



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DES CÔTES D'ARMOR

Document Général d' Orientations de Sécurité Routière 2008-2012 Côtes d'Armor



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
direction départementale
de l'Équipement
et de l'Agriculture
Côtes d'Armor

PREAMBULE

Le Président de la République, lors du conseil des ministres restreint du 21 décembre 2007, a fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 13 février 2008, qui s'est réuni sous la présidence du 1^{er} ministre, a précisé les mesures à prendre pour atteindre cet objectif et combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents :

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

Dans ce contexte, chaque département a été invité à définir en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) 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.

Le but de ce DGO est de permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent afin que chacun puisse se mobiliser autour des axes prioritaires d'actions dans la lutte contre l'insécurité routière.

Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière PDASR sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO. Le suivi annuel de ce plan permettra de mesurer l'impact des actions menées.

Je souhaite que ce document constitue l'outil de mobilisation locale pour les services de l'Etat, le Conseil Général, les collectivités locales et l'ensemble des partenaires locaux qui désirent s'engager dans des actions pour faire reculer l'insécurité routière dans notre département.

Je remercie l'ensemble des membres des groupes de travail qui ont participé à l'élaboration du DGO.

Jean-Louis Fargeas

SOMMAIRE

Chapitre 1	
LA DEMARCHE	4
Chapitre 2	
LES DONNEES GENERALES	5
Chapitre 3	
LE BILAN GENERAL DE L'ACCIDENTOLOGIE	7
Chapitre 4	
LES ENJEUX	12
Chapitre 5	
LES ORIENTATIONS D' ACTIONS	37
Chapitre 6	
LE SUIVI-EVALUATION DU DGO	42

LA DEMARCHE D'ELABORATION

Le DGO a été établi dans le cadre d'une démarche partenariale associant les services de l'Etat, le Conseil Général et les principaux acteurs locaux.

La démarche d'élaboration du document s'est faite en deux phases :

- la phase « **enjeux** », à partir du bilan accidentologique 2002-2006¹ de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière, qui a permis d'identifier les cibles présentant une anomalie (en nombre d'accidents absolu ou relatif) par rapport aux indicateurs nationaux. Le bilan a permis de retenir les quatre enjeux nationaux relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés ainsi qu'un enjeu local relatif aux seniors.

- la phase « **orientations d'actions** » dans différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information et communication, contrôles et sanctions.

Le **pilotage** a été assuré par le pôle de compétences en sécurité routière du département co-animé par le Préfet et un vice-président du Conseil Général. Ce pôle est constitué de l'ensemble des partenaires locaux : les services de l'Etat, le Conseil Général, le représentant de l'association départementale des maires ainsi que les organismes socioprofessionnels.

Trois **groupes de travail techniques** ont été constitués avec pour mission la pré-validation des enjeux ci-dessus et la définition des orientations d'actions de chaque enjeu.

Ces groupes de travail, associant les partenaires suivants, se sont réunis en octobre et novembre.

Alcool - Vitesse

Coordinateur SR
DDE/ODSR
Conseil Général
Gendarmerie
DDSP
DDASS
Association de victimes Mélodie
Prévention Routière
Médecin

Jeunes - 2RM

Coordinateur SR
DDE/ODSR
Conseil Général
Gendarmerie
DDSP
DDJS
Inspection d'Académie
Police municipale
Prévention Routière
Association PSP
Association de victimes Mélodie

Seniors

Coordinateur SR
DDE/ODSR
Conseil Général
Gendarmerie
DDSP
Prévention Routière
Médecin
Association Prévention MAIF
Association Familles Rurales

L'ensemble des enjeux et des orientations d'actions a été validé par le pôle compétence réuni le 11 décembre 2008 sous la présidence du chef de Projet Sécurité Routière.

¹ Période préconisée par le guide méthodologique relatif à l'établissement du DGO 2008-2012

LES DONNEES GENERALES DU DEPARTEMENT

DONNEES GENERALES

Source INSEE population estimée 2007 - source ONISR

Côtes d'Armor		France	Source ONISR	Rang sur 96 départements (1)	Comparaison France
Superficie	6 858 km ²		Population	42	0,93%
Population	574 500 hab		Accidents mortels	48	0,59%
Densité	84 hab/km ²	112 hab/km ²	Tués	44	0,93%
Parc de voitures de tourisme	297 110		Tués/million d'hab	61	79
voiture/hab	0,55	0,52	Blessés	47	0,63%
Part des tués locaux	74,42%	76,49%	(1) classés par ordre décroissant		

ONISR Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

Les Côtes d'Armor ont une densité de population 1,3 fois moins élevée que la moyenne française. Comparé aux ratios nationaux, l'accidentologie globale est favorable au département.

Comparaison Bretagne	
Population	18,40%
Accidents mortels	14,00%
Tués	17,00%
Blessés	14,00%

Comparé aux indicateurs de la région Bretagne, le risque routier est également moins élevé dans les Côtes d'Armor.

TRANCHES D'AGES

Source INSEE 2006

	Côtes d'Armor	Bretagne	France
0 -14 ans	17,5%	18,1%	18,4%
15 - 24 ans	10,6%	12,3%	12,8%
25 - 64 ans	50,1%	51,2%	52,3%
65 ans et +	21,8%	18,5%	16,4%
Jeunes 18 - 25 ans	8,1%	9,7%	10,3%

La part des seniors est plus importante dans le département que le ratio national ou régional.

RESEAUX

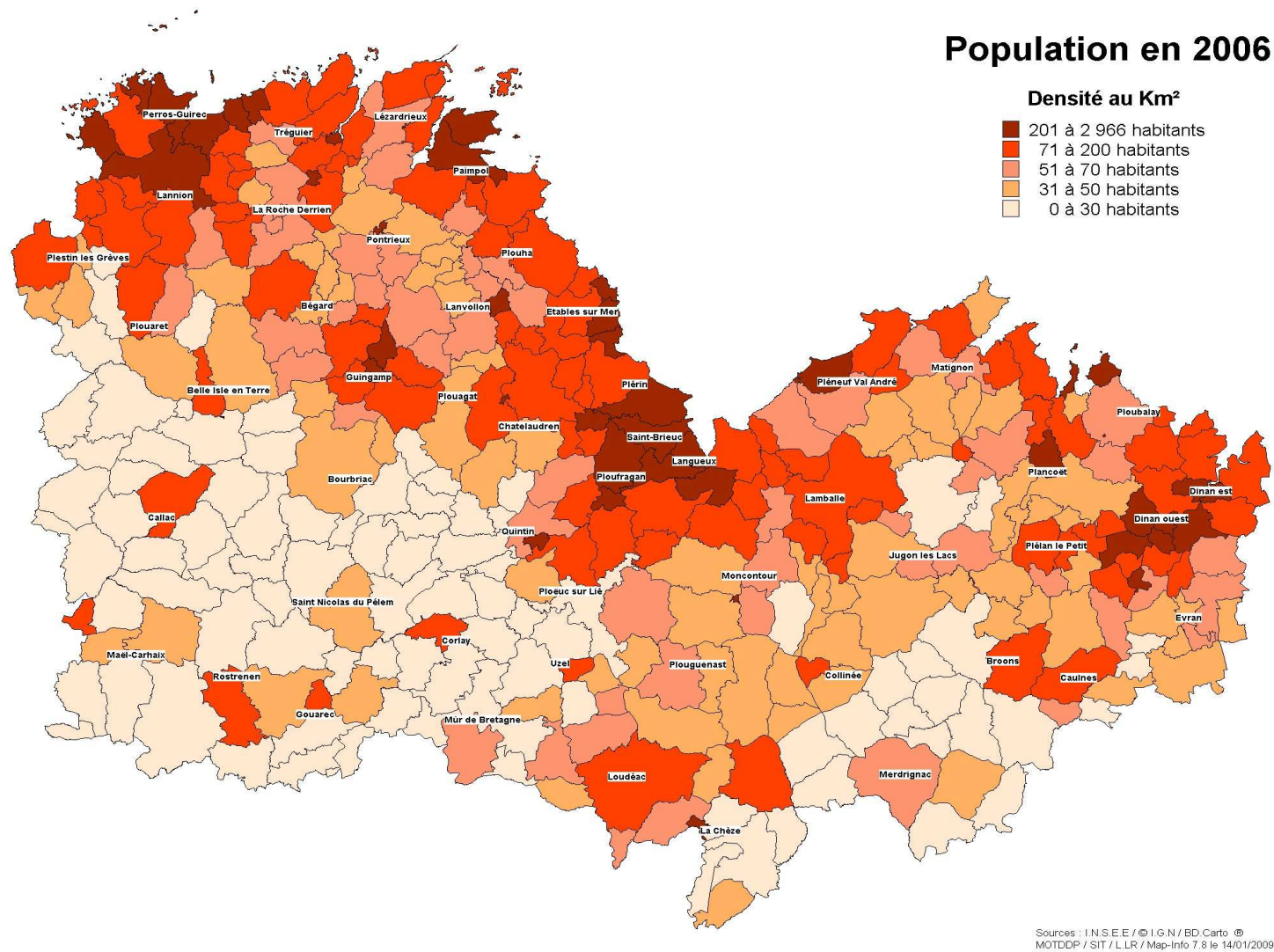
	autoroute	RN	RD	VC
Côtes d'Armor	0%	1%	23%	75%
France	1%	3%	36%	60%

En raison de la forte ruralité du département, le réseau communal est très important comparé au ratio national.

Année 2007	Côtes d'Armor	plan national
Routes nationales	270 km 18 260 véh/jour	12 009 véh/jour
Routes Départementales	4 430 km 1 887 véh/jour	1 621 véh/jour

Le trafic sur RN et RD est plus dense dans le département que la moyenne nationale.

Les ¾ des costarmoricains résident le long ou au nord de la Route Nationale 12, sur la frange littorale.

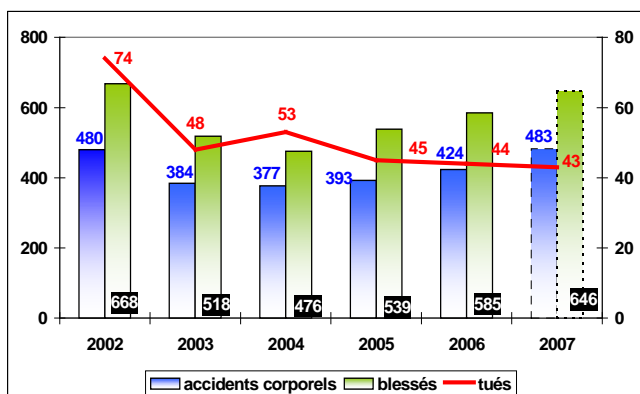


Sources : I.N.S.E.E / © I.G.N / BD Carto ©
MOTDDP / SIT / L.LR / Map-Info 7.8 le 14/01/2009

BILAN GENERAL DE L'ACCIDENTOLOGIE

L'analyse de l'indicateur d'accidentologie locale 2002-2006 (édité par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière), qui permet une comparaison équitable des niveaux d'accidentalité entre les départements, notamment par la prise en compte du trafic routier, place le département des Côtes d'Armor au 16^{ème} rang des départements français par ordre décroissant de « sur-risque » routier.

L'ÉVOLUTION DES CHIFFRES DE L'ACCIDENTOLOGIE



Après une baisse sur les années 2002 et 2004 du nombre d'accidents et de victimes, on constate une hausse de ces deux indicateurs à partir de 2005.

Pour autant, le nombre de tués est resté stable sur cette période.

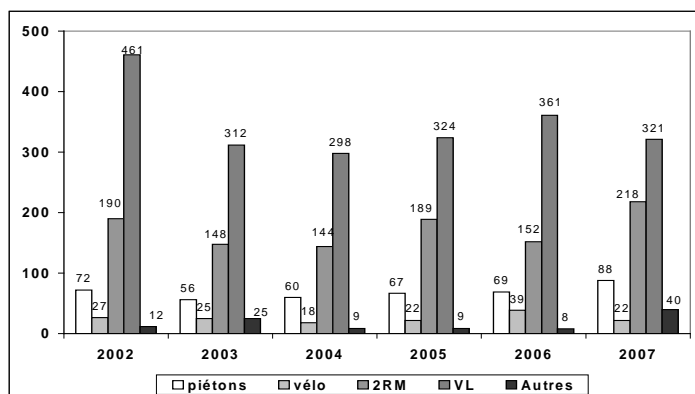
Toutefois, au 1^{er} janvier 2005, la France est passée à une nouvelle définition de l'indicateur gravité pour pouvoir comparer ses résultats à ceux des pays voisins :

Tué : la personne tuée dans les 30 jours a remplacé celle tuée dans les 6 jours

Blessé hospitalisé : le blessé hospitalisé plus de 24h a remplacé celui qui l'était plus de 6 jours.

Cette mesure rend difficile l'analyse de l'indicateur gravité sur la période étudiée.

LES VICTIMES (TUÉS – BLESSÉS) PAR CATEGORIES D'USAGERS



L'accidentologie touche en premier lieu les usagers de véhicules légers qui affichent une baisse très prononcée en 2003. Ceci est lié au renforcement de la politique de contrôle sanction.

Les usagers cyclomotoristes et les piétons sont les plus concernés par l'augmentation.

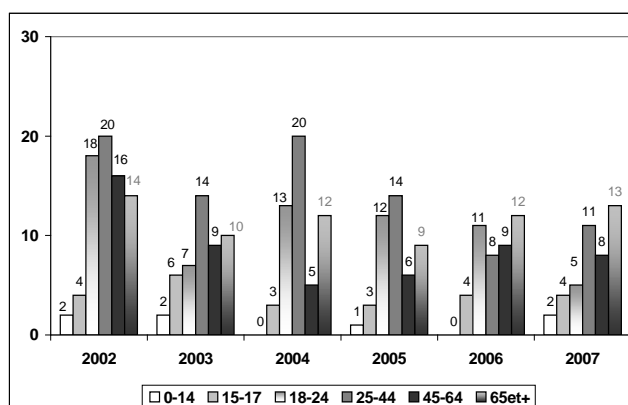
LES TUES PAR CLASSES D'AGES

Les tranches d'âges les plus touchées concernent les :

- 25-44 ans 29%
- 18-24 ans 23%
- + de 65 ans 21%.

