



# Document Général d'Orientations 2013 – 2017

## ANALYSE ENJEUX SUR 2007 – 2011

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>PREAMBULE</b> .....	4
<b>APPROCHE GENERALE DE L'ACCIDENTALITE EN DORDOGNE</b> .....	5
Accidents de véhicule léger seul sans piéton.....	7
Alcoolémie.....	8
Vitesse .....	9
Temporalité .....	10
Localisation.....	11
<b>LES ENJEUX</b> .....	14
<b>LES JEUNES</b> .....	14
Les jeunes et le permis de conduire .....	15
Les jeunes et l'alcool .....	16
<b>LES 2 ROUES MOTORISES (2RM)</b> .....	18
Répartitions des accidents 2RM .....	19
Les 2RM et l'alcool .....	20
<b>LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL</b> .....	21
Répartition par classe d'âges .....	21
Répartition Hommes - femmes .....	21
Répartition catégories socioprofessionnelles .....	22
Les accidents professionnels et l'alcool .....	22
Temporalité .....	23
<b>LES SENIORS</b> .....	24
Comparaisons.....	25
Les seniors et l'alcool .....	26
Les seniors piétons.....	26

# INTRODUCTION

Le Document Général d'Orientation 2009 - 2012 arrivant à échéance, il est procédé à l'élaboration du nouveau document qui portera sur les années 2013 - 2017.

La première réunion du Comité de Pilotage a eu lieu le 27 mars 2012, après présentation d'une évaluation du DGO 2009 - 2012, le comité a décidé de retenir 4 enjeux principaux :

- **Les Jeunes**
- **Les 2 RM** (2 Roues motorisés)
- **Le risque routier professionnel**
- **Les séniors** (se reporter à l'analyse globale de la période)

Les thématiques alcool, stupéfiants, substances addictives et vitesse seront étudiées de façon transversale pour chacun de ces 4 enjeux.

L'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière a été chargé d'une part de réaliser une analyse des 4 enjeux, et d'autre part, de répondre aux demandes complémentaires des groupes de travail mis en place.

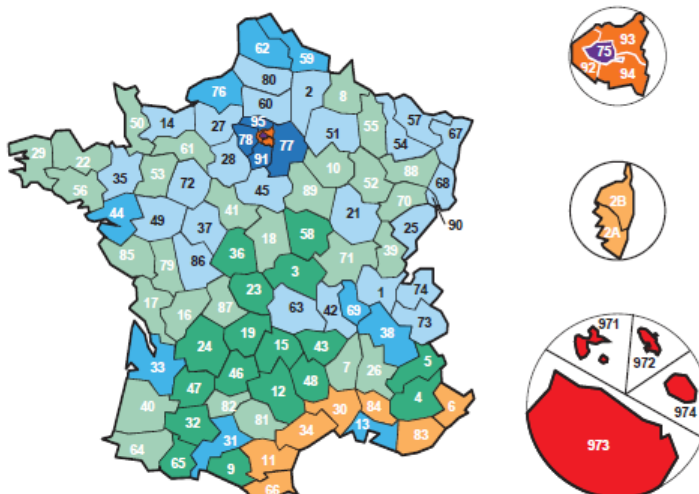
## PREAMBULE

La Dordogne fait partie d'une famille de départements définis comme « ruraux peu denses » Cette famille (F7) a permis d'établir les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) en donnant une comparaison raisonnée entre différents départements et leurs moyennes chiffrées.

Cette famille de départements ruraux peu denses en regroupe 17 à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée<sup>1</sup>.

Le choix de comparaison se fixera sur les 3 départements limitrophes de la Dordogne, à savoir la **Corrèze**, le **Lot** et le **Lot et Garonne**.

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

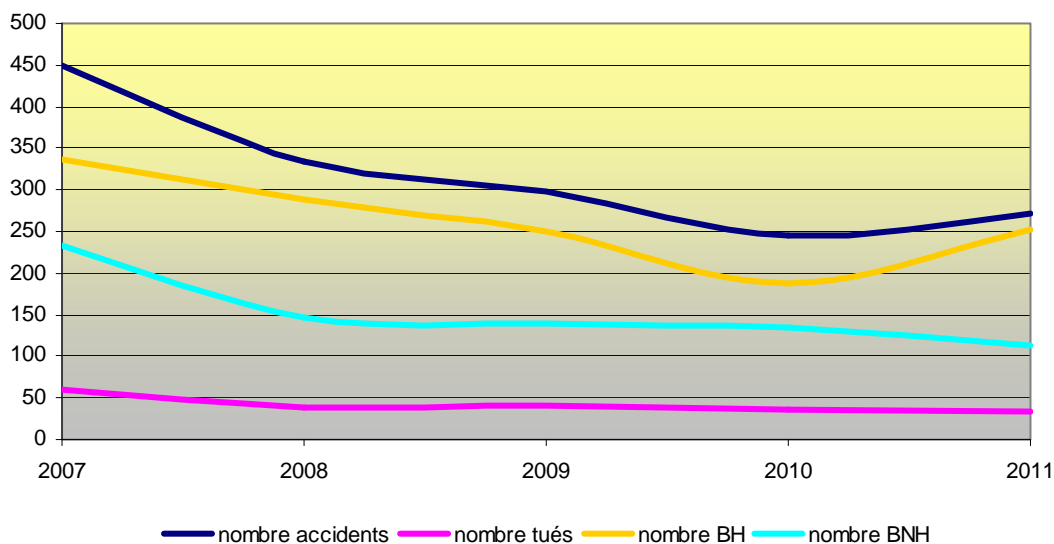


<sup>1</sup> Etude réalisée par le SETRA pour le compte de l'ONISR

# APPROCHE GENERALE DE L'ACCIDENTALITE EN DORDOGNE

Entre 2007 et 2011, l'accidentalité du département de la Dordogne a connu une diminution notable des accidents recensés, même si l'année 2011 montre un essoufflement, voire une légère reprise.

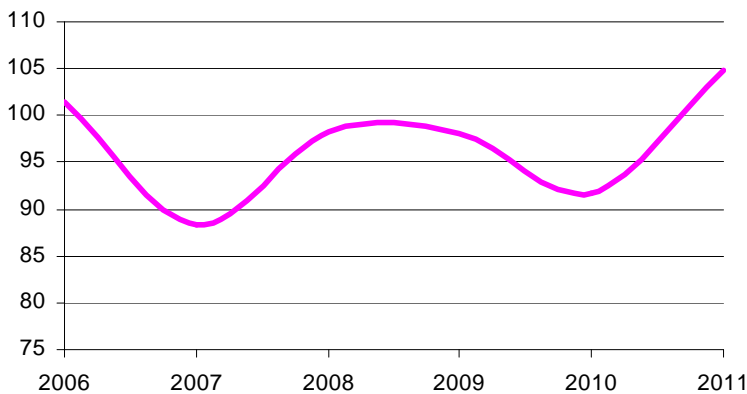
évolution de l'accidentalité annuelle en Dordogne



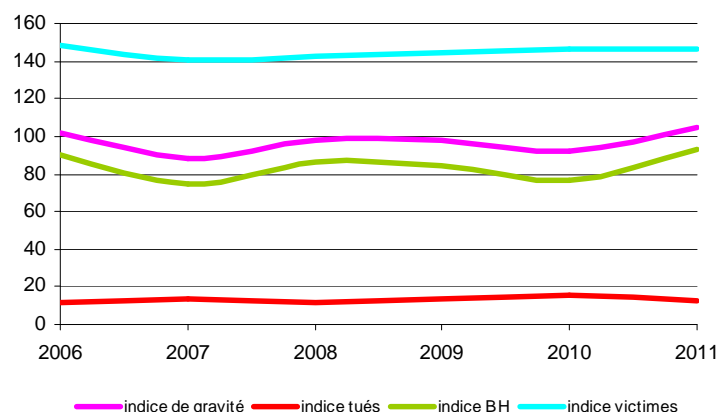
Le même constat peut être fait pour le nombre de blessés hospitalisés<sup>2</sup> dont la courbe ci-contre marque une reprise importante et inquiétante. Cette courbe est à comparer avec celle des tués, en constante baisse, même si une stagnation semble se manifester depuis 4 années (les chiffres sont faibles donc les écarts moins marqués). En effet l'addition des 2 courbes permet de

mesurer une gravité plus pertinente que la seule utilisation des tués (cf. graphique suivant). Enfin, la tendance des blessés non hospitalisés reste à la baisse.

indice de gravité



comparaison et évolution de différents taux



L'indice de gravité<sup>3</sup> des accidents a connu 2 années basses, 2007 et 2010, mais pour l'année 2011 il repart significativement à la hausse. Il n'y a pas d'explication mécanique à cette évolution.

En effet, comme il est noté dans le graphique ci-dessus à droite, l'indice de victimes par accident n'a pas d'évolution réelle et significative.

C'est essentiellement le nombre de blessés hospitalisés qui influe le plus sur l'évolution de l'indice de gravité (courbe verte ci-dessus) dont l'évolution est parallèle à celle de la gravité globale.

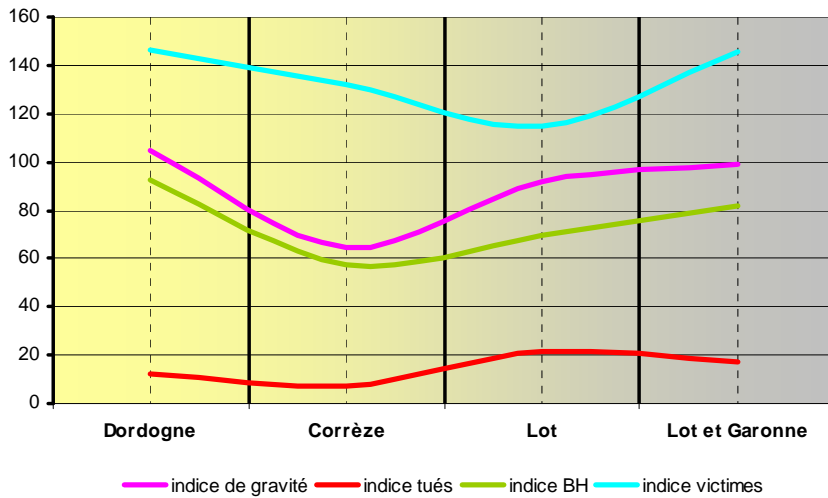
Il est donc nécessaire d'envisager une analyse des causes de la violence des chocs, de la gravité des blessures et de l'utilisation des équipements de sécurité dans les véhicules, entre autres, qui sont parmi les facteurs d'aggravation notable.

<sup>2</sup> Victimes admises comme patients (avec soins) dans un hôpital plus de 24 heures

<sup>3</sup> Les indices sont calculés pour 100 accidents

La comparaison avec les départements choisis, appartenant à « la famille 7 » donne des résultats contrastés

comparaisons différents indices



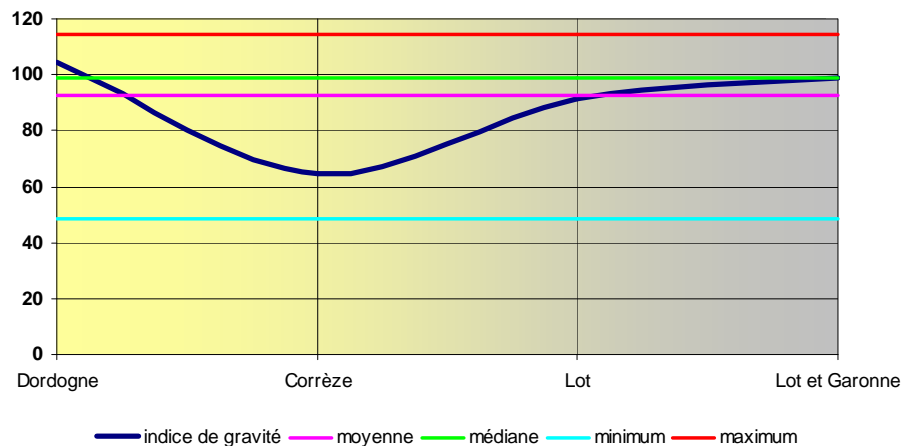
suivant les indices que l'on étudie sur l'année 2011. En effet la Corrèze a les indices de gravité, indices tués et indices BH les plus faibles mais pas l'indice victimes. Ceci veut dire qu'il y a beaucoup d'usagers impliqués dans les accidents en Corrèze. Toutefois la gravité réelle des accidents est moindre, comparativement au Lot dont l'indice victimes est le plus bas et les indices de gravités sont dans les plus importants, avec l'indice le plus fort en indice tués. La différence se fait sur les blessés répertoriés comme non hospitalisés. Ces résultats sont toutefois insuffisants et ne permettent pas de situer le département de la Dordogne au sein des départements similaires dits « ruraux peu denses »

C'est pourquoi nous proposons de détailler ces quatre indices des quatre départements choisis par rapport aux moyennes, médianes, minimas et maximas de tous les départements de « la famille 7 ».

En premier, la gravité générale (tués + BH). Le graphique ci-contre montre que le département de la Dordogne est au dessus de l'axe médian, de la moyenne contrairement aux trois autres départements qui sont en dessous de la médiane, voire de la moyenne. Cela confirme que nous sommes donc dans un département où les accidents présentent une forte gravité, même si l'on se situe au bas de la mauvaise moitié.

