



SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

2013 -2017

18 avril 2013

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
DEMARCHE	5
LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'ACCIDENTALITE	6
LES ENJEUX	7
LES JEUNES.....	7
LES 2 ROUES MOTORISES.....	7
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL	8
LES SENIORS.....	8
LES ORIENTATIONS D' ACTIONS	9
LES JEUNES.....	10
LES 2 ROUES MOTORISES.....	11
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL	12
LES SENIORS.....	13

Annexes :

1 – Bilan DGO 2009-2012

2 – Analyse des enjeux 2013-2017

INTRODUCTION

Le 27 novembre 2012, le Ministre de l'Intérieur a installé le Conseil National de Sécurité Routière sous la présidence du député Armand Jung.

Son rôle est de préparer et d'évaluer la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Il sera notamment chargé d'adresser au gouvernement des propositions pour lutter contre la violence routière.

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR), sous l'autorité du 1^{er} ministre, a pour but la mise en œuvre de moyens concrets avec des propositions d'orientations nationales

Objectif National : réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 2000 d'ici 2020.

Dans ce contexte, chaque département, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO), pour les années 2013 à 2017, doit définir les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, pour faire reculer l'insécurité routière, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le Document Général d'Orientations permet également de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le Document Général d'Orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

DEMARCHE

Le Document Général d'Orientations est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Pour l'élaboration de ce document, la démarche retenue a été la suivante :

Réaliser une évaluation du DGO 2009 / 2012 en faisant ressortir :

- Ce qui a été fait
- Les préconisations qui ont été difficiles à mettre en œuvre
- Les enjeux spécifiques pour chaque thème et les propositions

Réaliser une analyse de l'accidentalité en faisant ressortir :

- Les évolutions en termes d'infractions et de comportements
- Les évolutions en termes de cause d'accidents
- Les évolutions en termes de localisation des accidents dans le temps et dans l'espace
- Les problématiques caractérisées par des fréquences anormales
- les difficultés rencontrées au niveau des analyses
- Une hiérarchisation des enjeux

Elaboration de propositions pour le DGO 2013 / 2017 :

- Constitution des groupes de travail par enjeux
- Identification, pour chaque enjeu du DGO, des points à améliorer
- Définition des nouvelles orientations

LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'ACCIDENTALITE

L'étude de l'accidentalité en Dordogne montre qu'il n'existe pas de point noir remarquable et qu'il s'agit d'une accidentalité diffuse que l'on retrouve de façon constante sur toutes les routes du département. Elle est logiquement plus présente sur les routes les plus circulées.

Néanmoins, certains éléments permettent de cerner le type d'accidents, leurs circonstances, leurs lieux, etc...

Le bilan du DGO précédent permet de dégager quelques éléments d'analyse :

- Une tendance à la baisse générale tant sur les accidents que sur les tués ou les blessés jusqu'à fin 2011, bien que les courbes de suivi soient fluctuantes.
- Pour synthétiser, en Dordogne, en moyenne, c'est environ **6 accidents par semaine, moins de 1 tué par semaine (0,8 environ) et 8 blessés par semaine** dont **5 hospitalisés**. Ces chiffres sont à la baisse par rapport au précédent DGO où l'on dénombrait respectivement: 11 accidents, 1 tué, 11 blessés dont 5 hospitalisés.

Les résultats obtenus sont notables mais encore et toujours fragiles et demandent la poursuite des efforts engagés.

