

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

**DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION
2008 - 2012
DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE**



Sommaire

Préface	3
---------------	---



Définition du DGO	5
-------------------------	---



Démarche d'élaboration dans le département.....	6
-------------------------------------------------	---



L'accidentalité générale du département	9
-----------------------------------------------	---



Généralités sur le département de la Gironde.....	10
---------------------------------------------------	----



Synthèse des différents enjeux.....	22
-------------------------------------	----



Les orientations d'actions	36
----------------------------------	----

Annexes.....	48
--------------	----

Composition du Comité technique.....	48
--------------------------------------	----

Composition des groupes de travail.....	49
-----------------------------------------	----

Remerciements.....	52
--------------------	----

PRÉFACE

Le Document Général d'Orientation cosigné par l'État, les collectivités territoriales et les assureurs sociaux du risque professionnel est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

Il doit formaliser la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de la sinistralité routière.

Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière en Gironde, explique les enjeux retenus, précise les orientations d'actions correspondantes.

Chaque année, le plan départemental d'actions de Sécurité Routière (PDASR) devra être élaboré en cohérence avec ce DGO. Un suivi de la mise en œuvre d'actions correspondant aux pistes d'orientations du DGO sera réalisé annuellement.

Ce document, symbole de la démarche partenariale a été construit avec l'ensemble des partenaires institutionnels et des autres acteurs locaux de sécurité routière de la Gironde.

L'ensemble des services de l'État, le Conseil Général de la Gironde, la Communauté Urbaine de Bordeaux, l'association des Maires de la Gironde, le Pôle régional Sécurité routière Aquitaine, la Caisse Régionale de retraite et d'Assurance Maladie d'Aquitaine, la Mutualité sociale Agricole, la Caisse nationale de Retraites des Agents des Collectivités Locales sont associés dans cette démarche partenariale d'envergure.

Le Président du Conseil Général
de la Gironde

Philippe MADRELLE

Le Préfet de la Région Aquitaine,
Préfet de la Gironde

Dominique SCHMITT

Le Président de l'Association
des Maires de la Gironde

Bernard SEUROT

Le Directeur
de la CRAM Aquitaine

Maria DOUMENGTS

Le Directeur
de la MSA de la Gironde

Madeleine TALAVERA



Définition du DGO

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

Le Comité interministériel de la Sécurité Routière réuni sous la présidence du premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents.

Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes, les conducteurs de deux roues motorisées et faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont l'alcool et la vitesse.

Aussi, des dispositions doivent être prises pour diviser par deux le nombre de jeunes tués, et le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation d'un deux roues.

Ce défi devra se traduire dans chaque département par une réduction importante et continue du nombre de victimes en moyenne voisine de 8 % par an.

Le DGO permet de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de Sécurité Routière qu'ils mettront en œuvre au cours des prochaines années.

C'est donc un outil politique de programmation mais également un outil de mobilisation.



DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT

Le DGO est destiné à déterminer à partir d'enjeux s'adressant à des cibles potentielles, des orientations d'actions qui seront déclinées annuellement par des actions définies dans le cadre du PDASR.

L'enjeu, fonction de la morbidité absolue ou relative correspond à un nombre d'accidents ou de victimes et se trouve associé à une cible.

Une cible est un ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers) ou à une zone spatiale (commune, itinéraire, carrefour).

Les Orientations d'actions sont les pistes de travail et les objectifs adaptés aux disfonctionnements constatés et aux problèmes posés par la compréhension des enjeux retenus.

Le Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière élaboré en cohérence avec les orientations fixées par le DGO, définit l'ensemble des actions développées et financées dans le département annuellement.

Objectifs et finalités de chaque étape

Création du comité de pilotage : le 24 juin 2008

Composition du comité de pilotage : Préfecture de la Gironde, Parquet de Bordeaux, gendarmerie, Police nationale, CRAMA, DDE, MSA, CRS, Conseil général, Communauté Urbaine de Bordeaux, CNRACL, Pôle d'Animation Régional Sécurité Routière.

Création du groupe technique : le 10 juillet 2008

Composition du groupe technique / Co animation : Préfecture de la Gironde et DDE.

Membres du groupe : Parquet de Bordeaux, gendarmerie, Police nationale, CRAMA, MSA, CRS, Conseil général, Communauté Urbaine de Bordeaux, CNRACL, Pôle d'Animation Régional Sécurité Routière, SDIS, DRDJS, DDASS.

Objectifs et finalités

Réaliser l'étude d'enjeux en trois parties :

1 – Le bilan accidentologique

- ✚ Présenter les données sous formes d'exploitations cartographiques, graphiques et chiffrées ;
- ✚ Répondre aux questions : QUI, OÙ, QUAND, COMBIEN....

2 – L'approfondissement des enjeux

- ✚ Déterminer le poids des enjeux associés à chaque cible ;
- ✚ Avoir une comparaison avec des références ;
- ✚ Mieux connaître les enjeux : types, lieux, évolution temporelle....

3 – La hiérarchisation des enjeux

- ✚ Faire une synthèse de l'analyse précédente,
- ✚ Établir une hiérarchisation sur des critères techniques

L'étude statistique a été réalisée en juillet, août et septembre par la DDE à l'aide de données issues du fichier BAAC complétées de celles fournies par le SDIS, la Crama, la MSA, les services de police et de gendarmerie, la DDASS.

Validation des enjeux par le groupe technique Le 26 septembre

Objectifs et finalités

- ✚ Préparer la présentation au comité de pilotage.

Validation travail par le comité de pilotage le 9 octobre

Objectifs et finalités

- ✚ Hiérarchiser les enjeux et constituer les groupes de travail.

Réunions des groupes de travail par enjeux en octobre, novembre et décembre

Objectifs et finalités

- ✚ Production des orientations d'actions

Les groupes de travail par enjeux

Lors de la réunion du 9 octobre le comité de pilotage a entériné les enjeux suivants :

1. Deux roues motorisées
2. Jeunes
3. Alcool
4. Vitesse
5. Risque routier professionnel
6. Seniors

Six groupes de travail ont été créés pour déterminer pour le 15 décembre les orientations d'actions nécessaires à la mise en œuvre des actions des PDASR à venir.

Sous la responsabilité de 2 co-animateurs chacun des groupes à participé à 2 réunions.



L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT

Le Département de la Gironde compte 1 376 000 habitants pour une superficie de 10 725 km² soit un des plus étendus de France. Il est traversé par deux Fleuves, la Garonne et la Dordogne qui se regroupent pour former l'Estuaire de la Gironde.

Il en résulte une concentration des flux de transport sur le secteur de l'agglomération bordelaise. Les ponts bordelais deviennent les passages obligés pour tout le trafic vers la péninsule ibérique et le nord ouest de l'Afrique.

Le département compte 542 communes chargées de l'entretien de 12 000 km de voies.

Le réseau routier est aussi composé de 6 280 km de RD, 94 km de RN et 263 km d'autoroutes.

La Zone littorale et le Bassin d'Arcachon présentent la caractéristique d'une faible densité de population en hiver pouvant décupler pendant les mois d'été. Au centre du département, l'agglomération bordelaise, très urbanisée concentre plus des deux-tiers de la population.

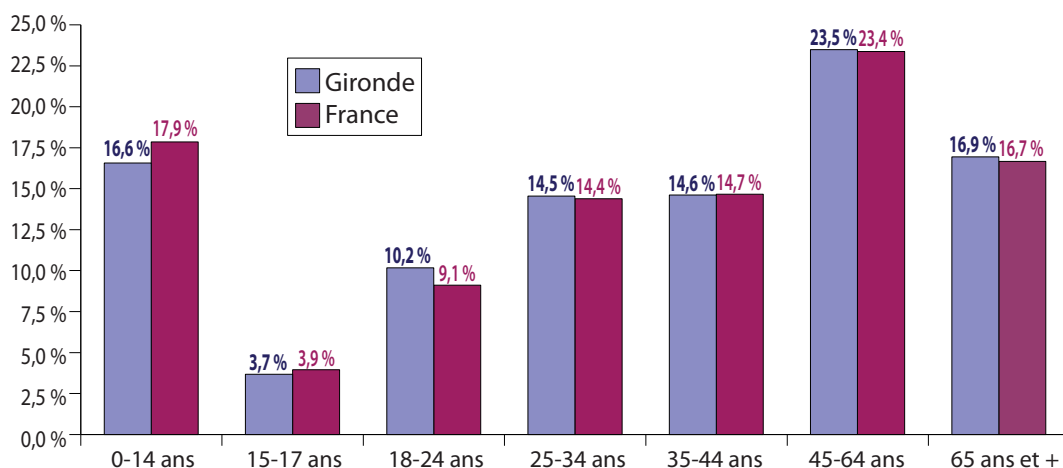
La population de la Gironde est assez comparable à celle de la France.

Les jeunes de 15 à 24 ans représentent 14 % des girondins et les seniors de plus de 65 ans 17 %.

4

GÉNÉRALITÉS SUR LE DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE

LA POPULATION GIRONDINE (recensement de 1999)



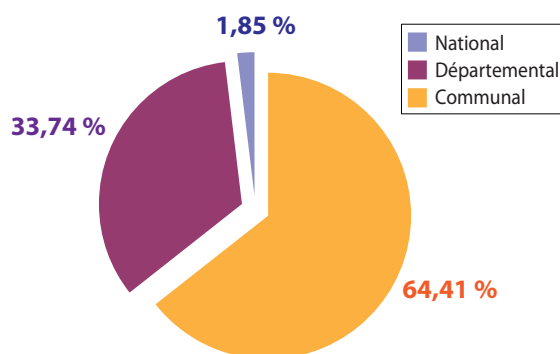
La population girondine du recensement de 1999 est comparable à la population de la France métropolitaine, avec cependant :

- ✚ 16,6 % de jeunes de moins de 14 ans en Gironde contre 17,9 % en France,
- ✚ Mais 10,2 % de 18-24 ans contre 9,1 en France.

LE RÉSEAU ROUTIER GIRONDIN

RESEAU	Nombre de Km
National *	345
Départemental	6 285
Communal	12 000

* routes nationales après transfert et réseau autoroutier concédé ou non



Le réseau de la DIRA représente 1 % du linéaire de réseau en Gironde.

Rappel : Ce réseau comprend la rocade bordelaise (A630+RN230+A631), la RN89, la RN10 au Nord de Saint-André-de-Cubzac, la A660, la A63 (et RN10 Sud) et la RN250 sur La Teste-de-Buch.

Nota : Au 1^{er} janvier 2006, 320 km de routes nationales ont été transférées au Département. En 2007, 47 autres km de routes nationales ont été transférés au 1^{er} janvier au Conseil Général, ce dernier ayant également rétrocedé notamment sur la CUB certaines portions de routes départementales.

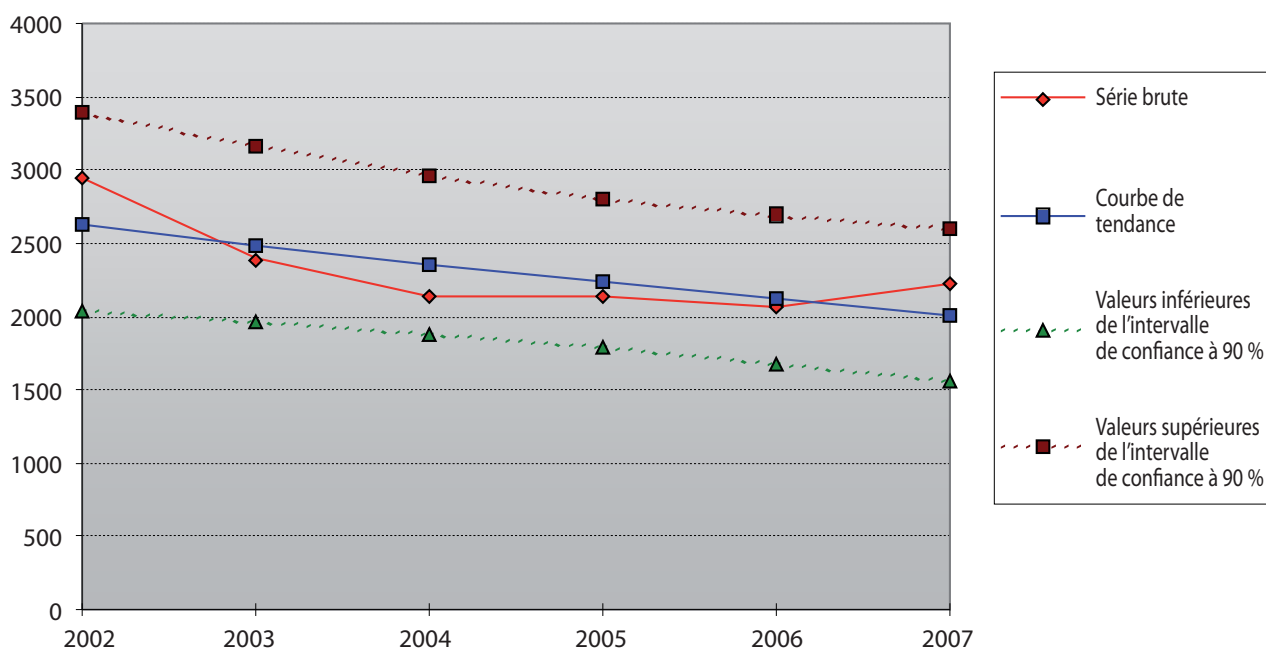
L'ACCIDENTOLOGIE GÉNÉRALE EN GIRONDE

Données de base

Année	Accidents en Gironde	Tués	Tués par millions d'habitants *	Blessés Hospitalisés	Blessés Non Hospitalisés	Total des blessés
2002	2 953	155	120	508	3 365	3 873
2003	2 388	122	95	396	2 797	3 193
2004	2 137	120	93	317	2 510	2 827
2005	2 135	131	102	899	1 834	2 733
2006	2 061	88	68	902	1 699	2 601
2007	2 220	72	56	954	1 815	2 769
Moyenne période 2002-2007	13 894	688	106,8	3 976	14 020	17 996

