Préfecture de la Haute-Garonne

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document Général d'Orientations 2009-2012

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

1 La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du DGO....6

2 Les références départementales....8

2.1 Territoire et population....8
2.2 Parc automobile....8
2.3 Réseau et Trafic....8

3 L'accidentalité....9

3.1 Accidentalité générale....9
3.2 Les accidents par catégorie de véhicule....9
3.3 Les accidents par commune....10
3.4 La Haute-Garonne et les départements dits « semblables »....11
3.5 Les évolutions en Haute Garonne et en France....11

4 caractérisation et compréhension des enjeux retenus....12

4.1 Définitions et méthode....12
4.2 Les deux-roues motorisés....13
4.3 L'alcool....17
4.4 Les jeunes....19

5 Les orientations d'actions....21

5.1 Les deux-roues motorisés....21
5.2 L'alcool....22
5.3 Les jeunes....23

6 Annexes....27

7 Signatures....29

Introduction

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et a fixé les objectifs nationaux suivants :

- **Réduire le nombre de personnes tuées sur les routes chaque année afin d'atteindre moins de 3 000 morts par an d'ici 2012,**
- **Diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive,**
- **Diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux roues tués,**
- **Diviser par trois le nombre de jeunes tués.**

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

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations, les orientations d'actions de la politique à mener au sein de son 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'État, aux principales collectivités territoriales et à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, 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 au cours des années à venir pour faire reculer l'insécurité routière.

Il constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale de lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux.

Tous les acteurs de la sécurité routière dans le département seront ensuite associés à la mise en œuvre des actions qui en découleront et qui se déclineront dans les plans départementaux annuels 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 la Haute-Garonne et de définir les orientations d'actions de la politique de sécurité routière du département pour la période 2009-2012.

Les Partenaires du Document Général d'Orientations

le Procureur de la République près le Tribunal de Toulouse ;
le Procureur de la République près le Tribunal de Saint Gaudens ;
le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne ;
le Président de l'Association des Maires
le Maire de la ville de Toulouse ;
le Président du Grand Toulouse ;
le Président de la communauté d'agglomération du Muretain ;
le Président de la communauté d'agglomération du Sicoval ;
les forces de l'ordre ;
le directeur départemental des Affaires Sanitaires et Sociales ;
le directeur départemental de l'Équipement et de l'Agriculture ;
le directeur départemental de la protection judiciaire de la Jeunesse ;
le directeur départemental du Travail ;
l'Inspecteur d'Académie ;
le Trésorier Payeur Général ;
le CIRDD (centre d'information régional sur les drogues et dépendances) ;
l'association Clémence Isaure ;
l'ANPAA (association national de prévention en alcoologie et addictologie) ;
la Prévention Routière ;
la fédération française des motards en colère ;
l'association vélo ;
l'association Avenir Santé ;
le Club Entreprises Toulouse Garonne ;
la Caisse Régionale d'Assurance Maladie ;
la Mutualité Sociale Agricole.

1 la démarche mise en œuvre pour l'élaboration du DGO

La démarche d'élaboration a été marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « détermination des enjeux » et la phase « détermination des orientations d'actions sur les enjeux ».

Le 5 septembre 2008, la Préfecture de la Haute-Garonne a réuni en séance plénière le comité de pilotage du Document Général d'Orientations (DGO) présidé par la directrice de cabinet et qui a associé les principaux partenaires de la sécurité routière du département.

Lors de cette réunion, et à la lecture de l'analyse de l'accidentalité départementale, il a été décidé de retenir les enjeux suivants : « Alcool et drogues », « jeunes » et « deux roues motorisés ».

Trois groupes de travail, sur chacun des thèmes retenus, ont eu en charge d'élaborer et de présenter des orientations d'actions en vue de l'assemblée plénière du 5 mai 2009. Ces groupes étaient co-présidés par le coordinateur sécurité routière et par un référent pour les enjeux alcool et deux roues motorisés, à savoir : Alcool, Mme Feyfant Reymond, représentante de la DDASS et Deux-roues motorisés, M. Michel, représentant de la Ville de Toulouse.

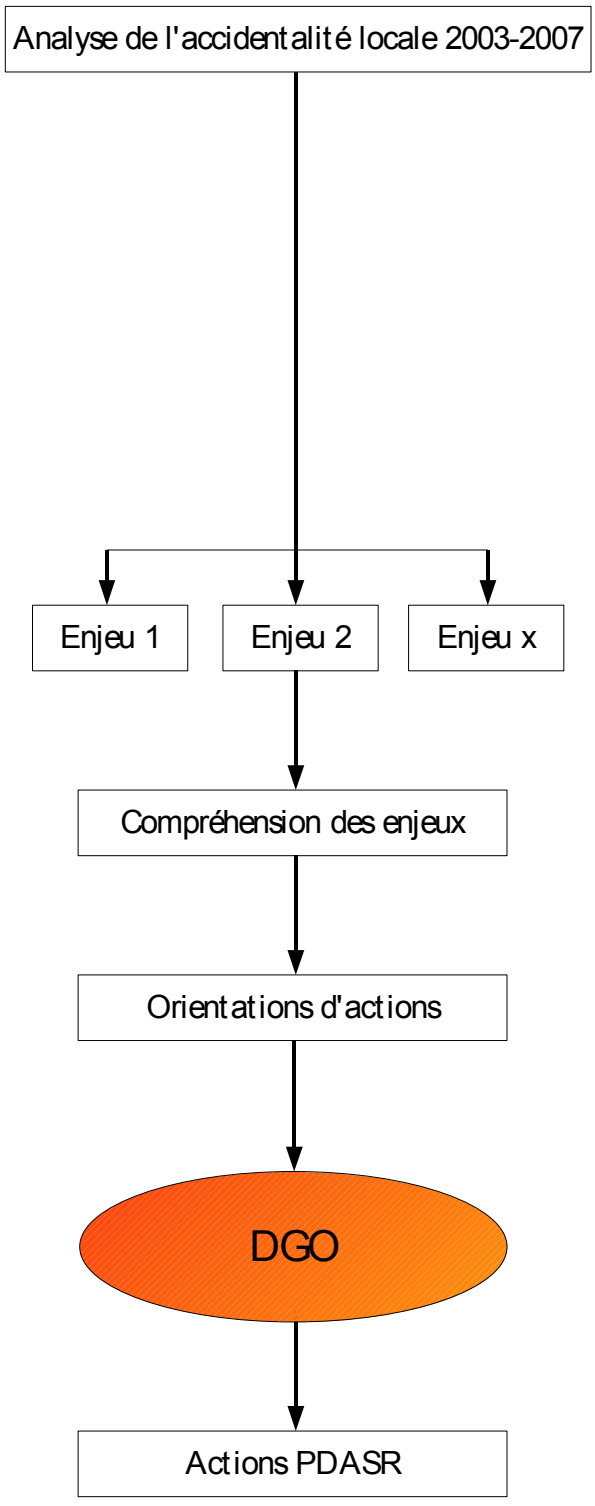
Ces groupes de travail ont été réunis chacun deux fois : une première fois pour orienter le travail d'approfondissement des enjeux mené par l'observatoire départemental de sécurité routière, et une seconde fois pour déterminer les orientations d'action, à la lecture de l'analyse d'approfondissement.

Ces orientations d'actions ont été validées par le comité de pilotage le 5 mai 2009.

