



SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

2013 -2017

18 avril 2013

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
DEMARCHE	5
LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'ACCIDENTALITE	6
LES ENJEUX	7
LES JEUNES.....	7
LES 2 ROUES MOTORISES.....	7
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL	8
LES SENIORS.....	8
LES ORIENTATIONS D' ACTIONS	9
LES JEUNES.....	10
LES 2 ROUES MOTORISES.....	11
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL	12
LES SENIORS.....	13

Annexes :

I – Bilan DGO 2009-2012

2 – Analyse des enjeux 2013-2017

INTRODUCTION

Le 27 novembre 2012, le Ministre de l'Intérieur a installé le Conseil National de Sécurité Routière sous la présidence du député Armand Jung.

Son rôle est de préparer et d'évaluer la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Il sera notamment chargé d'adresser au gouvernement des propositions pour lutter contre la violence routière.

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR), sous l'autorité du 1^{er} ministre, a pour but la mise en œuvre de moyens concrets avec des propositions d'orientations nationales

Objectif National : réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 2000 d'ici 2020.

Dans ce contexte, chaque département, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO), pour les années 2013 à 2017, doit définir 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 Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, pour faire reculer l'insécurité routière, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le Document Général d'Orientations permet également de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le Document Général d'Orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

DEMARCHE

Le Document Général d'Orientations est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Pour l'élaboration de ce document, la démarche retenue a été la suivante :

Réaliser une évaluation du DGO 2009 / 2012 en faisant ressortir :

- Ce qui a été fait
- Les préconisations qui ont été difficiles à mettre en œuvre
- Les enjeux spécifiques pour chaque thème et les propositions

Réaliser une analyse de l'accidentalité en faisant ressortir :

- Les évolutions en termes d'infractions et de comportements
- Les évolutions en termes de cause d'accidents
- Les évolutions en termes de localisation des accidents dans le temps et dans l'espace
- Les problématiques caractérisées par des fréquences anormales
- les difficultés rencontrées au niveau des analyses
- Une hiérarchisation des enjeux

Elaboration de propositions pour le DGO 2013 / 2017 :

- Constitution des groupes de travail par enjeux
- Identification, pour chaque enjeu du DGO, des points à améliorer
- Définition des nouvelles orientations

LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'ACCIDENTALITE

L'étude de l'accidentalité en Dordogne montre qu'il n'existe pas de point noir remarquable et qu'il s'agit d'une accidentalité diffuse que l'on retrouve de façon constante sur toutes les routes du département. Elle est logiquement plus présente sur les routes les plus circulées.

Néanmoins, certains éléments permettent de cerner le type d'accidents, leurs circonstances, leurs lieux, etc...

Le bilan du DGO précédent permet de dégager quelques éléments d'analyse :

- Une tendance à la baisse générale tant sur les accidents que sur les tués ou les blessés jusqu'à fin 2011, bien que les courbes de suivi soient fluctuantes.
- Pour synthétiser, en Dordogne, en moyenne, c'est environ **6 accidents par semaine, moins de 1 tué par semaine (0,8 environ) et 8 blessés par semaine** dont **5 hospitalisés**. Ces chiffres sont à la baisse par rapport au précédent DGO où l'on dénombrait respectivement: 11 accidents, 1 tué, 11 blessés dont 5 hospitalisés.

Les résultats obtenus sont notables mais encore et toujours fragiles et demandent la poursuite des efforts engagés.

- L'alcool est régulièrement présent dans les accidents, environ **1 conducteur sur 10 est contrôlé positif** (11,1 % des conducteurs), **9% de ces conducteurs alcoolisés présente une alcoolémie au-delà de 0,5 g/l de sang** (0,5 % entre 0,5 et 0,8 g/l et 8,5 % au-delà de 0,8 g/l).
- La population des jeunes (15-24 ans), alors qu'elle ne représente que 9,3 % de la population périgourdine, est sur-représentée dans l'accidentalité (26 % des conducteurs impliqués).
- Les seniors qui constituent 24 % de la population périgourdine, représentent 12 % des conducteurs impliqués, 14 % des victimes, mais 25,6 % des tués (conducteurs, passagers et piétons) sur la période 2007-2011.
- Le nombre de conducteurs impliqués dans le cadre des accidents corporels à caractère professionnel (trajet Domicile-Travail ou Mission) est d'environ 25% des conducteurs impliqués. Ces accidents ont fait 16 % des victimes et 18 % des tués avec une majorité en trajet Domicile-Travail
- Enfin, bien que non étudié dans le cadre des enjeux, il ne faut pas oublier les problèmes d'aggravation des accidents provoqués par l'infrastructure qui ont un effet non négligeable sur la gravité des accidents. Les accidents en courbe et/ou sur obstacles représentent sur la période 2007-2011 environ **35 % des accidents, 34 % des victimes et 44 % des tués**. Ces nombres sont en nette diminution par rapport à l'étude du précédent DGO, respectivement de l'ordre de 11, 12 et 17 points.

Cela continue de dénoter et démontrer une inadaptation des comportements aux caractéristiques « campagne » du réseau routier.

LES ENJEUX

Les enjeux identifiés et validés par le département de la Dordogne ressortent de l'étude faite sur la période 2007-2011 jointe en annexe du présent document.

LES JEUNES

La forte accidentalité des conducteurs de moins de 25 ans ne se dément pas en Dordogne et elle provoque une importante mortalité de cette tranche d'âge.

1 jeune conducteur est impliqué dans un accident corporel sur **3**.

1 victime sur **3** à moins de 25 ans alors que les 0-24 ans représentent moins d' **1** habitant sur **4** dans le département. Ceci est d'autant plus important que **26%** des conducteurs impliqués ont moins de 25 ans et ce pour une représentation de moins de **10 %** dans la population.

Dans les accidents impliquant des conducteurs de moins de 25 ans, l'inexpérience est mis en exergue car **97 %** ont moins de **3** ans de permis et près de **2** sur **3** ont moins de **1** an de permis.

12 % des jeunes impliqués sont alcoolisés dont **2 %** au-delà de la limite de **0,5 g/l** de sang et **10 %** au-delà de **0,8 g/l** de sang. Ces jeunes conducteurs représentent **31 %** des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents corporels.

18 % des victimes jeunes sont impliquées dans les accidents 2 roues de façon semblable entre agglomération et hors agglomération.

La gravité de l'accidentalité des jeunes conducteurs en Dordogne se situe au-delà de la médiane de celle des 17 départements « ruraux peu denses » et a le plus mauvais score des départements similaires limitrophes (Corrèze , Lot et Lot et Garonne).

LES 2 ROUES MOTORISES

Le nombre d'accidents en 2 roues motorisés est en diminution depuis le DGO 2009-2012 mais marque un palier depuis 2010, où la plus forte baisse avait été enregistrée. Cette baisse se retrouve dans la gravité et le nombre de tués. Ils ne représentent plus qu' **1** tué sur **7** environ contre **1** sur **4** au précédent DGO.

Les accidents avec 2 roues motorisés représentent **17 %** des accidents mortels recensés sur le département et ont causé la mort de **33** personnes.

Ils représentent également **597** victimes pour 257 accidents hors agglomération et 306 accidents en agglomération.

En agglomération, les cylindrées de moins de 50 cm³ sont les plus impliquées à la différence des plus de 125 cm³. La gravité est naturellement plus importante hors agglomération. La cause essentielle en est la vitesse, les obstacles dans les accidents étant identiques.

La population la plus impliquée, agglomération ou pas, et quelle que soit la cylindrée, est désormais la tranche d'âge des plus de 60 ans. Elle est sur-représentée dans les 2RM de moins de 50 cm³ et dans la moitié des conducteurs impliqués en 2RM.

Une alcoolémie est avérée pour **13 %** des conducteurs 2RM, part plus importante que pour tous les conducteurs et dans une très large proportion pour les moins de 50 cm³ (**61 %** des conducteurs 2RM alcoolisés).

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Sur la période 2007-2011, les conducteurs impliqués dans des accidents risque routier professionnel sont au nombre de 631 soit près de **24 %** des conducteurs impliqués.

C'est la part trajet « domicile-travail » qui est la plus représentée avec **60 %** des accidents caractérisés. Cette tendance se dessine depuis 2008 et semble vouloir perdurer.

Ils représentent **16,2 %** des victimes comptabilisées dans les accidents corporels recensés sur la période étudiée, dont **11,7 %** pour le trajet « domicile-travail » et **4,5 %** en trajet « mission » (utilisation professionnelle).

Les hommes ont majoritairement le plus d'accidents (**77 %**). La différence de pourcentage entre les trajets « domicile-travail » et « utilisation professionnelle » est plus importante chez les femmes, (respectivement **80 % - 20 %**) que chez les hommes (**55 % - 45 %**).

Les moins de **25** ans ont plus d'accidents de trajet « domicile-travail », répartition 80/20 environ, alors que les plus de **25** ans équilibrent l'accidentalité des deux types de trajets (environ 50/50).

En termes de catégorie socioprofessionnelle, ce sont les cadres moyens et les ouvriers qui ont le plus d'accidents. Ils représentent **65 %** des conducteurs en trajet « domicile-travail » et **45 %** en utilisation professionnelle. Il faut ajouter, en utilisation professionnelle, les conducteurs « professionnels » qui représentent **38 %**.

Peu d'alcoolémie constatée, environ **4 %** des conducteurs, dont **3** fois plus en trajet « domicile-travail » qu'en utilisation professionnelle. Les infractions verbalisables ne représentent que **2 %** des conducteurs, soit la moitié des contrôlés positifs.

Les accidents en trajet « domicile travail » ont plutôt lieu en début de matinée. Les accidents « utilisation professionnelle » sont concentrés en fin de journée travaillée, sauf le vendredi où ils sont répartis sur pratiquement tout l'après midi.

Enfin, quelques accidents de piétons ont lieu dans cette catégorie, **13** accidentés sur la période étudiée, soit **2 %** des impliqués.

LES SENIORS

Les accidents impliquant des seniors sont en baisse comme toute l'accidentalité sur le département de la Dordogne. Ce département vieillit de façon plus marquée que les départements d'Aquitaine et de la France métropolitaine. Les seniors représentent environ le $\frac{1}{4}$ de la population périgourdine.

La baisse d'accidentalité enregistrée est remarquable pour les **65-79** ans et suit sensiblement la courbe d'accidentalité générale, alors qu'elle est quasiment imperceptible pour les **80** ans et plus.

En part de conducteurs impliqués, les **65-79** ans restent sensiblement à **10 %**, alors que pour les **80** ans et plus ils passent de **2 %** en moyenne à **5 %** en 2011.

Les plus de 65 ans représentent un peu moins de **14 %** des victimes, mais près de **26 %** des tués sur la période 2007-2011. Parmi ces tués, les $\frac{3}{5}$ sont des conducteurs, $\frac{1}{6}$ sont des piétons ; il n'y a pas de 2RM.

La tendance est sensiblement identique dans les départements similaires limitrophes et dans la moyenne des départements de la famille « Ruraux peu denses » en termes d'indice de tués.

Moins de **1%** des conducteurs impliqués de plus de 65 ans sont contrôlés positifs à l'alcool, et **2** sur **3** sont verbalisables. Ils représentent **4 %** des conducteurs alcoolisés.

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

L'objectif a été de retenir des orientations pour réduire l'insécurité routière dans le champ de chacun des quatre enjeux, définis précédemment : les jeunes, les deux roues motorisés, le risque routier professionnel, les aînés.

Ces orientations seront déclinées ultérieurement en actions et viendront enrichir le programme d'actions déjà existantes.

Le programme global sera décliné annuellement, les cinq prochaines années, dans les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)

Pour les 4 enjeux retenus il a été décidé d'étudier en thèmes transversaux : l'alcool, les stupéfiants, la vitesse.

La problématique alcool et stupéfiants sur la route

- Même si les jeunes sont sur représentés dans les accidents avec alcool et usage de stupéfiant, cette problématique concerne toutes les générations et cela renvoie aussi à l'importance et à la valeur d'exemple des aînés.

- Les messages sécurité routière au niveau national, pour cette problématique, ciblent le comportement, le savoir « être » : (démarche SAM, se tester avant de conduire, retenir quelqu'un qui a bu)

- Les nombreux contacts avec les jeunes et les actions « grand public » nous ont montré un déficit de connaissance concernant l'alcool et les drogues (dose bar et limite de consommation possible, temps de récupération, durée de détectabilité et contrôles positifs du « dimanche après midi », comment utiliser un éthylotest, les drogues et leurs effets, la dépendance, les tests salivaires, ...).

Pour répondre à ce déficit il est important de ne pas se limiter au savoir « être » mais de communiquer aussi sur « le savoir » et « le savoir faire ».

Il est très intéressant de noter que les jeunes et tous les publics sont demandeurs et très à l'écoute de ces informations.

La problématique vitesse

La règle concernant la vitesse ne fait pas ou ne fait plus consensus. Le seuil critique d'adhésion semble atteint. Au niveau national 28% des usagers déclarent ne pas respecter les limitations de vitesse. Au niveau local, les débats conduits dans le cadre des interventions de prévention montrent que la légitimité de la règle est reconnue en matière d'alcool et de stupéfiants mais que ce n'est pas le cas pour la vitesse. Un pourcentage faible de la population est prêt à s'engager à respecter les limitations de vitesse. Une très large majorité des jeunes ont conduit des 2 roues débridés. Jeunes conducteurs ils oublient les limitations spécifiques au permis probatoire (80 et 110 km/h). Les moins jeunes justifient leurs infractions vitesse en les qualifiant de distraction, d'inattentions...

La vitesse reste cependant, structurellement, le grand facteur transversal : seule ou combinée à d'autres causes, elle contribue au mécanisme de la plupart des accidents et surtout détermine lourdement leur gravité. Or les signes d'une remontée des vitesses pratiquées sur nos routes commencent à se faire jour.

Dans notre société et dans l'univers professionnel, la vitesse et le gain de temps sont perçus de manière positive.

Sur la route aussi, la vitesse est perçue comme une valeur positive associée au plaisir et au gain de temps. Après avoir élevé la vitesse au rang de « valeur sociétale » on peut comprendre de la retrouver avec une image positive sur la route. C'est cette image qu'il faut s'attacher à modifier en rappelant les réalités.

LES JEUNES

Analyse de la prise de risque et les jeunes :

Les jeunes sont sur représentés dans les accidents de la route (- de 10% de la population, près de 30% des tués)

Ce constat ne doit pas nous surprendre : La prise de risque est beaucoup plus importante chez les jeunes. C'est une constante qui se vérifie dans le temps et dans l'espace, dans toutes les sociétés. Concernant la surexposition au risque chez les jeunes, les statistiques montrent qu'il n'y a pas de pays qui s'en sorte mieux que d'autres. L'accidentalité des jeunes est toujours et partout plus importante que pour le reste de la société. D'un pays à l'autre on retrouve la même sur représentation des jeunes dans les accidents de la route.

L'évolution de l'accidentalité chez les jeunes est la même que pour l'ensemble de la société. C'est principalement en apaisant le niveau général de prise de risque, en améliorant le niveau général des comportements dans la société, que l'on touchera les jeunes dans la même proportion.

Les jeunes suivent l'exemple de leur environnement.

C'est pourquoi une politique de prévention de l'accidentalité des jeunes conducteurs ne peut se limiter à des interventions directes sur cette classe d'âge. Ainsi, les orientations d'actions retenues en Dordogne pour la prévention et la formation des jeunes usagers de la route s'inscrivent dans une approche plus globale intégrant toutes les classes d'âge.

Toutefois, il convient de prendre en compte, les conducteurs de moins d'un an de permis alors qu'ils ne représentent qu'entre 1 et 2% des conducteurs qui circulent dans le département. Ils sont impliqués dans 19% des accidents. Il est donc nécessaire de toucher ce public avec un message adapté.

Les orientations suivantes ont été validées :

- **La sensibilisation conduite actuellement sur le risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire doit rester la priorité.**
- **Sensibiliser les adultes et les aînés sur l'importance et la valeur de leur exemple.**
- **Savoir accompagner la prise de risque chez les jeunes.**
- **Soutenir les projets sécurité routière portés en partenariat avec des jeunes.**

LES 2 ROUES MOTORISES

La problématique « 2 roues motorisés »

- On peut dire avant tout que c'est un « engin passion », même si certains l'utilisent principalement comme moyen de transport, notamment autour des grosses agglomérations.
- Les deux roues motorisés (scooters et motos) sont sur représentés dans les accidents de la circulation. Leur faible visibilité et leur « fragilité » (absence de carrosserie, obstacles fixes) y sont pour beaucoup.
- Plus d'un tiers des victimes à motocyclette se tuent seuls sur la route et près des deux tiers meurent à la suite d'une collision
- Le deux roues motorisé est un engin difficile à maîtriser, pardonnant rarement les erreurs de conduite. Il requiert donc à la base une bonne formation. Malheureusement le manque d'expérience est souvent synonyme d'accident grave, voire mortel, surtout lors des deux premières années de conduite.
- Cette cible, qui touche toutes les tranches d'âge mais plus particulièrement les plus jeunes, est depuis des années une priorité du gouvernement. De nombreuses campagnes de sensibilisation ont vu le jour, mais la fragilité de cette population nécessite une attention sans faille.

Les orientations suivantes sont validées :

- **Développer le volet formation (accompagnement jeunes conducteurs, perfectionnement post permis) en mettant en avant le port des équipements de sécurité**
- **Lutter contre la transgression de la règle notamment contre le débridage des cyclomoteurs**
- **Communiquer sur le comportement et le partage de la route en soulignant la spécificité de la conduite d'un deux roues.**

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Les orientations proposées au titre du DGO, pour réduire l'insécurité routière dans le champ du risque routier professionnel, prennent en compte les moyens existant et les enjeux spécifiques pour ce risque en Dordogne.

Différentes structures (organismes de prévention, organisations professionnelles, assureurs, autres partenaires...) sont en charge de la sensibilisation, de la mobilisation et de l'aide aux employeurs. Ces acteurs et les employeurs interviennent principalement sur le « risque mission ».

En effet, la prise en compte du « risque trajet » ne constitue pas une obligation légale pour l'employeur. Or, avec environ 60% des accidents, ce risque représente le premier enjeu du risque routier professionnel. L'importance des accidents « trajets » en Dordogne s'explique principalement par la ruralité du département et la précarisation des emplois qui conduisent à une augmentation des distances à parcourir.

Dans ce contexte, il est proposé que les partenaires de la sécurité routière œuvrent :

- d'une part, en soutenant les actions conduites par les acteurs de la prévention pour le « risque mission »
- d'autre part, en initiant des actions qui répondent aux enjeux du « risque trajet ».

Cette stratégie est traduite dans les orientations validées suivantes :

- **Initier des actions de prévention pour le risque trajet.**
- **Soutenir les acteurs de la prévention dans leur mission d'assistance aux employeurs.**
- **Prioriser les actions de prévention: secteurs d'activités à fort enjeux et problématiques les plus importantes**

LES SENIORS

Les plus de 65 ans représentent 24% de la population périgourdine, ils représentaient 52% des tués en 2010, 20 % en 2011 et 27% en 2012.

C'est donc une population vulnérable qui mérite une attention particulière.

La Dordogne est un département rural avec une population vieillissante, beaucoup plus marquée qu'au niveau national. Cela induira à terme une aggravation de l'accidentalité des séniors. De plus, le problème des travailleurs sociaux et des aidants pour cette population sera à prendre compte car ils seront eux mêmes soumis à un risque routier professionnel accru.

Le contexte: une population vieillissante mais qui a besoin de son permis de conduire vu la ruralité du département. La nécessité de se déplacer demeure vitale pour conserver une autonomie et l'accès aux différents services.

Le constat : les séniors sont souvent responsables d'accidents corporels avec pour cause principale un comportement induit par la perte de vigilance, le handicap, l'état psychologique liés à l'âge. Ils sont aussi souvent tués pour ces raisons et leur fragilité physique.

Les orientations suivantes sont validées

- **Poursuivre et développer les actions de prévention.**
- **Impliquer l'ensemble de la population et des associations qui œuvrent auprès des personnes âgées pour les sensibiliser.**
- **Développer un partenariat entre les différents acteurs.**



Document Général d'Orientations 2013 – 2017

BILAN DGO 2009 – 2012

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	3
2	EVALUATION – BILAN.....	4
2.1	RAPPEL DU CONTEXTE 2008.....	4
2.2	TRADUCTION DES OBJECTIFS NATIONAUX EN DORDOGNE.....	4
2.2.1	L'ALCOOL.....	5
2.2.2	LA VITESSE.....	7
2.2.3	LES JEUNES.....	9
2.2.4	2 ROUES MOTORISES.....	12
2.3	L'OBJECTIF COMPLEMENTAIRE DE LA DORDOGNE.....	15
2.3.1	LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL.....	15
2.4	LES SENIORS.....	17
3	CHOIX DES ENJEUX POUR LE DGO 2013 - 2017.....	17
3	CHOIX DES ENJEUX POUR LE DGO 2013 - 2017.....	18

1 Introduction

Dans le cadre de la réalisation du Document Général d'Orientations 2013 – 2017, l'opportunité est donnée de mener une réflexion globale et objective sur le DGO 2009 – 2012.

Cette réflexion portera sur ce qui a été réalisé conformément aux préconisations du précédent DGO, les facilités et difficultés de mises en œuvre dans le cadre des PDASR, l'obtention de résultats suivant les objectifs fixés, en fonction de chaque enjeu d'une part et globalement d'autre part.

Tous ces enseignements seront à prendre en compte dans l'élaboration du DGO 2013 – 2017.

De cette analyse fine découlera une proposition d'enjeux à étudier pour l'élaboration du prochain DGO alimenté d'une réflexion sur les possibilités de mises en œuvre annuelle des actions dans le cadre des PDASR.

