



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document **G**énéral d'**O**rientations 2008 - 2012

Analyse statistique Etude d'enjeux

SOMMAIRE

Liste des sigles utilisés.....	p 1
Définitions statistiques.....	p 2
Préambule.....	p 3
Réseaux routiers d'Indre et Loire.....	p 4
Bilan sécurité routière en Indre et Loire 2002-2007.....	p 5
- données générales.....	p 5
- un bilan favorable sur la période d'études.....	p 6
Caractéristiques générales des accidents.....	p 9
- les impliqués.....	p 9
- la localisation.....	p 11
- type de collision.....	p 12
L'alcool facteur déclenchant.....	p 14
La vitesse.....	p 19
L'implication des jeunes.....	p 22
Une surexposition au risque en deux-roues motorisés.....	p 26
Déplacements professionnels et trajets domicile-travail.....	p 30
Les groupes de travail.....	p 32
Conclusion.....	p 33
Annexes.....	p 34
- Victimes tuées en 2004.....	p 35
- Victimes tuées en 2005.....	p 36
- Victimes tuées en 2006.....	p 37
- Victimes tuées en 2007.....	p 38
- Liste d'acteurs possibles selon le groupe de travail.....	p 39
- Exemples d'orientations d'actions pour chaque enjeu national.....	p 40

Liste de sigles utilisés

ATB : accidents tués blessés

BH : blessé hospitalisé

BNH : blessé non hospitalisé

CRAM : caisse régionale d'assurance maladie

CSA : contrôle sanction automatisé

DGO : document général d'orientations

Ig : Indice de gravité

ODSR : observatoire départemental de la sécurité routière

PL : poids lourds

PPRR : plan de prévention des risques routiers

SIREDO : système informatisé des recueils de données

VL : véhicule léger (= voiture de tourisme ou véhicule utilitaire)

2RM : deux roues-motorisés

Définitions statistiques

Accident corporel de la circulation routière : accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule et ayant causé au moins une victime. Ne sont pas inclus dans cette définition, tous les accidents n'ayant entraîné que des dégâts matériels.

Tué : à partir du 1^{er} janvier 2005, personne décédée lors de l'accident ou dont le décès est survenu dans les 30 jours suivant l'accident (contre 6 jours avant 2005).

Blessé hospitalisé : (notion de blessé grave hospitalisé plus de 6 jours avant 2005) victime ayant subi un traumatisme dont le traitement médical a nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Blessé non hospitalisé : (notion de blessé léger avant 2005) victime ayant subi un traumatisme dont le traitement médical n'a pas nécessité une admission à l'hôpital plus de 24 heures.

Densité d'accidents : nombre d'accidents par an et par kilomètre de réseau. Indicateur traduisant le risque collectif.

Milieu urbain : agglomération au sens du code de la route, à savoir une section de voie située entre les panneaux qui la délimitent.

Rase campagne : toute section de voie située hors agglomération. La rase campagne et les agglomérations de moins de 5 000 habitants sont fréquemment regroupées, considérant que l'accidentologie dans ce type d'agglomération relève d'avantage d'une problématique rase campagne que milieu urbain.

Accident grave : accident ayant impliqué au moins un blessé hospitalisé plus de 24h.

Victime grave : notion qui regroupe les tués et les blessés hospitalisés plus de 24h.

Préambule

Le document général d'orientations (DGO), mis à jour tous les cinq ans, doit permettre aux acteurs institutionnels, professionnels, associatifs, de se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux pour lutter contre l'insécurité routière.

Cette démarche partenariale doit aboutir à un document de programmation, qui sera décliné annuellement dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

L'analyse statistique de l'accidentologie présentée dans ce document, a pour objectif, non pas de qualifier d'éventuels dysfonctionnements, mais de fournir des éléments techniques, qui permettront d'identifier, voir hiérarchiser, des enjeux spécifiques à l'Indre et Loire.

Compte tenu des orientations nationales, il a été demandé à tous les départements de caractériser et de décliner localement les quatre enjeux que sont, l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés.

L'étude statistique porte principalement sur les informations de la période 2002-2006, pour avoir un suivi plus récent de l'accidentologie, les données 2007 disponibles ont été intégrées à l'étude.

Il est important de souligner que compte tenu de l'adoption par la France au 1er janvier 2005, de la définition internationale de la notion de personne tuée (comptabilisée à 30 jours au lieu de 6), pour comparer les séries temporelles il faut appliquer un coefficient multiplicateur égal à **1,069**, sur les données antérieures à cette date. Cette information est prise en compte pour les évolutions, mais par mesure de cohérence avec les documents existants, les calculs et les graphiques seront basés sur les résultats dénombrés, et diffusés localement.

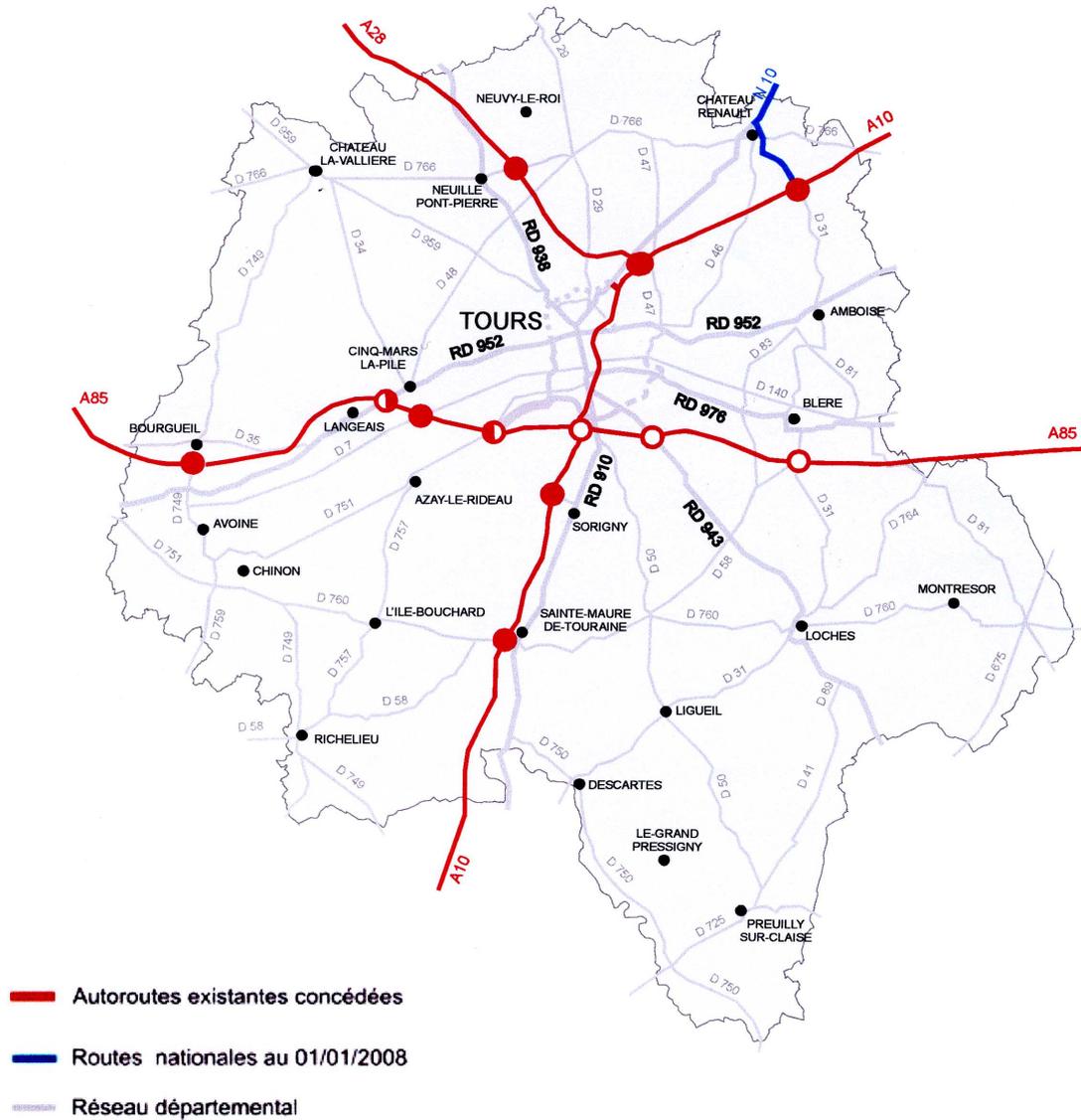
Réseaux routiers d'Indre et Loire

	au 31/12/2005	au 31/12/2007
Autoroutes concédées	93 km	204 km
Routes nationales	312 km	12 km
Routes départementales	3 388 km	3813 km



direction
départementale
de l'Équipement
Indre-et-Loire

Réseau autoroutier et routier au 01/01/2008



Bilan sécurité routière INDRE et LOIRE

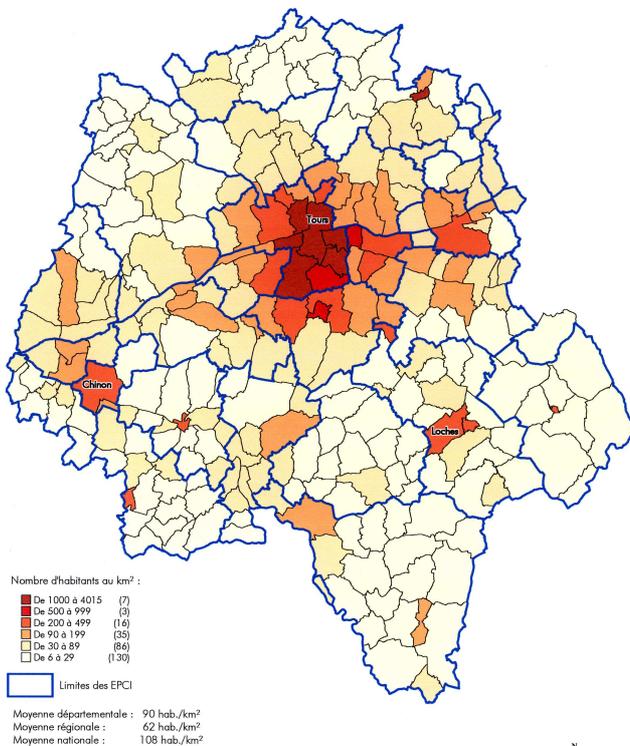
Données générales

L'Indre et Loire qui est le plus occidental des six départements de la région Centre, connaît un dynamisme démographique depuis plusieurs décennies (571 000 habitants estimation 2006). Une des particularités de ce territoire est la concentration de la moitié des habitants et des emplois du département dans l'agglomération de Tours. Les grands axes routiers et autoroutiers qui irriguent l'Indre et Loire se rejoignent autour de la ville centre, où se côtoient quotidiennement trafic local et trafic de transit.

Le trafic moyen journalier est élevé, et dépasse même la moyenne nationale sur les routes départementales. On relève depuis plusieurs années, que + de 75 % des personnes tuées sur les routes d'Indre et Loire, sont des habitants du département.

Sur la période d'étude, on relève une constante dans la localisation des accidents mortels le long de l'axe Ligérien et dans le quart nord-est du département (cf. annexes n°1-2-3-4).

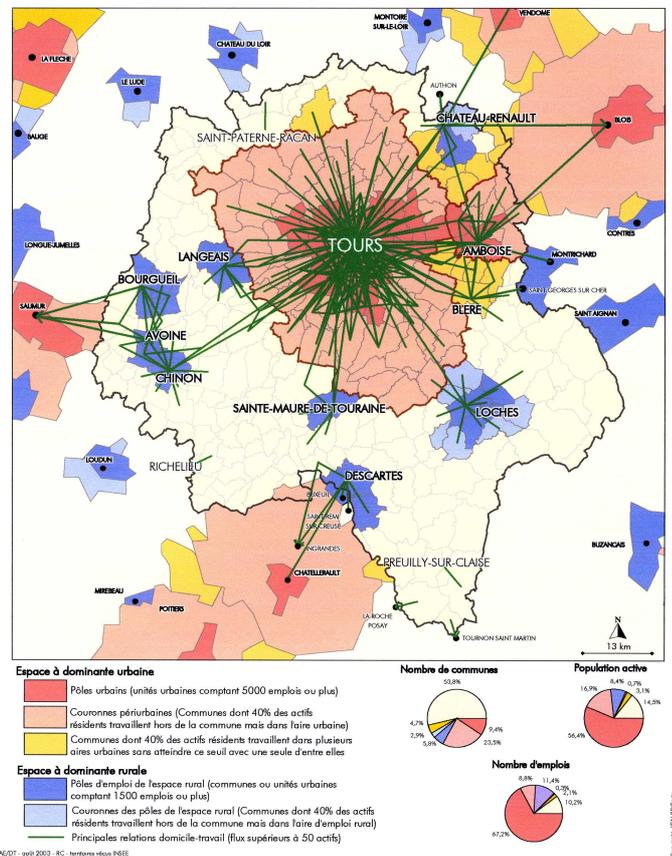
Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
direction
départementale
de l'Équipement
Indre-et-Loire
Densité de population en 1999



SNPRD - 26/04/2005 - 57
A_2_DonneesLocalComunesRDP1992_1993_1999A_2_Donnees_Population_1999_02x1000

Cartographie : G. LECHE
Source : INSEE, 1999

Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
direction
départementale
de l'Équipement
Indre-et-Loire
**Aires d'emplois structurantes
de l'Indre-et-Loire en 1999**



Cartographie : G. LECHE
Source : INSEE, 1999
Cartographie : G. LECHE
Source : INSEE, 1999

Un bilan favorable sur la période d'études

cependant en 2007 encore près d'1 tué, 11 blessés et plus de 7 accidents par semaine sur les routes d'Indre et Loire

On ne peut se satisfaire de la situation actuelle, cependant à partir de 2002, suite à l'impulsion donnée à la sécurité routière (déclarée grande cause nationale), on a enregistré en Indre et Loire, une diminution significative des indicateurs d'accidentologie pendant cinq années consécutives.

Même si le nombre d'accidents a continué de baisser en 2007, on a dénombré le même nombre de victimes tuées, et une légère augmentation des blessés. Ce ralentissement même s'il n'est pas spécifique au département puisqu'il suit les tendances régionale et nationale, montre que dans le domaine de la sécurité routière, compte tenu de la multiplicité des facteurs d'accidents rien n'est jamais acquis.

