

# PREFECTURE DE L'AUBE

-----

## Document Général d'Orientation de la Sécurité Routière

Période 2008 - 2012



# SOMMAIRE

<u>LE CONTEXTE</u>	<u>3</u>
DONNÉES STATISTIQUES.....	5
LE DÉPARTEMENT ET SON RÉSEAU.....	6
LES INDICATEURS.....	7
<u>LES ENJEUX PROPOSES AU DGO</u>	<u>8</u>
<u>LES DEUX ROUES MOTORISES</u>	<u>9</u>
A) CARACTÉRISATION DE L'ENJEU.....	10
B) PRESENTATION DE L'ENJEU.....	10
1) LES MOTOS.....	13
2) LES CYCLOS.....	15
C) LE GROUPE DE TRAVAIL 2RM.....	17
<u>L'ALCOOL</u>	<u>19</u>
A) CARACTÉRISATION DE L'ENJEU.....	20
B) PRESENTATION DE L'ENJEU.....	20
C) LE GROUPE DE TRAVAIL ALCOOL.....	23
<u>LES JEUNES (15-24ans )</u>	<u>26</u>
A) CARACTÉRISATION DE L'ENJEU.....	27
B) PRESENTATION DE L'ENJEU.....	27
C) LE GROUPE DE TRAVAIL JEUNES.....	31
<u>LA VITESSE</u>	<u>33</u>
A) CARACTÉRISATION DE L'ENJEU.....	34
B) PRESENTATION DE L'ENJEU.....	34
C) LE GROUPE DE TRAVAIL VITESSE.....	37
<u>COMPREHENSION DES ENJEUX</u>	<u>46</u>
1) LES DEUX ROUES MOTORISES.....	46
2) L'ALCOOL.....	47
3) LES JEUNES.....	48
4) LA VITESSE.....	48
<u>ORIENTATION – COMPREHENSION – EVALUATION</u>	<u>49</u>
<u>ANNEXES</u>	<u>52</u>

## **LE CONTEXTE**

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

### **LES OBJECTIFS DU DGO**

Le Document Général d' Orientations (DGO) doit permettre 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, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

**LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS** constitue donc l'outil de programmation mais également avec le Plan départemental d'actions de Sécurité Routière, l'un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière

### **LA DEMARCHE D'ELABORATION**

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études réalisées par des groupes techniques.

Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière ont été également informées de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

C'est ainsi que des groupes relatifs aux enjeux déterminés en première analyse par l'observatoire départemental de la sécurité routière, ont été constitués. D'abord sur la base du volontariat puis répartis dans les groupes opportuns en fonction de leur souhait et de nos besoins. Deux rapporteurs ont été nommés avec lettre de mission pour mener à bien l'approfondissement d'enjeu.

Je tiens à remercier les professionnels, Intervenants départementaux de la sécurité routière et collectivités locales qui ont bien voulu œuvrer pour l'élaboration de ce document qui de ce fait devient indéniablement l'outil de tous.

### **LES ENJEUX**

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, chaque département devra caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés (49,9 cm<sup>3</sup>).

## **LES ORIENTATIONS D' ACTIONS**

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentiel pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.

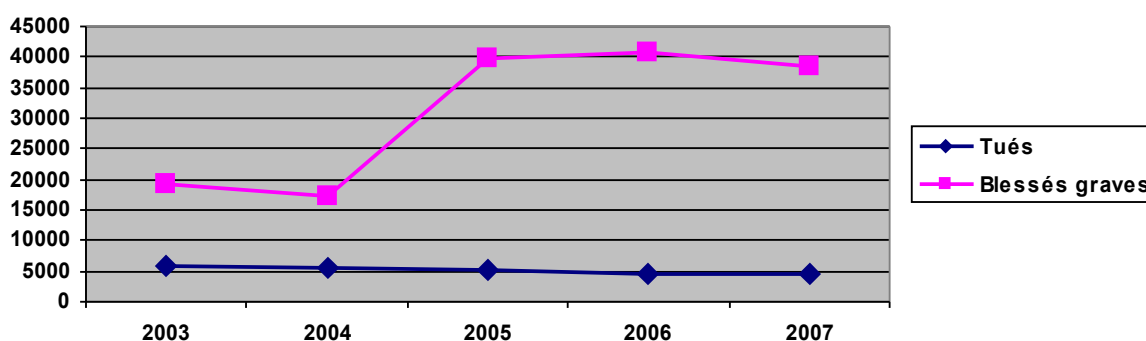
Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions pouvant prétendre à une participation financière sur le budget « actions locales et partenariat » du Ministère de l'écologie, énergie, développement, aménagement du territoire dans le cadre du PDASR. Elle doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

## Données statistiques sur la période entre 2003 et 2007 en métropole et dans l'Aube

Métropole :

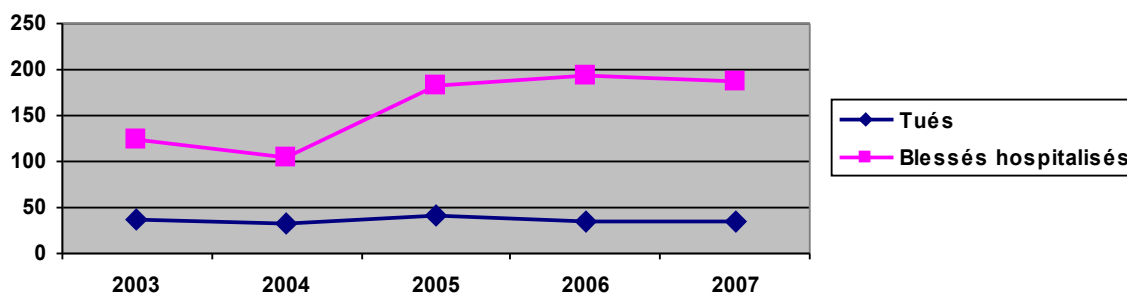
	2003	2004	2005	2006	2007	Total
Accidents corporels	90220	85390	84525	80309	81272	421716
Tués	5731	5232 * 5593**	5318**	4709**	4620	27971
Blessés graves	19207	17435	39811* *	40662	38615	115919
Blessés légers	96722	91292	68265	61463	64586	382328

- observation à 6 jours      \*\* observation à 30 jours



Aube :

	2003	2004	2005	2006	2007	Total
Accidents corporels	351	320	306	237	245	1459
Tués	36	32	41	34	34	177
Blessés graves	125	105	183	194	187	794
Blessés légers	337	330	228	126	154	1175



## LE DÉPARTEMENT ET SON RÉSEAU ROUTIER

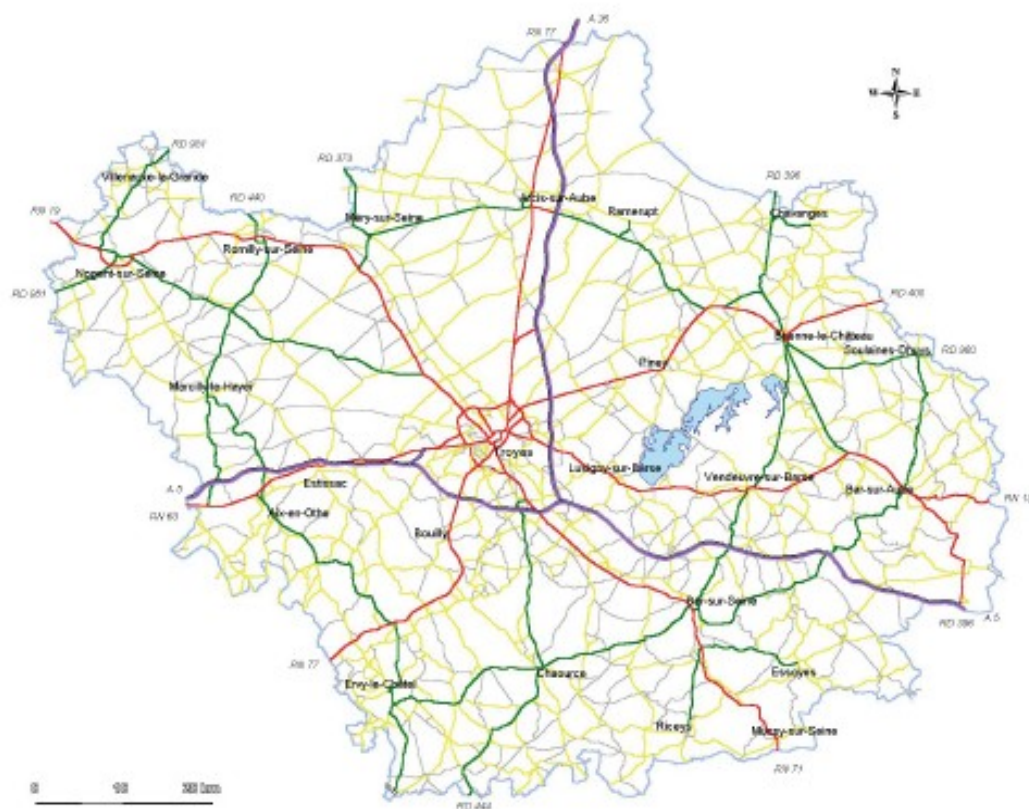
Le département a une superficie totale de 6004 km<sup>2</sup> et compte 299 000 habitants\*1. La densité de population est de 49 habitants au km<sup>2</sup> (108 habitants au km<sup>2</sup> pour l'ensemble du territoire français).

Le parc de voitures de tourisme comprend 145 964 véhicules soit 0.50 voiture par habitant (0,52 pour l'ensemble du territoire français).

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 le réseau routier du département est composé de 152 km d'autoroutes, 32 km de routes nationales (RN), 4485 km de routes départementales (RD) et 1953 km de voies communales (VC).

Le débit moyen\*2 de véhicules par jour est de 14 100 pour les autoroutes (32 925 pour l'ensemble du territoire français), 8932 pour les routes nationales (12 009 pour l'ensemble du territoire français) et de 688 pour les routes départementales (1621 pour l'ensemble du territoire français).

## Département de l'Aube



1 Source : INSEE estimation au 1er janvier 2006

2 Source : Bilan 2007 de l'ONISR

## L' INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE 2003-2007

AUBE	Tous Réseaux	Autoroutes	RN RD
2003-2007	1,32	1,11	1,48
2007	1,43	nc	nc
2002-2006	1,41	1,29	1,55

**Le département de l'Aube présente un sur risque de 32 %.**

## LA RÉPARTITION TEMPORELLE

### Répartition selon les mois de l'année

	2003 - 2007			2002 - 2006		
	Accidents	Tués	Indice de gravité	Accidents	Tués	Indice de gravité
Janvier	116	11	9.5	125	11	8.8
Février	92	10	10.9	109	12	11
Mars	105	11	10.5	119	11	9.2
Avril	113	15	13.3	129	17	13.2
Mai	118	21	17.8	150	21	14
Juin	128	14	10.9	151	15	9.9
Juillet	158	23	14.6	176	26	14.8
Août	104	8	7.7	124	14	11.1
Septembre	130	11	8.5	153	12	7.8
Octobre	159	19	11.9	165	23	13.9
Novembre	131	18	13.7	154	21	13.6
Décembre	105	16	15.2	126	22	17.5
Total	1459	177	12.13	1683	205	12.18

# **ENJEUX PROPOSÉS**



# LES DEUX-ROUES MOTORISÉS



# LES DEUX ROUES MOTORISES

## A) CARACTERISATION DE L'ENJEU :

**La situation des deux roues motorisés dans le département de l'Aube est préoccupante mais contrastée.** En effet, la situation des cyclomoteurs est inquiétante (24,10% des accidents impliquent un cyclomoteur pour 17,80% au niveau national) alors que pour les motocyclistes la situation diffère, puisqu'on constate 10,60% d'impliqués dans l'Aube contre 20,50% au niveau national.

