



SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

2009 - 2012

Ille-et-Vilaine - 35



Sommaire

PREAMBULE : les objectifs du Président de la République pour lutter contre l'insécurité routière en France

	<i>Pages</i>
CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE LA DEMARCHE	5
● Les objectifs du DGO	6
● La démarche d'élaboration du DGO	6
CHAPITRE 2 : CARACTERISTIQUES DE L'ILLE-ET-VILAINE (recensement 2007 *)	10
● La situation démographique	11
● Les entreprises	12
● Les exploitations agricoles	15
● La circulation routière	16
CHAPITRE 3 : ACCIDENTOLOGIE EN ILLE-ET-VILAINE	19
● Accidentologie entre 2002 et 2006 puis entre 2006 et 2008	20
● Classement de l'Ille-et-Vilaine en région Bretagne	22
● 2005, nouvelle définition des ATB : Accident - Blessé - Tué	23
● Bilan des accidents avec représentation graphique	25
● Diagnostic de l'enjeu « alcool » *	27
● Diagnostic de l'enjeu « jeunes 15-24 ans » *	28
● Diagnostic de l'enjeu « vitesse » *	29
● Diagnostic de l'enjeu «deux roues motorisés » *	30
● Diagnostic de l'enjeu « trajets professionnels » *	31
CHAPITRE 4 : ENJEUX ET ORIENTATIONS D'ACTIONS 2009-2012	34
● Enjeu « alcool, drogues et médicaments »	35
● Enjeu « vitesse et environnement »	37
● Enjeu « jeunes – comportements liés à l'âge»	39
● Enjeu « deux roues motorisés et non motorisés»	41
● Enjeu « trajets et missions professionnels »	43
* ANNEXES :	
1. Recensement de la population en Ille-et-Vilaine en 2007	<i>Annexe 1</i>
2. Diagnostic 2002-2006 de l'enjeu « alcool"	<i>Annexe 2</i>
3. Diagnostic 2002-2006 de l'enjeu « jeunes 15-24 ans »	<i>Annexe 3</i>
4. Diagnostic 2002-2006 de l'enjeu « vitesse »	<i>annexe4</i>
5. Diagnostic 2002-2006 de l'enjeu «deux roues motorisés »	<i>Annexe 5</i>
6. Diagnostic 2002-2006 de l'enjeu « trajets professionnels »	<i>Annexe 6</i>

GLOSSAIRE

Document Général d'Orientations 2009 - 2012

OBJECTIFS DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Lors du *Conseil des Ministres restreint du 21 décembre 2007* relatif à la sécurité routière, le Président de la République a fixé **4 objectifs** :

- 1- réduire le nombre de tués sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012,
- 2- diviser par deux les accidents mortels dus à l'alcoolémie excessive,
- 3- diviser par trois le nombre de jeunes tués,
- 4- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux-roues.

Il a précisé les **4 orientations prioritaires** de la politique des pouvoirs publics :

- LUTTER CONTRE :

- 1 - la conduite sous l'emprise de l'alcool,
- 2 - le non-respect du code de la route, en poursuivant notamment le déploiement des radars automatiques,

- AMELIORER :

- 1 - la sécurité des usagers les plus vulnérables,
- 2 - la formation des conducteurs.

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008, sous la présidence du Premier Ministre, a décidé de retenir 5 mesures nécessaires pour combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents qui doivent contribuer à faire reculer les principaux facteurs de risque routier ainsi qu'à la protection des publics très exposés.

Ces **5 mesures** déclinées en objectifs sont :

→1 – COMBATTRE LES COMPORTEMENTS A RISQUES :

➤ Renforcer la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants :

- ✓ Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie,
- ✓ Imposer l'installation d'un éthylotest anti-démarrage en cas de délit de conduite sous l'emprise de l'alcool,
- ✓ Développer des éthylotests électroniques anti-démarrage dans les véhicules de transports d'enfants,
- ✓ Imposer la présence d'éthylotests électroniques dans les discothèques,
- ✓ Interdire toute vente de boissons alcoolisées dans les points de vente de carburant,
- ✓ Combattre la conduite après usage de stupéfiants.

➤ Contrôler et sanctionner davantage les délits routiers :

- ✓ Poursuivre le déploiement du contrôle sanction automatisé,
- ✓ Élaborer et mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers,
- ✓ Instaurer une peine de confiscation obligatoire du véhicule,
- ✓ Lutter contre le trafic de points,

- ✓ Retenir automatiquement le permis après un accident en cas d'homicide involontaire,
- ✓ Mieux réprimer les infractions du code de la route commises par les conducteurs étrangers.

→ **2- RENFORCER LA SECURITE DES USAGERS LES PLUS VULNERABLES :**

➤ *Poursuivre le déploiement de l'éducation routière en milieu scolaire*

➤ *Renforcer les équipements obligatoires pour les usagers vulnérables :*

- ✓ Équiper tous les véhicules d'un gilet rétro-réfléchissant et d'un triangle de pré-signalisation,
- ✓ Équiper tous les cyclistes d'un gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération,
- ✓ inciter au port du casque pour tous les enfants de moins de 11ans lorsqu'ils circulent à vélo.

→ **3- MIEUX FORMER LES FUTURS CONDUCTEURS :**

➤ *Améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire*

➤ *Afficher le taux de réussite à l'examen pour chaque auto-école*

→ **4- PREVENIR LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL :**

➤ *Faire de la conduite un acte professionnel à part entière.*

➤ *Promouvoir la sécurité dans les transports routiers de marchandises :*

- ✓ Développer les actions de prévention en partenariat avec les fédérations professionnelles du transport routier de marchandises ;
- ✓ sanctionner l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite.

→ **5- RENFORCER LA SECURITE DES INFRASTRUCTURES :**

- Développer des contrôles de sécurité des infrastructures routières ;
- mettre en place des commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière ;
- introduire le concept de « zone de rencontre » dans le code de la route.

En réponse aux instructions données,

chaque département doit élaborer
son Document Général d'Orientations (D.G.O.)
pour les années 2009 à 2012.

A l'issue d'un appel à projets,

le **Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière** est rédigé.

Il doit, comme le Plan Départemental des Contrôles Routiers, s'inscrire, chaque année, en cohérence avec les orientations de ce Document Général d'Orientations.

Document Général d'Orientations 2009 - 2012

Chapitre 1

PRESENTATION DE LA DEMARCHE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



OBJECTIFS DU DGO

Le Document Général d'Orientations s'articule autour de trois objectifs :

1/ C'est un **outil de programmation des actions de sensibilisation** sur une période de 4 ans : 2009-2012.

Il définit les axes prioritaires, appelés orientations d'actions, de la politique de la sécurité routière à mettre en œuvre dans le département afin de faire reculer l'insécurité routière en Ile-et-Vilaine. Il doit permettre de contribuer à atteindre les objectifs nationaux.

2/ C'est un **outil de travail partenarial** associant l'État, le Conseil Général, l'Association des Maires d'Ile-et-Vilaine et les acteurs privés et publics concernés par l'insécurité routière. Il permet un partage de la connaissance de l'accidentologie, des discussions et une agrégation des orientations d'actions des principaux acteurs.

3/ C'est un **outil de mobilisation des forces vives** du département permettant de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels.

Le DGO est un document qui peut être modifié en fonction de l'évolution de l'accidentologie constatée durant ces 4 ans.

DEMARCHE D'ELABORATION DU D.G.O.

Le Document Général d'Orientations est élaboré dans une démarche de partenariat et de concertation auprès de trois représentations :

1 – Un comité de pilotage, composé du Directeur de Cabinet du Préfet de l'Ile-et-Vilaine, chef de projet « Sécurité Routière », du Président du Conseil Général, de la Présidente de l'Association des Maires, du Procureur de la République a validé, au regard des statistiques analysées par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière sur la période 2002-2008, les cinq enjeux suivants :

- ✓ **4 enjeux nationaux** : l'alcool, les deux-roues motorisés, les jeunes, la vitesse,
- ✓ **1 enjeu départemental** : les trajets professionnels.

2 – Un groupe de travail constitué par enjeu, dont la composition est citée en annexe 2, se sont réunis en 2009, pour rédiger ce Document Général d'Orientations.

2.1 – ces groupes ont proposé d'intituler les enjeux par rapport au contexte du département de l'Ile-et-Vilaine de la manière suivante :

- ✓ **l'alcool, stupéfiants et médicaments,**
- ✓ **la vitesse et l'environnement,**
- ✓ **les jeunes et les comportements liés à l'âge,**
- ✓ **les deux-roues motorisés et non motorisés,**
- ✓ **les trajets et les missions professionnels.**

2.2 – ces groupes ont défini les orientations d'actions par enjeu selon un canevas commun :

► partage des données caractérisant l'enjeu concerné, bilan critique des actions menées dans le DGO précédent, marges de progrès à explorer,

► propositions d'orientations nouvelles ou à poursuivre, leviers utiles à leur mise en œuvre, freins à connaître pour proposer les orientations, priorisation de ces orientations en fonction de leur importance et de leur impact sur la sécurité routière.

2.3 – Ces groupes ont proposé d'être un lieu d'échange, de réflexion sur l'enjeu retenu, ayant vocation à être une force de propositions en terme d'idées, de modification de la réglementation actuelle, d'innovation et d'expérimentation.

Le groupe de travail « Alcool, stupéfiants et médicaments » et la formation spécialisée sur les questions relatives à la lutte contre la drogue et les conduites addictives, commission restreinte du Conseil départemental de Prévention de lutte contre la délinquance devraient pouvoir collaborer, voire travailler ensemble.

3- Le projet du Document Général d'Orientations a été présenté, le 26 février 2009, au **Conseil Départemental de Prévention de la Délinquance**, d'aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes dont l'arrêté de constitution est présenté en annexe 1.

Il a été également transmis, pour avis, aux intervenants départementaux à la sécurité routière le 18 mai 2009.

APPROBATION DU D.G.O.

Ce Document Général d'Orientations est co signé par le préfet de région Bretagne, Préfet de l'Ille-et-Vilaine, la Présidente de l'Association des Maires 35, le Président du Conseil Général 35 et les Procureurs de la République de Saint-Malo et de Rennes.

MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU D.G.O.

La mise en œuvre et le suivi du DGO sont confiés à la formation spécialisée sur les questions relatives à la lutte contre l'insécurité routière, commission restreinte du Conseil départemental de prévention de la délinquance, d'aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes, définie par l'arrêté préfectoral du 8 septembre 2007.

Les enjeux et des orientations retenus dans le DGO pourront être modifiés d'ici 2012 pour prendre en compte et s'adapter à une éventuelle évolution majeure de la nature de l'accidentologie en Ille-et-Vilaine.

Ce DGO doit être décliné, en 2010, 2011 et 2012, en terme d'actions dans le Plan Départemental Sécurité Routière et, éventuellement, dans le Plan Départemental du Risque Routier.

En conséquence, le préfet procédera, dans le cadre du PDASR, à un appel à projets, en fin de chaque année, voire en début de l'année suivante, auprès des services pour recenser les actions favorisant le partenariat entre acteurs de la sécurité routière.

Document Général d'Orientations 2009 - 2012

Chapitre 2

CARACTERISTIQUES DE L'ILLE-ET-VILAINE



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

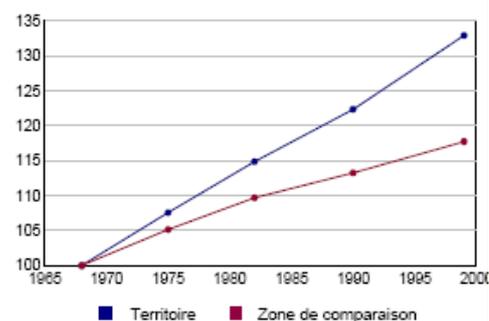
SITUATION DEMOGRAPHIQUE DE L'ILLE-ET-VILAINE

Population

Evolution de la population

	aux recensements (sans doubles comotes)			estimée au 1er janvier 2006
	1982	1990	1999	
Population	749 784	798 718	867 533	938 497
Densité moyenne (hab/km ²)	110,7	117,9	128,1	138,5

Sources : Insee, RP1982 à 1999 dénombremments - Estimations de population au 1er janvier.