* Recensement de 1999

Série chronologique annuelle



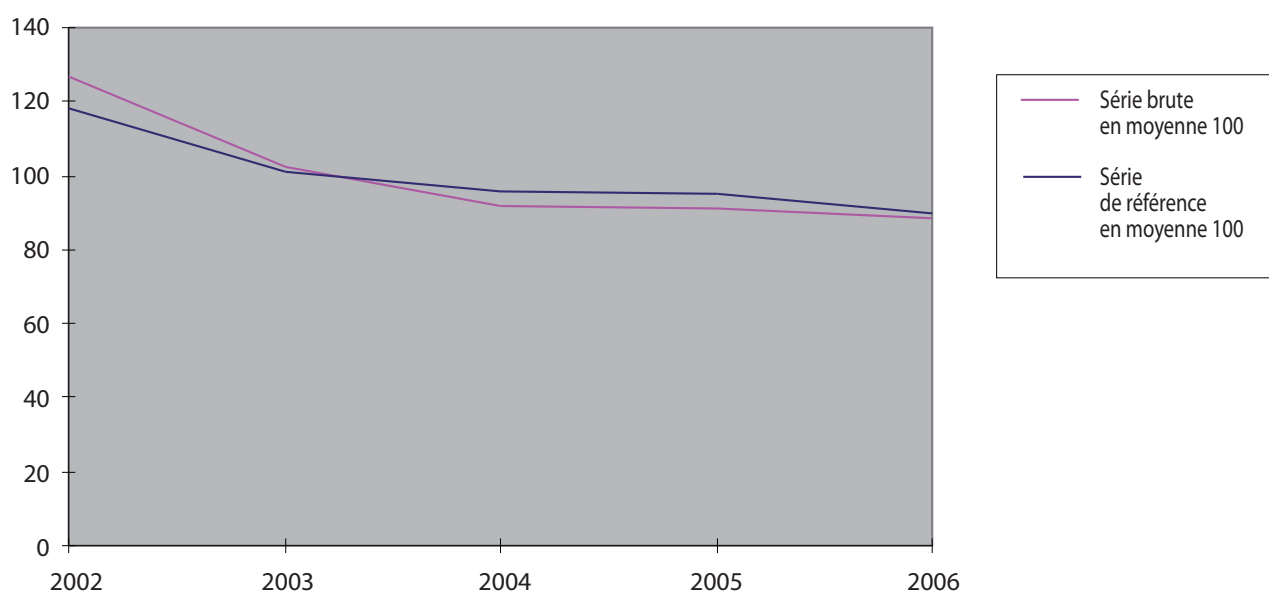
La tendance structurelle générale de l'accidentologie en Gironde est à la baisse de 5,2 %. Son taux de tués par million d'habitants est également particulièrement bas est atteint 56 tués par million d'habitants en 2007. À titre de comparaison, en France métropolitaine, ce taux atteint 75 tués par million d'habitants.

Comparaison à la référence nationale

Méthode: assistant statistique du logiciel CONCERTO, évolution respective des séries ramenées en base 100.

Année	Accidents en Gironde	Accidents en France Métropolitaine
2002	2 953	105 470
2003	2 388	90 220
2004	2 137	85 390
2005	2 135	84 525
2006	2 061	80 309

Série chronologique annuelle

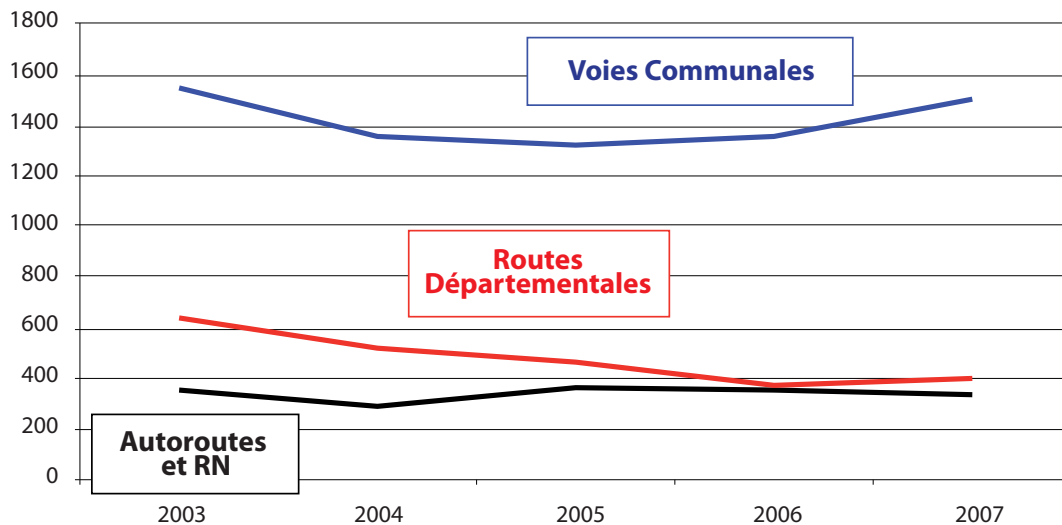


On peut noter que **l'évolution de la série girondine (série brute)**, après une baisse plus importante que la France (série de référence) entre 2002 et 2004, a **tendance à se stabiliser** jusqu'à rejoindre l'évolution de la série française en 2006. La tendance structurelle de l'accidentologie en France est également à la baisse de 4,6 %, baisse moins importante qu'en Gironde mais statistiquement très significative.

LOCALISATION DES ACCIDENTS EN GIRONDE

Par réseau routier

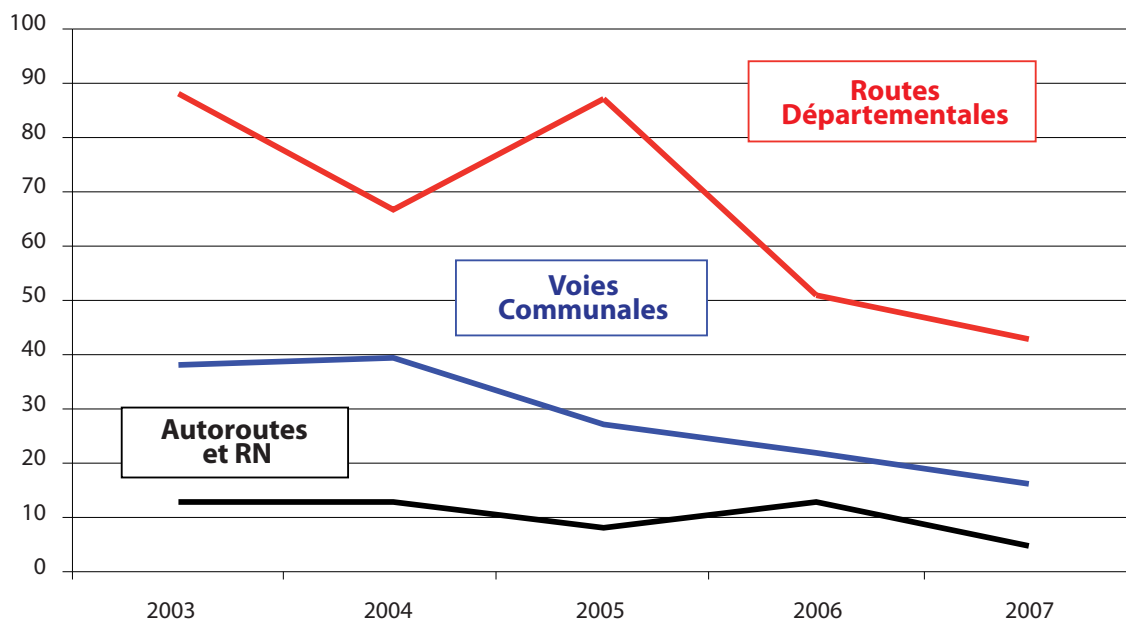
Accidentologie globale



L'accidentologie sur voirie communale est en nette augmentation depuis 2005, contrairement aux autres réseaux.

Localisation des accidents mortels




Nombre d'accidents mortels



Les accidents mortels restent concentrés sur le réseau départemental mais sont nettement en baisse.

Les Zones d'Accumulation d'Accidents du département

Définition : une Zone d'Accumulation d'Accidents (ZAA) dite méthode DSCR est évaluée sur 5 ans (2003-2007), calculée sur 850 mètres, et est une zone où ont eu lieu :




-  10 accidents ayant fait 10 victimes graves (tué ou blessé hospitalisé) : ZAA de niveau 1 ;
-  7 accidents ayant fait 7 victimes graves (tué ou blessé hospitalisé) : ZAA de niveau 2 ;
-  4 accidents ayant fait 4 victimes graves (tué ou blessé hospitalisé) : ZAA de niveau 3.

Le réseau départemental

Au vu de la baisse enregistrée des accidents et des accidents mortels, la carte ci-après a été réalisée avec des zones d'accumulations d'accidents ramenées en intermédiaire à 6 accidents ayant fait 6 victimes graves.

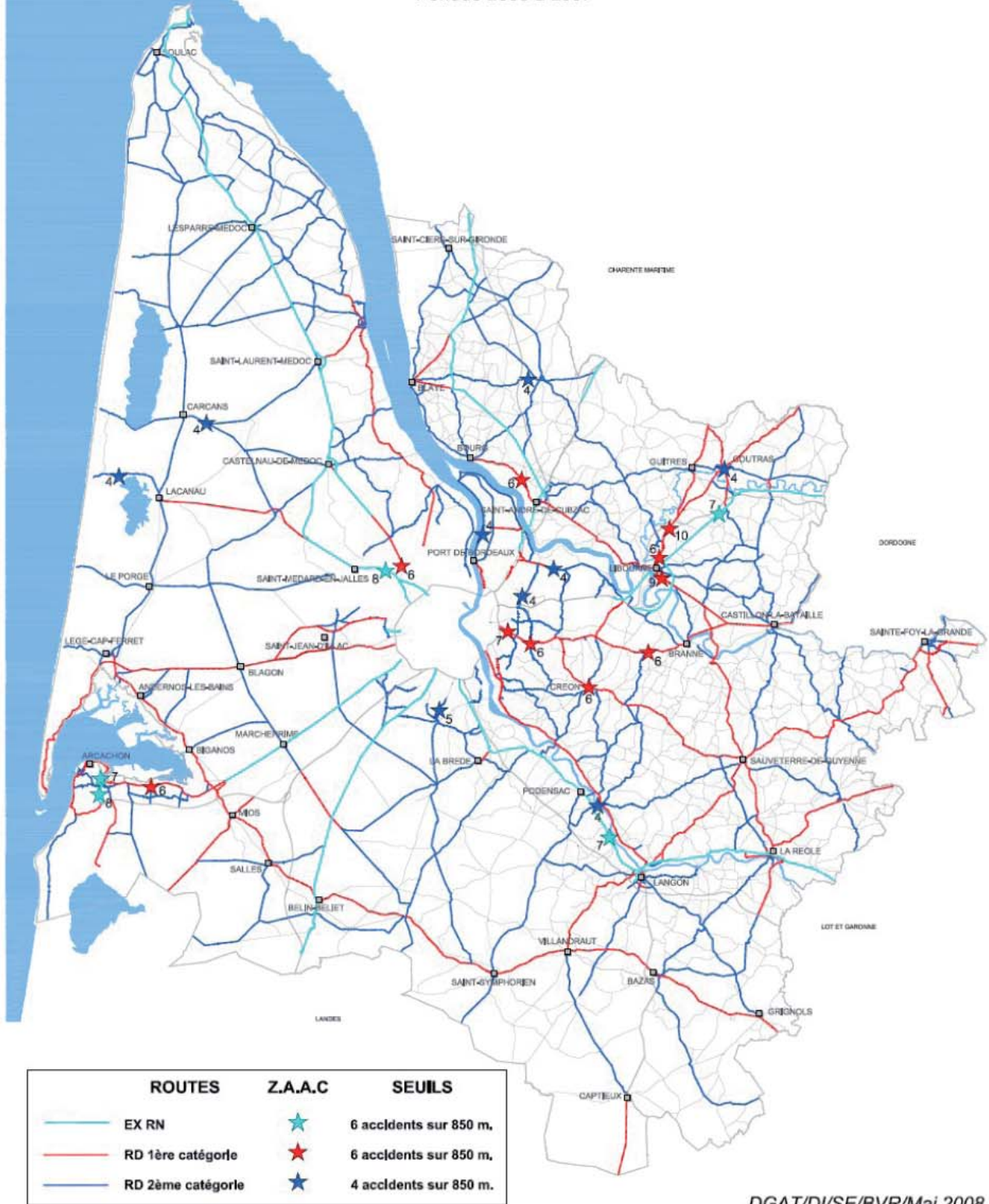
Ces ZAA sur le réseau départemental sont essentiellement concentrées en entrée d'agglomération bordelaise et sur le secteur du Libournais.