Ces deux derniers indicateurs sont supérieurs aux indicateurs nationaux qui affichent en 2006 les taux suivants :

- 25-44 ans 30,2%
- 18-24 ans 22,3%
- + de 65 ans 19,1%.



ANALYSE SPATIALE DES ACCIDENTS

	accidents corporels
agglomération	46%
rase campagne	54%

	Côtes d'Armor	France 2006
Route Nationale	10%	11%
Route Départementale	59%	28%
Voie Communale	30%	55%
Autres	1%	6%

La répartition des accidents est quasi équitable entre le milieu urbain et le secteur rural. Les routes départementales concentrent plus de la moitié des accidents. Le ratio est nettement supérieur au ratio national, cependant le linéaire de ce réseau est beaucoup plus dense que la moyenne nationale (+ 25%).

	Côtes d'Armor 2002-2006	France 2006
accidents en courbes et virages	28%	17%
accidents en intersections	51%	28%
tués contre obstacles		
talus	8%	6%
arbre	7%	10%
poteau	6%	4%
mur	5%	5%
divers obstacles	5%	NC

Les accidents dans les courbes et les intersections dépassent les indicateurs nationaux.

Cependant, pour les intersections, le ratio départemental comprend tous les accidents survenus sur une distance de 150m de part et d'autre du carrefour. La comparaison avec le ratio national risque en conséquence d'être faussée.

ACCIDENTOLOGIE TEMPORELLE

Selon le mois moyenne 2002 - 2006

	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2002	43	33	36	40	21	37	45	42	43	45	60	35
2003	27	26	22	39	34	33	28	32	37	40	34	32
2004	32	31	17	38	27	26	36	45	24	37	29	35
2005	29	26	24	30	22	36	31	41	46	37	39	32
2006	26	15	30	29	34	39	51	48	34	37	40	41

Les mois les plus accidentogènes sont concentrés sur 7 mois : avril, la période estivale et de septembre à décembre.

Selon le jour moyenne 2002-2006

	L	M	M	J	V	S*	D*
2002	60	45	68	52	87	100	68
2003	37	53	41	40	70	79	64
2004	42	36	44	54	55	81	65
2005	37	50	55	54	59	77	61
2006	42	63	56	43	66	85	69

Les fins de semaine y compris le dimanche sont les jours les plus accidentogènes alors, qu'au plan national, le dimanche est le jour qui affiche le moins d'accidents.

* y compris veilles et jours de fêtes

Selon l'heure moyenne 2002-2006

horaires	0h-2h	2h-4h	4h-6h	6h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	14h-16h	16h-18h	18h-20h	20h-22h	22h-24h
2002	19	17	20	16	36	41	51	50	103	70	36	21
2003	17	10	10	26	29	44	41	53	68	47	25	14
2004	11	9	9	18	23	38	44	60	70	64	18	13
2005	14	10	12	29	34	27	45	49	71	67	19	16
2006	18	14	19	25	30	46	33	42	88	67	26	16

Les 2 créneaux horaires les plus critiques, 16-18 h et 18-20 h, correspondent aux pics de trafic.

73% des accidents se produisent de jour contre 68% au niveau national.

On constate en 2006 une augmentation des accidents de nuit.

SYNTHESE DE L'ACCIDENTOLOGIE GENERALE

La période étudiée 2002-2006 voit une baisse significative du nombre de tués sur les routes du département mais une tendance à la hausse du nombre d'accidents et de blessés.

Les accidents se concentrent au nord du département et, plus particulièrement, sur l'agglomération de Saint-Brieuc et les communes immédiatement à l'est ainsi que sur le secteur de Lannion.

Les routes départementales (23% du réseau) enregistrent 59% des accidents. Certaines voies (voir carte de densité des accidents ci-après) ont un taux d'accidents très élevé.

57% des victimes impliquent les usagers de véhicules légers. Les usagers de deux-roues motorisés représentent 27% des victimes et les piétons 10%.

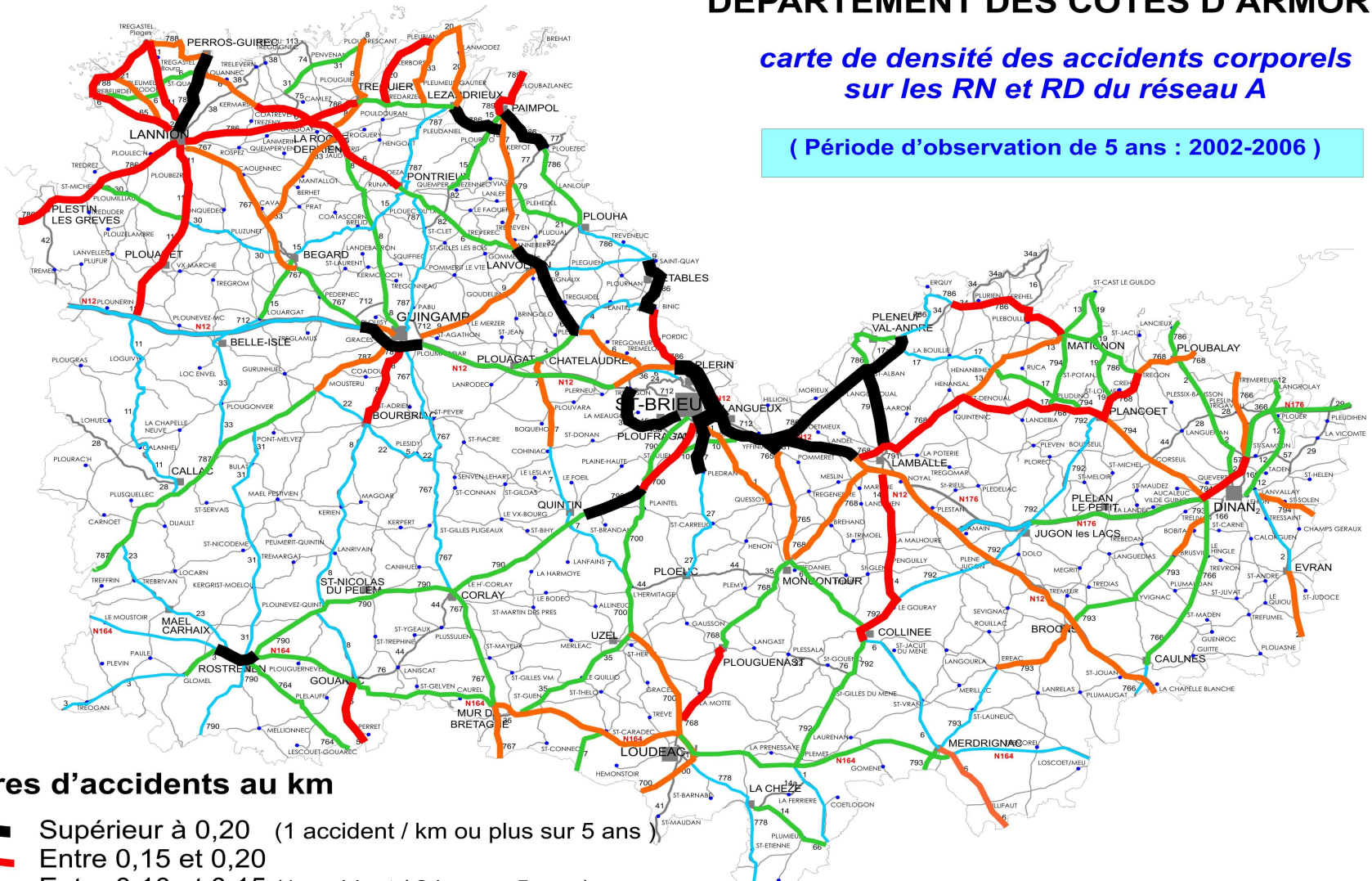
Deux tranches d'âges sont particulièrement touchées : les 18-24 ans et les + de 65 ans.

Parallèlement à l'évolution du trafic et des conditions météorologiques, on dénombre le plus d'accidents en été, en octobre et novembre, les week-end et entre 16h et 20h.






DÉPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR

carte de densité des accidents corporels sur les RN et RD du réseau A

(Période d'observation de 5 ans : 2002-2006)



Nombre d'accidents au km

-  Supérieur à 0,20 (1 accident / km ou plus sur 5 ans)
-  Entre 0,15 et 0,20
-  Entre 0,10 et 0,15 (1 accident / 2 km sur 5 ans)
-  Entre 0,05 et 0,10
-  Inférieur à 0,05 (de 0 à 1 accident / 4 km sur 5 ans)

Les concentrations du nombre des tués (5 tués et + en 5 ans) se situent principalement :

- Sur les axes côtiers entre la RN 12 et Erquy
- Sur le territoire de la commune de Lannion

DEPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR

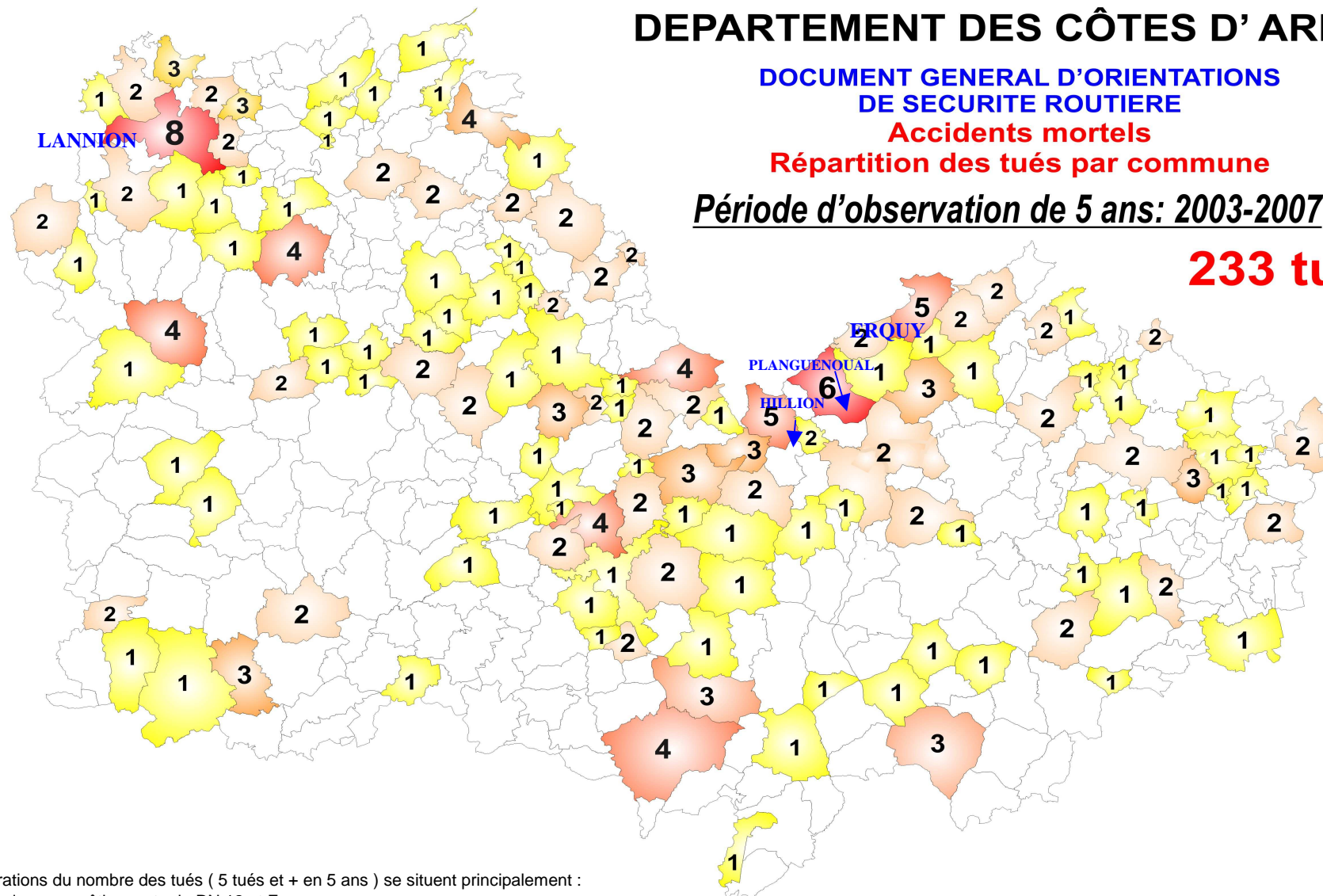
DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS DE SECURITE ROUTIERE

Accidents mortels

Répartition des tués par commune

Période d'observation de 5 ans: 2003-2007

233 tués



Les concentrations du nombre des tués (5 tués et + en 5 ans) se situent principalement :

- Sur les axes côtiers entre la RN 12 et Erquy
- Sur le territoire de la commune de Lannion

L'ENJEU ALCOOL - ENJEU NATIONAL

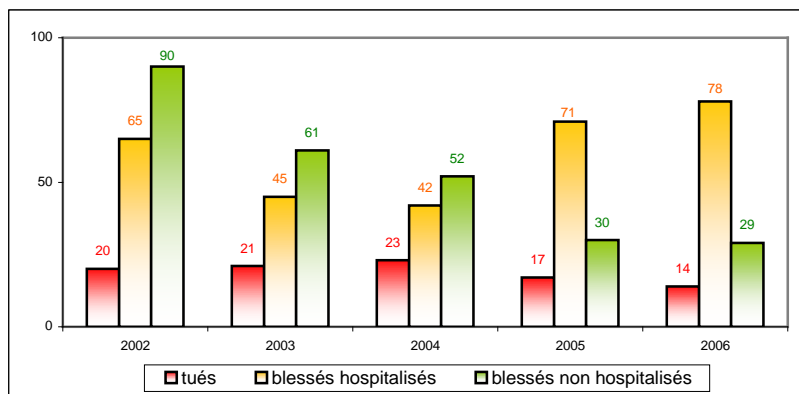
LA PART DES ACCIDENTS AVEC ALCOOL

	total accidents corporels	dont accidents avec alcool		% France
		nombre	%	
2002	480	108	22,5%	10,0%
2003	384	80	20,8%	9,4%
2004	377	80	21,2%	9,5%
2005	393	68	17,3%	10,0%
2006	424	77	18,2%	11,1%
2007	483	85	17,6%	10,5%

Dans le département, l'alcool est un facteur majeur de l'accidentologie. Ce facteur est nettement supérieur aux indicateurs nationaux.

	total accidents mortels	dont accidents avec alcool		% France
		nombre	%	
2002	71	19	26,8%	29,7%
2003	44	20	45,5%	31,1%
2004	51	22	43,1%	30,7%
2005	39	12	30,8%	28,1%
2006	41	13	31,7%	28,4%
2007	40	11	27,5%	29,0%

Sur 5 ans, entre 2002 et 2006, 86 personnes ont perdu la vie dans des accidents liés à l'alcool, soit 1 tué sur 3 en moyenne. L'année 2007, à l'inverse des années précédentes, s'inscrit dans la tendance nationale.

