

Document Général d' Orientations de Sécurité Routière

2013-2017
Côtes d'Armor

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



En sécurité routière, des progrès importants ont été faits depuis quarante ans permettant de passer d'environ 18 000 morts sur les routes à moins de 4000 morts en 2012.

Ces résultats sont dus en majeure partie aux politiques nationales volontaires qui ont été menées, notamment les limitations de vitesse, les actions contre l'abus de l'alcool au volant, l'obligation du port des ceintures de sécurité et l'installation des radars automatiques.

L'objectif fixé le 27 novembre 2012 par le ministre de l'Intérieur, lors de l'installation du Conseil national de la sécurité routière, est de réduire la mortalité routière par deux et de passer sous la barre des 2 000 tués en 2020. Il a alors fixé deux axes d'actions pour lutter contre la violence routière :

- les principaux facteurs accidentogènes : alcool, stupéfiants et vitesse,
- et les personnes les plus exposées : jeunes et usagers de deux-roues motorisés.

C'est au niveau local que la lutte contre la violence routière revêt tout son importance et ce n'est que par l'action conjointe de l'Etat, des collectivités territoriales et des associations, avec l'appui de tous les acteurs locaux, que des vies humaines seront épargnées sur nos routes.

Chaque département a été invité à définir en 2012, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) de 2013 à 2017, les orientations d'actions de la politique qu'il aura à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

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 pour faire baisser l'accidentologie du département.

Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière PDASR sera élaboré en cohérence avec les orientations de ce 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 l'ensemble des acteurs locaux qui désirent se mobiliser 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.

Le Préfet des Côtes d'Armor

Pierre Soubelet

SOMMAIRE

Démarche d'élaboration	4
Mobilisation des partenaires locaux	5
Bilan des enjeux du DGO 2008-2012	6
Enjeux du DGO 2013-2017	9
Etude des six enjeux	13
Orientations d'actions	30
Suivi et évaluation du DGO	33

DEMARCHE D'ELABORATION

La démarche d'élaboration du DGO 2013-2017 a été conduite par le directeur de cabinet du Préfet. Elle a été lancée le 22 juin 2012 lors du pôle de compétences de sécurité routière qui réunit les services de l'Etat, le Conseil Général, le représentant de l'association départementale des maires ainsi que les organismes socio-professionnels.

Elle s'est fait en trois phases :

Phase 1 : l'identification et la validation des enjeux

L'étude des enjeux s'est fait sur la base du bilan de l'accidentologie entre 2006 et 2011. Ce bilan a été réalisé par le pôle sécurité routière de la direction départementale des territoires et de la mer à partir des fichiers d'accidents renseignés par les forces de l'ordre.

Cette étude a permis d'identifier les cibles ayant un nombre d'accidents présentant une anomalie (en nombre d'accidents absolu ou relatif).

Le pôle de compétences de sécurité routière a validé six enjeux qui apparaissent comme étant les plus importants au regard de l'accidentologie du département :

- les jeunes,
- les seniors,
- les deux-roues motorisés,
- l'alcool et les stupéfiants,
- la vitesse,
- et les risques routiers professionnels.

Phase 2 : la définition des orientations d'actions

Des groupes de travail, associant les partenaires institutionnels, les associations et les entreprises, ont été constitués pour chaque enjeu et se sont réunis en novembre et décembre 2012.

Ces groupes ont eu pour mission d'approfondir la compréhension de l'accidentalité des enjeux et de proposer les orientations des actions qui seront à mener dans les cinq années à venir pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents sur les routes du département.

Phase 3 : la validation des orientations d'actions

Le pôle de compétences, réuni le 30 janvier 2013 sous la présidence du directeur de cabinet du Préfet, chef de Projet Sécurité Routière, a validé les orientations d'actions présentées par les rapporteurs des six groupes de travail.

MOBILISATION DES PARTENAIRES LOCAUX

Un groupe de travail désigné pour chaque enjeu s'est réuni en novembre et décembre pour définir les orientations d'actions.

La mission de chaque groupe a été d'approfondir la compréhension des comportements liés à l'enjeu et de proposer les objectifs de sécurité pour les actions qui seront à mener dans les cinq prochaines années pour prévenir les accidents liés à l'enjeu.

Les partenaires associés aux groupes de travail

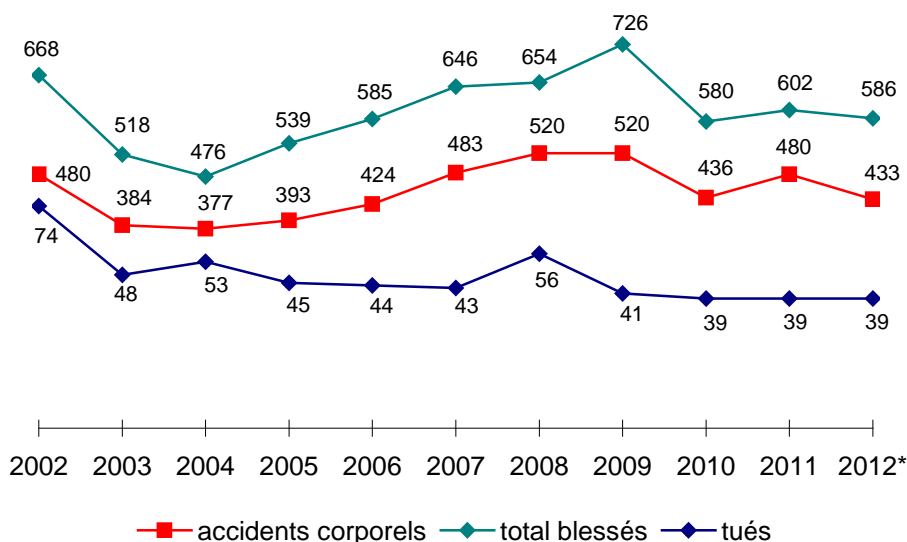
Direction départementale des territoires et de la mer **animateur des groupes de travail**
Procureur de la République
Conseil général des Côtes d'Armor
Ville de Plérin **rapporteur du groupe de travail vitesse**
Direction interdépartementale des routes de l'Ouest
Groupement de gendarmerie départementale
Direction départementale de la sécurité publique
Police municipale de Saint-Brieuc
Police municipale de Loudéac
Service départemental d'incendie et de secours
Direction départementale de la cohésion sociale
Lannion Trégor Agglomération
Caisse d'assurance retraite et santé au travail de Bretagne
rapporteur du groupe de travail risques routiers professionnels
Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
CETE de l'Ouest, chargé de mission sécurité routière
Intervenants départementaux en sécurité routière (IDSR)
Auto-école Le Dantec
Association Prévention Routière
Association des Paralysés de France 22
Association Mieux Conduire en Côtes d'Armor
Groupama Loire Bretagne
Prévention MAIF **rapporteur du groupe de travail seniors**
Prévention MACIF
Association Mélodie « Les Clefs pour la Vie » **rapporteur du groupe de travail alcool et stupéfiants**
Association Objectif Autonomie **rapporteur du groupe de travail jeunes**
Association Police Sports Prévention
Fédération Française des Motards en Colère 22
M Moto 22
Dr Hossein Takeh, chirurgien **rapporteur du groupe de travail deux-roues motorisés**
CASIM
Association AGIR abcd
DREAL de Bretagne, service du contrôle des transports
Comité Départemental de cyclotourisme 22
Automobile Club de l'Ouest 22

BILAN DES ENJEUX DU DGO 2008-2012

L'analyse de l'accidentologie, présentée ci-après, a été réalisée par le pôle sécurité routière de la Direction départementale des Territoires et de la mer, à partir du fichier accidents (BAAC) renseigné par les forces de l'ordre et a servi de base à l'identification des enjeux du présent DGO.

Elle compare les évolutions de l'accidentologie observées lors de la période d'étude 2002-2006 qui avait servi de base à l'établissement du DGO 2008-2012 et la période 2007-2011 étudiée pour le présent DGO.

1 - ÉVOLUTION GENERALE



Depuis 2002, 448 accidents corporels, 47 tués, 270 blessés hospitalisés plus de vingt-quatre heures et 328 blessés non hospitalisés sont à déplorer en moyenne chaque année dans le département des Côtes d'Armor.

Après une baisse significative de l'accidentologie entre 2002 et 2004, le département a enregistré une hausse du nombre d'accidents et de blessés.

2010, marquée par une baisse des trois indicateurs (accidents corporels, nombre des blessés et nombre des tués), est une année de rupture dans cette évolution.

Les chiffres provisoires de l'année 2012 enregistrent 433 accidents corporels, 221 blessés hospitalisés et 365 blessés non hospitalisés.

Pour la troisième année consécutive, le nombre de tués (39) est stable.

2 - ÉVOLUTION ENJEU JEUNES «18-24 ANS»

Période	Répartition INSEE	Accidents corporels	Tués	blessés
2002-2006	7,7%	34,5%	22,5%	
2007-2011	7,0%	33,6%	18,3%	22,9%
<i>Ratio national 2011</i>	9,0%	<i>nc</i>	21,0%	<i>nc</i>

La mortalité des jeunes de 18 à 24 ans a légèrement diminué ces cinq dernières années. Ils restent néanmoins très sur-représentés par rapport à leur poids démographique.

Le ratio départemental 2007-2011 (18,3% du total des tués) est cependant inférieur à l'indicateur national 2011 (21%).