- L'alcool est régulièrement présent dans les accidents, environ **1 conducteur sur 10 est contrôlé positif (11,1 % des conducteurs), 9% de ces conducteurs alcoolisés présente une alcoolémie au-delà de 0,5 g/l de sang** (0,5 % entre 0,5 et 0,8 g/l et 8,5 % au-delà de 0,8 g/l).
- La population des jeunes (15-24 ans), alors qu'elle ne représente que 9,3 % de la population périgourdine, est sur-représentée dans l'accidentalité (26 % des conducteurs impliqués).
- Les séniors qui constituent 24 % de la population périgourdine, représentent 12 % des conducteurs impliqués, 14 % des victimes, mais 25,6 % des tués (conducteurs, passagers et piétons) sur la période 2007-2011.
- Le nombre de conducteurs impliqués dans le cadre des accidents corporels à caractère professionnel (trajet Domicile-Travail ou Mission) est d'environ 25% des conducteurs impliqués. Ces accidents ont fait 16 % des victimes et 18 % des tués avec une majorité en trajet Domicile-Travail
- Enfin, bien que non étudié dans le cadre des enjeux, il ne faut pas oublier les problèmes d'aggravation des accidents provoqués par l'infrastructure qui ont un effet non négligeable sur la gravité des accidents. Les accidents en courbe et/ou sur obstacles représentent sur la période 2007-2011 environ **35 % des accidents, 34 % des victimes et 44 % des tués**. Ces nombres sont en nette diminution par rapport à l'étude du précédent DGO, respectivement de l'ordre de 11, 12 et 17 points.

Cela continue de dénoter et démontrer une inadaptation des comportements aux caractéristiques « campagne » du réseau routier.

LES ENJEUX

Les enjeux identifiés et validés par le département de la Dordogne ressortent de l'étude faite sur la période 2007-2011 jointe en annexe du présent document.

LES JEUNES

La forte accidentalité des conducteurs de moins de 25 ans ne se dément pas en Dordogne et elle provoque une importante mortalité de cette tranche d'âge.

1 jeune conducteur est impliqué dans un accident corporel sur **3**.

1 victime sur **3** à moins de 25 ans alors que les 0-24 ans représentent moins d' **1** habitant sur **4** dans le département. Ceci est d'autant plus important que **26%** des conducteurs impliqués ont moins de 25 ans et ce pour une représentation de moins de **10 %** dans la population.

Dans les accidents impliquant des conducteurs de moins de 25 ans, l'inexpérience est mis en exergue car **97 %** ont moins de **3** ans de permis et près de **2** sur **3** ont moins de **1** an de permis.

12 % des jeunes impliqués sont alcoolisés dont **2 %** au-delà de la limite de **0,5 g/l** de sang et **10 %** au-delà de **0,8 g/l** de sang. Ces jeunes conducteurs représentent **31 %** des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents corporels.

18 % des victimes jeunes sont impliquées dans les accidents 2 roues de façon semblable entre agglomération et hors agglomération.

La gravité de l'accidentalité des jeunes conducteurs en Dordogne se situe au-delà de la médiane de celle des 17 départements « ruraux peu denses » et a le plus mauvais score des départements similaires limitrophes (Corrèze , Lot et Lot et Garonne).

LES 2 ROUES MOTORISES

Le nombre d'accidents en 2 roues motorisés est en diminution depuis le DGO 2009-2012 mais marque un palier depuis 2010, où la plus forte baisse avait été enregistrée. Cette baisse se retrouve dans la gravité et le nombre de tués. Ils ne représentent plus qu' **1** tué sur **7** environ contre **1** sur **4** au précédent DGO.

Les accidents avec 2 roues motorisés représentent **17 %** des accidents mortels recensés sur le département et ont causé la mort de **33** personnes.

Ils représentent également **597** victimes pour 257 accidents hors agglomération et 306 accidents en agglomération.

En agglomération, les cylindrées de moins de 50 cm³ sont les plus impliquées à la différence des plus de 125 cm³. La gravité est naturellement plus importante hors agglomération. La cause essentielle en est la vitesse, les obstacles dans les accidents étant identiques.

La population la plus impliquée, agglomération ou pas, et quelle que soit la cylindrée, est désormais la tranche d'âge des plus de 60 ans. Elle est sur-représentée dans les 2RM de moins de 50 cm³ et dans la moitié des conducteurs impliqués en 2RM.

Une alcoolémie est avérée pour **13 %** des conducteurs 2RM, part plus importante que pour tous les conducteurs et dans une très large proportion pour les moins de 50 cm³ (61 % des conducteurs 2RM alcoolisés).

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Sur la période 2007-2011, les conducteurs impliqués dans des accidents risque routier professionnel sont au nombre de 631 soit près de **24 %** des conducteurs impliqués.

C'est la part trajet « domicile-travail » qui est la plus représentée avec **60 %** des accidents caractérisés. Cette tendance se dessine depuis 2008 et semble vouloir perdurer.