Evolution Indre et Loire

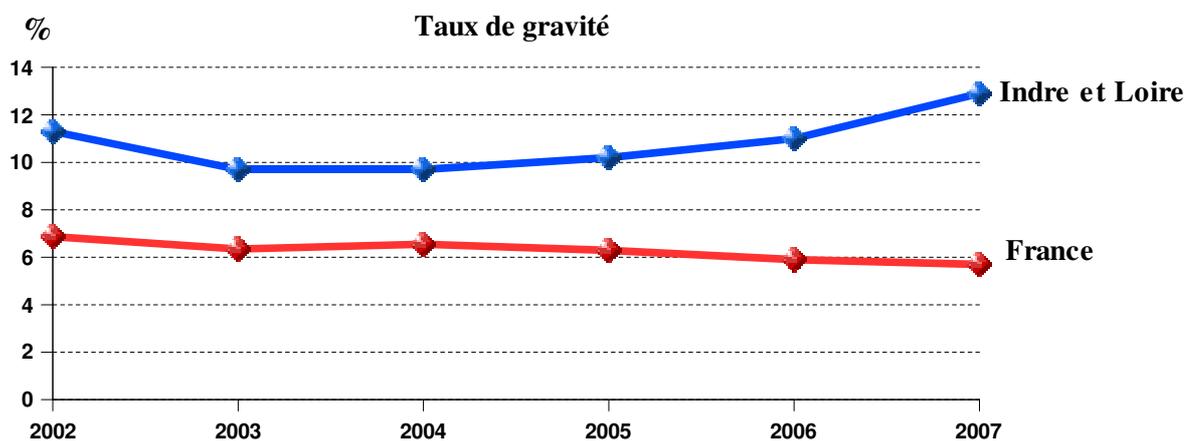
Année	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés
1997	1422	86	2012
1998	1343	98	1884
1999	1187	92	1620
2000	1077	78	1522
2001	919	72	1263
2002	714	80 (= 85 à 30 jours)	1021
2003	657	64 (= 68 à 30 jours)	900
2004	549	54 (=57 à 30 jours)	706
2005	537	55	698
2006	446	49	512
2007	388	49	564

L'analyse de ces données sur 11 ans montre que la diminution du nombre d'accidents de la circulation et de victimes, est encore plus marquée sur la dernière période d'études :

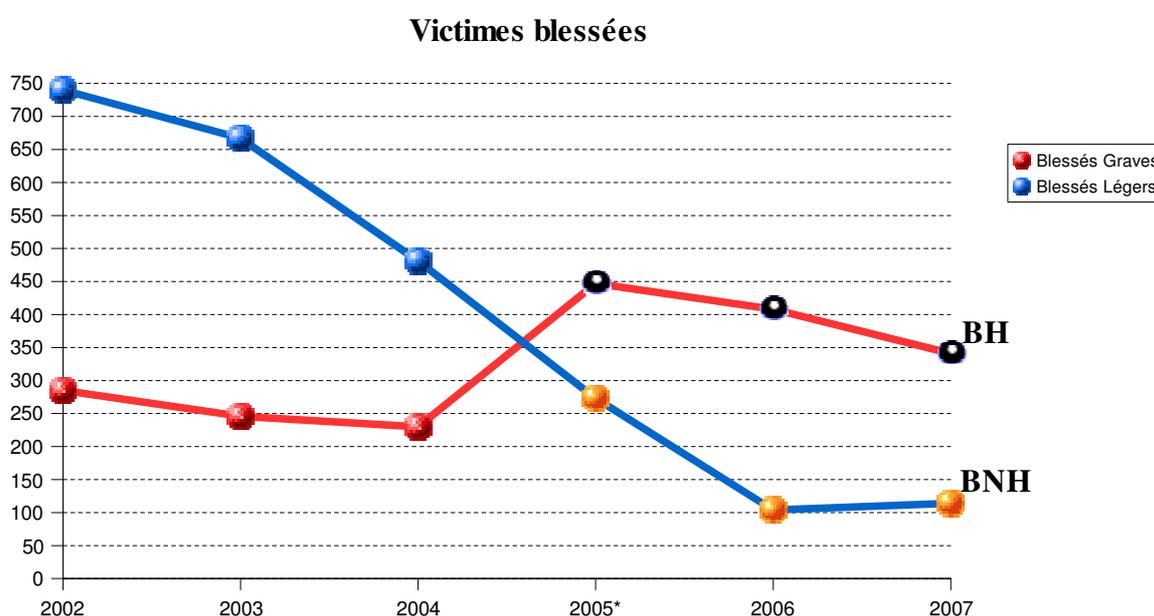
entre 1997 et 2001 : - **35,4 %** d'accidents - **12,8 %** de tués - **37 %** de blessés

entre 2002 et 2007 : - **45,6 %** d'accidents - **42,35 %** de tués - **45 %** de blessés
(comptés à 30 jours)

Toutefois cette conjugaison de bons résultats ne concerne pas le taux de gravité des accidents qui conserve dans notre département une valeur préoccupante par rapport au niveau national (5,7 en 2007 France entière contre 12,6 pour l'Indre et Loire). Entre 2002-2007 ce taux affiche dans le département une moyenne de 10,7 contre 6,2 en France (10,6 en région Centre).



taux de gravité = (nombre de tués/nombre d'accidents) x 100



- * à partir de 2005 la notion de « blessés graves, blessés légers » (BG-BL) a été remplacée par « blessés hospitalisés » (BH), « blessés non hospitalisés » (BNH). Une partie des BL avant cette date est désormais comptabilisée en BH, c'est pourquoi la part des victimes s'inverse pour ces deux catégories à partir de 2005, et qu'il est difficile de comparer l'évolution de la notion de blessés graves-blessés hospitalisés

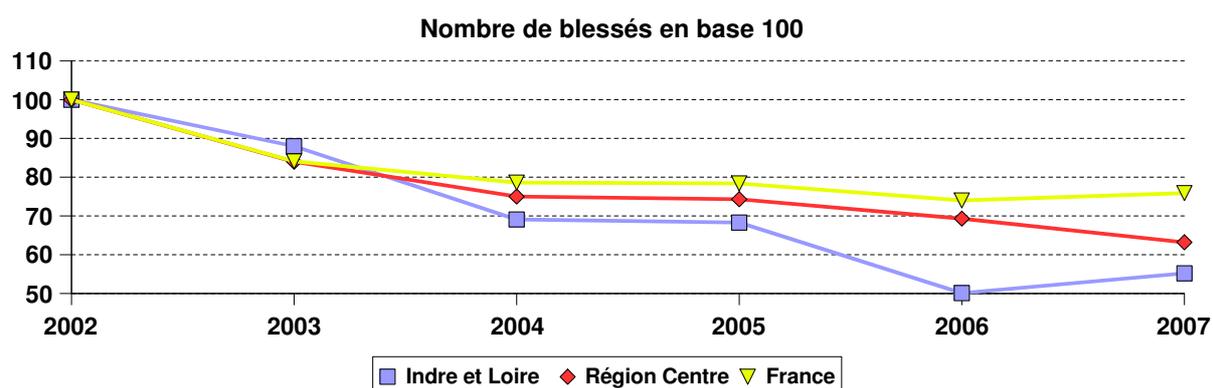
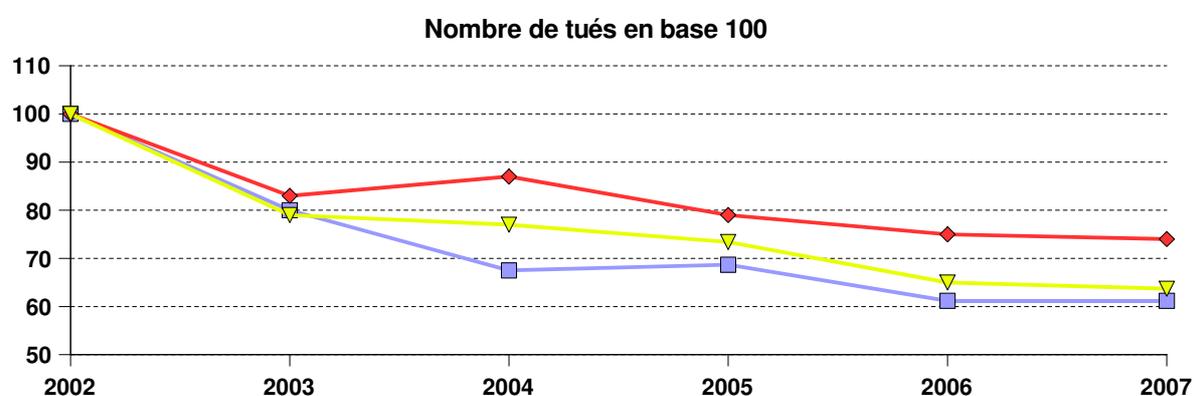
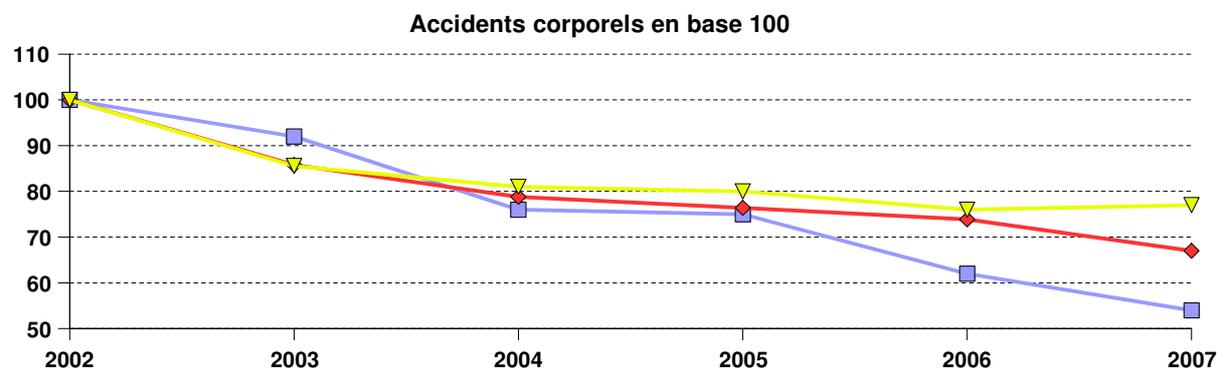
BL = hospitalisé moins de 6 jours

BG = hospitalisé plus de 6 jours

BH = hospitalisé plus de 24 h

BNH = hospitalisé moins de 24 h

Les ATB en Indre et Loire comparés aux référents régionaux et nationaux



La baisse du nombre du nombre d'accidents, de tués et de blessés, a été plus marquée en Indre et Loire qu'au niveau régional et national sur les quatre dernières années.

Caractéristiques générales des accidents

Les impliqués

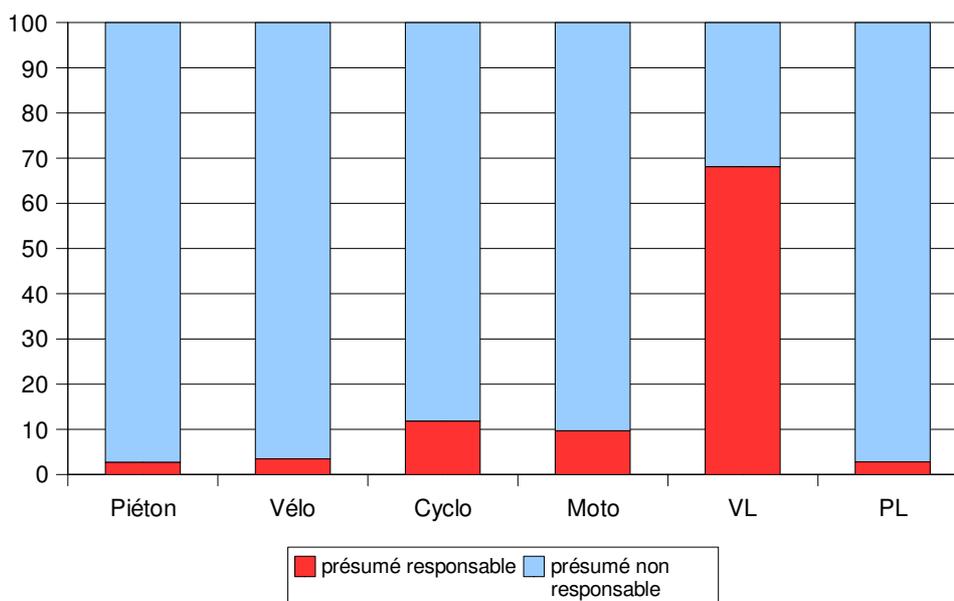
(un accident peut-être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%
Piéton	430	13,1
Bicyclette	225	6,9
Cyclomoteur	590	18,0
Moto	553	16,8
V.L.	2841	86,5
P.L.	208	6,3
Ensemble des accidents sur la période	3283	100,0

Catégorie d'utilisateur présumé responsable	Nb accidents	% accidents
Piéton	60	2,7
Bicyclette	77	3,5
Cyclomoteur	258	11,8
Moto	213	9,7
VL	1494	68,1
PL	61	2,8
Autre	32	1,5
Total accid. avec un présumé responsable identifié	2195	100,0

Après les véhicules légers, catégorie d'utilisateurs la plus impliquée-en corrélation avec le parc roulant-, on retrouve les deux-roues motorisés dans plus d'1/3 des accidents. On retrouve la même tendance pour les utilisateurs présumés responsables dans cette catégorie (21,5 %). L'Indre et Loire présente des taux supérieurs à ceux de la région Centre pour les utilisateurs piétons, bicyclettes et 2RM.