3 - ÉVOLUTION ENJEU SENIORS (> 65 ans)

Période	Répartition INSEE	Accidents corporels	Tués	blessés
2002-2006	21,0%	22,7%	21,6%	13,7%
2007-2011	21,5%	20,0%	27,0%	10,9%
<i>Ratio national 2011</i>	17,0%	<i>nc</i>	19,0%	<i>nc</i>


Sur la dernière période, la part des tués touchant les seniors est en hausse notable et est nettement supérieur au ratio national 2011.

Les seniors sont également sur-représentés dans la mortalité routière (27% du total des tués) comparé à la part démographique (21,5%).

4 - EVOLUTION ENJEU DEUX-ROUES MOTORISES

	Accidents corporels	Tués	Blessés
2002-2006	23,5%	13,3%	17,6%
2007-2011	25,2%	7,3%	20,3%
<i>Ratio national 2011</i>	<i>nc</i>	7,0%	<i>nc</i>

Entre 2007 et 2011, l'accidentalité des cyclomoteuristes ne s'est pas amélioré avec néanmoins une gravité moindre. En effet la part des tués a baissé de 6% et se rapproche du ratio national.

	Accidents corporels	Tués	Blessés
2002-2006	11,0%	10,2%	8,1%
2007-2011	11,8%	11,0%	10,0%
<i>Ratio national 2011</i>	<i>nc</i>	23%	<i>nc</i>

Pour les motocyclistes, tous les indicateurs (accidents mortels, tués et blessés) se sont dégradés entre 2007 et 2011. La donnée départementale concernant les tués reste cependant très inférieure au ratio national qui prend en compte des régions connaissant un trafic plus conséquent.

5 - ÉVOLUTION ENJEU ALCOOL

Période	Accidents corporels	Tués	Blessés
2002-2006	20,1%	36,0%	20,2%
2007-2011	16,7%	33,0%	16,6%
<i>Ratio national 2011</i>	<i>10,8%</i>	<i>30,8%</i>	<i>nc</i>

L'alcool au volant est l'un des premiers facteurs de mortalité sur les routes du département.

Entre 2007 et 2011, un accident mortel sur trois a impliqué au moins un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal. Le pourcentage est sous estimé car, pour certains accidents, il est techniquement impossible de réaliser une prise de sang en raison des dommages subis par la victime.

Le ratio concernant les tués a été deux fois plus élevé que celui constaté dans l'ensemble des accidents corporels.

Entre les deux périodes, l'accidentologie en présence d'alcool a baissé. Les ratios demeurent néanmoins largement supérieurs aux données nationales 2011

6 - ÉVOLUTION ENJEU MAÎTRISE DE LA VITESSE*

Période	Accidents corporels	Accidents mortels
2002-2006	21,9%	29,2%
2007-2011	35,0%	35,0%

* zone gendarmerie

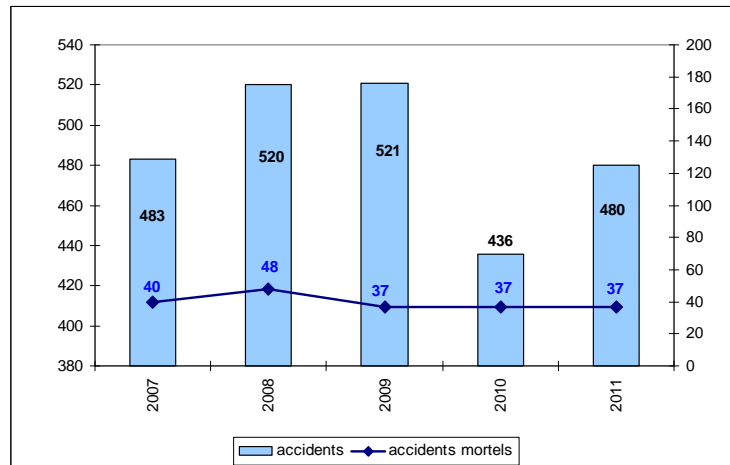
Ces données concernent des accidents dus à une vitesse élevée ou une vitesse inadaptée aux caractéristiques de la route ou aux conditions de circulation.

Elles n'ont pas évolué favorablement entre les deux périodes étudiées. Plus d'un accident corporel ou mortel sur trois est lié au facteur vitesse.

ENJEUX DU DGO 2013-2017

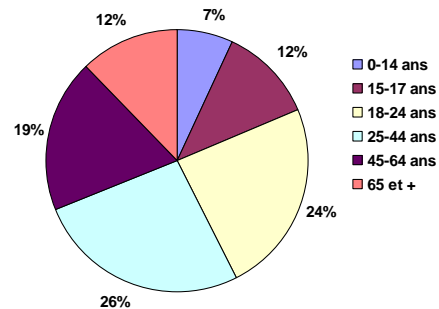
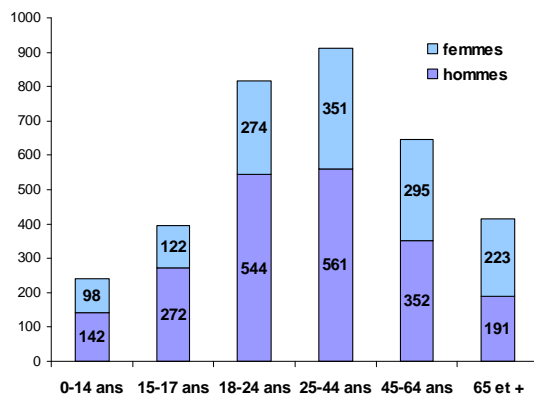
Pour le DGO 2013-2017, l'étude des enjeux a été effectuée à partir de l'accidentalité observée sur la période 2007-2011.

1 - LES CHIFFES DE L'ACCIDENTALITE ENTRE 2007 ET 2011



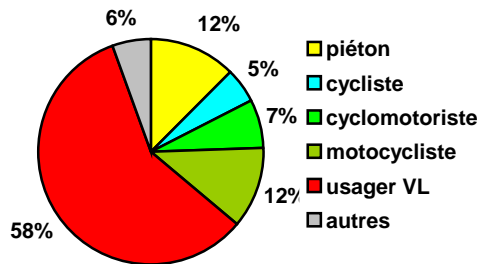
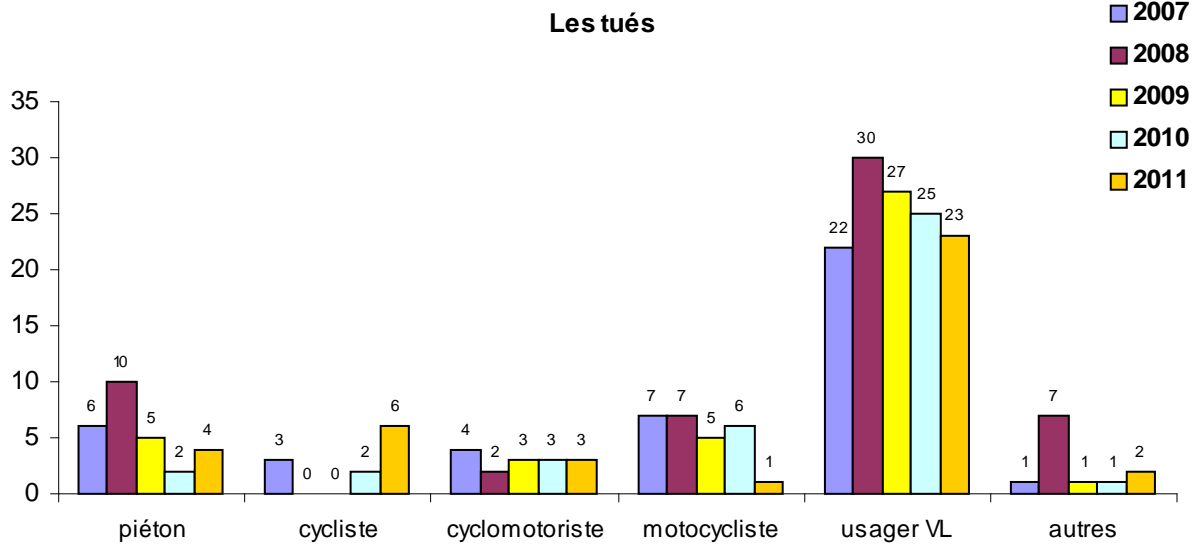
Le nombre d'accidents corporels du département oscille autour de 500 accidents par an depuis 2007 avec cependant une baisse notable en 2010.

