

Document Général d'Orientation de sécurité routière

2013 – 2017



SOMMAIRE

LE CONTEXTE.....3

LES OBJECTIFS DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION	5
LE DÉPARTEMENT ET SON RÉSEAU.....	5
DONNÉES STATISTIQUES.....	6
LES INDICATEURS.....	7

1ère PARTIE

EVALUATION DES ENJEUX.....8

I - LES CYCLOMOTORISTES.

<u>Une situation préoccupante.....</u>	<u>9</u>
--	----------

II - L'ALCOOL

<u>Une situation en décalage.....</u>	<u>10</u>
---------------------------------------	-----------

III - LES JEUNES (15-24ans)

<u>Une accidentalité importante.....</u>	<u>10</u>
--	-----------

IV - LA VITESSE

<u>Un facteur d'insécurité routière</u>	<u>13</u>
---	-----------

2ème PARTIE

ORIENTATION 2013 2017.....15

I - LES CYCLISTES.....	16
II - LES JEUNES CONDUCTEURS.....	18
III - LES ACCIDENTS AYANT POUR ORIGINE LA FATIGUE OU UN MALAISE.....	20
IV - LES INFRASTRUCTURES.....	22

3ème PARTIE

SYNTHESE DES ORIENTATION 2013 2017.....24

<u>DEMARCHE DE MISE EN OEUVRE ET DE SUIVI DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE.....</u>	<u>26</u>
--	-----------

LE CONTEXTE

La Commission Européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 11 mai 2011 :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars,
- lutte contre les comportements irresponsables liés à la vitesse,
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles,
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

La LOPPSI 2, désormais en vigueur, dans son volet sécurité routière, lutte contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant à titre de peine complémentaire à un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Le 27 novembre 2012, lors du Conseil National de la Sécurité Routière, Manuel Valls, ministre de l'Intérieur a réaffirmé que la lutte contre les causes majeures de l'accidentalité routière, l'alcool, les stupéfiants et la vitesse, doit être une préoccupation permanente. En 2011, 30% des accidents mortels sont liés à l'alcool. Au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause. Les stupéfiants sont présents dans au moins 13% des accidents mortels. Le mélange alcool/cannabis multiplie par 14 le risque d'accident.

LES OBJECTIFS DU DGO

Le Document Général d' Orientations (DGO) doit permettre à l'État, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche partenariale sous l'autorité du préfet de département 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 politique de **programmation** mais également l'outil 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 seront également informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

LES ENJEUX ET ENSEIGNEMENTS DU DGO 2008-2012

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, chaque département devait caractériser les **quatre enjeux** retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés. La procédure a été globalement bien suivie (mise en place de comités de pilotage, constitution de groupes de travail, nombreux co-signataires).

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

Néanmoins quelques difficultés ont été rencontrées tels les délais trop courts, une procédure jugée complexe, le manque de moyens ou encore la réorganisation des services.

LE DGO 2013-2017

LES GRANDS PRINCIPES

Maintien de l'objectif de passer sous la barre des 3000 tués.

Mise en place du plan d'action de la commission européenne adopté le 20 juillet avec pour objectif de réduire de moitié la mortalité routière d'ici 2020.

Une réflexion sur le précédent DGO permettra d'en tirer des enseignements qui donneront un sens au nouveau, sur la base des évolutions en réactualisant les enjeux en analysant les actions et en donnant de nouvelles orientations.

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

La définition des **orientations** d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à **fédérer** l'ensemble des acteurs et 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 dans le cadre des **PDASR** et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné.

Le Document Général d'Orientations cosigné par l'État, les collectivités territoriales et les assureurs du risque professionnel impliqués dans la démarche, est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