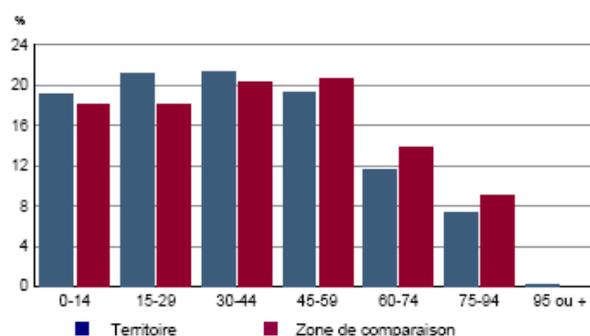
Source : Insee, RP1982 à 1999 dénombremments.

Structure par âge de la population au 1er janvier 2006

Population par grandes tranches d'âge au 1er janvier 2006

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	457 818	100,0	480 679	100,0
0 à 14 ans	91 843	20,1	87 920	18,3
15 à 29 ans	98 925	21,6	98 999	20,6
30 à 44 ans	101 290	22,1	99 010	20,6
45 à 59 ans	89 928	19,6	91 540	19,0
60 à 74 ans	50 890	11,1	58 075	12,1
75 à 94 ans	24 751	5,4	44 080	9,2
95 ans ou plus	191	0,0	1 075	0,2

Source : Insee, Estimations de population au 1er janvier.



Source : Insee, Estimations de population au 1er janvier.

Emploi au lieu de travail par statut et secteur d'activité au 31 décembre 2005

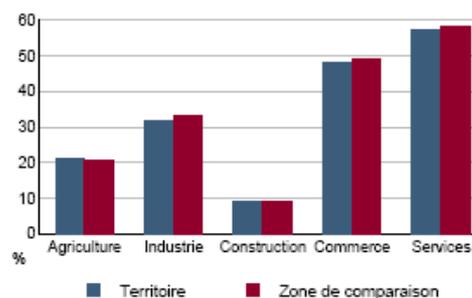
	Nombre	%	Salariés	Non salariés	Evolution 2004 - 2005 Ensemble en %
Ensemble	407 984	100,0	369 426	38 558	0,5
Agriculture	18 788	4,6	5 877	12 911	-0,4
Industrie	70 696	17,3	68 024	2 672	-1,5
Construction	27 879	6,8	23 913	3 966	4,9
Commerce	53 480	13,1	48 178	5 282	1,4
Services	237 181	58,1	223 434	13 727	0,5

Emploi salarié au lieu de travail par sexe et secteur d'activité au 31 décembre 2005

Taux de féminisation des emplois salariés par secteur d'activité au 31/12/2005

	Nombre	Evolution 2004-2005 en %	
		Hommes	Femmes
Ensemble	369 426	0,1	0,9
Agriculture	5 877	3,8	0,6
Industrie	68 024	-2,0	-0,9
Construction	23 913	4,8	7,4
Commerce	48 178	1,9	1,3
Services	223 434	-0,5	1,0

Source : Insee, estimations d'emploi.



LES ENTREPRISES EN ILLE-ET-VILAINE

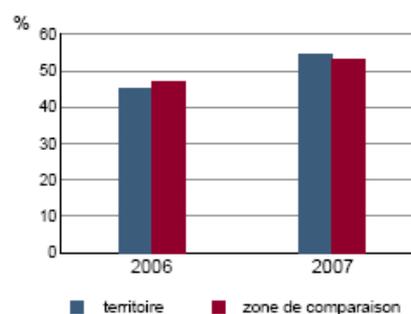
Créations d'entreprises par secteur d'activité en 2007

	Ensemble	%	Taux de création
Ensemble	3 840	100,0	10,7
Industrie	218	5,6	6,9
Construction	566	14,7	11,8
Commerce	896	23,3	11,8
Services	2 162	56,3	10,5

Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, REE (Sirène).

Évolution des créations d'entreprises



Note de lecture : rapport des créations d'une année au nombre total des créations des années 2006 et 2007

Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, REE (Sirène).

Créations d'entreprises individuelles par secteur d'activité en 2007

	Entreprises individuelles créées	Part en % dans l'ensemble des créations
Ensemble	1 914	49,8
Industrie	106	49,1
Construction	271	47,9
Commerce	482	53,8
Services	1 055	48,8

Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, REE (Sirène).

Créations d'entreprises individuelles par secteur d'activité en 2007

	Entreprises individuelles créées	Part en % dans l'ensemble des créations
Ensemble	1 914	49,8
Industrie	106	49,1
Construction	271	47,9
Commerce	482	53,8
Services	1 055	48,8

Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, REE (Sirène).

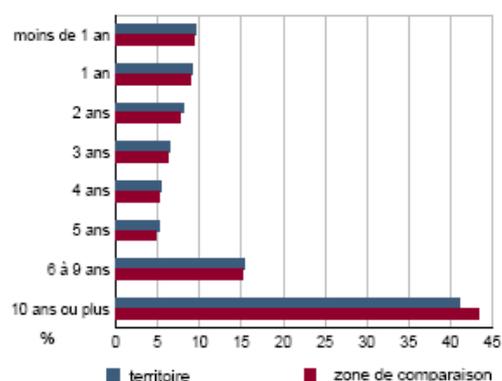
Nombre d'entreprises par secteur d'activité au 1er janvier 2007

	Nombre	Evol. (%) 2000 - 2007
Ensemble	36 032	22,8
Industrie	3 151	0,3
Construction	4 788	20,1
Commerce	7 597	6,8
Services	20 496	35,8

Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, REE (Sirène).

Âge des entreprises au 1er janvier 2007



Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, REE (Sirène).

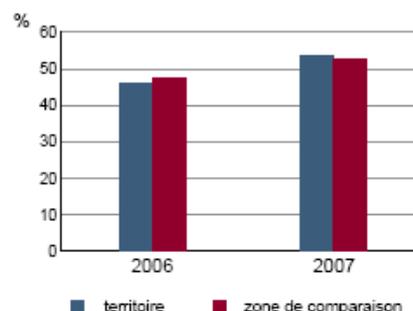
Créations d'établissements par secteur d'activité en 2007

Évolution des créations d'établissements

	Ensemble des établissements		Etablissements sièges créés en %
	Nombre	Taux de création	
Ensemble	4 739	11,0	82,2
Industrie	301	7,7	71,4
Construction	598	11,8	92,6
Commerce	1 118	11,3	79,4
Services	2 722	11,3	82,3

Source : Insee, REE (Sirène)

Champ : activités marchandes hors agriculture.



Note de lecture : rapport des créations d'une année au nombre total des créations des années 2006 et 2007

Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, REE (Sirène).

Nombre d'établissements par secteur d'activité au 1er janvier 2007

	Nombre	Evol. (%) 2000 - 2007
Ensemble	43 028	20,6
Industrie	3 897	0,6
Construction	5 067	20,7
Commerce	9 917	7,7
Services	24 147	31,3

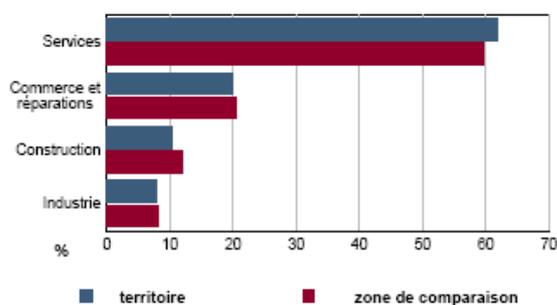
Postes salariés par secteur d'activité au 31 décembre 2006

	Total	%	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 99 salariés	100 salariés ou plus
Ensemble	347 243	100,0	61 612	38 450	58 675	47 385	141 121
Industrie	63 918	18,4	5 709	4 268	7 791	8 672	37 488
Construction	24 136	7,0	7 891	4 709	6 398	2 617	2 521
Commerce et réparations	46 874	13,5	15 621	7 169	9 320	6 477	8 297
Services	212 315	61,1	32 391	22 324	35 166	29 619	92 815

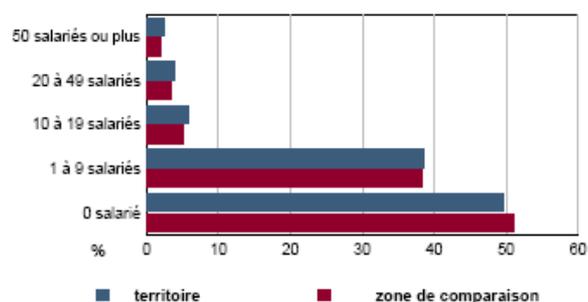
Établissements actifs par secteur d'activité au 31 décembre 2006

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	50 090	100,0	24 811	19 302	2 855	1 917	1 205
Industrie	3 917	7,8	1 505	1 613	311	248	240
Construction	5 115	10,2	2 117	2 378	354	212	54
Commerce et réparations	10 035	20,0	4 442	4 606	533	309	145
Services	31 023	61,9	16 747	10 705	1 657	1 148	786

Répartition des établissements actifs par secteur d'activité au 31 décembre 2006



Répartition des établissements actifs par tranche d'effectif salarié au 31 décembre 2006



**Établissements selon les trois sphères
de l'économie au 31 décembre 2006**

	Nombre	%	Postes salariés	%
Ensemble	50 090	100,0	347 243	100,0
Sphère productive	15 090	30,1	131 448	37,9
Economie résidentielle	32 439	64,8	131 934	38,0
Fonction publique	2 561	5,1	83 861	24,2

Source : Insee, CLAP

Champ : ensemble des activités hors agriculture, défense et intérieu

**Entreprises (sièges sociaux actifs)
par secteur d'activité au 31 décembre 2006**

	Nombre	%
Ensemble	40 438	100,0
Industrie	3 184	7,9
Construction	4 823	11,9
Commerce et réparations	7 662	18,9
Services	24 769	61,3

Source : Insee, CLAP

Champ : ensemble des activités hors agriculture, défense et intérieu

Cf annexe 3

LES EXPLOITATIONS AGRICOLES EN ILLET-ET-VILAINE

Exploitations agricoles

	Nombre d'exploitations		SAU (1) moyenne (ha)	
	2000	1988	2000	1988
Toutes exploitations (2)	14 757	27 022	32	18
dont exploitations professionnelles	9 269	15 119	46	28

(1) : Superficie agricole utilisée

(2) : y compris les exploitations sans SAU

Source : AGRESTE, recensements agricoles, 1988 et 2000

Superficies agricoles

Cheptel

	Exploitations concernées		Superficie (ha)	
	2000	1988	2000	1988
SAU (1) des exploitations sièges	14 488	26 801	465 569	494 701
Terres labourables	11 709	21 971	406 338	386 625
dont céréales	10 244	18 347	142 017	123 034
Superficie fourragère principale	13 041	25 005	283 989	343 242
dont superficie toujours en herbe	10 467	22 380	56 449	124 700
Superficie en fermage (2)	10 115	17 280	309 725	286 351

	Exploitations concernées		Effectif	
	2000	1988	2000	1988
Bovins	9 944	19 063	728 854	800 986
dont vaches	8 918	16 617	283 524	357 625
Volailles	7 771	19 900	10 236 667	6 370 058

Source : AGRESTE, recensements agricoles 1988 et 2000

(1) : Superficie agricole utilisée

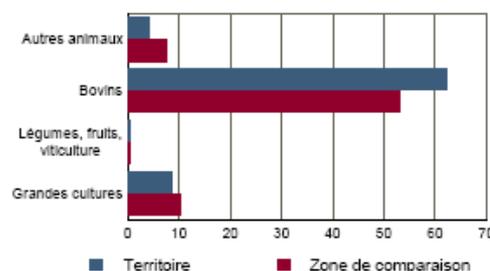
(2) : superficie en ha ou parc en propriété et copropriété