Cette situation est donc différente de la situation nationale où les usagers des deux roues motorisés représentent en 2007, 18% des tués. Ceci explique, pourquoi il a été décidé de traiter les deux roues motorisés en deux parties.

Chez les motards le nombre de blessés hospitalisés est en augmentation sensible, tandis que le nombre de tués est plus instable (2 à 6 par an).

Concernant les cyclomotoristes, malgré une baisse du nombre d'accidents (-32,5% sur 5 ans) cette catégorie d'usagers est fortement représentée dans l'accidentologie.

## B) PRESENTATION DE L' ENJEU

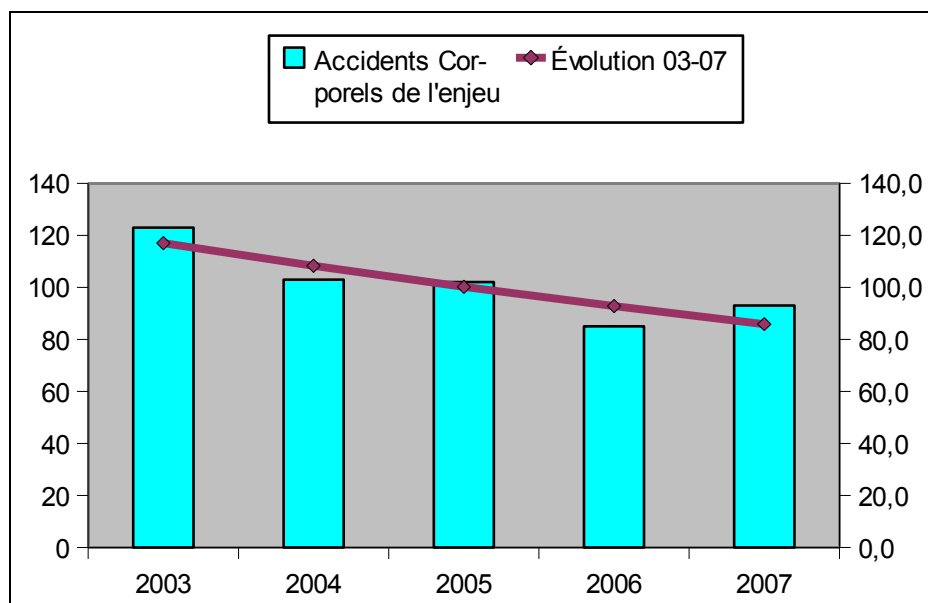
L'enjeu Deux Roues Motorisés est proposé en enjeu national.

Sur la période 2003-2007, 34,80% des accidents survenus dans le département de l'Aube impliquent un 2 roues motorisés contre 38,20% au niveau national.

Le tableau suivant présente pour l'enjeu 2 Roues Motorisés le nombre d'accidents annuels ainsi que l'évolution annuelle moyenne ( 2003-2007)

	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2003	123	7	38	7	37	100
2004	103	9	38	11	31	94
2005	102	6	66	7	66	50
2006	85	6	64	7	64	40
2007	93	7	69	7	62	49
<i>Moyenne annuelle</i>	<i>101</i>	<i>7</i>	<i>55</i>	<i>8</i>	<i>52</i>	<i>67</i>
Évolution moyenne annuelle sur 2003--2007	-7,4%					

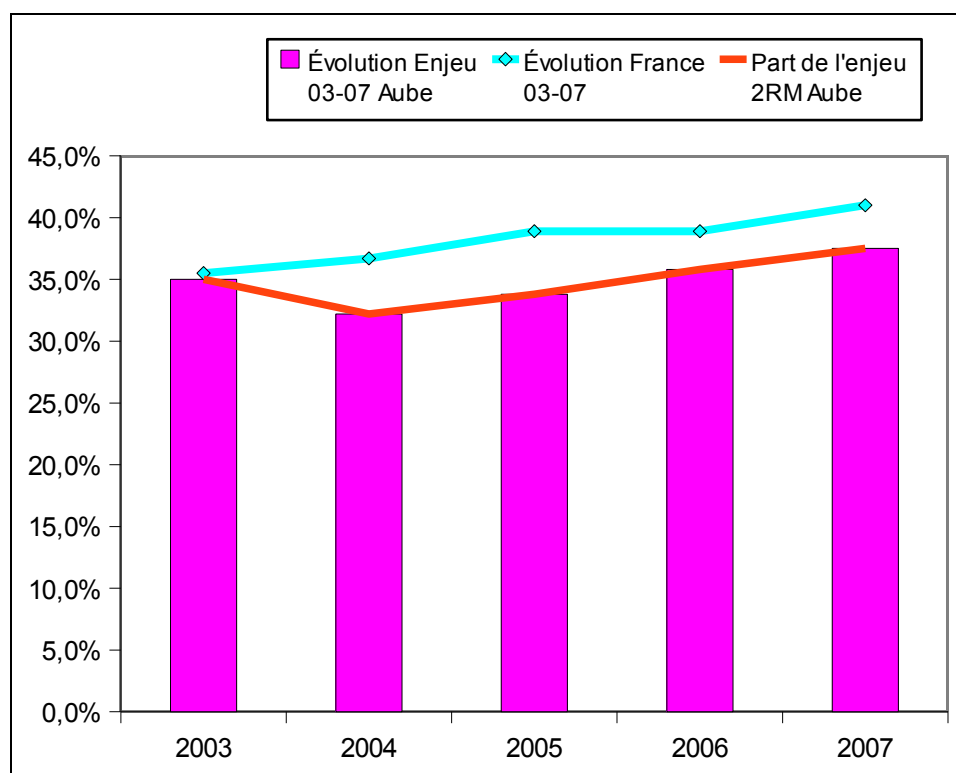
### Courbe d'évolution des accidents corporels



### Part de l'enjeu

Enjeu 2RM	Aube	France
<b>2003</b>	35,0%	35,5%
<b>2004</b>	32,2%	36,7%
<b>2005</b>	33,8%	38,9%
<b>2006</b>	35,8%	38,9%
<b>2007</b>	37,5%	41,00%
<b>Moyenne sur 5 ans</b>	34,80%	38,20%

### Courbe d'évolution de l'enjeu :



### Conclusions :

Les deux-roues motorisés sont impliqués en moyenne sur les 5 dernières années (2003-2007) dans 34,8 % des accidents corporels survenus dans l'Aube contre 38,2 % au niveau national.

Cyclos	352 accidents	19 tués	408 blessés	<b><i>Ig:5,39*</i></b>
Motos	153 accidents	20 tués	184 blessés	<b><i>Ig:13,07</i></b>

\*indice de gravité

**Même si le nombre d'accidents de l'enjeu diminue sur la période de référence (diminution non confirmée en 2007), leur gravité reste constante. Ce constat mérite d'être affiné. Les deux documents ci-après montrent que c'est l'accidentalité des cyclomoteurs en terme d'accidents corporels qui impacte les statistiques des deux roues motorisés.**

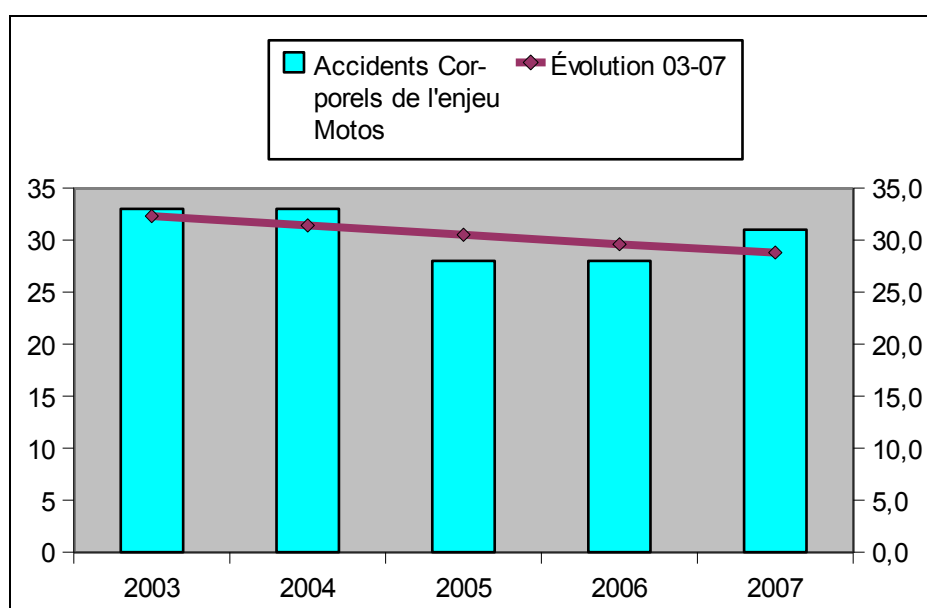
**L'enjeu « Deux-roues motorisé » étudié ci-dessus est proposé en enjeu national, cependant il paraît important de différencier les motocycles et les cyclomoteurs.**

## I) Les Motocycles

Sur la période 2003-2007, 10,60% des accidents survenus dans le département de l'Aube impliquent une moto contre 20,5% au niveau national.

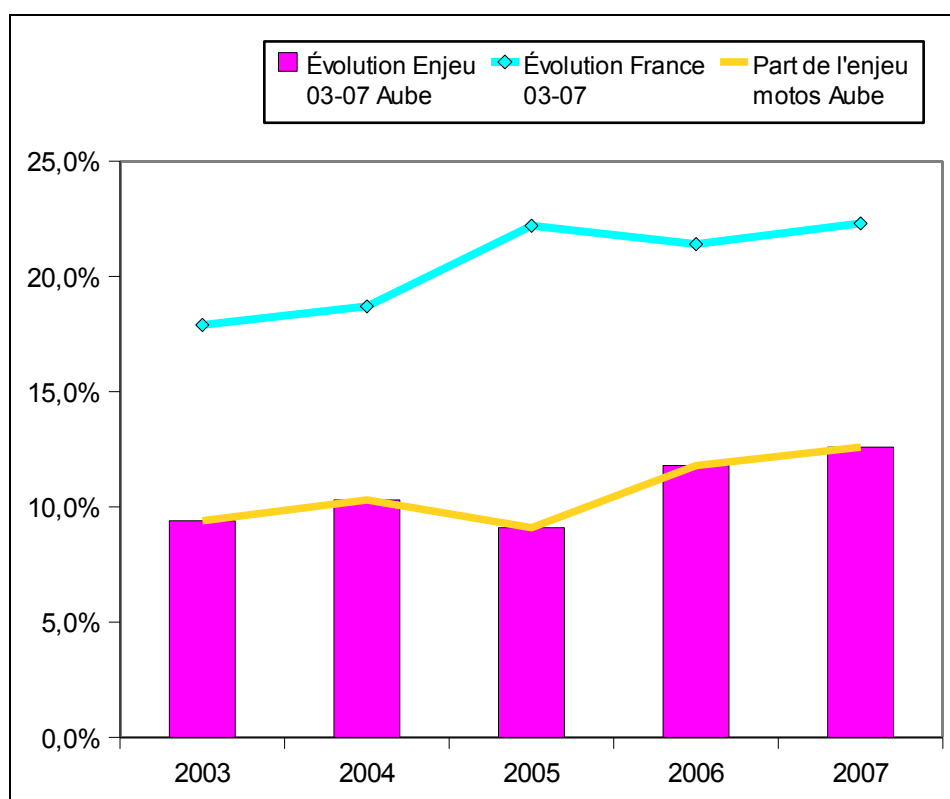
Le tableau suivant présente, pour le véhicule « motorcycle », le nombre d'accidents annuels ainsi que l'évolution annuelle moyenne ( 2003-2007).

