

Document Général d'Orientations 2008-2012

Département du Calvados



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

Préface.....	4
Les signataires du DGO.....	5
Introduction.....	7
Synthèse des enjeux.....	9
Synthèse des orientations.....	11
Définitions.....	15
L'accidentalité générale du département.....	17
Présentation du département.....	19
Caractéristiques générales d'accidentologie.....	23
Les enjeux nationaux.....	41
La vitesse.....	43
Étude de l'enjeu vitesse.....	45
Approfondissement de l'enjeu vitesse.....	59
L'alcool.....	65
Étude de l'enjeu alcool.....	67
Approfondissement de l'enjeu alcool.....	81
Les deux roues motorisés.....	95
Étude de l'enjeu deux roues motorisés.....	97
Approfondissement de l'enjeu deux roues motorisés.....	111
1 - Les motos.....	115
2 - Les cyclomoteurs.....	123
Les jeunes de 15 à 24 ans.....	131
Étude de l'enjeu jeunes de 15 à 24 ans.....	133
Approfondissement de l'enjeu jeunes.....	145
Approfondissement de l'enjeu enfants (0-14 ans).....	149
Approfondissement de l'enjeu jeunes (15-24 ans).....	159
Les enjeux spécifiques au Calvados.....	169
Diagnostic des enjeux spécifiques au Calvados.....	171
Approfondissement de l'enjeu piétons et cyclistes.....	183
Approfondissement de l'enjeu risques routiers professionnels.....	197

Préface

Le Document Général d'Orientations permet à de nombreux partenaires impliqués dans la sécurité routière de mener une réflexion commune tant sur les enjeux du département que sur les orientations d'actions.

Ces orientations d'actions guideront, pour les quatre années à venir, les plans départementaux de sécurité routière.

L'engagement de chacun est primordial pour mener à bien les objectifs d'amélioration de sécurité routière dans le département.

En effet, si le Calvados ne figure pas parmi les départements les plus accidentogènes, il n'en reste pas moins que des progrès peuvent et doivent être réalisés tant sur certaines catégories d'usagers que sur les infrastructures.

Les études d'approfondissement d'enjeux réalisées pour la préparation du DGO ont permis aux six groupes de travail constitués de réfléchir sur les mesures les plus appropriées à mettre en œuvre pour lutter contre les facteurs d'accidents que sont l'alcool et la vitesse, sur les usagers plus particulièrement impliqués que sont les jeunes, les usagers de deux-roues motorisés, les piétons et les cyclistes ; mais aussi sur les trajets quotidiens domicile-travail.

Je remercie pour leur contribution celles et ceux qui ont activement participé à cette réflexion.

Le document présenté aujourd'hui n'est pas un document définitif, il devra être adapté aux évolutions constatées dans les prochaines années afin de rester efficace et pertinent.

Christian LEYRIT

Préfet de la région Basse-Normandie
Préfet du Calvados

Les signataires du DGO

Signé à Caen le 20 juillet 2009 en présence de
Madame Michèle MERLI,
déléguée interministérielle à la sécurité routière



Monsieur Michel GRANGER
Vice-Président
du Conseil Général du Calvados



Monsieur Ambroise DUPONT
Président de l'Union Amicale
des Maires du Calvados



Monsieur Christian LEYRIT
Préfet de la région Basse-
Normandie, Préfet du Calvados



Monsieur Dominique LE BRAS
Procureur Général
de la cour d'appel de Caen



Monsieur Jean-Yves YVENAT
Directeur régional
de la CRAM



Monsieur Jean-Yves LE CHAPELIER
Directeur général adjoint
de la MSA Côtes Normandes



Monsieur François NICOT
Procureur de la République
du Tribunal de Grande Instance de Caen



Monsieur Bruno DIEUDONNE
Procureur de la République
du Tribunal de Grande Instance de Lisieux

Introduction

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés, et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser :

- ➔ par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool ;
- ➔ par trois le nombre de jeunes tués ;
- ➔ par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département doit définir en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

La circulaire de la déléguée interministérielle à la sécurité routière du 15 avril 2008 relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière indique parmi les démarches à mettre en œuvre, le Document Général d'Orientations 2008-2012.

Ce DGO se décline en 2 phases :

- ➔ Phase 1 - validation des enjeux ;
- ➔ Phase 2 - validation des orientations d'actions.

Phase 1 - Validation des enjeux :

La circulaire fixe 4 enjeux nationaux :

- ➔ la vitesse ;
- ➔ l'alcool ;
- ➔ les 2 roues motorisés ;
- ➔ les jeunes.

et la possibilité d'y ajouter 1 ou 2 enjeux locaux.

L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de la Direction Départementale de l'Équipement du Calvados a élaboré la partie diagnostic et définition des enjeux.

La période d'étude porte sur 5 ans (2002 à 2006).

Ce diagnostic fait ressortir 2 enjeux locaux qui sont proposés en plus des enjeux nationaux :

- ➔ Les risques routiers professionnels ;
- ➔ Les piétons et les cyclistes.

Un comité de pilotage sous l'égide du Préfet a été constitué pour proposer les enjeux à retenir dans le département du Calvados. Il est composé des services de l'État, des collectivités, des associations, des gestionnaires et des assureurs sociaux.

Phase 2 - Orientations stratégiques :

La deuxième phase est une analyse approfondie des enjeux pour une meilleure compréhension. Cela permettra de définir des orientations et de proposer des actions qui seront intégrées aux prochains PDASR.

Des groupes de travail ont été constitués pour travailler sur un ou plusieurs enjeux.

Le Document Général d'Orientations co-signé par l'État, les collectivités territoriales et les partenaires locaux, en particulier les assureurs sociaux impliqués dans la démarche, est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière devra être élaboré en cohérence avec le DGO.

Un suivi de la mise en œuvre d'actions correspondant aux pistes d'actions du DGO sera réalisé annuellement.

Synthèse des enjeux

Validés par le comité de pilotage le 4 novembre 2008.

Les données analysées avec le logiciel CONCERTO sont issues des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) renseignés par les forces de l'ordre.

Un coefficient de 1,069 a été appliqué au nombre de tués des années 2002, 2003 et 2004 pour tenir compte du changement de définition des victimes au 1er janvier 2005, en particulier le passage aux tués à 30 jours contre 6 jours auparavant.

L'étude d'enjeux porte sur la période 2002 - 2006.

1 - Les enjeux nationaux :

L'étude montre que ces enjeux nationaux sont aussi des enjeux pour le département du Calvados.

- ➔ **la vitesse** est présente dans 13,1 % des accidents mortels dans le Calvados contre 11,8 % en France.
- ➔ **l'alcool** est présent dans 31,1% des accidents mortels dans le Calvados contre 29,4 % en France.
- ➔ **les 2 roues motorisés** sont impliqués dans 35,7 % des accidents dans le Calvados. Les cyclomotoristes représentent 6,7 % des tués dans le Calvados contre 6,1 % en France et les motards 16,8 % des tués contre 15,6 % en France.
- ➔ **les jeunes de 15 à 24 ans** sont impliqués dans 49,9 % des accidents du Calvados. Ils représentent 31,1 % des tués dans le Calvados contre 26,6 % en France.

2 - Les enjeux locaux spécifiques :

Il ressort de l'étude deux enjeux spécifiques pour le département du Calvados :

- ➔ **Les risques routiers professionnels** : 29 % des usagers ont eu un accident lors d'un déplacement professionnel dans le Calvados. 40,4 % des accidents impliquent au moins un conducteur qui fait un déplacement professionnel contre 38,5 % en France et génèrent 30 % des tués dans le Calvados contre 38,8 % en France.
- ➔ **Les piétons et les cyclistes** sont impliqués dans 17,8 % des accidents du Calvados contre 21,5% en France, mais ils représentent 17,7 % des tués, contre 14,4 % en France.

Synthèse des orientations

Validées par le comité de pilotage le 9 mars 2009.

Enjeu vitesse

- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie.
- Impliquer les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées.
- Cibler particulièrement les conducteurs de sexe masculin entre 18 et 39 ans.
- Sensibiliser sur les risques corporels aggravés par la vitesse : collisions arrière et en chaîne, véhicules seuls, obstacles fixes, etc...
- Poursuite de l'adaptation des limitations de vitesse à l'infrastructure et à l'environnement.
- Poursuite des contrôles de vitesse par les forces de l'ordre.
- Poursuite du déploiement des radars automatiques.
- Adapter l'infrastructure aux limitations de vitesse

Enjeu alcool

- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné, et particulièrement dans le cadre de déplacements liés à des soirées entre amis.
- Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie, notamment pour les 18-30 ans.
- Informar, sensibiliser, mobiliser tous les débitants d'alcool (y compris les magasins) et les maires (limitation de la vente et restriction des horaires dans les stations services, les supérettes, etc...).
- Sensibiliser aux risques et aux aggravations constatées : pertes de contrôle, impact du non port de la ceinture, etc.
- Renforcement des contrôles ciblés d'alcoolémie.
- Multiplication des dépistages de stupéfiants (tests salivaires).
- Informar les parents, les enseignants et les jeunes sur les effets et les risques associés à la consommation de ces produits.
- Lancer des campagnes d'information sur les problèmes d'assurance en cas d'accident en état d'alcoolémie positive.
- Mettre en place des dispositifs anti-démarrage pour les récidivistes dans le cas des procédures judiciaires.

Enjeu deux roues motorisés – les motos

Faire prendre conscience de leur vulnérabilité aux conducteurs de deux roues.

Rappeler aux motards qu'ils sont souvent mal perçus de par leur gabarit.

Proposer des actions de formation complémentaires sur piste fermée pour les motards.

Promouvoir la pratique sportive sur des circuits.

Proposer des actions avec les motards de la gendarmerie à destination de jeunes infractionnistes en leur montrant des lieux d'accident en particulier.

Campagne d'affichage sur le partage de la route.

Diminuer de 20% le nombre de tués parmi les conducteurs de deux roues motorisés.

Enjeu deux routes motorisés – les cyclomoteurs

Informers parents et futurs utilisateurs sur l'obligation d'une formation au Brevet de Sécurité Routière (BSR) pour conduire un cyclomoteur.

Informers sur la dangerosité des intersections.

Faire prendre conscience de leur vulnérabilité aux conducteurs de cyclomoteurs.

Rappeler aux utilisateurs de cyclomoteurs qu'ils sont souvent mal perçus de par leur gabarit.

Informers les employeurs des risques que courent leurs salariés cyclomotoristes sur le trajet du travail (exemple : mettre en place un plan de prévention des risques routiers).

Communiquer sur l'importance du port du casque et du choix du casque (taille adaptée).

Informers les jeunes sur les endroits dédiés à la pratique sportive du cyclomoteur.

Enjeu enfants (0-14 ans)

Rappeler qu'un cyclomoteur n'est pas un jouet mais un moyen de locomotion soumis aux mêmes règles de circulation que les autres véhicules.

Rappeler aux parents d'être attentifs à leur conduite et ne pas se laisser distraire par leurs enfants installés à l'arrière.

Éduquer les jeunes piétons ET leurs parents au respect des règles de sécurité.

Enjeu jeunes (15-24 ans)

Promouvoir la formation complémentaire (type opération « 1000 jeunes conducteurs »)

Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné lors de soirées festives.

Sensibiliser les jeunes aux conséquences d'une collision sur un obstacle fixe.

Rappeler aux jeunes que la route se partage (priorité, position sur la chaussée, vitesse).

Enjeu piétons

Communiquer sur les distances de sécurité (distances de freinage en particulier).

Renforcer l'éducation des plus jeunes grâce au permis piéton.

Développer les règles de sécurité pour les déplacements en groupe (clubs de randonnée et autres).

Engager les gestionnaires à dégager la visibilité autour des passages piétons (limiter le stationnement des véhicules à proximité immédiate).

Informersur l'importance de voir et d'être vu (promouvoir le port des gilets de sécurité la nuit).

Rappeler l'importance d'être vigilant envers cette catégorie d'usagers vulnérables.

Prendre en compte les modes de déplacement doux (informer les gestionnaires de réseaux de la pertinence de créer des cheminements piétons sécurisés).

Enjeu cyclistes

Renforcer l'éducation dès le plus jeune âge grâce au permis vélo.

Informersur l'importance de voir et d'être vu (promouvoir le port des gilets de sécurité la nuit).

Poursuivre les campagnes de contrôle ou de mise en état des cycles.

Rappeler l'importance d'être vigilant envers cette catégorie d'usagers vulnérables.

Prendre en compte les modes de déplacement doux (informer les gestionnaires de réseaux de la pertinence de créer des itinéraires cyclables sécurisés).

Enjeu risques routiers professionnels

Décliner localement les chartes nationales.

Promouvoir les Plans de Prévention des Risques Routiers.

Développer des conventions collectives (ex : livraisons rapides).

Attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'utilité du contrôle des VUL (ex : surcharge, entretien...).

Favoriser et promouvoir l'information et la formation sur les risques routiers par l'entreprise.

Définitions

Un **accident corporel** de la circulation routière mortel ou non :

- provoque au moins une victime ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel **implique** un certain nombre d'usagers.

Parmi les **usagers impliqués** , on distingue :

- les **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les **victimes** : impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.

À partir du 1^{er} janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition du "*tué à trente jours*" contre "*6 jours*" auparavant et du "*blessé hospitalisé*" à la place du "*blessé grave*".

Parmi les victimes on distingue :

- les **tués à trente jours** : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident ;
- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les **blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés entre les panneaux de début et de fin d'agglomération (*au sens du code de la route*).

On entend par **rase campagne** le reste du réseau situé hors de l'agglomération.

Ig : indicateur de gravité (modèle DSCR) = Nombre de tués / Nombre d'accidents x 100

L'accidentalité générale du département

Présentation du département

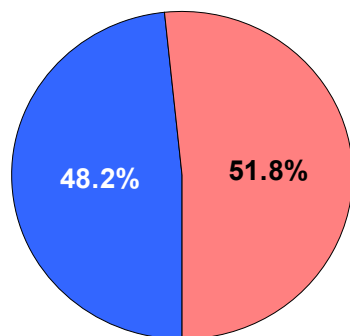
Population du département

Le département du Calvados couvre une superficie de 5 548 km² et sa population est de 648.299 habitants (*dernier recensement INSEE 1999*).

La population dénombrée se répartit de la façon suivante :

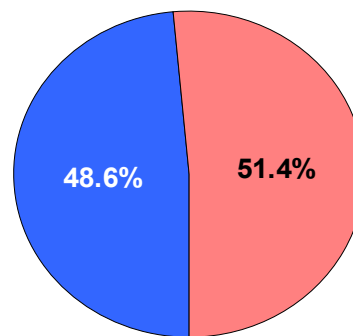
Par sexe

Calvados



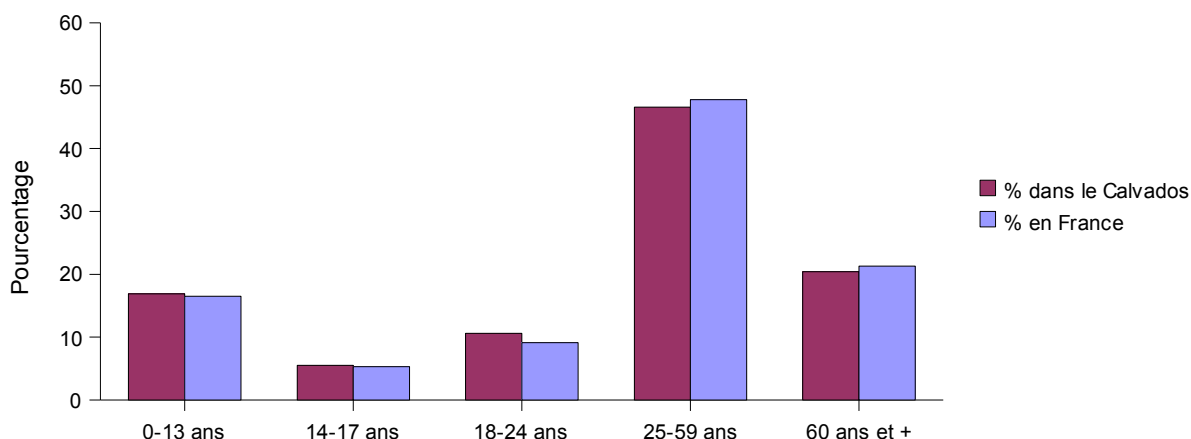
■ Hommes ■ Femmes

France



■ Hommes ■ Femmes

Répartition de la population selon l'âge



Géographie

Le département du Calvados est situé, géologiquement, sur le Bassin Parisien, sauf le Bocage, quart sud-ouest du département, qui fait partie du Massif Armoricaïn et où culmine le Mont-Pinçon (365 m.).

Le département occupe une aire grossièrement rectangulaire d'environ 100 km d'Est en Ouest et 60 km du Nord au Sud, qui se divise en quatre grandes unités géographiques : le Pays d'Auge, la Plaine de Caen - Falaise, le Bessin et le Bocage.

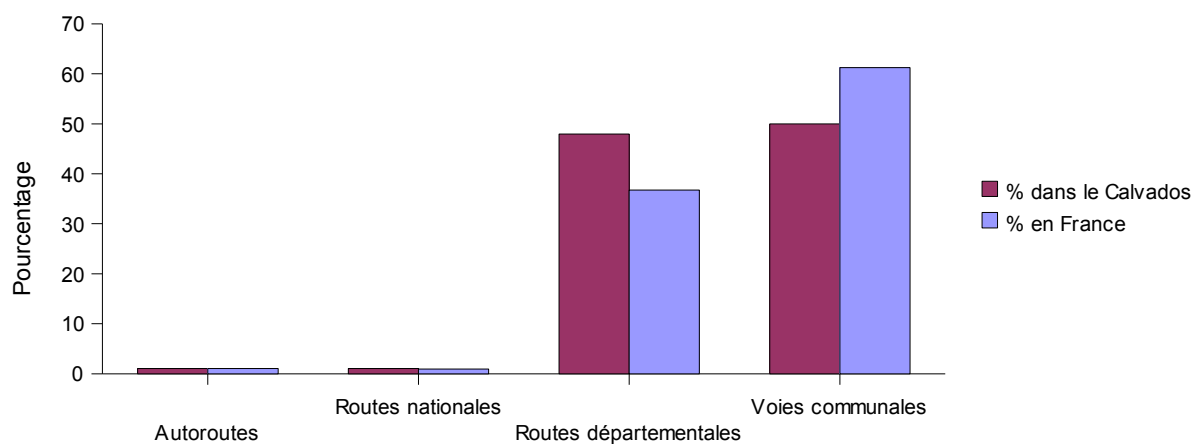
Au Nord, le département, par delà l'obstacle de la Manche, se trouve être frontalier avec la Grande-Bretagne.

Réseau routier

Le Calvados compte depuis le 1^{er} janvier 2008 :

- ✓ 118 kilomètres d'autoroutes ;
- ✓ 119 kilomètres de routes nationales ;
- ✓ 5526 kilomètres de routes départementales ;
- ✓ 5756 kilomètres de voies communales.

Répartition des routes selon le type de réseau

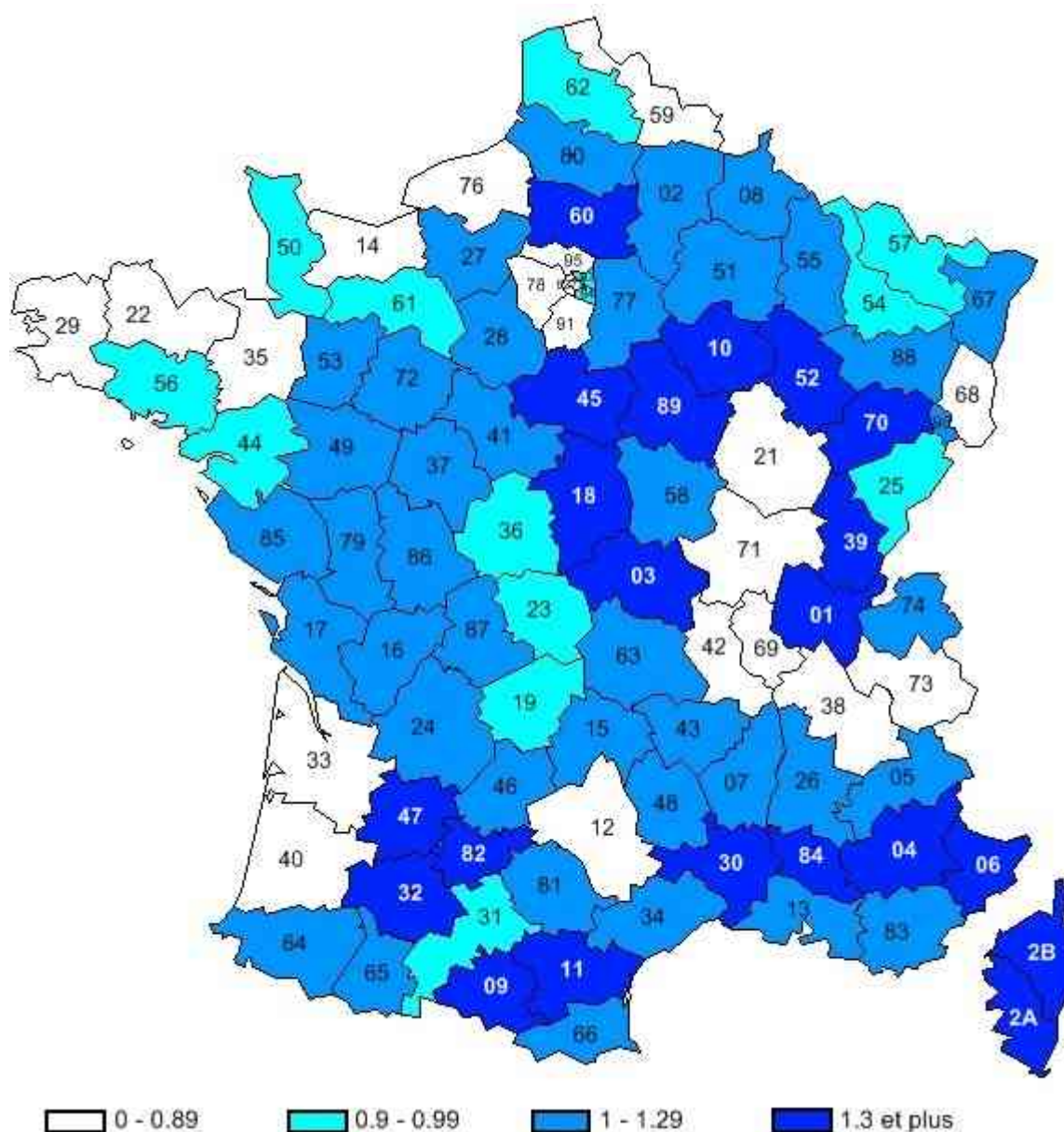


Caractéristiques générales d'accidentologie

Les indicateurs d'accidentologie locale (IAL)

	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL
Calvados	4,0	0,61	76,3	0,77	19,7	0,78	0,75
France	7,0	1,0	68,7	1,0	19,5	1,0	1,0

La carte des IAL

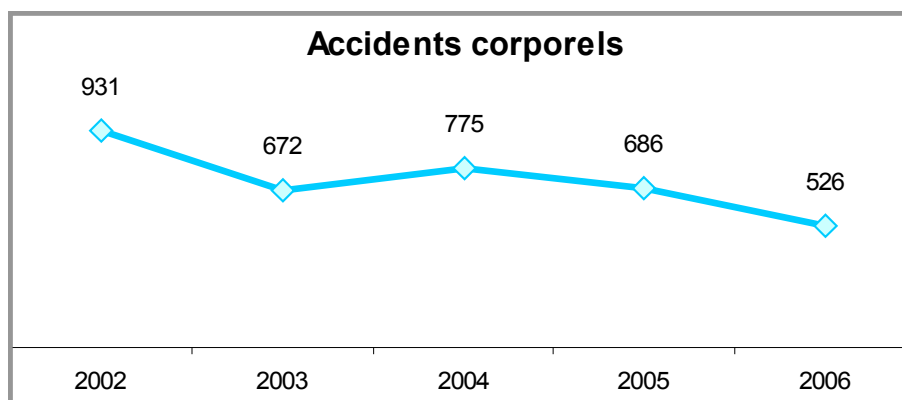


Sur la période 2002-2006, le Calvados, avec un indicateur global de 0,75, se situe au 7^{ème} rang national. Globalement, sur l'ensemble de ses réseaux, le département du Calvados a un risque inférieur de 25% au risque de l'ensemble des départements français.

Évolution des accidents, tués et blessés

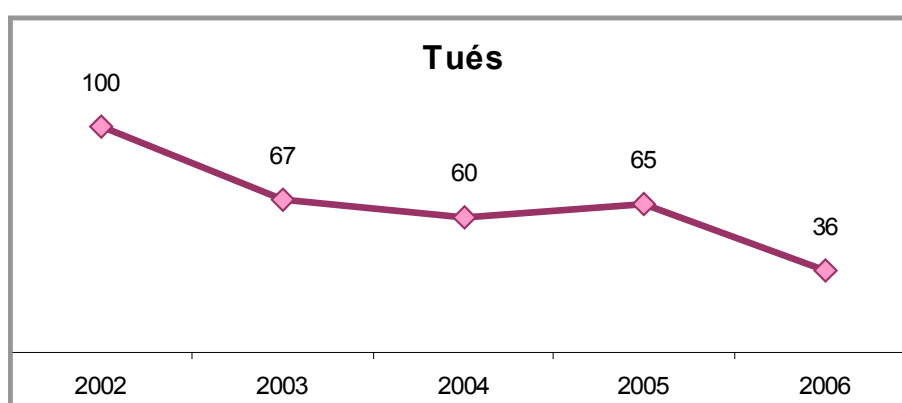
Accidents corporels

Année	Calvados	%	France	%
2002	931	25,9	105 470	23,7
2003	672	18,7	90 220	20,2
2004	775	21,6	85 390	19,1
2005	686	19,1	84 525	19,0
2006	526	14,7	80 309	18,0
TOTAL	3590	100%	445 914	100%



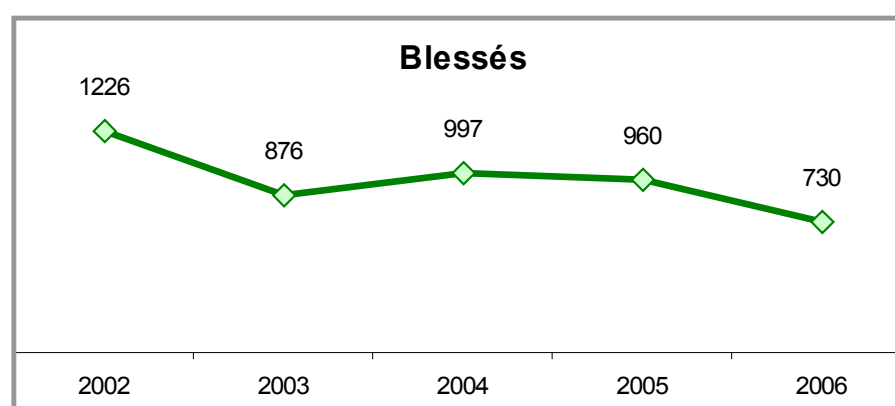
Tués

Année	Calvados	%	France	%
2002	100	30,5%	7 742	26,2%
2003	67	20,4%	6 126	20,8%
2004	60	18,3%	5 593	19,0%
2005	65	19,8%	5 318	18,0%
2006	36	11,0%	4 709	16,0%
TOTAL	328	100,0%	29 488	100,0%

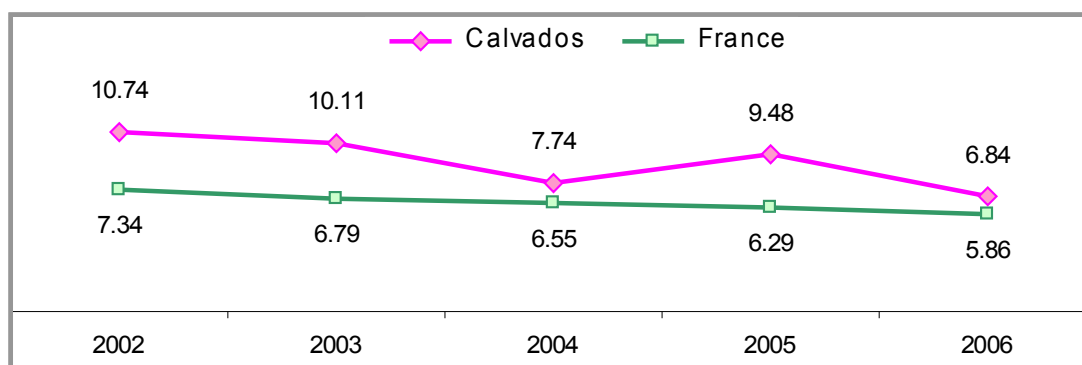


Blessés

Année	Calvados	%	France	%
2002	1226	25,6%	137 339	24,0%
2003	875	18,3%	115 534	20,2%
2004	998	20,8%	108 366	19,0%
2005	960	20,1%	108 076	18,9%
2006	730	15,2%	102 125	17,9%
TOTAL	4789	100,0%	571 440	100,0%



Indicateur de gravité*



* Indicateur de gravité (modèle DSCR) = Nbre de tués / Nbre d'accidents x 100

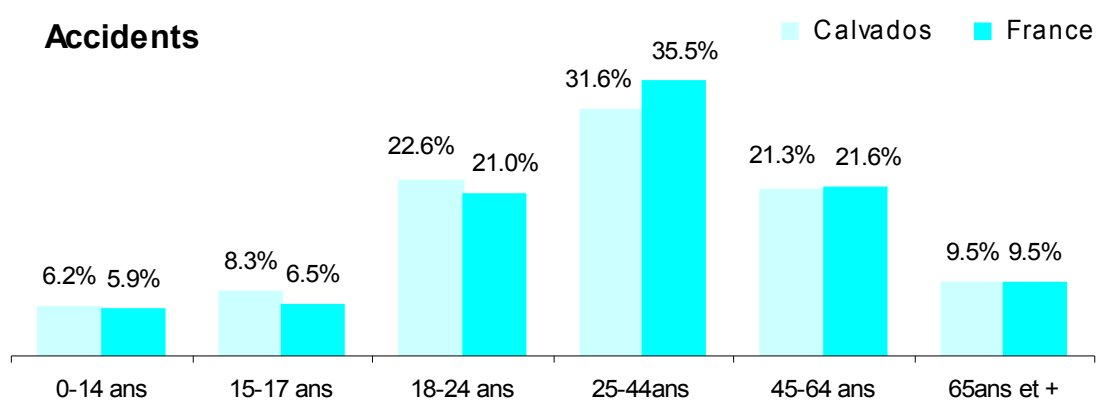
L'indicateur de gravité est plus élevé dans le département du Calvados qu'en France, soit 8,98 en moyenne sur 5 ans, contre 6,56 au niveau national.

Répartition du nombre d'impliqués dans les accidents selon les classes d'âge

	CALVADOS		FRANCE	
	Nbre d'accidents	%	Nbre d'accidents	%
0-14ans	401	6,2%	45 898	5,9%
15-17ans	536	8,3%	50 242	6,5%
18-24ans	1466	22,6%	162 483	21,0%
25-44ans	2052	31,6%	274 811	35,5%
45-64ans	1384	21,3%	167 160	21,6%
65ans et +	650	9,5%	73 401	9,5%
Totalité des accidents	6489	100%	773 995	100%

(un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Accidents

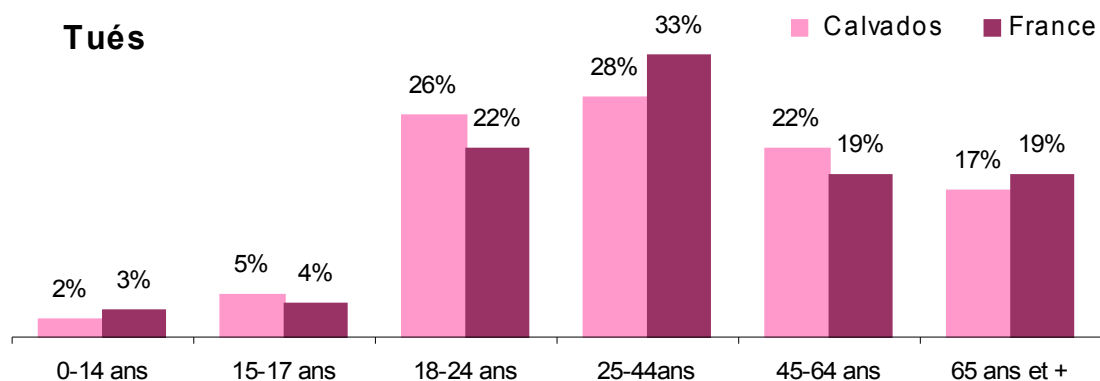


Les 15-24 ans sont un enjeu national et local et sont examinés au chapitre correspondant.

Tués par classe d'âge

	CALVADOS		FRANCE	
	Nbre de tués	%	Nbre de tués	%
0-14ans	8	2%	952	3%
15-17ans	17	5%	1 305	4%
18-24ans	86	26%	6 543	22%
25-44ans	90	28%	9 475	33%
45-64ans	73	22%	5 617	19%
65ans et +	54	17%	5 596	19%
Total des tués	328	100%	29 488	100%

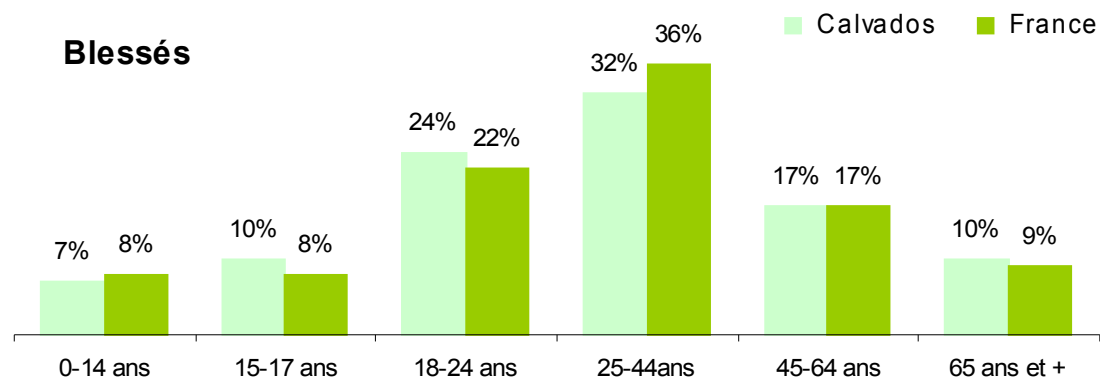
Tués



Blessés par classe d'âge

	CALVADOS		FRANCE	
	Nbre de tués	%	Nbre de tués	%
0-14ans	347	7%	44 254	8%
15-17ans	495	10%	48 212	8%
18-24ans	1162	24%	127 280	22%
25-44ans	1497	32%	200 316	36%
45-64ans	818	17%	99 684	17%
65ans et +	471	10%	51 694	9%
Total des blessés	4789	100%	571 440	100%

Blessés

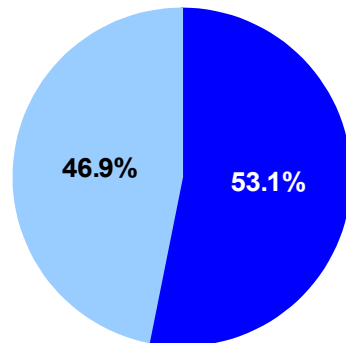


OÙ ?

Répartition des accidents et des tués selon le milieu

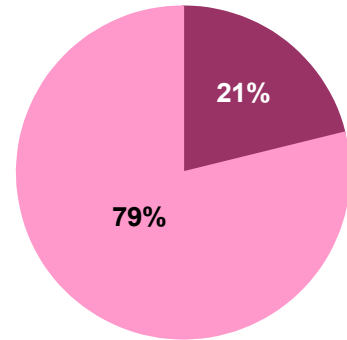
	Milieu urbain				Rase campagne			
	Accidents	%	Tués	%	Accidents	%	Tués	%
Calvados	1907	53,1	69	21,1	1683	46,9	258	78,9
France	300417	67,4	8326	28,2	145497	32,6	21162	71,8

Accidents



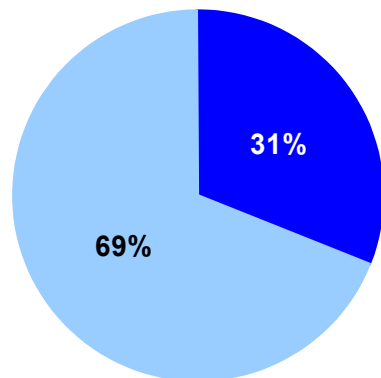
■ Milieu urbain ■ Rase campagne

Tués

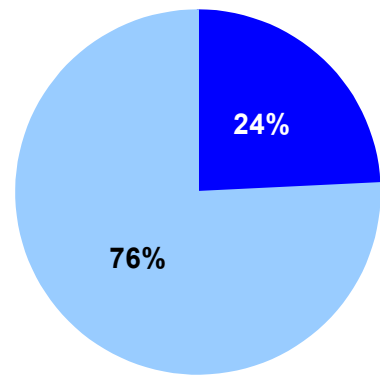


■ Milieu urbain ■ Rase campagne

Répartition des accidents selon le lieu



■ En intersection ■ Hors intersection

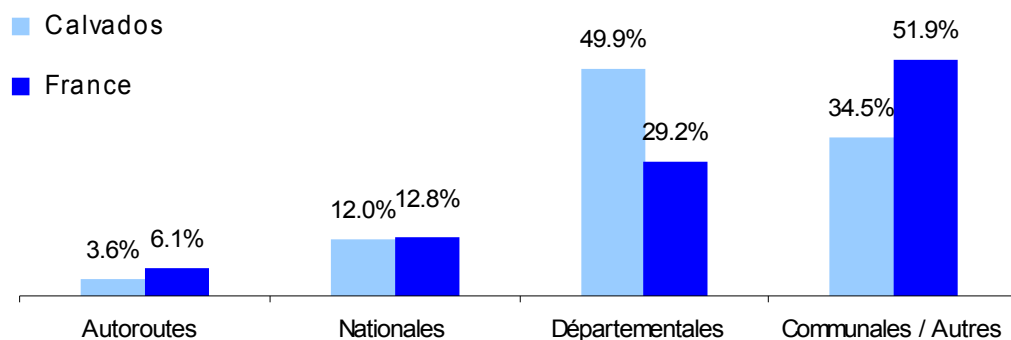


■ En courbe ■ Hors courbe

Répartition des accidents selon le réseau

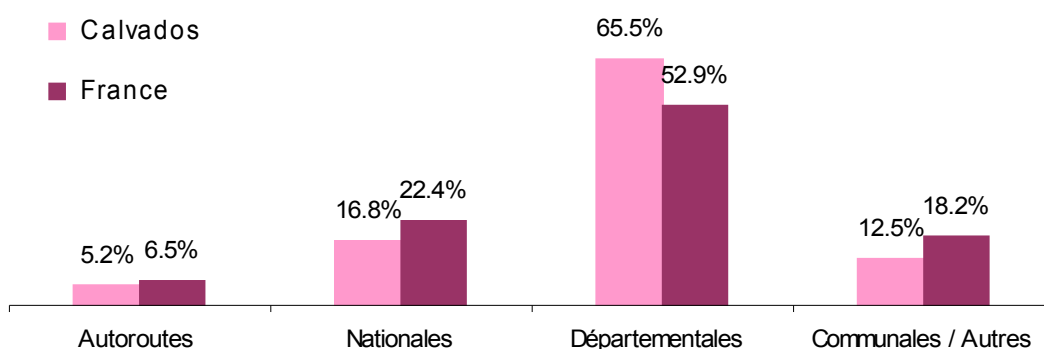
	Autoroutes		Nationales		Départementales		Autres	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Calvados	130	3,6%	429	12,0%	1791	49,9%	1240	34,5%
France	27041	6,1%	57181	12,8%	130304	29,2%	231388	51,9%

Les routes départementales représentent 48% du réseau routier dans le Calvados, contre près de 37% en France.

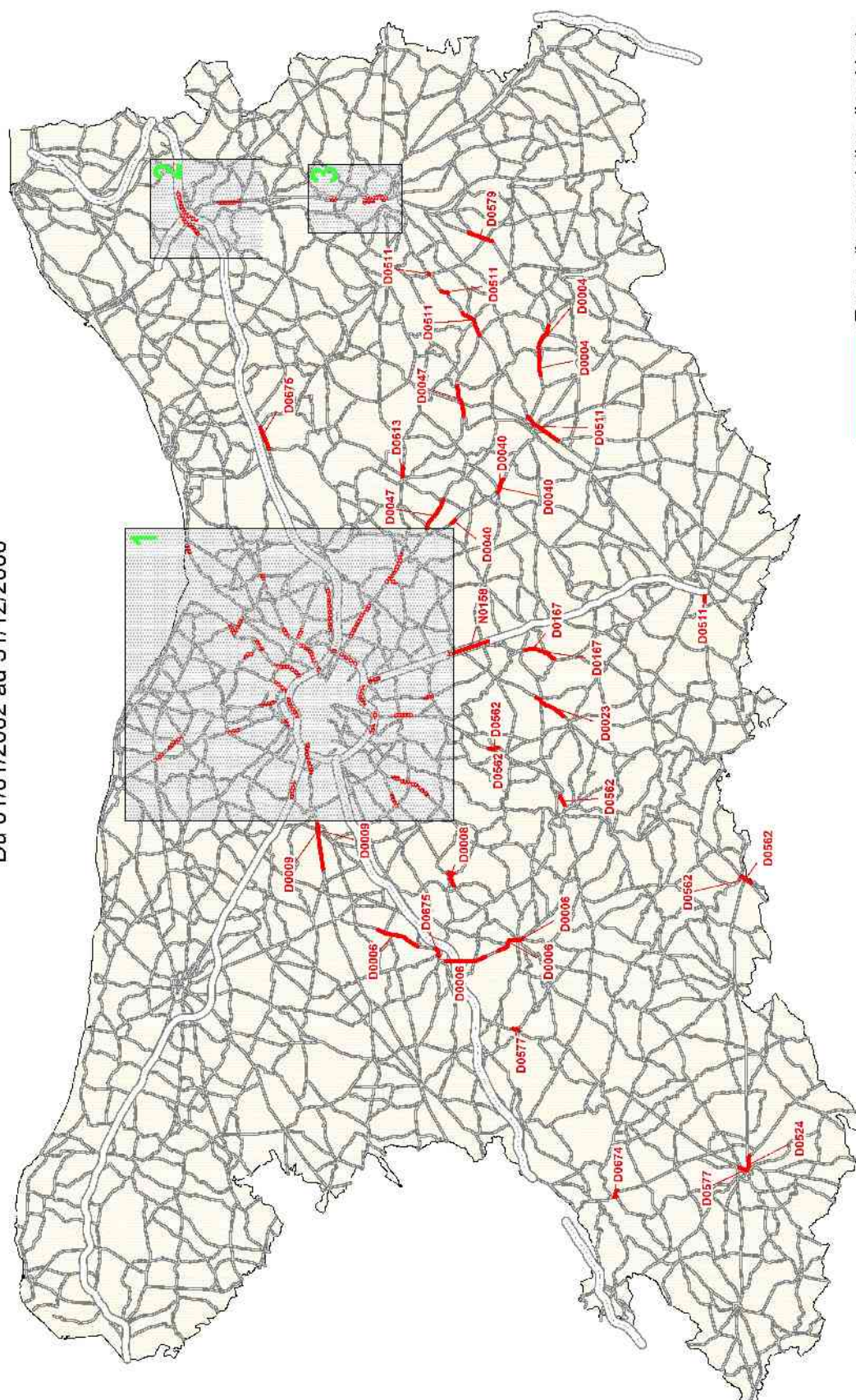


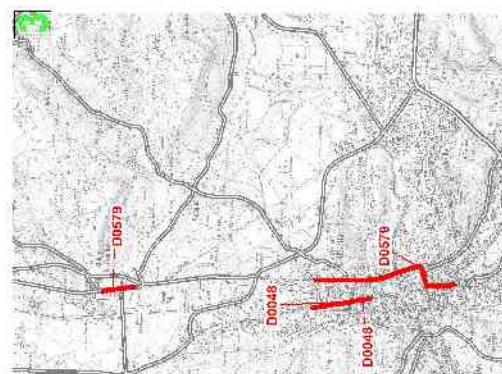
Répartition des tués selon le réseau

	Autoroutes		Nationales		Départementales		Autres	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Calvados	17	5,2%	55	16,8%	215	65,5%	41	12,5%
France	1913	6,5%	6590	22,3%	15611	52,9%	5374	18,2%

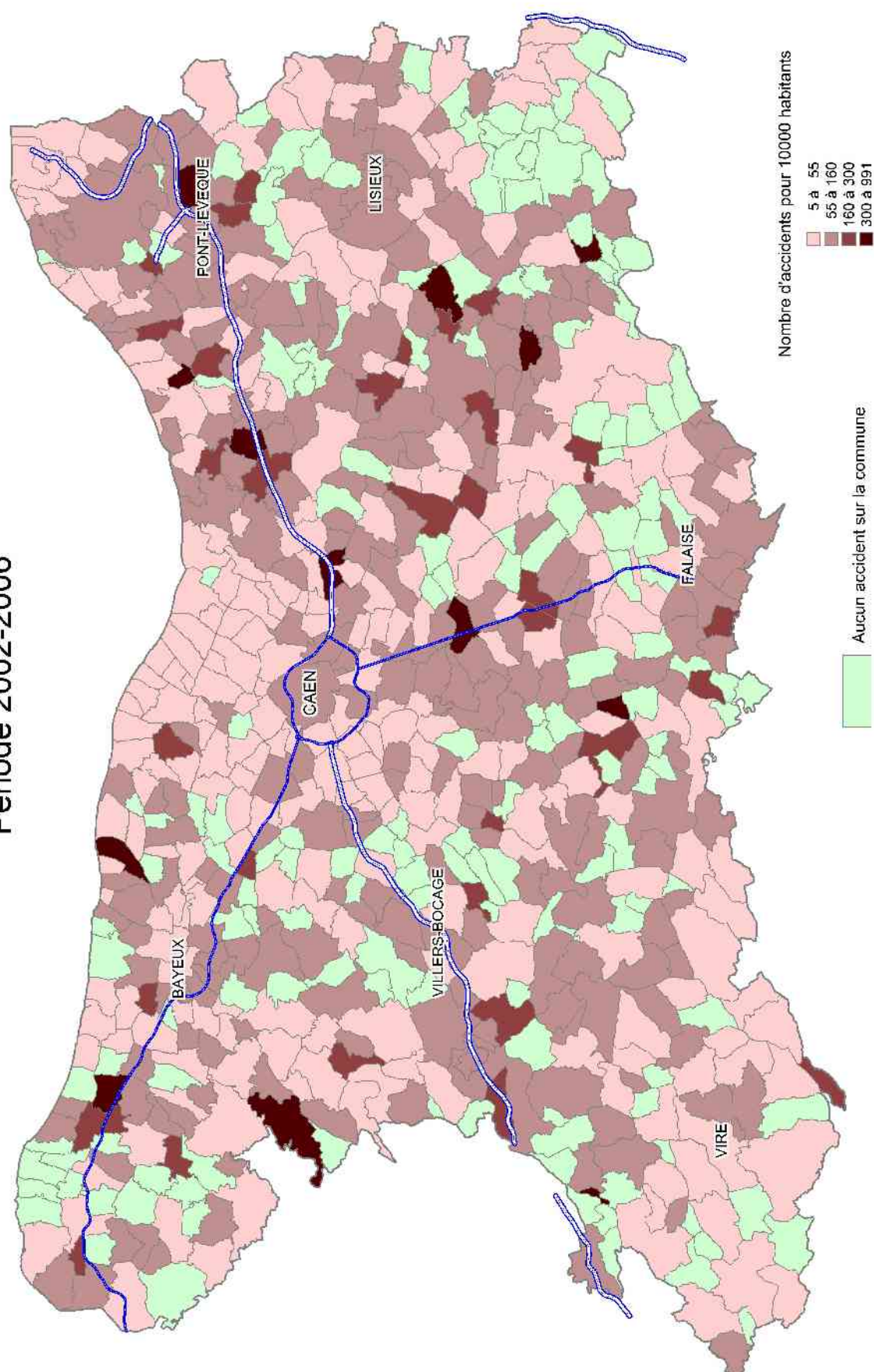


Du 01/01/2002 au 31/12/2006

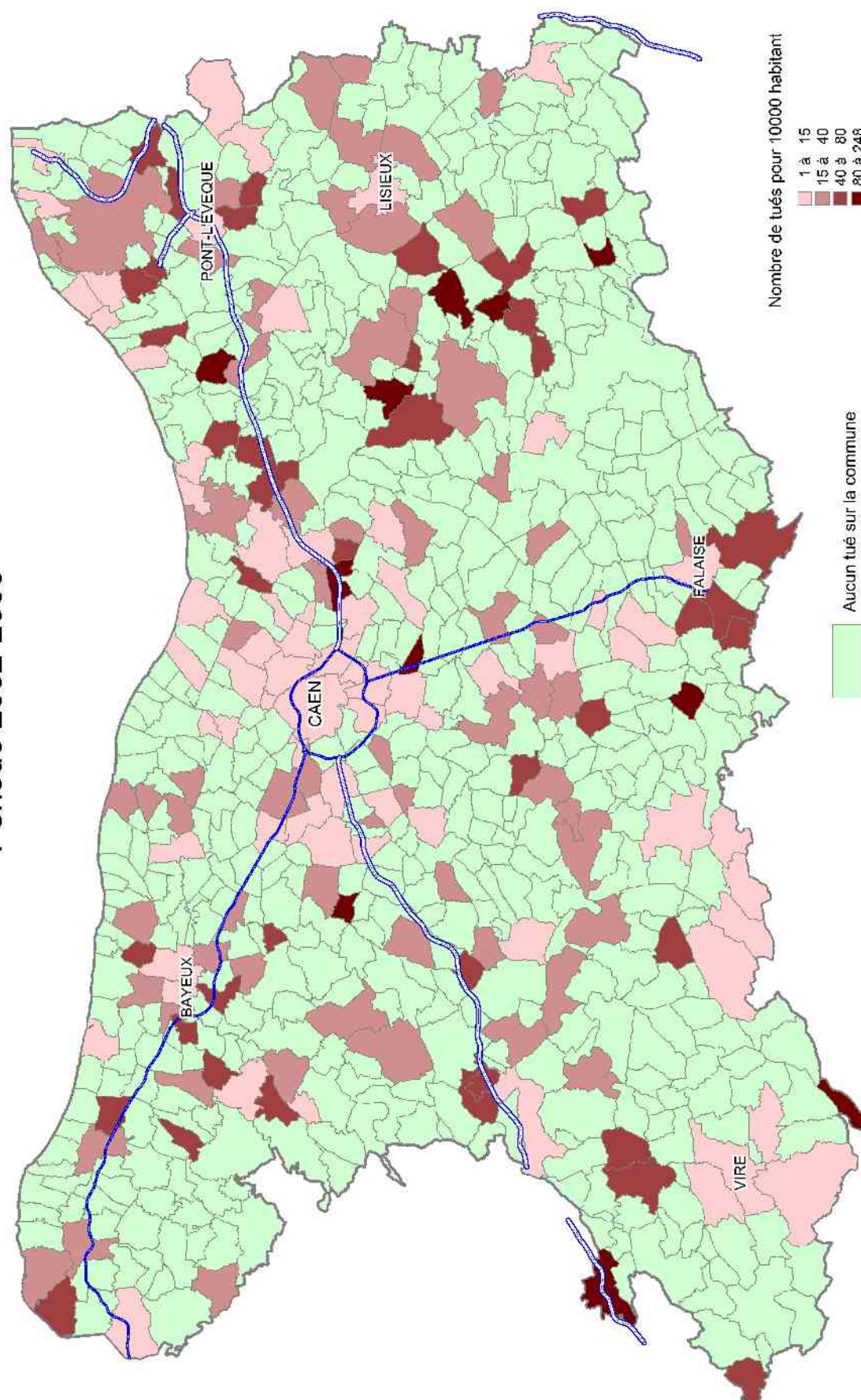




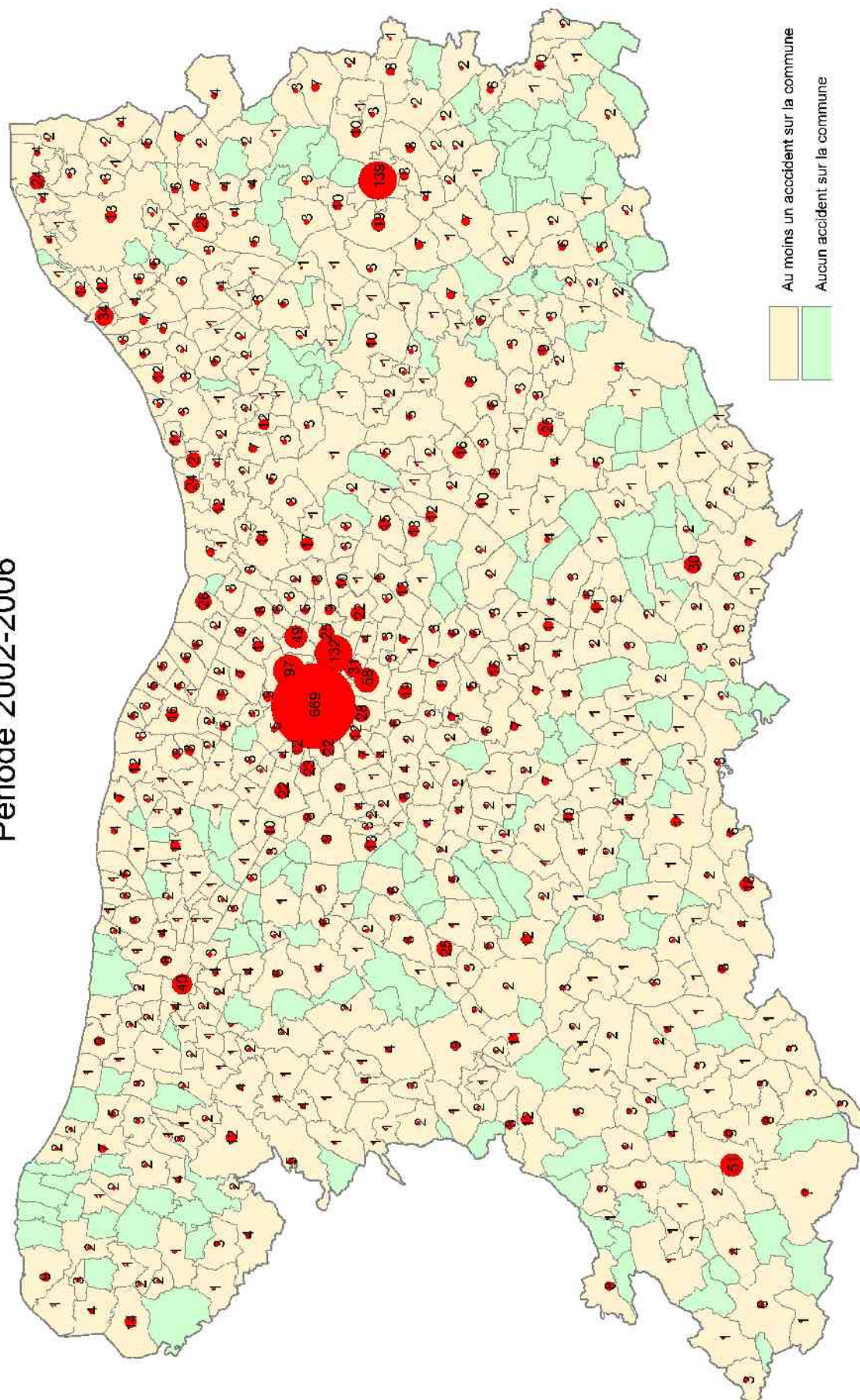
Nombre d'accidents pour 10000 habitants Période 2002-2006



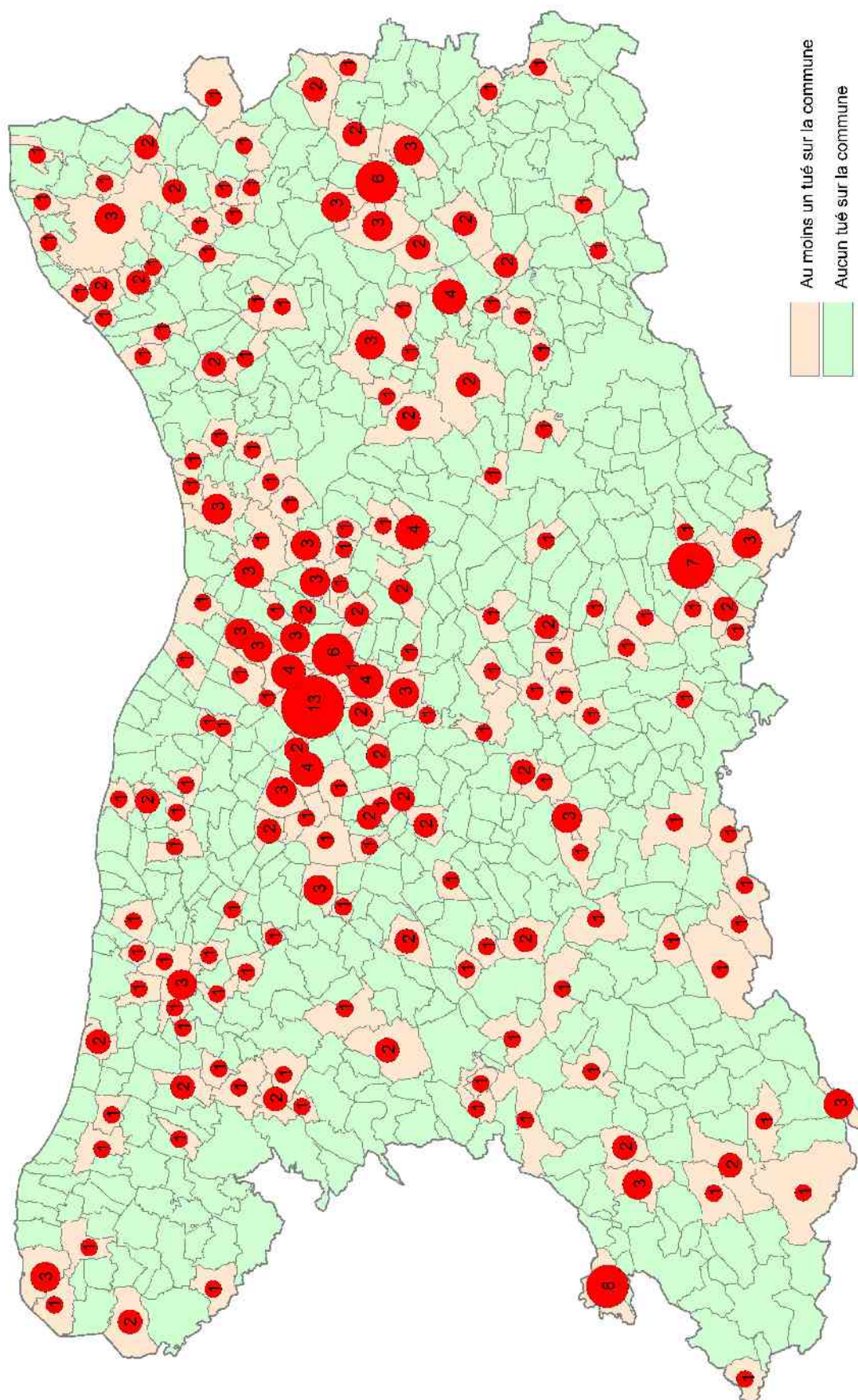
Nombre de tués pour 10000 habitants Période 2002-2006



Nombre d'accidents par commune Période 2002-2006

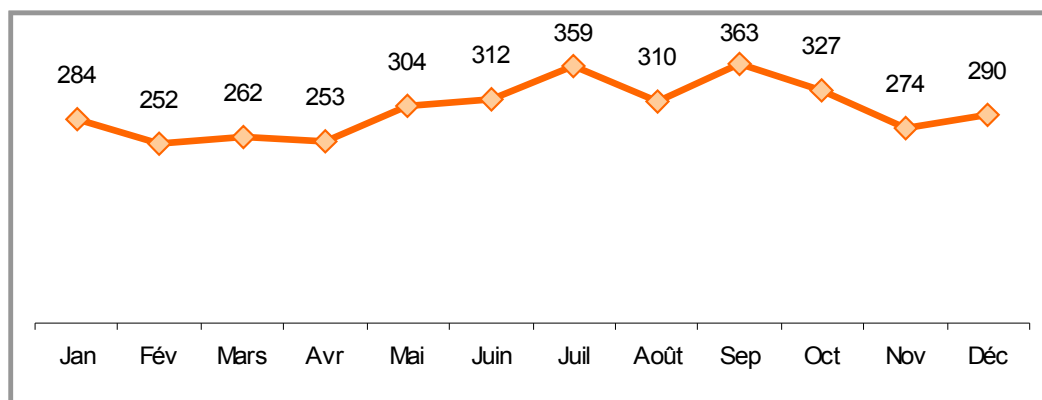


Nombre de tués par commune Période 2002-2006

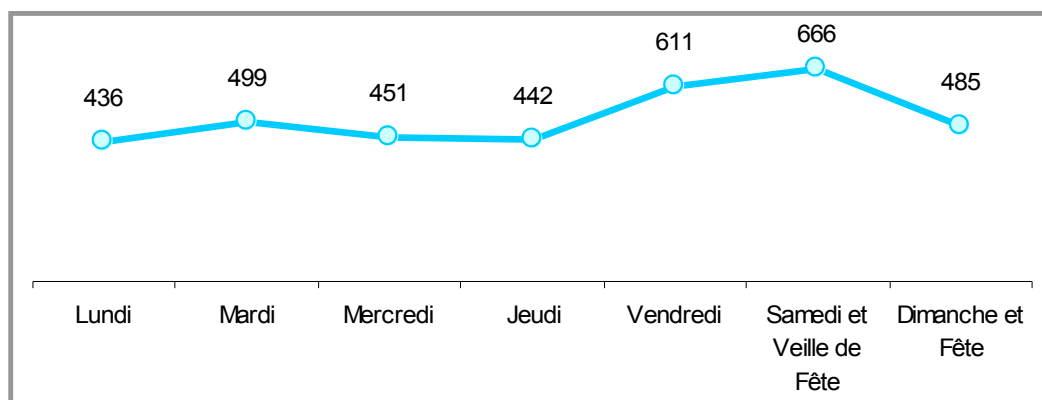


QUAND ?