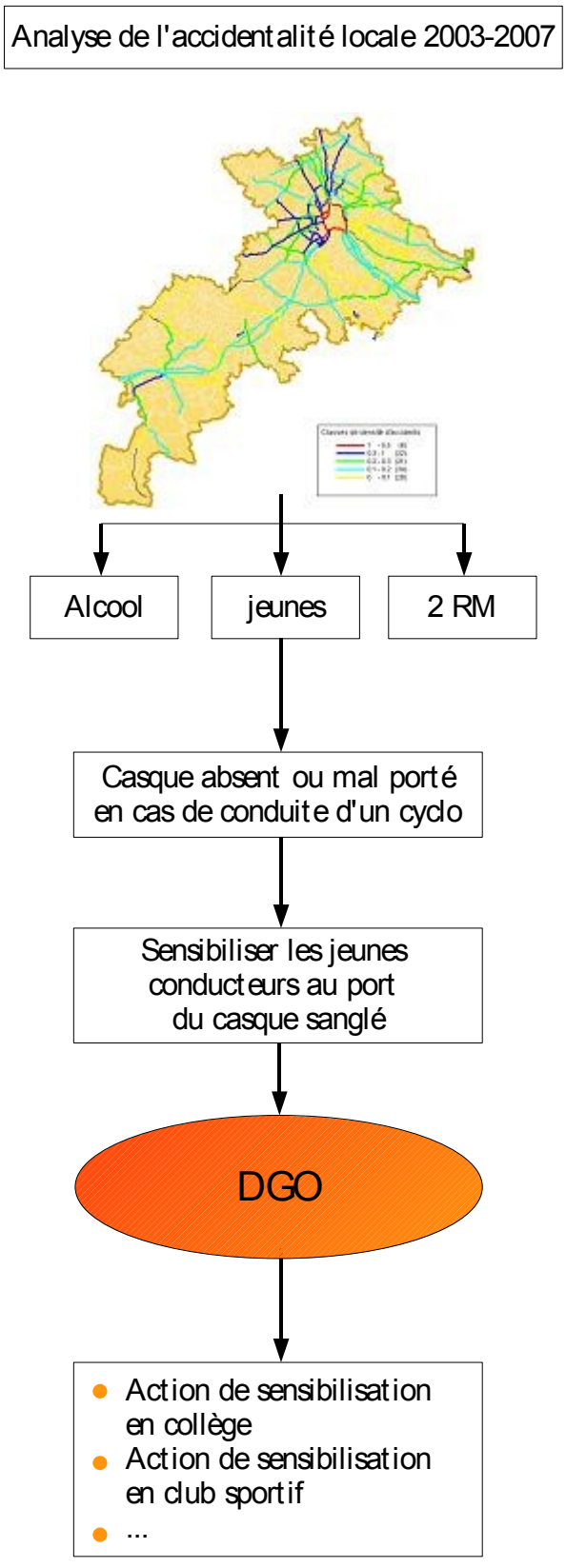
Ce document a été signé le xxx xxx 2009 par le Préfet, le Président de l'Association des Maires ,XXXX

Des enjeux aux actions

Principe Général



Exemple



2 les références départementales

2.1 Territoire et population

Le département de la Haute Garonne se caractérise par une partie urbaine importante au nord, et un secteur rase campagne marqué au sud. La population, tirée par le dynamisme toulousain, croît à une vitesse importante par rapport à la croissance nationale.

Superficie : 6 309 km²

Population : 1 046 532 habitants avec une ville principale (Toulouse, plus de 430 000 habitants)

Densité : 166 habitants au km² (108 pour la France)

2.2 Parc automobile

Parc de voitures de tourisme 613 036 , soit 0,59 voiture par habitant (0,52 pour la France)

Part des tués locaux : 86,08 % (76,49 % pour la France)

2.3 Réseau et Trafic

Données pour 10.000 habitants

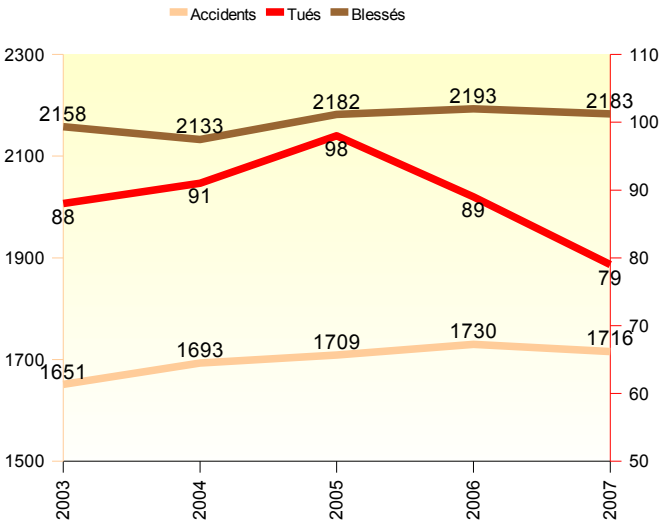
	Haute- Garonne		France	
	Nombre de kilomètres	Parcours (1)	Nombre de kilomètres	Parcours (1)
Autoroutes	3	50	1,8	21,8
Routes nationales	3	11,2	4	19,3
Routes départementales	58	36,8	61	35,9
Total (2)	64	98	66,8	76,9

(1) en millions de véhicules x kilomètres par an

(2) hors réseau local

3 l'accidentalité

3.1 Accidentalité générale



Sur le département le **nombre d'accidents** est sur une tendance **à la hausse**.

Le nombre de **tués** depuis 2003 est en **baisse significative**.

le nombre de **blessés** est sur une tendance à la **hausse**.

3.2 Les accidents par catégorie de véhicule

	Accid.	Tués	Ig *
2003	179	4	2,23
2004	194	4	2,06
2005	214	7	3,27
2006	237	11	4,64
2007	199	9	4,52

Accid.	Tués	Ig *
117	1	0,85
110	2	1,82
101	3	2,97
146	10	6,85
144	3	2,08

Accid.	Tués	Ig *
263	1	0,38
268	7	2,61
215	4	1,86
244	5	2,05
286	10	3,50

	Accid.	Tués	Ig *
2003	287	12	4,18
2004	338	16	4,73
2005	427	21	4,92
2006	382	24	6,28
2007	390	9	2,31

Accid.	Tués	Ig *
1479	65	4,39
1534	58	3,78
1509	55	3,64
1560	38	2,44
1554	45	2,90