	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers
<b>2003</b>	33	2	13	2	15	24
<b>2004</b>	33	5	18	6	14	27
<b>2005</b>	28	2	19	3	19	11
<b>2006</b>	28	4	23	5	22	13
<b>2007</b>	31	4	27	4	23	16
<b>Moyenne annuelle</b>	<b>31</b>	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>18</b>
<b>Évolution moyenne annuelle sur 03-07</b>	<b>-2,3%</b>					



## Part de l'enjeu

Enjeu Motos	Aube	France
2003	9,40%	17,90%
2004	10,30%	18,70%
2005	9,10%	22,20%
2006	11,80%	21,40%
2007	12,60%	22,30%
Moyenne sur 5 ans	10,60%	20,50%



## Conclusions :

En pourcentage , l'enjeu moto est en dessous de la moyenne nationale. Toutefois avec 20 tués pour 153 accidents sur 5 ans, le taux de gravité est de 13,1%. Toutefois, cet indice de gravité est à relativiser compte tenu du faible taux d'accidentalité relevé sur le département. Ainsi, on constate qu'un accident impliquant une moto entraîne très fréquemment la mort du mort.

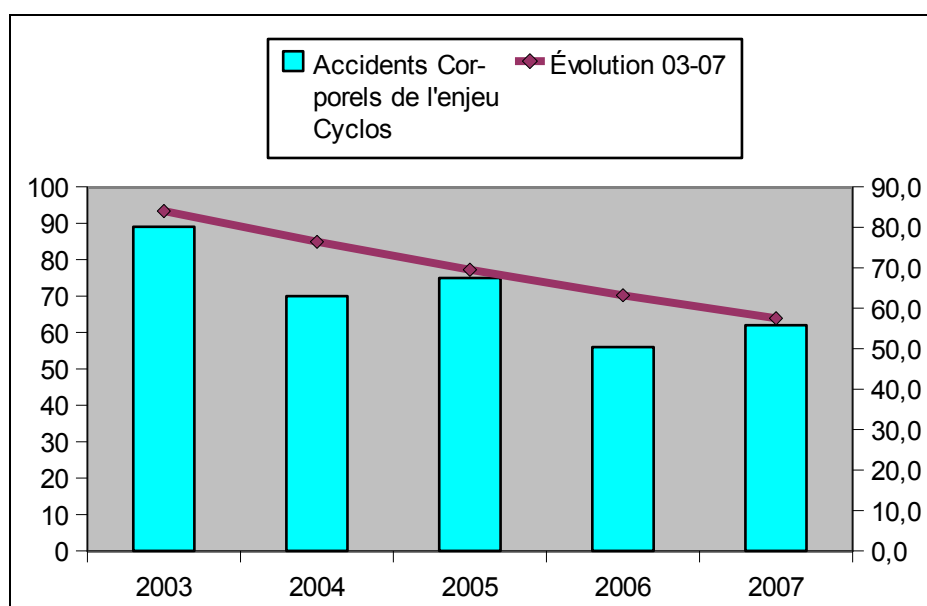
**Les accidents de motos se déroulent principalement en agglomération, de jour hors intersection et dans 60% des cas avec un VL. Cependant ces accidents sont plus graves hors agglomération puisqu'on y déplore 16 tués sur 20.**

## II) Les Cyclomoteurs

Sur la période 2003-2007, 24,10% des accidents survenus dans le département de l'Aube impliquent un cyclomoteur contre 17,80% au niveau national.

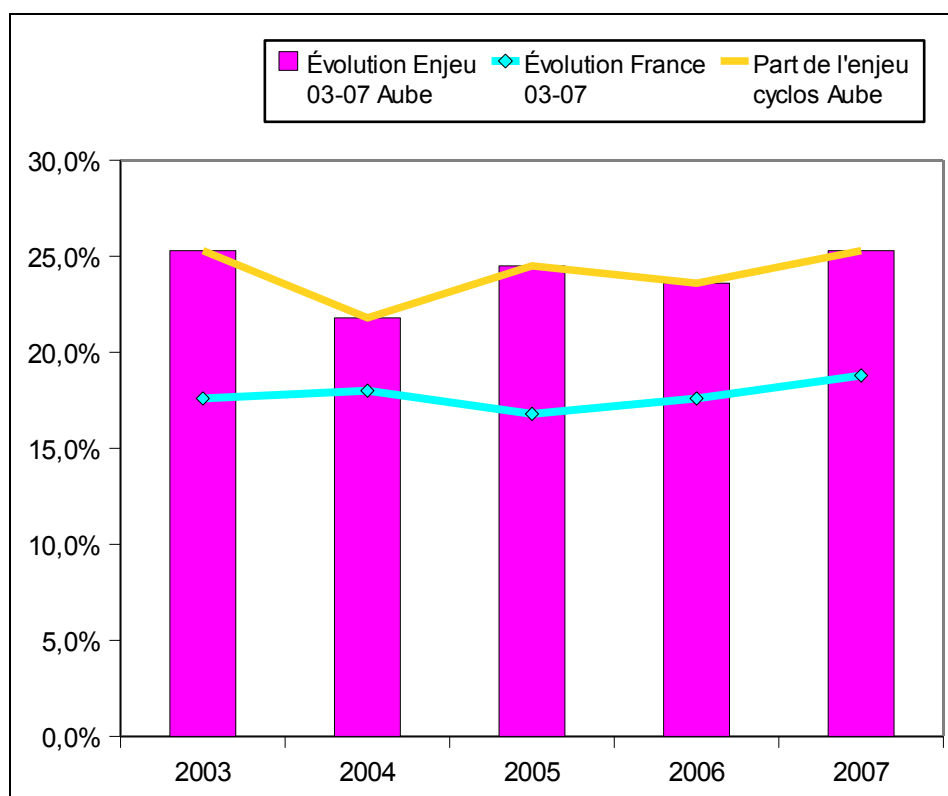
Le tableau suivant présente pour les véhicules « Cyclomoteur », le nombre d'accidents annuels ainsi que l'évolution annuelle moyenne ( 2003-2007)

	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers
<b>2003</b>	89	5	25	5	22	75
<b>2004</b>	70	4	20	5	17	67
<b>2005</b>	75	4	47	4	47	40
<b>2006</b>	56	2	40	2	41	27
<b>2007</b>	62	3	42	3	39	33
<b>Moyenne annuelle</b>	<b>70</b>	<b>4</b>	<b>35</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>48</b>
<b>Évolution moyenne annuelle sur 03-07</b>	<b>-9,0%</b>					



## Part de l'enjeu

Enjeu Cyclos	Aube	France
<b>2003</b>	25,30%	17,60%
<b>2004</b>	21,80%	18,00%
<b>2005</b>	24,50%	16,80%
<b>2006</b>	23,60%	17,60%
<b>2007</b>	25,30%	18,80%
<b>Moyenne sur 5 ans</b>	24,10%	17,80%



## Conclusion :

Le nombre d'accidents corporels est élevé en comparaison de la moyenne nationale. On déplore 19 tués pour 352 accidents sur la période de 5ans, ce qui représente un taux de gravité de 5,39%. A contrario de l'analyse faite sur les motos, le taux de gravité reste faible en raison



d'un nombre très important d'accidents corporels n'impliquant que peu souvent le décès de pilote.

**Les accidents de cyclomoteurs se déroulent principalement en agglomération, de jour en intersection et dans 75% des cas avec un VL.**

## **C) LE GROUPE DE TRAVAIL 2RM**

### **FEUILLE DE ROUTE DU GROUPE DE TRAVAIL**

#### **« DEUX ROUES MOTORISES »**

##### **Animateur 1 :**

Nathalie MAZOTTI  
Mme MOTO – Inspectrice des permis de conduire

##### **Animateur 2 :**

Patrick BRADIER  
Brigade motorisée Police Nationale

##### **Membres :**

Jean-François BEAU	Police municipale – Pont Sainte Marie
Fabrice BERTRAND	CRS 35 - Motard
Christian DENIS	Ingénieur Voirie – Ville de Troyes - Motard
Guy CAILLET	Président des Cafés de l'Aube
Carole PERGAUD	Association Solidarité Motards Accidentés

#### **⇒ COMPTE – RENDU DU GROUPE**

- Contrôle « challenge collège »: contrôle annoncé à la sortie des établissements avec récompense (ticket cinéma, Tee-shirts...)aux usagers en règle.  
Malheureusement, il est impossible de verbaliser, immédiatement ou à postériori, et il est difficile d'envisager de le faire car on se heurterait à deux freins principaux:
  - manque d'effectif
  - aval nécessaire du procureur
- BSR auto-école: obliger la présence des parents lors de la formation avec une heure destinée à sensibiliser les responsables légaux des adolescents conducteurs sur les risques d'accidents et de sanctions en cas de non conformité du véhicule.
- Interventions des IDSR dans les collèges, pour responsabiliser les conducteurs, avec la participations des professeurs,
- Partenariat assurances: établir un document rappelant les règles de circulations, les risques encourus et l'équipement obligatoire, qui serait joint par l'assureur avec l'attestation.
- Participation des concessionnaires et des accessoiristes motos du département pour passer un message de sécurité routière aux jeunes usagers deux roues.
- Campagne de sensibilisation via les médias (canal 32, presse écrite)  
voir avec les services communications DDEA et Préfecture.

## ⇒ **Motocyclettes légères**

Permis B à partir du 01/01/2007 => formation obligatoire

Permis B avant le 01/01/2007 => pas de formation prévue

Une action pourrait être envisagée pour combler ce manque de formation avec une partie théorique et une partie pratique en axant la sensibilisation sur la manipulation, les trajectoires, les freinages et la positions sur la chaussée.

Partenariat FFMC, Police, Gendarmerie, Moto-école...

## ⇒ **MOTOS grosses cylindrées**

- Rallye Sécurité Routière moto: organisation FFMC et Sécurité Routière, ce rallye est destiné à faire passer des message de sécurité et responsabiliser les motards de façon ludique.
- Motard d'un jour: parcours pré-établi dans les rues de l'agglomération et alentours des motards confirmés emmènent des élus des communes auboises ou des responsables voiries pour alerter ces passagers novices sur les risques que représentent certains aménagements routiers ou mobilier urbain pour le conducteur de 2RM
- Calmos : relais destiné à encourager l'arrêt des motards se rendant à Magny-cours lors du Bol d'or en leur offrant la possibilité de se reposer, de prendre une collation, de profiter des massages, de tester un simulateur de conduite moto...

# L'ALCOOL



# AU VOLANT

# L'ALCOOL

## A) CARACTERISATION DE L'ENJEU :

L'alcool a été à l'origine de 48 décès sur les routes auboises entre 2003 et 2007 (27,12% des tués) et de 237 blessés. Dans l'Aube, comme sur l'ensemble du territoire français, où il a été à l'origine de 1 031 décès (22%) et de 4 790 blessés hospitalisés, **l'alcool représente un quart des tués entre 2003 et 2007.**

Le nombre annuel d'accidents corporels a été réduit d'un tiers, mais le nombre d'accidents dans lequel l'alcool est impliqué reste stable sur ces 5 ans, à hauteur de 39 accidents en moyenne quinquennale. Le nombre de tués qui représente environ 25% est suffisamment significatif pour en déduire une tendance (10 par an en moyenne sur la période). Le nombre de blessés légers a diminué, passant d'un peu plus de 40 en début de période à un peu moins de 20 en fin de période, alors que le nombre de blessés hospitalisés reste plus stable.

Dans l'Aube, l'alcool est un facteur important d'accidents corporels et d'accidents mortels. Il est présent en moyenne dans 14,6% des accidents corporels (8% pour l'ensemble de la France) et dans 25% des accidents mortels (28% pour l'ensemble de la France), soit un taux de gravité de 17,1 très supérieur à celui de l'ensemble des accidents (10,3).

Le nombre de conducteurs contrôlés positif à l'alcool reste élevé (1 874) en 2007, soit 3,08% des conducteurs contrôlés.