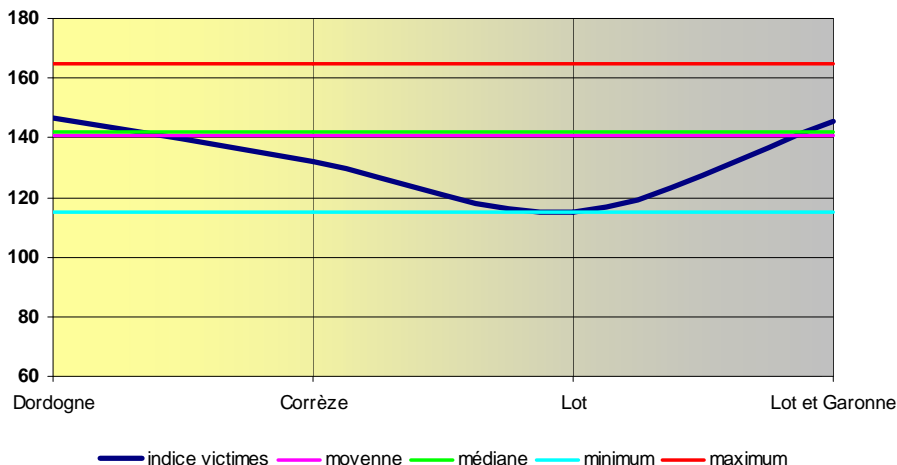
A nombre d'accidents égal, il y a plus de victimes graves en Dordogne que dans les 3 autres départements.

comparaison indices gravité départements famille 7



A nombre d'accidents égal, il y a plus de victimes graves en Dordogne que dans les 3 autres départements.

comparaison indices victimes départements famille 7

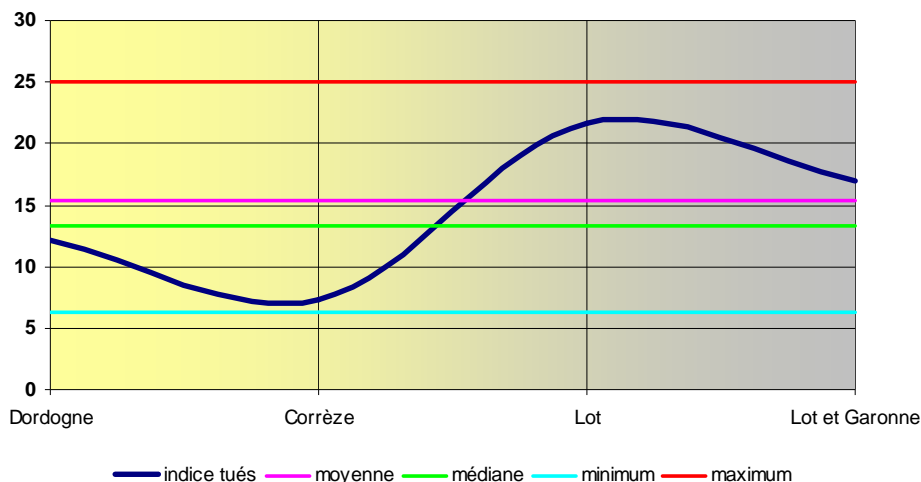


Même raisonnement si l'on se réfère à l'indice victimes, la Dordogne, comme le Lot et Garonne sont au delà de l'axe médian, au bas de la mauvaise moitié.

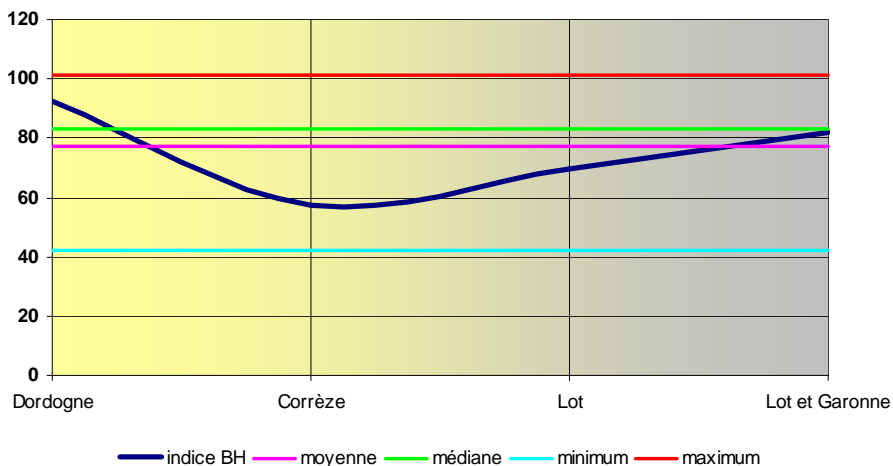
A nombre d'accidents égal, il y a plus d'usagers impliqués et blessés ou tués sur ces 2 départements.

## comparaison indices tués départements famille 7

En terme d'indice tués, le département de la Dordogne se trouve dans la moitié basse des départements de la même famille en compagnie de la Corrèze qui confirme le « relativement peu » de gravité de ses accidents en terme de tués. A nombre d'accidents égal, le département de la Dordogne et de la Corrèze ont moins de tués que les deux autres départements.



## comparaison indices BH départements famille 7



Enfin, en indice blessés hospitalisés, le département de la Dordogne est le plus mal placé des quatre départements étudiés et son indice se rapproche du maximum de la famille des départements « ruraux peu denses ».

département de la Dordogne est un département où les accidents sont graves à très graves et que cette gravité concerne davantage les blessures plutôt que la mortalité.

Dans la famille des départements « ruraux peu denses », la Dordogne se retrouve dans la moyenne des départements les plus gravement accidentogènes.

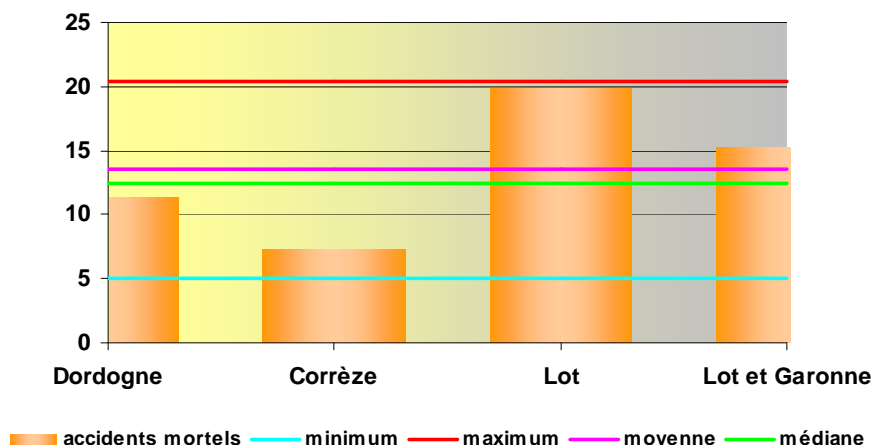
A l'analyse de ces quatre indices, on remarque que le

## Accidents de véhicule léger seul sans piéton

C'est dans les départements « ruraux peu denses » que les accidents de « véhicule léger seul » sont les plus importants. En effet avec 11 % la Dordogne n'échappe pas à la règle des accidents qui ont lieu avec des VL<sup>4</sup> seuls, certes loin du Lot et du Lot et Garonne. Tous types de véhicules confondus, cela représente en Dordogne près de 43% des accidents.

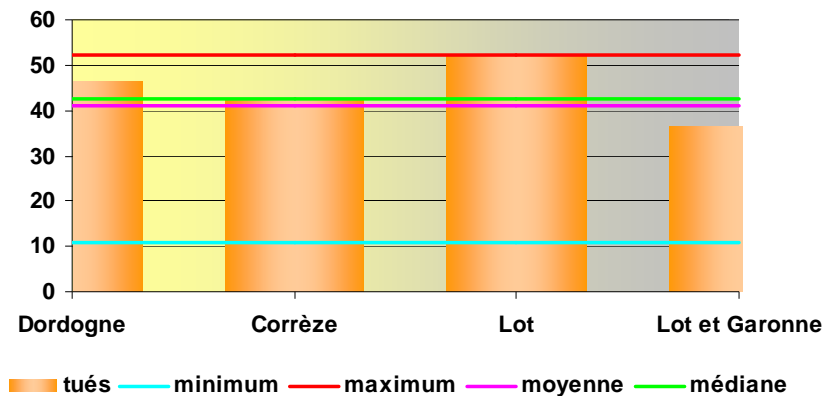
Ces accidents sont dus à des pertes de contrôle pour diverses raisons (comportement, état de la chaussée, ...) avec choc sur des obstacles fixes, ce qui augmente leur gravité.

## nombre d'accidents mortels véhicule léger seul pour 100 accidents sur la période 2007 - 2011



<sup>4</sup> VL = Véhicule Léger

nombre de tués dans accidents à véhicule léger seul pour 100 tués sur la période 2007 - 2011



de protection ou d'éradication des obstacles.

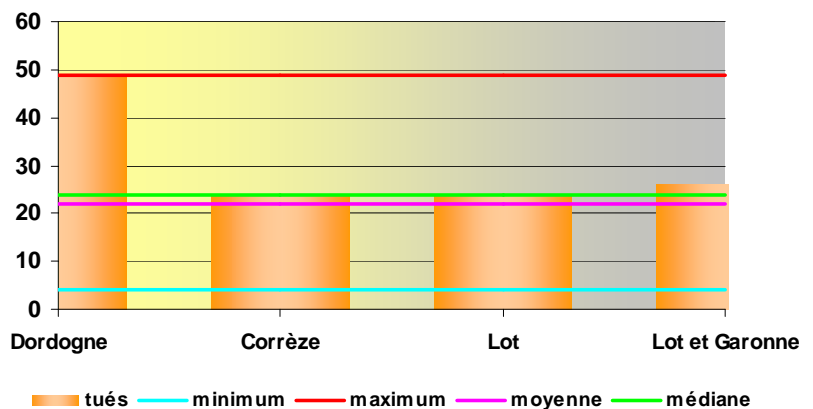
### Alcoolémie

Le département de la Dordogne compte le plus de tués dans les accidents avec présence d'alcool pour les départements de sa catégorie (49 tués sur la période étudiée).

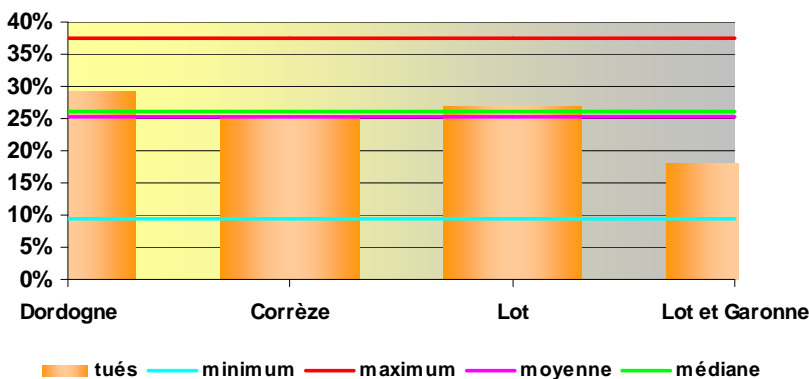
Il se situe loin devant les 3 départements de comparaison qui atteignent juste ou dépassent légèrement la valeur médiane de cette famille de départements.

Toutefois, le taux de remplissage des fichiers BAAC étant différent d'un département à l'autre, il est nécessaire

nombre de tués dans les accidents avec alcool sur la période 2007 - 2011



% de tués dans les accidents avec alcool pour les accidents avec taux d'alcool connu sur la période 2007 - 2011



de ramener les calculs et les comparaisons au nombre de tués dans les accidents corporels avec alcool connu, afin d'obtenir une comparaison plus cohérente.

Le nouveau graphique établi après cette correction montre un rééquilibrage des résultats et rapproche le département de la Dordogne de la valeur médiane qu'atteignent la Corrèze et le Lot, le Lot et Garonne étant nettement plus bas.

Il faut aussi noter que l'évolution du nombre de tués dans les accidents avec alcool, sur la période étudiée donne une tendance à la baisse importante pour le département de la Dordogne. Le nombre a été divisé par plus de 2 entre 2007 et 2011 (*respectivement 16 tués et 7 tués*).

Enfin, le faible nombre d'alcoolémie relevé masque le niveau des taux d'alcoolémie qui est très haut.

Ce type d'accidents occasionne beaucoup de victimes et surtout beaucoup de tués. Ces derniers représentent, en Dordogne, 46% des tués pour les véhicules légers et 69 % des tués tous types de véhicules et d'utilisateurs confondus.

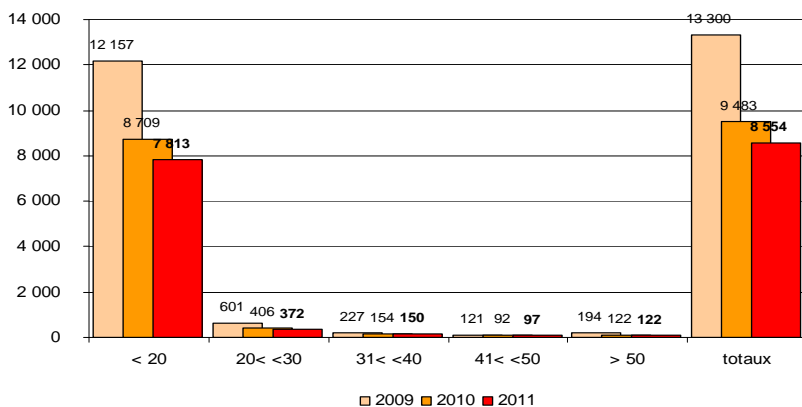
Suivant le graphique ci-contre, on remarque que la Dordogne est sensiblement identique à la Corrèze, inférieure au Lot et supérieure au Lot et Garonne. En outre elle est dans la moitié la plus mauvaise de sa catégorie de départements.