2 - L'ÂGE DES VICTIMES ET LE SEXE



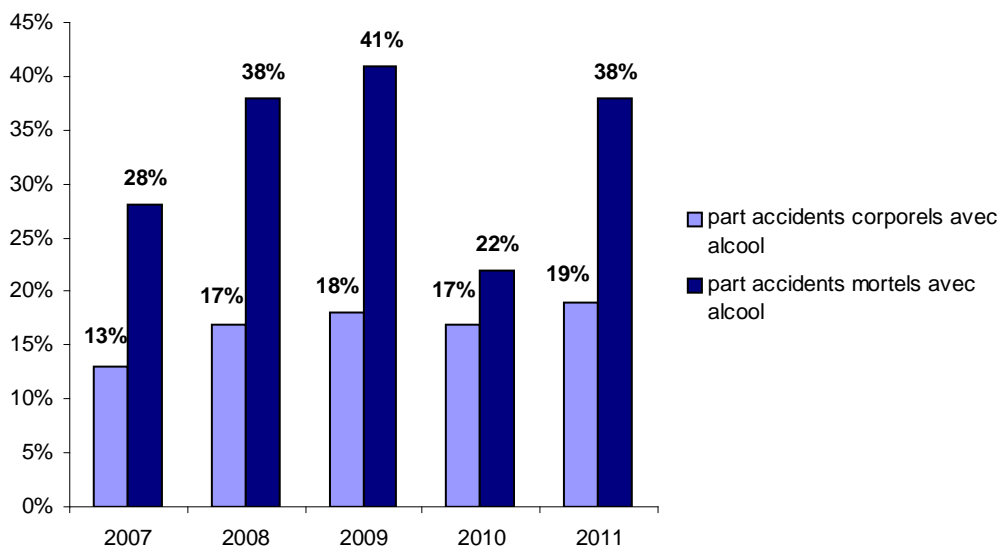
Les jeunes âgés de 18 à 24 ans sont particulièrement touchés. Ils représentent 24% des victimes. Les victimes d'accidents corporels de la route sont majoritairement des hommes (60%), cette disparité homme/femme est plus particulièrement marquée entre 15 et 44 ans sauf pour les seniors où les femmes représentent 54% des victimes âgés de plus de 65 ans

2 – LES MODES DE DEPLACEMENTS



Entre 2007 et 2011, on observe une tendance à la stabilité ou à la baisse du nombre des tués pour la majeure partie des usagers sauf pour les cyclistes où les chiffres n'ont pas été bons en 2011.

3 – L'IMPLICATION DE L'ALCOOL ET DES STUPEFIANTS



La part de l'alcool dans les accidents évolue peu dans le département.

Les ratios départementaux 2011 (19% des accidents corporels et 38% des accidents mortels) restent bien au-dessus des ratios nationaux (17% des accidents corporels et 35% des accidents mortels en 2011).

Entre 2007 et 2011, 2,4% des accidents corporels impliquaient un conducteur sous l'emprise de stupéfiants. Ce faible taux est lié à la rareté des tests pratiqués dans les accidents. En 2012, 2 accidents mortels (5,6%) ont été liés à ce facteur.

Avec l'évolution progressive des dépistages, l'implication des stupéfiants dans les accidents devrait être un enjeu important dans les cinq prochaines années.

4 – LES AUTRES DONNEES D'ACCIDENTALITE RELEVÉES

L'analyse des fichiers d'accidents établis de 2007 à 2011 a fait ressortir les infractions suivantes dans les accidents corporels :

- 5% des usagers de VL ne portaient pas leur ceinture de sécurité,
- 1,3% des usagers de deux-roues motorisés ne portaient pas de casque,
- 3% des conducteurs n'étaient pas titulaires du permis de conduire (défaut de permis, permis suspendu, inadapté, ...),

Par ailleurs, 45% des usagers impliqués dans les accidents corporels habitaient à moins de 5km de chez eux et 65% à moins de 20km et 23% des accidents corporels étaient liés au trajet professionnel.

5 - SYNTHÈSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DU DÉPARTEMENT

En 5 ans, de 2007 à 2011, **2 440 accidents corporels** se sont produits sur les routes du département des Côtes d'Armor.

Ils ont fait 3 425 victimes (3 207 blessés et 218 tués) parmi lesquelles:

- 818 avaient entre 18 et 24 ans (24%),
- 25% circulaient en deux roues motorisés,
- 414 avaient 65 ans et plus (12%),
- 2 062 étaient de sexe masculin (60%),
- 23% effectuaient un trajet professionnel.

Parmi ces 2 440 accidents corporels, 199 accidents ont été mortels et :

- 34% des accidents mortels étaient liés à une vitesse non maîtrisée,
- 33% des accidents mortels impliquaient un usager alcoolisé (35% du nombre des tués).

6 - LES ENJEUX DU DEPARTEMENT

Au vu de l'évolution de l'accidentalité concernant les enjeux du précédent DGO et de la typologie des accidents entre 2007 et 2011, les enjeux du précédent DGO ont été conservés et complétés par un nouvel enjeu portant sur le risque routier professionnel.

Les actions à mener entre 2007 et 2013 seront orientées en priorité sur les six enjeux suivants :

Les jeunes « 18-24 ans »	Les seniors	Les deux-roues motorisés
L'alcool et les addictions	La maîtrise de la vitesse	Le risque routier professionnel

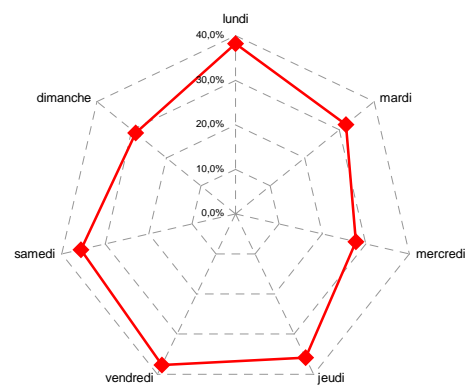
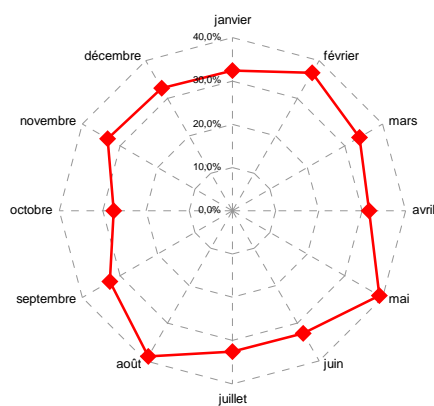
A – LES JEUNES DE 18 A 24 ANS

Entre 2007 et 2011, l'accidentalité des jeunes de 18 à 24 ans suit la même tendance que les années précédentes. Cette tranche d'âge qui représente 7% de la population du département est sur-représentée dans les victimes de la route.

Au niveau national, le bilan 2011 de la sécurité routière fait apparaître que cette classe d'âge présente un risque deux fois plus élevés d'être tué sur la route que les autres usagers.

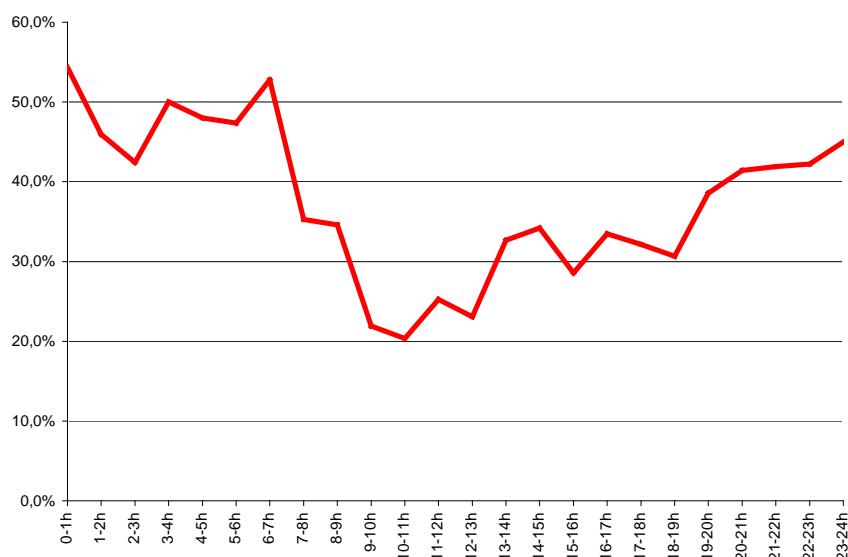
1 – L'ANALYSE TEMPORELLE

Cette analyse représente le pourcentage d'accidents corporels des 18-24 ans par rapport au nombre total d'accidents mensuels, journaliers ou par heure.



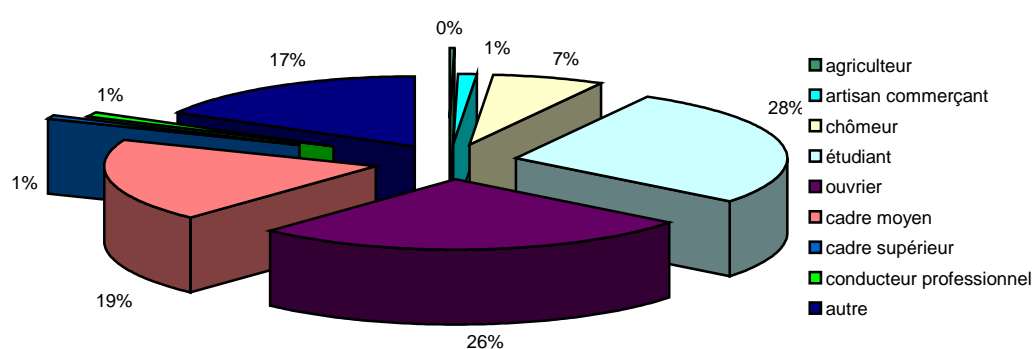
La répartition des accidents en fonction des mois de l'année enregistre un pic des accidents en février, mai et août.

Le lundi, jeudi et fin de semaine sont les jours les plus accidentogènes pour les jeunes âgés entre 18 et 24 ans.



L'accidentalité des « 18-24 ans » se produit principalement la nuit, entre minuit et 6 heures du matin.

2 – LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE



Les étudiants et les ouvriers représentent 54% des jeunes âgés entre 18 et 24 ans qui ont été impliqués dans les accidents corporels entre 2007 et 2011.

