres départements français pouvant se déplacer également sur le département.

Sur l'ensemble du réseau routier, en 2016, la moyenne journalière est de 9700 véhicules par jour avec une moyenne estivale de 12 500 véhicules par jour. La pointe de l'année est autour de 19200 véhicules maximum par jour. 5,9 % des véhicules recensés sont des poids lourds.

La forte concentration de la circulation est principalement située sur les routes à grande circulation en direction de la Roche-sur-Yon, chef-lieu du département. La commune de la Roche-sur-Yon est entourée de 7 routes départementales. Ces 7 routes ont une moyenne journalière de circulation des véhicules supérieure à 9 000 véhicules.

Les routes à grande circulation, sur le département de la Vendée, fixée par le décret 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 sont les suivantes :

Département de la Vendée Réseau Routier classé à Grande Circulation



Décret n°2009 - 615 du 3 juin 2009
modifié par le décret n°2010 - 578 du 31 mai 2010

- Autoroutes
- Route Nationale
- Routes Départementales

Sources : GéoFLA @ IGN



Liberté • Égalité • Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Départementale
des Territoires et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr - www.agriculture.gouv.fr

© COTM de la Vendée - ©2009/2010 - Secrétariat Général / SRTD

ROUTE	ROUTE de début de section	COMMUNE de début de section	ROUTE de fin de section	COMMUNE de fin de section
D 937	D 763	BELLEVILLE-SUR-VIE	D 160	LA ROCHE-SUR-YON
D 32	Limite département 85/44	BOIS-DE-CENE	D 948	LA GARNACHE
D 763	D 1137	BOUFFERE	D 937	BELLEVILLE-SUR-VIE
D 948	D 32	LA GARNACHE	D 160	LA ROCHE-SUR-YON
D 746	D 248	LA ROCHE-SUR-YON	D 949	LUÇON
D 760	D 160	LA ROCHE-SUR-YON	D 88	LA ROCHE-SUR-YON
D 88	D 760	LA ROCHE-SUR-YON	D 248	LA ROCHE-SUR-YON
D 248	D 746	LA ROCHE-SUR-YON	D 88	LA ROCHE-SUR-YON
D 949	D 746	LUÇON	D 137	SAINTE-GEMME-LA-PLAINE
D 1763	D 137	SAINT-HILAIRE-DE-LOULAY	D 1137	BOUFFERE
D 137	Limite département 85/17	CHAILLE-LES-MARAIS	D 1137	SAINTE-GEORGES-DE-MONTAIGU
D 1137	D 137	SAINT-GEORGES-DE-MONTAIGU	D 1763	BOUFFERE
D 137	D 1763	SAINT-HILAIRE-DE-LOULAY	Limite département 85/44	SAINT-HILAIRE-DE-LOULAY
D 160	Limite département 85/49	MORTAGNE-SUR-SEVRE	D 949	CHATEAU-D'OLONNE
D 148	Limite département 85/79	BENET	D 137	SAINTE-HERMINE
D 149	Limite département 85/49	MORTAGNE-SUR-SEVRE	D 160	MORTAGNE-SUR-SEVRE
D 149	Limite département 85/49	MORTAGNE-SUR-SEVRE	Limite département 85/49	MORTAGNE-SUR-SEVRE

b. Analyse des anciens documents

Entre 2013 et 2017, il n'y a pas eu de document de cadrage réalisé pour lutter contre l'insécurité routière. Néanmoins, des PDASR annuels ont été élaborés grâce au DGO 2009-2012 et

aux 5 priorités retenues dans ce document, permettant ainsi de développer des actions représentant 271 294 euros. Les priorités et les actions menées depuis 2009 sont les suivantes :

Les jeunes – Education et sécurité routière en et hors milieu scolaire :

- sensibilisations via la maison de la sécurité routière itinérante (MSRI) ;
- réalisation de modules vidéo ;
- réalisation de concours sécurité routière en partenariat avec l'éducation nationale ;

Les deux-roues motorisés, des usagers vulnérables :

- réalisation de stages de perfectionnement à la conduite des deux roues motorisés ;
- communication sur l'accidentologie sur les réseaux sociaux ;
- réalisation de quizz;

La vitesse et les accidents de proximité :

- réalisation de journées de la sécurité ;
- campagnes de communication (presse, radio) sur l'accidentologie ;
- installations de panneaux d'information sécurité routière implantés le long des routes départementales ;
- communication sur l'accidentologie sur les réseaux sociaux ;

L'alcool et les stupéfiants :

- opérations « Capitaines de soirées » avec la présence de SAM ;
- réalisations d'un clip vidéo ;
- opérations de sensibilisations lors de différentes animations (concerts, festivals, animation locales...);
- opérations de distributions d'éthylotests ;

Les seniors :

- interventions de la MSRI ;
- réalisation d'actions « code de la route » ;
- réalisation de quizz « sécurité et santé ».

Sur le département de nombreuses actions ont été réalisées depuis 2009 afin de lutter contre l'insécurité routière. Ces actions sont à la fois portées par la Préfecture, les forces de l'ordre, l'Éducation nationale mais aussi réalisées par les collectivités ou encore les associations à travers l'utilisation de crédits (subventions) alloués à lutte contre l'insécurité routière.

c. Caractéristique de l'accidentologie

Une analyse de l'accidentalité routière est réalisée sur le département de la Vendée. Les taux calculés sont à analyser avec précaution, car ils portent sur des échantillons très réduits et ne permettent pas d'effectuer une représentativité, puisque la taille de l'échantillon influe fortement sur la significativité statistique.

L'ensemble des données citées dans le DGO sont issues de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Seule la période 2012-2016 sera utilisée pour réaliser une analyse complète de l'accidentologie. Les données pour l'année 2017, seront développées lors de la réalisation du PDASR 2018.

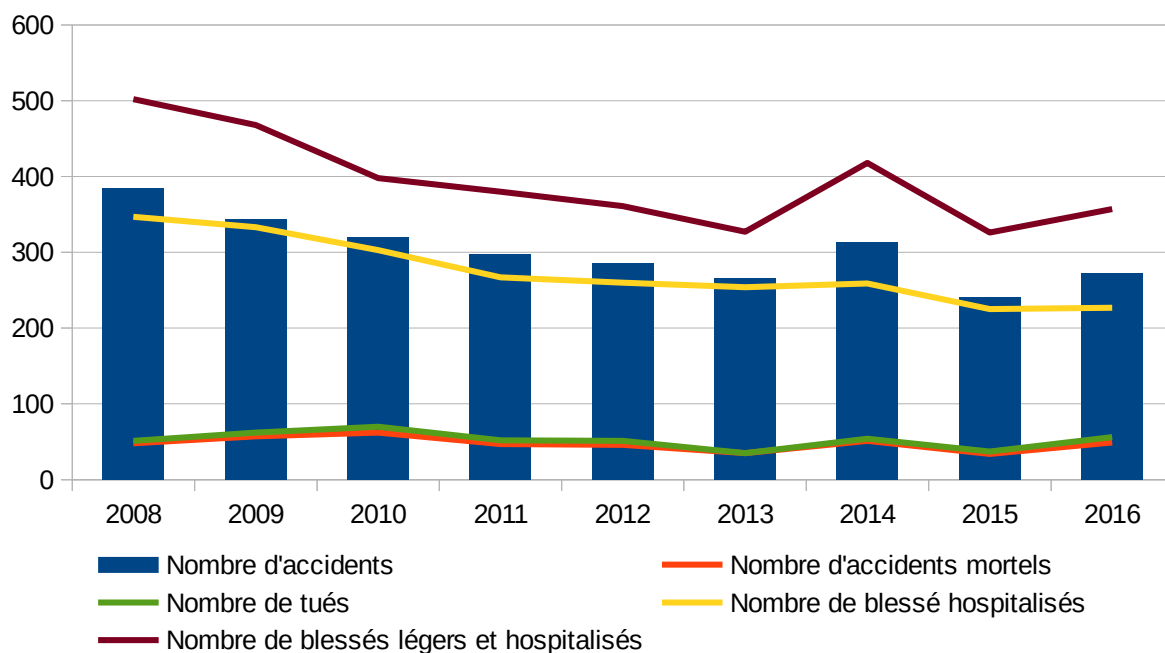
Evolution de l'accidentalité

Bilan des accidents – Tués – Blessés depuis 2008

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	Blessés légers ou hospitalisés
2008	384	48	51	347	502
2009	343	57	62	333	468
2010	320	62	70	303	398
2011	297	47	52	267	380
2012	286	46	51	260	361
2013	266	35	35	254	327
2014	313	51	54	259	418
2015	241	34	37	225	326
2016	272	49	56	227	357
Sous-total 2012-2016	1378	215	233	1225	1789
Ensemble	2722	429	468	2475	3537

En moyenne, chaque année entre 2008 et 2016, il y a :

- 302 accidents corporels
- 52 tués
- 393 blessés



Evolution de l'accidentologie sur la période 2012-2016

La période d'études de l'accidentologie, dans le cadre de l'élaboration du DGO 2018-2022, est basée sur la période 2012-2016.