Un effort peut et doit être fait sur ce type d'accidents, tant en matière d'amélioration du comportement que



Vitesse

évolution des infractions constatées



vitesse, au moins sur les secteurs d'efficience des CSA fixes.

Le même graphique établi pour tous les radars du département en fonctionnement année par année donne un résultat quasi équivalent, mais une amplitude plus faible.

Il faut aussi remarquer l'année 2009 relativement semblable à 2007, alors que le nombre d'équipement est en augmentation, ainsi qu'une baisse notable en 2008.

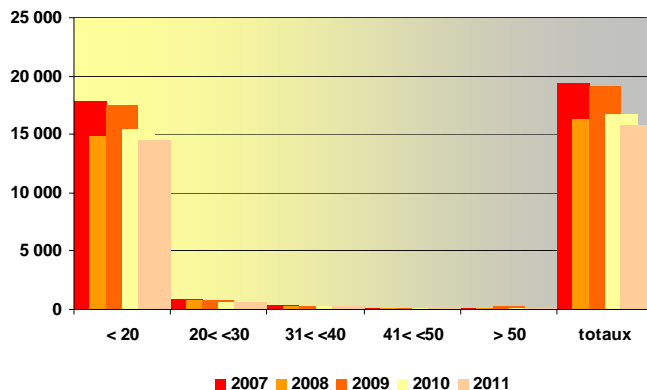
Cette baisse est en partie due au coût du carburant ce qui a permis en 2008 d'abaisser significativement la gravité des accidents.

La vitesse est difficile à quantifier sur les accidents et nécessiterait une étude particulière accident par accident.

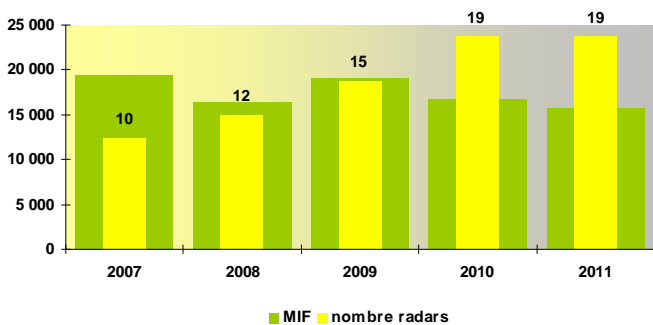
Néanmoins, une approche de la vitesse, ou du moins de la modification du comportement des usagers par rapport à la vitesse peut être faite en étudiant les infractions relevées par les radars Contrôle Sanction Automatisés (CSA) fixes.

Le graphique ci-contre montre qu'à nombre de radars égal, les messages d'infraction (MIF) relevés sont en diminution notable, ce qui laisserait à penser à une diminution globale de la

évolution des infractions constatées



évolution des infractions et des CSA



La comparaison de l'évolution des infractions relevées par les CSA et l'évolution des CSA en service montrent qu'il n'y a pas une relation étroite entre les 2 évolutions. Elles ne se font pas dans le même sens. Il faut noter aussi que la modification des panneaux signalant les CSA n'a pas eu d'effet d'augmentation des MIF.

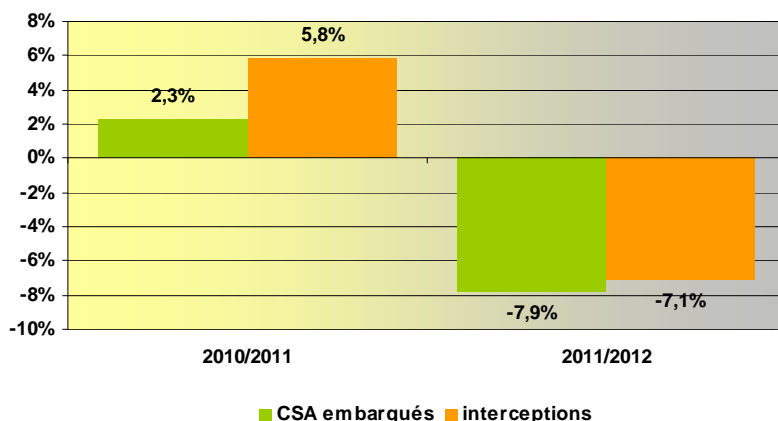
Pour Info en Dordogne : la modification de flux de circulation sur Lembras a fait diminuer le nombre d'infractions relevées sur ce secteur de manière plus importante que sur les autres CSA.

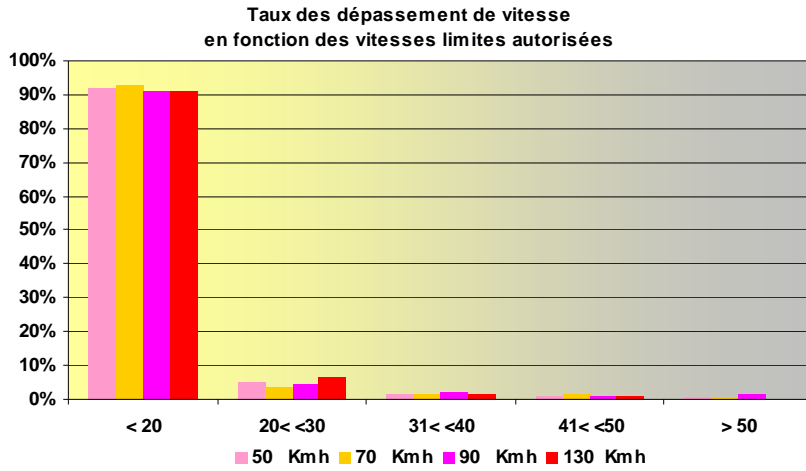
Cependant, en 2011, 8 CSA relèvent une augmentation des MIF, augmentation qui ne couvre toutefois pas la diminution globale.

Cette diminution existe quelle que soit la tranche de dépassement de vitesse, cependant elle est 3 fois moins importante pour les dépassements supérieurs à 40 km/h.

Une analyse de l'évolution des interceptions et des MIF CSA embarqués calculées par rapport aux heures d'agents en « activité circulation et sécurité routière », confirme la tendance à la baisse entre 2011 et 2012 après une légère hausse entre 2010 et 2011.

évolution des MIF hors CSA fixes



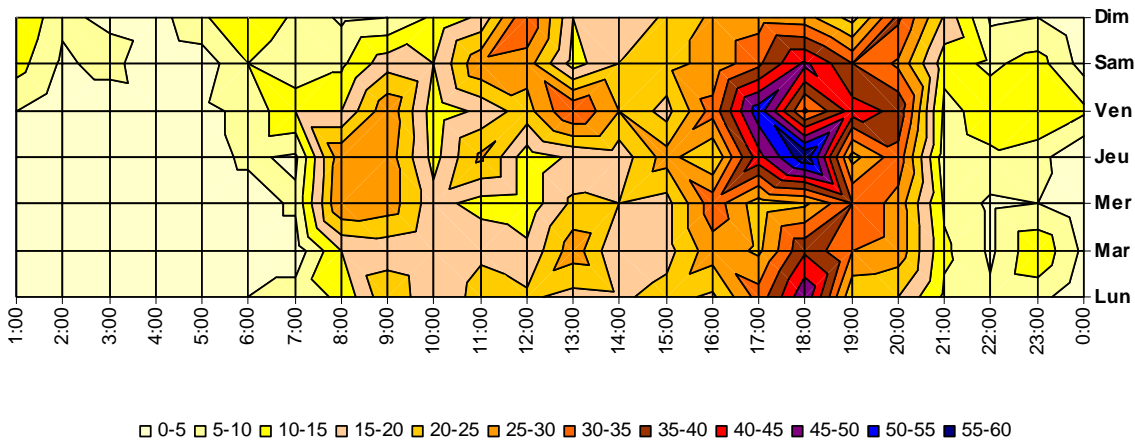


Enfin, quelle que soit la VLA<sup>5</sup>, on note une répartition quasi identique des types de dépassement avec une forte majorité de vitesses comprises entre 1 et 20 KM/h au dessus de la VLA. Les chiffres globaux sont faibles, rapportés au trafic, mais il faut toutefois noter des dépassements de vitesse au-delà de 40 km/h plus présents dans les VLA 70 km/h et 90 km/h. Cela est en partie dû au nombre d'équipements répartis sur ces secteurs qui permettent ainsi une approche plus précise.

*Remarque : Tous les accidents mortels ne sont pas dus à une vitesse excessive ou inadaptée, mais une vitesse inadaptée devient meurtrière en cas de choc, la mort étant provoquée par la décélération brutale.*

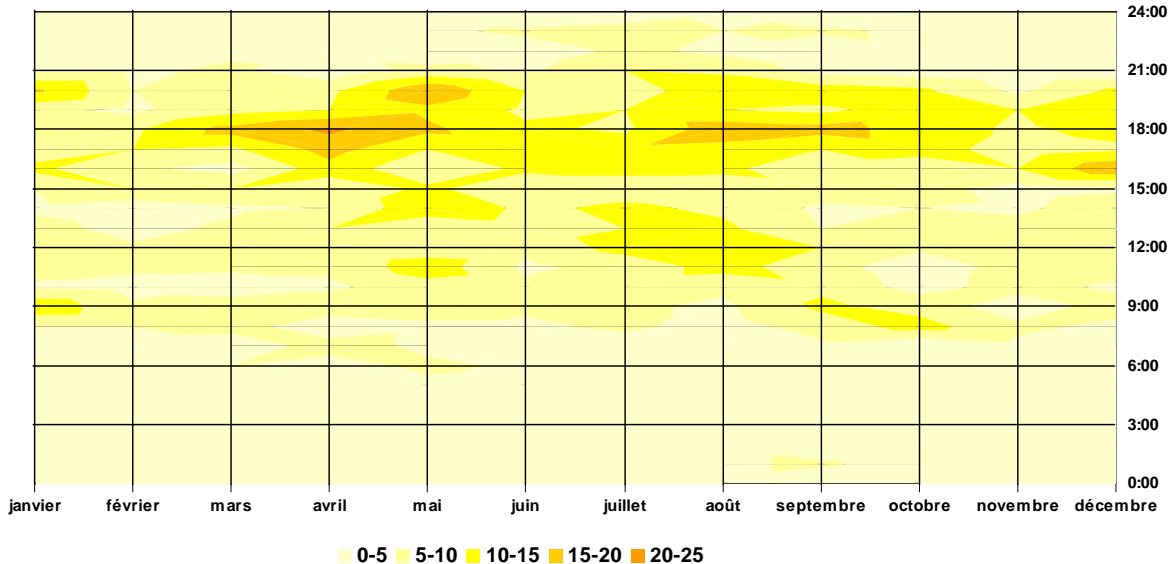
**Temporalité**

répartition des usagers accidentés par jour et par heure de 2007 à 2011



Sur la période 2007-2011, les usagers ont plus spécifiquement un accident en fin de journée et plus particulièrement les jeudis et vendredis, tant en agglomération que hors agglomération.

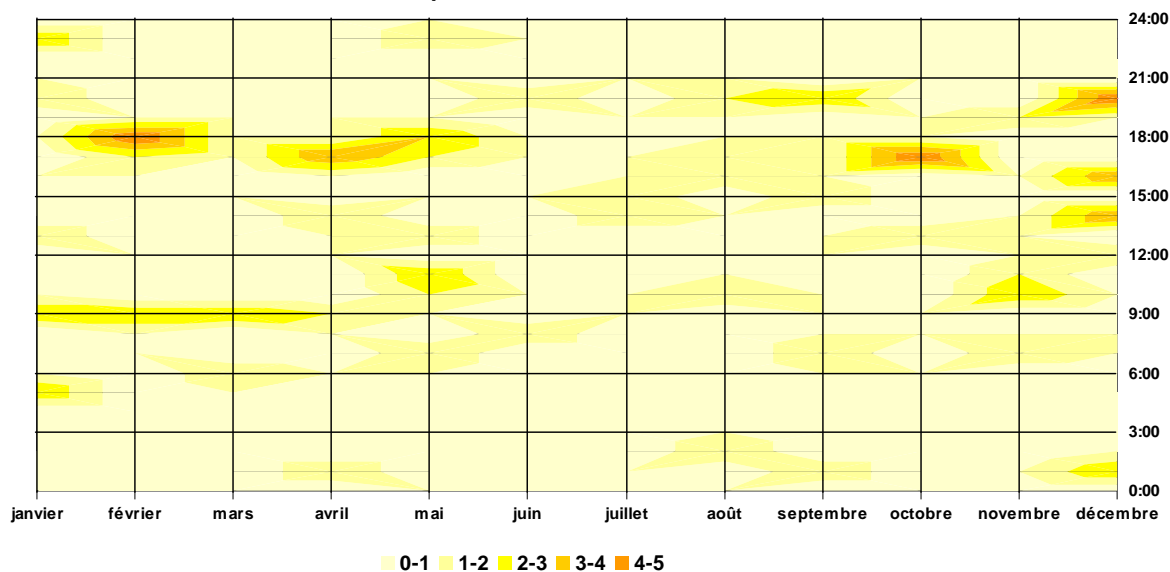
temporalité des accidents



Le graphique ci-contre confirme la première approche pour les horaires sensibles des accidents corporels recensés, mais il met en lumière les saisons les plus accidentogènes. 2 périodes se détachent vers 18h00, de mars à avril et Août à Septembre.

<sup>5</sup> VLA : Vitesse Limite Autorisée

### temporalité des accidents mortels



Pour les accidents mortels, compte tenu du faible nombre, il est difficile de déterminer des périodes précises et irréfutables. Le graphique ci-contre montre que les périodes les plus meurtrières ne regroupent que 5 tués au maximum. C'est peu pour affirmer que des mois

sont plus meurtriers que d'autres. Il serait indispensable de mener la recherche sur une période beaucoup plus importante.

