



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES LANDES

# Document Général d'Orientations 2013-2017

## Le choix des enjeux

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# Rappel du DGO 2008-2012

Les Enjeux nationaux

## Un premier bilan au regard des objectifs fixés au niveau national

### **Passer sous la barre des 3000 tués**

En bilan intermédiaire à fin 2011, la tendance pour les Landes vis à vis de « l'objectif national » fait apparaître **14,97%** de tués en trop, de plus elle est moins favorable que la tendance nationale.

**Diviser par 3 le nombre de jeunes tués** Le nombre de tués chez les jeunes « 15-24 ans » fin 2011 (soit 28 tués) est déjà supérieur à la cible visée à l'horizon 2012 (16 tués sur l'ensemble de la période 2008-2012).

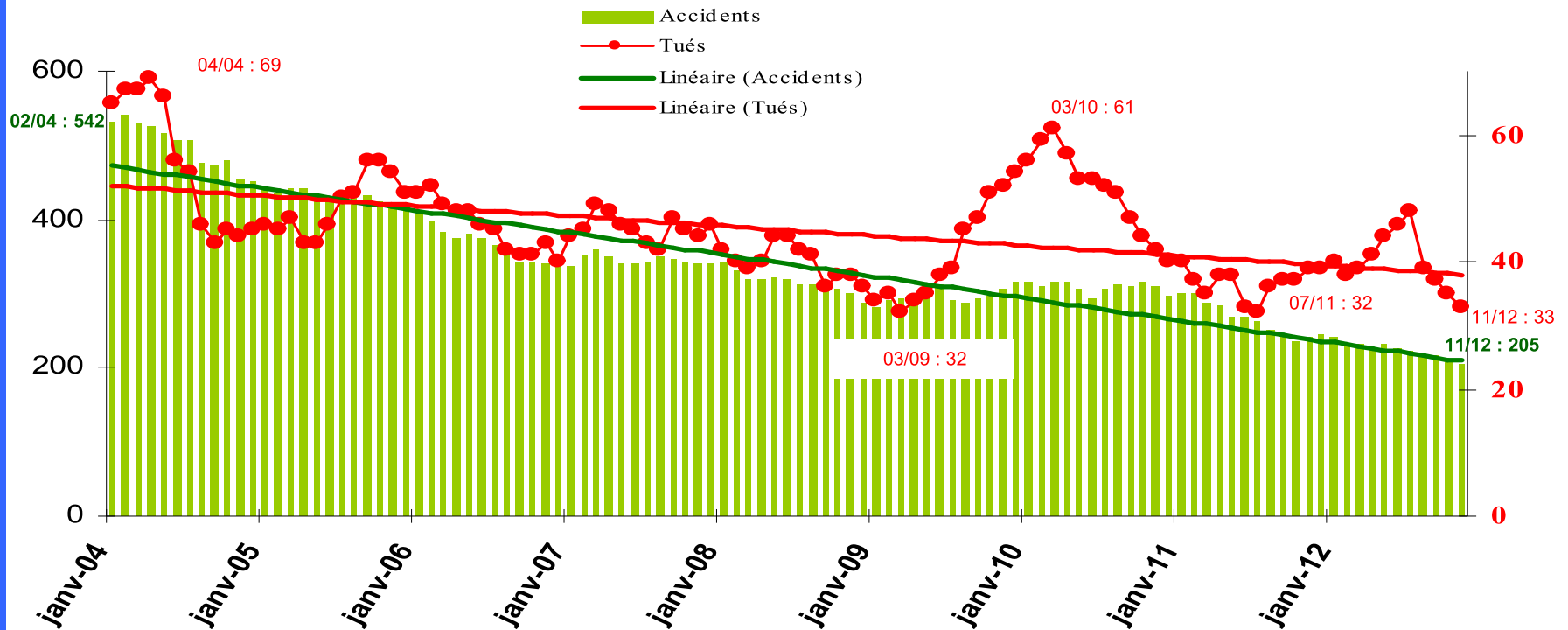
### **Diviser par 2 le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des 2 roues motorisés**

Le nombre de tués en 2RM fin 2011 (soit 24 tués) est supérieur à la cible visée à l'horizon 2012 (22 tués sur l'ensemble de la période 2008-2012).

### **Diviser par 2 le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool**

Cet enjeu reste majeur pour les Landes puisque la cible DGO à l'horizon 2012 fixée à 31 accidents mortels est dépassée, (49) depuis fin 2010. C'est aussi le cas au niveau national mais la tendance est plus défavorable pour les Landes

## L'évolution de l'accidentalité dans les Landes depuis 2004 (cumul 12 mois glissants)



La baisse des accidents est constante depuis janvier 2004 avec une baisse de 62 %.

On constate aussi une tendance à la baisse au niveau des tués, mais avec une certaine fragilité comme le prouve l'année 2009 (54 tués) et son impact sur la courbe