Part de responsabilité des utilisateurs impliqués



Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âge :

		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Piétons	Tués	3	1	2	8	14	28
	BH	28	12	27	83	71	221
	BNH	40	14	27	77	49	207
Bicyclettes	Tués	1	1	1	4	4	11
	BH	22	15	16	43	19	115
	BNH	16	11	17	36	15	95
Cyclomoteurs	Tués		10	5	5	5	25
	BH	1	132	87	66	10	296
	BNH	4	132	101	46	6	289
Motos	Tués	1	1	13	30	1	46
	BH	2	13	89	202	1	307
	BNH	2	8	61	167	3	241
VL	Tués	9	8	51	114	50	232
	BH	40	33	237	499	155	964
	BNH	89	75	339	786	185	1474
PL	Tués			1	3		4
	BH			4	12		16
	BNH			1	30	1	32
Autres	Tués				1	3	4
	BH	1	1	2	10	4	18
	BNH	2		2	7	7	18
Total	Tués	14	21	73	165	77	350
	BH	94	206	462	915	260	1937
	BNH	153	240	548	1149	266	2356

On retrouve cette même répartition des victimes par tranche d'âge dans les données régionales.

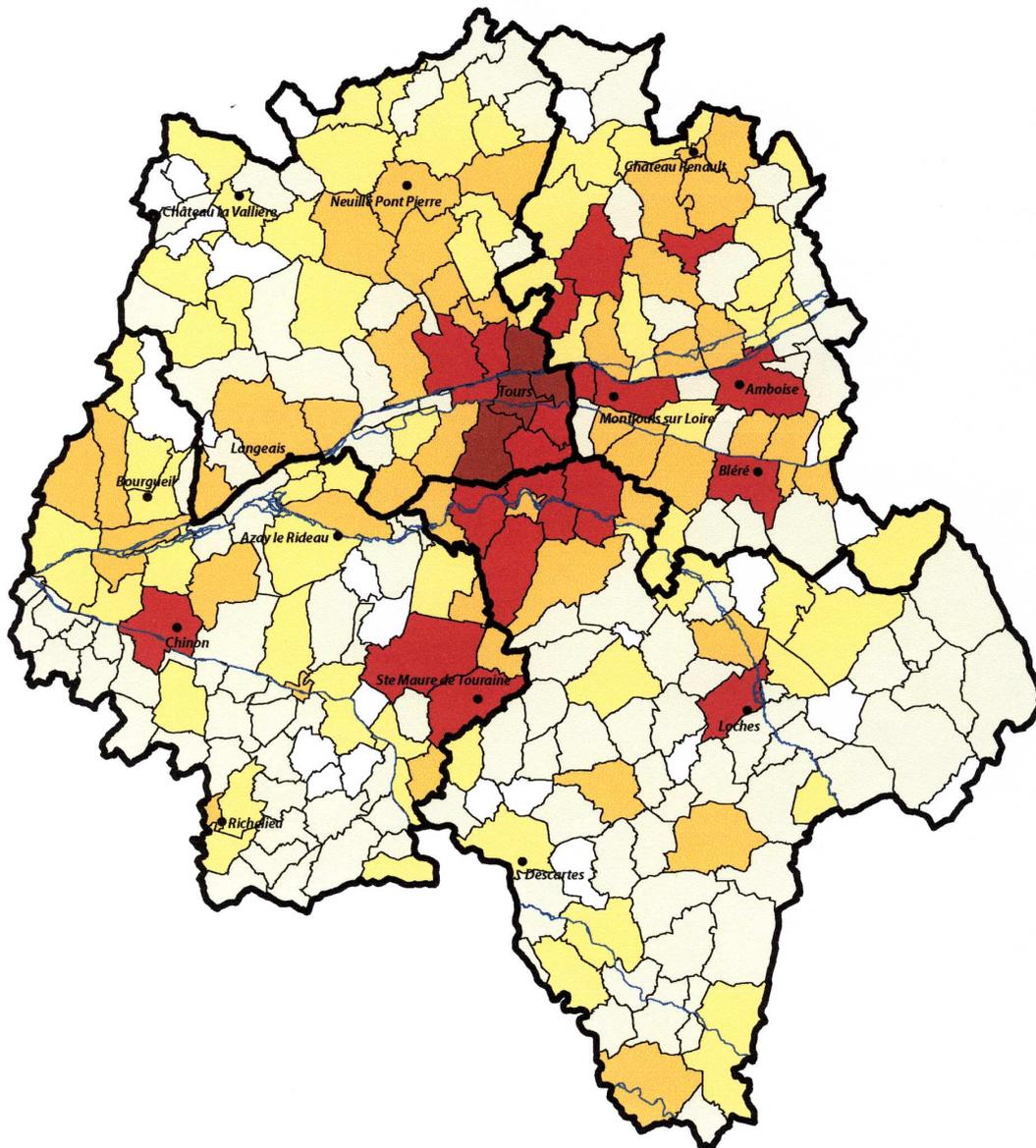
Localisation des accidents

Le département d'Indre et Loire compte 277 communes, dont 83% de moins de 2000 habitants. Sur la période 2002-2007, on constate que la part des accidents survenus en milieu aggloméré est légèrement supérieure à ceux enregistrés sur un territoire situé « hors agglomération ». Cela résulte pour moitié (944), d'accidents constatés sur la seule commune de Tours (+ de 100 000 habitants).

Il faut retenir qu'en zone rurale, les accidents présentent un indice de gravité 5 fois supérieur au milieu urbain, ce qui peut s'expliquer notamment par les vitesses pratiquées, compte tenu d'un trafic moins dense.

	Nombre accidents	%	Indice de gravité
Hors agglomération	1417	43,2	19,5
Agglomération			
0 à 500 hab.	29	0,9	10,3
501 à 2 000 hab.	159	4,8	8,2
2 001 à 5 000 hab.	169	5,1	7,1
5 001 à 20 000 hab.	451	13,7	3,5
20 001 à 50 000 hab.	114	3,5	5,3
50 001 h à 100 000 hab.	0	0,0	0,0
100 001 à 300 000 hab.	944	28,8	2,5
Sous-Total agglomération	1866	56,8	4,0
Total accidents	3283	100,0	10,7

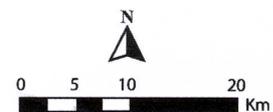
Répartition des accidents par communes entre 2002 et 2007



Nombre d'accidents :

- entre 100 et 891
- entre 20 et 100
- entre 10 et 20
- entre 5 et 10
- entre 1 et 5
- aucun

réalisation : stagiaires Polytech'Tours DA - 2008



Répartition par type de réseau

(un accident peut-être comptabilisé sur plusieurs lignes)

	Nombre	%	Indice de gravité	Part du réseau en 2005
Autoroute	0	5,2	9,9	1,1%
ex R.N.	1	19,4	12,9	2,9%
R.D.	1	39,1	16,7	31,6%
V.C. et autres	2	49	4,7	64,3%
Totalité des accidents sur la période	3	100	10,7	100%

Au niveau national, on calcule le risque relatif d'accidents avec un indicateur d'accidentologie locale (IAL), qui tient compte du trafic et de la longueur des réseaux. Cela permet d'avoir une comparaison plus rigoureuse entre les départements.

Données 2002-2006	IAL victimes tuées	RN et RD
Indre et Loire	1,14	1,25
Région Centre	1,23	1,25
France	1,00	1,00

ex : 1,14 signifie qu'il y eu sur 5 ans 14 % de tués en + en Indre et Loire par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur les différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.

Ces tendances ne sont pas spécifiques à l'Indre et Loire, on retrouve les mêmes résultats au niveau de la région Centre pour cette période d'études.

Type de collision avec obstacle fixe

Les données concernant les obstacles fixes sont données ici à titre d'information.

Dans le précédent DGO, c'était un enjeu départemental qui a donné lieu à la réalisation de travaux menés par l'Etat, amélioration, isolation ou suppression des obstacles (arbres, têtes de buse, fossés, protection des petits ouvrages d'art, stabilisation des accotements), sur des sections (ex RN 10) identifiées comme particulièrement accidentogènes .

(tous les chiffres concerne des véhicules ayant heurtés l'obstacle)

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	Ig(*)	Tués	BH	BNH
Véhicule en stationnement	108	12,7	2,2	2	36	55
Arbre	97	11,4	35,4	34	72	33
Glissière métallique	49	5,7	13,0	6	18	35
Glissière béton	40	4,7	7,9	3	17	33
Autre glissière	5	0,6	20,0	1	4	2
Bâtiment, mur, pile de pont	102	12,0	20,8	21	81	32
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	7	0,8	0,0	0	7	1
Poteau	86	10,1	19,8	17	58	31
Mobilier urbain	23	2,7	8,7	2	14	9
Parapet	12	1,4	25,0	3	8	6
Ilôt, refuge, borne haute	11	1,3	9,1	1	9	3
Bordure de trottoir	34	4,0	3,0	1	23	22
Fossé, talus, paroi rocheuse	203	23,8	13,9	28	132	92
Autre obstacle fixe sur chaussée	35	4,1	3,2	1	8	20
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	13	1,5	7,7	1	7	3
Sortie de chaussée	28	3,3	14,3	4	16	14
Autre	0	0,0	0,0	0	0	0
Total	853	100,0	10,1	125	510	391

La comparaison des données avec celle de la période d'études précédente (1997-2001) fait apparaître une diminution de 46,8 % du nombre des accidents et de 29 % des tués dans cette catégorie. A signaler cependant que la part des chocs contre obstacles « arbres, murs, piles de pont et poteaux » est en légère augmentation.

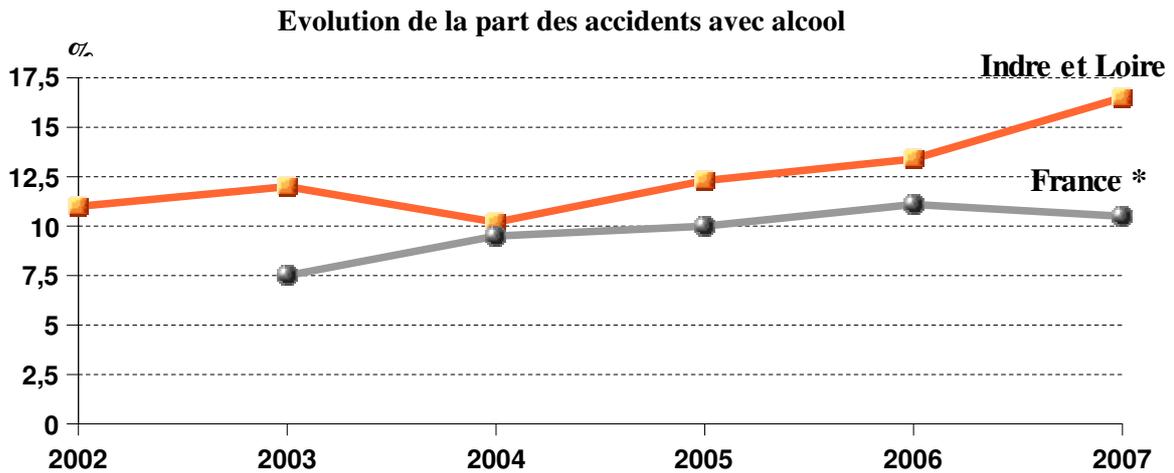
Pour l'ensemble des accidents corporels survenus sur les routes d'Indre et Loire sur la période d'études, on peut compléter par les éléments suivants :

- 68,5 % des accidents corporels surviennent le jour,
- en majorité aux heures de pointe du soir et du matin pour les jours ouvrables,
- entre 16 et 19h les samedis, dimanches et fêtes, avec une part non négligeable entre 0 et 6 h du matin,
- l'indice de gravité des accidents est plus élevé, les samedis et jours de fête
- 2/3 d'hommes impliqués dans les accidents, toutes catégories d'usagers confondues,
- ¾ d'hommes sont les auteurs présumés responsables des accidents.

L'alcool, facteur déclenchant

en Indre et Loire en 2007, l'alcool responsable de 40 % des accidents mortels et 41 % des tués

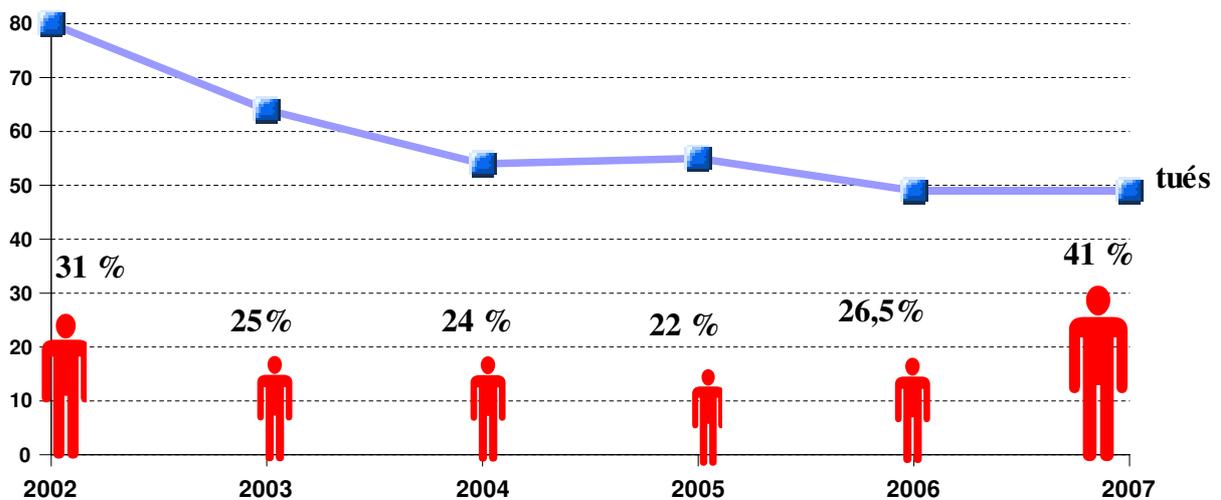
La présence d'alcool dans les accidents est un phénomène national, au niveau départemental cela reste un facteur présent dans un nombre beaucoup trop important d'accidents, et la tendance est à la hausse depuis 2002.