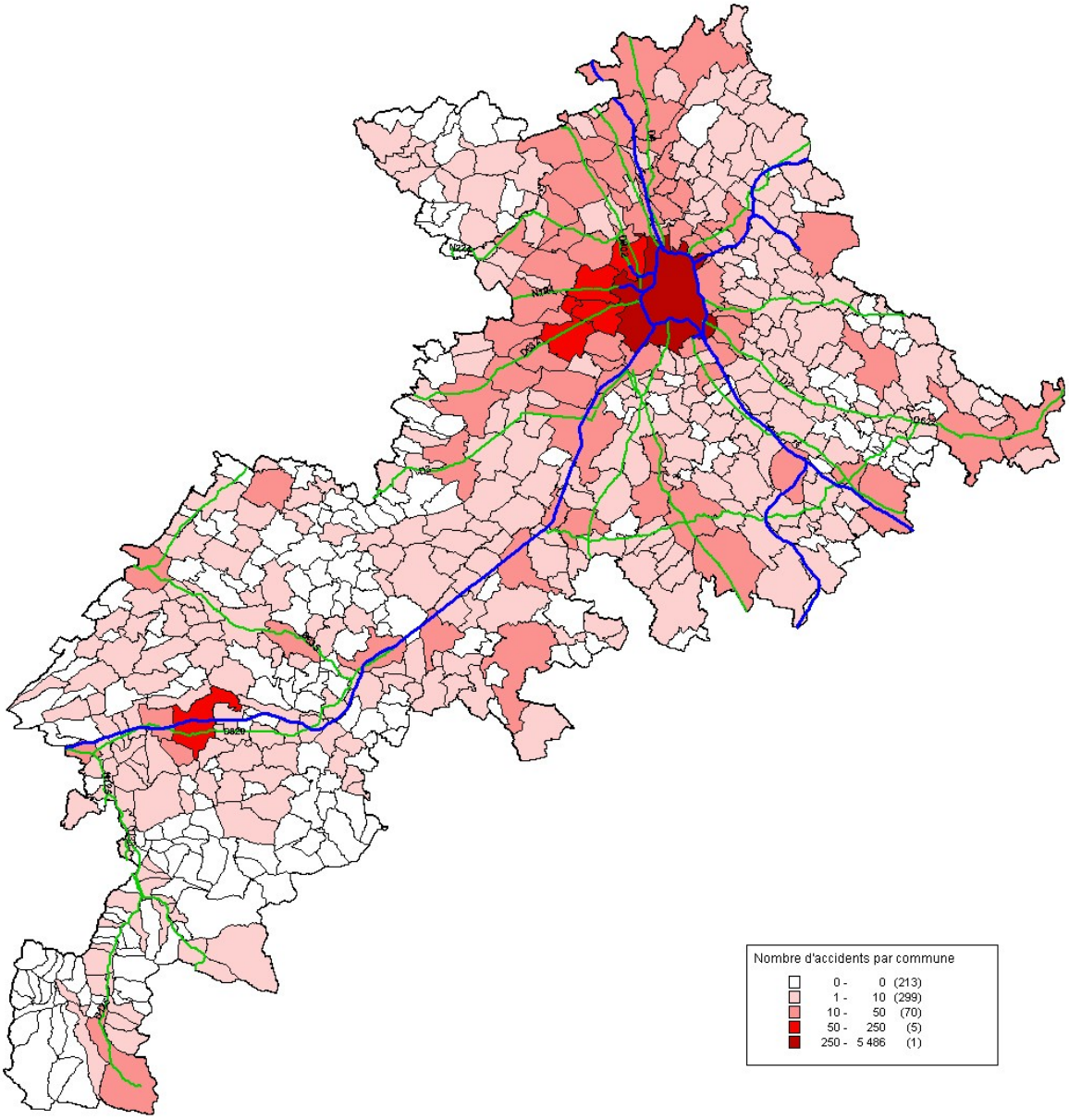
Accid.	Tués	Ig *
88	2	2,27
84	1	1,19
105	2	1,90
132	0	0
105	3	2,86

* *Ig : Indice de Gravité = nombre de tués pour 100 accidents corporels*

On constate ces deux dernières années une augmentation du nombre de tués chez les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et cyclomotoristes), une augmentation constante de nombre de tués en motocyclette depuis 2003, sauf en 2007 et une baisse du nombre de tués en voiture malgré une augmentation du nombre d'accidents.

3.3 Les accidents par commune

Répartition des accidents corporels par communes entre 2003 et 2005



Toulouse et les communes contiguës à l'ouest de Toulouse (Blagnac, Colomiers, Tournefeuille et Plaisance du Touch) ainsi que Saint-Gaudens au sud du département, sont les communes qui enregistrent le plus grand nombre d'accidents sur 5 ans.

Schématiquement, les communes présentant les plus fortes accidentalités sont situées à l'ouest et au nord de Toulouse.

3.4 La Haute-Garonne et les départements dits « semblables »

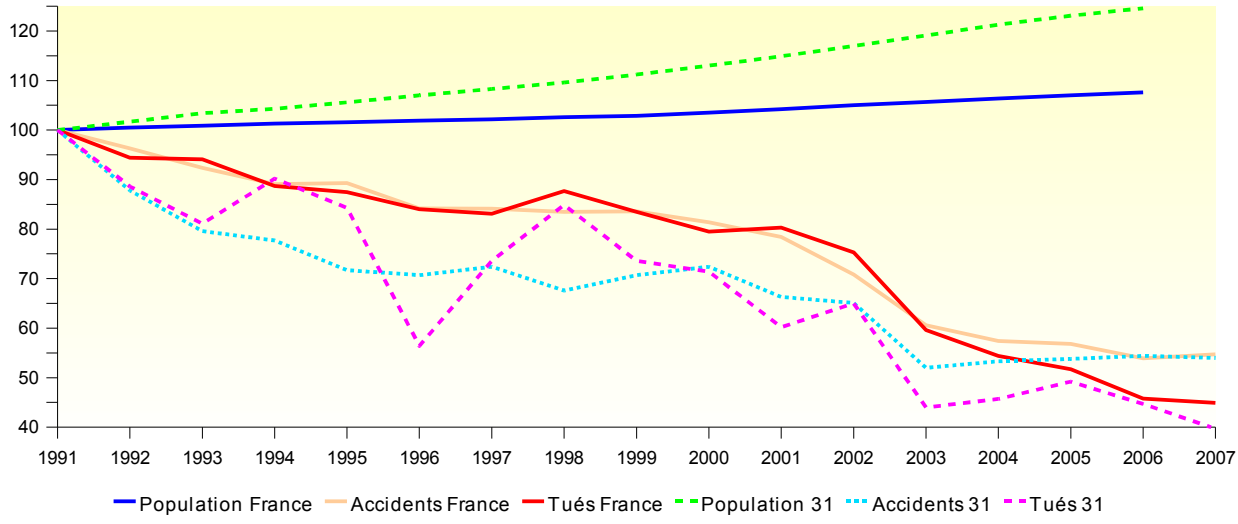
Période 2003 à 2007

	Population	Nombre accidents	Nombre accidents mortels	IAL (*) 2002/2006
Gironde	1 386 996 hab	10929	485	0,82
Isère	1 171 997 hab	5877	404	0,53
Loire Atlantique	1 219 497 hab	6911	461	0,90
Moselle	1 039 497 hab	4964	329	0,92
Pas de Calais	1 459 496 hab	6143	487	0,90
Bas-Rhin	1 076 997 hab	6482	327	1,00
Seine-Maritime	1 245 496 hab	6132	394	0,95
Seine et Marne	1 267 496 hab	6539	505	1,08
Haute-Garonne	*1 169 497 hab*	*8499*	*402*	*0,92*

** L'IAL (indicateur d'accidentologie locale) est une pondération des risques relatifs (rapportés au risque France) par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux. Exemple : un IAL de 1,30 signifie qu'il y a eu sur cinq ans 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.*

Avec un IAL de 0,92, la Haute-Garonne se situe dans la moyenne des départements dits semblables.

3.5 Les évolutions en Haute Garonne et en France



Évolution calculée en base 100 en 1991

Depuis 1991, la population sur le département de la Haute-Garonne a augmenté plus rapidement qu'en France (+17 points en 2006).

Le nombre d'accidents sur le département a baissé plus rapidement dans les années 1990 qu'en France ; cette tendance s'inverse ensuite dans les années 2000. La baisse du nombre de tués suit globalement la même tendance avec toutefois, au niveau départemental, des remontés périodiques en 1994, 1998, 2002, 2005.

4 caractérisation et compréhension des enjeux retenus

4.1 Définitions et méthode

L'épidémiologie descriptive (Études des phénomènes morbides et de leur évolution dans le temps et dans l'espace – Source : Encyclopédie Universelle) est une des premières étapes des recherches médicales. Parallèlement, dans le domaine de la sécurité routière, avant de comprendre les dysfonctionnements accidentogènes lors de la compréhension des enjeux (2ème étape du DGO), la première étape est celle de la connaissance.

Quels sont les usagers particulièrement impliqués dans les accidents ? Y-a-t-il des particularités locales ? Telle route est-elle particulièrement accidentogène ?

a) Définitions

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'usagers…). L'enjeu est donc un nombre d'accidents ou de victimes (décliné suivant la gravité) qui est associé à une cible. Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...). Ce nombre d'accidents ou de victimes sera à considérer en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues par exemple), et/ou en relatif (écart par rapport à une référence comme les valeurs nationales ou nombre ramené à une exposition comme la répartition par âge de la population). Il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible identifiée dans le bilan global. % d'accidents impliquant un 15-24 ans qui représentent eux même x% de la population totale par exemple.