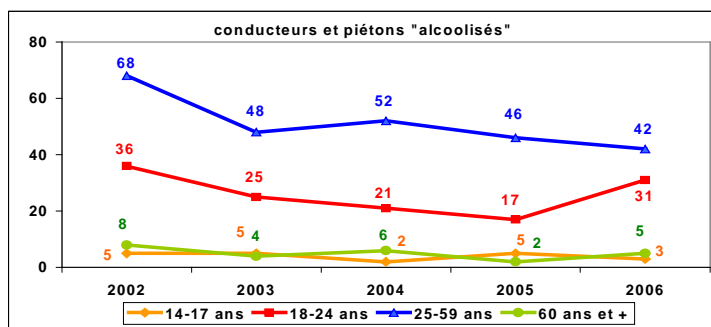


Le nombre de tués et de blessés légers est en baisse depuis 2002.

A l'inverse le nombre de blessés hospitalisés est en augmentation depuis 2005.

LES TRANCHES D'AGES

période 2002 - 2006	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 59 ans	60 ans et +
tués	0	7	30	53	5
Blessés hospitalisés	5	28	102	153	13
blessés non hospitalisés	10	23	85	117	25
	2,3%	8,8%	33,1%	49,2%	6,6%



Deux tranches d'âges couvrent 90% des impliqués dans les accidents avec alcool :

- **18-24 ans** : 33% du total des victimes et 32 % des tués. Ce ratio est légèrement inférieur à l'indicateur national qui est de 34,4% en 2006. On constate une aggravation marquée en 2006;
- **25-59 ans** : tendance à la baisse.

Les deux tranches d'âge 0-17 ans et + 60 ans ont des taux inférieurs aux taux nationaux 2006 qui s'élèvent respectivement à 18,4% et 7,1% (+ 65 ans). Les piétons alcoolisés représentent 11% des accidents.

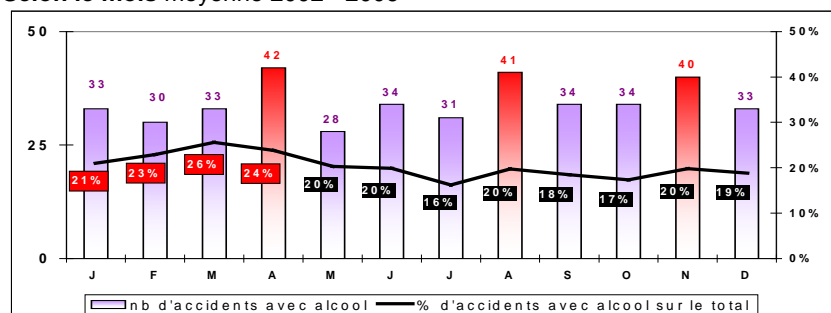
LES TAUX D'ALCOOLEMIE

Période 2002 - 2006		Moins de 18 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-59 ans	60 ans et +
infraction	entre 0,50 et 0,80g	2	13	13	4	5
délit	0,80 à 2,00g	14	74	72	44	12
	2,00 à 3,00g	4	36	60	44	6
	3,00 g et +	0	6	6	12	1
		4,70%	30,10%	35,30%	24,30%	5,60%

Les 18-24 ans et 25-39 ans sont les principaux usagers concernés par les délits. La tendance est en hausse depuis 2006. Les délits les plus importants, taux > 3g, concernent principalement les 40-59 ans.

ANALYSE TEMPORELLE

Selon le mois moyenne 2002 - 2006



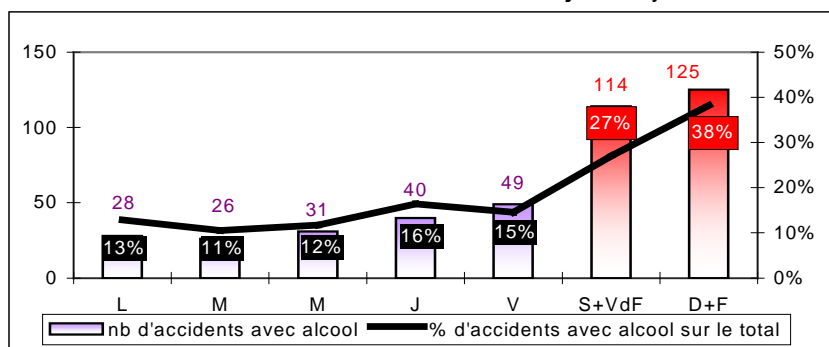
Les accidents sur fond d'alcool ont lieu le plus souvent en avril, pendant la période estivale et en novembre.

L'actualisation avec les données 2007 fait également apparaître une sur-représentation du mois de décembre.

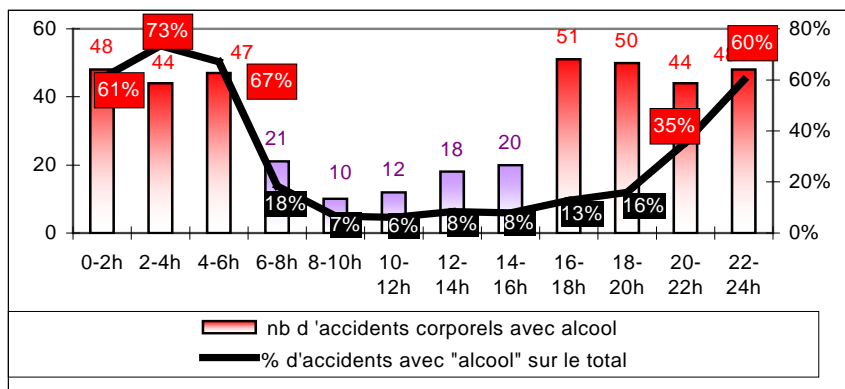
Les accidents se produisent essentiellement les week-end, les veilles de fêtes et les jours fériés.

Les ratios départementaux sont nettement supérieurs aux indicateurs nationaux qui font état d'un taux 2006 de 20,2 % les fins de semaines et jours de fêtes.

Selon le jour moyenne 2002 - 2006



Selon l'heure moyenne 2002 - 2006



La répartition horaire, en nombre et en pourcentage, des accidents corporels liés à l'alcool, se situe entre 20h et 6h du matin avec un pic entre 2h et 4h.

LES CONTRÔLES SANCTIONS

Le nombre des dépistages a augmenté de 42 % entre 2005 et 2006. Cependant, le renforcement des contrôles a conduit à une baisse des dépistages positifs d'alcoolémie passant de 4 % en 2005 à 3,1 % en 2006 (2,9% en 2008). Les ratios sont supérieurs à ceux du niveau national (2,8% enregistré en 2006).

Le nombre des suspensions de permis liées à l'alcool est continuellement en progression avec un taux moyen de + 8 % entre 2002 et 2005 (+ 12 % entre 2005 et 2006). En 2007, on constate une baisse de 11 % (1 973 suspensions enregistrées).

Les suspensions de permis liées à l'alcoolémie représentent 87 % du total des suspensions.

SYNTHESE DE L'ENJEU ALCOOL

Le facteur alcool dans les accidents est en baisse. Néanmoins les ratios du département sont nettement plus élevés que les indicateurs nationaux.

1 accident corporel sur 5 et 1 accident mortel sur 3 impliquent des usagers alcoolisés. Si tous les usagers avaient respecté le taux légal d'alcoolémie, ce sont 17 vies qui auraient pu être épargnées annuellement entre 2002 et 2006.

Les tranches d'âges les plus impliqués concernent les 18 - 24 ans, les 25 - 59 ans et essentiellement les jeunes gens et les hommes.

Les accidents se produisent principalement :

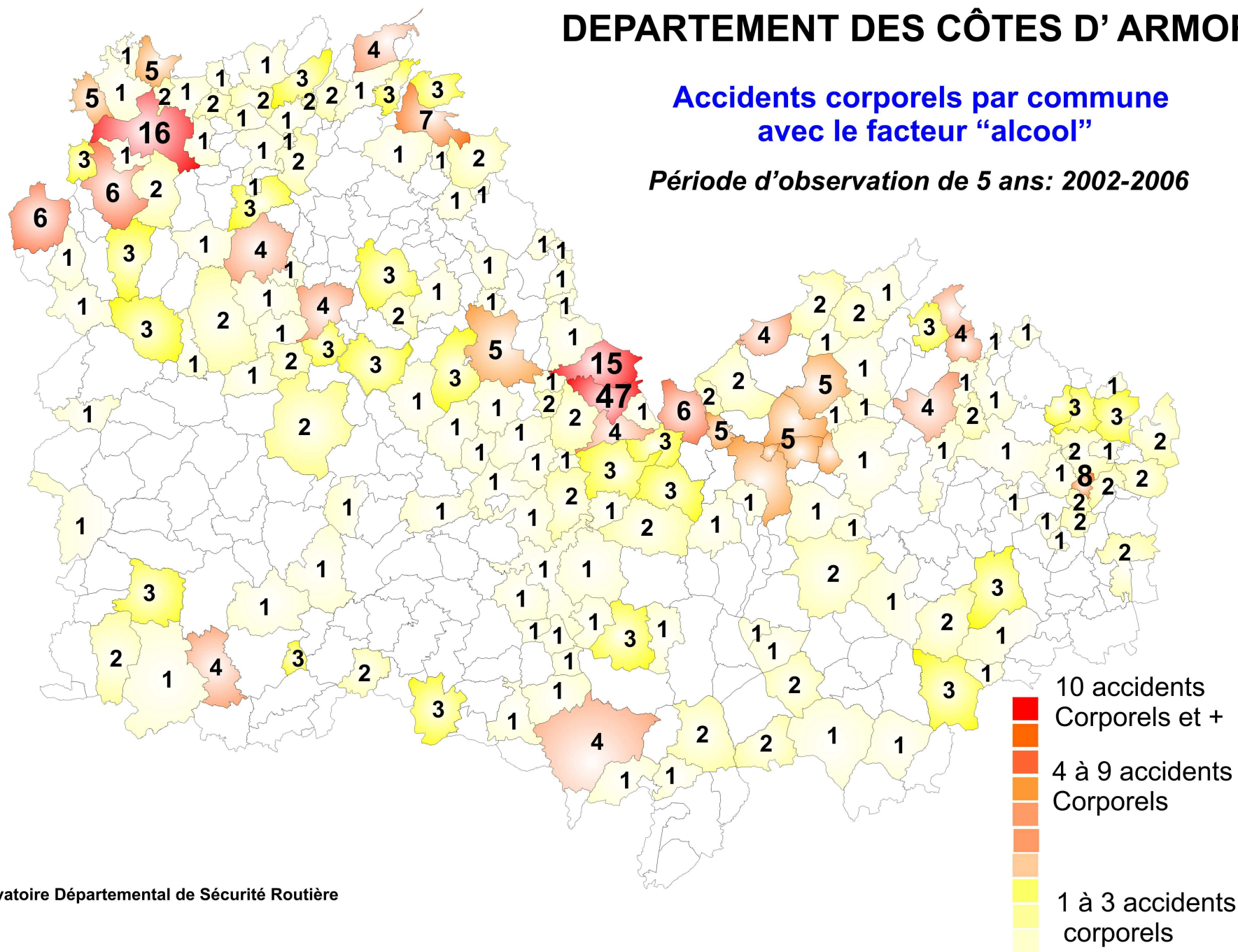
- en avril, en période estivale et en novembre,
- les week-end et jours fériés,
- de 20h à 6h du matin avec un pic entre 2h et 4h.

L'enjeu alcool est pertinent pour le département des Côtes d'Armor.

DEPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR

Accidents corporels par commune avec le facteur "alcool"

Période d'observation de 5 ans: 2002-2006

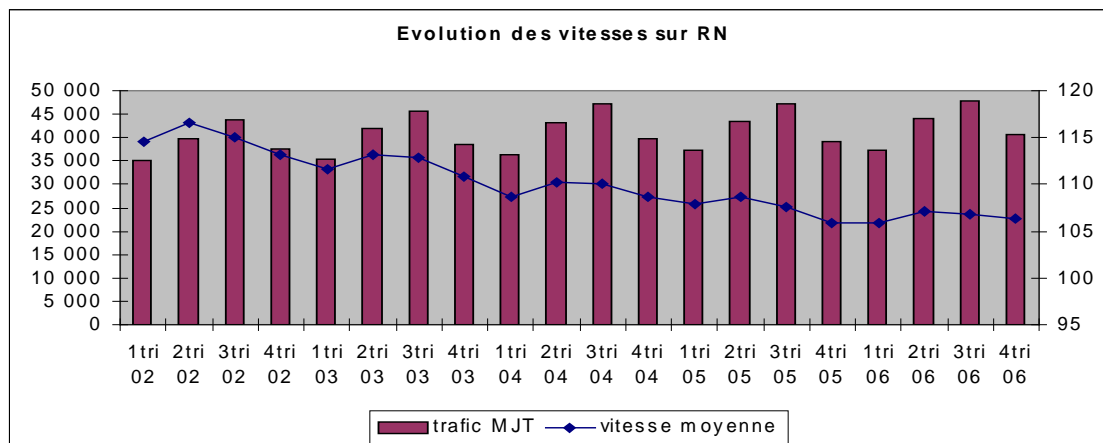


L'ENJEU VITESSE - ENJEU NATIONAL

L'appréciation du facteur vitesse dans les accidents n'est pas évidente. Le défaut de maîtrise a donc été associé à ce facteur dans l'analyse de l'enjeu vitesse.