Source : AGRESTE, recensements agricoles 1988 et 2000

Orientation technico-économique des exploitations

Répartition de la SAU selon les principales orientations technico-économiques en 2000

	Exploitations		Superficie agricole utilisée (ha)	
	2000	1988	2000	1988
Ensemble	14 488	26 801	465 569	494 701
dont : grandes cultures	1 927	3 027	40 078	42 170
légumes, fruits, viticulture	363	477	2 317	2 090
bovins	7 244	13 874	290 013	324 827
autres animaux	2 070	3 700	18 854	24 455



Source : AGRESTE, recensements agricoles 1988 et 2000

Source : AGRESTE, recensement agricole 2000

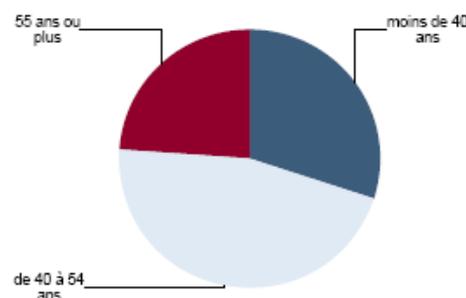
Population - Main d'oeuvre

Répartition des chefs d'exploitation et coexploitants selon l'âge en 2000

	2000	1988
Chefs d'exploitations et coexploitants	17 972	26 315
dont à temps complet	11 296	15 625
Population familiale active sur les exploitations	25 487	46 937
Unités de travail annuel (y.c. ETA-CUMA) (1)	19 872	33 736
dont : UTA familiales	17 426	31 584
UTA salariées	2 240	1 948

(1) : Entreprises de travaux agricoles (ETA), Coopératives d'utilisation de matériel agricole (CUMA)

Source : AGRESTE, recensements agricoles 1988 et 2000



Source : AGRESTE, recensement agricole 2000

LA CIRCULATION ROUTIERE EN ILLE-ET-VILAINE

INFRASTRUCTURES :

	Autoroute	RN	RD	VC	TOTAL
Linéaire en km	50	288	5164	15 000	20 502
en %	0,2	1,4	25,2	73,2	-
% France (2004)	1,0	2,6	36,4	60,0	-
VL/jour	24 330	31 318	2 087	-	-

Près de 80 % du trafic sont supportés par un quart du réseau : autoroute, routes nationales, routes départementales principales et secondaires.

Le trafic moyen (TMJA 2007) sur le réseau départemental et de 2 621 véhicules/jour.

Le **réseau national** est essentiellement constitué de routes à 2 x 2 voies, qui représentent une typologie particulière des accidents de la route par rapport aux routes bidirectionnelles, constituant l'essentiel des réseaux routiers départementaux français.

Les sections les plus chargées en trafic sont les routes nationales et le réseau des routes départementales de 1^{ère} catégorie.

La **rocade rennaise** joue un rôle important quant à la desserte de l'agglomération métropole du département et une fonction de transit interdépartemental de par la configuration du réseau. Rennes est le carrefour entre les axes routiers Ouest/Est et Nord/Sud, la rocade permet de réguler le trafic très important.

En 2009, **28 radars automatiques** sont implantés en Ile-et-Vilaine pour enregistrer la vitesse des véhicules. 12 radars sont installés sur les routes nationales, 16 sur les routes départementales.

PARCS AUTOMOBILES, CAMIONS, CAMIONNETTES :

•Le parc de véhicules légers en circulation (données 2004) :

	Ile-et-Vilaine	France
Nombre de VL particuliers au 01/01/04	452 145	30 582 717
Taux de motorisation VL	56,6	52,3
Nombre de Véhicules utilitaires	78 263	4 783 918
Taux de motorisation V.U.	9,3	8,4

Taux de motorisation = nombre de véhicules pour 100 habitants

Les taux de motorisation en véhicules légers et utilitaires sont légèrement supérieurs à la moyenne française.

**Parc au 1er janvier 2009 des voitures particulières de moins de 15 ans en Bretagne
âge et classe de puissance administrative**

Bretagne

Départements région	Age du véhicule	1 à 4 CV	5 CV	6 CV	7 CV	8 CV	9 CV	10 + 11 CV	12 CV et +	Non dét.	Total
Côtes-d'Armor	< 4 ans	12 425	13 506	12 334	4 881	4 900	2 118	1 284	1 515	2	52 965
	4 et 5 ans	8 664	9 379	8 852	7 271	3 178	1 226	1 325	867	1	40 763
	6 et 7 ans	9 334	11 906	8 576	8 285	2 780	1 089	1 273	812	3	44 058
	8 à 10 ans	11 016	23 934	17 313	11 804	2 418	1 579	1 428	1 039	12	70 543
	11 à 15 ans	13 896	23 495	36 666	19 323	1 443	1 979	2 820	1 090	10	100 722
	Total	55 335	82 220	83 741	51 564	14 719	7 991	8 130	5 323	28	309 051
Finistère	< 4 ans	20 259	22 782	18 989	7 646	7 674	2 992	1 937	2 215	5	84 499
	4 et 5 ans	14 537	16 080	13 987	11 676	4 853	1 831	1 923	1 337	3	66 227
	6 et 7 ans	15 313	19 974	13 516	12 295	3 844	1 514	1 826	1 156	4	69 442
	8 à 10 ans	18 524	39 677	25 436	17 678	3 117	2 211	1 963	1 399	20	110 025
	11 à 15 ans	22 429	38 023	54 636	27 134	1 862	2 531	3 617	1 363	23	151 618
	Total	91 062	136 536	126 564	76 429	21 350	11 079	11 266	7 470	55	481 811
Ille-et-Vilaine	< 4 ans	16 723	20 479	19 601	8 245	8 405	3 296	2 204	2 837	4	81 794
	4 et 5 ans	11 803	14 343	13 318	12 340	5 328	2 040	2 101	1 660	6	62 939
	6 et 7 ans	12 640	18 314	13 054	13 207	4 422	1 875	2 093	1 428	4	67 037
	8 à 10 ans	15 538	36 549	25 425	19 975	4 021	2 826	2 198	1 725	7	108 264
	11 à 15 ans	20 587	33 761	53 184	30 886	2 175	3 372	4 622	1 790	16	150 393
	Total	77 291	123 446	124 582	84 653	24 351	13 409	13 218	9 440	37	470 427
Morbihan	< 4 ans	14 359	16 307	15 287	6 366	6 174	2 612	1 758	2 231	3	65 097
	4 et 5 ans	10 276	11 631	10 867	9 229	4 093	1 651	1 754	1 267	10	50 778
	6 et 7 ans	11 342	14 491	10 562	10 167	3 456	1 448	1 808	1 161	6	54 441
	8 à 10 ans	13 665	28 232	20 238	14 750	3 046	2 073	1 817	1 321	12	85 154
	11 à 15 ans	16 788	28 600	42 373	22 394	1 820	2 579	3 402	1 423	17	119 396
	Total	66 430	99 261	99 327	62 906	18 589	10 363	10 539	7 403	48	374 866
Bretagne	< 4 ans	63 766	73 074	66 211	27 138	27 153	11 018	7 183	8 798	14	284 355
	4 et 5 ans	45 280	51 433	47 024	40 516	17 452	6 748	7 103	5 131	20	220 707
	6 et 7 ans	48 629	64 685	45 708	43 954	14 502	5 926	7 000	4 557	17	234 978
	8 à 10 ans	58 743	128 392	88 412	64 207	12 602	8 689	7 406	5 484	51	373 986
	11 à 15 ans	73 700	123 879	186 859	99 737	7 300	10 461	14 461	5 666	66	522 129
	Total	290 118	441 463	434 214	275 552	79 009	42 842	43 153	29 636	168	1 636 155

•Le parc des poids lourds en circulation :

Parc au 1er janvier 2009 des camionnettes et camions de moins de 15 ans

Bretagne	Moins de 1,5 tonnes	1,5 à 2,5 tonnes	2,6 à 3,5 tonnes	3,6 à 6,0 tonnes	6,1 à 10,9 tonnes	11,0 à 19,0 tonnes	19,1 à 21,0 tonnes	21,1 à 26,0 tonnes	26,1 tonnes et plus	Non dét.	Total
Côtes-d'Armor	5 906	28 989	18 914	51	257	1 430	11	742	227	83	56 610
Finistère	9 522	40 885	28 025	123	505	1 861	20	924	266	81	82 212
Ille-et-Vilaine	8 209	45 376	28 205	91	458	3 338	20	1 571	555	106	87 929
Morbihan	6 144	31 633	22 949	60	272	1 610	16	892	506	58	64 140
Bretagne	29 781	146 883	98 093	325	1 492	8 239	67	4 129	1 554	328	290 891
Total national	486 272	2 562 486	1 665 277	6 986	32 875	148 603	1 614	58 249	22 874	4 715	4 989 951

•Le parc des voitures, tricycles et deux roues :

Immatriculations en 2008 de voitures et de motos neuves et classe de puissance administrative

Région et départements	Voitures	Tricycles et quadricycles	MTL (1)	MTT1 (2)	MTT2 (3)				Total motos	
					< 6 CV	6 CV	7 à 9 CV	> 9 CV		Total
Côtes-d'Armor	279	386	504	86	14	130	328	153	625	1 601
Finistère	255	476	793	115	19	215	509	246	989	2 373
Ille-et-Vilaine	255	546	960	136	26	241	588	321	1 176	2 818
Morbihan	331	367	782	131	18	204	482	249	953	2 233
Bretagne	1 120	1 775	3 039	468	77	790	1 907	969	3 743	9 025
Total nationale	15 821	49 703	117 844	17 363	8 240	16 878	50 869	26 501	102 488	287 398

(1) Motocyclettes légères

(2) Motocycles de puissance ≤25 kW et 0,16 kW/Kg, hors motocyclettes légères

(3) Autres motocyclettes

Source : SOeS, Fichier central des automobiles

Immatriculations en 2008 des voitures et des motos d'occasion

Région et départements	Voitures	Motos
Côtes-d'Armor	616	4 295
Finistère	515	5 804
Ille-et-Vilaine	486	6 907
Morbihan	568	5 403
Bretagne	2 185	22 409
Total en métropole	30 736	579 916

Source : SOeS, Fichier central des automobiles

Constat : Stagnation du trafic des deux roues, une hausse des accidents et une baisse des immatriculations des deux roues légers.

•Le parc des autobus et autocars :

Parc au 1er janvier 2009 des autobus et autocars de moins de 20 ans et nombre de places assises

Région et départements	Autobus			Autocars		
	10 à 29 places	30 à 59 places	60 places et +	10 à 29 places	30 à 59 places	60 places et +
Côtes-d'Armor	37	46	2	106	285	186
Finistère	109	170	1	218	359	419
Ille-et-Vilaine	144	268	24	154	468	494
Morbihan	70	140		177	438	341
Bretagne	360	624	27	655	1 550	1 440
Total national	10 983	14 421	1 008	14 965	28 905	22 592

•Le parc des tracteurs :

Parc au 1er janvier 2009 des tracteurs routiers de moins de 10 ans

et classe de puissance administrative

Région et départements	Moins de 11 CV	11 à 16 CV	17 à 20 CV	21 à 25 CV	26 à 31 CV	32 CV	33 CV et plus	Non dét	Total
Côtes-d'Armor			2	7	903	1 095	608		2 615
Finistère	2		15	16	947	1 158	989		3 127
Ille-et-Vilaine	4		6	27	2 316	2 194	2 015		6 562
Morbihan	3			17	1 415	1 425	1 046		3 906
Bretagne	9		23	67	5 581	5 872	4 658		16 210
Total national	259	40	417	1 471	90 803	72 482	56 554	33	222 059

FORMATION INITIALE DU CONDUCTEUR :

Permis de conduire de conduire délivrés en Ille-et-Vilaine de 2002 à 2007

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Permis de conduire AL	39	52	52	44	51	63
Permis de conduire A	1 791	1 825	1 847	1 830	1 893	2 001
Permis de conduire B	11 711	9 055	9 378	10 665	11 136	11 254
dont AAC	3 780	3 486	3 167	3 697	4 056	4 170
soit	32,28%	38,50%	33,77%	34,66%	36,42%	37,05%
Taux reçus AAC en 1 ^{ère} présentation	71,62%	67,11%	67,71%	70,82%	68,68%	67,96%
Taux reçus hors AAC en 1 ^{ère} présentation	51,56%	47,97%	47,14%	47,96%	48,32%	48,39%
Permis de conduire de conduire C, D, EC.	932	963	1 073	1 176	1 193	1 187
Total permis de conduire délivrés	14 473	11 895	12 350	13 715	14 273	14 505

Apprentissage Anticipé de la Conduite

Permis C : véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5T. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg.

