



*Liberté • Egalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**PRÉFECTURE DE L'EURE**



# **DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**2010-2012**



[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)



## Avant propos de la Préfète de l'Eure

La sécurité routière est et demeure une priorité pour le Président de la République et pour le Gouvernement. Aujourd'hui trop de personnes sont victimes de la route : il importe de mettre un terme à ce tribut qui sera toujours excessif et insupportable.

La sécurité routière est un combat qui s'inscrit dans la durée. Il n'y a pas de fatalité et nous avons toujours la capacité d'agir. A cet égard, les chiffres de la sécurité routière, depuis quelques années, sont éloquentes tant au niveau national que dans l'Eure.

Ces résultats, il faut certes les attribuer à la volonté de l'État de mettre en place une politique de contrôle rigoureuse et systématique : le non respect de la règle reste un facteur de risque majeur. Il n'y a pas de petites infractions qui n'entraînent pas de risque. Cette politique a ainsi permis de faire baisser notablement le nombre de victimes sur la route : en 2004, 73 personnes décédaient sur nos routes, 51 tués sont à déplorer pour l'année 2009.

Cependant la sécurité routière ne doit pas être vécue comme une contrainte, mais comme un projet collectif, un projet auquel chacun de nos citoyens adhère, un projet dans lequel ils se reconnaissent et qu'ils soutiennent. Ainsi une politique locale de sécurité routière ne trouve de pertinence que lorsque des relais sont mobilisés en partenariat avec les acteurs impliqués sur ce sujet, qu'ils soient institutionnels ou associatifs.

Dans ce cadre, le présent Document Général d'Orientations (DGO) 2010-2012 constitue pour notre département un outil essentiel de programmation, mais également de mobilisation locale. Il définit les axes prioritaires et les enjeux de la politique de sécurité routière nous permettant encore de progresser dans la lutte contre l'insécurité et la responsabilisation de chacun.

La Préfète  
Fabienne BUCCIO

## Avant-propos du président du Conseil général de l'Eure

Le bilan des accidents de la route dans notre département est préoccupant. Avec des particularités propres à l'Eure : plus de tués chez nous le week-end que dans le reste du pays. Nous sommes interpellés aussi par le pourcentage des tués parmi la population des plus de 65 ans (20,4%), celle auprès de laquelle nous menons une grande partie de nos politiques de solidarité. Ce chiffre est en effet supérieur de 2% à la moyenne nationale.

L'amélioration de la sécurité routière demeure donc un enjeu à la fois national et local. Le Conseil général est à cet égard un acteur essentiel de la sécurité routière départementale dans la mesure où il intervient sur deux paramètres majeurs : d'une part, la construction et l'entretien des routes sur son réseau de 4 400 km, et d'autre part, la sensibilisation des jeunes aux risques de la conduite sur route, en deux roues comme en voiture.

Nous dépensons ainsi 43 M€ chaque année dans le réseau routier départemental, dont 7,9 M€ pour l'entretien courant des routes et près de 8 M€ par an dans des opérations de sécurité en et hors agglomération, sans compter la sécurisation des points d'arrêt des transports collectifs (1,1 M€ en 2010). Ces éléments ont puissamment contribué, comme sur le reste du territoire, à diminuer les risques d'accident. Mais nous devons agir parallèlement sur le comportement des conducteurs. Il faut donc poursuivre les efforts engagés, notamment, en ce qui nous concerne, sur le volet de la sensibilisation des jeunes si nous voulons espérer modifier les comportements et réduire les conduites à risques.

C'est pourquoi nous avons mis en œuvre depuis 2003 un dispositif ambitieux et innovant, « apprendre pour mieux conduire » pour lutter contre l'accidentologie routière des jeunes. Il s'agit d'aides financières destinées à encourager l'obtention du BSR (brevet de sécurité routière) pour les jeunes âgés de 14 et 15 ans (près de 12 000 jeunes concernés depuis 2003) et l'apprentissage anticipé de la conduite pour les jeunes de 16 et 17 ans (près de 1 500 jeunes depuis 2003). Nous soutenons et finançons par ailleurs des actions de prévention et de sensibilisation avec le monde associatif dédié à ces missions. Toutes ces mesures ont sans aucun doute contribué à sauver des vies en responsabilisant les jeunes concernés et en leur faisant prendre conscience très tôt des dangers de la route.

Jean Louis DESTANS

président du Conseil général de l'Eure

# **SOMMAIRE**

INTRODUCTION	<i>p.4</i>
<u>I- Présentation de la démarche</u>	<i>p.5</i>
<u>II- L'accidentalité du département</u>	<i>p.6 à p.12</i>
<u>III- Les enjeux nationaux et les orientations d'actions</u>	<i>p.13 à p.23</i>
1-La vitesse	
2-L'alcool	
3-Les deux-roues	
4-Les jeunes	
<u>IV- Les enjeux locaux et les orientations d'actions</u>	<i>p.24 à p.27</i>
1-Les plus de 60 ans	
2-Les refus de priorité	
<u>V- Les objectifs chiffrés du DGO</u>	<i>p.28</i>

## INTRODUCTION

Le Président de la République a fait de la lutte contre l'insécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat et engagé une mobilisation nationale fondée sur un programme d'actions permettant une véritable rupture dans la lutte contre ce fléau pour notre société.

Le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint a fixé pour objectif la réduction du nombre de morts sur les routes à moins de 3 000 en 2012 contre plus de 4 500 en 2007 et plus de 4 200 en 2008.

Le comité interministériel pour la sécurité routière du 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents.

A l'horizon 2012, trois objectifs nationaux ont été fixés

- **Diviser par trois le nombre de jeunes tués**
- **Diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux roues**
- **Diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool**

Ce défi se traduit concrètement dans chaque département par une réduction importante et continue du nombre de victimes **d'environ 8% par an** en moyenne.

Dans ce contexte chaque département doit définir, dans le cadre d'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO), les axes d'actions de la politique à mener localement pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents, et contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux.

Le DGO doit permettre à l'État, au Conseil général, aux communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs du département, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre ensemble ou de façon individuelle pour faire reculer l'insécurité routière.

Tous les acteurs de la sécurité routière dans le département seront ensuite associés à la mise en œuvre des actions fixées dans le DGO et déclinées dans le plan départemental annuel de sécurité routière (PDASR).

Le présent DGO a pour objectif, à partir de l'analyse de l'accidentologie locale, de déterminer les enjeux propres au département de l'Eure et de définir les orientations d'actions de la politique de sécurité routière du département pour la période 2010-2012.

## I-PRESENTATION DE LA DEMARCHE

Pour élaborer le Document Général d'Orientations, les services de l'État se sont appuyés sur le guide méthodologique du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire de juillet 2008.

L'animation générale du DGO est assurée par le Chef de projet de la Sécurité Routière (Directeur de Cabinet du préfet) et le chargé de mission sécurité routière de la DDT.

Des groupes de travail ont eu pour mission d'élaborer le contenu du DGO. Ces groupes de travail ont été constitués, en autres, par des représentants d'administrations (DDT, forces de l'ordre, préfecture), d'experts (et notamment du CETE), de professionnels du risque routier ou particulièrement concernés par les enjeux retenus, de gestionnaires de voirie (Conseil général) et d'associations de prévention.

Une **étude de hiérarchisation des enjeux** à l'échelle du département a été réalisée par le Centre d'Études Technique de l'Équipement Normandie Centre à l'automne 2008 sur la base du bilan accidentologique 2003-2007.

Des réunions de travail avec l'ensemble des partenaires ont permis de **confirmer la pertinence des enjeux nationaux pour le département de l'Eure**, à savoir l'alcool, la vitesse, les deux-roues motorisés et les jeunes, **et de déterminer deux enjeux locaux complémentaires : les plus de 60 ans et les refus de priorité.**

## II-L'ACCIDENTALITÉ DU DEPARTEMENT

### 1-Présentation du département de l'Eure

Le département de l'Eure est situé sur l'axe Paris – Normandie et traversé par de grands axes routiers, constituant ainsi un lieu de passage et de transit important. De ce fait la part des tués locaux y est relativement faible, près de 13 points inférieurs à la moyenne nationale.

Seul un dixième de la population réside à Évreux, ville chef-lieu du département, suivie par les villes moyennes de Vernon (25 000 habitants), de Louviers (19 000 hab.) et de Val-de-Reuil (14 000 hab.). Le département comporte un réseau dense de petites villes et de gros bourgs. La très grande majorité des accidents a lieu en zone gendarmerie (77% en 2009).