2 Evaluation – Bilan

2.1 Rappel du contexte 2008

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

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

Ainsi, des mesures ont été prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

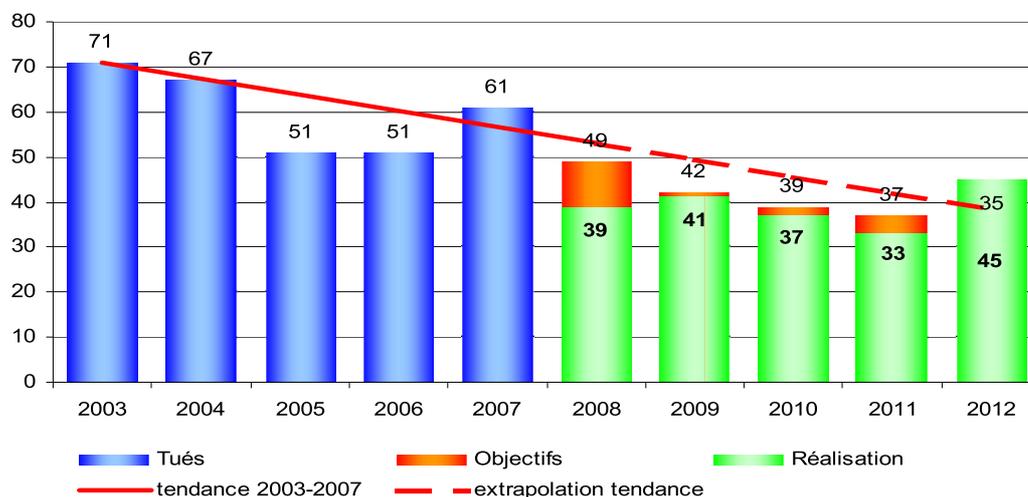
Dans ce contexte, chaque département a défini, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO), pour les années 2009 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

2.2 Traduction des objectifs nationaux en Dordogne

Le DGO établi du département de la Dordogne avait fixé un objectif ambitieux en extrapolant sa contribution nécessaire et indispensable pour atteindre l'objectif national de moins de 3000 morts. L'objectif ainsi fixé était de tendre vers 35 tués en 2012.

Le graphique ci-dessous illustre cet objectif général :

réalisation des objectifs au 31 décembre 2012



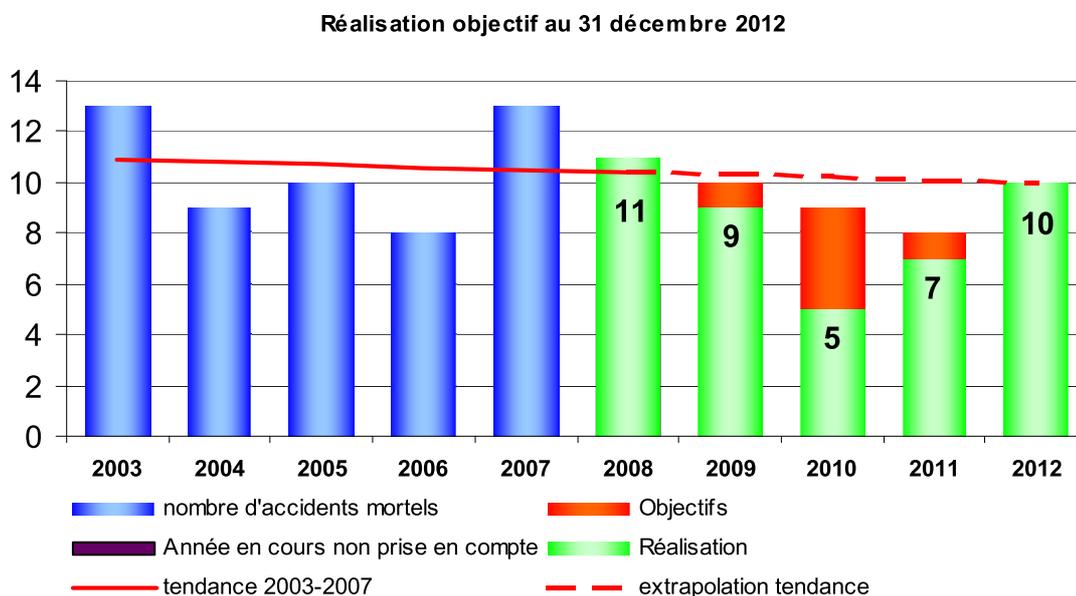
La lecture du graphique permet de remarquer que l'objectif fixé semblait atteint, voire dépassé avant l'année 2012. Cependant, la hauteur des nombres est telle que ce résultat est fragile et peut rapidement fluctuer, tant à la hausse qu'à la baisse, certaines années passées, représentées sur le graphique le confirme (2007, 2009).

L'année 2012 confirme cette fragilité avec une augmentation significative du nombre de tués malgré une baisse notable des accidents corporels recensés. Cela augmente la gravité des accidents de la route, en particulier avec 2 accidents qui ont provoqué 6 morts, soit 13 % des tués, et une mortalité importante des piétons âgés (5 tués) jamais atteinte jusqu'en 2012.

Les enjeux qu'avait fixé le précédent DGO Dordogne sont au nombre de 5 ; 4 fixés nationalement, donc communs à tous les départements, **Alcool, Vitesse, Jeunes et 2 roues motorisés**, et 1 spécifique pour le département, **le risque routier professionnel**.

2.2.1 L'Alcool

L'objectif est atteint pour 2011, de façon fragile, au regard du graphique ci-dessous superposant l'objectif extrapolé et la réalisation au 31 décembre 2011 montrant l'évolution des accidents mortels avec présence d'alcool.



Cependant, comme dans toutes les analyses sur le département, les nombres sont faibles et il faut relativiser ce bon résultat, sans le minimiser. L'année 2012 a ramené à la proportion disparue depuis 2 ans mais équivalente aux années 2008 et 2009 le nombre d'accidents mortels.

Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :

- combattre l'alcoolisation en corrélation avec d'autres phénomènes addictifs
- créer et banaliser le geste d'autocontrôle de son alcoolémie avant de prendre le volant
- étendre et développer certaines actions existantes sur une tranche d'âge supérieure (au delà des lycéens, les étudiants par exemple)
- renforcer, développer, diversifier et évaluer l'information sur la conduite en état alcoolisé dans les points occasionnels de consommation (salles des fêtes, soirées, réunions, repas d'association, etc.)

Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO :

Les deux actions mises en œuvre dans le cadre du DGO ciblent l'alcoolisation festive et occasionnelle pour laquelle la promotion du geste d'autocontrôle de sa propre alcoolémie et la démarche « conducteur désigné ». Elles constituent les réponses les plus appropriées en termes de sécurité routière :

a) Actions SAM dans les discothèques.

Financement des soirées aux associations partenaires (22 soirées financées tous les ans qui concernent une dizaine d'établissements)

b) Mise à disposition gratuite d'éthylotests dans les manifestations festives organisées par les collectivités et les associations, environ 60 manifestations annuelles.

De plus ont été rajoutées :

- Amélioration du module alcool pour les classes de 3ème en collèges.
- Construction d'un module de sensibilisation ciblant les 18/24 ans

Ces actions sont typiques de la façon efficace de toucher les usagers sur le problème alcool et doivent être poursuivies.

Compte tenu de l'importance des sommes affectées aux actions Sam dans les discothèques, il sera intéressant de porter un regard sur l'évolution éventuelle de ces actions et d'en tirer une analyse sur la pertinence de la poursuite ou de l'amélioration de ces actions.

Préconisation difficile à tenir :

- *Combattre l'alcoolisation en corrélation avec d'autres phénomènes addictifs*

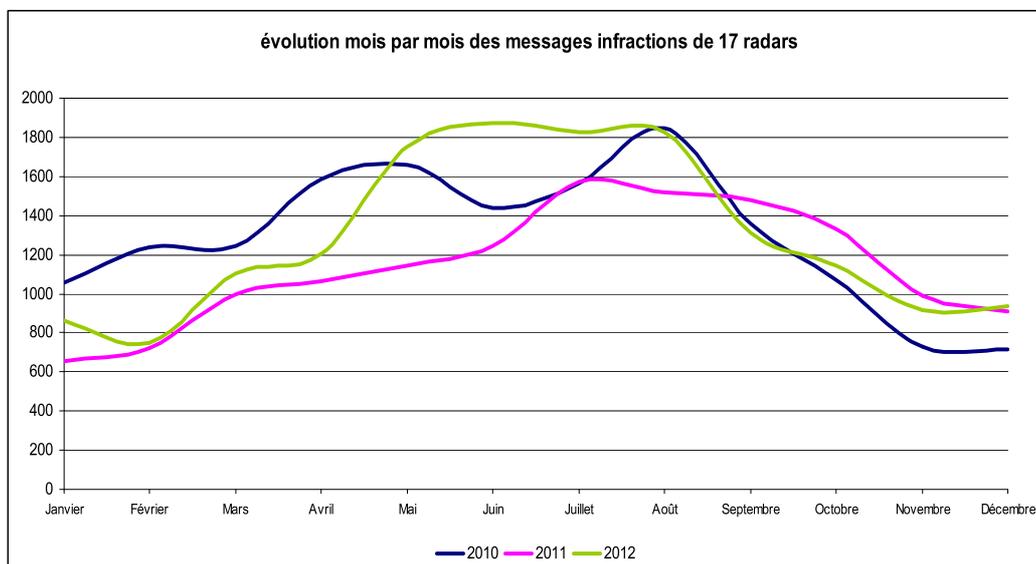
L'alcoolisation chronique constatée, constitue un problème de société et de santé publique qui nécessite des actions en termes de sanctions mais aussi de traitement médical, de suivi social... et ne peut être traitée uniquement sur le volet sécurité routière.

Cet enjeu dépasse les attributions d'un DGO Sécurité Routière, il relève du traitement des addictions et doit être traité par d'autres services de l'Etat en favorisant leur coordination ainsi que les échanges avec les différents partenaires concernés, dont la Sécurité Routière.

2.2.2 La Vitesse

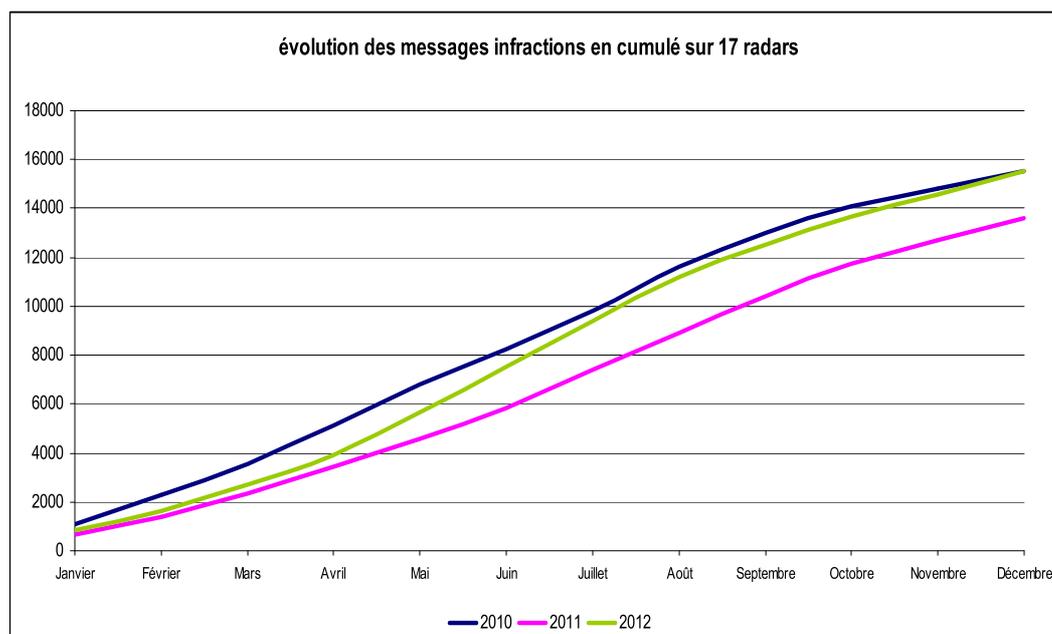
En ce qui concerne la vitesse, il est difficile de suivre une évolution objective, mais il est réalisé un suivi des messages infractions des radars contrôles sanctions automatisés.

La mise en place progressive des équipements de terrain, nous oblige à n'utiliser que les valeurs des 17 radars les plus anciens pour effectuer une analyse la plus objective possible.



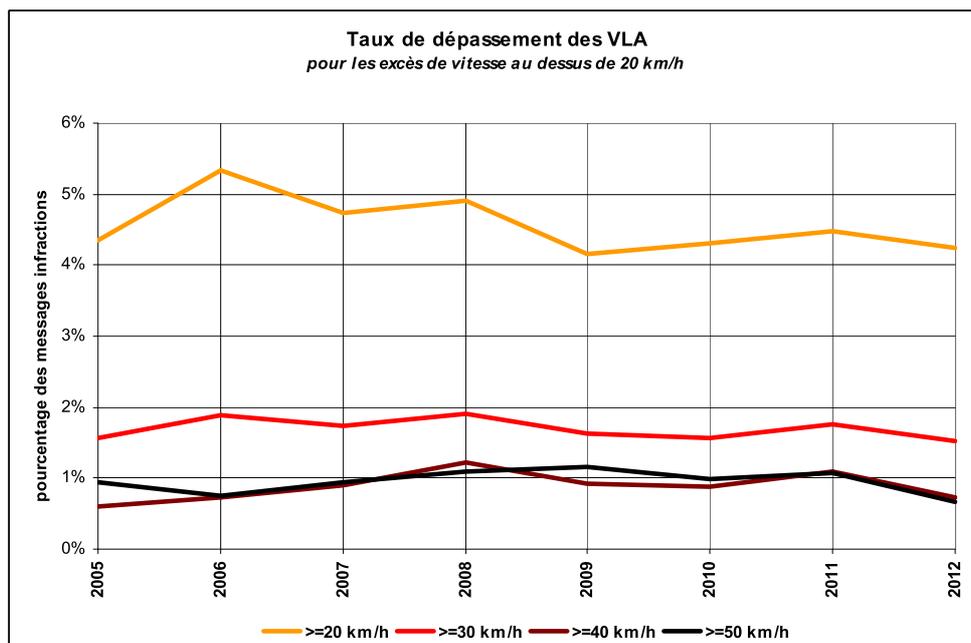
Le graphique ci-dessus montre que les messages d'infractions relevés sur les 17 radars automatiques fluctuent en fonction des mois et l'on remarque une recrudescence significative annuelle approximativement identique sur les mois de juillet-août. Cependant, on distingue des augmentations sur 2 années ; 2010 en avril mai, et 2012 en mai juin. Pour 2010 nous n'avons pas de piste d'explication outre la nouveauté de certains équipements, pour 2011, la dépose des panneaux avertisseurs remplacés par des radars pédagogiques.

Néanmoins, tout « rentre dans l'ordre » à partir de septembre où l'on retrouve des valeurs similaires sur les 3 années.



Le 2^{ème} graphique montre un niveau de messages d'infractions plus important en 2012 qu'en 2011 mais sensiblement égal à 2010.

Cependant, ceci ne reflète pas la pratique des vitesses inappropriées constatées régulièrement.



Si systématiquement, chaque année, plus de 90 % des excès de vitesse sont inférieurs à 20 km/h pour toutes les Vitesses Limites Autorisées (VLA) sur les messages infractions relevés, il faut noter une légère fluctuation des autres excès, peu significative. Chaque excès de vitesse se situe approximativement autour des taux suivants :

4,53 % pour un excès ≥ 20 km/h, 1,69 % pour un excès ≥ 30 km/h, 0,91 % pour un excès ≥ 40 km/h et 0,95 % pour un excès ≥ 50 km/h.

La part des « grands excès » de vitesse est toutefois en très légère baisse en 2012.

Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :

- Impliquer les gestionnaires (Etat, Département, Communes, ...) et les élus locaux sur l'adéquation règles de vitesses et environnement
- Communiquer sur les risques, l'aggravation des conséquences, les bénéfices de la conduite apaisée et l'éco-conduite
- Démontrer la légitimité des règles pour mieux les faire respecter
- Promouvoir et favoriser les synergies entre partenaires (parents, enseignants, écoles de conduite, associations) dans la mise en œuvre des actions

Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO

a) Prévention

La vitesse reste un sujet prioritaire abordé dans toutes nos actions de prévention et notamment dans le module éco conduite créé en 2011

b) Signalisation routière

Travail sur la mise en cohérence des limitations de vitesse, suivi et communication sur la Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière (CCUSR)

c) Répression

Mise en place progressive de radars Contrôles Sanctions Automatisés (CSA)
Montée en puissance des contrôles organisés par les forces de sécurité

Préconisation du DGO difficile à mettre en œuvre :

- *Démontrer la légitimité des règles pour mieux les faire respecter*

Le DGO 2009 / 2012 précisait dans le chapitre recommandations et mise en œuvre : « Pour l'enjeu vitesse, les actions de prévention devront être cohérentes et en liaison avec le Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR). »

Au titre de cette recommandation, il est intéressant de résumer les remarques que l'on relève lors des actions de prévention :

« Globalement, la vitesse moyenne constatée sur les routes diminue. C'est dû à la peur des forces de l'ordre et des contrôles. Inadéquation entre certaines limitations de vitesses et l'environnement et c'est là que se mettent les forces de l'ordre pour nous piéger. »

Le peu de résultats lisibles aujourd'hui impose de remettre à plat le traitement de la vitesse par les autorités compétentes en engageant des actions coordonnées pour apporter une réponse immédiate et durable au problème des vitesses excessives ou inappropriées.

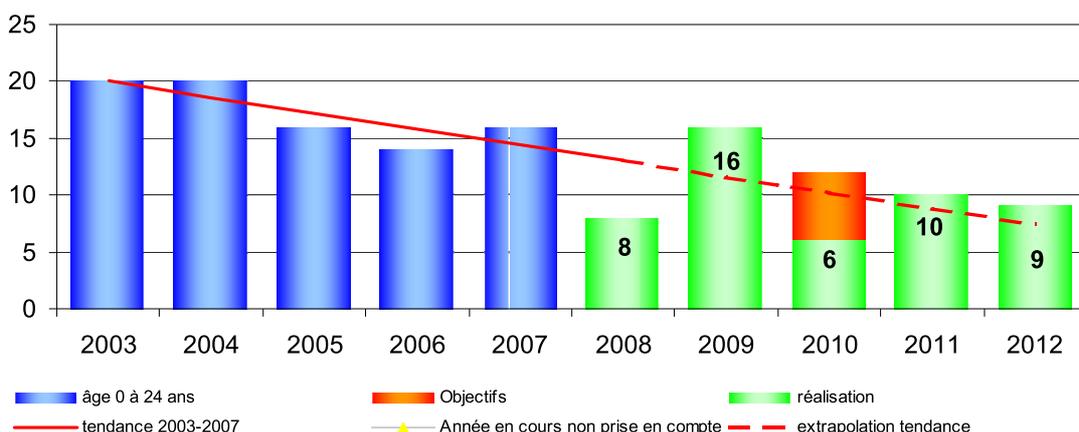
Les actions engagées doivent être renforcées et s'orienter sur les propositions mentionnées dans le rapport de l'OCDE ¹, sur les éléments où les acteurs périgourdiens peuvent avoir prise, à savoir :

- Education et information du public et **des décideurs** sur le problème des vitesses excessives et inappropriées,
- Clarifier notre message sur la vitesse en rappelant clairement les notions de limites et de transgression,
- Mobiliser le réseau des partenaires sur un discours qui condamne la banalisation des excès de vitesse
- Evaluation des vitesses appropriées selon les différents types de routes et examen des limitations en vigueur,
- Information en continu des conducteurs sur la limitation de vitesse à respecter,
- Amélioration des infrastructures en vue d'aménager des routes sûres et lisibles, en prenant en compte les fonctions générées par les planifications,
- Niveau approprié de contrôle classique, effectué par des forces de l'ordre, et de contrôle automatisé,

2.2.3 Les jeunes

Les chiffres de l'accidentalité sont faibles, et il est difficile d'en tirer une conclusion définitive, surtout en ce qui concerne la mortalité chez les jeunes.

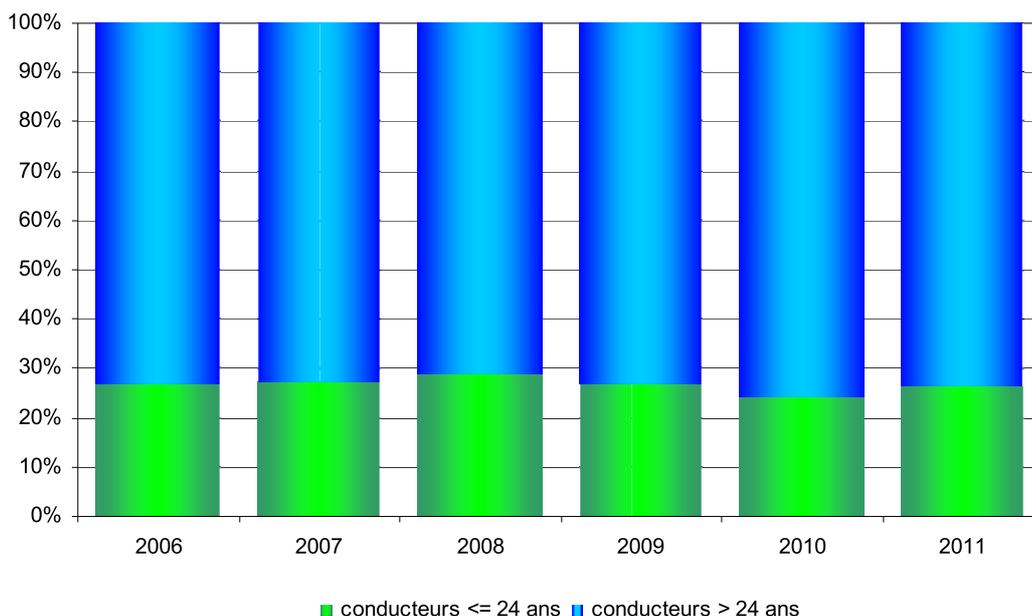
Réalisation objectif au 31 décembre 2012



Toutefois, à la lecture du graphique ci-dessus, on s'aperçoit que la tendance enclenchée depuis plusieurs années se poursuit globalement même si les résultats sont inégaux d'année en année et qu'il semble difficile de franchir un cap aux alentours de 9 tués par an. La moyenne annuelle sur les 5 dernières années est de 9,8 tués.