### Localisation

Sur la carte suivante sont représentés tous les accidents recensés par les forces de l'ordre, et géo référencés.

Une différence de représentation montre les accidents mortels et les accidents n'ayant occasionnés que des blessés hospitalisés ou non.

Cette carte montre qu'il n'y a pas à proprement parlé de lieu d'accumulation, de points noirs, pour les accidents corporels en Dordogne, mais une accidentalité diffuse sur tout le territoire départemental

Néanmoins les « guirlandes » de points dessinent des axes plus exposés que d'autres ; ce sont principalement les axes les plus circulés (RD 936, 939 ..., RN 21, 221...) ainsi que l'approche des agglomérations de Périgueux et de Bergerac qui concentrent les activités du département.






De façon globale, en considérant toutes les agglomérations du département, il y a plus d'accidents corporels recensés « hors agglomération » qu'en « agglomération », environ 1,4 fois plus.



On retrouve ce type de rapport, plus accentué, pour les tués, 5 fois moins en agglomération, et 1,6 fois moins de blessés.

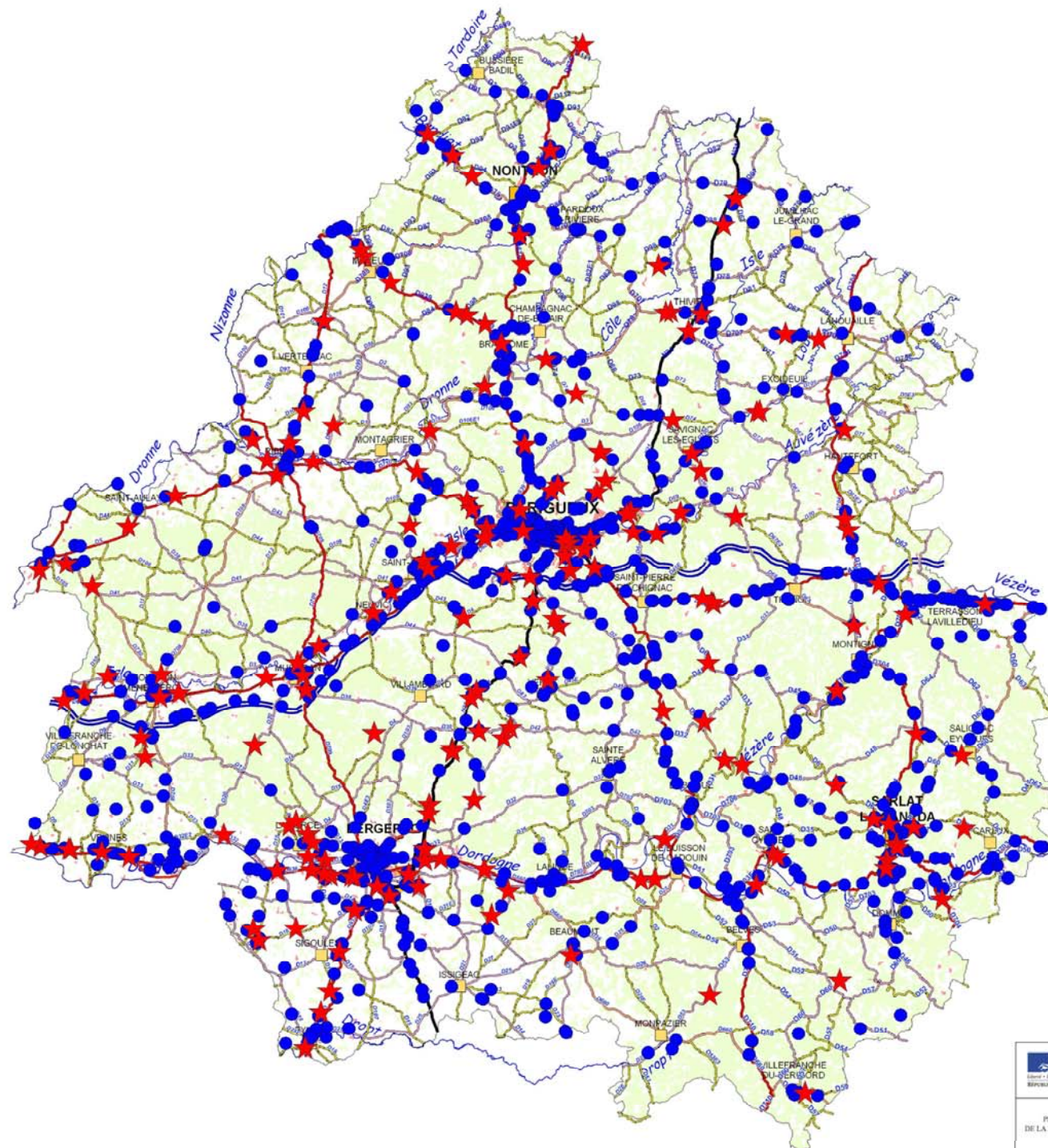
La grande différence de gravité est due aux vitesses moindres, même si l'on retrouve beaucoup plus d'usagers vulnérables en agglomération, les VLA étant de 50 km/h et moins.

# Département de la Dordogne

## Accidents 2007 - 2011

-  Autoroute A89
-  Routes Nationales
-  R.D. Réseau de désenclavement
-  R.D. Réseau structurant principal
-  R.D. Réseau structurant secondaire
-  R.D. Desserte locale

-  Accident mortel
-  Accident corporel non mortel

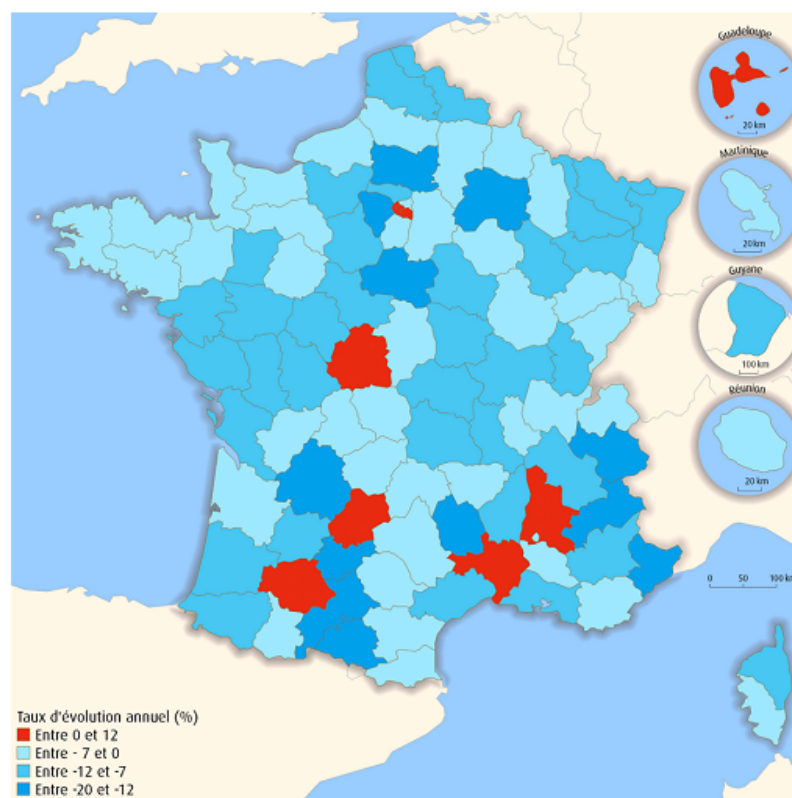


	Accidents	Accidents mortels	Tués	BH	BNH
2007	449	57	61	336	234
2008	333	36	39	288	147
2009	298	40	41	251	139
2010	246	34	37	189	134
2011	273	31	33	253	114
<b>Ensemble</b>	<b>1599</b>	<b>198</b>	<b>211</b>	<b>1317</b>	<b>768</b>

## Evolution des accidents graves en carte comparée des départements dans toute la France

La carte montre que la Dordogne a été dans le peloton des départements dont les efforts conjugués prévention/répression ont eu les plus grandes efficacités (soit entre -20 % et -12 % de taux d'évolution annuelle). Toutefois, le département partait de nombres élevés et cette diminution importante, ne semble pouvoir perdurer à un tel rythme.

Évolution annuelle 2008-2009/2006-2007 des accidentés graves de la route



### Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

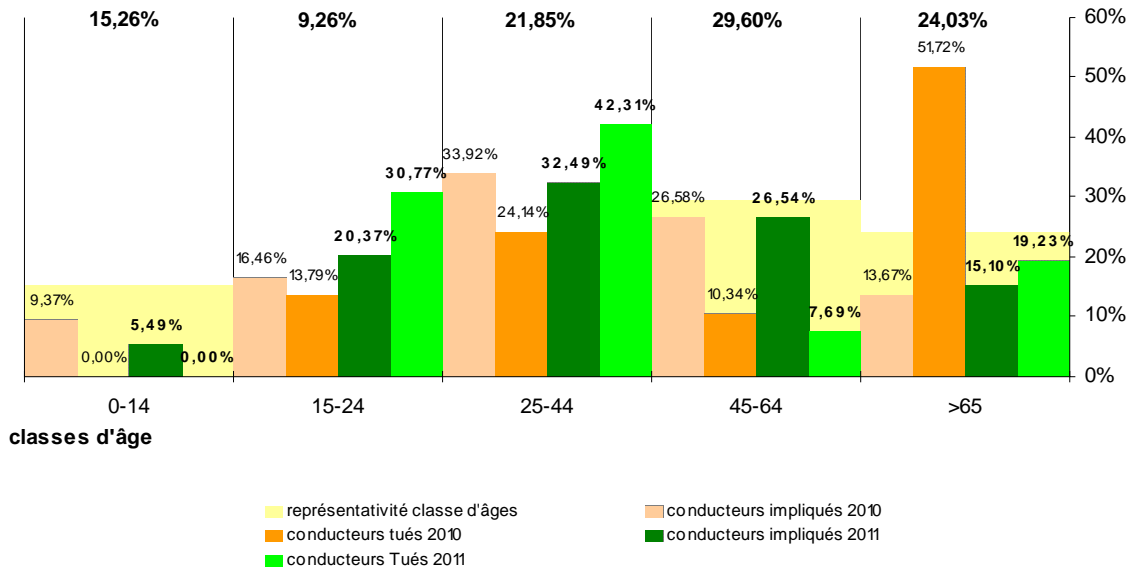
Le nombre d'accidents corporels recensés par les forces de l'ordre sur la période 2007-2011 est de 1596. Ces accidents ont fait 2293 victimes pour 3589 usagers impliqués. On a dénombré 211 tués dans 198 accidents mortels, 1314 blessés hospitalisés et 768 blessés non hospitalisés.

## LES JEUNES

Cet enjeu a été défini comme enjeu national en 2006, il est reconduit en 2013 compte tenu des résultats obtenus dans le département de la Dordogne.

Dans le département, les jeunes de 24 ans et moins représentent tous usagers confondus (conducteurs, passagers, piétons) 24,5% de la population. Sur les 5 dernières années, 2007-2011, ils concernent 34% des victimes et plus de 27% des tués sur la route.

**rapports conducteurs impliqués/tués selon les classes d'âge et leur représentativité dans la population périgourdine**



Si l'on considère seulement les conducteurs de VL ou de 2 roues motorisés, ils représentent environ 9,3% de la population globale de la Dordogne et 32% des impliqués dans les accidents.

Le graphique ci-contre illustre le phénomène sur les années 2010 et 2011.

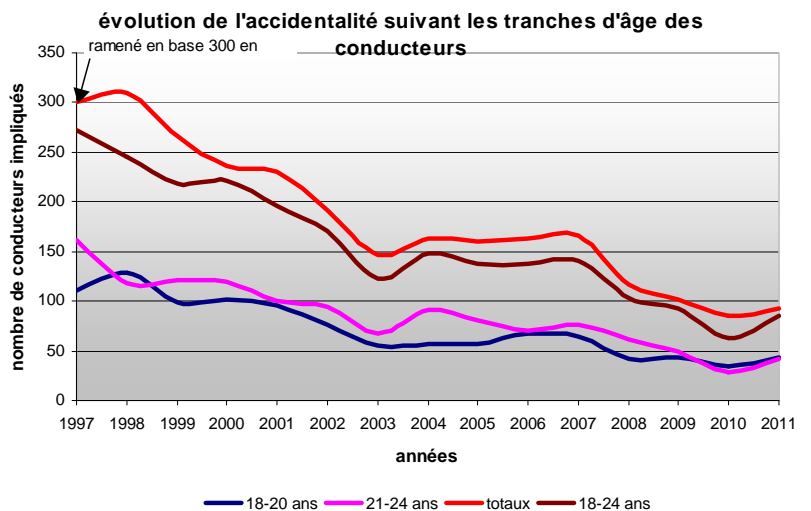
### 1 jeune conducteur est donc impliqué dans 1 accident sur 3

Ce constat était exactement le même lors de l'étude des enjeux du précédent DGO.

Toutefois, lorsque l'on regarde l'évolution de leur comportement, leur acceptation des règles et du discours de sécurité routière, au regard de l'évolution comparée de leur accidentalité et de l'accidentalité globale, il apparaît qu'elle est identique à celle de tous les usagers quel que soit leur âge.