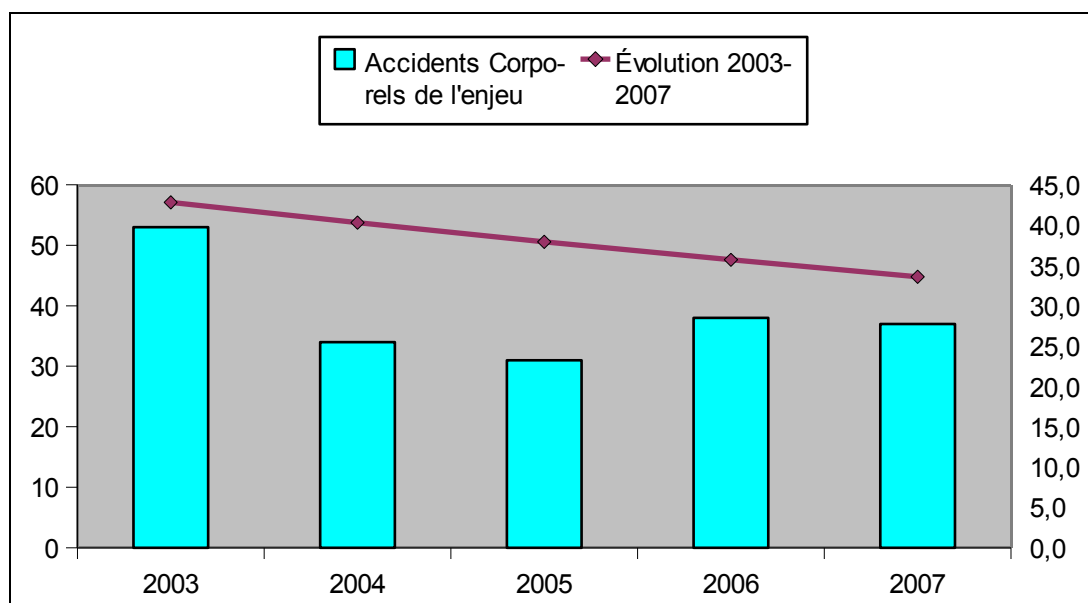
## B) PRESENTATION DE L' ENJEU

L'enjeu Alcool est proposé en enjeu national.

Le tableau suivant présente pour l'enjeu Alcool le nombre d'accidents annuels ainsi que l'évolution annuelle moyenne (2003-2007).

	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2003	53	12	31	13	24	42
2004	34	5	14	5	13	31
2005	31	8	26	9	24	10
2006	38	9	30	11	29	17
2007	37	10	34	10	29	18
<i>Moyenne annuelle</i>	39	9	27	10	24	24
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-0,59%					

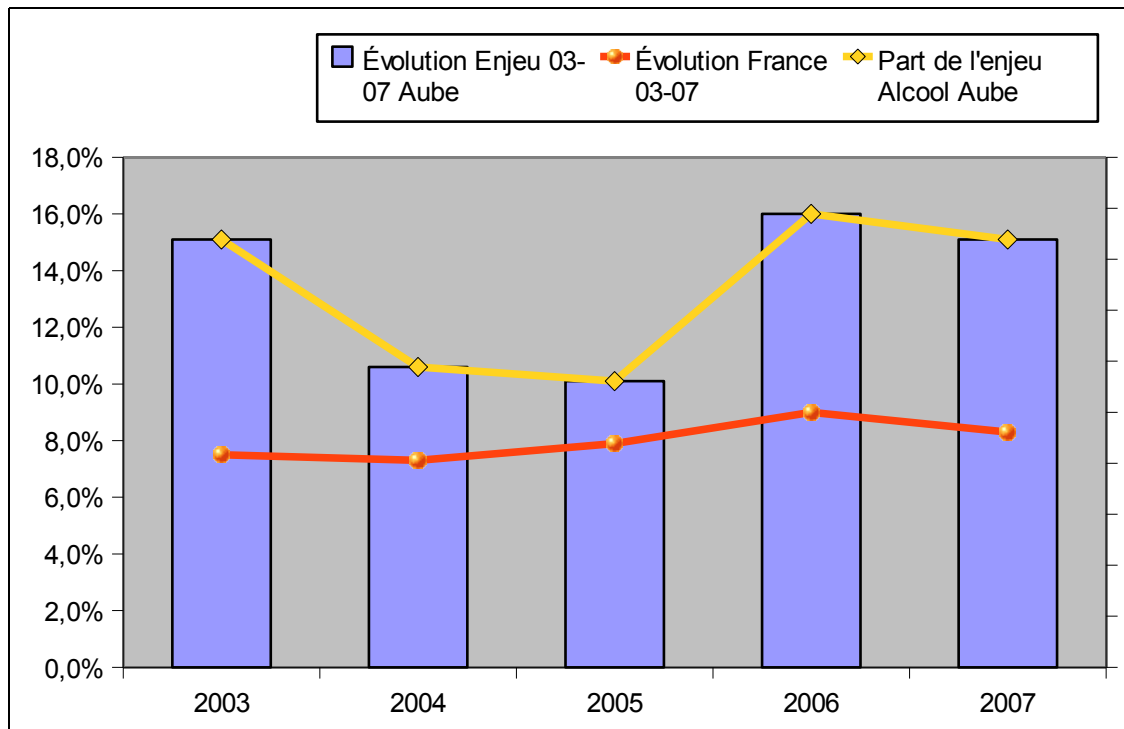
## Courbe d'évolution des accidents corporels



## Part de l'enjeu :

<b>Enjeu alcool</b> accidents dus alcool/total accidents	Aube	France
<b>2003</b>	15,1%	7,5%
<b>2004</b>	10,6%	7,3%
<b>2005</b>	10,1%	7,9%
<b>2006</b>	16,0%	9,0%
<b>2007</b>	15,1%	8,3%
<b>Moyenne sur 5 ans</b>	14,6%	8,0%

## Courbe d'évolution de l'enjeu



### Conclusion :

**La dernière actualisation du DGO montrait que le nombre d'accidents corporels où l'un des impliqués avait une alcoolémie positive était à la baisse, mais depuis 2005 on constate une remontée significative de ceux-ci.**

**Les statistiques de l'Aube sont très supérieures à la moyenne nationale.**

## C) LE GROUPE DE TRAVAIL ALCOOL

### FEUILLE DE ROUTE DU GROUPE DE TRAVAIL

#### « ALCOOL »

#### **Animateur 1 :**

Françoise VAN LIERDE

Association nationale de prévention en  
alcoolémie et addictologie

#### **Animateur 2 :**

Guy CAILLET

Président des Cafés – Chambre professionnelle  
des métiers de l'hôtellerie

#### **Membres :**

Monique FUHL	Infirmière à la retraite – IDSR
Odile BAHMAN	Association REVIVRE
Alix DANJOUX	AVIM
Alain DAURUT	DEN – Responsable Sécurité routière – IIBRBS
Evelyne DUBOIS	Chambre professionnelle Transports routiers - FNTS

Différentes statistiques et tableaux nous ont été remis sur les cinq dernières années 2003 à 2007 afin de ressortir les événements, les périodes, la population propices aux accidents.

#### 1: dans le temps par ordre décroissant

- Juillet, Mai, Avril et décembre
- Dimanche, Samedi et Mercredi.
- L'indicateur de gravité des accidents ne correspond pas forcément aux jours les plus accidentogènes
- Les jours ouvrables de 17 à 22 heures et jours fériés de 1 à 5 heures

#### 2: Dans les conditions de circulation

- a) Dans des conditions atmosphériques normales 87,1%
- b) Sur une chaussée dans un état normal 83,5%
- c) 36,1% des accidents ont lieu le jour, 32,5% la nuit, 21,6% éclairages publics allumés  
2.6% en agglo éclairages éteints.
- d) 83% des accidents ont lieu hors intersection pour 17% en intersection
  - 70.1% ont lieu contre des obstacles (27% Arbres)
  - 85 accidents sur 172 arrivent sur les routes départementales. 55 sur RN
  - La majorité des accidents sont hors agglo 57.7%
  - 78.4% sur du plat



- 67% sur un espace rectiligne

#### Les impliqués

- 85.1% des accidents impliquent au moins 1 VL
- 33 accidents impliquent un cyclomoteur, dont 13 impliquent des 18/24 ans, 9 des 40/64 ans, 8 des 25/39 ans et 7 des 16/17 ans, 19 hors aggro. 30 contrôlés positifs.
- 51% des accidents impliquent 1 VL seul et sur ces 51%, 79.1% de ces accidents les VL sont présumés responsables. 51 sur 122 impliquent un 18/24 ans
- Les VL sont impliqués au niveau des tués et blessés entre 76 et 80% des accidents, dont 79,1% sont présumé responsables
- Pas d'âges spécifiquement impliqué (18/59 ans)**
- 85,2% des accidents impliquent 1 VL
- Sur 124 accidents VL seul, 123 sont contrôlés positifs
- Sur 172 accidents confondus, 152 contrôles positifs
- 73% des décès ont entre 29/ 59 ans,
- Les blessés H 53% 25/59 ans et 37% 18/24 ans
- Les blessés NH 51% 25/59 ans et 29% 18/24 ans

#### Premières remarques :

Les accidents de nuit seraient les plus nombreux par rapport au nombre de véhicules en circulations.

Plus de 85% des accidents impliquent un VL et la majorité est des hommes  
Les accidents sont moins nombreux en agglomération, de nuit, sans éclairage.

La majorité des accidents arrivent à des VL seuls, hors agglomération, sur départemental, le dimanche samedi et mercredi entre 19h et 22h et 1h et 5h.

Indicateur de Gravité, mai, octobre, novembre, jeudi et jour de fêtes.

Les questions que nous nous posons:

- 1) Les accidents arrivent-ils sur des trajets habituels
- 2) Quelle est la situation sociale des personnes (étudiants, ouvriers )

Reprise de notre objectif : proposer des actions en vu de diminuer ses statistiques.

Même si certaines circonstances ressortent avec évidence, nous nous sommes rapidement orientés sur la personne. En effet il est difficile d'entrevoir de supprimer les routes secondaires pour des Autoroutes, abattre les arbres sur les côtés etc.

Nous avons également volontairement écarté les alcooliques (malades) pour nous attarder sur les consommateurs ponctuels qui sont les principaux impliqués.

NE PAS STIGMATISER L'USAGE

La vente d'alcool se faisant principalement en grande surface (88 %), les gens consomment chez eux ou chez des amis, et là, la formule « *deux verres ça va, trois verres bonjour les dégâts* » ne peut guère s'appliquer : les doses ne sont pas du tout les mêmes que dans un commerce. Nous pensons qu'il y a une méconnaissance de la notion de verre standard utilisé par tous.

Aussi le groupe, à l'unanimité a opté pour une campagne ludique sur « l'apprentissage du verre standard » auprès des commerces de boissons, grandes surfaces etc.

**« UN VERRE PEUT EN CACHER UN AUTRE... »**

# LES JEUNES



# LES JEUNES

## A) CARACTERISATION DE L'ENJEU :

La situation des jeunes de 15 à 24 ans est très préoccupante dans le département de l'Aube.

Ces usagers sont impliqués dans 42,9% des accidents, contre 26,4% au niveau national. Ils représentent 43% des tués et plus d'1 blessé sur 2.