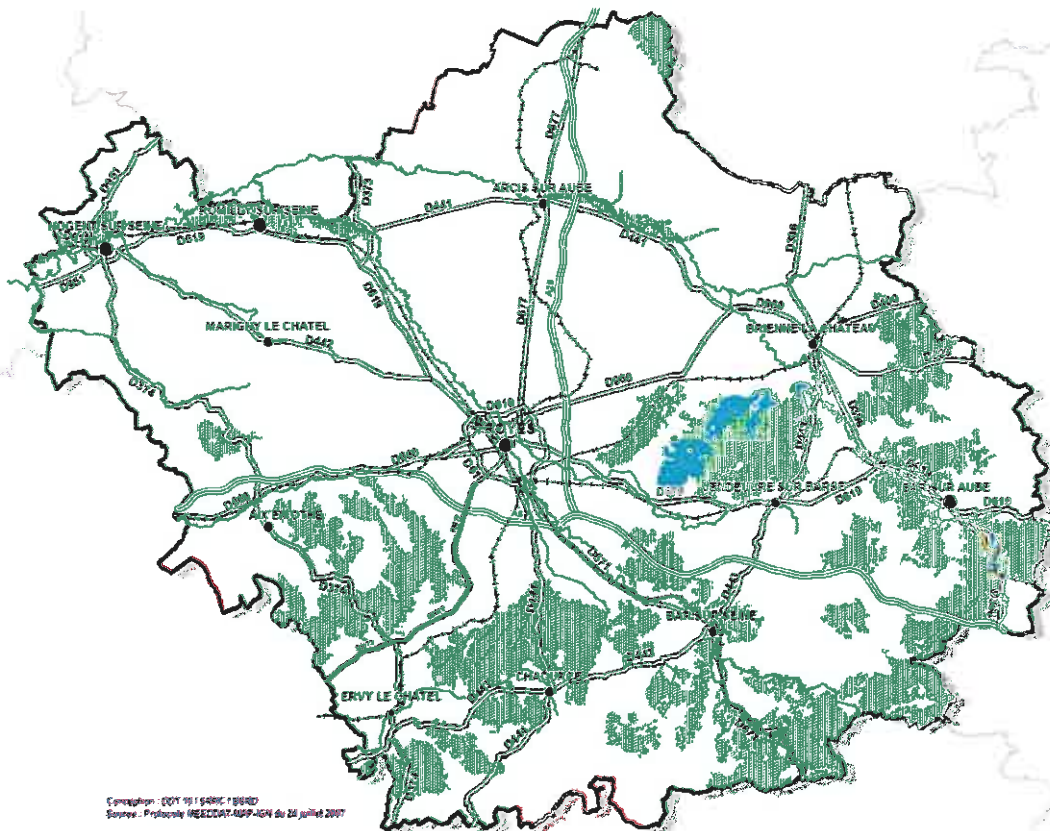
LE DEPARTEMENT ET SON RESEAU ROUTIER

Le département de l'Aube a une superficie de 6004 km² et compte 311 676 habitants soit une densité de population de 52 habitants au km² (117 habitants pour la France).

Le parc de voitures de tourisme comprend 146 792 véhicules soit 0,48 voiture par habitant contre 0,52 pour l'ensemble du territoire national.

Le réseau routier du département est composé de 152 km d'autoroutes, de 33 km de route nationale (RN77), de 4507 km de routes départementales et de 2117 km de voies communales.

(sources INSEE)



Rappel des statistiques de la période 2007-2011 en France et dans l'Aube

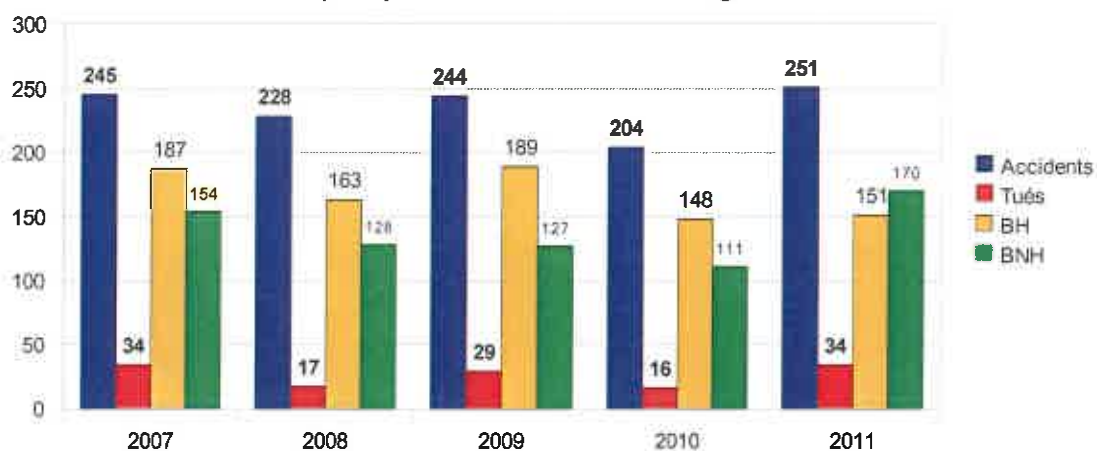
France entière :

	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Accidents corporels	84702	77849	75211	70271	67053	375086
Tués	4947	4535	4541	4273	4112	22408
Blessés hospitalisés	40298	36850	35010	31897	30656	174711
Blessés légers	67638	61655	59765	56434	53349	298841

Aube :

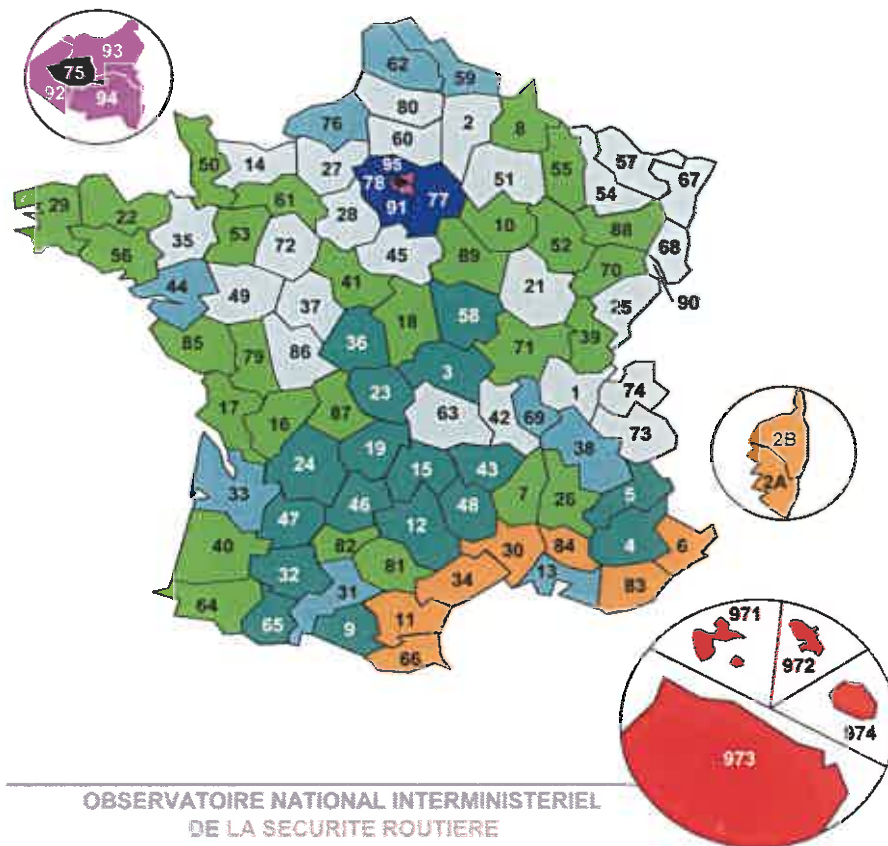
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BNH
2007	245	32	175	34	187	154
2008	228	17	154	17	163	128
2009	244	26	179	29	189	127
2010	204	15	139	16	148	111
2011	251	28	160	34	151	170