Répartition des accidents selon le mois

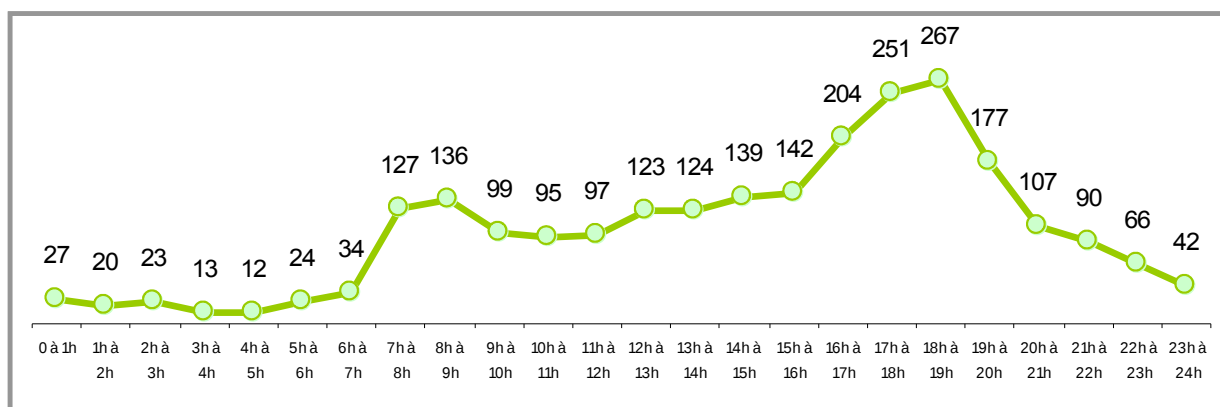


Répartition des accidents selon le jour

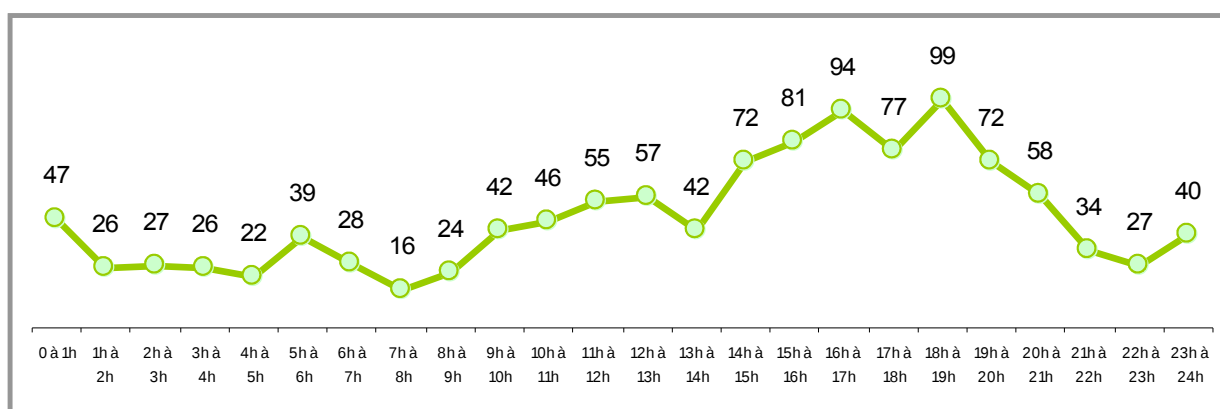


Répartition des accidents selon l'heure

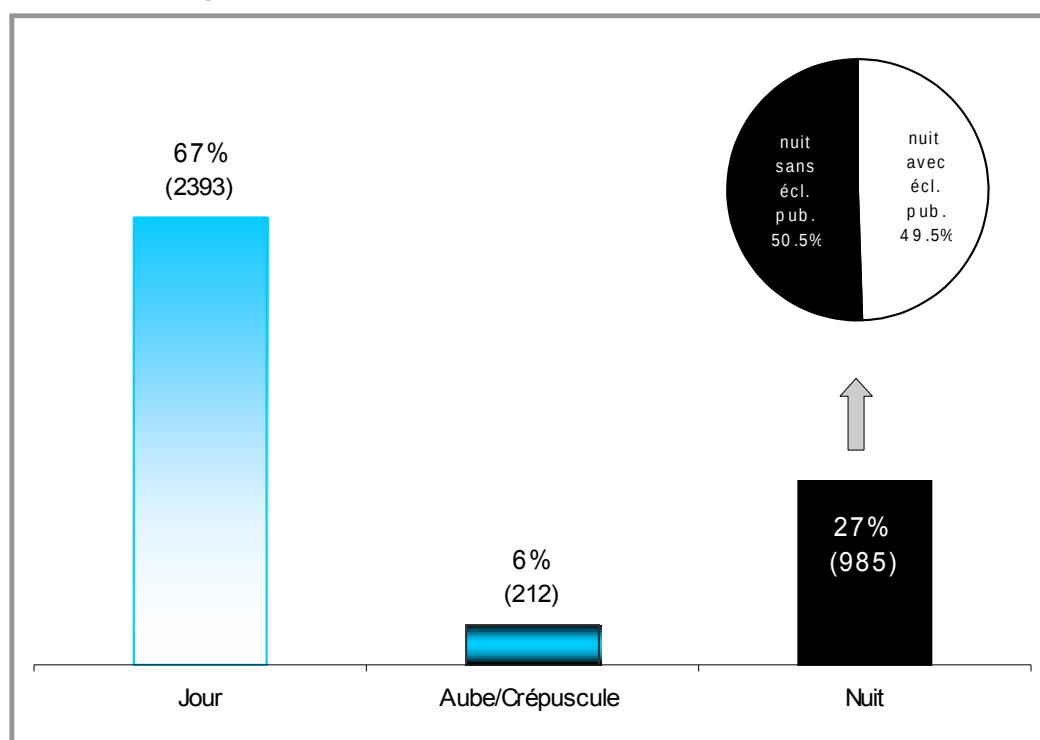
➤ pour les jours ouvrables



➤ pour les samedi, dimanche, veille de fête et fête



Répartition des accidents selon la luminosité





Les enjeux nationaux

***Vitesse
Alcool
Deux roues motorisés
Jeunes***

La vitesse

Étude de l'enjeu vitesse

Il s'agit des données relatives aux accidents où les forces de l'ordre ont relevé au moins un usager en infraction pour vitesse excessive et inadaptée eu égard aux circonstances.

COMBIEN ?

Les contrôles de vitesse dans le département (année 2007)

	Nombre d'excès de vitesse	Parcours annuel (Mds Km)	Nombre d'excès de vitesse pour 1 million km
Calvados	161125	6,96	23
France	16374720	462	35

Les accidents

	Nombre d'accidents	% d'accidents avec vitesse excessive	Nombre d'accidents mortels	% d'accidents mortels avec vitesse excessive	Nombre de tués ¹	% de tués avec vitesse excessive
Avec vitesse excessive	505 ²	14,8 %	38	13,1 %	40	12,2 %
Ensemble des accidents (données brutes)	3403		289		328	
France		13,6 %		11,8 %		11,7 %

La vitesse est-elle un enjeu dans le Calvados ?

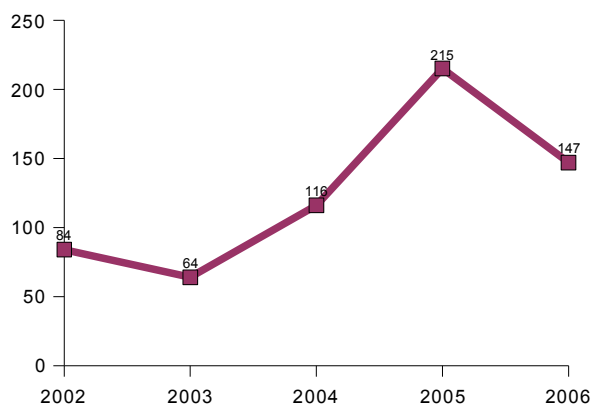
Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence	% d'accidents estimé du thème	Significativité
Nombre d'accidents avec vitesse excessive	505	3403	13,6	14,8	TS+

La vitesse est un enjeu dans le département du Calvados.

1 - coefficient 1,069 appliqué au nombre de tués des années 2002, 2003 et 2004, pour tenir compte du changement de définition des victimes au 1er janvier 2005.

2 - avec au moins un usager en infraction pour vitesse excessive eu égard aux circonstances.

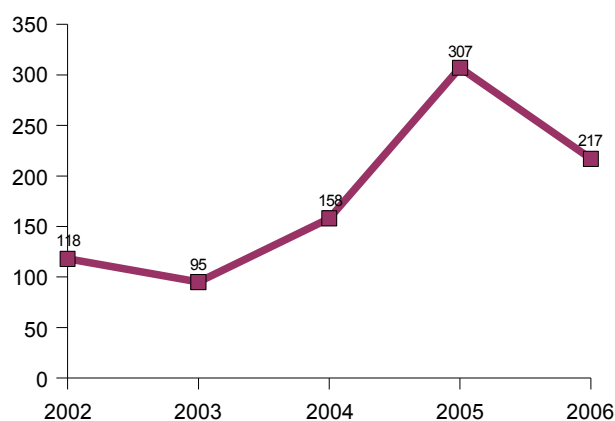
Evolution du nombre d'accidents
Avec vitesse excessive



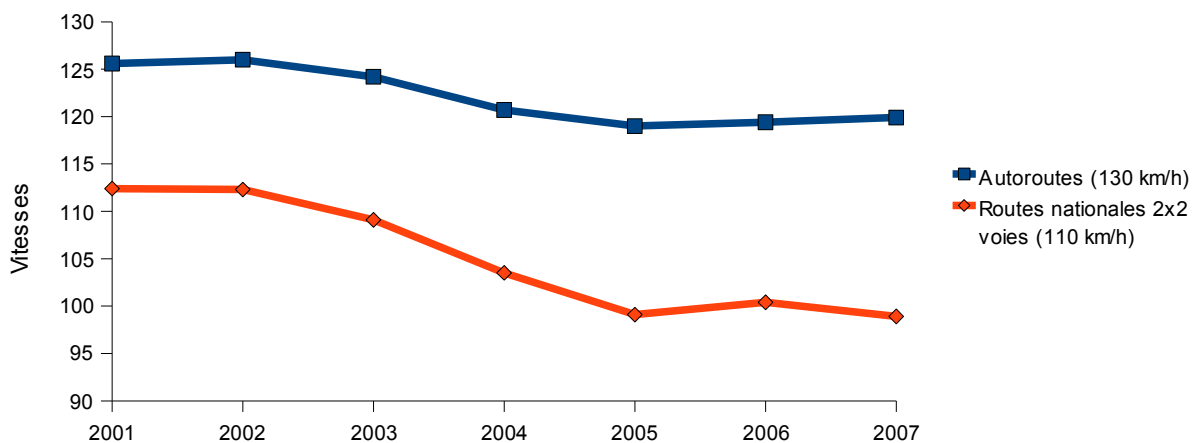
Evolution du nombre de tués
Avec vitesse excessive



Evolution du nombre de blessés
Avec vitesse excessive



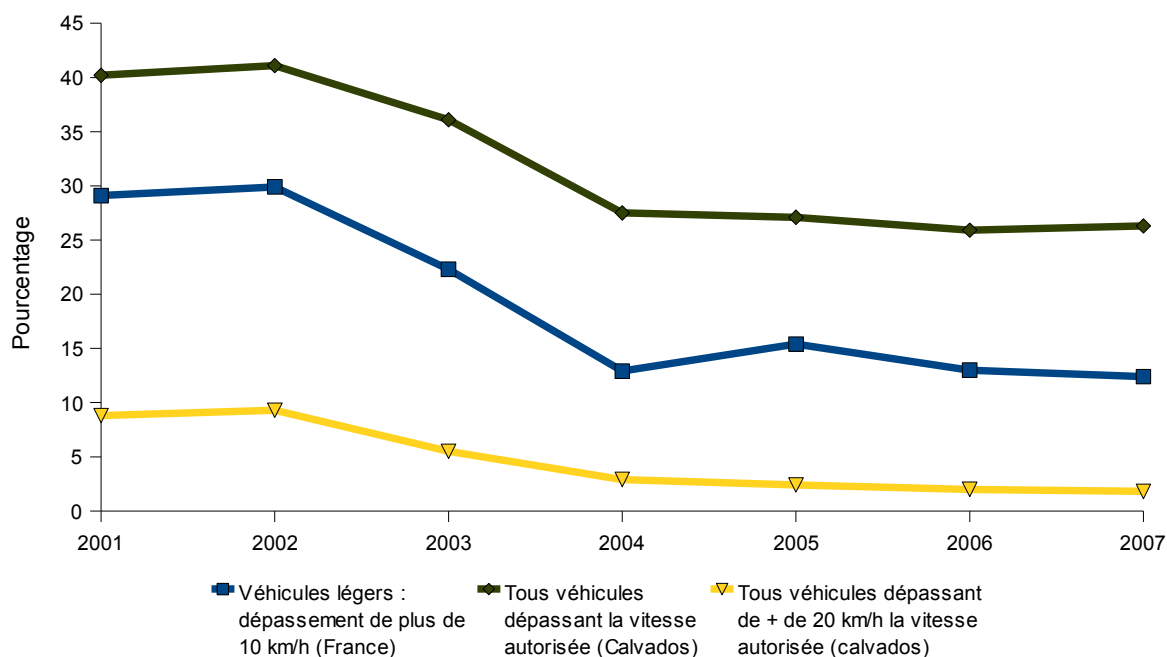
Evolution des vitesses moyennes des véhicules légers de jour en France



Vitesses relevées à partir des stations de comptages permanents (SIREDO).

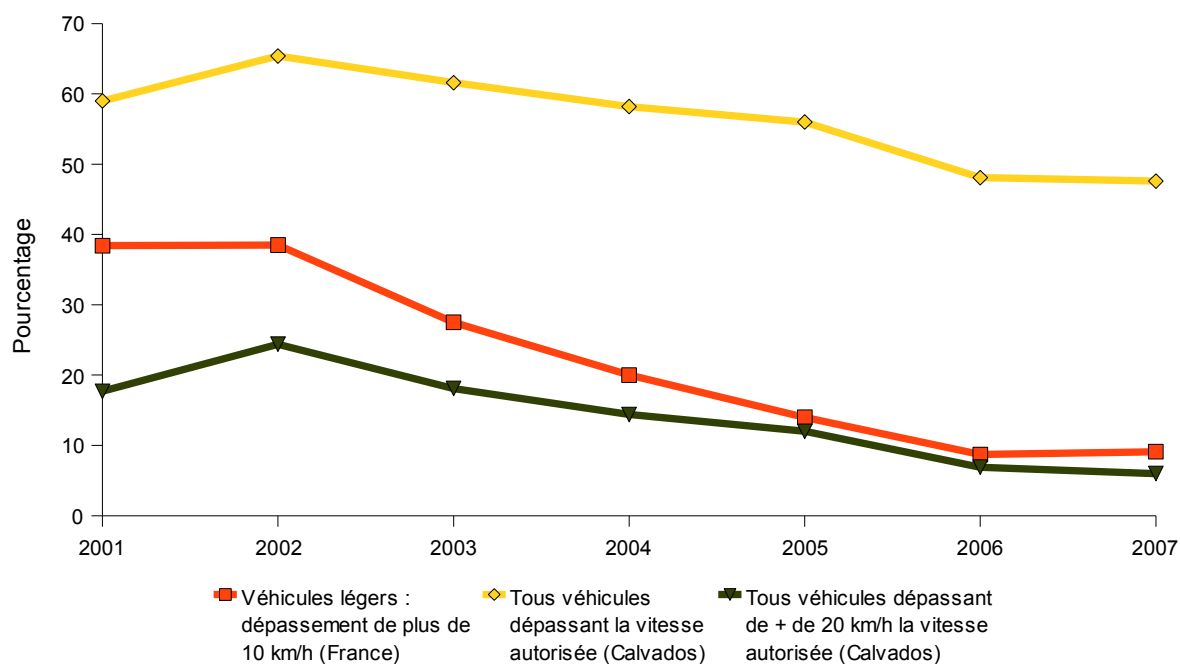
Evolution du pourcentage de dépassement de la vitesse autorisée dans le Calvados

Autoroutes - 130 km/h



Evolution du pourcentage de dépassement de la vitesse autorisée dans le Calvados

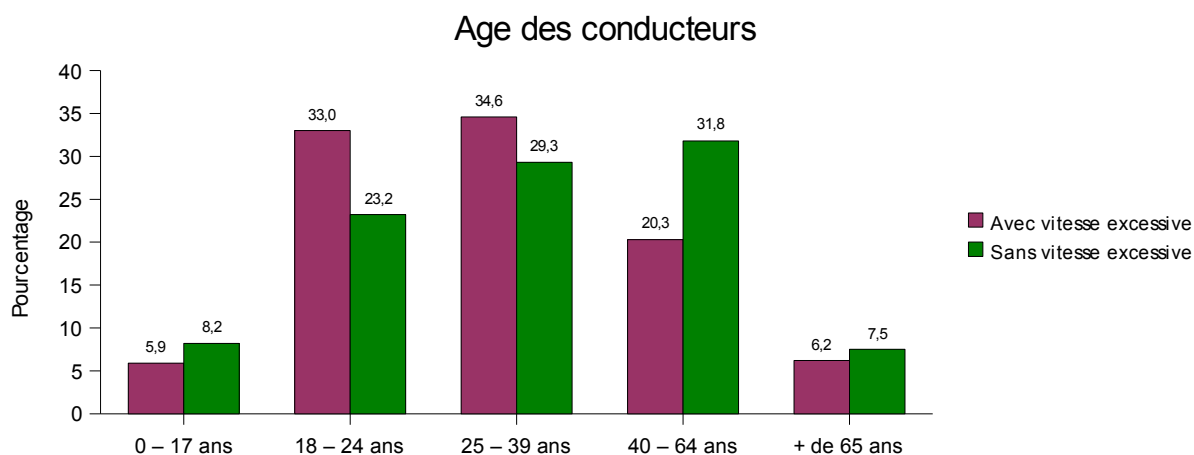
Routes nationales 2x2 voies - 110 km/h



Tendance à la baisse du pourcentage de véhicules dépassant la vitesse autorisée.

Les graphiques ci-dessus représentent les données issues de deux sites qualifiés représentatifs des autoroutes et routes nationales à 2x2 voies du département, lors de l'étude de faisabilité en vue de la création d'un observatoire régional des vitesses.

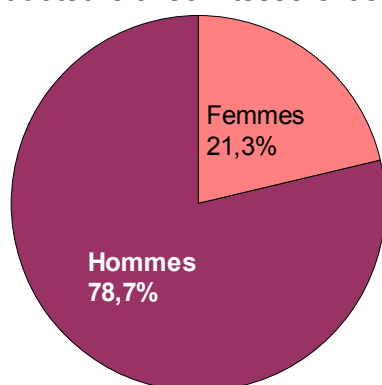
QUI ? - CONDUCTEURS



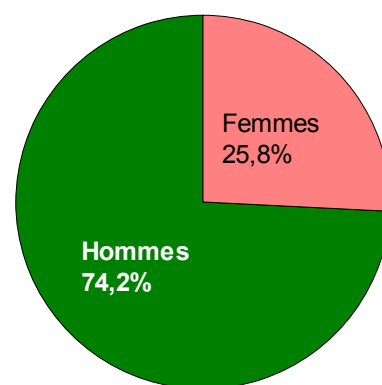
Ce sont les conducteurs entre 18 et 39 ans pour qui la vitesse est jugée le plus souvent excessive eu égard aux circonstances.

Conducteurs, répartitions hommes - femmes

Conducteurs avec vitesse excessive



Conducteurs sans vitesse excessive

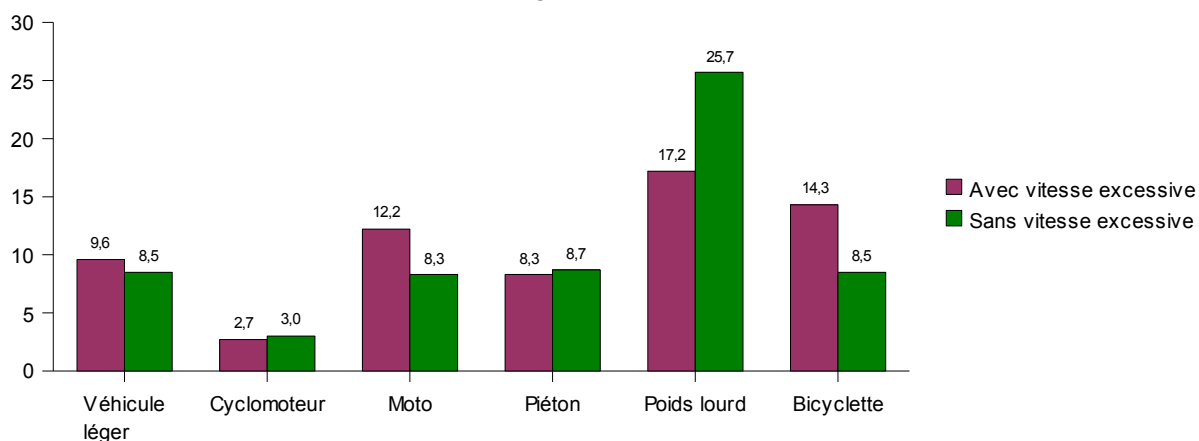


QUI ? - VICTIMES

Victimes lors d'un accident impliquant un conducteur avec vitesse excessive³

	Accid.	Tués	BH	BNH	Accidents mortels	Accidents graves	Indicateur de gravité
BILAN GLOBAL	626	59	322	573	58	314	9,4

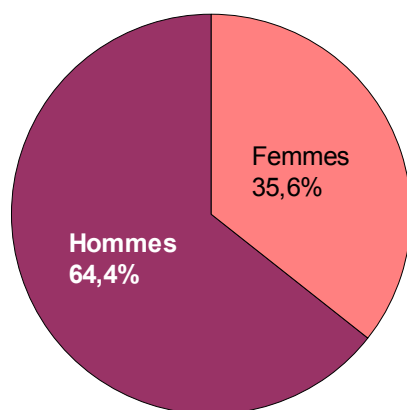
Indicateurs de gravité selon les impliqués



Indicateur de gravité⁴ de l'ensemble des accidents avec vitesse excessive = 9,4
 Indicateur de gravité de l'ensemble des accidents sans vitesse excessive = 8,6

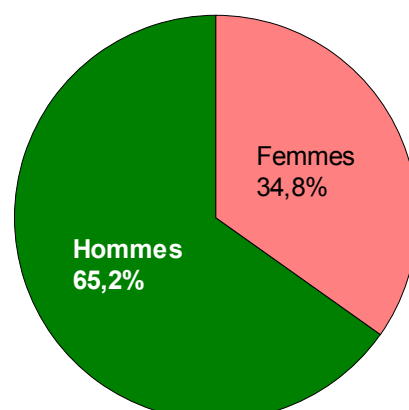
Répartition des victimes selon le sexe

Avec vitesse excessive



Répartition des victimes selon le sexe

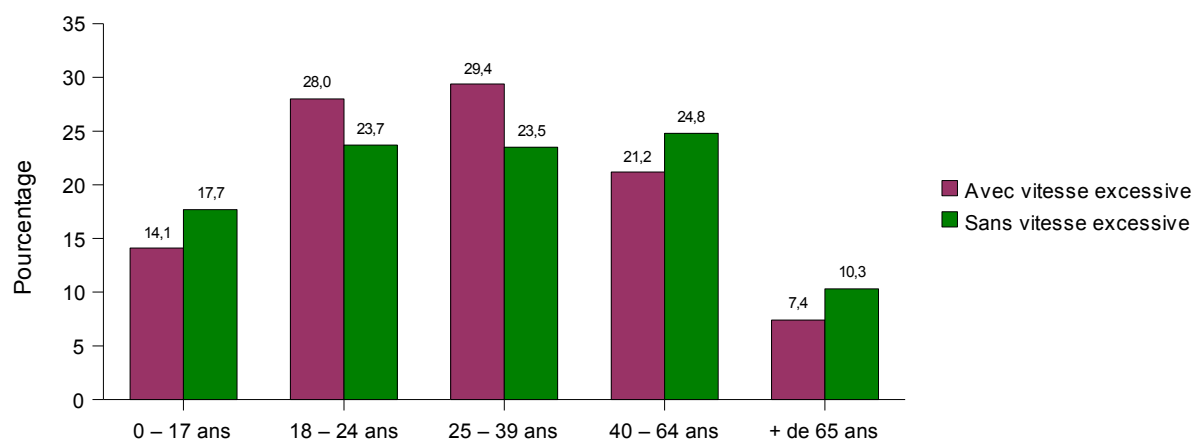
Sans vitesse excessive



3 - Données corrigées de la base Calvados.

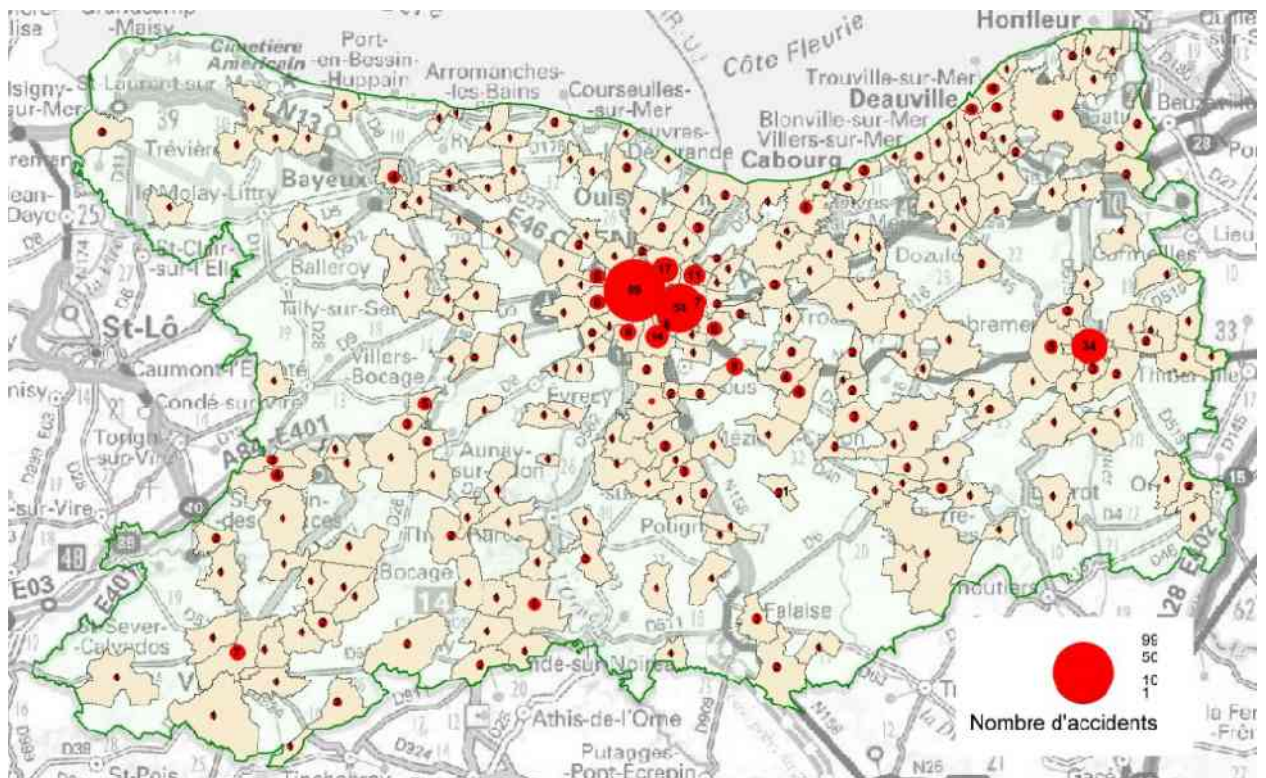
4 - Indicateur de gravité = Nombre de tués/Nombre d'accidents x 100

Répartition des victimes selon l'âge

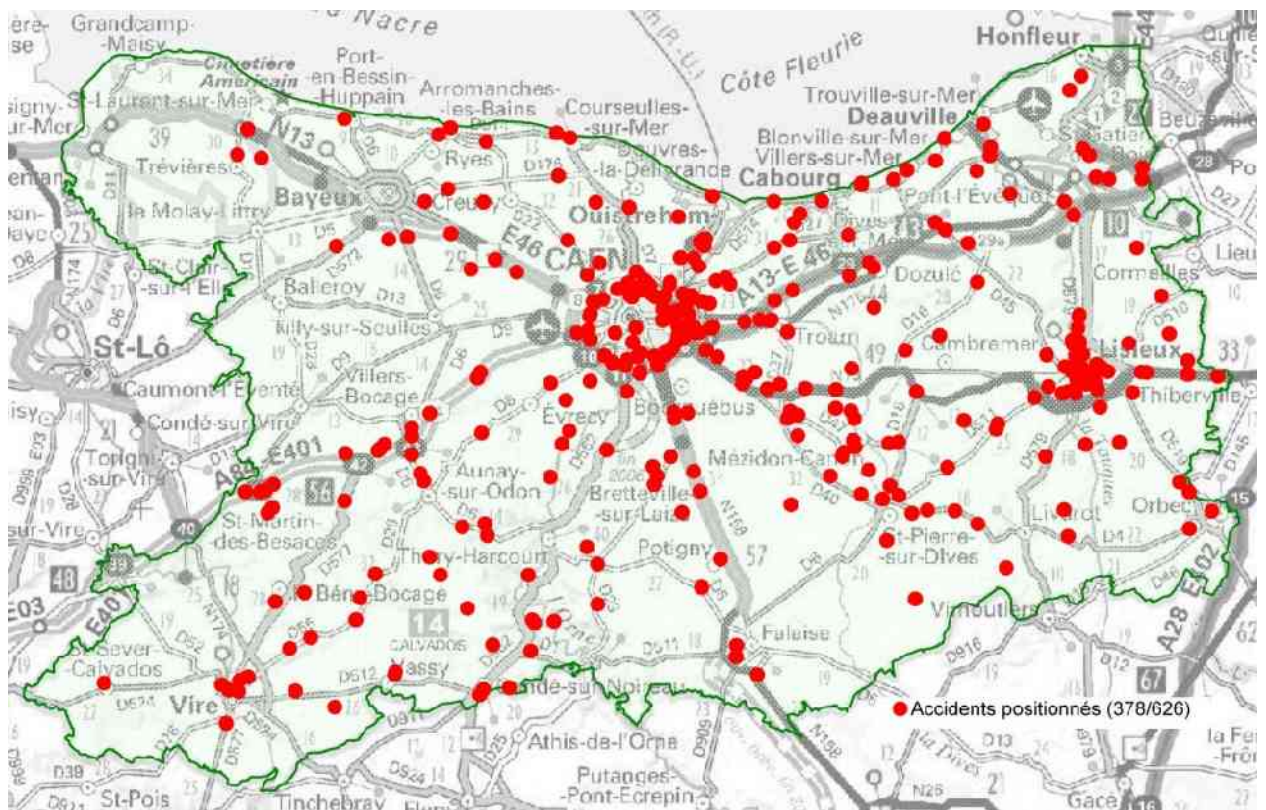


OU ?

Répartition des accidents par commune



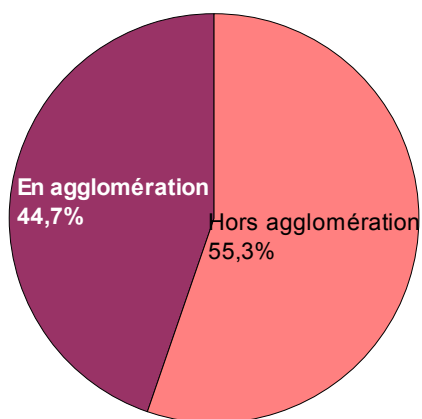
Répartition spatiale des accidents



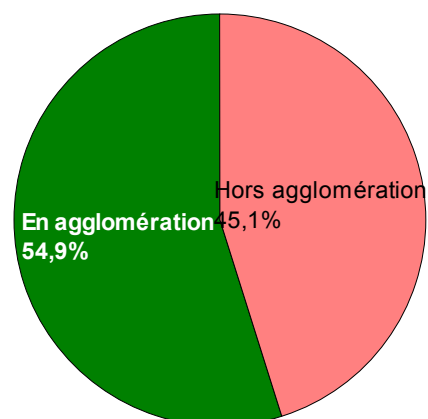
(la plupart des accidents non positionnés sont situés sur voies communales)

Répartition en / hors agglomération

Avec vitesse excessive



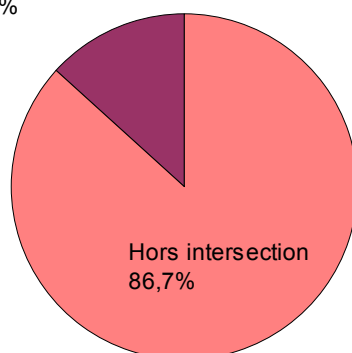
Sans vitesse excessive



Répartition en / hors intersection

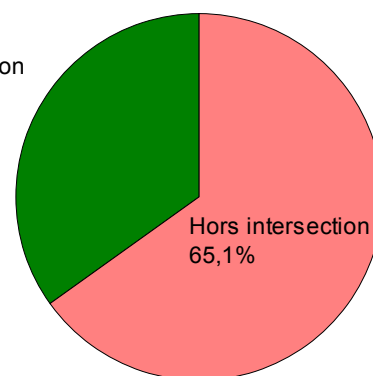
Avec vitesse excessive

En intersection
13,3%



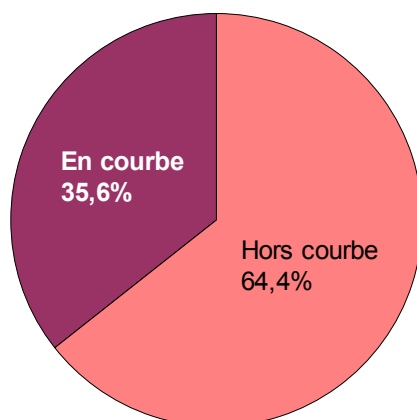
Sans vitesse excessive

En intersection
34,9%

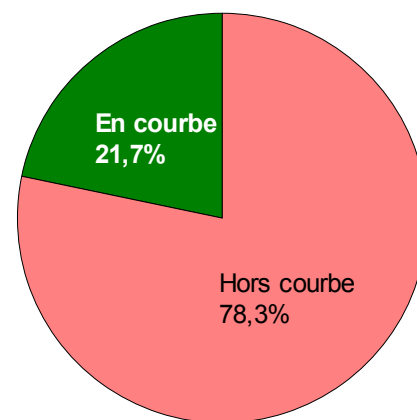


Répartition en / hors courbe

Avec vitesse excessive

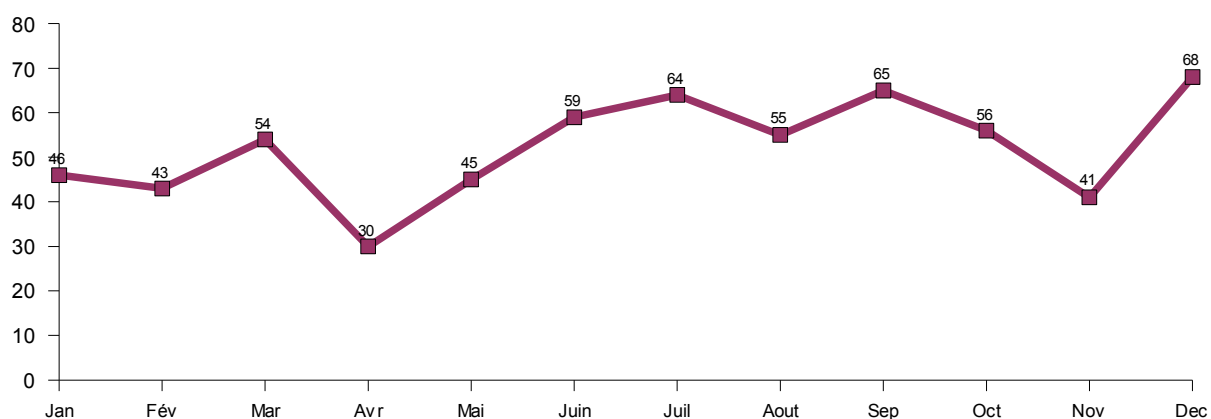


Sans vitesse excessive

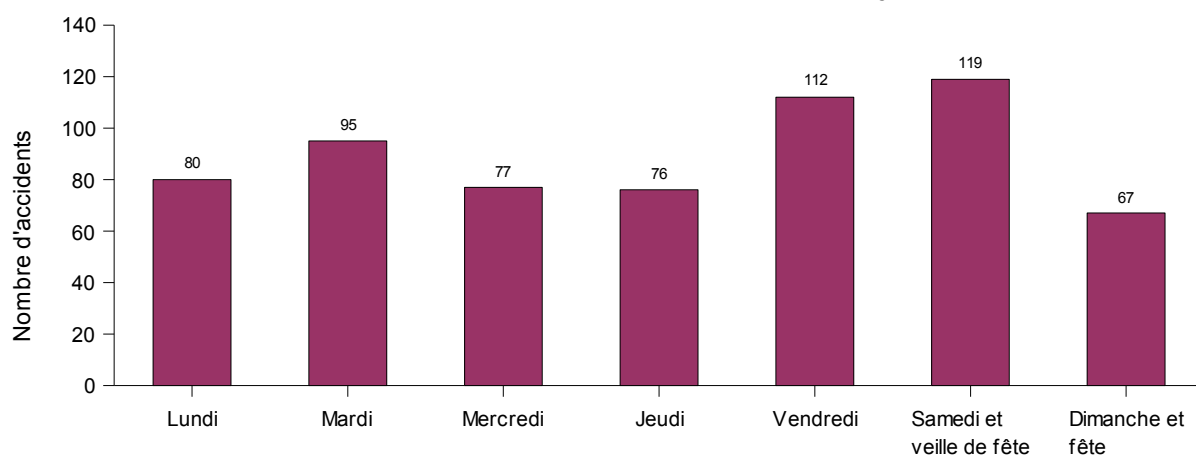


QUAND ?

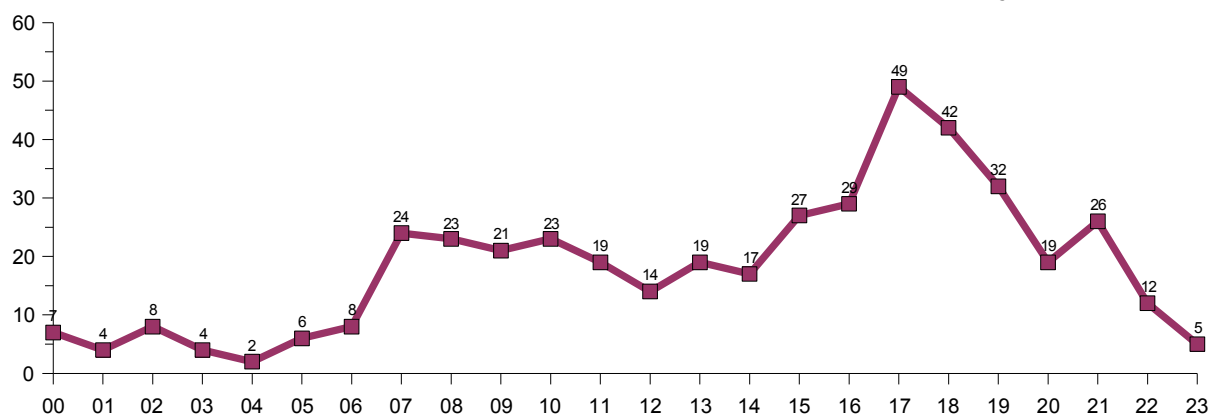
Répartition des accidents avec vitesse excessive selon le mois



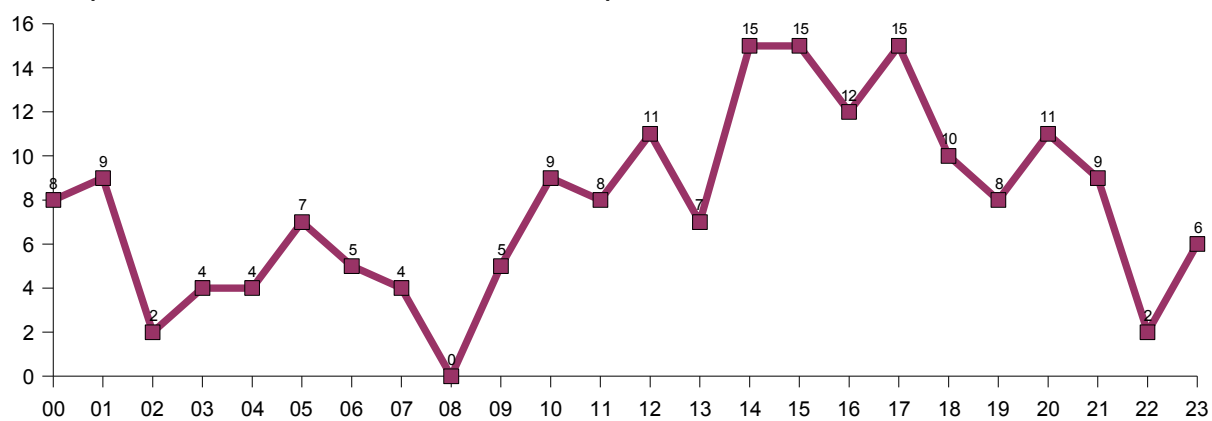
Répartition des accidents avec vitesse excessive selon le jour de la semaine



Répartition des accidents avec vitesse excessive selon l'heure pour les jours ouvrables

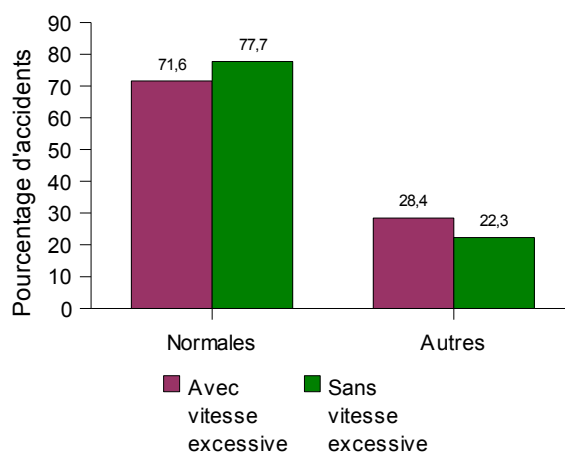


Répartition des accidents selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



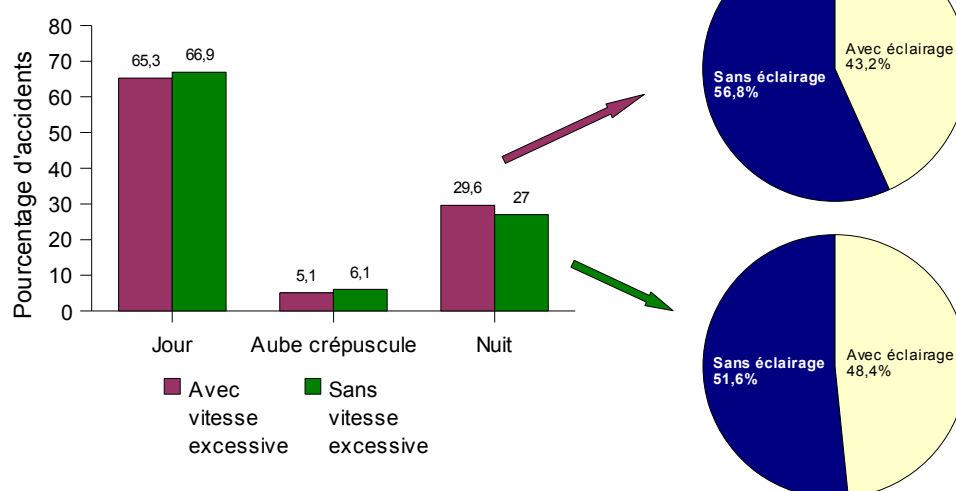
COMMENT ?

Conditions atmosphériques

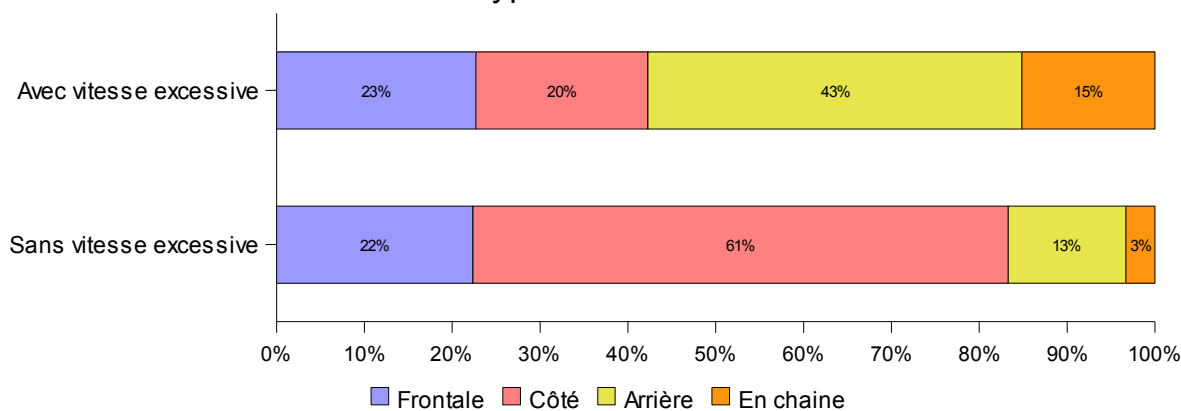


Autres = Pluie, neige, grêle, brouill., fumée, vent, tempête, tps éblouis. ou couvert, etc...

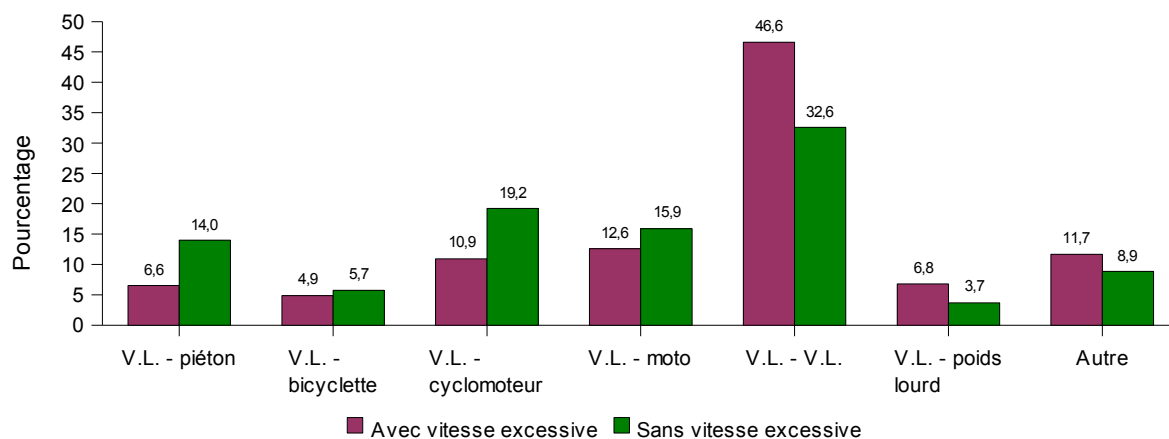
Luminosité



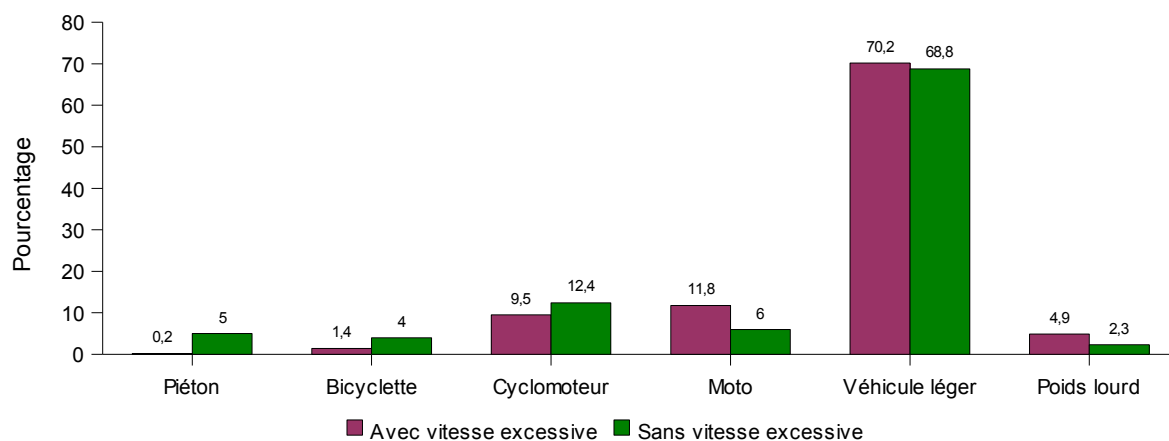
Types de collisions



Répartition selon le type de conflit

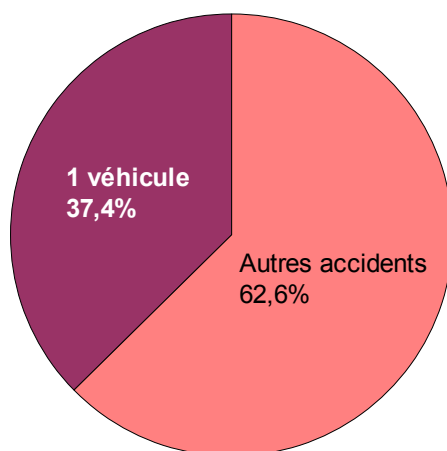


Usager présumé responsable

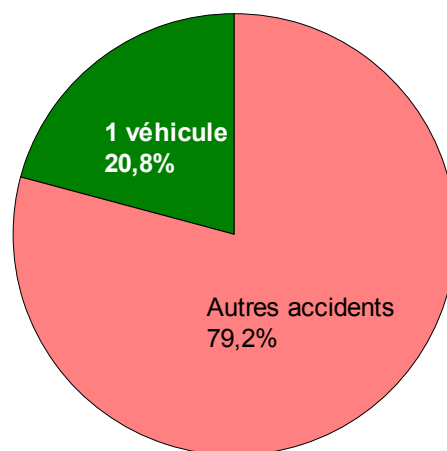


Accidents impliquant un seul véhicule (sans piéton)

Avec vitesse excessive



Sans vitesse excessive



Approfondissement de l'enjeu vitesse

Préambule :

Le groupe de travail, co-animé par la Préfecture et la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, était constitué des services de l'État (police nationale, gendarmerie nationale, direction interdépartementale des routes), de la Société d'Autoroutes Paris-Normandie, du conseil général, et de la Fédération Française des Motards en Colère.

Le groupe s'est réuni deux fois, le 21 novembre 2008 et le 20 janvier 2009.

Les échanges ont été nombreux entre les membres du groupe.

la première réunion a été l'occasion de faire l'état des lieux des éléments connus et de ceux qui paraissaient utiles à une meilleure compréhension.

Ainsi, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière a étudié les accidents mortels ayant pour cause principale la vitesse sur la période 2003-2007. Cette analyse portait sur 62 accidents mortels avec infraction relevée : « vitesse excessive et inadaptée eu égard aux circonstances ».

Cette analyse a servi de base à la discussion pour aboutir aux orientations définies.