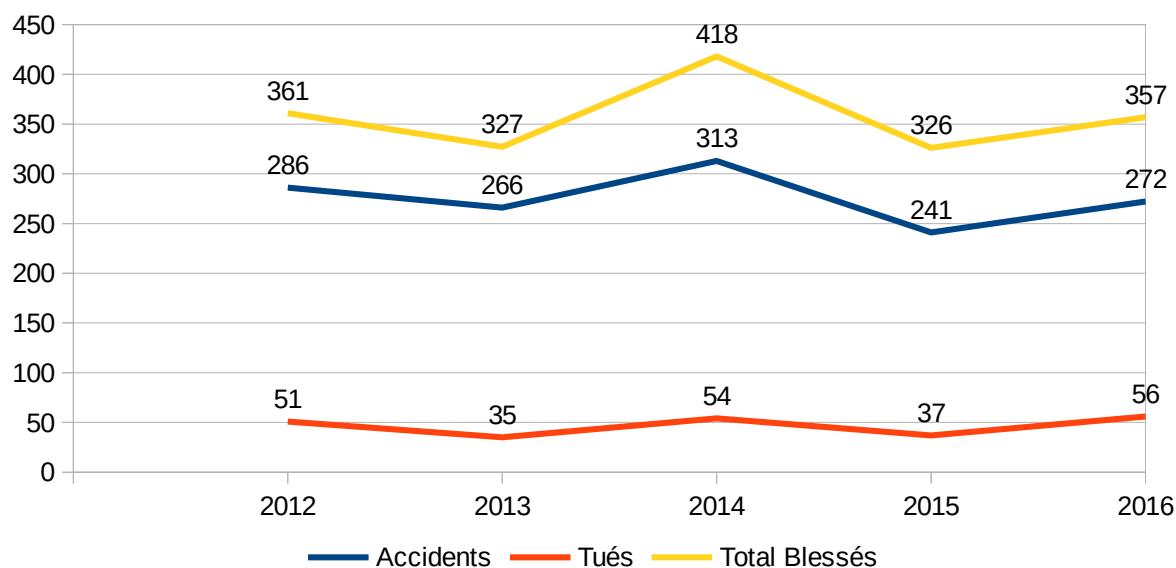
Evolution de l'accidentalité entre 2012 et 2016 :

Depuis 2002, l'accidentalité routière générale recule. Depuis 2012, nous pouvons constater une diminution des accidents qu'ils soient matériels, corporels ou mortel avec une baisse de 4,9 % du nombre d'accidents et un recul de 1,11 % des blessés. Le nombre de tués suite à un accident de la route a diminué de 27,45 %. Une légère hausse est marquée sur le nombre des accidents et des blessés à partir de 2015. Si l'on compare les évolutions des courbes « accidents » et « blessés », on s'aperçoit que les fluctuations sont quasiment similaires. Sur cette période, les accidents corporels ont évolué entre 241 et 313.

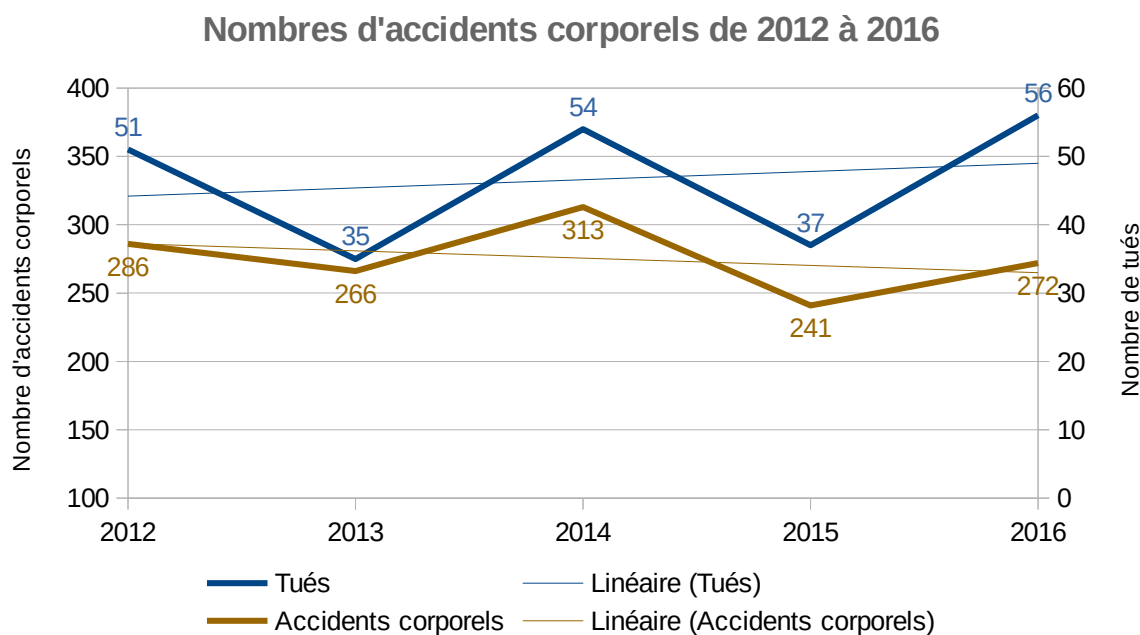
Sur les victimes tuées de la route, les années sont contrastées et ne permettent pas d'identifier une tendance globale entre 2012 et 2017. La moyenne des tués est 46,6 sur l'ensemble de la période, avec une variation entre 35 tués et 56 tués.

Il est à noter qu'un pic national a été constaté en terme d'accidentalité en 2014. Cette hausse fut une première en 12 ans de sécurité routière depuis l'introduction des radars automatiques en 2003, la Vendée ne fut malheureusement pas épargnée de la tendance nationale.

Evolution de l'accidentalité entre 2012 et 2016

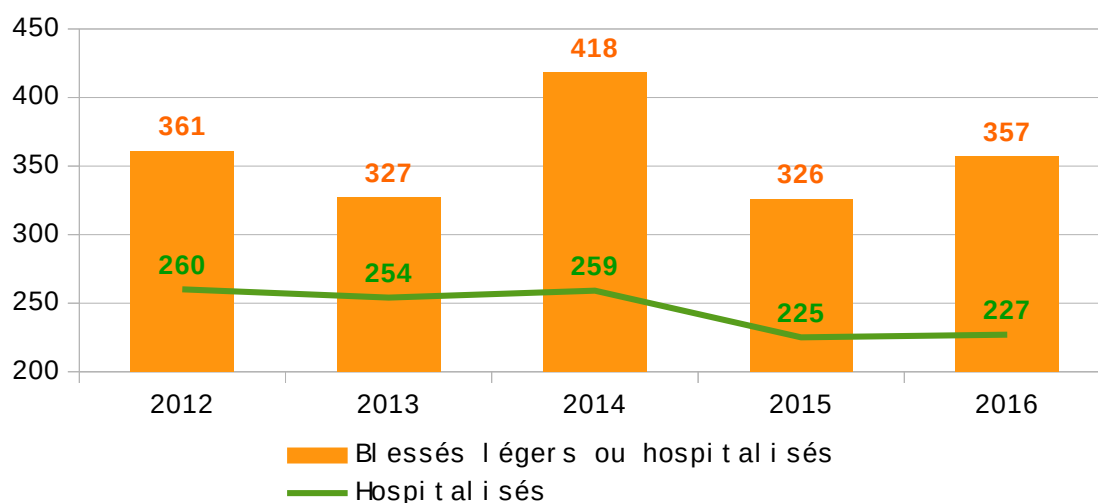


Nombre d'accidents – Nombre de tués



Nombre de blessés et blessés hospitalisés

l essés suivant le nombre d'accidents corporels de 2012 à



De 2012 à 2016, le nombre de blessés a varié entre 326 et 418, avec une moyenne de 348 blessés par an. Le nombre de blessés hospitalisés montre une évolution plutôt favorable avec un recul de 18 % entre 2012 et 2016.

Localisation des accidents entre 2012 et 2016

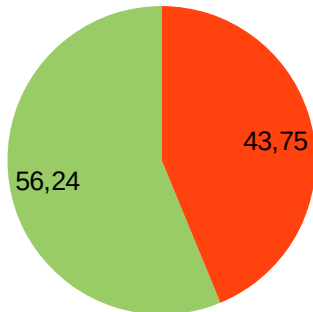
Localisation des accidents selon le milieu :

2012-2016	En agglomération	Hors agglomération
Nombre d'accidents corporels	603	775

Nombre de tués	42	191
----------------	----	-----

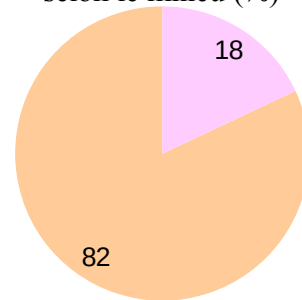
Plus d'un accident sur deux survient hors agglomération et entraîne 82 % des victimes de la route.