Une étude plus détaillée de ces zones d'accumulation d'accidents sur les routes départementales de 1ère catégorie fait apparaître :

-  Des ZAA en agglomération (sauf pour ce qui concerne les ex RN) ;
-  Des catégories administratives de véhicules variées: pas de tendance qui se dégage ;
-  Des ZAA hors intersection.

BILAN DE L'ACCIDENTOLOGIE SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES

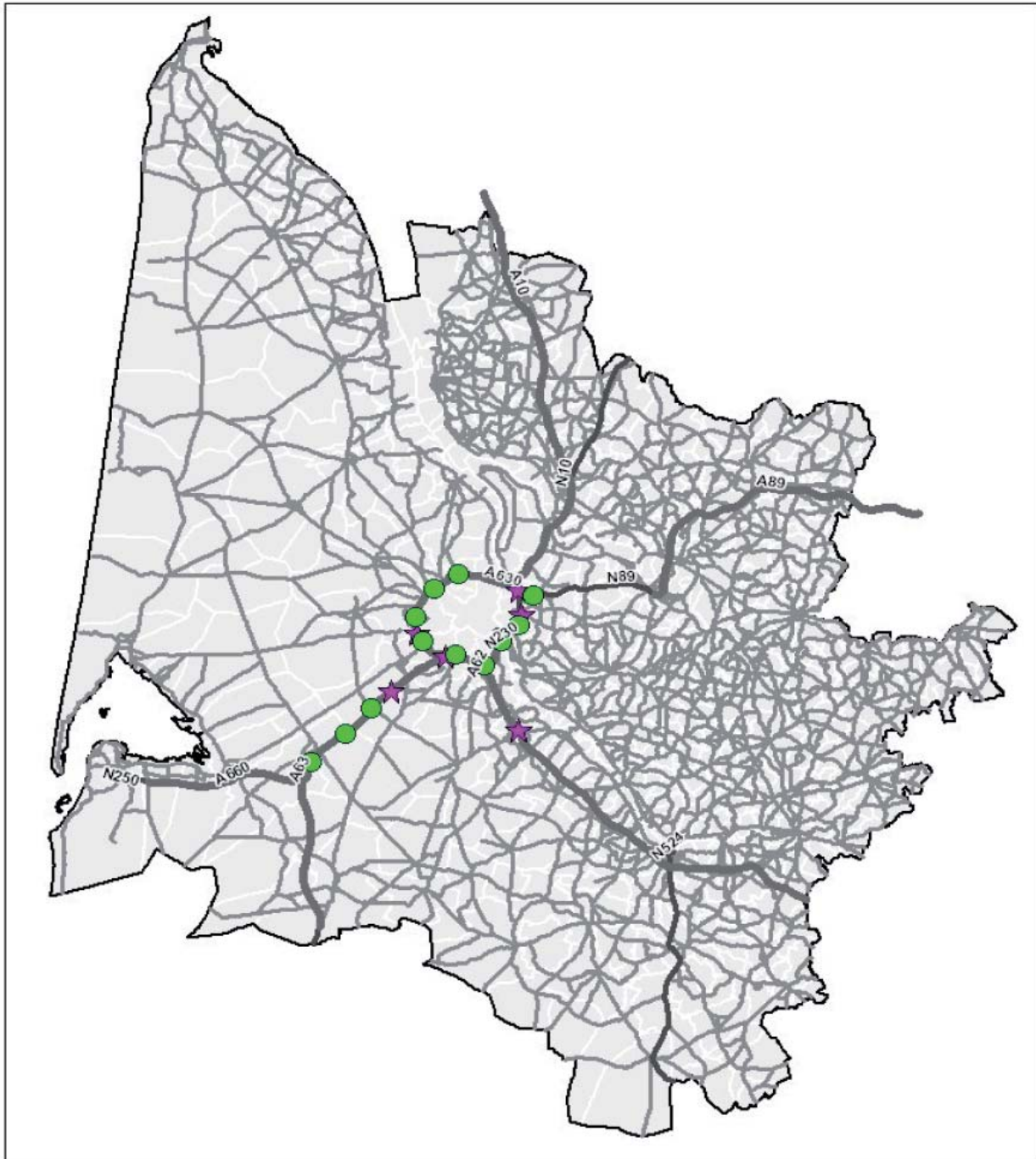
Recherche des Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels
Période 2003 à 2007



DGAT/DI/SE/BVR/Mai 2008

Le réseau national

Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels sur les Autoroutes et les Nationales



- ★ ZAAC avec 6 accidents sur 850 m
- ZAAC avec 4 accidents sur 850 m

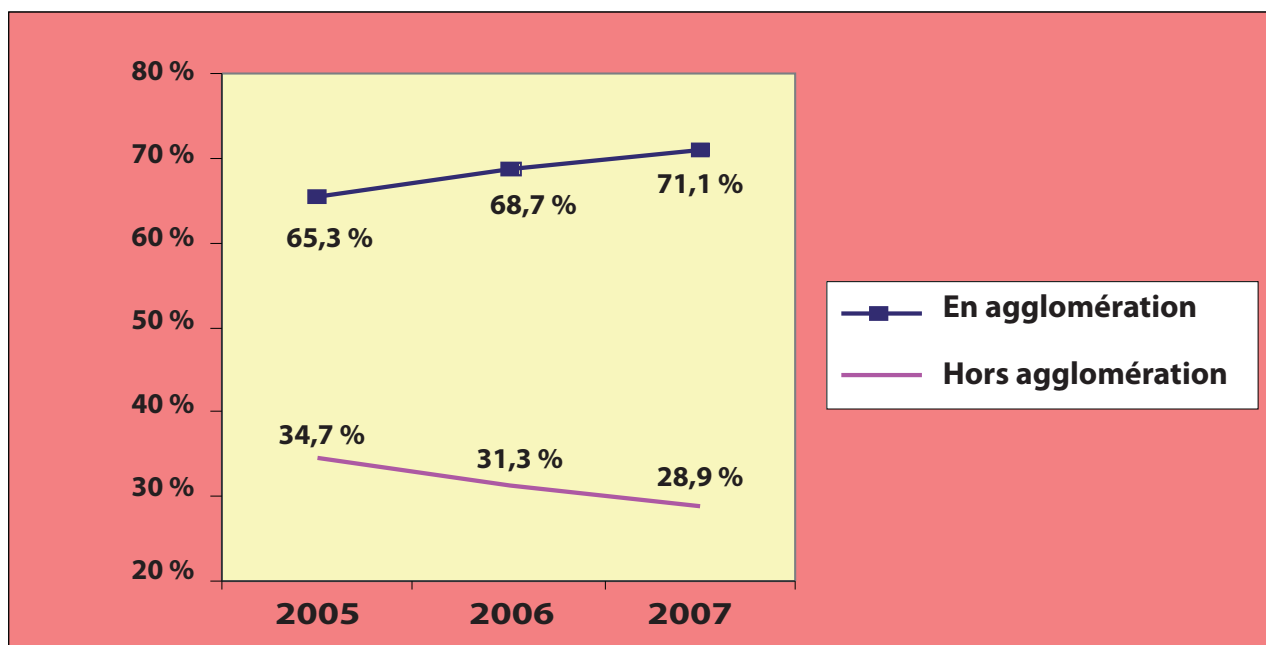
Les ZAA du réseau national (routes nationales, réseau autoroutier concédé ou non) sont répartis régulièrement sur la rocade bordelaise. À noter également 5 ZAA sur l'autoroute A63 de Bayonne.

Il n'y a pas de ZAA sur l'autoroute A10.

La RN230 et l'A630 dans sa partie sud-est, malgré un linéaire relativement faible, supportent 5 ZAA dont 2 relativement importantes dans la liaison avec l'autoroute A10.

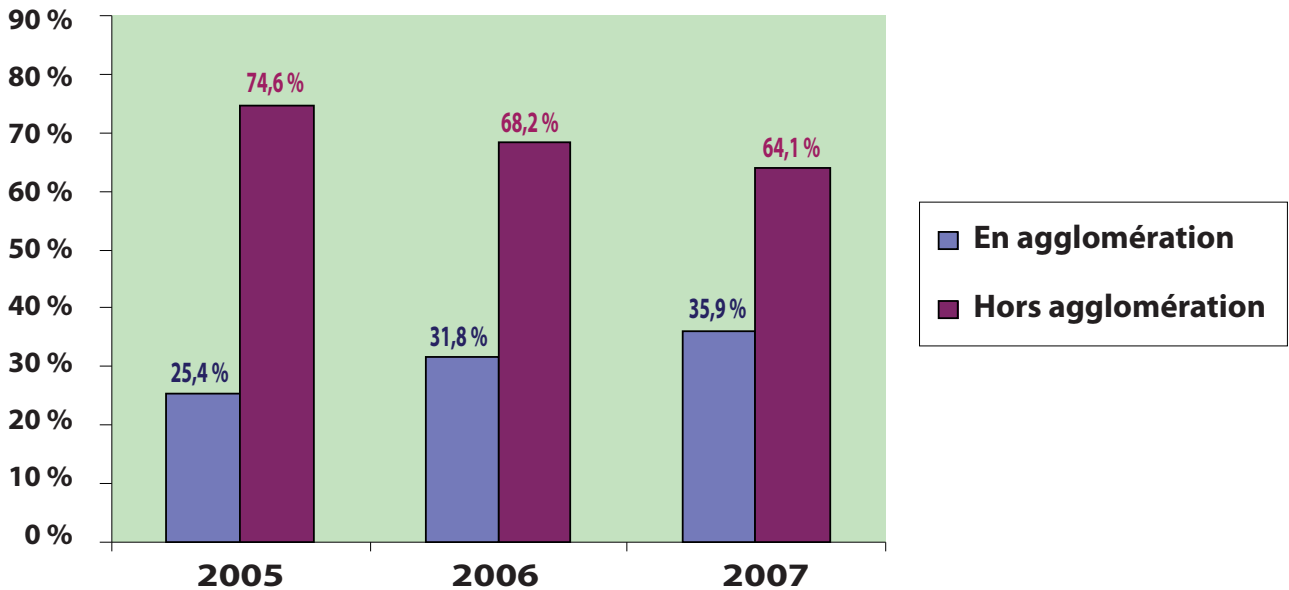
Accidents hors et en agglomération

Accidentologie générale



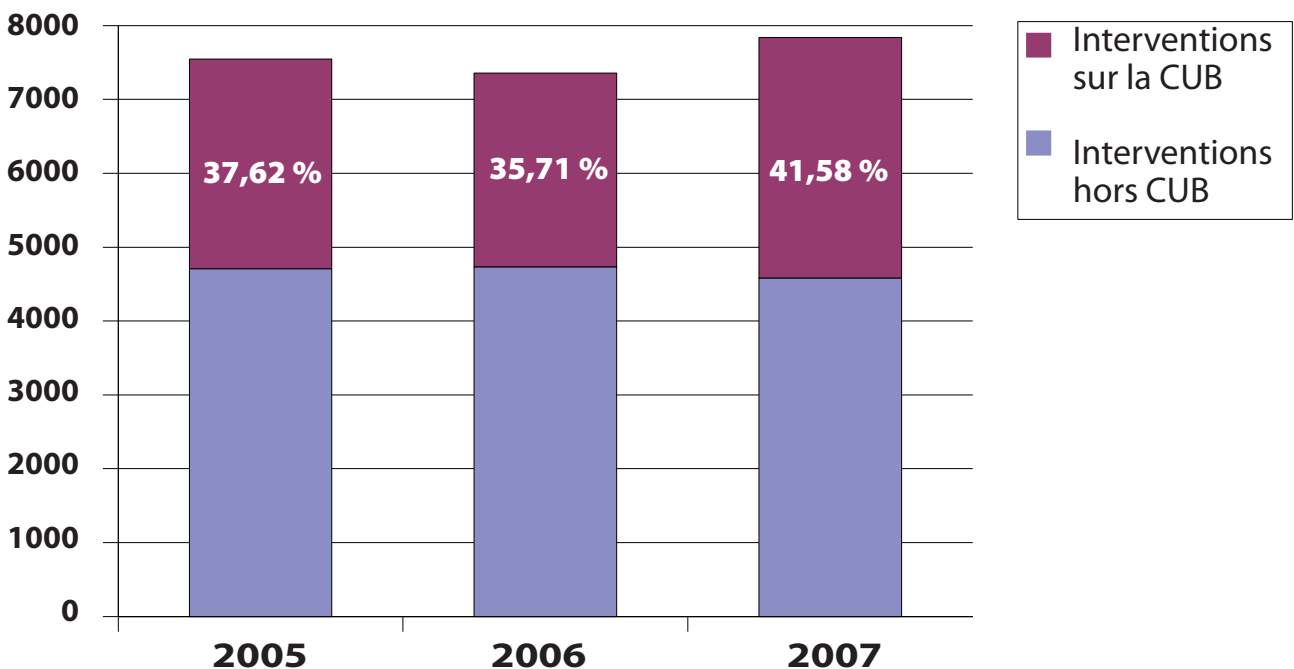
L'accidentologie girondine se situe principalement en agglomération et cette tendance est nettement à la hausse.