*non disponible en 2002

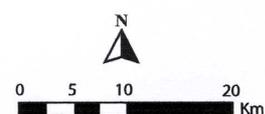
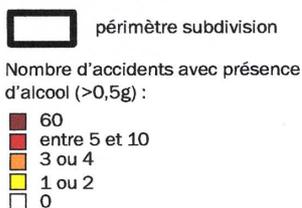
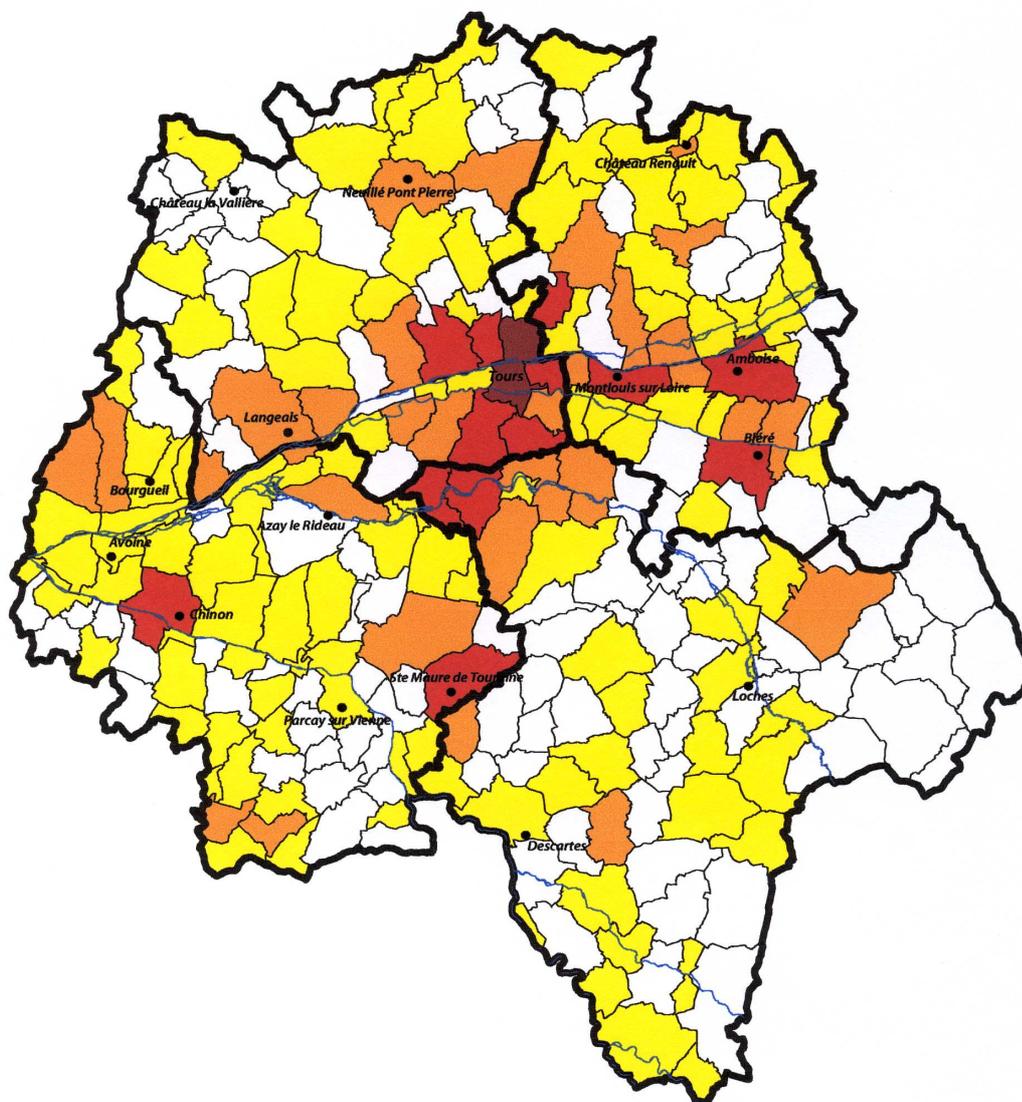
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total blessés	1025	913	711	720	512	455
Part des blessés avec alcool	11 %	13 %	9,5 %	12 %	13,3 %	15 %

Nombre total de victimes tuées et part des victimes avec alcool



part des victimes tuées dans un accident avec présence d'alcool

Accidents avec présence d'alcool 2002-2007

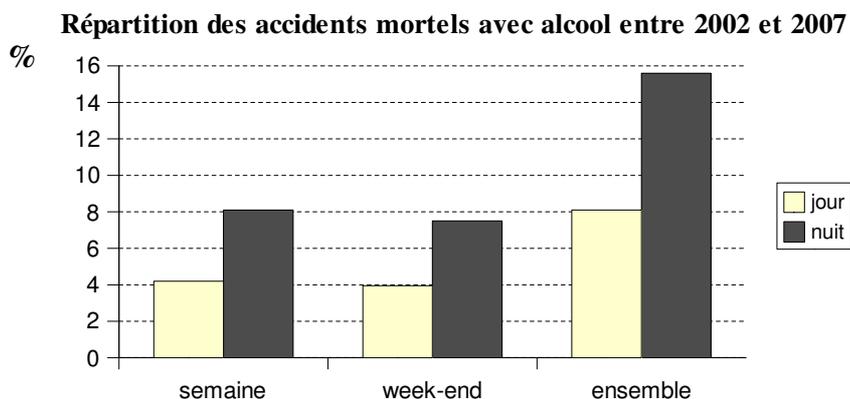


réalisation : stagiaires Polytech'Tours DA - 2008

Copyright IGN, BD Cartho
 Sources: STEF, ODSR
 Copyright DDE Indre et Loire

Il est difficile à partir de la représentation cartographique de tirer des conclusions sur les habitudes locales de consommation, sans procéder à une analyse plus fine de chaque accident (trafic local ou de transit, sorties de lieux festifs...).

Sur la période d'étude, **58 %** des accidents corporels avec alcool sont survenus de nuit et plus de **62 %** le week-end (du vendredi au dimanche).



Les hommes sont très nettement plus souvent impliqués dans cette catégorie : à hauteur de **79 %** de présumés responsables pour la période 2002-2007 et **100 %** des conducteurs dans les accidents mortels l'année dernière.

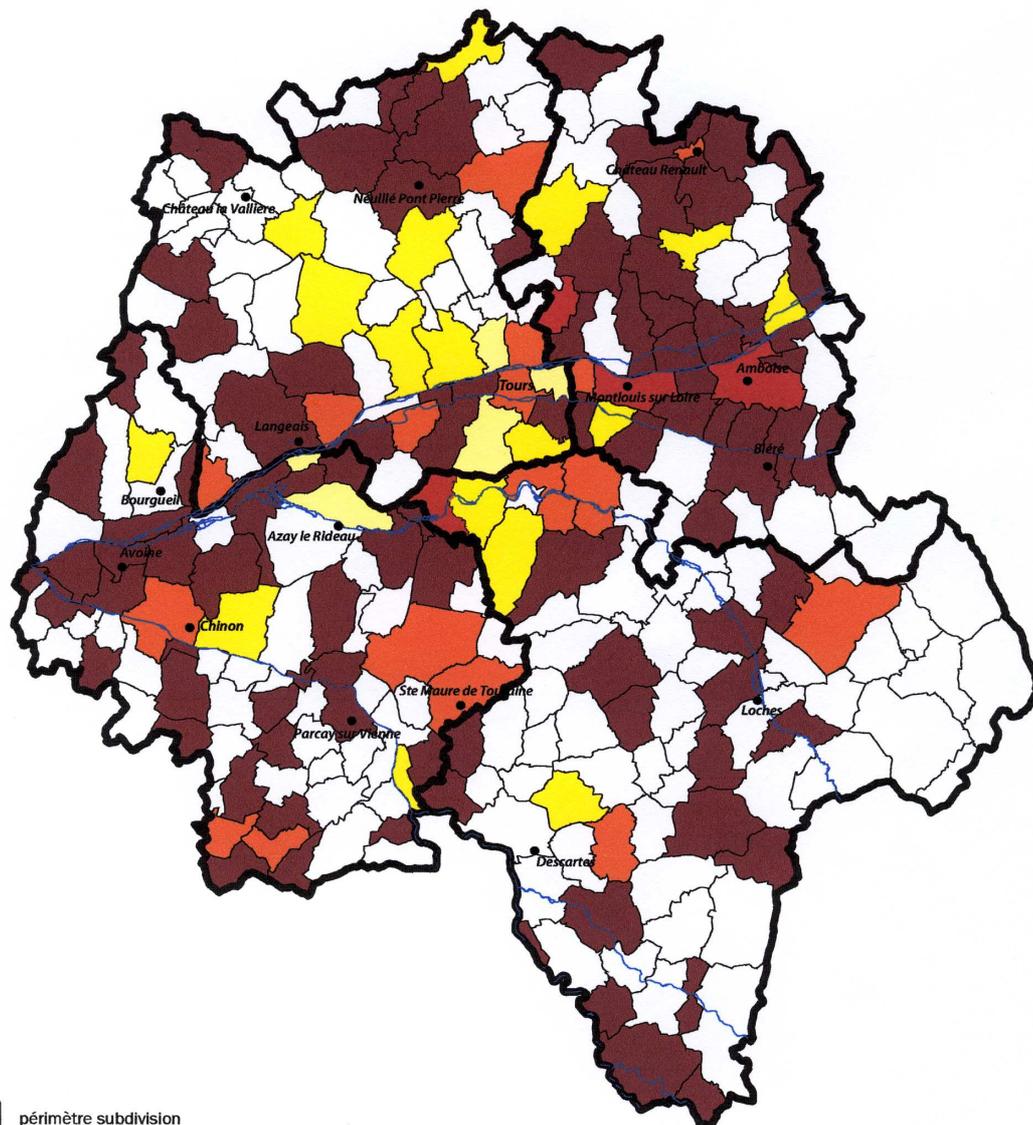
La part des victimes tuées et blessées hospitalisées, reflète bien évidemment le facteur aggravant que représente l'alcool sur la route, alors qu'il ne concerne qu'un petit nombre d'usagers. On peut le constater à travers les résultats des opérations de contrôle effectuées par les forces de l'ordre en Indre et Loire.

Gendarmerie	2005	2006	2007
Dépistages pratiqués	81 335	101 644	119 666
Dépistages positifs	3 871	4 714	6 988
Taux de positivité	4,75 %	4,6 %	5,8 %

Police	2005	2006	2007
Dépistages pratiqués	9 273	16 158	15 563
Infractions relevées	705	954	966
Taux d'infraction	7,6 %	5,9 %	6,2 %

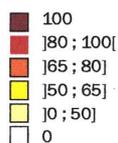
Sur la période 2003-2007, le taux de positivité suite aux contrôles d'alcoolémie est de **5,8 %** sur l'ensemble du département (3,2 % au niveau national).

Part des victimes graves dans les accidents avec alcool 2002-2007

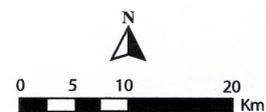


▭ périmètre subdivision

Part des victimes graves en % (tués+blessés hospitalisés)
dans les accidents avec alcool (>0,5g)



réalisation : stagiaires Polytech'Tours DA - 2008



On observe que les taux d'alcoolémie dans les accidents mortels sont majoritairement très au dessus du taux légal (rarement au dessous d'1g/l dans les accidents mortels en 2007 en Indre et Loire avec des taux records dépassant les 3g/l). On se heurte à un phénomène d'alcoolisation régulière plus difficile à combattre et pour lequel la politique de communication de la sécurité routière qui est plus ciblée sur l'alcoolisation festive et occasionnelle, n'apporte pas une réponse adaptée.

Parallèlement aux contrôles répressifs, la gendarmerie reste très présente sur les sorties de discothèques, et de nombreuses actions de prévention alcool sont menées en Indre et Loire dans le cadre des grandes manifestations (foire de Tours, foires aux vins locales...).

Une enquête nationale en 2007, a confirmé la permanence de situations dangereuses lors des sorties notamment chez les jeunes adultes, avec une consommation d'alcool encore omniprésente. L'attention des responsables doit donc être maintenue, afin de modifier les mentalités, et les comportements sur le long terme.

Il faut ajouter que si le facteur « alcool », qui préoccupe depuis longtemps les pouvoirs publics, nous permet de disposer de données chiffrées sur plusieurs années, on doit élargir cette typologie « conduite sous l'emprise d'addictions », aux stupéfiants, aux médicaments, pour lesquels nous ne disposons pas ou très peu d'éléments.

Les spécialistes et les acteurs de terrain (y compris les forces de l'ordre) ont un rôle important à jouer en enrichissant le diagnostic de leurs connaissances, et permettre ainsi d'initier si besoin des actions locales pertinentes.

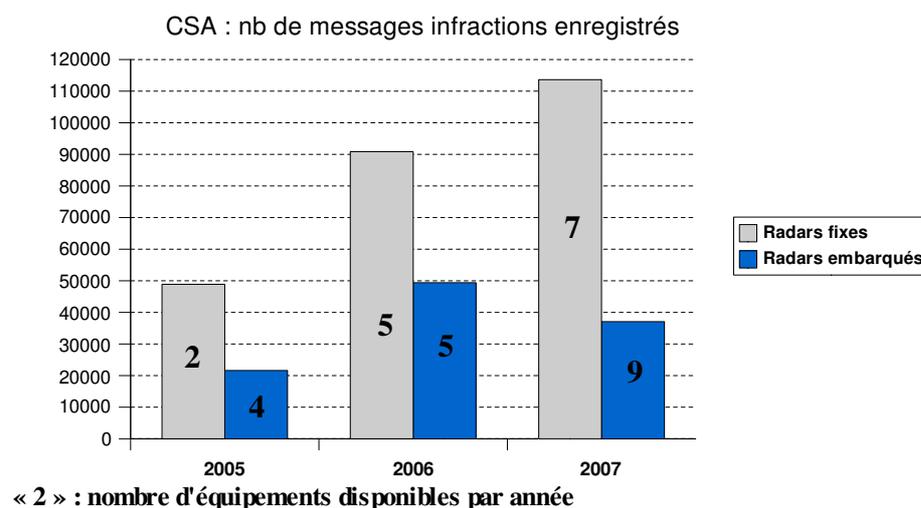
La vitesse

2007 en Indre et Loire, une vitesse inadaptée dans près d'1 accident sur 2

En 2006 il a été établi qu'au niveau national, la vitesse n'était plus le premier facteur d'accidents, mais restait en second derrière l'alcool. Excepté dans le cas des très grands dépassements de la vitesse autorisée, il est difficile d'avoir une bonne connaissance de ce facteur au moment de l'accident.