**Superficie** : 6 040 km<sup>2</sup>

**Population** : 567 000 habitants en 2006

**Densité** : 93,9 habitants au km<sup>2</sup> (108 pour la France)

**Parc des voitures de tourisme** : 282 259 soit 0,52 voiture par habitant (0,52 pour la France)

**Part des tués locaux** : 63,24% (76,23% pour la France)

#### **Réseau routier** :

Autoroutes : 180 km, avec un débit de 39 753 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national)

Routes nationales (RN) : 120 km, avec un débit de 13 117 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national)

Route départementales (RD) : 4 558 km, avec un débit de 1 575 véhicules/jour (1 621 véhicules/jour au plan national).

## 2- Caractéristiques générales de l'accidentologie 2004-2008

### ➤ C'est en moyenne par mois

- 47 accidents corporels
- 5 tués
- 58 blessés

➤ En 2008, 50,2% des accidents ont eu lieu hors agglomération (contre 48,1% en 2007) et ont entraîné 66,2% de tués (contre 83,3% en 2007).

➤ 49,8% des accidents (51,9% en 2007) ont eu lieu en agglomération et ont entraîné 43,8% de tués (16,7% en 2007).

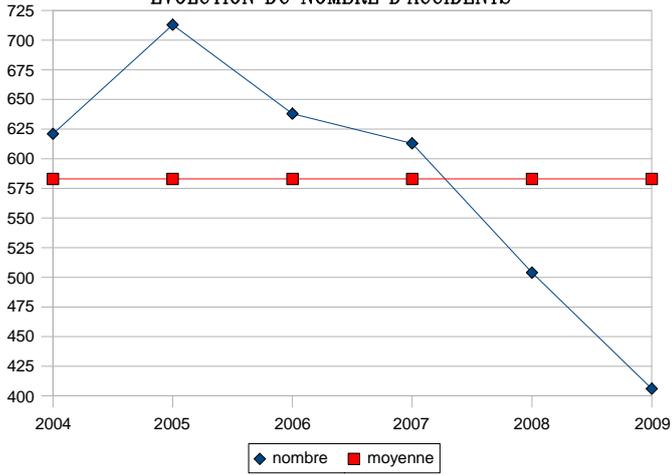
➤ Les accidents dans la tranche d'âge 18-24 ans et des plus de 65 ans sont les plus meurtriers.

## 3-Bilan Accidents Tués Blessés 2004-2009

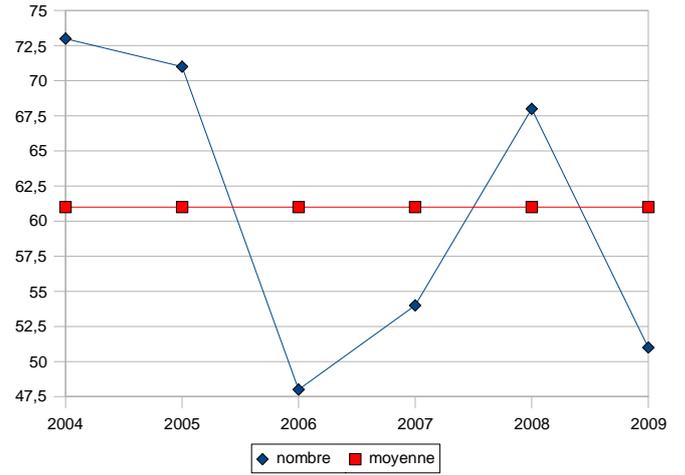
<b>Bilan ATB 2004-2009</b>							
<b>EURE</b>							
Année	Accidents	Evol%	Tués	Evol%	Blessés	Evol%	Gravité(a)
2004	621	-	73	-	856	-	11
2005	713	15%	71	-3%	782	-9%	10
2006	638	-11%	48	-32%	759	-3%	7,5
2007	613	-4%	54	13%	703	-7%	8,8
2008	504	-18%	68	26%	557	-21%	13
2009 (b)	406	-19%	51	-25%	527	-5%	12,6
<b>Total</b>	<b>3 495</b>	<b>-</b>	<b>365</b>	<b>-</b>	<b>4 184</b>	<b>-</b>	
% 2009/2004	-35%		-30%		-38%		
Moyenne annuelle	583		61		697		

(a) Gravité : nombre de tués sur 100 accidents . (b) données provisoires

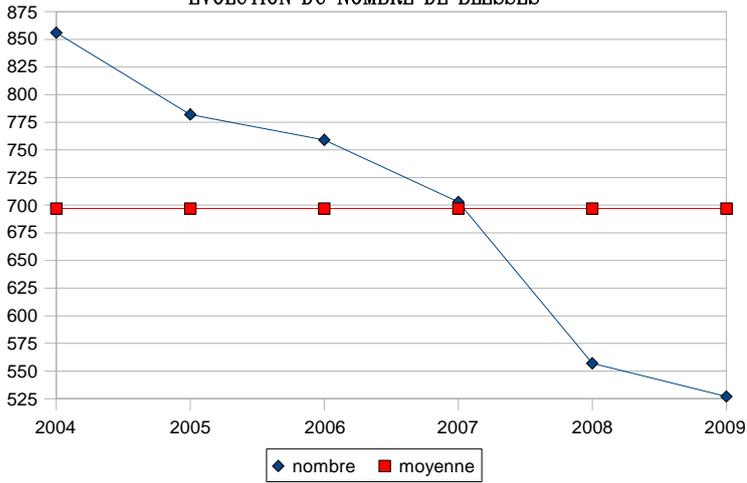
EVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS



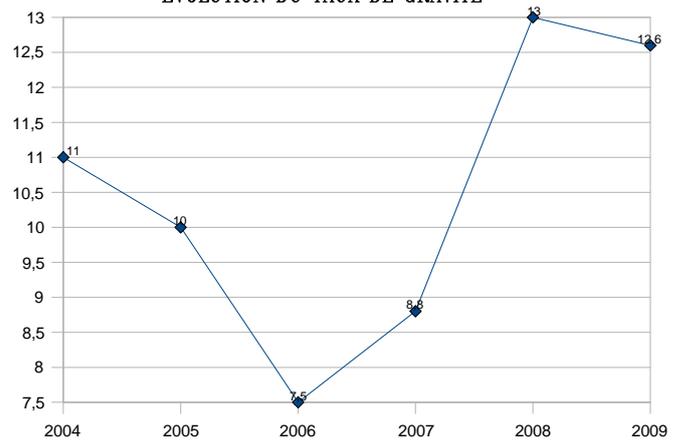
EVOLUTION DU NOMBRE DE TUES



EVOLUTION DU NOMBRE DE BLESSES



EVOLUTION DU TAUX DE GRAVITE



## 4-Présentation des Indices d'Accidentologie Local (IAL)

L'indice d'accidentologie locale<sup>1</sup> (IAL) tient compte de la décomposition entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales et voirie urbaine), et du trafic correspondant. Il permet une comparaison plus rigoureuse entre départements.

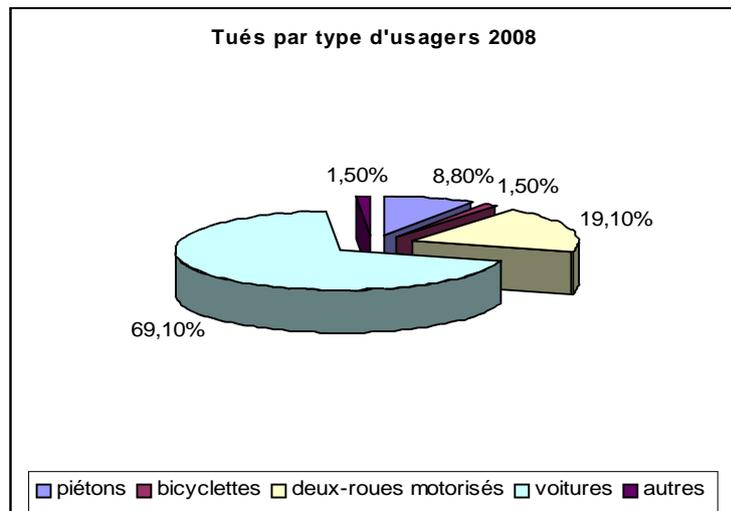
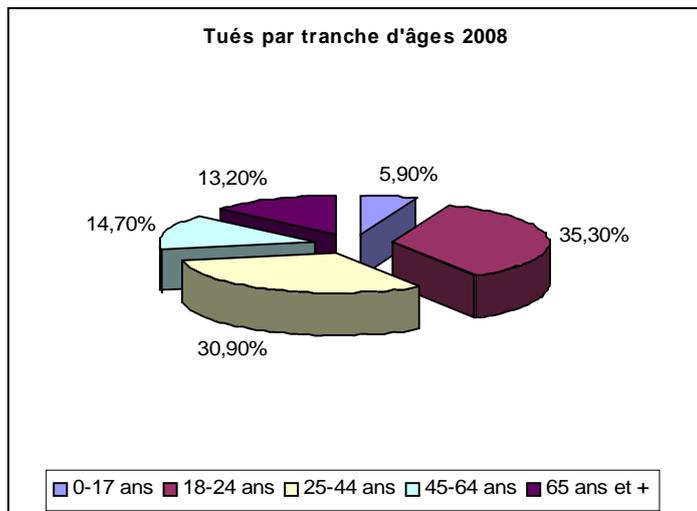
	IAL		Données 2004-2008					
	2008	IAL	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Agglomération (+5 000 hab)	
	Tués	Tués	% de tués	Risque relatif	% de tués	Risque relatif	% de tués	Risque relatif
France	1	1	6,50%	1	68,30%	1	18,80%	1
<b>Eure</b>	<b>1,61</b>	<b>1,17</b>	<b>6,10%</b>	<b>0,68</b>	<b>80,50%</b>	<b>1,17</b>	<b>6,50%</b>	<b>0,91</b>
Haute-Normandie	ND	0,91	5,80%	0,85	72,40%	0,92	16,30%	0,94