¹ LA GESTION DE LA VITESSE rapport réalisé en 2006 par le Centre de Recherche sur les Transports créé par l'Organisation de Coopération et Développement Economique (OCDE) et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) - ISBN 92-821-0379-X - © CEMT, 2007

parts des conducteurs impliqués



Ce résultat n'est pas satisfaisant.

Surtout si on le met en parallèle avec la représentativité des moins de 25 ans dans la population périgourdine. Les – de 25 ans représentent environ 25 % de la population périgourdine, 26 % des conducteurs impliqués et 20 % des tués. Dans cette tranche d'âge, il faut noter une disproportion entre les 0-17 ans qui représentent 19 % de la population, 7 % des conducteurs impliqués et les 18-24 ans qui représentent 6 % de la population et 19 % des conducteurs impliqués.

De plus, même si la part des conducteurs jeunes impliqués est quasiment la même chaque année (cf *graphique entre 26 et 29 %*) le nombre d'impliqués de moins de 25 ans décroît de la même manière que pour la globalité des conducteurs.

Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :

- Inciter à mieux prendre en compte les spécificités des déplacements des jeunes dans les opérations d'aménagement existantes et à venir
- Communiquer de façon plus spécifique et plus ciblée: sur l'expérience de conduite indispensable par exemple et/ou le permis de conduire est un sauf-conduit et non un savoir conduire
- Promouvoir et favoriser les synergies entre partenaires (parents, enseignants, écoles de conduite, associations) dans la mise en œuvre des actions
- Mieux impliquer les jeunes aux réflexions Sécurité Routière
- Soutenir les projets Sécurité Routière portés par des jeunes (avec intégration la plus grande possible de témoignages)
- Favoriser les dispositifs d'accompagnement à la conduite en faveur des jeunes pour l'insertion professionnelle

Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO

a) *Le continuum éducatif* :

Les actions de sensibilisation du risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire constituent une priorité. Elles se déclinent au niveau des écoles maternelles, élémentaires, collèges et lycées. Elles sont conduites avec nos partenaires institutionnels, associatifs et bénévoles. La priorité est aussi donnée au renforcement et à la formation des équipes en charge des modules de sensibilisation.

b) Construction d'un module de sensibilisation ciblant les 18/24 ans

Le but de ce nouveau module est de mieux sensibiliser les jeunes conducteurs en prenant en compte la discussion et l'échange avec eux plutôt qu'un « cours magistral »

Ce module est basé sur l'interactivité des échanges et aborde en priorité «le savoir faire » et « le savoir être », c'est à dire la difficulté de la conduite, la limite de nos capacités et la compréhension de nos comportements.

c) Disponibilité pour aider les jeunes à porter des actions et messages de sécurité routière

d) Participation au financement de projets portés par des jeunes dans le cadre du programme Label vie

Préconisations du DGO difficiles à mettre en œuvre

- *Inciter à mieux prendre en compte les spécificités des déplacements des jeunes dans les opérations d'aménagement existantes et à venir.*
- *Favoriser les dispositifs d'accompagnement à la conduite en faveur des jeunes pour l'insertion professionnelle.*

Le discours porté par les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) ne semble plus trouver un écho suffisant.

C'est la raison pour laquelle la mission sécurité routière a initié la création d'un nouveau module « jeunes permis » ciblant une autre façon de sensibiliser les jeunes rencontrés.

Il est indispensable de poursuivre la construction de ce module et de former le groupe d'intervenants pour qu'ils se l'approprient et le mettent en œuvre.

Pour ce qui est des préconisations difficiles à mettre en œuvre, il faut évaluer une démarche de projet précise (qui ? quoi ? comment ? ...) et constituer des groupes de travail en associant les structures concernées.

Un rapport de l'OCDE², de 2006 apporte des pistes d'actions dont une grande partie est déjà mise en œuvre en Dordogne, mais qu'il convient certainement de compléter et développer différemment.

Par ailleurs d'autres pistes sont à creuser comme celle mises en œuvre dans le cadre européen et par exemple :

- La Commission européenne essaie actuellement d'améliorer la sécurité des jeunes conducteurs en axant davantage les cours de conduite sur la façon de reconnaître et éviter les dangers sur la route plutôt que sur le contrôle du véhicule et la perception de la circulation, comme c'est le cas pour le moment. Une mallette pédagogique à l'attention des moniteurs d'auto-école a été publiée à cet effet dans le cadre du projet HERMES³, financé par l'UE
- Dans le cadre du projet Close To⁴, ce sont les chroniques de graves accidents de la route qui sont racontées aux jeunes conducteurs. Des recherches ont en effet démontré que cela pousse les jeunes conducteurs à se montrer plus prudents sur la route. (le premier module Dordogne destiné aux classes de 1ères était basé sur ce principe)

Des déclinaisons sont déjà en cours en particulier avec la mise en place d'un nouveau permis de conduire dont la prise d'effet doit débuter en 2013.

² **JEUNES CONDUCTEURS / LA VOIE DE LA SECURITE** rapport réalisé en 2006 par le Centre de Recherche sur les Transports créé par l'Organisation de Coopération et Développement Economique (OCDE) et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) - ISBN 92-821-1336-1 - © CEMT, 2006

³ projet sous l'égide de l'Union Européenne modifiant l'approche de la formation des jeunes conducteurs au Royaume Uni et en Allemagne essentiellement. Utilisation de la matrice GDE, lecture de la route, etc.

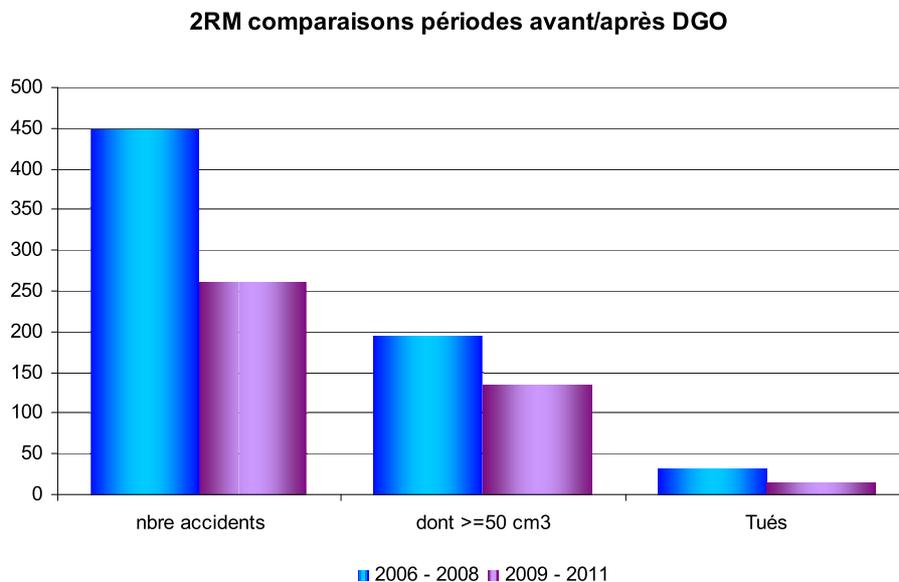
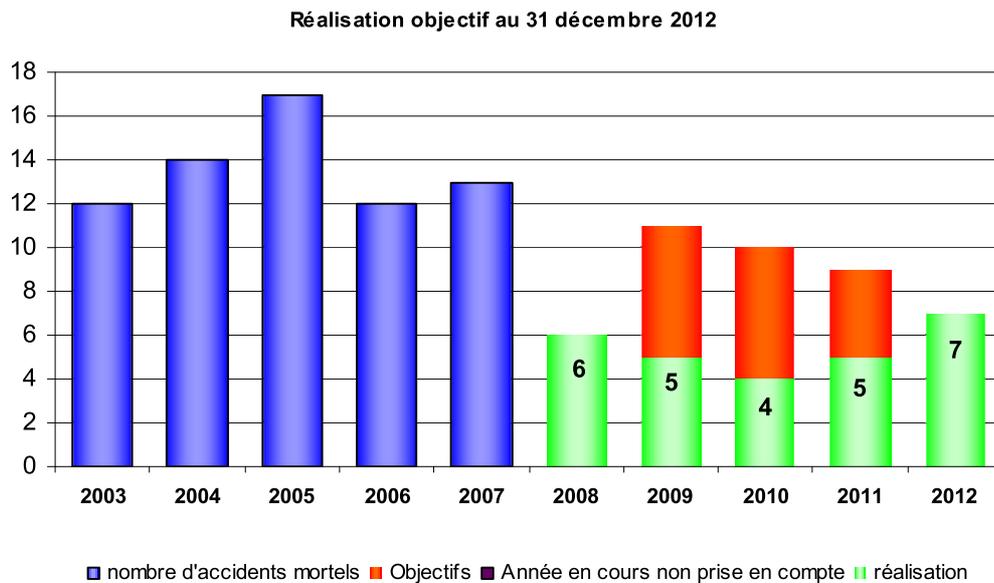
⁴ **Close To** est un projet, établi au niveau européen, qui a eu pour but de développer un nouvel outil éducatif permettant de sensibiliser les futurs jeunes conducteurs au risque routier par le témoignage d'un jeune conducteur ayant eu un accident, et de le mettre à disposition des auto-écoles européennes intéressées.

2.2.4 2 Roues Motorisés

Toujours des chiffres faibles qu'il est difficile d'analyser. Cependant une réduction significative du nombre d'accidents mortels est à noter et semble perdurer (*une moyenne de 5 accidents mortels par an est recensée*).

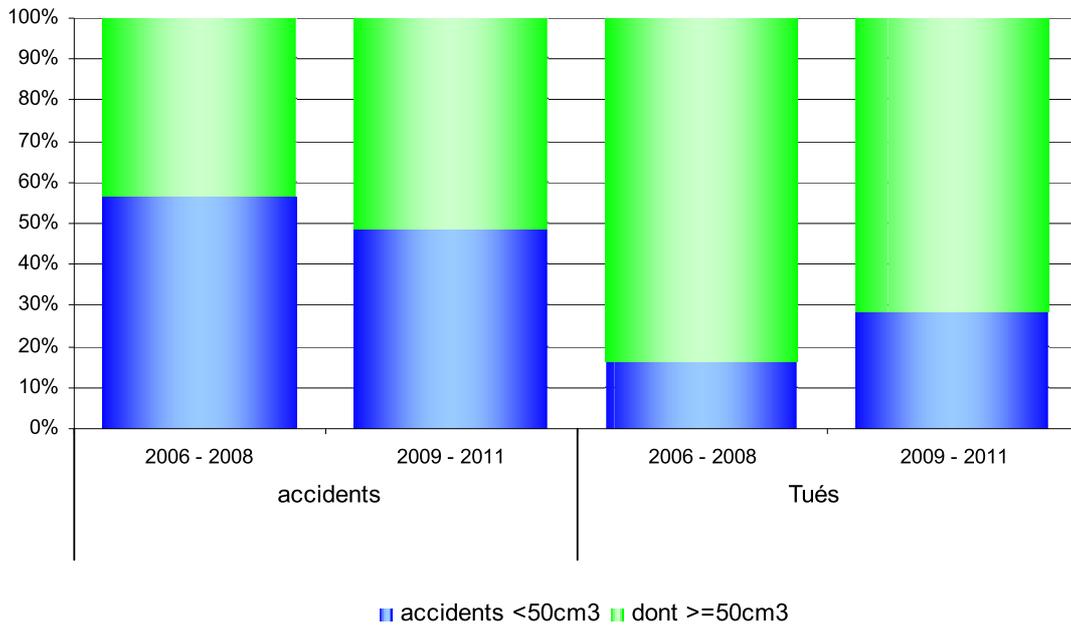
Malgré ces résultats encourageants, il faut pousser la réflexion et l'analyse sur le nombre d'accidents 2RM recensés, nombre plus significatif que le nombre de tués et vérifier le dénombrement du type de 2RM présent dans les accidents.

L'année 2012 est là pour confirmer la fragilité des chiffres.



La comparaison des accidents recensés avant le DGO précédent et depuis sa mise en place dénote une nette amélioration sur le département, plus marquée dans le nombre d'accidents comptabilisés de façon globale sur les 2RM que sur les plus de 50 cm³ ou le nombre de tués. Cela semble indiquer que le gain obtenu est plus précisément sur les 2RM de petite cylindrée, touchant un public plus jeune. Il est nécessaire d'analyser au mieux les lieux d'accidents sur cette période.

implication suivant cylindrée



Cette tendance de baisse plus importante dans les petites cylindrées que dans le plus de 50 cm³ est confirmée par le graphique ci-contre qui montre qu'outre le gain d'accidents (en part) il ne s'accompagne pas d'augmentation de tués de façon marquée.

Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :

- Mieux impliquer les gestionnaires (en particulier sur les obstacles et le partage de la route)
- Mieux communiquer sur les dangers spécifiques 2 roues (cible motard, conducteur VL ou autre, gestionnaires, ...) et les actions de prévention possibles.
- Soutenir et développer les actions sur les 2 roues motorisés, notamment pour les utilisateurs de 125 cm³ qui ne sont pas titulaires du permis moto

Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO :

- Prise en compte de l'enjeu deux roues** dans deux ateliers du module de sensibilisation en collège
- Organisation d'actions spécifiques** pour les motards
- Organisation d'un stand sécurité routière** dans les manifestations motards
- Partenariat avec la FFMC**
- Evolution de la réglementation** qui apporte une réponse pour la formation des conducteurs des 125cm³ (*préconisation n°3 du DGO*)

Préconisations du DGO difficiles à mettre en œuvre

- Mieux communiquer sur les dangers spécifiques 2 roues (cible motard, conducteur VL ou autre, gestionnaires, ...) et les actions de prévention possibles.
- Difficulté pour faire passer les messages vers ce public : Pour les deux roues, les notions de plaisir et liberté sont antinomiques avec la notion de légitimité de la règle. Message prioritaire à faire passer : Respect des limitations de vitesse pour ne pas surprendre les autres usagers et ne pas être surpris soi même en retour.
- Mieux impliquer les gestionnaires (en particulier sur les obstacles et le partage de la route)

Ce sont donc les préconisations sur lesquelles il faudra s'appuyer le plus, tout en continuant les actions déjà mises en œuvre.

Il faut trouver des clés pour améliorer la communication vers ce public, notamment dans un contexte de durcissement prévisible de la réglementation et du contrôle des vitesses qui amplifient la gravité de ce type d'accident.

Sensibiliser les collectivités.

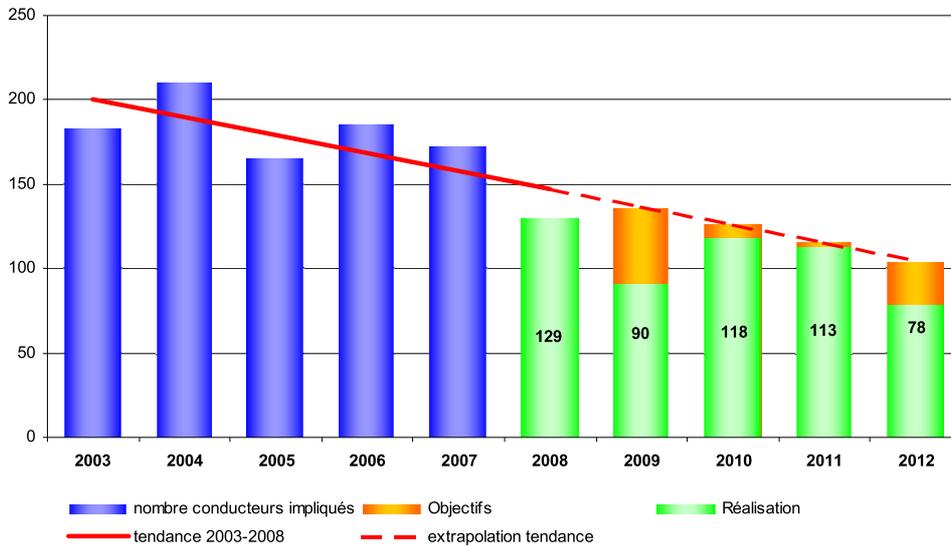
Nécessité d'élaborer un module de formation pour les représentants SR des collectivités territoriales.

2.3 L'objectif complémentaire de la Dordogne

2.3.1 Le risque routier professionnel

En 2008, l'approche de cet enjeu n'avait pas pu être réellement appréhendée, par méconnaissance de ce risque et de son recensement en termes d'accidents routiers. Les données existantes et prises en compte

nombre de conducteurs impliqués dans des accidents professionnels
réalisation à fin 2011



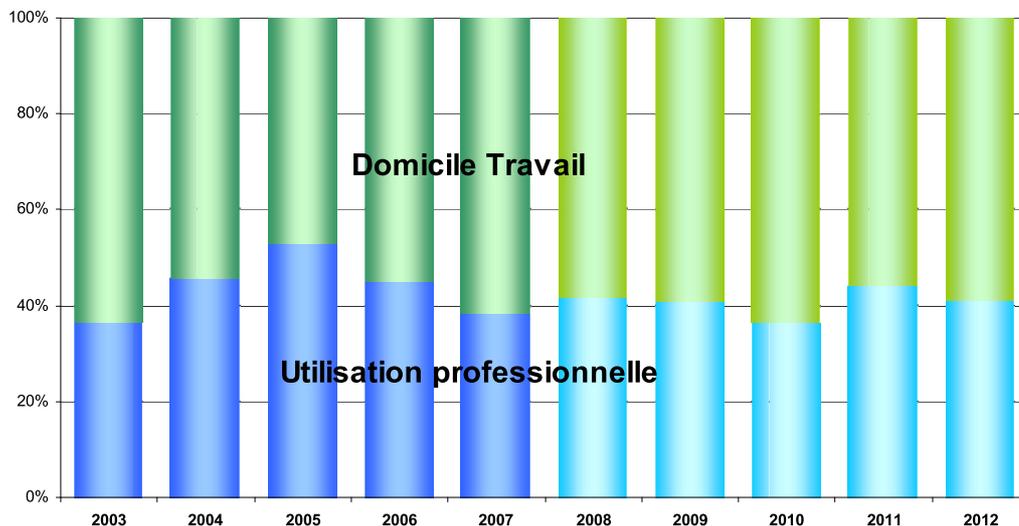
pour déterminer l'enjeu étaient alors des données (CARSAT ex CRAM) beaucoup plus globales que celles des BAAC dont la saisie était peu lisible ou/et peu comprise à l'époque.

Ceci nous a donc poussés à tenter a posteriori une approche similaire aux autres enjeux en examinant de près les données en notre possession.

Le graphique ci-contre montre une amélioration certaine due à plusieurs facteurs, dont le travail des institutions chargées de la protection des

travailleurs, les entreprises, mais aussi le discours institutionnel constant sur la sécurité routière, discours pas forcément ciblé risque routier professionnel.

répartition entre Utilisation Professionnelle et Domicile Travail



Dans ce bilan, il faut différencier 2 types de risque routier professionnel : le Trajet Domicile Travail et l'Utilisation Professionnelle.

Le graphique ci-dessus montre une augmentation des accidents lors de l'utilisation professionnelle du véhicule jusqu'en 2006, suivie d'une baisse jusqu'en 2007, puis, depuis 2008 une quasi stagnation de la part de chaque type d'utilisation, avec environ 60 % d'utilisateurs accidentés lors du trajet Domicile Travail.

A noter aussi qu'environ 2 % des usagers impliqués ont un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang, et que 19 % des ces accidents ont lieu avec des véhicules seuls.

Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :

- Promouvoir les démarches de protection des salariés auprès des TPE/PME, particulièrement pour les entreprises dont les salariés sont les plus exposés aux risques routiers (VRP, transports sanitaires, aides à domicile, ...)
- Informer / former les salariés à l'usage professionnel des véhicules, en particulier à l'usage des Véhicules Utilitaires Légers (VUL).
- Favoriser les modes de déplacement les plus sûrs, sécuriser les déplacements en particulier des plus jeunes

Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO

L'effort a porté sur l'offre d'une formation à l'éco-conduite.

Cette formation a été créée par la mission sécurité routière dans le cadre de la politique d'animation et de prévention.

Les premiers usagers ciblés ont été essentiellement les agents des DDI, de la Préfecture, d'ERDF, SNCF, d'une collectivité territoriale – Mairie de Coulounieix-Chamiers.

Préconisations du DGO difficiles à mettre en œuvre

Pas ou peu de connaissance sur les enjeux, les partenaires, leurs besoins, les offres de service existantes, les besoins non satisfaits.

Il est indispensable de mieux identifier et appréhender les besoins non satisfaits, les hiérarchiser, se fixer des objectifs et une stratégie de mise en œuvre.

Le groupe de travail qui réfléchira sur les orientations d'actions s'en chargera et déterminera la cible à privilégier.

2.4 Les Séniors

Les séniors n'avaient pas été considérés comme un enjeu spécifique au précédent DGO au vu de cette conclusion :

Conclusion :

La problématique de l'accidentalité des « séniors » en Dordogne n'a pas subi d'évolution particulièrement remarquable.