3 – L'IMPLICATION DE L'ALCOOL

Le taux d'implication de l'alcool dans les accidents corporels des jeunes a été de 13,8% sur la période. Ce taux est inférieur au ratio de l'ensemble des accidents des autres usagers (16,7%).

4 - LA SYNTHÈSE DE L'ACCIDENTALITÉ DES JEUNES 18-24 ANS

L'analyse de l'accidentalité entre 2007-2011 fait ressortir les éléments suivants.

Alors que leur part dans la population du département n'est que de 7% (INSEE 2009), les jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent :

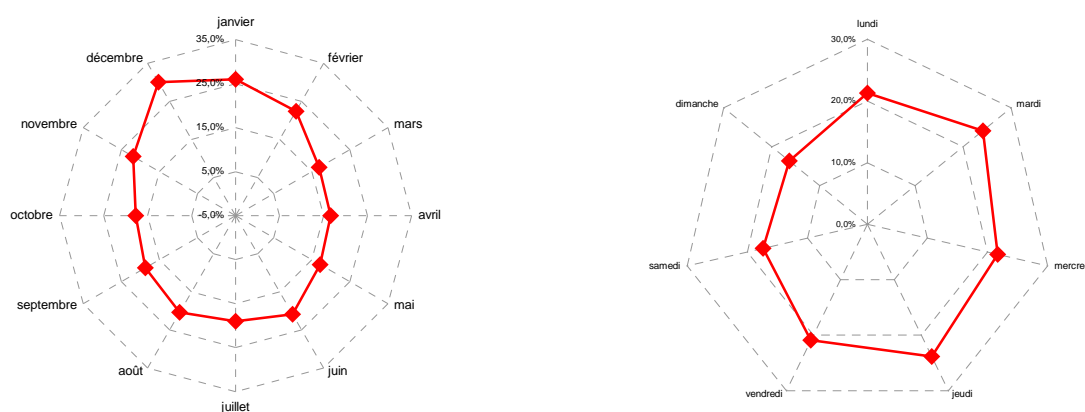
- 34% des accidents corporels,
- 18% du nombre de tués,
- les accidents corporels surviennent principalement en février, mai et août, les jeudi et fin de semaines et dans les créneaux horaires de minuit-1 heure, 3-4 heures et 6-7 heures,
- 71% des accidents corporels impliquent un jeune homme,
- les étudiants et ouvriers représentent 54% des impliqués,
- l'alcool est impliqué dans 14% des accidents corporels,
- et 61% des accidents se déroulent lors de déplacements promenades-loisirs.

B – LES SENIORS

Entre 2007 et 2011, La mortalité routière des seniors (65 ans et plus) a connu une hausse significative par rapport aux années précédentes. Ils ont représenté sur cette période 27% du nombre de tués contre 21,6% entre 2002 et 2006.

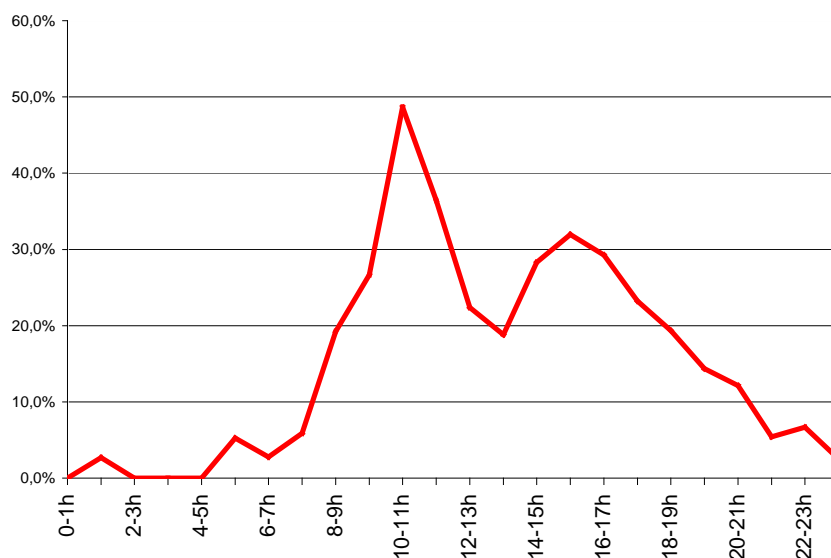
Dans le département des Côtes d'Armor, ce pourcentage est nettement plus élevé que le ratio national 2011 qui était de 17%.

1 – L'ANALYSE TEMPORELLE



Les accidents corporels concernant les seniors se produisent principalement en hiver avec une concentration plus importante en décembre.

Le second graphique montre que les accidents sont également plus nombreux les mardi et jeudi. A l'inverse, les week-end sont moins impactés.



Un accident corporel sur deux impliquant un senior se produit entre 10 et 11 heures.

Catégorie des usagers		
conducteurs	passagers	piétons
68%	14%	18%

Victimes piétons			
65-74 ans	75 ans et +	hommes	femmes
36%	64%	39%	61%

Les seniors impliqués dans les accidents corporels sont pour 68% des conducteurs d'un véhicule et pour 18% des piétons. Les piétons sont majoritairement des femmes et sont âgés de 75 ans et plus.

3 – L'IMPLICATION DE L'ALCOOL

Les seniors ne représentent que 4% des accidents corporels en présence d'alcool.

4 - LA SYNTHÈSE DE L'ACCIDENTALITÉ DES SENIORS

L'accidentalité des seniors se caractérise par les éléments suivants :

- 20% des accidents corporels et 27% des tués concernent des seniors âgés de 65 ans et plus. Les personnes âgées de plus de 75 ans représentent 68% des seniors tués. Ces ratios sont élevés si on tient compte de leur part dans la population et du constat qu'en vieillissant, on se déplace moins,
- les accidents corporels surviennent principalement en hiver et aux heures creuses de la journée, notamment entre 10 heures et 11 heures. Ils se répartissent équitablement sur la semaine, les week-end étant moins concernés,
- 68% des victimes sont des conducteurs, 18% des piétons et 14% des passagers,
- 61% des victimes piétons sont majoritairement des femmes,
- 61% des conducteurs impliqués dans les accidents corporels sont des hommes.

Les seniors sont peu concernés par l'implication de l'alcool dans les accidents les concernant (4%).

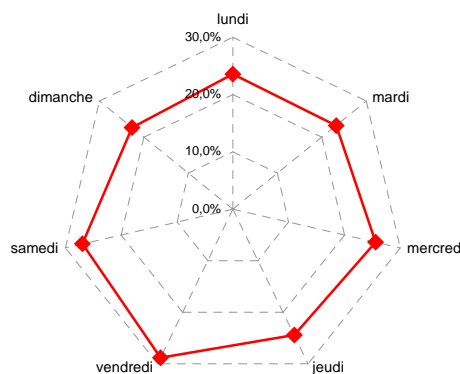
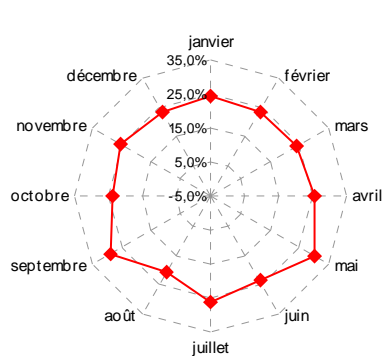
C – LES DEUX-ROUES MOTORISES

LES CYCLOMOTEURS

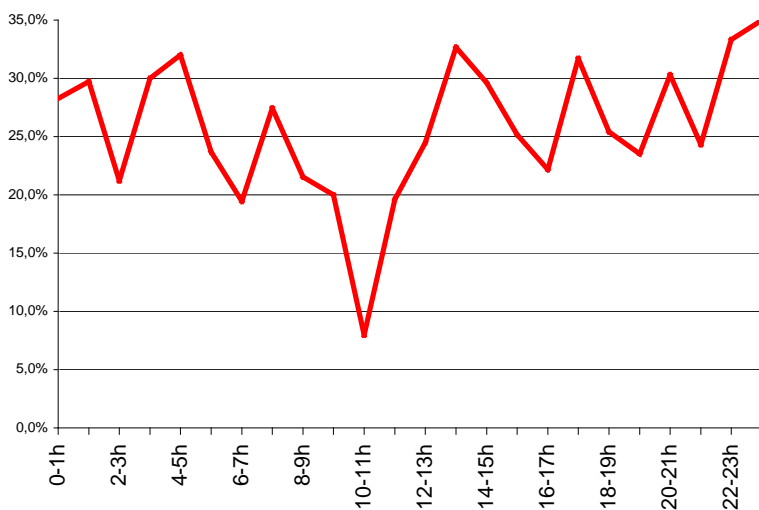
L'accidentalité des cyclomotoristes a sensiblement augmenté entre 2007 et 2011 en nombre d'accidents corporels et de blessés. A contrario, le ratio des tués est en baisse (7,3%) et se rapproche de l'indicateur national de 2011 (7%). Cette catégorie d'utilisateurs qui représente environ 0,6% du trafic est sur-représentée dans les victimes de la route.

Au niveau national, le bilan 2011 de la sécurité routière fait apparaître que le conducteur cyclomotoriste ou son passager présente un risque de 11 fois plus élevé d'être tué sur la route qu'un autre usager.