L'étude d'enjeux est constituée d'une analyse du bilan accidentologique, de la réalisation de l'approfondissement des enjeux, de la hiérarchisation des enjeux étudiés qui aboutit à la détermination et au choix des enjeux. Elle n'a pas pour but de comprendre les causes des dysfonctionnements ; elle doit simplement les identifier

Cette étape permet d'identifier les cibles, de connaître les problèmes, qui pourront, dans un second temps, être étudiés lors de la phase de la compréhension de ces enjeux.

b) Méthodologie

L'étude d'enjeux

La base accidents sur laquelle elle s'appuie est le fichier accidents type BAAC (fichier dans lequel chaque accident de la circulation est caractérisé par une cinquantaine de critères : localisation, horaire, âge des conducteurs...). L'étude a porté sur l'analyse du fichier BAAC de la période 2003-2007.

L'étude de compréhension des enjeux

Cette étude a porté sur la seule année 2007 et a été réalisée par l'analyse de procès verbaux dressés par les forces de l'ordre. Ces documents renseignent de manière plus fines sur les circonstances de l'accident (que faisaient les protagonistes avant l'accident etc).

Pour chaque enjeu retenu, le ciblage des types d'accidents à analyser et le travail de l'observatoire départemental a été orienté par un groupe de travail. L'observatoire a ensuite procédé par échantillonnage au sein des types d'accidents à analyser pour sélectionner les procédures à étudier finement.

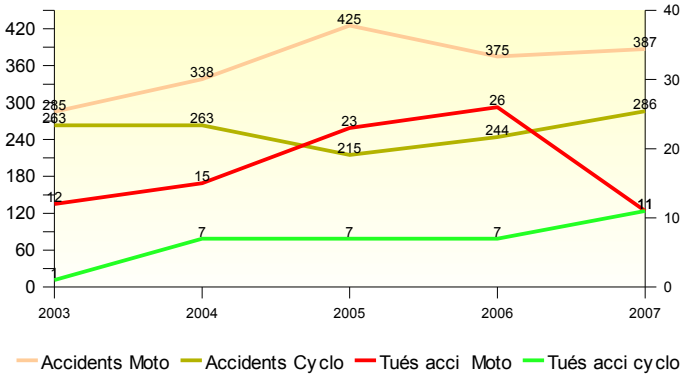
Les données présentées ci dessous sont une synthèse des deux études citées précédemment et qui se trouvent en annexe du présent document.

4.2 Les deux-roues motorisés

Pour cette analyse ont été distinguées les problématiques liées aux motocyclettes et aux cyclomoteurs ainsi que les problématiques liées à la Ville de Toulouse et au reste du département.

Cette partie présente également des éléments tirés des groupes de travail « jeunes » (les cyclomotoristes de 14 à 17 ans hors Toulouse) et « alcool » (les deux-roues motorisés et l'alcool).

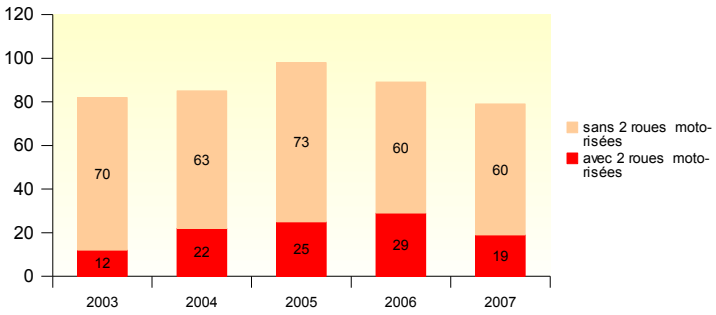
a) Accidents impliquant au moins un 2 roues motorisés



La part des accidents de deux-roues motorisés par rapport aux accidents du département est **en augmentation** depuis 2003 (passant de 33% en 2003 à 40% en 2007).

Le nombre de **tués** des usagers deux-roues motorisés est en **augmentation** depuis 2003 à l'exception de 2007.

b) Les tués par type de déplacements



Depuis 2004, plus d'**1 tué sur 4 est un usager de deux-roues motorisés**.

En 2006 la part des tués en 2 roues motorisés a atteint 1 sur 3.

L'accidentalité des deux-roues motorisés (motocyclettes et cyclomoteurs) est donc une question préoccupante en Haute Garonne, que ce soit d'un point de vue « volume d'accidents » (nombre d'accidents impliquant un 2RM par rapport au reste des accidents) que par leur gravité.

c) Les deux-roues motorisés de plus de 50 cm3

Sur le département de la Haute-Garonne, la part des accidents avec au moins une motocyclette est supérieure à la moyenne nationale (+1 points) et le département se situe en dernière (moins bonne) position des département dits « semblables ».

La part des accidents mortels avec une motocyclette sur le département de la Haute-Garonne est nettement supérieure à la moyenne nationale (3,4 points) et le département se situe en 7ème position sur 9 des département dits « semblables ».

Localisation

Les accidents impliquant une motocyclette sont majoritairement situés sur Toulouse (64%) ou dans sa proche couronne,. A contrario, les accidents sont moins graves à Toulouse qu'en dehors : 75% des tués et 68% des blessés sont la conséquence d'accidents hors Toulouse.

Usager, permis et type d'engin

Les motocyclistes sont très majoritairement des hommes, âgés entre 25 et 54 ans. Un quart des impliqués est un technicien ou un cadre ; on recense très peu de chômeurs ou de personnes sans profession.

Globalement, les conducteurs ont leur permis de conduire. Les rares usagers sans permis sont le plus souvent des conducteurs de moto cross ou de motos non homologuées.

Les conducteurs d'engin avec une équivalence permis B sont minoritaires dans les accidents hors Toulouse (17%) au profit des conducteurs avec un permis A. Toujours hors Toulouse, les deux-roues motorisés présents dans les accidents sont majoritairement (7 sur 10) des « grosses » cylindrées (> 125 cm3).

Globalement, les cylindrées sont plus petites à l'intérieur de Toulouse qu'en extérieur. Par ailleurs, les accidents dans lequel le conducteur de 2RM circule « avec équivalence permis B » sont plus nombreux (42% contre 17% hors Toulouse).

Circonstances de l'accident

8 accidents sur 10 ont lieu à moins de 10 km du domicile du conducteur de deux-roues motorisés, les accidents sont le plus souvent des accidents dits de proximité.

Les accidents sur le trajet domicile-travail sont fortement représentés (près d'un accident sur 4) notamment à l'intérieur de l'agglomération toulousaine.

Facteurs d'accidents

Trois accidents sur dix sont le fait du motocycliste seul, sans tiers motorisé en cause.

Dans 3 accidents sur 4, le motocycliste est considéré comme entièrement ou partiellement responsable de l'accident.

Lorsque le motocycliste est en cause sans tiers motorisé, l'accident trouve son origine une fois sur deux dans une vitesse excessive ou non adaptée.

L'alcool est globalement peu présent dans les accidents impliquant une motocyclette.

Trois grands facteurs d'accidents se dégagent dans le département :

- La vitesse excessive ou inadaptée de la part du motocycliste, présente dans près d'un accident sur 2 et responsable souvent de pertes de contrôle de l'engin.
- Des dépassements dangereux (dépassement de file de voitures arrêtées, contournement d'îlots, dépassement sur zébras...)
- Des refus de priorité des automobilistes aux motards. À noter que plus d'une fois sur deux et particulièrement chez les automobilistes âgés, les conducteurs affirment ne pas voir arriver le motocycliste.