Ce tableau traduit le risque départemental (tués sur cinq ans rapportés au parcours) suivant les différents réseaux : autoroutes, routes nationales et départementales en rase campagne et en agglomération de moins de 5 000 habitants.

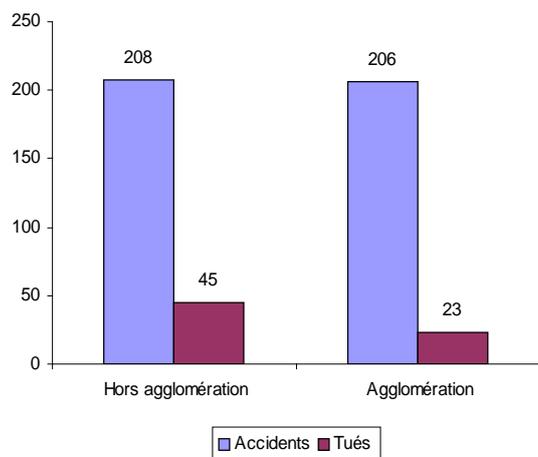
**En amélioration par rapport à la période 2003-2007, l'IAL reste élevé avec un coefficient de 1,17 sur les années 2004-2008, le département de l'Eure présentant un sur risque de 17% par rapport au risque métropolitain.**

<sup>1</sup> L'IAL est une pondération des risques relatifs (rapportés au risque France) par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux. Par exemple un IAL de 1,30 signifie qu'il y a eu 30% de tués en plus dans ce département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur ces différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.

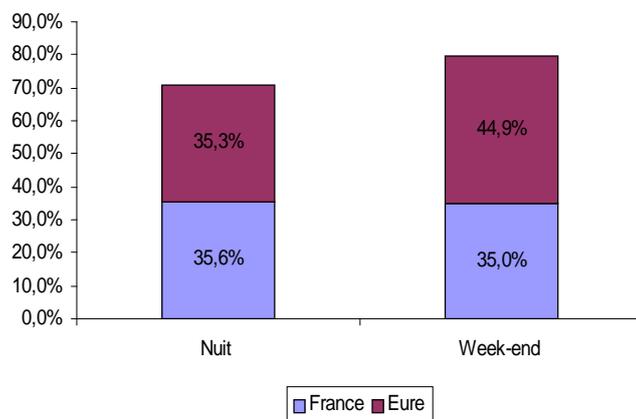
## 5-Répartition par catégorie d'usagers, tranches d'âges, et dans le temps



### Accidents et tués en agglomération et hors agglomération



### Nombre de tués la nuit et le week-end



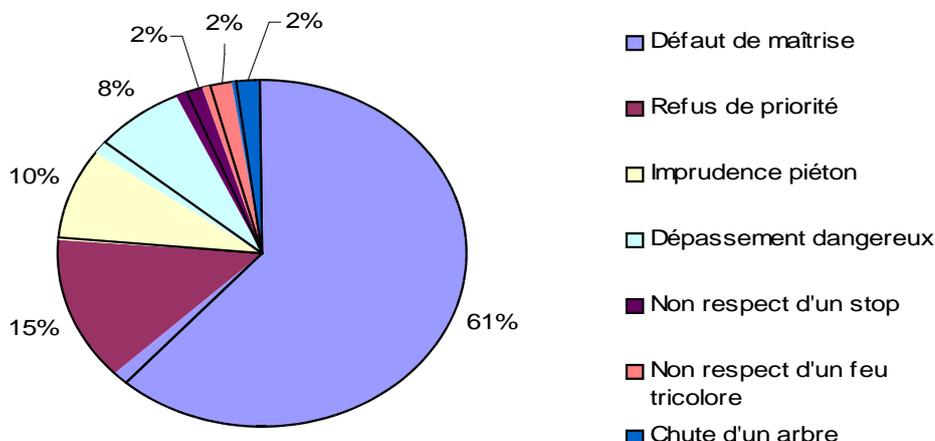
Quelles que soient les fluctuations du nombre total de victimes, la proportion de chaque type d'utilisateur reste relativement constante : respectivement plus de 50 et 20% pour les automobilistes et les deux-roues. Il en est de même pour les plus de 65 ans et les 18-24 ans.

On observe une évolution de la répartition des accidents hors agglomération et en agglomération : les accidents hors agglomération sont en augmentation (44,7% en 2006, 48% en 2007 et 50,2% en 2008).

L' Eure a 10% de ses tués en plus le week-end par rapport au niveau national : cette situation est sans doute à mettre en relation avec le fait que le département est traversé par les automobilistes originaires de la région parisienne qui se rendent en Normandie pour le week-end.

## 6- Causes directement responsables des accidents mortels

2008



En 2008, comme en 2009, le défaut de maîtrise du véhicule arrive très largement en tête des accidents mortels, suivi par le refus de priorité (17% en 2009).

## 7-Principales infractions au code de la route

L'analyse des infractions fait apparaître trois tendances majeures :

- **la forte progression des infractions liées aux stupéfiants** (même s'il existe un biais statistique du fait que ces contrôles n'étaient pas réalisés auparavant, les chiffres témoignent d'un véritable enjeu)
- **La forte croissance des infractions de refus de priorité**
- **La non diminution des infractions liées à la vitesse et à l'alcoolémie**

INFRACTIONS (zone gendarmerie)			
Période janvier-octobre	2008	2009	Évolution
Infractions vitesse (hors CSA)	21 736	22 906	5,4%
Infractions alcoolémie	2 432	2 435	0,1%
Infractions stupéfiants	160	410	156,3%
Infractions ceintures	4 382	3 717	-15,2%
Infractions casques	328	278	-15,2%
Infractions TPH portable	4 830	4 556	-5,7%
Infractions refus de priorité	373	574	53,9%
Infractions feux rouges stop	2 246	2 029	-9,7%
Autres infractions à la circulation	22 004	15 281	-30,6%

En zone police, les infractions aux limitations de vitesse ont globalement diminué entre 2008 et 2009 (-32,37%), à l'exception des grands excès de vitesse (dépassement supérieur de 50 km à la vitesse autorisée) : de 1 à 3 infractions.

La conduite sous l'emprise d'un état alcoolique augmente également significativement : comme la conduite sans permis de conduire (absence de permis, soit dès l'origine, soit suite à une annulation ou une suspension) : 35 infractions (+ 30,8%).