Permis EC : ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg.

Permis D : véhicules de transports en commun.

Document Général d'Orientations 2009 - 2012

Chapitre 3

ACCIDENTOLOGIE EN ILLE-ET-VILAINE



ACCIDENTOLOGIE DE 1998 à 2002 EN ILLE-ET-VILAINE

Années	Accidents Corporels	Tués	
1998	1414	109	• 6 945 accidents
1999	1432	123	• 535 tués
2000	1461	93	• 2 219 blessés graves
2001	1548	82	• 6 919 blessés légers
2002	1272	127	
2003	1022	92	

« Les accidents en rase-campagne » :

- 44% des accidents en rase campagne et dans les agglomérations de moins de 5000 habitants,
- 99 % de tués contre 83 % en France en 2002.

La ville de Rennes enregistrait 48 % des accidents et 6% des tués dont 42 % d'accidents et 6% de tués en agglomération.

« Les deux roues légers » :

- 32 % des accidents contre 20 % en France,
- 12 % des tués contre 8 % en France.

Constat : sur-représentation en agglomération avec 42 % des accidents impliquant des deux roues légers contre 30 % en France.

« Les jeunes usagers » :

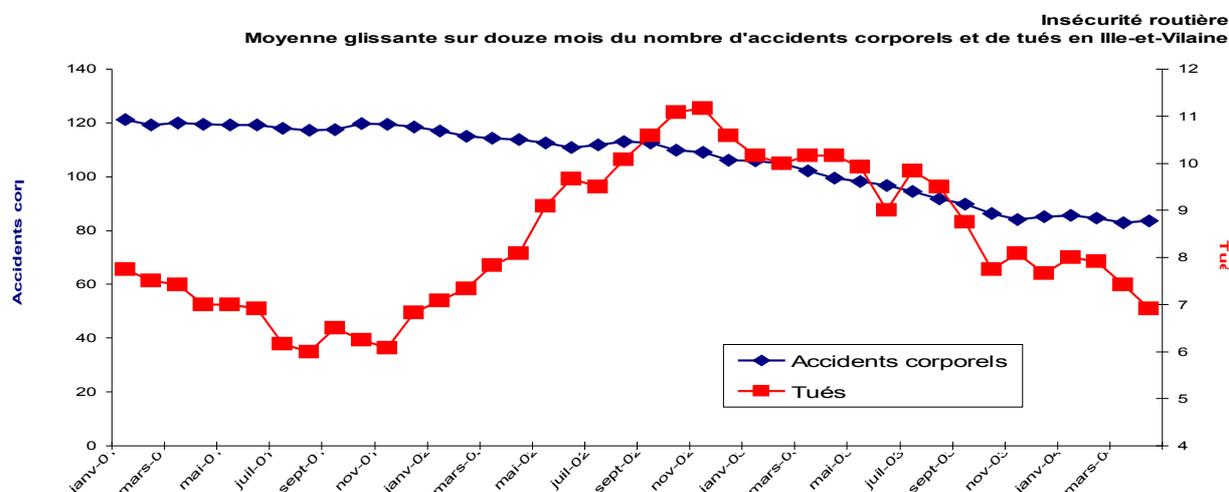
- la classe des 0-13 ans est fortement impliquée dans les accidents de bicyclette et de véhicules en tant que passagers.
- La classe 14-17 ans est représentée par 10 % des blessés des accidents de la route.
- La classe 18-24 ans est représentée par 26% des blessés des accidents de la route.

« L'alcool » :

- 12 % des accidents,
- 25 % des tués.

« Les trajets professionnels » :

- 21 % des accidents.



- 18 % des tués.

D'où les enjeux fixés pour 2004-2008

Le précédent document général d'orientations 2004-2008 avait donc fixé les cinq enjeux suivants :

- Les accidents en rase campagne,
- Les jeunes usagers,
- Les trajets professionnels,
- Les deux roues légers,
- L'alcool,



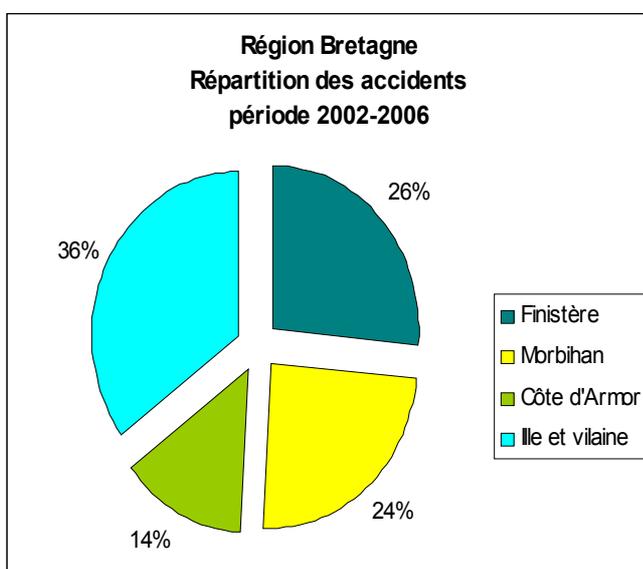
CLASSEMENT DE L'ILLE-ET-VILAINE EN REGION BRETAGNE POUR LA PERIODE 2002-2006

L'Observatoire National de la Sécurité Routière publie un Indicateur d'Accidentologie Locale (I.A.L.) qui permet de situer chaque département par rapport aux autres.

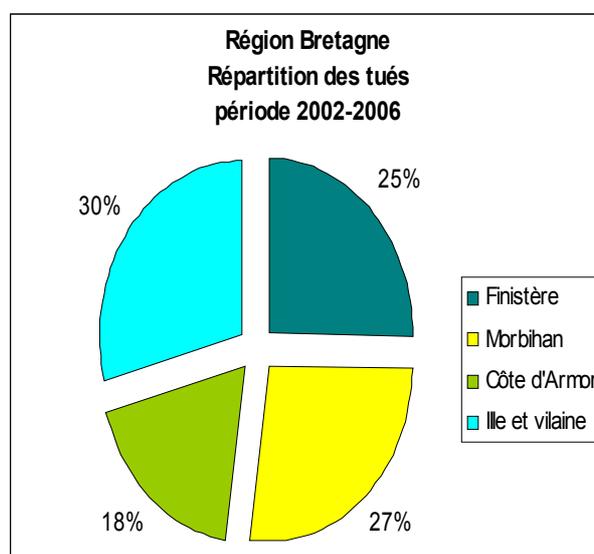
L'Ille-et-Vilaine, avec un indicateur d'accidentologie locale 2002-2006 de 0,81 pour les tués, se situe dans le peloton des "meilleurs" départements en indice global des tués.

Entre 2002 et 2006, l'Ille-et-Vilaine est le premier département de la région Bretagne par sa population. Il est également le premier par le nombre d'accidents corporels (36%) et le premier par le nombre de tués (30%).

Répartition des accidents corporels :

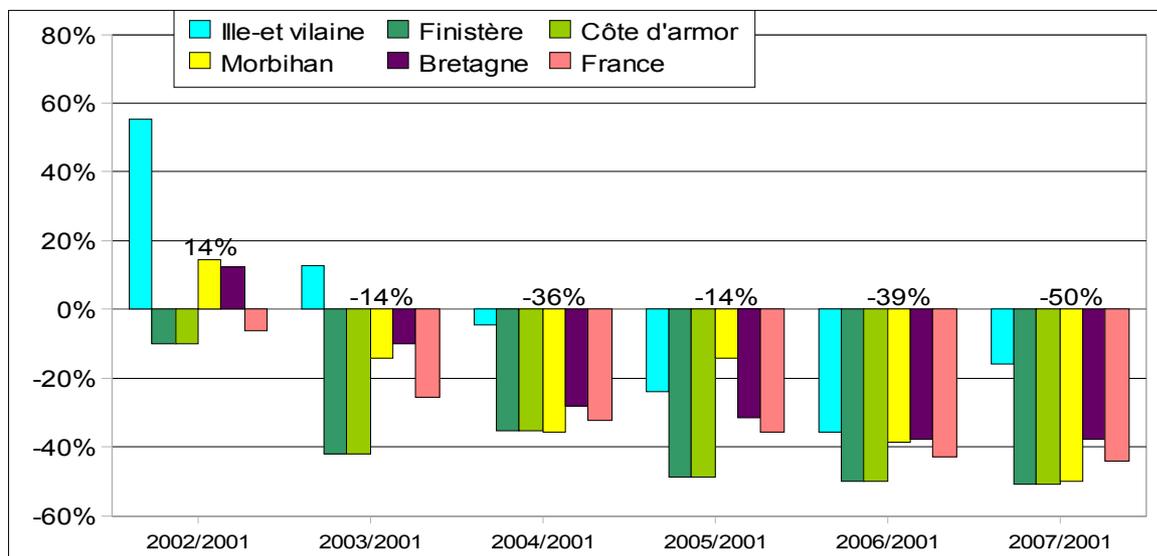


Répartition des Tués :



L'Ille-et-Vilaine est un axe de transit important, carrefour des départements normands, bretons et des Pays de la Loire. De plus, les contrôles d'alcoolémie, de stupéfiants et de vitesse ont été renforcés notamment depuis l'achat de matériel de dépistage.

Evolution du nombre de tués en Bretagne :



2005 : NOUVELLES DEFINITIONS : ACCIDENT/BLESSE/TUE - DONNEES STATISTIQUES DIFFERENTES-

Au conseil des ministres du 13 octobre 2004,
le Président de la République a demandé que
"le système de recensement des victimes soit, dès 2005,
encore plus précis, à l'instar de ceux adoptés
par nos principaux voisins européens."

Conséquence :

Les chiffres des tués et des blessés recensés les années précédents 2005 ne peuvent être additionnés avec les chiffres recensés à partir de 2005 d'où l'absence des totaux dans les tableaux présentés par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière.

Pour donner suite à cette demande, une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures » est entrée en application le 1er janvier 2005. Elle se décline en 4 modalités :



« Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- provoque la **mort** ou la **blessure** d'une ou plusieurs personnes,
- survient sur une voie ouverte à la **circulation publique**,
- implique au moins un véhicule **roulant** ou se **déplaçant**,

en **excluant les actes volontaires** (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles

Sont donc exclus tous les accidents matériels

ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi les usagers impliqués, on distingue :

- les **victimes** : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
- les **indemnes** : personnes impliquées non victimes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués à trente jours** : victimes **décédées sur le coup ou dans les trente jours** qui suivent l'accident
- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital **plus de 24 heures**,
- les **blessés non hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux , **non hospitalisés** ou admises comme patients à l'hôpital **moins de 24 heures**.