Bilan quinquéanal de l'accidentologie auboise



Les nouveaux indicateurs locaux de sécurité routière du DGO 2013-2017

9 familles de départements selon leur profil de sécurité routière



F1 = 1 dépt	Paris	
F2 = 3 dépts	Petite couronne	très urbains et fortement circulés
F3 = 4 dépts	Grande couronne	population fortement active, tertiaire
F4 = 4 dépts	d'outremer	(proche) 5 dépts avec Mayotte
F5 = 9 dépts	à métropoles	grandes agglomérations et villes universitaires
F6 = 9 dépts	méditerranéens	lensoleillés, touristiques, âgés, moto
F7 = 17 dépts	ruraux peu denses	ruraux, agricoles et montagneux
F8 = 25 dépts	multipolaires	jeunes, étudiants, multipolaires
F9 = 28 dépts	de transition	mixtes industriels, âgés, plusieurs motards

Le département de l'Aube est classé dans les départements de transition

1^{ère} partie

ÉVALUATION
DES ENJEUX
DU DGO
2008-2012

I - LES CYCLOMOTORISTES

Rappel : Une situation préoccupante

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

2003-2007

	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2003	89	5	25	5	22	75
2004	70	4	20	5	17	67
2005	75	4	47	4	47	40
2006	56	2	40	2	41	27
2007	62	3	42	3	39	33
<i>Moyenne annuelle</i>	<i>70</i>	<i>4</i>	<i>35</i>	<i>4</i>	<i>33</i>	<i>48</i>

Constat : Une amélioration sensible

Années	Accidents	Acc mortels	Acc graves	Tués	BH	BNH
2007	62	3	39	3	39	33
2008	59	1	31	1	32	39
2009	56	2	30	2	32	32
2010	40	0	21	0	22	23
2011	43	2	25	2	23	26
<i>moyenne</i>	<i>52</i>	<i>2</i>	<i>29</i>	<i>2</i>	<i>30</i>	<i>31</i>

Si l'on compare les deux périodes de référence, on constate en moyenne une baisse significative des accidents corporels, des tués et dans une moindre mesure des blessés.

Comparaison : Le département de l'Aube les départements de transition, la France

2007-2011	Département local			Départements de Transition			France		
	en Nbre	%	Tous acc	en Nbre	%	Tous acc	en Nbre	%	Tous acc
Accidents	260	22,2%	1172	10519	20,7%	50919	64821	17,9%	361739
Accidents mortels	8	6,8%	118	360	7,4%	4892	1458	7,5%	19517
Tués	8	6,2%	130	372	7,0%	5284	1494	7,1%	21132

Comme dans l'exercice précédent, il s'avère que le pourcentage d'accident avec un cyclomoteur impliqué est **supérieur de 4.3%** à la moyenne nationale et **1.5%** aux départements de transition. On observe néanmoins qu'en matière de gravité le département de l'Aube se situe en dessous de la moyenne des deux éléments de comparaison.

L'objectif fixé par le précédent DGO est atteint puisqu'il fixait le nombre de tués à 14 alors que le résultat sur la période 2007-2011 est de 8 tués. Ces 8 tués représentent 6.15% des tués de la période de référence.

Malgré une amélioration sensible au niveau départemental la situation est toujours critique au regard du nombre d'accidents en comparaison avec le niveau national.

LES CYCLOMOTORISTES,
UNE SITUATION TOUJOURS CRITIQUE

II - L'ALCOOL

Rappel : Une situation en décalage avec la moyenne nationale

Les tableaux suivant présentent pour l'enjeu Alcool, le nombre d'accidents annuels ainsi que l'évolution moyenne 2003-2007 et 2007-2011.

2003-2007

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	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

2007-2011

Constat : Une situation qui s'améliore.

Année	Accidents	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2007	38	10	34	10	29	20
2008	31	6	24	6	22	12
2009	40	8	32	8	29	16
2010	30	4	24	4	32	12
2011	28	5	22	6	24	15
<i>Moyenne annuelle</i>	33	7	27	7	27	15

La tendance est à la baisse en ce qui concerne l'accidentologie liée à la consommation d'alcool. En effet, en comparant les deux périodes de l'étude, on constate une baisse des accidents et de la gravité.

Comparaison:

L'Aube

2007-2011	Alcool Inconnu	sans alcool	avec Alcool situation en infraction ou en délit	alcool connu	
	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	%
Tous Accidents	478	990	167	1157	14,4%
Accidents mortels	50	83	33	116	28,4%
Tués	57	95	34	130	26,2%

Les départements de transition

Période 2007-2011	Alcool Inconnu	sans alcool	avec Alcool situation en infraction ou en délit	alcool connu	
	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	%
Tous Accidents	4612	39598	6709	46307	14,5%
Accidents mortels	768	2810	1314	4124	31,9%
Tués	843	3014	1427	4441	32,1%

La France

Période 2007-2011	Alcool Inconnu	sans alcool	avec Alcool situation en infraction ou en délit	alcool connu	
	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	%
Tous Accidents	60377	269825	31537	301362	10,5%
Accidents mortels	4034	10880	4603	15483	29,7%
Tués	4431	11672	5029	16701	30,1%

Si l'on compare l'Aube aux départements de la même famille (transition) on constate un pourcentage d'accident inférieur de 0.1%. Le facteur de gravité est lui beaucoup plus favorable avec un gain de presque 6% pour les tués.