### III-LES ENJEUX NATIONAUX ET LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

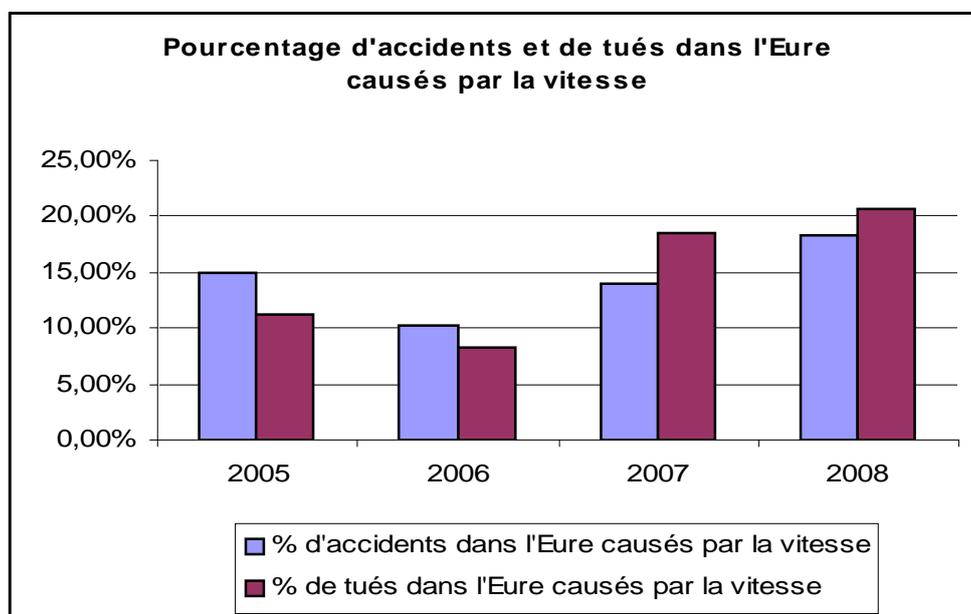
#### 1-LA VITESSE

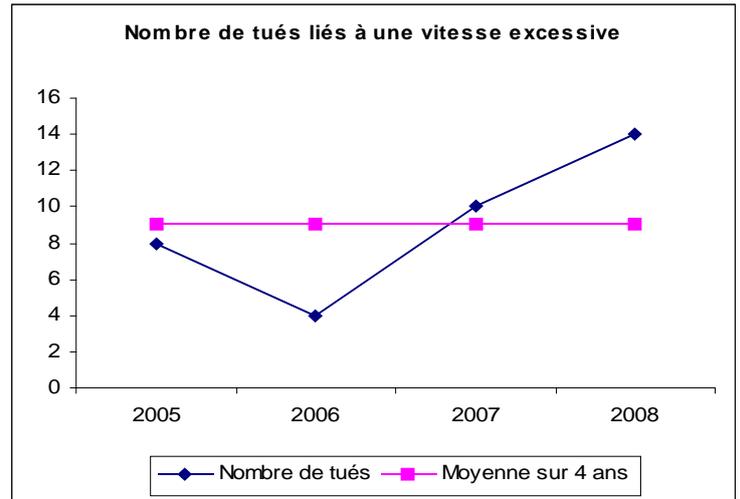
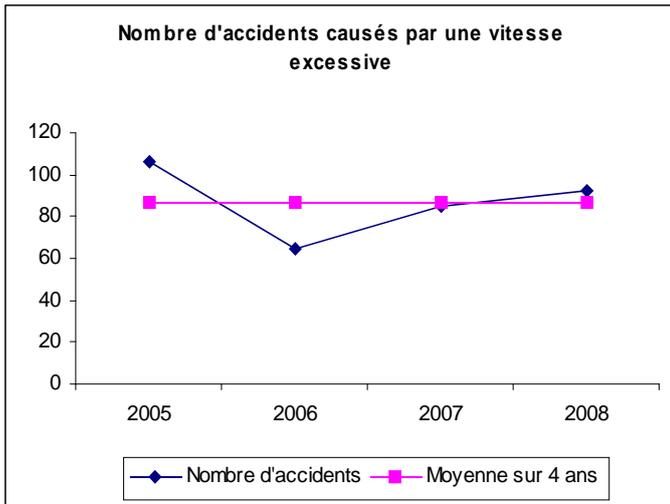
##### ➤ Analyse des accidents liés à la vitesse

Les accidents corporels liés à une vitesse excessive ou inadaptée sont difficilement identifiables. Il y a peu d'éléments quantitatifs disponibles pour déterminer la part imputable à la vitesse parmi les victimes de la route; et ce d'autant plus qu'une vitesse excessive, c'est à dire inadaptée aux conditions de circulation, n'est pas toujours synonyme d'excès de vitesse.

Cependant d'après l'analyse des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) sur la période 2005 - 2008, **le facteur vitesse intervient dans 14% des accidents corporels, et est responsable de 15% des tués dans le département.** L'étude du CETE sur la période 2006 - 2007 indique pour sa part que la vitesse intervient dans 20% des accidents mortels.

On constate sur la période récente (2007 - 2008) une **nette augmentation de la part des accidents causés par la vitesse. L'évolution est encore plus significative lorsque l'on s'attache au nombre de tués dans des accidents liés à la vitesse : il est passé de 11% du nombre total des tués dans l'Eure en 2005 à plus de 20% en 2008.** Les chiffres en valeur absolue montrent quant à eux que le nombre d'accidents liés à la vitesse est resté à peu près stable sur la période (autour de 87 par an), tandis que le nombre de tués a significativement augmenté : + 43%.





Le rapport de juillet 2006 de l'Observatoire des comportements de la Région Haute-Normandie, a mis en avant une baisse de 22% du taux d'infraction moyen entre la période 2000/2002 et 2003/2005. Cette tendance s'explique notamment par la mise en place des contrôles sanctions automatisés (fixes ou mobiles) et la multiplication des opérations de communication nationales et locales.

Toutefois, la vitesse demeure un enjeu important dans le département de l'Eure, et arrive largement devant la consommation d'alcool en nombre d'accidents et de tués. De surcroît, les accidents liés à la vitesse sont souvent des accidents graves : entre 2005 et 2008, **73% des accidents causés par la vitesse ont impliqué des tués et/ou des blessés hospitalisés.**

### ➤ Les orientations d'actions

#### • **Faire diminuer la vitesse par des actions de prévention**

-**Promouvoir la conduite apaisée** comme une valeur de développement durable et de qualité de vie, également bénéfique économiquement (économie de carburant) : sensibiliser les auto-écoles et mener des actions de communication.

-**Développer sur le réseau les panneaux préventifs** qui affichent la vitesse du véhicule à titre informatif en partenariat avec le Conseil général.

-**Communiquer sur la finalité des opérations de contrôle**, médiatiser les campagnes de type « un radar peut en cacher un autre » et les conseils de prudence à l'approche des grands départs.

-**Sensibiliser les enfants** dès le plus jeune âge et tout au long de la scolarité.

• **Faire diminuer la vitesse par des actions coercitives**

-Maintenir le rythme des contrôles aléatoires effectués par les forces de l'ordre.

-Poursuivre les opérations coordonnées police/gendarmerie sur les axes accidentogènes et lors des grands départs.

• **Vitesse excessive ne signifie pas nécessairement excès de vitesse**, *c'est pourquoi des actions doivent être mises en place ou poursuivies pour favoriser la meilleure adéquation entre la vitesse de l'utilisateur et le niveau de dangerosité de la route.*

-Adapter les limitations de vitesse à l'infrastructure.

-Optimiser la lisibilité de l'infrastructure notamment en virage et en intersection : l'objectif est de permettre au conducteur de disposer des informations nécessaires pour adapter sa vitesse.

-Inciter les gestionnaires de réseau à faire le repérage des zones à risques et lancer des campagnes de communication auprès des usagers

-Encourager la création de la commission consultative des usagers pour la signalisation routière et poursuivre les politiques d'évaluation des itinéraires stratégiques conduites par le Conseil général et la DDT : faire émerger des solutions correctrices du type aménagement des accotements.

• **La prise en compte des chantiers**

-Inciter les auto-écoles à aborder le thème de la conduite aux abords des chantiers.

-Mettre en place des contrôles des forces de l'ordre aux abords des chantiers.

-Sensibiliser les gestionnaires de réseaux sur l'importance de la signalisation des chantiers.

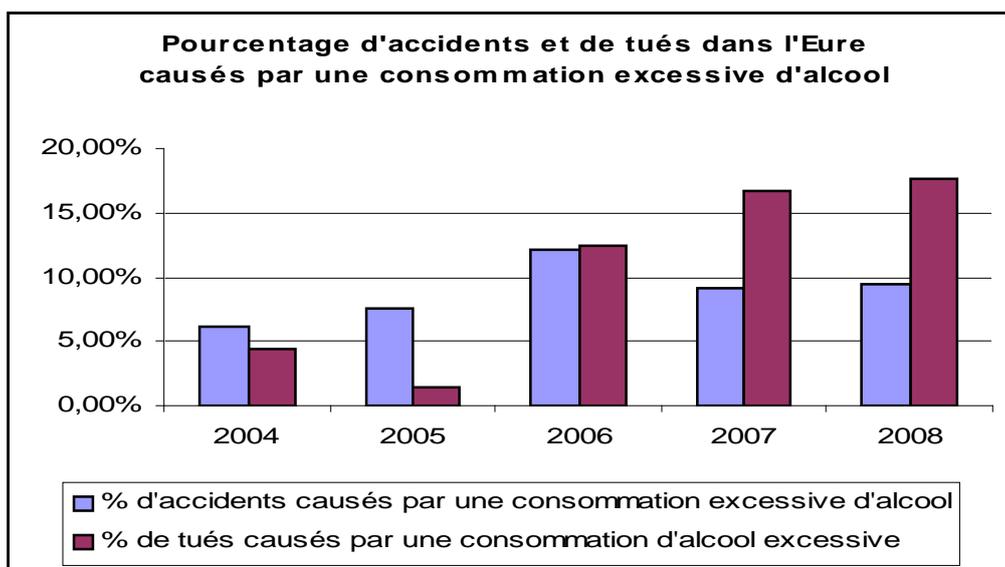
-Sensibiliser le milieu professionnel (PL) aux vitesses aux abords des chantiers, aux distances de sécurité.