Ils représentent **16,2 %** des victimes comptabilisées dans les accidents corporels recensés sur la période étudiée, dont **11,7 %** pour le trajet « domicile-travail » et **4,5 %** en trajet « mission » (utilisation professionnelle).

Les hommes ont majoritairement le plus d'accidents (**77 %**). La différence de pourcentage entre les trajets « domicile-travail » et « utilisation professionnelle » est plus importante chez les femmes, (respectivement **80 % - 20 %**) que chez les hommes (**55 % - 45 %**).

Les moins de **25** ans ont plus d'accidents de trajet « domicile-travail », répartition 80/20 environ, alors que les plus de **25** ans équilibrent l'accidentalité des deux types de trajets (environ 50/50).

En termes de catégorie socioprofessionnelle, ce sont les cadres moyens et les ouvriers qui ont le plus d'accidents. Ils représentent **65 %** des conducteurs en trajet « domicile-travail » et **45 %** en utilisation professionnelle. Il faut ajouter, en utilisation professionnelle, les conducteurs « professionnels » qui représentent **38 %**.

Peu d'alcoolémie constatée, environ **4 %** des conducteurs, dont **3** fois plus en trajet « domicile-travail » qu'en utilisation professionnelle. Les infractions verbalisables ne représentent que **2 %** des conducteurs, soit la moitié des contrôlés positifs.

Les accidents en trajet « domicile travail » ont plutôt lieu en début de matinée. Les accidents « utilisation professionnelle » sont concentrés en fin de journée travaillée, sauf le vendredi où ils sont répartis sur pratiquement tout l'après midi.

Enfin, quelques accidents de piétons ont lieu dans cette catégorie, **13** accidentés sur la période étudiée, soit **2 %** des impliqués.

LES SENIORS

Les accidents impliquant des séniors sont en baisse comme toute l'accidentalité sur le département de la Dordogne. Ce département vieillit de façon plus marquée que les départements d'Aquitaine et de la France métropolitaine. Les séniors représentent environ le $\frac{1}{4}$ de la population périgourdine.

La baisse d'accidentalité enregistrée est remarquable pour les **65-79** ans et suit sensiblement la courbe d'accidentalité générale, alors qu'elle est quasiment imperceptible pour les **80** ans et plus.

En part de conducteurs impliqués, les **65-79** ans restent sensiblement à **10 %**, alors que pour les **80** ans et plus ils passent de **2 %** en moyenne à **5 %** en 2011.

Les plus de 65 ans représentent un peu moins de **14 %** des victimes, mais près de **26 %** des tués sur la période 2007-2011. Parmi ces tués, les $\frac{3}{5}$ sont des conducteurs, $\frac{1}{6}$ sont des piétons ; il n'y a pas de 2RM.

La tendance est sensiblement identique dans les départements similaires limitrophes et dans la moyenne des départements de la famille « Ruraux peu denses » en termes d'indice de tués.

Moins de **1%** des conducteurs impliqués de plus de 65 ans sont contrôlés positifs à l'alcool, et **2** sur **3** sont verbalisables. Ils représentent **4 %** des conducteurs alcoolisés.

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

L'objectif a été de retenir des orientations pour réduire l'insécurité routière dans le champ de chacun des quatre enjeux, définis précédemment : les jeunes, les deux roues motorisés, le risque routier professionnel, les aînés.

Ces orientations seront déclinées ultérieurement en actions et viendront enrichir le programme d'actions déjà existantes.

Le programme global sera décliné annuellement, les cinq prochaines années, dans les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)

Pour les 4 enjeux retenus il a été décidé d'étudier en thèmes transversaux : l'alcool, les stupéfiants, la vitesse.

La problématique alcool et stupéfiants sur la route

- Même si les jeunes sont sur représentés dans les accidents avec alcool et usage de stupéfiant, cette problématique concerne toutes les générations et cela renvoie aussi à l'importance et à la valeur d'exemple des aînés.