Pourtant il reste des progrès à faire. **L'objectif fixés par le précédent DGO (32 tués) n'est pas atteint.** En effet les accidents avec alcool représentent 26.15% des tués.

LA CONDUITE EN ETAT D'ALCOOLEMIE
RESTE TOUJOURS
UN FACTEUR MAJEUR D'ACCIDENTS

III - LES JEUNES (15-24 ans)

Rappel : Une accidentalité importante

Les tableaux suivants présentent pour cet enjeu, le nombre d'accidents annuels ainsi que l'évolution moyenne 2003-2007 et 2007- 2011.

2003-2007

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	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
Moyenne annuelle	147	13	72	15	76	138

2007-2011

Constat : Une baisse réelle des accidents corporels

	accidents	acc mortels	acc graves	Tués	BH	BL
2007	107	9	66	11	77	82
2008	106	10	67	10	75	68
2009	104	7	72	7	85	58
2010	98	7	69	8	78	60
2011	108	8	60	12	58	95
moyenne	105	8	67	10	75	73

La comparaison des deux périodes laisse apparaître une baisse des accidents corporels.

L'objectif fixé par le précédent DGO est atteint (76 tués entre 2003 et 2007, 48 tués sur la période 2007-2011). Malgré cela le nombre d'accidents de l'enjeu reste important (+de 43% en 2011). Les tués de cet enjeu représentent 36.9% de l'ensemble des tués de la période de référence.

LES JEUNES
LA VIGILANCE RESTE DE MISE

IV - La vitesse

Rappel : En comparaison avec les autres enjeux qui ont fait l'objet d'une analyse 2003-2007, concernant la vitesse les analyses statistiques ne sont établies qu'à partir de 2005 en raison de l'absence de données avant cette date.

Sur la période 2005-2007, 134 accidents corporels survenus dans l'Aube concernaient l'enjeu proposé.

Ces données n'étaient pas **exhaustives** puisque les natures d'infractions n'étaient pas toujours renseignées dans les BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels).

2005-2007

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	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

Le tableau ci dessous est établi à partir des natures d'infraction liées à une vitesse excessive en regard des circonstances renseignées dans les BAAC par les forces de l'ordre (police et gendarmerie).

2007-2011

Année	Accidents	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers
2007	71	8	50	8	49	51
2008	69	7	56	7	57	27
2009	80	7	66	7	72	35
2010	43	3	31	4	30	21
2011	60	7	46	8	46	47
moyenne	65	6	50	7	51	36

Comparaison

La comparaison des deux périodes n'est possible qu'à partir des moyennes du fait d'un manque de données. Malgré cela il ressort du tableau ci-dessus un nombre important d'accidents liés à une vitesse excessive ou inappropriée. Les tués représentent 31.5% de l'ensemble des tués de la période de référence. **L'objectif fixé dans le précédent DGO n'est pas atteint.**

**LA VITESSE
UN FACTEUR D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE
QUI RESTE A MAITRISER**

Sur l'ensemble des 4 enjeux du précédent DGO, seuls les accidents mortels avec un cyclomotoriste impliqué semblent avoir sensiblement baissé

Pour les autres enjeux, malgré une baisse sensible des accidents, ils restent d'actualité car ils représentent un fort pourcentage des tués

2^{ème} partie

ORIENTATIONS
2013-2017

I - LES CYCLISTES

Constat : Un tableau qui met en évidence que les cyclistes sont une cible prioritaire

année	accidents	acc mortels	acc graves	Tués	BH	BNH
2007	26	1	16	1	15	12
2008	16	1	10	1	10	6
2009	25	3	13	3	10	13
2010	21	0	8	0	9	14
2011	23	0	9	0	9	15
Ensemble	111	5	56	5	53	60

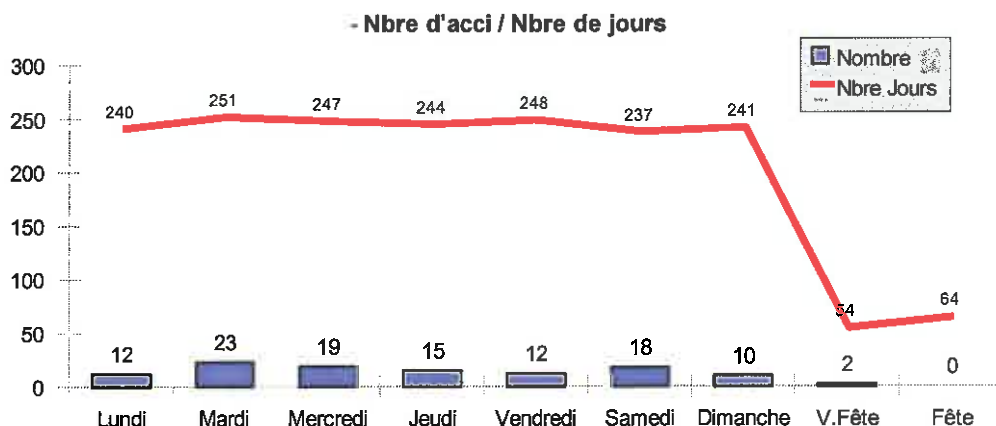
Comparaison: Le département de l'Aube, les départements de transition et la France