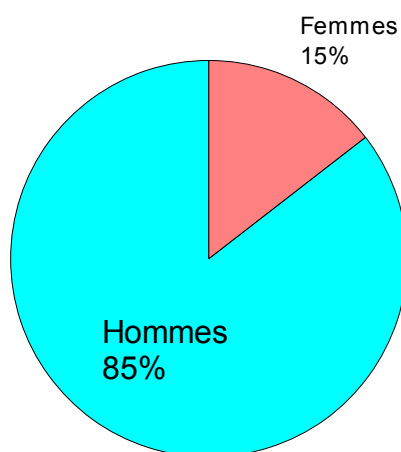
Outre ces éléments d'accidentologie, les échanges basés sur le vécu des représentants des forces de l'ordre ont permis de dégager des grandes lignes d'actions et mieux cibler les publics et les actions qui pourront être développées.

Les gestionnaires ont apporté un éclairage particulier sur le trafic.

La présence de représentants de l'association «FFMC» a apporté un éclairage particulier dans la mesure où leur approche est celle de l'usager, et que très souvent le public non motocycliste, a tendance à penser que c'est parce que ceux-ci roulent trop vite, qu'ils ont des accidents. Cette vision a été tempérée par la FFMC qui tend à démontrer que les automobilistes ne sont pas assez vigilants à la présence de motocyclistes.

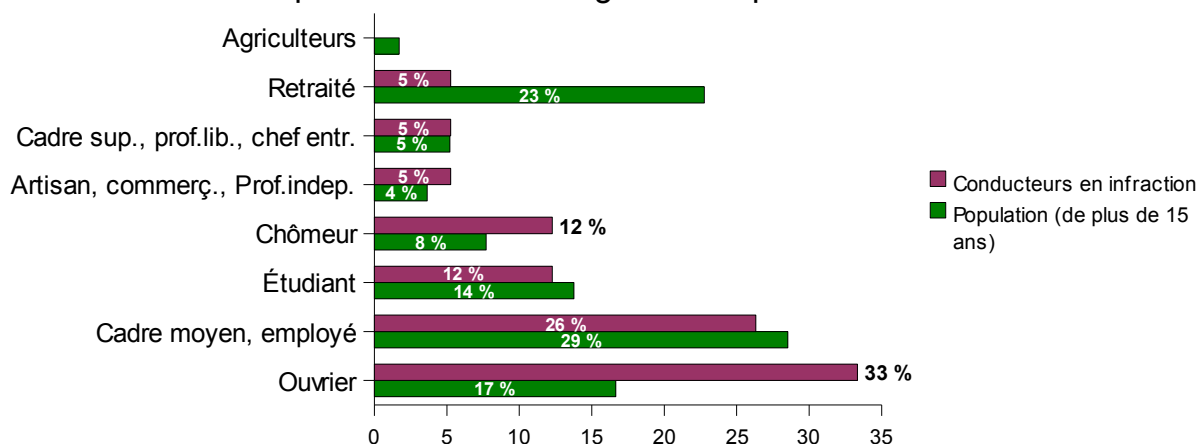
ACCIDENTS MORTELS Période 2003-2007 (Conducteurs pour lesquels les forces de l'ordre ont relevé une infraction pour vitesse excessive et inadaptée eu égard aux circonstances).

Répartition selon le sexe



Sur l'ensemble des accidents avec vitesse excessive on relève 79% d'hommes et 21% de femmes

Répartition selon la catégorie socioprofessionnelle



Les ouvriers sont particulièrement impliqués pour vitesse excessive et inadaptée eu égard aux circonstances

Principaux enseignements

Le pourcentage de véhicules dépassant la vitesse autorisée tend à baisser depuis 5 ans (France = même tendance).

Une vitesse excessive eu égard aux circonstances est relevée principalement :

- pour les conducteurs entre 18 et 39 ans ;
- pour les hommes (4 fois sur 5) ;
- hors intersection (9 fois sur 10) ;
- hors courbe (2 fois sur 3).

Les collisions arrière en chaîne sont presque 4 fois plus fréquentes.

Plus du tiers des accidents impliquent un seul véhicule.

La catégorie socioprofessionnelle « ouvriers » est particulièrement concernée, contrairement aux « retraités ».

Accident type : Un homme entre 18 et 39 ans conduisant à une vitesse excessive eu égard aux circonstances a un accident, en particulier de jour, le week-end. Dans un cas sur trois c'est un accident de véhicule seul, et lorsque plusieurs véhicules sont impliqués, l'accident est une collision arrière ou en chaîne.

Propositions d'orientations

Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie.

Impliquer les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées.

Cibler particulièrement les conducteurs de sexe masculin entre 18 et 39 ans.

Sensibiliser sur les risques corporels aggravés par la vitesse : collisions arrière et en chaîne, véhicules seuls, obstacles fixes, etc...

Poursuite de l'adaptation des limitations de vitesse à l'infrastructure et à l'environnement.

Poursuite des contrôles de vitesse par les forces de l'ordre.

Poursuite du déploiement des radars automatiques.

Adapter l'infrastructure aux limitations de vitesse

L'alcool

Étude de l'enjeu alcool

COMBIEN ?

Les contrôles d'alcoolémie dans le Département (année 2007)

	Nombre de dépistages	Nombre de dépistages positifs	Nombre de dépistages par millier d'habitants	Nombre de dépistages positifs par millier d'habitants	Taux de positivité
Calvados	167409	6900	251	10,4	4,1 %
France	10319352	328670	169	5,4	3,2 %

Les accidents

	Nombre d'accidents	% d'accidents avec alcool	Nombre d'accidents mortels	% d'accidents mortels avec alcool	Nombre de tués ⁵	% de tués avec alcool
Avec conducteur alcoolisé	464 ⁶	14 %	68	31,1 %	77	32,8 %
Ensemble des accidents à taux connu	3305		219		235	
France		10 %		29,4 %		30,2 %

En outre, 26 accidents avec un piéton présentant une alcoolémie illégale ont été relevés (0,75 % des accidents).

L'alcool est-il un enjeu dans le Calvados ?

Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence (France)	% d'accidents estimé du thème	Significativité
accidents avec alcool 2003-2007	433	2885	10,0	15,0	TS+
accidents avec alcool 2002-2006	464	3305	10,0	14,0	TS+

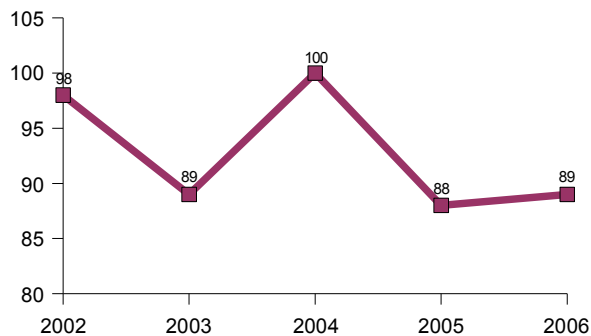
L'alcool est un enjeu dans le département du Calvados.

5 - coefficient 1,069 appliqué au nombre de tués des années 2002, 2003 et 2004, pour tenir compte du changement de définition des victimes au 1er janvier 2005.

6 - avec au moins un conducteur en situation de délit ou d'infraction pour dépassement du taux légal d'alcoolémie.

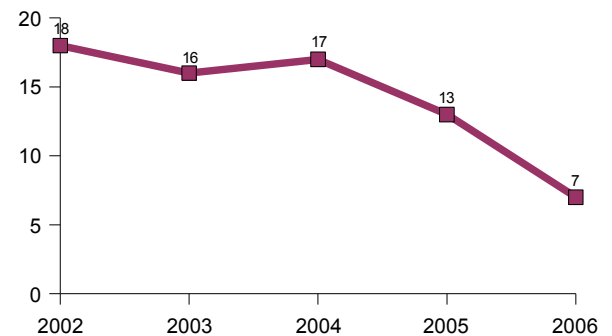
Evolution du nombre d'accidents

Avec conducteur alcoolisé



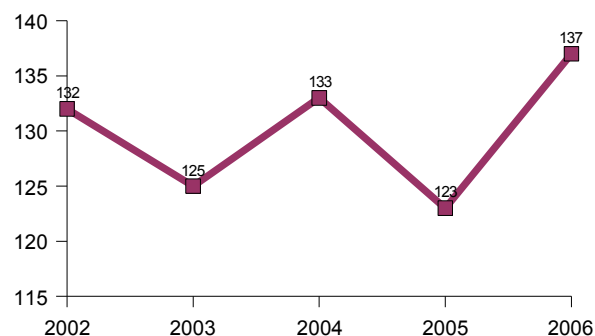
Evolution du nombre de tués

Avec conducteur alcoolisé

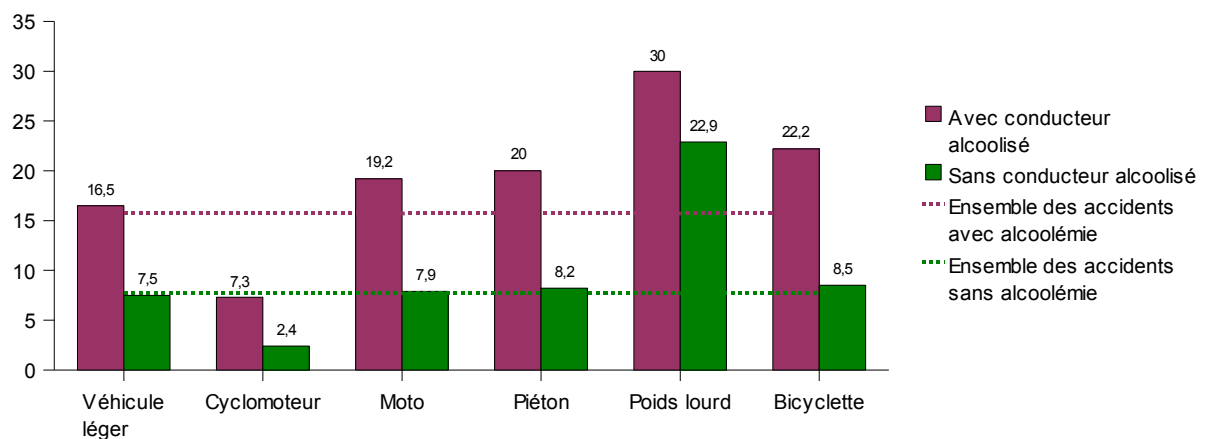


Evolution du nombre de blessés

Avec conducteur alcoolisé



Indicateurs de gravité selon les impliqués



Indicateur de gravité⁷ de l'ensemble des accidents avec alcoolémie = 15,7

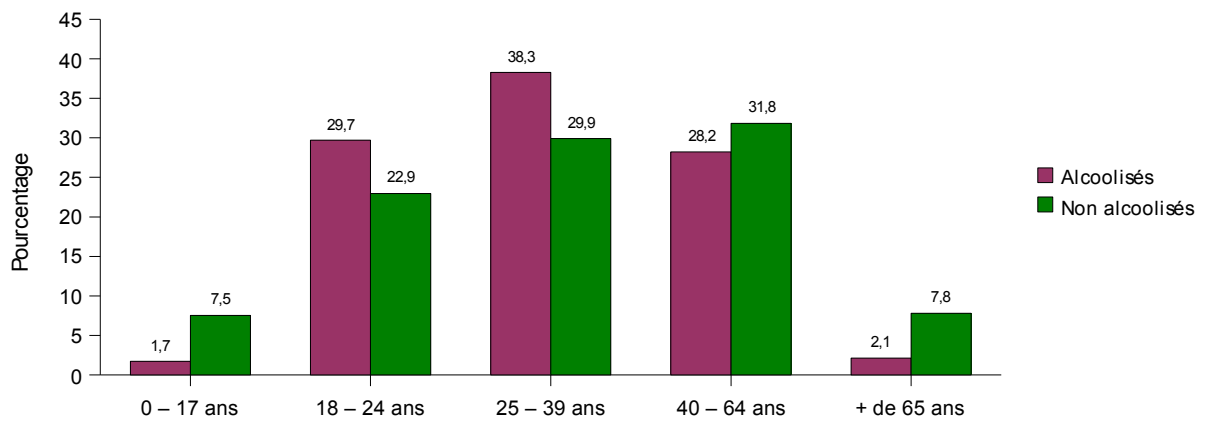
Indicateur de gravité de l'ensemble des accidents sans alcoolémie = 7,7

Les accidents avec alcoolémie sont deux fois plus graves.

⁷ - Indicateur de gravité = Nombre de tués/Nombre d'accidents x 100

QUI ?

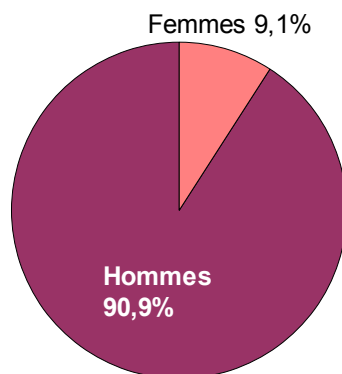
Age des conducteurs



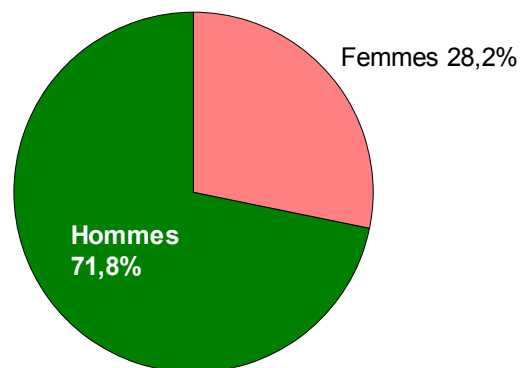
Ce sont les conducteurs entre 18 et 39 ans qui conduisent le plus souvent avec une alcoolémie illégale.

Conducteurs, répartitions hommes – femmes

Conducteurs avec alcoolémie

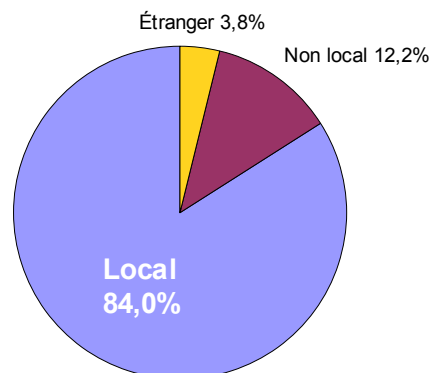


Conducteurs sans alcoolémie



Origine des véhicules

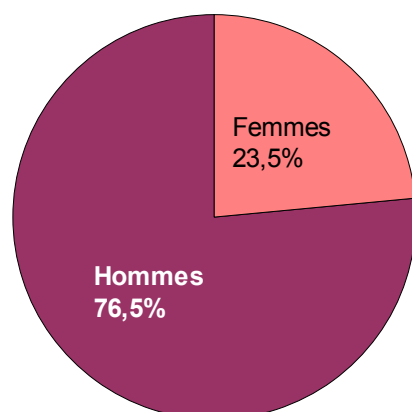
avec conducteur alcoolisé



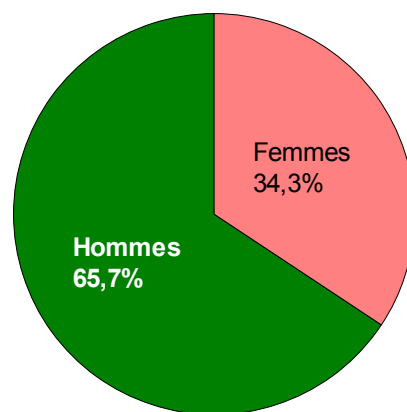
Victimes lors d'un accident impliquant un conducteur alcoolisé

	Accid.	Tués	BH	BNH	Accidents mortels	Accidents graves	Ig
BILAN GLOBAL	464	73	262	391	68	267	15,7

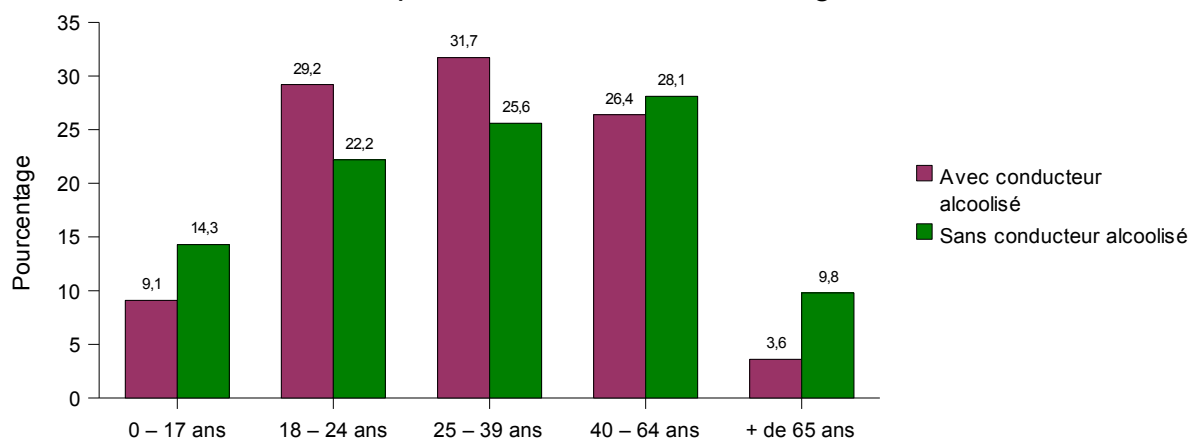
Répartition des victimes selon le sexe
Avec conducteur alcoolisé



Répartition des victimes selon le sexe
Sans conducteur alcoolisé

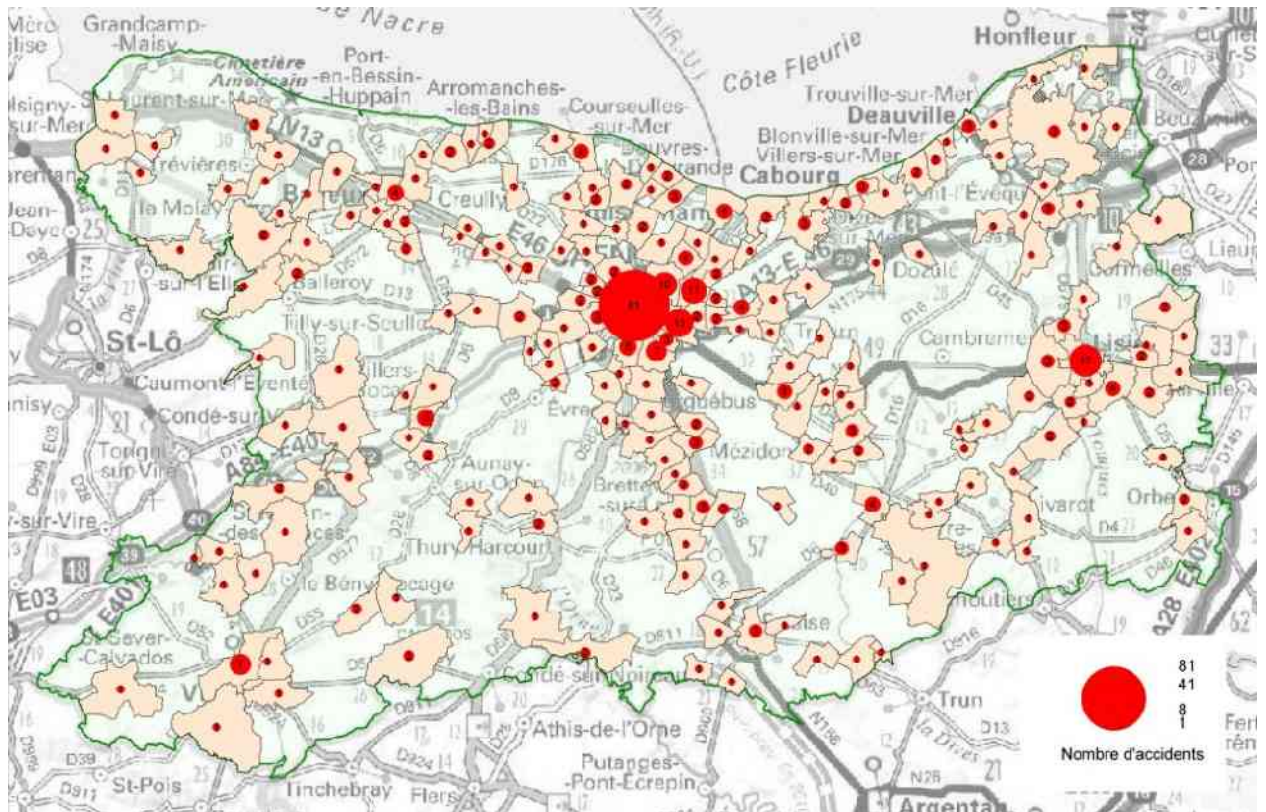


Répartition des victimes selon l'âge

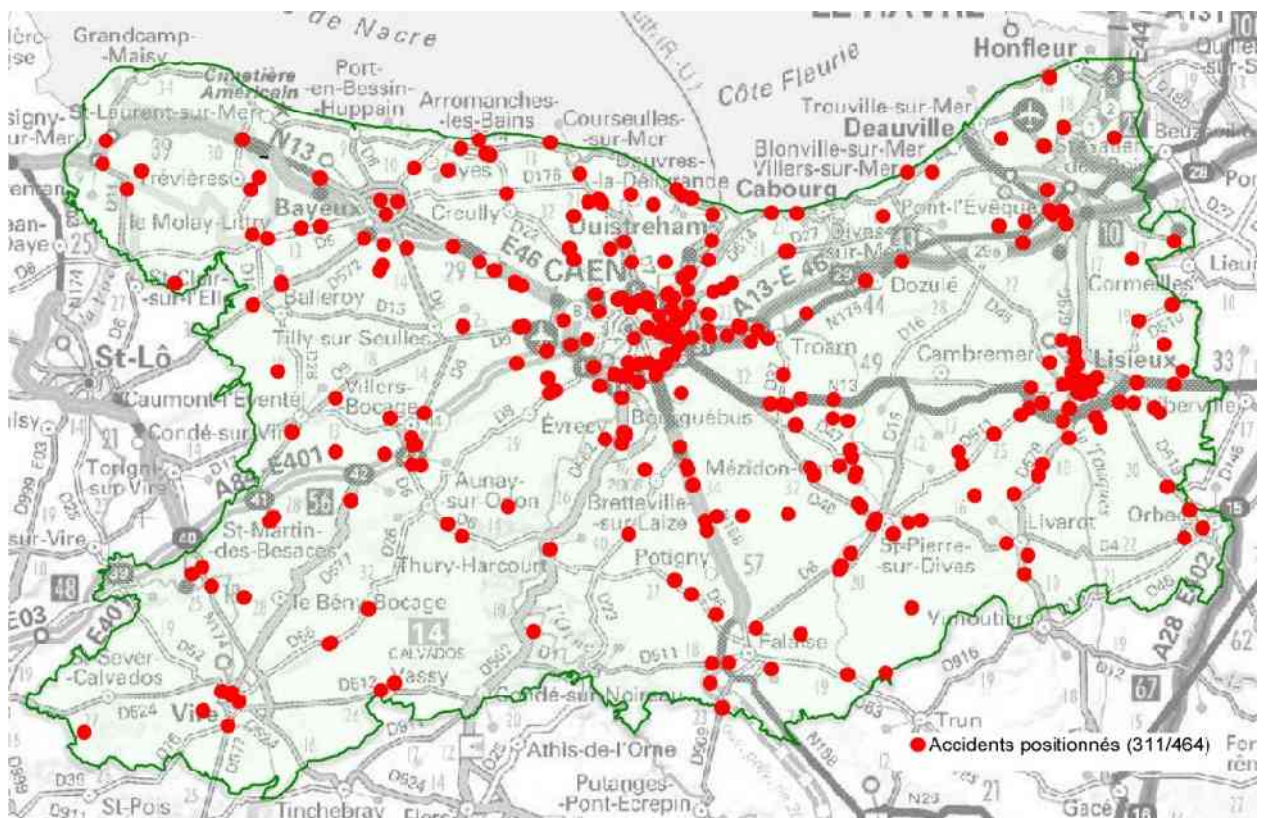


OU ?

Répartition des accidents par commune

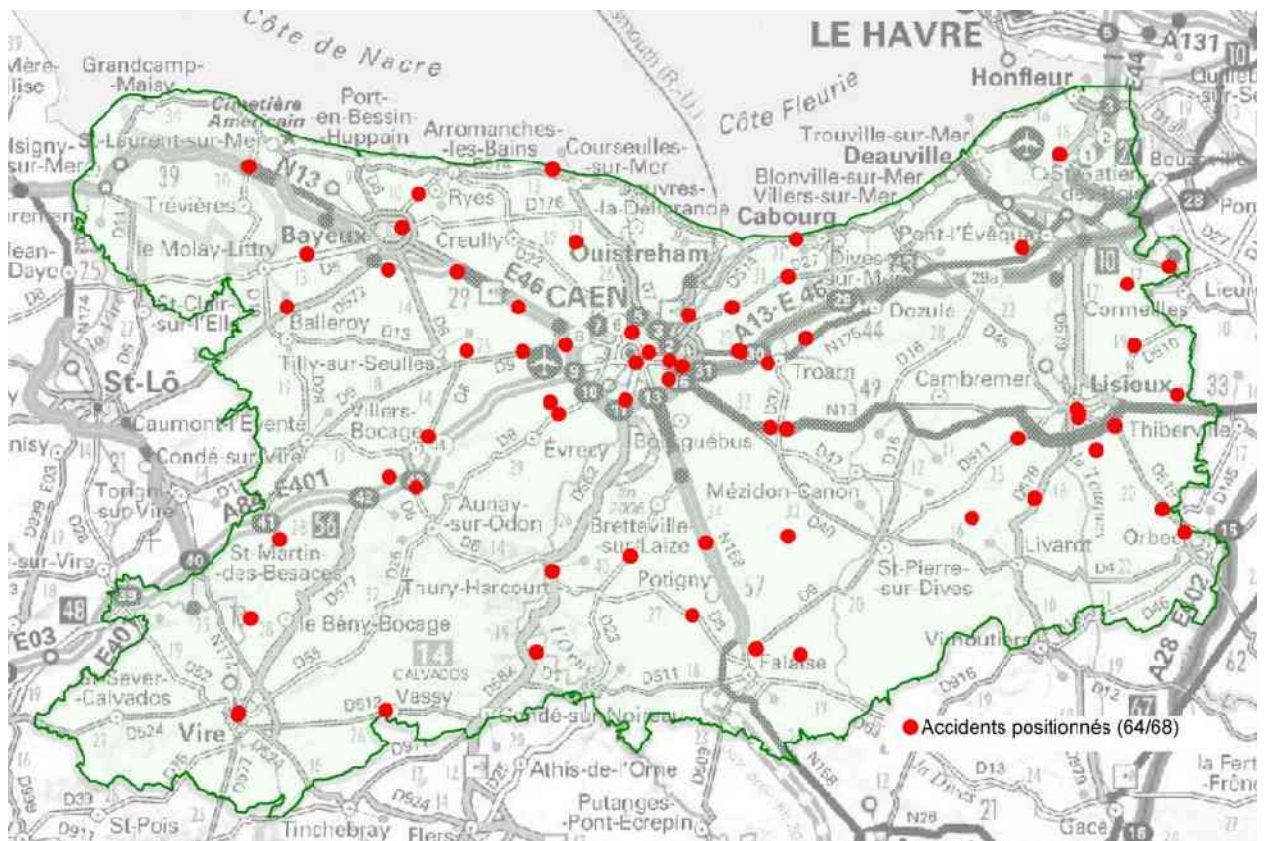


Répartition spatiale des accidents



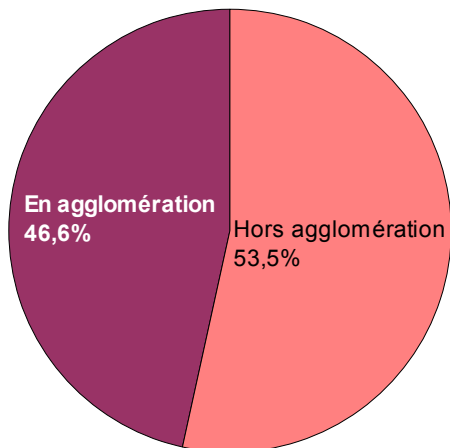
(la plupart des accidents non positionnés sont situés sur voies communales)

Répartition spatiale des accidents mortels

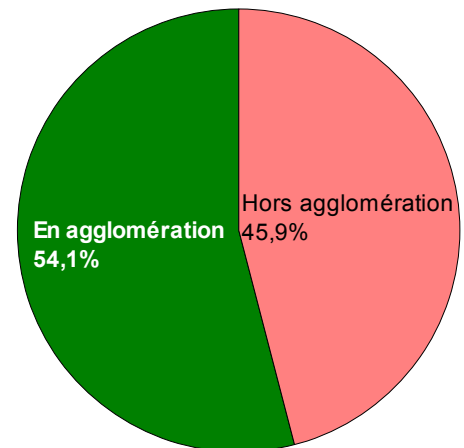


Répartition en / hors agglomération

Accidents avec alcoolémie



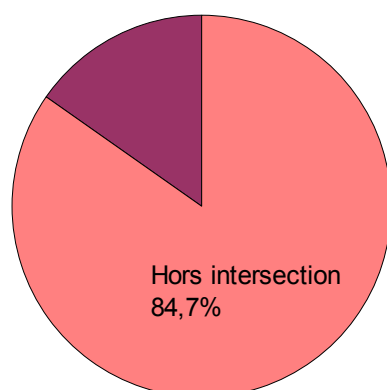
Accidents sans alcoolémie



Répartition en / hors intersection

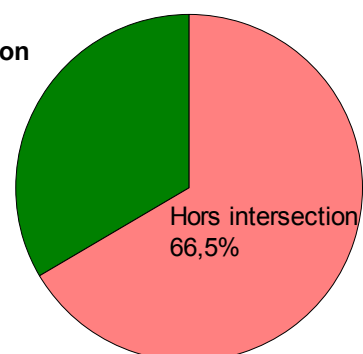
Accidents avec alcoolémie

En intersection
15,3%



Accidents sans alcoolémie

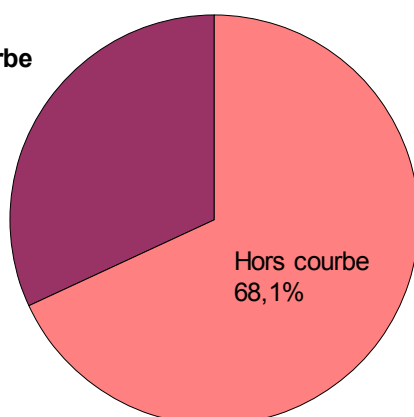
En intersection
33,5%



Répartition en / hors courbe

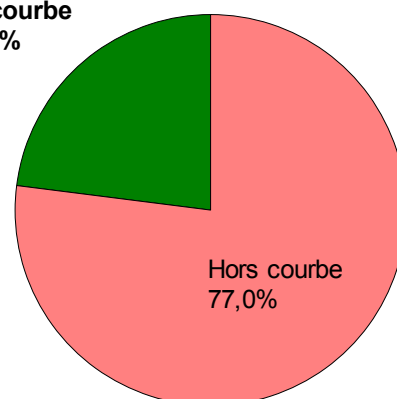
Accidents avec alcoolémie

En courbe
31,9%



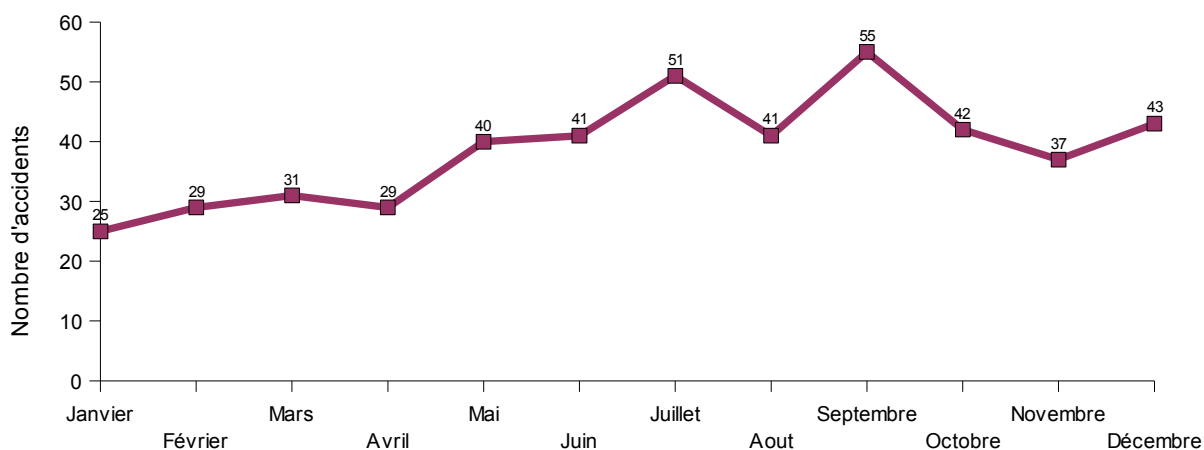
Accidents sans alcoolémie

En courbe
23,0%

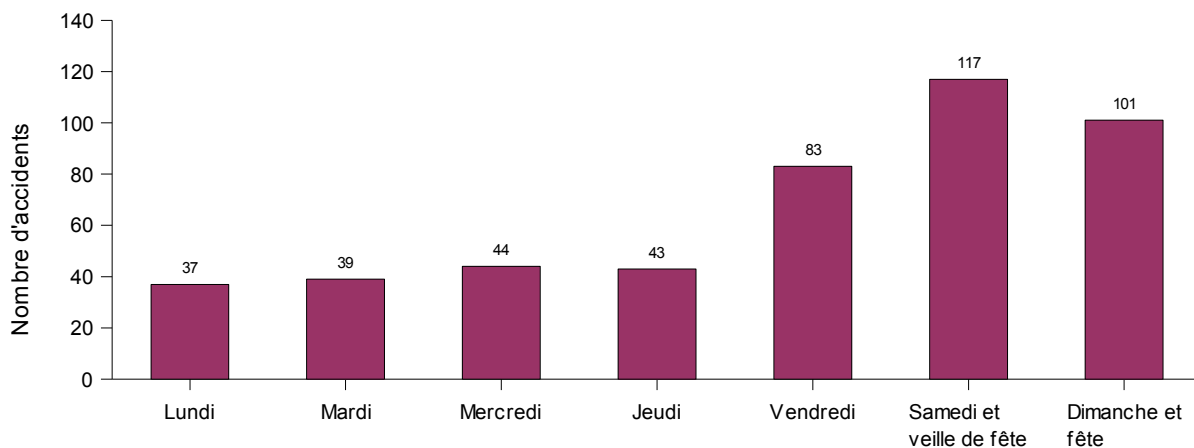


QUAND ?

Répartition des accidents selon le mois



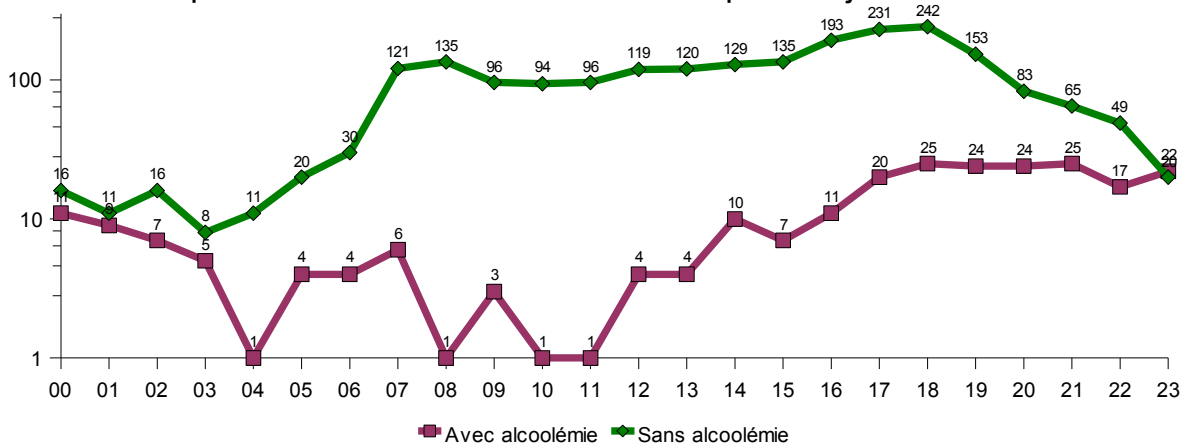
Répartition des accidents selon le jour de la semaine



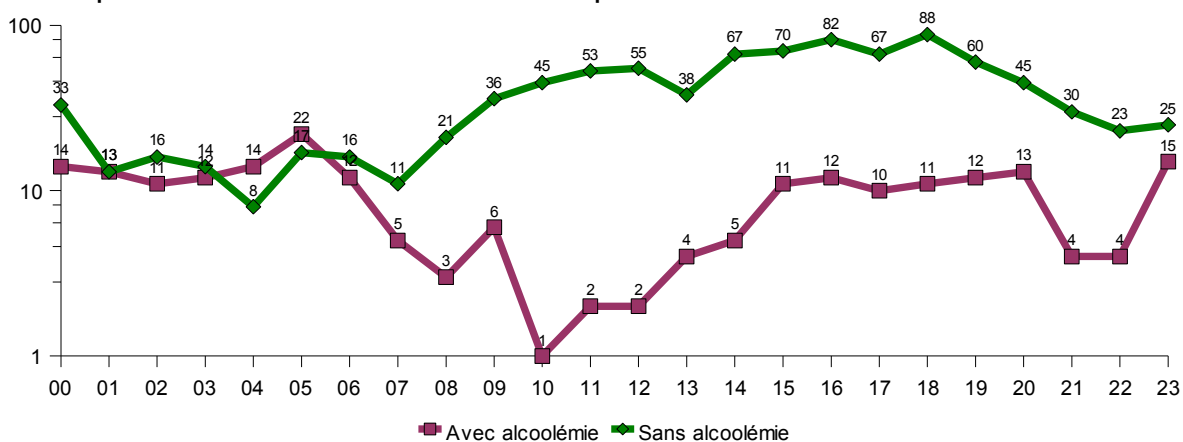
Les accidents avec alcoolémie sont deux fois plus fréquents les week end et les jours de fête.

Les 2/3 des accidents avec alcoolémie sont relevés à partir du vendredi.

Répartition des accidents selon l'heure - pour les jours ouvrables



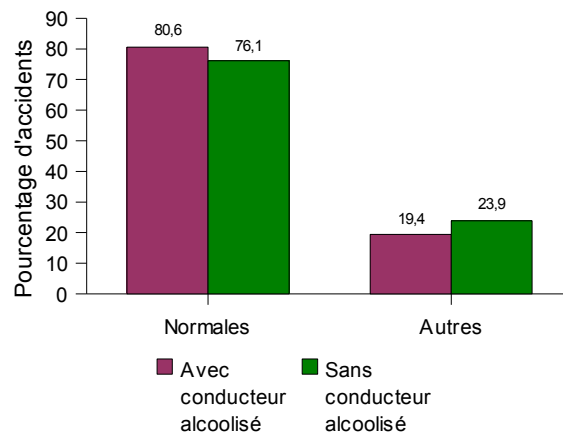
Répartition des accidents selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



Entre 23h00 et 5h00, le nombre d'accidents avec alcoolémie est proche de celui sans alcoolémie.

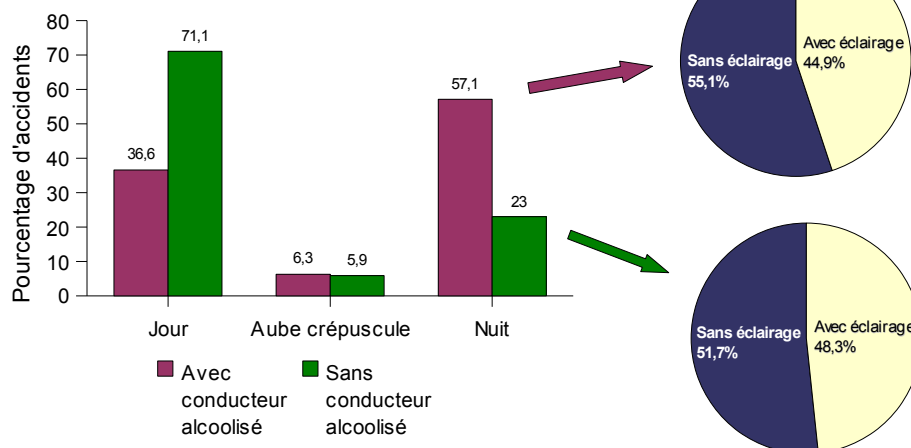
COMMENT ?

Conditions atmosphériques

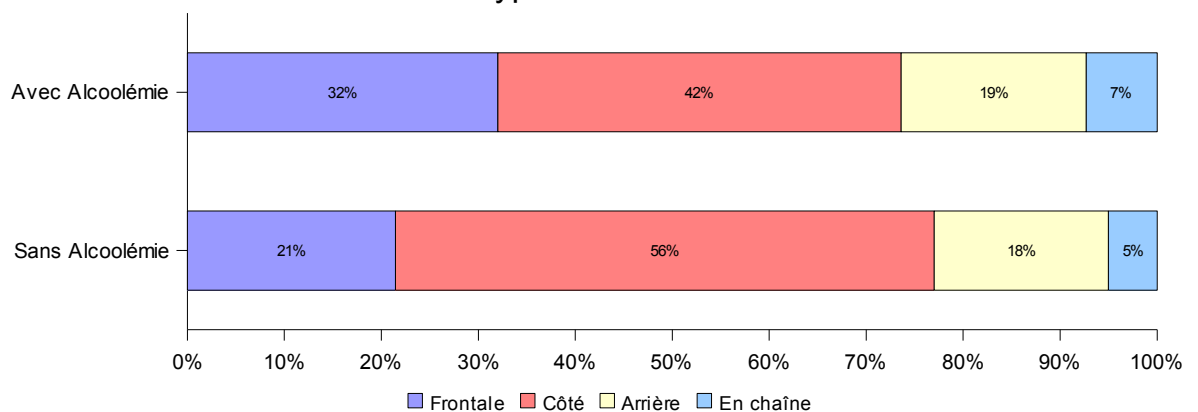


Autres = Pluie, neige, grêle, brouill., fumée, vent, tempête, tps éblouis. ou couvert, etc..

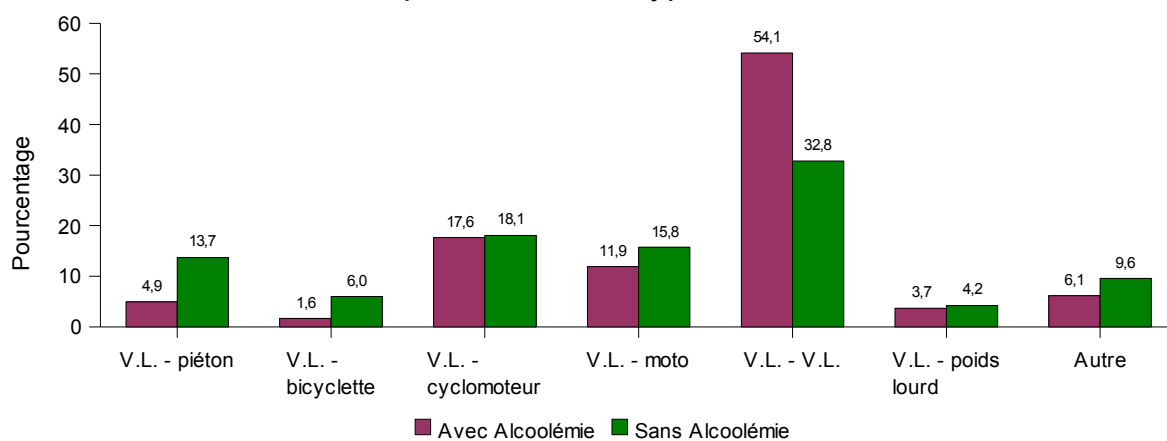
Luminosité



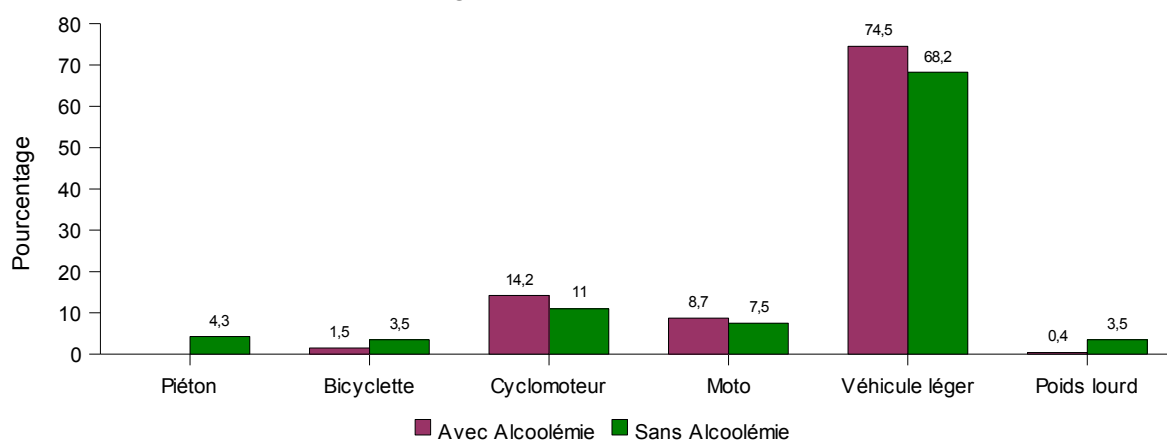
Types de collisions



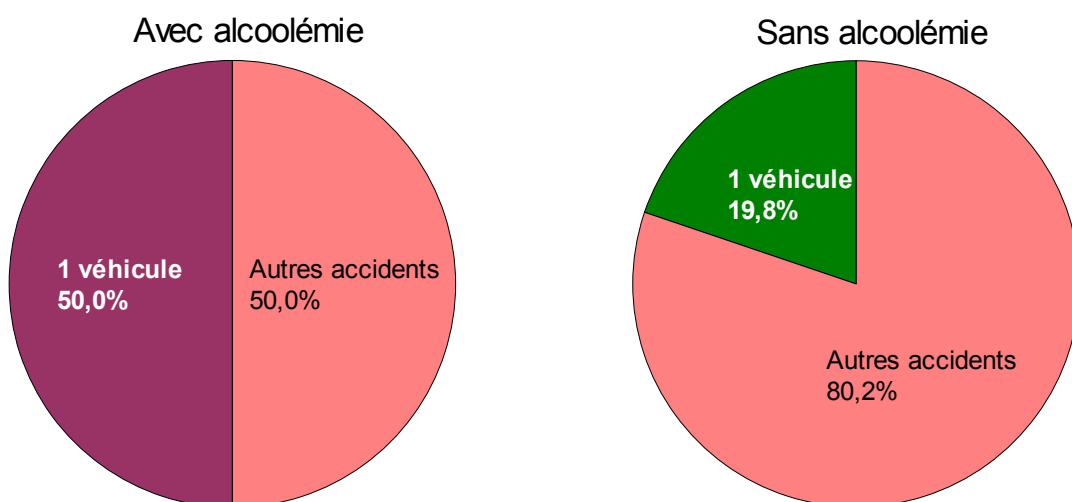
Répartition selon le type de conflit



Usager présumé responsable



Accidents impliquant un seul véhicule (sans piéton)



Approfondissement de l'enjeu alcool

Préambule :

Le groupe de travail, co-animé par la Préfecture et la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, était constitué des services de l'État (Parquet de Lisieux, police nationale, gendarmerie nationale) et de la Prévention Routière.

Le groupe s'est réuni deux fois, le 19 novembre 2008 et le 14 janvier 2009.

Les échanges ont été nombreux entre les membres du groupe.

La première réunion a été l'occasion de faire l'état des lieux des éléments connus et de ceux qui paraissaient utiles à une meilleure compréhension.

Ainsi, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière a étudié les accidents ayant pour cause principale la vitesse sur la période 2003-2007. Cette analyse portait notamment sur 27 accidents mortels relevés entre 23h00 et 8h00.

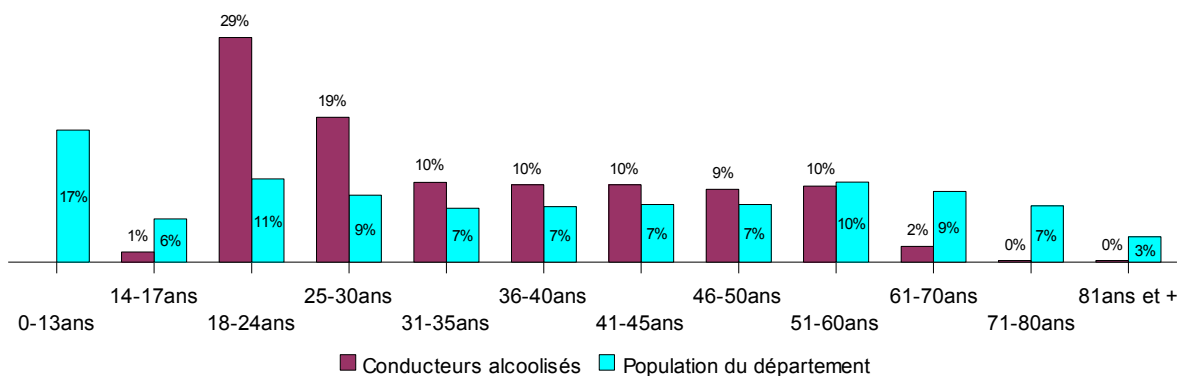
Cette analyse a servi de base à la discussion pour aboutir aux orientations définies.

Outre ces éléments d'accidentologie, les échanges basés sur le vécu des représentants des forces de l'ordre ont permis de dégager des grandes lignes d'actions et mieux cibler les publics et les actions qui pourront être développées.

La présence d'un substitut du Procureur a permis d'aborder le traitement des délits liés à la conduite en état d'alcoolémie et un éclairage particulier dans la mesure où les jugements qui interviennent sont l'aboutissement d'une procédure, mais pas obligatoirement la dernière, car le taux de récidive reste élevé et les mesures à proposer en particulier dans le cadre des peines de substitution ont pu être évoquées.

TRANCHES D'AGES (accidents impliquant un conducteur dépassant le taux légal d'alcoolémie) Période 2003-2007.

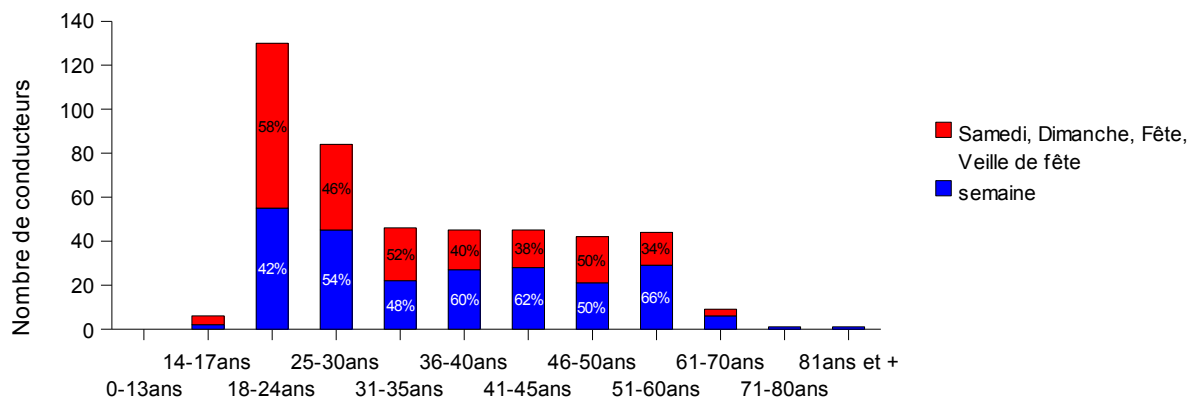
Répartition selon l'âge Conducteurs alcoolisés



Les 18-30 ans sont particulièrement concernés.

Répartition selon le jour de la semaine

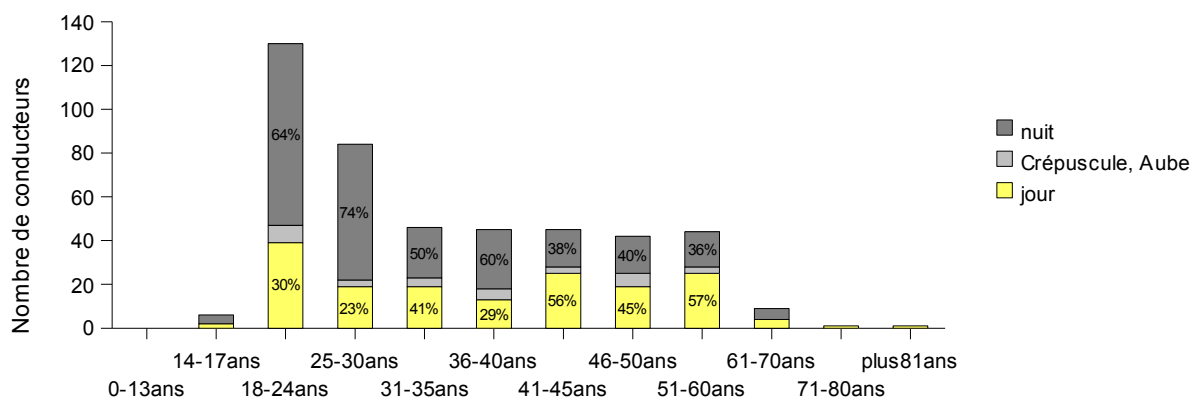
Conducteurs alcoolisés



**Pour les plus jeunes, samedi, dimanche, fête et veille de fête.
Entre 36 et 45 ans, et au-delà de 51 ans, plus souvent en semaine.**

Répartition jour-nuit

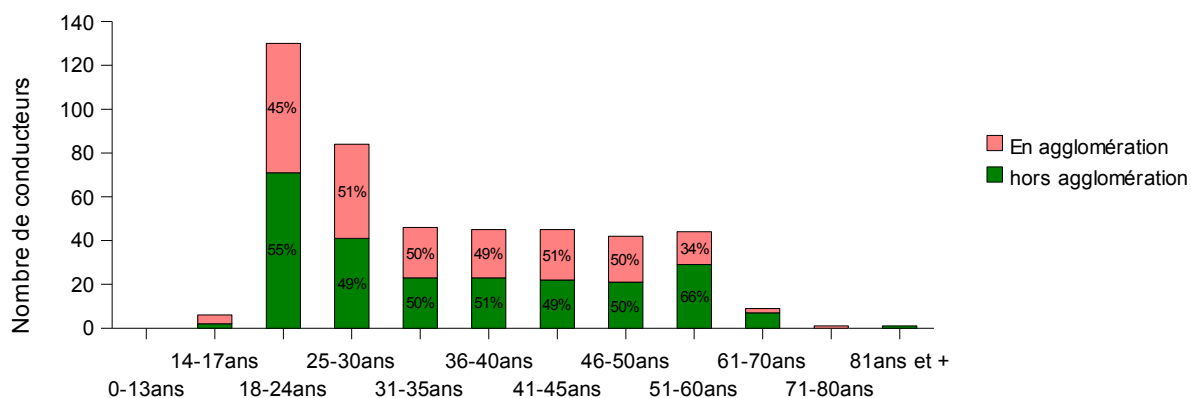
Conducteurs alcoolisés



Au-delà de 40 ans, moins la nuit.

Répartition selon le milieu

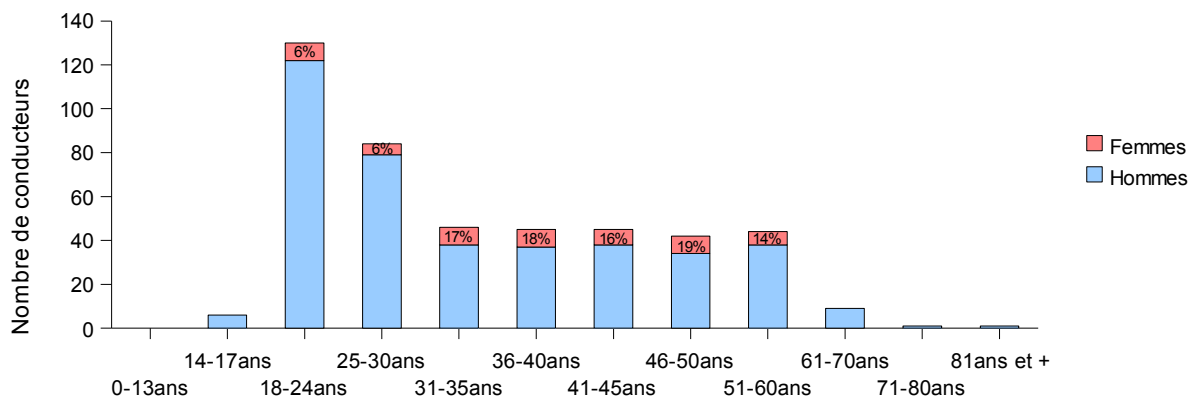
Conducteurs alcoolisés



Répartition équilibrée pour la majorité des tranches d'âge.