Répartition des accidents corporels selon le milieu (%)



■ Hors agglomération ■ En agglomération

Répartitions des tués selon le milieu (%)



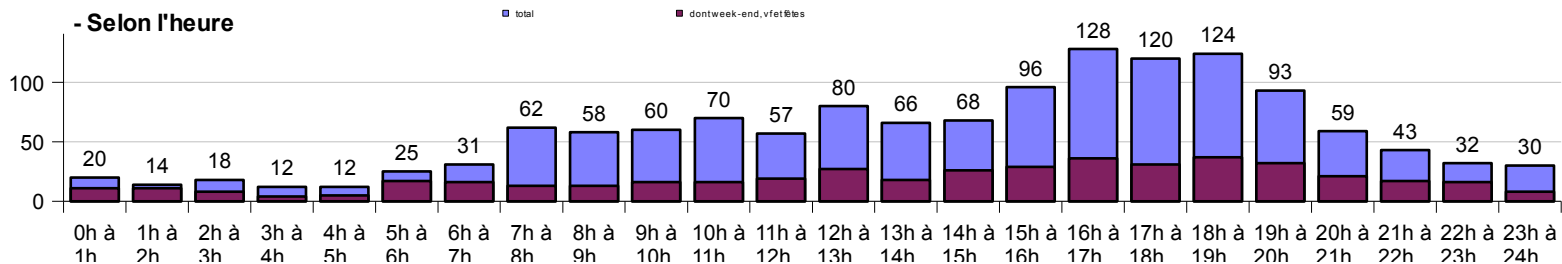
■ Hors agglomération

Dans le département, 43,75 % des accidents corporels ont eu lieu en milieu urbain. Plus d'un accident sur deux survient hors agglomération et provoque 82 % des tués.

Répartition des accidents selon le calendrier entre 2012 et 2016

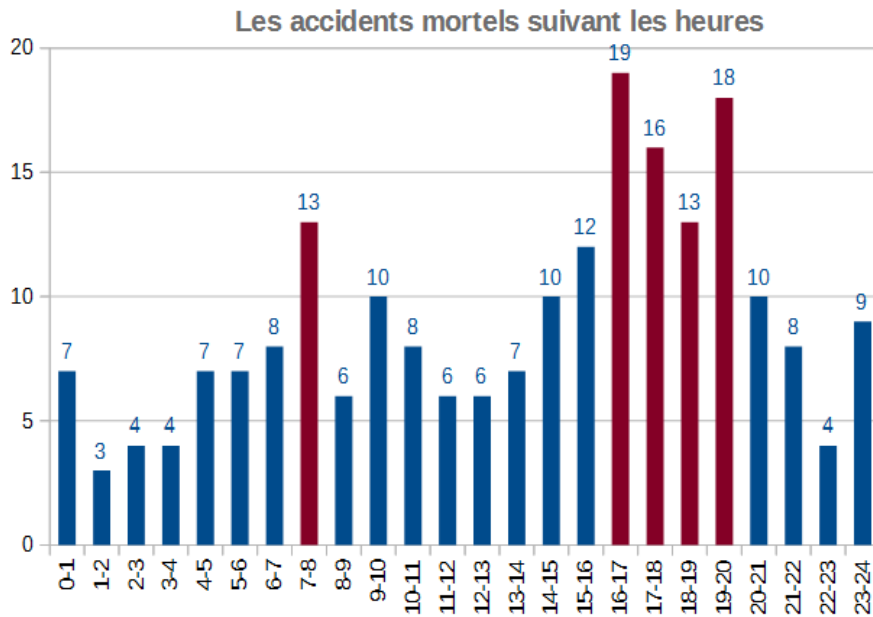
- Les accidents suivant l'heure

Sur la Vendée, le nombre d'accidents corporels présente un pic dans la tranche d'heure comprises entre 15 et 20h et plus particulièrement entre 16h-17h et 18-19h. Ces tranches correspondent aux heures de déplacement des actifs entre le domicile et le travail. Deux pics de plus petite envergure sont constatés le matin (7-8h) et entre 12h-13h, correspondant également à un déplacement



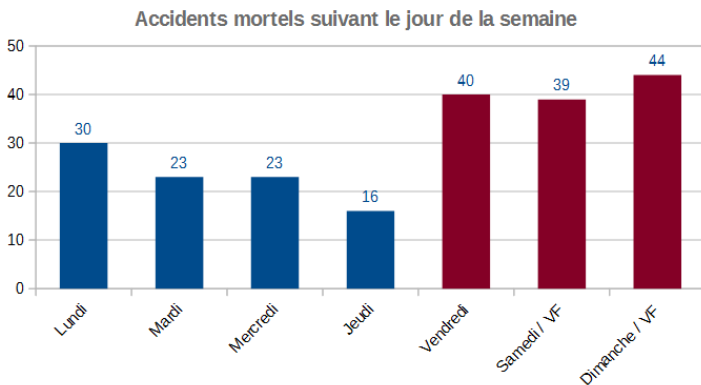
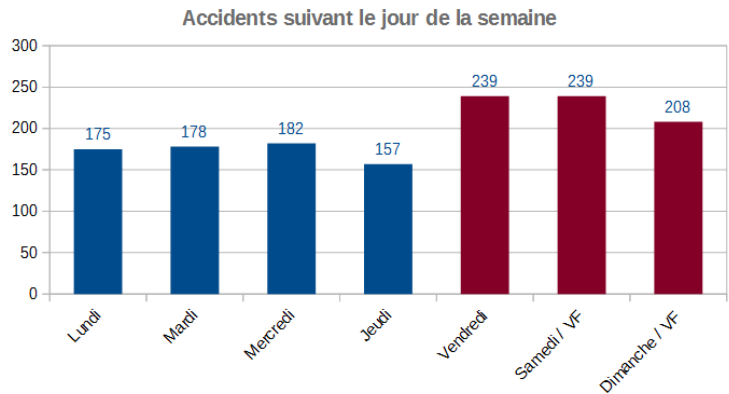
- Les accidents mortels suivant l'heure :

Entre 2012 et 2016, les accidents mortels se situent entre 16h et 20h. Le nombre d'accidents mortels reste élevé entre 7h et 8h. Ces horaires où les accidents sont les plus nombreux correspondent aux déplacements pendulaires (domicile-travail).



Les accidents suivant le jour de la semaine

Les fins de semaine (incluant le vendredi) sont les jours les plus meurtriers. 57 % des accidents mortels se concentrent sur les fins de semaine, veilles et jours de fête. Il est de 50 % pour les accidents corporels sur cette même période.



II- Enjeux

Les données présentes dans l'analyse des différents enjeux sont issues du guide méthodologique et de l'annexe « Indicateurs de sécurité routière » pour la réalisation du DGO 2018-2022 développé par l'ONISR. La période de référence pour la réalisation de l'ensemble des tableaux présents dans cette seconde partie est 2012-2016.

A. le risque routier professionnel,

L'importance de l'enjeu « risque professionnel » (entre 2012 et 2016)

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
 - le risque « trajet domicile - travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail
- Personnes tuées dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)

	Tués dans un accident « professionnel »	Total des tués dans un accident avec trajet connu	Part des tués dans un accident « professionnel » / total tués trajet connu
Vendée	78	224	35,00 %
France entière	6446	16079	40,00 %

- Accidents « professionnels » (mission + trajet domicile-travail)

	accidents « professionnels »	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents « professionnel » / total accidents trajet connu
Vendée	455	1276	36,00 %
France entière	108978	236841	46,00 %

Pour le département de la Vendée, entre 2012 et 2016, il y a eu 455 accidents professionnels et 78 tués dans un accident professionnel. Sur l'ensemble des trajets connus, 36 % des accidents ont un caractère professionnel, et cela représente 35 % des victimes. En moyenne par année, 15,6 personnes sont tués dans un accident professionnel.

Les indicateurs liés au risque professionnel dans le département de la Vendée sont légèrement inférieurs à ceux de l'échelle nationale. Néanmoins, la part élevée des tués et des accidents liés à un trajet professionnel indique qu'il s'agit d'un enjeu prioritaire.

Le panorama des accidents liés au risque professionnel

Les accidents liés aux missions

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués lors des missions sont moins nombreux que les accidents liés aux trajets domicile-travail, mais ils représentent 20 % des victimes tuées lors d'un trajet connu.