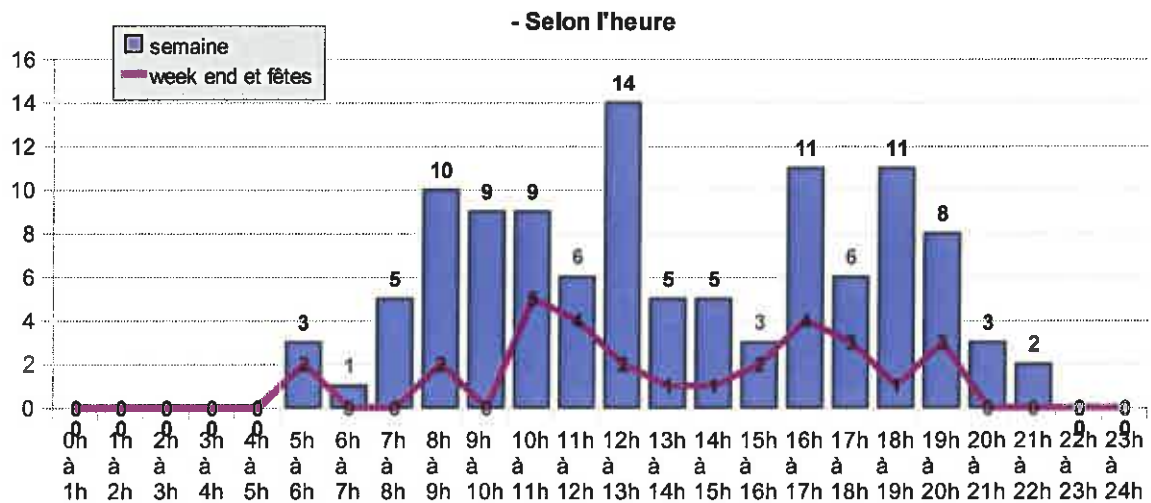
Période 2007-2011	Département local			Départements de Transition			France		
	en Nbre	%	Tous acc	en Nbre	%	Tous acc	en Nbre	%	Tous acc
Accidents	111	9,5%	1172	3413	6,7%	50919	23288	6,4%	361739
Accidents mortels	5	4,2%	118	177	3,6%	4892	764	3,9%	19517
Tués	5	3,8%	130	180	3,4%	5284	777	3,7%	21132

Dans l'Aube, les accidents avec au moins un cycliste impliqué représentent **9,5%** du total des accidents de la période d'étude, alors qu'ils ne représentent que 6,4% au niveau national et 6,7% dans les départements de transition. **Les clignotants sont au rouge.**

Concernant le nombre de tués ces chiffres sont respectivement de **3,8%** pour l'Aube 3,7% pour la France et 3,4% pour les départements aux indicateurs locaux de sécurité routière identiques.

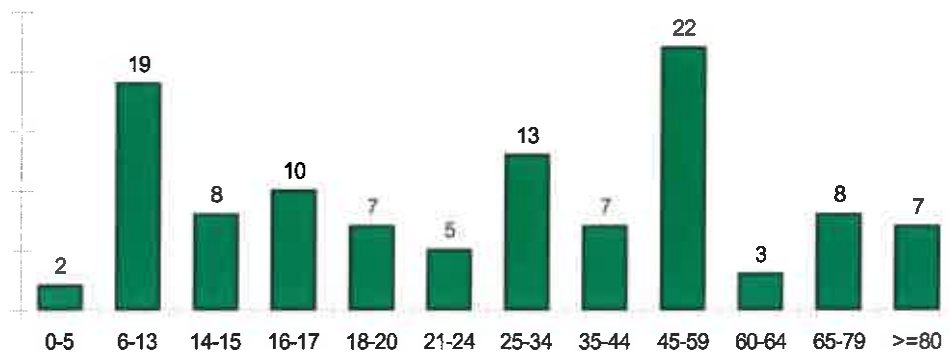
Temporalité des accidents impliquant un cycliste





Le segment 12h-13h est le plus marqué.

L'âge des cyclistes impliqués



Une analyse approfondie met en évidence les phénomènes suivants :

- 63 accidents sont survenus en intersection ou à proximité,
- 14 accidents sont arrivés à proximité d'une école,
- 11 accidents sont dus à des conditions atmosphériques anormales,
- 7 accidents avec un conducteur en fuite.

Les intersections restent un secteur particulièrement accidentogène pour les cyclistes.

Les accidents impliquant un cycliste se produisent en majorité les mardis, mercredis et samedis. Ils ont lieu principalement entre 12 et 13 heures, 16 et 19 heures en semaine et concernent les tranches d'âge 6-13 ans et 45-59 ans.