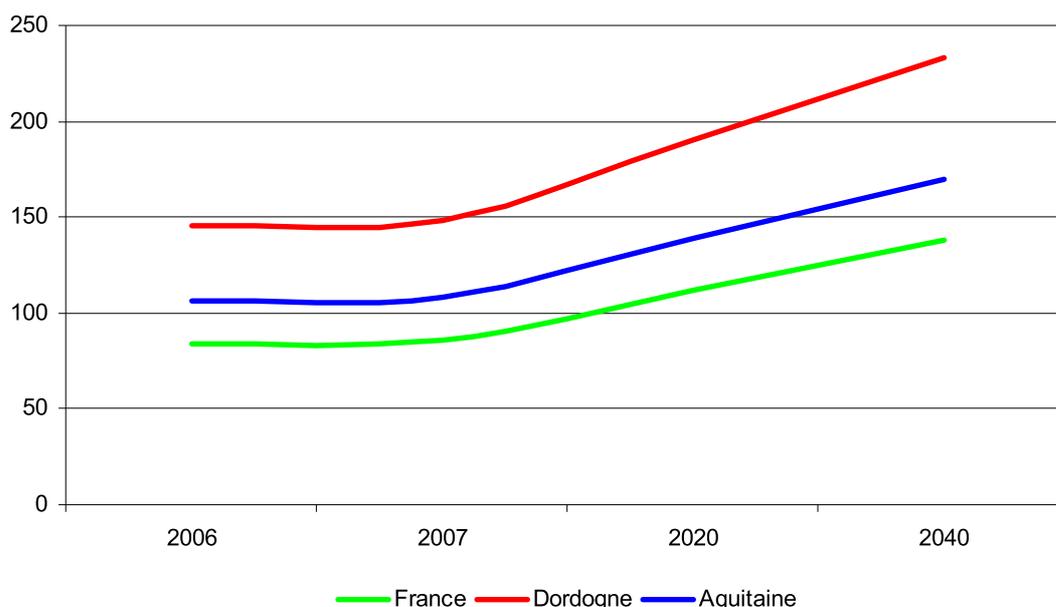
Cependant on peut estimer que l'évolution actuelle du vieillissement de la population du département se poursuivra en s'accroissant.

Même si les données actuelles de l'accidentalité montrent qu'il ne s'agit pas d'un enjeu majeur il faut rester attentif aux conditions de vie de cette population.

Il est à souligner que la Dordogne est un département rural avec une population vieillissante, beaucoup plus marquée qu'au niveau national. Cela induira à terme une aggravation de l'accidentalité des séniors. De plus, le problème des travailleurs sociaux et des aidants pour cette population sera à prendre compte car ils seront eux mêmes soumis à un risque routier professionnel accru.

C'est donc une population vulnérable qui mérite une attention particulière et donc de redéfinir un enjeu sénior pour le prochain DGO.

évolution du vieillissement



3 Choix des enjeux pour le DGO 2013 - 2017

Au vu du bilan ci-dessus, le comité de pilotage décide d'étudier les enjeux suivants :

- **Les Jeunes**

- **Les 2 RM** (2 Roues motorisés)

- **Le risque routier professionnel**

- **Les séniors** (se reporter à l'analyse globale de la période)

Il est aussi décidé de traiter les 2 autres enjeux existants au précédent DGO, Alcool et Vitesse, auxquels nous rajouterons les stupéfiants et autres substances addictives, comme thèmes transversaux que l'on retrouve dans les 4 enjeux principaux définis ci-dessus.

Le comité de pilotage a donc préconisé la formation de 4 groupes de travail correspondant chargés d'élaborer les orientations d'actions qui permettront de lutter contre l'insécurité routière et qui se trouveront déclinées en actions chaque année dans le Plan Départemental d' Actions Sécurité Routière et le Plan Départemental de Contrôles Routiers.



Document Général d'Orientations 2013 – 2017

ANALYSE ENJEUX SUR 2007 – 2011

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
PREAMBULE	4
APPROCHE GENERALE DE L'ACCIDENTALITE EN DORDOGNE	5
Accidents de véhicule léger seul sans piéton.....	7
Alcoolémie.....	8
Vitesse	9
Temporalité	10
Localisation.....	11
LES ENJEUX	14
LES JEUNES	14
Les jeunes et le permis de conduire	15
Les jeunes et l'alcool	16
LES 2 ROUES MOTORISES (2RM)	18
Répartitions des accidents 2RM	19
Les 2RM et l'alcool	20
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL	21
Répartition par classe d'âges	21
Répartition Hommes - femmes	21
Répartition catégories socioprofessionnelles	22
Les accidents professionnels et l'alcool	22
Temporalité	23
LES SENIORS	24
Comparaisons.....	25
Les seniors et l'alcool.....	26
Les seniors piétons.....	26

INTRODUCTION

Le Document Général d'Orientation 2009 - 2012 arrivant à échéance, il est procédé à l'élaboration du nouveau document qui portera sur les années 2013 - 2017.

La première réunion du Comité de Pilotage a eu lieu le 27 mars 2012, après présentation d'une évaluation du DGO 2009 - 2012, le comité a décidé de retenir 4 enjeux principaux :

- **Les Jeunes**
- **Les 2 RM** (2 Roues motorisés)
- **Le risque routier professionnel**
- **Les séniors** (se reporter à l'analyse globale de la période)

Les thématiques alcool, stupéfiants, substances addictives et vitesse seront étudiées de façon transversale pour chacun de ces 4 enjeux.

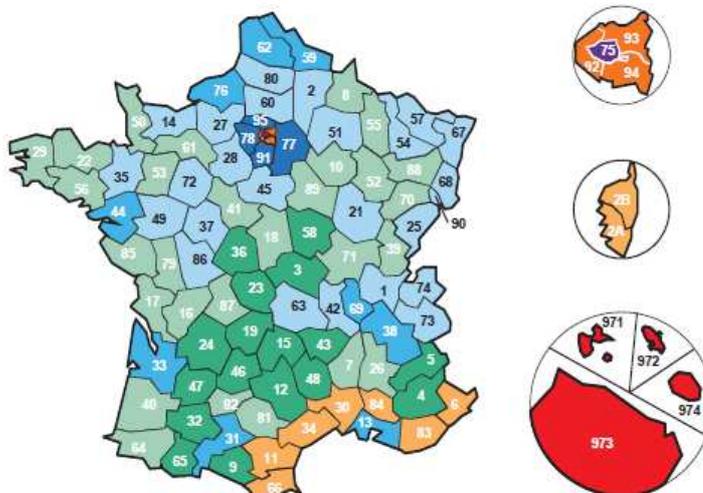
L'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière a été chargé d'une part de réaliser une analyse des 4 enjeux, et d'autre part, de répondre aux demandes complémentaires des groupes de travail mis en place.

PREAMBULE

La Dordogne fait partie d'une famille de départements définis comme « ruraux peu denses » Cette famille (F7) a permis d'établir les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) en donnant une comparaison raisonnée entre différents départements et leurs moyennes chiffrées. Cette famille de départements ruraux peu denses en regroupe 17 à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée¹.

Le choix de comparaison se fixera sur les 3 départements limitrophes de la Dordogne, à savoir la **Corrèze**, le **Lot** et le **Lot et Garonne**.

N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair

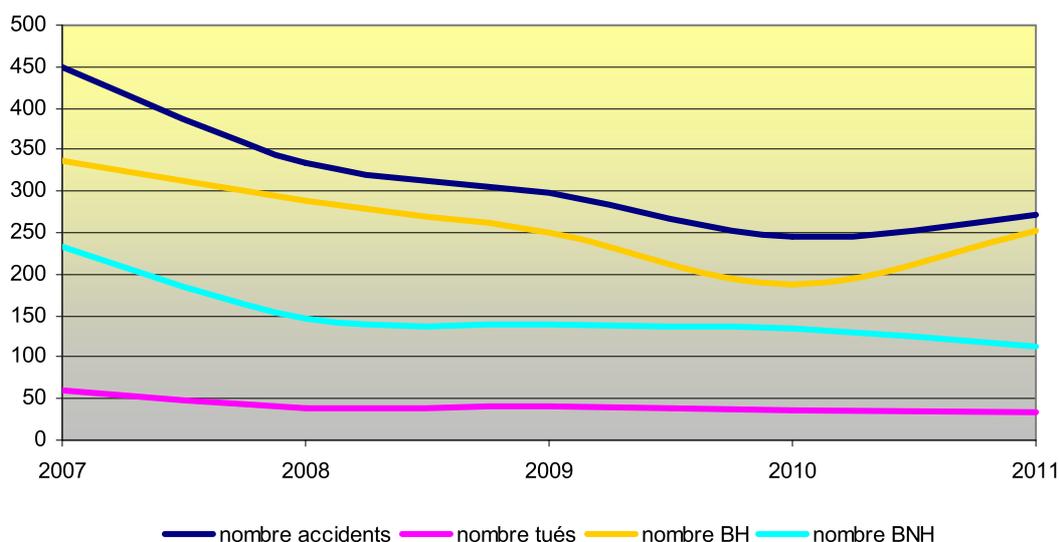


¹ Etude réalisée par le SETRA pour le compte de l'ONISR

APPROCHE GENERALE DE L'ACCIDENTALITE EN DORDOGNE

Entre 2007 et 2011, l'accidentalité du département de la Dordogne a connu une diminution notable des accidents recensés, même si l'année 2011 montre un essoufflement, voire une légère reprise.

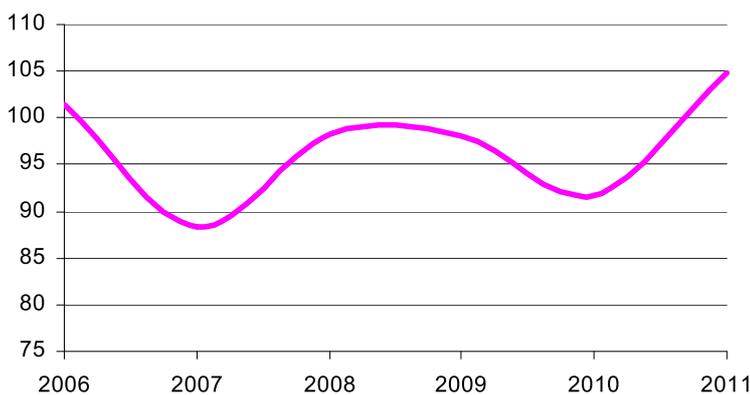
évolution de l'accidentalité annuelle en Dordogne



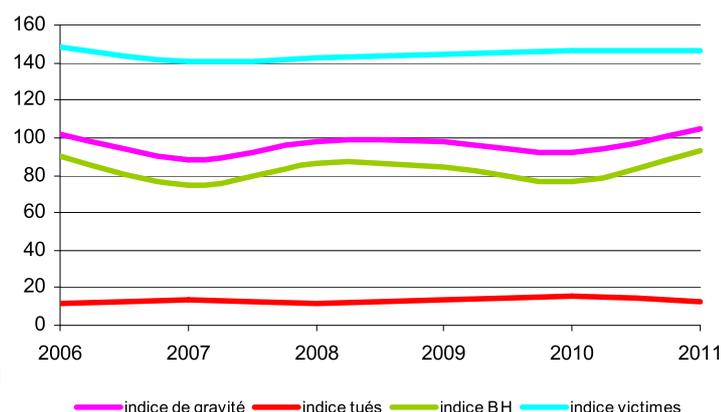
Le même constat peut être fait pour le nombre de blessés hospitalisés² dont la courbe ci-contre marque une reprise importante et inquiétante. Cette courbe est à comparer avec celle des tués, en constante baisse, même si une stagnation semble se manifester depuis 4 années (les chiffres sont faibles donc les écarts moins marqués). En effet l'addition des 2 courbes permet de

mesurer une gravité plus pertinente que la seule utilisation des tués (cf. graphique suivant). Enfin, la tendance des blessés non hospitalisés reste à la baisse.

indice de gravité



comparaison et évolution de différents taux



L'indice de gravité³ des accidents a connu 2 années basses, 2007 et 2010, mais pour l'année 2011 il repart significativement à la hausse. Il n'y a pas d'explication mécanique à cette évolution.

En effet, comme il est noté dans le graphique ci-dessus à droite, l'indice de victimes par accident n'a pas d'évolution réelle et significative.

C'est essentiellement le nombre de blessés hospitalisés qui influe le plus sur l'évolution de l'indice de gravité (courbe verte ci-dessus) dont l'évolution est parallèle à celle de la gravité globale.

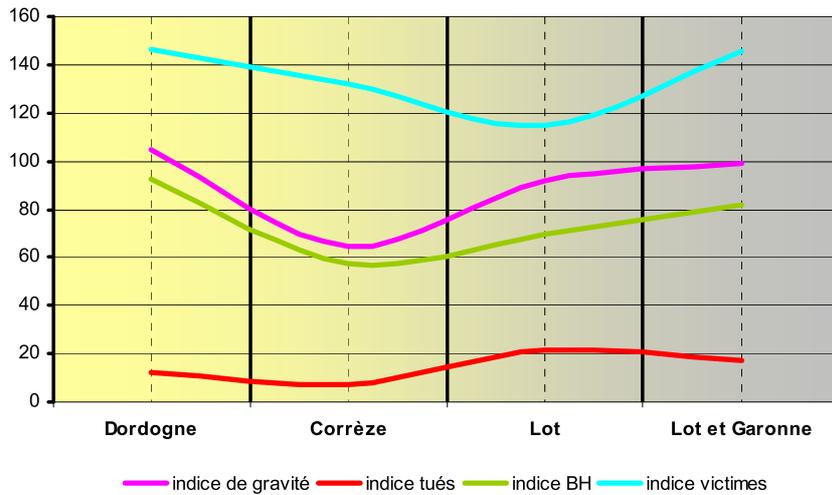
Il est donc nécessaire d'envisager une analyse des causes de la violence des chocs, de la gravité des blessures et de l'utilisation des équipements de sécurité dans les véhicules, entre autres, qui sont parmi les facteurs d'aggravation notable.

² Victimes admises comme patients (avec soins) dans un hôpital plus de 24 heures

³ Les indices sont calculés pour 100 accidents

La comparaison avec les départements choisis, appartenant à « la famille 7 » donne des résultats contrastés

comparaisons différents indices



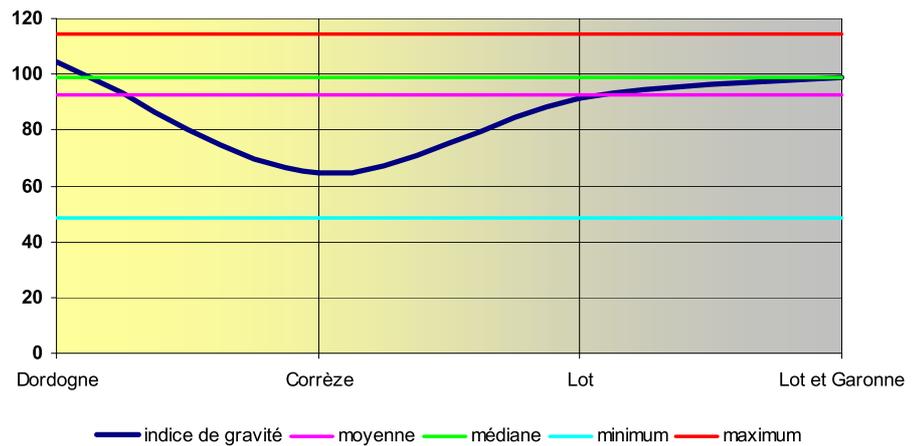
suivant les indices que l'on étudie sur l'année 2011. En effet la Corrèze a les indices de gravité, indices tués et indices BH les plus faibles mais pas l'indice victimes. Ceci veut dire qu'il y a beaucoup d'usagers impliqués dans les accidents en Corrèze. Toutefois la gravité réelle des accidents est moindre, comparativement au Lot dont l'indice victimes est le plus bas et les indices de gravités sont dans les plus importants, avec l'indice le plus fort en indice tués. La différence se fait sur les blessés répertoriés comme non hospitalisés. Ces résultats sont toutefois insuffisants et ne permettent pas de situer le département de la Dordogne au sein des départements similaires dits « ruraux peu denses »

C'est pourquoi nous proposons de détailler ces quatre indices des quatre départements choisis par rapport aux moyennes, médianes, minimas et maximas de tous les départements de « la famille 7 ».

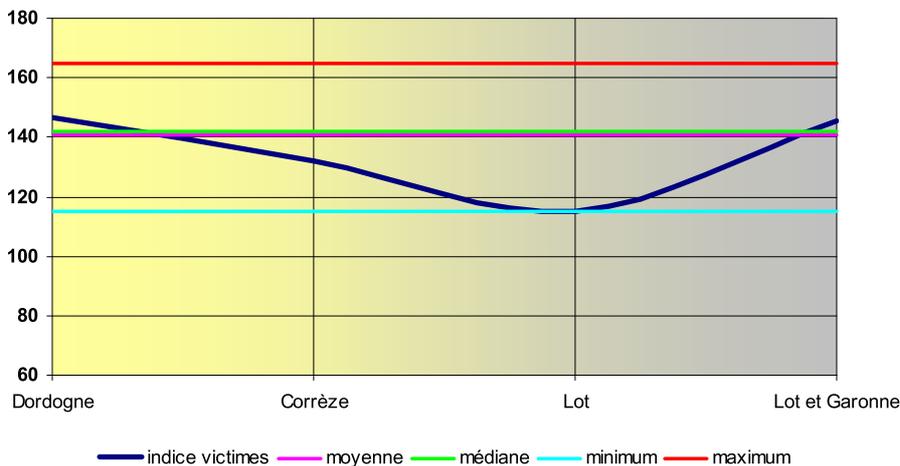
En premier, la gravité générale (tués + BH). Le graphique ci-contre montre que le département de la Dordogne est au dessus de l'axe médian, de la moyenne contrairement aux trois autres départements qui sont en dessous de la médiane, voire de la moyenne. Cela confirme que nous sommes donc dans un département où les accidents présentent une forte gravité, même si l'on se situe au bas de la mauvaise moitié.

A nombre d'accidents égal, il y a plus de victimes graves en Dordogne que dans les 3 autres départements.

comparaison indices gravité départements famille 7



comparaison indices victimes départements famille 7

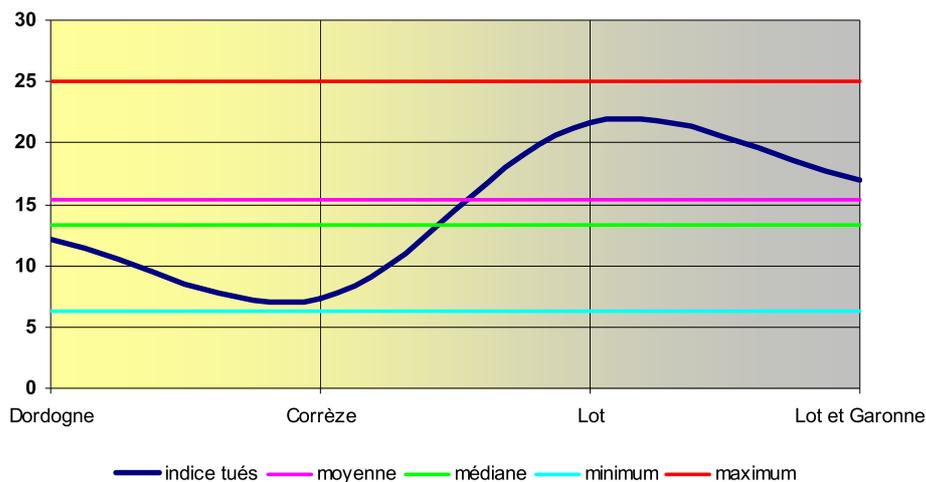


Même raisonnement si l'on se réfère à l'indice victimes, la Dordogne, comme le Lot et Garonne sont au delà de l'axe médian, au bas de la mauvaise moitié.

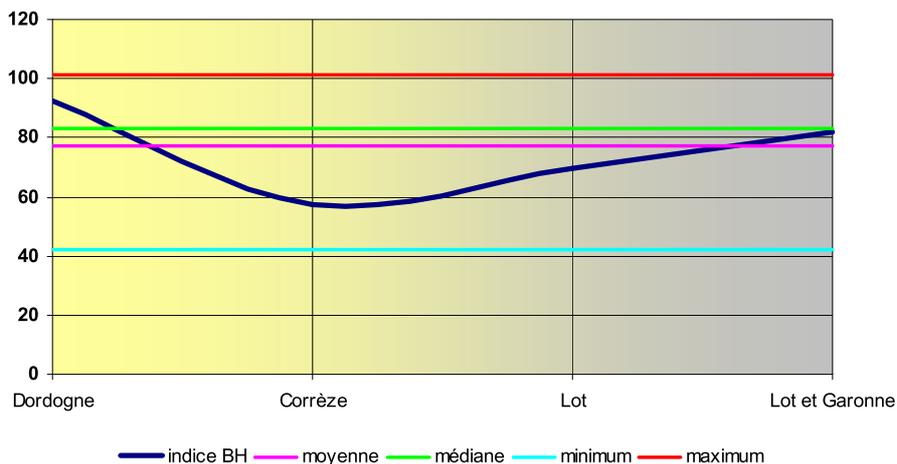
A nombre d'accidents égal, il y a plus d'usagers impliqués et blessés ou tués sur ces 2 départements.

comparaison indices tués départements famille 7

En terme d'indice tués, le département de la Dordogne se trouve dans la moitié basse des départements de la même famille en compagnie de la Corrèze qui confirme le « relativement peu » de gravité de ses accidents en terme de tués. A nombre d'accidents égal, le département de la Dordogne et de la Corrèze ont moins de tués que les deux autres départements.



comparaison indices BH départements famille 7



Enfin, en indice blessés hospitalisés, le département de la Dordogne est le plus mal placé des quatre départements étudiés et son indice se rapproche du maximum de la famille des départements « ruraux peu denses ».

A l'analyse de ces quatre indices, on remarque que le

département de la Dordogne est un département où les accidents sont graves à très graves et que cette gravité concerne davantage les blessures plutôt que la mortalité.

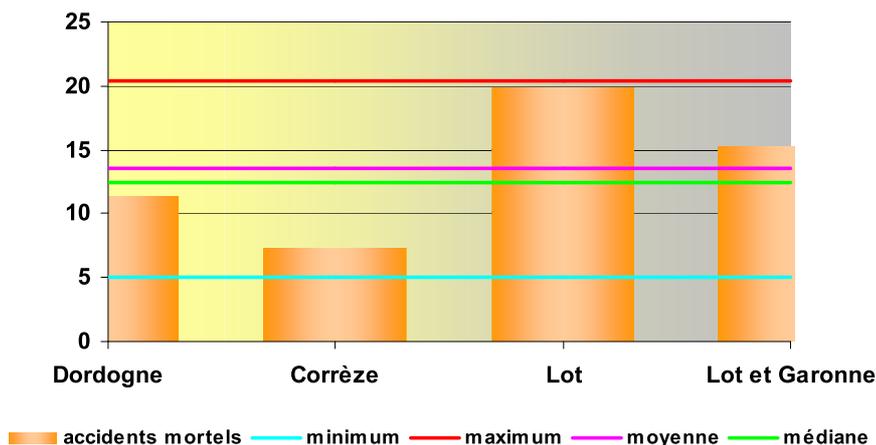
Dans la famille des départements « ruraux peu denses », la Dordogne se retrouve dans la moyenne des départements les plus gravement accidentogènes.