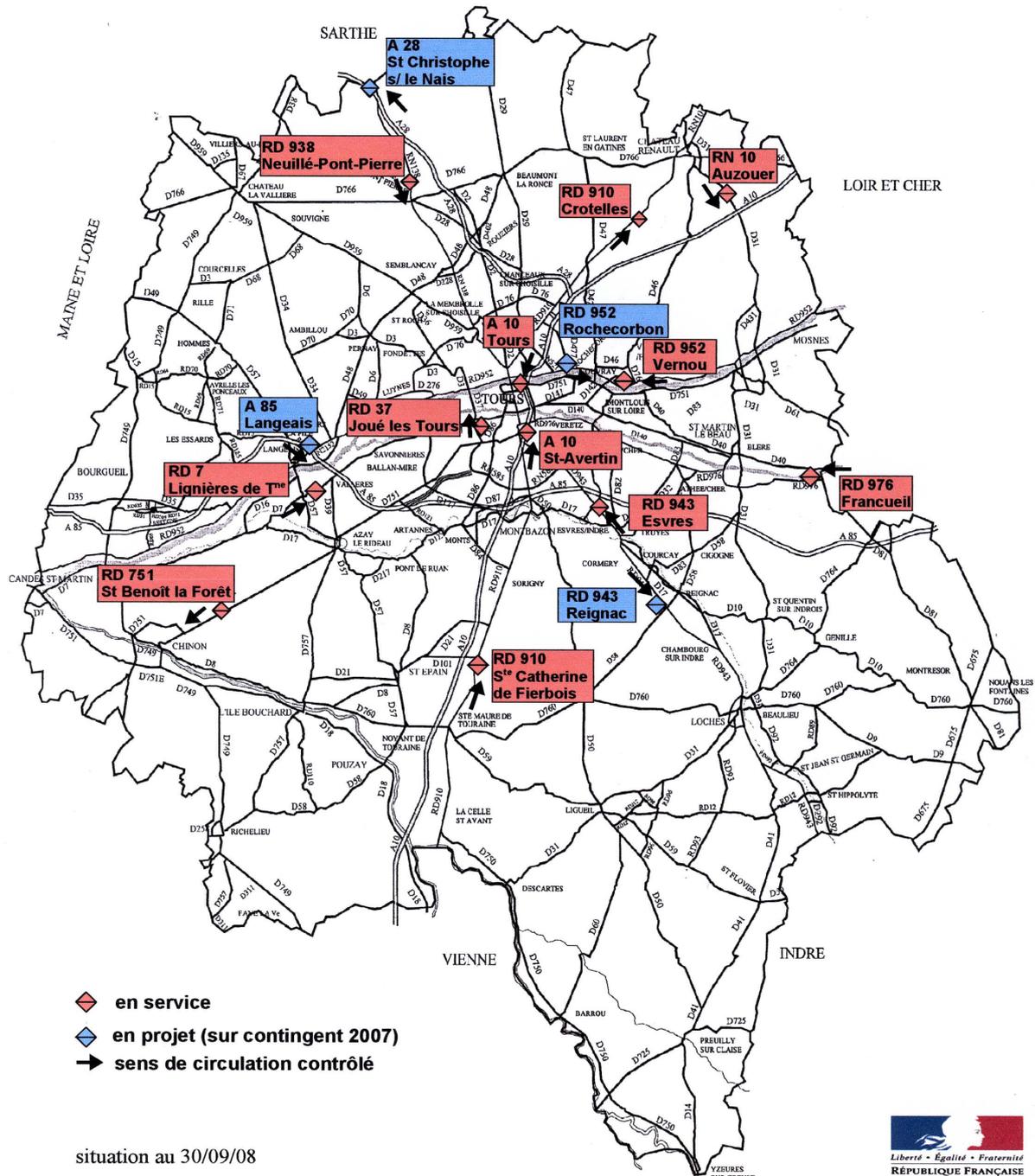
L'observatoire des vitesses en région Centre a exploité les données des stations de comptages SIREDO entre 2001 et 2005 sur les routes nationales. Il a été constaté une diminution générale des vitesses moyennes à partir 2003, date de la politique de mise en oeuvre des dispositifs de contrôle sanction automatisé (CSA) qui ont contribué à l'amélioration des indicateurs de la sécurité routière. Actuellement notre département est doté de 12 équipements fixes, et de 10 radars embarqués répartis entre les forces de l'ordre

Le graphique ci-dessous montre l'évolution des infractions enregistrées par l'ensemble des radars. On ne peut pas comparer les trois années compte tenu de l'augmentation du nombre d'équipements chaque année; par ailleurs les résultats pour le matériel mobile dépendent de leur disponibilité et des services effectués par les forces de l'ordre. Il faut retenir que la quasi totalité des infractions concerne des dépassements de vitesse <20 km/h : en moyenne sur ces 3 ans 85 % sur les équipements fixes, 90 % sur les équipements embarqués.



En 2007, grâce à une intensification des contrôles routiers en zone gendarmerie, l'Indre et Loire s'est classé 1^{er} département français en nombre de délits verbalisés pour excès de grande vitesse, et 2^{ème} département avec 2838 rétentions de permis tous motifs.

Localisation des équipements du contrôle sanction automatisé



Gendarmerie	2005	2006	2007
Infractions limitation de vitesse	16 203	16 260	18 157
Permis de conduire retenus consécutifs à un contrôle vitesse	1294	1207	1423
Part des PC retenus pour infraction vitesse	55 %	50 %	50,1 %

Police	2005	2006	2007
Infractions limitation de vitesse	845	1092	1719
Permis de conduire retenus consécutifs à un contrôle vitesse	14	7	9

Les forces de l'ordre ont constaté depuis quelques mois, une baisse significative de la vitesse moyenne sur les routes d'Indre et Loire (constat également fait au niveau régional), le nombre de délits « grande vitesse » notamment diminuée.

L'intensification des contrôles et des sanctions, mais aussi la conjoncture économique (prix du pétrole), entraînent un changement de comportement des usagers, ce qui contribue à la baisse.

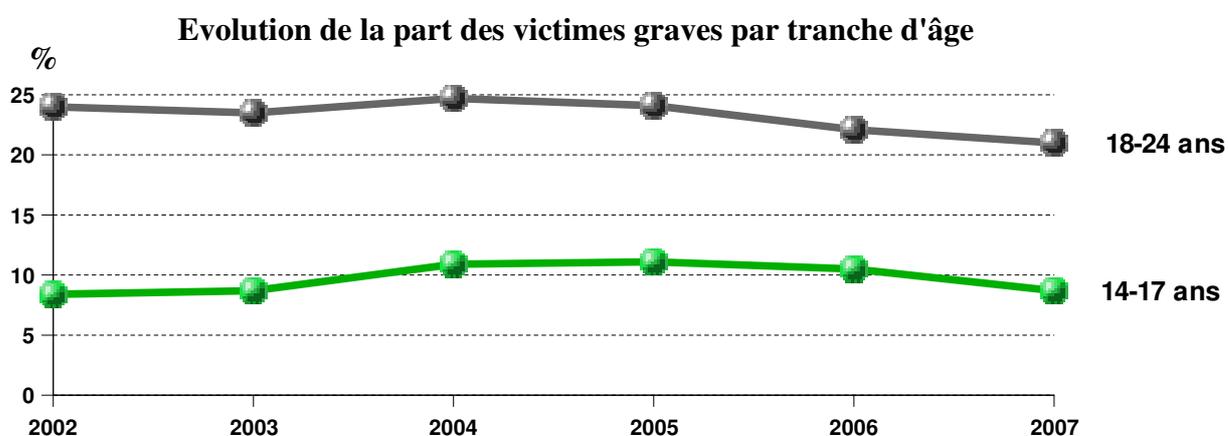
L'implication des jeunes

2007 près d'1 tué sur 2 avait entre 0 et 24 ans

C'est un constat national, les jeunes constituent la catégorie d'âge pour laquelle le risque routier rapporté à la population est le plus élevé.

En Indre et Loire, on comptabilise chaque année entre 2002 et 2006 chez les 0-24 ans plus d'1/3 des victimes tuées et 40 % des blessés (cette tranche d'âge représente 30% de la population données INSEE 1999 – estimation 2006 = 35%).

La tendance s'est cependant inversée en 2007, puisque l'on a enregistré pour la première fois depuis 5 ans dans cette tranche d'âge une diminution importante du nombre d'accidents et de victimes.



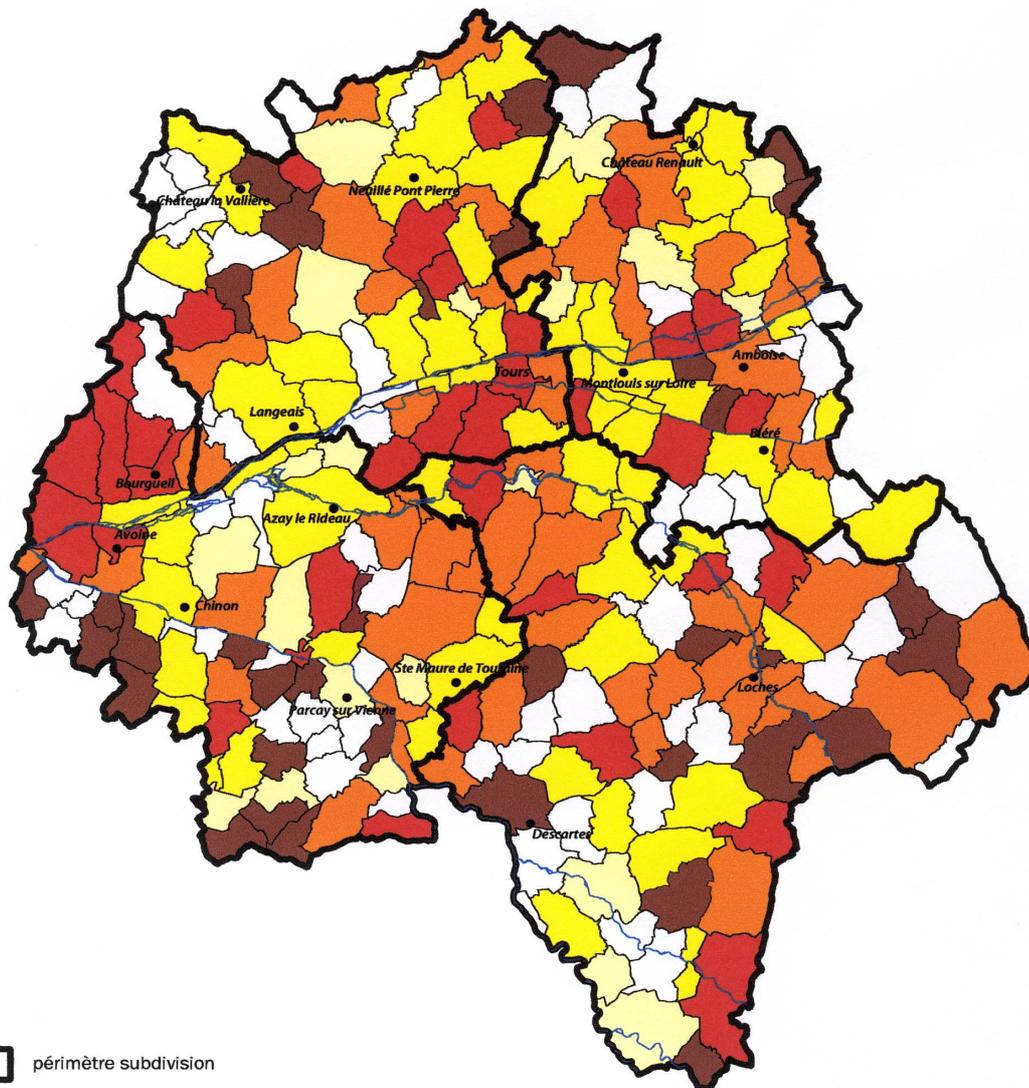
Quand on parle des jeunes en accidentologie, il y a lieu de distinguer les enfants (0 à 13 ans), les adolescents (14-17 ans) et les jeunes adultes (18-24 ans), qui sont impliqués différemment en tant que conducteurs ou victimes seules.

	Tués			Blessés hospitalisés			Blessés non hospitalisés		
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans
2002	1	4	18	21	27	70	48	67	174
2003	2	3	9	8	24	64	49	62	144
2004	2	3	17	7	28	53	32	62	112
2005	3	5	12	19	51	109	16	28	67
2006	2	4	12	23	44	89	4	11	22
2007	4	2	5	16	32	77	4	10	29
Total	14	21	73	94	206	462	153	240	548

En tant que conducteurs les adolescents et les jeunes adultes représentent encore une part importante des victimes, même si les effets du permis probatoire instauré en 2004, se sont globalement fait ressentir à partir de 2006, comme on peut le constater dans le tableau ci-dessous :



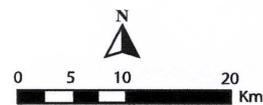
Part des jeunes dans les accidents 2002-2007



périmètre subdivision

Part des jeunes (14-24 ans) dans les accidents en %:

-]75 ; 100]
-]60 ; 75]
-]50 ; 60]
-]30 ; 50]
-]15 ;
- 0



réalisation : stagiaires Polytech'Tours DA - 2008

Copyright: IGN, BD Cartho
Sources: STEF, ODSR
Copyright DDE Indre et Loire

Conducteurs 14-24 ans (2RM + VL)

	Tués	BH	BNH
2002	36	143	397
2003	28	124	344
2004	23	113	260
2005	27	251	156
2006	23	189	52
2007	12	175	63
Ensemble	149	995	1272

Ce constat n'est pas vrai au niveau national.

La part des accidents graves avec un conducteur âgé de 18 à 24 ans est de **36%** en Indre et Loire entre 2005 et 2007 ce qui place notre département au **3ème rang** français (taux France entière pour ces trois années = 31,8%).

Entre 2002 et 2007 dans notre département, parmi les jeunes victimes tuées dans un accident de la circulation : **64 %** des enfants étaient passagers d'une voiture et **21 %** des piétons, **52 %** des adolescents étaient des usagers de deux-roues motorisés et **38 %** passagers d'un VL, et **69,9 %** des jeunes adultes des usagers VL. Tous ces résultats sont largement supérieures aux moyennes nationales.