Il est à noter qu'on ne relève aucune problématique concernant le défaut de port du casque chez les motocyclistes.

Il ne ressort pas de singularité entre les accidents dans Toulouse et hors Toulouse, les facteurs d'accident qui apparaissent sont les mêmes (vitesse, dépassements hasardeux et refus de priorité).

d) Les deux-roues motorisés de moins de 50 cm3

La part des accidents impliquant au moins un cyclomoteur est inférieure à la moyenne nationale (- 2,6 points) et le département se situe au 4ème rang par rapport aux 9 départements dits « semblables ».

Pour cette typologie d'usagers, la part des accidents mortels est quasi-équivalente à la moyenne nationale et le département de la Haute-Garonne se situe au 6ème rang.

Localisation

Comme pour les motocyclettes, bien que 65% des accidents impliquant un cyclo sont situés sur Toulouse, la gravité de ces accidents est plutôt le fait d'accidents situés hors Toulouse (88% des tués et 79% des blessés).

Usagers

À Toulouse, « seulement » un cyclomotoriste sur six impliqué dans un accident est mineur. Les usagers les plus représentés ont entre 18 et 34 ans. La problématique cyclomotoriste n'est donc pas qu'une problématique d'adolescents.

Par rapport aux autres accidents impliquant des deux-roues motorisés, les femmes sont plus représentées dans les accidents de cyclomoteur (20 %).

Enfin, aucune catégorie socio professionnelle se détache particulièrement de l'étude.

Circonstances de l'accident

Deux accidents sur cinq impliquant un cyclomotoriste à Toulouse a lieu de nuit, sur une voie éclairée. Il s'agit là d'une problématique constante dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé qui résulte d'une mauvaise perception de l'ensemble « engin + conducteur » due à des couleurs sombres et à un faible éclairage.

Facteurs d'accident

Par rapport aux motocyclistes vus précédemment, on constate ici en plus deux particularités :

- près d'un accident sur 5 au cours desquels le cyclomotoriste circule sur une voie de bus
- près d'un accident sur 6 avec une présence d'alcool (dont 2 récidivistes).

e) Les 14-17 ans hors Toulouse

Les accidents impliquant un usager de la classe d'âge 14-17 ans sont situés majoritairement hors Toulouse. Les victimes de la classe d'âge 14/17 ans sont majoritairement des usagers cyclomoteurs : 56% des tués et 58% des blessés.

Les usagers sont majoritairement des garçons, et sont dans le système scolaire. Il est intéressant de noter une forte proportion d'apprentis (plus d'un sur trois).

Le type d'engin

37 % des engins sont de type « Derbi ». Ces engins portent souvent en eux une connotation de conduite sportive et agressive qui peut expliquer un style de conduite « à risques ».

Circonstances du trajet

Les accidents ont lieu principalement pour les trajets liés aux loisirs. Toutefois un accident sur six a lieu sur un trajet de type domicile – travail et implique des apprentis.

Les accidents concernant un jeune cyclomotoriste ont lieu majoritairement de jour ; seulement un sur six environ a lieu de nuit, avec éclairage public. Dans ce type d'accident, un fois sur deux l'accident trouve son origine dans un refus de priorité de la part d'automobilistes qui n'ont pas perçu le cyclomoteur.

Responsabilité et facteurs d'accident

Comme pour les motocyclettes, trois fois sur quatre, le cyclomotoriste a une responsabilité directe ou indirecte dans l'accident.

Dans un accident sur six, le casque du cyclomotoriste ou d'un de ses passagers était absent ou mal attaché. Cette valeur est importante par rapport au reste des motocyclistes.

Des problèmes liés au cyclomoteur (état, éclairage, débridage) sont présents dans un accident sur 6 environ (nota, le débridage n'étant pas toujours facile à déceler, il est possible que cette pratique soit plus largement répandue).

Les deux roues motorisés et l'alcool

12% des accidents avec alcool est le fait d'un deux-roues motorisés. Ces accidents présentent tous la même caractéristique :

- L'âge moyen des conducteurs est de 21,5 ans.
- 85% sont des accidents ayant pour origine une perte de contrôle où le 2RM était seul.
- Le taux moyen d'alcool du motocycliste est de 1,56 g/L (contre 1,86 g/L en moyenne pour les autres usagers impliqués dans un accident).
- 54% ont eu lieu en sortie de boite / bar ou de fête ; 23% ont eu lieu après des soirées entre amis.
- Ces accidents ont lieu plutôt de nuit (minuit à 8h00), entre juin et octobre et le week end.
- 1 tiers des accidents a été mortel.

Il s'agit donc d'accidents impliquant des jeunes et qui se déroulent au cours d'une sortie festive.

4.3 L'alcool

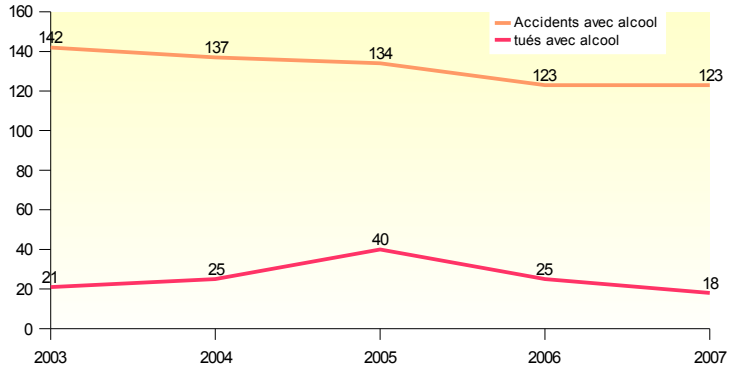
Depuis 2003, le nombre des accidents avec une alcoolémie positive est stable. Toutefois 29% des tués sont la conséquence d'un accident où un conducteur ou piéton avait un taux d'alcoolémie positif.

Géographiquement, les accidents avec alcool sont situés majoritairement hors ville de Toulouse (69 % des accidents, 89% des tués et 87% des blessés).

57% des accidents se sont produits avec un seul véhicule sans piéton, ce qui représente 64% des tués. Dans 84% des cas, il s'agit d'un véhicule léger (voiture).

Pour cette analyse, l'approfondissement a pris en compte l'ensemble des accidents avec une présence d'alcool sur le département.

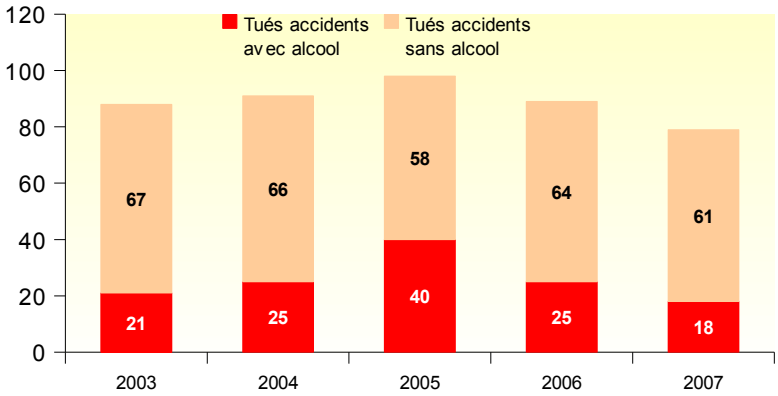
a) Les accidents avec alcoolémie positive



Après une baisse régulière des accidents avec alcool depuis 2003, ce nombre se stabilise en 2007.

Depuis 2003, le nombre de tués dans un accident avec alcool reste globalement stable avec toutefois un « pic » en 2005.

b) Les tués et l'alcool



Entre 23 et 41 % des tués sur le département, suivant les années, sont la conséquence des accidents avec alcool.