LES VITESSES PRATIQUEES

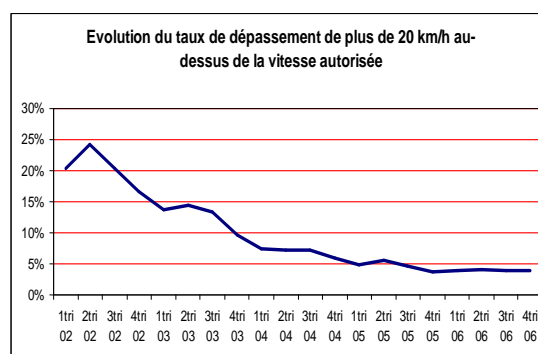
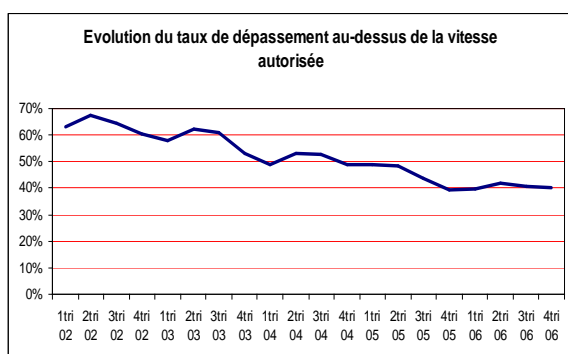
Les vitesses se sont considérablement réduites sur les 5 années étudiées passant d'une vitesse moyenne de 117km/h enregistrée début 2002 à 106km/h fin 2006.



Les taux de dépassement des limitations de vitesse se sont considérablement réduits. En 2002, 70% des véhicules dépassent la vitesse autorisée, 24% font un excès de plus de 20km/h et 4% font un grand excès de plus de 40km/h. En 2006, ces taux passent respectivement à 40%, 4% et 0,4%.

Les plus fortes baisses sur RN sont constatées au 1^{er} trimestre 2004 (8 points de moins). Une nouvelle baisse est observée au 2^{ème} semestre 2005 (baisse de 3 points) liée à l'implantation des premiers radars automatiques sur RN.

Le même constat est fait sur les Routes Départementales. Ainsi, la station SIREDO implantée sur la RD 768 à Pluduno enregistre une baisse moyenne de 7km/h entre 2003 et 2007, la vitesse moyenne passant de 94 km/h en 2003 à 87 km/h fin 2007.



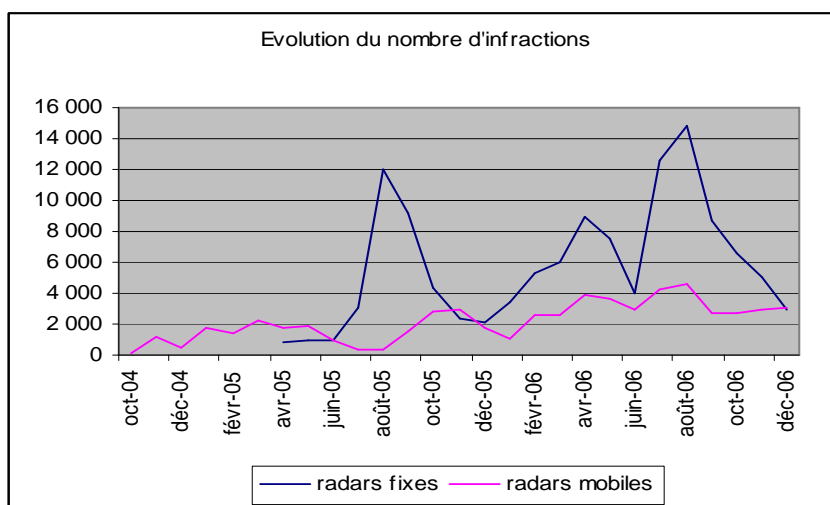
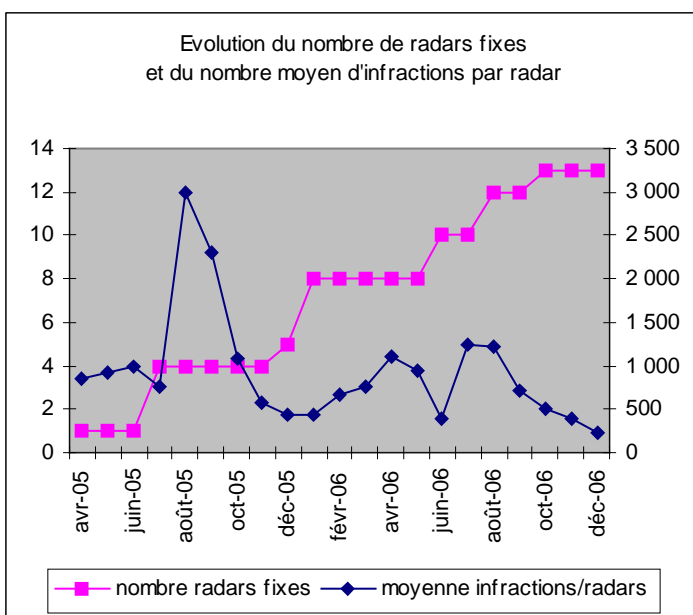
LES CONTRÔLES SANCTIONS

L'implantation des radars fixes s'est effectuée en plusieurs phases à partir du 11 avril 2005.

13 radars sont en service fin 2006, dont 10 sur routes nationales et 3 sur routes départementales.

A noter que les radars fixes font fréquemment l'objet de dégradations. Ils ne sont donc pas tous opérationnels à un moment donné.

Parallèlement à l'augmentation du nombre de radars, le nombre moyen d'infractions relevées mensuellement subit une baisse constante à l'exception d'une augmentation pendant la période estivale 2005 correspondant à la mise en service de 3 radars.



Les radars fixes, du fait de leur fonctionnement en permanence, relèvent plus d'infractions que les radars mobiles.

Pour les radars fixes, l'augmentation pendant les périodes estivales est, d'une part, liée à l'augmentation du trafic et, d'autre part, à la mise en service de nouveaux radars (3 en 2005 et 4 en 2006).

Les analyses qui vont suivre concernent, non seulement les accidents provoqués par une vitesse excessive par rapport aux limitations en place mais, également, ceux qui sont liés à une vitesse inappropriée par rapport aux circonstances ou à l'environnement immédiat.

LES ACCIDENTS LIES A LA VITESSE OU AU DEFAUT DE MAÎTRISE

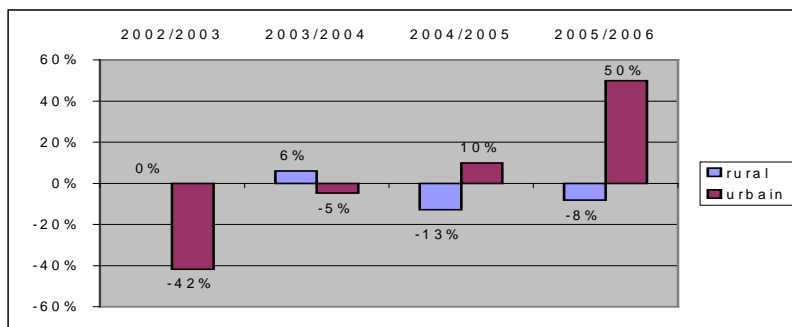
	total accidents corporels	dont accidents vitesse	
		nombre	%
2002	480	102	21,3%
2003	384	87	22,7%
2004	377	90	23,9%
2005	393	83	21,1%
2006	424	89	21,0%
		moyenne	21,9%

Dans le département, le facteur vitesse représente 22% des accidents corporels et 24% des blessés (hospitalisés ou non). Ces ratios ne peuvent être comparés aux indicateurs nationaux, l'observatoire d'accidentologie ONISR ne publiant pas de ratios annuels. Cependant, il a pu déterminer, en 2006 et 2007, que 20% des tués sur le territoire français auraient pu être épargnés si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse.

	total accidents mortels	dont accidents vitesse	
		nombre	%
2002	71	19	26,8%
2003	44	15	34,1%
2004	51	19	37,3%
2005	39	12	30,8%
2006	41	12	29,3%
		moyenne	31,3%

Sur 5 ans, entre 2002 et 2006, 77 personnes ont perdu la vie dans des accidents liés à une vitesse élevée ou à un défaut de maîtrise du véhicule, soit 31% des tués sur la route.

Le nombre d'accidents diminue plus en zone rurale qu'en milieu urbain.

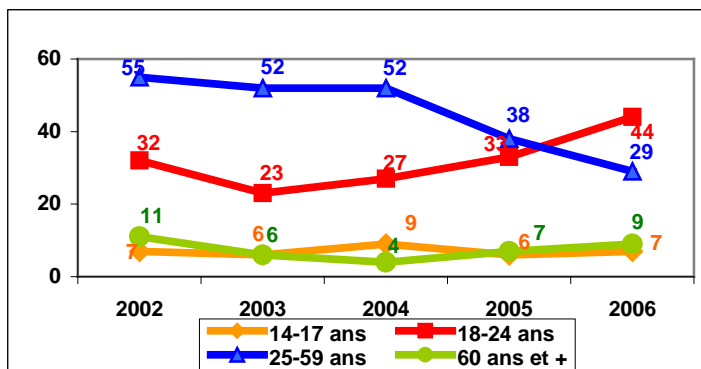


LES TRANCHES D'AGES

période 2002 - 2006	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 59 ans	60 ans et +
tués	0	8	30	36	13
Blessés hospitalisés	8	49	108	162	42
blessés non hospitalisés	24	25	103	124	33
	4,2%	10,7%	31,5%	42,1%	11,5%

Les deux tranches d'âges, sur-représentées dans les victimes d'accidents liés à l'alcool, se retrouvent également dans l'enjeu vitesse :

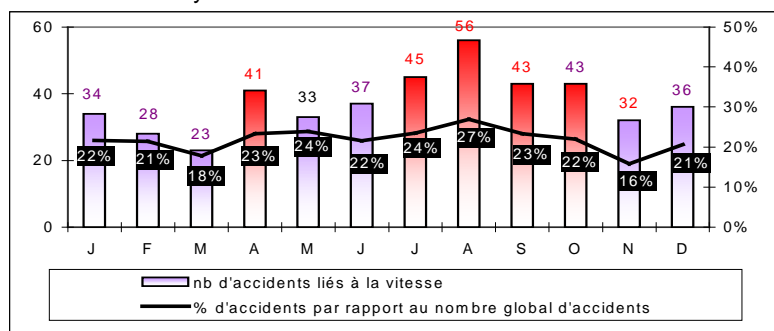
- les 18-24 ans qui représentent 31% du total des victimes et 33 % des tués,
- les 25-59 ans avec un ratio de 42%.



Deux tranches d'âge couvrent 80% des impliqués dans les accidents avec le facteur vitesse :
 - les 18-24 ans : la tendance à la hausse s'est amorcée à partir de 2003 et ne cesse de s'aggraver,
 - les 25-59 ans : à l'inverse, une baisse significative est observée depuis 2004.

ANALYSE TEMPORELLE

Selon le mois moyenne 2002 - 2006



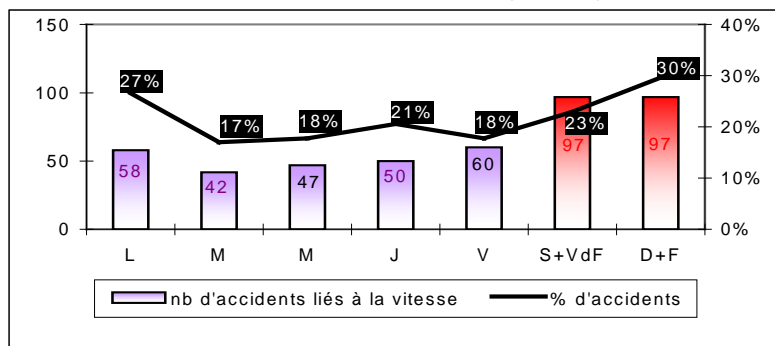
Les accidents se produisent le plus souvent en avril, pendant la période estivale et en septembre.

Le mois d'août affiche les deux plus mauvais indicateurs (nombre d'accidents et pourcentage lié à la vitesse).

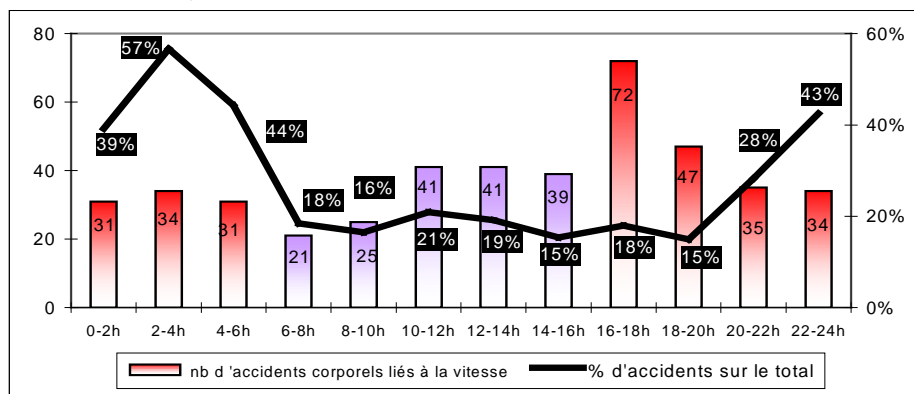
Les accidents se concentrent essentiellement les week-end, les veilles de fêtes et les jours fériés.

Le lundi présente également un pic en % d'accidents.

Selon le jour moyenne 2002 - 2006



Selon l'heure moyenne 2002 - 2006



Les heures critiques se situent entre 20h et 4h du matin avec une accidentologie très élevée entre 2h et 4h.

AUTRES DONNEES

2002-2006	km	%	accidents	%	tués	%	BH	%	BNH	%
RN	267	1%	56	13%	10	11%	48	13%	44	14%
RD	4 430	23%	298	67%	66	76%	264	72%	202	66%
VC	14 428	75%	92	21%	11	13%	55	15%	60	20%

2 accidents corporels sur 3 se produisent sur RD et 3 tués sur 4 ont perdu la vie sur ce réseau.

Les accidents corporels liés à la vitesse se répartissent équitablement entre lignes droites et courbes. Ils surviennent pour 72% lors de conditions atmosphériques normales et à 24% par temps de pluie.

Par ailleurs 1 accident sur 4 en ligne droite se déroule par temps de pluie contre 1 accident sur 3 en courbes.

SYNTHESE DE L'ENJEU VITESSE

Bien que les dépassements des limitations de vitesse soient en net recul, et notamment les grands excès de vitesse, on peut constater qu'un tiers des usagers dépasse encore la vitesse limite autorisée.