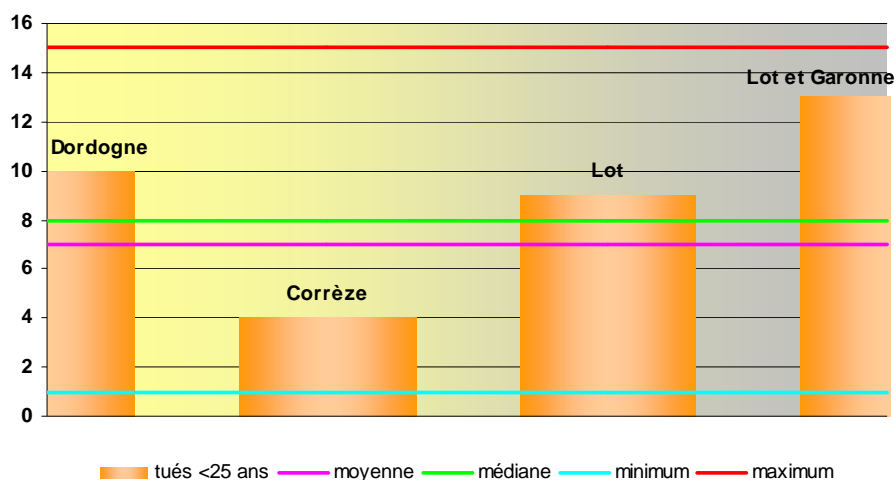
Le graphique ci-contre, qui traite de l'évolution de l'accidentalité en Dordogne suivant des tranches d'âge, montre une certaine homothétie des 2 courbes (*rouge et marron*) qui confirme bien ce constat.

Les jeunes ne sont donc pas en dehors du discours actuel, leur compréhension est la même que la population générale.



La différence réside dans le rapport entre la représentativité de leur tranche d'âge et leur présence prédominante dans les accidents recensés.

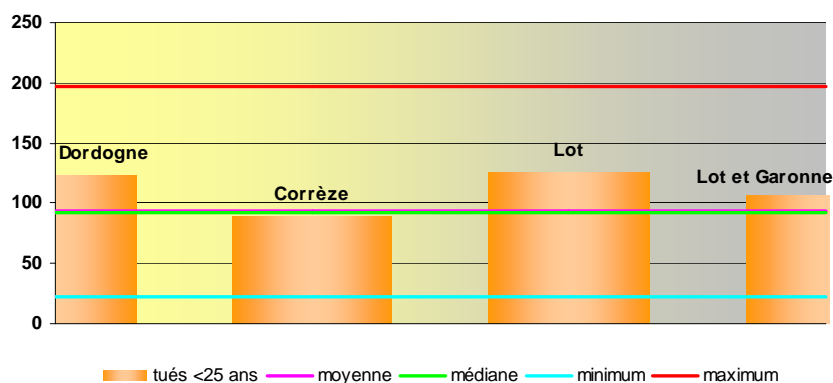
nombre de tués de moins de 25 ans en 2011



En comparaison avec les autres départements pour la même famille, le nombre de jeunes tués dans des accidents de voiture en Dordogne est au-delà de la médiane de tous les départements. Par rapport aux 3 départements limitrophes, seul le département du Lot et Garonne est au-dessus. Les écarts sont importants. Seule la Corrèze est en bonne posture.

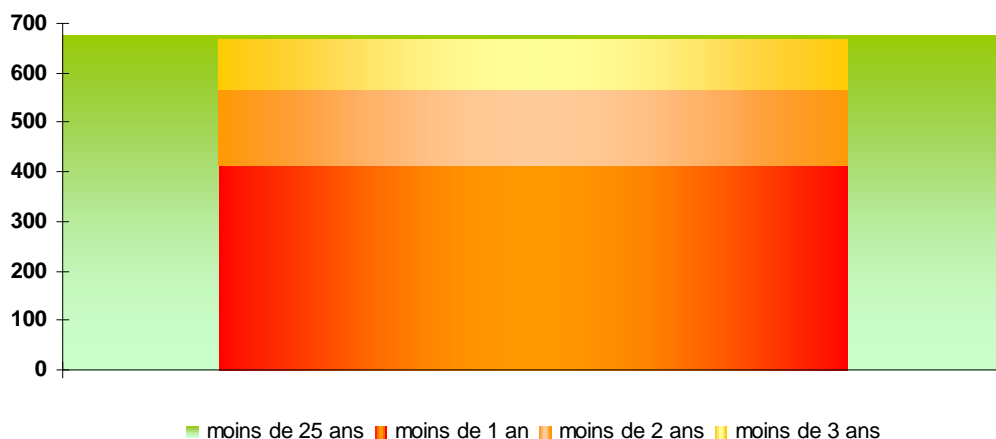
indice de tués de moins de 25 ans en 2011 par rapport à la tranche d'âge

L'indice formé par le nombre de tués de moins de 25 ans rapporté à cette population, montre que la Dordogne se retrouve dans la moitié haute des départements de la même famille en compagnie du Lot et du Lot et Garonne avec des écarts resserrés et des positions inversées. La Corrèze est là juste au niveau médian.



## Les jeunes et le permis de conduire

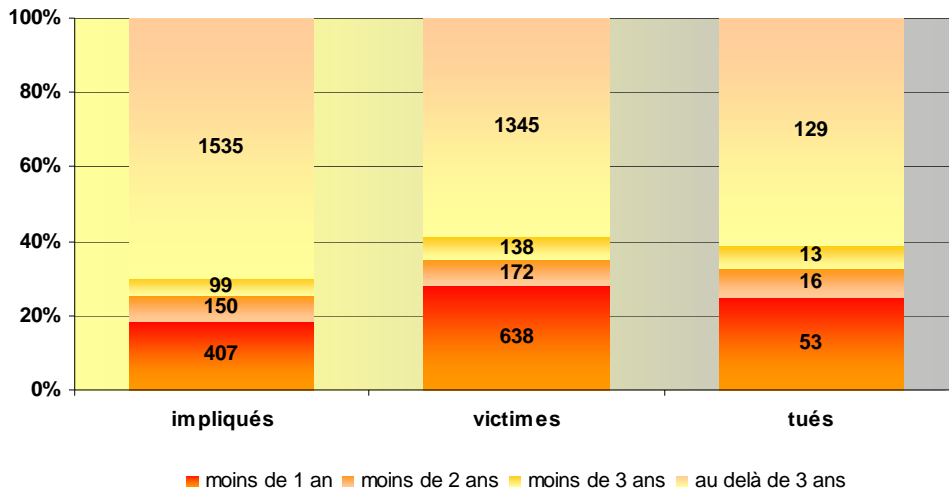
part des impliqués en fonction de l'âge du permis de conduire par rapport aux conducteurs impliqués de moins de 25 ans



Les conducteurs ayant le permis depuis au plus 3 ans représentent près de la totalité des conducteurs de moins de 25 ans impliqués dans des accidents corporels.

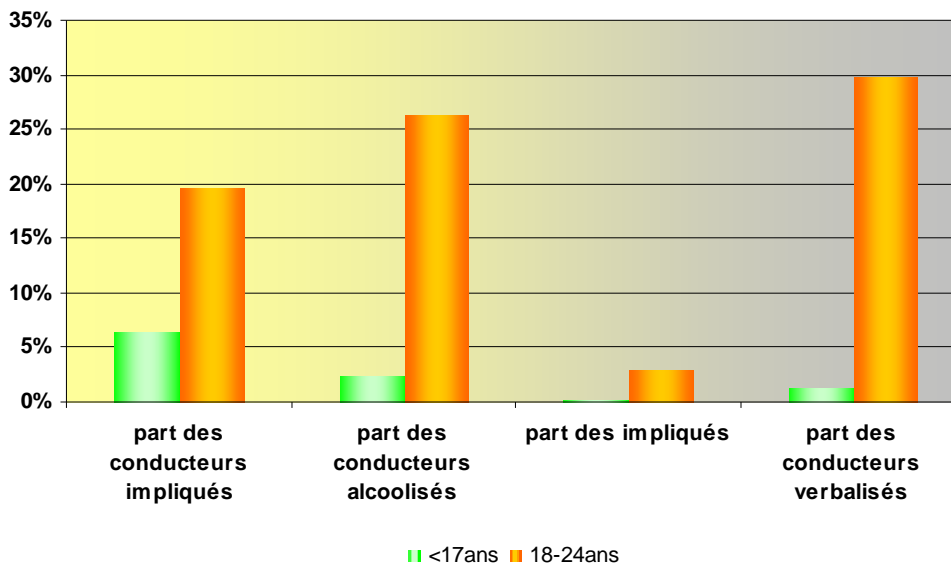
Chez ces conducteurs, la grande majorité (60%) a moins de 1 an de permis, le nombre d'impliqués diminue pour les conducteurs les plus anciens. On en déduit que l'inexpérience est « facteur » d'accident.

## comparaisons en fonction de l'âge du permis de conduire



Les conducteurs ayant moins de 3 ans de permis de conduire représentent environ 30% des conducteurs impliqués et sont présents dans des accidents ayant fait plus de 40% de victimes et 39% des tués. Même si ces conducteurs ne sont pas les impliqués les plus nombreux, ils occasionnent proportionnellement plus de victimes et de tués que les autres conducteurs. Cela se vérifie particulièrement pour les moins de 1 an de permis responsables de 24 % des tués.

## alcoolisation des jeunes conducteurs impliqués



## Les jeunes et l'alcool

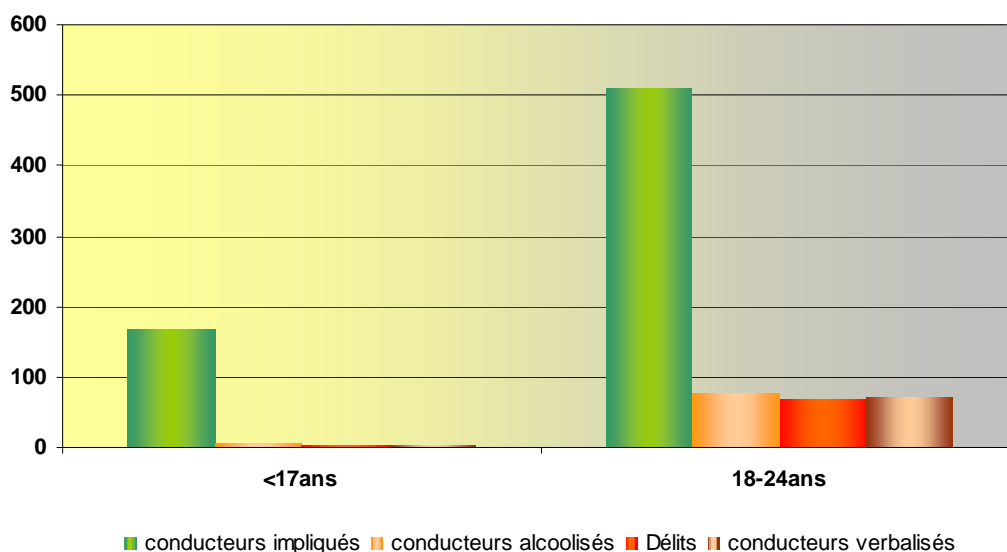
Sur la période 2007-2011, l'alcoolisation est présente chez les jeunes. Elle représente 29% des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents corporels et 26% des conducteurs impliqués dans les accidents corporels recensés.

Les jeunes alcoolisés représentent 3,2% de tous les conducteurs impliqués dans l'ensemble des accidents et 31% de tous les conducteurs verbalisés pour alcoolémie illicite.

12% des jeunes conducteurs impliqués sont alcoolisés.



## alcoholisation des jeunes conducteurs impliqués



Le niveau d'alcoolisation est très élevé.

Au delà de 0,80 g/l de sang pour 84% des jeunes conducteurs contrôlés positifs alors qu'il n'est que de 5% pour ceux contrôlés entre 0,5 g/l et 0,8 g/l.

#### Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

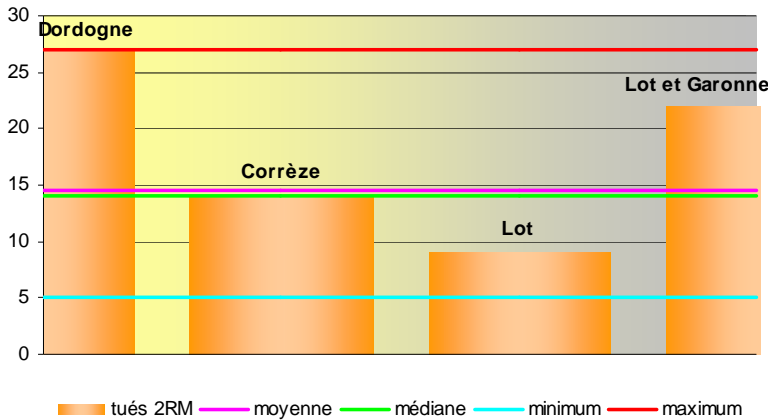
Le nombre de jeunes conducteurs de moins de 25 ans impliqués dans les accidents corporels sur la période 2007-2011 est de 677, soit 26 % des conducteurs.

656, soit 97 % ont moins de 3 ans de permis.

Dans ces accidents, on a dénombré 82 tués et 866 blessés, soit 41 % des victimes

## LES 2 ROUES MOTORISES (2RM)

Tués en 2RM sur la période 2007-2011

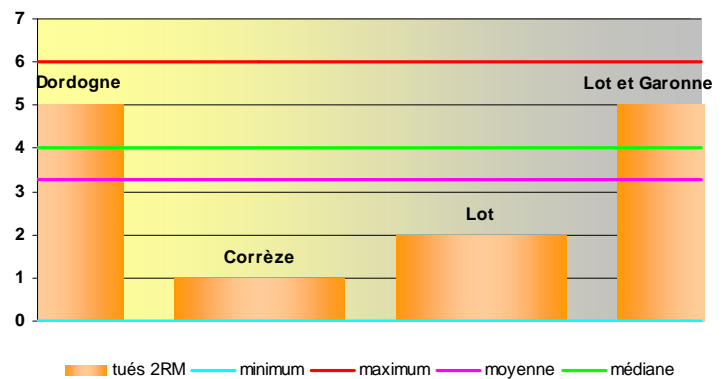


Sur la période 2007 – 2011, les 2 roues motorisés représentent 35 % des accidents corporels recensés en Dordogne. Dans la famille des départements « ruraux peu denses », la Dordogne obtient le plus mauvais résultat en chiffres absolus et est au niveau du nombre maximum de tués. Seuls la Corrèze et le Lot se retrouvent en dessous de la médiane, le Lot et Garonne est au-dessus de cette médiane.