Accidents mortels



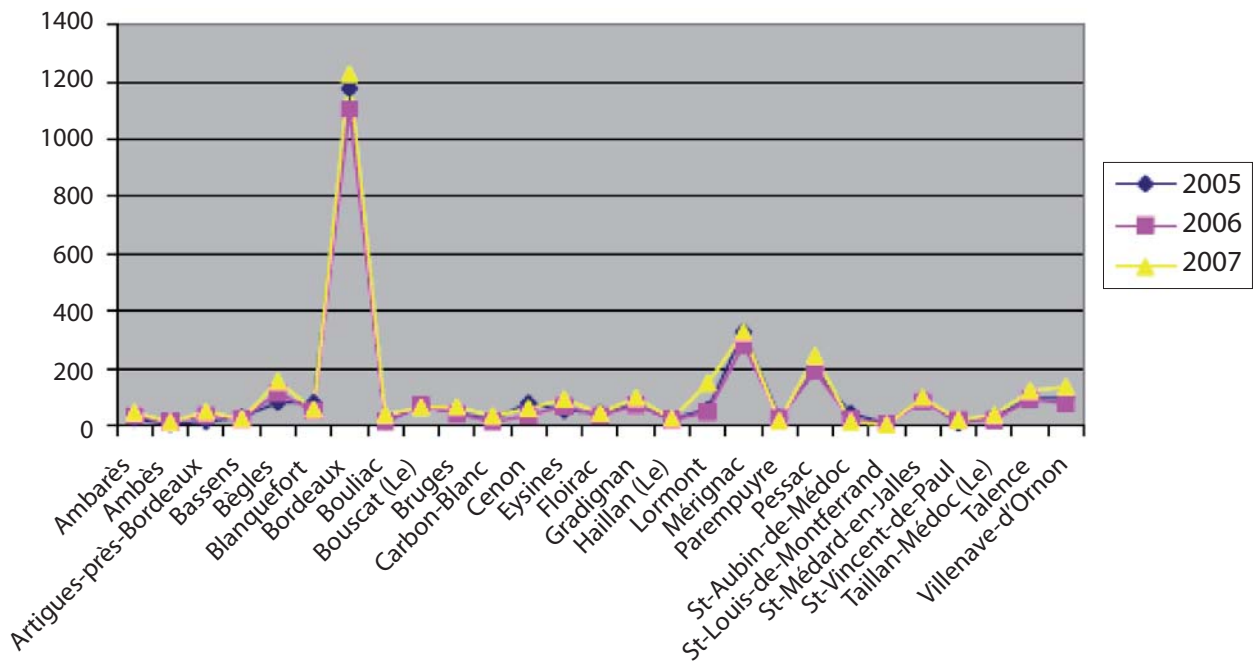
Les accidents mortels, eux, sont essentiellement hors agglomération avec cependant une augmentation en agglomération qui se confirme.

Interventions du Service Départemental Incendie et Secours (SDIS)

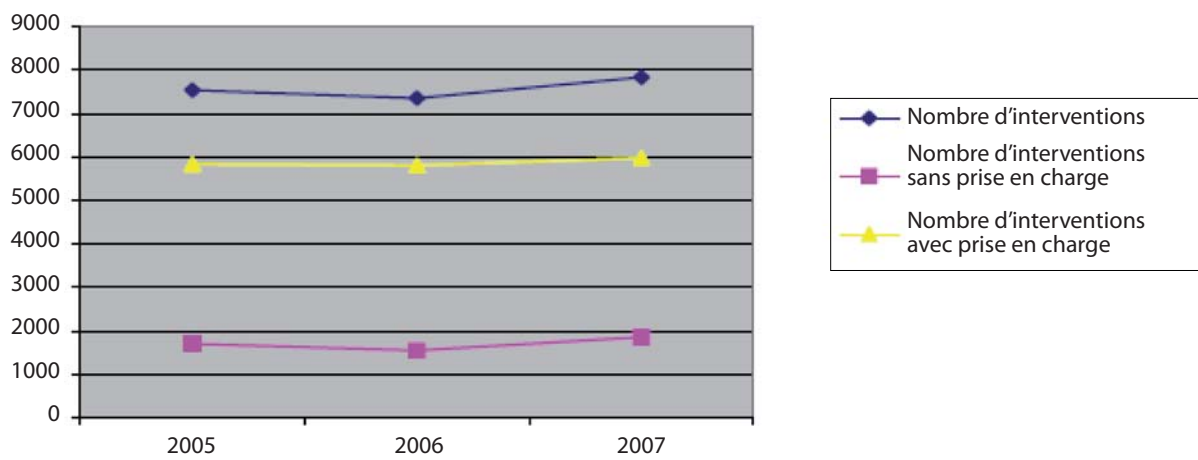


Les interventions du SDIS se situent à plus d'un tiers **sur le territoire de la CUB**, et principalement sur **Bordeaux, Mérignac et Pessac**. Ces interventions augmentent de plus de 5 points en 2007 sur la CUB par rapport à 2006.

Interventions par secteurs

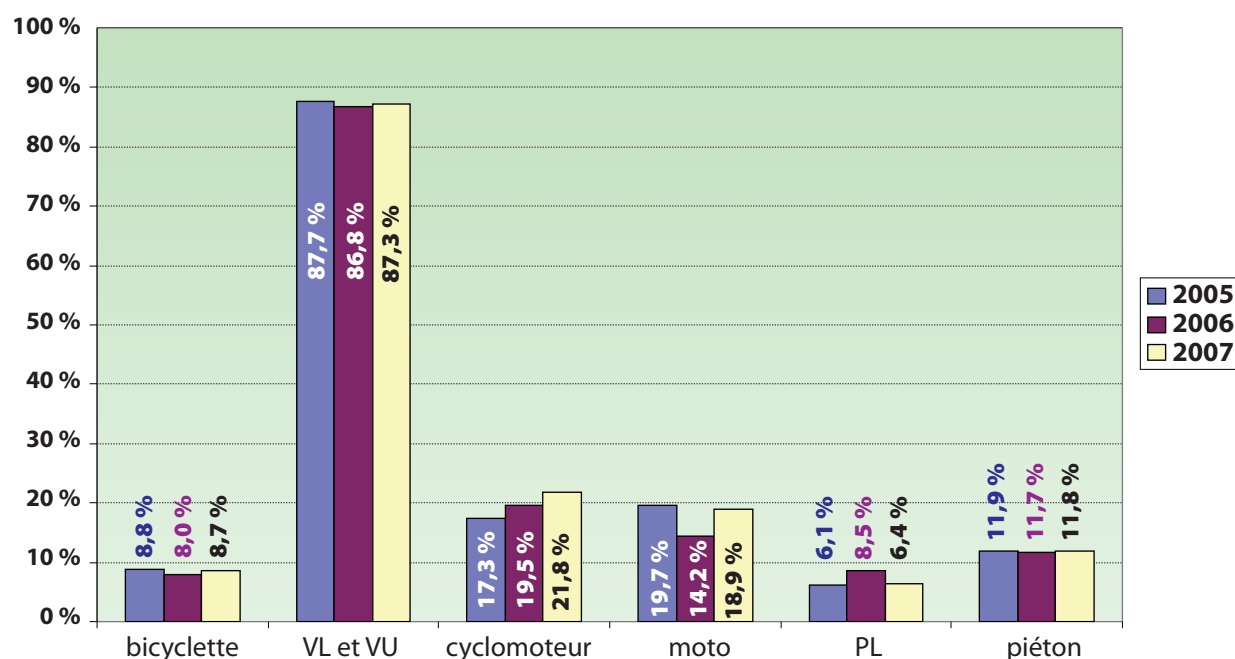


Nombre annuel d'interventions



LES USAGERS

Accidents impliquant au moins un usager (double compte)



La part de l'accidentologie des cyclomoteurs continue d'augmenter passant de 19,5 % à 21,8 %. Après une baisse de **l'accidentologie des motos** en 2006, 2007 retrouve les données de 2005 avec une centaine d'accidents de plus qu'en 2006.

Un tué sur cinq est un motocycliste.

SYNTHÈSE

- ✚ Une population girondine au recensement de 1999 assez proche de la population française ;
- ✚ Un réseau routier après transfert à 66 % communal et 33 % départemental ;
- ✚ Une tendance structurelle générale de l'accidentologie à la baisse de 5,2 % ;
- ✚ Une accidentologie sur voirie communale en agglomération en nette augmentation depuis 2005, contrairement aux autres réseaux ;
- ✚ Des interventions du SDIS à plus d'un tiers sur le territoire de la CUB, et principalement sur Bordeaux, Mérignac et Pessac. Ces interventions augmentent de plus de 5 points en 2007 sur la CUB par rapport à 2006 ;

- ✚ Des accidents mortels essentiellement hors agglomération avec cependant une augmentation en agglomération qui se confirme. Des accidents mortels concentrés sur le réseau départemental ;
- ✚ Des Zones d'Accumulation d'Accidents essentiellement concentrées en entrée d'agglomération bordelaise et sur le secteur du Libournais et sur la rocade bordelaise. La RN230, proportionnellement à son linéaire, est particulièrement concernée. A noter également 5 ZAA sur l'autoroute A63 de Bayonne.

Définitions

Au 1^{er} janvier 2005, la France a adopté la définition internationale des tués et blessés hospitalisés.

- ✚ **Tué** : tué dans l'accident ou dans les 30 jours suivants l'accident ;
- ✚ **Blessé Hospitalisé (BH)** : blessé hospitalisé plus de 24 heures ;
- ✚ **Blessé léger** : blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures.

Une victime est un usager rentrant dans l'une des trois catégories ci-dessus.

Évolution statistique

Cette évolution est calculée par l'assistant statistique de l'outil informatique CONCERTO. Elle permet de déterminer la tendance, à la hausse ou à la baisse, de l'enjeu sur une période de 5 ans par une méthode statistique appelée série chronologique annuelle, avec régression.

Cette évolution ne peut être faite que sur des échantillons de taille minimum de 30 accidents.

Base à données connues

Concernant deux thèmes (Alcool et Risque Routier Professionnel), le bilan a été effectué sur les accidents à base de données connues (taux d'alcoolémie connu et trajet renseigné).

Indice de gravité

L'indice de gravité est le résultat du nombre de tués sur le nombre d'accidents x 100.

*Données du Service Départemental Incendie et Secours de la Gironde
Une prise en charge correspond à un transport par les véhicules de secours d'un usager vers l'hôpital.
L'hospitalisation ou non de plus de 24 heures ne peut pas être connue.
Une intervention peut également avoir lieu sur un accident qui s'avèrera être un accident matériel.*



5 SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTS ENJEUX

Les analyses techniques détaillées par enjeu, compilant l'ensemble des données des acteurs du comité technique, sont consultables sur le site "action locale" de la sécurité routière.

ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉS

La présente analyse concerne les deux roues motorisées (2RM) pris dans leur ensemble, à savoir:

- ✚ Cyclomoteurs et scooters de cylindrée $\leq 50 \text{ cm}^3$;
- ✚ Motocyclette d'une puissance $> 50 \text{ cm}^3$.

COMBIEN ?

Une part d'accidentologie des conducteurs supérieure à la moyenne française et qui augmente jusqu'à atteindre 40 % en 2007.

Un tué sur 3 conduit un 2RM depuis 2006.

QUAND et OÙ ?

Cyclomoteurs: accidentologie à 84 % sur la CUB et de jour. L'accidentologie hors agglomération est 3 fois plus mortelle et se produit la nuit.

Motocyclettes : également à 73 % en agglomération, sur la CUB à 64 %, avec une accidentologie, cependant, 5 fois plus mortelle hors agglomération. 21 % des accidents sont localisés sur le réseau départemental et représentent 70 % des tués du département. Sur le réseau de la DIRA, 11 % des accidents impliquent un conducteur de motocyclette (6,8 % des tués motocyclistes ont lieu sur le réseau de la DIRA (qui représente 1 % du linéaire de réseau).

QUELLE POPULATION ?

Une accidentologie des cyclomoteurs touchant à part égale les 15-17 ans et les 18-24 ans.

Une accidentologie des motocyclettes concernant à 60 % des conducteurs entre 25 et 44 ans. Les conducteurs tués ont, quant à eux, ou 18-24 ans, ou 25-34 ans.