Les cyclistes une cible prioritaire

II - LES JEUNES CONDUCTEURS (18-24 ANS)

Constat : Une surmortalité pour cette catégorie d'usagers

Année	Accidents	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2007	73	8	44	10	49	57
2008	77	9	48	9	52	44
2009	72	6	49	6	55	44
2010	69	4	49	5	55	47
2011	73	6	42	6	40	56
Ensemble	364	33	232	36	251	248

Comparaison : Le département de l'Aube, les départements de transition, la France

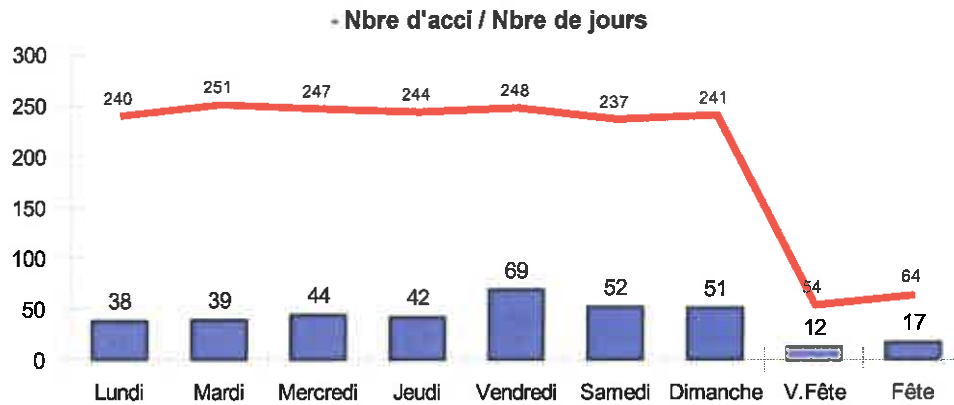
Période 2007-2011	Département local			Départements de Transition			Impliqués France		
	en Nbre	%	Tous acc	en Nbre	%	Tous acc	en Nbre	%	Tous acc
Tués	36	27,7%	130	1197	22,7%	5284	4638	21,9%	21132

Les accidents avec un jeune conducteur âgé de 18 à 24 ans représentent 31% de l'ensemble des accidents (tous véhicules confondus) de la période de référence. Le taux de mortalité de 27,7% se situe largement au dessus de la France (21,9%) et des départements aux indicateurs locaux de sécurité routière similaires (22,7%).

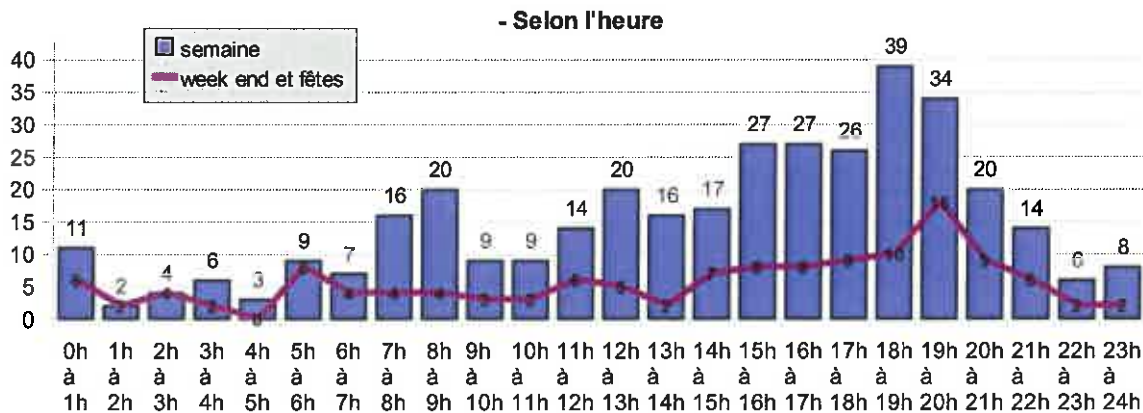
27% de ces accidents se produisent avec un seul véhicule en cause. Ils sont responsables de 19 tués soit près de 53% des tués de cette tranche d'âge.

La répartition géographique des accidents montre que ceux impliquant un jeune conducteur ont lieu majoritairement en agglomération 221 pour un total de 364 soit presque 61%.

Temporalité des accidents impliquant un jeune conducteur de 18 à 24 ans



Les accidents concernant les jeunes conducteurs se produisent essentiellement en fin de semaine et en particulier le vendredi. Il faut noter également un nombre important d'accidents les veilles et jours de fêtes.



On constate beaucoup d'accidents entre 18 et 20 heures avec une forte présence d'accidents les veilles et jours de fêtes. On trouve également un nombre important d'accidents le matin entre 5 et 6 heures les veilles et jours de fêtes.

LES JEUNES CONDUCTEURS DE 18-24 ANS
DES USAGERS PARTICULIÈREMENT IMPLIQUÉS

III- LES ACCIDENTS AYANT POUR ORIGINE LA FATIGUE OU UN MALAISE

Constat : Une augmentation sensible des accidents ayant pour origine la somnolence ou un malaise