**Le tableau suivant donne quelques exemples
précisant la définition à retenir
suivant les domaines usuels (infrastructure, véhicule et usagers)
et en fonction de critères bien définis :**

Domaine	critère	Exemple d'application	Prise en compte dans le BAAC
Infrastructure	Circulation publique	chemin non carrossable	Non
		rallye fermé à la circulation publique	Non
		rallye ouvert à la circulation publique	Oui
		voie privée ouverte à la circulation (ex : parking centre commercial)	Oui
		piste cyclable matérialisée	Oui
Véhicule	Véhicule en mouvement	véhicule en stationnement	Non
		incendie d'un véhicule en stationnement	Non
		incendie d'un véhicule roulant	Oui
	Définition du véhicule	bicyclette	Véhicule
		Patinette à moteur	Non : piéton
Usager	Blessé	soin médical	oui
		simple observation sans traitement	Non : indemne
		refus de soins	Non : indemne
		blessure par accident	oui
Cause directe de la blessure ou de la mort	Evènements exceptionnels	Chute d'arbre sur un véhicule roulant	Non
	Acte volontaire – homicide	Projectile volontairement lancé sur un véhicule roulant	<i>(pour les victimes directes)</i>
	Cause médicale	Malaise cardiaque	Oui <i>(pour les victimes indirectes)</i>

BILAN DES ACCIDENTS 2002-2006

Le nombre d'accidents Corporels :

Depuis 2002, le nombre d'accidents corporels a reculé de 23% en Ille-et-Vilaine. Après une baisse importante enregistrée en 2003 qui correspond au lancement du programme des radars automatiques, les chiffres ont légèrement remonté avant de retrouver une orientation à la baisse.

<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
1261	1035	1047	1056	1007

Le nombre de tués :

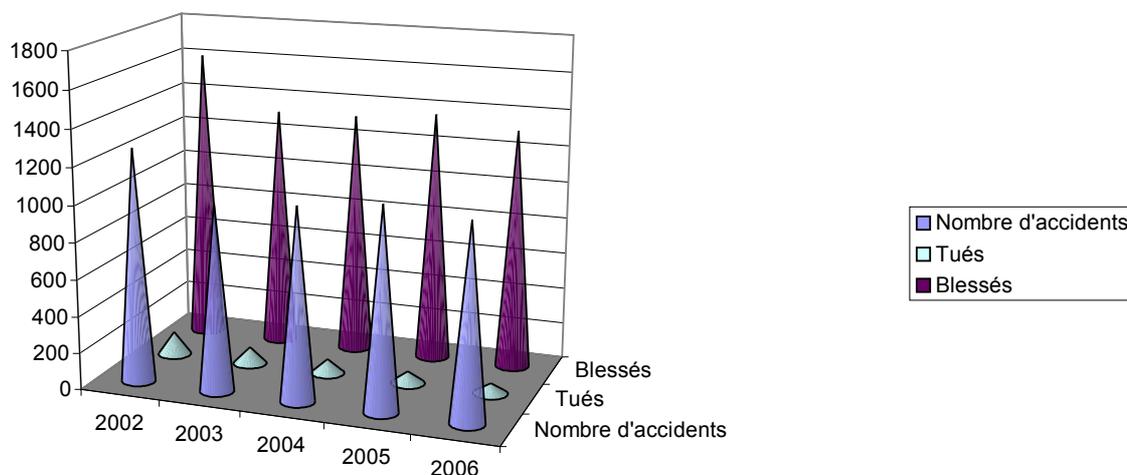
Entre 2002 et 2006, le nombre de tués a été plus que divisé par deux. Les années 2007 et 2008 ont connu une augmentation sensible. La tendance générale est cependant à une nette baisse avec une moyenne annuelle de 72 tués entre 2003 et 2008 contre 107 sur la période 1997-2002.

<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
127	92	78	66	56

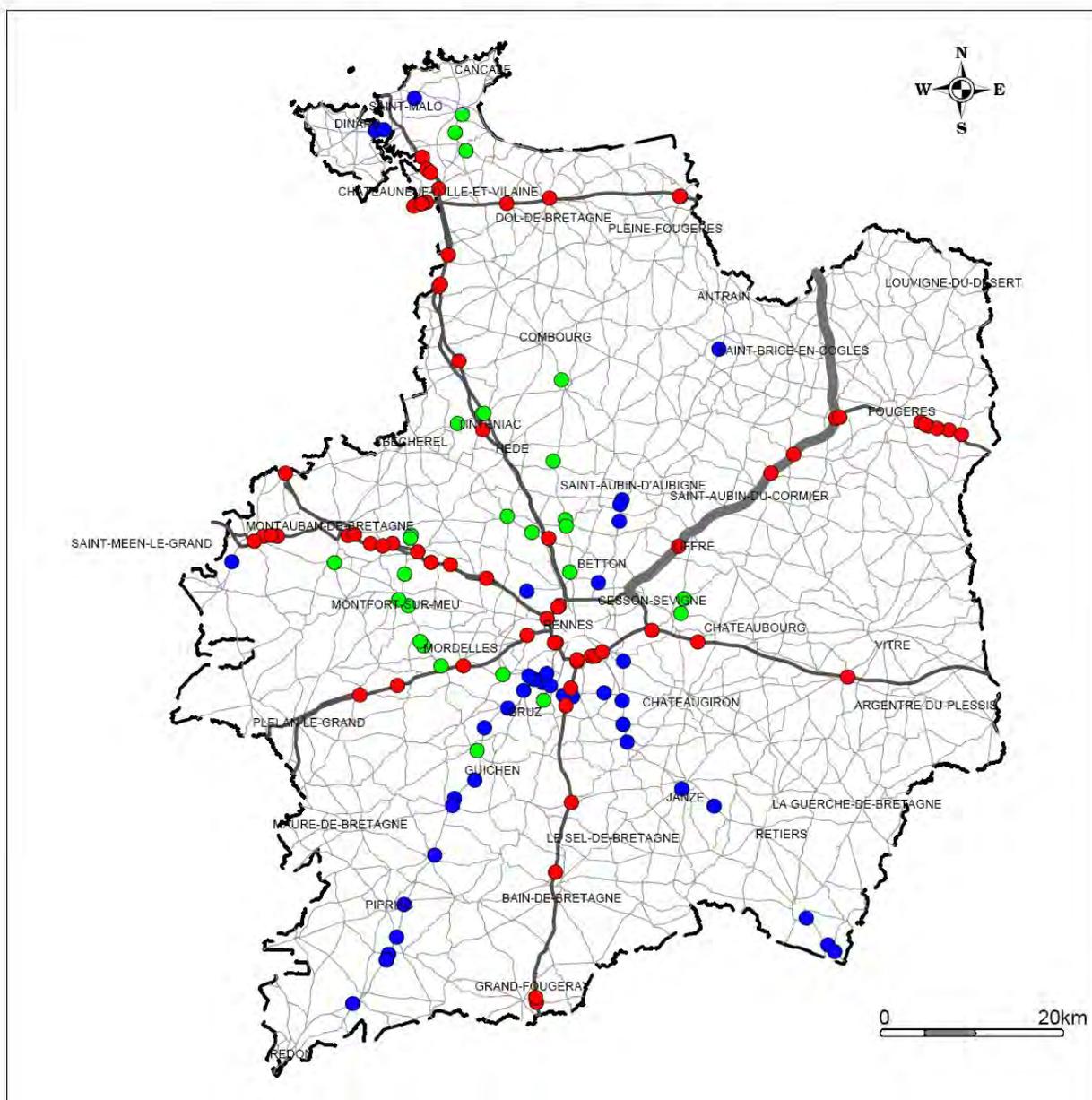
Le nombre de blessés :

Les évolutions du nombre de blessés suivent celles du nombre d'accidents avec une baisse globale de 28% entre 2002 et 2008 : forte baisse en 2003, légère remontée en 2004-2005 puis retour d'une orientation à la baisse depuis 2006.

<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
1601	1346	1348	1363	1297



DGO 2009-2012
Répartition géographique des accidents mortels
Période étudiée : 2002-2006



Légende

- Autoroute et routes nationales
- Routes départementales de 1ère catégorie
- Routes départementales de 2ème catégorie

Sur ce réseau, 200 accidents mortels ont eu lieu en 5 ans, soit 52 % de la totalité des accidents mortels.

DIAGNOSTIC 2002-2006 – ENJEU « ALCOOL »

DONNEES GENERALES :

Entre 2002 et 2006, on déplore **668 accidents liés à l'alcool**, soit près de 14 % du nombre d'accidents corporels de l'Ille-et-Vilaine.

On décompte **104 accidents mortels liés à l'alcool**, soit 31,2 % environ du nombre d'accidents mortels (pourcentage légèrement au-dessus de celui de la France – 30,7 % en 2004). Néanmoins, le pourcentage d'accidents corporels dans le contexte étudié est supérieur à celui de la France (13,8 % contre 9,5 %).

L'évolution des accidents liés à l'alcool suit celle des accidents corporels dans le département, à savoir une tendance générale à la baisse.

VICTIMES :

Tués :

Entre 2002 et 2006, **108 usagers sont décédés** dans un accident lié à l'alcool. La majorité des usagers impliqués dans un accident de cette typologie avaient **entre 25 et 44 ans (47)**.

Le nombre de véhicules impliqués le plus important est celui des **véhicules légers (57 usagers)**. Parmi les usagers décédés, **88 étaient en situation d'infraction, voire de délit d'alcoolémie**. Il est à signaler que la grande majorité des usagers avaient une alcoolémie **dépassant les 0,8 g/l (79 victimes)**.

Il est également à noter que **sur les 8 piétons décédés, 6 avaient une alcoolémie positive**. Le pourcentage d'usagers tués impliqués dans un accident avec alcool est en deçà de la référence nationale (29,8% contre 31,4%).

Blessés :

Durant la période étudiée, **901 blessés** sont impliqués dans un accident corporel avec alcool. La majorité d'entre eux s'inscrit dans la catégorie des **25-44 ans**.

Les **piétons entre 18 et 24 ans** représentent une fraction importante.

Les conducteurs en état d'alcoolémie, sanctionnés pour 67 % des cas pour infraction (de 0,5 g à 0,8 g d'alcool par litre de sang) et 54 % pour délit (au-delà de 0,8g d'alcool par litre de sang) avaient moins de 5 ans de permis de conduire.

CIRCONSTANCES :

Les accidents étudiés ont lieu le plus fréquemment les **week-end** (à partir du vendredi). Les plus nombreux se sont produits **après le déjeuner** (vers 14 heures) et à partir de **18 heures jusqu'à 23 heures** les jours ouvrables.

Pour les week-end, veilles de fêtes et fêtes, les plus nombreux se sont passés entre minuit et 6 heures du matin.

2/3 des accidents corporels concernés ont lieu de jour. Un peu plus de la moitié s'est produit hors agglomération et 75 % hors intersection.

DIAGNOSTIC 2002-2006 - ENJEU « JEUNES 15-24 ans »

DONNEES GENERALES :

Entre 2002 et 2006, **2 662 accidents corporels** impliquent un jeune de **15 à 24 ans**, dont **184 accidents mortels** (soit environ 7%).

Le nombre d'accidents mortels est en baisse constante (58 en 2002 contre 26 en 2006).

VICTIMES :

Tués :

Durant cette période, sur **205 tués** dans cet enjeu, **117 avaient entre 15 et 24 ans** (soit 27,9 % du nombre total de tués). Ce pourcentage rejoint celui de la référence nationale (27,6% en 2004)

La catégorie particulièrement touchée est celle des **18-24 ans (avec 100 morts)**.

Parmi les usagers tués, **22 étaient en situation d'alcoolémie illégale** (dont 17 en délit et au dessus d'1g/l). Ils représentent environ 19% du nombre total de tués dans cette catégorie.

Blessés :

Durant la période étudiée, **3 644 blessés** ont été impliqués dans un accident corporel impliquant un jeune de 15-24 ans.

La majorité d'entre eux s'inscrit dans la catégorie des 18-24 ans. On peut noter également que la catégorie de véhicule la plus impliquée dans les accidents graves est le **cyclomoteur**.

Les conducteurs en situation d'alcoolémie positive sont en majorité dans la fourchette **1 à 2 g d'alcool par litre de sang**.

CIRCONSTANCES :

Les accidents corporels concernant la catégorie susvisée se situent notamment au cours des mois de **septembre et octobre**.