La vitesse, c'est :

- 1 accident corporel sur 5
- 1 accident mortel sur 3
- 1 tué sur 3 qui a entre 18 et 24 ans.

Les accidents se produisent principalement :

- en avril, en période estivale et au début de l'automne,
- les week-end et jours fériés,
- de 20h à 4h du matin
- lors de conditions atmosphériques normales.

L'enjeu national vitesse (inadaptée ou excessive) constitue un enjeu pertinent pour le département des Côtes d'Armor.

L'ENJEU JEUNES - ENJEU NATIONAL

LES DONNEES GENERALES DE L'ACCIDENTOLOGIE DES JEUNES 18 – 24 ANS

	total accidents corporels	dont accidents 18 - 24 ans		total tués	dont 18 - 24 ans		% France	
		nombre	%		nombre	%		
2002	480	159	33,1%	74	15	20,3%	nc	
2003	384	119	31,0%	48	6	12,5%	21,4%	
2004	377	129	34,2%	53	11	20,8%	23,5%	
2005	393	143	36,4%	45	6	13,3%	23,0%	
2006	424	159	37,5%	44	10	22,7%	22,0%	
ratio moyen 34,5%				ratio moyen 18,2%				22,5%

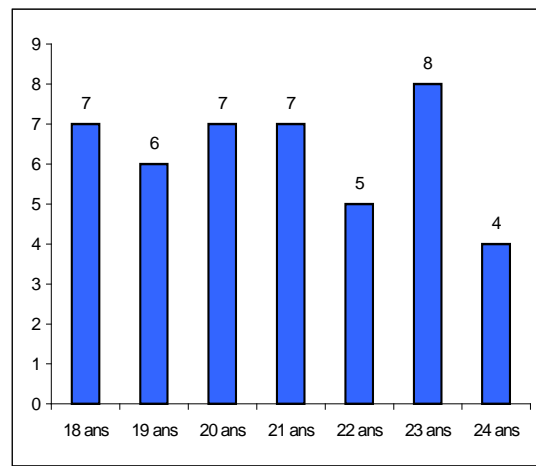
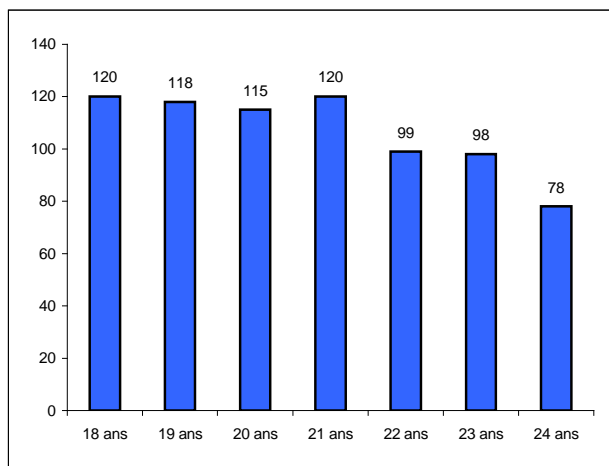
Depuis 2003, le pourcentage des accidents 18 – 24 ans augmente chaque année pour atteindre 38% en 2006.

Sur la période 2002-2006, la part des jeunes décédés dans un accident, par rapport au total des tués, oscille entre une valeur minimale de 13% en 2003 et une valeur maximale de 23% en 2006. Ce dernier ratio se rapproche de l'indicateur national qui est de 22% en 2006.

L'indicateur tués est nettement inférieur au ratio national, cependant, si les 18-24 ans représentent 9% de la population globale au niveau national, le pourcentage n'est que 7,7% dans le département des Côtes d'Armor.

Les données 2007 font état de 33% d'accidents et 12% de tués pour cette tranche d'âge.

LA REPARTITION DANS LA TRANCHE D'AGE



L'examen du 1^{er} graphique montre que l'accidentologie est plus marquée entre 18 et 21 ans. A partir de 22 ans, le nombre de jeunes impliqués diminue progressivement.

Le nombre de conducteurs tués varie de 4 à 8 par âge différencié avec un minimum de 4 pour les 24 ans et un maximum de 8 pour les 23 ans.

Les jeunes garçons sont nettement plus impliqués que les jeunes filles. La part des garçons représente les 3/4 des accidents.

LA REPARTITION SPATIALE DES ACCIDENTS

	accidents corporels	accidents mortels
agglomération	46%	21%
rase campagne	54%	79%

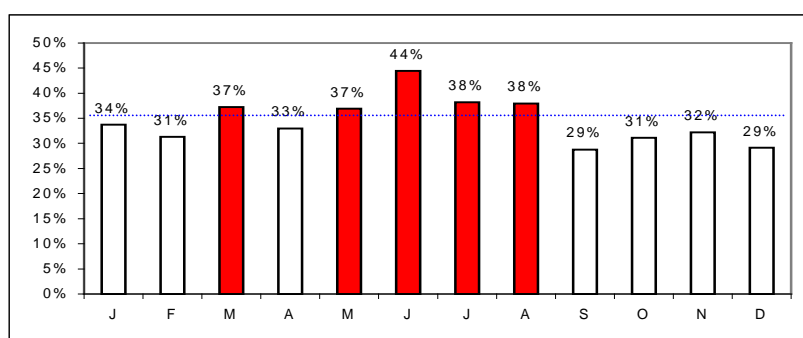
répartition des accidents mortels par type de réseau	
Route Nationale	9%
Route Départementale	66%
Voie Communale	23%
Autres	2%

Sur la période 2002 – 2006, les accidents impliquant des jeunes 18-24 ans, et notamment les accidents mortels, se produisent principalement en rase campagne et sur routes départementales. Ceci s'explique par l'importance de ce réseau en rase campagne.

ANALYSE TEMPORELLE

Répartition mensuelle moyenne 2002 – 2006

janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept	oct	nov	déc
53	41	48	58	51	76	73	79	53	61	65	51

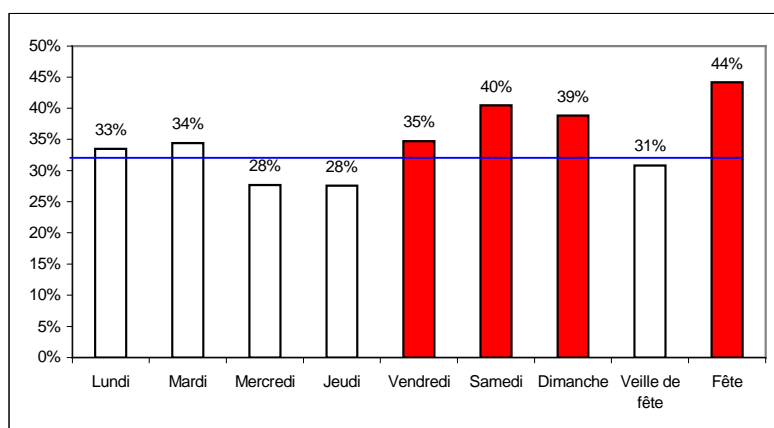


Comparé au nombre total d'accidents et au ratio moyen mensuel de 35%, les accidents 18-24 ans se produisent principalement en mars, et de mai à août.

Les mois de septembre et décembre sont sous représentés.

Répartition journalière moyenne 2002 – 2006

lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	veille de fête	fête
73	85	73	67	117	138	97	25	34

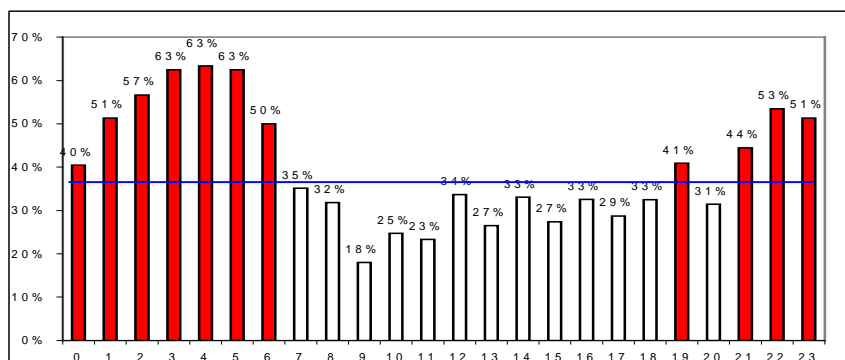


Le ratio moyen journalier des accidents, impliquant les jeunes par rapport au total, est de 34,7%.

Par rapport à ce ratio, l'accidentologie des 18 - 24 ans est plus prononcée les week-end et les jours de fêtes.

Répartition horaire moyenne 2002 – 2006

0h 1h 2h 3h 4h 5h 6h 7h 8h 9h 10h 11h 12h 13h 14h 15h 16h 17h 18h 19h 20h 21h 22h 23h
 17 19 17 15 19 25 20 26 29 11 22 25 39 26 43 34 60 62 65 47 22 24 23 19



La part des accidents est importante la nuit.

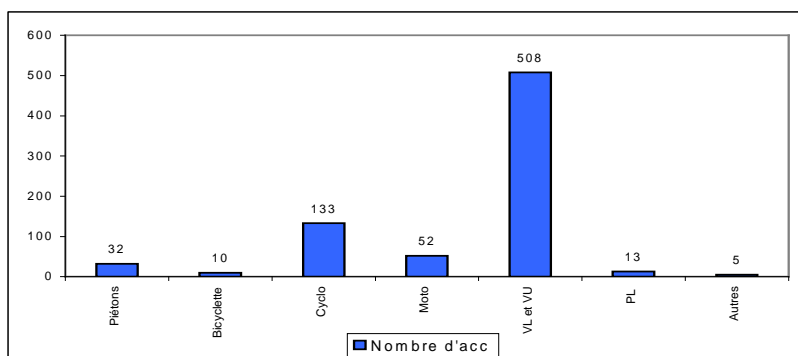
Les ratios affichés sont en effet plus élevés que le ratio moyen calculé sur la totalité des accidents, ce ratio étant de 39,8%.

COMPLEMENTS DEMANDES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

A la demande du groupe de travail, l'étude a été affinée sur :

- la distinction des catégories d'usagers,
- la part des accidents associant les facteurs alcool et nuit.

Catégories d'usagers :



Les jeunes affichent un nombre plus important d'accidents :

- en véhicules légers;
- et en cyclomoteurs.

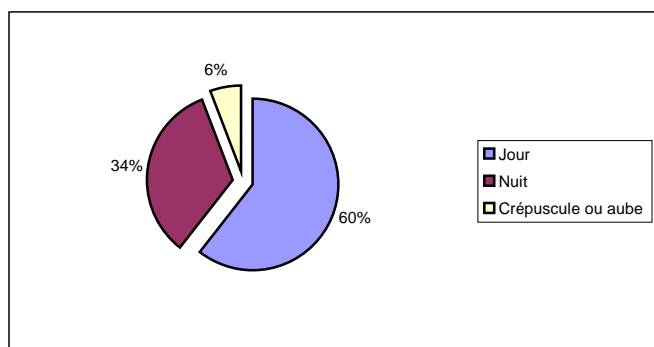
	18 ans	19 ans	20 ans	21 ans	22 ans	23 ans	24 ans
Piétons	7	2	6	4	7	2	5
Bicyclette	1	3	2	0	0	1	3
Cyclo	58	27	17	15	11	7	1
Moto	5	4	6	7	10	14	6
VL/VUL	56	88	88	93	72	74	66
PL		1	1	2	2	2	2
Autres			1	3	0	0	0

Pour les 18 ans, la part des impliqués en VL est quasi-identique à celle des impliqués en cyclomoteurs.

A partir de 19 ans, la part des impliqués en VL augmente progressivement jusqu'à 21 ans, alors que celle des cyclomoteurs suit une tendance inverse.

Entre 22-24 ans, la part des impliqués en VL devient moins importante même si elle reste prépondérante.

Facteurs alcool et nuit



Les jeunes affichent un pourcentage plus élevé d'accidents le jour, 60% contre 34% la nuit.

Il faut toutefois noter que, par rapport aux données globales d'accidentologie du département, toutes tranches d'âges confondues, il y a une part plus importante des accidents la nuit chez les 18-24 ans.

En effet, sur le nombre total d'accidents de la période 2002-2006, 26% ont eu lieu la nuit contre 34% pour les accidents impliquant les jeunes.

Sur la période d'étude, la présence d'alcool a été relevée dans 42% des accidents survenus la nuit et impliquant un jeune de 18-24 ans.