Sur la période 2003–2007, le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués les jeunes a baissé plus que le nombre total d'accidents (- 44,3% contre - 30,2%), tandis que le nombre de blessés est plus fluctuant et que le nombre de tués est resté stable (15 en moyenne). Le taux de gravité des accidents impliquant les jeunes usagers a donc augmenté plus que celui des accidents impliquant les autres usagers. Sur la période de référence, **presque 1 mort sur 2 est un jeune de 15 à 24 ans.**

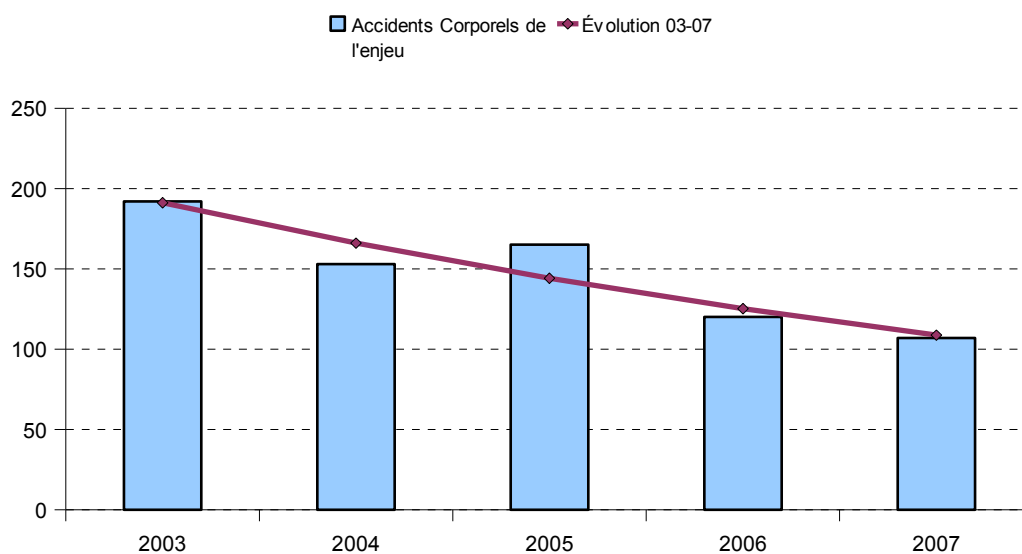
## B) PRESENTATION DE L' ENJEU

L'enjeu Jeunes est proposé en enjeu national.

Le tableau suivant présente pour l'enjeu Jeunes le nombre d'accidents annuel ainsi que l'évolution annuelle moyenne ( 2003-2007).

	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2003	192	12	61	13	60	196
2004	153	12	55	14	46	187
2005	165	15	95	18	104	139
2006	120	17	84	20	95	86
2007	107	9	66	11	77	82
<i>Moyenne annuelle</i>	147,4	13	72,2	15,2	76,4	138
Évolution moyenne annuelle sur 2003-2007	-13,2%					

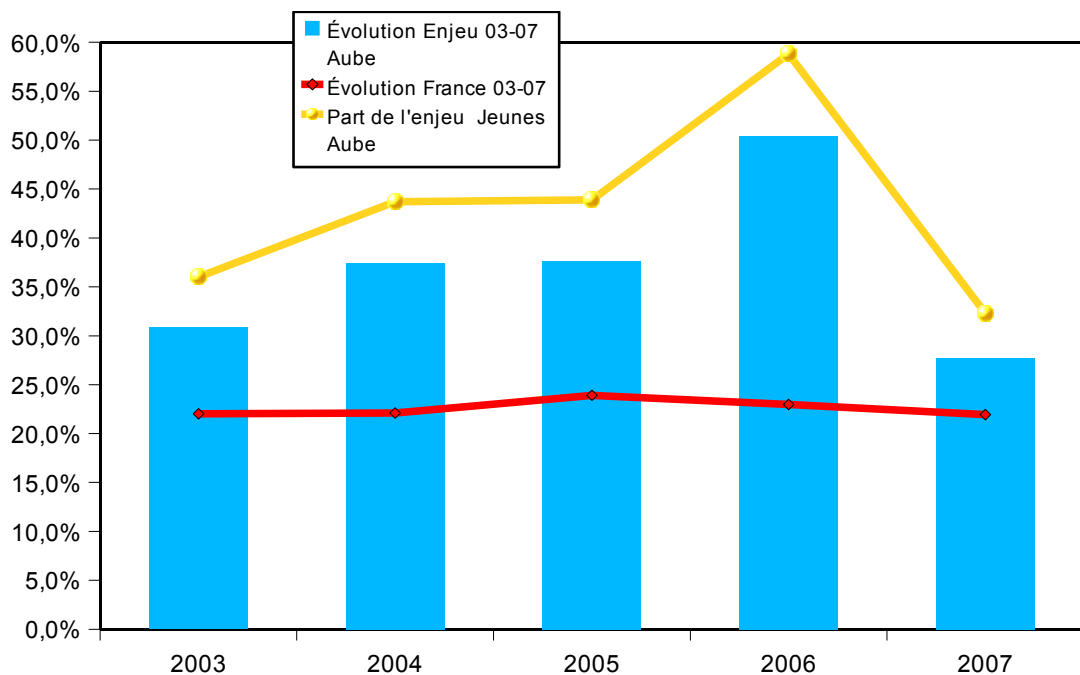
## Courbe d'évolution des accidents corporels



## Part de l'enjeu :

<b>Enjeu Jeunes</b> 15-24 ans	Aube	France
<b>2003</b>	36,0%	25,70%
<b>2004</b>	43,7%	25,80%
<b>2005</b>	43,90%	27,90%
<b>2006</b>	58,80%	26,80%
<b>2007</b>	32,30%	25,60%
<b>Moyenne 03-07</b>	42,9%	26,40%

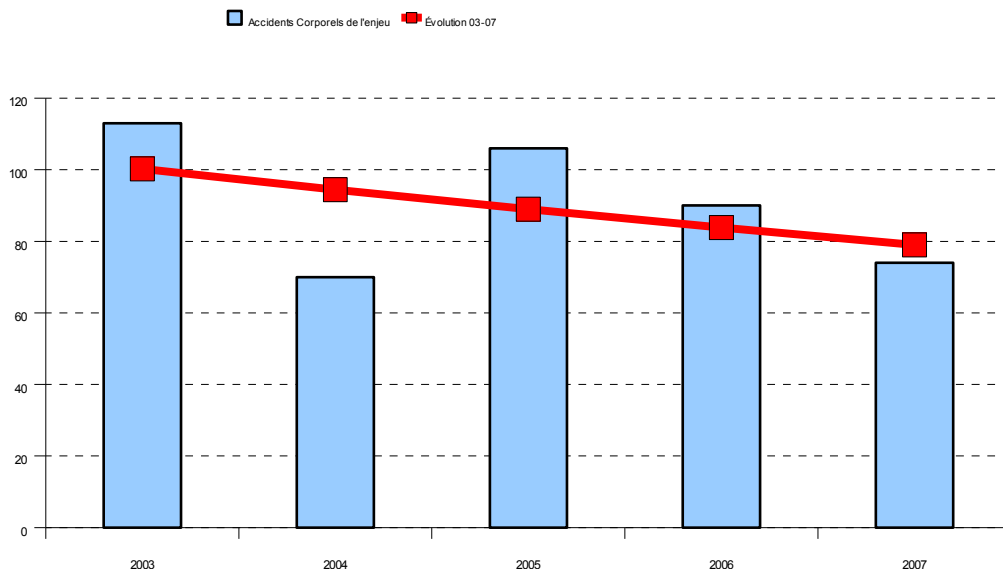
## Courbe d'évolution de l'enjeu en victimes impliquées



## Jeunes Permis <ou égal à 2ans:

Le tableau suivant présente l'analyse de l'accidentalité des Jeunes permis de -de 2ans le nombre d'accidents annuel ainsi que l'évolution annuelle moyenne ( 2003-2007)

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2003	113	14	35	118
2004	70	10	21	77
2005	106	19	67	82
2006	90	16	76	58
2007	74	13	49	53
<i>Moyenne annuelle</i>	<i>91</i>	<i>14,4</i>	<i>49,6</i>	<i>77,6</i>
Évolution moyenne annuelle sur 2003-2007				



La mortalité reste préoccupante bien que l'on observe une baisse des accidents ; environ 15 décès par an en moyenne sont dénombrés. Dans presque un accident mortel sur deux, un jeune possédant son permis de conduire depuis moins de 2 ans est tué.

### **Conclusion :**

**Malgré une baisse du nombre d'accidents corporels, les accidents impliquant un jeune de 15 à 24 ans sont très importants dans le département de l'Aube.**

**La moyenne des victimes de cette catégorie d'âge sur 5 ans est d'environ 43 % alors qu'elle se situe à 26,4% au niveau national.**

**La baisse de 2007 demande à être confirmée dans les années futures.**

## C) LE GROUPE DE TRAVAIL JEUNES

### FEUILLE DE ROUTE DU GROUPE DE TRAVAIL

#### « JEUNES »

##### *Animateur 1 :*

Daniel MONTOUILLOUT

Intervenant départemental de Sécurité  
Routière – Chef d'établissement scolaire

##### *Animateur 2 :*

Laurence FEVRE

Gérante de l'auto-école « Napoléon » à  
Brienne- le-Chateau

##### *Membres :*

Edouard LEDIT	Mairie de Troyes – Maison des étudiants
Myriam LECLERC	DDJS
Jean-Claude QUESNEL	Association Prévention Routière
Rachid AZEM	Chirurgien Orthopédie et traumatologie
Jean-Pierre BODNAR	Gérant Cinéma - IDSR
Patrick RODIER	Association Solidarité Motards Accidentés

##### réunion du 05/12/2008

présents : Laurence FEVRE, Edouard LEDIT, Daniel MONTOUILLOUT, Monique PREVOT, Jean-Claude QUESNEL, Patrick RODIER, Véronique THIENNOT, représentant l'ODSR, Phillippe ZEDDA

excusés : Rachid AZEM, Jean-Pierre BODNAR, Myriam LECLERC,

La réunion débute à 14h

Les animateurs font un rapide rappel de la réunion précédente et des objectifs fixés

Des demandes d'approfondissement ayant été souhaitées pour compléter les informations recueillies lors de la première réunion un tableau récapitulatif est remis aux participants: (document joint)

La lecture de procès verbaux d'accidents impliquant des jeunes conducteurs 18-24 ans ne permet pas d'établir de % mais fait apparaître que les jeunes sont souvent mis en cause dans



des accidents, par manque d'anticipation et d'expérience, l'observation sur une auto école fait apparaître que environ 80% des jeunes passent leur permis B entre 18 et 21 ans

Les informations recueillies auprès de la CPAM de l'Aube pour connaître la situation des accidentés ( salariés ou étudiants) ne peuvent pas être exploitées.

Les conséquences pour les victimes( nous avons évoqué les doubles victimes), les familles des blessés graves ne sont pas suffisamment prises en compte,

Après avoir examiné les documents, exposé ses arguments, ***le groupe fait les propositions d'orientation suivantes:***

***- favoriser la formation post permis***

***- favoriser la conduite accompagnée, le tutorat d'entreprise pour les salariés***

***- mobiliser tous les partenaires autour de la citoyenneté (tous responsables)insister sur les droits et les devoirs de chacun***

*par exemple: classe pilote en collège, en lycée*

***- accentuer la sensibilisation des conducteurs aux risques engendrés par la fatigue et tout ce qui réduit la vigilance ( alcool, drogue.....)***

*par exemple: projets menés par des étudiants*

***- sensibilisation aux risques par l'image adaptée au public, avec débat exploitation de films existants (trois premières marches, Bouilly), création***

***- sensibiliser davantage le public aux conséquences subies par les blessés graves***

***- adapter la formation au BSR, et la vitesse des cyclomoteurs à la circulation actuelle***

*peut être envisager un examen*

# LA VITESSE



# LA VITESSE

## **A) CARACTERISATION DE L'ENJEU :**

L'enjeu vitesse est plus difficile à apprécier car il est souvent difficile d'établir formellement qu'une vitesse excessive est à l'origine d'un accident.

Néanmoins nous disposons de quelques indicateurs nationaux. Le taux de dépassement de la vitesse-limite de plus de 10 % a été de 20 % en 2004, 18,9 % en 2005, de 15,4 % en 2006 et de 12 % en 2007. Le taux est quasiment identique pour les poids-lourds et les motos. Le pourcentage d'automobilistes dépassant les 150 km/h est de 10,7 % en 2003, 1 % en 2005 et 2006 et de 1,6 % en 2007.