Accidents de véhicule léger seul sans piéton

C'est dans les départements « ruraux peu denses » que les accidents de « véhicule léger seul » sont les plus importants. En effet avec 11 % la Dordogne n'échappe pas à la règle des accidents qui ont lieu avec des VL⁴ seuls, certes loin du Lot et du Lot et Garonne. Tous types de véhicules confondus, cela représente en Dordogne près de 43% des accidents.

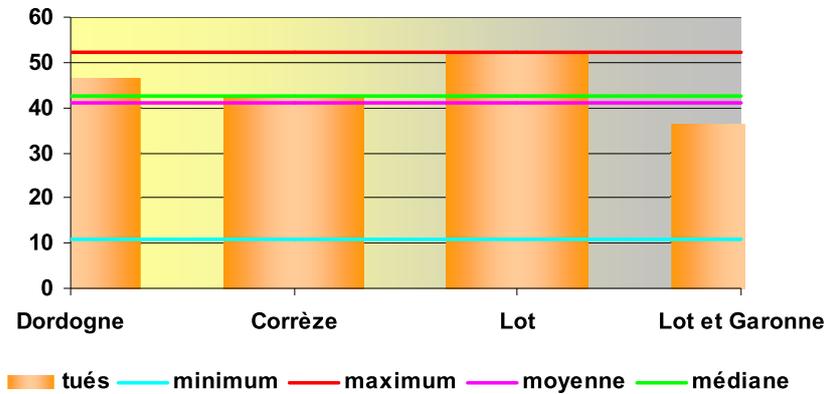
Ces accidents sont dus à des pertes de contrôle pour diverses raisons (comportement, état de la chaussée, ...) avec choc sur des obstacles fixes, ce qui augmente leur gravité.

nombre d'accidents mortels véhicule léger seul pour 100 accidents sur la période 2007 - 2011



⁴ VL = Véhicule Léger

nombre de tués dans accidents à véhicule léger seul pour 100 tués sur la période 2007 - 2011



de protection ou d'éradication des obstacles.

Ce type d'accidents occasionne beaucoup de victimes et surtout beaucoup de tués. Ces derniers représentent, en Dordogne, 46% des tués pour les véhicules légers et 69 % des tués tous types de véhicules et d'usagers confondus.

Suivant le graphique ci-contre, on remarque que la Dordogne est sensiblement identique à la Corrèze, inférieure au Lot et supérieure au Lot et Garonne. En outre elle est dans la moitié la plus mauvaise de sa catégorie de départements.

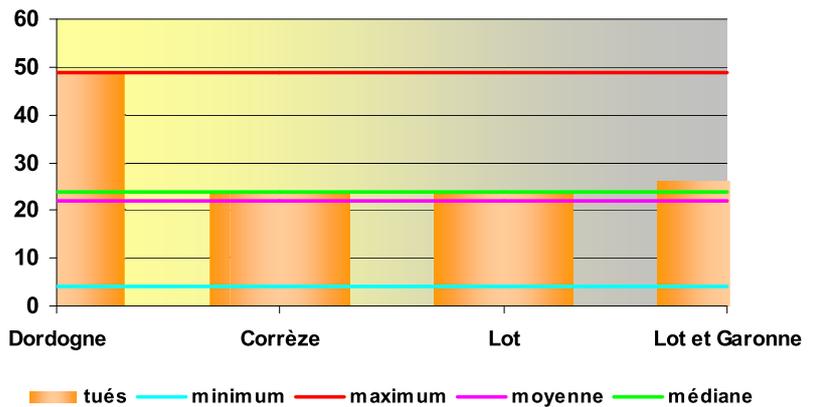
Un effort peut et doit être fait sur ce type d'accidents, tant en matière d'amélioration du comportement que

Alcoolémie

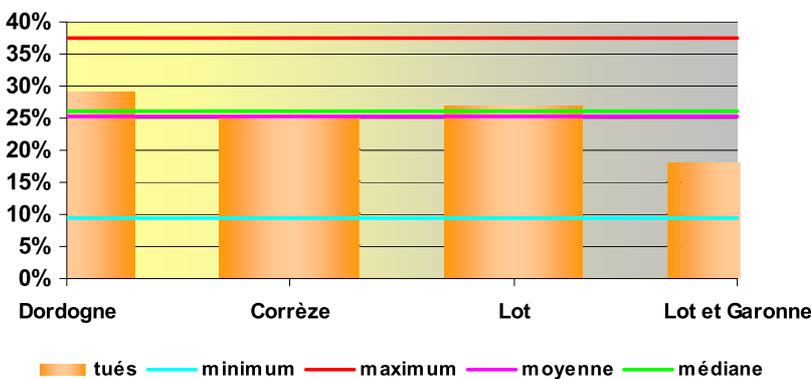
Le département de la Dordogne compte le plus de tués dans les accidents avec présence d'alcool pour les départements de sa catégorie (49 tués sur la période étudiée). Il se situe loin devant les 3 départements de comparaison qui atteignent juste ou dépassent légèrement la valeur médiane de cette famille de départements.

Toutefois, le taux de remplissage des fichiers BAAC étant différent d'un département à l'autre, il est nécessaire

nombre de tués dans les accidents avec alcool sur la période 2007 - 2011



% de tués dans les accidents avec alcool pour les accidents avec taux d'alcool connu sur la période 2007 - 2011



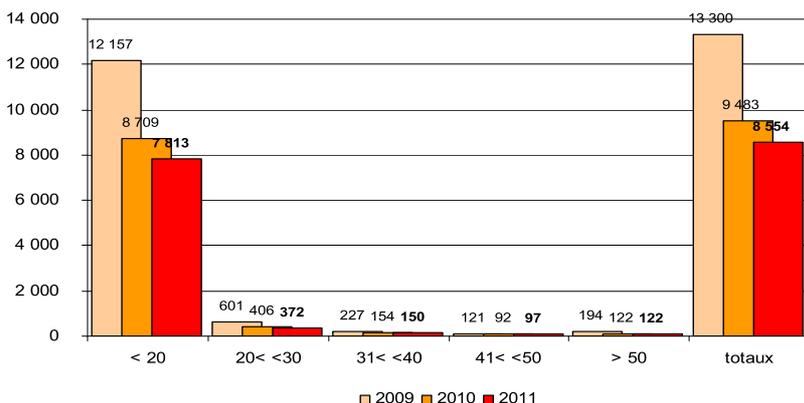
de ramener les calculs et les comparaisons au nombre de tués dans les accidents corporels avec alcool connu, afin d'obtenir une comparaison plus cohérente.

Le nouveau graphique établi après cette correction montre un rééquilibrage des résultats et rapproche le département de la Dordogne de la valeur médiane qu'atteignent la Corrèze et le Lot, le Lot et Garonne étant nettement plus bas.

Il faut aussi noter que l'évolution du nombre de tués dans les accidents avec alcool, sur la période étudiée donne une tendance à la baisse importante pour le département de la Dordogne. Le nombre a été divisé par plus de 2 entre 2007 et 2011 (respectivement 16 tués et 7 tués). Enfin, le faible nombre d'alcoolémie relevé masque le niveau des taux d'alcoolémie qui est très haut.

Vitesse

évolution des infractions constatées



vitesse, au moins sur les secteurs d'efficience des CSA fixes.

Le même graphique établi pour tous les radars du département en fonctionnement année par année donne un résultat quasi équivalent, mais une amplitude plus faible.

Il faut aussi remarquer l'année 2009 relativement semblable à 2007, alors que le nombre d'équipement est en augmentation, ainsi qu'une baisse notable en 2008.

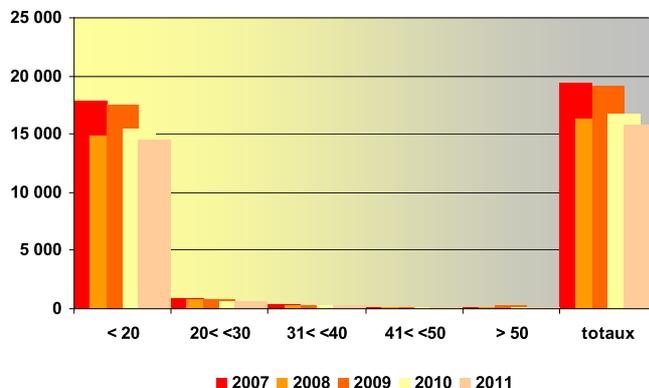
Cette baisse est en partie due au coût du carburant ce qui a permis en 2008 d'abaisser significativement la gravité des accidents.

La vitesse est difficile à quantifier sur les accidents et nécessiterait une étude particulière accident par accident.

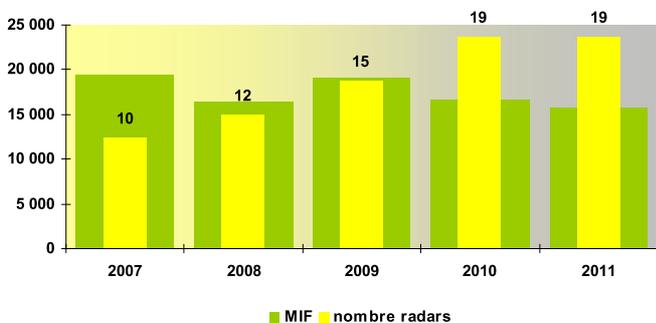
Néanmoins, une approche de la vitesse, ou du moins de la modification du comportement des usagers par rapport à la vitesse peut être faite en étudiant les infractions relevées par les radars Contrôle Sanction Automatisés (CSA) fixes.

Le graphique ci-contre montre qu'à nombre de radars égal, les messages d'infraction (MIF) relevés sont en diminution notable, ce qui laisserait à penser à une diminution globale de la

évolution des infractions constatées



évolution des infractions et des CSA



La comparaison de l'évolution des infractions relevées par les CSA et l'évolution des CSA en service montrent qu'il n'y a pas une relation étroite entre les 2 évolutions. Elles ne se font pas dans le même sens. Il faut noter aussi que la modification des panneaux signalant les CSA n'a pas eu d'effet d'augmentation des MIF.

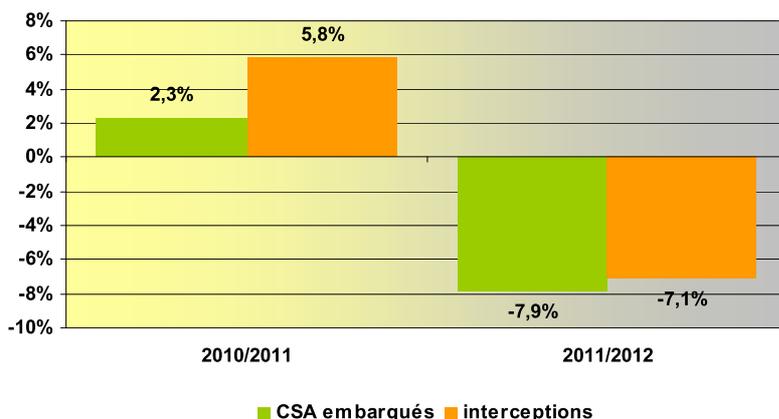
Pour Info en Dordogne : la modification de flux de circulation sur Lembras a fait diminuer le nombre d'infractions relevées sur ce secteur de manière plus importante que sur les autres CSA.

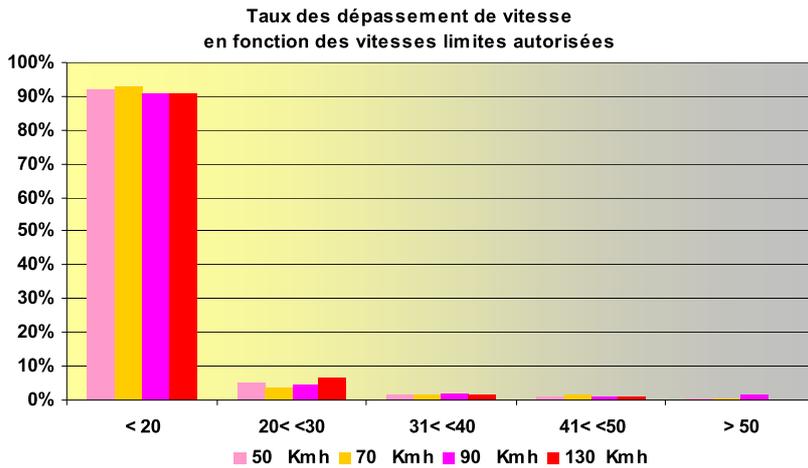
Cependant, en 2011, 8 CSA relèvent une augmentation des MIF, augmentation qui ne couvre toutefois pas la diminution globale.

Cette diminution existe quelle que soit la tranche de dépassement de vitesse, cependant elle est 3 fois moins importante pour les dépassements supérieurs à 40 km/h.

Une analyse de l'évolution des interceptions et des MIF CSA embarqués calculées par rapport aux heures d'agents en « activité circulation et sécurité routière », confirme la tendance à la baisse entre 2011 et 2012 après une légère hausse entre 2010 et 2011.

évolution des MIF hors CSA fixes



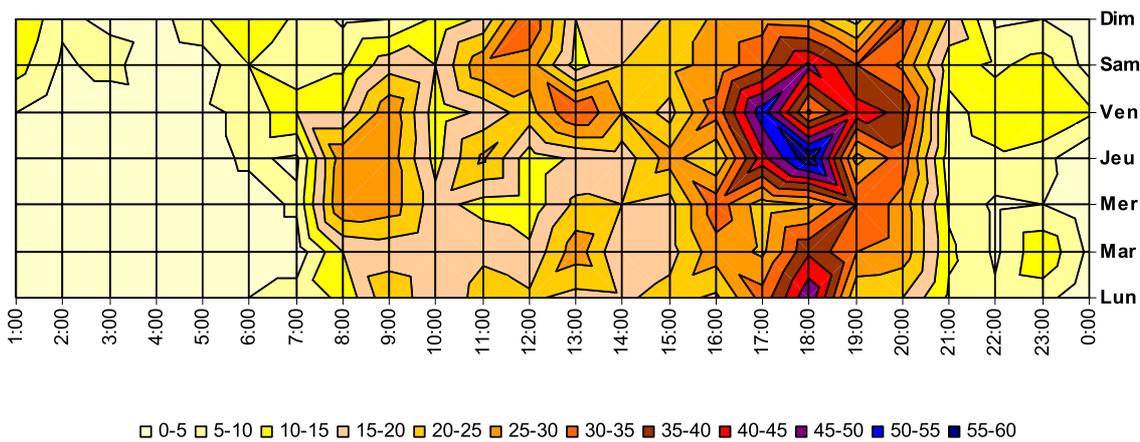


Enfin, quelle que soit la VLA⁵, on note une répartition quasi identique des types de dépassement avec une forte majorité de vitesses comprises entre 1 et 20 KM/h au dessus de la VLA. Les chiffres globaux sont faibles, rapportés au trafic, mais il faut toutefois noter des dépassements de vitesse au-delà de 40 km/h plus présents dans les VLA 70 km/h et 90 km/h. Cela est en partie dû au nombre d'équipements répartis sur ces secteurs qui permettent ainsi une approche plus précise.

Remarque : Tous les accidents mortels ne sont pas dus à une vitesse excessive ou inadaptée, mais une vitesse inadaptée devient meurtrière en cas de choc, la mort étant provoquée par la décélération brutale.

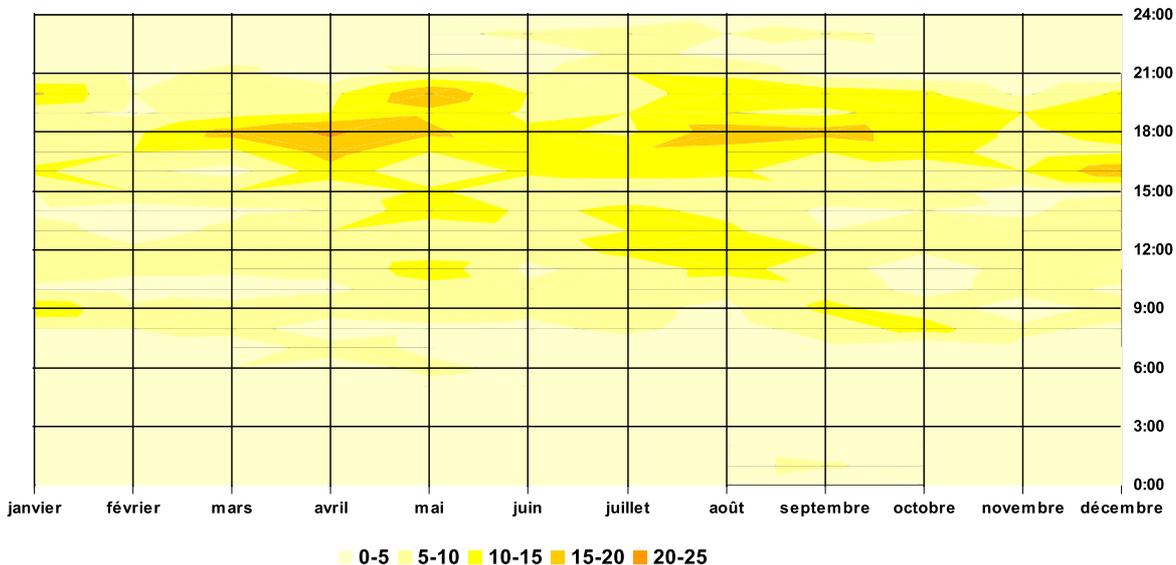
Temporalité

répartition des usagers accidentés par jour et par heure de 2007 à 2011



Sur la période 2007-2011, les usagers ont plus spécifiquement un accident en fin de journée et plus particulièrement les jeudis et vendredis, tant en agglomération que hors agglomération.

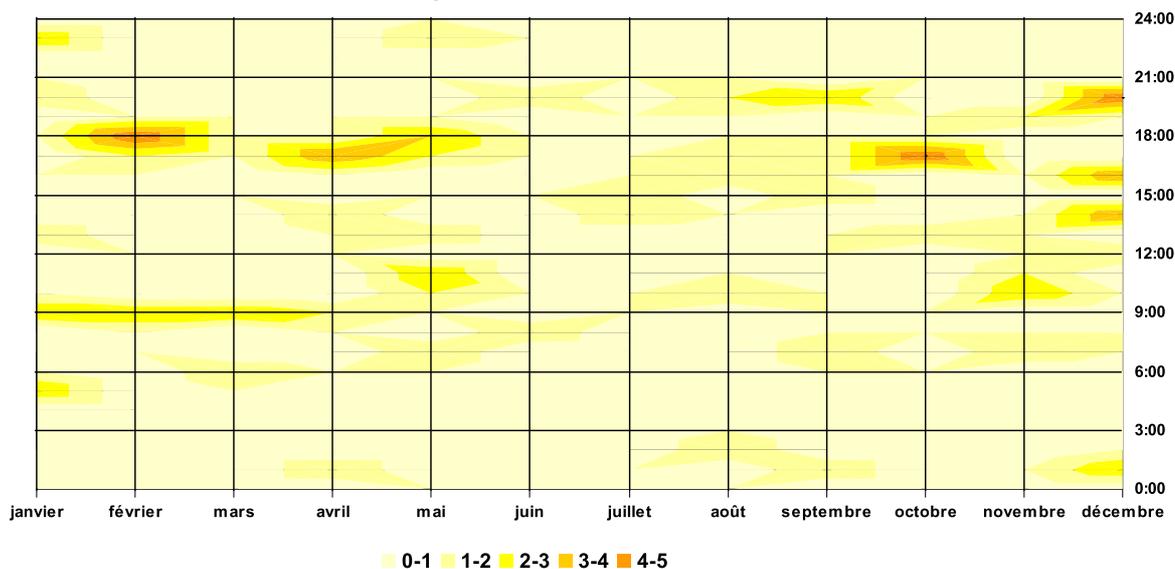
temporalité des accidents



Le graphique ci-contre confirme la première approche pour les horaires sensibles des accidents corporels recensés, mais il met en lumière les saisons les plus accidentogènes. 2 périodes se détachent vers 18h00, de mars à avril et Août à Septembre.

⁵ VLA : Vitesse Limite Autorisée

temporalité des accidents mortels



Pour les accidents mortels, compte tenu du faible nombre, il est difficile de déterminer des périodes précises et irréfutables. Le graphique ci-contre montre que les périodes les plus meurtrières ne regroupent que 5 tués au maximum. C'est peu pour affirmer que des mois

sont plus meurtriers que d'autres. Il serait indispensable de mener la recherche sur une période beaucoup plus importante.

Localisation

Sur la carte suivante sont représentés tous les accidents recensés par les forces de l'ordre, et géo référencés.

Une différence de représentation montre les accidents mortels et les accidents n'ayant occasionnés que des blessés hospitalisés ou non.

Cette carte montre qu'il n'y a pas à proprement parlé de lieu d'accumulation, de points noirs, pour les accidents corporels en Dordogne, mais une accidentalité diffuse sur tout le territoire départemental

Néanmoins les « guirlandes » de points dessinent des axes plus exposés que d'autres ; ce sont principalement les axes les plus circulés (RD 936, 939 ..., RN 21, 221...) ainsi que l'approche des agglomérations de Périgueux et de Bergerac qui concentrent les activités du département.

De façon globale, en considérant toutes les agglomérations du département, il y a plus d'accidents corporels recensés « hors agglomération » qu'en « agglomération », environ 1,4 fois plus.

On retrouve ce type de rapport, plus accentué, pour les tués, 5 fois moins en agglomération, et 1,6 fois moins de blessés.