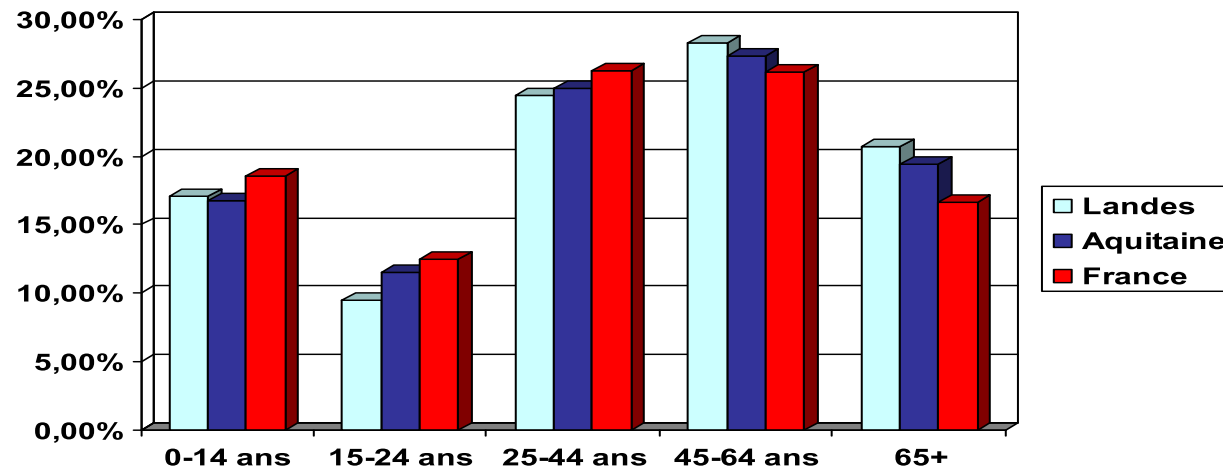
# DGO 2013-2017

## Les données départementales – population

Population	Évolution 2002-2006	2006	01/01/2010	Évolution 2006-2010
Landes	+5.45%	362 827	383 973	<b>+5.82%</b>
Aquitaine	+3.63%	3 119 778	3 231 860	+3.59%
France	+2.52 %	63 186 117	64 647 600	+2.31 %

Source : Insee, estimations de population.

### Répartition par tranches d'âge



# DGO 2013-2017

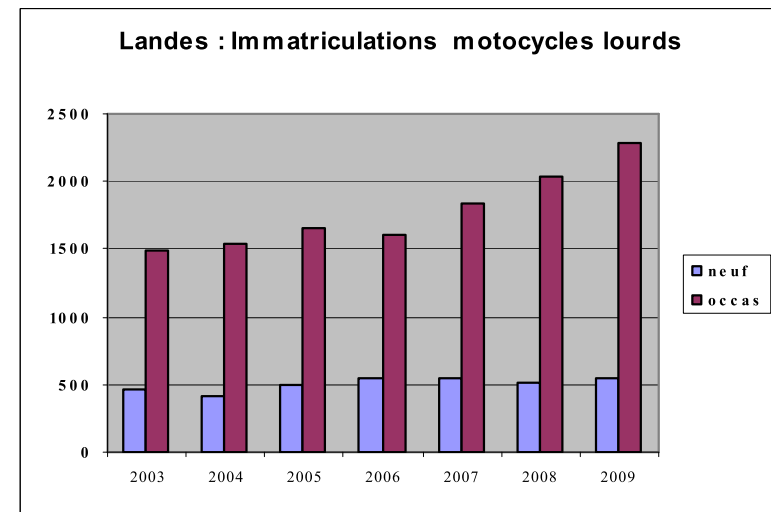
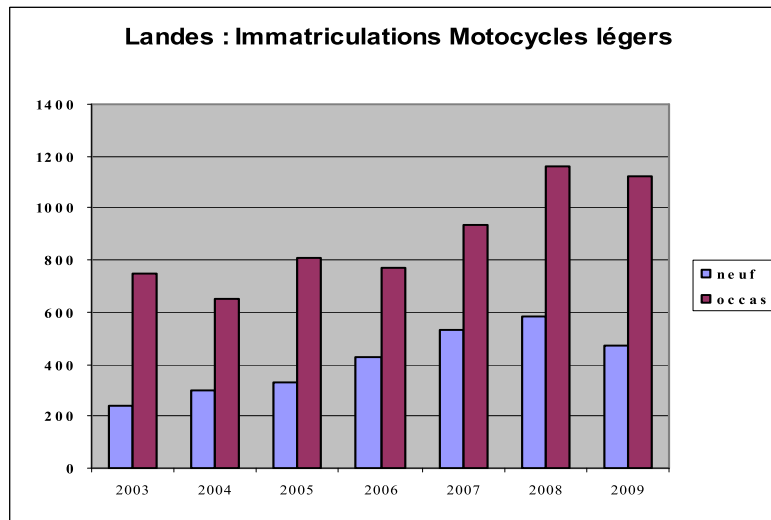
## Les données départementales – tous véhicules

Sur la période 2003-2009 , la hausse du nombre d'immatriculations a été plus importante dans les Landes qu'en Aquitaine et en France

<u>Immatriculations</u> <u>Annuelles</u>	2003	2009	Évolution 2003-2009
Landes	60220	70961	+17.83%
Aquitaine	497 870	557 431	+11.96%
France	9 403 139	9 963 689	+5.96 %