- Personnes tuées dans un accident « mission »

	Tués dans un accident « mission »	Total des tués dans un accident avec trajet connu	Part des tués dans un accident « mission » / total tués trajet connu
Vendée	45	224	20,00 %
France entière	3746	16079	23,00 %

- Accident impliquant un conducteur avec trajet « mission »

	accident « mission »	Total accidents « professionnel »	Part des accidents « mission » / total accidents « professionnel »
Vendée	199	455	44,00 %
France entière	51356	108978	47,00 %

- Accident impliquant un conducteur avec trajet « mission » - répartition selon le milieu

	Accidents « mission » Hors agglomération		Accident « mission » En agglomération		Accident « Mission » sur autoroute		Total accidents « Mission »
Vendée	123	61,80 %	65	32,70 %	11	5,50 %	199
France entière	10857	21,10 %	34252	66,70 %	6247	12,20 %	51356

La grande majorité des accidents (62%) lors d'un trajet mission est effectué hors des agglomérations. Ces chiffres ne correspondent pas à la tendance nationale du fait que la grande majorité du réseau routier se situe hors des agglomérations.

Les accidents liés aux trajets domicile – travail

Les accidents liés à un trajet « domicile-travail » représentent 36 % de l'ensemble des trajets connus et représentent 65 % des accidents professionnels. Ces accidents se déroulent, comme les accidents missions, majoritairement en dehors des agglomérations (62%). Il est à noter la part un peu plus importante de ces accidents « domicile-travail » en agglomération (4 points de plus que pour les accidents missions), qui peut être expliquée par l'implantation du lieu de travail en centre-

ville. La part des accidents « domicile-travail » sur autoroute est plus faible que les trajets « missions ».

- Accident impliquant un conducteur avec trajet « Domicile-travail »

	accident « Domicile-travail »	Total accidents « professionnel »	Part des accidents « Domicile-travail » / total accidents « professionnel »
Vendée	294	455	65,00 %
France entière	66901	108978	61,00 %

- Accident impliquant un conducteur avec trajet « domicile-travail » - Répartition selon le milieu

	Part des accidents «domicile-travail» Hors agglomération		Part des accident «domicile-travail» En agglomération		Part des accident «domicile-travail» sur autoroute		Total accidents «domicile- travail»
Vendée	183	62,00 %	105	36,00 %	6	2,00 %	294
France entière	16632	25,00 %	43139	64,00 %	7130	11,00 %	66901

- Les indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022 pour l'ensemble de la période.

Définition de l'indicateur	Définition de l'indicateur
A - Enjeu « risque routier professionnel »	
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	Brut
Nombre de tués dans un accident lié à un trajet « mission »	Brut
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence
Part des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle selon le milieu	Référence
Part des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail selon le milieu	Référence

B. la conduite après usage de substances psychoactives,

L'alcool

En Vendée, les accidents liés à un conducteur alcoolisé représentent 15,23% des accidents. Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 41 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Ce taux est supérieur à celui de la France entière et permet de conclure que l'alcool demeure un enjeu important dans la sécurité routière sur le département.

Parmi les accidents corporels, il y a 18 % d'accidents corporels avec alcool (nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu). Ce taux est également plus élevé que le niveau national, avec une différence statistique importante de 7 points.

Les conducteurs impliqués positifs à l'alcool sont principalement des usagers en véhicules de tourisme (pour 60 % des usagers) puis à moindre mesure les deux roues motorisés (21%) ainsi que les piétons et cyclistes (10%).

Sur l'ensemble des accidents corporels, et intégrant la connaissance du port de la ceinture, 16 % des conducteurs alcoolisés ne portaient pas la ceinture de sécurité.

- Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé

	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
Vendée	70	171	41,00 %
France entière	4151	14017	30,00 %

- Nombre de conducteurs impliqués positifs à l'alcool selon le mode de déplacement

	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Vendée	23	138	25	23	15	1	6
France entière	1589	16892	2692	2915	1273	173	451

- Accident impliquant un conducteur alcoolisé

	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé / alcool connu
Vendée	210	1180	18 %

France entière	24499	228461	11 %
----------------	-------	--------	------

- Part de conducteurs alcoolisés non ceinturés

	Conducteurs alcoolisés non ceinturés	Conducteurs alcoolisé – Port de la ceinture connu	Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés / ceinture connue
Vendée	22	140	16,00 %
France entière	1684	152268	11,00 %

Les stupéfiants

Sur le département de la Vendée, parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiant (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est de 17 %. Ce pourcentage est plus élevé que le niveau national de 7 points. La drogue est donc un enjeu important sur le département.

Les conducteurs impliqués positifs aux stupéfiants sont principalement des usagers en véhicules de tourisme (pour 65 % des usagers) puis à moindre mesure les deux roues motorisés (20 %) ainsi que les véhicules utilitaires (8 %).

Il est à noter que ces catégories portent sur de petits effectifs, de fait, les analyses et les conclusions sont à prendre avec prudence.

- Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur drogué

	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué / drogue connu
Vendée	18	126	14,00 %
France entière	2448	10989	22 %

- Nombre de conducteurs impliqués positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement

	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Vendée	3	41	10	3	5	0	1
France entière	567	5642	1423	1690	453	183	132

- Accident impliquant un conducteur drogué

	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogué connu	Part des accidents avec conducteur drogué / drogue connu
Vendée	60	358	17,00 %
France entière	9512	87789	11,00 %

- Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022 pour l'ensemble de la période

Définition de l'indicateur	Définition de l'indicateur
B - Enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »	
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	Brut
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence
Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec le port de la ceinture connu	Référence
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Brut
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue	Référence

C. les jeunes, divisés en trois classes d'âges,

On étudiera successivement les trois classes d'âge : les adolescents âgés de 14 à 17 ans (C1), les jeunes âgés de 18 à 24 ans (C2), et enfin les jeunes âgés de 25 à 29 ans (C3).

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est plus élevé en Vendée qu'à l'échelle de la France, soit presque deux fois plus (17 % sur le département et 9 % à l'échelle nationale. La part des tués de cette classe d'âge est moins importante (5% sur le département) et la différence par rapport à l'échelle nationale est nettement moins élevée avec un seul point de différence. Sur cette classe d'âge, les impliqués sont majoritairement des cyclomoteurs (pour 57,80 % des impliqués) puis à moindre mesure des véhicules de tourisme (pour 21%).

En Vendée, les 18-24 ans représentent 27 % des personnes tuées et 34 % des victimes des accidents. Sur cette classe d'âge 63 % des impliqués sont des usagers de véhicules de tourisme, puis à une moindre mesure, les autres catégories (10 % des usagers de moto, 8,5 % des usagers de cyclomoteurs, 6,3 % des usagers de véhicule utilitaire et 5 % des piétons ou des cyclistes).

Les 25-29 ans représentent 16 % des accidents corporels et 9 % des tués sur le département de la Vendée. Ces chiffres sont inférieurs aux chiffres nationaux. 60,4 % des impliqués sur cette catégorie sont des usagers de véhicules de tourisme, 13,7 % des usagers à moto et 9,8 % sont des usagers de véhicules utilitaires.

Dans un accident en agglomération et hors autoroute, la majorité des impliqués sont des usagers entre 18 et 24 ans avec 225 accidents entre 2012 et 2016, puis la classe d'âge des 14-17 ans avec 149 accidents. Les jeunes de 18-24 ans sont également les impliqués ayant le plus grand nombre d'accidents hors agglomération et hors autoroutes avec 225 accidents sur la même période. Sur ce milieu, les 25-29 ans et les 14-17 ans ont eu quasiment le même nombre d'accidents avec respectivement 166 et 132 accidents. Sur autoroute, les 14-17 ans ne sont que peu concernés par les accidents. Les chiffres sont quasiment les mêmes pour les 18-24 ans et les 25-29 ans avec 11 et 10 accidents.

Au sein des trois catégories de jeunes, nous pouvons constater que les hommes sont plus impliqués dans les accidents corporels que les femmes.

Pour conclure, nous pouvons donc dire que la catégorie des « jeunes » est un enjeu sur le département de la Vendée et plus particulièrement la classe d'âge des 18-24 ans et à moindre mesure les 14-17 ans. Le milieu « hors agglomération et hors autoroute » nécessite une attention particulière.