Répartition selon le sexe

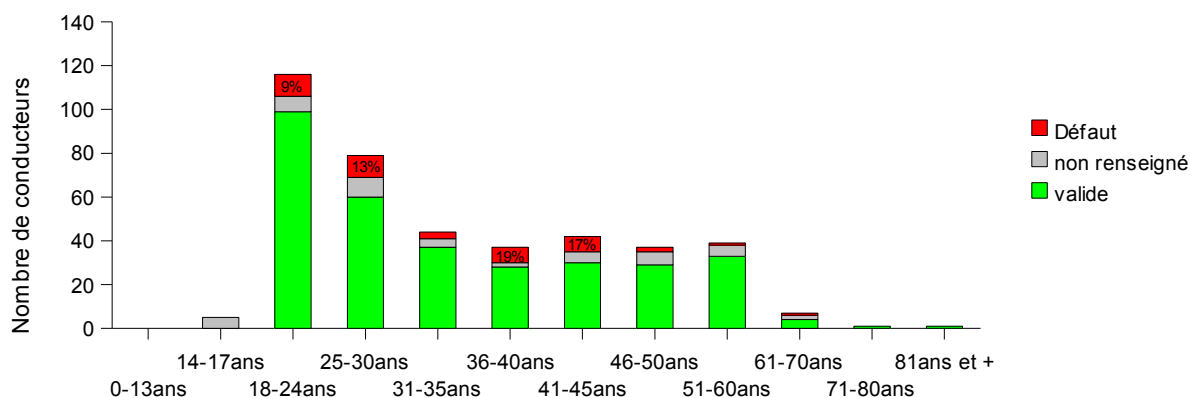
Conducteurs alcoolisés



Augmentation du pourcentage de femmes au delà de 31 ans.

Répartition selon le permis de conduire

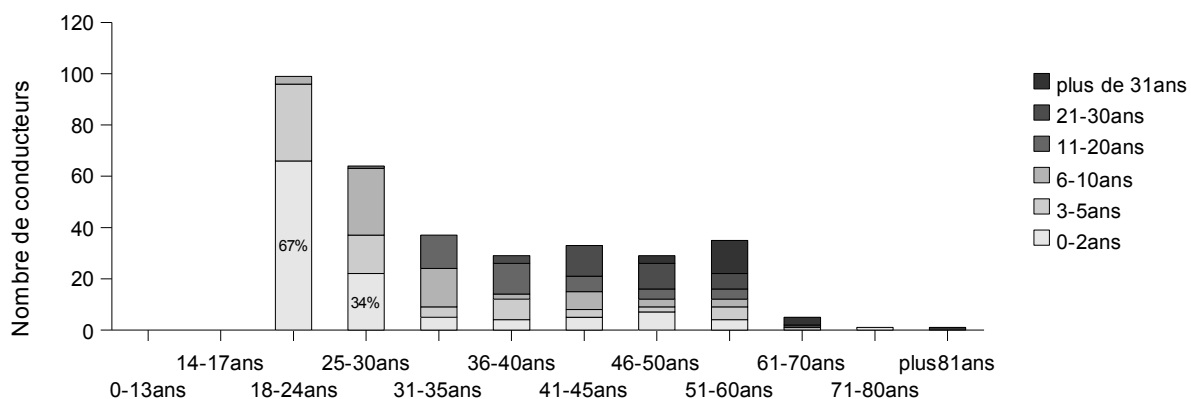
Conducteurs alcoolisés



Les 25-30 et 36-45 sont davantage concernés par le défaut de permis.

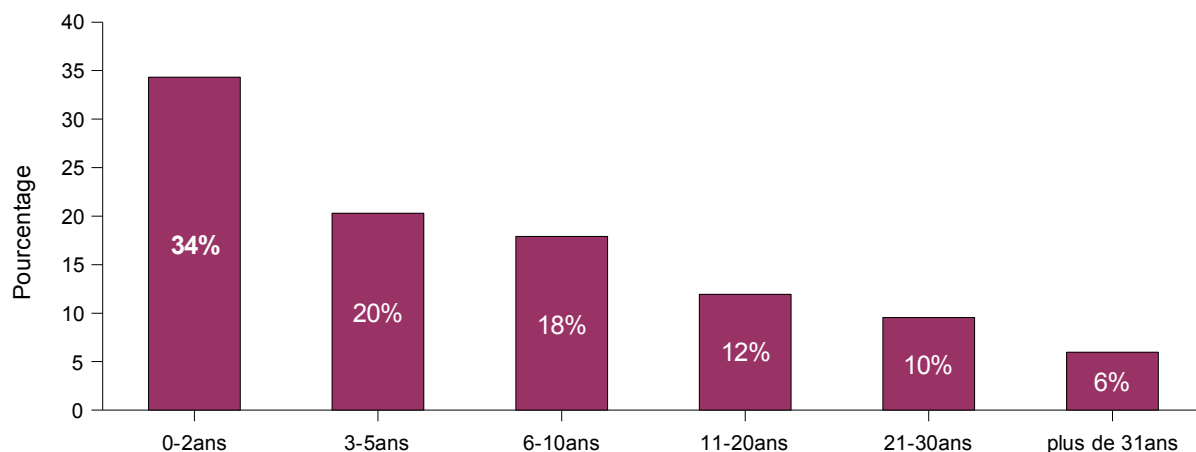
Répartition selon le nombre d'années de permis

Conducteurs alcoolisés



Forte implication des conducteurs de moins de 30 ans ayant moins de deux ans de permis de conduire.

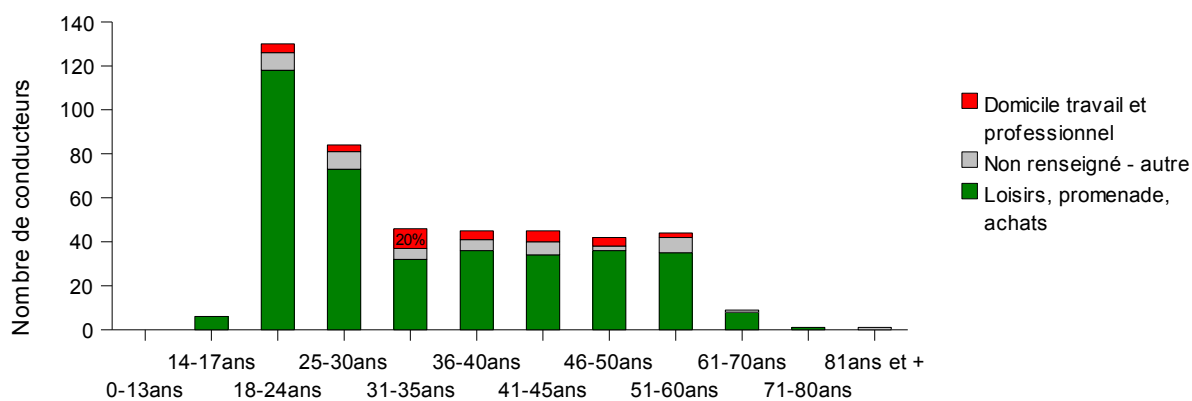
Nombre d'années de permis



Le tiers des conducteurs alcoolisés a moins de 2 ans de permis de conduire.

Répartition selon le motif du déplacement

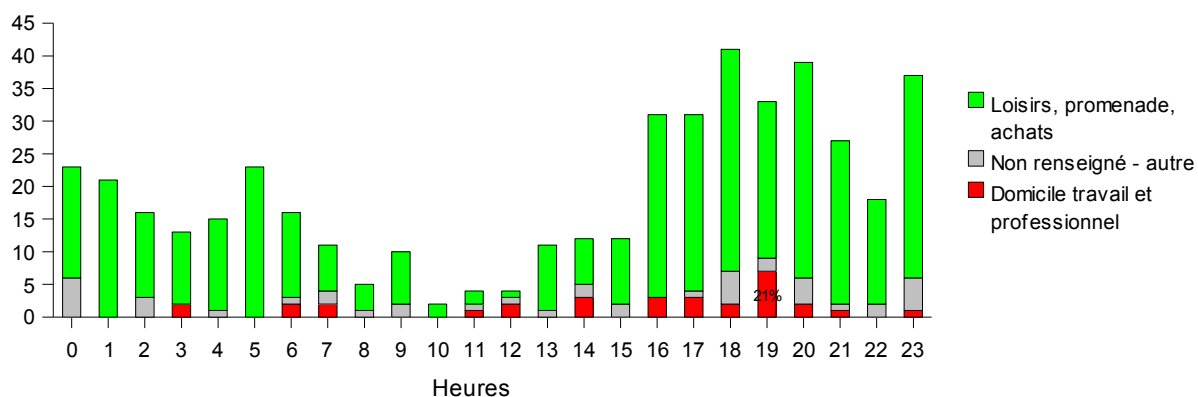
Conducteurs alcoolisés



31-35 ans / déplacement lié à une activité professionnelle

Répartition par tranche horaire selon le motif de déplacement

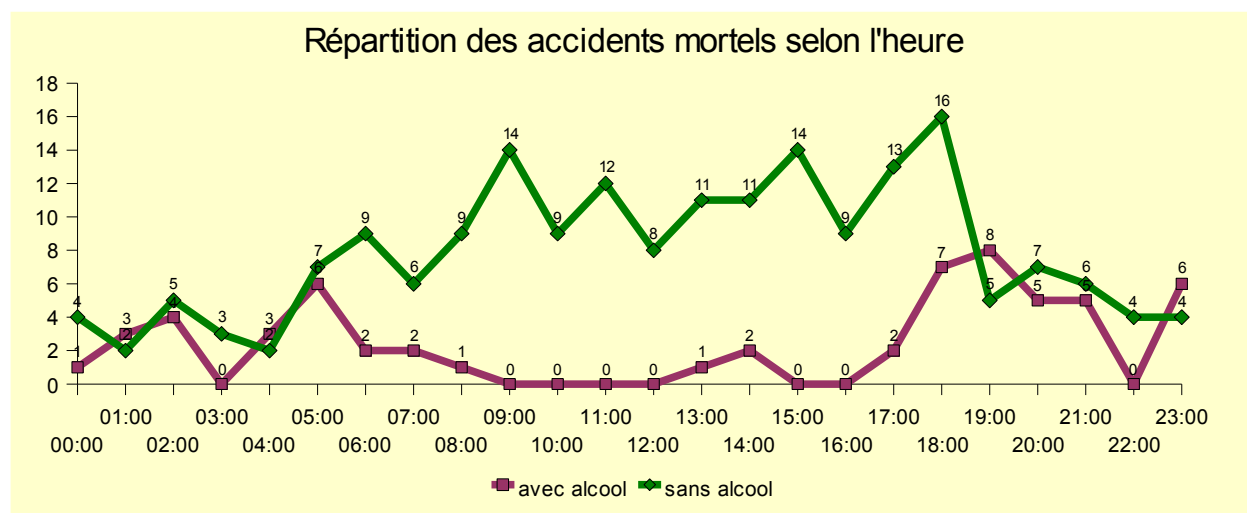
Conducteurs alcoolisés



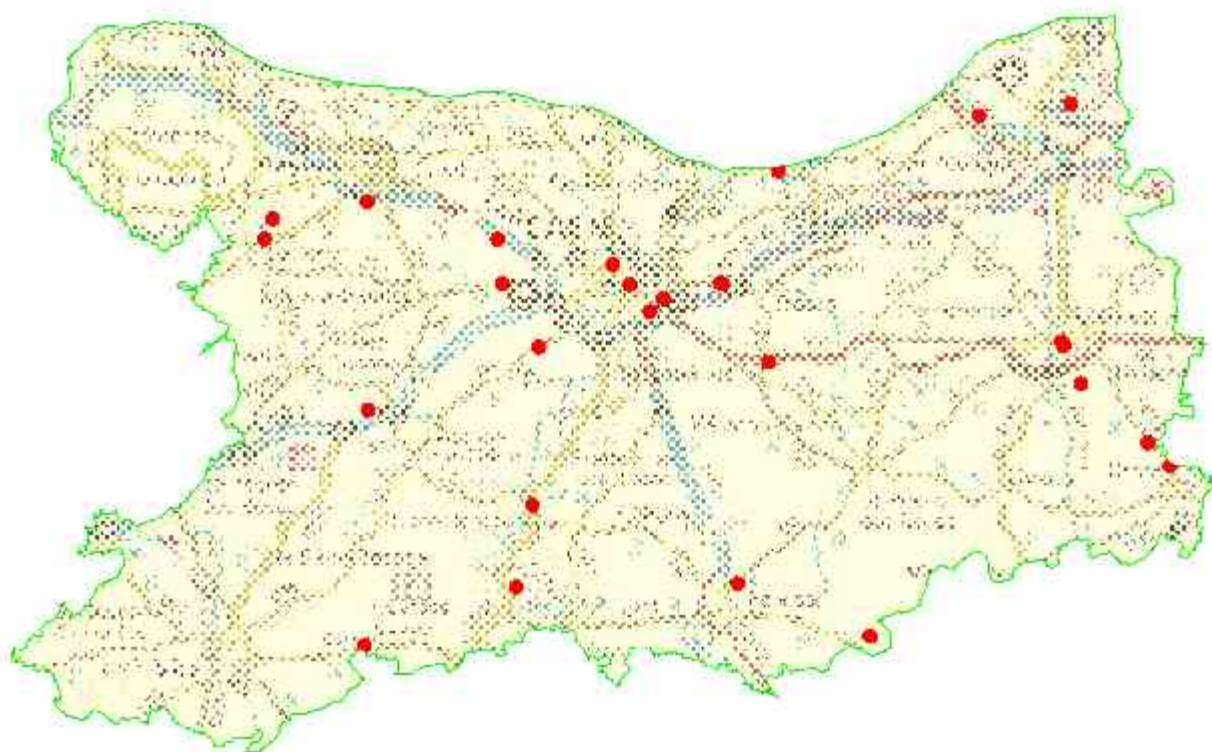
Augmentation du nombre d'accidents avec conducteur alcoolisé à partir de 16h00. Le pourcentage le plus important, et significatif, d'accidents avec alcool lié à une activité professionnelle est relevé entre 19 et 20h00 (21%).

ACCIDENTS MORTELS (avec conducteur alcoolisé) entre 23h00 et 8h00

La partie suivante est un zoom sur les accidents mortels avec alcool entre 23h00 et 8h00, et pouvant avoir un lien avec des débits de boisson ouverts la nuit.

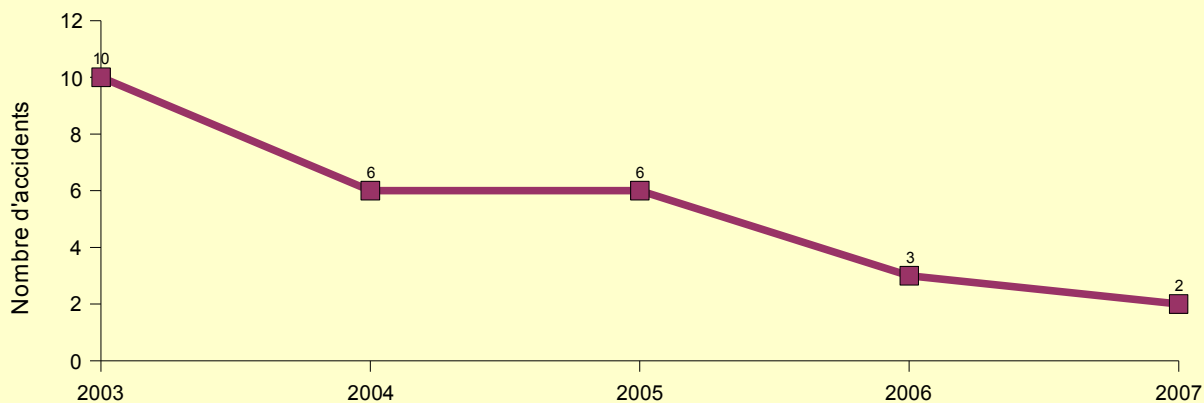


Durant cette période on enregistre presque autant d'accidents avec alcool que sans.



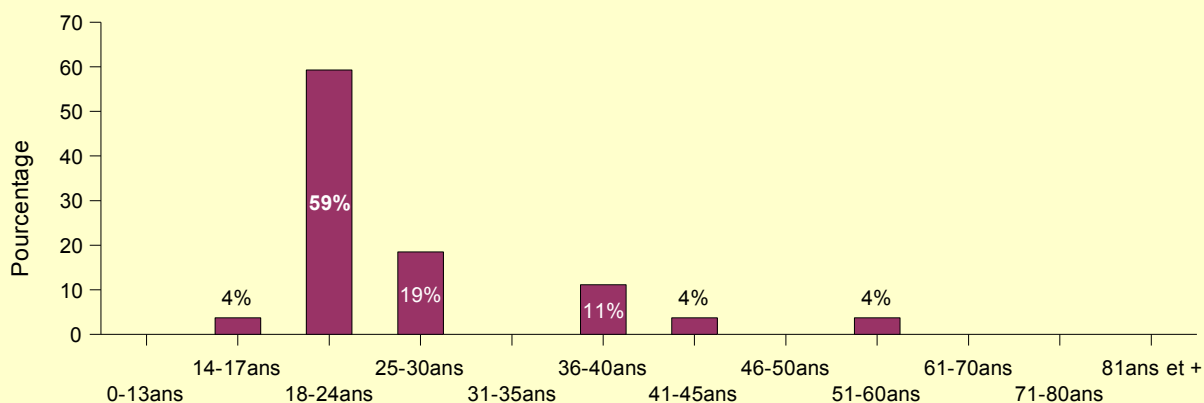
27 accidents mortels avec conducteur alcoolisé ont été relevés entre 23h00 et 8h00.

Evolution du nombre d'accidents mortels Entre 23h00 et 8h00



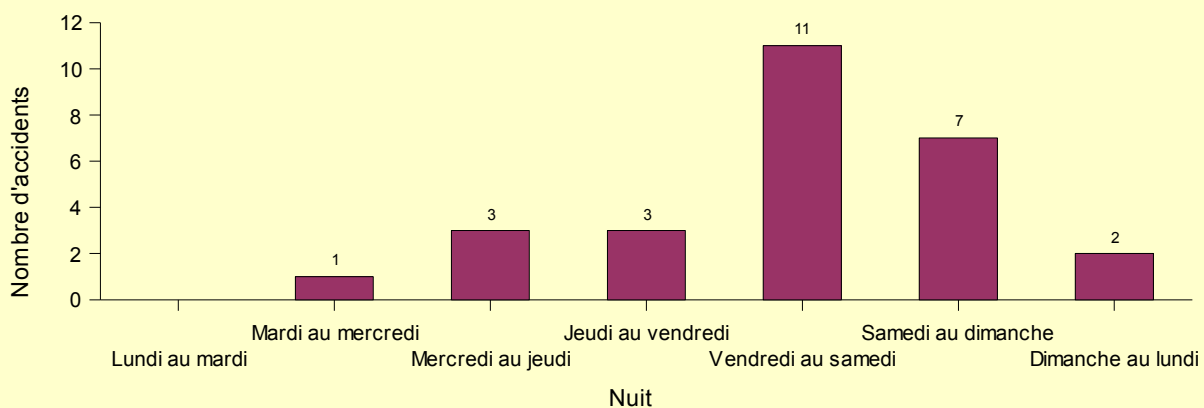
Nette diminution du nombre d'accidents depuis 2003.

Répartition des conducteurs selon l'âge Entre 23h00 et 8h00



Forte implication des conducteurs entre 18 et 24 ans.

Répartition selon la nuit Entre 23h00 et 8h00

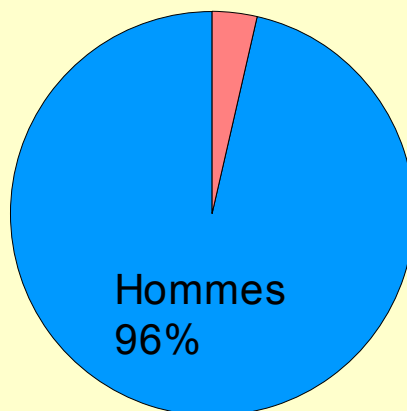


Surtout la nuit du vendredi au samedi.

Répartition des conducteurs selon le sexe

Entre 23h00 et 8h00

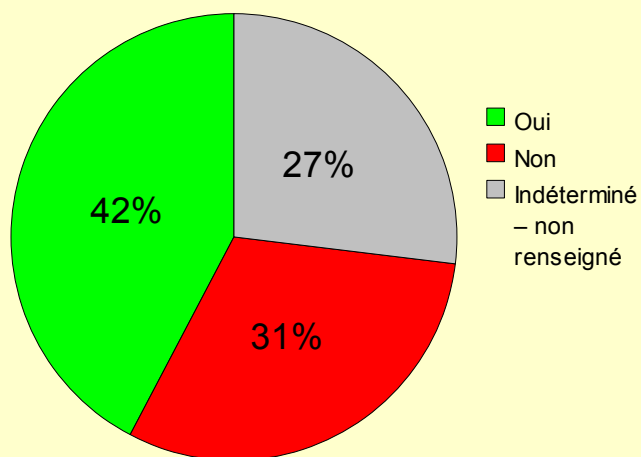
Femmes 4%



Conducteurs impliqués essentiellement de sexe masculin.

Port de la ceinture de sécurité

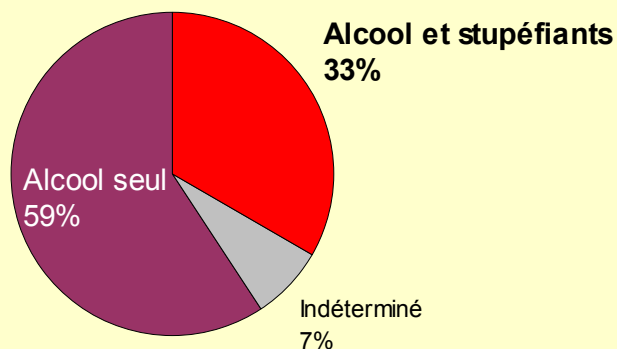
Entre 23h00 et 8h00



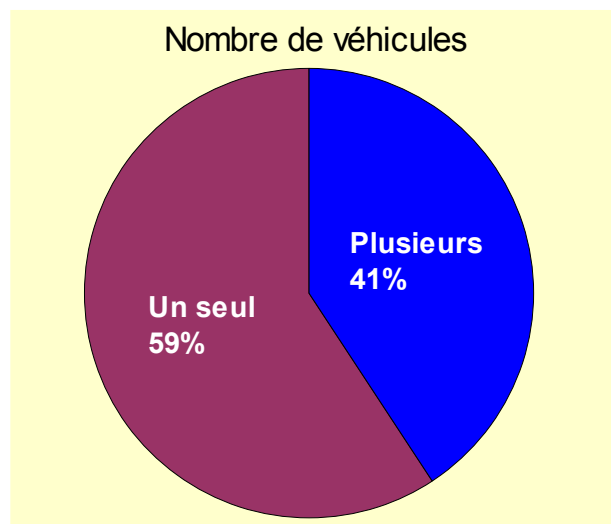
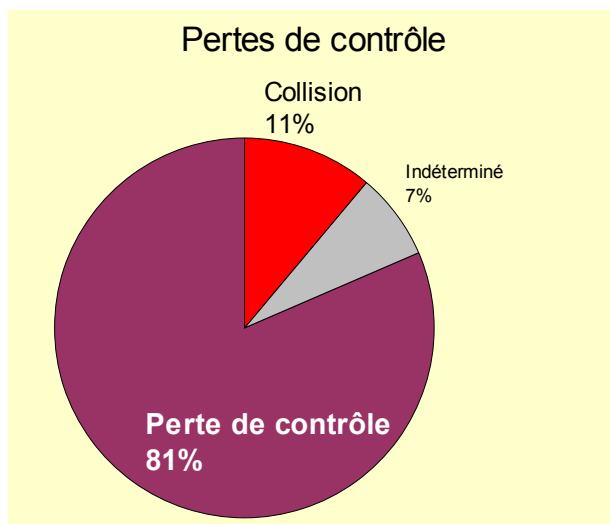
Non port de la ceinture dans 1/3 des cas.

Alcool et stupéfiants

Entre 23h00 et 8h00

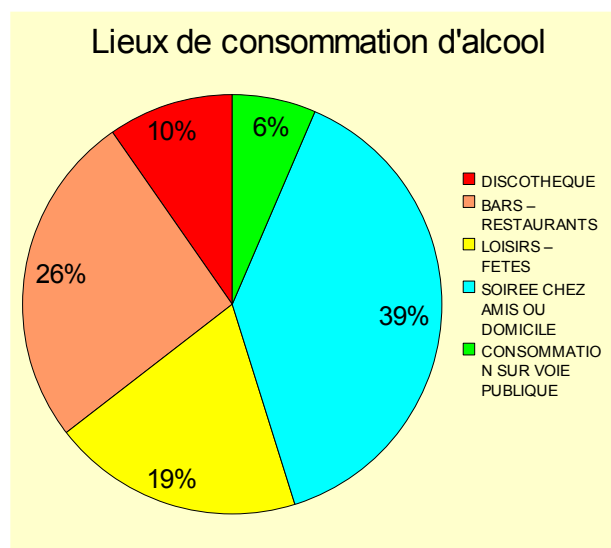
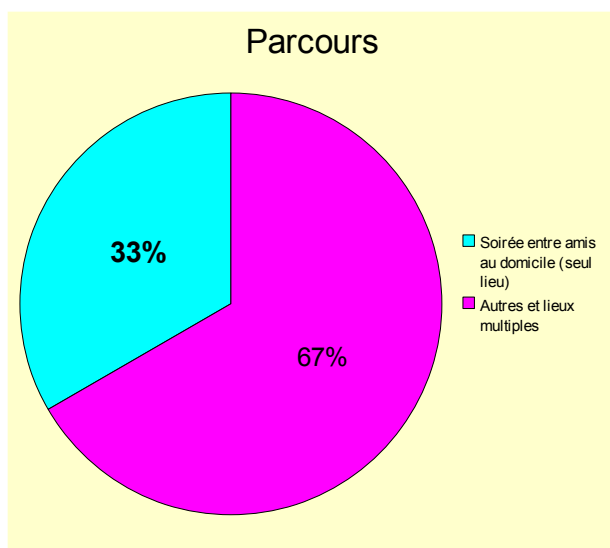


Présence de stupéfiants relevée pour 1/3 des conducteurs alcoolisés impliqués.



8 accidents sur 10 sont dus à des pertes de contrôle (avec ou sans collision avec un autre usager).

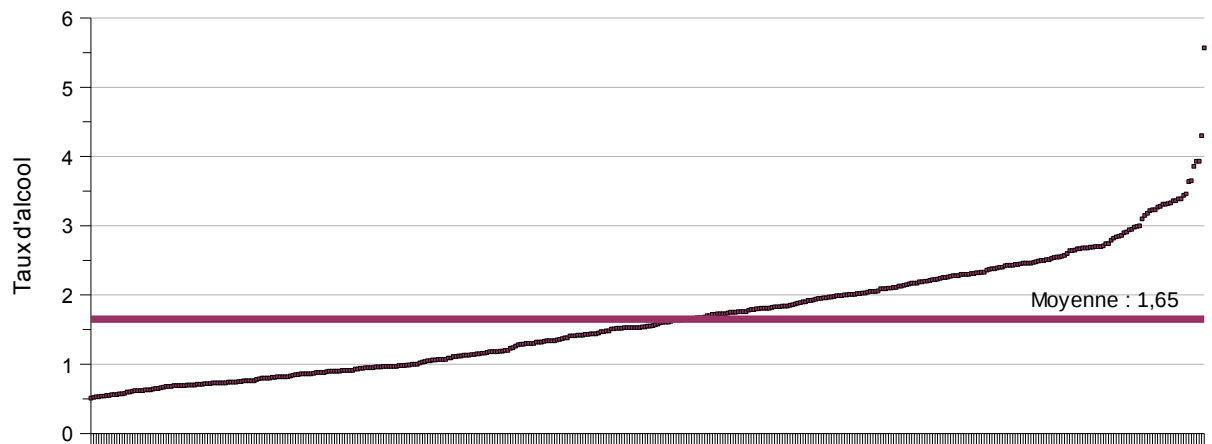
Accidents impliquant majoritairement un seul véhicule.



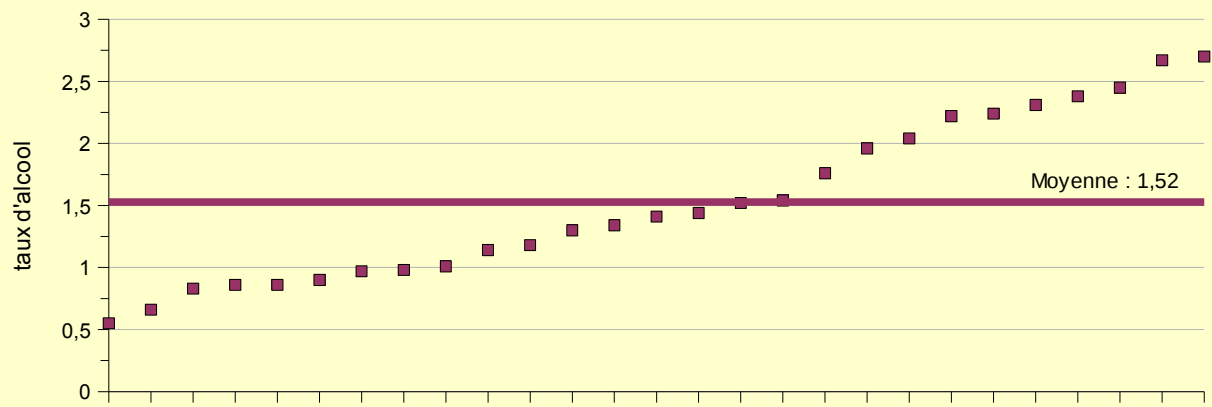
Les soirées chez des amis ou au domicile des conducteurs sont le plus souvent à l'origine des alcoolisations excessives relevées.

TAUX D'ALCOOLEMIE RELEVES

Ensemble des accidents



Accidents mortels
Entre 23h00 et 8h00



Taux d'alcoolémie moyen légèrement plus faible pour les accidents mortels entre 23h00 et 8h00.

Principaux enseignements

Sur les tranches d'âges

30% des conducteurs dépassant le taux légal d'alcoolémie ont moins de 24 ans. Ils sont le plus souvent impliqués les samedis, dimanches, fête et veille de fête, et de nuit.

Les conducteurs ayant moins de deux ans de permis de conduire sont particulièrement impliqués.

Au-delà de 24 ans :

- les 25-30 ans (9% de la population) représentent 19% des conducteurs alcoolisés ;
- entre 36 et 45 ans et au-delà de 51 ans les conducteurs alcoolisés le sont plus souvent en semaine (jusqu'à 1/3) ;
- au-delà de 40 ans, autant de jour que de nuit ;
- entre 25 et 30 ans et de 36 à 45 ans, les conducteurs alcoolisés sont davantage en défaut de permis ;
- entre 31 et 35 ans ils sont plus souvent impliqués dans le cadre d'une activité professionnelle ;
- le pourcentage de femmes concernées augmente au-delà de 31 ans.

Sur les accidents mortels

De 2003 à 2007, le nombre d'accidents mortels entre 23h00 et 8h00 est en constante diminution (de 10 à 2 accidents/an).

59% des conducteurs, (essentiellement des hommes) ont entre 18 et 24 ans. Ils sont impliqués dans des accidents se déroulant du vendredi au dimanche (8 accidents sur 10).

Le tiers d'entre eux a aussi consommé des stupéfiants.

Pour 8 accidents sur 10, il s'agit d'une perte de contrôle.

Pour 6 accidents sur 10, il s'agit d'un seul véhicule en cause.

Au moins 30 % (passagers ou conducteurs) ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

Le plus fréquemment, ces accidents sont consécutifs à des soirées entre amis à domicile, mais aussi à une consommation d'alcool dans des bars ou restaurants.

Accident type : le week-end, après une soirée entre amis, un jeune conducteur alcoolisé, perd le contrôle de son véhicule, et percute un obstacle fixe.

Propositions d'orientations

Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné, et particulièrement dans le cadre de déplacements liés à des soirées entre amis.

Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie, notamment pour les 18-30 ans.

Informar, sensibiliser, mobiliser tous les débitants d'alcool (y compris les magasins) et les maires (limitation de la vente et restriction des horaires dans les stations services, les supérettes, etc...).

Sensibiliser aux risques et aux aggravations constatées : pertes de contrôle, impact du non port de la ceinture, etc.

Renforcement des contrôles ciblés d'alcoolémie.

Multiplication des dépistages de stupéfiants (tests salivaires).

Informar les parents, les enseignants et les jeunes sur les effets et les risques associés à la consommation de ces produits.

Lancer des campagnes d'information sur les problèmes d'assurance en cas d'accident en état d'alcoolémie positive.

Mettre en place des dispositifs anti-démarrage pour les récidivistes dans le cas des procédures judiciaires.

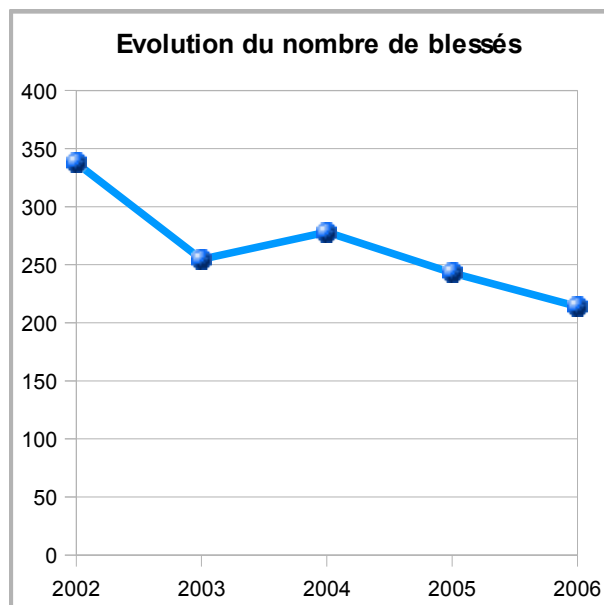
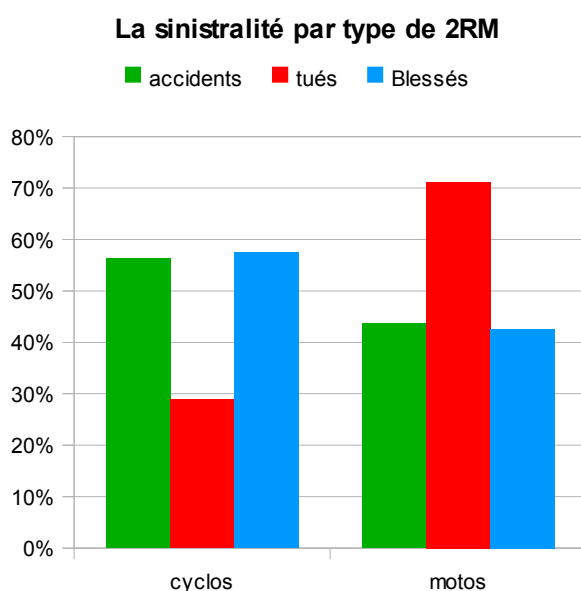
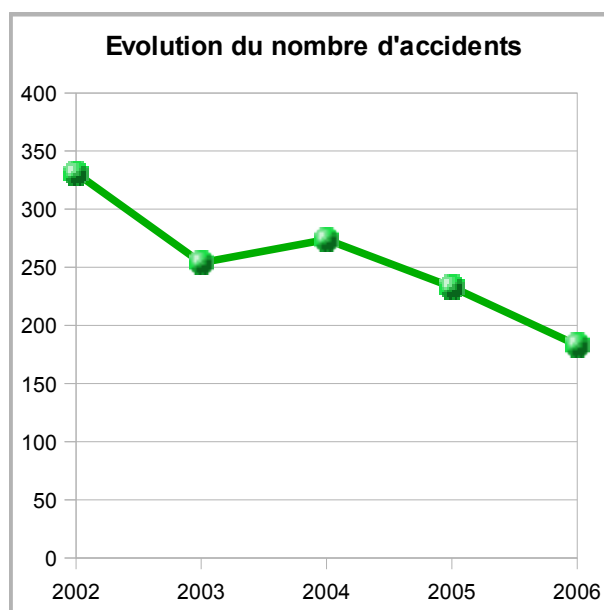
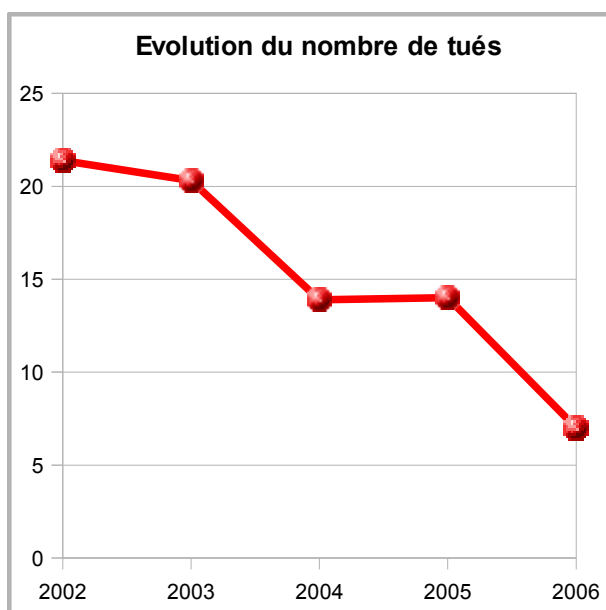
Les deux roues motorisés

Étude de l'enjeu deux roues motorisés

COMBIEN ?

Dans le Calvados	Accidents		Tués		Blessés (cond. ou pasg.)	
Deux roues motorisés	1 283	35,7% des accidents	77	23,5% des tués	1 319	27,6% des blessés
Ensemble des usagers	3590		328		4789	
France	162 047	36,3%	5 982	21,2%	164 492	28,7%

Un deux roues motorisé est impliqué dans plus d'1 accident sur 3.
Les utilisateurs de deux roues motorisés représentent près d'1 tué sur 4.



LES ACCIDENTS CORPORELS

	 % d'accidents corporels* avec au moins un cyclomoteur		 % d'accidents corporels* avec au moins une motocyclette	
	2002/2006 (années de l'étude)	2003/2007 (références ONISR)	2002/2006 (années de l'étude)	2003/2007 (références ONISR)
Calvados	20,3%	19,1%	15,7%	16,7%
<i>France</i>	Année 2004 18%	20,3%	Année 2004 18,3%	17,6%

* par rapport au nombre d'accidents corporels tous usagers confondus.

LES ACCIDENTS MORTELS

	 % d'accidents mortels* avec au moins un cyclomoteur		 % d'accidents mortels avec au moins une motocyclette	
	2002/2006 (années de l'étude)	2003/2007 (références ONISR)	2002/2006 (années de l'étude)	2003/2007 (références ONISR)
Calvados	7,6%	6,8%	17,6%	18,9%
<i>France</i>	Année 2004 5,4%	17,9%	Année 2004 13,2%	7,6%

* par rapport au nombre d'accidents mortels tous usagers confondus.

Les 2 roues motorisés sont-ils un enjeu dans le Calvados ?

	Thème	Nombre du thème	Nombre total	% de référence (France)	% d'accidents estimé du thème	Significativité
	Accidents corporels avec au moins 1 cyclo (années 2002 à 2006)*	727	3590	18.0	20.3	TS+
	Accidents m ortels avec au moins 1 cyclo (années 2002 à 2006)*	21	289	5.4	7.3	NS
	Accidents corporels avec au moins 1 moto (années 2002 à 2006)*	564	3590	18.3	15.7	TS-
	Accidents m ortels avec au moins 1 moto (années 2002 à 2006)*	52	289	13.2	18.0	TS+

**Les cyclomotoristes représentent 6,7% des tués dans le Calvados contre 6,1% en France
et les motards 16,8% des tués contre 15,1% en France.**

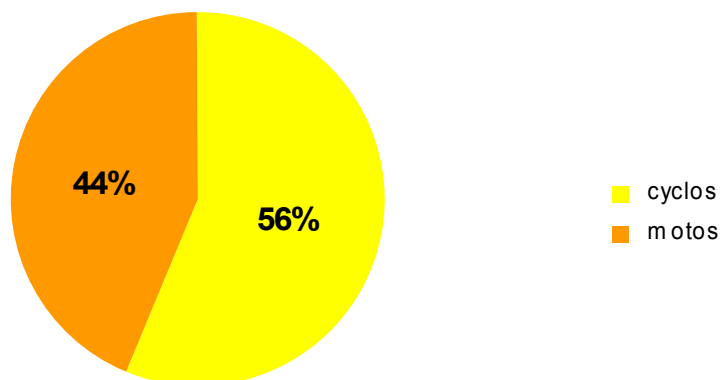
Les 2 roues motorisés sont un enjeu dans le département du Calvados.

QUI EST IMPLIQUE ?

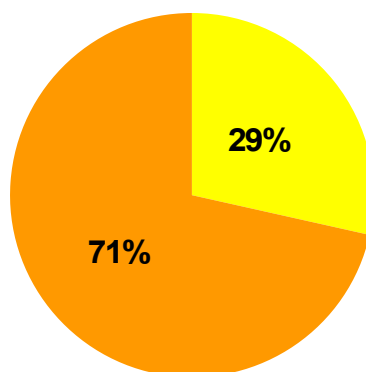
	Accidents (nombre de 2RM impliqués)	Tués (sur le 2RM)	Blessés (sur le 2RM)
cyclomoteurs	740	22	722
motocyclettes	577	55	597
TOTAL	1317*	77	1319

**un accident peut compter 1 ou plusieurs cyclo(s) et 1 ou plusieurs moto(s) c'est pourquoi ce total est supérieur au nombre d'accidents du paragraphe 1.*

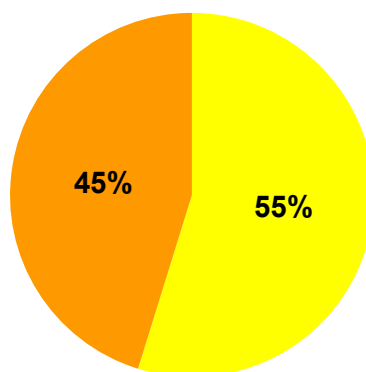
% cyclos/motos impliqués dans les accidents de 2RM



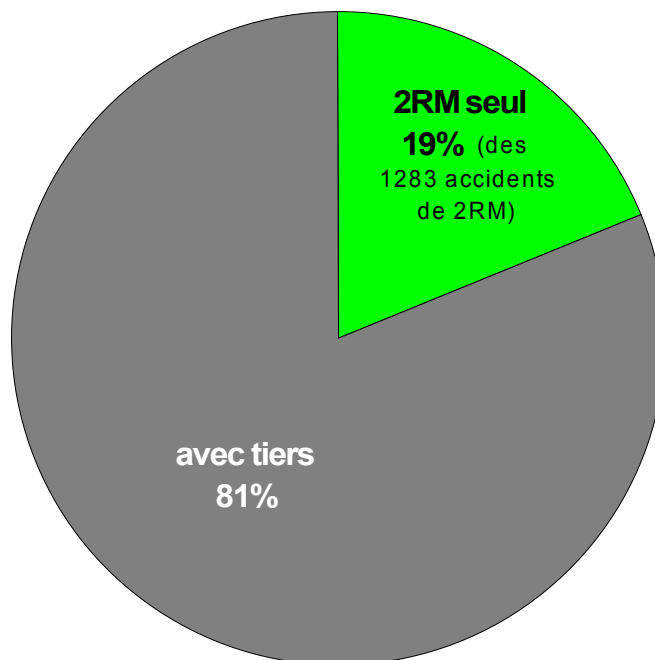
% des utilisateurs tués dans les accidents de 2RM



% des utilisateurs blessés dans les accidents de 2RM



Accidents avec un tiers ou seul

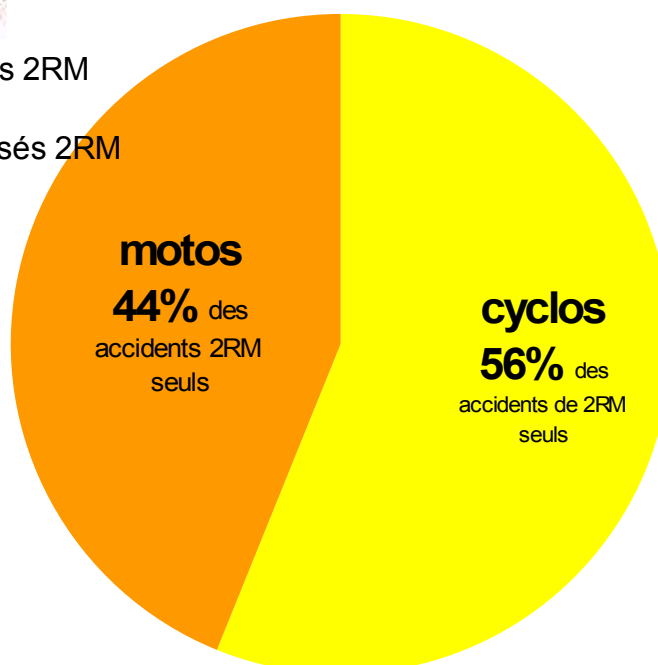


Les accidents de 2R motorisés seuls



19,2% des tués 2RM

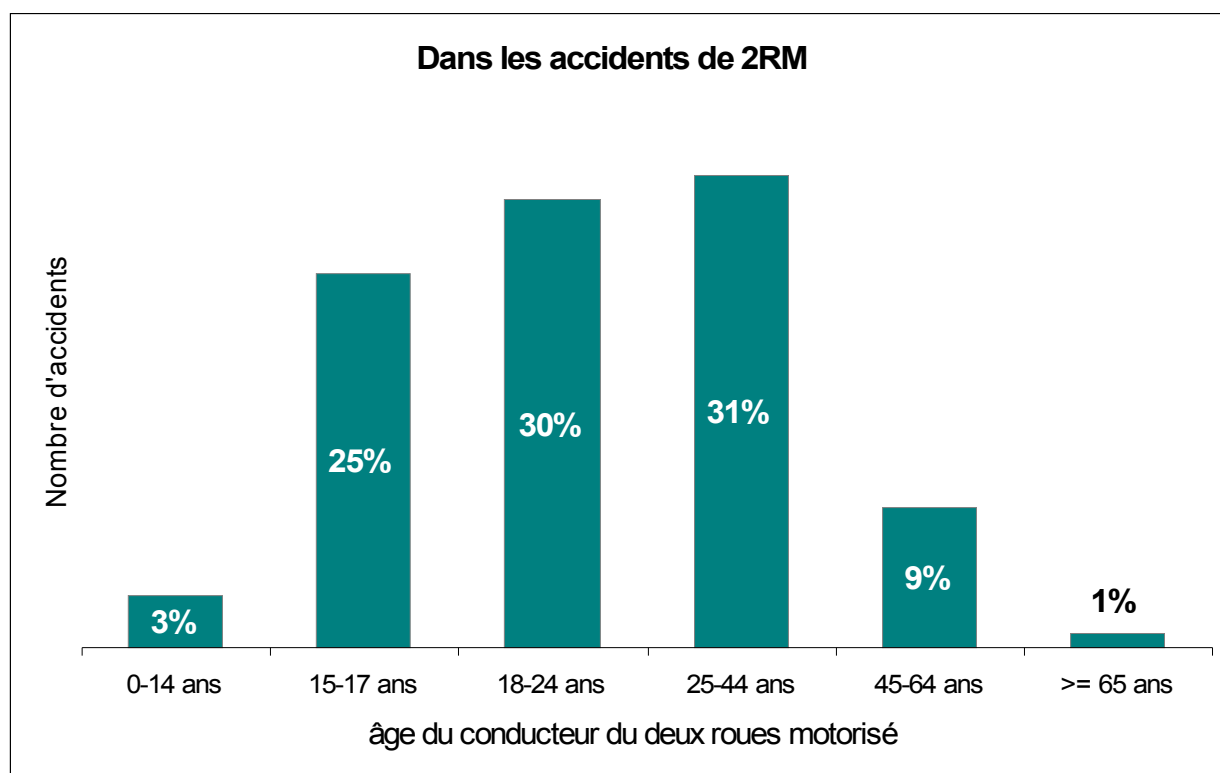
8,3% des blessés 2RM



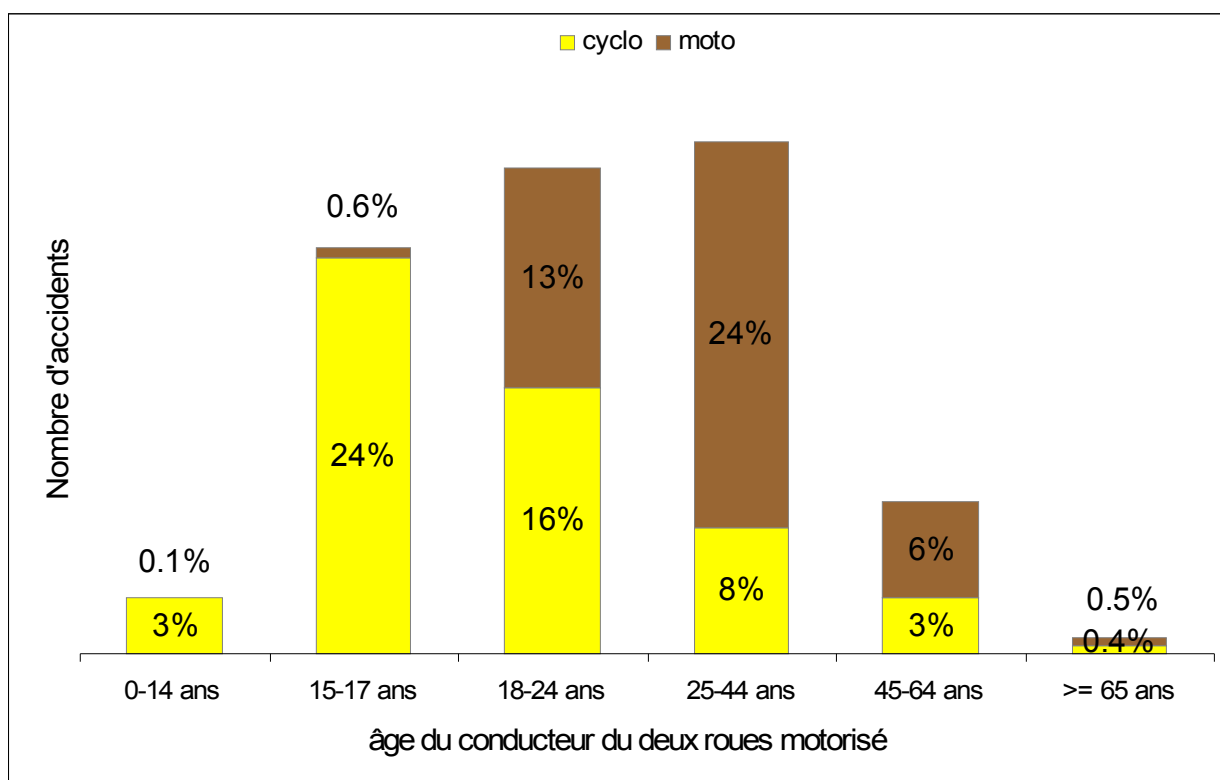
9,6% des tués 2RM

12,3% des blessés 2RM

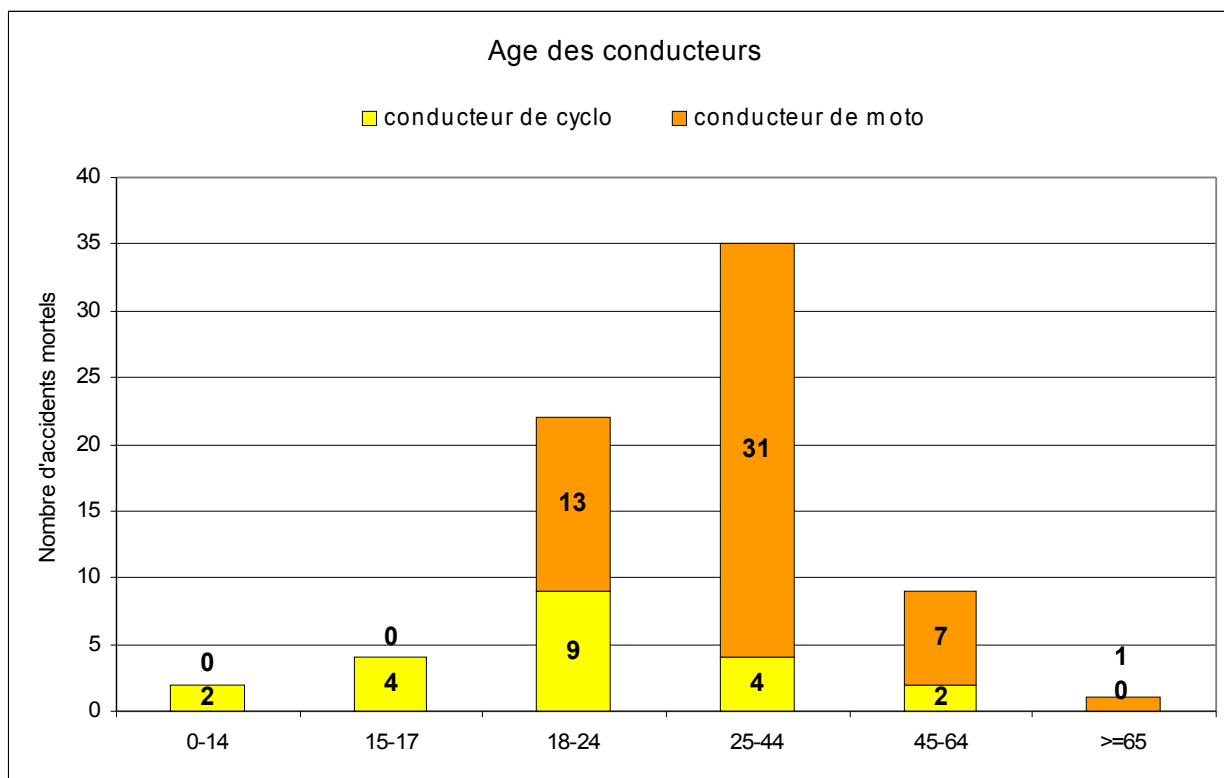
Les classes d'âge des conducteurs



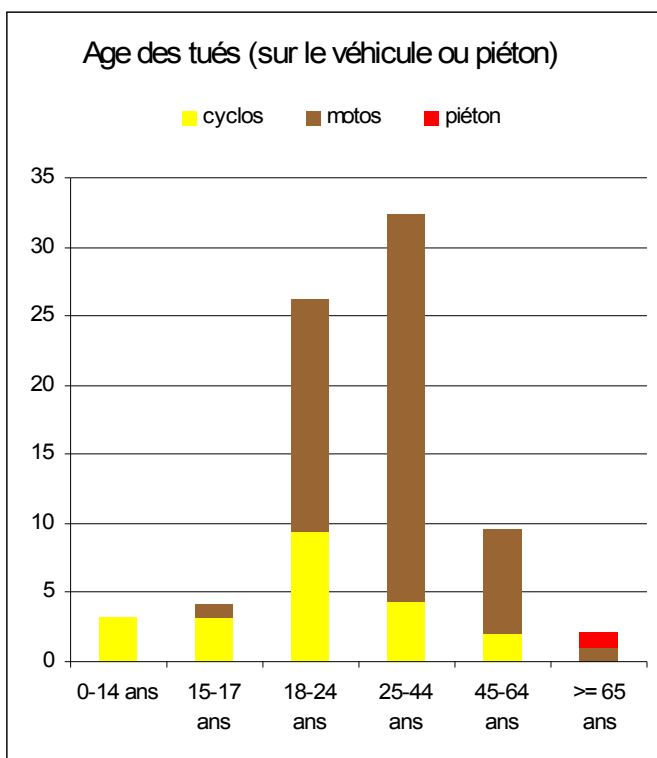
Catégories de 2 roues selon l'âge du conducteur



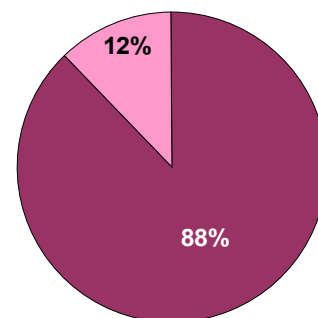
Les accidents mortels



Les tués



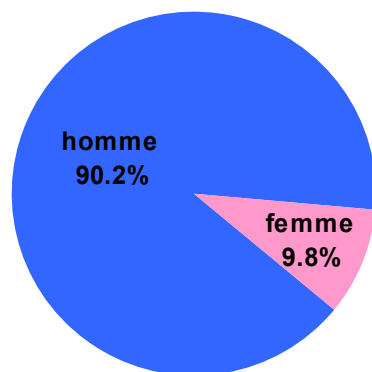
■ conducteurs ■ passagers ou piétons



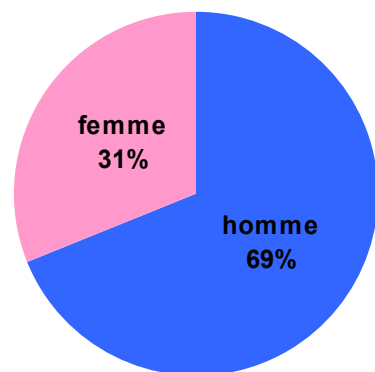
Le sexe

	hommes		femmes	
	Conducteurs de 2RM	%	Conductrices de 2RM	%
Accidents	1157	90,2%	126	9,8%
Accidents mortels	72	98,6%	1	1,4%

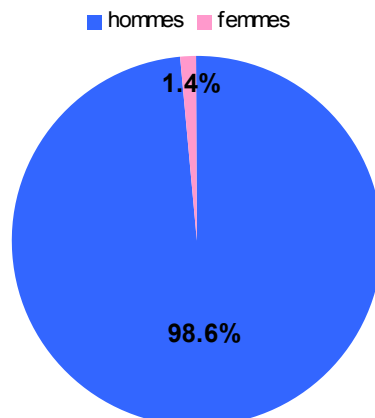
accidents de 2 roues motorisé dont le conducteur est un(e)



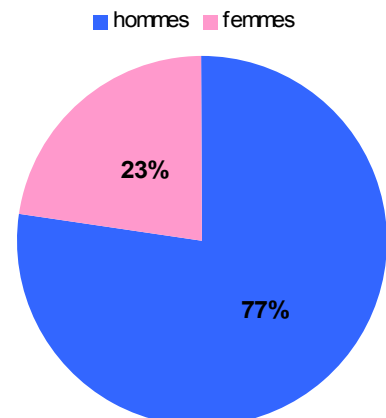
accidents tous véhicules confondus conducteur



Accidents **mortels** de 2 roues motorisé dont le conducteur est un(e)



Accidents **mortels** tous véhicules confondus conducteur



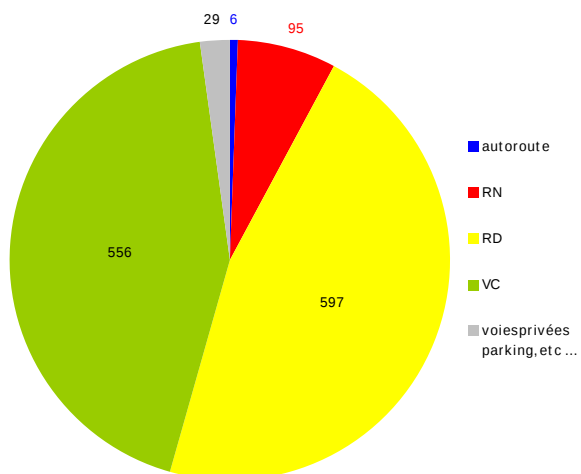
OU ?