Source : Soes (MEDDE:service obs et stats) fichier central

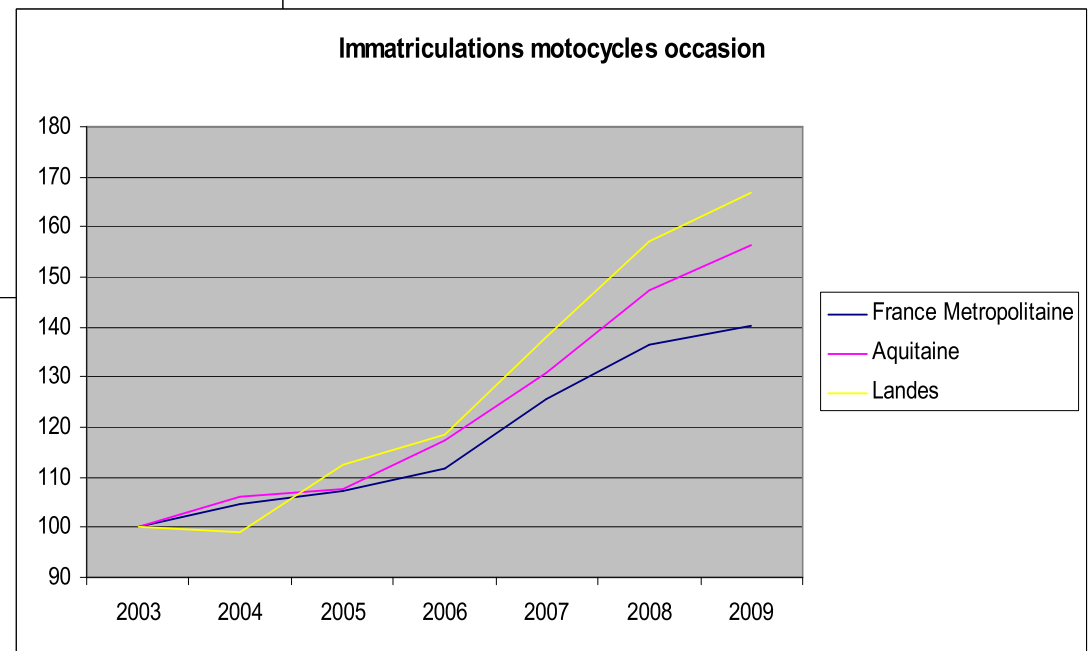
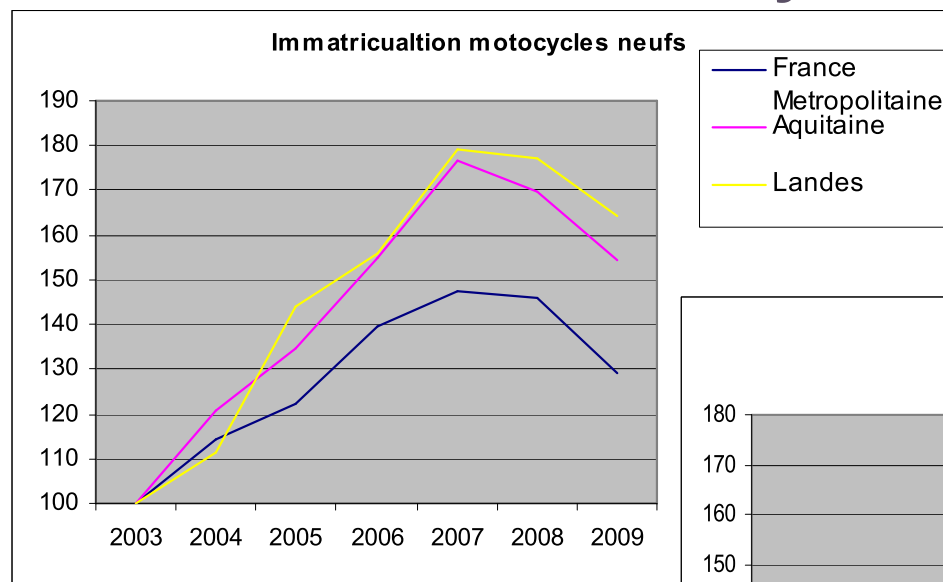
## Immatriculations motocycles



On note une part plus importante d'immatriculations de motocycles lourds d'occasion

# DGO 2013-2017

## Les données départementales – Comparatif Immatriculations motocycles (base 100 en 2003)



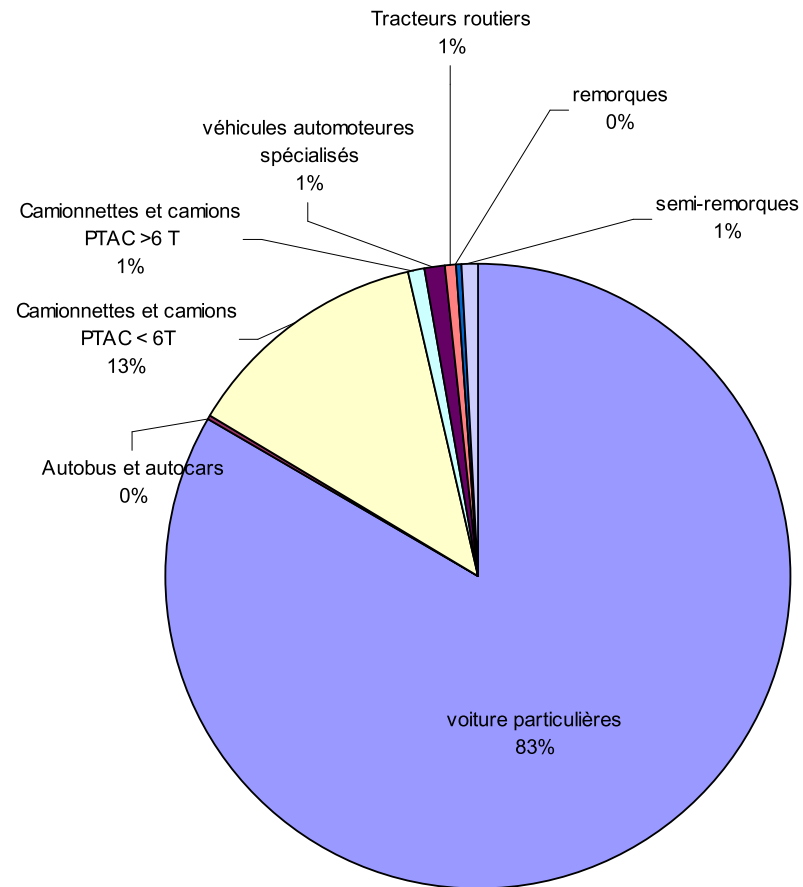
**Sur la période 2003-2009 , la hausse du nombre d'immatriculations a été plus importante dans les Landes qu'en Aquitaine et en France  
On note cependant une baisse en 2009 sur les motocycles neufs**

Source : Soes (MEDDE:service obs et stats) fichier central

# DGO 2013-2017

## Les données départementales – Le parc automobile

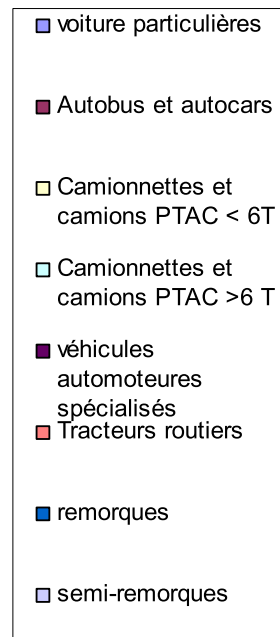
Parc automobile LANDES au 1er janvier 2010