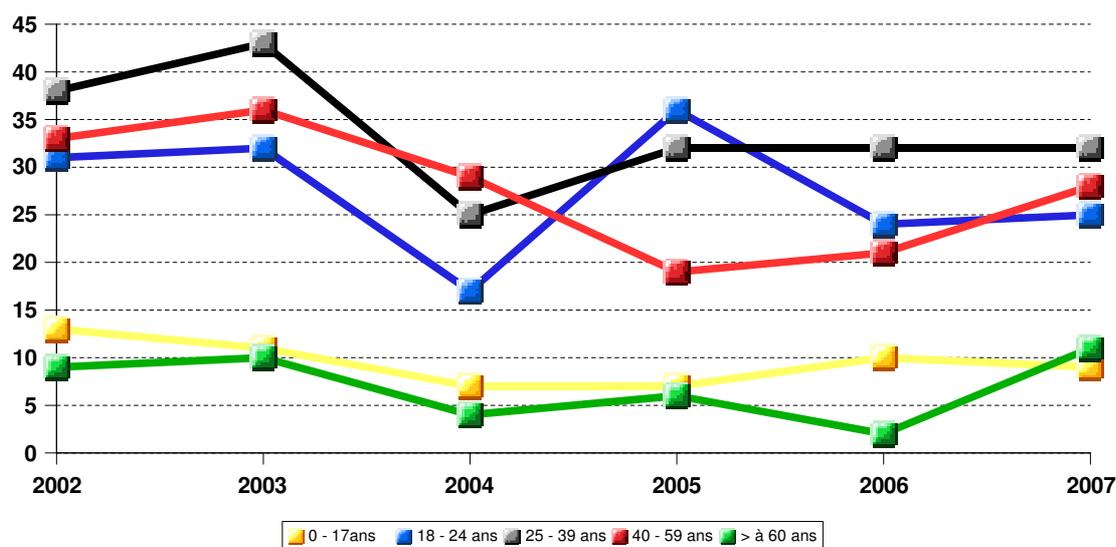
En tant que principaux usagers de cyclomoteurs, les adolescents sont évidemment sur-représentés dans cette catégorie. En France, les accidents de transports sont la première cause de mortalité chez les adolescents.

Impliqués 14-24 ans

	Tués	BH	BNH	Victimes
Piéton	5	86	79	170
Bicyclette	6	47	43	96
Cyclo	18	235	251	504
Moto	21	141	117	279
VL	96	474	765	1335
PL+ autres	3	13	12	28
Ensemble	149	996	1267	2412

Entre 15 et 17 ans, comme au niveau national, les garçons sont plus victimes d'accidents de la route que les filles. Ce constat est également vrai pour les 18-24 ans, puisque l'analyse des accidents mortels en Indre et Loire sur les trois dernières années, montre que **90 %** des victimes décédées sont des hommes, **62 %** dans un accident survenu le week-end et **48 %** la nuit .

Nombre d'accidents avec présence d'alcool par tranche d'âge



Le continuum éducatif, les opérations préventives en milieu scolaire et universitaire, les contrôles aux abords des établissements mais aussi des lieux festifs, contribuent à l'amélioration des résultats.

Les chercheurs classent les accidents des jeunes en deux catégories :

- d'une part ceux qui relèvent de l'inexpérience,
- d'autre part ceux qui surviennent à cause d'un comportement atypique, mais propre à l'adolescence.

Les mesures mises en place doivent répondre à cette typologie et les actions de fond, qui continueront à produire des effets lorsque ces jeunes seront adultes, devront être privilégiées.

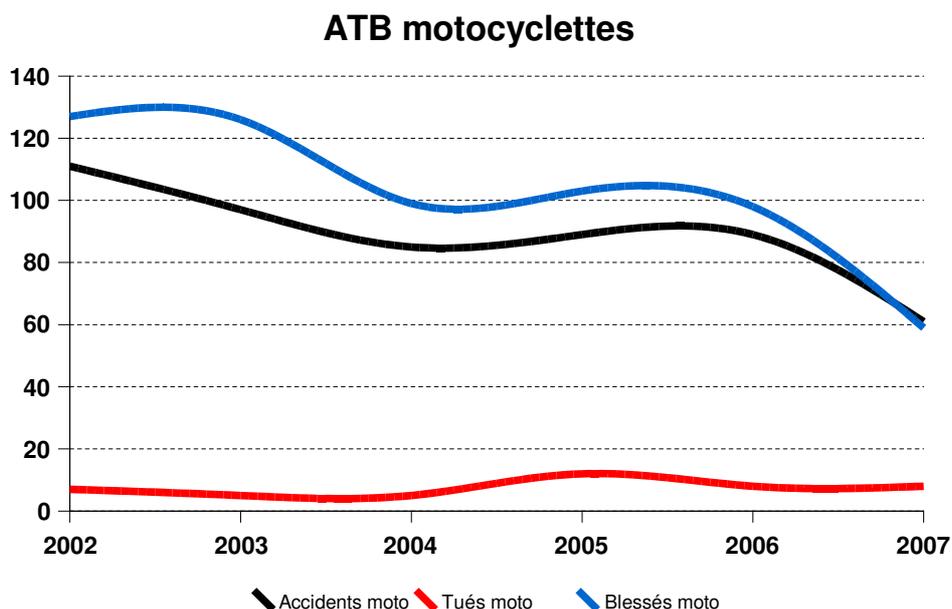
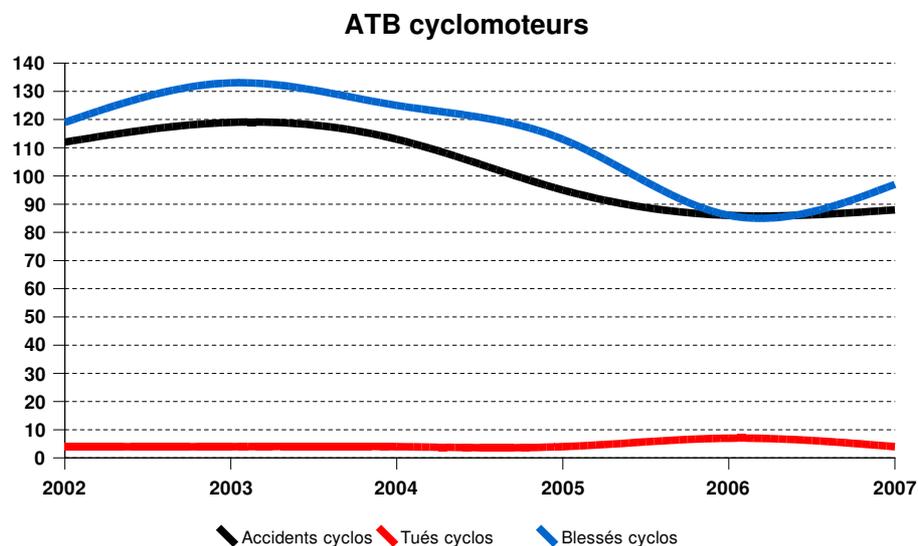
Les résultats récents plus encourageants, ne sont pas le fruit du hasard. Cette catégorie d'usagers de la route reste donc un enjeu important de la politique locale de sécurité routière en Indre et Loire, un accident impliquant de jeunes victimes marquant toujours beaucoup les esprits.

Une surexposition au risque en deux-roues motorisés

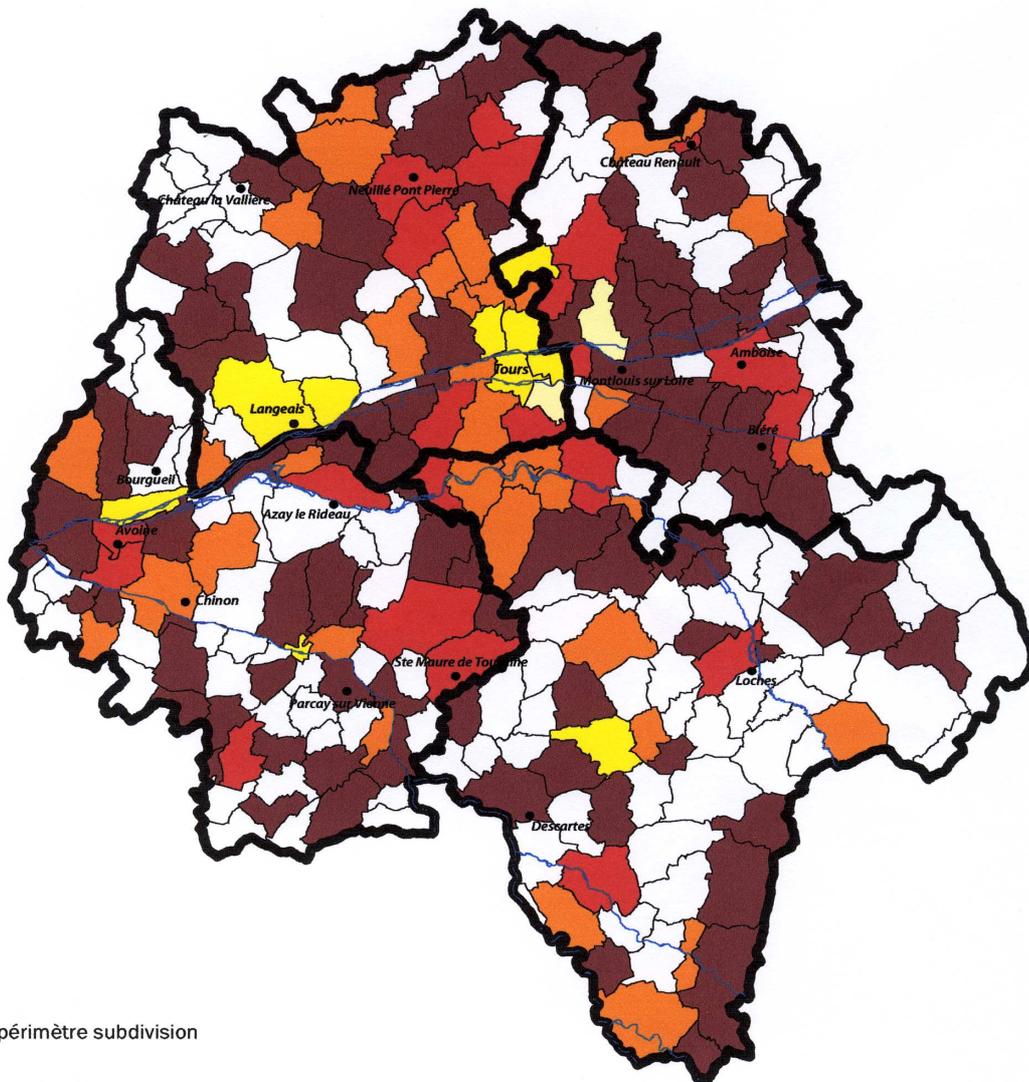
en 2007, + d'1 tué sur 4 en 2RM, 90 % de sexe masculin, 85 % avaient + de 24 ans

Par rapport au parc de véhicules en circulation, nationalement on évalue un sur-risque pour les usagers circulant en cyclomoteur et en motocyclette, qui s'explique aussi en partie par le croisement avec d'autres facteurs accidentogènes (vitesse pratiquée en moto notamment, alcoolémie...).

Entre 2002 et 2007, cette catégorie représente **34,7 %** des accidents de la circulation survenus dans notre département, **20,8 %** de l'ensemble des personnes tuées et **23%** des blessés hospitalisés. Il faut garder à l'esprit qu'une partie des blessés hospitalisés dans les accidents de deux-roues motorisés risque de garder un handicap sérieux.

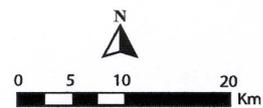
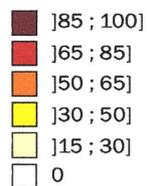


Part des victimes graves en 2 roues motorisés 2002-2007



 périmètre subdivision

Part des victimes graves (tués et hospitalisés)
parmi les 2 roues motorisés en % :



réalisation : stagiaires Polytech Tours DA - 2008

Copyright IGN BD Cartho
Sources : SIRE, ODSR
Copyright DDE Indre et Loire

Avec un taux de **17,1 %** d'accidents corporels impliquant une motocyclette entre 2003-2007 , l'Indre et Loire présente le plus mauvais résultat de la région et se place au **24 ème** rang des départements français.

Les tableaux ci-dessous présente une typologie des accidents 2RM sur la période d'études :

	Impliqués par sexe		Impliqués par tranche d'âge			Accidents survenus			
	hommes	femmes	15-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	en aggro	hors aggro	de jour	de nuit
Cyclomoteurs	84,5 %	15,5 %	32,7 %	31 %	9,5 %	80,1 %	19,9 %	66,6 %	33,4 %
Motocyclettes	88 %	12 %	3,1 %	26,7 %	44,2 %	66 %	34 %	71,2 %	28,8 %

	Utilisation du casque			Alcoolémie des conducteurs		
	oui	non	NR	> 0	< 0	NR
Cyclomoteurs	91,4 %	4,8%	3,8 %	8,5%	73,4 %	18,1 %
Motocyclettes	96,8 %	1,4 %	1,8 %	8,5 %	71,9 %	19,6 %

NR = non renseigné ou impossible à réaliser

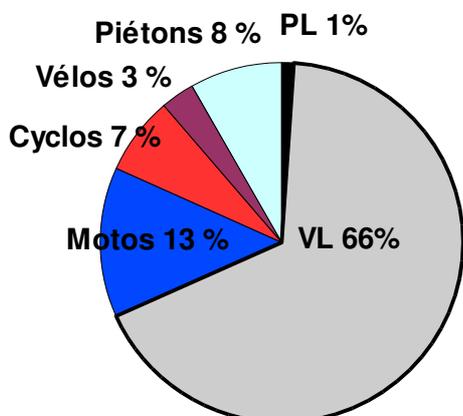
Les données régionale et nationale sont proches de ces tendances.

On peut souligner que la majorité des accidents corporels en deux-roues motorisés, est consécutif à un choc avec un autre véhicule.