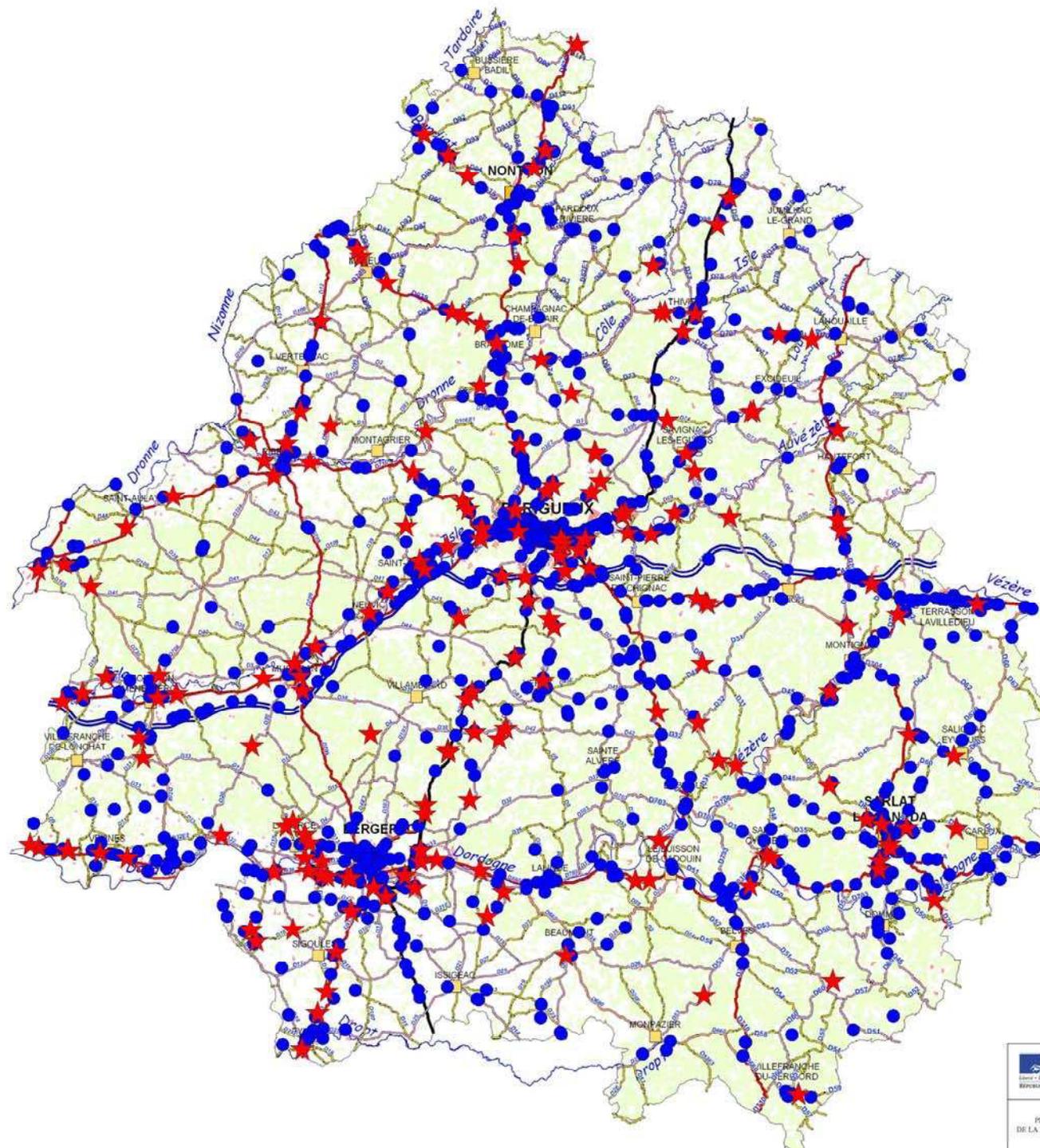
La grande différence de gravité est due aux vitesses moindres, même si l'on retrouve beaucoup plus d'usagers vulnérables en agglomération, les VLA étant de 50 km/h et moins.

Département de la Dordogne

Accidents 2007 - 2011

-  Autoroute A89
-  Routes Nationales
-  R.D. Réseau de désenclavement
-  R.D. Réseau structurant principal
-  R.D. Réseau structurant secondaire
-  R.D. Desserte locale

-  Accident mortel
-  Accident corporel non mortel

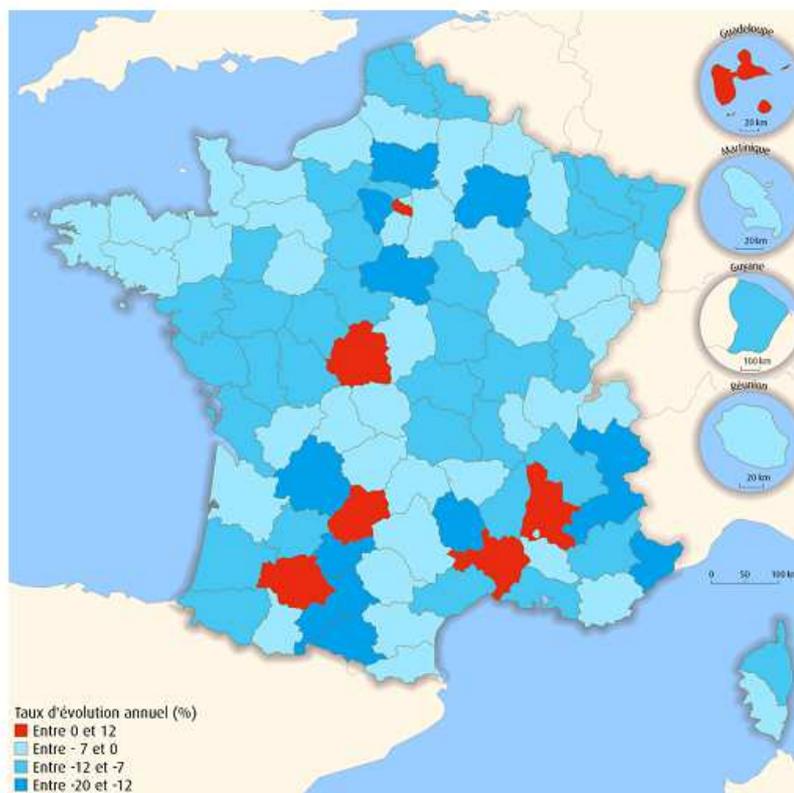


	Accidents	Accidents mortels	Tués	BH	BNH
2007	449	57	61	336	234
2008	333	36	39	288	147
2009	298	40	41	251	139
2010	246	34	37	189	134
2011	273	31	33	253	114
Ensemble	1599	198	211	1317	768

Evolution des accidents graves en carte comparée des départements dans toute la France

La carte montre que la Dordogne a été dans le peloton des départements dont les efforts conjugués prévention/répression ont eu les plus grandes efficacités (soit entre -20% et -12% de taux d'évolution annuelle). Toutefois, le département partait de nombres élevés et cette diminution importante, ne semble pouvoir perdurer à un tel rythme.

Évolution annuelle 2008-2009/2006-2007 des accidentés graves de la route



Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

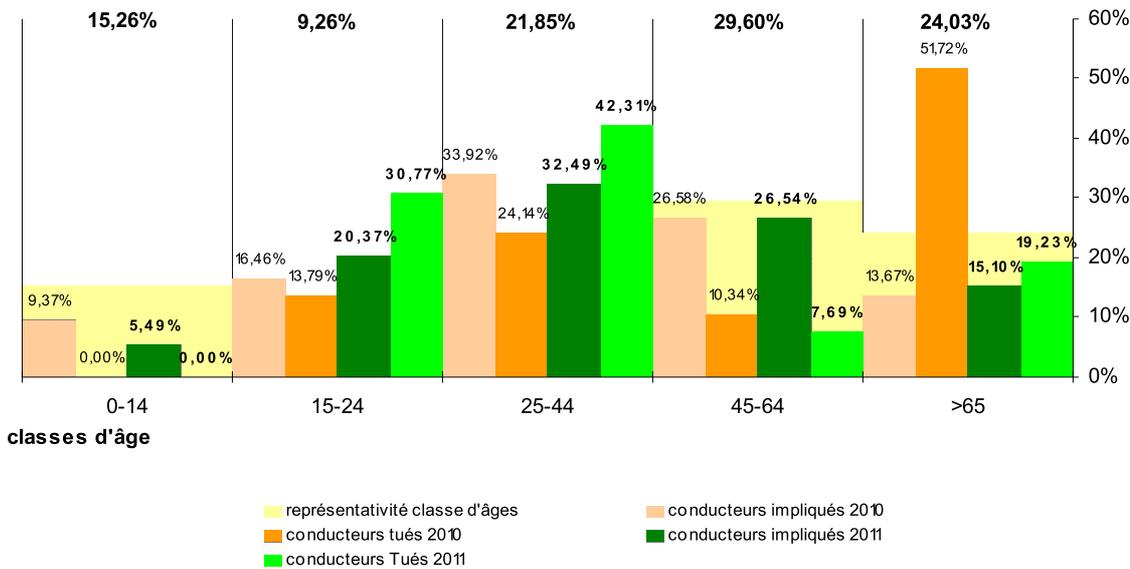
Le nombre d'accidents corporels recensés par les forces de l'ordre sur la période 2007-2011 est de 1596. Ces accidents ont fait 2293 victimes pour 3589 usagers impliqués. On a dénombré 211 tués dans 198 accidents mortels, 1314 blessés hospitalisés et 768 blessés non hospitalisés.

LES JEUNES

Cet enjeu a été défini comme enjeu national en 2006, il est reconduit en 2013 compte tenu des résultats obtenus dans le département de la Dordogne.

Dans le département, les jeunes de 24 ans et moins représentent tous usagers confondus (conducteurs, passagers, piétons) 24,5% de la population. Sur les 5 dernières années, 2007-2011, ils concernent 34% des victimes et plus de 27% des tués sur la route.

rapports conducteurs impliqués/tués selon les classes d'âge et leur représentativité dans la population périgourdine



Si l'on considère seulement les conducteurs de VL ou de 2 roues motorisés, ils représentent environ 9,3% de la population globale de la Dordogne et 32% des impliqués dans les accidents.

Le graphique ci-contre illustre le phénomène sur les années 2010 et 2011.

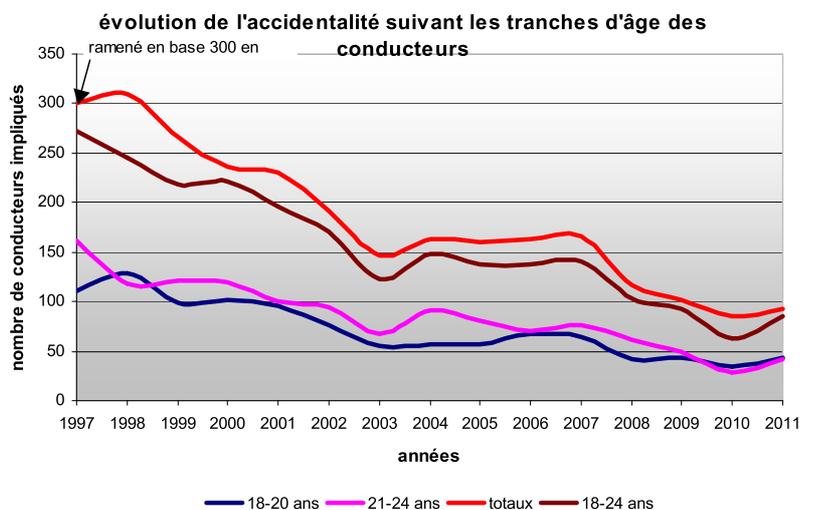
1 jeune conducteur est donc impliqué dans 1 accident sur 3

Ce constat était exactement le même lors de l'étude des enjeux du précédent DGO.

Toutefois, lorsque l'on regarde l'évolution de leur comportement, leur acceptation des règles et du discours de sécurité routière, au regard de l'évolution comparée de leur accidentalité et de l'accidentalité globale, il apparaît qu'elle est identique à celle de tous les usagers quel que soit leur âge.

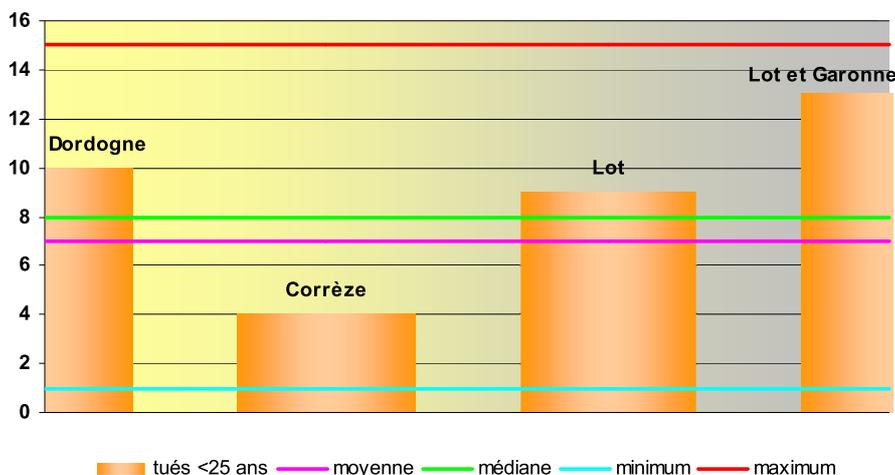
Le graphique ci-contre, qui traite de l'évolution de l'accidentalité en Dordogne suivant des tranches d'âge, montre une certaine homothétie des 2 courbes (*rouge et marron*) qui confirme bien ce constat.

Les jeunes ne sont donc pas en dehors du discours actuel, leur compréhension est la même que la population générale.



La différence réside dans le rapport entre la représentativité de leur tranche d'âge et leur présence prédominante dans les accidents recensés.

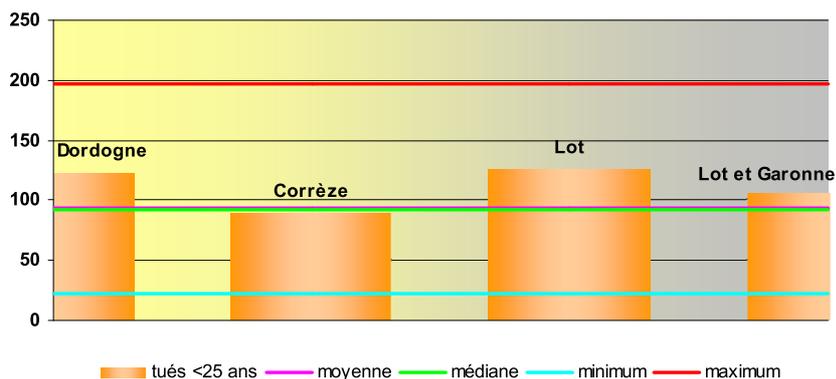
nombre de tués de moins de 25 ans en 2011



En comparaison avec les autres départements pour la même famille, le nombre de jeunes tués dans des accidents de voiture en Dordogne est au-delà de la médiane de tous les départements. Par rapport aux 3 départements limitrophes, seul le département du Lot et Garonne est au-dessus. Les écarts sont importants. Seule la Corrèze est en bonne posture.

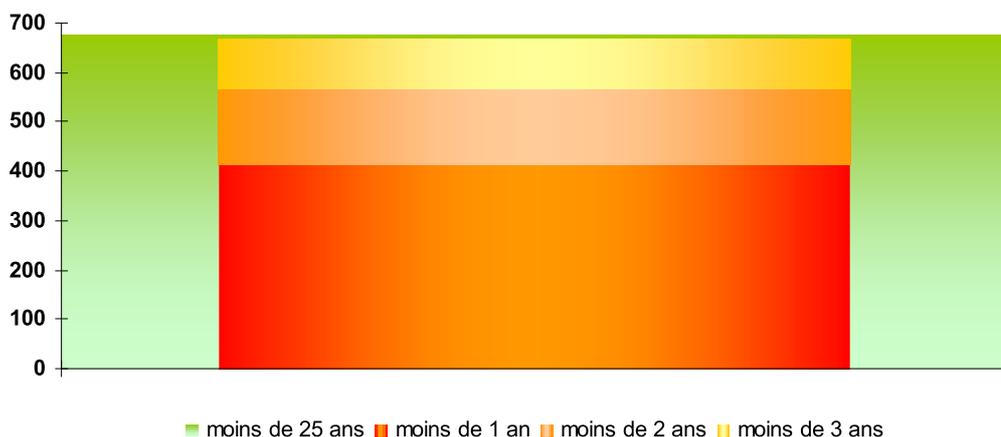
indice de tués de moins de 25 ans en 2011 par rapport à la tranche d'âge

L'indice formé par le nombre de tués de moins de 25 ans rapporté à cette population, montre que la Dordogne se retrouve dans la moitié haute des départements de la même famille en compagnie du Lot et du Lot et Garonne avec des écarts resserrés et des positions inversées. La Corrèze est là juste au niveau médian.



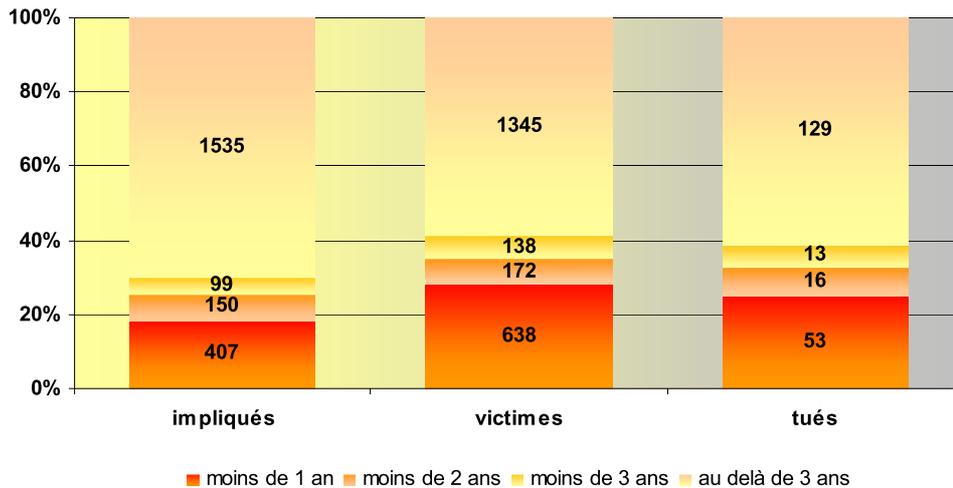
Les jeunes et le permis de conduire

part des impliqués en fonction de l'age du permis de conduire par rapport aux conducteurs impliqués de moins de 25 ans



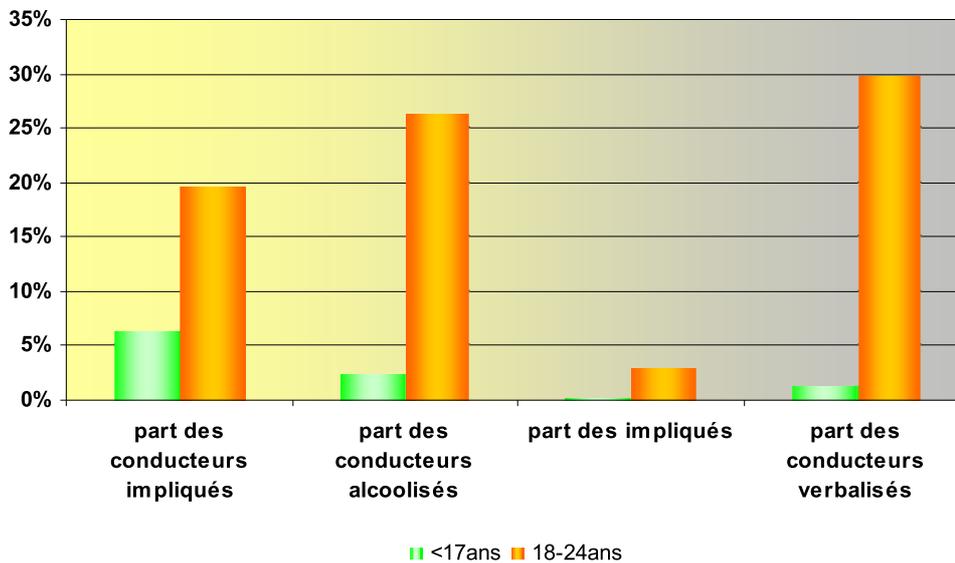
Les conducteurs ayant le permis depuis au plus 3 ans représentent près de la totalité des conducteurs de moins de 25 ans impliqués dans des accidents corporels. Chez ces conducteurs, la grande majorité (60%) a moins de 1 an de permis, le nombre d'impliqués diminue pour les conducteurs les plus anciens. On en déduit que l'inexpérience est « facteur » d'accident.

comparaisons en fonction de l'âge du permis de conduire



Les conducteurs ayant moins de 3 ans de permis de conduire représentent environ 30% des conducteurs impliqués et sont présents dans des accidents ayant fait plus de 40% de victimes et 39% des tués. Même si ces conducteurs ne sont pas les impliqués les plus nombreux, ils occasionnent proportionnellement plus de victimes et de tués que les autres conducteurs. Cela se vérifie particulièrement pour les moins de 1 an de permis responsables de 24 % des tués.

alcoolisation des jeunes conducteurs impliqués



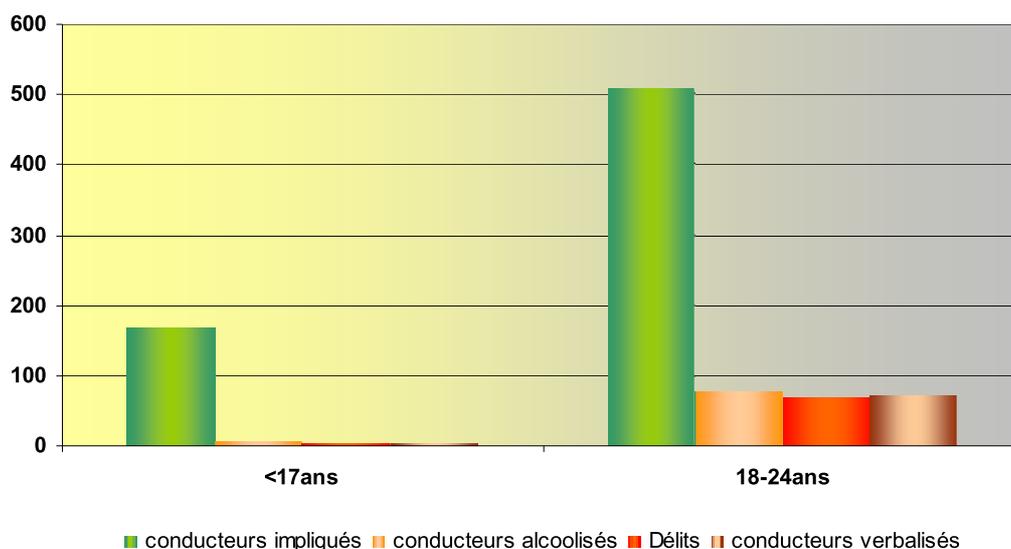
Les jeunes et l'alcool

Sur la période 2007-2011, l'alcoolisation est présente chez les jeunes. Elle représente 29% des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents corporels et 26% des conducteurs impliqués dans les accidents corporels recensés.