1 – L'ANALYSE TEMPORELLE



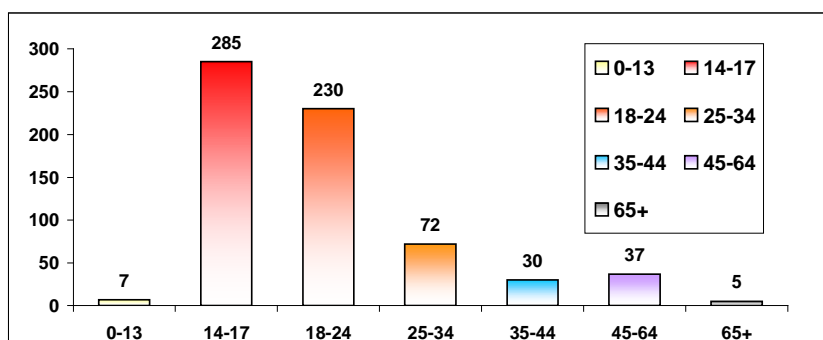
Les accidents corporels des cyclomotoristes se produisent majoritairement en mai et septembre ainsi qu'en fin de semaine (vendredi et samedi) et les veilles de fêtes.



Les accidents corporels impliquant des cyclomotoristes sont plus nombreux :

- entre 17 et 19 heures,
- et la nuit entre 22 heures et 5 heures.

2 – L'ÂGE ET LE SEXE DES VICTIMES



Les 14-24 ans représentent 78% des impliqués dans les accidents corporels :

- 43% ont entre 14 et 17 ans,
- 35% ont entre 18 et 24 ans.

Les conducteurs de sexe masculin sont majoritaires parmi les victimes (100% des tués et 86% des blessés hospitalisés). La répartition entre sexe est plus équilibrée pour les passagers (57% d'hommes et 43% de femmes parmi les blessés hospitalisés).

2 – L'IMPLICATION DE L'ALCOOL

Années	Nombre d'accidents de cyclomotoristes	Nombre d'accidents avec implication de l'alcool	% accidents avec alcool/total accidents
2007	151	12	7,8%
2008	126	20	15,9%
2009	129	21	16,3%
2010	105	22	20,9%
2011	104	19	18,3%
Total	615	94	15,3%

Entre 2007 et 2011, les procès-verbaux font ressortir une aggravation du facteur alcool dans les accidents touchant les cyclomotoristes.

2 – LA REPARTITION SPATIALE

2007-2011	Accidents corporels
agglomération	74%
Rase campagne	26%

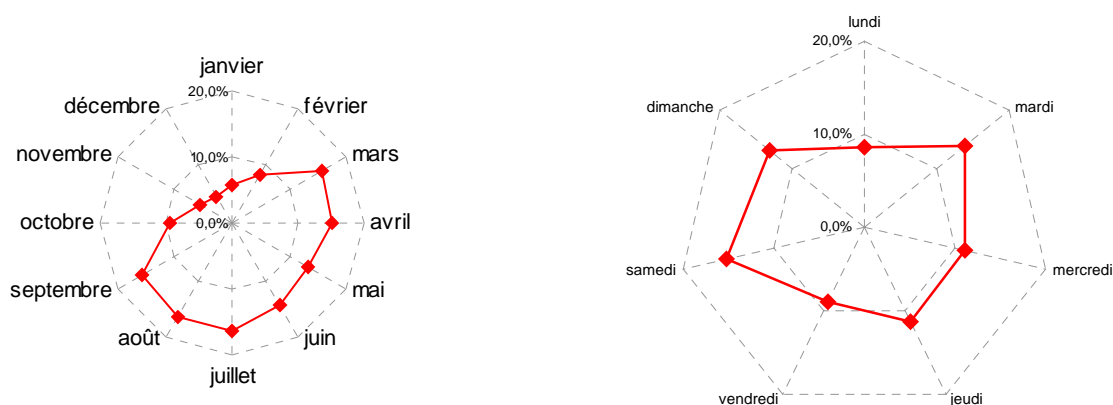
Les accidents des cyclomoteurs ont eu lieu principalement en milieu urbain.

LES MOTOCYCLETTES

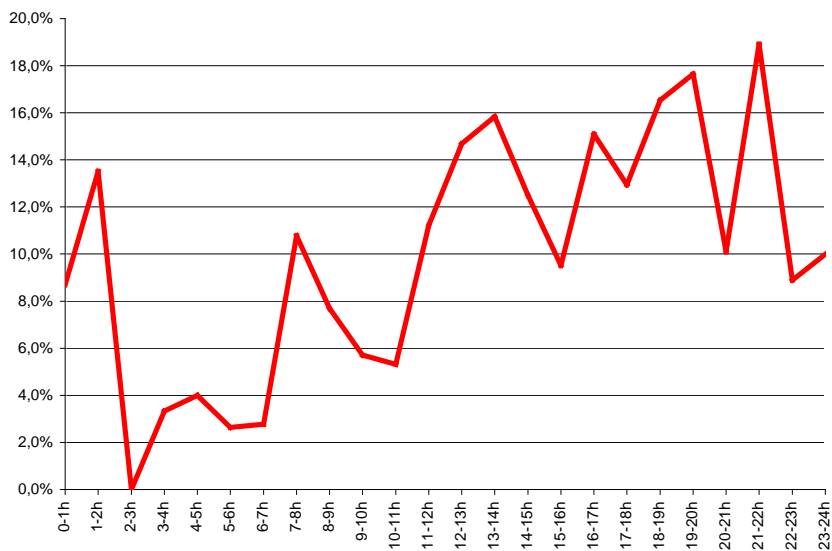
L'accidentalité des motocyclistes n'a pas connu d'amélioration entre 2007 et 2011. La mortalité a représenté 11% du nombre total des tués sur les routes et le nombre de blessés est en hausse et atteint 10% du nombre total. Comme pour les cyclomotoristes, les motocyclistes qui ne représentent que 1,9% du trafic sont sur-représentés dans les victimes de la route.

Au niveau national, le bilan 2011 de la sécurité routière fait apparaître que le conducteur motocycliste ou son passager présente un risque mortel de 12,6 fois supérieur d'être tué sur la route qu'un autre usager.

1 – L'ANALYSE TEMPELLE

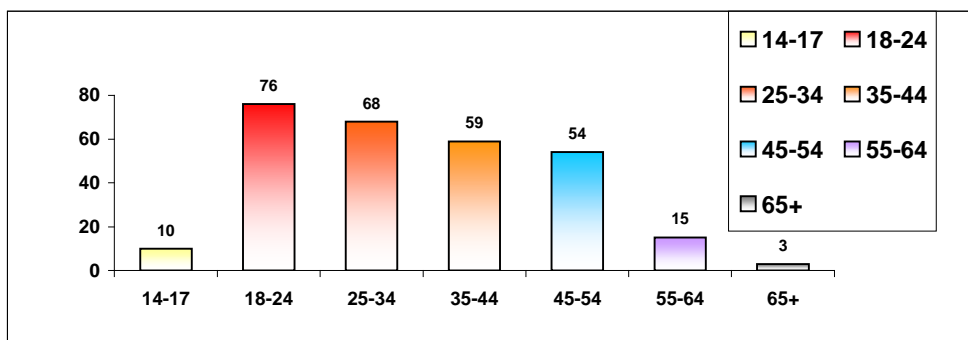


L'accidentalité des motocyclistes est saisonnière. Elle a lieu principalement entre mars et septembre. Les week-end ainsi que le mardi ont été les jours les plus accidentogènes.



Entre 2007 et 2011, les accidents corporels impliquant des motocyclistes ont été plus nombreux entre 13 heures et 14 heures et dans la plage horaire de 16 heures à 22 heures.

2 – L'ÂGE ET LE SEXE DES VICTIMES



Les 18-24 ans représentent 27% des impliqués dans les accidents corporels et les 25-34 ans : 24%.

Les conducteurs de sexe masculin sont très majoritaires parmi les victimes (100% des tués et 94% des blessés hospitalisés). Les femmes sont plus particulièrement touchées en tant que passagères (67% des victimes).

2 – L'IMPLICATION DE L'ALCOOL

Années	Nombre d'accidents de cyclomotoristes	Nombre d'accidents avec implication de l'alcool	% accidents avec alcool/total accidents
2007	51	4	7,8%
2008	61	10	16,4%
2009	79	10	12,7%
2010	47	5	10,6%
2011	51	7	13,7%
Total	289	36	12,5%

Les motocyclistes sont légèrement moins impliqués que les autres usagers (16,7% pour l'ensemble des accidents corporels).

2 – LA REPARTITION SPATIALE

2007-2011	Accidents corporels
agglomération	51%
Rase campagne	49%

Les accidents des motocyclistes se répartissent équitablement entre milieu urbain et rase campagne.

Cependant, 80% des tués sont enregistrés en rase campagne.

4 - LA SYNTHÈSE DE L'ACCIDENTALITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

L'accidentalité des cyclomoteuristes entre 2007 et 2011 est caractérisée par les éléments suivants :

- 7,3% du nombre de tués. Ce ratio de mortalité est équivalent à celui du niveau national en 2011 pour 0,6% du trafic,
- 25% du nombre des accidents corporels,
- les accidents corporels sont plus nombreux en mai et septembre, les vendredi et samedi, la nuit et entre 17 heures et 19 heures,
- les 14-17 ans représentant 43% des accidents corporels,
- une aggravation de l'implication de l'alcool dans les accidents : 18,3% en 2011 contre 7,8% en 2007,
- 74% des accidents corporels se produisent en milieu urbain.