Répartition des accidents

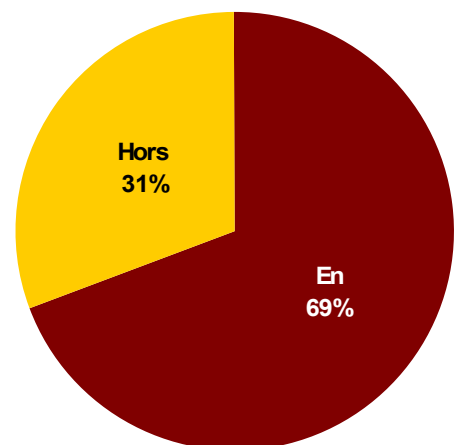
Autoroutes :	6	RN :	95	RD :	597	VC :	556	Autres :	29
--------------	---	------	----	------	-----	------	-----	----------	----

	Agglomérations	courbes	intersections
En	886	276	546
Hors	397	1007	737

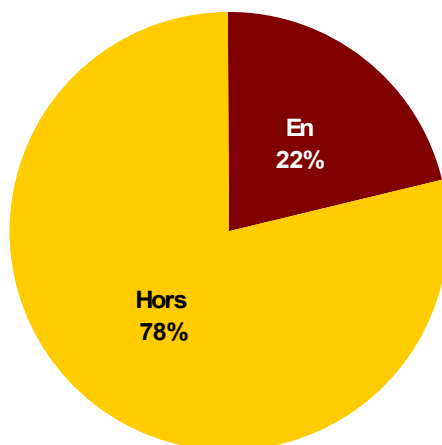
Nombre d'accidents par catégories de routes



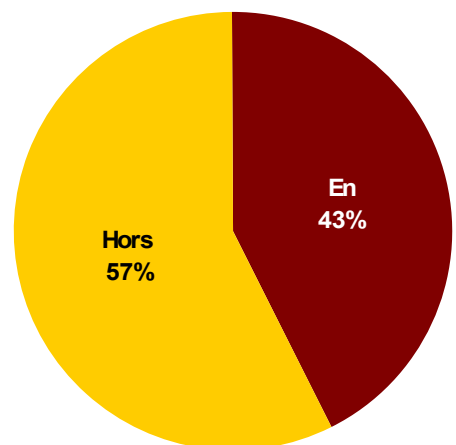
Agglomérations



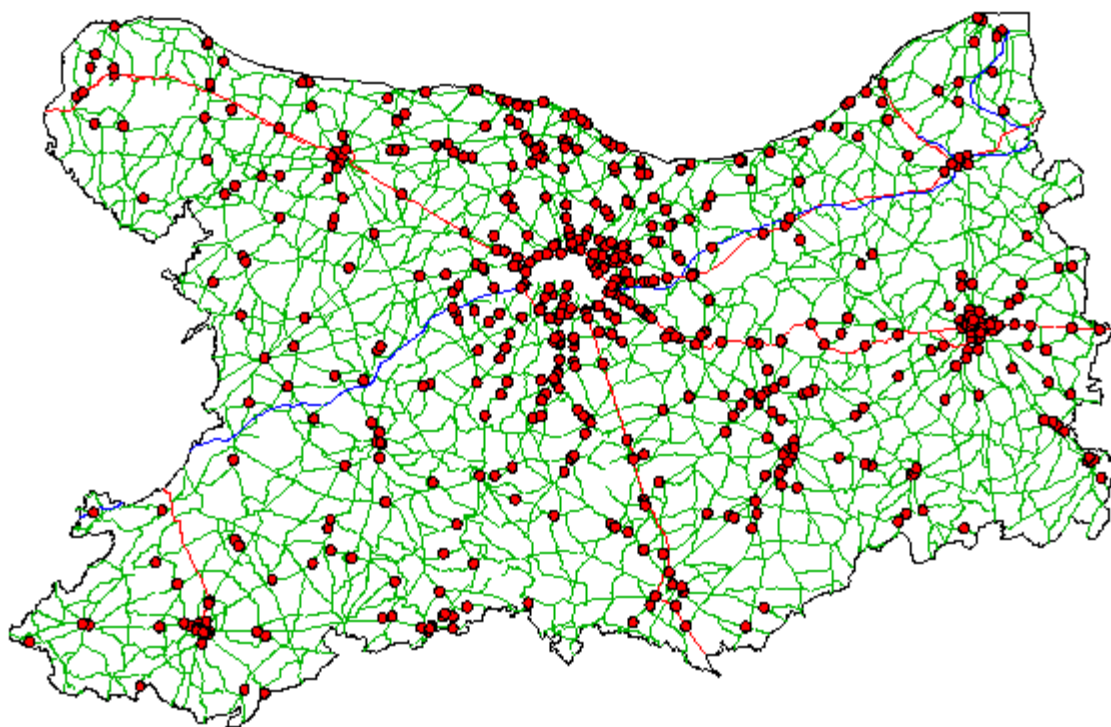
Courbes



Intersections



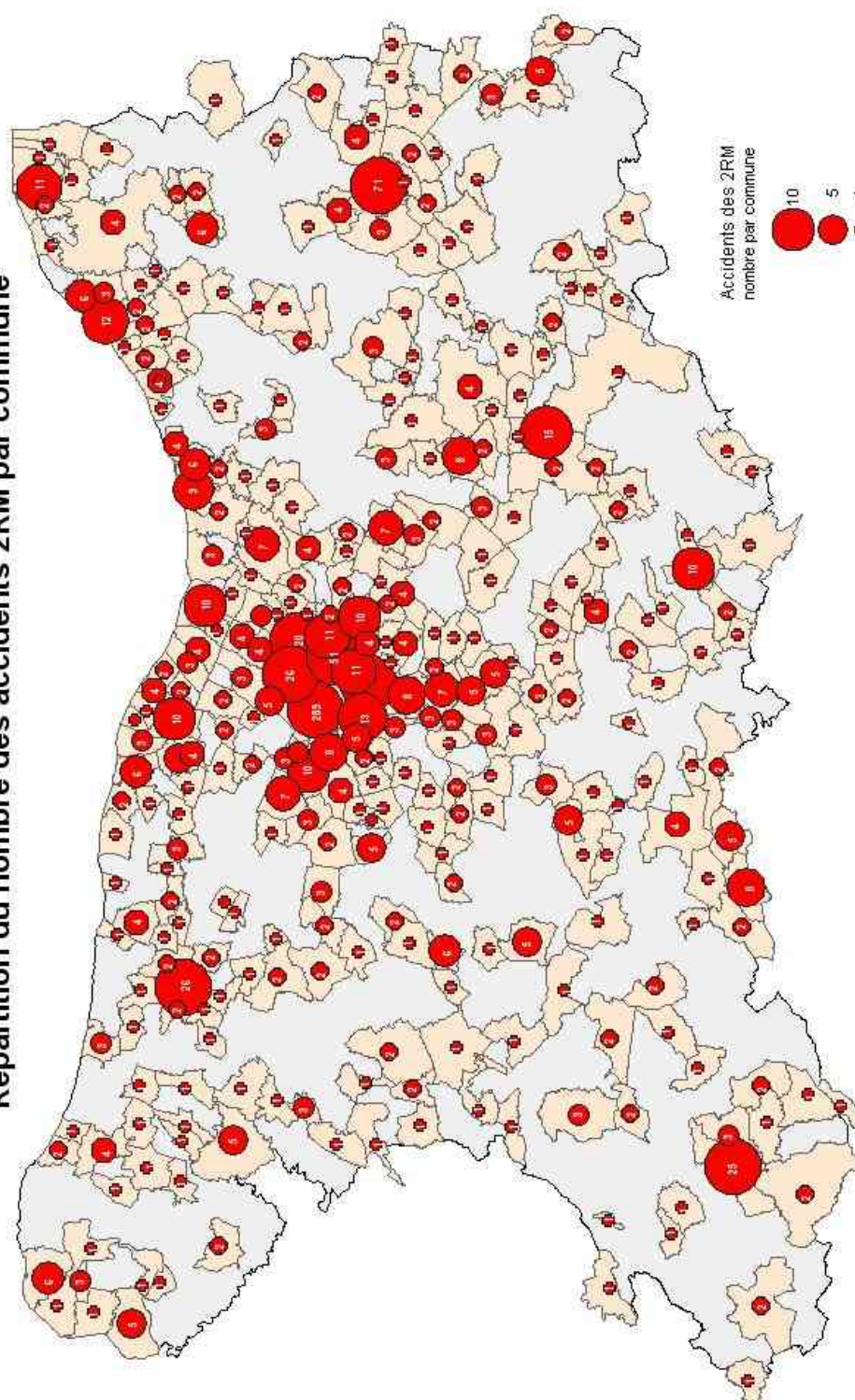
Répartition spatiale des accidents (640 géocodés sur 1283 accidents)



Répartition spatiale des accidents mortels (53 géocodés sur 73 accidents mortels)



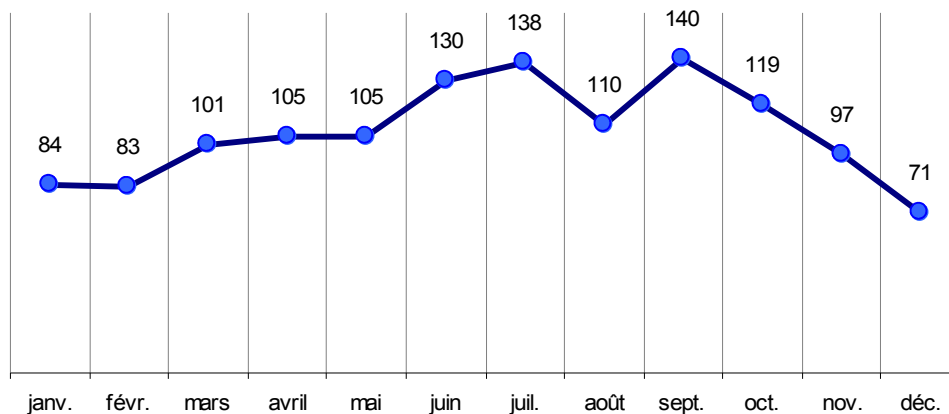
Répartition du nombre des accidents 2RM par commune



QUAND ?

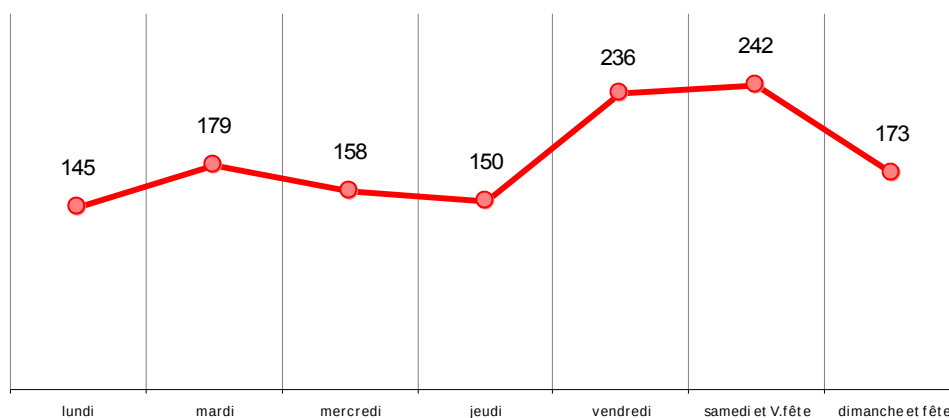
Selon le mois

Nombre d'accidents



Selon le jour

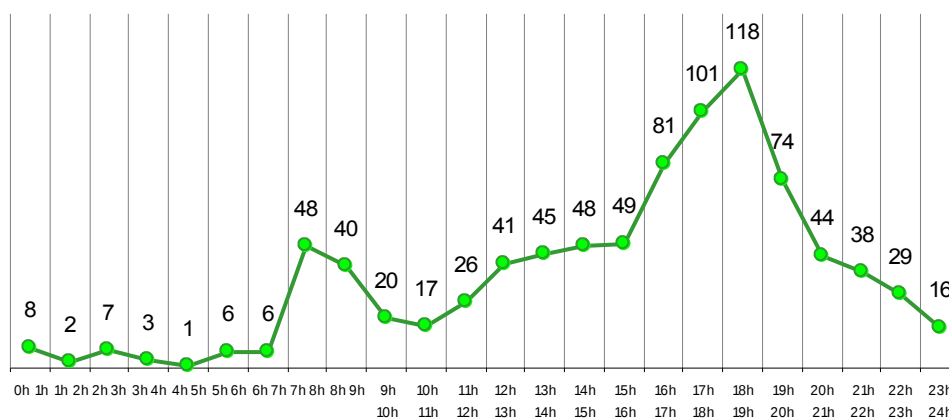
Nombre d'accidents



Selon l'heure

pour les jours ouvrables

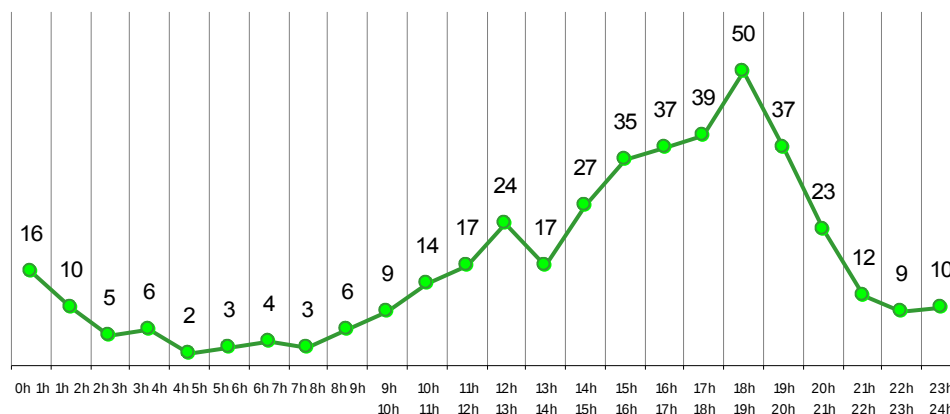
Nombre d'accidents



Selon l'heure

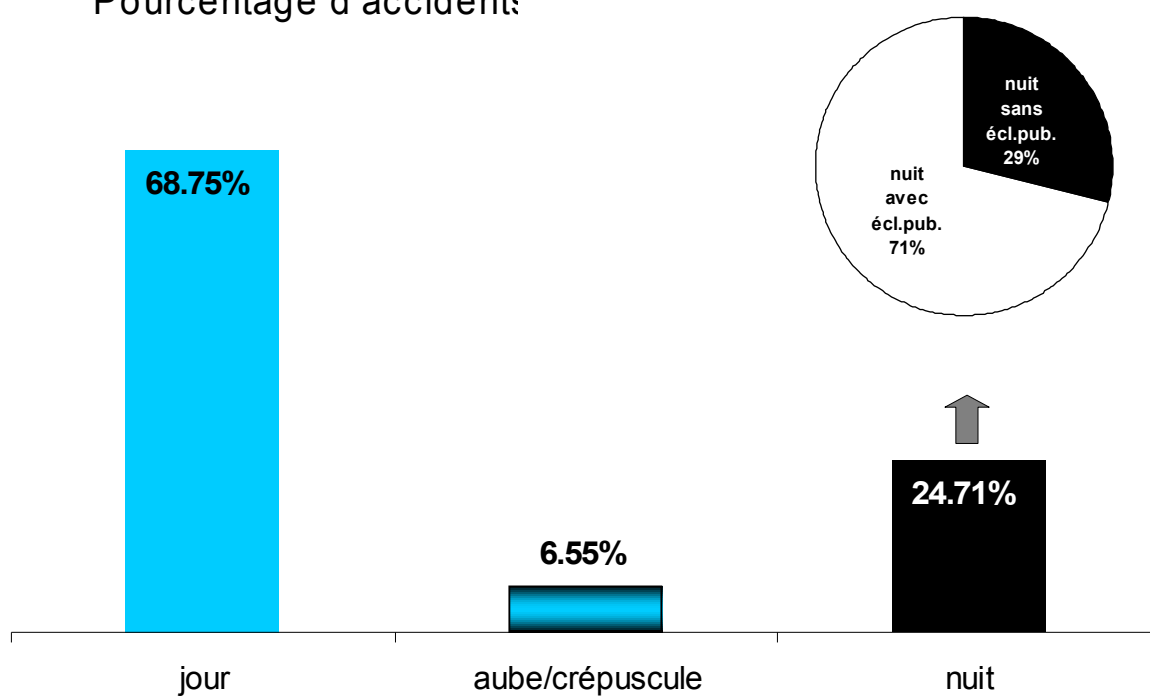
pour les samedi, dimanche, veille de fêtes et fêtes

Nombre d'accidents



Selon la luminosité

Pourcentage d'accidents



Approfondissement de l'enjeu deux roues motorisés

Préambule :

Le groupe de travail, co-animé par la Préfecture et la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, était constitué des services de l'État (police nationale, gendarmerie nationale), de Monsieur Moto, de la direction des routes, du pôle d'animation sécurité routière et de la Fédération Française des Motards en Colère.

Le groupe s'est réuni deux fois, le 24 novembre 2008 et le 21 janvier 2009.

Les échanges ont été nombreux entre les membres du groupe.

La première réunion a été l'occasion de faire l'état des lieux des éléments connus et de ceux qui paraissaient utiles à une meilleure compréhension.

Il s'est avéré nécessaire de distinguer les cyclomoteurs et les motards.

Ainsi, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière a étudié une partie des accidents mortels sur la période 2003-2007 : 26 accidents de motards et 14 accidents impliquant des conducteurs de cyclomoteurs.

Cette analyse a servi de base à la discussion pour aboutir aux orientations définies.

Outre ces éléments d'accidentologie, les échanges basés sur le vécu des représentants des forces de l'ordre ont permis de dégager des grandes lignes d'actions et de mieux cibler les publics et les actions qui pourront être développées.

La présence de la FFMC a permis d'aborder les problèmes spécifiques rencontrés par les motocyclistes qui ne sont pas toujours bien perçus sur la route par les automobilistes tant au sens propre de la visibilité qu'au sens figuré par leurs spécificités. Il est important que tous les usagers de la route connaissent les contraintes et les pratiques des autres pour un partage de la route en toute sérénité.

Les questions relatives aux équipements de sécurité et à la formation ont été souvent évoquées.

1 - Les motos

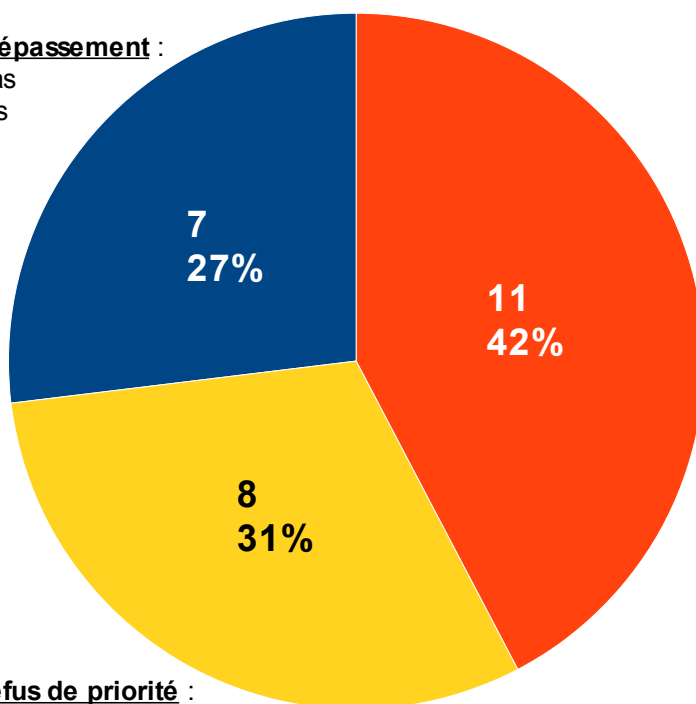
Nombre d'accidents mortels : 45 accidents.
Nombre de tués dans ces accidents : 45 tués.
Nombre de PV étudiés : 26 accidents ayant fait 26 tués.

Les circonstances

nombre d'accidents

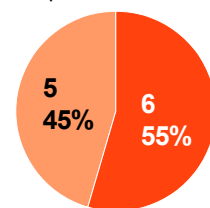
■ dépassement ■ refus de priorité ■ perte de contrôle

Auteur du dépassement :
motard : 5 cas
autres : 2 cas



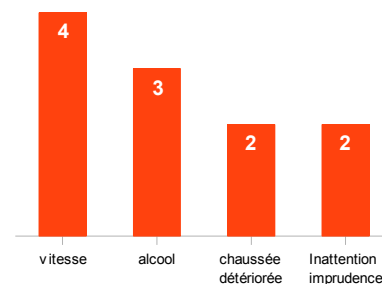
Auteur du refus de priorité :
motard : 0 cas
autres : 8 cas

les pertes de contrôle



■ ligne droite ■ courbe

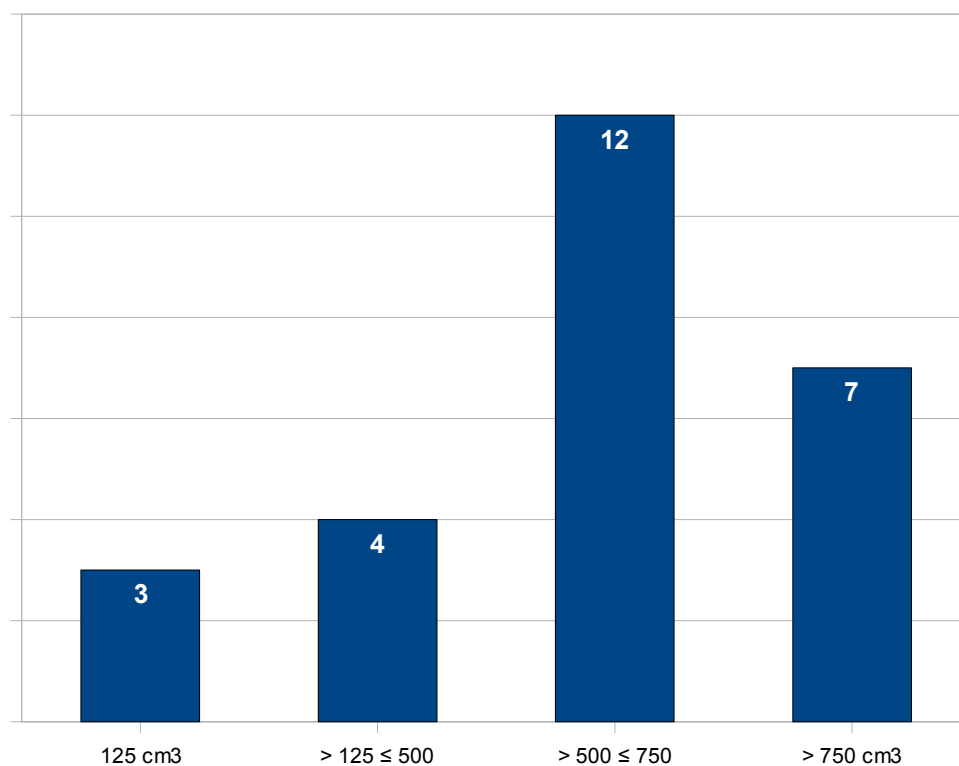
les pertes de contrôle *



* certaines cumulent plusieurs facteurs

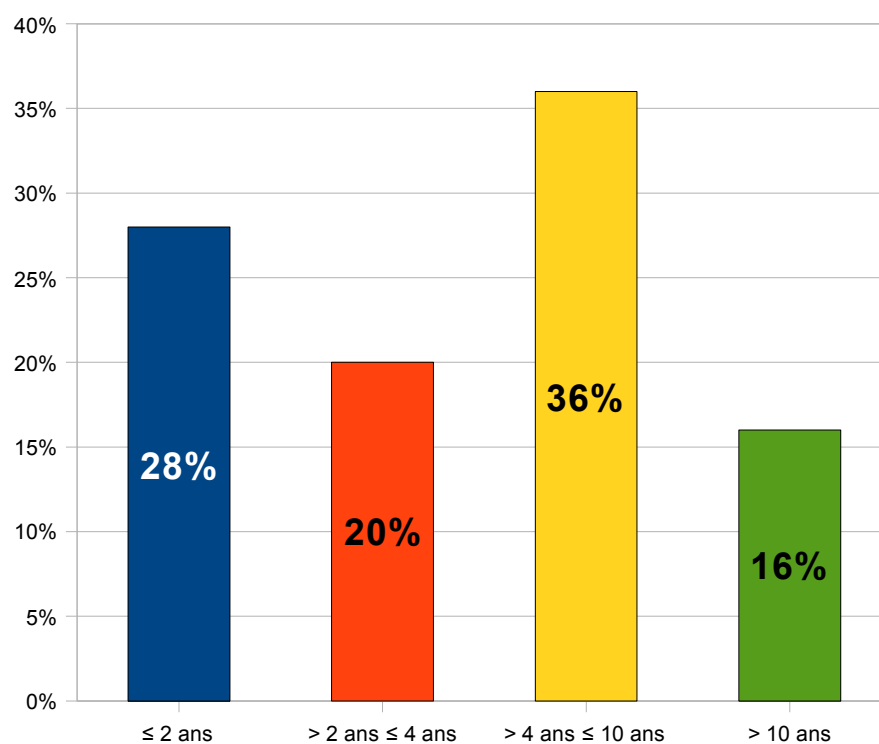
Près de la moitié des accidents mortels de motos sont dus à des pertes de contrôle.

Accidents mortels par classes de cylindrée



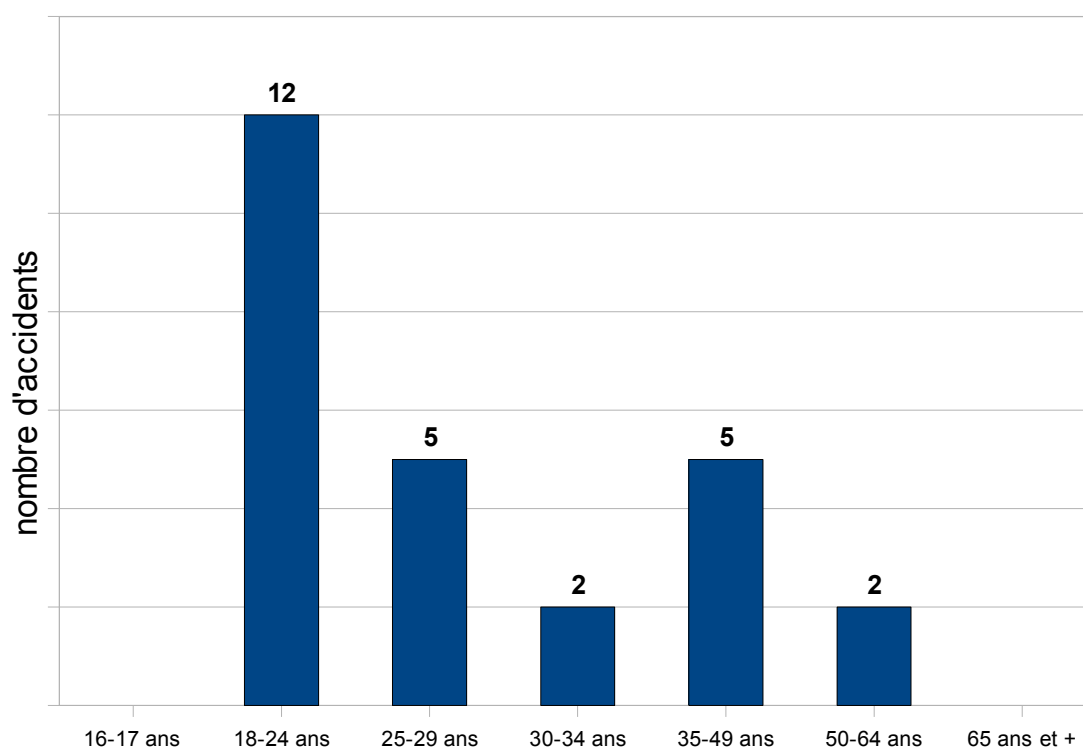
Plus d'accidents mortels (46%) avec des motos de moyenne cylindrée.

Age des motos



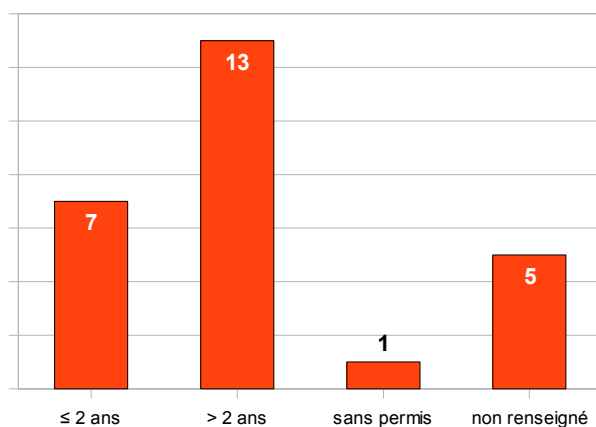
Près de la moitié des motos ont moins de 4 ans dans les accidents mortels.

âge des conducteurs

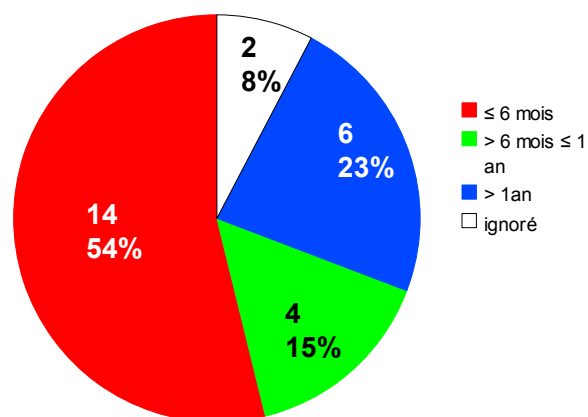


La tranche d'âge des 18-24 ans est la plus représentée.

ancienneté du permis A (ou B pour 125 cm³)

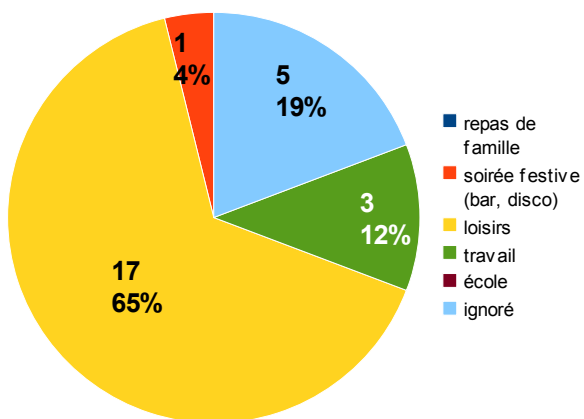


moto acquise par le conducteur depuis ,,,



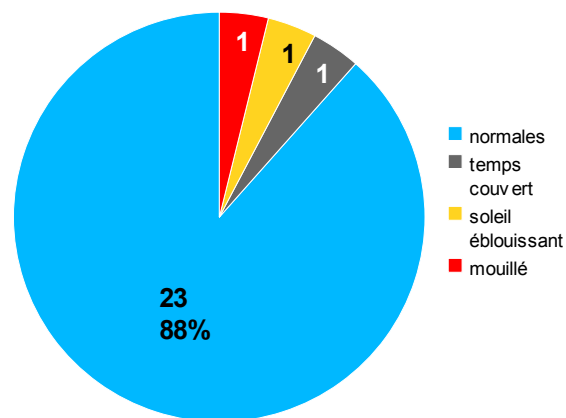
Au moins la moitié des conducteurs avaient leur permis moto depuis plus de 2 ans et dans 54% des cas, ils possédaient leur moto depuis moins de 6 mois.

Les types de déplacements



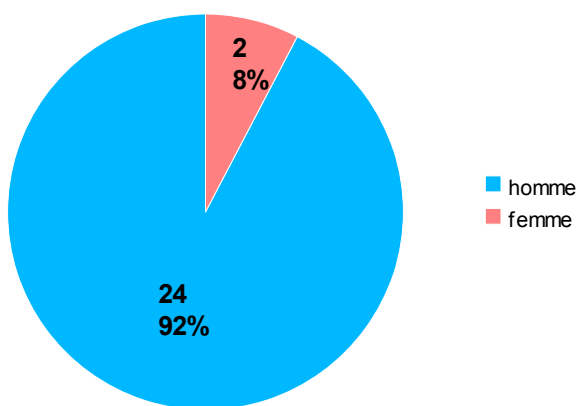
65% sur des trajets de loisirs.

Les conditions météo



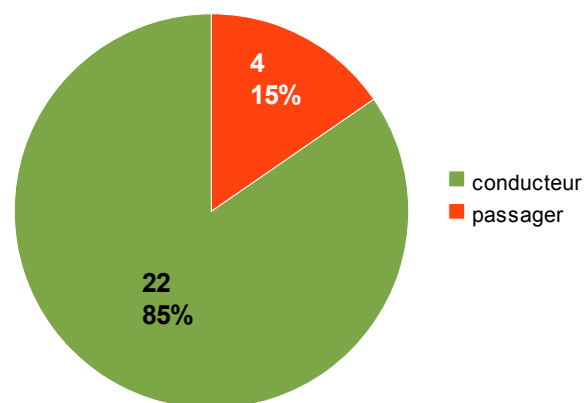
88% dans des conditions météo normales.

Sexe de la victime



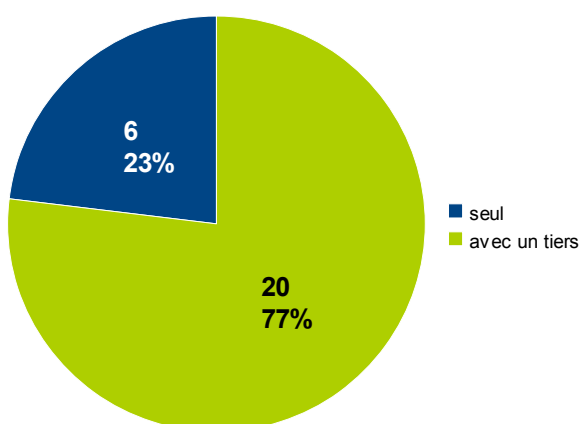
92% de victimes masculines.

Statut de la victime



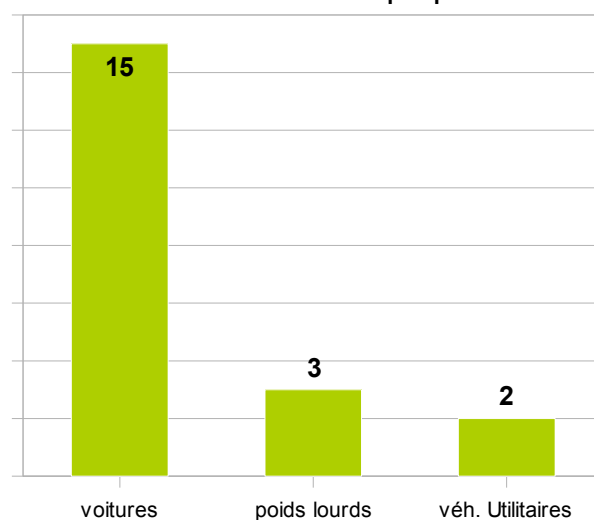
85% des victimes sont les conducteurs.

Implication d'un tiers



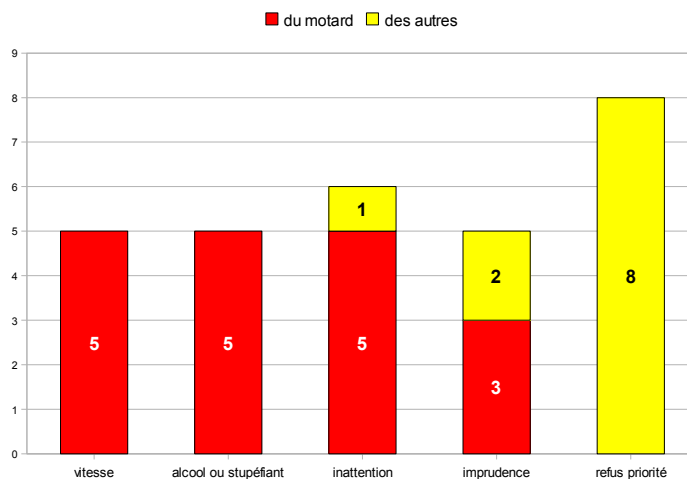
77% des accidents avec un tiers.

Les véhicules impliqués



58% des conflits avec une voiture.

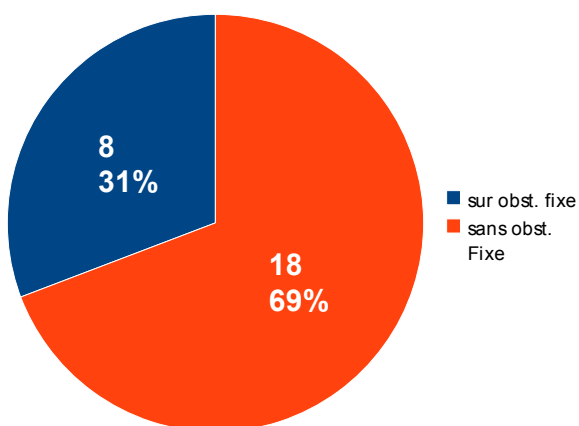
Les causes présumées



nota : un accident peut cumuler plusieurs causes

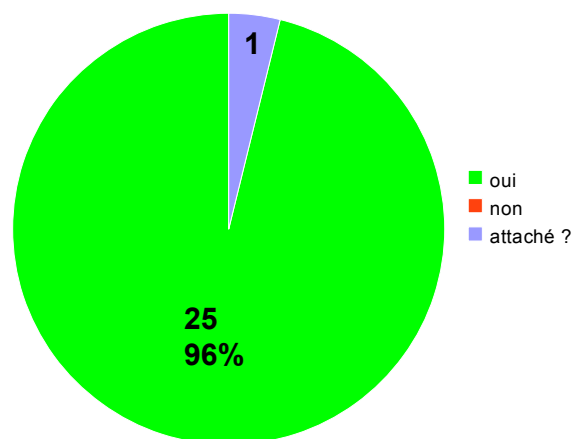
Près de 1/3 des accidents mortels dus à un VL refusant la priorité.

Implication sur obstacle fixe



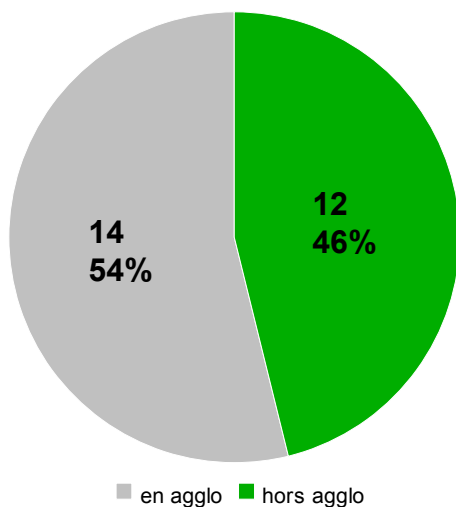
69% sans collision sur obstacle fixe.

Le port du casque



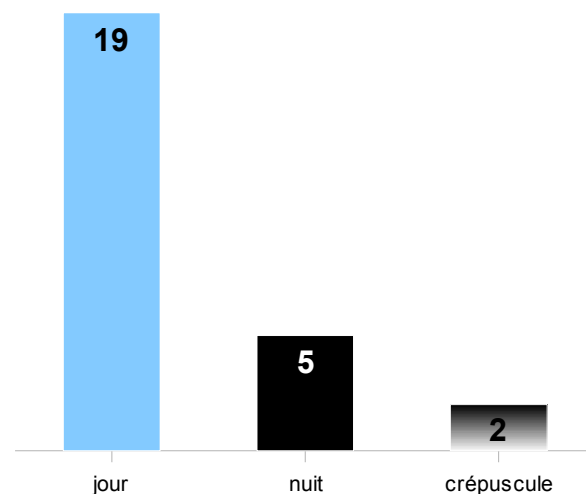
Le casque est toujours porté.

La localisation



54% des accidents se produisent hors agglomération.

La luminosité



73% des accidents ont lieu en plein jour.

Accident type : Le conducteur de la moto, un homme entre 18 et 24 ans, circule en agglomération sur son temps de loisirs, de jour et par temps normal. C'est un conducteur expérimenté et il porte son casque. Sa moto de moyenne cylindrée est récente, il la possède depuis moins de six mois. Il perd le contrôle de sa moto dans une courbe en raison d'une vitesse excessive et percute une voiture.

Propositions d'orientations d'actions

Faire prendre conscience de leur vulnérabilité aux conducteurs de deux roues.

Rappeler aux motards qu'ils sont souvent mal perçus de par leur gabarit.

Proposer des actions de formation complémentaires sur piste fermée pour les motards.

Promouvoir la pratique sportive sur des circuits.

Proposer des actions avec les motards de la gendarmerie à destination de jeunes infractionnistes en leur montrant des lieux d'accident en particulier.

Campagne d'affichage sur le partage de la route.

Diminuer de 20% le nombre de tués parmi les conducteurs de deux roues motorisés.

2 - Les cyclomoteurs

Nombre d'accidents mortels : 19 accidents.

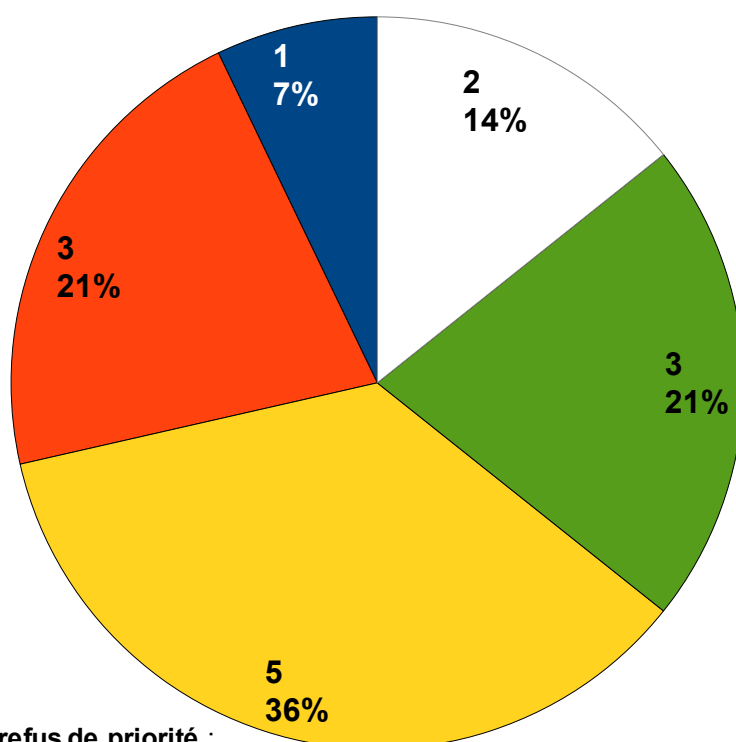
Nombre de tués dans ces accidents : 20 tués.

Nombre de PV étudiés : 14 accidents ayant fait 15 tués.

Les circonstances

nombre d' accidents

■ dépassement ■ perte de contrôle ■ refus de priorité
■ inattention ou imprudence ■ autres ou inconnu

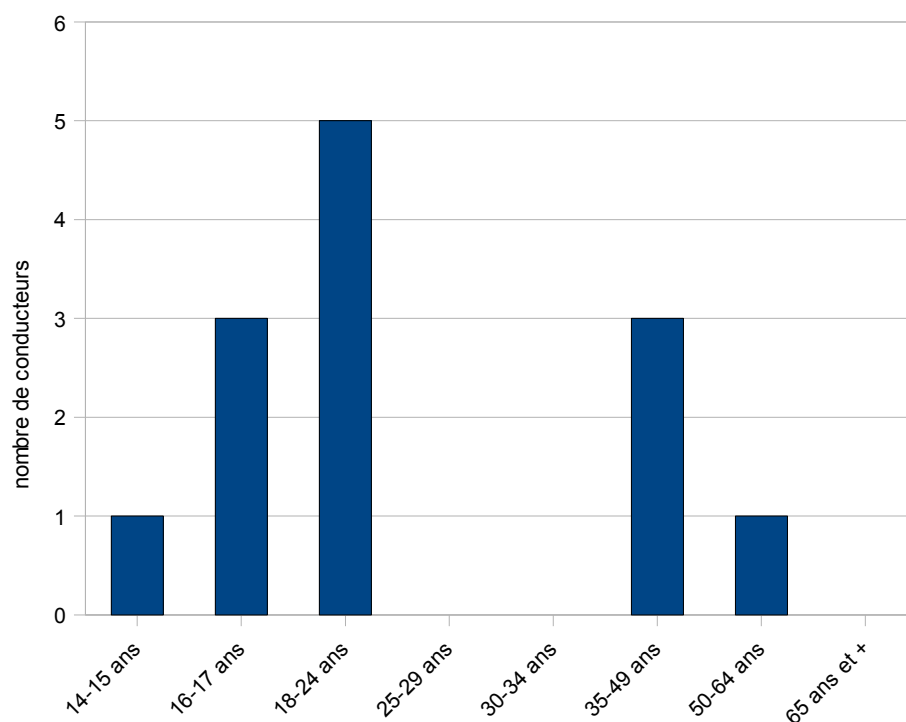


Auteur de l'imprudence ou de l'inattention :
du cyclo : 2 cas
des autres : 1 cas

Auteur du refus de priorité :
du cyclo : 3 cas
des autres : 2 cas

Plus d'un tiers des accidents mortels de cyclomoteurs sont dus à un refus de priorité.

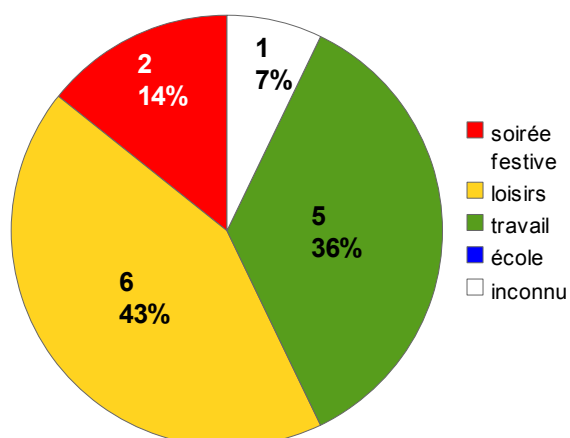
âge des conducteurs



Plus d'un tiers des conducteurs de cyclos sont dans la tranche d'âge des 18-24 ans.

Les types de déplacements

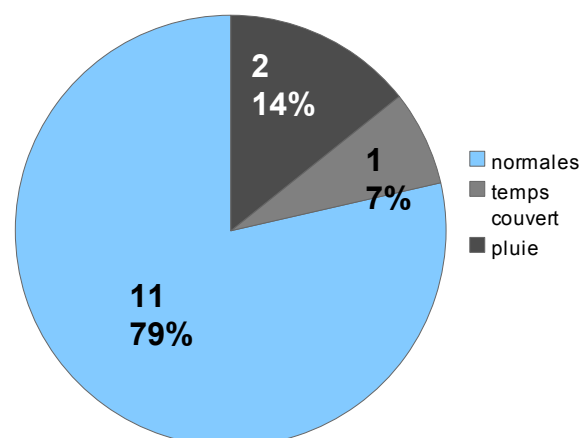
nombre d'accidents



Près de la moitié se produisent pendant les loisirs, mais une part importante (plus de 1/3) ont lieu également sur un trajet domicile-travail.

Les conditions météo

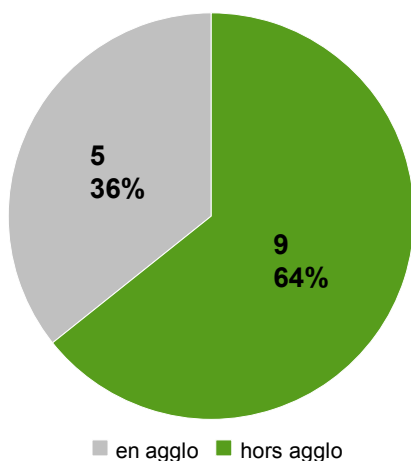
nombre d'accidents



Plus de 3/4 se produisent alors que les conditions météo sont bonnes.

La localisation

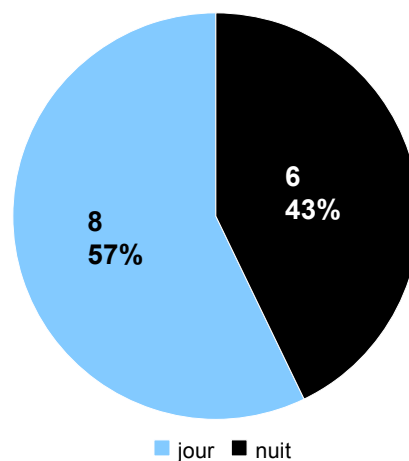
Nombre d'accidents



64% des accidents hors agglomération.

La luminosité

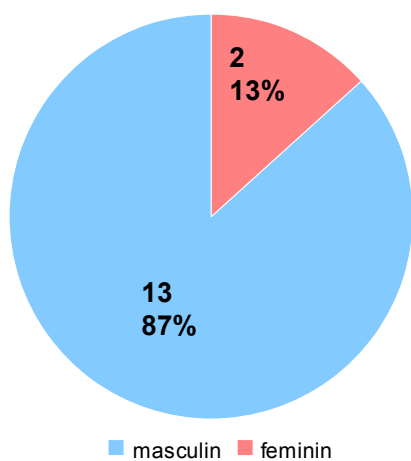
Nombre d'accidents



57% des accidents de jour.

Le sexe des victimes

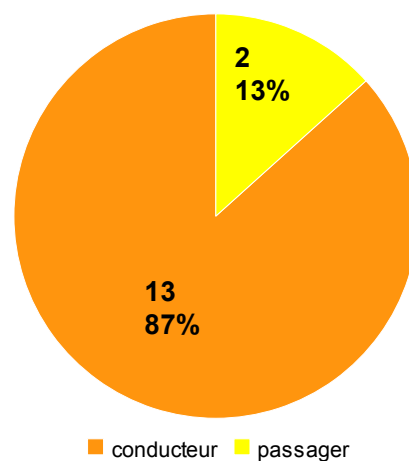
Nombre de tués



87% des tués sont des hommes.

Le statut des victimes

Nombre de tués

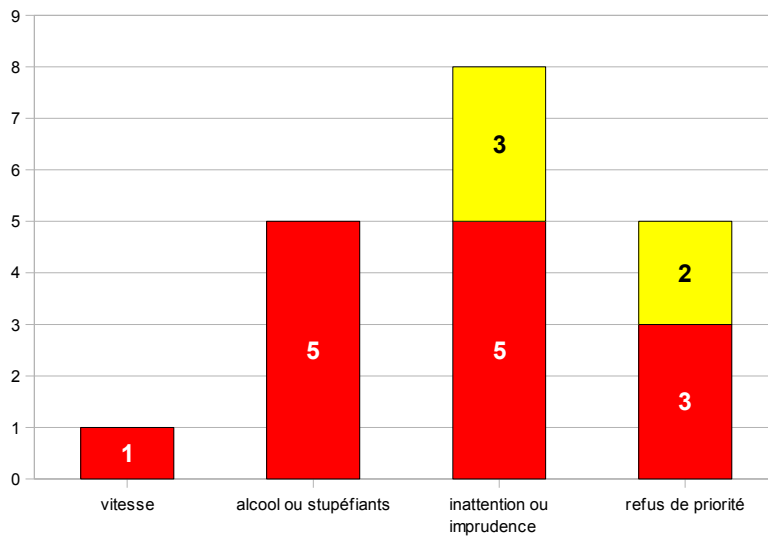


87% des tués sont des conducteurs.

Les causes présumées

nombre d'accidents

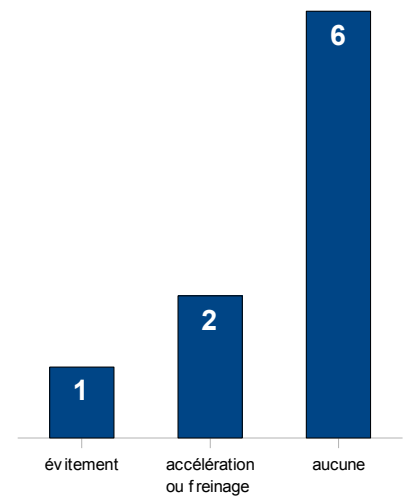
■ du 2 roues ■ des autres



nota : un accident peut cumuler plusieurs causes

L'imprudence ou l'inattention sont les principales causes des accidents mortels des cyclomotoristes.

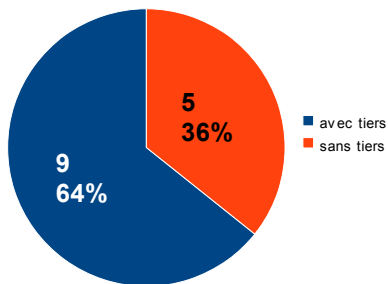
Les manœuvres d'évitement



Dans 67% des collisions avec un tiers, le conducteur n'a pas pu éviter l'accident.

L'implication d'un tiers

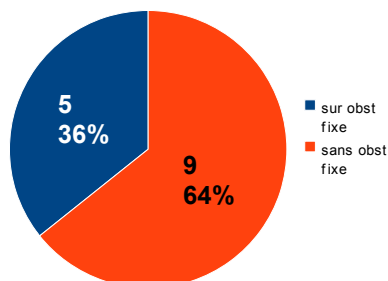
nombre d'accidents



64% des accidents se produisent avec un tiers.

L'implication sur obstacle fixe

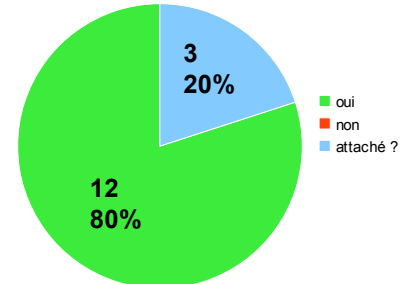
nombre d'accidents



64% des accidents n'impliquent pas d'obstacles fixes.

Le port du casque

nombre de tués



La majorité des victimes portaient leur casque.

Accident type : Le conducteur du cyclomoteur, un homme entre 18 et 24 ans, circule sur son temps de loisir en rase campagne de jour et par temps normal. Il porte son casque. Par inattention ou imprudence, il ne respecte pas la priorité à une voiture. Surpris, il ne peut tenter de manœuvre d'évitement et la percute. Il est alors éjecté et chute sur la chaussée.

Propositions d'orientations d'actions

Informers parents et futurs utilisateurs sur l'obligation d'une formation au Brevet de Sécurité Routière (BSR) pour conduire un cyclomoteur.

Informers sur la dangerosité des intersections.

Faire prendre conscience de leur vulnérabilité aux conducteurs de cyclomoteurs.