La répartition du parc automobile dans les Landes est identique à l'Aquitaine et la France métropolitaine

### Description du Parc automobile

- Voitures particulières <15 ans
- Autobus <20 ans
- Camionnettes et camions < 15 ans
- Véhicules automoteurs spécialisé < 15 ans
- Tracteurs routiers <10 ans
- Remorques < 20 ans avec PTAC > 6 tonnes
- Semi-remorques < 20 ans



Source : Soes (MEDDE:service obs et stats) fichier central

# DGO 2013-2017

## Les données départementales – Données Routières

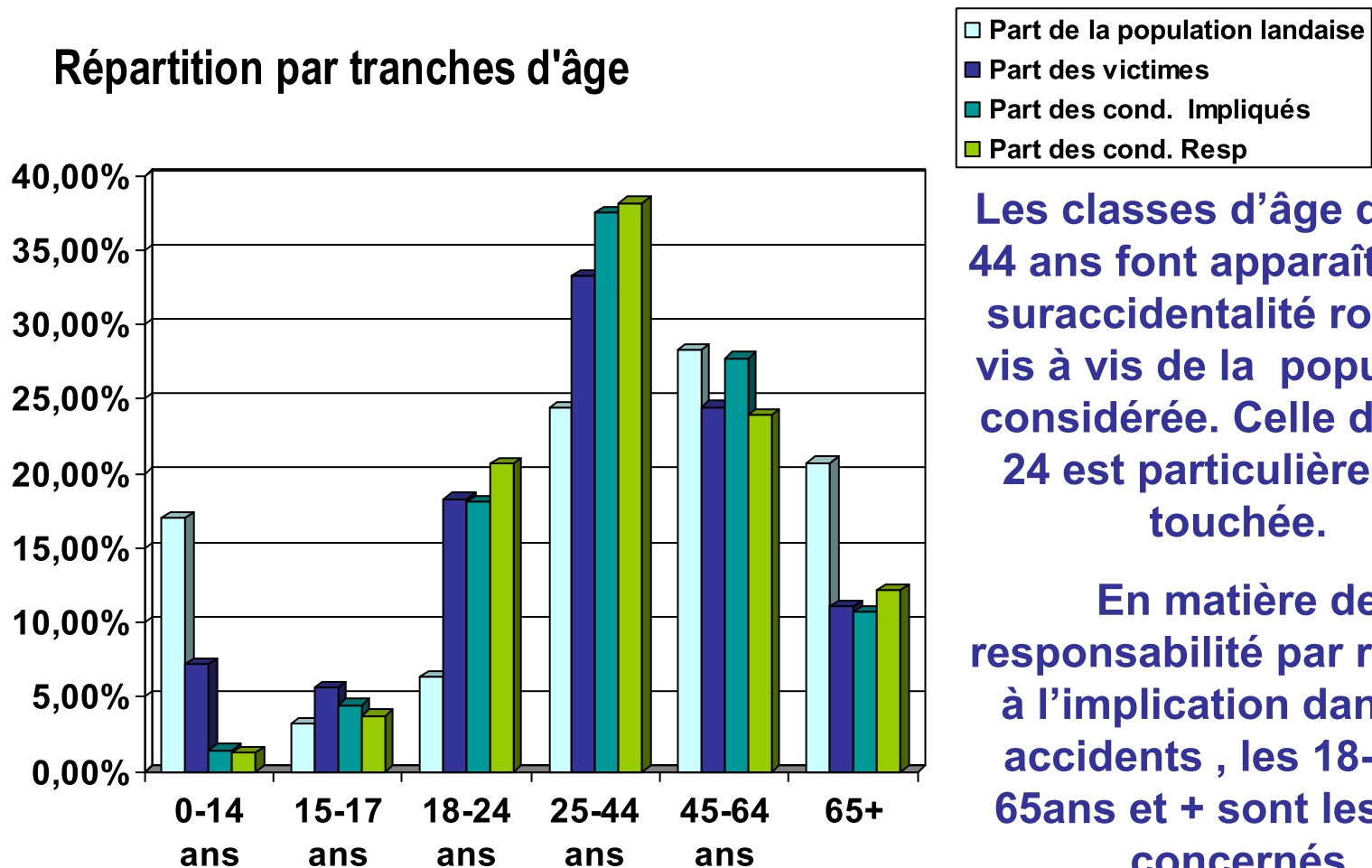
<u>Réseau routier au 31/12/2011</u>	Km
<b>Autoroutes (A63-A64- A641-A65)</b>	211
<b>Route nationale (N524)</b>	41
<b>Routes départementales</b>	4185
<b>Routes communales</b>	6550



# DGO 2013-2017

## Comparatif âge des conducteurs et victimes dans les accidents corporels et âge de la population landaise

### Répartition par tranches d'âge

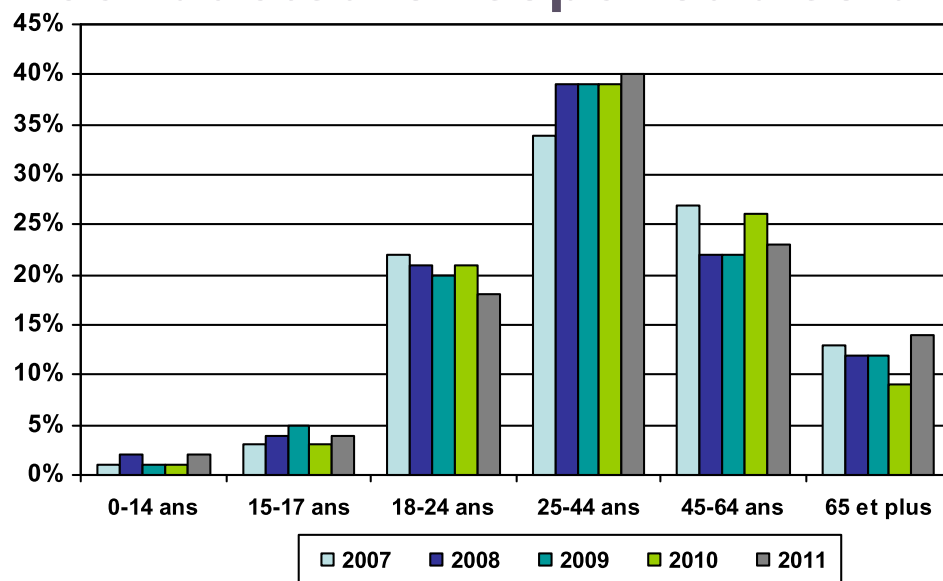


Les classes d'âge de 15 à 44 ans font apparaître une suraccidentalité routière vis à vis de la population considérée. Celle des 18-24 est particulièrement touchée.