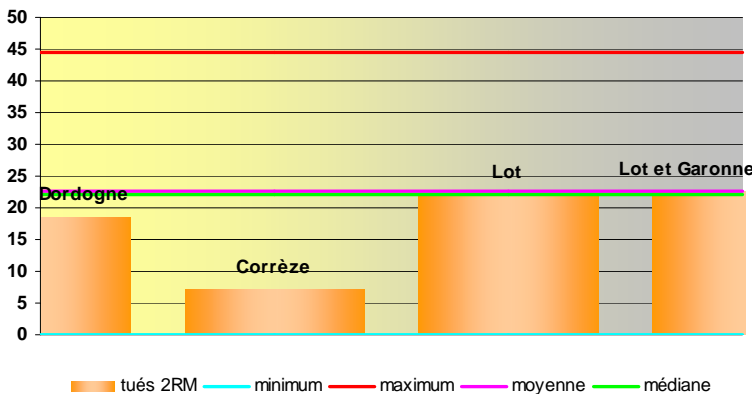
Sur l'année 2011, le Lot et Garonne et la Dordogne sont à égalité, situés au dessus de la médiane.

La Corrèze et le Lot sont très bas, sous la ligne médiane des départements de la même famille.

nombre de tués en 2RM en 2011



nombre de tués en 2RM en 2011 pour 100 tués



Toutefois, rapportés à 100 tués pour chaque département, le nombre de tués en 2RM en Dordogne est inférieur à celui du Lot et du Lot et Garonne, mais toujours plus élevé à celui de la Corrèze qui compte peu de tués.

On peut donc dire, malgré ce rééquilibrage, que le département de la Dordogne présente une forte mortalité en termes de 2RM.

## Répartitions des accidents 2RM

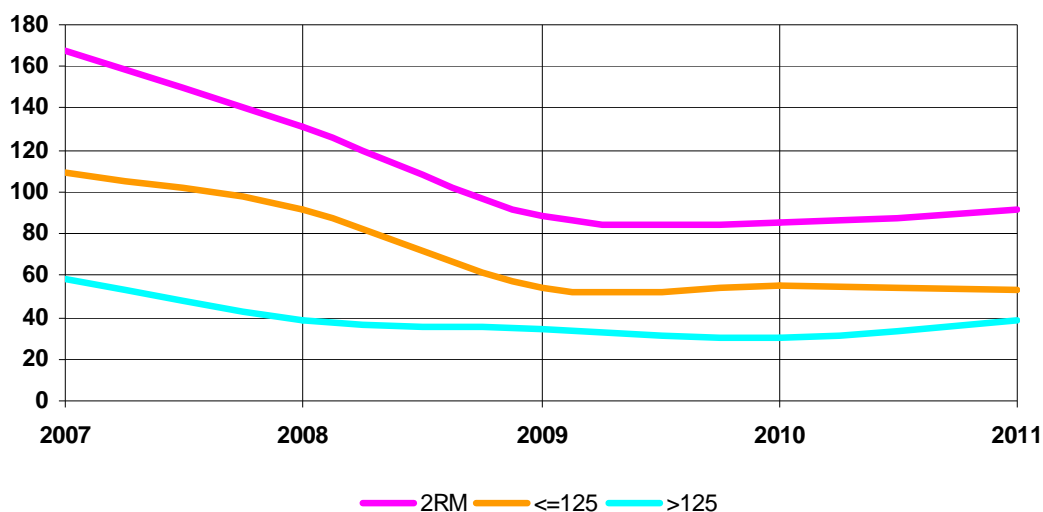
Il est important de connaître la répartition des accidents entre les cylindrées.

Nous avons choisi de travailler sur 2 catégories distinctes, les moins de 125 cm<sup>3</sup> et les plus de 125 cm<sup>3</sup>.

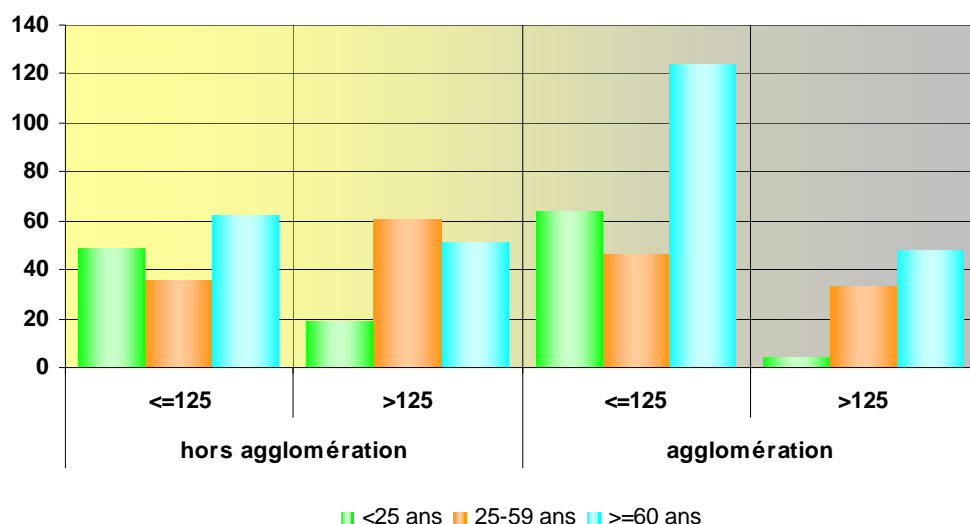
On remarque que sur la période étudiée, le nombre d'accidents recensés est en forte diminution, de façon globale pour chaque catégorie. Toutefois on note, pour la fin de la période, une stagnation pour les moins de 125 cm<sup>3</sup>, et une légère reprise pour les plus de 125 cm<sup>3</sup>.

Les plus petites cylindrées sont en nombre nettement plus important en début de période, l'écart entre les 2 catégories se resserrant nettement en fin de période.

## évolution des accidents impliquant des 2 roues motorisés



## répartition des accidents 2RM en fonction de l'âge des conducteurs et du lieu



Le graphique ci-contre montre que l'accidentalité est différente tant en fonction de la cylindrée, qu'en fonction du lieu des accidents.

Pour la période 2007-2011, les moins de 125 cm<sup>3</sup> ont une accidentalité plus forte en agglomération, contrairement à l'autre catégorie qui est plus impliquée dans les accidents hors agglomération.

On remarque que les usagers accidentés en moins de 125 cm<sup>3</sup> sont en majorité des personnes de 60 ans et plus, surtout en agglomération, les moins de 25 ans arrivant très en retrait, juste

au-dessus des 25-59 ans. Hors agglomération, on note la même tendance avec une différence moins marquée.

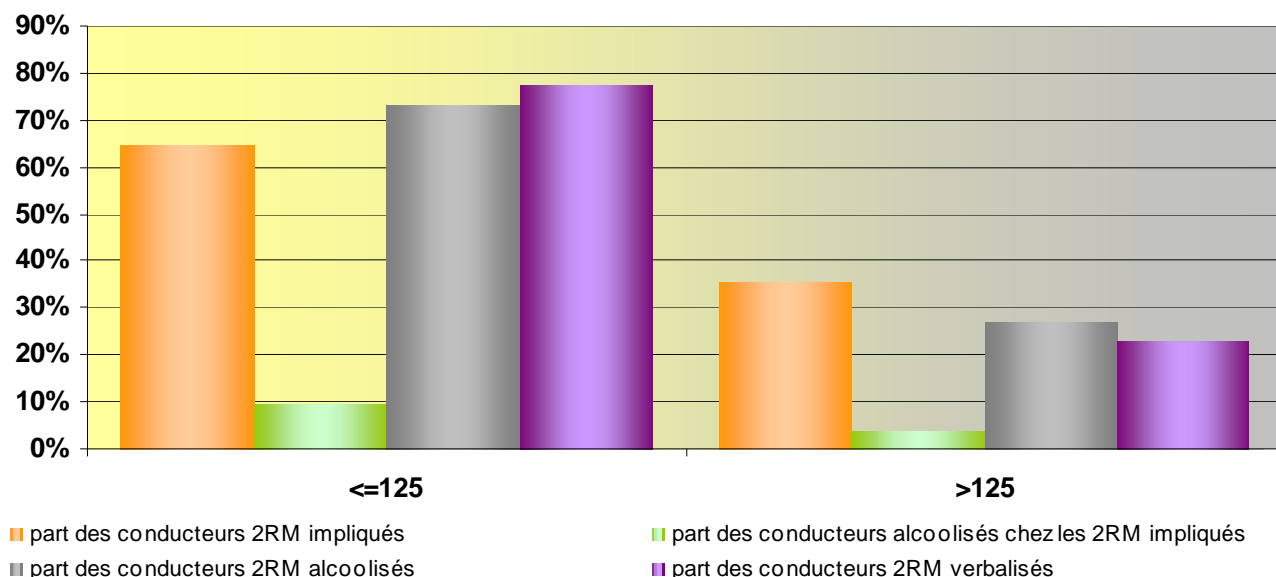
Pour les plus de 125 cm<sup>3</sup>, ce sont les 25-59 ans qui sont les plus impliqués hors agglomération, et les plus de 60 ans en agglomération.

Ces résultats peuvent être interprétés par une évolution des modes de transport.

Les chocs sur obstacles fixes concernent davantage les accidents hors agglomération (54 pour 43 en agglomération). Toutefois, la majorité des accidents 2RM a lieu lors de collisions avec un autre véhicule ou des piétons.

## Les 2RM et l'alcool

### alcoolisation des conducteurs 2RM suivant la cylindrée



L'alcoolisation chez les 2 Roues Motorisés concerne 13 % des impliqués dans les accidents corporels, ce qui est plus élevé que la part globale des usagers alcoolisés qui est de 11%. Ils représentent environ 25% de l'ensemble des conducteurs alcoolisés pour 22% des conducteurs impliqués.

Les moins de 125 cm<sup>3</sup> représentent 73% des 2RM alcoolisés qui se décompose en 61% pour les 50 cm<sup>3</sup> et moins et 12% jusqu'à 125 cm<sup>3</sup>.

L'observation montre que plus la cylindrée augmente, moins l'alcoolémie est présente.

#### Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

Le nombre de 2RM impliqués dans les accidents corporels sur la période 2007-2011 est de 563, soit 21,6 % des conducteurs.

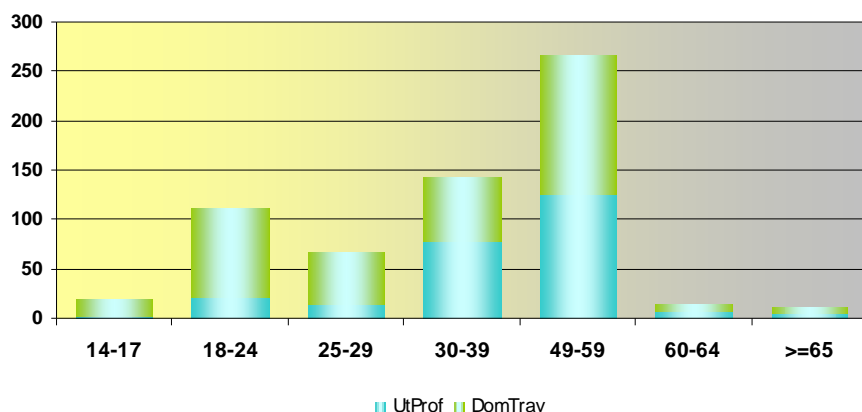
Dans ces accidents, on a dénombré 33 tués et 564 blessés, soit 26 % des victimes.

## LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Le Document Général d'Orientation précédent avait mis en exergue l'enjeu risque routier professionnel, sans pouvoir réellement l'évaluer de façon suivie et régulière. L'amélioration des données des fichiers BAAC et une meilleure lecture et compréhension de ce thème nous permettent aujourd'hui d'apporter quelques éclaircissements.

### Répartition par classe d'âges

nombre d'accidents suivant les utilisations des véhicules par tranche d'âge



Sur la période 2007-2011, les accidents professionnels ont concerné 631 conducteurs, soit 24% des conducteurs impliqués dans les accidents corporels recensés.

C'est la part « Domicile Travail » qui représente le plus d'accidents, environ 60 % de cet enjeu.

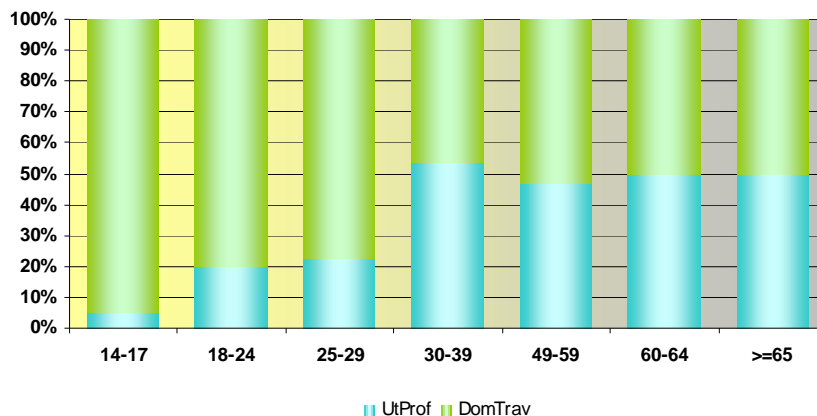
Ce sont les 49-59 ans qui ont le plus d'accidents, ce sont aussi ceux qui sont le plus représentés dans la population périgourdine.