QUELQUES CARACTÉRISTIQUES

9,2 % des accidents des conducteurs de motocyclettes ont lieu en véhicule seul (perte de contrôle), ce qui est moins important que la part des accidents en perte de contrôle tous véhicules confondus (17 % en 2007 à titre de comparaison). Les conducteurs tués dans ce type d'accidents sont tous de sexe masculin.

Un port du casque non respecté pour 1 tué sur 4 dans la catégorie cyclomoteur. Les tués sans casque ont tous plus de 18 ans. Les 25-44 ans sont les plus touchés en terme d'accidents mortels sans casque.

En secteur gendarmerie, de 2004 à 2006, le nombre d'infractions relevées pour non port du casque (ou non attaché) est à la hausse. Les infractions relevées sur le secteur de la CRS sont très faibles. Celles du secteur police sont à la hausse (chiffres bruts non rattachés à un nombre de contrôles).

Une part d'alcool relativement faible dans les accidents. La catégorie des conducteurs entre 25-44 ans est la plus touchée: ces accidents ont lieu avec une motocyclette, de nuit, en semaine.

2 conducteurs sur 3 de deux-roues motorisés ne sont pas responsables de l'accident.

ENJEU JEUNES DE 15 À 24 ANS

COMBIEN ?

Dans la tranche d'âge étudiée des 15-24 ans, c'est la classe des 18-24 ans qui est la plus exposée avec un taux de risque presque 2 fois plus fort que la moyenne girondine. La classe des 15-17 ans a un taux de risque nettement plus faible, inférieur à la moyenne.

QUAND ?

Les mois de septembre à janvier sont les plus accidentogènes, mais les accidents des mois de juin à août sont les plus graves.

La période minuit-6H représente 10 % de l'accidentologie des jeunes mais 30 % des tués. Parmi ces tués, 70 % ont lieu lors d'une perte de contrôle.

OÙ ?

La gravité des accidents hors agglomération est 5 fois plus importante qu'en agglomération même si cette dernière comptabilise 71 % des accidents et des blessés.

Le réseau départemental supporte la majorité des tués de cette tranche d'âge.

En 2007, les accidents sur le réseau départemental représentent 12 des 16 tués de l'ensemble de la Gironde pour la classe d'âge 15-24 ans.

Les accidents graves impliquant au moins un jeune entre 15 et 24 ans sont concentrés sur la CUB et la partie ouest du département.

QUEL VÉHICULE IMPLIQUÉ ?

Les accidents en général, et les accidents mortels en particulier, touchant un jeune de 15 à 24 ans se partagent exactement entre deux catégories de véhicules : les véhicules légers et les deux roues motorisées.

ZOOM SUR LES 15-17 ANS : Les 15-17 représentent 3,6 % de l'ensemble des tués en Gironde pour 3,6 % de la population.

Les tués entre 15 et 17 ans se retrouvent en majorité parmi les passagers.

L'accidentologie est concentrée sur le cyclomoteur.

Les tués entre 15 et 17 ans sans dispositif de sécurité le sont tous dans un véhicule léger.

ZOOM SUR LES 18-24 ANS : Les accidents impliquant un jeune entre 18 et 24 ans représentent 37 % de l'accidentologie girondine pour 10,2 % de la population.

L'accidentologie des jeunes conducteurs entre 18 et 24 ans touche les conducteurs de véhicules légers à 68 %. Il touche également avec une part non négligeable les cyclomoteurs (20 %), et à hauteur de 10 % les motocyclettes.

Concernant les tués conducteurs 18 -24 ans, ces derniers sont à 44 % dans un accident impliquant un deux roues motorisés et à 50 % dans un VL.

24 % des tués des accidents de perte de contrôle concernent un conducteur entre 18 et 24 ans avec un dépassement légal du taux d'alcoolémie.

Un tué sur 5 entre 18 et 24 ans n'avait pas de dispositif de sécurité.

QUELQUES CARACTÉRISTIQUES

Seuls 13 % des accidents impliquant un jeune à taux d'alcoolémie connu concernent une situation où le taux d'alcoolémie est en situation illégale. Ces accidents ont occasionnés 32 tués âgés entre 15 et 24 ans soit un quart des tués de leur catégorie.

Dans la moitié des accidents, le conducteur âgé entre 15 et 24 ans est présumé responsable. Ces accidents ne sont pas les plus mortels. Ces jeunes

présupposés responsables conduisent principalement un véhicule léger (50 %) ou un deux roues motorisés (40 %). À 87 %, ces mêmes jeunes sont en situation légale en ce qui concerne l'alcoolémie.

20 % des jeunes tués impliqués dans un accident (conducteur ou passager) n'avait pas de dispositif de sécurité (ceinture ou casque). Parmi les 24 tués sans dispositif de sécurité, 19 étaient dans un véhicule léger.

ENJEU VITESSE

L'analyse des vitesses pratiquées par les automobilistes dans le département, s'est effectuée à partir de 2 catégories de données :

- 📊 Le relevé des infractions commises ;
- 📊 Le relevé de compteurs de vitesse (SIREDO ou similaires).

Des infractions qui baissent sur tous les Contrôles Sanction Automatisés (CSA) fixes sauf sur la rocade de Bordeaux. Après 6 mois de mise en œuvre, la limitation de vitesse à 90 km/h n'a pas été assimilée par les conducteurs. En février 2008, plus de 54 % des automobilistes sont en excès de vitesse sur la rocade.

Les CSA enregistrent une grande majorité d'infractions inférieures à 20 km/h (plus de 80 %).

SUR LE SECTEUR DE LA GENDARMERIE NATIONALE

Les infractions de moins de 20 km/h en agglomération tendent à diminuer. Cette évolution des comportements semble se confirmer sur la Communauté Urbaine de Bordeaux dont les équipements enregistrent en 5 ans une baisse de 5 km/h de la vitesse moyenne. A contrario, les petits excès de vitesse hors agglomération (inférieurs à 20 km/h), tendent à augmenter.

SUR LE RÉSEAU NATIONAL NON CONCÉDÉ

La diminution des vitesses enregistrées par les stations de comptage est moins significative. Les vitesses en dessous desquelles roulent 85% des usagers restent très élevées que ce soit sur la rocade ou sur le reste du réseau. Ce résultat corrobore l'augmentation des grands excès de vitesse enregistrés par les CRS.

SUR LE RÉSEAU NATIONAL CONCÉDÉ

L'A10 enregistre des vitesses moyennes élevées. Les évolutions constatées, entre août 2007 et août 2008 sur l'ensemble du réseau, confirment les observations sur le terrain des forces de l'ordre. La vigilance des usagers tend à se relâcher.

LA RELATION « VITESSE - ACCIDENT »

Même si elle est difficilement palpable au regard des données disponibles sur la Gironde confirme les études réalisées en France et à l'étranger. Une baisse de 1 % de la vitesse moyenne doit permettre de réduire le nombre d'accidents de 2 %, le nombre de blessés de 3 %, et le nombre de tués de 4 %.

ENJEU ALCOOL

COMBIEN ?

L'évolution moyenne en Gironde entre 2002 et 2007 du nombre d'accidents liés à l'alcool est en baisse mais cette baisse n'est pas statistiquement significative.

Le pourcentage de tués est en forte progression en 2006 et 2007. Pour cette dernière année, la Gironde enregistre plus d'un tué sur trois dans un accident avec alcool.

QUAND ?

Les mois les plus meurtriers sont août et septembre.

Le dimanche est particulièrement funeste avec 42 tués et 220 accidents corporels recensés. À noter une accidentologie plutôt nocturne avec 50 % des accidents entre 23 h et 7 h pour les samedis, Dimanche, fête et veille de fête.

La répartition par heure montre que la gravité est la plus importante entre 3 et 5 h le matin et entre 15 et 16 h.

OÙ ?

Les accidents impliquant un conducteur en état d'alcoolémie concernent plus particulièrement les grosses agglomérations et le Sud-Médoc ainsi que le Bassin d'Arcachon.

Les accidents se produisant l'été sont concentrés sur certaines communes de la CUB, La Teste de Buch et Lège-Cap-Ferret.

QUELLE POPULATION ?

La nuit, dans une même proportion, les usagers impliqués dans les accidents ont, soit, entre 18 et 24 ans, soit entre 25 et 34 ans. Ce sont les 25-34 ans qui sont cependant les plus touchés en terme de tués la nuit.

Le jour, les accidents touchent deux fois plus les 25-34 ans que les 18-24 ans. Ces derniers enregistrent cependant 2 fois plus de tués.

Les usagers les plus concernés par les accidents avec perte de contrôle impliquant un VL ou un VU sont les 25-34 ans. La classe des 18-24 ans enregistre moins d'accidents et moins de tués que celles des 25-34 ans. Mais à proportion égale, cette classe d'âge est également particulièrement concernée.

Les tués âgés de 25-34 ans le sont, pour presque un cas sur deux, dans un accident avec alcool. Les tués âgés de 18-24 et les 35-44 ans payent également un lourd tribut avec près de 40 % de tués dans leur classe d'âge respective dus à l'alcool.

La part des accidents, liés à l'alcool, dans chaque tranche d'âge comparable, est supérieure aux données nationales (à l'exception des 0-17 ans).

QUEL VÉHICULE IMPLIQUÉ ?

87 % des accidents avec alcool impliquent les véhicules légers et les utilitaires. Ils représentent également 76 % des tués.

Un tué sur deux en VL ou VU avec perte de contrôle l'est dans un accident avec alcool.

QUELQUES CARACTÉRISTIQUES

La part des personnes contrôlées positives lors d'accidents corporels non mortels est en nette augmentation pour l'année 2007 pour le secteur Gendarmerie Nationale. Pour le secteur CRS, cette proportion, à la baisse depuis 2003, remonte à presque 7 % des contrôles en 2007. Pour le secteur DDSP, les infractions sont à la hausse.

ZOOM SUR LE CONDUCTEUR EN ÉTAT D'ALCOOLÉMIE : L'indice de gravité est maximal pour les veilles de fêtes. Les samedis et dimanche représentent à eux deux près de la moitié des accidents avec conducteur en infraction.

70 % des accidents avec un conducteur en état d'alcoolémie a lieu la nuit

Les conducteurs tués en état d'alcoolémie sont, à 30 %, dans la tranche d'âge 25-34 ans. Cette proportion atteint 50 % pour les accidents en perte de contrôle de nuit.

36 % des accidents de VL ou VU de nuit avec perte de contrôle concerne des conducteurs âgés de 25-34 ans, et 30 % de ces mêmes accidents concernent un jeune entre 18 et 24 ans. La gravité des accidents des 18-24 ans est cependant largement plus faible

Les 7 % d'accidents avec un motard en infraction sont particulièrement meurtriers et représentent 18 % des tués.

ENJEU SENIORS

La présente étude d'enjeu s'intéresse à l'accidentologie impliquant une personne de 65 ans et plus. Cet usager sera dénommé SENIOR dans le présent document.

COMBIEN ?

Les seniors sont légèrement surexposés, avec un taux de risque 1,12 fois plus fort que la moyenne girondine. A noter qu'en 2007, ce taux atteint les 1,4 (pour une référence nationale de 1,16).

OÙ ?

Les accidents graves impliquant au moins un senior sont plus nombreux sur la CUB mais également sur la côte et le Bassin d'Arcachon.

73 % des conducteurs seniors tués le sont hors agglomération, ce qui est un pourcentage plus fort que l'accidentologie générale girondine sur les dernières années (64 % pour 2007).

QUAND ?

Une accidentologie marquée par un nombre de tués seniors important en septembre, et un indice de gravité faible l'été.

Une accidentologie du mardi au vendredi mais des indices de gravité relativement homogènes.

Une accidentologie plus importante entre 15 et 18 h ainsi qu'entre 11 h et midi.

QUEL VÉHICULE IMPLIQUÉ ?

L'accidentologie des seniors concerne plus particulièrement les conducteurs de véhicules légers. Dans presque un cas sur deux, le conducteur senior est présumé responsable de l'accident. Cette accidentologie a lieu hors agglomération.

L'accidentologie des cyclistes seniors est faible. A noter cependant qu'un cycliste tué sur 4, en Gironde, a plus de 65 ans.

Même si 1 tué piéton sur 3 en Gironde a plus de 65 ans, ce chiffre est relativement faible comparé à celui de la France entière qui atteint les 1 sur 2. Cette accidentologie piétonne est plutôt féminine.

ENJEU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

L'étude a consisté :

- ✚ Dans une 1^{re} partie, à l'analyse des fichiers BAAC des forces de l'ordre, où sont recensés les accidents liés à un déplacement professionnel sur les routes de la Gironde ;
- ✚ Dans une 2^e partie, à l'analyse des données des assureurs sociaux, c'est à dire des accidents des salariés qui leur sont rattachés (et donc pas nécessairement des accidents qui ont eu lieu en Gironde).

1 - Accidentologie des routes girondines

Une courbe de tendance à la hausse de 2,3 %. Plus d'un accident et d'un tué sur 3 en Gironde impliquent un conducteur en déplacement professionnel « Domicile Travail ou mission » en Gironde.