-Editer un document de communication sur les obstacles latéraux.

## 2-L'ALCOOL

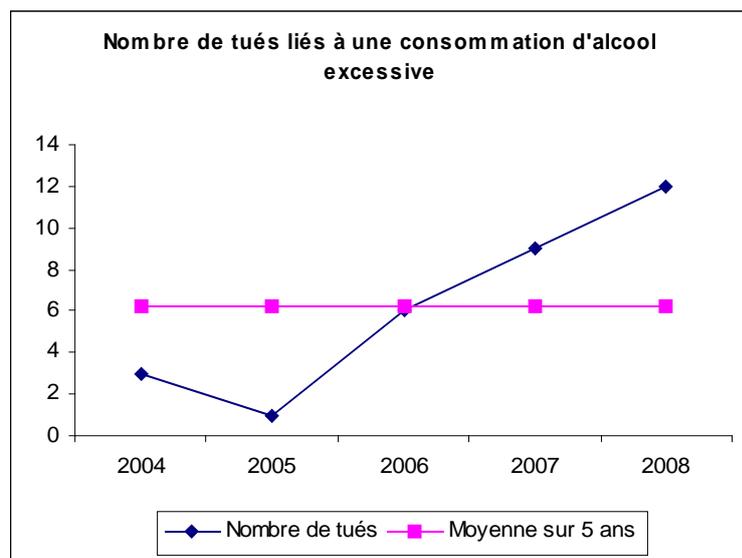
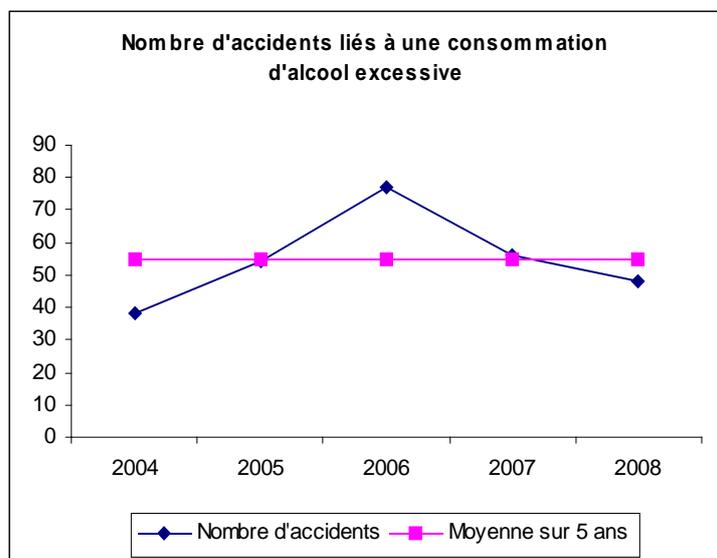
### ➤ Analyse des accidents liés à l'alcool

D'après l'analyse des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) sur la période 2004 - 2008, le **facteur alcool intervient dans 8,8% des accidents corporels**, et est responsable de **10% des tués dans le département**.



**L'évolution est défavorable sur la période** avec notamment une hausse importante du nombre de tués : on passe de **4,4% en 2004 à 17,6% en 2008**. La part des accidents causés par la consommation d'alcool augmente également, passant de 6 à 9,5%.

En valeur absolue, le nombre d'accidents liés à l'alcool est resté globalement stable sur la période en dehors d'un pic en 2006, mais le nombre de tués a augmenté presque continuellement et a été multiplié par 4 entre 2004 et 2008.



Sur la période 2004 - 2008, l'alcool arrive largement après la vitesse comme facteur d'accidents. Il est également responsable d'un nombre de morts très inférieur, en dépit de la forte augmentation constatée depuis 2005. La gravité des accidents est également moindre, puisque 60% des accidents liés à l'alcool entraînent des morts et/ou blessés hospitalisés, contre 73% pour la vitesse.

Toutefois, compte tenu de la proportion de taux d'alcoolémie indéterminé dans les accidents mortels, il est possible que ce chiffre soit fortement sous-estimé. L'étude du CETE portant sur 70 procès-verbaux d'accidents mortels tirés aléatoirement entre 2006 et 2007 dans l'Eure montre que la **proportion d'accidents mortels avec présence d'alcool est de 37%**.

Un taux d'alcoolémie positif et/ou la prise de stupéfiants sont relevés dans 53% des accidents par perte de contrôle. Sur 25 cas, avec prise avérée de substances, on dénombre : 10 cas d'alcool seul, 5 cas de drogue seule et 10 cas de cumul alcool et drogue.

De nuit, les hommes responsables de l'accident et conduisant sous l'emprise d'alcool et/ou de drogue représentent 72% des accidents. 20 accidents sur 25 se produisent le week-end, le plus souvent au retour d'une soirée festive.

### ➤ **Les orientations d'actions**

#### • **Poursuivre les actions de prévention et de sensibilisation**

-Promouvoir et **valoriser le principe du conducteur désigné.**

-**Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie**, notamment auprès des 18-30 ans, et plus particulièrement auprès du public masculin, qui est le plus touché.

-Poursuivre la **distribution d'éthylotests** lors des grands rassemblements

-**Informers, sensibiliser, mobiliser les débitants d'alcool** et les stations service.

-**Informers sur les problèmes d'assurance** en cas d'accident en état d'alcoolémie positive.

#### • **Inciter au développement de modes de transport alternatifs à la sortie des bars et discothèques**

*Dans 39% des accidents mortels liés à l'alcool analysés par le CETE, l'utilisateur revient d'une soirée festive.*

-Favoriser le développement d'associations type "les dragons vous ramènent" et de noctambus (existent en Seine Maritime) et les partenariats avec les taxis.

-Sensibiliser les familles sur l'enjeu.

-Inciter les jeunes à se fédérer dans une association pour ramener les personnes alcoolisées de soirée du type "transport à la demande ».

### •**Sensibiliser les mineurs**

- Accentuer les contrôles d'interdiction de ventes d'alcool aux mineurs.
- Accentuer les contrôles d'accès des mineurs aux boîtes de nuit.
- Informier, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débitants d'alcool.

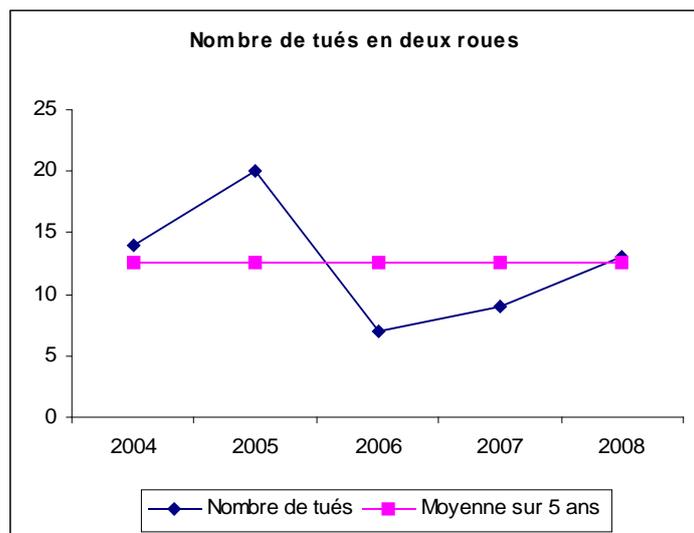
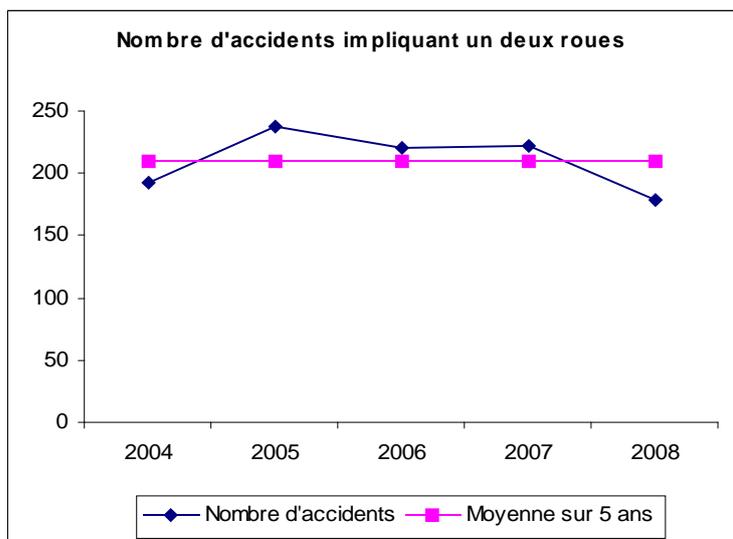
### •**Réaliser des contrôles ciblés**

- Sorties des établissements de nuits et de consommation de l'alcool
- Événements liés à des consommations alcoolisées, par exemple, foires aux vins, fêtes de villages, foires, etc...
- Grands rassemblements, festivals, rave-party, ...