Lorsque l'on étudie la répartition suivant les âges, il est à noter que le nombre d'accidents en « utilisation professionnelle » et en « Domicile-Travail » est quasiment identique après 30 ans.

L'accidentalité des 18-24 ans est à rapprocher de l'accidentalité des « accédants » au permis sur les 3 premières années de leur permis.

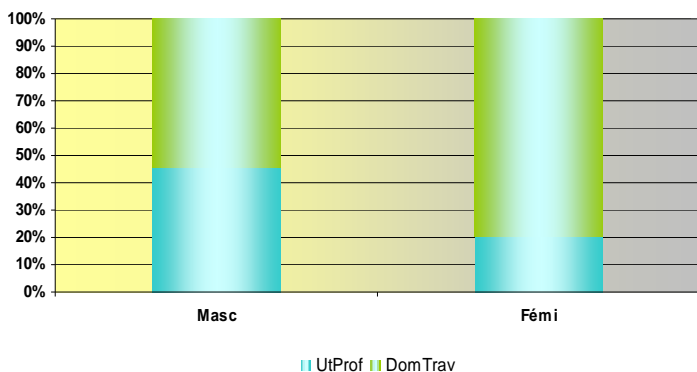
Cela confirme l'importance de l'expérience dans la conduite.

parts des utilisations des véhicules par tranches d'âge

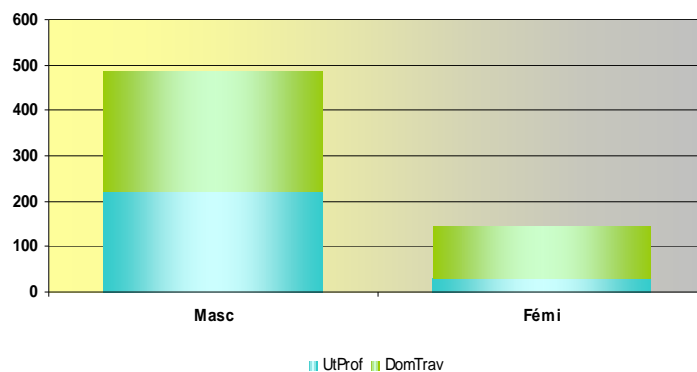


### Répartition Hommes - femmes

parts des utilisations des véhicules par sexe du conducteur

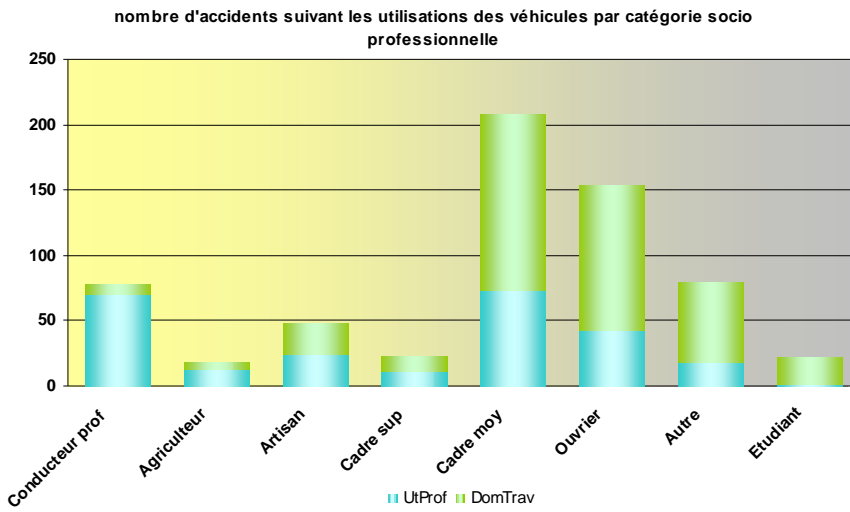


comparaison des utilisations des véhicules par sexe du conducteur



Ce sont les hommes qui ont le plus d'accidents « risques routiers professionnels » (77 % dont 46 % pendant l'utilisation professionnelle) Pour les femmes au contraire le nombre des accidents est plus important en « Domicile-Travail » (79 % des accidents).

**Répartition catégories socioprofessionnelles**

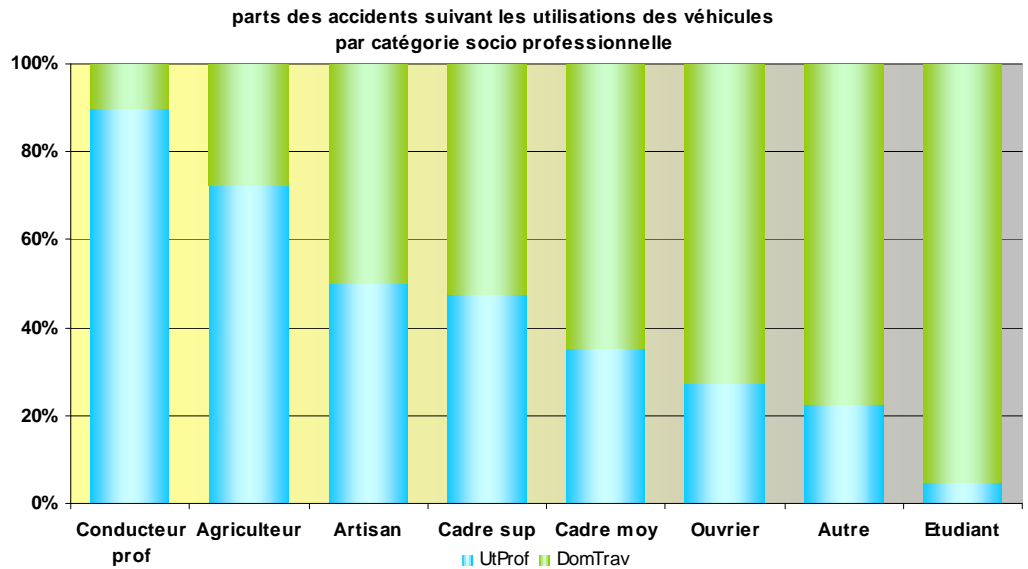


Les cadres moyens et les ouvriers sont les 2 catégories socioprofessionnelles les plus représentées pour les accidents « domicile-travail ».

On trouve ensuite les conducteurs professionnels et les artisans.

Pour l'utilisation professionnelle ce sont les conducteurs professionnels et les agriculteurs, qui sont le plus représentés

Puis on retrouve les artisans et les cadres supérieurs avec une quasi égalité pour ces 2 types de déplacements. Enfin, les étudiants, sont peu représentés dans les accidents risques routiers professionnels et essentiellement pour les trajets domicile travail

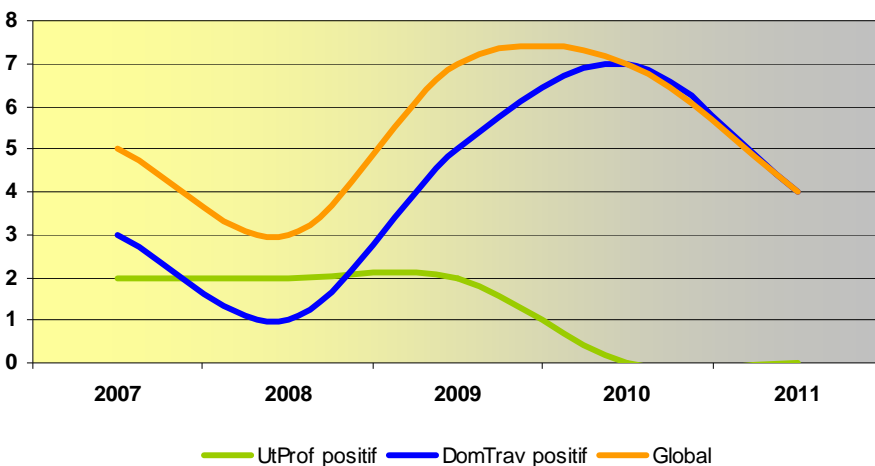


**Les accidents professionnels et l'alcool**

La présence d'alcool dans les accidents corporels professionnels n'a pas à proprement parler d'évolution notable.

**évolution de l'alcool dans les accidents professionnels**

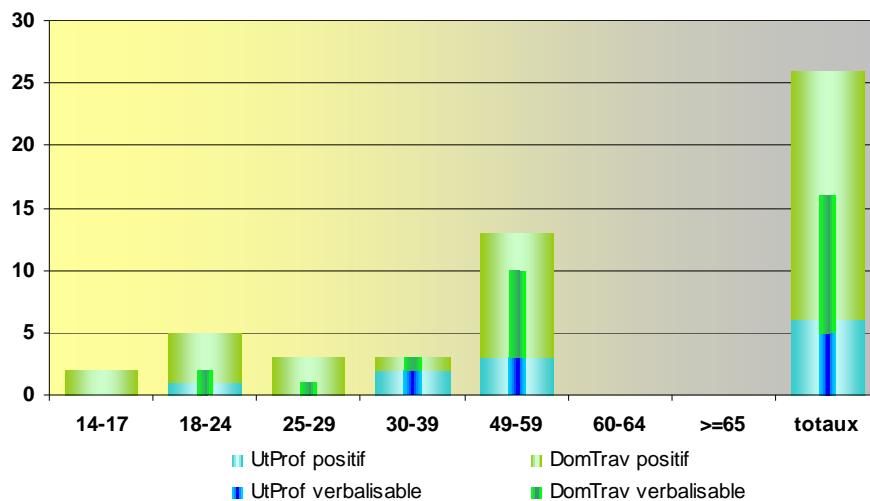
Les chiffres sont trop faibles pour tirer une conclusion.



Cependant, on remarque une plus grande alcoolisation pendant les trajets « Domicile-Travail » qu'en « Utilisation Professionnelle ». Sur la période étudiée, on comptabilise 3,2 % des conducteurs alcoolisés en « Domicile-travail » contre 1 % en « Utilisation Professionnelle ».

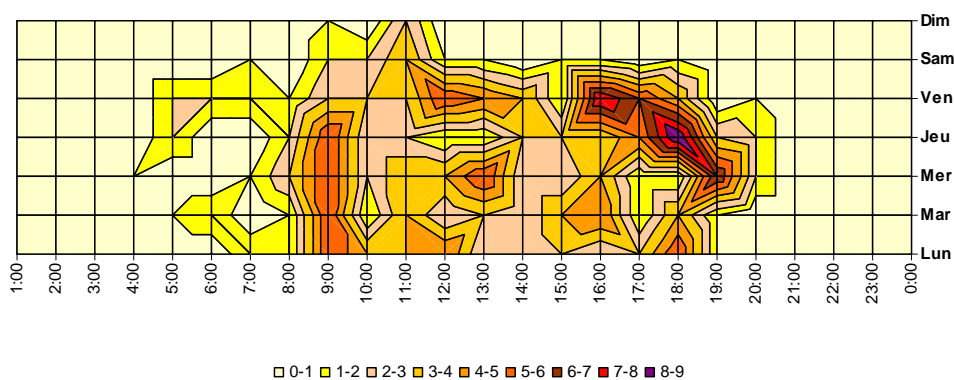
Cela confirme la forte alcoolisation des conducteurs en infraction. On note que 42% des verbalisés ont plus de 0,8g/l de sang (délit).

### accidents professionnels et alcoolémie



### Temporalité

répartition des accidents en utilisation professionnelle par jour et par heure de 2007 à 2011

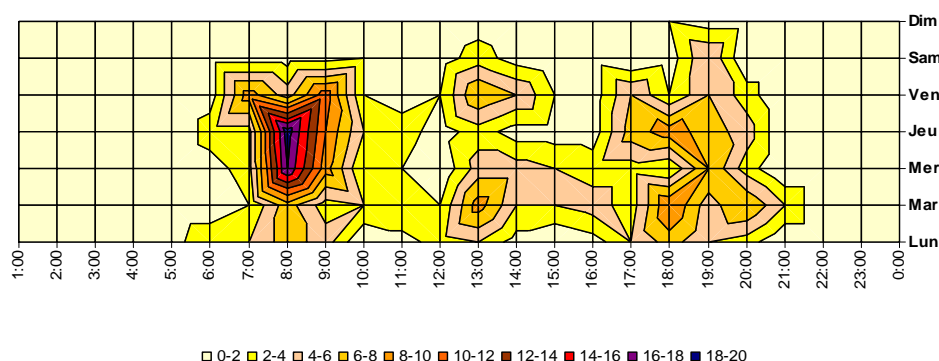


De façon globale, les accidents professionnels ont lieu principalement en début et fin de journée.

En utilisation professionnelle, les pics d'accidents sont en fin de journée, avec des pointes entre 17h00 et 19h00 les mercredis et les jeudis.

Enfin, on note aussi une légère augmentation de fréquence vers 9h00 du lundi au jeudi.

répartition des accidents domicile travail par jour et par heure de 2007 à 2011



Les trajets « Domicile-Travail », qui sont les accidents les plus recensés, se concentrent en début de journée avec un pic de 7h00 et 9h00 les mercredis et jeudis.