Rappeler aux utilisateurs de cyclomoteurs qu'ils sont souvent mal perçus de par leur gabarit.

Informers les employeurs des risques que courent leurs salariés cyclomotoristes sur le trajet du travail (exemple : mettre en place un plan de prévention des risques routiers).

Communiquer sur l'importance du port du casque et du choix du casque (taille adaptée).

Informers les jeunes sur les endroits dédiés à la pratique sportive du cyclomoteur.

Les jeunes de 15 à 24 ans

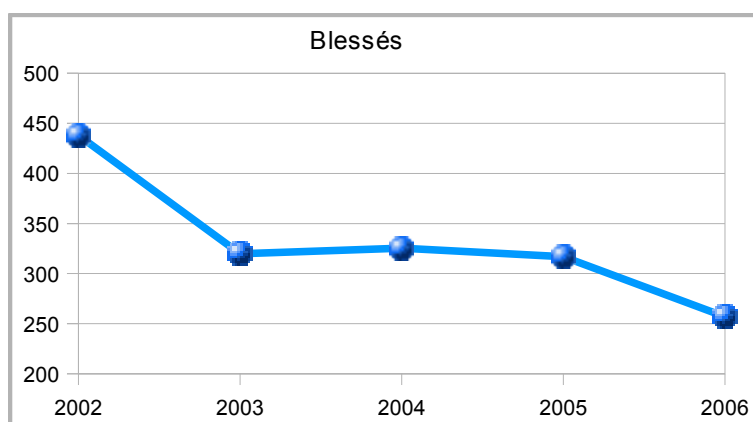
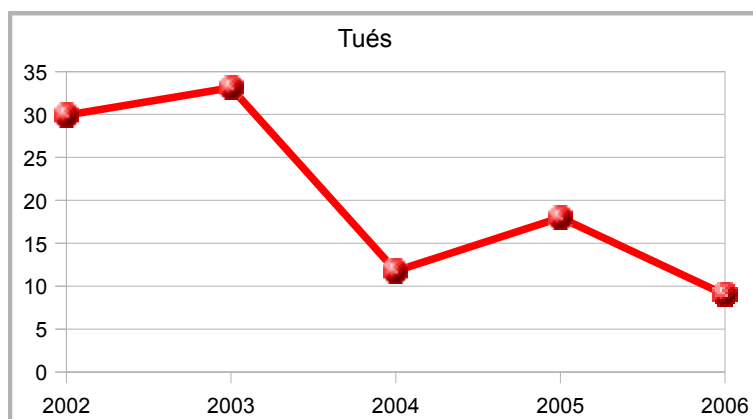
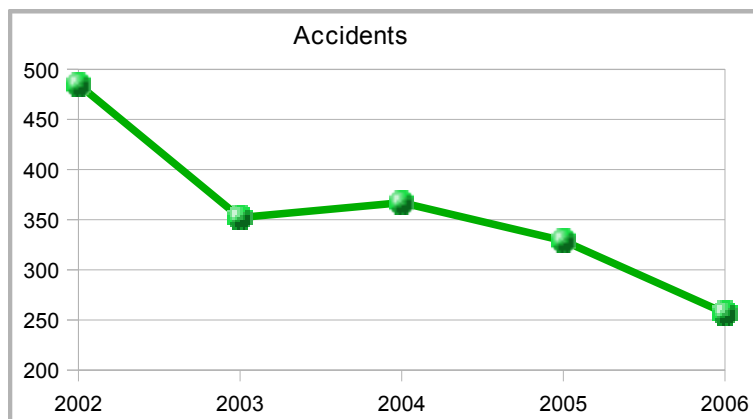
Étude de l'enjeu jeunes de 15 à 24 ans

COMBIEN ?

	Accidents		Tués		Blessés	
Les 15-24 ans	1 790	49,86%	102	31,1%	1 657	34,6%
Ensemble des usagers	3 590		328		4 789	
France	212 725	47,7%	7 847	26,6%	175 822	30,1%

Un jeune est impliqué dans près d'1 accident sur 2.

Les jeunes représentent près d'1 tué sur 3.



Les 15-24 ans sont-ils un enjeu dans le Calvados ?

Thème	Nombre du thème	Nombre total	% de référence (France)	% d'accidents estimé du thème	Significativité
TUES 15-24 ans 2002-2006*	102	328	26.6	31.1	S+
Blessés 15-24 ans 2002-2006	1657	4789	30.7	34.6	TS+
Blessés 15-24 ans 2005-2007*	787	2347	30.5	33.5	TS+

** années prises en compte pour les indicateurs de référence nationale

Les jeunes sont un enjeu dans le département du Calvados.

	Nbre victimes graves 15-24 ans/1000 hab. 15-24 ans		(VG 15-24 ans / pop. 15-24 ans) (VG / pop.)		% accid. graves avec un cond. entre 18-24 ans	
	2002/2006	2005/2007 (données ONISR)	2002/2006	2005/2007 (données ONISR)	2002/2006	2005/2007 (données ONISR)
Calvados	7,30	4,5	2,47	2,26	35,85%	33,4%
<i>France</i>	<i>6,51</i>	<i>5,2</i>	<i>2,77</i>	<i>2,38</i>	<i>Pas de références</i>	<i>31,8%</i>

VG = victimes graves (tués + blessés hospitalisés)

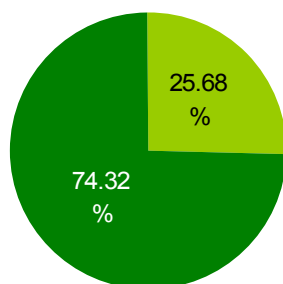
pop = population

cond. = conducteur

QUI EST IMPLIQUE ?

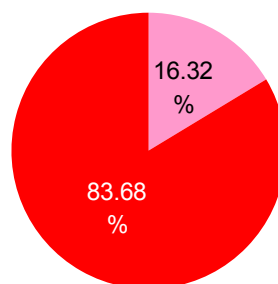
Les accidents

15-17 ans 18-24 ans



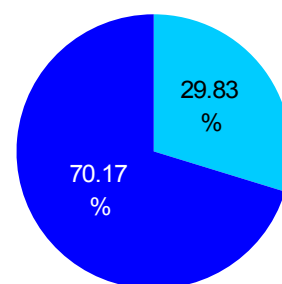
Les tués

15-17 ans 18-24 ans



Les blessés

15-17 ans 18-24 ans



Catégories d'usagers

Sur les 1790 accidents :

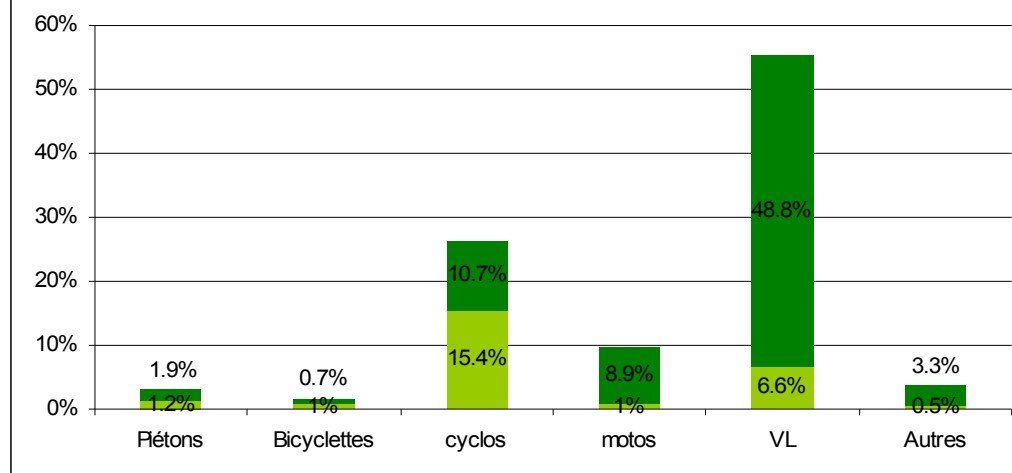
	Nombre de piétons 15-24 ans	Nombre de bicyclettes 15-24 ans	Nombre de 2 roues motorisés 15-24 ans	Nombre de véhicules légers 15-24 ans	Autres véhicules* 15-24 ans
Nombre d'impliqués 15-24 ans**	67	36	752	1164	80
%	3,2%	1,7%	35,8%	55,5%	3,8%
Tués	8	1	31	62	0
%	8,2%	1%	29,9%	60,9%	0%
Blessés	64	33	736	791	33
%	3,8%	2,0%	44,4%	47,8%	2,0%

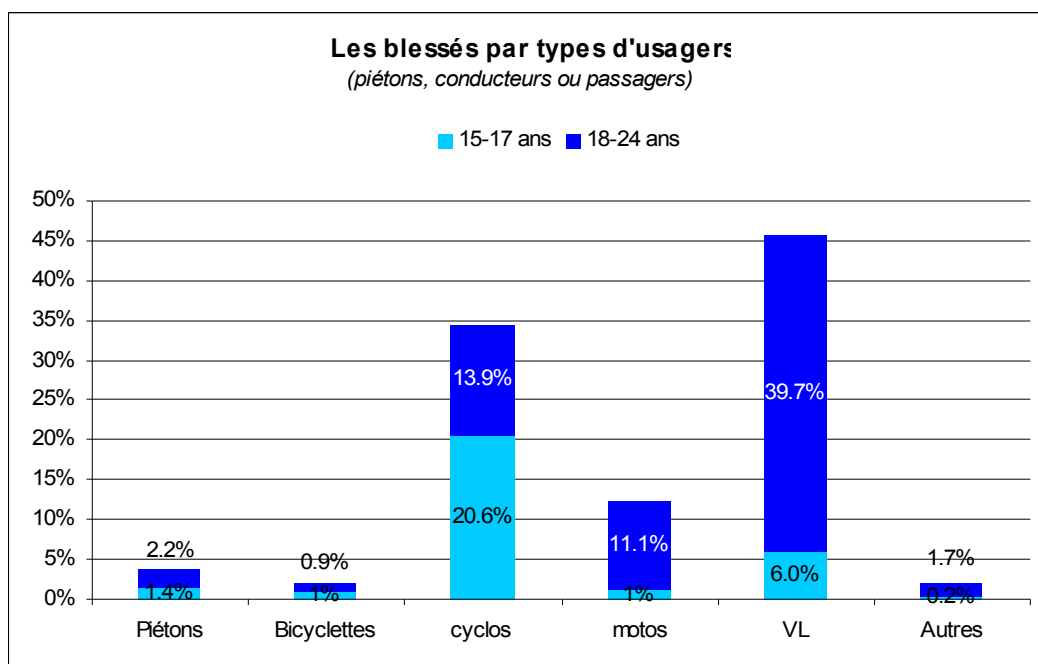
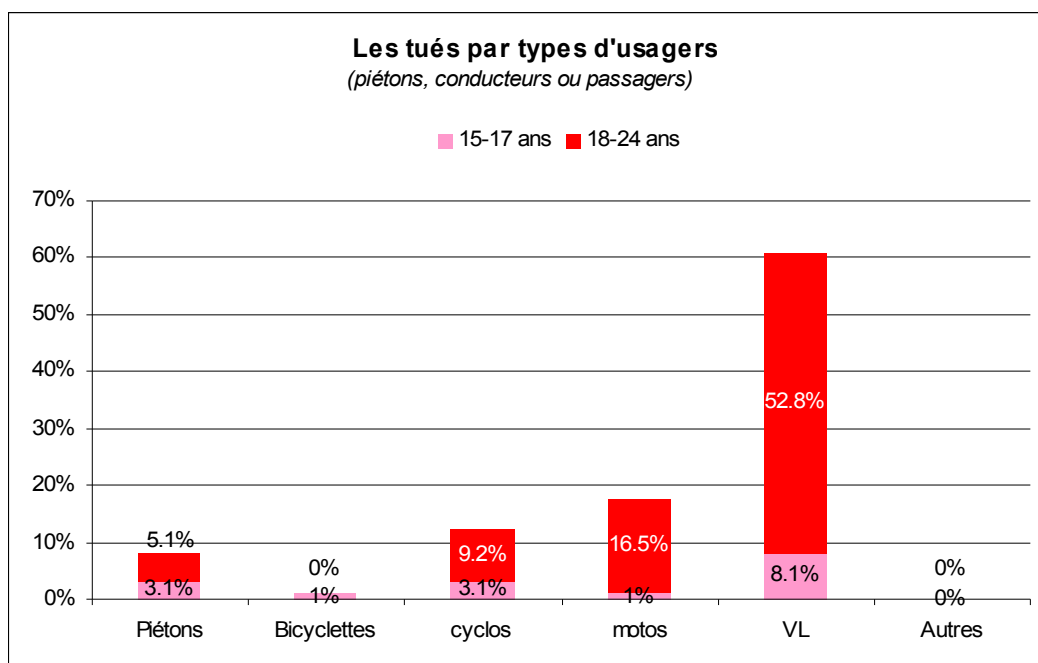
*Autres véhicules = PL, autobus, quads, tramways, tracteurs agricoles ...

** Un accident peut impliquer plusieurs usagers c'est pourquoi on parle de nombre d'impliqués et non pas de nombre d'accidents

Les accidents par types d'usagers (piétons, conducteurs ou passagers)

15-17 ans 18-24 ans

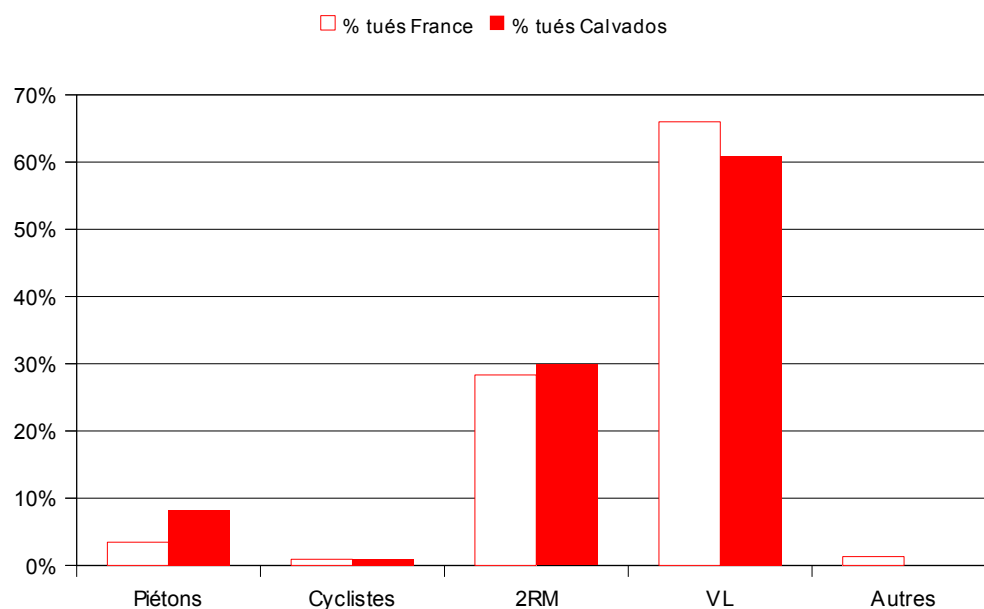




Comparaison des % de tués 15-24 ans France/Calvados (pas de chiffres nationaux pour les blessés)

	Piétons	Bicyclettes	2 roues mot.	VL	Autres
<i>France (en 2004)</i>	3,47%	0,9%	28,34%	65,97%	1,32%
Calvados (2002/2006)	8,20%	0,98%	29,90%	60,92%	0%

Les décès par catégories d'usagers

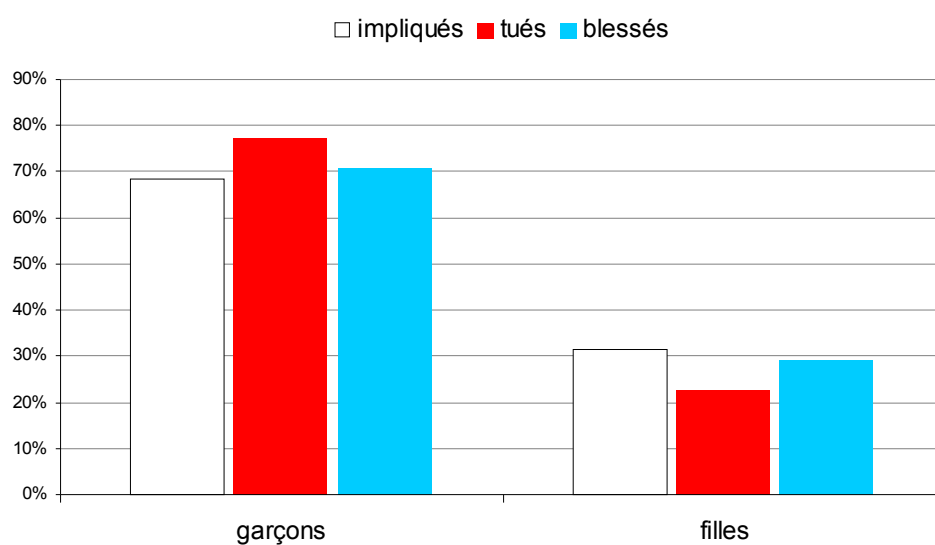


Le sexe

	Garçons	%	Filles	%
Impliqués* 15-24 ans	1413	68,4%	653	31,6%
Tués	79	77,4%	23	22,6%
Blessés	1175	70,9%	482	29,1%

- Un accident peut impliquer plusieurs usagers c'est pourquoi on parle de nombre d'impliqués et non pas de nombre d'accidents,

Répartition sur les 1790 accidents

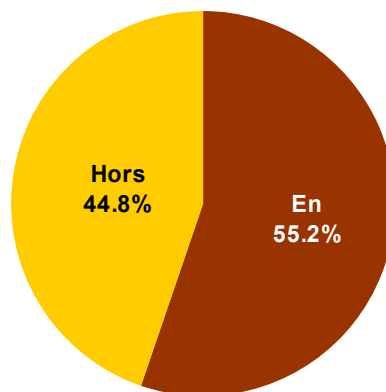


OU ?

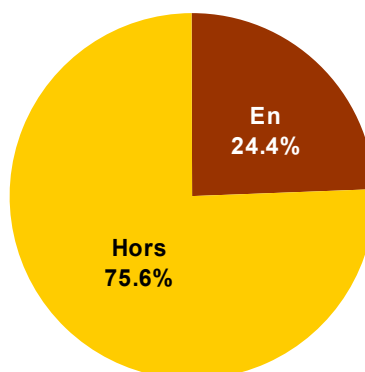
Répartition des 1790 accidents des 15-24 ans

	Agglomération	Courbe	Intersection
En	55,2%	24,3%	32,9%
Hors	44,8%	75,7%	67,1%

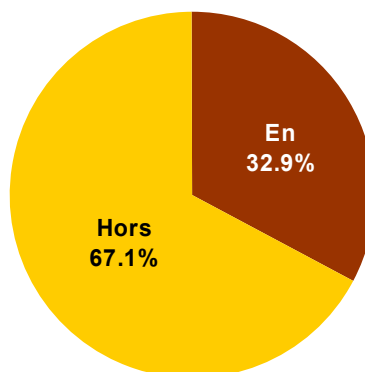
Agglomération



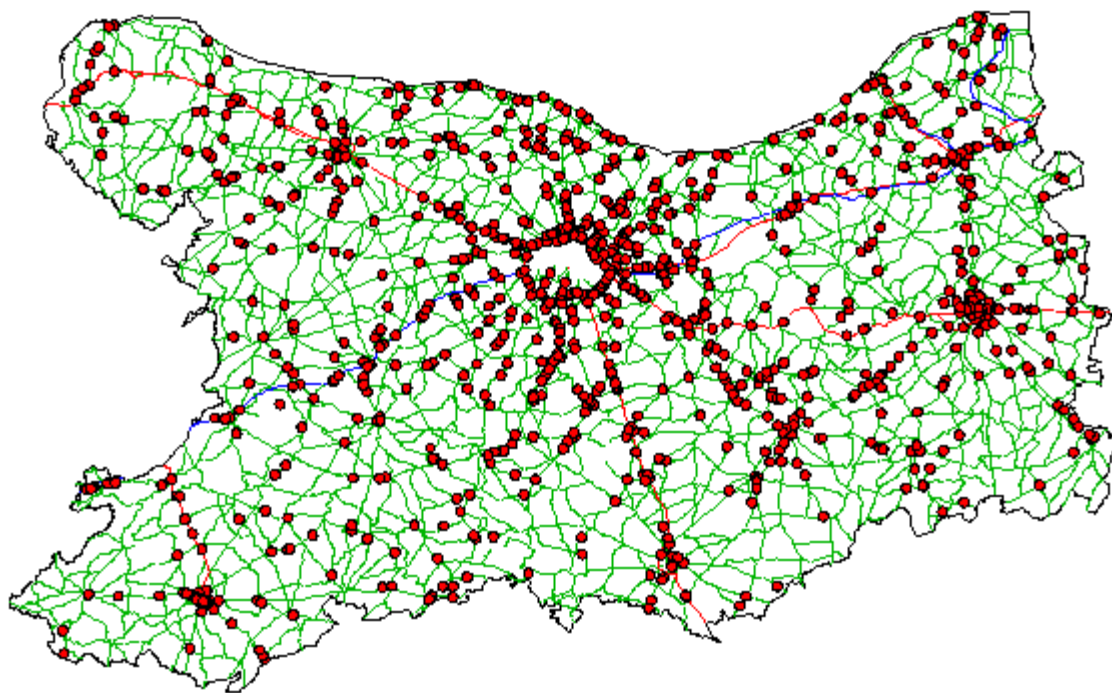
Courbe



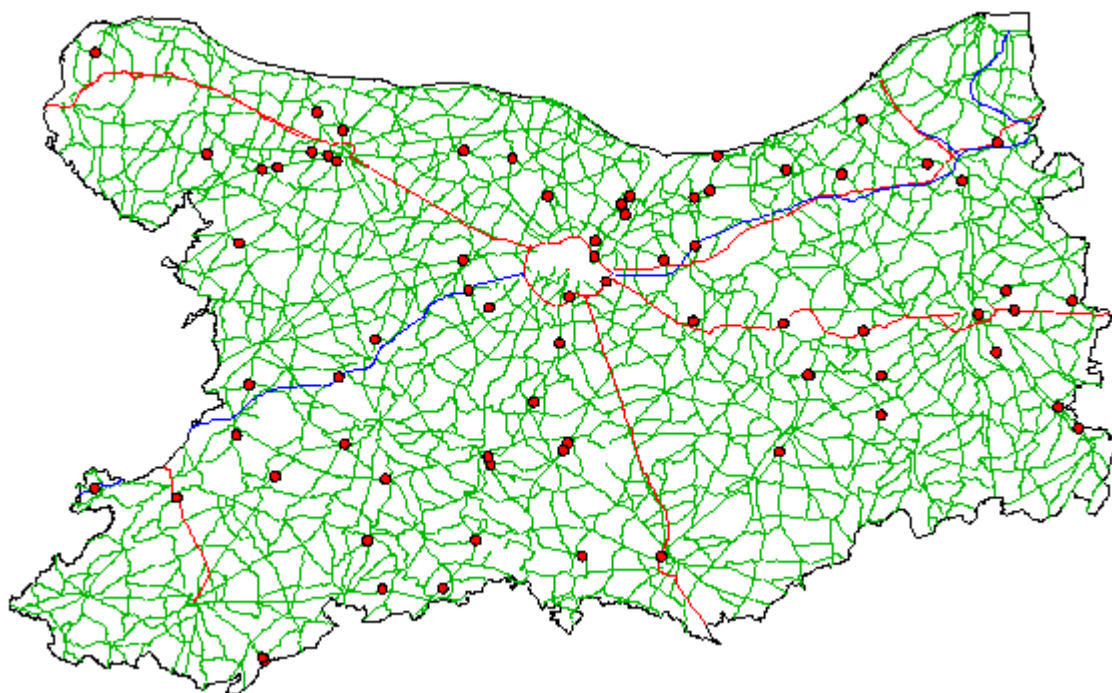
Intersection



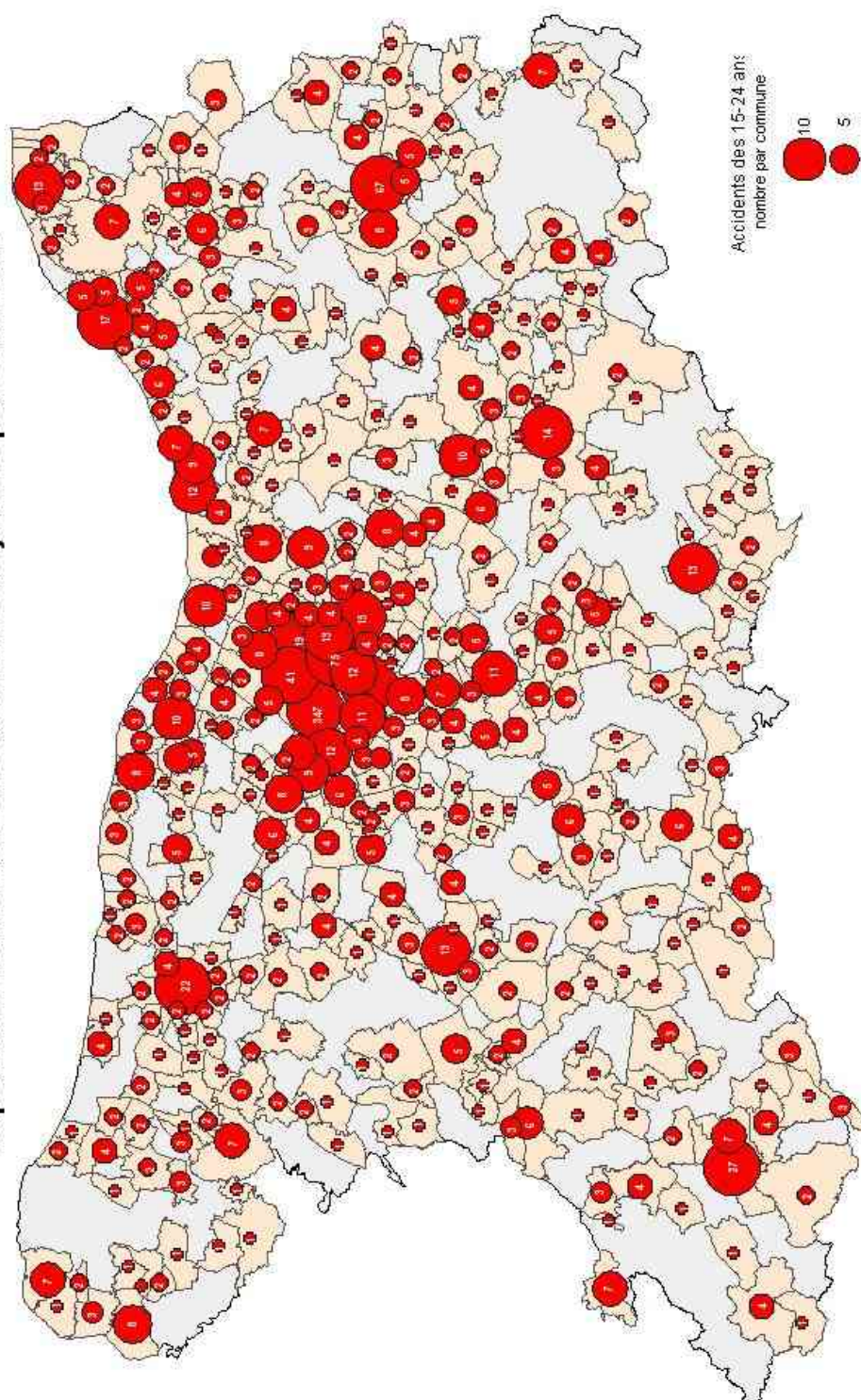
Répartition spatiale des accidents (1041 géocodés/1790 accidents)



Répartition spatiale des accidents mortels (73 géocodés/92 accidents mortels)

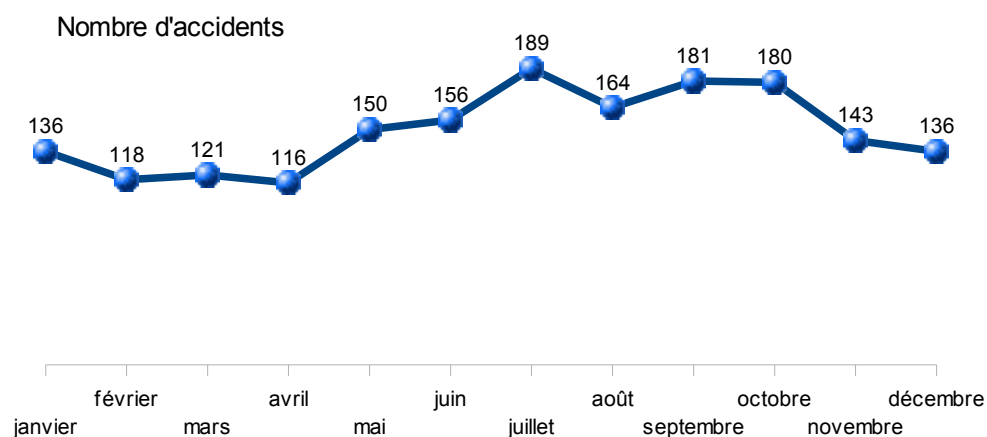


Répartition du nombre des accidents de jeunes par commune

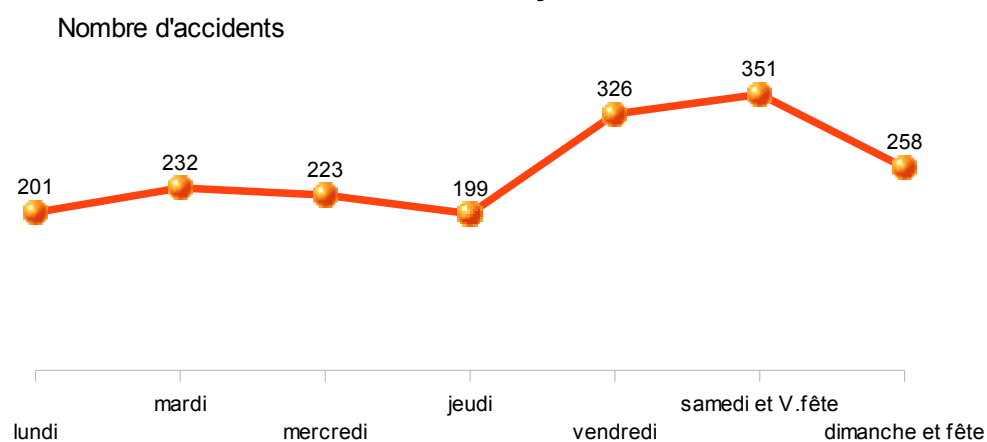


QUAND ?

Selon le mois

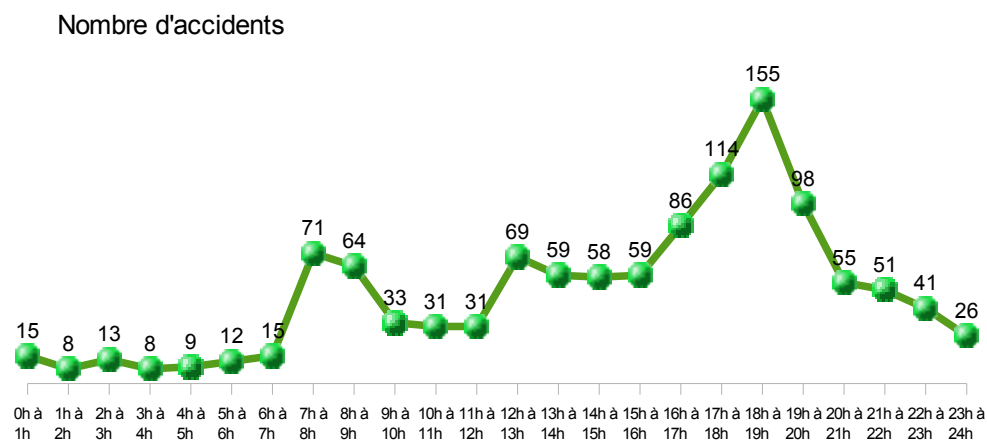


Selon le jour



Selon l'heure

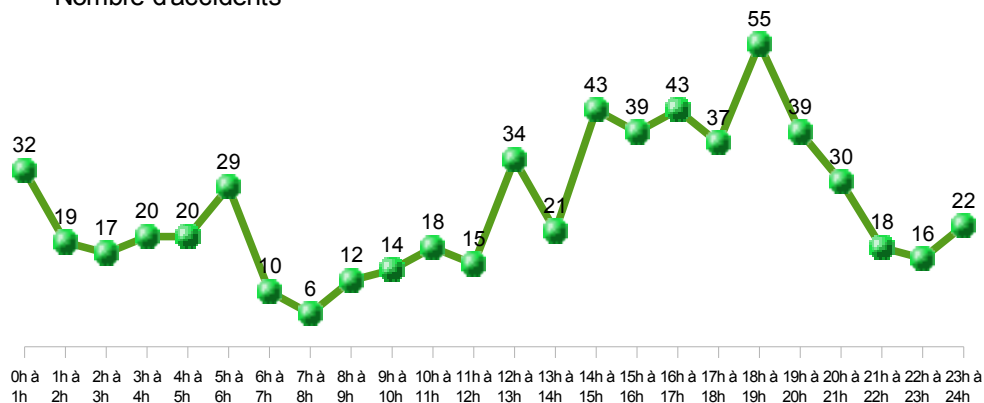
pour les jours ouvrables



Selon l'heure

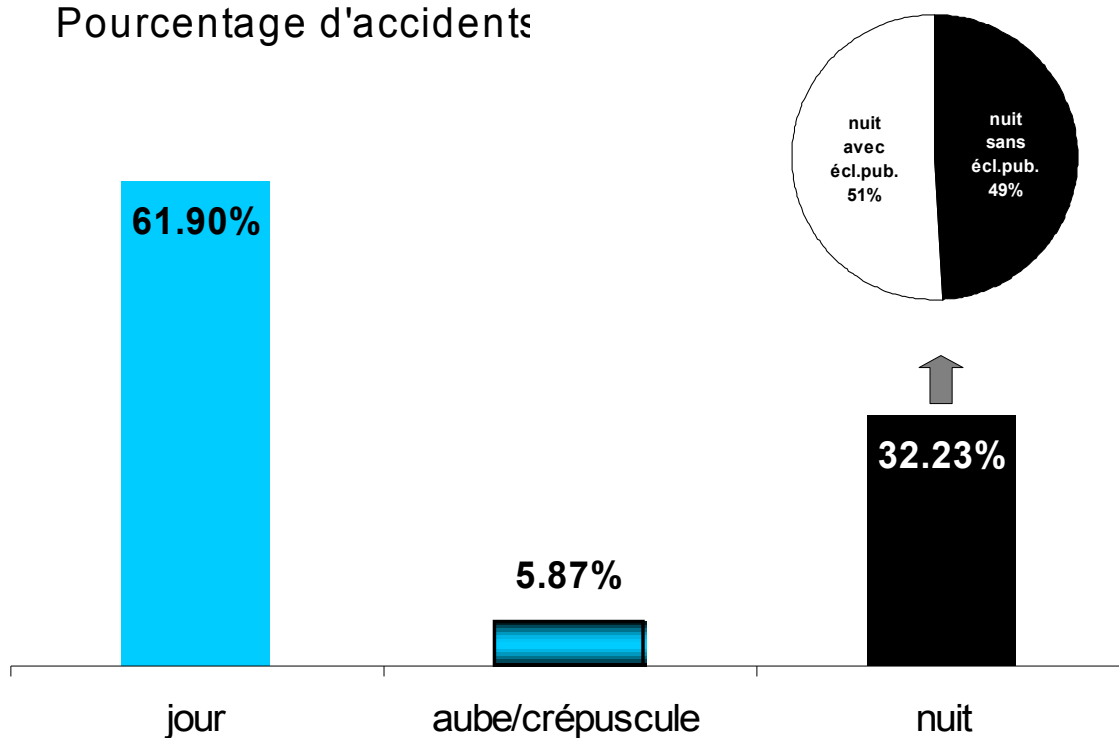
pour les samedi, dimanche, veille de fêtes et fêtes

Nombre d'accidents



Selon la luminosité

Pourcentage d'accidents



Approfondissement de l'enjeu jeunes

Préambule :

Dans le département du Calvados, l'enjeu « jeunes » concerne tous les jeunes de 0 à 24 ans et pas seulement les 18-24 ans comme c'est souvent le cas au niveau national.

Le groupe de travail, co-animé par la Préfecture et la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, était constitué des services de l'État (police nationale, gendarmerie nationale, Inspection académique), de la Prévention Routière et de la Fédération Française des Motards en Colère.

Le groupe s'est réuni deux fois, le 18 novembre 2008 et le 29 janvier 2009.

Les échanges ont été nombreux entre les membres du groupe.

la première réunion a été l'occasion de faire l'état des lieux des éléments connus et de ceux qui paraissaient utiles à une meilleure compréhension.

Il a été décidé de scinder en deux parties distinctes cet enjeu « jeunes », pour travailler plus spécifiquement sur les 0-14 ans d'une part, et les 15-24 ans d'autre part.

En effet, l'analyse des premiers éléments a montré que les accidents impliquant les jeunes sont différents en fonction de l'âge et des conditions de déplacement.

Il est à noter qu'une précédente étude sur les jeunes et la sécurité routière a également été exploitée pour les travaux de ce groupe.

Approfondissement de l'enjeu enfants (0-14 ans)

Préambule :

Cette classe d'âge a fait l'objet d'une analyse particulière tenant compte des spécificités de déplacement de ces très jeunes usagers de la route.

Ils sont les plus souvent passagers de véhicules à moteur, cyclistes ou piétons.

Il convenait donc d'étudier des pistes d'actions particulières à cette classe d'âge.

Ils sont scolarisés pour la grande majorité d'entre eux et reçoivent une éducation routière telle qu'elle est instituée dans le continuum éducatif qui les concerne de la maternelle au collège.

En effet, la préparation de l'APER (attestation de première éducation routière) pour les enfants de la maternelle au CM2, puis la préparation des ASSR (attestations scolaires de sécurité routière) préparées et passées en classe de 5^{ème} et de 3^{ème}, sont des étapes primordiales dans cette éducation.

Les actions complémentaires proposées à ces jeunes telles que les pistes la Prévention Routière, la préparation du permis piéton de la gendarmerie ou toute autre action sont de nature à compléter la formation des plus jeunes.

En complément de ces informations et des remarques échangées, les membres du groupe de travail se sont accordés sur le fait que cette classe d'âge est très réceptive aux messages.

Aussi, il est important de former les très jeunes pour que les messages reçus fassent partie de leur culture et qu'ils les marquent pour toujours.

De plus, les enfants sont les meilleurs « guides » pour les parents auxquels ils rappellent les consignes de sécurité qu'ils ont reçues (par exemple sur le port de la ceinture de sécurité).

Enfin, l'étude des accidents mortels, par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière, portant sur 7 accidents a permis de déterminer la nature des accidents les plus graves dont sont victimes les enfants.

Dans le Calvados

18% de la population
2,6% des tués

Nombre d'accidents mortels : 7 accidents

nombre de tués dans ces accidents : 7 tués

Les circonstances

3 en cyclomoteurs :

- 1 sans tiers impliqué (perte de contrôle en ligne droite pour raison inconnue).
- 1 contre un tracteur agricole (impossible de savoir si le cyclo a heurté le tracteur ou s'il avait déjà chuté sur la chaussée).
- 1 contre un VL (le cyclo percute un VL qui s'arrête au feu rouge).

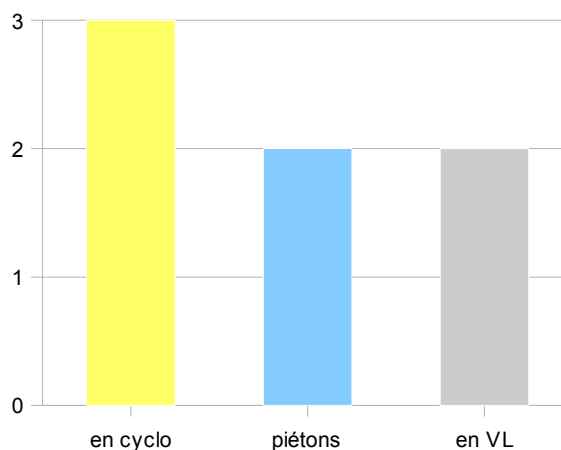
2 piétons :

- 1 se fait percuter par le TVR.
- 1 se fait happer par la remorque d'un PL en descendant du trottoir.

2 en VL :

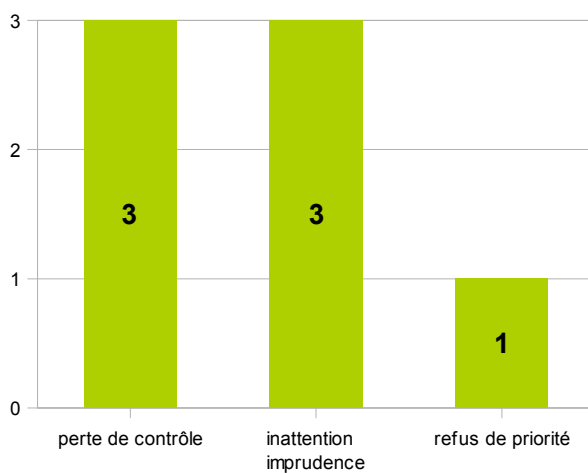
- 2 enfants (2 et 3 ans) passagers arrière dont les conductrices ont perdu le contrôle de leur véhicule duquel ces enfants ont été éjectés bien qu'ils soient attachés sur leur siège enfant.

le mode de déplacement

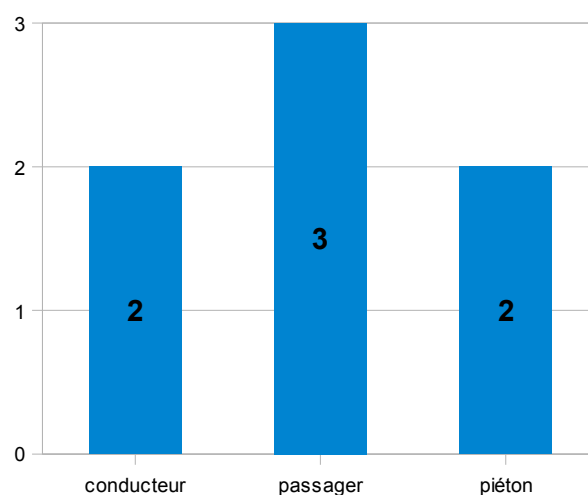


C'est sur les cyclomoteurs qu'il y a le plus d'enfants tués (43%).

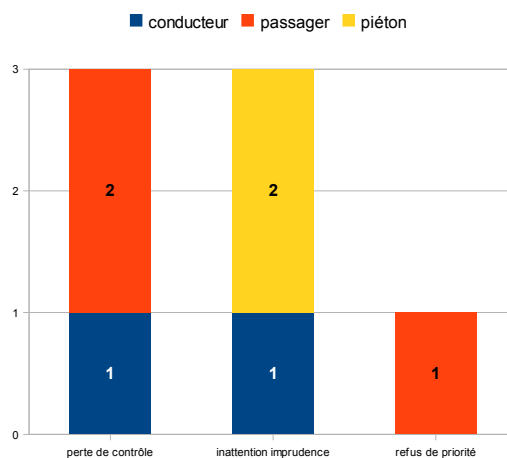
Circonstances des accidents



Statuts des victimes



Circonstances des accidents et statut des victimes

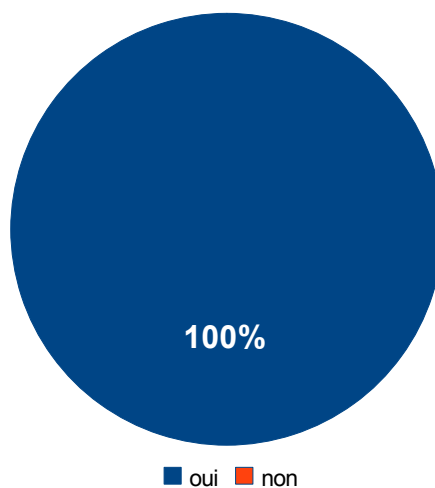


**Autant d'accidents par inattention ou imprudence que par perte de contrôle.
Ce sont plus souvent les passagers des véhicules qui sont tués (43%).**

DANS TOUS LES CAS, L'ALCOOLEMIE EST NEGATIVE.

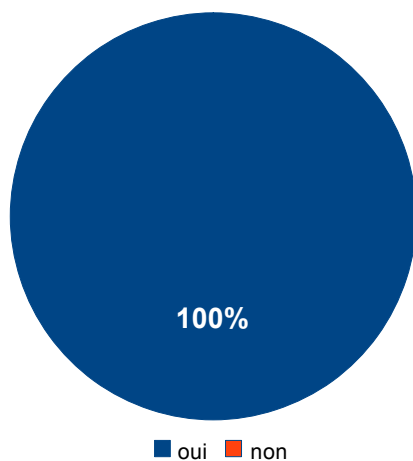
L'utilisation des équipements de sécurité

Port de la ceinture pour les occupants d'un VL



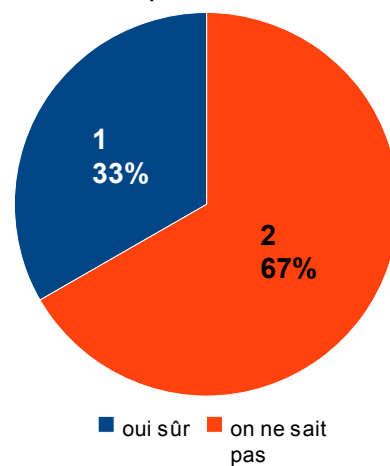
Les occupants des voitures étaient tous attachés.

Port du casque pour les utilisateurs de cyclos



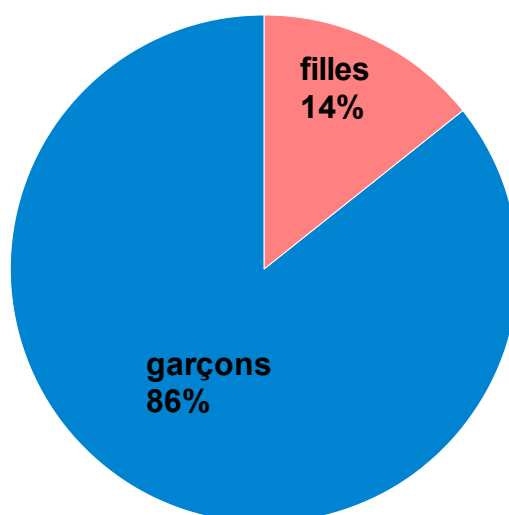
Les cyclomotoristes étaient tous casqués.

Le casque était-il attaché



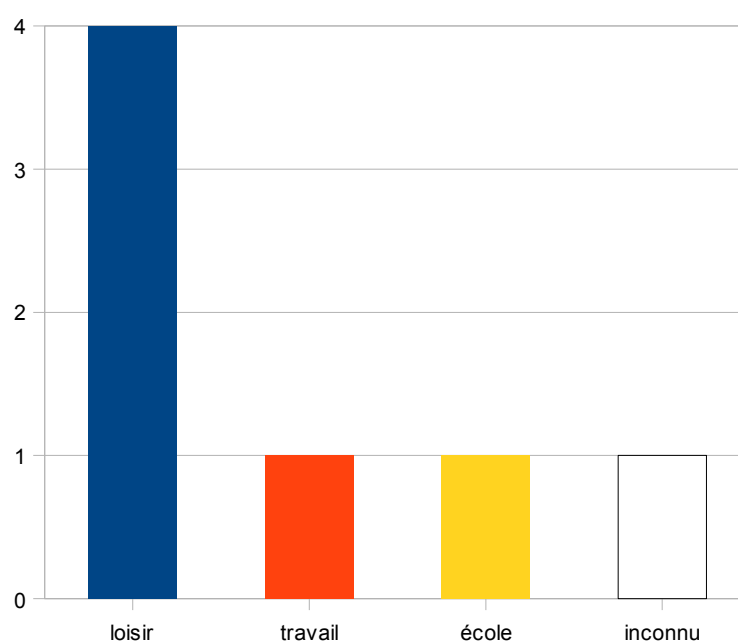
2/3 des cyclomotoristes ont perdu leur casque pendant l'accident.

Le sexe des victimes



86% de garçons chez les enfants tués.

L'objet des déplacements

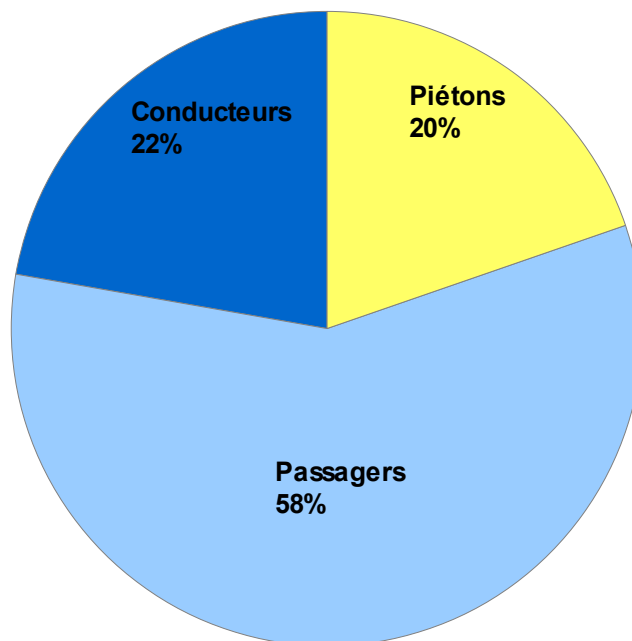


57% des tués sur des trajets de loisirs et 28% sur des trajets école ou entreprise.

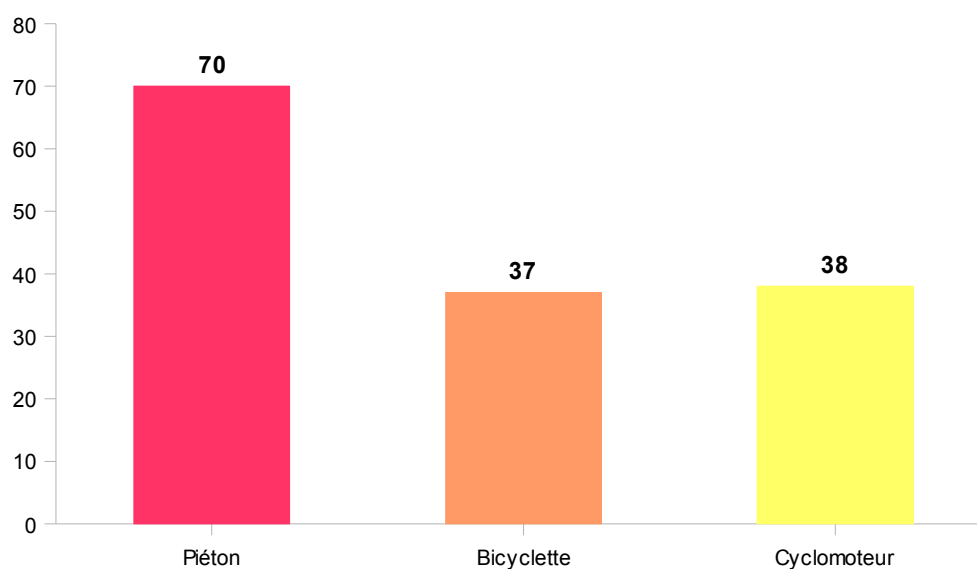
LES ACCIDENTS CORPORELS SUR LA MÊME PÉRIODE

342 accidents de la route impliquant un enfant.
290 blessés.

Accidents selon la catégorie d'usagers

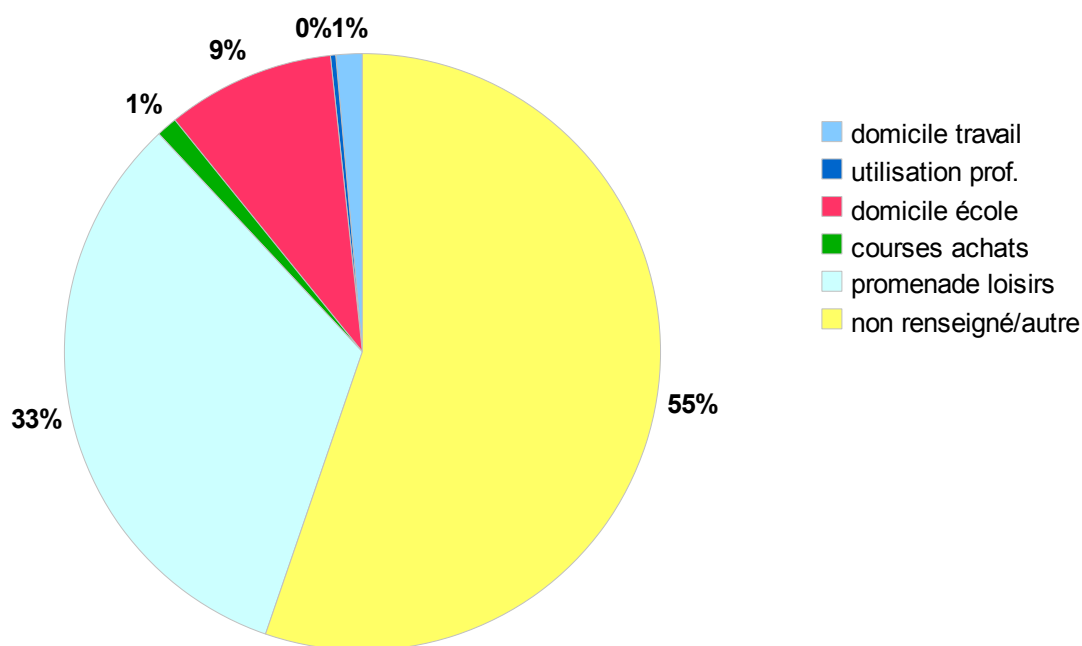


Accidents selon le mode de déplacement



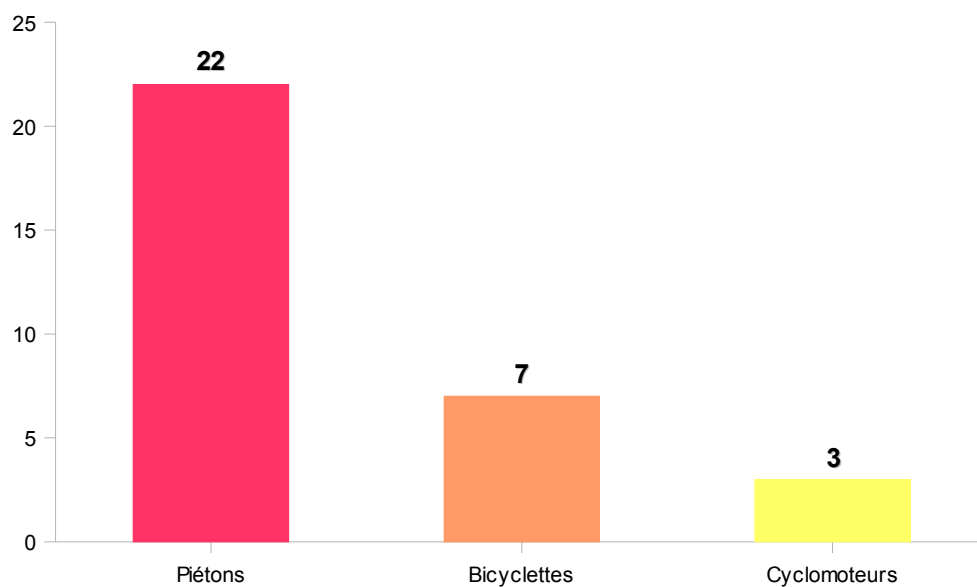
Les enfants sont autant impliqués dans des accidents en deux roues légers qu'en tant que piétons

Accidents selon le type de trajet



Des accidents majoritairement sur des trajets de promenade-loisirs

Accidents selon le trajet domicile-école



Les accidents sur le trajet de l'école concernent surtout les piétons.

Accident type : Lorsque l'enfant de 14 ans conduit son cyclomoteur sur son temps de loisirs, par son imprudence, il perd le contrôle de son cyclo et lors de sa chute perd son casque et se blesse mortellement.

Lorsqu'il est piéton, il ne voit pas un véhicule en circulation et se fait renverser par celui-ci.

Propositions d'orientations

Rappeler qu'un cyclomoteur n'est pas un jouet mais un moyen de locomotion soumis aux mêmes règles de circulation que les autres véhicules.

Rappeler aux parents d'être attentifs à leur conduite et ne pas se laisser distraire par leurs enfants installés à l'arrière.

Éduquer les jeunes piétons ET leurs parents au respect des règles de sécurité.

Approfondissement de l'enjeu jeunes (15-24 ans)

Préambule :

Cette catégorie d'âge a fait l'objet d'une analyse distincte des plus jeunes en tenant compte des modes de déplacement et des conditions de ces déplacements.