Dans les jours ouvrables ainsi que les week-ends, veilles de fêtes et fêtes, le plus d'accidents dans la catégorie de véhicule se situe aux alentours de **18 heures**.

Comme les autres enjeux, on remarque que la majorité des accidents corporels ont eu lieu **hors intersection et sur voirie communale**. On peut noter qu'ils se sont produits en agglomération (la majorité en agglomération de plus de 100 000 habitants).

Cf annexe 6

DIAGNOSTIC 2002-2006 – ENJEU « VITESSE »

DONNEES GENERALES :

Il a été recensé **226 275 excès de vitesse** en Ile-et-Vilaine en 2007 (contre 256 047 en 2006).

Les excès de vitesse sont donc en baisse et notamment ceux constatés par les contrôles de sanction automatisés (204 438 en 2007).

Néanmoins, il est à signaler que les excès de vitesse hors Contrôle Sanction Automatisée sont en augmentation entre 2006 et 2007 (18 477 en 2006 ; 21 837 en 2007, soit une évolution de 11,6%).

3 343 suspensions du permis de conduire dont 157 suspensions pour excès de vitesse ont été pratiquées par les forces de l'ordre en 2006.

Il n'est toutefois pas possible de déterminer aisément la vitesse des véhicules lors d'un accident. Selon l'état du véhicule ou les témoignages des impliqués, une vitesse excessive peut être mise en avant sans que des données objectives ne puissent l'étayer.

La mise en œuvre du programme des **radars automatiques en 2002** a, en effet, permis de faire diminuer les vitesses moyennes pratiquées sur tous les réseaux. Une étude a montré que 75% de la baisse des accidents enregistrés depuis 2002 était à mettre au crédit des radars automatiques.

Il n'en demeure pas moins que la vitesse reste un **enjeu majeur** de sécurité routière. Certains usagers conservent en effet un **comportement irresponsable** en s'affranchissant des limitations de vitesse.

Sans forcément enfreindre la règle, **l'inadaptation de sa vitesse** aux conditions de circulation (trafic, météo) est également source de nombreux accidents.

Cf annexe 7

DIAGNOSTIC 2002-2006 - ENJEU « DEUX ROUES »

DONNEES GENERALES :

Entre 2002 et 2006, on déplore **1 923 accidents corporels** ayant impliqué un véhicule deux roues motorisés, soit près de 36 % du nombre d'accidents corporels en Ille-et-Vilaine (comparable à celui de la France en 2004).

On décompte **86 accidents mortels** dans l'enjeu étudié, soit 22,4% environ du nombre d'accidents mortels (pourcentage en deçà de celui de la France – 24,3 % en 2004).

L'évolution des accidents liés à l'alcool suit celle des accidents corporels dans le département, à savoir une tendance générale à la baisse.

VICTIMES :

Tués :

Entre 2002 et 2006, **90 usagers sont décédés** dans un accident impliquant un véhicule deux roues motorisés.

Les catégories d'âge des usagers impliqués dans un accident de cette typologie étaient en majorité les **18-24 ans (29) et 25 – 44 ans (31)**, soit 14,3 % en pourcentage par rapport au nombre total du nombre de tués dans le département.

Le nombre de véhicules impliqués le plus important est dans la catégorie **motocyclette** (42 usagers).

Parmi les usagers décédés, **17 était en situation d'infraction, voire de délit d'alcoolémie**. Il est à signaler que la grande majorité des usagers avaient une alcoolémie dépassant les **0,8 g/l** (16 victimes).

Le pourcentage d'usagers tués dans un véhicule deux roues motorisés est en deçà de la référence nationale (19,3% contre 24,3%).

Blessés :

Durant la période étudiée, **2 132 blessés** ont été impliqués dans un accident corporel impliquant un deux roues motorisés.

La majorité d'entre eux s'inscrit dans la catégorie des **25-44 ans et les 18-24 ans**.

On peut noter également que la catégorie de véhicule la plus impliquée dans les accidents graves est la **motocyclette**.

Les conducteurs en situation d'alcoolémie positive sont en majorité dans la fourchette **1 - 2 g/l**.

CIRCONSTANCES :

Le plus grand nombre d'accidents se situe sur les mois de **mai, juin, septembre et octobre**.

Dans les jours ouvrables, le plus d'accidents dans la catégorie de véhicule se situe aux alentours de **18 heures**.

On peut noter que les accidents impliquant un véhicule deux roues motorisés ont eu lieu hors intersection (56%) et sur voie communale, en agglomération (2/3 environ).

Cf annexe 8

1- ACCIDENTS CORPORELS DANS LE CADRE D'UN DEPLACEMENT DOMICILE/TRAVAIL

GENERALITES:

L'étude d'accidents corporels suivant le type de trajets montre que les accidents impliquant au moins un usager effectuant un trajet domicile/travail représentent **plus de 20 % des accidents corporels** (21,38 %).

Entre 2002 et 2006, on décompte **1 156 accidents corporels, dont 80 accidents mortels**. Parmi ceux-ci, 55 accidents mortels concernent effectivement des usagers réalisant un **trajet domicile travail, soit plus de la moitié**. Ils représentent 65 % de l'ensemble de tués durant la période étudiée.

Le nombre d'accidents concernés tend à augmenter d'année en année depuis 2004 (223 en 2004 ; 260 en 2006). Certes, le nombre de tués baisse (de 21 en 2002, il passe à 13 en 2006). Néanmoins, les accidents concernés sont de plus en plus graves du fait de l'augmentation croissante du nombre de blessés hospitalisés.

LOCALISATION :

Les accidents sur **routes nationales ou départementales** représentent la moitié de tous les accidents corporels dans le cas des trajets domicile travail. Ils surviennent essentiellement sur la couronne délimitée par **la rocade de Rennes** (RN 136) et la **deuxième ceinture**.

D'autres axes sont également marqués, essentiellement la **RN 137** (déclassée en RD 137 en 2006 ; route de Rennes – Saint Malo) ; la **RN 12** (Rennes Alençon) ; la **RD 155** (route de Fougères – Saint Malo) ; la **RD 177** (Rennes – Redon) ; la **RD 777** (Vitré - Janzé) voire la **RD 463** (Rennes – Angers).

Il est à noter l'approche des **villes de plus de 10 000 habitants**, ainsi que les communes de Chantepie, Saint Grégoire, Noyal Chatillon sur Seiche, Janzé, Combours ou Guichen.

REPARTITION DES ACCIDENTS DANS LE TEMPS :

On peut remarquer que 77% des accidents ont lieu **de jour**. Les accidents de la typologie étudiée sont le plus nombreux au mois de **septembre**, les **mercredi et jeudi**.

USAGERS :

Dans le cadre des accidents domicile/travail, les accidents les plus graves impliquent un **conducteur cadre moyen ou ouvrier**, deux catégories victimes décédées pour ces mêmes accidents (25 cadres moyens ou employés ; 32 ouvriers).

2- ACCIDENTS CORPORELS DANS LE CADRE D'UN TRAJET PROFESSIONNEL

GENERALITES :

L'étude d'accidents corporels suivant le type de trajets montre que les accidents impliquant au moins un usager effectuant un trajet professionnel représentent près de **17 % des accidents corporels** (16,91%).

Entre 2002 et 2006, on décompte **914 accidents corporels, dont 90 accidents mortels**. Parmi ceux-ci, 10 accidents mortels concernent effectivement des usagers réalisant un trajet utilisation professionnelle. Ils représentent 11 % de l'ensemble de tués durant la période étudiée.

Le nombre d'accidents concernés diminue de façon significative d'année en année (222 en 2002 ; 167 en 2006). La gravité des accidents étudiés évolue de façon aléatoire.

LOCALISATION :

Les accidents sur **routes nationales ou départementales** représentent près de la moitié de tous les accidents corporels dans le cas des trajets mission professionnelle. Ils surviennent essentiellement sur la couronne délimitée par la **rocade de Rennes** (RN 136) et la **deuxième ceinture**.

D'autres axes enregistrent des accidents : essentiellement la **RN 137** (déclassée en RD 137 en 2006 ; route de Rennes – Saint Malo) ; la **RN 24** (Rennes Lorient) ; la **RD 177** (Rennes – Redon) ; la **RD 777** (Vitré – Janzé), ainsi qu'à l'approche des villes de plus de 10 000 habitants telles que les communes de Chantepie, Saint-Grégoire, voire Montauban-de-Bretagne.

REPARTITION DES ACCIDENTS DANS LE TEMPS :

On peut remarquer que 85% des accidents ont lieu de **jour**. Les accidents de la typologie étudiée sont le plus nombreux au mois de **septembre, les mardi, mercredi et vendredi**.

USAGERS :

Dans le cadre des accidents trajets professionnels, les accidents les plus graves impliquent un **conducteur cadre moyen ou un conducteur professionnel voire un ouvrier**.

C'est la catégorie des conducteurs professionnels que l'on trouve le plus grand nombre de tués (4). Il est à souligner que la catégorie des cadres moyens ou employés concentrent le plus grand nombre de blessés hospitalisés.

ACCIDENTS DE CIRCULATION EN ILLE-ET-VILAINE
TRAJETS PROFESSIONNELS

	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de trajets	1043	1028	1118	982	1046
Trajets graves	129	136	122	107	66
Trajets mortels	9	12	9	6	0

Source : CRAM

ACCIDENTS DE CIRCULATION EN ILLE-ET-VILAINE
MISSIONS PROFESSIONNELLES

	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de missions	304	297	306	324	315
Missions graves	47	40	38	36	28
Missions mortelles	2	2	1	2	4

Source : CRAM

Données issues d'une requête CASSIOPEE interrogeant la base vivante SGE (univers BDD). Celles-ci peuvent donc être différentes des données statistiques figées (SGE-TECHNO) des années concernées, notamment pour les graves (imputation des taux longtemps après l'AT).

Cf annexe 9

Document Général d'Orientations 2009 - 2012

Chapitre 4

LES ORIENTATIONS D'ACTION PAR ENJEU

2009-2012



Enjeu Alcool – Stupéfiants - Médicaments

Animateurs : FNTR et Prévention Routière

Contexte :

L'alcool au volant est, en 2006, le premier facteur d'accident sur la route. 26,2 % des vies pourraient être sauvées si tous les conducteurs respectaient la limitation légale (taux inférieur à 0,5 g/l de sang).

- Le comité interministériel de la sécurité routière du 13 février 2008 a fixé pour objectif de diviser par 2 le nombre d'accidents mortels dus à une alcoolémie excessive d'ici fin 2012.
- L'enjeu Alcool est une priorité majeure de l'action de l'Etat en matière de sécurité routière (circulaire 2 mars 2009 du ministre de l'Intérieur).
- La lutte contre l'alcool est de longue date une priorité pour les forces de l'ordre puisque la problématique en Bretagne débordant le plus largement le simple cadre de la sécurité routière.
- Le nombre de dépistage élevé témoigne d'une présence permanente des forces de l'ordre sur les réseaux.
- La consommation d'alcool, couplé avec la drogue et les médicaments, est définie comme **un acte de délinquance au même titre que la violence, les troubles à l'ordre public, les dégradations..** L'alcool tue chaque année des dizaines de milliers de personnes (cancer, maladie du foie...),
- **Malgré les campagnes de prévention et une pression répressive accrue, l'alcool est toujours présent dans plus d'un tiers des accidents mortels ces dernières années en Ile-et-Vilaine.**

Rappel des chiffres :

- En Ile-et-Vilaine, l'alcool est en cause dans 40 % des accidents mortels ces trois dernières années : 25 morts en 2006, 24 en 2007, 27 en 2008.
 - Les jeunes 18-24 représentent un tiers de ces décès.
- 104 accidents corporels liés à l'alcool sont survenus sur la période 2002-2006, soit 31,2% de l'ensemble des accidents mortels. La moyenne nationale était en 2004 de 30,7%, soit très légèrement inférieure au résultat de l'Ile-et-Vilaine.
- Ces accidents ont entraîné 108 décès. 88 usagers décédés présentaient un taux d'alcool positif dont 79 pour un taux supérieur à 0.8g/l de sang. La plupart des taux d'alcoolémie se situait entre 1g et 2g.