### 3-LES DEUX-ROUES

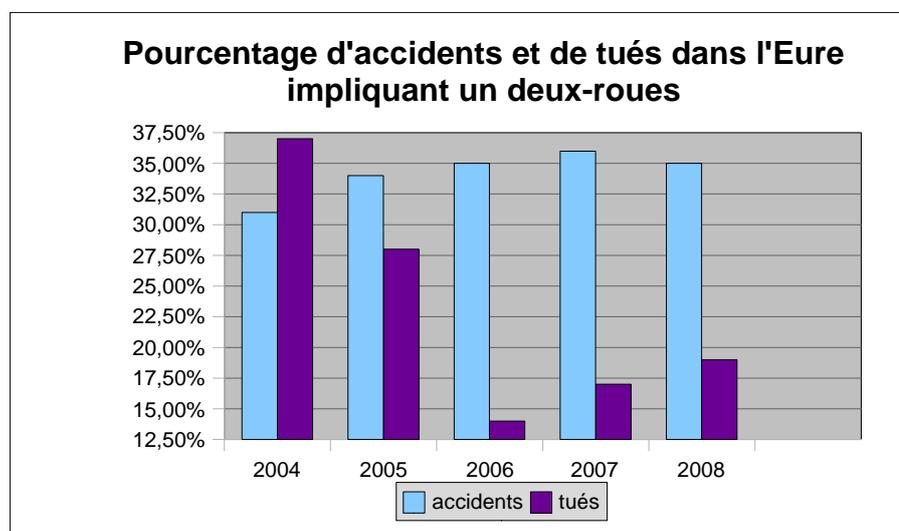
#### ➤ Analyse des accidents des deux-roues

On constate sur la période **2004 - 2008** une **légère diminution du nombre d'accidents : 178 en 2008 contre 218 en moyenne pour les 4 années précédentes**. Le nombre de tués a pour sa part suivi une évolution erratique: 20 en 2005, 7 en 2006 et 13 en 2008, soit un nombre égal à la moyenne des 5 années.



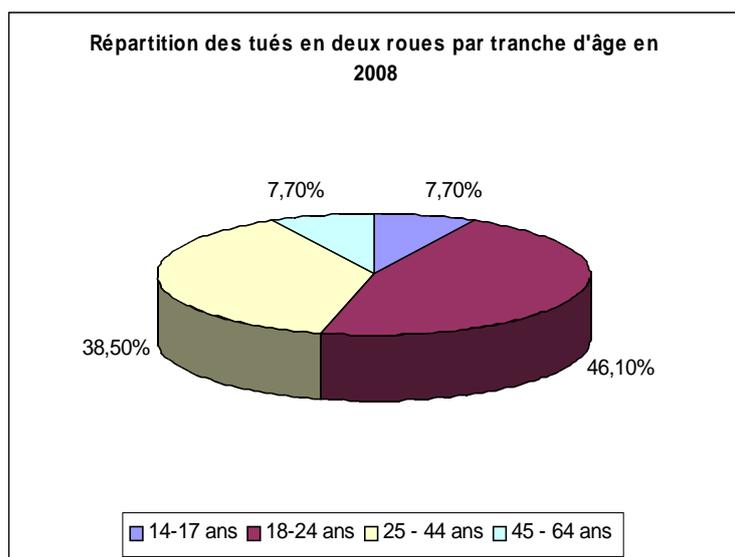
Malgré une diminution du nombre d'accidents ces dernières années, on observe une **remontée du nombre de tués depuis 2006**.

Par ailleurs, **les deux-roues sont sur-représentés dans les accidents et le nombre de tués par rapport à la place qu'ils occupent dans la circulation (5% en zone gendarmerie)**.



Les deux-roues **représentent une part stable du nombre d'accidents, avec une moyenne de 33,5% sur la période 2004 - 2008**. Le nombre de tués en deux-roues rapporté au nombre total de tués total représente une moyenne de **25%** (contre 23,6% au niveau national).

Par ailleurs, **les jeunes de 18 - 24 ans et les hommes sont particulièrement représentés** parmi les tués en deux-roues.



**Les deux-roues sont donc un enjeu dans l'Eure, et les jeunes hommes un public qui doit être particulièrement ciblé car très touché.**

En nombre d'accidents, les motos et les cyclomoteurs sont touchés de manière relativement équivalente, avec des variations d'une année à l'autre. Les accidents impliquant les **motos** sont en revanche **plus graves** : ils représentent **77% des tués en deux-roues** en moyenne sur 5 ans.

Par ailleurs, parmi les 70 procès-verbaux d'accidents mortels analysés par le CETE, 14 impliquaient un deux-roues. Les accidents mortels de deux-roues roulant librement sur leur voie de circulation sont marqués par **l'influence de la vitesse**, qui ne permet pas au conducteur de s'adapter au tracé de la route (virage ou intersection). **L'influence de l'alcool ou de stupéfiants** accentue dans de nombreux cas ce phénomène et peut conduire parfois le conducteur à perdre le contrôle de son véhicule sans qu'il ne rencontre de difficulté particulière.

### ➤ Les orientations d'actions

#### • **Pour les deux-roues en général**

-Impliquer les auto-écoles sur ce thème par le biais de chartes cosignées avec la préfecture

- Développer la formation des IDSR : élaborer et diffuser des guides de sensibilisation (deux-roues motorisés, effets des substances psychoactives, partage de la route...) et améliorer la qualité des actions de sensibilisation thématiques menées par les IDSR (les faire intervenir sur des projets construits).
- Monter des campagnes partenariales de sensibilisation sur la vulnérabilité des deux-roues, ciblées sur les jeunes de sexe masculin en insistant sur les risques liés à la vitesse et à l'alcool.
- Promouvoir les partenariats entre les associations de motards et les gestionnaires du réseau routier pour engager des réflexions communes sur les aménagements routiers ou leur réfection ; faire connaître les actions de Monsieur Moto de la DDTM auprès des associations, des auto-écoles, de l'éducation nationale...
- Mise en place par le Conseil général d'une boîte à lettres électronique, pour les usagers des deux-roues permettant de signaler des problèmes de réseau routier. Actions correctrices en matière d'aménagements routiers sur le réseau existant, coordonnées par Monsieur Moto CG27 dans le cadre de la démarche SURE.