- Personnes tuées par classes d'âges

	Personnes tuées par classes d'âges			Totalité tués	Part des tués par classes d'âges / totalité des tués		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Vendée	12	63	20	233	5,00 %	27,00 %	9,00 %
Total France métropole	635	3187	1665	17243	4,00 %	18,00 %	10,00 %

- Accidents impliquant un usager de la classe d'âge

	Accidents par classes d'âges			Totalité accidents	Part des accidents par classes d'âges / totalité des accidents		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Vendée	230	469	221	1378	17,00 %	34,00 %	16,00 %
Total France métropole	25853	98334	65107	289565	9,00 %	32,00 %	22,00 %

- Répartition des impliqués selon le mode de déplacement (14- 17 ans)

	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Vendée	27	59	163	20	3	0	10
France métropole	6169	7637	13310	1992	384	57	991

- Répartition des impliqués selon le mode de déplacement (18-24 ans)

	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Vendée	32	408	55	67	41	5	40
France métropole	8755	75943	13763	12878	4507	1181	1630

- Répartition des impliqués selon le mode de déplacement (25-29 ans)

	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Vendée	15	154	14	35	25	6	6
France métropole	5110	45641	4579	11620	4466	1531	1455

- Répartition des impliqués selon le milieu – Les jeunes En agglomération / hors autoroute

	Impliqués 14-17 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident en agglomération hors autoroute
Vendée	149	225	79
France entière	22054	76793	49016

- Répartition des impliqués selon le milieu – Les jeunes hors agglomération / hors autoroute

	Impliqués 14-17 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute
Vendée	132	412	166
France entière	7422	30969	16539

- Répartition des impliqués selon le milieu – Les jeunes sur autoroute

	Impliqués 14-17 ans dans un accident sur autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident sur autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident sur autoroute
Vendée	1	11	10
France entière	1064	10895	8847

- Répartition des impliqués selon la classe d'âge et le sexe (14-17 ans)

	Hommes		Femmes	
	Vélo + piéton	Autres conducteurs	Vélo + piéton	Autres conducteurs
Vendée	12	128	15	32
France entière	3469	11826	2660	1626

- Répartition des impliqués selon la classe d'âge et le sexe (18-24 ans)

	Hommes		Femmes	
	Vélo + piéton	Autres conducteurs	Vélo + piéton	Autres conducteurs
Vendée	22	333	10	116
France entière	4891	63171	3837	21781

- Répartition des impliqués selon la classe d'âge et le sexe (25-29 ans)

	Hommes		Femmes	
	Vélo + piéton	Autres conducteurs	Vélo + piéton	Autres conducteurs
Vendée	11	154	3	51
France entière	2879	44006	2224	15312

- Les indicateurs de l'enjeu « jeunes » à suivre au cours des années 2018-2022 pour l'ensemble de la période

Définition de l'indicateur	Définition de l'indicateur
C - Enjeu « jeunes »	
Nombre de tués par classe d'âges (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans,	Brut

25-29 ans)	
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le milieu (en agglo / hors agglo hors autoroute / sur autoroute)	Référence
Répartition des impliqués (« piétons + cyclistes », « autres conducteurs ») dans les accidents corporels par sexe	Référence

D. les seniors, divisés en deux classes d'âges,

On étudiera successivement les deux classes d'âge : les seniors âgés de 65 à 74 ans (D1), puis les seniors âgés de 75 ans et plus (D2).

Sur le département de la Vendée, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 6 % des tués et 14 % des victimes des accidents. Sur cette catégorie, la part des impliqués est majoritaire avec un véhicule de tourisme (pour 68%) et à une moindre mesure les piétons et les cyclistes (pour 23%).

Les seniors âgés de 75 ans et plus, représentent 15 % des tués et 15% des victimes des accidents. Sur cette catégorie, 64 % des usagers impliqués sont des usagers de véhicules terrestres et 30 % sont des piétons et des cyclistes.

La catégorie des seniors est principalement impliquée dans les accidents en agglomération hors autoroute et plus particulièrement pour les 75 ans et plus. Les accidents hors agglomération et hors autoroute impliquent plus de seniors entre 65 et 74 ans. Il ressort que les hommes sont plus impliqués dans les accidents de la route que les femmes.

Une attention particulière doit être portée pour les seniors. Malgré des chiffres moins élevés en tués, le risque est particulièrement important avec le nombre de victimes sur la route plus élevé en Vendée qu'à l'échelle nationale. Les usagers à cibler sur cette catégorie sont les usagers en véhicule tourisme, mais également les piétons et les cyclistes particulièrement exposés au risque.

- Personnes tuées par classes d'âges

	Personnes tuées par classes d'âges		Totalité tués	Part des tués par classes d'âges / totalité des tués	
	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
Vendée	15	36	233	6,00 %	15,00 %
Total France métropole	1433	2488	17243	8,00 %	14,00 %

- Accidents impliquant un usager de la classe d'âge

	Accidents par classes d'âges		Totalité accidents	Part des accidents par classes d'âges / totalité des accidents	
	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
Vendée	198	206	1378	14,00 %	15,00 %
Total France métropole	30007	25802	289565	10,00 %	9,00 %

- Répartition des impliqués selon le mode de déplacement (65-74 ans)

	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Vendée	53	160	1	3	10	0	7
France métropole	7367	22777	322	1173	1182	200	664

- Répartition des impliqués selon le mode de déplacement (75 ans et plus)

	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Vendée	75	160	2	1	5	0	7
France métropole	9617	18342	157	226	570	59	440

- Répartition des impliqués selon le milieu – Les seniors En agglomération / hors autoroute

	Impliqués 65-74 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 75 ans et plus dans un accident en agglomération hors autoroute
Vendée	105	134
France entière	21461	20173

- Répartition des impliqués selon le milieu – Les seniors hors agglomération / hors autoroute

	Impliqués 65-74 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 75 ans et plus dans un accident hors agglomération hors autoroute
Vendée	119	109
France entière	9582	7811

- Répartition des impliqués selon le milieu – Les seniors sur autoroute

	Impliqués 65-74 ans dans un accident sur autoroute	Impliqués 75 ans et plus dans un accident sur autoroute
Vendée	10	7
France entière	2642	1427

- Répartition des impliqués selon la classe d'âge et le sexe (65 – 74 ans)

	Hommes		Femmes	
	Vélo + piéton	Autres conducteurs	Vélo + piéton	Autres conducteurs
Vendée	29	92	23	43
France entière	3797	15214	3567	6528

- Répartition des impliqués selon la classe d'âge et le sexe (75 ans et plus)

	Hommes		Femmes	
	Vélo + piéton	Autres conducteurs	Vélo + piéton	Autres conducteurs
Vendée	38	95	37	45
France entière	4329	11132	5286	4648

- Les indicateurs de l'enjeu « seniors » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Définition de l'indicateur
D - Enjeu « seniors »	
Nombre de tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Nombre de tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)	Référence
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	Référence
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	Référence
Répartition des impliqués (conducteurs + piétons) dans les accidents corporels selon le milieu (en aggro / hors aggro hors autoroute / sur autoroute)	Référence

E. les deux roues motorisés,

Pour cet enjeu, en raison d'effectifs peu importants de deux-roues motorisés dans l'accidentalité, les types d'engins et les âges sont regroupés chacun en deux catégories seulement. En ce qui concerne les véhicules, la classification usuelle distingue les cyclomoteurs des motocyclettes (seuil de la cylindrée à 50 cm³). Ici, le seuil retenu pour la cylindrée est différent et est fixé à 125 cm³. En conséquence, seules deux catégories seront étudiées, sans distinguer les cyclomoteurs, les motocyclettes et les scooters :

- les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ (engins légers)
- les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ (engins lourds)

Pour les âges, on s'intéressera uniquement à deux classes d'âge :

- les usagers de moins de 50 ans
- les usagers de 50 ans et plus

Sur les deux roues motorisés, il n'existe pas de répartition du parc circulant sur le département de la Vendée. Néanmoins à titre indicatif le tableau ci dessous présente la répartition du parc en milliers de véhicules sur la Région des Pays de la Loire.

Cyclomoteurs		Motocyclettes								Ensemble	En %
		≤ 125cm ³		De 125 à 750 cm ³		> 750 cm ³		Total			
Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %		
85,6	9,1	54,7	5,3	54,4	5,7	41,6	5,9	150,6	5,6	236,2	6,5

Sur le département de la Vendée, les usagers de 2RM représentent 19 % des personnes tuées et 33 % des victimes des accidents corporels de la circulation. 1378 accidents ont eu lieu dans lesquels 233 usagers ont été tués. Parmi ces accidents, on a dénombré 449 accidents de deux-roues motorisés dans lesquels 45 personnes sont décédées. Sur la période 2012-2016, la part des accidents de 2RM est moindre pour le département que pour sa famille à l'échelle nationale. Néanmoins, les parts élevées des accidents de 2RM (> 20 % des accidents du département) et des tués (>15 % des tués) en font un enjeu absolu de sécurité routière sur le département.

Les personnes tuées en deux roues motorisés sont principalement des personnes de moins de 50 ans (16 % des tués en deux roues motorisés par rapport à l'ensemble des tués en Vendée ont moins de 50 ans).

La part des accidents 2RM de petite cylindrée (<125cm³) est similaire à celle de l'échelle nationale et représente 10 % des personnes tuées en deux roues-motorisés (soit une part plus importante qu'à l'échelle nationale : +3 points).

La part des accidents 2RM de plus de 125 cm³ du département est inférieure à celle de la famille de référence en termes d'accidentalité et e termes de mortalité.