En 2008, le département d'Ile-et-Vilaine se classe 3^{ème} au niveau national pour le nombre de dépistage effectué (près de 290 000).

Constat du groupe de travail :

Chez les jeunes :

Usage quotidien et usage régulier d'alcool (une moyenne de 5 verres et plus) et de cannabis,

- Ivresses plus fréquentes et plus précoces chez les garçons plutôt que chez les filles
- La consommation et les accidents liés à l'alcool ont lieu en fin de semaine, le week-end, de nuit et au cours de soirées étudiantes, hors agglomération et hors intersection (75%), sur les routes départementales.
- Le mode de déplacement est le véhicule léger.

Chez les adultes :

Taux de buveurs quotidiens parmi les plus élevés de France

- Parmi les hommes examinés par un médecin généraliste : 39,2% ont un profil à risque d'alcoolisation excessive dont 8,9% avec dépendance.
- Parmi les hommes hospitalisés : 42% ont un profil à risque d'alcoolisation excessive dont 16,9% avec dépendance.
- Ivresse des bretons deux fois plus fréquente que la moyenne nationale.

Alcool et route :

- Accidents avec alcool (alcool + cannabis) : risque multiplié par 13,9.
- lien important avec la conduite sans permis.

Contrôles et sanctions :

- Taux de dépistage positif : plus de 3,2% en France et 4,41 % en Ile-et-Vilaine,
- Conduite en état alcoolique (CEA) : 23,5% des délits condamnés (France)
- Récidive : 13% des CEA (France).

Cibles : tout public avec deux cibles prioritaires : le milieu professionnel et sportif, les jeunes en milieu festif.

Les orientations d'actions 2009- 2012

l'enjeu ALCOOL, STUPEFIANTS et MEDICAMENTS :

➤ développer le partenariat (notion de relais) entre l'Etat et :

- > la FNTR, la CRAM, l'Inspection Académique, les mutuelles Etudiants, les professionnels spécialisés sur l'alcool et les drogues, les associations, la direction départementale Protection des Population...
- > les **médecins**, la médecine du travail, les médecins de la commission médicale du permis de conduire au repérage précoce (relais auprès des conducteurs), les urgentistes (SAMU, SDIS, hôpitaux)
- > les **auto-écoles, les inspecteurs du permis de conduire**, pour intégrer ou améliorer l'information sur l'alcoolémie et les drogues au volant lors de l'apprentissage de la conduite,
- > les **jeunes** pour favoriser le développement des actions SAM, développer le dispositif Label-Vie.
- > les **référents** pour leur faciliter le montage d'actions sur l'alcool et les drogues dans le cadre de la sécurité routière.

➤ Sensibiliser sur les dangers de l'alcool et des drogues au volant :

- > les **chefs d'entreprise et les salariés** (y compris auto-écoles, clubs, discothèques, bars...) : information sur leur responsabilité en cas d'accident avec un conducteur alcoolisé,
- les **dirigeants de clubs sportifs** et les animateurs de la filière jeunesse et sports, des administrations.
- les **professeurs**, CESC, comité d'éducation santé, infirmière, conseiller d'éducation technique.

➤ Éduquer – informer :

- Informer les **parents** des dangers de l'alcool, de la consommation de la drogue.
- Développer la communication autour des opérations de contrôle et les résultats menées par les forces de l'ordre en mettant en exergue la logique de prévention qui les justifie.
- Sensibiliser les jeunes sur les conséquences de l'alcool et des drogues (effets sur le corps, sur les relations avec son environnement, la procédure pénale, les traumatismes corporels ou non corporels, l'assurance)

➤ Education Nationale : Privilégier les établissements scolaires présentant pour la première fois une action de sensibilisation sur les effets de l'alcool sur la conduite, les **établissements supérieurs** (universités, grandes écoles...)

➤ hors éducation nationale : **CFA, agriculture...**

- > Développer la prévention sécurité routière sur les lieux de travail.
- Diffuser une information sur l'alcool et les drogues ainsi que sur les risques attachés à la conduite consécutive à la consommation de ces produits.
- Cibler les actions de communication en différenciant les messages liés à l'approche festive et ceux liés aux dépendances à l'alcool.

➤ Sanctionner et contrôler :

- Maintenir le volume de **dépistage Alcool et Stupéfiant**.
- Mieux cibler les contrôles : sur les lieux (les abords des lieux festifs), les jours et les horaires.
- Cohérence avec le plan départemental de contrôle routier.
- Favoriser l'accès à l'auto-contrôle : système anti-démarrage, programme de contrôle et d'accompagnement alternatif aux poursuites pénales, borne alcool test.

Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu « vitesse » :

- Il n'est pas possible de déterminer aisément la vitesse des véhicules avant l'accident. Seul l'état du véhicule ou les témoignages permettent de mettre en avant une vitesse excessive (données subjectives).
- Une étude a montré que 75% de la baisse des accidents enregistrés depuis 2002 était à mettre au crédit des radars automatiques.
- Il n'en demeure pas moins que la vitesse reste un enjeu majeur de sécurité routière. Certains usagers conservent en effet un comportement irresponsable en s'affranchissant des limitations de vitesse. Sans forcément enfreindre la règle, l'inadaptation de sa vitesse aux conditions de circulation (trafic, météo) est également source de nombreux accidents.
- Il est constaté qu'à proximité des chantiers, les conducteurs ne respectent pas la limitation de vitesse et mettent en dangers les ouvriers devant intervenir.
- Les véhicules légers et les motos sont très impliqués dans les accidents qui se déroulent de manière régulière les jours de la semaine avec une pointe le samedi, sur les routes départementales.
- Diminution des dépassements de vitesse, particulièrement sur les 2x2 voies.

Constat :

- Information insuffisante sur :
 - le risque lié à la vitesse (gravité, distances d'arrêt et inter-distances...)
 - les limitations de vitesse réglementaires des différentes catégories de véhicules.
 - le contrôle de la vitesse non différencié (véhicules légers, poids lourds, cars, transports de matières dangereuses. ...)
- Incohérence de la communication - terminologie : vitesse excessive ou inadaptée.
- Notion de rattrapage du temps « perdu » et des retards pendant les trajets
- Incohérence et non crédibilité de certaines limitations de vitesse sur le terrain (police de circulation)
- Aménagements pour la réduction physique des vitesses sur route et rue pas toujours adéquats
- Absence de valorisation des contrôles radars (dont CSA) en terme de victimes en moins, des résultats des contrôles radars
- Défaut d'utilisation des panneaux d'affichage de vitesse préventifs
- Absence de compréhension entre les usagers de la route sur le partage de cet espace.

Cible :

- Le grand public,
- Les structures liées à l'aménagement des espaces (paysagiste, élus...),
- Les commerciaux,
- Les transporteurs, chauffeurs, artisans, routiers,
- Les assureurs.

Les orientations d'actions 2009 -2012

l'enjeu VITESSE et ENVIRONNEMENT:

➤ Agir sur les infrastructures :

- Corriger les anomalies signalées ou constatées en matière d'incohérence des limitations de vitesse,
- Accentuer les actions sur « adapter sa vitesse en fonction de l'environnement, du climat, du trafic... »,
- **Sécuriser les chantiers routiers,**
- Partager les données de vitesse enregistrées par les gestionnaires afin d'orienter la politique de contrôle en privilégiant les portions de voies où des vitesses élevées sont constatées,
- Réunir plus fréquemment la cellule mixte Technique (implication des auto-écoles et mairies)
- Mener des enquêtes administratives « ECPA » (Enquête Comprendre pour Agir).

➤ Informer et expliquer :

- les aménagements pour réduire la vitesse,
- les risques de la vitesse aux différents usagers (route, rue),
- la vitesse et l'accident : les risques, les lois de la physique (distance d'arrêt, résistance du corps humain...),
- la réglementation des vitesses des différentes catégories de véhicules,
- la notion de vitesse excessive ou/et de vitesse inadaptée,
- le contrôle des limitations de vitesse,
- le choix des implantations de radars fixes,
- la nécessité de ralentir dès l'annonce de travaux, d'accidents..., les distances de sécurité,
- la fatigue au volant,
- la préparation de son voyage (temps de parcours intégrant les aléas).

➤ Contrôler - sanctionner :

- Remettre un dépliant lors des contrôles sur le risque lié à la vitesse,
- Exploiter des données Trafipax des forces de l'ordre,
- Enrichir l'Observatoire Départemental Sécurité Routière par les données des Forces de l'Ordre,
- Adapter les outils de contrôle aux caractéristiques des véhicules,
- Inciter à suivre un stage de type récupération de points,
- renforcer les contrôles ponctuels sur ou à proximité des chantiers routiers.

Enjeu Jeunes et Comportement lié à l'âge

Animateurs : DRDJS et CROUS

Contexte :

- La surexposition des jeunes de 15-24 ans au risque routier : ils représentent 13 % de la population mais 27 % des personnes tuées.
- Le Président de la République a donc fixé l'objectif de diviser par 3 le nombre de jeunes tués sur les routes.
- Dans le cadre de leur scolarité, les jeunes passent des attestations de sécurité routière en CM2, 5ème puis en 3ème (l'ASSR 1 et 2.). Cette formation à la sécurité routière est ensuite peu développée dans l'enseignement supérieur ou dans les formations professionnelles (apprentissage, école d'agriculture....) alors que l'exposition au risque encouru sur la route est dès plus forte à ce stade de la vie d'un jeune.

Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu :

La tranche d'âge la plus touchée dans les accidents mortels 2002-2006 est celle des 15-24 ans.

Sur la période 2002-2006, près de 28% des tués sur les routes de l'Ille-et-Vilaine avaient entre 15 et 24 ans (117 tués). Les résultats du département sont équivalents à la moyenne nationale.

Les jeunes majeurs (18-24 ans) représentent la grande majorité des décès dans cette tranche d'âge avec 100 victimes.

La majorité des décès concerne des conducteurs ou passagers de voitures (69 morts). Viennent ensuite les usagers de cyclomoteurs (21 morts), les piétons (17 morts) et les motards (16 morts).

Les accidents des jeunes sont plus nombreux les fins de semaine et les veilles et jours de fêtes, et pendant la période estivale. Leur taux de gravité est plus important en fin de semaine et pendant les mois de février et d'août. Les causes les plus importantes sont l'alcool et la vitesse. Les moyens de déplacement sont la voiture et la moto.

Constat :

Sur le territoire, il existe diverses manifestations à la sensibilisation « sécurité routière » organisées par différentes institutions (l'Education Nationale dès le primaire, les collectivités territoriales, les services de l'Etat, l'information jeunesse, les assureurs, les associations spécialisées (AGIR, Prévention routière,...) sans cohérence entre elles, sans pouvoir étendre ces actions à d'autres établissements après l'avoir évaluée :

Cibles :

Les jeunes de 18-24 ans :

- inscrits dans les établissements professionnels et les universités,
- les centres de formation (CFA, plate-forme d'orientation, ...),
- les missions locales, ANPE,
- les entreprises,
- les accueils jeunes, clubs sportifs,
- les concerts et manifestations diverses,
- la rue, en errance,
- en suivi judiciaire (PJJ/SPIP), (mesure pénale)

Les orientations d'actions 2009 -2012

enjeu JEUNES **et COMPORTEMENTS LIÉS A L'AGE :**

➤ **Infrastructure :**

- Engager une réflexion au niveau régional sur la création d'un circuit comme solution exutoire

➤ **Former et informer :**

- Informer avec une méthode pédagogique, l'humour, le décalé, le témoignage...
- Privilégier la sécurité routière dans l'enseignement supérieur,
- Sensibiliser les jeunes apprentis aux facteurs d'accidentologie liés à leurs conditions de travail (heures atypiques, fatigue),
- Mobiliser les jeunes sportifs à la prévention,
- Informer et faire connaître les diverses solutions de mobilité (déplacements liés aux moments festifs)
- Prendre en compte les attentes des jeunes,
- Impliquer les acteurs de la nuit et des lieux festifs dans la prise en compte de la mobilité des jeunes,

➤ **Éduquer :**

- Susciter la volonté « d'agir » des jeunes aux différentes actions pour qu'ils perçoivent concrètement les enjeux d'une démarche citoyenne,
- Apprendre à organiser et planifier sa sortie,
- Apprendre dès le plus jeune âge l'idée de se déplacer en toute sécurité (code de la rue- vu, être vu)
- Adopter un comportement routier civique - Développer l'idée d'exemplarité de l'adulte – Rencontre Inter-générationnelle.