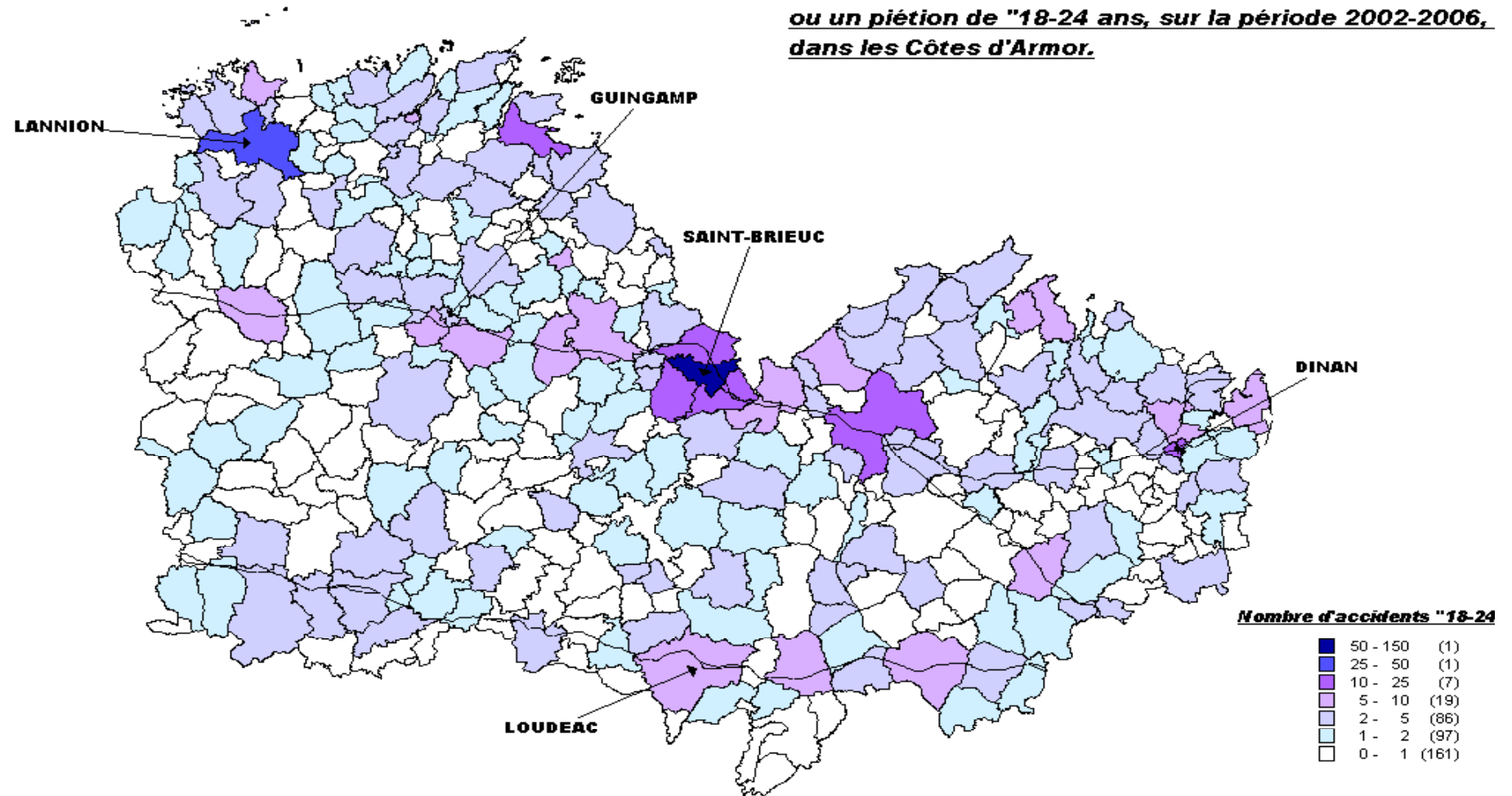
SYNTHESE DE L'ENJEU JEUNES 18-24 ANS

L'étude présentée permet de tirer les conclusions suivantes :

- une augmentation de la proportion des accidents impliquant les 18-24 ans sur la période 2003-2006;
- les post-permis 18-21 ans sont les plus impliqués dans les accidents ;
- les accidents mortels se produisent principalement en rase campagne ;
- il y a une part plus importante des accidents pendant la période estivale. Les week-end et jours de fêtes sont particulièrement dangereux pour cette tranche d'âge ;
- la nuit, la part des accidents impliquant les jeunes est très importante ;
- les jeunes garçons sont plus impliqués que les jeunes filles, ce qui laisse à penser qu'ils s'engagent davantage dans des comportements à risques ;
- les agglomérations importantes Saint-Brieuc, Lannion, Dinan affichent le plus grand nombre d'accidents impliquant au moins un jeune.

L'enjeu jeunes 18-24 ans est pertinent pour le département des Côtes d'Armor.

Nombre d'accidents avec au moins un conducteur ou un piéton de "18-24 ans, sur la période 2002-2006, dans les Côtes d'Armor.



Sources: © IGN/ BD Carto ®
SMES/ SRGC Map-info 7.8 - Juillet 2008

L'ENJEU DEUX-ROUES MOTORISES - ENJEU NATIONAL

Pour cet enjeu, l'étude d'accidentologie a différencié les motocyclettes (> 50 cm³) et les cyclomoteurs en raison du caractère spécifique à chaque catégorie.

LES MOTOCYCLETTES

LES DONNEES DE L'ACCIDENTOLOGIE

	total accidents corporels	dont motards			total tués	dont motards		ratios nationaux
		nombre	%			nombre	%	
2002	480	57	11,9%	2002	74	8	10,8%	13,4%
2003	384	45	11,7%	2003	48	5	10,4%	14,2%
2004	377	44	11,7%	2004	53	6	11,3%	15,6%
2005	393	39	9,9%	2005	45	6	13,3%	16,6%
2006	424	41	9,7%	2006	44	2	4,5%	18,7%
ratio moyen 11,0%				ratio moyen 10,2%				15,7%

Les ratios accidents de motards sont en baisse. A l'inverse, pour les tués, malgré une baisse constatée en 2006, les ratios départementaux suivent la tendance nationale et sont à la hausse.

Les ratios départementaux sont cependant bien au-dessous des indicateurs nationaux.

	total blessés	dont motards					
		total	% total général	blessés hospitalisés	%	blessés non hospitalisés	%
2002	668	59	8,8%	35	59,3%	24	40,7%
2003	518	42	8,1%	22	52,4%	20	47,6%
2004	476	42	8,8%	27	64,3%	15	35,7%
2005	539	40	7,4%	30	75,0%	10	25,0%
2006	585	43	7,4%	36	83,7%	7	16,3%
moyenne			8,1%		66,4%		33,6%

Même si la part des blessés chez les motards ne représente que 8% de la totalité des usagers blessés hospitalisés et non hospitalisés, la gravité est très importante si l'on considère que l'hospitalisation est un indicateur de gravité. 66% des motards blessés sont en effet hospitalisés

LES TRANCHE D'AGES

Sur la période étudiée, les 2 tranches d'âges les plus touchées sont les 18-24 ans et les 25-59 ans.

Les accidents mortels concernent essentiellement les 25-59 ans, 85% des tués.

victimes	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 59 ans	60 ans et +
tués	0	0	4	23	0
BH	1	6	36	107	0
BNH	1	5	20	49	1

96% des conducteurs impliqués sont des hommes. Ceci est lié à la faible représentativité des conductrices de motos.

LA REPARTITION SPATIALE DES ACCIDENTS

2002 - 2006	accidents corporels	accidents mortels
agglomération	44%	11%
rase campagne	56%	89%

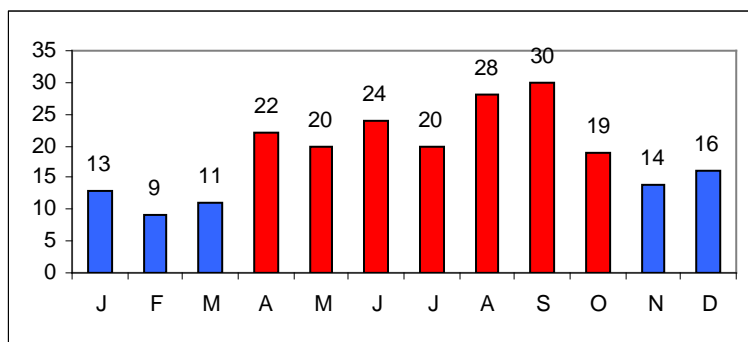
La répartition spatiale des accidents de motards correspond à celle de l'ensemble des accidents du département. Les accidents se répartissent de manière presque équitable entre agglomération et rase campagne même s'ils ont lieu majoritairement dans ce dernier milieu.

Par contre, la gravité est beaucoup plus importante en rase campagne qui compte 9 tués sur 10.

Par ailleurs, le risque d'accidents est plus élevé en intersections. 64% des accidents s'y sont produits contre 36% en section courante.

ANALYSE TEMPORELLE

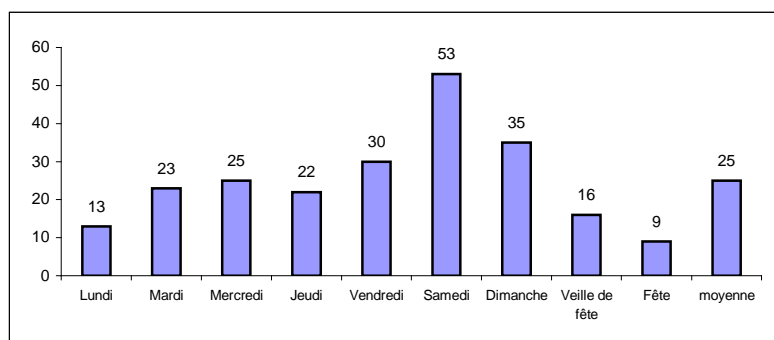
Répartition mensuelle moyenne 2002 – 2006



La période d'avril à octobre, période la plus favorable à la pratique de la moto, concentre une part importante des accidents.

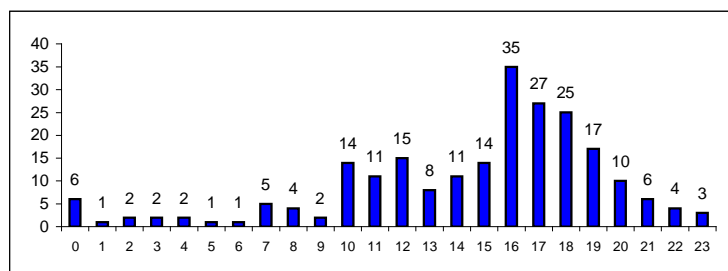
Août et septembre affichent le plus grand nombre d'accidents.

Répartition journalière moyenne 2002 – 2006



L'accidentologie est plus prononcée les week-end à partir du vendredi.

Répartition horaire moyenne 2002 – 2006



79% des accidents corporels se déroulent entre 10h et 20h avec un pic entre 16h et 18h.

19% ont lieu la nuit et 2% à l'aube ou au crépuscule.

Cependant, si les accidents sont moins nombreux la nuit, la gravité y est plus importante.

PORT DU CASQUE DES VICTIMES

Le port du casque est largement respecté par les usagers de motos, aussi bien par les conducteurs que par les passagers.

En effet, parmi les victimes dont on sait que le casque était homologué et attaché correctement, le taux du port du casque s'établit à 97%.

COMPLEMENTS DEMANDES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

A la demande du groupe de travail, l'étude a été affinée sur :

- la répartition des accidents par type de réseaux
- les responsabilités des motards dans les accidents

Les résultats sont indiqués dans les tableaux ci-après.

répartition des accidents corporels par type de réseau	
Route Nationale	7%
Route Départementale	68%
Voie Communale	25%

responsabilité conducteurs motos	
non responsable	55%
responsable	45%

LES CYCLOMOTEURS

LES DONNEES DE L'ACCIDENTOLOGIE

	total accidents corporels	dont cyclomotoristes			total tués	dont cyclomotoristes		ratios nationaux
		nombre	%			nombre	%	
2002	480	95	19,8%	2002	74	8	10,8%	5,1%
2003	384	99	25,8%	2003	48	8	16,7%	6,5%
2004	377	90	23,9%	2004	53	6	11,3%	6,1%
2005	393	103	26,2%	2005	45	5	11,1%	6,7%
2006	424	97	22,9%	2006	44	8	18,2%	6,7%
			ratio moyen 11,0%				ratio moyen 13,3%	6,2%
			année 2007 30,8%				année 2007 11,6%	7,3%

Les ratios départementaux sont nettement au-dessus des indicateurs nationaux.

La tendance départementale est irrégulière, certaines années étant plus marquées par l'accidentologie des cyclomoteurs.

	total blessés	dont cyclomotoristes					
		total	% total général	blessés hospitalisés	% total général	blessés non hospitalisés	% total général
2002	668	95	14,2%	55	57,9%	40	42,1%
2003	518	93	18,0%	44	47,3%	49	52,7%
2004	476	90	18,9%	39	43,3%	51	56,7%
2005	539	111	20,6%	75	67,6%	36	32,4%
2006	585	100	17,1%	59	59,0%	41	41,0%
		moyenne	17,6%		55,6%		44,4%

La part des blessés chez les cyclomotoristes représente 18% de la totalité des usagers blessés hospitalisés et non hospitalisés. Le taux de gravité est important puisque environ 55% des blessés sont hospitalisés.

LES TRANCHE D'AGES

Les 14-17 ans sont les principaux concernés. Ils représentent plus de 50% des accidents et 53% des tués.

Les jeunes hommes sont largement sur-représentés par rapport aux jeunes filles puisqu'ils représentent 85% des victimes.

accidents	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 59 ans	60 ans et +
2002	0	53	16	24	2
2003	0	57	24	16	2
2004	1	40	27	20	2
2005	0	53	33	18	1
2006	0	52	33	11	0
	0,2%	52,6%	27,4%	18,4%	1,4%

LA REPARTITION SPATIALE DES ACCIDENTS

2002 - 2006	accidents corporels	accidents mortels
agglomération	65%	32%
rase campagne	35%	68%

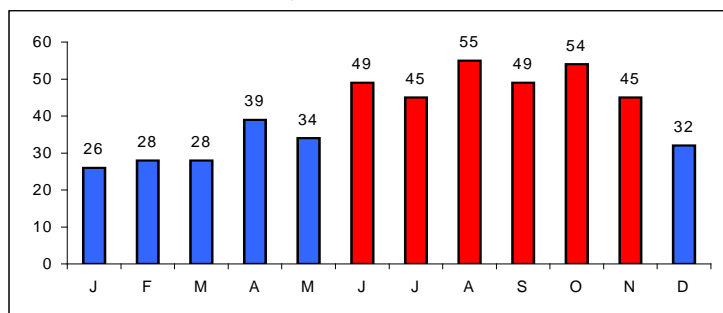
Les accidents de cyclomoteurs ont lieu principalement en milieu urbain.

Par contre, la gravité est beaucoup plus importante en rase campagne qui compte 7 tués sur 10.

62% des accidents se situent en intersection.

ANALYSE TEMPORELLE

Répartition mensuelle moyenne 2002 – 2006

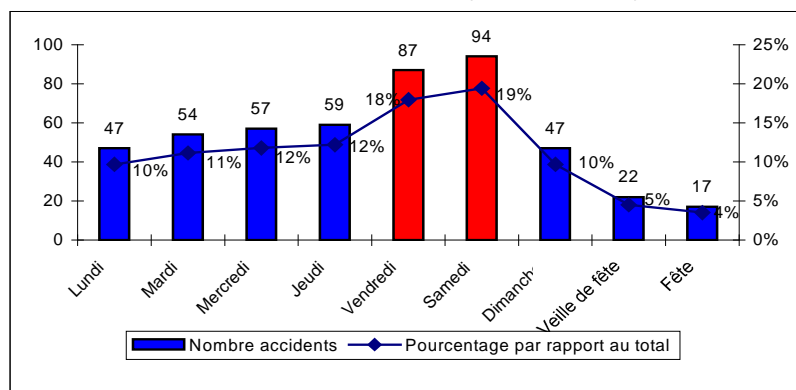


La répartition mensuelle en nombre d'accidents corporels impliquant un cyclomoteur (y compris les accidents mortels) révèle que plusieurs mois de l'année, sur la période allant du mois de juin au mois de novembre inclus, sont au-dessus de la moyenne mensuelle (40 accidents).