- Accidents deux roues motorisés

	Accidents impliquant un deux roues motorisés			Totalité accidents	Part des accidents deux roues motorisés / totalité accidents		
	Tout 2RM	≤ 125cm ³	>125cm ³		Tout 2RM	≤ 125cm ³	>125cm ³
Vendée	449	293	156	1378	33,00 %	21,00 %	11,00 %
Total France métropole	106245	60719	46614	289565	37,00 %	21,00 %	16,00 %

- Personnes tuées en deux roues motorisées

	Personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges			Totalité tués	Part des personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges / totalité tués		
	Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans		Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans
Vendée	45	37	8	233	19,00 %	16,00 %	3,00 %
Total France métropole	3926	3127	799	17243	23,00 %	18,00 %	5,00 %

- Personnes tuées en deux roues motorisés selon le type

	Personnes tuées en deux roues motorisés			Totalité des tués	Part des personnes tuées en deux roues motorisés		
	Tout 2RM	≤ 125cm ³	>125cm ³		Tout 2RM	≤ 125cm ³	>125cm ³
Vendée	45	23	22	233	19,00 %	10,00 %	9,00 %
Total France métropole	3926	1222	2704	17243	23,00 %	7,00 %	16,00 %

- Les indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Définition de l'indicateur
E - Enjeu « deux roues motorisés »	
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-	Brut

49 ans, 50 ans et plus)	
Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence

F. la vitesse inadaptée,

Il s'agit d'étudier le nombre d'accidents mortels dus à la vitesse pour le département sur la période 2012-2016, à partir des données du fichier APAM, selon les axes suivants : la proportion de ces accidents dans l'accidentalité du département de la Vendée, la comparaison avec la famille de référence, l'analyse de l'évolution sur la période étudiée.

La nomenclature du fichier des APAM a évolué en aout 2014 :

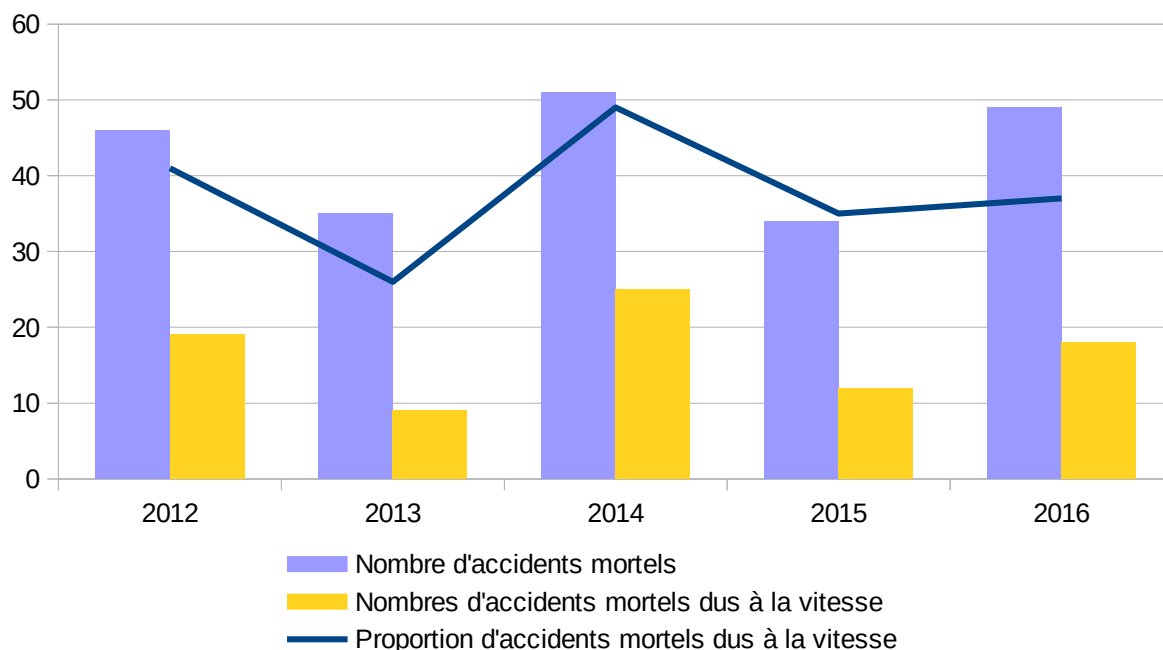
- avant cette date, il n'y avait que 5 catégories de causes d'accident (vitesse, alcool, stupéfiants, priorité et refus de priorité, causes indéterminées),
- depuis, il y a 16 catégories de causes, dont vitesse excessive ou inadaptée.

Il conviendra donc de collecter les données des deux catégories « vitesse » et « vitesse excessive ou inadaptée », selon l'année étudiée.

Sur le département de la Vendée, la proportion d'accidents mortels dus à la vitesse sont relativement élevé. Entre 2012 et 2016, cela varie entre 26 % des accidents mortels pour l'année 2013 et 49 % pour l'année 2014. Il n'y a pas de tendance nette qui ressort dans l'évolution du nombre d'accidents mortels dus à la vitesse. Néanmoins, les chiffres sont importants et impliquent que la « vitesse » devienne un enjeu pour le département de la Vendée.

Entre 2015 et 2016, on constate que la vitesse est le premier facteur des accidents mortels. 34 % des auteurs présumés des accidents mortels (APAM) sont liés à la vitesse, puis 22% sont liés à l'alcool. Dans le département de la Vendée, ce facteur « vitesse » est supérieur à sa famille de référence (département de transition) de 4 points.

Année	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse
2012	46	19	41 %
2013	35	9	26 %
2014	51	25	49 %
2015	34	12	35 %
2016	49	18	37 %



APAM – Auteurs présumés des accidents mortels 2015-2016

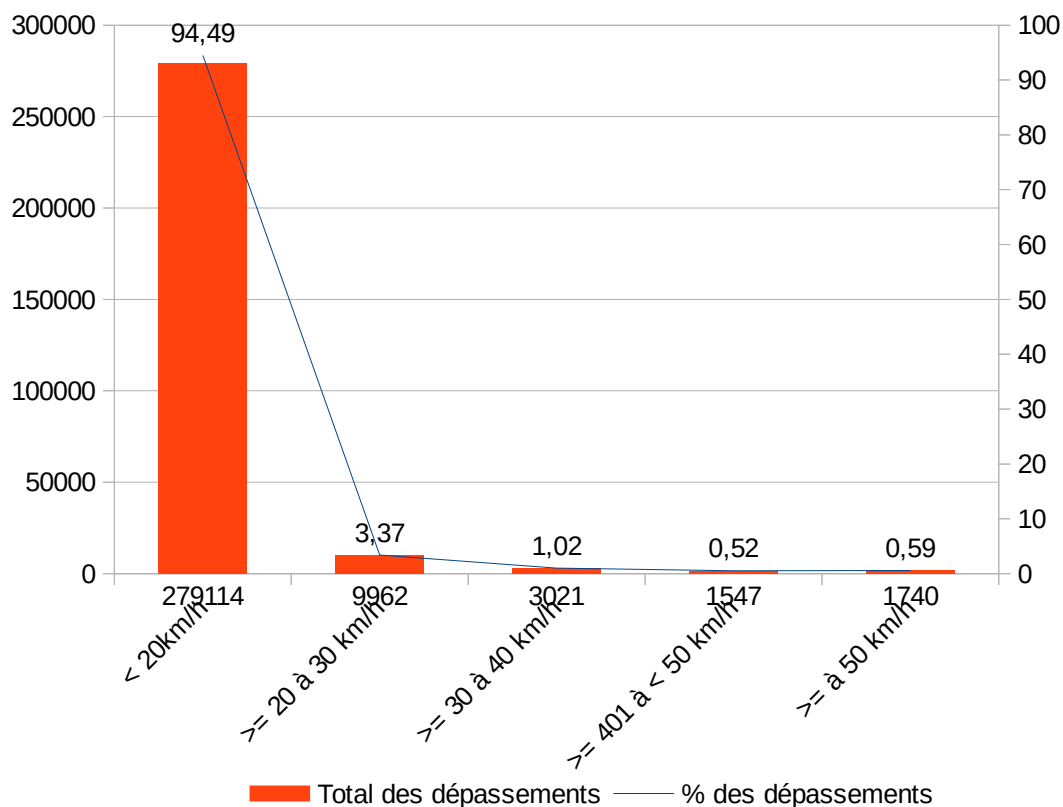
	Alcool	Vitesse	Stupéfiant	Priorité	innatention	Contresens	Dépassement dangereux	Malaise	Somnolence / fatigue	circulée	véhicule	Changement de file	Non respect des distances de sécurité	Autres causes	Cause indéterminée
85	19	29	4	9	0	0	3	0	0	0	0	3	0	6	2
85 %	22	34	5	11	0	0	4	0	0	0	0	4	0	7	2
F9	345	432	144	194	98	19	58	46	57	23	15	25	7	183	120
F9 %	23	30	9	12	6	1	4	3	4	0	2	1	2	1	13

Sur le réseau routier de la Vendée, il y a 30 dispositifs opérationnels de contrôles installés, dont :

- 28 radars automatiques fixes de contrôle des vitesses (14 à double sens depuis mi-2015) ;
- 1 radar automatique fixe discriminant de contrôle des vitesses ;
- 1 radar automatique de franchissement de feux rouges.