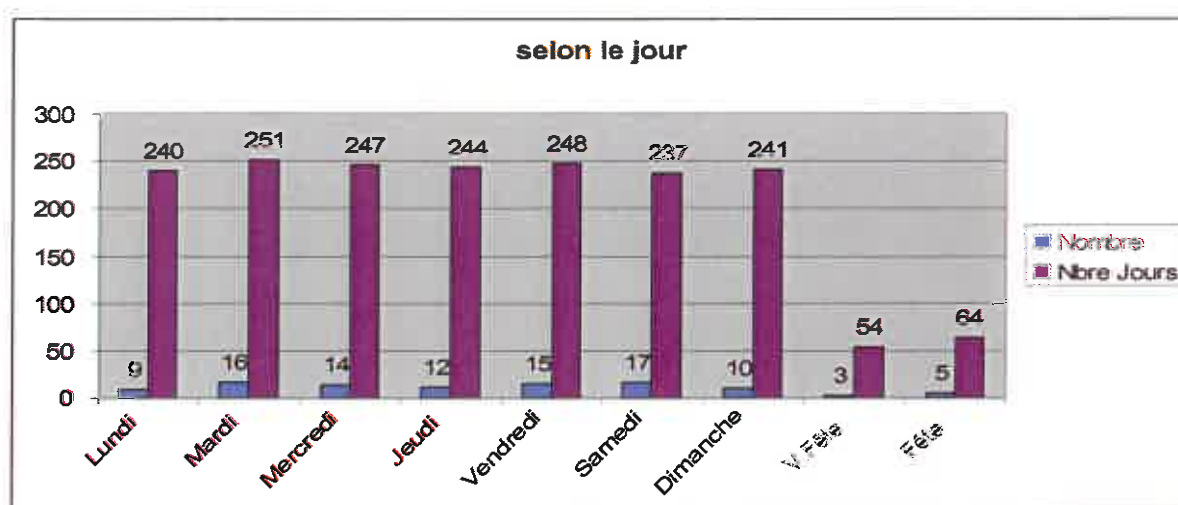
Année	Accidents	Acc mortels	Acc graves	Tués	BH	BNH
2007	16	3	14	3	17	4
2008	20	3	18	3	19	7
2009	22	4	21	4	19	11
2010	14	1	12	1	12	6
2011	29	9	28	11	20	13
Ensemble	101	20	93	22	87	41

Comparaison : Le département de l'Aube, les départements de transition, la France

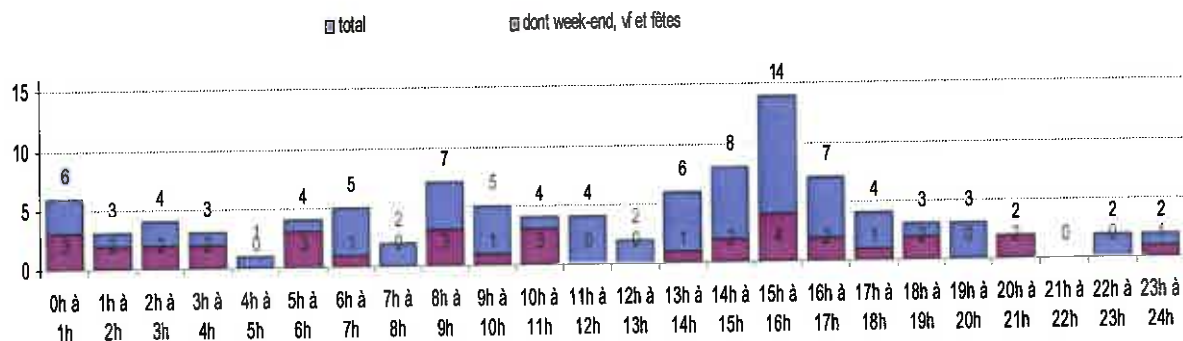
Période 2007-2011	Département local			Départements de Transition			France		
	en Nbre	%	Tous acc	en Nbre	%	Tous acc	en Nbre	%	Tous acc
Tués	22	16,9%	130	475	9,0%	5284	1562	7,4%	21132

Les accidents ayant pour cause un malaise ou un assoupissement représentent 8.6% de l'ensemble des accidents (tous véhicules confondus) de la période de référence. La mortalité est de 16.9% et se situe largement au dessus de la France (7.4%) et des départements aux indicateurs locaux de sécurité routière similaires (9%).

Temporalité des accidents



Selon l'heure

**Le segment 15h-16h est le plus marqué.**

Les accidents ayant pour cause identifiée un malaise ou une somnolence se produisent essentiellement en fin de semaine et en particulier le samedi. On observe également un nombre important d'accidents de nuit entre minuit et 6 heures les week-ends, veilles et jours de fêtes.

UN NOUVEAU FACTEUR D'ACCIDENT A SURVEILLER

IV - LES INFRASTRUCTURES

Les accidents contre un obstacle fixe

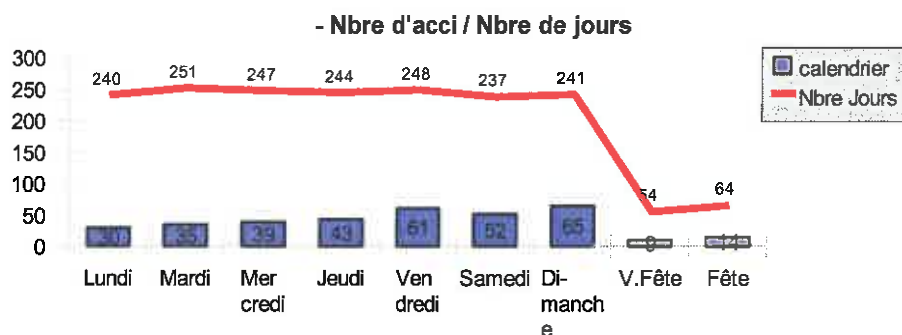
Constat : Une accidentalité qui ne baisse pas