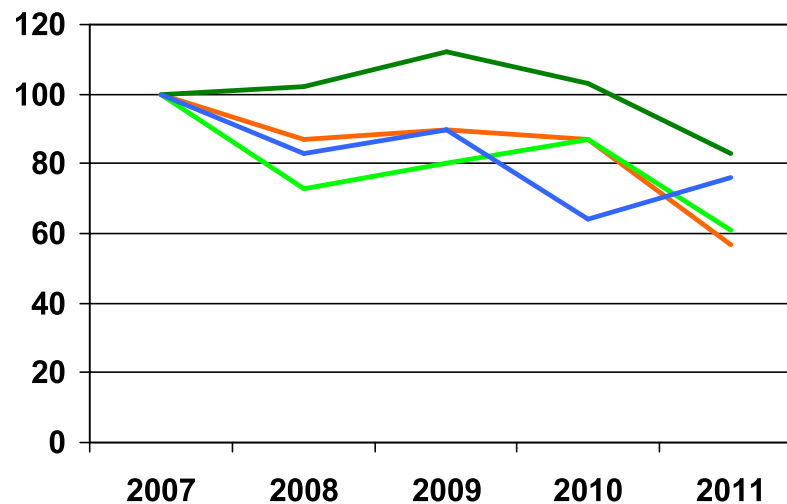
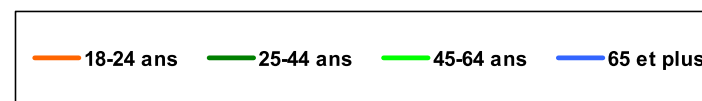
En matière de responsabilité par rapport à l'implication dans les accidents, les 18-44 et 65ans et + sont les plus concernés

# DGO 2013-2017

## Évolution annuelle par tranche d'âge de la part de conducteurs responsables d'accidents corporels



Les tranches d'âges 0-14 et 15-17 ans ne peuvent être examinées (échantillon trop faible : 2 conducteurs responsables à 4 pour les 0-14 ans et 9 à 8 conducteurs pour 15-17 ans)



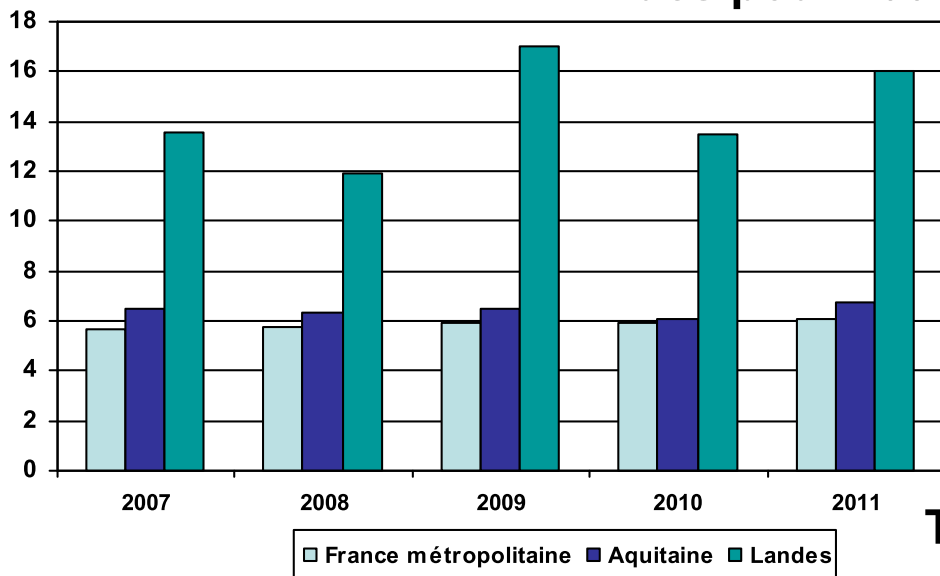
Si pour les 18-24 ans il est constaté une baisse générale du nombre de conducteurs responsables d'accidents, une hausse nette apparaît pour les 25-44 ans.

Les 65 ans et plus après une baisse notable affichent une hausse en 2011 (32 conducteurs responsables)

# DGO 2013-2017

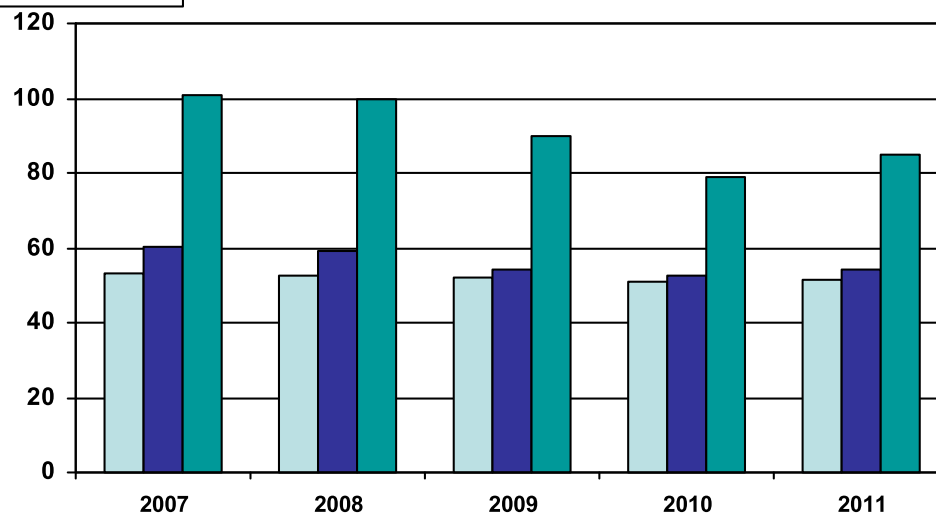
## LA GRAVITE

### Tués pour 100 accidents



La gravité des accidents, qu'elle corresponde au nombre de tués ou de tués +BH pour 100 accidents est plus importante dans les Landes qu'en Aquitaine ou France métropolitaine