Les jeunes alcoolisés représentent 3,2% de tous les conducteurs impliqués dans l'ensemble des accidents et 31% de tous les conducteurs verbalisés pour alcoolémie illicite.

12% des jeunes conducteurs impliqués sont alcoolisés.

alcoholisation des jeunes conducteurs impliqués



Le niveau d'alcoolisation est très élevé.

Au delà de 0,80 g/l de sang pour 84% des jeunes conducteurs contrôlés positifs alors qu'il n'est que de 5% pour ceux contrôlés entre 0,5 g/l et 0,8 g/l.

Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

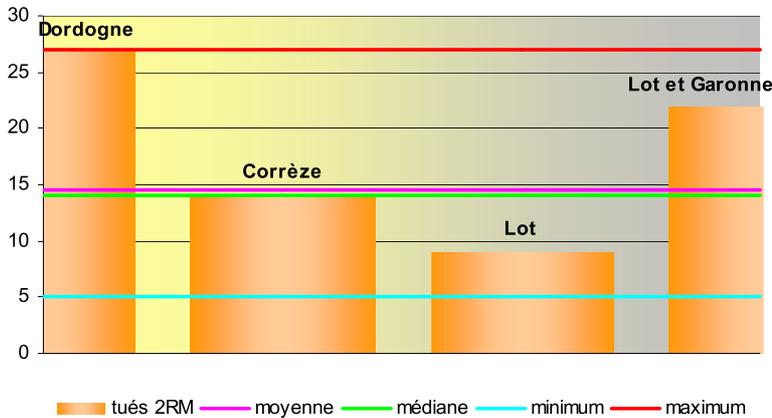
Le nombre de jeunes conducteurs de moins de 25 ans impliqués dans les accidents corporels sur la période 2007-2011 est de 677, soit 26 % des conducteurs.

656, soit 97 % ont moins de 3 ans de permis.

Dans ces accidents, on a dénombré 82 tués et 866 blessés, soit 41 % des victimes

LES 2 ROUES MOTORISES (2RM)

Tués en 2RM sur la période 2007-2011

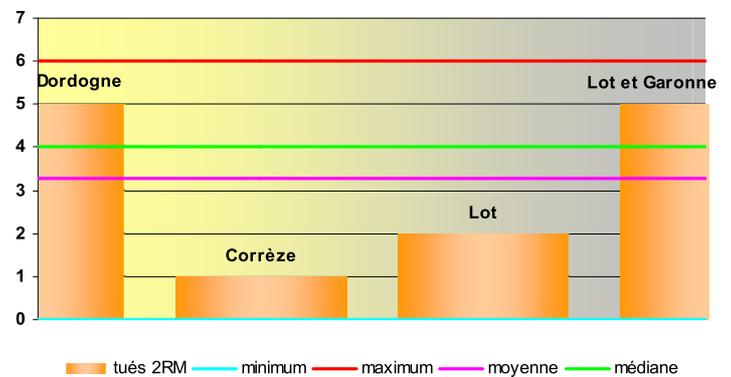


Sur la période 2007 – 2011, les 2 roues motorisés représentent 35 % des accidents corporels recensés en Dordogne. Dans la famille des départements « ruraux peu denses », la Dordogne obtient le plus mauvais résultat en chiffres absolus et est au niveau du nombre maximum de tués. Seuls la Corrèze et le Lot se retrouvent en dessous de la médiane, le Lot et Garonne est au-dessus de cette médiane.

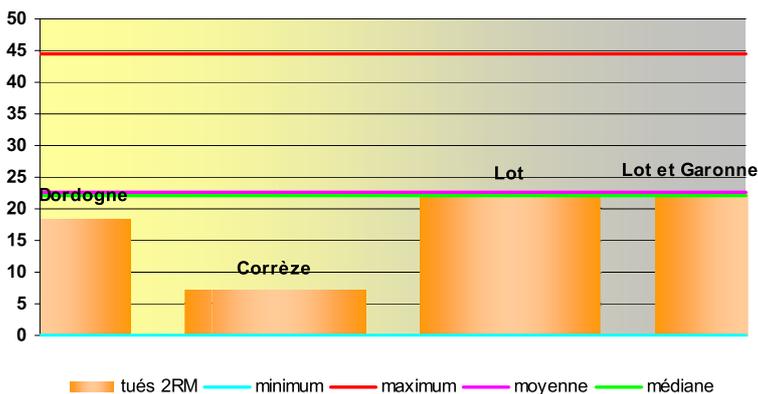
Sur l'année 2011, le Lot et Garonne et la Dordogne sont à égalité, situés au dessus de la médiane.

La Corrèze et le Lot sont très bas, sous la ligne médiane des départements de la même famille.

nombre de tués en 2RM en 2011



nombre de tués en 2RM en 2011 pour 100 tués



Toutefois, rapportés à 100 tués pour chaque département, le nombre de tués en 2RM en Dordogne est inférieur à celui du Lot et du Lot et Garonne, mais toujours plus élevé à celui de la Corrèze qui compte peu de tués.

On peut donc dire, malgré ce rééquilibrage, que le département de la Dordogne présente une forte mortalité en termes de 2RM.

Répartitions des accidents 2RM

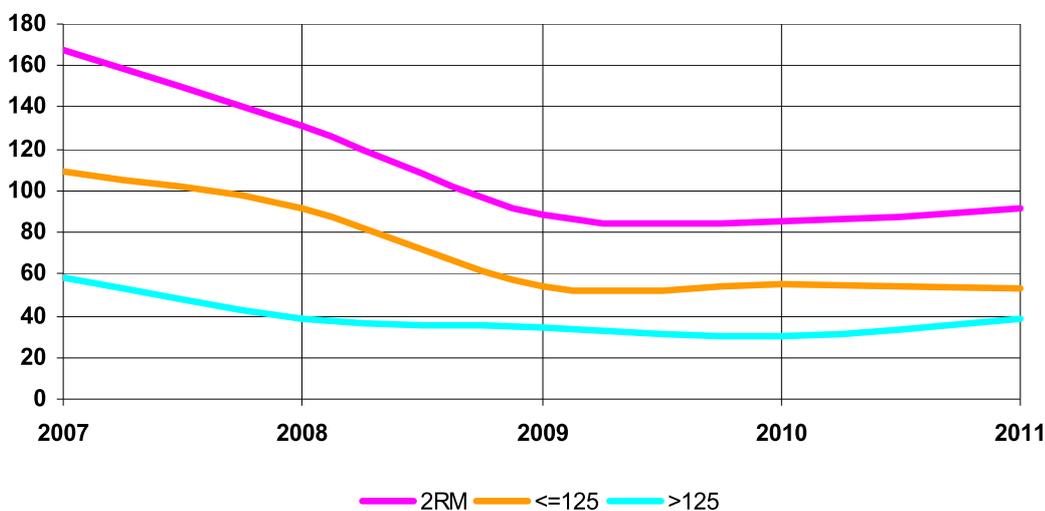
Il est important de connaître la répartition des accidents entre les cylindrées.

Nous avons choisi de travailler sur 2 catégories distinctes, les moins de 125 cm³ et les plus de 125 cm³.

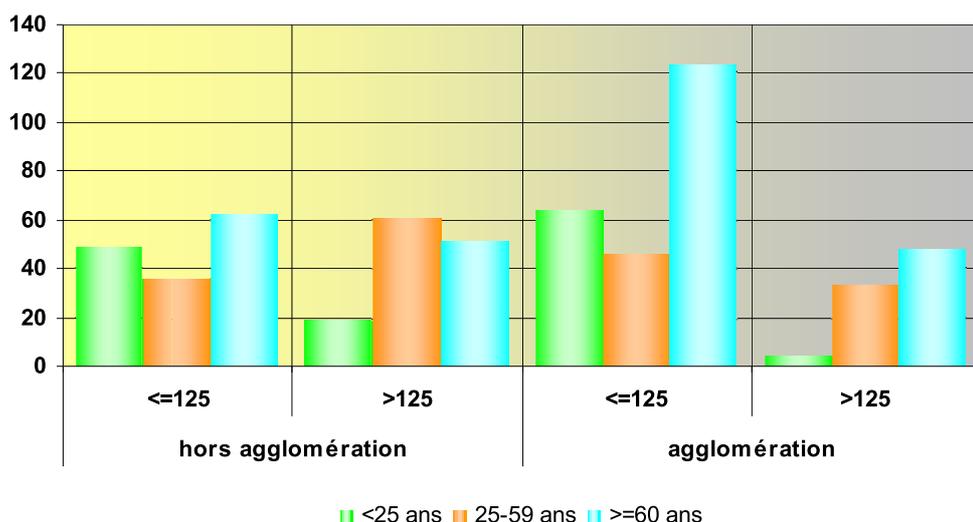
On remarque que sur la période étudiée, le nombre d'accidents recensés est en forte diminution, de façon globale pour chaque catégorie. Toutefois on note, pour la fin de la période, une stagnation pour les moins de 125 cm³, et une légère reprise pour les plus de 125 cm³.

Les plus petites cylindrées sont en nombre nettement plus important en début de période, l'écart entre les 2 catégories se resserrant nettement en fin de période.

évolution des accidents impliquant des 2 roues motorisés



répartition des accidents 2RM en fonction de l'âge des conducteurs et du lieu



Le graphique ci-contre montre que l'accidentalité est différente tant en fonction de la cylindrée, qu'en fonction du lieu des accidents.

Pour la période 2007-2011, les moins de 125 cm³ ont une accidentalité plus forte en agglomération, contrairement à l'autre catégorie qui est plus impliquée dans les accidents hors agglomération.

On remarque que les usagers accidentés en moins de 125 cm³ sont en majorité des personnes de 60 ans et plus, surtout en agglomération, les moins de 25 ans arrivant très en retrait, juste

au-dessus des 25-59 ans. Hors agglomération, on note la même tendance avec une différence moins marquée.

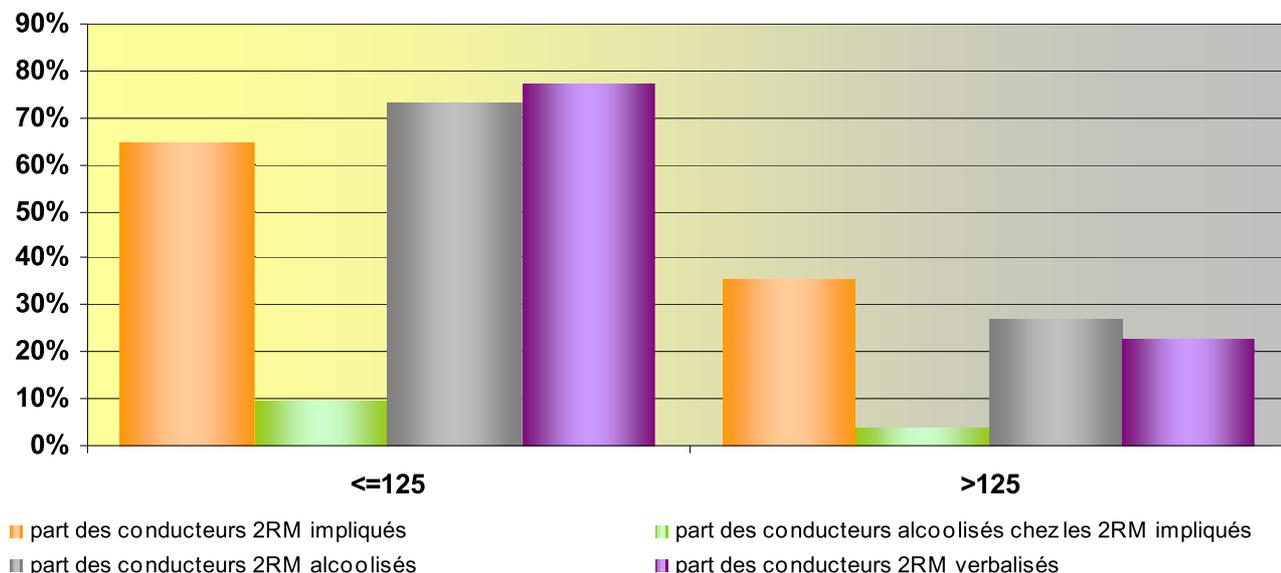
Pour les plus de 125 cm³, ce sont les 25-59 ans qui sont les plus impliqués hors agglomération, et les plus de 60 ans en agglomération.

Ces résultats peuvent être interprétés par une évolution des modes de transport.

Les chocs sur obstacles fixes concernent davantage les accidents hors agglomération (54 pour 43 en agglomération). Toutefois, la majorité des accidents 2RM a lieu lors de collisions avec un autre véhicule ou des piétons.

Les 2RM et l'alcool

alcoolisation des conducteurs 2RM suivant la cylindrée



L'alcoolisation chez les 2 Roues Motorisés concerne 13 % des impliqués dans les accidents corporels, ce qui est plus élevé que la part globale des usagers alcoolisés qui est de 11%. Ils représentent environ 25% de l'ensemble des conducteurs alcoolisés pour 22% des conducteurs impliqués.

Les moins de 125 cm³ représentent 73% des 2RM alcoolisés qui se décompose en 61% pour les 50 cm³ et moins et 12% jusqu'à 125 cm³.

L'observation montre que plus la cylindrée augmente, moins l'alcoolémie est présente.

Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

Le nombre de 2RM impliqués dans les accidents corporels sur la période 2007-2011 est de 563, soit 21,6 % des conducteurs.

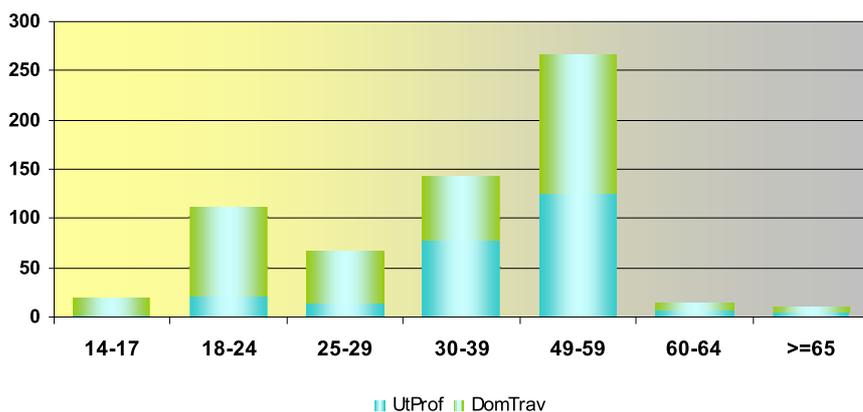
Dans ces accidents, on a dénombré 33 tués et 564 blessés, soit 26 % des victimes.

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Le Document Général d'Orientation précédent avait mis en exergue l'enjeu risque routier professionnel, sans pouvoir réellement l'évaluer de façon suivie et régulière. L'amélioration des données des fichiers BAAC et une meilleure lecture et compréhension de ce thème nous permettent aujourd'hui d'apporter quelques éclaircissements.

Répartition par classe d'âges

nombre d'accidents suivant les utilisations des véhicules par tranche d'âge



Sur la période 2007-2011, les accidents professionnels ont concerné 631 conducteurs, soit 24% des conducteurs impliqués dans les accidents corporels recensés.

C'est la part « Domicile Travail » qui représente le plus d'accidents, environ 60 % de cet enjeu.

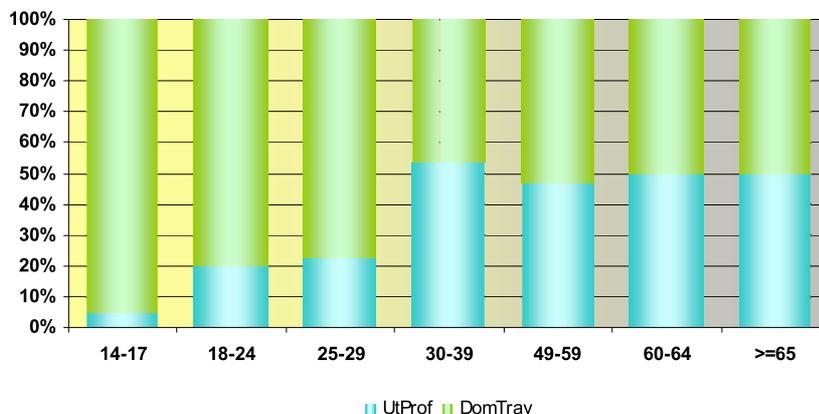
Ce sont les 49-59 ans qui ont le plus d'accidents, ce sont aussi ceux qui sont le plus représentés dans la population périgourdine.

Lorsque l'on étudie la répartition suivant les âges, il est à noter que le nombre d'accidents en « utilisation professionnelle » et en « Domicile-Travail » est quasiment identique après 30 ans.

L'accidentalité des 18-24 ans est à rapprocher de l'accidentalité des « accédants » au permis sur les 3 premières années de leur permis.

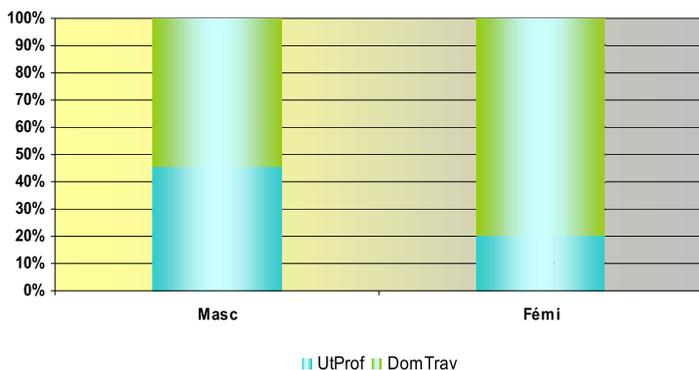
Cela confirme l'importance de l'expérience dans la conduite.

parts des utilisations des véhicules par tranches d'âge

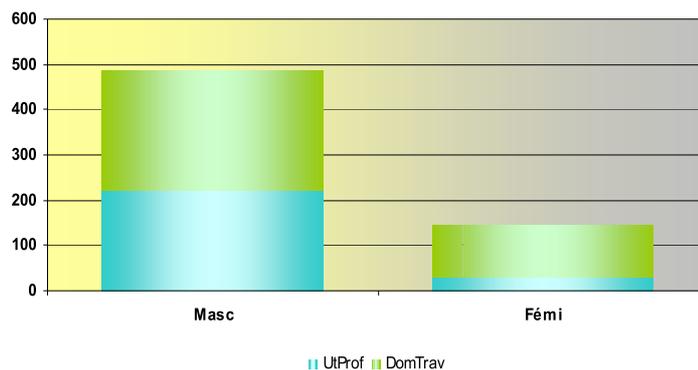


Répartition Hommes - femmes

parts des utilisations des véhicules par sexe du conducteur

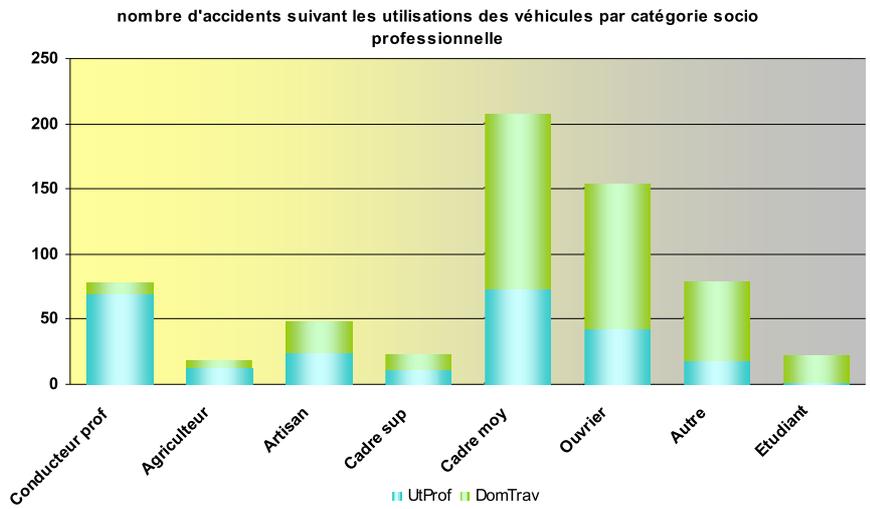


comparaison des utilisations des véhicules par sexe du conducteur



Ce sont les hommes qui ont le plus d'accidents « risques routiers professionnels » (77 % dont 46 % pendant l'utilisation professionnelle) Pour les femmes au contraire le nombre des accidents est plus important en « Domicile-Travail » (79 % des accidents).