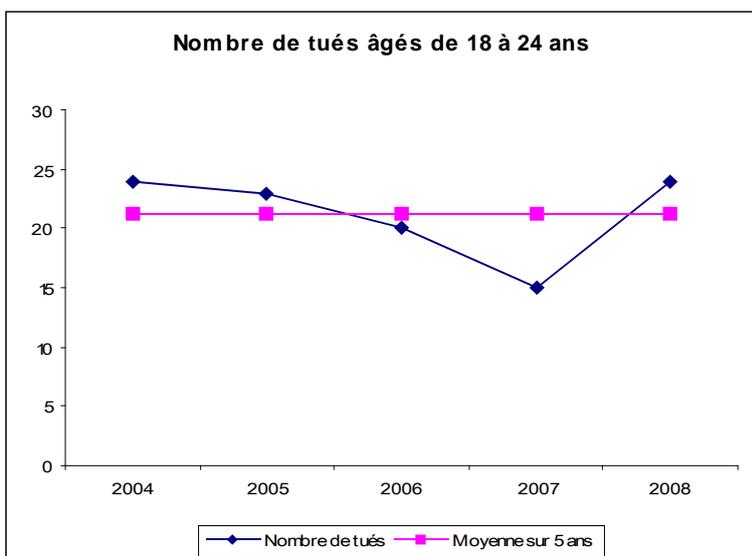
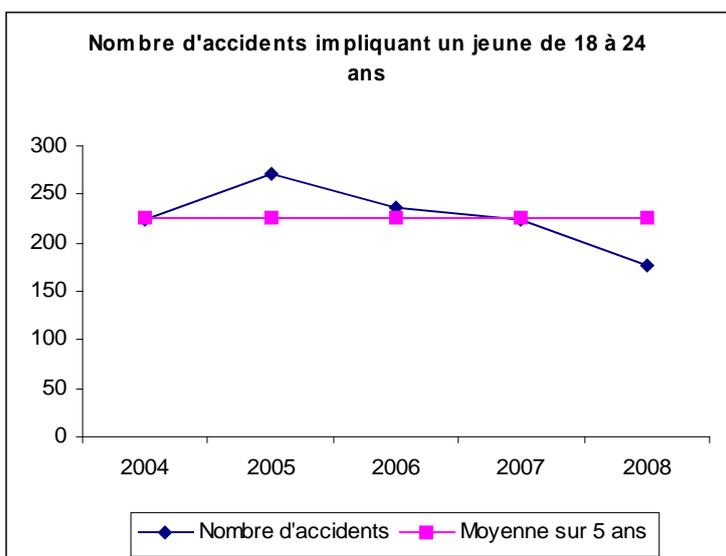
#### **•Pour les cyclomoteurs en particulier**

- Élaborer une charte de bonne conduite pour les parents à l'achat d'un cyclomoteur.
- Travailler en partenariat avec les assureurs pour informer les parents sur les risques.
- Informer parents et futurs utilisateurs sur l'obligation d'une formation au brevet de sécurité routière pour conduire un cyclomoteur.
- Créer un système "1 travail, 1 BSR" sur le modèle de "1 travail, 1 permis".
- Informer sur le port et le choix du casque à l'achat ainsi que sur l'équipement adéquat.
- Informer les parents et les jeunes sur les risques du débridage.

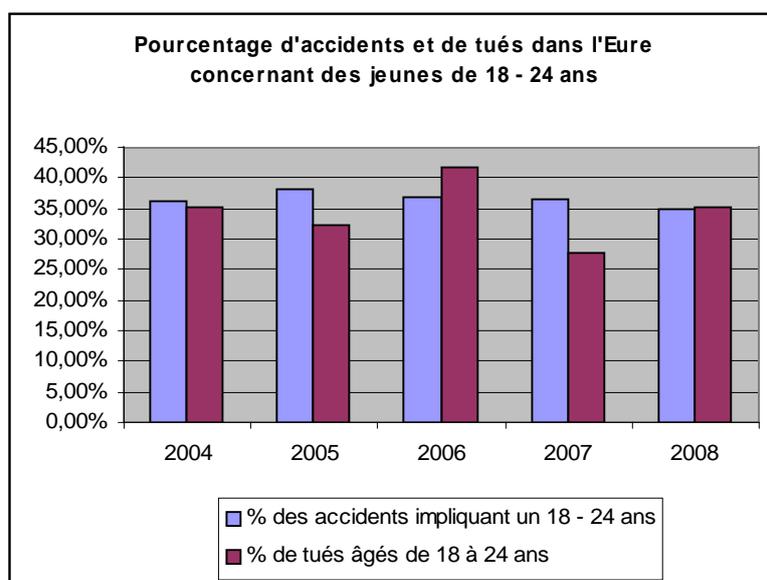
## 4-LES JEUNES

### ➤ Analyse des accidents impliquant les 18-24 ans

Le nombre d'accidents impliquant des 18 - 24 ans diminue depuis 2005 : - 35,3%. En revanche, le nombre de tués ne présente pas d'évolution significative, mais plutôt des variations erratiques, avec **une moyenne de 21 tués par an sur la période 2004 - 2008**.



**Bien qu'en diminution, le nombre d'accidents impliquant des jeunes occupe toujours une place très importante dans le nombre total d'accidents : 35% en 2008, avec une moyenne de 36,6% sur la période 2004 - 2008. Par ailleurs, le nombre de tués âgés de 18 à 24 ans est de 35,3% en 2008, ce qui est largement supérieur à la moyenne nationale, et à mettre en perspective avec le fait que les 15 - 29 ans ne représentent que 17% de la population du département.**



Parmi les 70 procès verbaux d'accidents mortels étudiés par le CETE, 19% relèvent de l'inexpérience de la conduite (souvent liée au jeune âge). Par ailleurs, les accidents de « jeunes permis » sont fortement marqués par la consommation de substances psychoactives (79% des accidents), souvent à l'issue d'une soirée festive.

Le « jeune permis » alcoolisé perd le contrôle de son véhicule dans la majorité des cas et percute un obstacle, un véhicule ou fait un tonneau. Le facteur déclenchant de la perte de contrôle peut être la vitesse, une chaussée glissante ou la fatigue. **Le « jeune permis » n'adapte pas sa conduite à une situation à risque.**

### ➤ **Les orientations d'actions**

#### • **Nécessité de formations complémentaires à la formation initiale**

- Promouvoir les actions au sein des écoles. (Gendarmerie Nationale, IDSR, Associations, ...)
- Développer les actions menées par les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) initiées par les chefs d'établissements des collèges et des lycées en complément du continuum éducatif.
- Promouvoir la présentation du permis de conduire, de la conduite accompagnée et les formations complémentaires au permis de conduire par les Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR).

#### • **Mener des actions de prévention ciblées sur les "comportements jeunes"**

- Développer les actions de sensibilisation à destination des élèves de 6ème pour la sécurité dans les transports scolaires (Rectorat, CG27, IDSR)
- Faire des campagnes de sensibilisation sur la vitesse, l'alcool au volant, et la nécessité d'adapter sa conduite à la route en dehors de toute limitation réglementaire de la vitesse.
- Développer les partenariats avec les médias : diffusion de spots ciblés, actualités, interview/témoignages, jeux concours, conseils avant le départ en vacances, etc...

#### • **Impliquer davantage les jeunes dans la lutte contre l'insécurité routière**

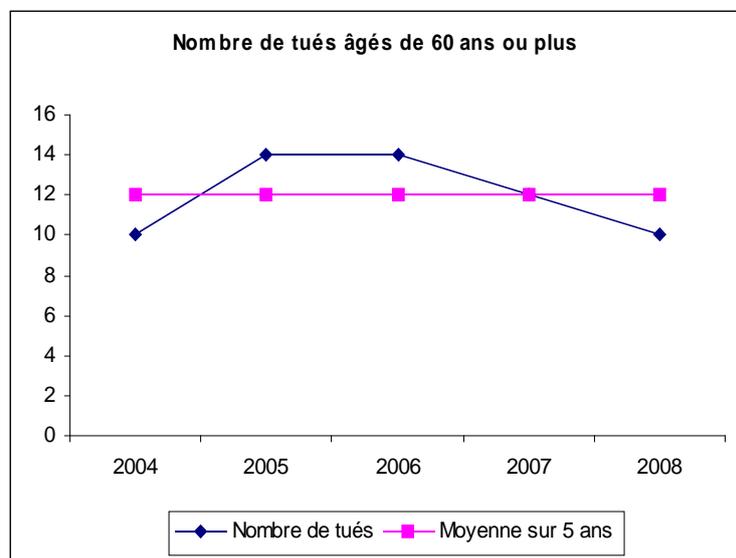
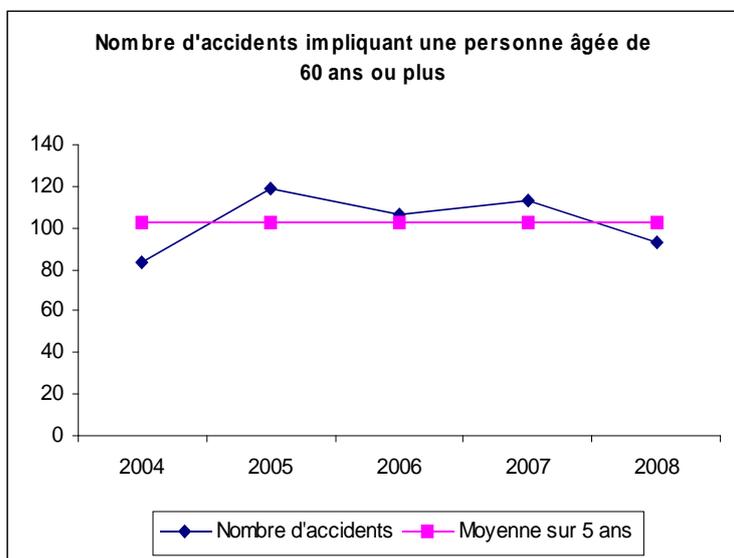
- Susciter, aider et valoriser les actions d'information, de prévention menées par des jeunes pour les jeunes. (Label Vie)
- Favoriser le recrutement des IDSR "jeunes" auprès des conseils municipaux, des associations sportives et d'étudiants.