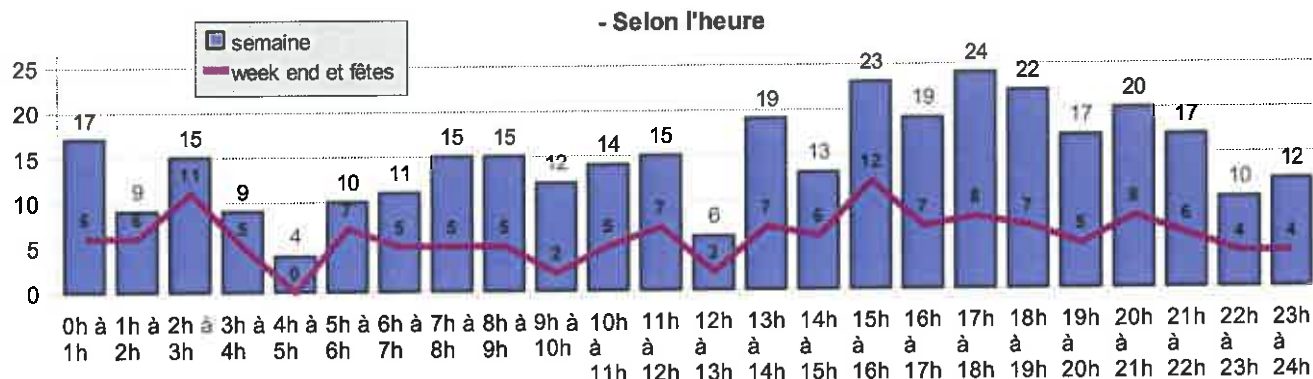
année	accidents	Acc mortels	Acc graves	Tués	BH	BNH
2007	78	17	72	17	69	23
2008	74	12	63	12	60	29
2009	87	16	76	17	78	32
2010	42	6	35	7	37	11
2011	67	12	53	16	46	35
Ensemble	348	63	299	69	290	130

ACCIDENTS IMPLIQUANT un véhicule seul sans piéton (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
	279	55	251	369	61	308	235
victimes véh. seul				369	61	308	235

Les accidents contre obstacle fixe représentent 29,7% de l'ensemble des accidents des 5 années de la période de référence mais surtout **53%** de l'ensemble des tués. Ils sont encore **46,9%** dans les accidents avec 1 seul véhicule impliqué.

Temporalité des accidents





Les accidents contre obstacle se produisent tout au long de l'année avec une légère augmentation entre Mai et Août. Ces accidents ont lieu principalement en fin de semaine du vendredi au dimanche sans négliger les veilles et jours de fêtes. Les heures prépondérantes se situent entre 15 et 19 heures.

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	Tués	Blessés	Dont BH
Véhicule en stationnement	37	1	31	18
Arbre	86	27	85	65
Glissière métallique	28	2	27	22
Glissière béton	13	2	12	9
Autre glissière	2	0	3	1
Bâtiment, mur, pile de pont	38	6	47	33
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	9	3	8	6
Poteau	30	6	29	26
Mobilier urbain	4	0	5	2
Parapet	1	5	0	0
Îlot, refuge, borne haute	10	1	9	7
Bordure de trottoir	10	1	11	7
Fossé, talus, paroi rocheuse	74	10	95	73
Autre obstacle fixe sur chaussée	14	0	7	2
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	7	1	5	3

Les facteurs aggravants des accidents contre obstacles fixes sont principalement **les arbres**, à l'origine de 27 tués, suivis des sorties de route contre talus et fossés 10 tués. Ensuite viennent à égalité les poteaux et les bâtiments murs et piles de pont avec 6 tués.

UNE POLITIQUE DE RÉSORPTION DES OBSTACLES LATÉRAUX DOIT ÊTRE ENCOURAGÉE AUPRÈS DES GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX

3^{ème} partie

SYNTHÈSE DES
ORIENTATIONS
2013-2017

LES USAGERS VULNÉRABLES

Les cyclistes

Ils sont impliqués dans 9.4% des accidents corporels et dans plus de 4% des accidents mortels (respectivement 6.4% et 3.9% au niveau national).

Les usagers des cyclomoteurs

Ils sont impliqués dans 1 accident corporel sur 6.

Les jeunes conducteurs de 18-24 ans

Ils sont impliqués en moyenne dans 1 accident mortel sur 3.

LES COMPORTEMENTS

L'alcool

*L'alcool est en cause dans 28% des accidents mortels de la période de référence.
1 tué sur 4 dans un accident avec alcool.*

La vitesse

*La vitesse est en cause dans 32% des accidents mortels de la période de référence.
Ce qui représente 1 tué sur 3.*

Les accidents ayant pour origine la fatigue ou un malaise

*Les accidents dus à une somnolence représentent 8.6% des accidents et 17% des tués.
Pour l'année 2011 ils sont à l'origine de 32.3% des tués.*

L'INFRASTRUCTURE

Les obstacles fixes

*Les accidents contre obstacles représentent 30% des accidents corporels et 53% des tués.
1 tué sur 2 l'est contre un obstacle fixe.*

DÉMARCHE DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI DE LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ENJEUX USAGERS VULNÉRABLES	CONTRÔLES	PRÉVENTION	ÉDUCATION
LES CYCLOMOTORISTES	Contrôles ciblés (collèges)	Sensibilisation à la conduite	Collèges
LES JEUNES CONDUCTEURS		Formation AE	Cursus éducatif Connaissance des risques
LES CYCLISTES	Contrôles ciblés	Écoles collèges	Sensibilisation à la conduite

ENJEUX LES COMPORTEMENTS	CONTRÔLES	PRÉVENTION	ÉDUCATION
L'ALCOOL	Contrôles ciblées Vente d'alcool	Sensibilisation	Collèges lycées Entreprises
LA VITESSE		Sensibilisation Rappel des règles	Collèges lycées Entreprises
LES MALAISES ET LA SOMNOLENCE		Sensibilisation des usagers et du corps médical	

ENJEU INFRASTRUCTURE	GESTIONNAIRES DE VOIRIE ET COLLECTIVITÉS
	Démarche par itinéraire Suppression des obstacles fixes dangereux Pertinence de la signalisation