Répartition catégories socioprofessionnelles

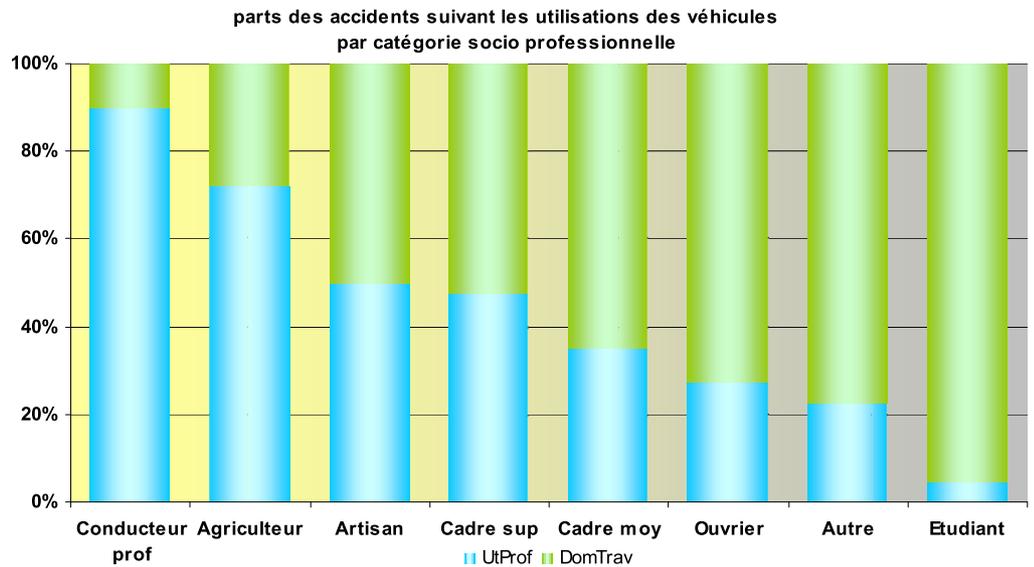


Les cadres moyens et les ouvriers sont les 2 catégories socioprofessionnelles les plus représentées pour les accidents « domicile-travail ».

On trouve ensuite les conducteurs professionnels et les artisans.

Pour l'utilisation professionnelle ce sont les conducteurs professionnels et les agriculteurs, qui sont le plus représentés

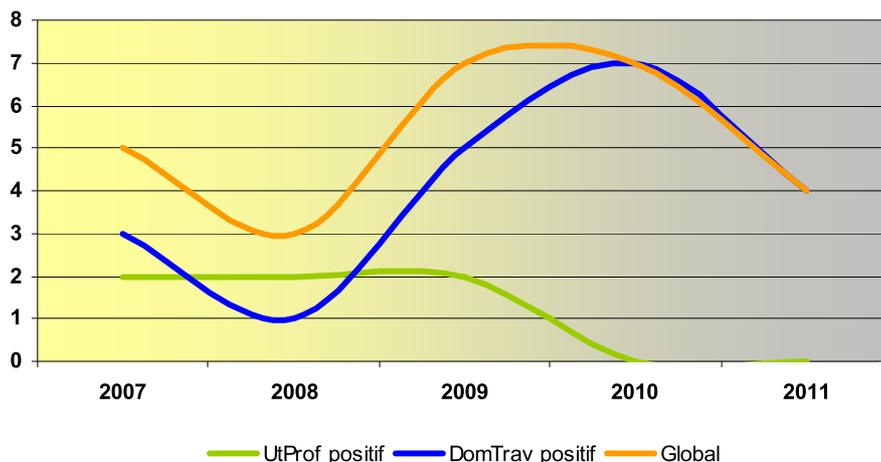
Puis on retrouve les artisans et les cadres supérieurs avec une quasi égalité pour ces 2 types de déplacements. Enfin, les étudiants, sont peu représentés dans les accidents risques routiers professionnels et essentiellement pour les trajets domicile travail



Les accidents professionnels et l'alcool

La présence d'alcool dans les accidents corporels professionnels n'a pas à proprement parler d'évolution notable.

évolution de l'alcool dans les accidents professionnels

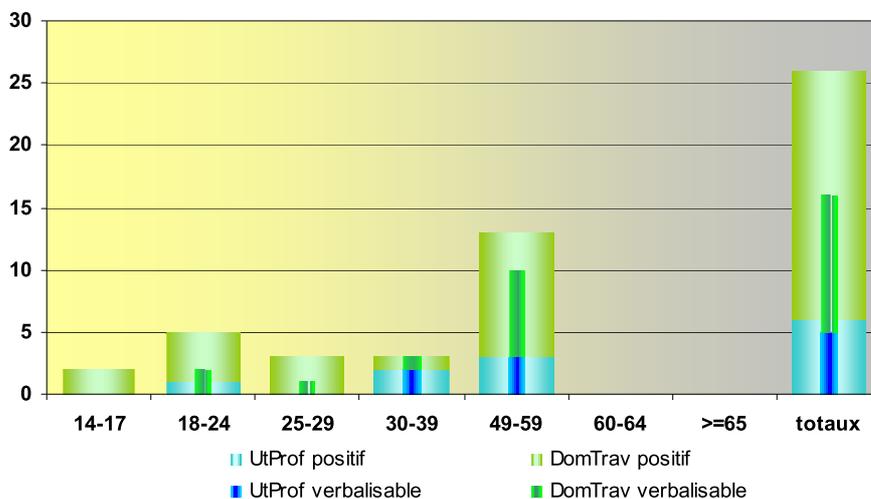


Les chiffres sont trop faibles pour tirer une conclusion.

Cependant, on remarque une plus grande alcoolisation pendant les trajets « Domicile-Travail » qu'en « Utilisation Professionnelle ». Sur la période étudiée, on comptabilise 3,2 % des conducteurs alcoolisés en « Domicile-travail » contre 1 % en « Utilisation Professionnelle ».

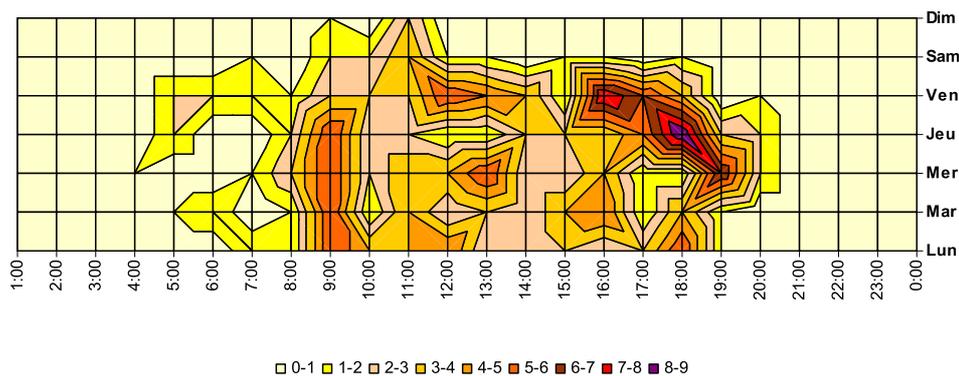
Cela confirme la forte alcoolisation des conducteurs en infraction. On note que 42% des verbalisés ont plus de 0,8g/l de sang (délit).

accidents professionnels et alcoolémie



Temporalité

répartition des accidents en utilisation professionnelle par jour et par heure de 2007 à 2011

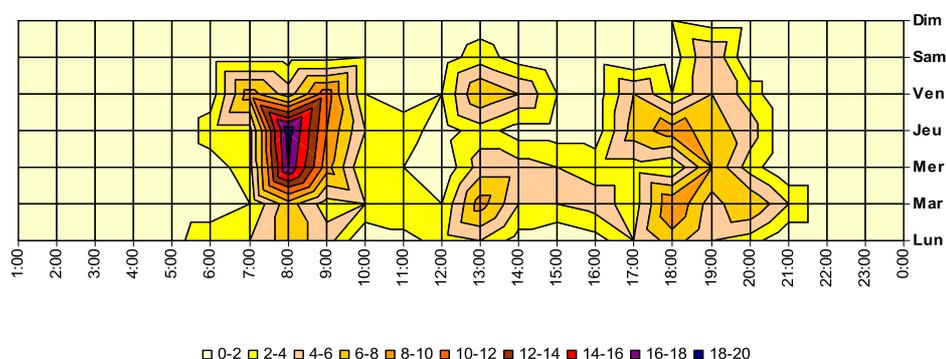


De façon globale, les accidents professionnels ont lieu principalement en début et fin de journée.

En utilisation professionnelle, les pics d'accidents sont en fin de journée, avec des pointes entre 17h00 et 19h00 les mercredis et les jeudis.

Enfin, on note aussi une légère augmentation de fréquence vers 9h00 du lundi au jeudi.

répartition des accidents domicile travail par jour et par heure de 2007 à 2011



Les trajets « Domicile-Travail », qui sont les accidents les plus recensés, se concentrent en début de journée avec un pic de 7h00 et 9h00 les mercredis et jeudis.

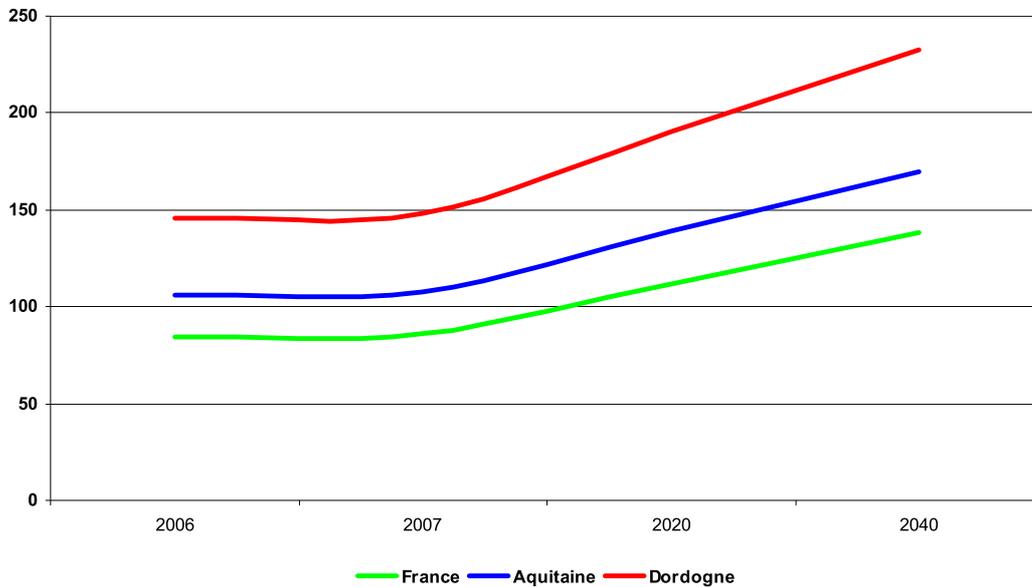
Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

Sur la période 2007-2011, 28 % des conducteurs accidentés le sont en accident routier professionnel dont 60 % en Trajet « domicile-travail ».

Dans ces accidents, on a dénombré 38 tués et 334 blessés, soit 16 % des victimes.

Évolution

évolution du vieillissement

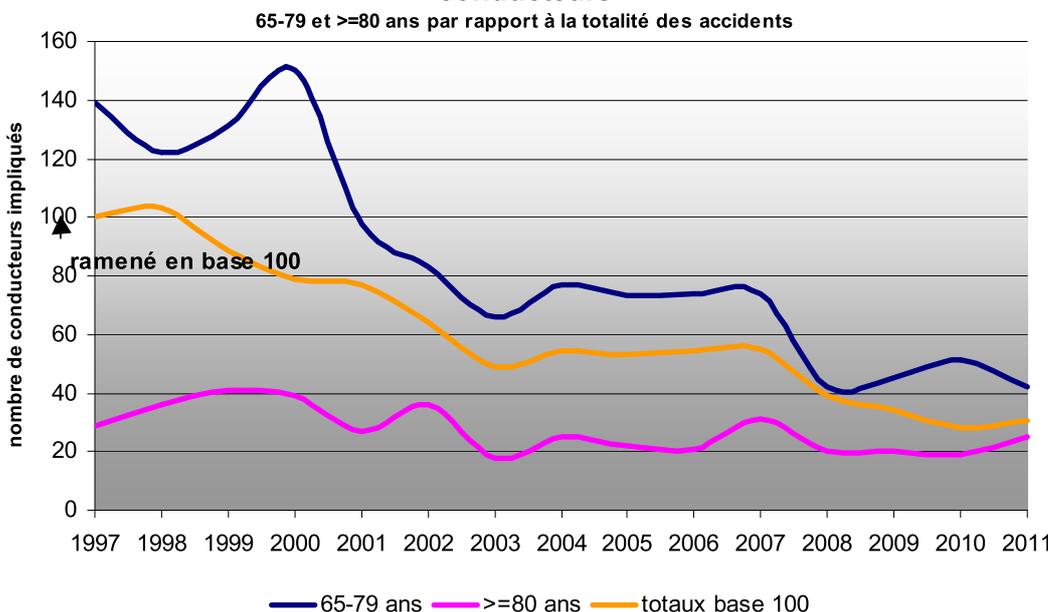


L'évolution de l'indice de vieillissement de la population de la Dordogne notée par l'INSEE et le nombre d'accidents où des seniors sont impliqués justifient la création d'un enjeu seniors et une étude de leur accidentalité.

Le graphique ci-contre montre une évolution plus importante du vieillissement du département par rapport à celui de l'Aquitaine et de la France.

L'augmentation de cette population, la superficie du département et le regroupement des équipements et des services sur les lieux les plus peuplés, vont générer une augmentation des déplacements des seniors. Mais il faut noter que cette population nécessitent des services d'aides à la personne et donc le déplacement de nombreux agents d'association ou organismes, porteur de repas, soins, ménage, menus travaux, etc... qui créent, eux aussi, un nouveau risque routier professionnel à rattacher à l'enjeu précédent. Dans ce thème, nous ne traiterons que du risque routier des personnes âgées.

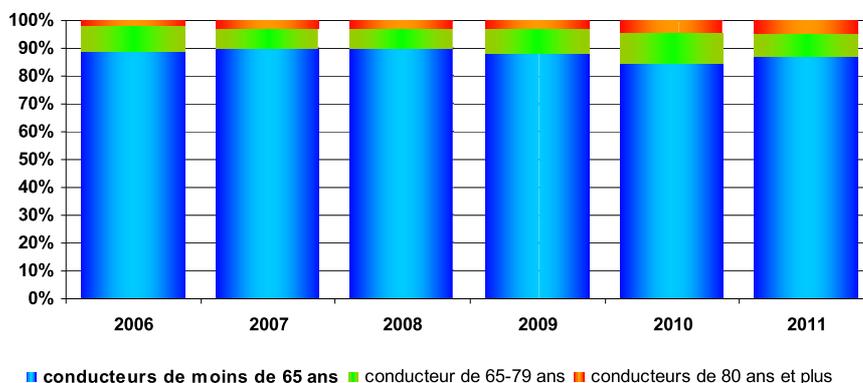
évolution de l'accidentalité selon certaines tranches d'âge conducteurs



Le graphique ci-contre montre que la population des conducteurs de plus de 80 ans impliqués dans les accidents corporels varie peu et nettement moins que les 65-79 qui réagissent sensiblement comme la plupart des conducteurs.

Cela traduit le vieillissement des conducteurs, et les difficultés physiques dues à l'âge pour conduire..

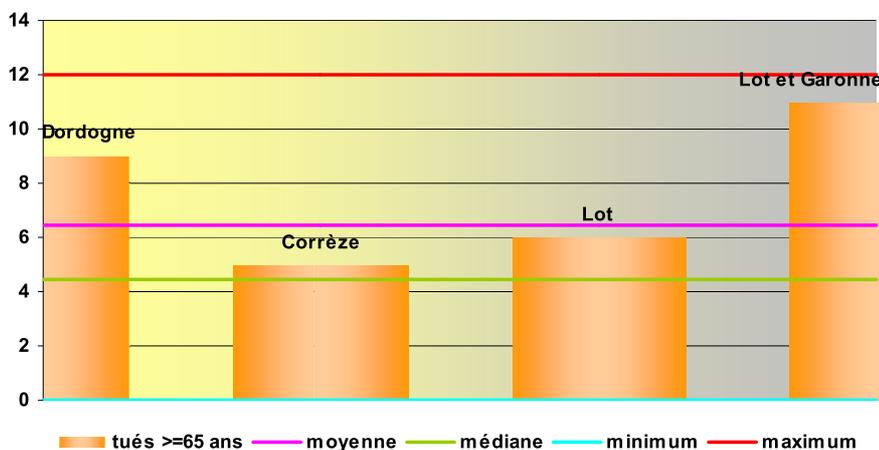
part des conducteurs impliqués



Cette population de 80 ans et plus est toutefois peu représentée sur la route et dans les accidents (2 à 5 % des conducteurs impliqués) mais elle est en augmentation constante depuis 2006. Les conducteurs de 65-79 ans représentent 10 % des impliqués dans les accidents corporels recensés par les forces de l'ordre. Ce chiffre est constant depuis 2006 sauf pour 2010 où ils étaient 13%.

Comparaisons

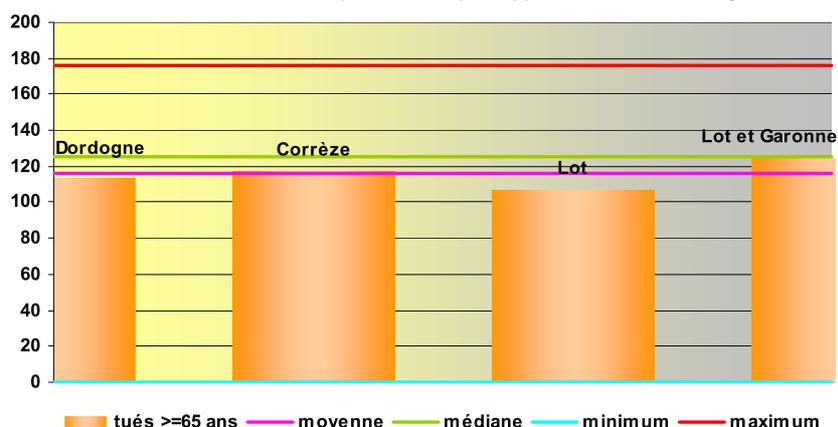
nombre de tués de 65 ans et plus en 2011



La Dordogne se situe nettement au-dessus de la médiane des départements « ruraux peu denses », derrière le Lot-et-Garonne et devant le Lot et la Corrèze. Compte tenu des faibles nombres, les écarts sont importants.

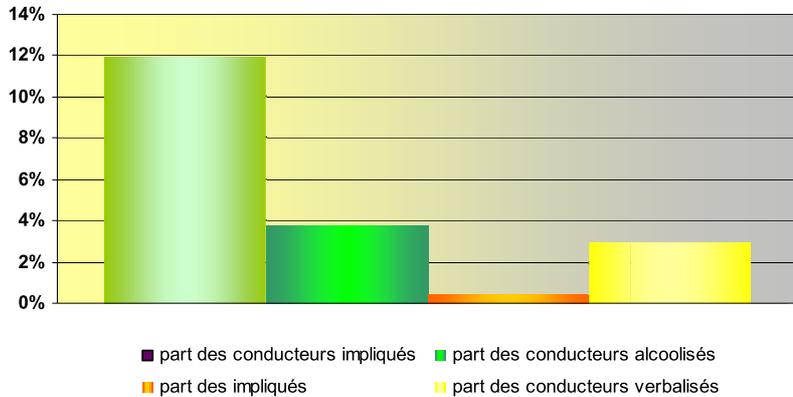
Le nombre de tués de plus de 65 ans rapporté à la part de cette population dans le département, montre que la Dordogne se retrouve dans la moitié basse des départements de la même famille en compagnie du Lot, du Lot et Garonne et de la Corrèze avec des écarts resserrés et des positions inversées. Le risque est donc quasi identique pour ces 4 départements.

indice de tués de 65 ans et plus en 2011 par rapport à leur tranche d'âge



Les séniors et l'alcool

alcoolisation des 65 ans et plus sur la période 2007-2011



L'alcoolisation est présente également chez les séniors impliqués dans les accidents corporels.

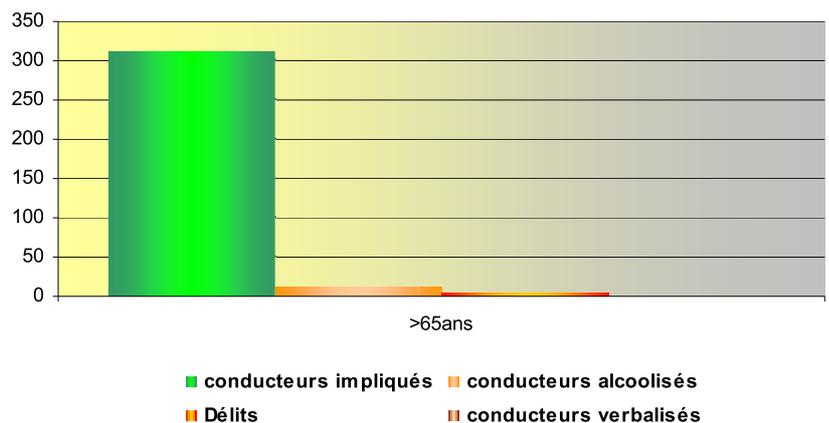
Si les 65 ans et plus représentent 12 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels sur la période 2007-2011, ils représentent près de 4 % des conducteurs alcoolisés et moins de 1 % de la totalité des conducteurs impliqués.

Les séniors constituent une part de moins de 3 % de l'ensemble des conducteurs qui sont verbalisés pour alcoolémie.

Sur les 311 conducteurs de 65 ans et plus accidentés, 11 sont positifs à l'alcool, 7 sont verbalisés dont 5 au-delà de 0,80 g par litre de sang.

Il y a donc peu d'alcoolémie relevée chez cette population d'usagers de la route.

alcoolisation des conducteurs de 65 ans et plus



Les séniors piétons

Enfin, les 65 ans et plus sont sur représentés dans les accidents « piétons ». Sur cette période ils représentent 8 tués, 70 blessés (dont 56 hospitalisés) soit plus de la moitié des victimes piétons (8 tués sur 13) et près de 60 % des piétons blessés hospitalisés.

Les accidents piétons représentent 24 % des accidents de 65 ans et plus. C'est un volant important de l'enjeu séniors.

Quelques chiffres en résumé pour la Dordogne

Sur la période 2007-2011, 12 % des conducteurs accidentés sont âgés de 65 ans et plus, soit 311 conducteurs

Dans ces accidents, on a dénombré 54 tués et 273 blessés hospitalisés ou non, soit plus de 14 % des victimes.

Dans cette tranche d'âge, les blessés sont très majoritairement des blessés hospitalisés (208).