### Tués+BH pour 100 accidents

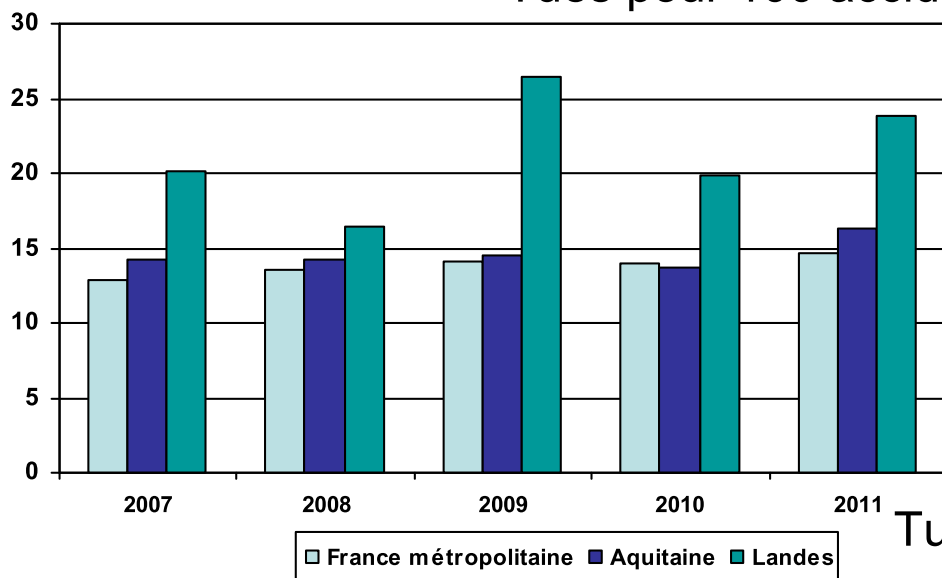


Cette tendance est cependant à nuancer compte tenu du caractère rural du département des Landes et de l'influence sur le plan régional ou national des accidents en agglomération (gravité moindre)

# DGO 2013-2017

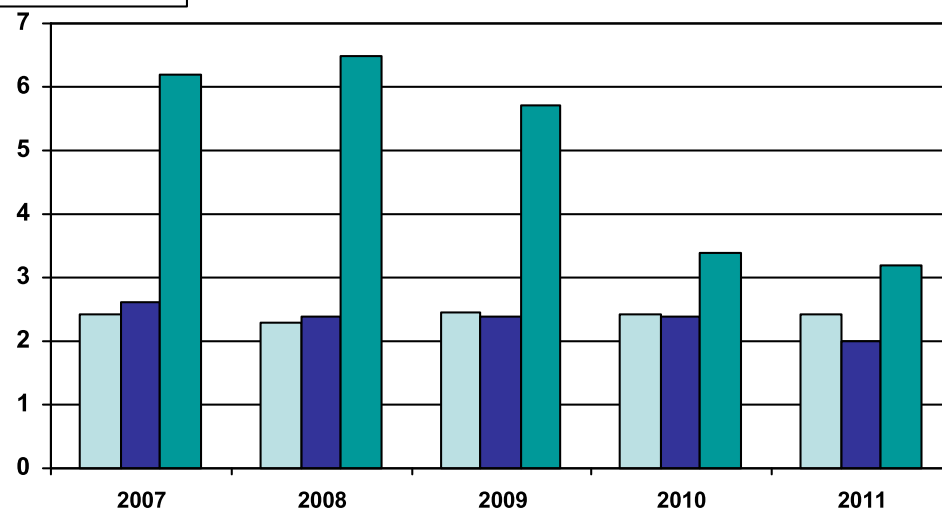
## LA GRAVITE

Tués pour 100 accidents hors agglo



Dans les Landes les accidents **hors agglomération** représentent **57%** des accidents (France 30%, Aquitaine 33%). On constate une gravité plus importante depuis 2008

Tués pour 100 accidents en agglo



Depuis 2008, on peut constater une baisse de la gravité des accidents en agglomération

# DGO 2013-2017

Rappel des enjeux du précédent DGO Landes 2008-2012

**4 enjeux communs à tous les départements :**

**Alcool**

**Vitesse**

**Jeunes**

**Deux-roues motorisés**

**Avec un enjeu complémentaire local :**

**Chocs contre obstacles latéraux**

**Pour le DGO Landes 2013-2017, il a été décidé conformément au Guide des Bonnes Pratiques 2011 (Ministère de l'Intérieur) de recueillir les données relatives aux auteurs présumés des accidents afin de mieux cibler les actions préventives et répressives.**

# DGO 2013-2017

Les thématiques suivantes ont donc été examinées

**Alcool**

**Produits stupéfiants**

**Jeunes 15-24 ans**

**Deux-roues motorisés**

**Seniors 65 ans et plus**

**Non port d'équipement de sécurité**

**Obstacles latéraux**

**Poids lourds et véhicules utilitaires**

Les données figurant dans la base ne permettent pas une analyse des vitesses, l'enjeu sera étudié en liaison avec les forces de l'ordre