En moyenne sur les 5 ans, la part des tués avec alcool représente 29% des tués du département.

c) La Haute-Garonne par rapport aux autres départements

Sur le département, la part des accidents avec alcool est inférieure à la moyenne nationale (-2 points) et le département se situe au premier rang (meilleur) des département dits « semblables ».

En revanche, la part des accidents mortels avec alcool sur le département de la Haute-Garonne est nettement supérieure (+7 points) à la moyenne nationale et le département se situe en 7ème position sur les 8 départements dits « semblables », les données de la Gironde pour cette typologie n'étant pas fiables.

Le département de la Haute Garonne présente donc la particularité d'avoir relativement moins d'accidents avec présence d'alcool que les autres départements, mais ces accidents sont plus graves.

d) Compréhension de l'enjeu alcool

Concernant le conducteur

L'ensemble des classes d'âge est représentée ; les problèmes liés à l'alcool sont toutefois plus marqués chez les jeunes (18 à 34 ans) et dans une moindre mesure chez les 35/44 ans.

La répartition Homme / Femme est en revanche plus marquée, montrant une représentation importante des hommes (87%) en tant que conducteur en état d'ébriété impliqués dans des accidents. Il est intéressant cependant de remarquer que sur ces 8 femmes, 7 présentaient une poly-consommation médicamenteuse et/ou des problèmes psychologiques associés. Elles présentaient par ailleurs toutes un taux supérieur à 2g/L et avaient pour la plupart consommé de l'alcool seules.

La catégorie socio professionnelle « ouvriers » et notamment dans le domaine du bâtiment, ressort de manière particulière dans l'étude. À noter que les étudiants ne représentent « que » 8% des conducteurs en état d'ébriété.

Comparaison des 18-24 ans et des 25-59 ans

Environ 30% des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident de la circulation avaient entre 18 et 24 ans ; une fois sur trois, l'accident est mortel (la plupart du temps le conducteur se tue seul).

Le taux moyen est de 1,64 g/L chez les 18/24 ans alors qu'il est de 2,01 g/L chez les 25-59 ans qui sont impliqués dans 60 % des accidents avec alcool (ces accidents sont relativement beaucoup moins graves que les accidents impliquant un jeune).

Les deux populations ne présentent pas les mêmes caractéristiques d'accident :

- D'un point de vue temporel, les 18-24 ans ont des accidents plutôt en fin de semaine, de nuit (avec un pic entre 6h et 8h) et entre juillet et octobre. À l'inverse, les 25-59 ans ont plutôt des accidents les jeudi, vendredi et samedi, sur toute l'année avec un pic entre mars et juin, et en fin de soirée ou en début de nuit (pic entre 2 et 4h).
- Concernant le lieu de la consommation d'alcool, les répartitions sont assez proches. À noter la présence de la consommation dans les repas de famille pour les 25-59 ans qui n'apparaît pas chez les 18-24 ans.
- Il est à noter par ailleurs que 34% des conducteurs incriminés dans un accident de la circulation avec de l'alcool, en Haute-Garonne, avaient consommé cet alcool, entre autre, en bar ou en boite de nuit (44% chez les seuls incriminés âgés entre 18 et 24 ans).

Concernant le véhicule

Les voitures légères sont largement sur représentées dans les véhicules. 25% des usagers sont toutefois des usagers de deux-roues motorisés (cyclomotoristes ou motocyclistes).

Concernant le taux d'alcool

Les taux constatés sont plutôt élevés ; près de deux infractionnistes sur trois avaient un taux supérieur à 1,50 g/L de sang. Par ailleurs, plus de 10% des infractionnistes étaient des récidivistes.

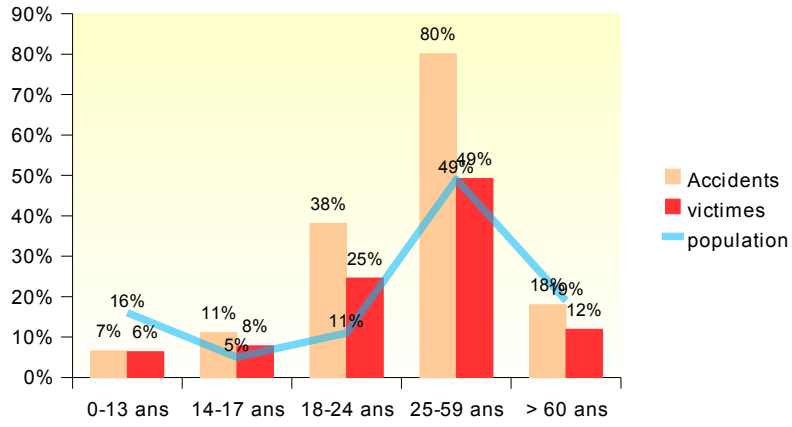
Enfin, dans de nombreux témoignages, l'infractionniste ne semblait pas conscient d'être au dessus du seuil réglementaire pour conduire (alors que son taux pouvait dépasser les 2 g/Litres). Il y a une méconnaissance manifeste de son rapport propre avec l'alcool.

4.4 Les jeunes

Les véhicules légers (voitures) sont impliqués dans 90% des accidents. À noter que hors Toulouse, 30% des accidents sont la conséquence d'une sortie de route de véhicule seul, sans piéton. Ces accidents représentent 51% des tués et sont à 87% le fait d'un VL.

Pour cette analyse, la compréhension de l'enjeu a donc été centrée sur les jeunes conducteurs (18 à 24 ans) ayant eu un accident en véhicule léger seul, sans tiers motorisé en cause.

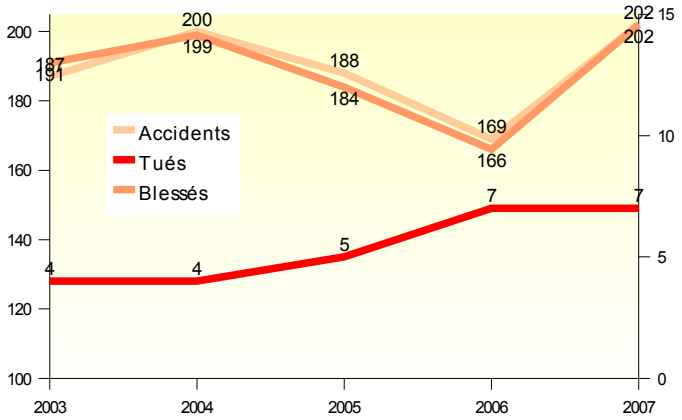
a) Répartition des accidents et des victimes par classe d'âge



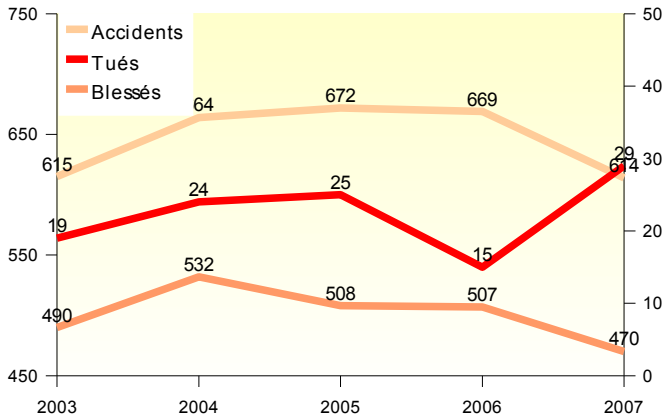
Les classes d'âges « 0/ 13 ans » et des « plus de 60 ans » sont sous-représentées dans les accidents par rapport à la population.

Les classes d'âges "14/ 17 ans", "18/ 24 ans" et "25/ 59 ans" sont sur-représentées. À noter que 25% des victimes ont entre 18 et 24 ans alors que cette tranche d'âge représente seulement 11% de la population du département.