En 2007, dans l'Aube, les infractions constatées par les équipements fixes ont été de 35, pour un million de km, contre 20 au niveau national. Concernant les équipements embarqués, 9 infractions pour un million de km contre 12 au niveau national.

Sur l'ensemble des infractions relevées pour un million de km, on en dénombre 44 dans l'Aube contre 32 au plan national.

Ce constat montre que le département se situe au-dessus de la moyenne dans le rapport entre le kilométrage parcouru et le nombre d'infractions concernant la vitesse.

Pour l'année 2007, 9 253 procès-verbaux ont été établis par les forces de police et de gendarmerie. Afin de bénéficier de données supplémentaires sur les vitesses pratiquées, l'observatoire départemental de la sécurité routière pourra recueillir les données issues des radars informatifs dont se sont équipées certaines communes.

## **B) PRESENTATION DE L' ENJEU:**

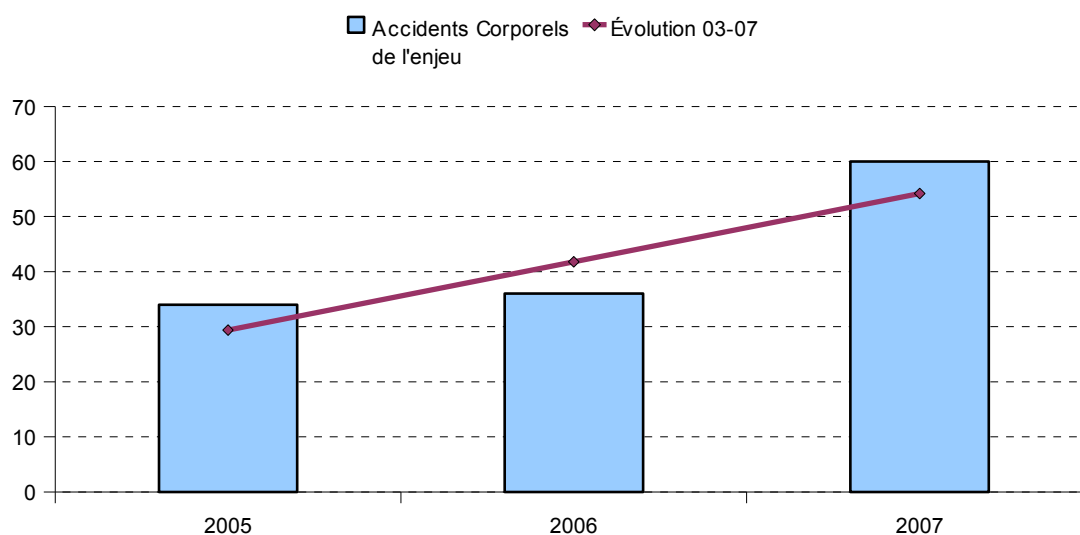
L'enjeu Vitesse est proposé en enjeu national.

Sur la période 2005-2007, 134 accidents corporels survenus dans l'Aube concernent l'enjeu proposé et ont la vitesse comme cause identifiée .

Ces données ne sont pas exhaustives puisque les natures d'infractions ne sont pas toujours facilement identifiables dans les BAAC.

	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2005	34	2	24	2	29	12
2006	36	4	32	4	39	11
2007	64	7	46	7	45	37
Moyenne annuelle	44,6	4	34	4	38	20

## Courbe d'évolution des accidents corporels



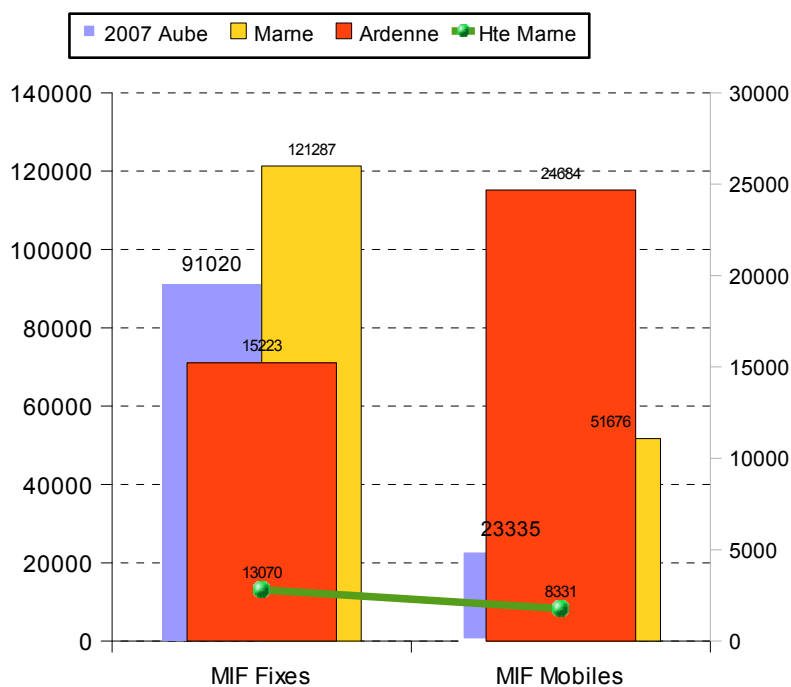
**En 2007, dans l'Aube, le nombre de radars automatiques en fonctionnement était de 16 et le nombre de radars embarqués de 5.**

**Pour la même année, les radars fixes ont relevé 91 020\* infractions et les radars mobiles 23 335\*. Pour pouvoir comparer ces différents éléments le nombre d'infractions a été ramené au nombre d'infractions pour 1 million de kilomètres.**

**Ce constat montre que le département de l'Aube se situe au dessus de la moyenne dans le rapport entre le kilométrage parcouru et le nombre d'infractions concernant la vitesse, constat corroboré par le tableau ci-dessus concernant le nombre d'infractions liées à la vitesse.**

\* données ONSIR

**Comparaison du nombre d'infractions relevées par les ET Fixes et les ET Mobiles en 2007 en Champagne Ardenne**



**Total des MIF pour 1 million de kilomètres en région Champagne Ardenne (2007)**

	2007 Aube	Ardennes	Marne	Hte Marne	2007 France
Total MIF	44	20	35	11	32
MIF Fixes	35	8	25	6	20
MIF Mobiles	9	12	10	4	12

**Conclusion**

La vitesse semble être un enjeu important par rapport à la moyenne régionale et nationale.

Toutefois, l'indicateur utilisé pourrait être pondéré en fonction du nombre de radars en place et des kilomètres parcourus.

## **C) LE GROUPE DE TRAVAIL VITESSE**

### **FEUILLE DE ROUTE DU GROUPE DE TRAVAIL**

#### **« VITESSE »**

##### **Animateur 1 :**

Gérard SPIRE

Intervenant départemental de la Sécurité routière  
– Président A.S.A.A.

##### **Animateur 2 :**

Christophe SOUVERAIN

BMO de Bar sur Aube

##### **Membres :**

Françoise MONTOUILLOUT	Monitrice auto-école retraitée
Michel BOURGOUIN	IDSR – Association prévention MAIF
Michel PILLET	PEEP Romilly sur Seine
Frédéric MAILLY	Responsable Sécurité Routière – Camp militaire Mailly-le-Camp
Gilles PRAS	CRAM 10
Colette VANIER	IDSR – Monitrice auto-école retraitée
Daniel VANIER	IDSR – Gérant auto-école retraité

## **1-PAYSAGE ROUTIER NATIONAL**

### **A) Parc automobile français :**

Trente millions de véhicules de tourisme circulaient sur le réseau routier national en 2006. Le parc des véhicules de tourisme a été multiplié par 2,6 entre 1970 et 2006.

Chaque véhicule de tourisme parcourt en moyenne 12 900 kilomètres par an. Les hommes : 13 500 kilomètres et les femmes 11 900.

L'évolution du nombre de kilomètres parcourus par an en France est la suivante :

240 milliards en 1980

265 milliards en 1985

317 milliards en 1990

350 milliards en 1995

383 milliards en 2000

398 milliards en 2005

396 milliards en 2006.

Le nombre de kilomètres parcourus en une année sur le réseau français a été multiplié par 1,7 entre 1980 et 2006.

#### B) Accidentologie nationale des véhicules de tourisme :

Dans 80% des accidents de voie publique, les véhicules de tourisme sont impliqués : leur vitesse de circulation est la plus rapide.

4/5 des accidents mortels en France surviennent en zone Gendarmerie : les véhicules de tourisme y circulent plus vite.

¼ des tués sont des jeunes de 18 à 24 ans : les conducteurs jeunes roulent souvent plus vite.

78% des jeunes de 18 à 24 ans tués sur la route le sont en milieu rural.

Le nombre de véhicules de tourisme impliqués dans des accidents a été divisé par 3 entre 1970 et 2006. Le nombre de tués a été divisé par 3,1 et celui des blessés par 3,8.

#### C) Vitesses pratiquées sur le réseau national :

Les vitesses moyennes pratiquées ce jour, en 2006, sur le réseau national, sont égales ou inférieures à celles pratiquées en 2005 (sauf sur les routes nationales à 2 X 2 voies).

##### a) En agglomération :

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont les plus élevés dans la traversée des petites agglomérations par les routes nationales (un conducteur sur deux en infraction) et dans l'entrée des agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants (trois conducteurs sur cinq en infraction).

##### b) En rase campagne :

La proportion de conducteurs en infraction la plus forte est constatée sur autoroute de dégagement (51% des conducteurs en infraction).

La vitesse moyenne sur le réseau national a été de 83,1 km/h en 2005 et de 82,2 km/h en 2006.

Le taux de dépassement de la vitesse-limite de plus de 10% a été de 20% en 2004, 18,9% en 2005, de 15,4% en 2006 et de 12% en 2007. Le taux est quasiment identique pour les poids-lourds et les motos.

Le pourcentage d'automobilistes dépassant les 150 km/h est de 10,7% en 2003, 1% en 2005 et 2006 et de 1,6% en 2007..

## 2- PAYSAGE ROUTIER AUBOIS :

En 2007, le nombre de radars automatiques de terrain était de 18 et 5 équipements embarqués.

En 2007, le nombre d'infractions par million de kilomètres parcourus a été :

- dans l'Aube : 35 infractions (radars fixes)
- en France : 20 infractions ( id )
- dans l'Aube : 09 infractions (radars embarqués)
- en France : 12 infractions ( id ), soit :
- dans l'Aube : 44 infractions au total
- en France : 32 infractions.

Ces données sont à pondérer en fonction du nombre de radars installés et du nombre de kilomètres parcourus.

### A) Statistiques de la Police Nationale :

#### a) Accidentologie :

Dans la circonscription de Sécurité Publique de l'agglomération troyenne, on compte :

- accidents corporels de voie publique : 107 en 2006 et 91 en 2007,
- accidents matériels de voie publique : 463 en 2006 et 441 en 2007,
- accidents mortels de voie publique : 6 en 2006 et 3 en 2007.

#### b) Causes présumées des accidents de voie publique en 2007 :

-41,76% des 91 accidents corporels en 2007 sont dus à 38 cas d'infractions diverses :

- piétons qui traversent la chaussée sans précaution,
- changement de direction sans les précautions et mesures réglementaires,
- maladresse,
- imprudence.

-48,35% des A.V.P. en 2007 sont dus à 44 cas d'inobservation des règles de priorité :

- stop,
- feu rouge,
- cédez le passage,
- priorité à droite,
- priorité aux piétons...

-9,89% des A.V.P. en 2007 sont dus à 9 cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

#### c) Accidents et vitesse :

La notion de vitesse est tout à fait subjective : tout déplacement sous-entend la vitesse mais quelle vitesse ? La difficulté est de cerner cette notion de vitesse en tant que cause d'accident de voie publique. La Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture prend en compte les éléments qui lui sont fournis par les forces de l'ordre, ceux-ci privilégiant



l'infraction qui a entraîné l'accident de voie publique : cette infraction majeure peut masquer la vitesse excessive. Après un accident, la vitesse peut seulement être estimée.