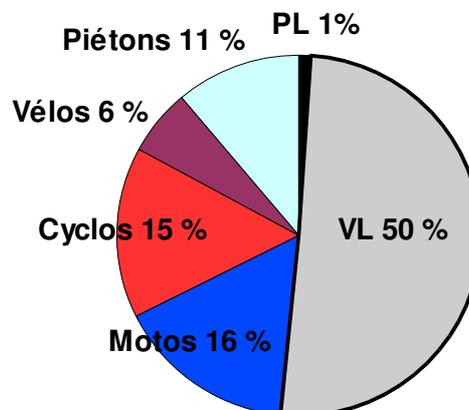
Si le nombre de victimes en cyclomoteur est en baisse constante, les accidents en motocyclettes ont été particulièrement meurtriers depuis 2005.

2002 et 2007 par type d'usagers

Part des tués



Part des blessés hospitalisés



Les deux-roues motorisés représentent une catégorie où la part des victimes ne diminue pas de façon marquée ces dernières années.

Il en est de même au niveau national, où on avance deux raisons pour expliquer ce constat :

- le parc des motos ne cesse d'augmenter (à l'inverse de celui des cyclomoteurs),
- les usagers deux-roues n'ont pas profité ou dans une moindre mesure de progrès technologiques réalisés sur les véhicules.

Mais la part de l'accidentologie des 2RM s'explique aussi par des problèmes comportementaux :

- non respect des limitations de vitesse,
- part de l'alcoolémie > 0 chez les conducteurs; de 2005 à 2007,
- erreurs commises par les usagers VL qui ne détectent pas ou tardivement les deux-roues.

En Indre et Loire l'action des forces de l'ordre (immobilisation des motocyclettes en délit grande vitesse) commence à porter ses fruits. Mais si la vitesse n'est plus la première cause d'accidents en 2RM, en 2007 plus de la moitié des pilotes auteurs des accidents mortels les impliquant, conduisaient sous l'emprise de l'alcool.

Déplacements professionnels et trajets domicile-travail

Pour encourager les administrations et les entreprises à faire vivre leur plan de prévention des risques routiers, il a été demandé localement de proposer un enjeu « accidents professionnels et trajet domicile-travail ».

Les chiffres extraits de la base de données CONCERTO montre que ce type de trajets dans notre département, se placent en 2ème et 3ème position quant au nombre d'accidents et de victimes graves au cours des 6 dernières années.

Accidentologie par type de trajet 2002-2007

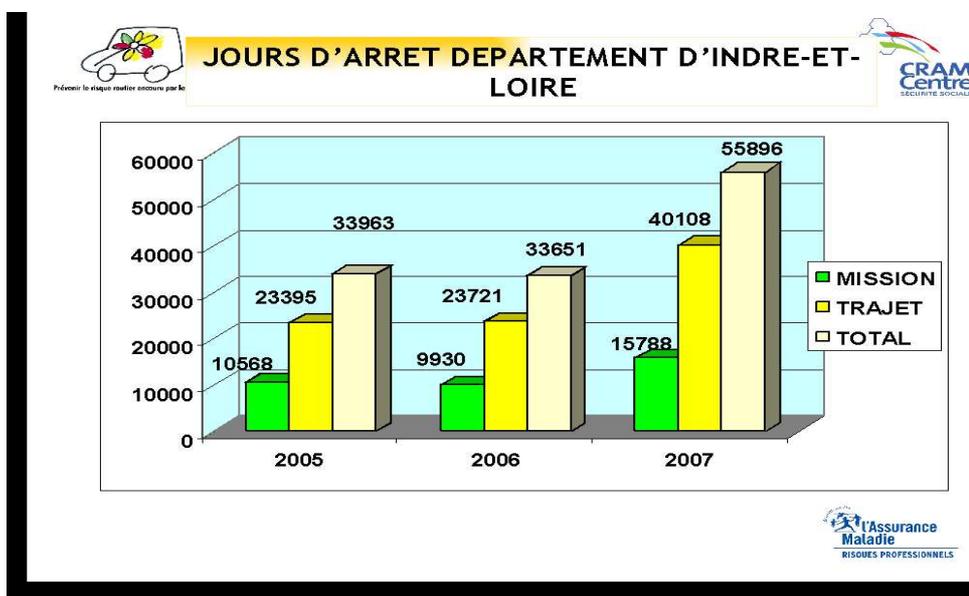
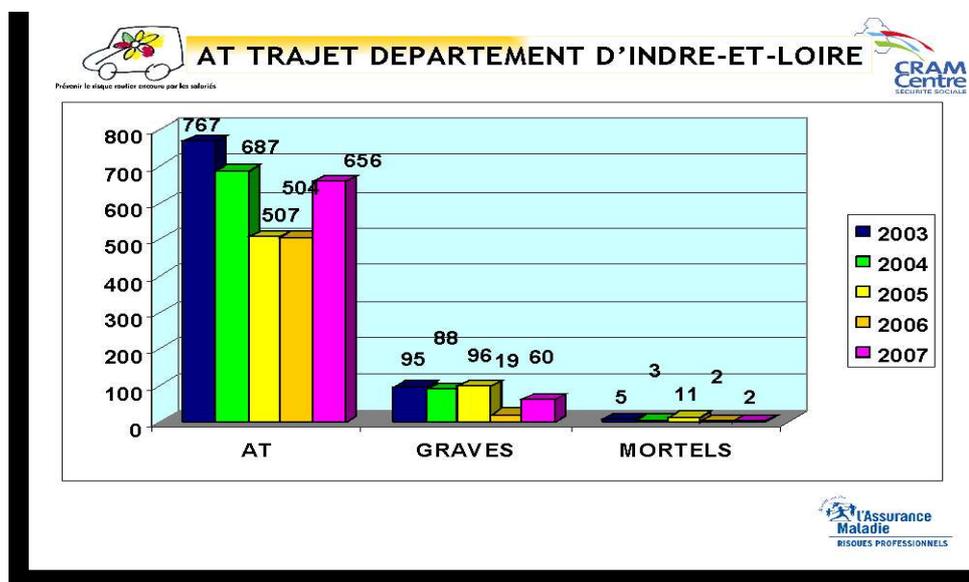
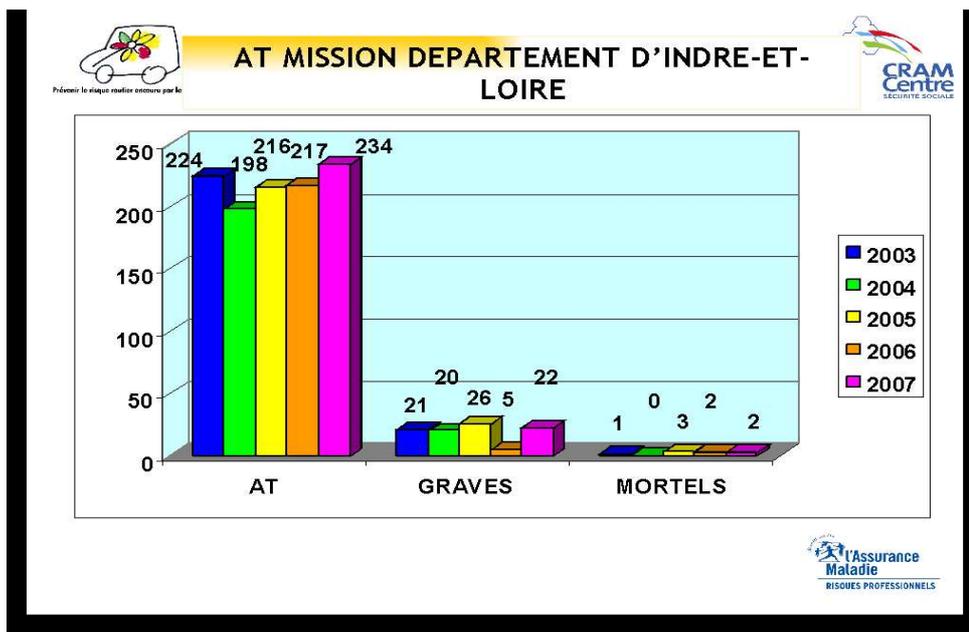
	Nombre d'accidents concernés	Part des accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
promenade - loisirs	2270	9,1%	1298	238	1393	1759	2424
domicile - travail	874	8%	485	79	481	582	800
utilisation professionnelle	587	12,3%	322	83	293	453	666
autre	359	12,8%	196	52	184	269	337
courses - achats	177	11,3%	104	25	104	107	205
domicile - école	150	3,3%	78	5	82	106	151
non renseigné	1115	12%	658	171	824	1250	1652
Ensemble	3218	9,5%	1844	346	1904	2351	3162

Entre 2006 et 2007, la CRAM a enregistré dans notre département, + 40 % du nombre d'accidents de travail sur les trajets et + de 210 % de victimes graves.

Pour l'Indre et Loire, le nombre de jours d'arrêt de travail consécutifs à un accident de trajet en 2007, est de **40 108**. A titre d'information, l'année dernière en région Centre 63 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la route.

Des actions de prévention, information et formation pour minimiser ce risque, doivent être envisager à destination des salariés. On peut rappeler que + de $\frac{3}{4}$ des personnes accidentées sur les routes du départements sont des locaux.

Accidents de travail Indre et Loire



Les groupes de travail

La méthodologie d'élaboration du DGO préconise que, pour chaque enjeu retenu, un groupe de travail doit être constitué avec des spécialistes locaux (**cf. annexe n° 5**).

Chaque groupe aura en charge d'élaborer les actions ciblées de la politique locale de sécurité routière, qui seront déclinées annuellement dans le PDASR pour lutter contre l'insécurité routière.

Les enjeux proposés dans ce document, s'ils emportent l'adhésion des acteurs locaux, devront être hiérarchisés, éventuellement approfondis dans les groupes de travail par des données exogènes.

Les réflexions des participants aboutiront à la définition « d'orientations d'actions » pour chacun des enjeux qui doivent permettre aux acteurs qui les proposent :

- de répondre à la question : pourquoi réaliser cette action ?
- de fixer l'objectif général de l'action dans différents domaines, tels que l'éducation, la formation, l'infrastructure, la communication, le contrôle, la sanction...(**cf. annexe n° 6**)

Conclusion

Les accidents corporels et le nombre de victimes sur les routes d'Indre et Loire, bien qu'en baisse régulière depuis 10 ans, sont encore trop nombreux, puisque l'on estime qu'une victime sur deux pourrait être évitée.

Même si la majeure partie des usagers adopte un comportement responsable, il demeure « un noyau dur » d'irresponsables, imperméables aux campagnes de prévention et réfractaires aux mesures de répression, particulièrement dangereux, d'où la nécessité de poursuivre une politique de sécurité routière ambitieuse et déterminée.

Les campagnes de communication, la mise en place des radars, la présence des forces de l'ordre continueront à contribuer aux changements de comportement. Mais à l'échelle d'un département, la sécurité routière est l'affaire d'une multiplicité d'acteurs, qui doivent intégrer cette problématique, en informant, en sensibilisant ou en réglementant.

Entre 2002 et 2007 le nombre de personnes tuées sur les routes d'Indre et Loire est équivalent à la population de la commune de Saint Germain sur Vienne (353 habitants en 1999).