➤ **Contrôler et sanctionner :**

- Adopter la sanction positive.
- Expliquer les sanctions,
- Expliquer le comportement attendu, le pourquoi de la règle sans tomber dans une leçon de moral.

Deux roues motorisés et non motorisés

Animateurs : M. Moto 35 et Moto E.C.F. Montgermont

Contexte:

- On dénombre 86 accidents mortels impliquant des deux roues motorisés entre 2002 et 2006, soit 22.4% du total. Le résultat national est légèrement supérieur avec 24.3% en 2004.
- 44 motards et 40 usagers de cyclomoteurs ont trouvé la mort sur cette période. Les usagers concernés appartiennent majoritairement aux tranches 18-24 ans et 25-44 ans.
- Environ 2/3 des accidents corporels sont survenus en agglomération.

Les facteurs aggravants des accidents :

Pour les cyclomotoristes et cyclistes :

- la vulnérabilité physique des cyclomotoristes,
- le non-respect du code de la route.

Pour les motos :

- la vitesse excessive ou inadaptée,
- les phénomènes saisonniers (jour, nuit, intempéries, trafic moto plus important aux beaux jours...),

La vulnérabilité physique des motards du point de vue de :

- l'équipement individuel,
- l'environnement,
- l'automobiliste.

Les cibles :

Les tranches d'âge 18-24 ans et 25-44 ans utilisateurs de cyclomoteurs et cyclos ou de motos.

Les orientations d'actions 2009 -2012

l'enjeu DEUX ROUES MOTORISES ET NON MOTORISES

➤ Agir sur les infrastructures :

- Définir les « points noirs » du département en terme d'infrastructure,
- Rendre cohérents les aménagements : ralentisseur, passage piéton, pavé, bouche d'égout, coussin, pavé, dos d'âne, plateau, bande blanche...,
- Conseiller les collectivités territoriales sur les aménagements,
- Former les techniciens de la route pour réduire les infrastructures accidentogènes,
- Réduire les infrastructures accidentogènes : nivellement des ronds points, gasoil sur les abords des ronds.

➤ Informer et éduquer :

les automobilistes et piétons :

- Sensibiliser automobilistes, piétons et 2 roues sur les dangers liés à la cohabitation sur un même espace,
- Intensifier le discours de vigilance concernant l'angle mort (véhicules légers, poids lourds, autocars, autobus, deux roues).
- Développer les modules de prise en compte des 2 roues dans la formation du permis auto,
- Informer l'usager des risques des 2 roues (information assurée par les mutuelles, les assurances, la presse spécialisée).

les cyclomotoristes :

- Informer les parents et les usagers des deux roues sur la nécessité du bon état du deux-roues motorisés (éclairage, freins, débridage),
- Former les enseignants des collèges à l'ASSR,
- Intégrer dans l'ASSR, une formation pratique avec un formateur Brevet Sécurité Routière.
- Former les auto-écoles au travail avec les collégiens.

les motards :

- Former les auto-écoles aux risques et conséquences du débridage et sanctions encourues,
- Informer sur les rassemblements des motards,
- Préconiser des stages ou des actions de sensibilisation « vitesse /bruit» aux deux roues.
- Assurer des formations post-permis,
- Renforcer l'éducation des usagers aux équipements adaptés : gants, casques, pantalon, chaussures...,
- Insister sur « le voir et être vu », apprendre à voir l'autre,
- Renforcer et valoriser la conduite, l'allure et le comportement adaptés.

➤ Contrôler et sanctionner :

les cyclomotoristes :

- L'éclairage et l'entretien des freins des deux-roues, les équipements sécuritaires des cyclomoteurs,
- Les débridages.

les motards :

- Visiter et signaler les infrastructures accidentogènes,
- Rester vigilant sur les équipements sécuritaires des motos (clignotants,...),
- Inciter l'acheteur (de particulier à particulier) sur la nécessité de disposer d'un certificat de conformité délivré gratuitement dans le réseau des concessionnaires,
- Vérifier et contrôler la qualité de la formation et de l'enseignement des auto-écoles et moto-écoles en conformité avec le Plan National de Formation.

Enjeu « Trajets et missions Professionnels »

Animateurs : CRAM ET MSA

Contexte :

Le risque routier est la première cause d'accident mortel du travail. C'est également le seul risque touchant l'ensemble du monde professionnel, quelle que soit son activité et sa place dans l'entreprise : salariés, chefs d'entreprise, travailleurs indépendants, tous sont concernés.

21% des accidents corporels se sont produits sur un trajet domicile-travail entre 2002 et 2006. Les trajets de mission représentent eux 17%.

55 usagers ont trouvé la mort sur un trajet domicile-travail et 10 sur un trajet de mission.

Ces accidents surviennent sur les axes supportant l'essentiel du trafic pendulaire : la rocade de Rennes, la deuxième ceinture de Rennes, la RD137 entre Rennes et Saint-Malo, la RD177 Rennes-Redon, la RD155 Fougères-Saint Malo ou encore la RD777 Vitré-Janzé.

Les cadres moyens, employés et ouvriers sont les catégories socio-professionnelles les plus concernées.

Chaque entreprise doit rédiger un « document unique » détaillant les différents risques liés au travail. Le risque routier est à ce titre mieux pris en compte ces dernières années mais des progrès restent à accomplir.

Les grandes entreprises prennent globalement mieux en charge ce risque car le coût des arrêts de travail est pour elles plus élevé : les cotisations accident du travail sont calculées proportionnellement aux accidents survenus. Un accident de la circulation coûte en moyenne trois fois plus cher que les autres accidents du travail.

Certains restaurants routiers ont également une attitude irresponsable vis-à-vis de l'alcool en proposant du vin à volonté dans leurs menus. Si cette pratique reste limitée, elle n'en demeure pas moins extrêmement dangereuse.

Les responsables d'entreprise de transport ne peuvent pas connaître la validité du permis de leurs salariés afin, le cas échéant, de leur interdire la conduite. Les nouveaux chrono-tachygraphes électroniques posent également problème : les disques traditionnels montraient les temps de conduite mais également les vitesses pratiquées, les nouveaux modèles ne donnent plus cette information vitesse. Les excès de vitesse ne peuvent donc plus être repérés.

Les cibles :

- les chefs d'entreprise (tout secteur d'activité, quelle que soit la taille de l'entreprise, sa localisation dans le département d'Ille-et-Vilaine),
- les salariés permanents ou non permanents,
- les apprentis ,
 - la médecine du travail, CHSCT,
 - les centres de formation,
 - les restaurants d'entreprise.

Les orientations d'actions 2009-2012

enjeu TRAJETS ET MISSIONS PROFESSIONNELLES

➤ **Développer le partenariat (notion de relais) :**

entre l'Etat et :

- la CRAM, la MSA pour diffuser les analyses d'accident (définition des accidents-types suivant l'activité et le type de déplacement),
- l'union des entreprises et les CCI, relais d'information,
- les réseaux des structures interprofessionnelles, les clubs inter-entreprises animés par les CCI,
- les entreprises ayant mutualisées ou réfléchies sur ce thème, voire mis en place des mesures, une organisation en interne qui pourrait être transposée dans d'autres entreprises.
- la médecine du travailleurs,
- les assurances.

➤ **Former et Informer :**

- les chefs d'entreprise aux coûts directs et indirects d'un accident, à l'évaluation des risques notamment routiers pour élaborer le document unique, à la communication, par média adapté, sur les accidents de trajet,
- les salariés aux risques particuliers, liés à l'usage d'un VUL, pour les conducteurs, passagers et usagers de la route (chargement-gabarit-visibilité...),
- le milieu professionnel des risques routiers liés à l'alcool, aux stupéfiants, à la vitesse, à la fatigue (vigilance, horaires atypiques, réflexes), aux habitudes, aux médicaments.
- proposer à partir d'un cahier des charges des formations internes et externes à l'entreprise,
- les salariés à la conduite d'un véhicule utilitaire léger (VUL) sous forme de tutorat,
- adapter une formation post-permis par un référent sécurité routière, notamment en faveur des salariés itinérants,

➤ **Agir en entreprise :**

- organiser le travail (rythmes et horaires) et optimiser les déplacements,
- adapter, équiper et aménager les véhicules aux besoins de l'entreprise,
- gérer et entretenir le parc des véhicules,
- conseiller et assister les entreprises désirant développer une politique de prévention,
- créer une check-list par les entreprises du bâtiment pour leurs ouvriers leur permettant de vérifier qu'ils n'ont rien oublié avant de partir sur un chantier, un plan d'accès...

➤ **Contrôler – sanctionner :**

- contrôler, voire sanctionner l'employeur incitant le salarié à ne pas respecter le temps de pause, réglementaire pour se reposer, idem pour le salarié qui ne respecte pas les consignes de sécurité,
- prendre en compte le temps passé par le conducteur entre son domicile et la prise du véhicule (lourd et léger) dans le décompte des heures passées à rouler,
- prévoir une procédure sur l'information du chef d'entreprise que son subordonné n'a plus ou peu de points sur son permis, voire n'a plus le permis, et ne peut donc plus assurer ses fonctions pour lesquelles il est recruté.

Remerciements

Mobilisés autour de l'objectif commun d'améliorer la sécurité routière en Ile-et-Vilaine, ces remerciements s'adressent à tous ceux qui ont accepté de participer à l'élaboration de ce Document Général d'Orientations.

L'analyse fine des constats sur les origines et les causes des accidents a débouché sur des propositions d'objectifs concrets qui témoignent de la richesse des échanges qui ont eu cours..

Ce document de référence de la politique locale du département s'accompagne de trois objectifs complémentaires :

- 1- accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés,
- 2- renforcer le partenariat avec les réseaux prioritaires, celui des élus, du milieu professionnel, des jeunes et du milieu de santé,
- 3- développer les échanges d'informations.

Ce Document Général d'Orientations 2009-2012 est le document de référence pour l'engagement des prochaines actions de sensibilisation, de prévention, d'information, de communication et également de politique pénale des parquets d'Ile-et-Vilaine pour les exercices à venir.

Véritable outil de programmation et de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière, ce DGO doit permettre de contribuer à atteindre les objectifs nationaux.

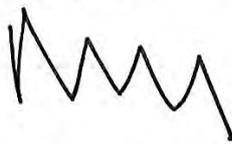
Rennes, le 01 JUIN 2010

Le Président
du Conseil Général
d'Ile-et-Vilaine,



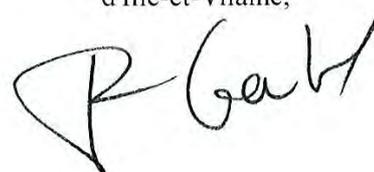
Jean-Louis TOURENNE

Le Préfet
d'Ile-et-Vilaine,

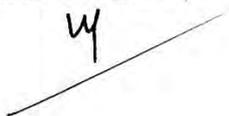


Michel CADOT

La Présidente
de l'Association des Maires
d'Ile-et-Vilaine,



Le Procureur de la République
près du Tribunal de Grande
Instance de Rennes,



Le Procureur de la République
près du Tribunal de Grande
Instance de Saint-Malo.