## IV-LES ENJEUX LOCAUX ET LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

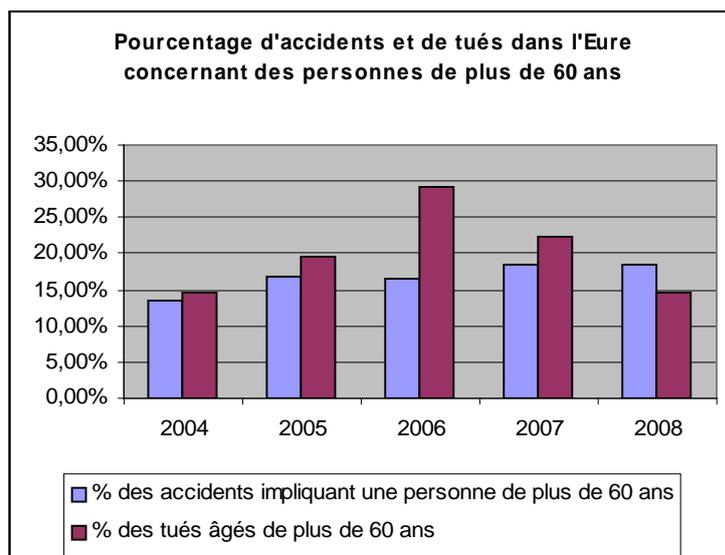
### 1-LES PLUS DE 60 ANS

#### ➤ Les accidents dans l'Eure : pourquoi c'est un enjeu

Une analyse des données BAAC montre que sur la période 2004 - 2008, les plus de 60 ans ont été impliqués dans 514 accidents (soit **16,6% des accidents**), avec 69 tués au total sur les 5 ans (19,6%). Le nombre d'accidents se situe en moyenne autour de 100 par an, mais le nombre de tués a connu de fortes évolutions. Il décroît de manière significative depuis 2006 : - 21,4%.

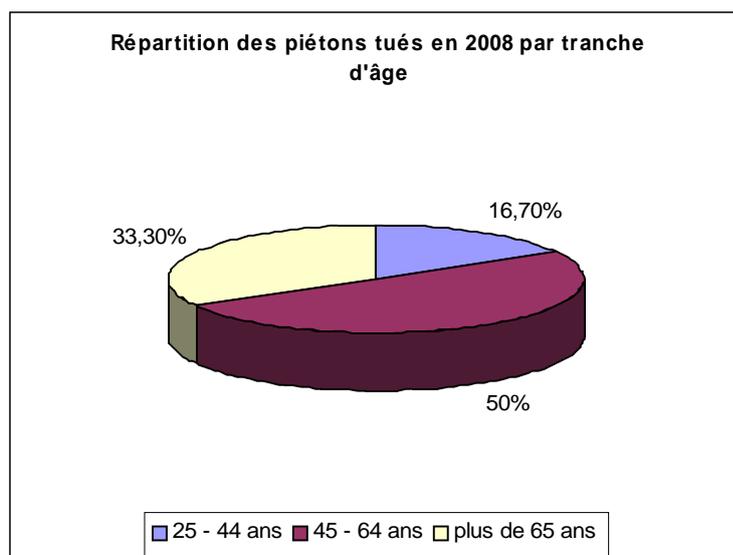


Toutefois, **les plus de 60 ans sont toujours impliqués en 2008 dans 18,5% des accidents et représentent 14,7% des tués**. Par ailleurs, l'étude du CETE révèle qu'une personne âgée de plus de 60 ans est impliquée dans 36% des accidents mortels, qu'elle soit responsable de l'accident ou non.



**Les plus de 65 ans sont les plus touchés** : sur la période 2004 - 2008, le pourcentage de tués de 65 ans et + est supérieur de près de 2 points à la moyenne nationale (20,4% contre 18,6%).

Les plus de 65 ans sont également sur-représentés parmi les piétons



L'analyse du CETE montre que d'une manière générale, les **accidents** impliquant des plus de 60 ans **surviennent suite à une mauvaise prise d'informations par l'utilisateur âgé**, notamment en intersection. Celui-ci a du mal à percevoir les autres usagers ou à apprécier leur vitesse.

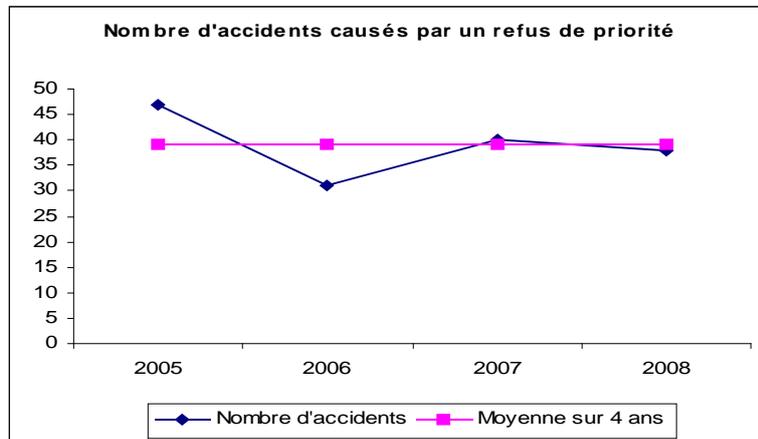
### ➤ Les orientations d'actions

- Mettre en place des **campagnes de sensibilisation spécifiques** pour inciter les plus de 60 ans à des évaluations médicales (pour la vue notamment) et à des actions de formations facultatives, notamment dans le cadre des "clubs d'anciens".
- Les plus de 60 ans ont du mal à participer aux actions qui existent déjà (remise à niveau pour le code de la route, tests de vue, etc.) organisées en partenariat entre la gendarmerie, l'association prévention routière et des IDSR, car ils craignent de repartir sans leur permis. Un accent particulier doit donc être mis sur la communication sur ces actions.
- Développer les **partenariats avec les assurances retraite**.

## 2-LES REFUS DE PRIORITE

### ➤ Les accidents dans l'Eure : pourquoi c'est un enjeu

Les accidents causés par un refus de priorité sont en augmentation dans l'Eure sur les dernières années, notamment en zone gendarmerie.



Sur la période 2005 - 2008, les refus de priorité ont représenté **6,3% des accidents**. On constate une augmentation marquée depuis 2006 : + 30%. **En 2009, ils sont responsables de 17% des accidents mortels** (15% en 2008).

Par ailleurs, l'analyse des refus de priorité comme facteur d'accidents est encore lacunaire, et les chiffres sont probablement sous-estimés. On remarque ainsi que les accidents en intersection ont représenté 48% des accidents en 2007 et 2008 : or les accidents en intersection sont souvent liés à des refus de priorité.

### ➤ Les orientations d'actions

#### • **Actions répressives : identifiées comme le principal levier pour cet enjeu**

-Développer les contrôles en intersection

#### • **Actions de sensibilisation**

-Sensibilisation sur ce thème par les auto-écoles et les IDSR.

-Actions ciblées sur les-deux roues, les « jeunes permis » et les plus de 60 ans.

-Campagne d'information sur les tâches annexes, et notamment le téléphone, qui sont un facteur important d'inattention (13% des accidents mortels).

#### • **Actions liées à l'infrastructure**

-Optimiser la lisibilité des intersections : une mauvaise lisibilité serait responsable de 20% des accidents mortels selon le CETE.

## V-LES OBJECTIFS CHIFFRES DU DGO

### LES OBJECTIFS NATIONAUX ADAPTES DANS L'EURE

Passer de 4 620 personnes tuées en 2007 à 3 000 en 2012 se traduit par **moins de 50 tués sur la période 2010- 2012 dans l'Eure.**

Diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive se traduit **par moins de 10 tués sur la période 2010-2012 dans l'Eure.**

Diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux-roues tués **se traduit par moins de 15 tués sur la période 2010-2012 dans l'Eure.**

Diviser par trois le nombre de jeunes tués de 18-24 ans **se traduit par moins de 10 tués sur la période 2010-2012 dans l'Eure.**