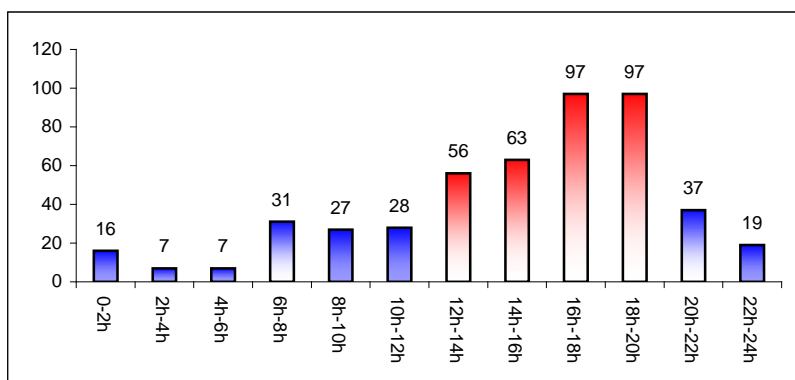
37% des accidents se produisent les vendredi et samedi.

Les veilles de fête et jours de fête ne cumulent que 9% des accidents.

Répartition journalière moyenne 2002 – 2006



Répartition horaire moyenne 2002 – 2006



64% des accidents ont lieu l'après-midi entre 12h et 20 h avec un pic entre 16h et 20h (40% du total des accidents).

PORT DU CASQUE DES VICTIMES

Le port du casque est moins respecté chez les cyclomotoristes que chez les usagers de motos. Le taux n'est que 92% sur la période 2002-2006 contre 96% pour les motards.

Cependant, ce taux s'est amélioré de 4 points en 2007 passant à 96%.

COMPLEMENTS DEMANDES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

A la demande du groupe de travail, l'étude a été affinée sur :

- la répartition des accidents par type de réseaux
- les responsabilités des motards dans les accidents

répartition des accidents corporels par type de réseau	
Route Nationale	3%
Route Départementale	54%
Voie Communale	42%
Autres	1%

responsabilité conducteurs cyclos	
non responsable	60%
responsable	40%

SYNTHESE DE L'ENJEU DEUX-ROUES MOTORISES

Même si le ratio des accidents de motocyclistes reste inférieur à l'indicateur national, les accidents mortels sont en progression sur les années 2007 - 2008 et restent préoccupants pour le département.

La part des accidents de cyclomoteurs est quant à elle bien au-dessus de celle au plan national.

85% des tués appartiennent à la tranche d'âge 25-59 ans et les 14-17 ans représentent 53% des tués en cyclomoteurs.

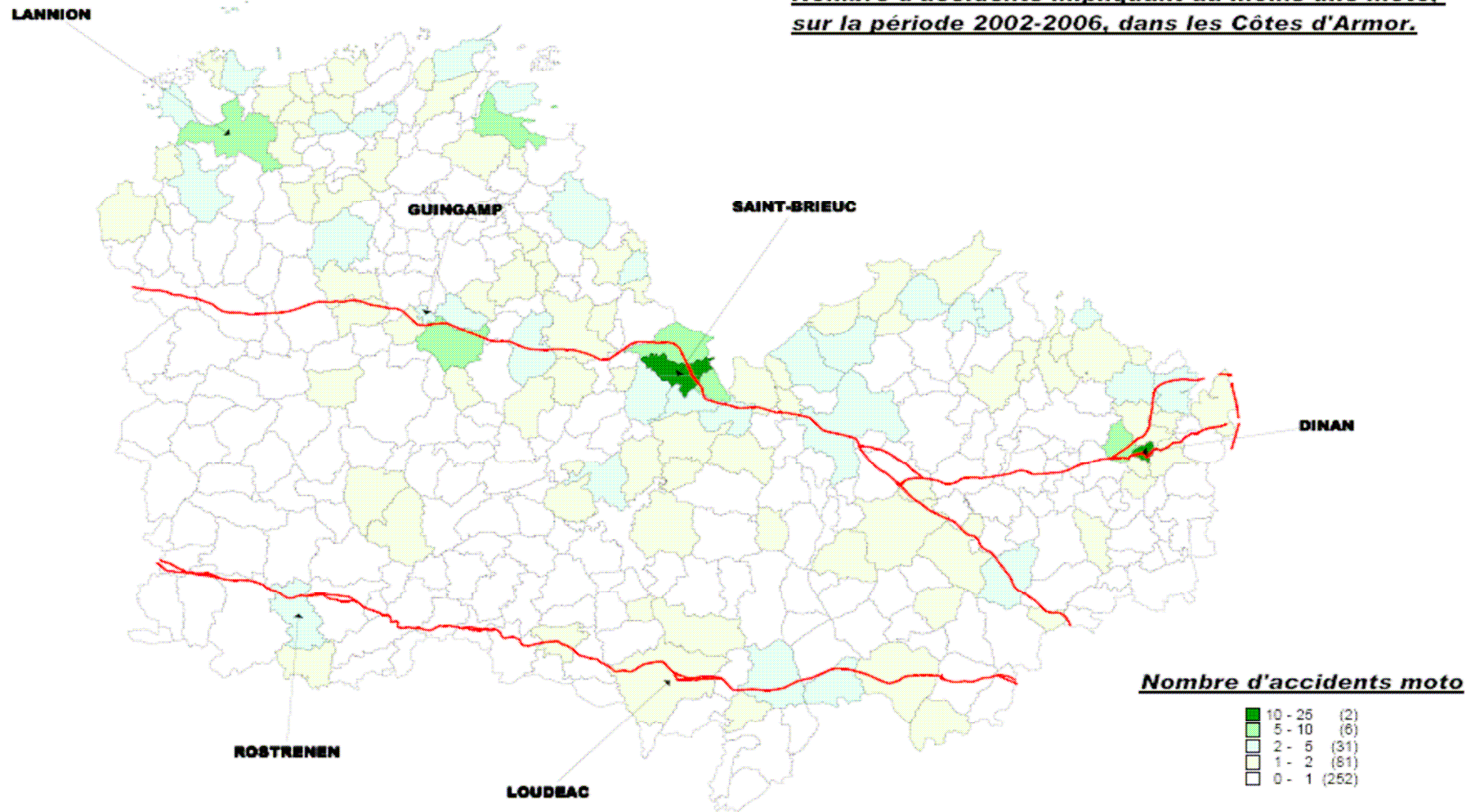
Plus d'1 accident sur 2 se déroule en intersection et la gravité est très importante en rase campagne.

La saisonnalité est très marquée d'avril à octobre et 80% des accidents se produisent le jour. Les week-end et les jours de fêtes sont les jours les plus critiques.

Les présumés responsables de deux-roues motorisés représentent moins de la moitié des conducteurs.

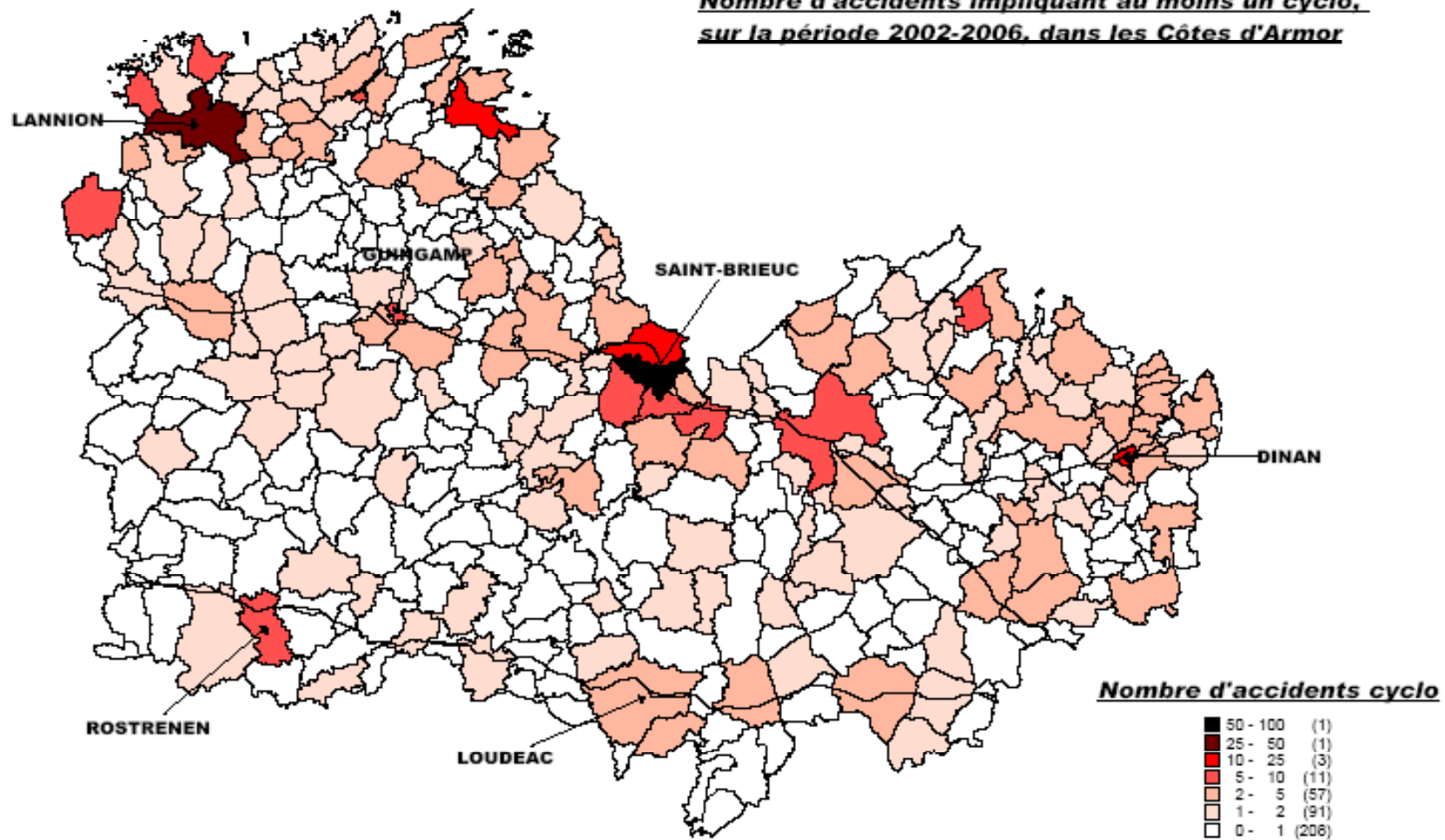
L'enjeu deux-roues motorisés est un enjeu du département.

**Nombre d'accidents impliquant au moins une moto,
sur la période 2002-2006, dans les Côtes d'Armor.**



Sources: © IGN/BD Carto ©
SMES/SRGC - Juillet 2008

**Nombre d'accidents impliquant au moins un cyclo,
sur la période 2002-2006, dans les Côtes d'Armor**



Sources: ©IGN/BD Carto®
SMES/SRGC Août 2008

L'ENJEU SENIORS - ENJEU DEPARTEMENTAL

LES DONNEES GENERALES DE L'ACCIDENTOLOGIE DES SENIORS +65 ans

	total accidents corporels	dont accidents seniors			total tués	dont seniors		ratios nationaux
		nombre	%			nombre	%	
2002	480	95	19,8%	2002	74	14	18,9%	17,5%
2003	384	90	23,4%	2003	48	10	20,8%	18,1%
2004	377	82	21,8%	2004	53	12	22,6%	17,2%
2005	393	100	25,4%	2005	45	9	20,0%	18,7%
2006	424	101	23,8%	2006	44	12	27,3%	19,1%
		ratio moyen 22,7% année 2007 20,9%				ratio moyen 21,6% année 2007 30,2%		18,1% 18,5%

Dans le département, les seniors représentent 21% de la population et 23% des accidents corporels. Depuis 2005, on observe cependant une tendance à la baisse des accidents impliquant les seniors.

La part des tués augmente progressivement depuis 2002 même si le nombre varie peu en valeur absolue.

Les données 2007 font état de 21% d'accidents et 30% de tués pour cette tranche d'âge soit 1 tué sur 3.

	total blessés	dont seniors					
		total	% total général	blessés hospitalisés	%	blessés non hospitalisés	%
2002	668	67	10,0%	29	43,3%	38	56,7%
2003	518	79	15,3%	34	43,0%	45	57,0%
2004	476	76	16,0%	23	30,3%	53	69,7%
2005	539	79	14,7%	56	70,9%	23	29,1%
2006	585	81	13,8%	54	66,7%	27	33,3%
		moyenne	13,7%		51,3%		48,7%

Les blessés seniors représentent 14% de la totalité des blessés et plus d'1 senior sur 2 est hospitalisé.

LA REPARTITION PAR CATEGORIE D'USAGERS

victimes tués + blessés	piéton	vélo	2RM	VL	autres
2002	21	5	0	52	1
2003	23	2	1	57	6
2004	28	5	0	53	2
2005	27	5	0	54	1
2006	19	11	0	63	0
	27,1%	6,4%	0,2%	64,0%	2,3%

Les seniors sont plus particulièrement vulnérables en tant qu'utilisateur de VL et en tant que piéton. Entre 2002 et 2006, 15 piétons ont été tués.

LA REPARTITION SPATIALE DES ACCIDENTS

répartition des accidents corporels par type de réseau	
Route Nationale	10%
Route Départementale	63%
Voie Communale	27%
Autres	1%

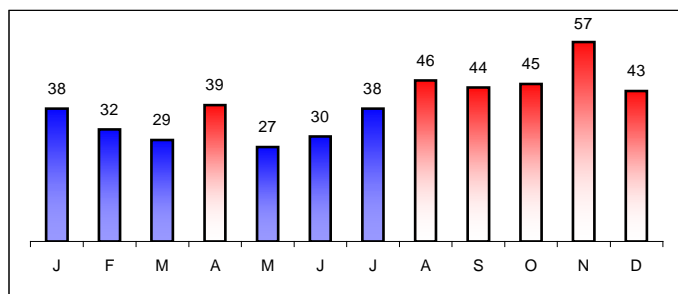
année	intersection	courbe
2002	59%	19%
2003	59%	14%
2004	70%	26%
2005	66%	27%
2006	56%	21%

Les accidents impliquant les seniors ont lieu principalement en rase campagne et sur routes départementales ou voies communales, ces deux réseaux regroupant 90% des accidents. Ils se produisent à 60% en intersection et à 21% en courbes.

agglomération	rase campagne
47%	53%

ANALYSE TEMPORELLE

Répartition mensuelle moyenne 2002 – 2006



La période la plus accidentogène entre 2002-2006 concerne les derniers mois de l'année.