En effet, les jeunes de plus de 15 ans accèdent à une plus grande autonomie de déplacement par l'usage de véhicules à moteur, du cyclomoteur à la voiture, et ils entrent dans la catégorie des usagers de la route les plus exposés au risque routier en raison des comportements qui sont propres à ces catégories (déplacements en bandes, sorties nocturnes, fêtes, etc...).

Les jeunes sont donc confrontés à plusieurs problématiques qui vont de la formation à la conduite à la maîtrise de celle-ci, et aux facteurs d'accidents que constituent les prises de risques conscientes ou non auxquelles il s'exposent.

Ces jeunes sont également les conducteurs de 2 roues motorisés les plus sensibles.

Il est à noter que ce sont principalement les jeunes hommes qui sont concernés par les accidents les plus graves.

Enfin, l'étude des accidents mortels par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière portant sur 55 accidents a permis de déterminer la nature des accidents les plus graves dont sont victimes les jeunes.

Dans le Calvados

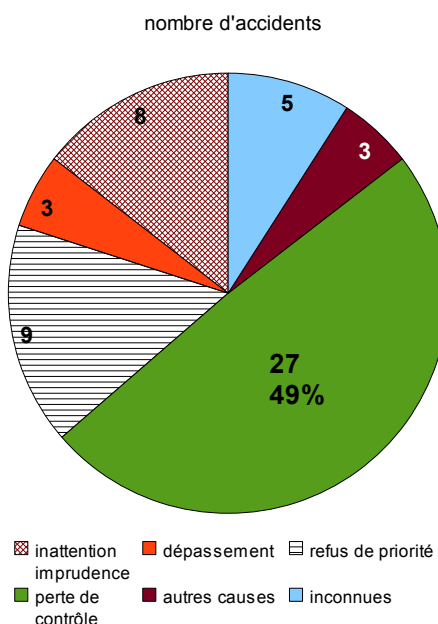
15% de la population
30% des tués

Nombre d'accidents mortels : 75 accidents

nombre de tués dans ces accidents : 80 tués

nombre de PV étudiés : 55 PV ayant fait 59 tués

Les circonstances (sur les 55 PV étudiés)

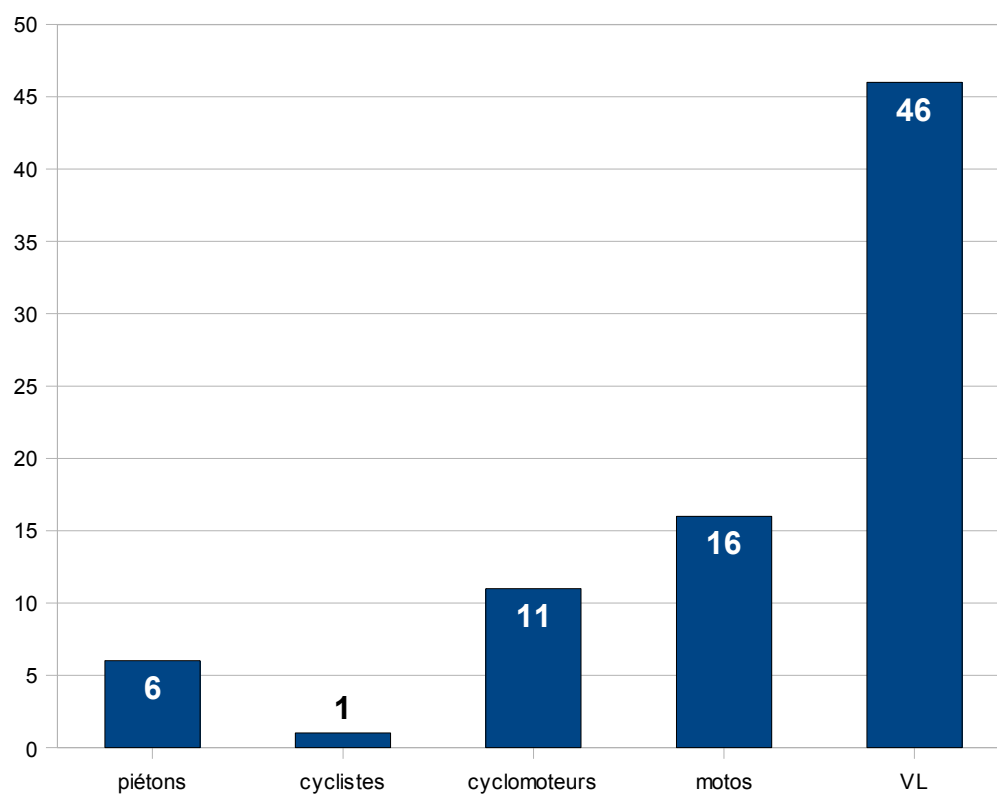


Dans plus de la moitié des cas d'accidents par perte de contrôle (15 sur les 27), le conducteur présentait une alcoolémie positive

Près de la moitié des accidents mortels des jeunes par perte de contrôle.

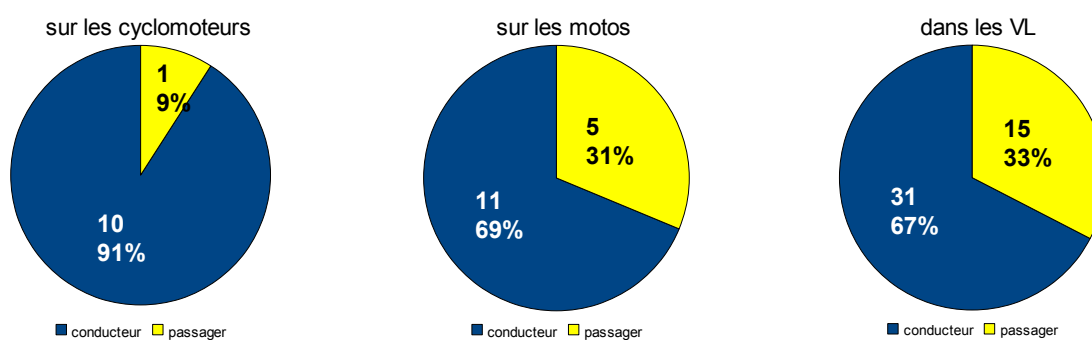
Les modes de déplacement (sur les 80 tués)

en nombre de tués



Plus de 57% des victimes à bord des automobiles.

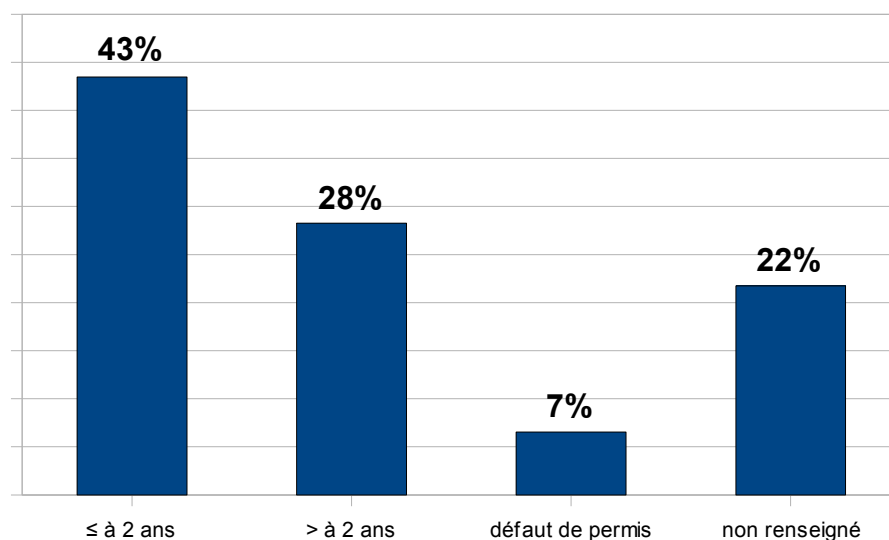
La place occupée par les victimes



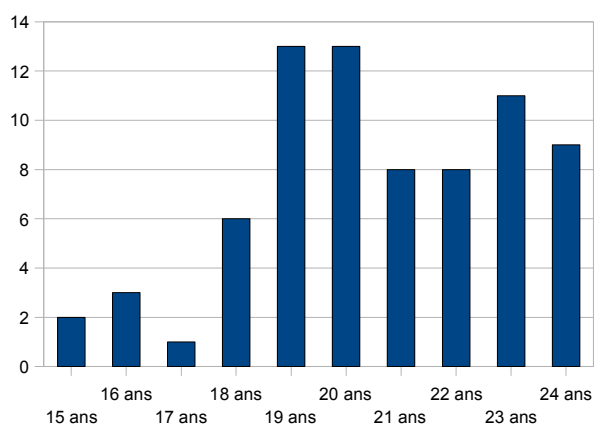
Plus de 26% des victimes sont des passagers.

Les conducteurs

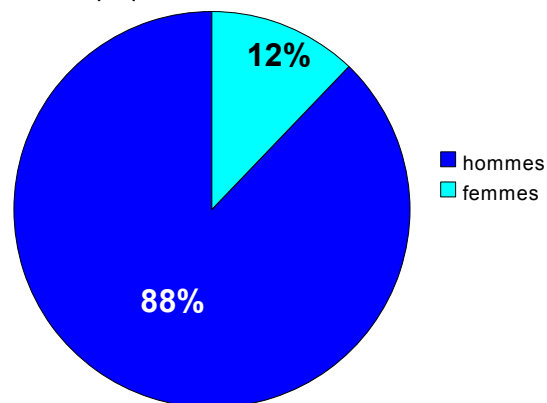
ancienneté du permis



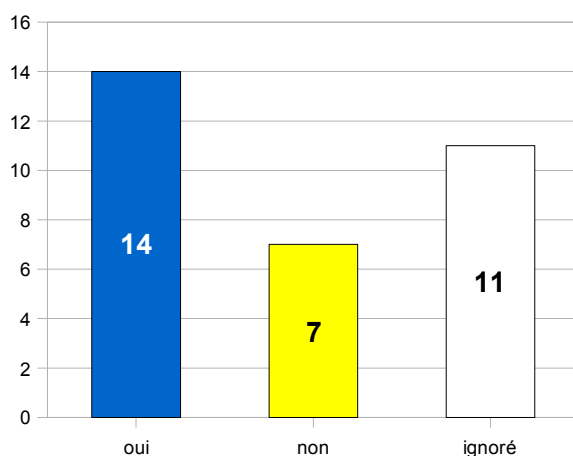
âge des conducteurs impliqués



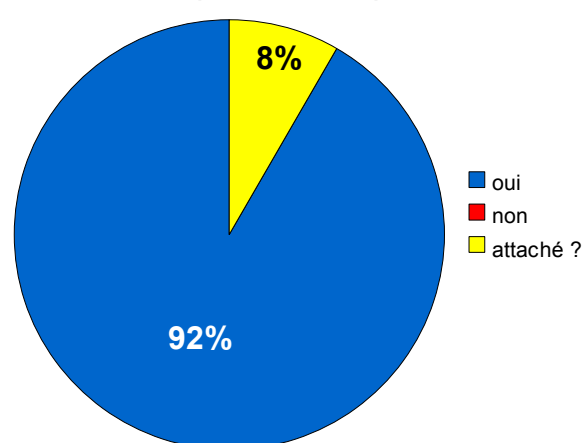
sexe des conducteurs âgés de 15 à 24 ans impliqués dans des accidents mortels



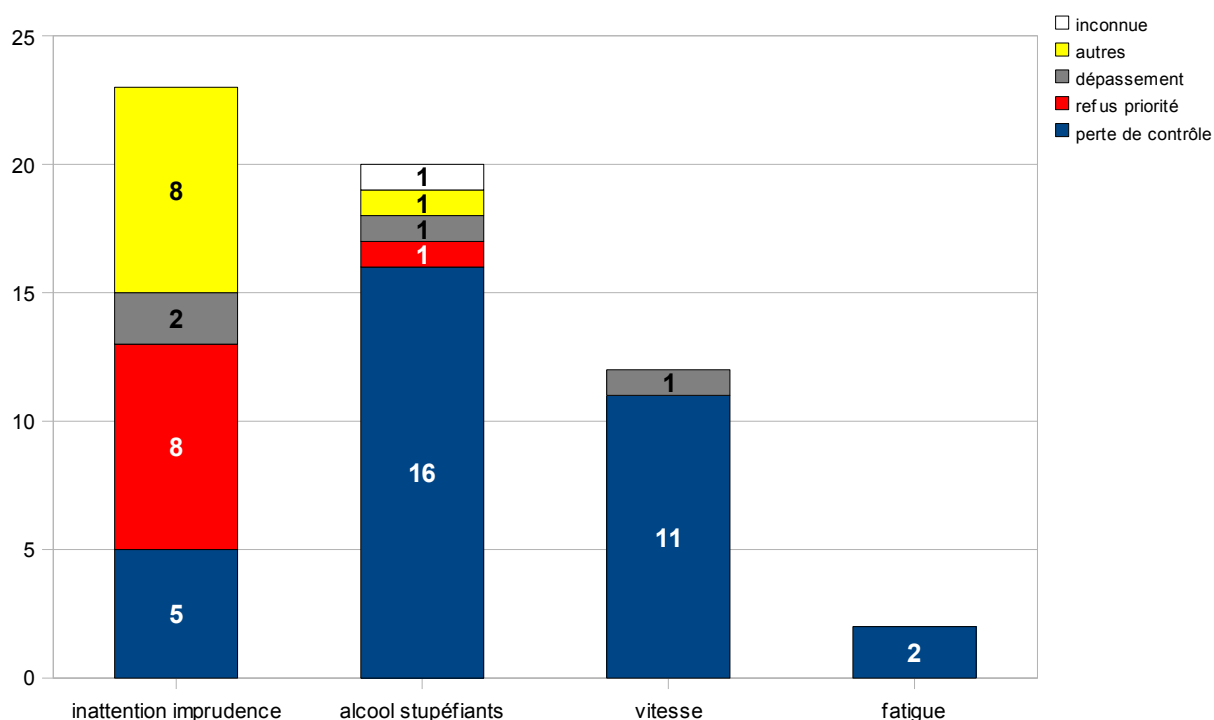
port de la ceinture des tués



port du casque



Les causes présumées (sur les 55 PV étudiés)

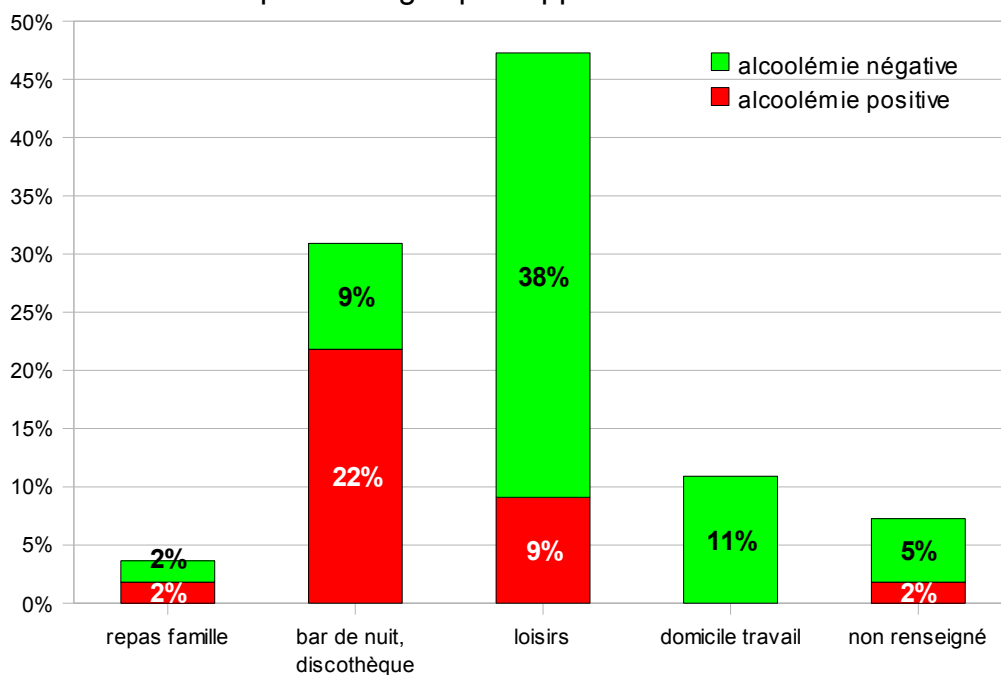


nota : un accident peut cumuler plusieurs causes

L'imprudence ou l'inattention sont les premières causes d'accidents mortels chez les jeunes. Mais quelle que soit la cause, il en résulte très souvent une perte de contrôle.

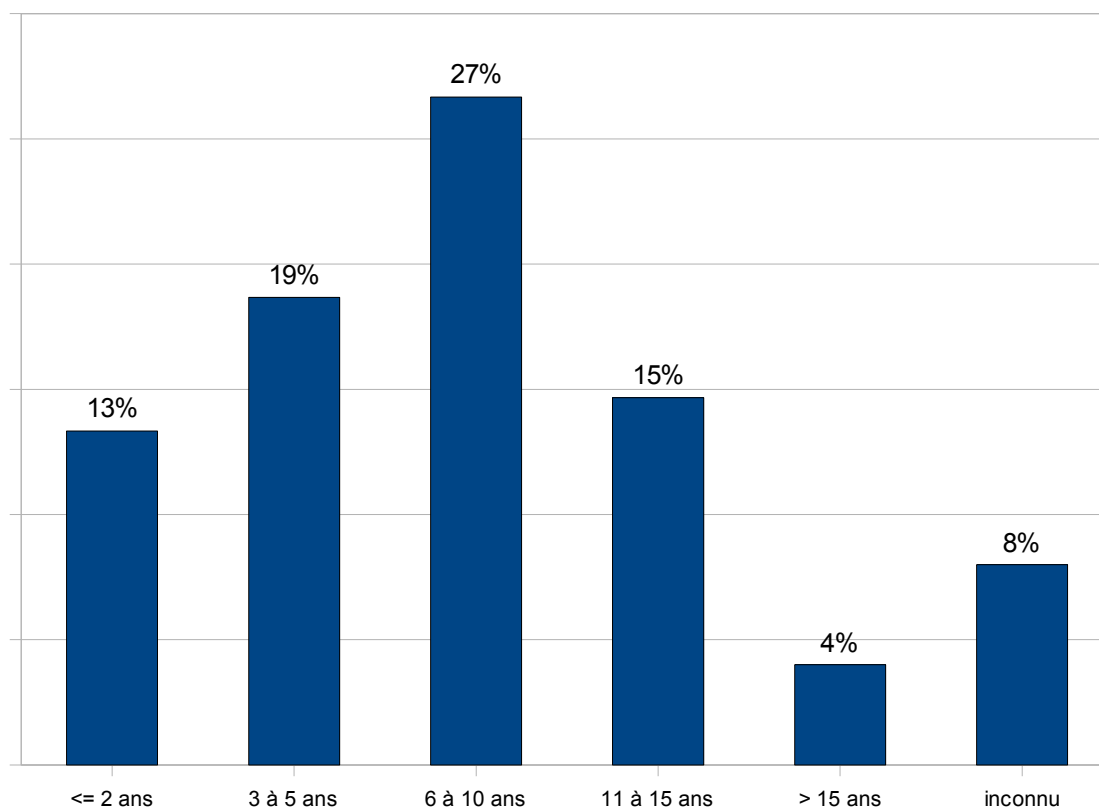
Les types de trajets

pourcentages par rapport aux 55 accidents



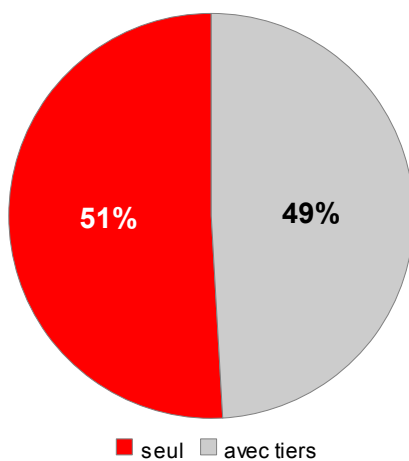
Ces accidents se produisent pour près de la moitié pendant les loisirs.

L'ancienneté des véhicules le jour de l'accident

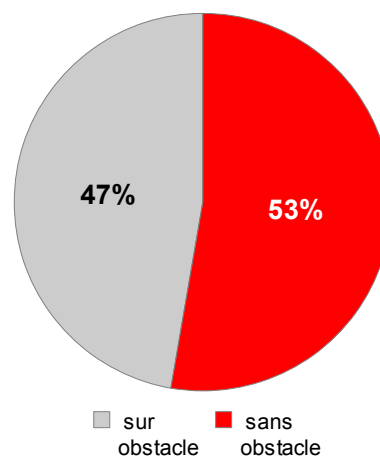


59% des véhicules ont moins de 10 ans.

implication d'un tiers



collision sur obstacle fixe

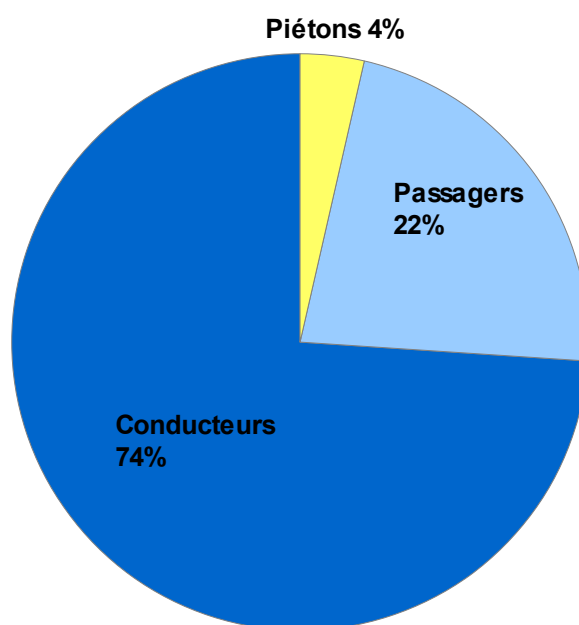


La moitié des accidents mortels sans implication d'un autre véhicule ou piéton.

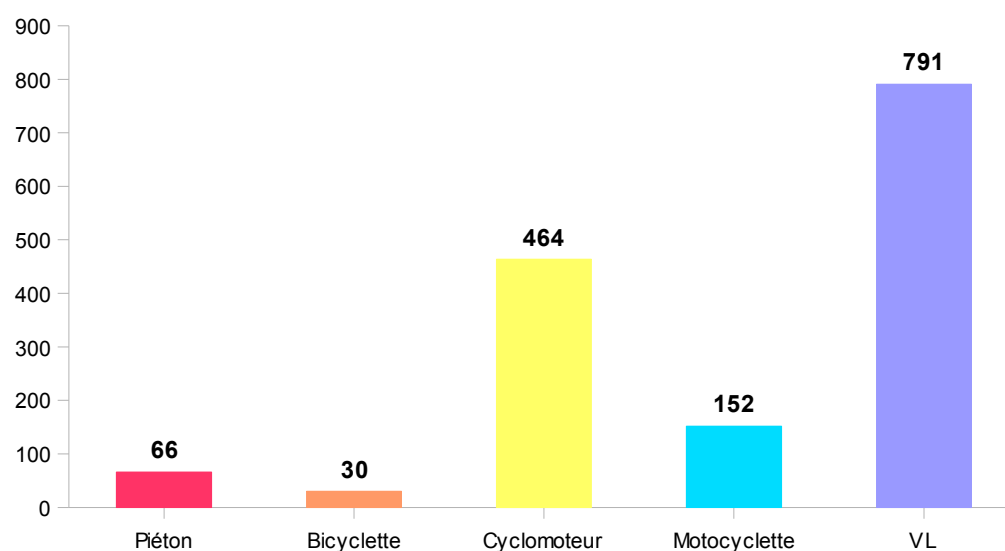
LES ACCIDENTS CORPORELS SUR LA MÊME PÉRIODE

1536 accidents de la route impliquant un jeune (conducteur ou piéton)
1440 blessés.

Accidents selon la catégorie d'usagers

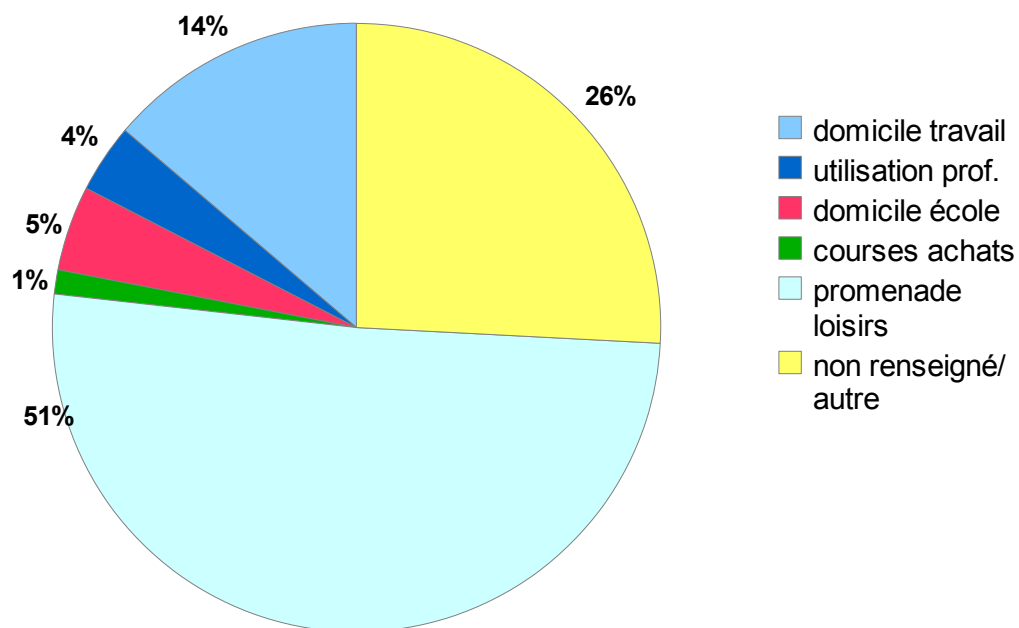


Accidents selon le mode de déplacement



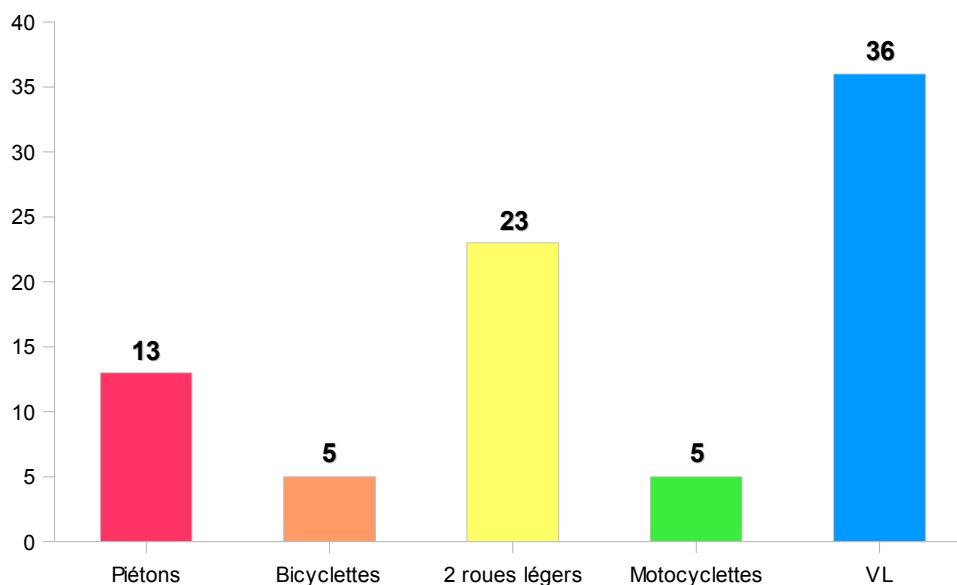
Les accidents des jeunes se produisent plutôt en VL (53%) ou en cyclomoteur (31%)

Accidents selon le type de trajet



Des accidents majoritairement sur des trajets de promenade-loisirs

Accidents selon le trajet domicile-école



Pour cette catégorie d'âge, des accidents sur le trajet de l'école surtout en VL (44%) ou en deux roues légers (28%)

Accident type : Le jeune homme, en particulier âgé de 19/20 ans, circule avec sa voiture de moins de 10 ans sur son temps de loisir. C'est un conducteur peu expérimenté et porteur de sa ceinture de sécurité. Par inattention ou imprudence il refuse la priorité à un autre véhicule ou perd le contrôle au retour d'une soirée festive où il a consommé de l'alcool.

Propositions d'orientations

Promouvoir la formation complémentaire (type opération « 1000 jeunes conducteurs »)

Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné lors de soirées festives.

Sensibiliser les jeunes aux conséquences d'une collision sur un obstacle fixe.

Rappeler aux jeunes que la route se partage (priorité, position sur la chaussée, vitesse).

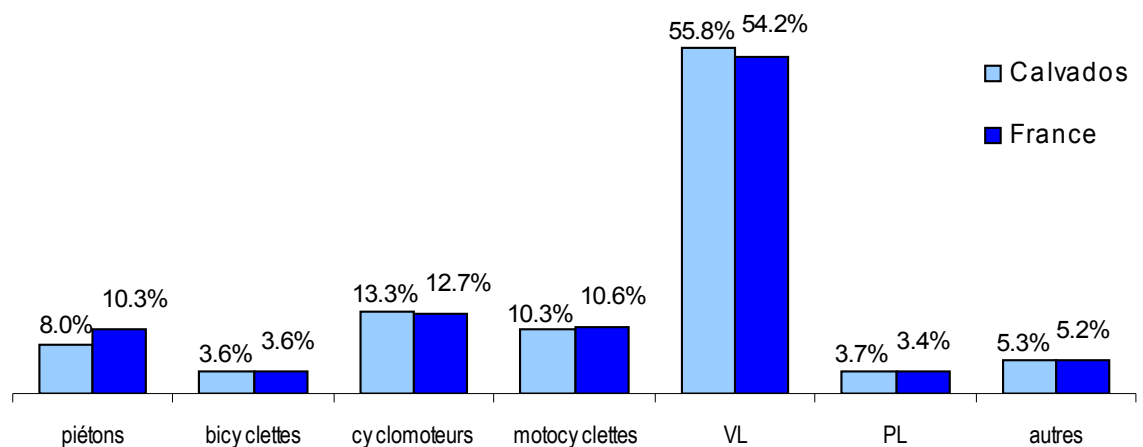
Les enjeux spécifiques au Calvados

Diagnostic des enjeux spécifiques au Calvados

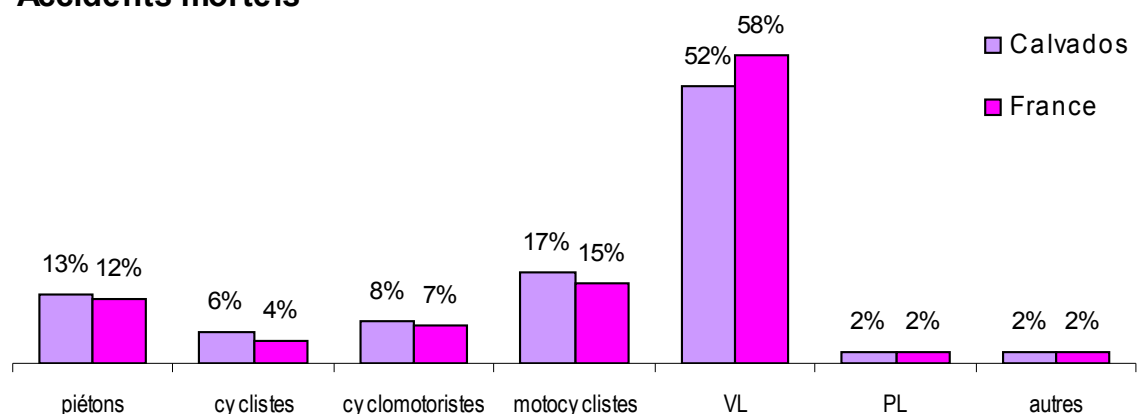
QUI ?

Répartition du nombre d' impliqués dans les accidents selon la catégorie

	CALVADOS				FRANCE			
	Accidents impliquant au moins...	%	Accident s mortels	%	Accidents impliquant au moins ...	%	Accident s mortels	%
Piétons	440	8,0%	38	13%	71 360	10,3%	3 087	12%
Cyclistes	198	3,6%	17	6%	24 550	3,6%	922	4%
Cyclomotoristes	727	13,3%	22	8%	87 867	12,7%	1 821	7%
Motocyclistes	564	10,3%	50	17%	72 837	10,6%	3 981	15%
Véhicules Légers	3053	55,8%	150	52%	373 788	54,2%	14 827	58%
Poids Lourds	202	3,7%	5	2%	23 216	3,4%	461	2%
Autres	291	5,3%	7	2%	36 188	5,2%	627	2%
Nbre d'impliqués	5475	100%	289	100%	689 806	100%	25 726	100%



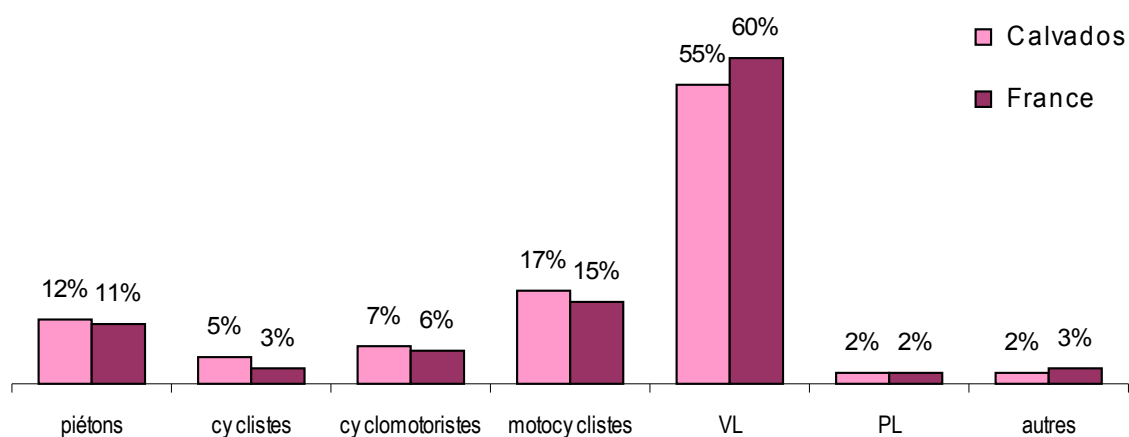
Accidents mortels



Répartition des tués selon la catégorie d'usagers

	CALVADOS		FRANCE	
	Nbre de tués	%	Nbre de tués	%
Piétons	40	12%	3 267	11%
Cyclistes	18	5%	969	3%
Cyclomotoristes	22	7%	1 805	6%
Motocyclistes	55	17%	4 429	15%
Véhicules Légers	181	55%	17 768	60%
Poids Lourds	5	2%	511	2%
Autres	7	2%	739	3%
Total des tués	328	100%	29 488	100%

Tués

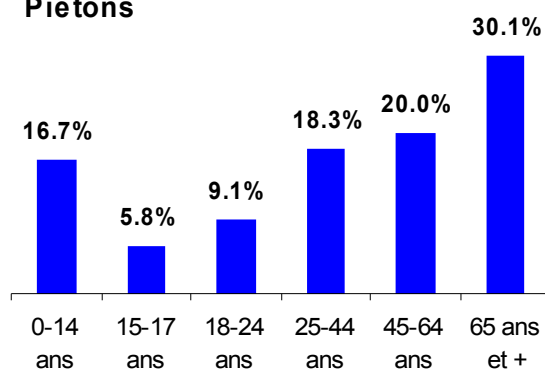


Age des piétons et cyclistes

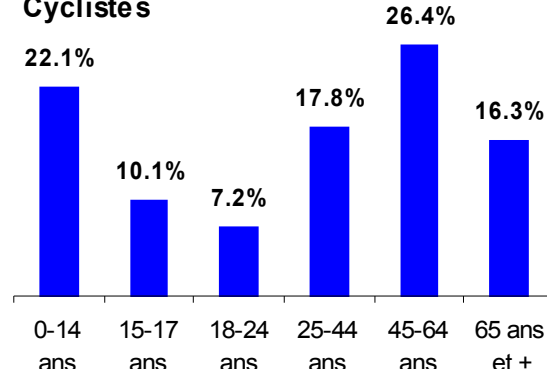
Accidents impliquant : des piétons et cyclistes

	0-14 ans		15-17 ans		18-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		65 ans et +	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Piéton	75	16,7	26	5,8	41	9,1	82	18,3	90	20	135	30,1
Cycliste	46	22,1	21	10,1	15	7,2	37	17,8	55	26,4	34	16,3

Piétons



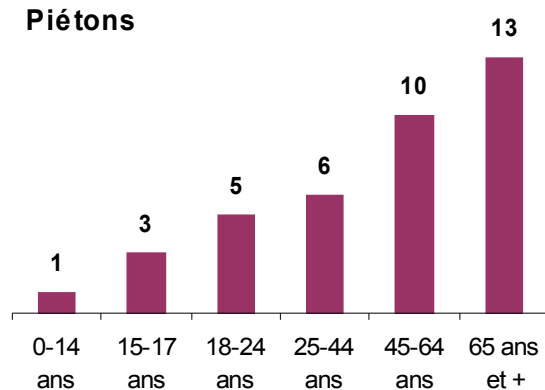
Cyclistes



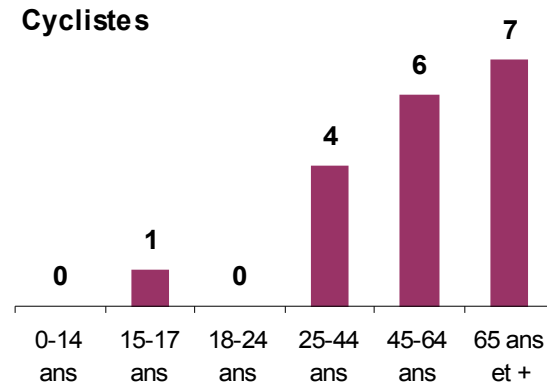
Tués piétons et cyclistes

	0-14 ans		15-17 ans		18-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		65 ans et +	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Piéton	1	2,6%	3	7,9%	5	13,2%	6	15,8%	10	26,3%	13	34,2%
Cycliste	0	0,0%	1	5,6%	0	0,0%	4	22,2%	6	33,3%	8	38,9%

Piétons



Cyclistes

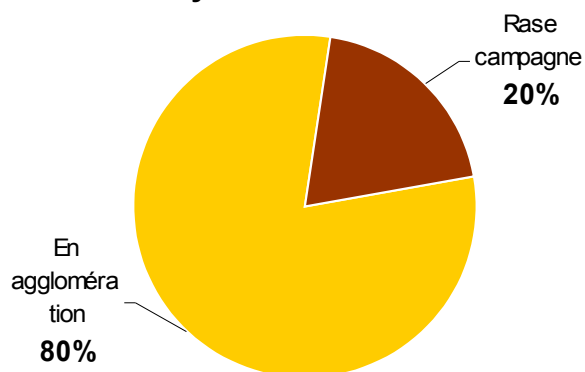


Localisation des accidents et des tués piétons et cyclistes :

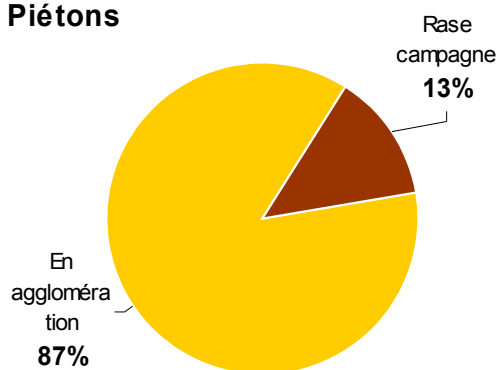
Accidents impliquant des piétons et cyclistes selon le milieu

	En agglomération		Rase campagne	
	Nbre	%	Nbre	%
Piéton	381	86,6%	59	13,4%
Cycliste	132	66,7%	66	33,3%

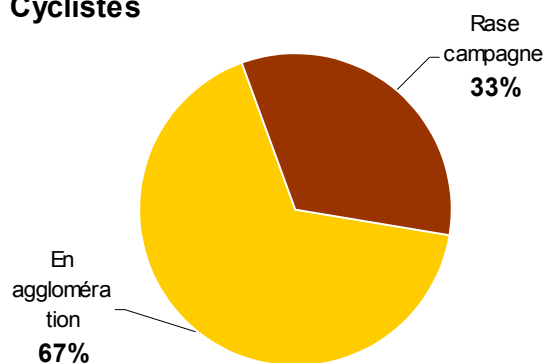
Piétons et cyclistes



Piétons



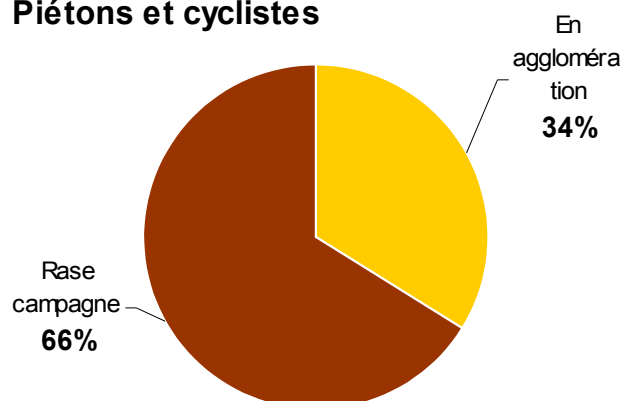
Cyclistes



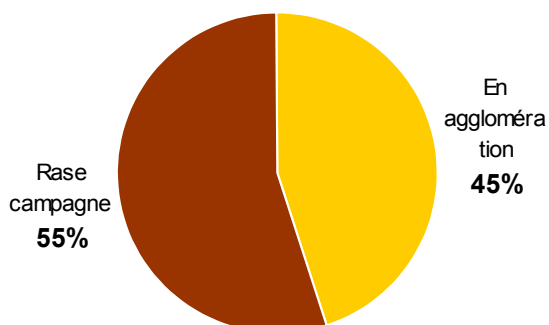
Tués piétons et cyclistes selon le milieu

	En agglomération		Rase campagne	
	Nbre	%	Nbre	%
Piéton	18	45,0%	22	55,0%
Cycliste	2	10,5%	17	89,5%

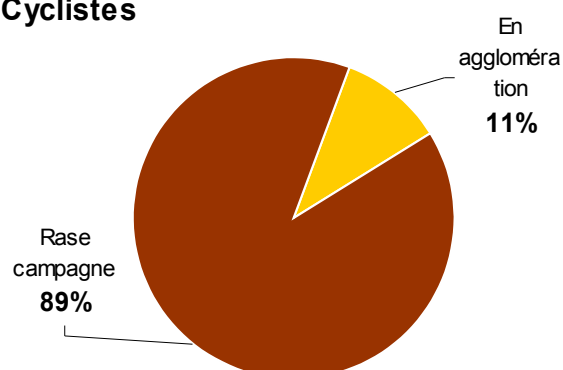
Piétons et cyclistes



Piétons



Cyclistes



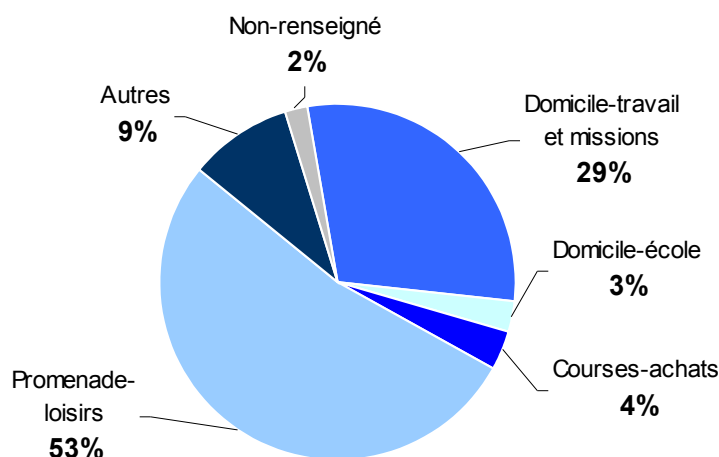
Bien que le nombre d'accidents des piétons soit inférieur aux accidents piétons en France, et qu'il y a autant d'accidents de bicyclettes dans le Calvados qu'en France, les accidents sont plus meurtriers dans le Calvados qu'en France. En effet, on enregistre plus de tués piétons et cyclistes dans le Calvados qu'en France.

Piétons et cyclistes sont un enjeu dans le département du Calvados.

Pourcentage d'utilisateurs ayant eu un accident selon le mode de déplacement

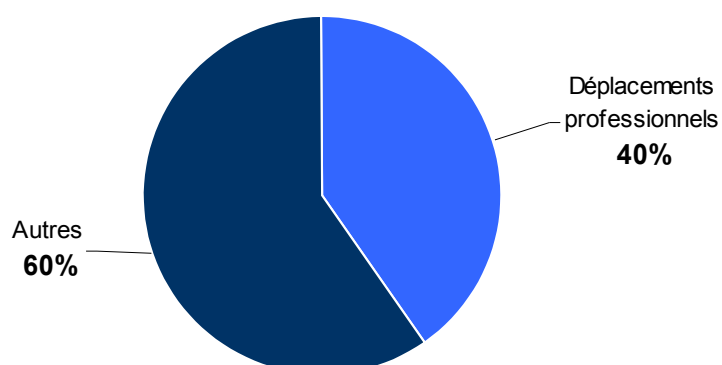
	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Domicile-travail et missions	359	241	336	297	217	1450
Domicile -école	29	15	40	33	22	139
Courses-achats	33	27	50	44	28	182
Promenade-loisirs	658	491	552	500	402	2 603
Autres	188	105	85	58	27	94
Non-renseigné	1	2	36	38	17	463

Dans 29% des accidents un conducteur est impliqué dans le cadre de son déplacement professionnel.



Pourcentage d'accidents lors d'un déplacement

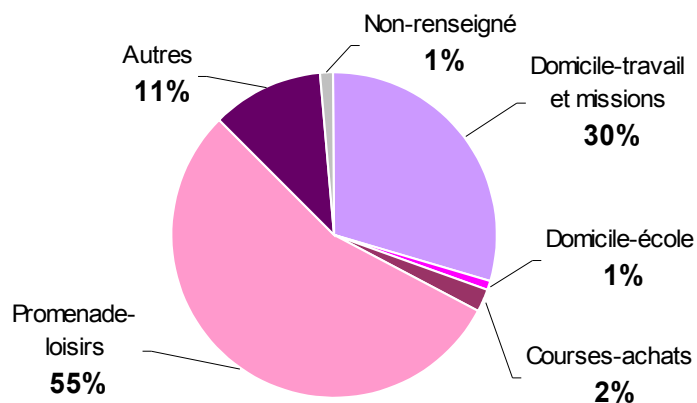
	Nbre d'accidents *	% par rapport à la totalité des accidents
Déplacements professionnels	1450	40,4%
Autres (Domicile – école, courses-achats, promenade-loisirs etc)...	2140	59,6%



Tués dans les accidents impliquant au moins un conducteur en déplacement

	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Domicile-travail et missions	32	34	26	30	12	124
Domicile -école	0	0	0	2	1	3
Courses-achats	2	2	1	3	2	10
Promenade-loisirs	74	50	48	46	28	246
Autres	17	12	7	7	7	50
Non-renseigné	0	0	1	2	3	6

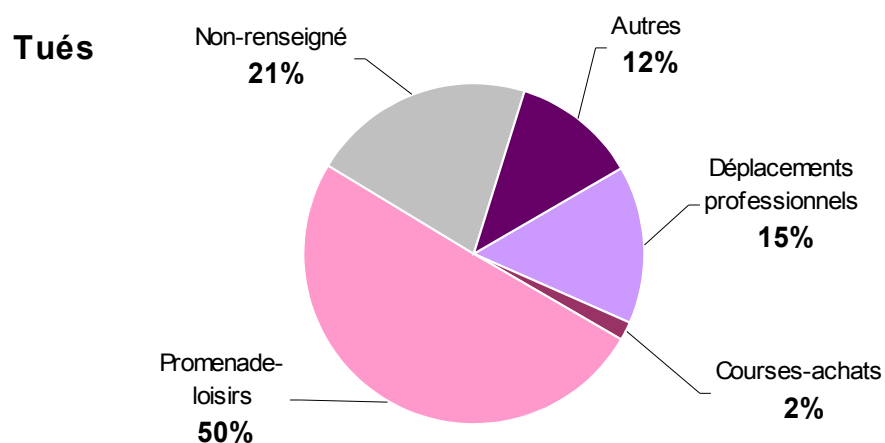
Tués



Il y a 30% de tués dans le Calvados au cours d'un accident dans lequel est impliqué au moins un conducteur faisant un déplacement professionnel. Ce dernier n'étant pas forcément la victime.

Répartition des tués selon le trajet

	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Domicile-travail et missions	10	14	10	12	3	49
Domicile -école	0	0	0	0	0	0
Courses-achats	1	0	1	3	1	6
Promenade-loisirs	46	33	31	34	21	165
Autres	13	10	5	5	6	39
Non-renseigné	29	12	12	11	5	69



Il y a 15% de tués dans le Calvados au cours d'un accident dans lequel la victime est un usager faisant un déplacement professionnel.

Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence France 2004	% d'accidents estimé du thème	Significativité
Accidents corporels déplacements professionnels (2002-2006)	1450	3590	38.5	40,9	NS
Accidents corporels domicile-travail dans le Calvados (2002-2006)	891	3590	19.1	24.8	TS+
Accidents corporels de mission dans le Calvados (2002-2006)	559	3590	19.4	15.6	TS-

* risques professionnels routiers : ce sont les déplacements domicile-travail et les trajets pour raisons professionnelles sur le temps de travail.

Bien que ce ne soit pas significatif, le pourcentage d'accidents lors d'un déplacement professionnel est supérieur au pourcentage national. Cela représente 30% des tués chaque année en moyenne dans le Calvados.

Les risques routiers professionnels sont un enjeu dans le département du Calvados.

Approfondissement de l'enjeu piétons et cyclistes

Préambule :

Le groupe de travail, co-animé par la Préfecture et la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, était constitué des services de l'État (police nationale, gendarmerie nationale, inspection académique), et de l'association « Dérailleurs » qui représente des usagers cyclistes dans le département.

Le groupe s'est réuni deux fois, le 1^{er} décembre 2008 et le 28 janvier 2009.

Les échanges ont été nombreux entre les membres du groupe.

La première réunion a été l'occasion de faire l'état des lieux des éléments connus et de ceux qui paraissaient utiles à une meilleure compréhension.

Il a été décidé d'étudier les piétons et les cyclistes séparément compte tenu des spécificités de chacun. Ainsi, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière a étudié les accidents mortels des piétons d'une part, et des cyclistes de l'autre, sur la période 2003-2007. Pour les piétons cette analyse portait sur 34 accidents mortels. Pour les cyclistes cette analyse portait sur 15 accidents mortels.

Cette analyse a servi de base à la discussion pour aboutir aux orientations définies.

Outre ces éléments d'accidentologie, les échanges basés sur le vécu des représentants des forces de l'ordre ont permis de dégager des grandes lignes d'actions et mieux cibler les publics et les actions qui pourront être développées.

La présence de membre de l'association « Dérailleurs » a apporté un éclairage particulier dans la mesure où leur approche est celle de l'usager, et que la Fibucy à laquelle ils adhèrent prône le développement des déplacements à vélo, en ce qu'un grand nombre de cyclistes tend à une meilleure sécurité.

Enjeu piétons

Dans le Calvados, pendant la période 2003-2007, nous avons enregistré **413 accidents corporels** concernant les piétons dont **355** ont eu lieu en **milieu urbain** et **58** en **rase campagne**.

Parmi ces accidents nous comptons **34 accidents mortels** dont **16** en **milieu urbain** et **18** en **rase campagne**.

Ces accidents mortels, ont fait **34 tués piétons**.

25 procès verbaux ont été étudiés sur les 34 accidents mortels recensés.

Enjeu cyclistes

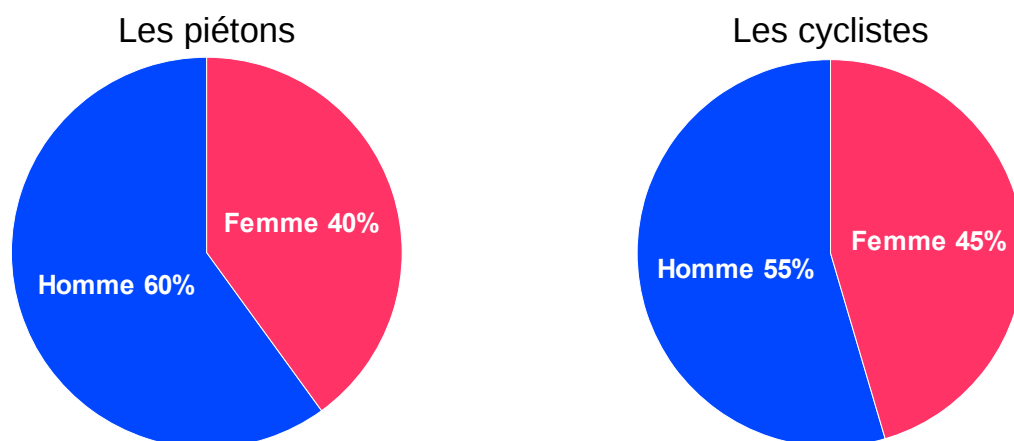
Dans le Calvados, pendant la période 2003-2007 nous avons enregistré **187 accidents corporels** concernant les cyclistes dont **125** ont eu lieu en **milieu urbain** et **62** en **rase campagne**.

Parmi ces accidents nous comptons **15 accidents mortels** dont **2** en **milieu urbain** et **13** en **rase campagne**.

Ces accidents mortels, ont fait **15 tués cyclistes**.

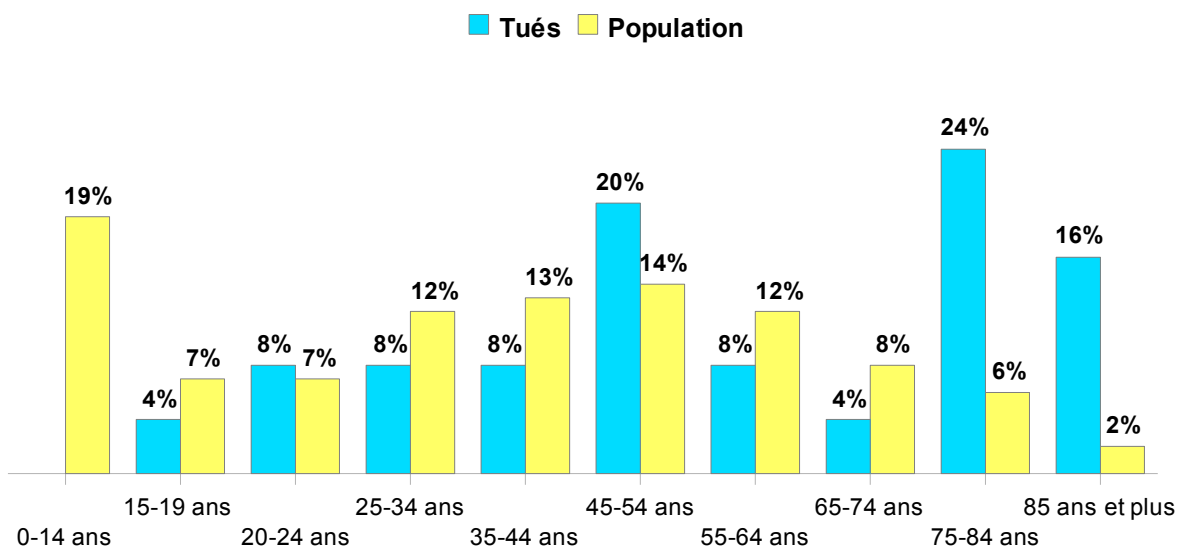
11 procès verbaux ont été étudiés sur les 15 accidents mortels recensés.

Répartition des tués piétons et cyclistes selon le sexe



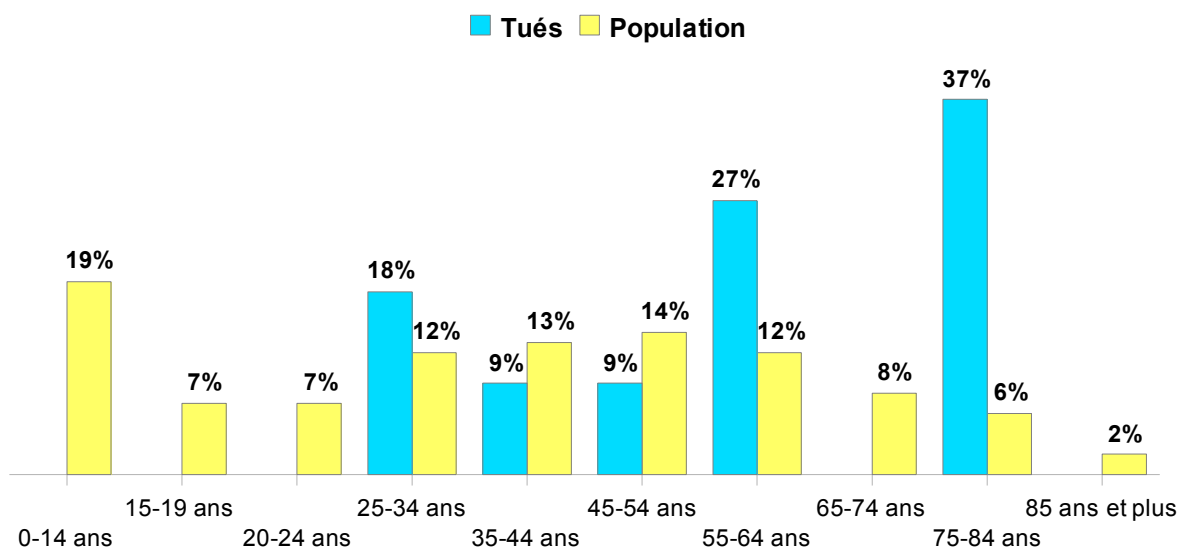
Les hommes sont plus touchés dans les accidents mortels de piétons et de cyclistes.