Les 14 / 17 ans



Les 18 / 24 ans



Pour la tranche d'âge 14/17 ans le nombre d'accidents et de victimes est assez stable depuis 5 ans hormis en 2006 où une baisse significative a été enregistrée. Le nombre de tués pour cette tranche d'âge est sur une pente légèrement ascendante.

Pour la tranche d'âge 18/24 ans, on note une baisse des accidents en 2007 après trois années de stabilité, une baisse des blessés depuis 2004 et une augmentation des tués en 2007 après une baisse significative en 2006.

b) La Haute-Garonne par rapport aux autres départements

Les accidents en Haute-Garonne font 2 fois plus de victimes graves chez les jeunes que dans l'ensemble de la population. Cette situation dramatique fait toutefois apparaître le département de la Haute-Garonne au 1er rang (meilleur) des départements dits « semblables ».

À noter que l'indicateur « nombre de victimes graves pour 1000 habitants jeunes », se situe au dessous de la moyenne nationale (0,3 points) et le département se classe au 3 ème rang des départements dits « semblables ».

L'indicateur « % des accidents graves avec un conducteur de 18/24 ans » est quant-à lui supérieur à la moyenne nationale (+ 0,5 points). Le département pour cet indicateur se situe au 7ème rang des département dits « semblables ».

c) Compréhension de l'enjeu alcool

L'usager

Seuls 15% des « jeunes » étudiés sont des étudiants ou apprentis ; près de 50 % sont ouvriers (du BTP ou mécanique / industrie).

L'expérience

Le nombre d'accidents est d'autant plus élevé que le permis est récent. L'expérience de la conduite semble expliquer ce phénomène (il n'est toutefois pas possible de savoir localement si les conducteurs avaient suivi un AAC ou non).

Le lieu et les circonstances

Les accidents impliquant un véhicule seul, conduit par un usager âgé entre 18 et 24 ans, sont des accidents de proximité, ayant lieu à mois de 10 km de leur domicile et répartis sur l'ensemble du département.

Ils ont lieu 4 fois sur 5 sur des trajets « loisirs » ou « promenade ».

Quand ont lieu les accidents ?

Les accidents ont lieu en soirée ou durant la nuit avec un pic entre 22h et 2h, et un autre entre 6 et 8h. Ils ont lieu majoritairement le week end.

5 Les orientations d'actions

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR. Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « Pourquoi faire cette action ? ». Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

5.1 Les deux-roues motorisés

Concernant les accidents du travail (trajet ou mission)

Près de 40 % des accidents impliquant un motocycliste et 33 % des accidents impliquant un cyclomotoriste sont des accidents du travail, très majoritairement des accidents « domicile-travail » (notamment pour les cadres et les employés).

Par ailleurs, au niveau des 14-17 ans, hors Toulouse, un tiers des accidents concernent des apprentis, dont la moitié sur des trajets « domicile-travail ».

➔ impliquer les entreprises, les CHSCT et éventuellement les clubs motards internes en tant que relais de sensibilisation et de prévention ;

➔ Impliquer les centres de formation des apprentis ainsi que les maîtres de stage dans la prévention des jeunes cyclomotoristes.

Concernant l'entretien du deux-roues et son débridage

Le défaut d'entretien du deux-roues ne ressort pas comme étant un facteur d'accident chez les motocyclistes ; il ressort en revanche au niveau des cyclomoteurs (éclairage, débridage...).

Il apparaît lors des échanges que les contrôles sont relativement inefficaces tant qu'il ne sera pas possible de saisir les pièces ou les équipements débridés.

➔ impliquer les professionnels (concessionnaires, réparateurs...) en tant que relais de sensibilisation et de prévention ;

➔ Informer les futurs professionnels (lycées techniques, centres de formation...) des risques liés au débridage (pour le professionnel et l'usager) et à l'intérêt de l'entretien du véhicule ;

➔ informer les parents des risques physiques et réglementaires liés au débridage.

Concernant la perception réciproque des automobilistes et des deux-roues motorisés

Dans 3 accidents sur 4, le conducteur du deux-roues motorisé a une responsabilité directe ou indirecte dans l'accident de la circulation. Dans les cas où la responsabilité d'un usager tiers est en cause, il s'agit majoritairement d'une problématique de refus de priorité. Dans la majorité des cas pour les motocyclistes et de manière quasi systématique chez les cyclomotoristes, le conducteur de l'autre véhicule a déclaré ne pas avoir vu le motocycliste arriver. À noter que dans un nombre de cas non négligeable, des personnes âgées étaient impliquées en tant que tierces personnes.

➔ sensibiliser directement les automobilistes aux conditions de la circulation des deux-roues motorisés

➔ sensibiliser en particulier les automobilistes seniors, notamment en ce qui concerne les réactions et les problèmes de vision

➔ sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés, et notamment les cyclomotoristes, au fait qu'il ne sont pas bien perçus par les autres automobilistes (problème de l'éclairage faible et des vêtements trop sombres).

Concernant les dépassements dangereux

Que ce soit pour les motocyclistes ou les cyclomotoristes, les dépassements dangereux en zone urbaine (dépassement de file de voitures, dépassement par la droite sur un couloir de bus, dépassement sur zébra, contournement d'îlots...) est un facteur d'accidents important.

➔ sensibiliser conducteurs aux risques encourus lors de dépassements non réglementaires ;

➔ inciter les forces de l'ordre, et notamment les polices municipales, à contrôler ces dépassements dangereux ;

➔ Sensibiliser les gestionnaires de voirie à ne pas créer d'aménagements susceptibles d'inciter des dépassements dangereux.

Concernant la maîtrise des véhicules

➔ inciter les magasins à dispenser ou à financer une formation de prise en main lors de la vente d'une motocyclette (125 cm3)

5.2 L'alcool

concernant les jeunes

Les « 18-24 ans » avec présence d'alcool sont fortement impliqués dans les accidents de la circulation mais présentent en moyenne des taux d'alcoolémie plus faible que les « 25-59 ans ». Les accidents les impliquant sont en revanche en moyenne plus graves .

40 % des conducteurs jeunes ayant un accident seul étaient en infraction avec la réglementation sur l'alcool et la conduite ; cette alcoolisation s'est faite majoritairement en boîte de nuit, en bar ou dans des soirées avec des amis avec en plus une forte proportion de consommation sur plusieurs lieux (parcours festif). Les accidents ont lieu le week end, de nuit (pics entre 22h et 2h puis entre 6h et 8h).

À noter par ailleurs que les accidents impliquant un deux-roues motorisé avec de l'alcool implique quasi systématiquement un jeune (moyenne d'age de 21 ans) sur un engin de faible puissance, de nuit en fin de semaine.

➔ Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné

➔ promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie en établissement de nuit

➔ impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieu associatifs, étudiants ou festifs, dans la prévention

➔ impliquer les écoles de conduite au moment des rendez-vous pédagogiques (lors de l'apprentissage anticipé de la conduite)

➔ sensibiliser les « adolescents » des risques liés à l'alcool lors de la conduite (automobile ou deux-roues) plusieurs fois dans leur cursus scolaire ou de formation.

➔ Systématiser les interventions « alcool et psychotropes » lors des actions de prévention à destination des jeunes ;

Concernant la population générale

- ➔ impliquer les entreprises en tant que vecteur de prévention ;
- ➔ impliquer les médecins du travail dans la sensibilisation des employés ;
- ➔ systématiser l'information alcool lors de toute action de prévention « sécurité routière » ;
- ➔ communiquer sur le taux d'alcoolémie et sa traduction en terme de consommation ;
- ➔ utiliser les « jeunes » comme vecteur de prévention auprès des adultes, travailler sur le vecteur familial ;
- ➔ étudier l'influence de l'arrêté préfectoral concernant les horaires de fermeture des établissements sur l'accidentalité avec alcoolémie.