L'accidentalité des motocyclistes est la suivante :

- 11% du nombre de tués. Par comparaison, la mortalité des motocyclistes au plan national était de 23% en 2011 pour 1,9% du trafic,
- 11,8% du nombre des accidents corporels,
- une accidentalité de mars à septembre correspondant à la saisonnalité du trafic motos. Les accidents corporels se sont produits principalement les week-end ou lors des fêtes (fonction loisirs de la moto), entre 13 heures et 14 heures et dans le créneau horaire de 16 à 22 heures,
- une forte implication des jeunes permis, les 18-24 ans représentant 27% des impliqués des accidents corporels,
- une plus faible implication de l'alcool dans les accidents que la moyenne des autres usagers : 12,5% contre 16,7%,
- la répartition des accidents est équitable entre la rase campagne (49,1%) et le milieu urbain (50,9%) mais la mortalité est nettement plus forte en rase campagne (80% des tués) en raison des vitesses pratiquées.

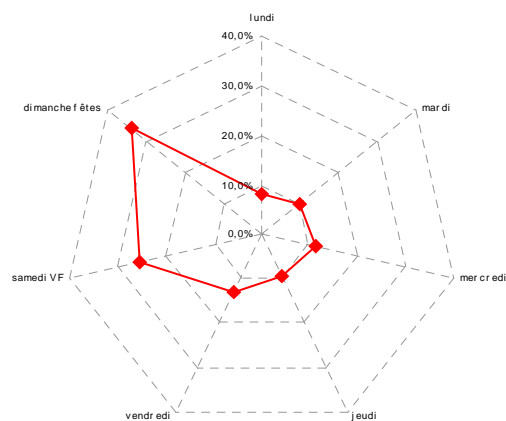
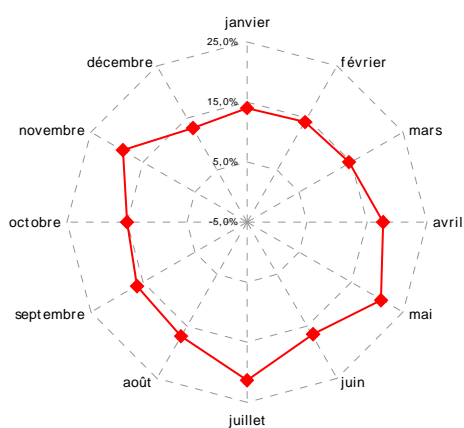
D – L'ALCOOL AU VOLANT ET LES ADDICTIONS

L'alcool au volant est un facteur majeur de l'accidentalité du département et n'a pas connu de progrès sensibles depuis les études du précédent DGO.

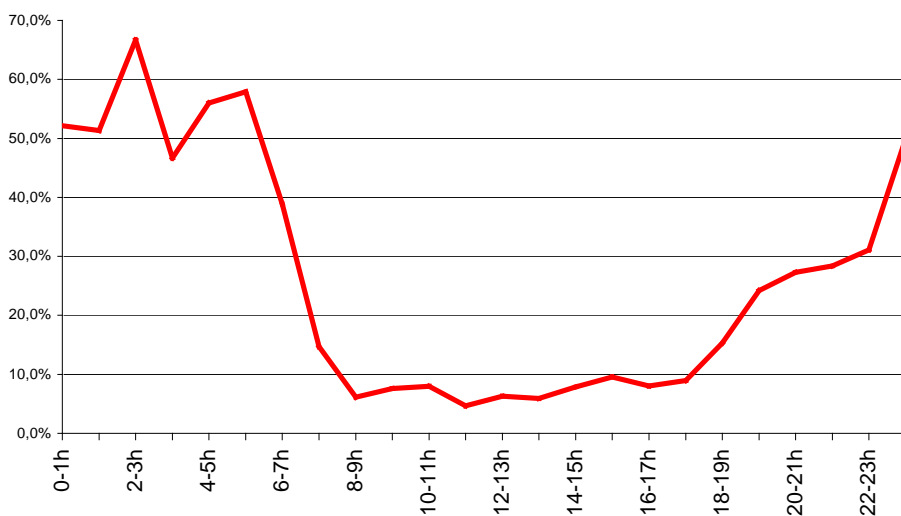
Le taux d'implication de l'alcool dans la mortalité routière du département était de 36% entre 2002 et 2006, soit 95 tués pour cette période. Ce taux est passé à 33% pour la période 2007-2011 représentant 72 tués. Ces ratios seraient cependant au-dessous de la réalité car certains prélèvements sanguins s'avèrent impossibles pour certaines victimes.

Le ratio départemental est toujours bien au-dessus de l'indicateur national qui était de 31% en 2011.

1 – L'ANALYSE TEMPORELLE



La répartition des accidents corporels en fonction des mois de l'année enregistre un pic en mai, juillet et novembre. Les week-end cumulent 57% des accidents en présence d'alcool.



Les accidents ont eu lieu principalement la nuit entre 23 heures et 6 heures.

Ils ont été plus nombreux entre 2 heures et 3 heures.

2 – LES TAUX D'ALCOOLEMIE

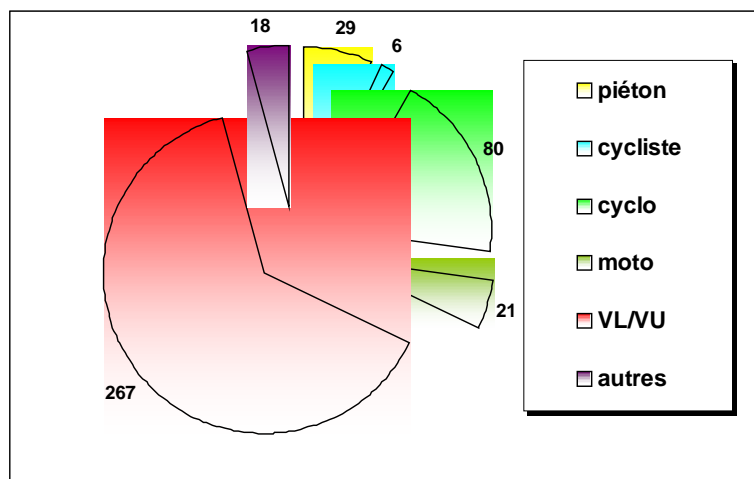
Taux relevés dans les accidents corporels		2002-2006 % du total	2007-2011 % du total
infraction	entre 0,50 et 0,79 g/l de sang	9%	9%
délit	entre 0,80 et 1,99 g/l de sang	50%	50%
	entre 2,00 et 2,99 g/l de sang	35%	34%
	3,00g/l de sang et plus	6%	7%

Les taux d'alcool mesurés chez les conducteurs impliqués dans les accidents corporels demeurent stables depuis 2002.

Plus d'un accident corporel sur trois (41%) met en présence un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur à 2g/l et neuf accidents sur dix un taux supérieur à 0,8 g/l.

Les taux d'alcoolémie les plus élevés concernent plus particulièrement deux tranches d'âges : les « 35-44 ans » et les « 55-64 ans ».

3 - LES CATEGORIES D'USAGERS

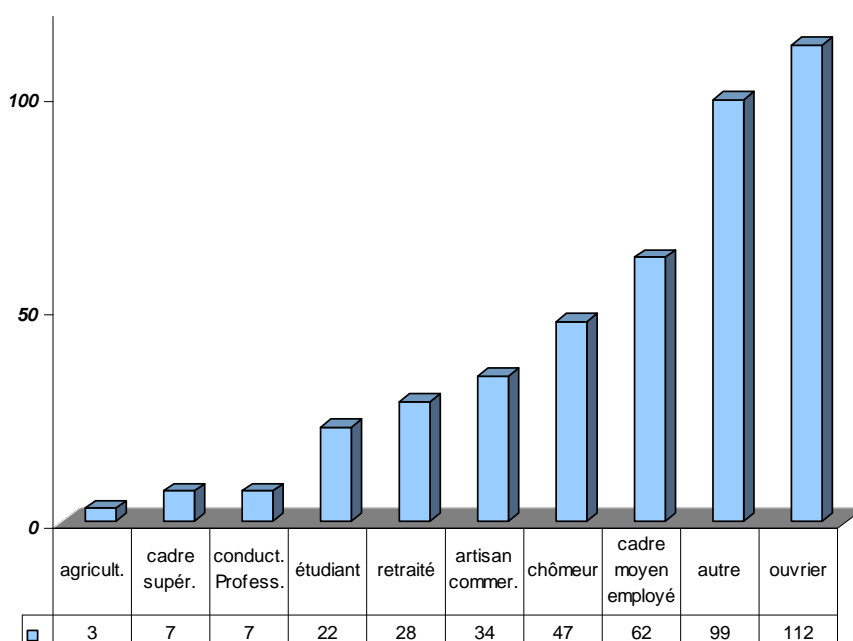


Les accidents avec alcool se répartissent comme suit entre usagers :

- conducteurs VL et VUL : 63%,
- cyclomotoristes : 19%,
- piétons : 7%,
- motocyclistes : 5%.

La catégorie autres concerne les conducteurs de voiturettes et de quads.

3 – LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES



Les ouvriers sont les plus représentés dans les accidents corporels en présence d'alcool. Ils sont impliqués dans 27% de ces accidents.

Plus d'un accident corporel sur deux (58%), impliquant un conducteur ouvrier alcoolisé, se produit le week-end où les taux d'alcool mesurés sont deux à trois plus élevés qu'en semaine. 48% de ces accidents se produisent de nuit, ratio important rapporté à la part de trafic.