Répartition des piétons tués selon l'âge et la population



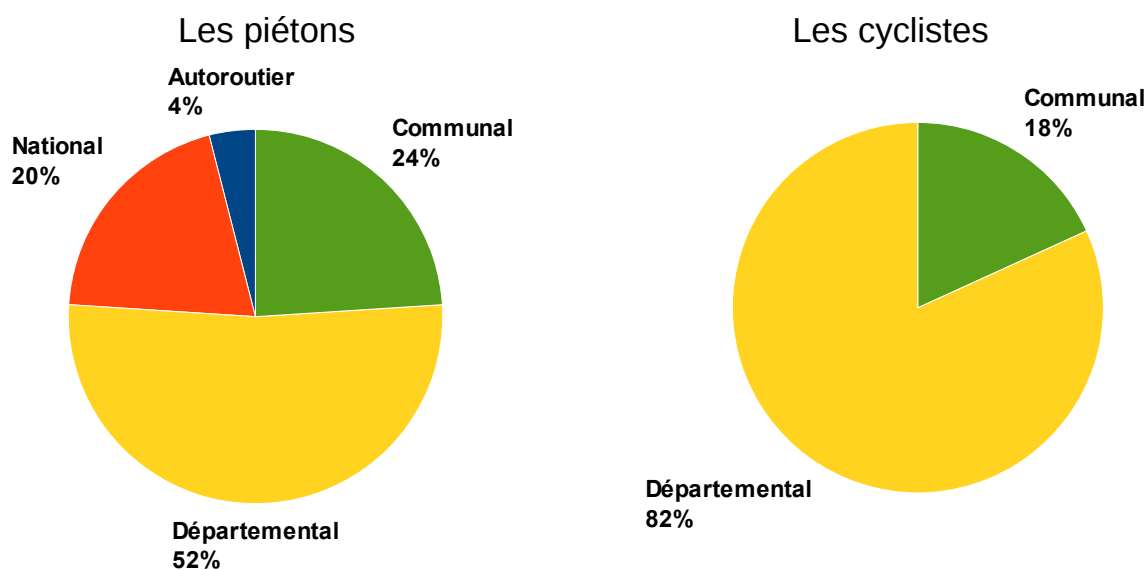
Parmi les piétons les 45-54 ans et les plus de 75 ans sont les plus touchés.

Répartition des cyclistes tués selon l'âge et la population



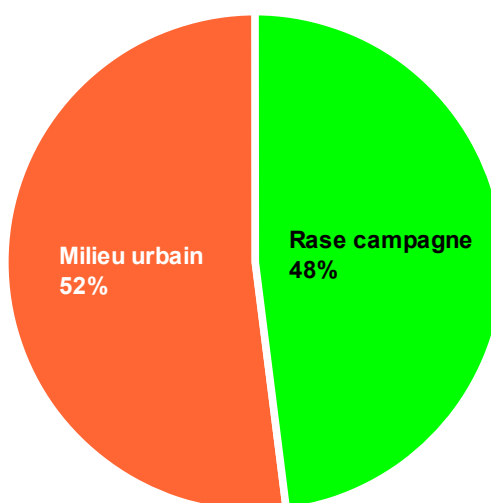
Parmi les cyclistes les 25-34 ans, les 55-64 ans et les plus de 75 ans sont les plus touchés.

Répartition des accidents mortels de piétons et de cyclistes selon le réseau



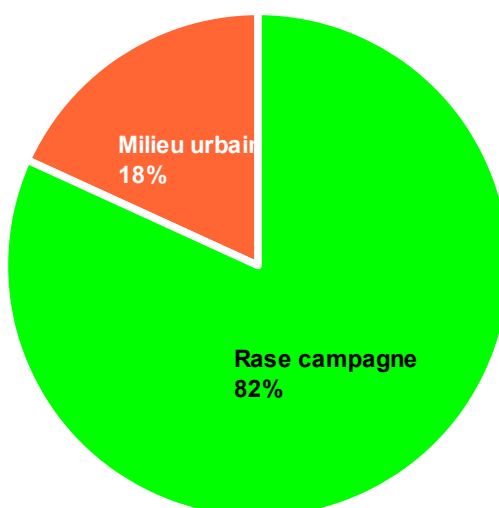
Les accidents mortels de piétons et de cyclistes ont lieu principalement sur le réseau départemental.

Répartition des accidents mortels de piétons selon le milieu



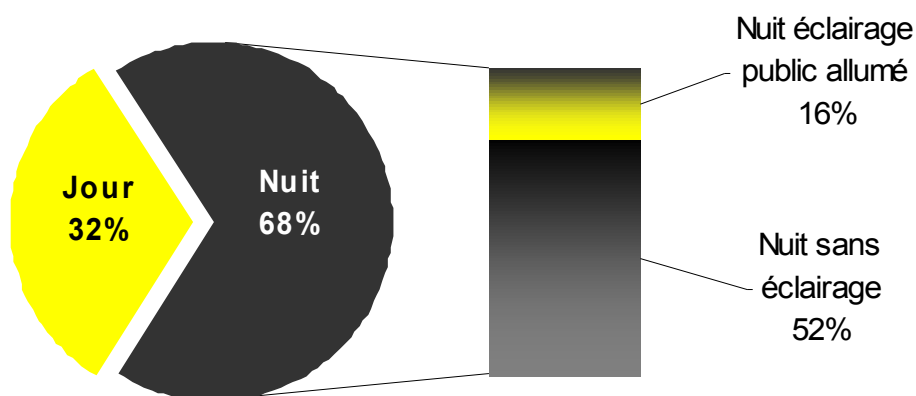
Les accidents mortels de piétons sont également répartis en milieu urbain et en rase campagne.

Répartition des accidents mortels de cyclistes selon le milieu



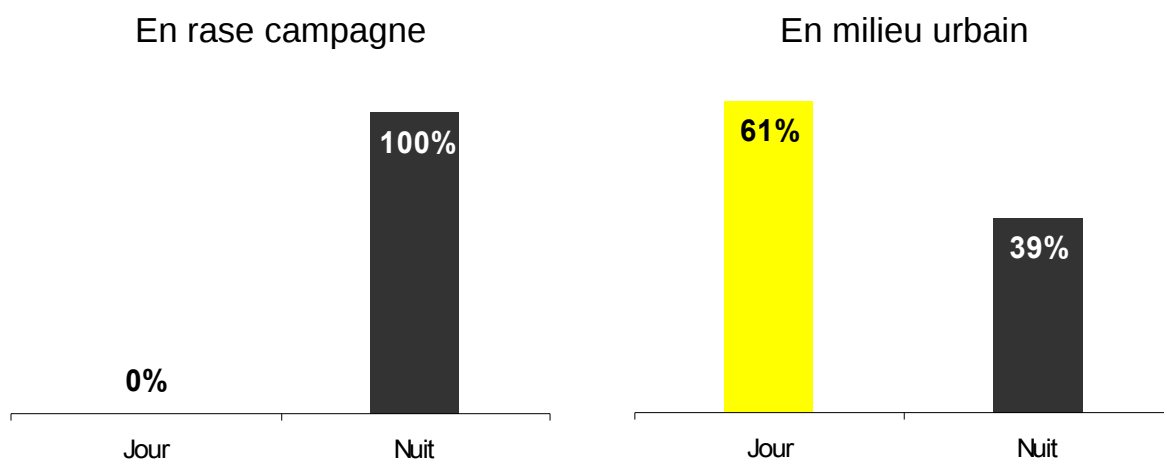
Les accidents mortels de cyclistes ont lieu principalement en rase campagne.

Répartition des accidents mortels de piétons selon la luminosité



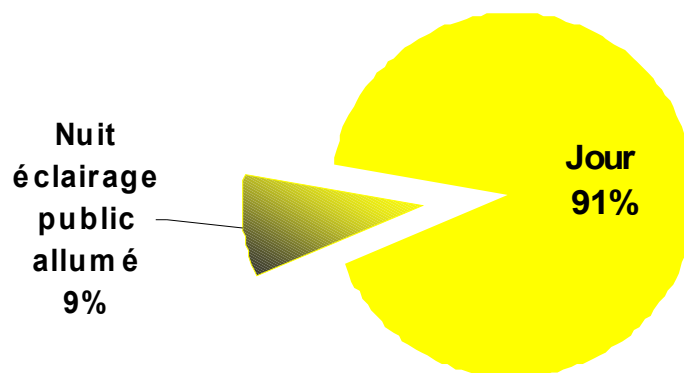
Les accidents mortels de piétons ont lieu principalement la nuit.

Répartition des accidents mortels de piétons selon la luminosité et le milieu



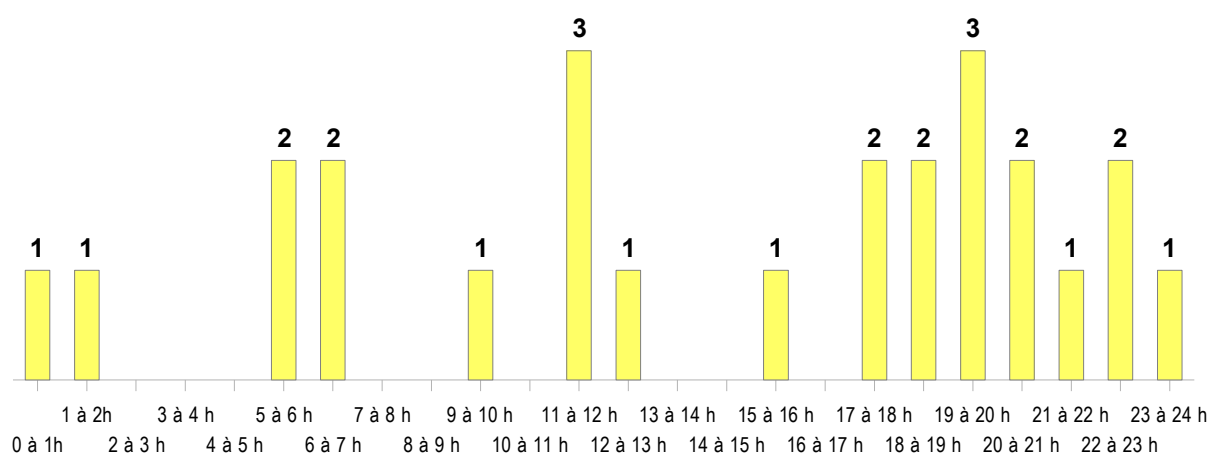
Si, en rase campagne, les accidents mortels ont lieu la nuit, en milieu urbain, pour plus de la moitié, c'est en plein jour.

Répartition des accidents mortels de cyclistes selon la luminosité



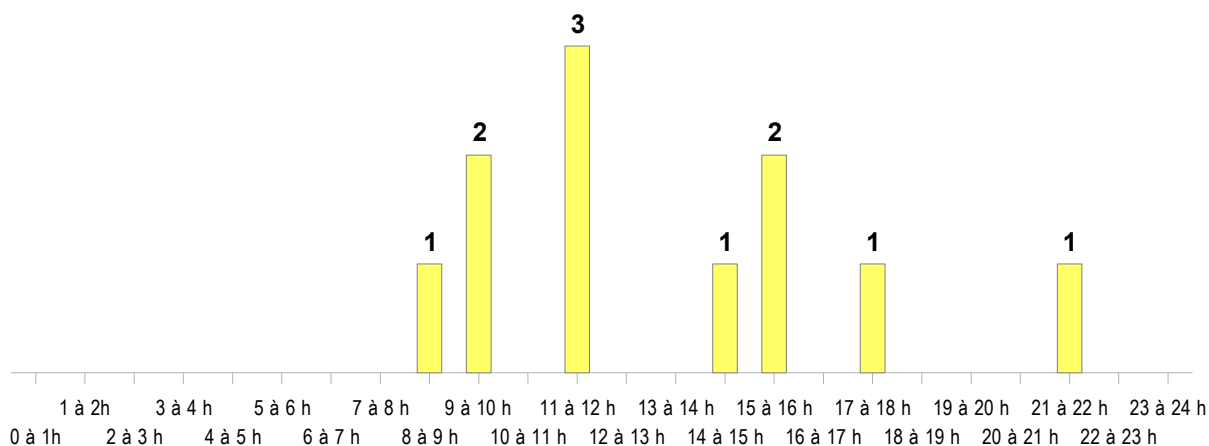
Les accidents mortels de cyclistes ont lieu en plein jour.

Répartition des accidents mortels de piétons selon l'heure



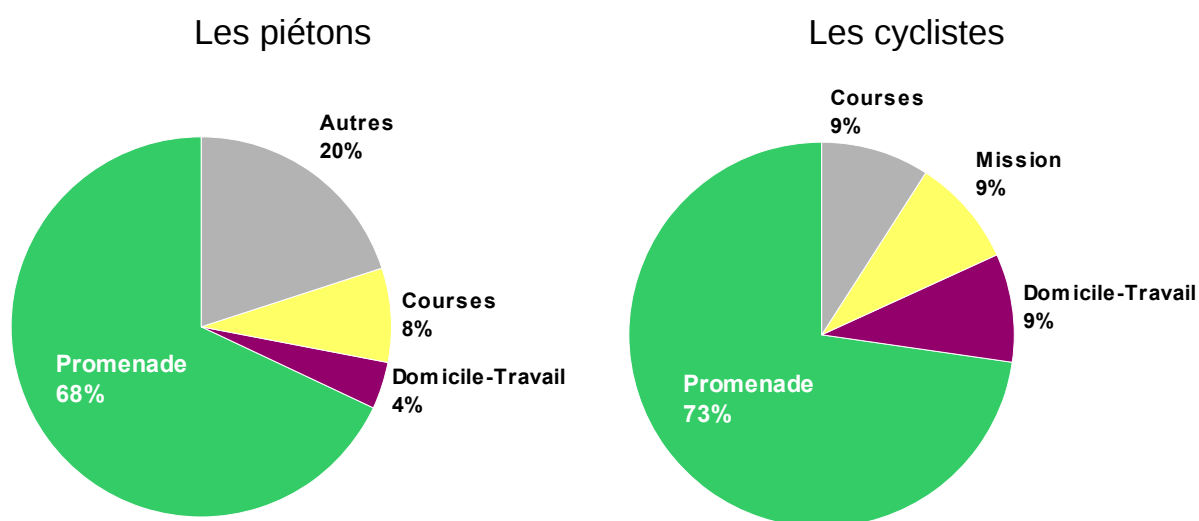
Les accidents mortels de piétons sont nombreux entre 17 et 20h.

Répartition des accidents mortels de cyclistes selon l'heure



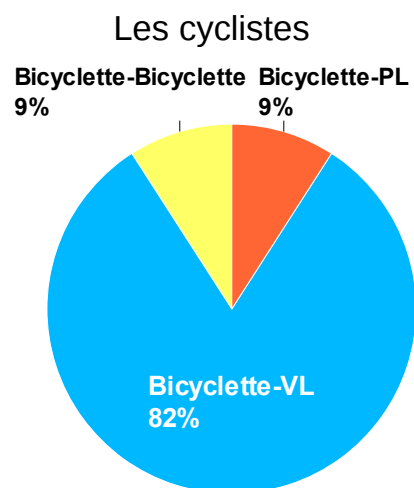
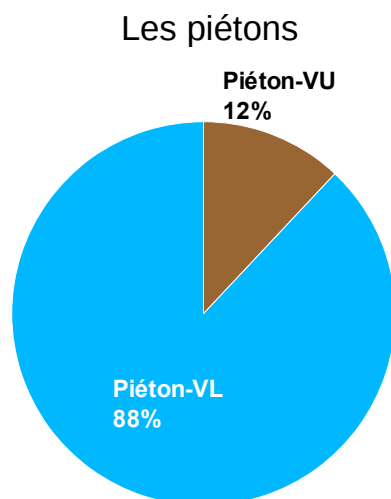
Dans les accidents mortels de cyclistes nous relevons 3 plages horaires soit de 9 à 10h, de 11 à 12h et de 15 à 16h.

Répartition des accidents mortels de piétons et cyclistes selon le trajet



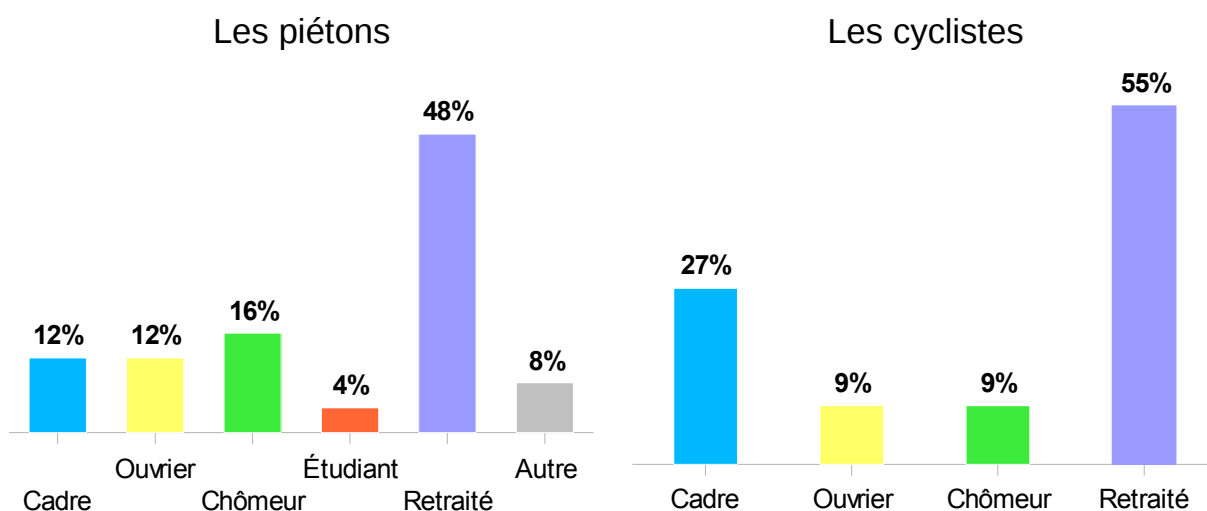
Dans les accidents mortels de piétons 3 sur 4 ont lieu lors d'un trajet promenade et pour les cyclistes 2 sur 3.

Catégories de véhicules impliqués lors d'un accident mortel piéton et cycliste



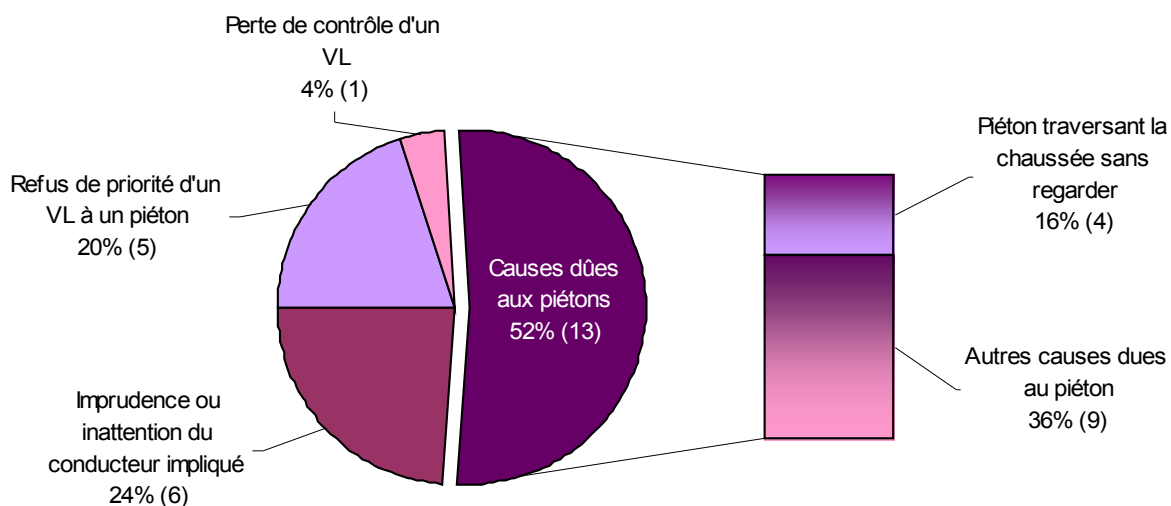
Dans les accidents mortels de piétons ou de cyclistes les conflits ont lieu avec un VL.

Répartition des piétons et des cyclistes tués selon la catégorie professionnelle



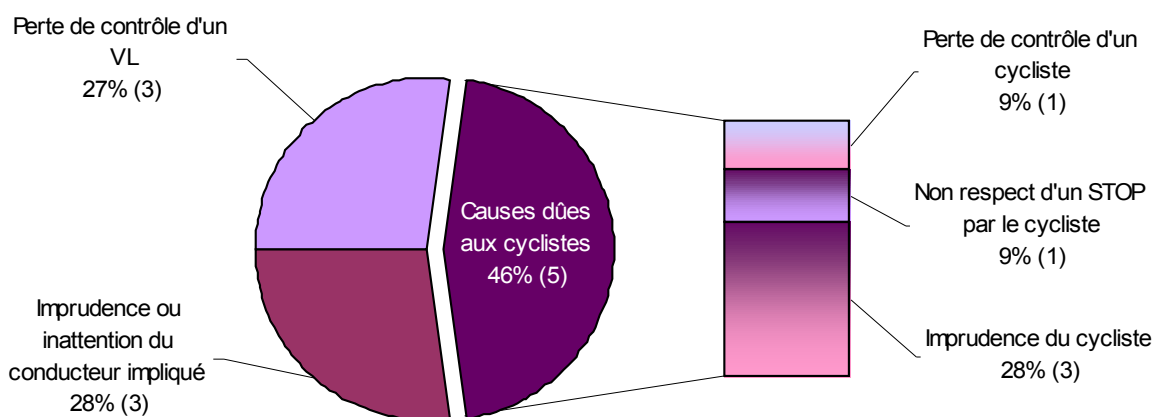
Les retraités sont les principales victimes lors d'un accident mortel de piéton ou de cycliste.

Cause présumée lors d'un accident mortel de piéton



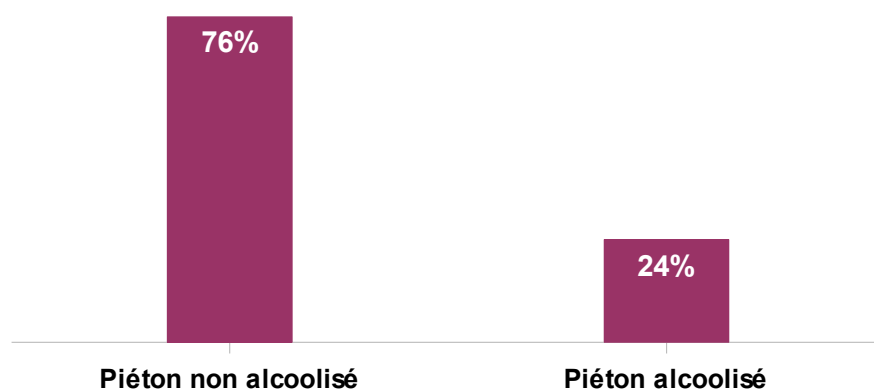
Dans les accidents mortels de piéton la cause présumée est dans un cas sur deux imputée au piéton.

Cause présumée lors d'un accident mortel de cycliste



Dans les accidents mortels de cycliste la cause présumée est pour plus de la moitié imputée au VL.

L'alcool lors d'un accident mortel de piéton



Dans les accidents mortels de piétons, 1 piéton sur 4 est alcoolisé.

L'alcool lors d'un accident mortel de cycliste

Dans les accidents mortels de cyclistes analysés il n'a pas été relevé de cyclistes dont le taux d'alcoolémie dépassé le taux légal.

Voir et être vu

Il est ressorti à la lecture des procès verbaux que les piétons sont souvent porteurs de vêtement de couleur sombre. De ce fait, leur visibilité, pour un usager de la route, est fortement réduite voir nulle.

ENJEU PIETONS

Accident type : C'est un homme de plus de 75 ans qui n'a pas bu et qui porte des vêtements de couleur sombre. Il est en agglomération, il fait jour et il traverse la chaussée. En rase campagne, c'est un homme de 45-54 ans qui traverse la chaussée et il fait nuit. Le piéton a dans un cas sur deux un comportement inadapté aux circonstances et il est heurté mortellement par un véhicule léger.

Propositions d'orientations

Communiquer sur les distances de sécurité (distances de freinage en particulier).

Renforcer l'éducation des plus jeunes grâce au permis piéton.

Développer les règles de sécurité pour les déplacements en groupe (clubs de randonnée et autres)

Engager les gestionnaires à dégager la visibilité autour des passages piétons (limiter le stationnement des véhicules à proximité immédiate).

Informar sur l'importance de voir et d'être vu (promouvoir le port des gilets de sécurité la nuit).

Rappeler l'importance d'être vigilant envers cette catégorie d'usagers vulnérables.

Prendre en compte les modes de déplacement doux (informer les gestionnaires de réseaux de la pertinence de créer des cheminements piétons sécurisés).

ENJEU CYCLISTES

Accident type : C'est un homme, de 55 à 64 ans ou de plus de 75 ans qui, en journée, effectue une promenade à bicyclette. Il circule sur une route départementale en rase campagne. Dans un cas sur deux le conducteur d'un véhicule léger a perdu le contrôle de son véhicule, par imprudence ou inattention, et a percuté le cycliste qui est décédé.

Propositions d'orientations

Renforcer l'éducation dès le plus jeune âge grâce au permis vélo.

Informar sur l'importance de voir et d'être vu (promouvoir le port des gilets de sécurité la nuit).

Poursuivre les campagnes de contrôle ou de mise en état des cycles.

Rappeler l'importance d'être vigilant envers cette catégorie d'usagers vulnérables.

Prendre en compte les modes de déplacement doux (informer les gestionnaires de réseaux de la pertinence de créer des itinéraires cyclables sécurisés).

Approfondissement de l'enjeu risques routiers professionnels

Préambule

Dans le département du Calvados, l'enjeu « risques routiers professionnels » a été choisi comme enjeu départemental en partant du constat que les accidents de trajet sont les premières causes d'accidents mortels du travail.

Le risque routier concerne à la fois les trajets domicile-travail et les déplacements en mission.

Le groupe de travail, co-animé par la Préfecture et la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, était constitué des services de l'État (police nationale, gendarmerie nationale, Direction du Travail), de la Caisse régionale d'assurances maladie (CRAM), de la Mutualité sociale agricole (MSA côte normande) et de la Prévention Routière.

Le groupe s'est réuni deux fois, le 3 décembre 2008 et le 16 janvier 2009.

Les échanges ont été nombreux entre les membres du groupe.

Il est à noter que la prise en compte du risque routier professionnel a fait l'objet d'un travail avec la CRAM et la MSA avant celui sur le DGO. Ce sont les échanges et les éléments qui seront contenus dans la charte en préparation qui ont amené les services à prendre en compte ce risque particulier.

Les données fournies par l'étude des accidents mortels à l'occasion de déplacements professionnels (trajets domicile-travail ou mission) ont complété les chiffres recensés par la CRAM en particulier.

Définitions

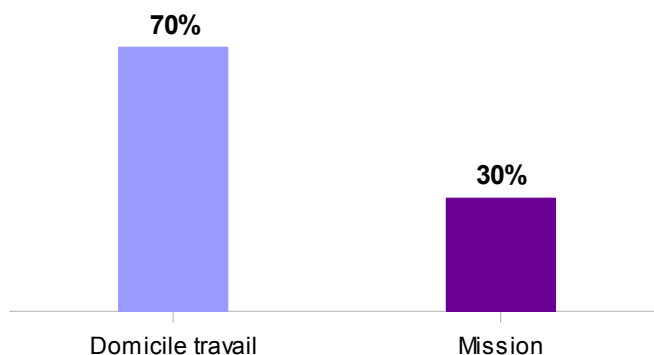
L'expression « risque routier professionnel » correspond à un déplacement lors d'un trajet domicile-travail ou lors d'une mission.

Nous entendons par « mission » tout déplacement effectué pour le compte d'une société ou d'une entreprise pendant les horaires de travail.

ACCIDENTS MORTELS

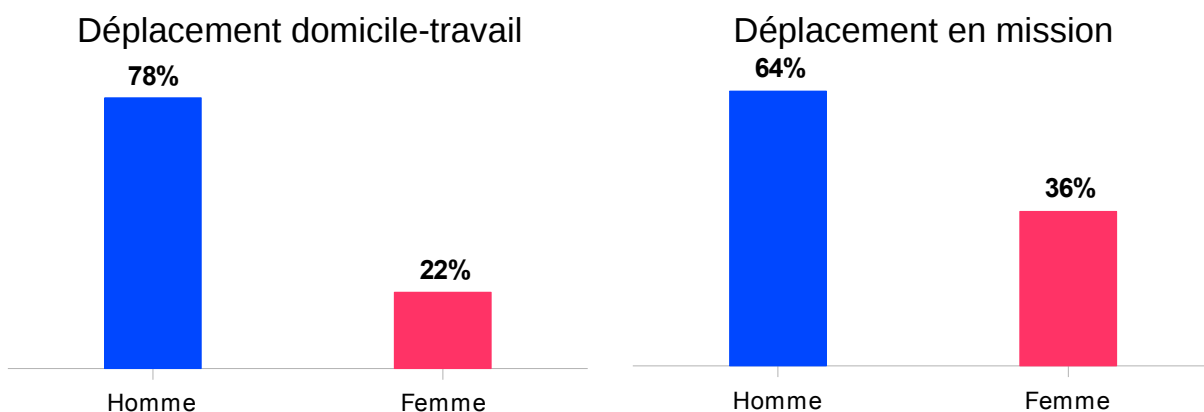
Période 2003-2007

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon le trajet



3/4 des accidents mortels font l'objet d'un trajet domicile-travail.

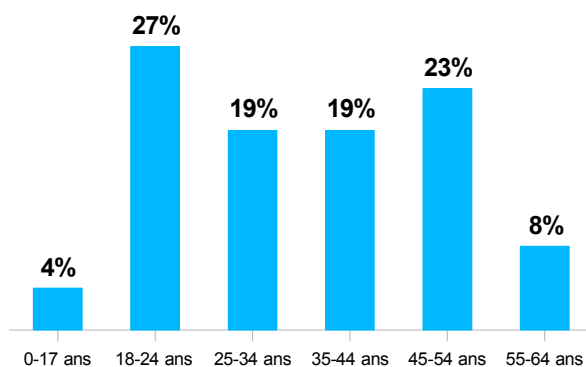
Répartition des conducteurs ou passagers tués selon le sexe



Les hommes sont les plus touchés.

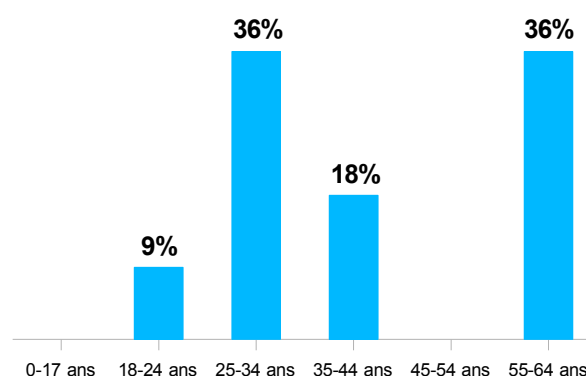
Répartition des conducteurs ou passagers tués selon l'âge

Déplacement domicile-travail



1 tué sur 2 est âgé de 18 à 24ans ou 45 à 54ans.

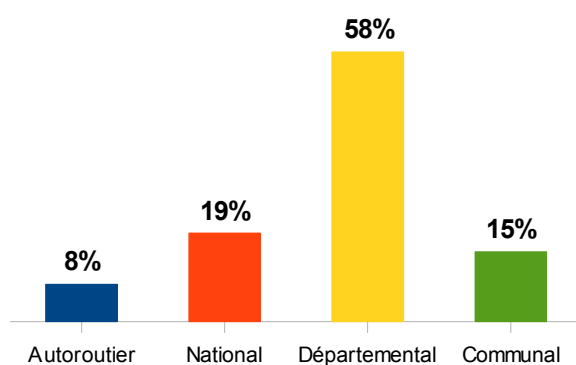
Déplacement en mission



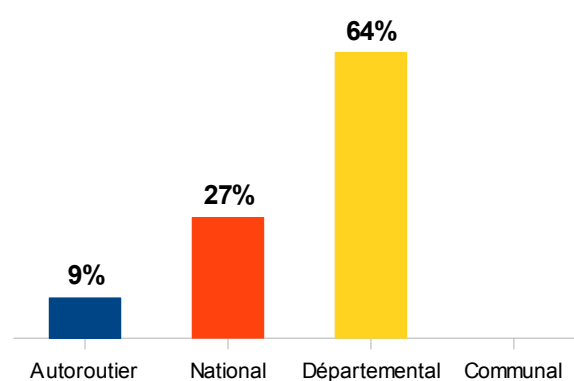
3 tués sur 4 sont âgés de 25-34 ans ou 55-64 ans.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon le réseau

Déplacement domicile-travail

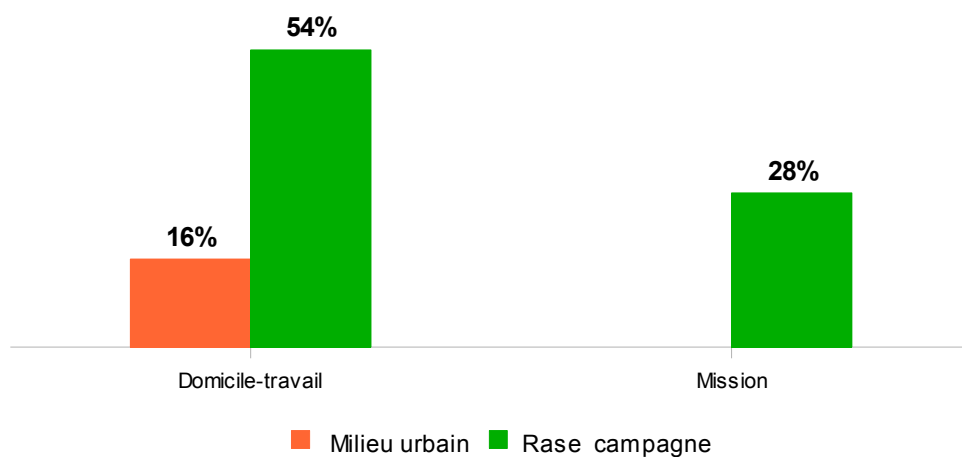


Déplacement en mission



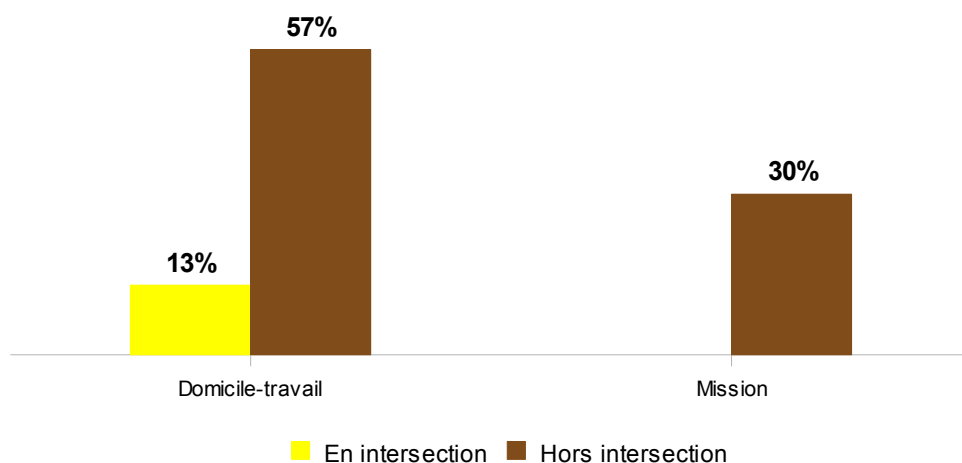
Plus de la moitié des accidents mortels ont lieu sur le réseau routier départemental.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon le milieu



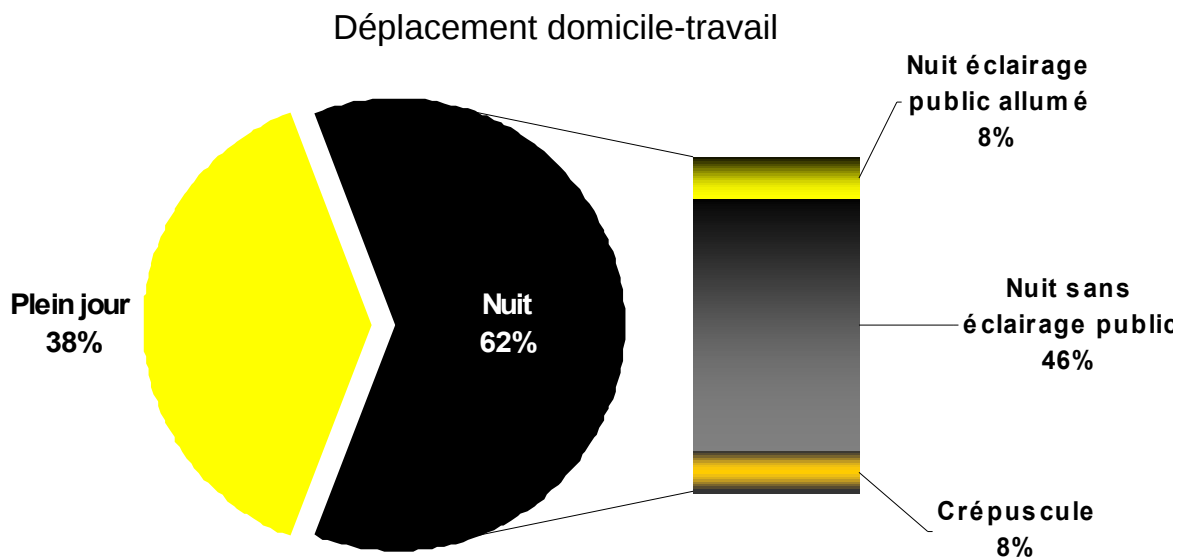
Les accidents mortels ont lieu en rase campagne.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon le lieu



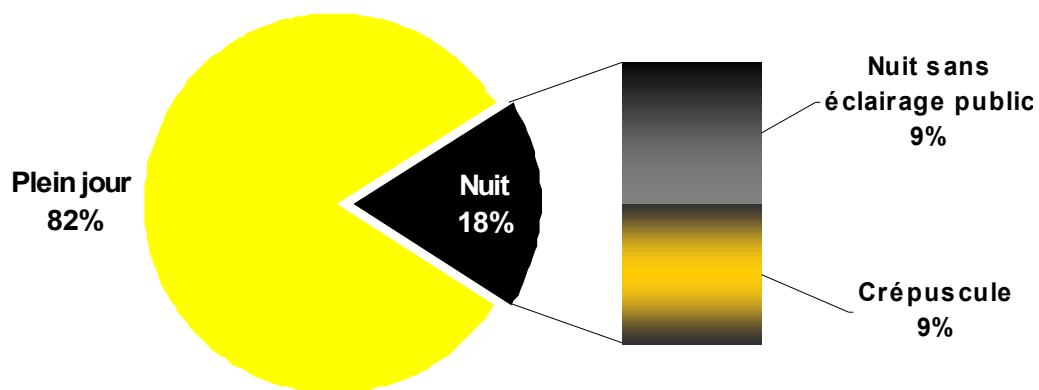
Les accidents mortels ont lieu hors intersection.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon la luminosité



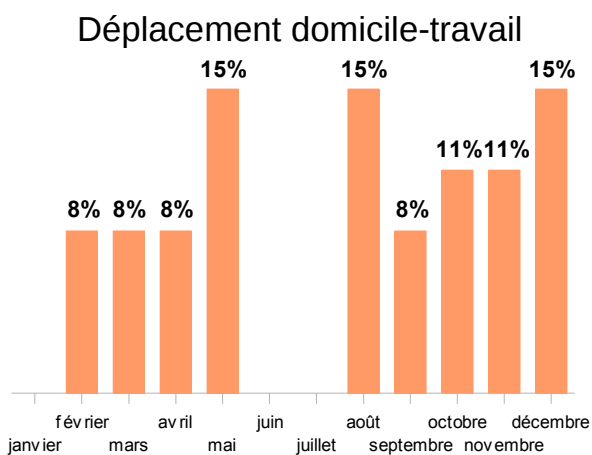
Les accidents mortels sont plus fréquents la nuit.

Déplacement en mission

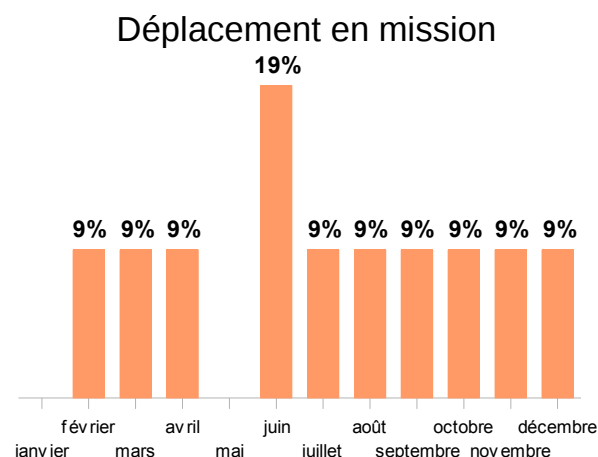


Les accidents mortels ont lieu le jour.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon le mois

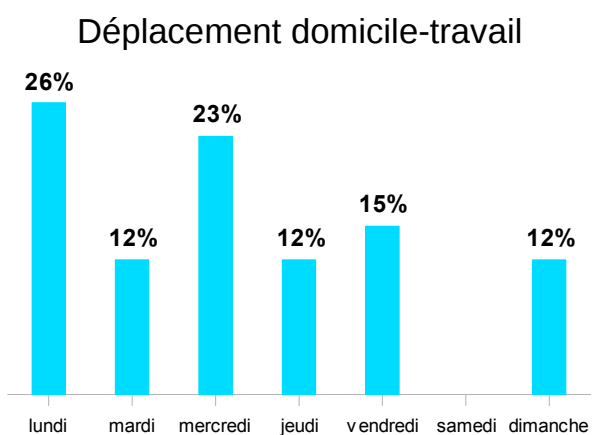


Mai, août et décembre sont les mois les plus mortels.

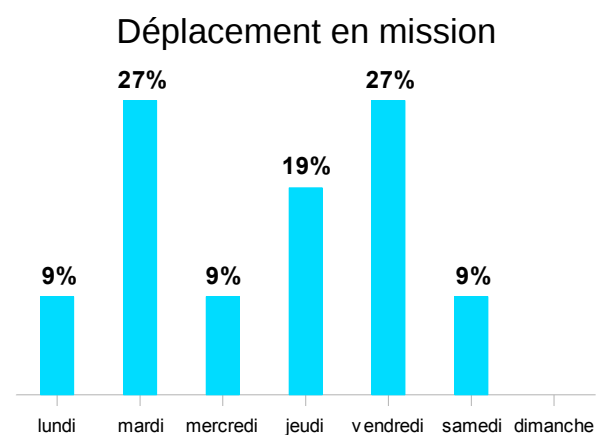


Juin est le mois le plus mortel.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon le jour

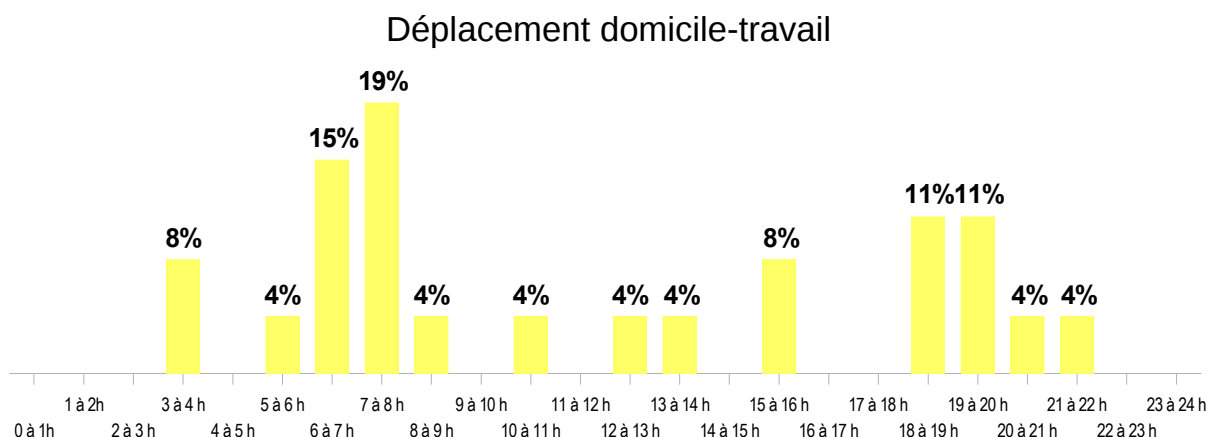


Plus de la moitié des accidents mortels ont lieu en début de semaine.

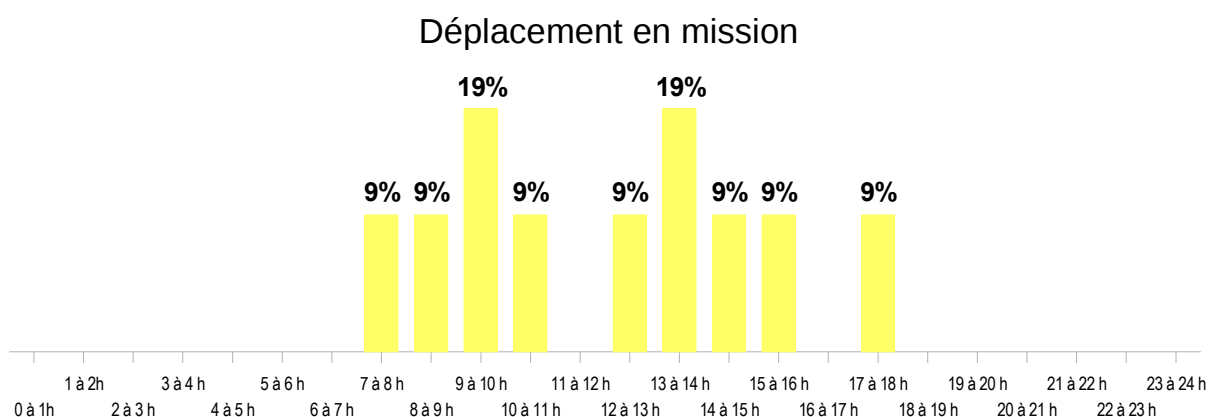


Ce sont les mardi et vendredi qui comptent le plus d'accidents mortels.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon l'heure

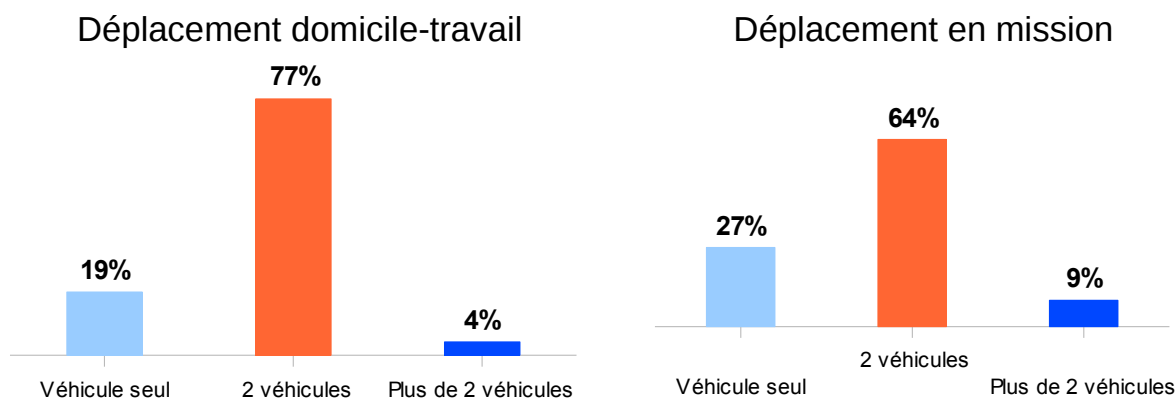


Les accidents mortels ont surtout lieu le matin de 6 à 8 h et le soir de 18 à 20h.



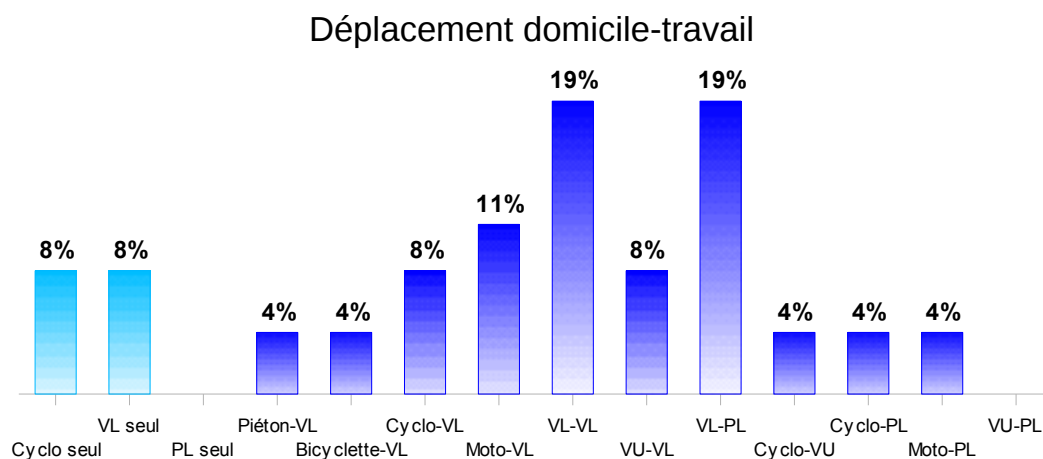
Les accidents mortels sont répartis entre 7h et 18h avec deux pics l'un de 9 à 10h et l'autre de 13 à 14h.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon le type de collision

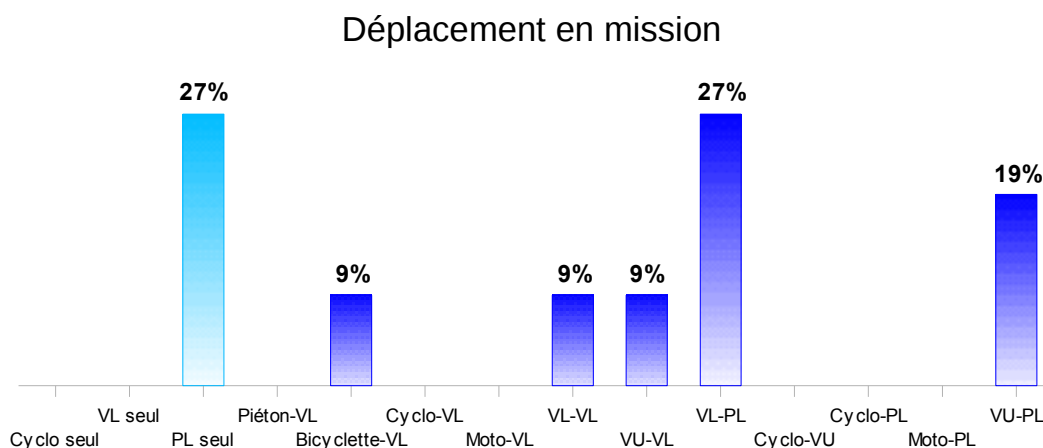


3/4 des accidents mortels sont dûs à une collision entre 2 véhicules.

Répartition des accidents mortels en déplacement professionnel selon le type de conflit

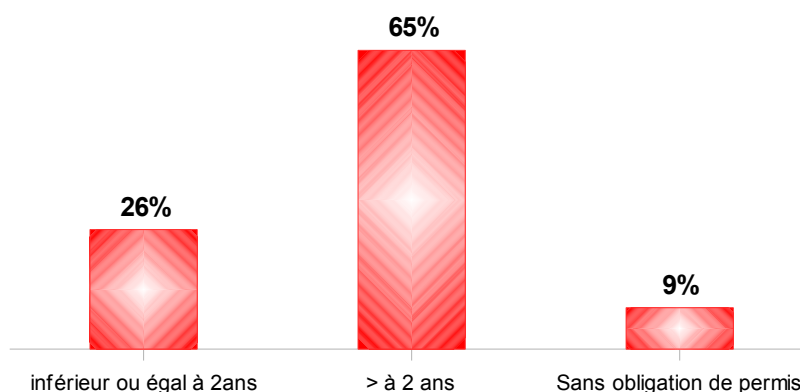


1 accident mortel sur 3 implique un PL.



3 accidents mortels sur 4 impliquent un PL.

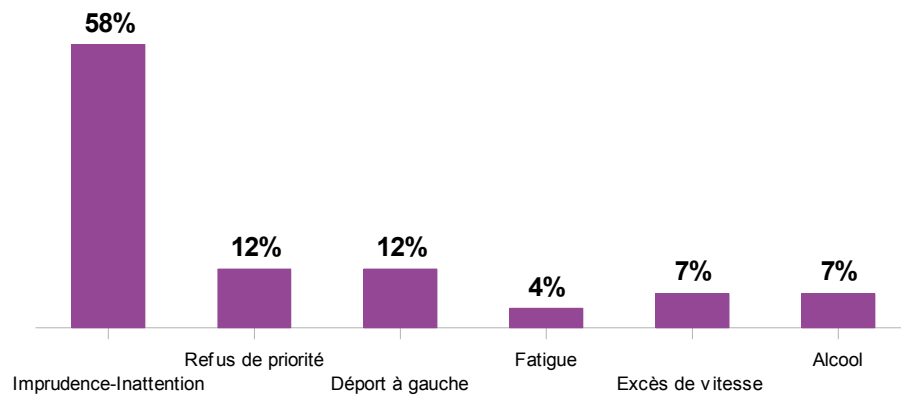
Nombre d'années de permis du conducteur présumé responsable lors d'un accident mortel en déplacement professionnel



1 conducteur présumé responsable sur 4 à moins de 2 ans de permis.

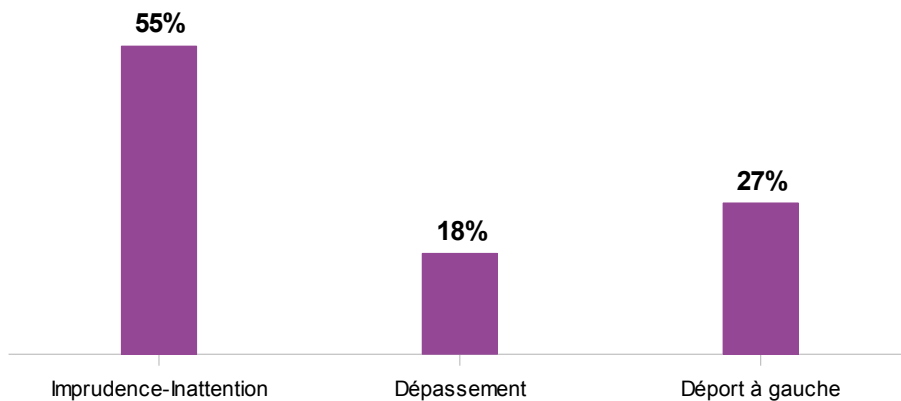
Causes présumées lors des accidents mortels en déplacement professionnel

Déplacement domicile-travail



L'imprudence ou l'inattention est la première cause dans un accident mortel.

Déplacement en mission



L'imprudence ou l'inattention est la première cause dans un accident mortel.

Déplacement domicile-travail

Accident type : Un homme se rend sur son lieu de travail, il fait nuit et sur une route de rase campagne, se tue lors d'une collision avec un autre véhicule à la suite d'une imprudence ou inattention.

Déplacement en mission

Accident type : Dans la journée, au cours d'une mission, un homme se tue sur une route de rase campagne lors d'une collision avec un autre véhicule à la suite d'une imprudence ou inattention.

Propositions d'orientations

Décliner localement les chartes nationales.

Promouvoir les Plans de Prévention des Risques Routiers.

Développer des conventions collectives (ex : livraisons rapides).

Attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'utilité du contrôle des VUL (ex : surcharge, entretien...).

Favoriser et promouvoir l'information et la formation sur les risques routiers par l'entreprise.



E:\essais\document_general_dorientations5.odt 07/10/2009