ANNEXES

Annexe n° 1 : Victimes tuées en 2004

Annexe n° 2 : Victimes tuées en 2005

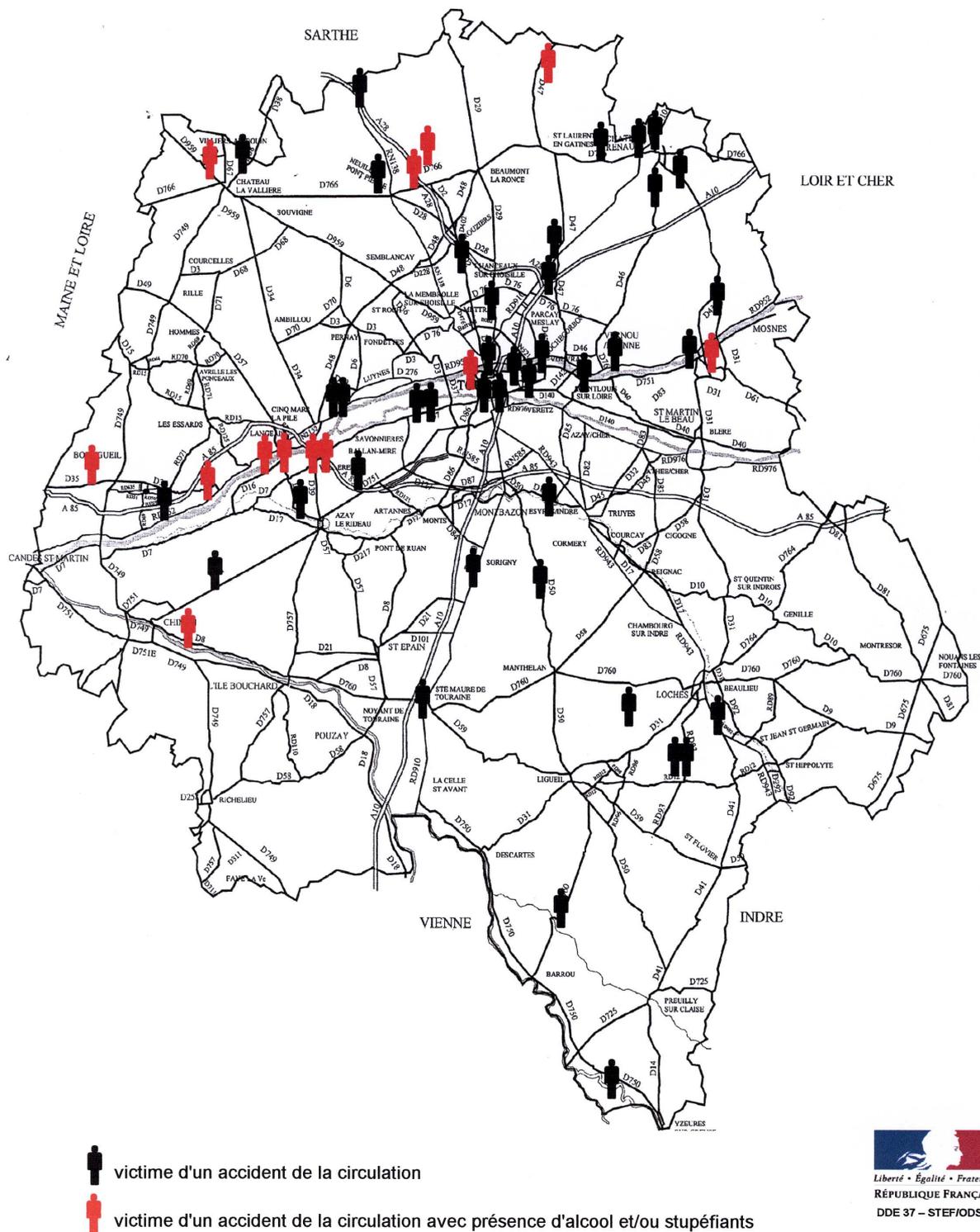
Annexe n° 3 : Victimes tuées en 2006

Annexe n° 4 : Victimes tuées en 2007

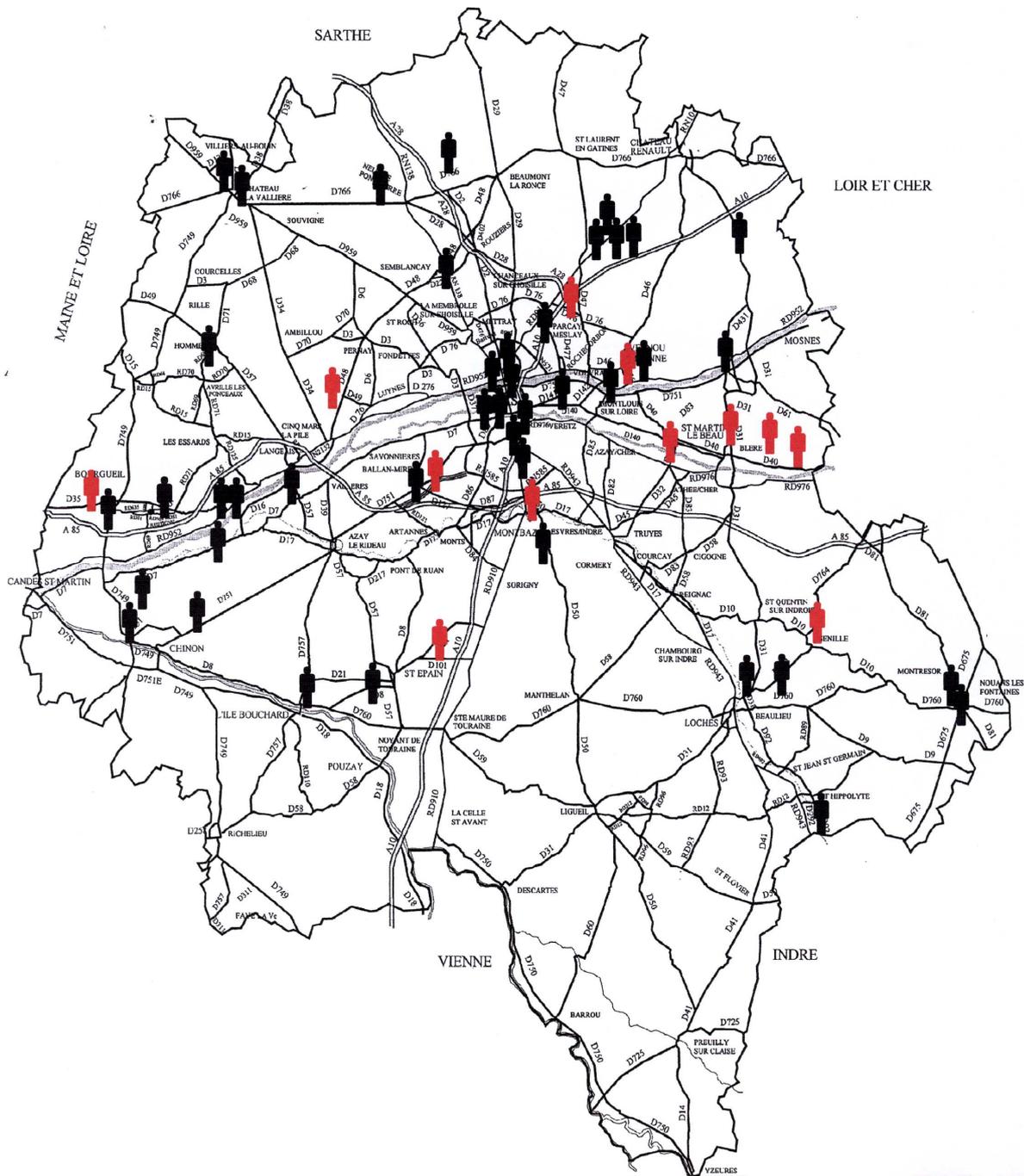
Annexe n° 5 : Liste d'acteurs possibles selon le groupe de travail

Annexe n° 6 : Exemples d'orientations d'actions pour chaque enjeu national

Victimes tuées dans un accident de la route en 2004



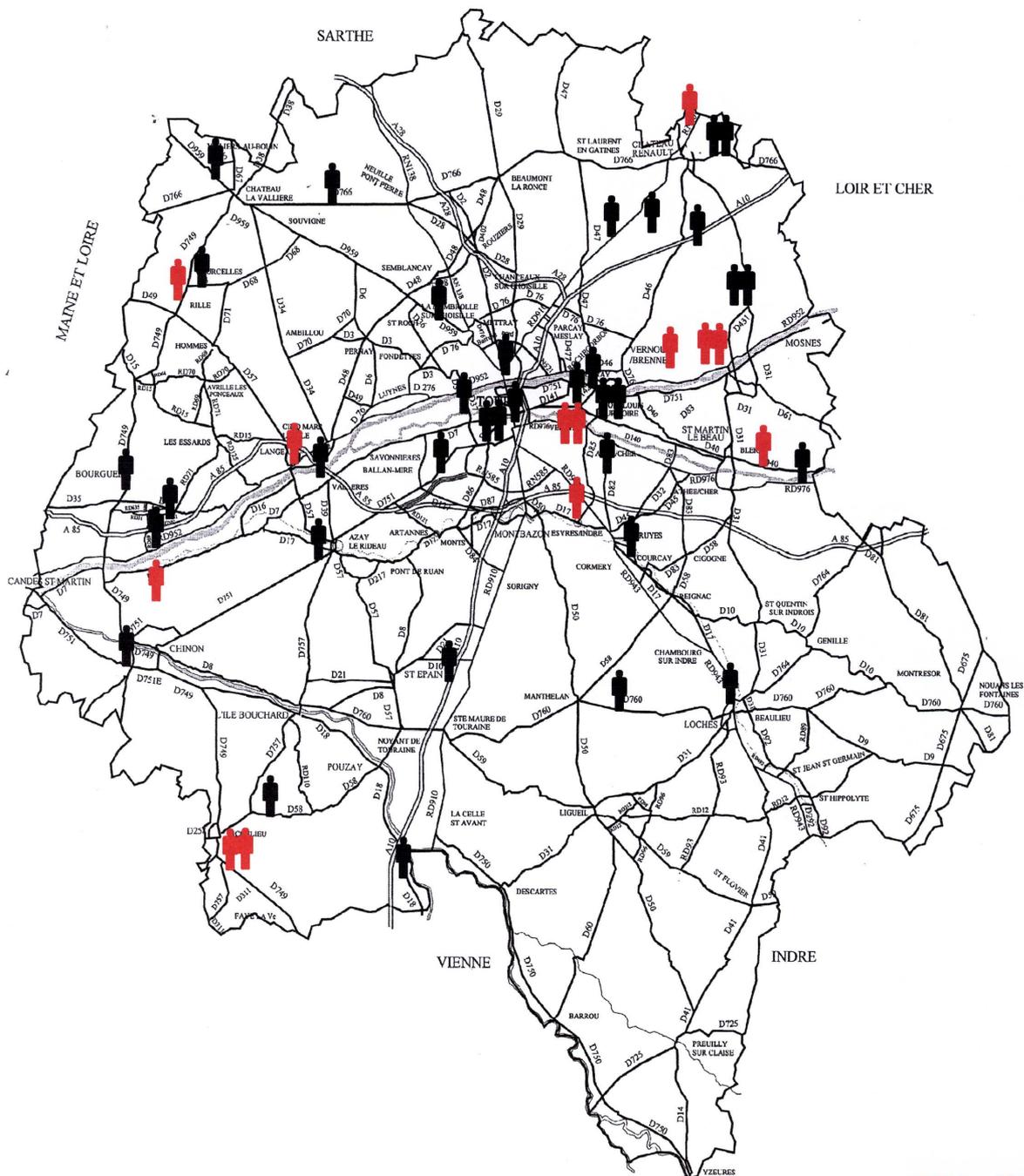
Victimes tuées dans un accident de la route en 2005



- victime d'un accident de la circulation
- victime d'un accident de la circulation avec présence d'alcool et/ou stupéfiants



Victimes tuées dans un accident de la route en 2006



victime d'un accident de la circulation



victime d'un accident de la circulation avec présence d'alcool et/ou stupéfiants



Annexe n° 5 : Liste d'acteurs possibles selon le groupe de travail

- Points communs à chaque GT

- au moins 1 nouvel acteur (non encore repéré comme faisant partie du réseau SR)
- au moins 1 IDSR et/ou un enquêteur ECPA
- au moins 1 représentant de collectivité territoriale (par exemple : correspondant élu SR)
- au moins 1 représentant de service déconcentré de l'Etat (correspondant SR)
- au moins 2 représentants du monde associatif (de 2 organismes différents)
- au moins un représentant du monde professionnel du thème (cf. liste)

- GT alcool

- association de prévention d'addictologie (alcooliques anonymes, l'ANPAA,...)
- un représentant de l'union des métiers de l'hôtellerie ou de la restauration
- un professionnel de la santé (médecin de la DDASS, du SAMU, médecin du travail MSA ou interentreprises...)
- un médecin de la commission médicale de préfecture
- un représentant des jeunes (DDJS, mutuelle d'étudiants...)
- organisateurs de soirées ou distributeurs d'alcool (patron de discothèque, organisateur de fêtes viniques, représentant de fédération sportive, représentant des alcooliers, commerçants)
- un psychologue ou sociologue
- forces de l'ordre (GN, DDSP ou police municipale), si non impliquées dans le groupe technique
- la justice (procureur ou substitut), si non impliquée dans le groupe technique

- GT Vitesse

- un gestionnaire d'infrastructure
- un représentant des secours ou professionnel de la santé (SAMU, traumatologue, ...)
- un professionnel du véhicule (expert véhicule, pilote, concessionnaire...)
- un représentant des deux-roues motorisés
- un représentant des usagers de la route
- un psychologue formateur de stages "récupération de points"
- un représentant d'assureurs sociaux du risque professionnel (GRAM, MSA, CNRACL) ou d'assureurs privés ou de mutuelle
- un professionnel du transport routier
- le délégué du permis de conduire
- un représentant de partenaires sociaux ou assistante sociale
- forces de l'ordre (GN, DDSP ou police municipale), si non impliquées dans le groupe technique
- la justice (procureur ou substitut), si non impliquée dans le groupe technique

- GT Jeunes

- l'inspection académique (correspondant EN, principal de collège, un proviseur de lycée...)
- un représentant du Conseil général (domaine « collèves »)
- un responsable de CFA et/ou un représentant de lycée professionnel et/ou un chef d'entreprise
- un représentant de la MSA (cf. lycées professionnels agricoles)
- un représentant de la DDJS et/ou de la MILDT
- un représentant des jeunes (mutuelle, association d'étudiants..)
- Un éducateur ou animateur de structure d'animation de jeunes
- un représentant d'une association intervenant sur la thématique
- un professionnel de la santé en milieu scolaire
- une association de parents d'élèves
- un représentant d'auto-écoles
- le délégué du permis de conduire
- police municipale
- un sociologue
- un assureur

- GT Deux-roues motorisés

- monsieur MOTO
- un représentant d'associations de motards (FFM, FFM...)
- un professionnel de la moto (concessionnaire, réparateurs, enseignant de la conduite...)
- le délégué du permis de conduire
- un responsable de l'EDSR
- un représentant de club motos
- un gestionnaire d'infra (DIR ou CG)
- un représentant d'une association des motards accidentés
- un directeur de CFA
- un médecin de SAMU ou de pompiers
- un représentant de la CRAM et/ou d'assureurs ou mutuelles
- un représentant des professionnels usagers des deux-roues motorisés (la poste, livreur, messenger...)
- un psychologue ou sociologue
- un représentant de parents d'élèves
- un représentant de jeunes, usager du cyclomoteur

Annexe n° 6 :

Exemples d'orientations d'actions pour chaque enjeu national

Enjeu alcool :

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool,
- Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool,
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné,
- Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie,
- Mettre en oeuvre le volet alcool du plan de contrôle,
- Informer, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool,
- Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs,
- Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool.

Enjeu vitesse :

- Mettre en oeuvre le volet vitesse du plan de contrôle,
- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie,
- Mobiliser les transporteurs et sensibiliser les chauffeurs PL et les employeurs au respect des vitesses et des distances de sécurité,
- Sensibiliser les piétons seniors aux risques encourus en milieu urbain,
- Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées,
- Impliquer les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées,
- Impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation.

Enjeu jeunes :

- Renforcer la connaissance des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route,
- Améliorer la formation du conducteur par la promotion de l'AAC (apprentissage anticipée de la conduite),
- Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs seniors accompagnants,
- Impliquer les structures éducatives et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif,
- Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs,
- Renforcer les efforts entrepris en direction des publics à risques,
- Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis (CFA),
- Promouvoir le port de la ceinture de sécurité à l'arrière,
- Impliquer le public féminin comme vecteur de prévention vis-à-vis de l'utilisateur masculin,
- Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes,
- Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite.

Enjeu deux-roues motorisés :

- Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation,
- Créer un observatoire départemental des deux-roues motorisés,
- Sensibiliser les aménageurs aux risques des deux-roues motorisés en milieu urbain,
- Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés,
- Mettre en oeuvre le volet deux-roues motorisés du plan de contrôle,
- Communiquer sur les risques pris par les deux-roues motorisés et les autres usagers,
- Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés.