**Vitesse**



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES LANDES

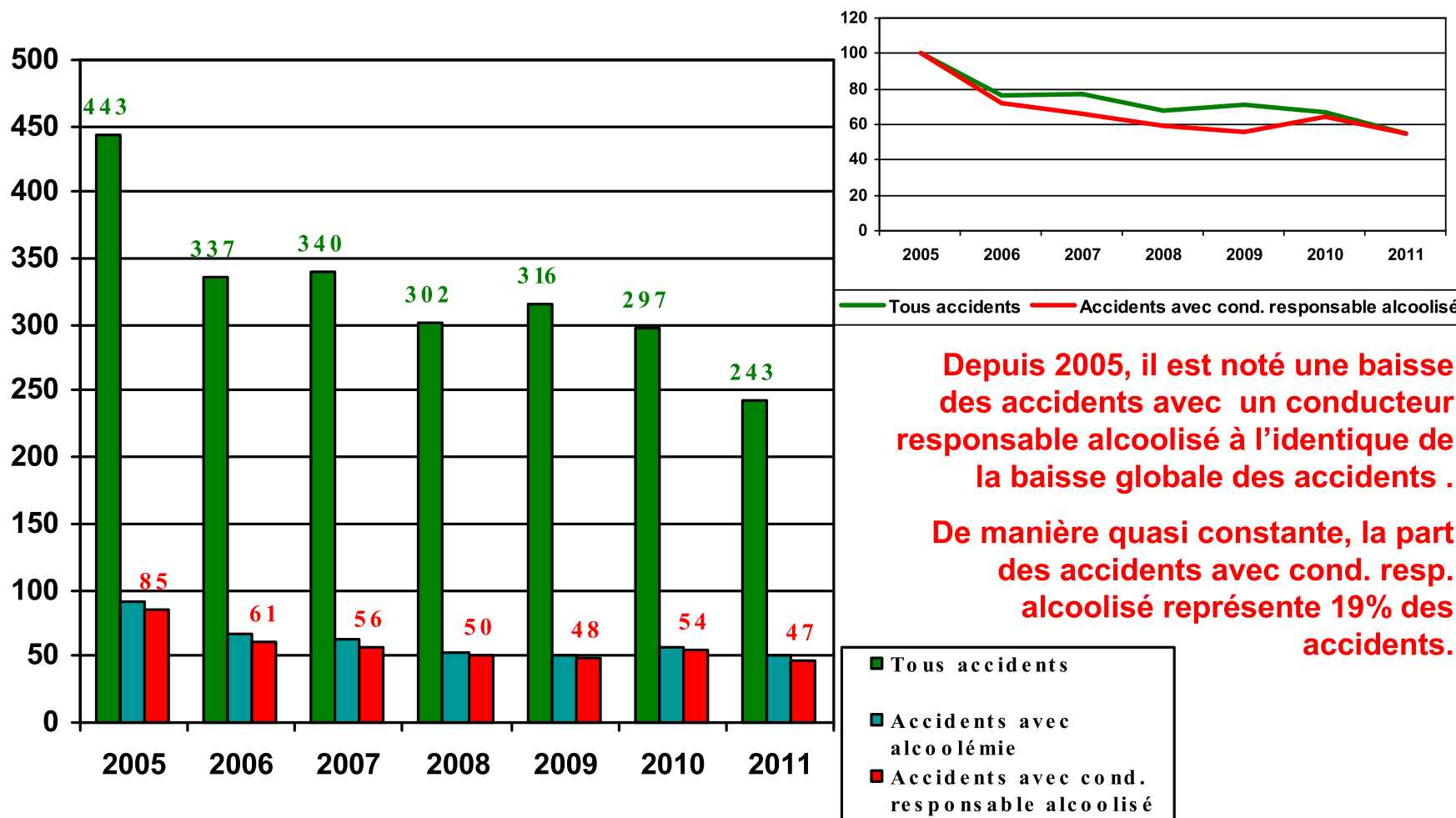
# L'ALCOOL

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# DGO 2013-2017

## ALCOOL – Évolution des accidents avec conducteur alcoolisé responsable

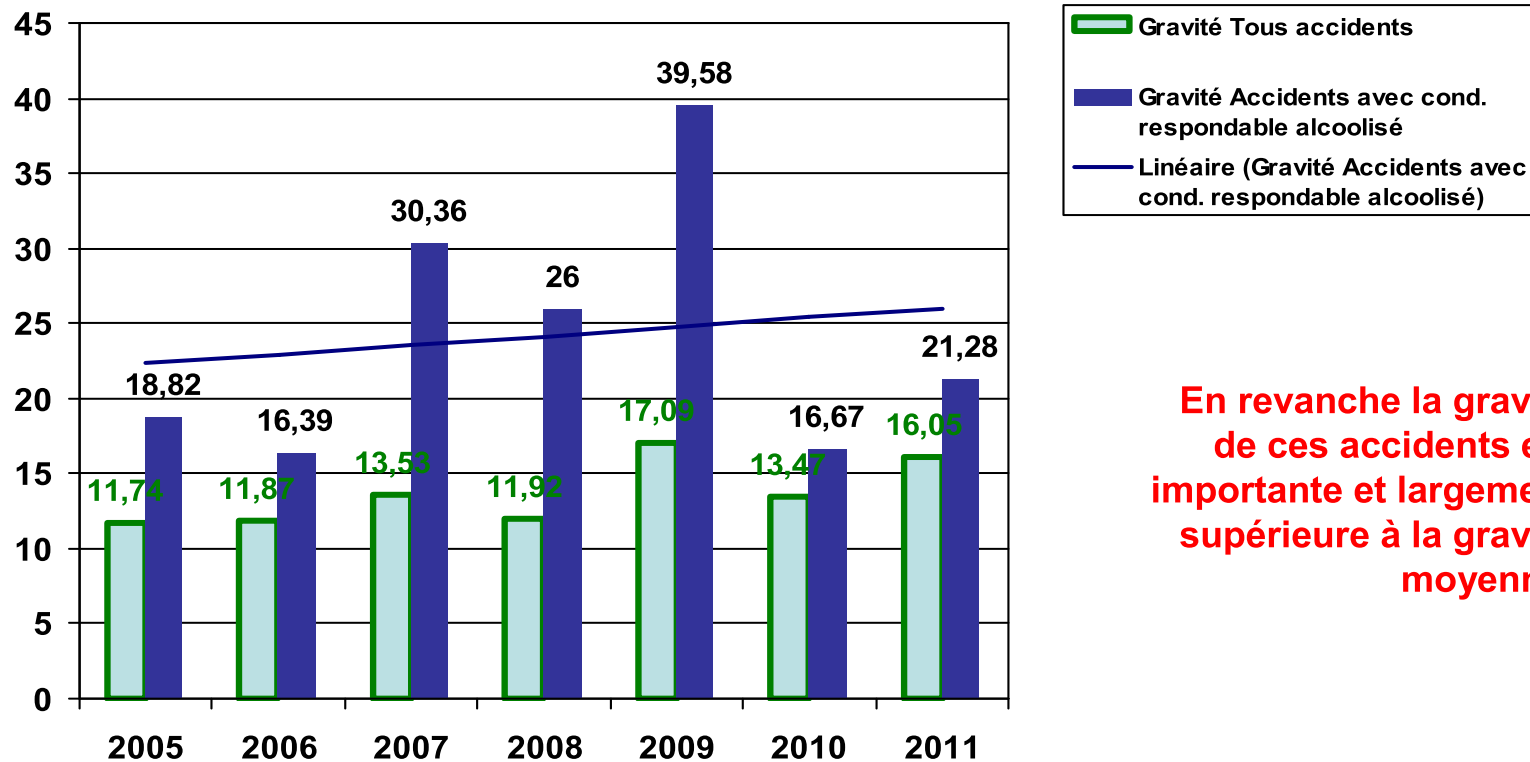