Depuis leurs installations, fin 2004, les radars automatiques de contrôle de vitesse ont relevé 295 384 infractions, 32 779 par le seul radar discriminant (11,10%), au 31/12/2016 concernant principalement des dépassements de vitesses inférieur ou égal à 20km/h soit plus de 94 % des infractions. Le radar automatique de franchissement de feux rouges s'est déclenché 11 354 fois depuis son installation.

Total des dépassements de vitesse



En 2016, sur le département de la Vendée, il y a eu 70 540 infractions « vitesse » relevée et un total de 76 115 infractions départementales pour les 4 principales infractions. La part des infractions « vitesse » représente 92,70 % des infractions parmi l'ensemble des 4 infractions principales. La proportion d'infractions vitesse relevée pour le département est légèrement inférieure de 3 ans par rapport à la famille de référence (des départements de transition).

Données infractions – Infractions hors contrôle automatisé et infractions CA (Contrôle Automatisé « radars ») - 2016

	Population du département	Total infractions « vitesse » départementales CA et hors CA	Total des 4 principales infractions départementales	Part des infractions « vitesse » départementales CA et hors CA / Total des 4 principales infractions départementales	Nb d'infractions départementales CA et hors CA Pour 1 million d'habitants du département	Nb Total des 4 principales infractions départementales Pour 1 million d'habitants du département
Vendée	673987	70540	76115	92,70 %	104661	112932
F9 / De transition	11690909	2621298	2742589	95,60 %	224217	234592

Répartition par nature des infractions pour les radars fixes du département de la Vendée (CA vitesse radars fixe) entre 2012 et 2016 :

VLA	Nb de radars fixes	< 20km/h		20 km/h ≤ VLA < 40 km/h		VLA ≥ 40 km/h		Total
50 km/h	1	4643	96,39 %	165	3,43 %	9	0,18 %	4817
70 km/h	4	13811	97,15 %	352	2,48 %	53	0,37	14216
80 km/h	2	11640	99,40 %	69	0,59 %	1	0,01 %	11710
90 km/h	29	116793	94,25 %	5733	4,63 %	1391	1,12 %	123917
100 km/h	2	274	98,21 %	4	1,43 %	1	0,36 %	279
110 km/h	4	18330	96,49 %	612	3,23 %	54	0,28 %	18996
Total		165941		3468		1509		173935

Les pourcentages dans ce tableau sont à lire ainsi : « Pour une portion de route dont la vitesse maximale autorisée est de 90km/h, comportant 29 radars fixes, les grands excès de vitesse représentent 1,12 % du trafic.

En Vendée entre 2012 et 2016, sur l'ensemble des routes ayant comportées un radars fixes, on se rend compte que la majorité des infractions sont relevées sur des excès de vitesse de moins de 20 km/h par rapport à la vitesse limitée autorisée.

- Les indicateurs de l'enjeu « vitesse » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Définition de l'indicateur
F - Enjeu « vitesse »	
Part d'accidents mortels dus à la vitesse parmi l'ensemble des accidents mortels (donnée utilisée = APAM)	Référence
Part des infractions de vitesse parmi l'ensemble des infractions	Référence

III- Orientations d'actions

Dans le cadre du DGO 2018-2022 et des PDASR qui seront élaborés chaque année, il est nécessaire de développer, à l'échelle départementale, les 18 mesures fortes du gouvernement retenues lors du Comité interministériel de la sécurité routière.

Les trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière sont les suivants :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- la protection de l'ensemble des usagers de la route ;
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Les enjeux sécurité routière pour le département de la Vendée sont les suivants :

- le risque routier professionnel ;
- la conduite après usage de substance psychoactives ;
- les jeunes ;
- les seniors ;
- les deux roues motorisés ;
- la vitesse inadaptée.

Attention, une orientation d'action peut être transversale et être potentiellement classée dans deux enjeux différents n'est citée ici que dans un seul. L'objectif de cette liste est développer des orientations et ne vise pas à limiter la réflexion. Il sera possible tout au long de la période 2018-2022, de développer d'autres orientations en fonction de l'accidentologie départementale et ainsi d'adapter le document.

A. Le risque routier professionnel

Infrastructures

- Limiter les déplacements ;
- Favoriser les transports collectifs pour le trajet domicile-travail ;
- Inciter le covoiturage, le télétravail.

Education, sensibilisation, formation et information

- Sensibiliser les chefs d'entreprises, en particulier sur l'intérêt d'évaluer le risque routier afin d'engager des actions de prévention ;
- Inciter les chefs d'entreprises à réaliser des campagnes de sensibilisation en développant les bénéfices cachés en faveur de l'entreprise (financiers, managériaux...) ;
- Inciter les chefs d'entreprises à dégager du temps pour des informations sécurité routière ;
- Favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la sécurité routière : auprès des entreprises en développant leur engagement, et plus particulièrement des très petites et moyennes entreprises du territoire, en mobilisant les organismes de protection sociale complémentaires (« mutuelles complémentaires obligatoires ») afin qu'ils engagent une démarche de prévention auprès de leurs adhérents. Les entreprises pourront ainsi

promouvoir la conduite apaisée et inciter et inclure ce volet dans leur Plan de Prévention des Risques Routiers (PPRR) ;

- Développer les éthylotests anti-démarrage (EAD) au sein des entreprises.

Améliorer la connaissance

- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentologie par entreprise ou secteur d'entreprises ;
- Travailler avec les branches professionnelles ayant des risques routiers spécifiques ;
- Sensibiliser les entreprises sur la conduite économique ;
- Former aux premiers secours lors d'un accidents et de la présence de victimes.

Communication

- Développer l'information et la communication au sein des entreprises.

Contrôle et sanction

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite ;
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque complémentaire ;
- Contrôler les équipements de sécurité des véhicules ;
- Cibler les lieux de contrôles et les créneaux journaliers et horaires les plus caractéristiques et maintenir les contrôles.

B. La conduite après usage de substance psychoactives

Education, sensibilisation, formation et information

- Supprimer l'obligation de détenir un éthylotest dans son véhicule ;
- Développer les partenariats avec les débits de boissons alcoolisées pour généraliser la mise à disposition d'éthylotests et le développement d'actions conjointes de prévention ;
- Mobiliser la médecine du travail sur le risque lié aux substances psychoactives (au sein des entreprises, des collectivités, des professionnels de santé...) ;
- Développer les navettes (transports collectifs) aux sorties de boîtes de nuit ;
- Impliquer les auto-écoles, les professionnels de santé, les entreprises, les établissements scolaires...

Communication

- Améliorer la connaissance des différents publics sur les accidents avec l'alcool et les substances psychoactives et les conséquences ;
- Communiquer et faire prendre conscience à tous les usagers des risques et des effets liés à l'usage des substances psychoactives ;

- Valoriser le principe du conducteur sobre.

Contrôle et sanction

- Communiquer sur les dispositifs de contrôle et diffuser les résultats de contrôles ;
- Rendre obligatoire la pose d'un éthylotest anti-démarrage (EAD) avec suivi médico psychologique en cas de récidive d'infraction de conduite en état alcoolique ;
- Donner la possibilité à un conducteur contrôlé avec un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/l dans le sang dont le permis a été suspendu par décision préfectorale de conduire pendant le temps de cette suspension à condition de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un EAD, à ses frais ;
- Permettre aux forces de l'ordre, à leur demande, de suspendre temporairement la localisation de leur contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants ;
- Organiser des contrôles ciblés lors de manifestations festives, en impliquant les collectivités ;
- Développer et mettre en œuvre annuellement les Plans départementaux de contrôle routier (PDCR) ;
- Faire mieux connaître les sanctions pour les automobilistes ;
- médiatiser les sanctions exemplaires notamment par le biais des réseaux sociaux.

C. Les jeunes

Éducation, sensibilisation, formation et information

- Faire prendre conscience des risques encourus quelque soit l'utilisateur (conducteurs, passager, piéton) ;
- Favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la sécurité routière auprès des jeunes par la constitution d'une communauté numérique de volontaires du service civique, bénévoles et formés, par l'installation de simulateurs de conduite dans des missions locales, par une promotion active de la conduite supervisée et un renforcement des actions de prévention sur les conduites dangereuses voire addictives (alcool et cannabis) ;
- Inciter les jeunes (piétons / cyclistes) à porter des vêtements clairs ou des gilets jaunes ;
- Accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité : généraliser le « savoir rouler », qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6ème à l'image du « savoir lire », « savoir écrire », « savoir nager »... afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège ;
- Renforcer la sécurisation des accès aux arrêts de bus (transports scolaires) ;
- Former aux premiers secours lors d'un accidents et de la présence de victimes ;
- Pérenniser les actions de sensibilisation auprès de jeunes sur l'ensemble des thématiques et plus particulièrement celle sur l'alcool, les stupéfiants et la vitesse ;
- Impliquer les structures éducatives et les entreprises recevant des apprentis sur les risques auprès des jeunes ;
- Continuer l'information et la sensibilisation post-permis ;

- Sensibiliser les jeunes lors de grands évènements (animations sportives, festivals...);
- Inciter les établissements scolaires à travailler sur la thématique de la sécurité routière dans les matières scolaires ;
- Inciter les auto-écoles dans l'apprentissage de la conduite lié aux conditions météorologiques ainsi qu'à la typologie de la météo ;
- Faire évoluer la formation post-permis pour une meilleure prise de conscience et une responsabilisation ;
- Dissuader les jeunes d'utiliser des véhicules puissants.