Les conducteurs en déplacement professionnel représentent, quant à eux, 16 % des tués conducteurs.

A - Les accidents avec un conducteur en déplacement de type mission

COMBIEN ?

Ces accidents ne représentent qu'un peu plus de 4% des tués conducteurs (17 tués entre 2003 et 2007).

QUAND ?

Le lundi a un indice de gravité particulièrement élevé. Le créneau horaire 8-10H le matin enregistre le plus grand nombre d'accidents.

OÙ ?

Le pourcentage d'accidents en agglomération pour les conducteurs en déplacement de type mission est plus faible que la moyenne générale.

QUELLE POPULATION ?

Les conducteurs victimes en déplacement de type mission sont âgés principalement de plus de 25 ans (57 % des victimes ont entre 25 et 44 ans).

QUEL VÉHICULE IMPLIQUÉ ?

Les tués se répartissent entre les VL, les PL et les VU. Les blessés conducteurs en déplacement de type Mission sont cependant principalement dans les véhicules légers. Les cyclomoteurs et scooters de moins de 50 cm³ n'enregistrent aucun tué mais participent à hauteur de 11% des blessés.

B - Les accidents avec un conducteur en déplacement de type Domicile/Travail

COMBIEN ?

Le conducteur en déplacement domicile-travail représente 12 % des tués conducteurs sur toute la Gironde.

QUAND ?

L'accidentologie en semaine, du lundi au vendredi, est relativement homogène. Les heures d'arrivée et de sortie du travail, ainsi que la pause méridienne supportent une accidentologie supérieure à la moyenne horaire.

OÙ ?

La répartition des accidents et des tués en et hors agglomération se rapproche de l'accidentologie générale de la Gironde.

QUEL VÉHICULE IMPLIQUÉ ?

Les conducteurs victimes se trouvent à 50 % dans un véhicule léger. 27 % de ces conducteurs ont été tués au volant d'une motocyclette. Ce pourcentage monte à 43 % si l'on considère les deux roues motorisés dans leur ensemble (+ cyclomoteurs).

2 - Données des assureurs sociaux

Une accidentologie qui stagne et une part (accidents déplacement professionnel/ total accidents du travail) par rapport à la France supérieure de 1 point.

Une part d'accidentologie plus faible pour la MSA (moins de 6 %) que pour la CRAMA qui atteint les 12 % en moyenne.

3 accidents en déplacement professionnel sur 4 sont des accidents liés à un déplacement de type Domicile Travail (DT).

Les accidents mortels dans le cadre d'un déplacement professionnel (DT ou M) représentent 60% des accidents mortels du travail tout confondu. Les accidents mortels liés à un déplacement professionnel pour la MSA sont très faibles (3 accidents mortels dans la période 2005-2007).

Plus d'un accident sur 2 concernent un employé ou un ouvrier qualifié (CRAMA).

La majorité des accidents concernent des usagers travaillant dans la catégorie culture et élevage (MSA). Les accidents se produisent dans des entreprises de très petite taille (de 1 à moins de 2 salariés ETP)

Pour les deux régimes, presque 1 accident sur 10 relève d'un apprenti.

A - Accidents de type mission

QUELLE POPULATION ?

Accidentologie touchant des jeunes entre 18 et 24 ans à 19 % et les 25-39 ans à hauteur de 17 %.

La tranche d'âge entre 40 et 49 ans est victime des accidents de mission les plus graves.

Sur les 11 tués, 4 ont entre 40 et 49 ans et 4 entre 55 et 59 ans. Aucun jeune de moins de 25 ans n'est impliqué dans un accident mortel.

QUAND ?

Pas de saisonnalité particulièrement marquée. A noter que 5 des 11 tués ont eu lieu un mardi.

49 % des accidents de type mission ont lieu entre 8 h et 12 h.

QUEL VÉHICULE IMPLIQUÉ ?

Un accident sur 10 concerne un poids-lourds de + de 3,5 tonnes et 1 sur 5 un deux roues motorisés. La voiture particulière représente 39 % de l'accidentologie.

La gravité la plus importante est supportée par les poids-lourds.

À part égale, les jeunes de moins de 25 ans dans un déplacement de type mission ont un accident à bord d'un véhicule léger ou d'un deux roues motorisés.

B - Les accidents Domicile/Travail

QUELLE POPULATION ?

Plus d'un accident sur 4 avec un usager âgé entre 18 et 24 ans. Un tué sur 4 est âgé entre 18 et 24 ans pour ce qui concerne les usagers rattachés à la CRAMA et une gravité la plus importante.

A taille d'échantillon égale, les 35-39 ans sont également particulièrement touchés en termes de gravité.

QUAND ?

Des accidents nettement plus nombreux les mois d'octobre à janvier. Leur gravité est également plus forte.

Un pic d'accidents entre 7H et 9H (28,5 % des accidents). **À NOTER CEPENDANT QUE POUR LES USAGERS RELEVANT DE LA MSA**, ce pic est plus tôt entre 7 h et 8 h (20 % des accidents).

Une accidentologie relativement homogène pour les jours ouvrables, avec un léger pic le lundi.

QUEL VÉHICULE IMPLIQUÉ ?

Une accidentologie faible des poids-lourds de plus de 3,5 tonnes (moins de 1 %) et une particulièrement importante des deux roues motorisés (environ 35 %).

La principale cause des accidents des jeunes salariés de moins de 25 ans est la motocyclette ou le cyclomoteur.

Les accidents à motocyclette ou cyclomoteur ont une gravité plus importante que les autres.

Les salariés relevant de la CRAMA tués en déplacement professionnel sont plus particulièrement dans des voitures particulières (10 tués) et sur un deux roues motorisés (7 tués).

Alors que, pour la CRAMA, 1,9% des salariés viennent en deux roues motorisés, ces derniers représentent 30,7 % des accidents avec arrêts et 25 % des tués.

HIÉRARCHISATION DES ENJEUX

La finalité de cette phase est de proposer au comité de pilotage un classement des différents enjeux étudiés, à travers une analyse multicritère.

Les critères retenus par les membres du comité technique sont les suivants :

- ✚ Évolution projetée des enjeux pour la période 2008-2012 au vu de la tendance actuelle ;
- ✚ Part de chaque enjeu par rapport à l'accidentologie girondine ;
- ✚ Comparaison de l'enjeu à la référence nationale ;
- ✚ Coût de l'insécurité par enjeux ;
- ✚ Cette hiérarchisation porte sur les quatre enjeux nationaux. Cependant, au vu de l'étude effectuée sur l'enjeu vitesse et la difficulté de le lier à l'accidentologie, cet enjeu sera traité de manière particulière ;
- ✚ Évolution des enjeux pour la période 2008-2012 au vu de la tendance actuelle ;
- ✚ L'objectif du gouvernement est d'obtenir une baisse annuelle de 8,3 % du nombre de tués. Les graphes ci-après illustrent, au vu de l'évolution actuelle statistique de chaque enjeu, l'évolution projetée de ce même enjeu en 2008 et 2012.

ENJEU 2RM

L'évolution actuelle de l'enjeu en Gironde ne permet pas d'atteindre les objectifs gouvernementaux.

ENJEU JEUNES 15-24 ANS

L'évolution actuelle de l'enjeu en Gironde permet d'atteindre les objectifs gouvernementaux.

ENJEU ALCOOL

L'évolution actuelle de l'enjeu en Gironde est plus favorable que son évolution au vu des objectifs gouvernementaux.

Classement selon le critère de l'évolution projetée : Le classement proposé par le comité technique est basé sur l'effort à développer en Gironde pour arriver aux objectifs gouvernementaux, soit :

Part de l'enjeu au vu de son évolution programmée	Classement par ordre décroissant d'importance
2 ROUES MOTORISES	1
LES JEUNES 15-24 ANS	2
ALCOOL	3

Part de l'enjeu par rapport à l'accidentologie girondine :

Part de l'enjeu au vu de son évolution programmée	Classement par ordre décroissant d'importance
LES JEUNES 15-24 ANS	1
2 ROUES MOTORISES	2
ALCOOL	3

Comparaison de l'enjeu à la référence nationale :

Part de l'enjeu au vu de son évolution programmée	Classement par ordre décroissant d'importance
ALCOOL	1
2 ROUES MOTORISES	2
LES JEUNES 15-24 ANS	3

COÛT DE L'INSÉCURITÉ

Une étude réalisée sur l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière prenant en compte, pour chaque tué ou blessé :

- ✚ Les coûts médicaux et sociaux (transports, premiers secours, soins, appareillages, convalescence, funérailles...);
- ✚ Les coûts matériels (dommages aux véhicules, domaine public, privé, etc.);
- ✚ Frais généraux (frais d'expertise, de police, de justice, assurances...);
- ✚ Perte de production (des tués, temporaire des blessés, potentielle de la descendance...);

Préjudices moraux permet de déterminer des valeurs qui, pour 2006, à titre d'exemple, se montent à :

- ✚ 1 193 947 euros pour un tué ;
- ✚ 128 987 euros pour un blessé hospitalisé ;
- ✚ 5 160 euros pour un blessé léger

COÛT DE L'INSECURITE ENTRE 2002 ET 2006 PAR ENJEU

Part de l'enjeu au vu de son évolution programmée	Classement par ordre décroissant d'importance
LES JEUNES 15-24 ANS	1
2 ROUES MOTORISES	2
ALCOOL	3

Récapitulatif de l'analyse

Rappel des critères retenus

Évolution projetée des enjeux pour la période 2008-2012 au vu de la tendance actuelle.

Part de chaque enjeu par rapport à l'accidentologie girondine

Comparaison de l'enjeu à la référence nationale

Coût de l'insécurité par enjeux

Le principe d'analyse consiste à additionner les points obtenus par critère (exemple: classement en 3^e position sur un critère équivaut à 3 points).

Le comité technique a décidé de pondérer le critère n° 1 (Évolution projetée des enjeux) de 100 %, critère majeur retenu par le gouvernement.

Concernant l'enjeu national "vitesse", ce dernier est proposé classé en n°4. En effet, la synthèse de cet enjeu est mitigée: les excès de vitesse diminuent, même si les comportements sur le réseau national sont à surveiller.

ENJEU	NOMBRE DE POINTS	Classement par ordre décroissant d'importance
2 ROUES MOTORISES	8	1
LES JEUNES 15-24 ANS	9	2
ALCOOL	13	3
VITESSE	NC	4

Concernant les deux autres enjeux étudiés, que sont le risque routier professionnel et les seniors, le comité technique propose au comité de pilotage de les intégrer à part entière dans le Document Général d'Orientation.

Il laisse, cependant, à l'appréciation du comité de pilotage, le choix de leur classement. En effet, et plus particulièrement pour le Risque Routier Professionnel, ce dernier est un enjeu transversal, dont les orientations d'enjeux auront un impact sur les quatre enjeux nationaux.



LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Rappel : Les Orientations d'actions sont les pistes de travail et les objectifs adaptés aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés par la compréhension des enjeux retenus. Elles doivent permettre, pour chacun des six enjeux retenus en Gironde (cf annexes) de donner un sens et de fixer les objectifs et contenus des actions des PDASR.

ENJEU « DEUX ROUES » MOTORISÉS

Problématique

- ✚ 15-25 ans majoritairement impliqués dans les accidents corporels ou mortels ;
- ✚ Les 18-44 ont un déficit de formation ;
- ✚ Usagers fragiles.

Orientations d'actions

- ✚ Prise en compte de la signalisation aux abords des chantiers ;
- ✚ Prise en compte de la circulation des 2RM sur les aménagements ;
- ✚ L'inutilité des modifications techniques non légales (Assureurs, parents, etc.) ;
- ✚ Promouvoir les stages de perfectionnement et de remise à niveau ;
- ✚ Incitation à l'équipement d'un gilet rétro réfléchissant pour les utilisateurs de cyclomoteurs la nuit ou sous mauvaises conditions climatiques ;
- ✚ Intégration dans le programme de formation continue en milieu professionnel d'une formation 2RM ;
- ✚ Renforcement de partie pratique du BSR ;
- ✚ Renforcer la formation à la perception réciproque 2RM/VL dans les auto écoles ;
- ✚ Contrôles préventifs et répressifs des deux roues motorisés et des équipements obligatoires.

ENJEU « JEUNES »

Problématique

- ✚ La période de l'adolescence dont l'amplitude a beaucoup augmenté ces dernières années (15 à 30 ans) est particulièrement critique en matière d'accidentologie routière, comme d'ailleurs en termes de prises de risques dans tous les domaines. Les jeunes hommes sont plus concernés que les jeunes femmes ;
- ✚ Les 15-24 ans sont particulièrement exposés avec un taux de risque 1,66 fois supérieur à celui de la moyenne girondine ;
- ✚ Toutefois la part des tués de cette tranche d'âge se situe au dessous des références nationales à l'inverse de la part des blessés ;
- ✚ La part des accidents impliquant les jeunes de 15-24 ans baisse régulière depuis 2004 ;
- ✚ Les accidents sont plus graves de nuit que de jour, notamment entre 0h et 6 h du matin, qui représente 10 % de l'accidentologie et 30 % des tués ;
- ✚ 68 % des tués sont conducteurs de véhicules légers ;
- ✚ La part des tués dans un accident avec alcool est de 28 %.