- Les messages sécurité routière au niveau national, pour cette problématique, ciblent le comportement, le savoir « être » : (démarche SAM, se tester avant de conduire, retenir quelqu'un qui a bu)

- Les nombreux contacts avec les jeunes et les actions « grand public » nous ont montré un déficit de connaissance concernant l'alcool et les drogues (dose bar et limite de consommation possible, temps de récupération, durée de détectabilité et contrôles positifs du « dimanche après midi », comment utiliser un éthylotest, les drogues et leurs effets, la dépendance, les tests salivaires, ...).

Pour répondre à ce déficit il est important de ne pas se limiter au savoir « être » mais de communiquer aussi sur « le savoir » et « le savoir faire ».

Il est très intéressant de noter que les jeunes et tous les publics sont demandeurs et très à l'écoute de ces informations.

La problématique vitesse

La règle concernant la vitesse ne fait pas ou ne fait plus consensus. Le seuil critique d'adhésion semble atteint. Au niveau national 28% des usagers déclarent ne pas respecter les limitations de vitesse. Au niveau local, les débats conduits dans le cadre des interventions de prévention montrent que la légitimité de la règle est reconnue en matière d'alcool et de stupéfiants mais que ce n'est pas le cas pour la vitesse. Un pourcentage faible de la population est prêt à s'engager à respecter les limitations de vitesse. Une très large majorité des jeunes ont conduit des 2 roues débridés. Jeunes conducteurs ils oublient les limitations spécifiques au permis probatoire (80 et 110 km/h). Les moins jeunes justifient leurs infractions vitesse en les qualifiant de distraction, d'inattentions...

La vitesse reste cependant, structurellement, le grand facteur transversal : seule ou combinée à d'autres causes, elle contribue au mécanisme de la plupart des accidents et surtout détermine lourdement leur gravité. Or les signes d'une remontée des vitesses pratiquées sur nos routes commencent à se faire jour.

Dans notre société et dans l'univers professionnel, la vitesse et le gain de temps sont perçus de manière positive.

Sur la route aussi, la vitesse est perçue comme une valeur positive associée au plaisir et au gain de temps. Après avoir élevé la vitesse au rang de « valeur sociétale » on peut comprendre de la retrouver avec une image positive sur la route. C'est cette image qu'il faut s'attacher à modifier en rappelant les réalités.

LES JEUNES

Analyse de la prise de risque et les jeunes :

Les jeunes sont sur représentés dans les accidents de la route (- de 10% de la population, près de 30% des tués)

Ce constat ne doit pas nous surprendre : La prise de risque est beaucoup plus importante chez les jeunes. C'est une constante qui se vérifie dans le temps et dans l'espace, dans toutes les sociétés. Concernant la surexposition au risque chez les jeunes, les statistiques montrent qu'il n'y a pas de pays qui s'en sorte mieux que d'autres. L'accidentalité des jeunes est toujours et partout plus importante que pour le reste de la société. D'un pays à l'autre on retrouve la même sur représentation des jeunes dans les accidents de la route.

L'évolution de l'accidentalité chez les jeunes est la même que pour l'ensemble de la société. C'est principalement en apaisant le niveau général de prise de risque, en améliorant le niveau général des comportements dans la société, que l'on touchera les jeunes dans la même proportion.

Les jeunes suivent l'exemple de leur environnement.

C'est pourquoi une politique de prévention de l'accidentalité des jeunes conducteurs ne peut se limiter à des interventions directes sur cette classe d'âge. Ainsi, les orientations d'actions retenues en Dordogne pour la prévention et la formation des jeunes usagers de la route s'inscrivent dans une approche plus globale intégrant toutes les classes d'âge.

Toutefois, il convient de prendre en compte, les conducteurs de moins d'un an de permis alors qu'ils ne représentent qu'entre 1 et 2% des conducteurs qui circulent dans le département. Ils sont impliqués dans 19% des accidents. Il est donc nécessaire de toucher ce public avec un message adapté.