Communication

- Améliorer la connaissance et rappeler les équipements de sécurité en fonction des différents usagers ;
- Communiquer sur le partage de la route et les bons comportements à avoir ;
- Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) ;
- Favoriser les modes actifs tout en informant des règles de bonne conduite ;
- Communiquer sur les dangers des usagers « distraits » par les moyens de communication.

Contrôle et sanction

- Réaliser des actions à la sortie des établissements scolaires pour sanctionner les stationnements gênants, les conduites dangereuses...
- Faire intervenir les forces de l'ordre au sein des établissements scolaires pour contrôler, de manière préventive, l'entretien et l'équipement des moyens de locomotion (deux roues motorisés, vélos) ;
- médiatiser les sanctions exemplaires notamment par le biais des réseaux sociaux.

D. Les seniors

Infrastructures

- Développer le transport à la demande et les navettes ;
- Être vigilants à la signalétique verticale et horizontale.

Education, sensibilisation, formation et information

- Faire prendre conscience des risques encourus quelque soit l'utilisateur (conducteurs, passager, piéton) ;
- Inciter les seniors (piétons / cyclistes) à porter des vêtements clairs ou des gilets jaunes ;
- Inciter les seniors à faire une veille réglementaire (reprendre des heures de conduites / de codes) ;
- Organiser des remises à niveau théoriques et pratique du code de la route ;

- Sensibiliser les clubs et les associations de seniors ;
- Former aux premiers secours lors d'un accidents et de la présence de victimes ;
- Sensibiliser les jeunes lors de grands évènements (foires, animations sportives...).

Communication

- Rappeler les équipements de sécurité en fonction des différents usagers ;
- communiquer sur les aides à la conduite et les voitures les plus adaptés ;
- Informer sur l'existence de la commission médicale du permis de conduire ;
- Communiquer sur le partage de la route et les bons comportements à avoir ;
- Communiquer sur les dangers des usagers « distraits » par les moyens de communication.

Contrôle et sanction

- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs lors d'un accident ou d'une infraction grave.

E. Les deux roues motorisés

Éducation, sensibilisation, formation et information

- Autoriser l'allumage de jour, en dehors des périodes de faible visibilité et hors agglomération, des feux de brouillard pour les motocyclistes ;
- Moderniser les modalités d'examen pour les catégories A1 et A2 et le contenu des formations de 7 heures pour la conduite des motocyclettes ;
- Expérimenter un rendez-vous pédagogique pour les parents d'un enfant mineur qui se présente au permis AM réservé au cyclomoteur sur le même modèle que celui qui existe pour la conduite accompagnée ;
- Impliquer les établissements scolaires, les moto-écoles et les concessionnaires dans la formation et la sensibilisation ;
- Faire intervenir différents acteurs du monde des deux roues motorisés (forces de l'ordre, association, entreprises...) pour la sensibilisation ;
- continuer l'information et la sensibilisation post-permis.

Améliorer la connaissance

- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

Communication

- Encourager le port de bottes et d'une protection gonflable de l'ensemble thorax/abdomen (airbag) certifiés CE à moto, en développant les partenariats avec les moto-écoles afin d'accoutumer les futurs conducteurs au port de ces équipements durant l'apprentissage de la conduite ;

- Rappeler les équipements de sécurité homologués, obligatoires ainsi que les équipements facultatifs mais importants pour les conducteurs et les passagers ;
- Diffuser des messages spécifiques liés à la circulation des deux roues motorisés ;
- Communiquer sur le partage de la route et les bons comportements à avoir ;
- Former aux premiers secours lors d'un accident et de la présence de victimes.

Contrôle et sanction

- Faire intervenir les forces de l'ordre au sein des établissements scolaires pour contrôler, de manière préventive, l'entretien et l'équipement des deux roues motorisés ;
- médiatiser les sanctions exemplaires notamment par le biais des réseaux sociaux.

F. La vitesse inadaptée

Infrastructures

- Réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens, sans séparateur central en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés ;
- Développer la régulation dynamique des vitesses sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions de circulation ;
- Encourager l'achat de radars pédagogiques.

Éducation, sensibilisation, formation et information

Améliorer la connaissance

Communication

- Communiquer sur les dangers liés à la vitesse et la nécessité d'adapter sa vitesse aux conditions de circulation.

Contrôle et sanction

- Donner la possibilité à un conducteur contrôlé en excès de vitesse de plus de 40 km/h et faisant l'objet d'une suspension de permis de continuer à conduire, à condition de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un contrôleur électronique de vitesse ;
- Développer et mettre en œuvre annuellement les Plans départementaux de contrôle routier (PDCR) ;
- médiatiser les sanctions exemplaires notamment par le biais des réseaux sociaux.

IV – Synthèse

Le suivi et l'évaluation du DGO

Les orientations déclinées dans ce document permettront la conduite et le suivi de la politique locale sur le département de la Vendée entre 2018 et 2022.

Il apparaît nécessaire de faire émerger des initiatives et de développer une solidarité forte entre les différents acteurs inscrits dans la démarche de lutte contre l'insécurité routière.

Dans l'objectif de conforter la politique locale, ce document a vocation à être ajusté annuellement dans le cadre du **plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)** en fonction de l'accidentalité.

Des indicateurs tendront à mesurer les orientations et à effectuer, si nécessaire, des ajustements.

Ces ajustements éventuels pourront, sous réserve de justifications, porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions.

Chaque année, les orientations d'actions définies dans ce DGO constitueront la base des projets d'actions élaborées au titre des PDASR.

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations proposées sera réalisé. En fonction de l'accidentalité et de son évolution, les actions mises en œuvre au cours de l'année et les orientations pourront être priorisées par rapport à d'autres.

Annexes

Les documents liés

Le plan départemental d'actions de sécurité routière, le plan départemental des contrôles routiers et le plan primevère pourront être intégrés et étroitement liés avec le DGO afin de lutter contre l'insécurité routière.

Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)

Le **plan départemental d'actions de sécurité routière** est élaboré chaque année en cohérence avec les orientations du DGO. Il intègre des projets partenariaux à l'échelle locale. Il s'appuie sur une forte mobilisation des acteurs et notamment des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Ce PDASR intègre un appel à projets diffusé par la Préfecture en début d'année. Cet appel à projet permet de subventionner des actions qui correspondent aux enjeux et aux orientations du département.

Plan départemental des contrôles routiers (PDCR)

Le **plan départemental des contrôles routiers** est un outil d'orientation et de planification de l'action des forces de l'ordre sur le terrain (contrôles mobiles, implantation des équipements de contrôle-sanction automatisé (CSA)). L'objectif est de mettre en adéquation la politique de contrôle avec les problématiques que rencontre le département en matière d'accidents, pour parvenir à faire baisser le nombre de victimes d'accidents de la route.

Plan « Primevère »

Le plan primevère est établi chaque année en fonction des prévisions de trafic définies par le calendrier « Bison Futé ». Il comprend les journées au cours desquelles, en raison de l'intensité attendue du trafic routier, il y a lieu d'exercer une surveillance renforcée du réseau afin d'assurer un bon écoulement de la circulation et d'améliorer la sécurité des usagers de la route, tout en favorisant un regroupement de l'information par les voies habituelles. Il fixe également les axes pour lesquelles le déroulement des épreuves et compétitions sportives est interdit, ainsi que les périodes d'interdictions.

Définition des sigles

AAC	Apprentissage anticipé de la conduite
APAM	Auteurs présumés des accidents mortels
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents corporels
CA	Contrôle automatisé
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CFA	Centre de formation d'apprentis
CISR	Comité interministériel de sécurité routière
CSA	Contrôle-sanction automatisé
DGO	Document général d'orientation
EDSR	Escadron départemental sécurité routière
IDSR	Intervenants départementaux de la sécurité routière
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
MSRI	Maison de la sécurité routière itinérante
ODSR	Observatoire départemental de la sécurité routière
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
PDASR	Plan département d'actions de sécurité routi_re
PDCR	Plan départemental des contrôles routiers
PPRR	Plan Prévention des risques routiers
VLA	Vitesse limitée autorisée
VMA	Vitesse maximum autorisée
2RM	Deux roues motorisés

Les liens utiles

Sites locaux

Coordination sécurité routière 85

Observatoire départemental de sécurité routière 85

Nouveaux réseaux

- Twitter
- Facebook

Sites nationaux

Sécurité routière

Observatoire national de sécurité routière