4 - LA SYNTHÈSE DE L'ACCIDENTALITÉ AVEC IMPLICATION DE L'ALCOOL

L'analyse de l'accidentalité entre 2007-2011 fait ressortir les éléments suivants.

- 33% du nombre de tués et 16,6% du nombre des blessés,
- les accidents corporels avec alcool se sont produits principalement en mai et juillet, les fins de semaines ou lors des fêtes (57% du total des accidents corporels), dans le créneau horaire allant de 18 heures à 6 heures avec un pic horaire entre 2 et 3 heures,
- la répartition des usagers concernés est la suivante : 63% de conducteurs de VL/VUL, 19% de cyclomotoristes, 7% de piétons et 5% de motocyclistes (plus de 50 cm³),
- les 18-24 ans représentent 28% de l'ensemble des conducteurs ou piétons alcoolisés qui ont été impliqués dans des accidents corporels. A contrario les seniors sont peu concernés,
- les ouvriers sont sur-représentés,
- une consommation excessive d'alcool : 41% des accidents corporels mettant en présence un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur à 2g/l. Les conducteurs ayant les taux les plus élevés ont entre 35 et 64 ans,
- et 82% des accidents se déroulent lors de déplacements promenades-loisirs.

E – LA MAÎTRISE DE LA VITESSE

Les indicateurs suivis par l'observatoire départemental de sécurité routière ne portent pas, en l'absence d'enregistrements, sur les vitesses pratiquées avant l'accident. L'analyse de l'accidentologie porte donc sur le défaut de maîtrise liée à une vitesse inadaptée aux conditions de circulation.

Entre 2002 et 2007, 35% des accidents corporels et des accidents mortels ont été dus à ce facteur. Ce ratio est nettement plus élevé que sur la période 2002-2006 (21,9% des accidents corporels et 29,2% des accidents mortels).

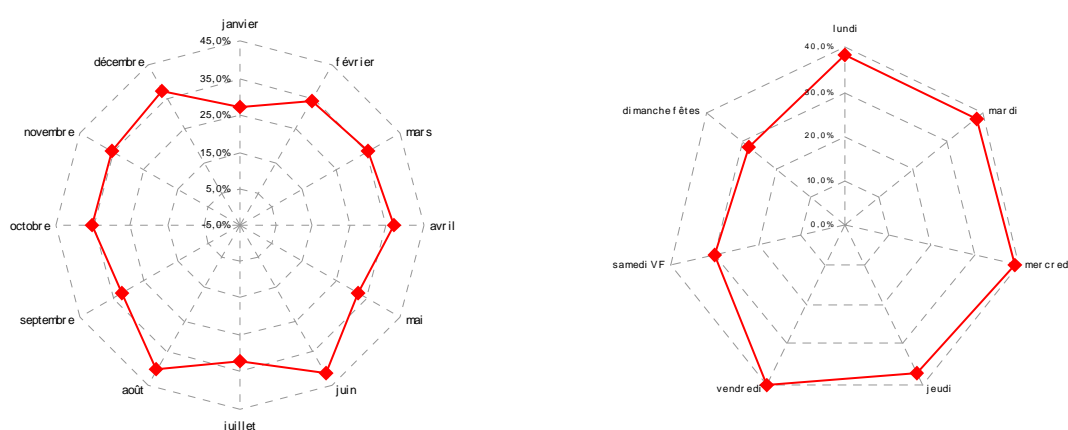
1 – L'EVOLUTION DU NOMBRE DES INFRACTIONS PAR LES RADARS FIXES

	2007	2008	2009	2010	2011
nombre d'infractions	77 302	54 030	69 301	65 876	86 598
nombre de radars	13	16	17	19	22
<i>moyenne par radar</i>	<i>5 946</i>	<i>3 377</i>	<i>4 077</i>	<i>3 467</i>	<i>3 936</i>

Le volume des contraventions à la vitesse enregistrées par les radars de contrôles automatiques a augmenté de 12% entre 2007 et 2011. Sur cette période, le nombre de radars fixes a augmenté (22 dispositifs en 2011 contre 13 dispositifs en 2007).

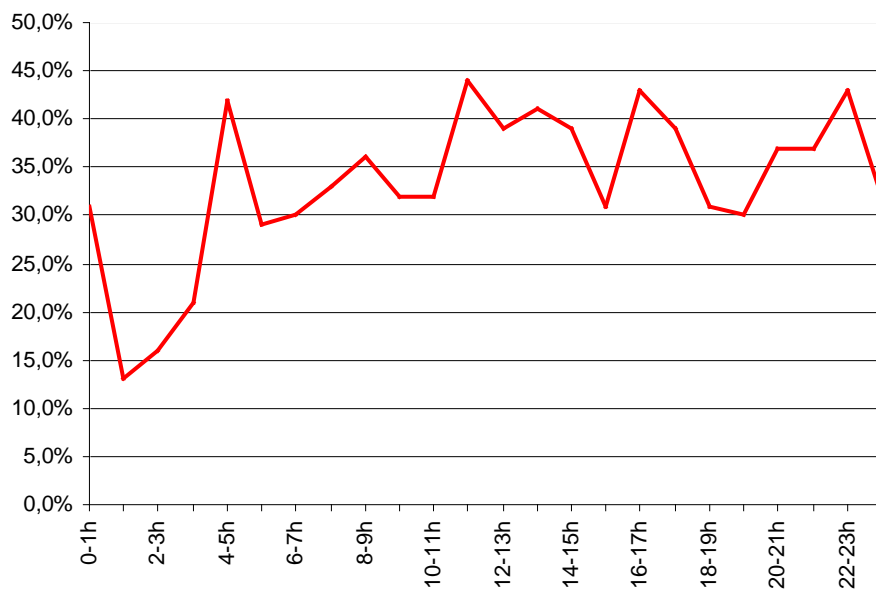
1 – L'ANALYSE TEMPORELLE

Cette analyse ne concerne que la zone gendarmerie.



La répartition des accidents dus à une vitesse inadaptée enregistre les plus fortes valeurs en juin et en août.

Les accidents se produisent principalement et de manière équitable en semaine, les week-end étant moins accidentogènes avec ce facteur.



Quatre créneaux horaires sont plus particulièrement concernés par les accidents liés à la vitesse :

- entre 4 heures et 5 heures,
- entre 11 heures et 12 heures,
- entre 16 et 17 heures,
- et entre 22 et 23 heures.

4 - LA SYNTHÈSE DE L'ACCIDENTALITÉ AVEC IMPLICATION DE LA VITESSE

Entre 2007 et 2011, l'analyse de l'accidentalité dans le département fait ressortir que 35% des accidents corporels et des accidents mortels ont eu pour cause identifiée un défaut de maîtrise du véhicule lié à une vitesse inadaptée aux circonstances de circulation.

F – LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

Entre 2007 et 2011, les accidents de missions et de trajets professionnels ont représenté 34% du total des accidents corporels, soit :

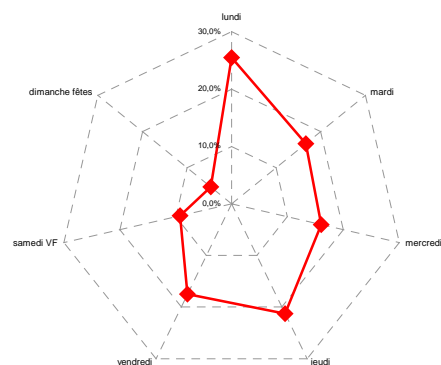
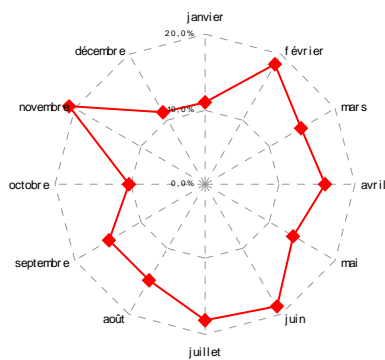
- 13% pour les missions professionnelles,
- et 21% pour les trajets domicile-travail.

Ces accidents ont occasionné 77 tués (35%), 478 blessés hospitalisés et 609 blessés non hospitalisés.

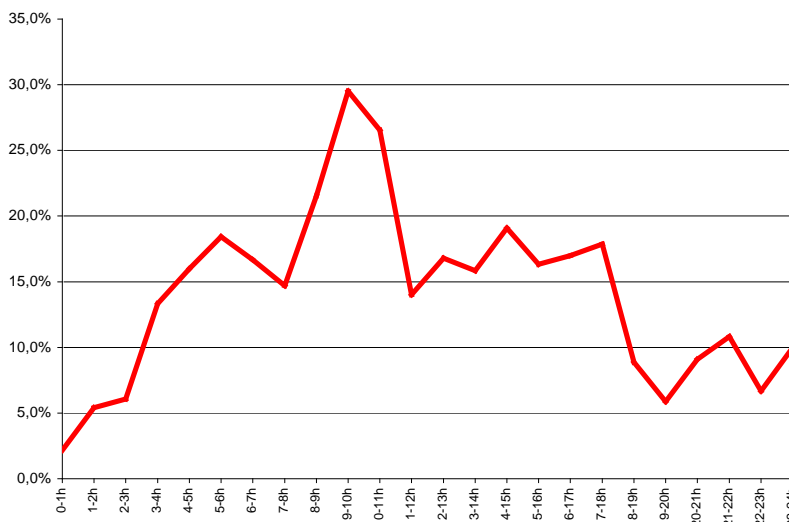
Les professions les plus impactées concernent les transports, le BTP, l'agroalimentaire et les aides à la personne pour les accidents de missions. Les accidents de trajets touchent plus particulièrement l'agroalimentaire et les aides à la personne.