Selon la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, le nombre d'accidents corporels survenus au cours des onze premiers mois de 2008 est de 74. Sur les 16 tués, 12 se sont accidentés seuls. La vitesse n'a pu être établie. Seulement 12 accidents dont 2 mortels seraient dus à une vitesse excessive au cours de cette même période : en particulier, un fait survenu à TROYES. Un véhicule circulait à vive allure sur une chaussée à trois voies. Le conducteur, sous l'emprise de l'alcool, a perdu le contrôle de sa voiture et a percuté un piéton sur le trottoir. La vitesse n'a pas été établie avec exactitude et est passée au second plan par rapport à l'alcoolémie.

#### d) Contrôles routiers effectués par la Police Nationale :

En 2007, un nombre de 2003 contrôles routiers ont été effectués par les fonctionnaires de la Police Nationale dont 189 contrôles de vitesse.

En 2006, un nombre de 6682 clichés photographiques ont été enregistrés par le radar automatique embarqué et 5800 en 2007.

En 2008, les équipements de terrain de la circonscription de Sécurité Publique ont relevé :

-boulevard Pompidou (vitesse limite autorisée : 50 km/h) : 5665 infractions,  
- rocade à Rosières ( id : 90 km/h) : 227 infractions (dep. Fév. 2008)

Du 1er janvier au 30 novembre 2008, les fonctionnaires de la Formation Motocycliste Urbaine ont relevé 5215 infractions à l'aide du radar automatique embarqué.

Le nombre d'infractions à la vitesse limite autorisée de moins de 20 km/h relevées sur le boulevard Pompidou à TROYES est largement majoritaire :

-en 2005 : 2681 infractions < 20 km/h sur 2760,  
-en 2006 : 6483 infractions < 20 km/h sur 6670,  
-en 2007 : 5596 infractions < 20 km/h sur 5758,  
-en 2008 : 5528 infractions < 20 km/h sur 5665.

#### B) Statistiques de la Gendarmerie Nationale :

##### a) Accidentologie :

Les accidents de voie publique constatés par la Gendarmerie ont baissé en nombre entre 2004 et 2007, passant de 188 à 152 et 126 en 2008)

Le nombre de tués était de 29 en 2004 et 31 en 2007. (14 seulement en 2008).

Le nombre de blessés est passé de 265 en 2004 à 213 en 2007 (165 seulement en 2008).

b) Causes présumées des accidents de voie publique en 2008 :

La vitesse représenterait selon la Gendarmerie Nationale, 32,5% des accidents sur les routes auboises et 21,4% des tués.

**Pour comparaison :** 15,8% des accidents dans l'Aube seraient dus à l'alcool et 35,7 % des tués.

19% des accidents sont dus à l'état du conducteur : malaises, assoupissements, fatigue...

c) Accidents et vitesse :

Selon les chiffres fournis par la Gendarmerie, 1/3 des accidents de voie publique seraient donc dus à la vitesse.

De 2003 à 2005, la vitesse est en baisse en tant que cause d'accidents mais : en 2006 à 2007, la vitesse est une cause d'accidents en hausse.

La Gendarmerie constate, depuis quelques temps, une augmentation des accidents sur les axes secondaires, d'autant plus qu'à compter du 1er janvier 2006, l'essentiel des routes nationales ont été déclassées en routes départementales. Les routes elles-mêmes n'ont pas changé et ne sont pas plus dangereuses mais le kilométrage des routes dites départementales a nettement augmenté et les statistiques ont été quelque peu faussées.

De plus, il faut prendre en considération des causes nouvelles d'accidents comme l'usage illicite de produits stupéfiants, l'utilisation du GPS, du téléphone...

d) Contrôles effectués en zone Gendarmerie Nationale :

Au fil de l'installation, d'équipements de terrain, les radars automatiques, le nombre d'infractions à la vitesse relevées en zone gendarmerie est en augmentation entre 2005 et 2007, passant de 15 300 à 104 800.

Le taux d'infractions à la vitesse ne dépassant pas 20 km/h est quant à lui constant : il oscille entre 91,5% et 92% du total.

La difficulté rencontrée par le Groupe quant à l'étude des causes présumées des accidents de la circulation routière, a été le changement de nomenclature : fin 2006, début 2007, la notion de vitesse a changé, passant de l'EXCES DE VITESSE au sens strict à la qualification pénale de VITESSE EXCESSIVE EU EGARD AUX CIRCONSTANCES.

L'excès de vitesse au sens strict est facilement mesurable et quantifiable.

La vitesse excessive eu égard aux circonstances est une qualification « fourre-tout » : exemple : une simple sortie de route est-elle due à une vitesse excessive seule, à une chaussée abîmée, boueuse, gravillonnée, au comportement ou à l'état du conducteur etc...?

Cette qualification nouvelle a fait exploser le nombre d'infractions à la vitesse comme causes présumées d'accidents : le taux passe de 11% en 2005 à 12% en 2006 et surtout à 22% en 2007 et 28% en 2008. Le nombre d'infractions « VITESSE EXCESSIVE EU EGARD AUX CIRCONSTANCES » aura donc doublé entre 2006 et 2007.

La difficulté pour un enquêteur, police ou gendarmerie, sera d'évaluer la vitesse après un accident de la circulation, surtout si le conducteur ou les usagers sont décédés.

Exemple : si un conducteur est doublé par un véhicule qui ensuite provoque un accident, il pourra témoigner et permettre ainsi une évaluation approximative de la vitesse de ce véhicule.

Le logiciel utilisé par la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture qui centralise les données de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale en matière d'accidents, n'est pas adapté et ne permet pas de saisir efficacement la notion de vitesse. En effet, l'infraction à la vitesse est souvent masquée par une autre infraction considérée comme plus importante (par exemple : conduite sous l'empire d'un état alcoolique). La D.D.E.A. ne peut évidemment pas modifier les données fournies par les forces de l'ordre dans leurs procès-verbaux.

### **3-ORIENTATIONS D' ACTIONS SOUHAITEES PAR LE GROUPE**

#### **A) Le problème des jeunes conducteurs :**

Sur le plan national, ¼ des tués sur la route sont des jeunes de 15 à 24 ans. Dans l'Aube, les jeunes représentent 1 tué sur 3.

Se pose à l'évidence, le problème de la formation initiale des conducteurs. Le principe de la « conduite accompagnée » à compter de 16 ans, doit être plus largement répandu.

Cette pratique doit être plus facilement accessible aux jeunes à condition que l'accompagnateur lui-même soit préalablement testé.

Dans le cadre de sa formation professionnelle, un apprenti doit pouvoir bénéficier de l'accompagnement de son employeur (avec une incitation financière). Le problème de la puissance et de la vitesse des véhicules utilitaires légers est posé : est-il utile que ces véhicules puissent rouler à une vitesse aussi élevée ?

Des stages de recyclage (ou formation continue) des conducteurs au cours de leur vie seraient judicieux, surtout concernant les règles édictées par le Code de la Route.

La puissance des véhicules des jeunes conducteurs pourrait être limitée, comparativement aux motos. Les compagnies d'assurance pourraient être impliquées davantage.

## B) Adaptation de la vitesse aux lieux et au moment :

### a) Enjeux :

En France, 4 accidents mortels de la circulation routière surviennent en zone gendarmerie.

Dans le département de l'Aube, en zone Police :

6 accidents mortels ont été constatés en 2006  
3 « « « « « en 2007

En zone Gendarmerie :

25 accidents mortels ont été constatés en 2006, entraînant 28 décès,  
28 « « « « « en 2007, entraînant 30 décès.

Entre 2003 et 2007, une moyenne de 6 tués par an était constatée suite à des chocs contre des obstacles latéraux, surtout des arbres. Dans ces circonstances, le problème de l'évaluation de la vitesse est encore posé.

Un effort est à faire concernant l'information des usagers de la route quant aux risques liés aux intempéries : l'information est donnée aux utilisateurs du réseau autoroutier mais ne l'est quasiment pas sur le reste du réseau français :

par exemple par temps de pluie (vitesse réduite obligatoire),  
par temps de brouillard (la règle des 3 fois 50 est méconnue : moins de 50m de visibilité, 50 km/h maximum et 50m de distance de sécurité).

L'information pourrait être plus répandue par affichage (panneaux, bus urbains...) ou par spots télévisés (en remplacement de la publicité supprimée).

### b) Propositions - recommandations

La formation initiale des conducteurs est évidemment insuffisante. Hormis l'enseignement traditionnel dispensé par les auto-écoles, des partenaires pourraient s'impliquer davantage dans le domaine de la pédagogie à la conduite : les établissements d'enseignement scolaire et secondaire, les employeurs, les associations (la Prévention Routière...), les administrations (services de Police et de Gendarmerie...), les compagnies d'assurances...

Le système répressif de la vitesse au moyen de radars automatiques de terrain ou embarqués n'est bien-sûr en rien pédagogique. Le contrôle de la vitesse peut être pédagogique s'il y a interception du conducteur en infraction auquel un message sera immédiatement transmis quant aux dangers de la vitesse. Le fait de recevoir a posteriori un avis de contravention au Code de la Route n'a aucune efficacité éducative ou rééducative.

Le nombre d'infractions à la vitesse a augmenté de 12% entre 2006 et 2007 mais la vitesse-moyenne relevée est en diminution.

Le parc automobile augmente, le nombre d'accidents et de victimes diminue. Une théorie mathématique précise : si la vitesse baisse de 1% =

le nombre d'accidents baisse de 2%,

le nombre de blessés baisse de 3%,

le nombre de tués baisse de 4%.

Des remèdes simples peuvent et doivent consolider cette tendance : limiter par exemple la puissance des véhicules pour les jeunes permis (comme pour les motos), limiter la puissance et donc la vitesse des véhicules utilitaires (beaucoup trop rapides), expliquer aux usagers de la route les critères retenus pour l'implantation des radars automatiques (endroits accidentogènes par ex.) et corriger parfois des erreurs de signalisation inadaptée au lieu. (exemple de la traversée de la commune de Buchères par ex.) etc...

Les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière souhaitent suivre, en tant qu'observateurs, un stage de récupération de points pour tenter d'évaluer l'impact sur les participants. Une épreuve de conduite pourrait être un préalable ou une solution alternative : ou les contrevenants subissent ce test de conduite ou règlent l'amende. Les compagnies d'assurance pourraient être partie prenante.

La décision d'installer des radars informatifs par certaines municipalités est une chose intéressante à condition d'effectuer des comptages et surtout de les analyser. Les données ne sont pas toujours exploitées.

Dans 90% des infractions, le dépassement de la vitesse est compris entre 0 et 19 km/heure.

La vitesse aux commandes d'un engin motorisé sur la voie publique est une notion abstraite, avant tout un problème de comportement individuel des usagers de la route. C'est là toute la difficulté ressentie et mise en lumière par le Groupe de Travail – VITESSE -

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

# **COMPREHENSION - ORIENTATIONS - EVALUATION**

Après l'analyse et la compréhension des enjeux, les groupes de travail ont déterminé des orientations d'action pour les 4 années à venir.

Une orientation d'action fixe l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites. Les orientations d'actions définies dans le présent DGO constituent donc la fondation des projets d'actions prioritaires qui pourront être financés au titre du PDASR.

L'organisation et l'animation de l'ensemble des groupes de travail ont été coordonnées par la Préfecture, en collaboration avec l'ODSR. Chaque groupe de travail a été animé par un ou deux co-animateurs.

## **COMPREHENSION**

### **I - LES DEUX ROUES MOTORISÉS**

Les acteurs de la sécurité routière consultés relèvent qu'il faut faire la distinction entre deux catégories de deux-roues motorisés qui présentent des enjeux spécifiques.

Cette distinction est d'autant plus importante que le public concerné n'est pas le même. Les accidents de cyclomoteurs concernent en majorité les 14-17 ans et les 18-24 ans et ont lieu majoritairement en milieu urbain. Les accidents de motocyclettes sont concentrés dans la classe d'âge 25-59 ans.