Orientations d'actions

- ✚ Faciliter la phase de transition entre déplacement assisté et déplacement autonome ;
- ✚ Éveiller les jeunes au sens civique et à la responsabilité dès le plus jeune âge ;
- ✚ S'appuyer sur les moyens de communication habituellement utilisés par les jeunes pour les sensibiliser aux bons comportements ;
- ✚ Impliquer les jeunes dans les actions de prévention en faisant appel à leur modernité et à leur esprit d'initiative : susciter et soutenir les actions « Label vie » ;
- ✚ Développer les actions engagées dans le cadre du continuum éducatif (Actions écoles, collèges, lycées, université) ;
- ✚ Inscrire les actions de sécurité routière dans une démarche de santé publique. (problème des bus de nuit et du conducteur désigné à réexaminer) ;
- ✚ Communiquer sur les conséquences humaines, financières, matérielles, sociales et judiciaires des accidents ;

- ✚ Systématiser l'apport d'un volet pédagogique à toute sanction visant les jeunes ;
- ✚ Développer le volet sécurité routière dans les formations des animateurs de centres de loisirs et dans les formations BAFA ;
- ✚ Développer le sens de la mobilité et du déplacement chez les très jeunes enfants. (équilibre, anticipation, respect d'autrui).

ENJEU « ALCOOL »

Problématique

- ✚ Une grande partie des accidents avec alcool ont lieu de nuit, liés au monde festif ;
- ✚ Des jeunes fortement touchés ;
- ✚ Des jeunes licenciés à 80 % dans un club sportif ;
- ✚ Les 25-34 ans représentent le plus grand nombre de tués dans ces accidents avec alcool ;
- ✚ Le monde du travail est également touché.

Orientations d'actions

- ✚ Développer la mise en œuvre d'aires de nuit systématiques pour les grandes manifestations ;
- ✚ Promouvoir les bus de nuit et les organisations diverses de retour (navettes, taxis...);
- ✚ Déclencher des enquêtes ECPA systématiques pour les accidents mortels de jeunes avec alcool ;
- ✚ Développer un observatoire sur les jeunes licenciés victimes de la route et de l'alcool ;
- ✚ Promouvoir auprès des responsables d'établissements de nuit des opérations de sensibilisation (SAM conducteur désigné) ,
- ✚ Sensibiliser les parents sur les risques dus à l'alcoolisation en général ;
- ✚ Informer les dirigeants de clubs de leur responsabilité ;
- ✚ Promouvoir l'image du sportif sain ;
- ✚ Promouvoir auprès des dirigeants de club l'organisation préalable des soirées (contrôle alcool extérieur) ;
- ✚ Impliquer les clubs à travers une charte avec l'État ;

- ✚ Impliquer fortement les médias pour plus d'information sur les risques et les sanctions ;
- ✚ Rappeler aux chefs d'entreprises leur responsabilité en tant qu'employeur ;
- ✚ Promouvoir dans les auto-écoles des actions de sensibilisation (tous stages de conduite): incapacité physique à conduire, connaissance des degrés d'alcoolisation ;
- ✚ Formation des personnels de sécurité ;
- ✚ Former les éducateurs sportifs aux risques liés à l'alcool + drogues ;
- ✚ Sensibiliser les jeunes à travers les structures municipales (Offices Municipaux des Sports, accueil périscolaire, UNSS) ;
- ✚ Développer la notion alcool/drogues dans les stages alternatifs ;
- ✚ Développer dans la formation continue des médecins un rappel sur la détection de l'alcoolisation ;
- ✚ Promouvoir des actions type règlement intérieur proscrivant l'alcool ;
- ✚ Développer des conventions avec les établissements de nuit sur l'heure d'arrêt de vente d'alcool liée à une fermeture plus tardive (heure de début des transports en commun) ;
- ✚ Développer un module spécifique alcool+drogues dans le continuum éducatif ;
- ✚ Promouvoir des actions de restitution d'enquêtes ECPA dans les établissements scolaires ;
- ✚ Éducation à la santé (effets à court et long terme), risques sociaux et professionnels ;
- ✚ Insister sur le cannabis (dans les collèges et lycées) dans le programme de l'éducation nationale ;
- ✚ Proposer aux chefs d'entreprises des stages spécifiques sur ce risque routier ;
- ✚ Contrôles de nuit aux abords des établissements de nuit à poursuivre et développer ;
- ✚ Rappel des sanctions et du dispositif pénal ;
- ✚ Augmenter les interventions auprès des clubs pour sensibiliser (autocontrôle) les jeunes ;
- ✚ Développer les Travaux d'Intérêt Généraux (TIG) auprès d'organismes type Tour de Gassies ;
- ✚ Contrôle sur les axes les plus accidentogènes.

ENJEU « VITESSE »

Problématique

- ✚ On constate une incompréhension par l'utilisateur de limitations de vitesse souvent inadaptées à la configuration de l'environnement ;
- ✚ Les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération ne sont pas toujours implantés en cohérence avec les règles du code de la route ;
- ✚ Les limitations de vitesses manquent parfois de cohérence sur un même itinéraire ;
- ✚ Les conducteurs de véhicules d'entreprises peuvent se sentir déresponsabilisés en matière d'excès de vitesses, d'autant qu'ils peuvent être soumis à des contraintes imposées par les donneurs d'ordre ;
- ✚ La majorité des excès de vitesse sont inférieurs à 20 km/h par rapport à la vitesse autorisée.

Orientations d'actions

- ✚ Mise en place de panneaux à messages variables couplés avec un radar fixe indiquant la vitesse pratiquée par l'utilisateur ;
- ✚ Promouvoir des messages visant à « ringardiser » la vitesse ;
- ✚ Installer des radars factices et les boîtes noires dans les véhicules, notamment les véhicules d'entreprises ;
- ✚ Rappeler l'obligation des PPRR dans les entreprises ;
- ✚ Impliquer les organisations syndicales et les professionnels de la route ;
- ✚ Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet ;
- ✚ Communiquer sur les gains de sécurité obtenus à chaque Km/h en moins pour les vitesses moyennes pratiquées ;
- ✚ Promouvoir l'éco conduite ;
- ✚ Promouvoir une démarche solidaire forces de l'ordre /citoyen sur un objectif commun de réduction des accidents ;
- ✚ Généraliser la démarche GDE dans l'enseignement de la conduite : il s'agit des Connaissances pour appréhender et maîtriser de quelle façon les projets généraux de vie et les valeurs, le style de comportement et les normes du groupe affectent la conduite automobile ;
- ✚ Adapter le dispositif CSA au contrôle de la vitesse des poids lourds ;

- ✚ Sensibiliser les élus sur l'emplacement des panneaux d'agglomération, notamment lors de la mise en œuvre des PLU et lors des formations des élus correspondants sécurité routière ;
- ✚ Contrôle de légalité sur le positionnement de ces panneaux ;
- ✚ Mise en œuvre des contrôles de vitesse prioritairement sur les zones accidentogènes ;
- ✚ Inciter à l'équipement des véhicules de limiteurs/régulateurs de vitesse.

ENJEU » RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL »

Statistiques

- ✚ Les accidents mortels de la route constituent la première cause des accidents mortels en mission et trajet pour les salariés : 4 % des tués du département ;
- ✚ Les Véhicules utilitaires en mission : 15,4 % des blessés ;
- ✚ Un accidentés sur 10 est un apprenti utilisateur VUL, contrainte activité de conduite + activité de travail nouvelle. Parfois des kilométrages importants (cas cité de + 35 000 km/an pour un jeune apprenti)
- ✚ Accidents de trajet de jeunes en 2RM, hors agglomération : dans 64 % des cas, la responsabilité du motard est engagée ;
- ✚ Les salariés des entreprises sont concernés par les conduites addictives et la conduite : Alcool + stupéfiants = 37 % des accidents (24 % pour alcool et 11 à 13 % avec cannabis) ;

Problématique

- ✚ Un risque peu et mal évalué en entreprise, des actions de prévention trop rudimentaires (respect du code de la route) alors que l'obligation de résultat en matière de prévention des accidents y compris de la route incombe à l'employeur, et que des leviers d'actions existent bien avant l'acte de conduire ;
- ✚ Difficulté de sensibiliser les employeurs sur ce thème ;
- ✚ Difficulté de sensibiliser les salariés sur le choix du trajet et de leur mode de déplacement ;
- ✚ Des véhicules utilitaires n'offrant pas les mêmes équipements de sécurité que les Véhicules légers, une conduite spécifique compte tenu de leur chargement et de l'arrimage (ou non) des charges ;

- ✚ Un intérêt pour l'entreprise à réduire les coûts liés aux accidents de mission et de trajet (coûts directs et indirects) ;
- ✚ Les différents acteurs (employeurs, relais SR, fonctionnels sécurité, CHSCT, syndicats professionnels, syndicats de salariés, associations, médecins du travail) n'ont pas toujours accès facilement à l'information sur les campagnes SR en cours et ne peuvent pas jouer leur rôle de démultiplicateurs des actions de communication ou de prévention auprès des salariés.

Orientations d'actions

- ✚ Elles porteront sur les 4 managements du RR professionnel : Organisation des déplacements / gestion du parc véhicule/ gestion des compétences des salariés/ gestion des communications mobiles avec pour objectif de supprimer et/ ou réduire l'exposition, et sécuriser les déplacements ;
- ✚ Les programme d'actions devront être construits en concertation avec les partenaires institutionnels des risques professionnels, les représentants locaux des syndicats professionnels, les entreprises signataires de chartes d'engagement SR au niveau national (La Poste, syndicats du transport routier, CAPEB...) et départemental, associer les chambres consulaires (métiers, industries).

Connaissance des accidents professionnels

- ✚ Mieux connaître les caractéristiques des accidents de trajet, notamment en 2 roues motorisées, notamment ceux concernant les jeunes en milieu rural ;
- ✚ Mieux connaître les circonstances des accidents de mission et de trajet ;
- ✚ Approfondir les connaissances sur l'état de santé des salariés conducteurs ;

Risque mission

- ✚ Sensibiliser les employeurs TPE /PME sur la prévention du risque accidents de mission ;
- ✚ Réduire l'exposition au risque routier et sécuriser les déplacements ;
- ✚ Supprimer les déplacements par l'incitation de l'usage de nouveaux modes de communication : télétravail, Visio ou audioconférence ;
- ✚ Mettre en place des actions de formation spécifiques à l'usage professionnel des conducteurs de VUL (chargement et arrimage des charges), notamment pour les apprentis du BTP ;
- ✚ Informer et sensibiliser employeurs et salariés sur les risques des conduites addictives ;

- ✚ Favoriser l'accès à l'information des publics cibles par rapport aux différentes campagnes d'information et de sensibilisation sur ces thèmes de prévention ;
- ✚ Promouvoir l'achat de véhicules plus sûrs : cahier des charges pour l'achat et aménagement des VUL ;
- ✚ Informer employeurs et salariés sur l'intérêt de la mise en place d'un carnet de suivi sur les VUL ;
- ✚ Inciter au port d'EPI adapté.

Risque trajet

- ✚ Sensibiliser les employeurs TPE et PME sur la prévention du risque accidents de trajet ;
- ✚ Inciter à l'utilisation des modes de déplacements les plus sûrs en lien avec les politiques d'urbanisme, de transport ;
- ✚ Accompagner les changements de pratiques multimodales en particulier les déplacements à vélo ;
- ✚ Favoriser l'insertion professionnelle des jeunes par des actions d'accompagnement à la conduite dans le cadre professionnel (exemple AJC PRO et charte CAPEB/CNAMTS/État) ;
- ✚ Mettre en place des outils d'aide à l'identification des acteurs de ces différentes politiques, rôle, mission et interlocuteurs locaux ;
- ✚ Former les utilisateurs des 2 RM : modules adaptés et référencés ;

ENJEU « SENIORS »

Il s'est réuni à trois reprises.

Il s'est notamment appuyé sur :

- ✚ L'étude de d'enjeu sénior de l'observatoire départemental de sécurité routière ;
- ✚ La thèse « Sécurité routière et conducteurs âgés : Estimation des enjeux et contribution des facteurs cognitifs et de la démence Approches épidémiologique, expérimentale et critique », réalisée par Sylviane LAFON, codirigée par Bernard LAUMON de l'INRETS et Colette FABRIGOULE, Directeur de recherche au CNRS qui a participé au groupe de travail.

Problématique

- ✚ La population concernée est celle des usagers de plus de 65 ans : en Gironde, 16,9 % de la population ;
- ✚ Sur la période 2003-2007, les seniors représentent 14,9 % des personnes accidentées, 7,6 % des blessés et 19,5 % des tués ;
- ✚ On note une mauvaise année 2007 avec près de 24 % des tués ;
- ✚ Les accidents graves impliquant au moins un sénior sont plus particulièrement localisés en périphérie du bassin d'Arcachon, sur Bordeaux et la CUB.