1 – L'ANALYSE TEMPORELLE

LES MISSIONS

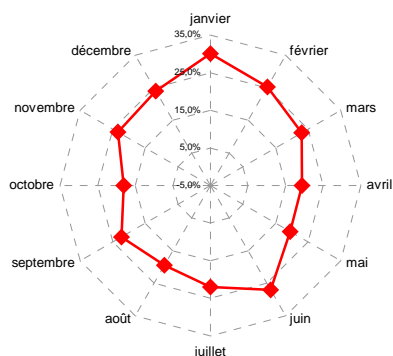


Sur la période 2002-2007, les mois de novembre, février, et juin ont été plus particulièrement concernés par les accidents corporels relatifs aux missions professionnelles. Le lundi s'avère être le plus accidentogène.

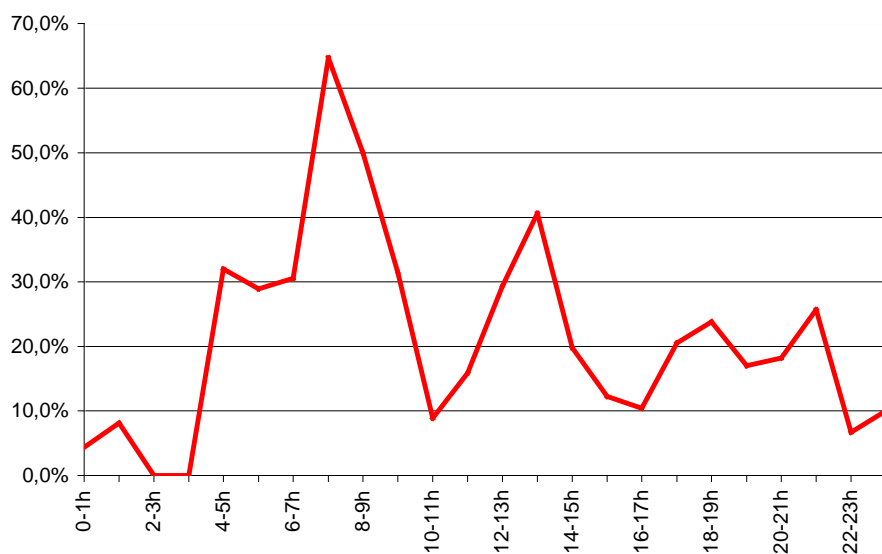


Le créneau horaire entre 9 heures et 10 heures affiche le plus fort pourcentage d'accidents.

LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL



Les accidents liés aux trajets domicile-travail sont plus nombreux en janvier et juin.



Le créneau horaire entre 7 heures et 9 heures affiche le plus fort pourcentage d'accidents.

De nombreux accidents se produisent également, à la pause déjeuner, entre 13 heures et 14 heures.

2 – LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES

	agriculteur	artisan	cadre moyen	cadre supérieur	conducteur professionnel	étudiant	ouvrier	autre
mission	5%	11%	38%	6%	21%	3%	13%	4%
trajet	1%	5%	45%	4%	1%	5%	30%	8%

Les cadres moyens sont concernés par les deux types de déplacements. Les conducteurs professionnels sont plus concernés par les missions et les ouvriers par les trajets domicile-travail.

ORIENTATIONS D' ACTIONS

Les groupes de travail ont déterminé les actions suivantes à partir des données de l'accidentologie et des retours d'expérience des actions menées ces dernières années.

A – LES JEUNES DE 16 A 24 ANS

Renforcer les actions auprès des jeunes permis et développer la communication sur la précarité du permis à points des jeunes et sur les risques juridiques liés aux conduites en état d'ivresse, sous l'emprise des stupéfiants ou sans permis (jeunes-parents).

Elaborer des projets de sensibilisation en associant les jeunes (associations, étudiants, jeunes travailleurs,...) **à la construction des actions et en utilisant des outils adaptés** (internet, réseaux sociaux, SMS, bus pédagogique...).

Elaborer un document de référence sur les messages à faire passer (éléments de langage) par les différents intervenants (auto-écoles, élus, éducation nationale, intervenants départementaux en sécurité routière, assurances, associations).

Poursuivre les actions dans les établissements scolaires (collèges, lycées, universités) en recherchant une implication plus forte des chefs d'établissements, des professeurs et des infirmiers scolaires.

B – LES SENIORS

Mettre en place un observatoire «seniors» pour recenser et coordonner les interventions et favoriser la mutualisation des outils pédagogiques.

Axer les actions de sensibilisation sur la typologie des accidents comme conducteurs de VL ou comme usagers vulnérables (cyclistes, piétons) et en élargissant la communication à la mobilité des seniors.

Actualiser le guide pédagogique local en développant les partenariats avec l'ordre des médecins (généralistes, spécialistes), les cabinets infirmiers, dentaires et de kinésithérapeutes.

C – LES DEUX-ROUES MOTORISES

Développer la prévention sur les risques des cyclomotoristes en axant les actions sur :

- l'implication des parents et les motocistes sur les risques juridiques liés au débridage et à la non conformité des cyclos,
- la sensibilisation des candidats au BSR et leurs parents aux risques spécifiques à la pratique du cyclo et aux équipements de sécurité, de visibilité (AE, assurances),
- la passation de pactes moraux avec les assurances engageant les jeunes et leurs parents au respect des règles,

- la valorisation du BSR.

Développer des formations post-permis pour les nouveaux motards et ceux qui reprennent la moto, en médiatisant cette action.

Communiquer sur les risques liés aux 2 RM vers les différents acteurs :

- **les automobilistes** à sensibiliser sur la vulnérabilité et la faible visibilité des 2 RM,
- **les élus** : sensibiliser les gestionnaires de voiries sur les aménagements pouvant favoriser la survenance des accidents de 2 RM,
- **les usagers de 2 RM** : communiquer sur l'exposition aux risques, la gravité des séquelles, le coût social et économique de l'accidentalité, la nécessité d'améliorer la visibilité et de réaliser des contrôles de sécurité périodiques.

D – L'ALCOOL AU VOLANT ET LES STUPEFIANTS

Développer les messages de prévention sur la consommation d'alcool en axant sur :

- **la durée d'élimination** : 1 verre = 2heures,
- **les risques juridiques et la non-couverture des assurances,**
- **l'autocontrôle et le concept SAM.**

Développer les messages de prévention sur Les risques de la conduite sous l'emprise de stupéfiants

Impliquer plus fortement les différents acteurs :

- **les élus** (fêtes locales, location des salles municipales),
- **les organisateurs** de festivals, de soirées, les associations sportives, ...
- **les établissements scolaires - CFA,**
- **les grandes surfaces, commerces** (interdiction de vente d'alcool aux mineurs).

Développer les actions de contrôle des forces de l'ordre, y compris sur les réseaux secondaires, en les accompagnant d'actions de prévention médiatisées.

E – LA MAÎTRISE DE LA VITESSE

Poursuivre le déploiement des radars automatiques :

- installation de radars discriminants PL-VL (viaduc de Saint-Brieuc,...),
- installation de radars au droit des chantiers routiers.

Poursuivre la démarche d'harmonisation des limitations de vitesse sur RN et RD et extension de celle-ci sur les réseaux communaux (sensibilisation des élus sur la maîtrise des vitesses en agglomération en associant les usagers).

Développer les actions de formation et de communication :

- actions de sensibilisation sur la maîtrise de la vitesse vers les jeunes conducteurs VL, les motocyclistes et les cyclomotoristes,
- actions de communication vers l'ensemble des usagers sur les causes de pertes de contrôle (pneumatique, chaussée glissante, distance de sécurité),
- actions de sensibilisation des acteurs concernés pour réduire les situations de chaussée glissante (gas-oil, exploitations agricoles,...).

F – LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

Mener des actions vers les entreprises avec la CARSAT et la MSA :

- élaboration de plans de prévention aux risques routiers (PPRR) ou intégration du risque routier dans le document unique,
- actions vers les transports scolaires et les transports de personnes (Conseil Général, Fédération Nationale des Transports de Voyageurs),
- actions ciblées sur les risques liés au téléphone portable,
- réflexion sur la gestion des infractions et le suivi de la situation des permis des employés dans les entreprises.

Développer une communication vers les usagers sur les risques liés aux chantiers routiers et en particulier aux chantiers mobiles avec les remorques équipées de flèches lumineuses de rabattement sur 2x2 voies (DIRO, CG).

Cibler des contrôles d'alcoolémie, de stupéfiants et de vitesse sur certains usagers (VRP, véhicules utilitaires, transports de personnes).

A – MISE EN OEUVRE

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré, chaque année, en cohérence avec les orientations du présent DGO, dans le cadre de véritables projets de sécurité routière et en s'appuyant sur la mobilisation de tous les acteurs locaux et des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

L'appel à projets qui sera diffusé chaque année par la Préfecture rappellera les enjeux et les orientations du département. Les projets déposés répondant à ces orientations seront subventionnés en priorité.

B – SUIVI

L'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) aura pour mission d'actualiser annuellement les données accidentologiques des six enjeux du DGO.

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

- d'actualiser les six enjeux,
- de vérifier la cohérence des orientations d'actions avec les nouvelles données d'accidents, et d'adapter et de prioriser si nécessaires les orientations d'actions.