- Les cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés dont la cylindrée ne dépasse pas 49,9 cm<sup>3</sup> et la vitesse maximale par construction est limitée à 45 km/h

Sur la période de l'étude les accidents qui impliquent un cyclomoteur sont répartis dans l'année. La période hivernale n'entraîne pas une baisse flagrante des accidents ni la période estivale une hausse flagrante (22 accidents en février, 23 en juin et 26 en août, 30 en avril, 30 en juillet).

Seul le mois d'octobre se distingue clairement avec 39 accidents.

Le cyclomoteur est utilisé bien souvent par des jeunes ou adultes qui n'ont pas le permis. C'est un moyen de transport économique utilisé toute l'année.

Sur la période concernée, l'accidentologie liée aux cyclomoteurs permet l'observation d'une accidentalité corporelle à hauteur de 69,5 % de l'ensemble des deux-roues motorisés et de 59,5% des blessés.

– Les motocyclettes se répartissent en 2 catégories:

Les motos légères dont la cylindrée n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et la puissance maximum 11kW soit (15 ch)

Les motos dont la cylindrée est supérieure à 125 cm<sup>3</sup> et la puissance maximum peut atteindre 73,6kW soit (100 ch).

Les motos des jeunes conducteurs de moins de 21 ans sont limités en puissance à 25 KW soit (34ch).

Le nombre d'accidents de motocyclettes fait apparaître la particularité du mois de Mai (17 accidents contre 13 en avril et 7 en mars). Les échanges lors du groupe de travail ont permis de comprendre cette particularité. En effet, avril correspond aux premières sorties de moto après la période hivernale. Le mois de juillet (21 accidents ) est le plus accidentogène .

Cette période est la plus propice à l'utilisation de la moto. Il y a donc plus de motos sur les routes. La période automnale (septembre octobre novembre) est comparable à la période printanière alors que la période hivernale est peu accidentogène.

**Le casque est la seule protection obligatoire des usagers de deux-roues motorisés..** Il existe pourtant d'autres équipements de protection : blousons, gants, bottes, etc...

## **II - L' ALCOOL**

La consommation d'alcool en France a fortement baissé depuis 40 ans. Cette diminution concerne essentiellement le vin et le cidre. En revanche, les Français consomment plus d'alcools forts.

En 40 ans, la consommation moyenne d'alcool pur par adulte de 15 ans et plus à diminué d'un tiers pour s'établir à 10.7 litres en 1999. (source : INSEE, Boissons alcoolisées : 40 ans de baisse de consommation », mai 2004)

La France reste parmi les premiers consommateurs d'alcool en Europe derrière l'Irlande (11.6 litres) et le Portugal (11 litres) et loin devant le Royaume-Uni (8.1 litres).

**Une enquête réalisée par l'IFOP révèle que les 18-24 ans consomme en moyenne 5 verres d'alcool par soirée.**

L'ONISR estime que si aucun usager n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur au seuil limite autorisé, le nombre de tués pourrait être réduit chaque année de 26 %.



Dans le département, les opérations SAM se multiplient. En revanche cette opération est peu répandue dans les soirées festives privées ou associatives.

Aux seins des entreprises, la CRAM intervient sur des thèmes précis liés aux risques professionnels. Lors de ces rencontres, les entreprises expriment le besoin de bénéficier de solutions à mettre en œuvre au sein de leurs établissements. Avant d'être un simple exposé de la situation, l'enjeu est donc bien d'apporter une aide pratique aux entreprises.

### **III - LES JEUNES**

Les jeunes constituent une catégorie surexposée aux accidents de la route et particulièrement les accidents mortels.

Ce public doit être informé et sensibilisé d'une manière pertinente aux risques liés à la circulation routière qu'ils soient piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes ou usagers de VL.

Le continuum éducatif tient une place importante dans cette sensibilisation. Tous les aspects doivent être abordés dont, l'alcool, la vitesse et l'utilisation d'un deux-roues motorisé qui sont des enjeux à part entière du DGO.

### **IV - LA VITESSE**

Les références nationales sont issues de l'ouvrage « Grands thèmes de la sécurité routière en France, édition 2008 » de l'ONISR.

En France métropolitaine, la vitesse moyenne de jour des automobilistes a baissé de 7.3 km/h entre 2002 et 2006 passant de 89.5 km/h à 82.2 km/h, celle des PL est passée de 78.2 km/h à 73.1km/h dans le même temps et les motocyclistes ont baissé leur vitesse moyenne de 100.4 km/h à 87.8 km/h.

Toutefois, en 2006, 40.3% des usagers (toutes catégories de véhicules) dépassent les vitesses limites (60% en 2002). 15.2% sont en excès de vitesse de plus de 10 km/h (34.1% en 2002).

L'installation des radars automatiques accompagnée d'une prise de conscience des usagers ont permis de diminuer les vitesses pratiquées. L'effort entrepris en ce sens ne doit pas être relâché. La vitesse est toujours responsable d'un nombre important de décès sur les routes.

## ORIENTATIONS

- ◆ Jeunes
- ◆ Alcool
- ◆ Vitesse
- ◆ Cyclomoteurs

**Compte tenu de l'implication majeure des jeunes dans la totalité des enjeux relevant du comportement, il a été validé en Pôle de compétence de Sécurité Routière du 13 février 2009 de baser les orientations fixées à partir de cet enjeu de population ; il est donc proposé un enjeu de référence « l'apprentissage de la route » ou « jeunes » dans lequel seront déclinés les enjeux : Alcool, Vitesse et cyclomoteurs.**

Les compte-rendus de chaque approfondissement des enjeux par groupe ont été soumis à l'ensemble des membres présents du Pôle de compétence de la Sécurité Routière du département.

Le cahier de programmation est établi d'après ces compte-rendus et des observations émises à les membres présents du Pôle de compétence de la Sécurité Routière du département.

### **L'ensemble de ce chapitre a été validé comme suit :**

Au regard de l'étude du DGO, il apparaît que les jeunes usagers de la route s'ils reçoivent une formation complète d'apprentissage à la conduite auprès des professionnels restent insensibles aux conséquences de leur comportement en dehors et dans leur véhicule.

Aussi cet enjeu portera-t-il sur la sensibilisation par l'information de la culture Sécurité Routière, à savoir, les addictions (alcool, drogues), les distances de freinage, la ceinture (crash test, voiture tonneau...), la fatigue, les pièges liés à la route et aux autres usagers.

### **Moyens :**

Le projet structurant devra associer les acteurs habituellement responsables de la matière notamment l'Inspection d'Académie, responsables d'établissements scolaires, la chambre professionnelle des auto-écoles et les auto-écoles, les Centres de Formation d'apprentis, les chambres professionnelles dont la CAPEB et la FFB, la chambre professionnelle de l'industrie hôtelière et les gérants des discothèques, (...).

Le dispositif LABEL VIE trouvera dans cet enjeu une plage de promotion à son égard par les porteurs de projet.

## **Objectifs :**

### **Jeunes conducteurs de VL :**

Cet objectif vise à sensibiliser les jeunes conducteurs de la formation ASSR 2 (Attestation Scolaire de Sécurité Routière) au permis probatoire (A) pour véhicule léger. L'apologie de la conduite accompagnée sera systématiquement martelée lors des actions notamment à l'aide des dépliants de la Sécurité routière.

Les projets relatifs à l'apprentissage des jeunes conducteurs de véhicules légers pourront se décliner aux niveaux suivants conformément aux critères définis en préambule :



Apprentissage ASSR2



Apprentissage Auto-école



Valorisation de la Conduite Accompagnée



L'alcool au volant – les sorties nocturnes (SAM)



Drogues et fatigue

### **Jeunes cyclomotoristes :**

Cet objectif vise à sensibiliser les jeunes après l'Attestation de Première Education Routière (APER) jusqu'à l'acquisition du Brevet de Sécurité Routière (BSR) en consolidant essentiellement les bases transmises par le corps enseignant de l'éducation nationale et les professionnels des auto-écoles.

Les porteurs de projets veilleront à orienter leur action vers les établissements d'enseignement professionnel moins sensibilisés à cet examen.

Les projets relatifs à l'apprentissage des jeunes conducteurs de cyclomoteurs pourront se décliner aux niveaux suivants conformément aux critères définis en préambule :

- Apprentissage ASSR 1
- Comportement (alcool, drogue, fatigue)
- Apprentissage BSR en auto-école
- Appréhension des pièges de la route à cyclomoteur
- Consolidation de l'apprentissage

- Comportement (véhicules, casque, débridage, éclairage, vêtements, ...)

Ce cahier d'éligibilité est volontairement non exhaustif car il vise à fixer des orientations sans pour autant gêner à l'innovation toujours indispensable des opérations de sensibilisation.

Une exception sera cependant faite pour l'alcool ; le groupe a mis en évidence une méconnaissance des « doses bar » par les conducteurs de plus de 35 ans ; celle-ci pourra relever d'opérations départementales de communication à définir dans le plan annuel départemental d'actions de Sécurité Routière.

## EVALUATION

L'objectif ambitieux de passer sous la barre des 3000 tués en 2012 en France implique une baisse moyenne de 8 % par an par département.

Sur la période 2008-2012 cela représente par enjeux:

Alcool :	32 tués (48 tués sur la période 2003-2007 )
Cyclomoteurs :	14 tués (21 tués )
Jeunes :	51 tués (76 tués)
Vitesse :	8 tués (13 tués sur la période 2005-2007)

Pour y parvenir, nous devons faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux, et mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO.

L'élaboration du DGO a permis un travail collégial basé sur un comité de pilotage et des groupes techniques spécifiques à chaque enjeu.

**Chaque année, l'accidentologie de l'année écoulée sera présentée au pôle de compétence sécurité dont les membres des différents groupes font partis.** L'objectif sera de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu.

Les orientations privilégiées de l'année à venir seront précisées en conclusion des différentes présentations.

La mise en œuvre du DGO fera l'objet d'une évaluation à mi-parcours et globale en fin de période de validité.

Les outils de cette évaluation seront les suivants :

- l'analyse de l'évolution de l'accidentologie par le biais des ATB, analyse renforcée périodiquement, au moins 1 fois par an, sur les enjeux du DGO, avec une cartographie des accidents ;
- les bilans annuels du plan départemental d'actions de Sécurité Routière.

Le Document général d'orientation est validé et signé, le 9 juillet 2009, à l'occasion d'une conférence de presse sur la Sécurité Routière au moment des grands départs d'été par, :

Le Préfet de l'Aube,



Christian ROUYER

Le Procureur de la République,



Jonathan ROZ

L'inspecteur d'Académie,



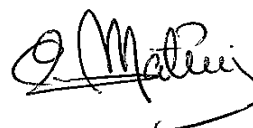
Jean-François DENIZOT

Le Président  
du Conseil Général de l'Aube,



Jean-Claude MATHIS

Le Président  
de l'Association Départementale  
des Maires de l'Aube,



Jean-Claude MATHIS

Le Directeur Général  
de la MSA de l'Aube,



Lionel IGIER



# ANNEXES

## Définitions :

**Accidentologie** : analyse de l'accidentalité

**L'étude d'enjeux** est l'analyse du bilan accidentologique qui aboutit à la détermination et la hiérarchisation des enjeux.

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'utilisateurs)

**Accident corporel de la circulation routière**: accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule et ayant causé au moins une victime. Ne sont donc pas inclus dans cette définition tous les accidents matériels qui n'ont pas provoqué de blessures corporelles.

Un accident corporel implique un certain nombre d'**usagers**. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical
- les **victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les **victimes** on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.
- les **blessés hospitalisés** : blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation ;
- les **blessés légers** : blessés dont l'état nécessite moins de 24 heures d'hospitalisation

**Accident grave** : accident ayant fait au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

**Gravité** : nombre de tués pour 100 accidents.