5.3 Les jeunes

concernant les apprentis et les ouvriers sur-exposés aux risques

dans les accidents, un conducteur « jeune » sur 2 est un ouvrier (bâtiment, TP, mécanique ou industrie). Au niveau des cyclomotoristes âgés entre 14 et 17 ans, un sur trois est un apprenti (qui a un accident une fois sur deux sur un trajet domicile-travail). L'une des explication est la plus forte motorisation de ces usagers (ils acquièrent souvent plus tôt leur autonomie financière ou ils ont des besoins importants en déplacement pour aller travailler en ce qui concerne les apprentis).

- ➔ impliquer les entreprises, les CHSCT et organismes professionnels (CAPEB...) en tant que initiateurs et relais de sensibilisation et de prévention ;
- ➔ renforcer les efforts en prévention dans le monde de l'apprentissage et les lycées professionnels pour tous les conducteurs (deux-roues motorisés et conducteurs de véhicules légers) en impliquant notamment le monde socio-éducatif ainsi que les maîtres de stage.

concernant les interventions en milieu scolaire

De nombreuses structures interviennent actuellement en établissement scolaire (principalement en collège) sans que l'on puisse avoir une vision globale des interventions ni qu'il y ait une trame commune d'intervention.

- ➔ pérenniser et renforcer les actions de prévention en mettant notamment en place un « tronc commun d'intervention » pour les intervenants en collège ;

Enfin, il apparaît que l'enfant d'aujourd'hui est le conducteur de demain. L'éducation à la sécurité routière, notamment par la promotion du « savoir se conduire sur la route » doit rester un axe prioritaire dans le département.

- ➔ Pérenniser l'éducation à la sécurité routière dans le primaire selon deux axes : « savoir conduire » et « savoir se conduire ».

5.4 Transversalement

concernant « l'image » et la « valeur sociale » données à la conduite

La conduite motorisée est souvent porteuse d'une image de valorisation sociale. L'accident s'inscrit souvent dans un contexte social, des pratiques et des représentations. (étude Axe Sud). Ces orientations d'action ne portent pas spécifiquement sur l'un ou l'autre des enjeux mais s'applique à l'ensemble des conducteurs.

➔ Identifier les groupes ou les personnes particulièrement à risques d'après notre connaissance de l'accidentologie et mettre en place une prévention spécifique auprès de ces personnes, orientée principalement sur les changements de comportement ;

➔ Donner les clefs de compréhension du comportement des jeunes à l'entourage (parents, monde socio éducatif...)

Orientations d'actions

Fiche 1 – les deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés	**Concernant les accidents du travail (trajet ou mission)**	impliquer les entreprises, les CHSCT et éventuellement les clubs motards internes en tant que relais de sensibilisation et de prévention
		Impliquer les centres de formation des apprentis ainsi que les maîtres de stage dans la prévention des jeunes cyclomotoristes.
	Concernant l'entretien du deux-roues et son débridage	impliquer les professionnels (concessionnaires, réparateurs...) en tant que relais de sensibilisation et de prévention ;
		Informer les futurs professionnels (lycées techniques, centres de formation...) des risques liés au débridage (pour le professionnel et l'usager) et à l'intérêt de l'entretien du véhicule ;
		informer les parents des risques physiques et réglementaires liés au débridage.
	Concernant la perception réciproque des automobilistes et des deux-roues motorisés	sensibiliser directement les automobilistes aux conditions de la circulation des deux-roues motorisés
		sensibiliser en particulier les automobilistes seniors, notamment en ce qui concerne les réactions et les problèmes de vision
		sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés, et notamment les cyclomotoristes, au fait qu'il ne sont pas bien perçus par les autres automobilistes (problème de l'éclairage faible et des vêtements trop sombres).
	Concernant les dépassements dangereux	sensibiliser conducteurs aux risques encourus lors de dépassements non réglementaires ;
		inciter les forces de l'ordre, et notamment les polices municipales, à contrôler ces dépassements dangereux ;
		Sensibiliser les gestionnaires de voirie à ne pas créer d'aménagements susceptibles d'inciter des dépassements dangereux.
	Concernant la maîtrise des véhicules	inciter les magasins à dispenser ou à financer une formation de prise en main lors de la vente d'une motocyclette (125 cm3)

Orientations d'actions

Fiche 2 - l'alcool

l'alcool	**concernant les jeunes**	Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
		promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie en établissement de nuit
		impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieu associatifs, étudiants ou festifs, dans la prévention
		impliquer les écoles de conduite au moment des rendez-vous pédagogiques (lors de l'apprentissage anticipé de la conduite)
		sensibiliser les « adolescents » aux risques liés à l'alcool lors de la conduite (automobile ou deux-roues) plusieurs fois dans leur cursus scolaire ou de formation.
		Systématiser les interventions « alcool et psychotropes » lors des actions de prévention à destination des jeunes
	Concernant la population générale	impliquer les entreprises en tant que vecteur de prévention ;
		impliquer les médecins du travail dans la sensibilisation des employés ;
		systématiser l'information alcool lors de toute action de prévention « sécurité routière » ;
		communiquer sur le taux d'alcoolémie et sa traduction en terme de consommation ;
		utiliser les « jeunes » comme vecteur de prévention auprès des adultes, travailler sur le vecteur familial ;
		étudier l'influence de l'arrêté préfectoral concernant les horaires de fermeture des établissements sur l'accidentalité avec alcoolémie.

Orientations d'actions

Fiche 3 – les jeunes

Les Jeunes	**concernant les apprentis et les ouvriers sur-exposés aux risques**	impliquer les entreprises, les CHSCT et organismes professionnels (CAPEB...) en tant que relais de sensibilisation et de prévention
		renforcer les efforts en prévention dans le monde de l'apprentissage et les lycées professionnels pour tous les conducteurs (deux-roues motorisés et conducteurs de véhicules légers) en impliquant notamment le monde socio-éducatif ainsi que les maîtres de stage
	concernant l'alcool sur la route	Systématiser les interventions « alcool » lors des actions de prévention à destination des jeunes
		Responsabiliser les débits de boisson et les impliquer en tant que relais de sensibilisation et de prévention
		promouvoir le « conducteur désigné » lors des soirées festives.
	concernant les interventions en milieu scolaire	pérenniser et renforcer les actions de prévention en mettant notamment en place un « tronc commun d'intervention » pour les intervenants en collège
		Pérenniser l'éducation à la sécurité routière dans le primaire selon deux axes : « savoir conduire » et « savoir se conduire »

Fiche – Transversalement

transversalement	**concernant « l'image » et la « valeur sociale » données à la conduite**	Identifier les groupes ou les personnes particulièrement à risques d'après notre connaissance de l'accidentologie et mettre en place une prévention spécifique auprès de ces personnes, orientée principalement sur les changements de comportement ;
		Donner les clefs de compréhension du comportement des jeunes à l'entourage (parents, monde socio éducatif...)

6 Annexes

1 – relevé de conclusions de la 1ère séance plénière du comité de pilotage du DGO du 5 septembre 2008

2 – étude de détermination des enjeux

3 – relevé de conclusions de la 1ère réunion du groupe de travail « alcool »

4 – relevé de conclusions de la 1ère réunion du groupe de travail « deux-roues motorisés »

5 – relevé de conclusions de la 1ère réunion du groupe de travail « jeunes »

6 – étude « approfondissement des enjeux »

7 – relevé de conclusions de la 2nde réunion du groupe de travail « alcool »

8 – relevé de conclusions de la 2nde réunion du groupe de travail « deux-roues motorisés »

9 – relevé de conclusions de la 2nde réunion du groupe de travail « jeunes »

10 – relevé de conclusions de la 2nde séance plénière du comité de pilotage du DGO du 5 mai 2009

7 signatures