Éléments issus de l'étude d'enjeu de l'ODSR permettant de mieux cibler les actions

- ✚ 73 % des conducteurs seniors tués le sont hors agglomération ;
- ✚ Une accidentologie marquée par un nombre de tués seniors important en septembre ;
- ✚ L'accidentologie des seniors concerne plus particulièrement les conducteurs de véhicules légers ;
- ✚ Dans presque un cas sur deux, le conducteur senior est présumé responsable de l'accident ;
- ✚ Un cycliste tué sur 4 a plus de 65 ans ;
- ✚ Un tué piéton sur 3 a plus de 65 ans. Cette accidentologie piétonne est plutôt féminine ;

Éléments d'analyse issus des travaux du groupe

- ✚ Le vieillissement cognitif normal, conduit progressivement à une modification des capacités neurosensorielles, ce qui induit d'une part une accidentologie « type », qui se caractérise par des collisions impliquant souvent plus d'un véhicule dans des manœuvres comme le tourne à gauche, le changement de file, et la traversée de la chaussée ;
- ✚ Le vieillissement conduit d'autre part à une fragilité physique, qui augmente la gravité des conséquences de l'accident et du nombre de décès pour cette catégorie d'usagers ;
- ✚ Cette situation, doit être prise en compte comme étant un problème de santé publique ;

- ✚ Les seniors ont en valeur absolue moins d'accident que les autres catégories d'usagers, cependant il faut constater avec l'âge une augmentation du taux d'accidents par kilomètre parcouru. Les seniors sont plus à risque pour eux mêmes que pour le reste des usagers ;
- ✚ L'intolérance mutuelle entre conducteurs d'âges différents peut provoquer de l'agressivité, du stress et de la perte de confiance en soi du senior qui peut dans ce cas prendre une mauvaise décision de conduite ;
- ✚ Le sentiment d'insécurité augmente également en fonction de la complexité du réseau routier, de la distance parcourue, de la météo, et surtout de la conduite de nuit. Ces situations favorisent fatigue et diminution de la vigilance ; ce qui peut conduire à une perte de repères, notamment dans des zones géographiques peu connues, au stress et ainsi à des erreurs de conduite ;
- ✚ Le progrès ou le changement, devient parfois une source de difficultés pour les seniors : méconnaissance des nouveautés concernant les véhicules, la signalisation et l'infrastructure ;
- ✚ Les pathologies augmentent avec l'âge, certaines sont incompatibles avec la conduite, et d'autres nécessitent des traitements médicaux qui ont des conséquences sur l'aptitude à la conduite ;
- ✚ Dans la majorité des cas, l'utilisateur senior, perçoit de lui même les difficultés de conduite qui vont le dissuader de conserver le volant : âge élevé, déficit de vision de loin, maladie du système nerveux central. Il est cependant plus facile de prendre conscience de troubles visuels et de santé physique que des troubles cognitifs. On note que les femmes arrêtent plus facilement que les hommes ;
- ✚ L'arrêt de la conduite est ressenti comme une perte d'autonomie. Très peu de moyens de substitution à la voiture existent, en particulier dans les petites communes.

ORIENTATIONS D' ACTIONS

Améliorer la connaissance de l'accidentologie seniors

- ✚ Suivre et analyser les accidents matériels des seniors (avec les assureurs).

Réduire la vulnérabilité des seniors

- ✚ Renforcer la sécurité passive des voitures, en particulier en rapport avec les blessures au thorax et à l'abdomen ;
- ✚ Informer les seniors et les autres usagers de la route de la vulnérabilité des seniors : Impliquer les média (revues spécialisées) ;

- ✚ Promouvoir la sensibilisation de séniors aux risques routiers dans les thématiques de la prévention et de l'éducation dans le cadre des programmes soutenus par les institutions (GRSP et caisses de retraite).

Favoriser le respect mutuel entre les différentes générations d'usagers

- ✚ Sondage auprès des usages 18-25 ans et 65 ans et plus pour mieux connaître leur perception réciproque ;
- ✚ Actions média sur le respect intergénérationnel et le partage de la route ;
- ✚ Améliorer la compréhension réciproque entre conducteurs jeunes et seniors en vue d'un partage de la route plus serein ;
- ✚ Impliquer la filière éducative sur le respect intergénérationnel et le partage de la route.

Aider à l'évaluation et/ou l'amélioration de l'aptitude à la conduite des seniors

- ✚ Sensibiliser les médecins et développer la formation des généralistes et spécialistes sur le vieillissement cognitif et ses répercussions potentielles sur la conduite ;
- ✚ Mettre à leur disposition des tests cognitifs validés pour détecter l'inaptitude cognitive à la conduite pour les aider à conseiller utilement leurs patients sur une éventuelle adaptation de leurs habitudes de conduite ;
- ✚ Promouvoir et favoriser la prise en compte de la problématique par les organismes de formation médicale continue ;
- ✚ Développer les actions de sensibilisation des seniors (acteurs prévention de terrain) sur les troubles cognitifs qui apparaissent dans le vieillissement normal et sur leur prise en compte dans leurs pratiques d'usagers de la route ;
- ✚ Sensibiliser les seniors au soin de soi (professionnels de la santé) ;
- ✚ Organiser l'information directe des seniors par les assureurs sociaux.

Faciliter la conduite

- ✚ Impliquer les gestionnaires de voirie pour aboutir à une simplification et à une clarification de la signalisation ;
- ✚ Informer les seniors sur la problématique du tourne-à-gauche, de la traversée des chaussées, des giratoires ;

- ✚ Offrir aux séniors la possibilité d'évaluer leur conduite (Implication da autoécoles) et de mettre à jour leurs connaissances (acteurs prévention de terrain) ;
- ✚ Simplifier les guides d'utilisation des véhicules et les adapter à leur utilisation par les séniors ;
- ✚ Sensibiliser les professionnels de l'automobile aux problèmes spécifiques des séniors et promouvoir auprès d'eux le devoir de conseil pour que le véhicule recherché ou proposé corresponde bien aux besoins et capacités du séniors ;
- ✚ Former les commerciaux à cet effet ;
- ✚ Aider les seniors au choix d'un véhicule à ergonomie adaptée ;
- ✚ Informer les assureurs et mutuelles pour qu'ils relaient l'information ;
- ✚ Former des animateurs de journées séniors.

Mettre en place des moyens de substitution à la conduite

- ✚ Evaluer les besoins majeurs des séniors ;
- ✚ Recenser les organismes et acteurs œuvrant sur le créneau ;
- ✚ Développer l'offre de services en matière d'aide au transport ;
- ✚ Diffuser ces informations auprès de tous les acteurs locaux de la prévention en ne se limitant pas à ceux directement concernés par la problématique séniors ;
- ✚ Sensibiliser les collectivités territoriales sur le développement de ce type de services et promouvoir l'échange d'expérience sur ce thème ;
- ✚ Former les relais de prévention de proximité pour l'accompagnement à la cessation progressive de l'activité de conduite ;
- ✚ Promouvoir l'idée que l'arrêt de la conduite n'est pas forcément une perte d'autonomie ;
- ✚ Informer les seniors sur les effets du vieillissement et les dédramatiser ;
- ✚ Mettre en place des partenariats pour recueillir et mettre à jour le recensement des organismes.

ANNEXES

Composition du Comité technique :

Georges SOULAS : Préfecture – Mission Sécurité routière
Gérard DUMORA : Préfecture – Mission Sécurité routière
Sylvie GUIMERA : DDE33 – Observatoire Départemental –
Pilote de la démarche
Jean-Luc MATALONGA : DDE33 – Observatoire Départemental
Pascal DUBOIS : DDE33 – Observatoire Départemental
Emmanuelle GUESDON : DDE33 – Observatoire Départemental
André SCHOELL : Pôle Animation Sécurité Routière Aquitaine
Stéphanie SALVAT ZENATI : Conseil Général de la Gironde
Michel GRANJOU : Conseil Général de la Gironde
Richard STRAINCHAMPS : Direction Interdépartementale
des Routes Atlantiques
Christophe CAILLIEREZ : DDASS
Capitaine F. M.BAILLY : Gendarmerie Nationale EDSR
Joël DONATI : Mutualité Sociale Agricole 33
Capitaine C. JACOB : Service Départemental Incendie et Secours 33
Capitaine Éric FRUGIER : Direction Départementale Sécurité Publique 33
MARTINE PHILIP : Direction Régionale et Départementale Jeunesse et Sports
Sandrine PARADIS : Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Aquitaine
Sébastien DABADIE : Communauté Urbaine de BORDEAUX
Gilbert LAFFARGUE : CRS autoroutière
Michel ROULLAND : CNRACL

Composition des groupes de travail par enjeu :

Deux roues motorisés

Animateurs :

Alain RAMBAUD : Monsieur Moto

Éric Frugier : DDSP

Membres :

Benoît Brunet : FFMC 33

Arnaud Marques : Conseil Général

Pierre Gauter : CUB

Jean Philippe Poumeyrol : Tour de Gassies

Jean-Louis Perez : CFA Blanquefort

Laurent Cabanné : médecin SAMU Bordeaux

Gérard Nadalutti : CRAM

Marc Bordier : La Poste

Pascal Dubois : DDE, ODSR

François Marie Bailly : EDSR 33

André Raynal : BMO Saint-André-de-Cubzac

Jeunes

Animateurs :

Christian LASCAUX : Éducation Nationale

Martine PHILIP : Jeunesse et sport (DRDJS)

Membres :

Patrice GACH : Conseil Général

Christian GERMONPREZ : Fédération Leo Lagrange

Selim KANCAL : DRDJS

Sébastien LABADIE : Prévention Routière

J.-P. CARAIRE : PJJ

F. BLANC : Association VITTAVI

Alcool

Animateurs :

Sylvie Guimera : DDE
Thierry Taveaux : ANPAA

Membres :

Gilles Desveaux : ANPAA 33
Jean-Claude Corseaux : EDSR 33
Joël Martin : AFCAM 33
Charlotte Chelle : DRDJS
Patrick Diet : Vie Libre
Corinne Dubois-Gonnet : SAMU 33
Pierre Moulinet : Commission médicale PC
Michel Schambourg : Vie libre
Catherine Dalm : Médecin DRTEFP
Somaribba : Macumba
Cédric martinez : DRDJS
Anne Chastel : ANPAA 33

Vitesse

Animateurs :

Gilbert Laffargue : CRS autoroute
Philippe CHATAL : CRICR

Membres :

Sylvie Guimera : DDE
Philippe Bouffard Médecin SP
Alain Dehan : EDSR 33
Philippe Chevalier : CSN
Myriam Fabre : GMF
Alain Ménard : ASF
Alain Chambon : CG 33
Pierre Giuliani : DDE Éducation routière
Annie Peyrichou : Psychologue (organisme de récupérations de points)
Hervé Moreno : CRS
Emmanuelle Guesdon : ODSR

Risque Routier Professionnel

Animateurs :

Sandrine PARADIS : CRAMA
Joël DONADI : MSA

Membres :

Denis REAL : Transports Lacassagne
Christian Thibaudeau : GROUPAMA CENTAURE
Philippe Pierre : médecin du travail
Daniel du Flory : THALES
Jean-Marie Terriol : Dassault aviation
Armelle Lebigre : ANPAA
Pascal Romeo : EDSR 33
Claude Duverneix : MSA 33
Sébastien Dabadie : CUB
Nicolas Chambre : club entreprises Pessac
Jean-Claude Barbier : DDTEFP 33
Christophe Ernault : CFA Blanquefort

Seniors

Animateurs :

Serge GIUSTINIANI : Chargé de mission de l'association prévention routière,
Intervenant départemental de sécurité routière
André SCHOELL : Responsable du Pôle d'animation régional
Sécurité Routière Aquitaine

Membres :

Sylvie BERARDI : Responsable de la division de l'action sanitaire et sociale
à la CRAMA
Michel ERVITI : Chargé de Prévention MACIF Sud-Ouest Pyrénées
Alain SEILHEAN : Neuropsychiatre en retraite
Jean-François DESPONS : Médecin retraité, Intervenant départemental
de sécurité routière
Laure PREVOT : Présidente de l'association des aînés ruraux et de son adjoint
Robert BOISGIRARD
Richard ALLEMANY : Délégué Permis de conduire adjoint.
Colette FABRIGOULE : Directeur de recherche au CNRS

REMERCIEMENTS

Ont participé à l'élaboration de ce document :

L'ensemble des services départementaux de l'État
et les membres des réseaux AGIR et ECPA ;
Les Collectivités territoriales, gestionnaires de réseaux ;
Les assureurs sociaux ;
Les associations locales ;
Les représentants d'entreprises et d'organismes socioprofessionnels.

Rédaction :

Mission sécurité routière ;
Pôle D'animation Sécurité Routière Aquitaine.



PRÉFECTURE DE LA GIRONDE
MISSION SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Esplanade Charles-de-Gaulle – 33000 BORDEAUX
Téléphone 05 56 75 32 83 – Télécopie 05 56 75 15 37
Courriel : securite-routiere@gironde.pref.gouv.fr