Les orientations suivantes ont été validées :

- **La sensibilisation conduite actuellement sur le risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire doit rester la priorité.**
- **Sensibiliser les adultes et les aînés sur l'importance et la valeur de leur exemple.**
- **Savoir accompagner la prise de risque chez les jeunes.**
- **Soutenir les projets sécurité routière portés en partenariat avec des jeunes.**

LES 2 ROUES MOTORISES

La problématique « 2 roues motorisés »

- On peut dire avant tout que c'est un « engin passion », même si certains l'utilisent principalement comme moyen de transport, notamment autour des grosses agglomérations.
- Les deux roues motorisés (scooters et motos) sont sur représentés dans les accidents de la circulation. Leur faible visibilité et leur « fragilité » (absence de carrosserie, obstacles fixes) y sont pour beaucoup.
- Plus d'un tiers des victimes à motocyclette se tuent seuls sur la route et près des deux tiers meurent à la suite d'une collision
- Le deux roues motorisé est un engin difficile à maîtriser, pardonnant rarement les erreurs de conduite. Il requiert donc à la base une bonne formation. Malheureusement le manque d'expérience est souvent synonyme d'accident grave, voire mortel, surtout lors des deux premières années de conduite.
- Cette cible, qui touche toutes les tranches d'âge mais plus particulièrement les plus jeunes, est depuis des années une priorité du gouvernement. De nombreuses campagnes de sensibilisation ont vu le jour, mais la fragilité de cette population nécessite une attention sans faille.

Les orientations suivantes sont validées :

- **Développer le volet formation (accompagnement jeunes conducteurs, perfectionnement post permis) en mettant en avant le port des équipements de sécurité**
- **Lutter contre la transgression de la règle notamment contre le débridage des cyclomoteurs**
- **Communiquer sur le comportement et le partage de la route en soulignant la spécificité de la conduite d'un deux roues.**

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Les orientations proposées au titre du DGO, pour réduire l'insécurité routière dans le champ du risque routier professionnel, prennent en compte les moyens existant et les enjeux spécifiques pour ce risque en Dordogne.

Différentes structures (organismes de prévention, organisations professionnelles, assureurs, autres partenaires...) sont en charge de la sensibilisation, de la mobilisation et de l'aide aux employeurs. Ces acteurs et les employeurs interviennent principalement sur le « risque mission ».

En effet, la prise en compte du « risque trajet » ne constitue pas une obligation légale pour l'employeur. Or, avec environ 60% des accidents, ce risque représente le premier enjeu du risque routier professionnel. L'importance des accidents « trajets » en Dordogne s'explique principalement par la ruralité du département et la précarisation des emplois qui conduisent à une augmentation des distances à parcourir.

Dans ce contexte, il est proposé que les partenaires de la sécurité routière œuvrent :

- d'une part, en soutenant les actions conduites par les acteurs de la prévention pour le « risque mission »
- d'autre part, en initiant des actions qui répondent aux enjeux du « risque trajet ».

Cette stratégie est traduite dans les orientations validées suivantes :

- **Initier des actions de prévention pour le risque trajet.**
- **Soutenir les acteurs de la prévention dans leur mission d'assistance aux employeurs.**
- **Prioriser les actions de prévention: secteurs d'activités à fort enjeux et problématiques les plus importantes**

LES SENIORS

Les plus de 65 ans représentent 24% de la population périgourdine, ils représentaient 52% des tués en 2010, 20 % en 2011 et 27% en 2012.

C'est donc une population vulnérable qui mérite une attention particulière.

La Dordogne est un département rural avec une population vieillissante, beaucoup plus marquée qu'au niveau national. Cela induira à terme une aggravation de l'accidentalité des séniors. De plus, le problème des travailleurs sociaux et des aidants pour cette population sera à prendre compte car ils seront eux mêmes soumis à un risque routier professionnel accru.

Le contexte: une population vieillissante mais qui a besoin de son permis de conduire vu la ruralité du département. La nécessité de se déplacer demeure vitale pour conserver une autonomie et l'accès aux différents services.

Le constat : les séniors sont souvent responsables d'accidents corporels avec pour cause principale un comportement induit par la perte de vigilance, le handicap, l'état psychologique liés à l'âge. Ils sont aussi souvent tués pour ces raisons et leur fragilité physique.

Les orientations suivantes sont validées

- **Poursuivre et développer les actions de prévention.**
- **Impliquer l'ensemble de la population et des associations qui œuvrent auprès des personnes âgées pour les sensibiliser.**
- **Développer un partenariat entre les différents acteurs.**