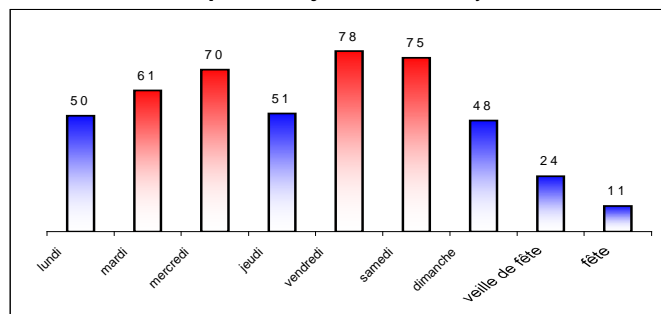
Novembre affiche le plus mauvais résultat.

Avril ressort également au-dessus de la moyenne.

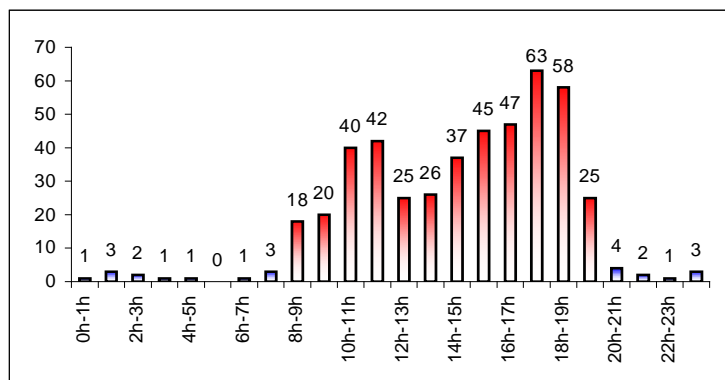
Les seniors sont principalement impliqués dans les accidents les mercredi, vendredi et samedi.

Ils le sont peu les dimanches et jours de fêtes.

Répartition journalière moyenne 2002 – 2006



Répartition horaire moyenne 2002 – 2006



Les accidents se déroulent essentiellement de jour (83% des accidents) entre 8h et 20h avec un pic entre 17h et 19h.

COMPLEMENTS DEMANDES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

A la demande du groupe de travail, l'étude a été affinée sur :

- la distinction selon le sexe des conducteurs VL impliqués
- la répartition des accidents en intersection
- l'accidentologie piétons.

Distinction selon le sexe

	hommes	femmes
piéton	65%	35%
vélo	59%	41%
2RM	68%	32%
VL	67%	33%
autres	68%	32%
VL seul	57%	43%
	66%	34%

Les hommes en tant que conducteurs sont nettement plus impliqués que les femmes.

Les accidents en intersection

	seniors	comparaison total accidents
intersection en X	46%	41%
intersection en T	38%	39%
intersection en Y	8%	10%
giratoires	6%	10%
autres	2%	1%

Les seniors conducteurs de VL sont plus impliqués que les autres usagers impliqués dans des accidents se produisant dans une intersection en X.

Ils sont peu concernés par des accidents sur giratoires.

Les piétons

La part des piétons victimes d'accidents est nettement plus importante chez les femmes puisqu'elles représentent 62% des victimes.

SYNTHESE DE L'ENJEU SENIORS

Les seniors usagers de VL et victimes d'accidents corporels sont en augmentation depuis 2004.

Les accidents sont plus nombreux les derniers mois de l'année, à partir du mois d'août, et se produisent essentiellement de jour de 7h à 20h avec un pic observé entre 15h et 19h.

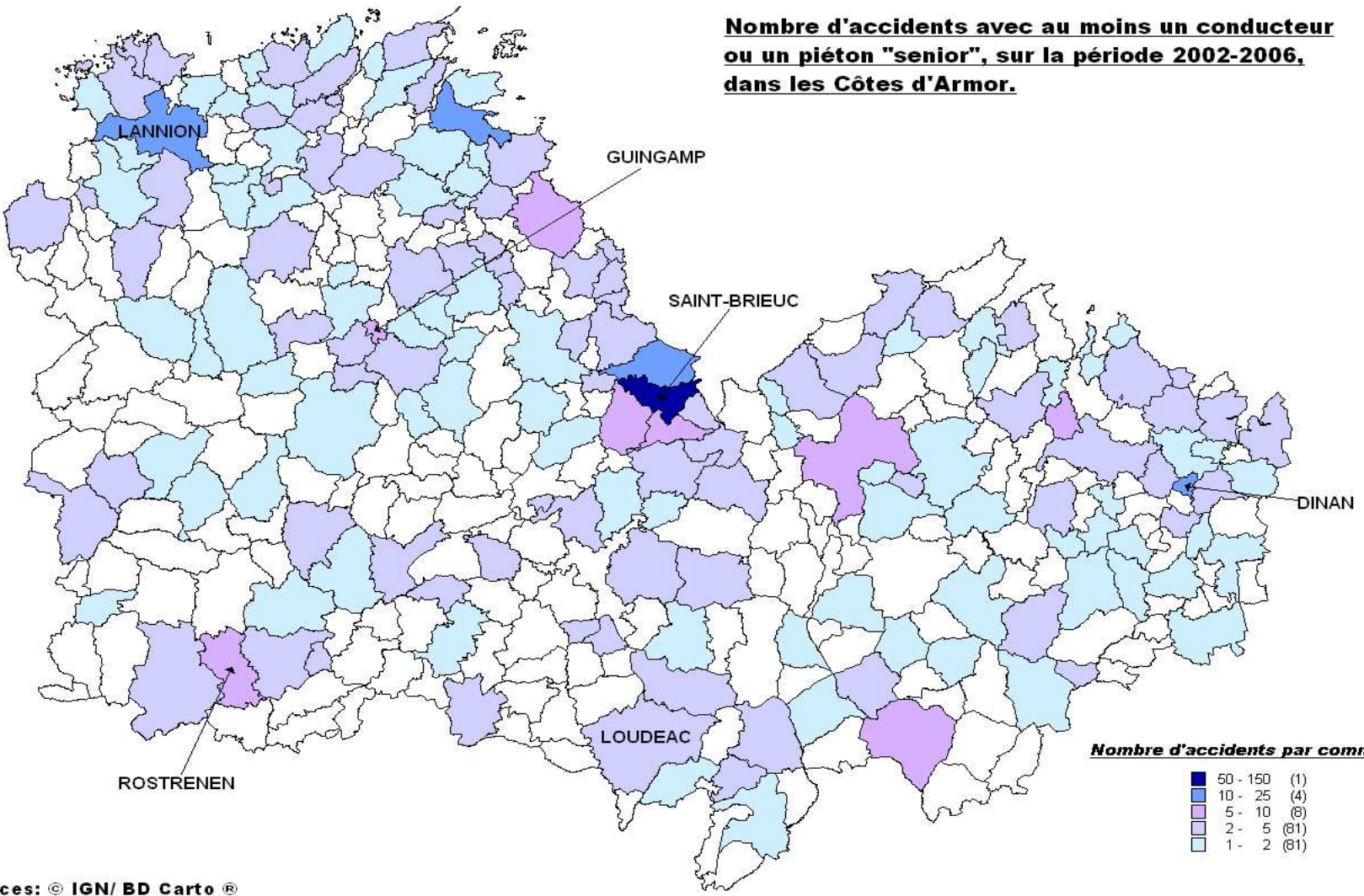
Plus d'un accident corporel ou mortel sur 5 implique un senior.

La part des tués augmente progressivement depuis 2002. A noter que l'accidentalité des seniors reste très préoccupante sur les deux dernières années. Ainsi, 2007 et 2008 enregistrent respectivement 1 tué sur 3 et 1 tué sur 4.

Les seniors sont particulièrement vulnérables en tant que piétons et notamment les femmes.

L'enjeu seniors est pertinent pour le département des Côtes d'Armor.

**Nombre d'accidents avec au moins un conducteur
ou un piéton "senior", sur la période 2002-2006,
dans les Côtes d'Armor.**



Sources: © IGN/ BD Carto ®
SMES / SRGC Map-info 7.8 - Juillet 2008

L' ALCOOL

OBSERVATOIRE

- Améliorer la connaissance des accidents dus à l'alcool

EDUCATION – PREVENTION - FORMATION

- Valoriser le principe du conducteur sobre désigné
- Promouvoir la responsabilisation de chacun et l'autocontrôle
- Impliquer les organisateurs de soirées, les milieux associatifs et sportifs, les étudiants
- Sensibiliser et former le monde éducatif
- Sensibiliser les parents au risque alcool
- Mobiliser et contrôler les débitants d'alcool
- Développer des partenariats avec les entreprises, les collectivités, les professionnels de la santé
- Prévenir les récidives en intervenant auprès des primo-délinquants

COMMUNICATION

- Développer les outils de communication tout public sur le risque routier lié à l'alcool

CONTROLE SANCTION

- Développer la communication sur les opérations de contrôle et y associer des messages de prévention

LA VITESSE

OBSERVATOIRE

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées

INFRASTRUCTURE

- Poursuivre la démarche engagée auprès des collectivités locales sur la pertinence des limitations de vitesse et la cohérence de la signalisation pour améliorer la lisibilité de la route et inciter l'usager à adapter sa vitesse à l'environnement rencontré

EDUCATION – PREVENTION - FORMATION

- Sensibiliser sur l'adaptation des vitesses
- Sensibiliser sur les distances de sécurité
- Développer l'information des professionnels de la route (transporteurs, chauffeurs, artisans...) sur le risque vitesse
- Développer les plans de Prévention Risques Routiers auprès des entreprises, administrations, ...
- Mobiliser les assureurs et auto-écoles pour une sensibilisation des jeunes conducteurs (anticipation des risques, ...)

COMMUNICATION

- Mener des campagnes de communication pour promouvoir une conduite apaisée
- Communiquer sur les risques et les sanctions
- Communiquer sur les risques liés aux différents usages de la route et à la prise en compte des usagers vulnérables

CONTRÔLES SANCTIONS

- Mettre en œuvre le volet vitesse du PDCR et réaliser des opérations communes des forces de l'ordre

LES JEUNES 18 – 24 ANS

OBSERVATOIRE

- Accroître les connaissances sur les usagers jeunes impliqués dans les accidents et faire ressortir les facteurs prises de risques pour cibler des actions spécifiques

EDUCATION – PREVENTION - FORMATION

- Poursuivre la mobilisation engagée auprès des jeunes
- Création d'un Groupe de Travail associant les jeunes
- Approfondir le thème organisation des soirées
- Approfondir la problématique période estivale
- Valoriser les outils existants ASSR, BSR, conduite accompagnée
- Mobiliser les partenaires éducatifs enseignants, parents, écoles de conduite
- Cibler les actions de prévention sur les post-permis 18 – 21 ans
- Impliquer les élus référents sécurité routière dans les actions de sensibilisation auprès des jeunes
- Inciter et soutenir les projets sécurité routière portés par les jeunes, projets Label Vie

COMMUNICATION

- Communiquer sur les dossiers Label Vie

LES DEUX ROUES MOTORISES

OBSERVATOIRE

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des deux-roues motorisés (responsabilité, comportements, ...)

INFRASTRUCTURE

- Sensibiliser les gestionnaires routiers et les aménageurs à la problématique des deux-roues motorisés

EDUCATION – PREVENTION - FORMATION

- Mobiliser les établissements scolaires dans la prévention
- Développer des partenariats avec les moto-écoles et les concessionnaires
- Valoriser le BSR et la formation
- Sensibiliser les parents en partenariat avec les groupements d'assurances sur les risques de la non-conformité des véhicules (débridage) et les comportements à risques
- Mobiliser les assurances sur la passation de contrats moraux
- Promouvoir des formations post-permis
- Promouvoir la détectabilité des usagers 2RM (dispositifs rétro réfléchissants, ...) et informer les autres usagers

COMMUNICATION

- Communiquer auprès des usagers sur les risques (comportements irresponsables, remontées de files, ...)
- Communiquer sur la vulnérabilité et l'exposition aux risques des 2RM

CONTRÔLES SANCTIONS

- Mettre en œuvre le volet 2RM du PDCR afin de faire diminuer les comportements à risques (impunité, débridage, ...)
- Mettre en place en partenariat avec les procureurs des peines alternatives à la sanction pour impliquer des jeunes infractionnistes dans des actions de sécurité routière et leur faire prendre conscience de leur vulnérabilité

LES SENIORS

OBSERVATOIRE

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des seniors pour la mise en place d'actions ciblées sur la typologie des accidents les concernant

INFRASTRUCTURE

- Prendre en compte la sécurité routière dans la gestion des infrastructures en accompagnant les communes

EDUCATION – PREVENTION - FORMATION

- Impliquer les médecins généralistes sur les effets du vieillissement sur la conduite
- Mobiliser les partenaires locaux (clubs d'aînés, CLIC, université du temps libre, ...), les élus référents SR
- Favoriser les partenariats entre associations pour prioriser les actions
- Sensibiliser les seniors au risque piétons
- Sensibiliser les usagers VL au respect des règles sur les passages piétons
- Mettre en place un groupe de suivi avec des représentants d'associations de seniors

COMMUNICATION

- Mener de vastes campagnes de communication ciblées seniors médias locaux, affichages, ...

CONTRÔLES SANCTIONS

- Cibler les seniors dans le PDCR

SUIVI EVALUATION

Les orientations du DGO feront chaque année l'objet d'un suivi et d'une évaluation annuels.

L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière aura pour mission d'actualiser les données accidentologiques des cinq enjeux définis au document.

Les membres des groupes de travail qui ont participé à la définition des enjeux et des orientations d'actions se réuniront afin :

- d'actualiser les cinq enjeux
- de vérifier la cohérence des orientations d'actions avec les nouvelles données
- d'adapter si nécessaire ces orientations
- et de faire ressortir les projets d'actions du PDASR qui s'avèrent indispensables pour atteindre les objectifs fixés par le Président de la République.

Ce suivi-évaluation sera approuvé par le Pôle de compétences en sécurité routière du département.