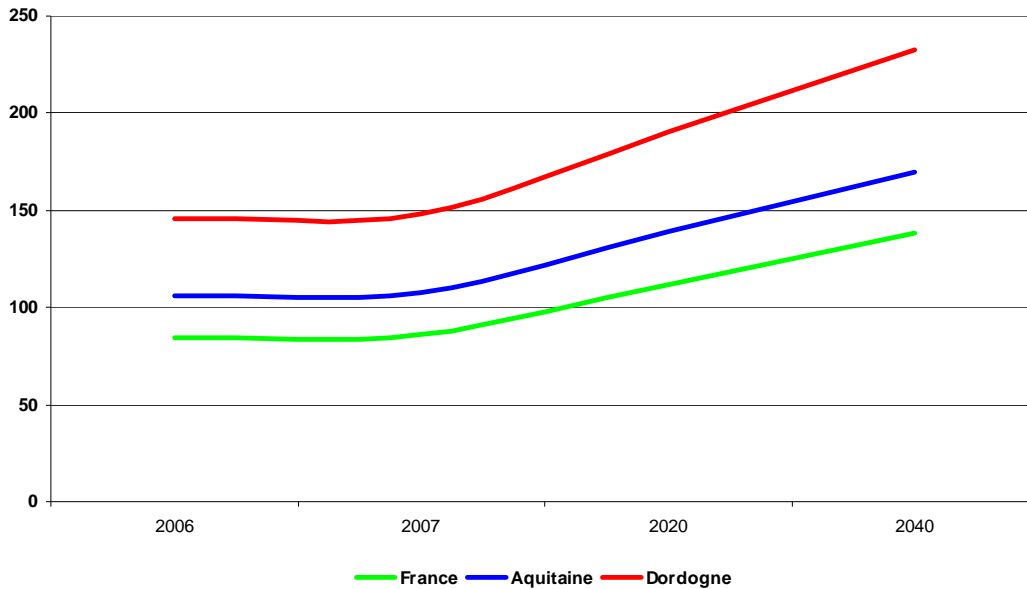
### Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

Sur la période 2007-2011, 28 % des conducteurs accidentés le sont en accident routier professionnel dont 60 % en Trajet « domicile-travail ».

Dans ces accidents, on a dénombré 38 tués et 334 blessés, soit 16 % des victimes.

Évolution

évolution du vieillissement

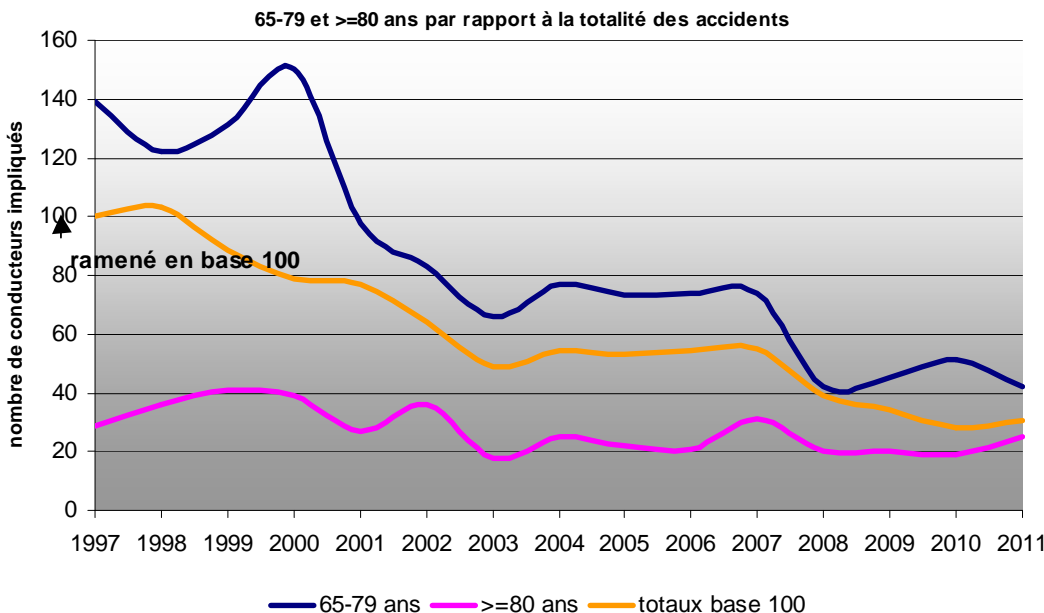


L'évolution de l'indice de vieillissement de la population de la Dordogne notée par l'INSEE et le nombre d'accidents où des seniors sont impliqués justifient la création d'un enjeu seniors et une étude de leur accidentalité.

Le graphique ci-contre montre une évolution plus importante du vieillissement du département par rapport à celui de l'Aquitaine et de la France.

L'augmentation de cette population, la superficie du département et le regroupement des équipements et des services sur les lieux les plus peuplés, vont générer une augmentation des déplacements des seniors. Mais il faut noter que cette population nécessitent des services d'aides à la personne et donc le déplacement de nombreux agents d'association ou organismes, porteur de repas, soins, ménage, menus travaux, etc... qui créent, eux aussi, un nouveau risque routier professionnel à rattacher à l'enjeu précédent. Dans ce thème, nous ne traiterons que du risque routier des personnes âgées.

évolution de l'accidentalité selon certaines tranches d'âge conducteurs

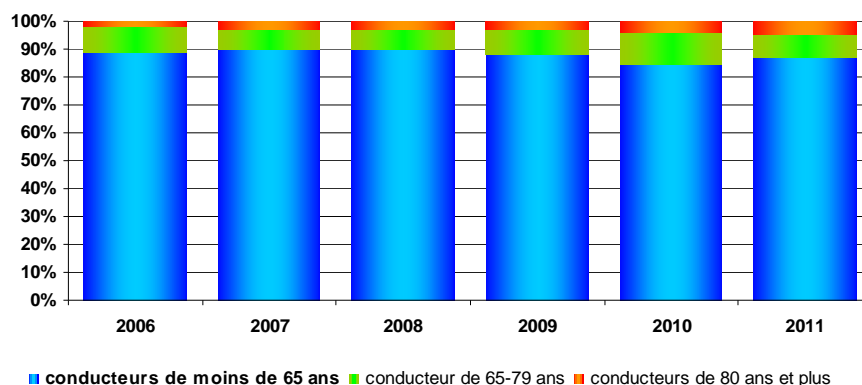


Le graphique ci-contre montre que la population des conducteurs de plus de 80 ans impliqués dans les accidents corporels varie peu et nettement moins que les 65-79 qui réagissent sensiblement comme la plupart des conducteurs.

Cela traduit le vieillissement des conducteurs, et les difficultés physiques dues à l'âge pour conduire..



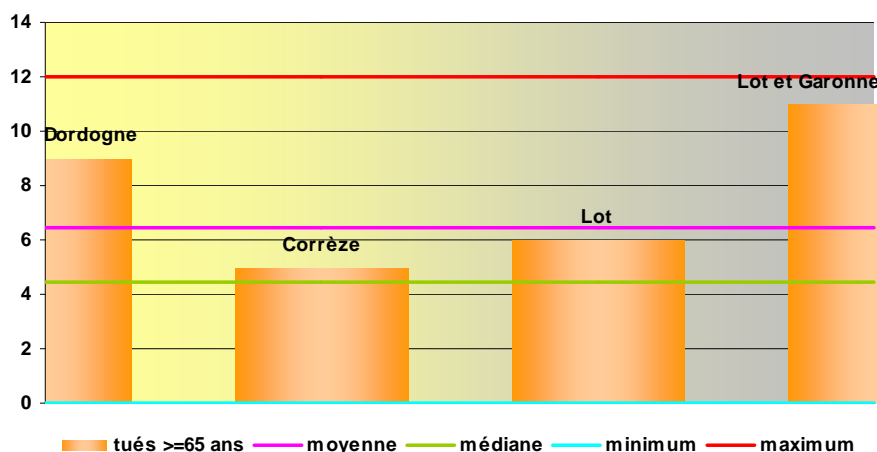
## part des conducteurs impliqués



Cette population de 80 ans et plus est toutefois peu représentée sur la route et dans les accidents (2 à 5 % des conducteurs impliqués) mais elle est en augmentation constante depuis 2006. Les conducteurs de 65-79 ans représentent 10 % des impliqués dans les accidents corporels recensés par les forces de l'ordre. Ce chiffre est constant depuis 2006 sauf pour 2010 où ils étaient 13%.

## Comparaisons

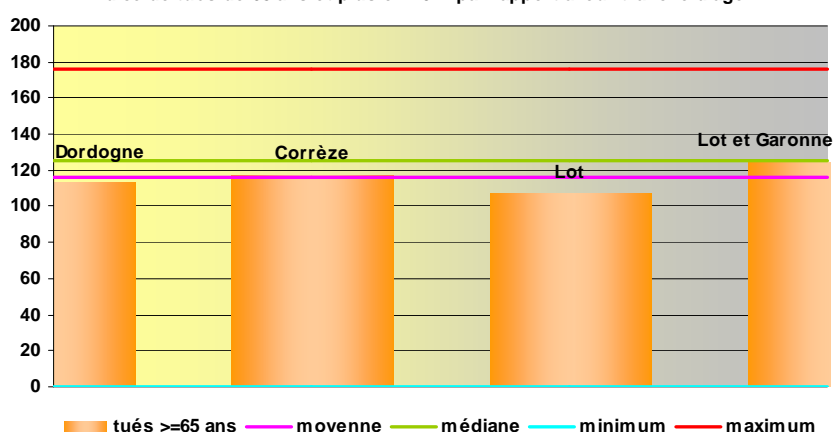
nombre de tués de 65 ans et plus en 2011



La Dordogne se situe nettement au-dessus de la médiane des départements « ruraux peu denses », derrière le Lot-et-Garonne et devant le Lot et la Corrèze. Compte tenu des faibles nombres, les écarts sont importants.

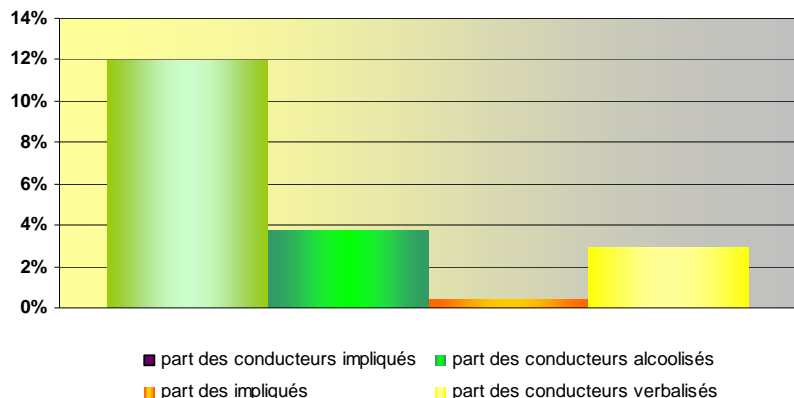
Le nombre de tués de plus de 65 ans rapporté à la part de cette population dans le département, montre que la Dordogne se retrouve dans la moitié basse des départements de la même famille en compagnie du Lot, du Lot et Garonne et de la Corrèze avec des écarts resserrés et des positions inversées. Le risque est donc quasi identique pour ces 4 départements.

indice de tués de 65 ans et plus en 2011 par rapport à leur tranche d'âge



## Les séniors et l'alcool

alcoolisation des 65 ans et plus sur la période 2007-2011



L'alcoolisation est présente également chez les séniors impliqués dans les accidents corporels.

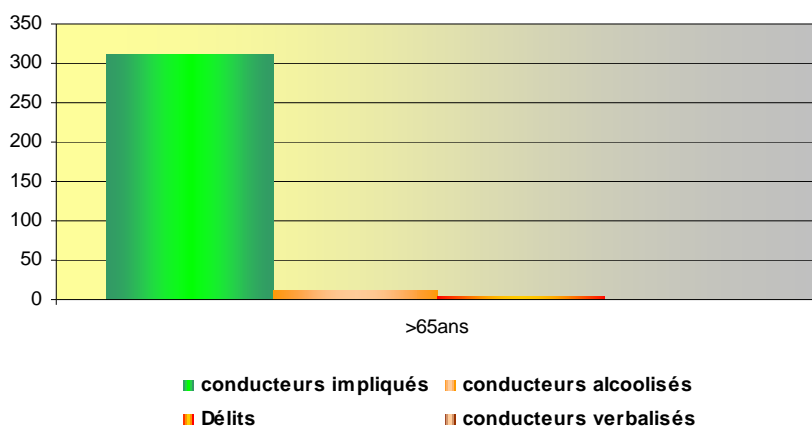
Si les 65 ans et plus représentent 12 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels sur la période 2007-2011, ils représentent près de 4 % des conducteurs alcoolisés et moins de 1 % de la totalité des conducteurs impliqués.

Les séniors constituent une part de moins de 3 % de l'ensemble des conducteurs qui sont verbalisés pour alcoolémie.

Sur les 311 conducteurs de 65 ans et plus accidentés, 11 sont positifs à l'alcool, 7 sont verbalisés dont 5 au-delà de 0,80 g par litre de sang.

Il y a donc peu d'alcoolémie relevée chez cette population d'usagers de la route.

alcoolisation des conducteurs de 65 ans et plus



## Les séniors piétons

Enfin, les 65 ans et plus sont sur représentés dans les accidents « piétons ». Sur cette période ils représentent 8 tués, 70 blessés (dont 56 hospitalisés) soit plus de la moitié des victimes piétons (8 tués sur 13) et près de 60 % des piétons blessés hospitalisés.

Les accidents piétons représentent 24 % des accidents de 65 ans et plus. C'est un volant important de l'enjeu séniors.

### Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

Sur la période 2007-2011, 12 % des conducteurs accidentés sont âgés de 65 ans et plus, soit 311 conducteurs

Dans ces accidents, on a dénombré 54 tués et 273 blessés hospitalisés ou non, soit plus de 14 % des victimes.

Dans cette tranche d'âge, les blessés sont très majoritairement des blessés hospitalisés (208).