Evolution base 100 en 2005





# DGO 2013-2017

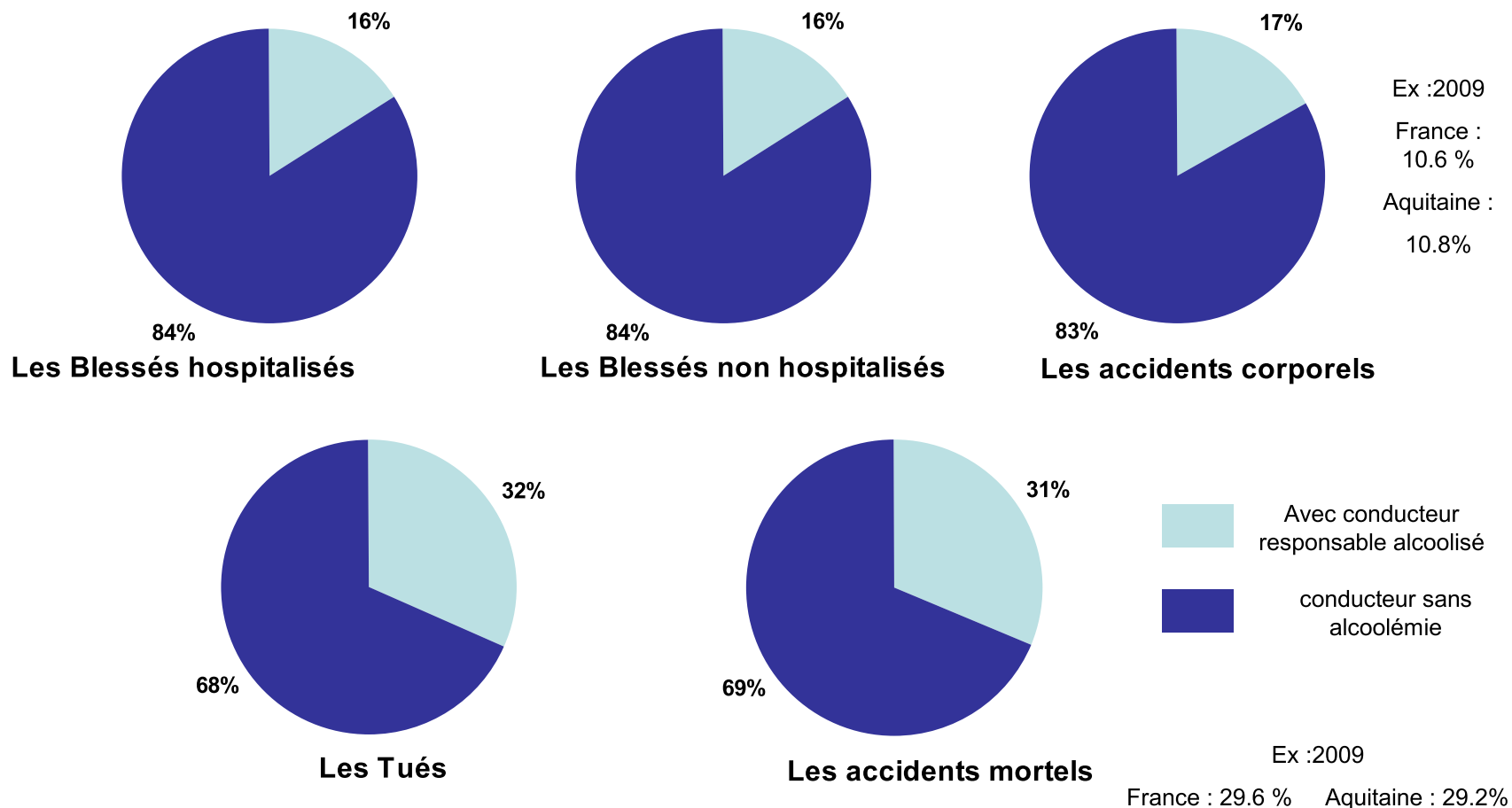
## ALCOOL – Gravité des accidents avec un conducteur alcoolisé responsable (Nb tués pour 100 accidents)



**En revanche la gravité de ces accidents est importante et largement supérieure à la gravité moyenne.**

# DGO 2013-2017

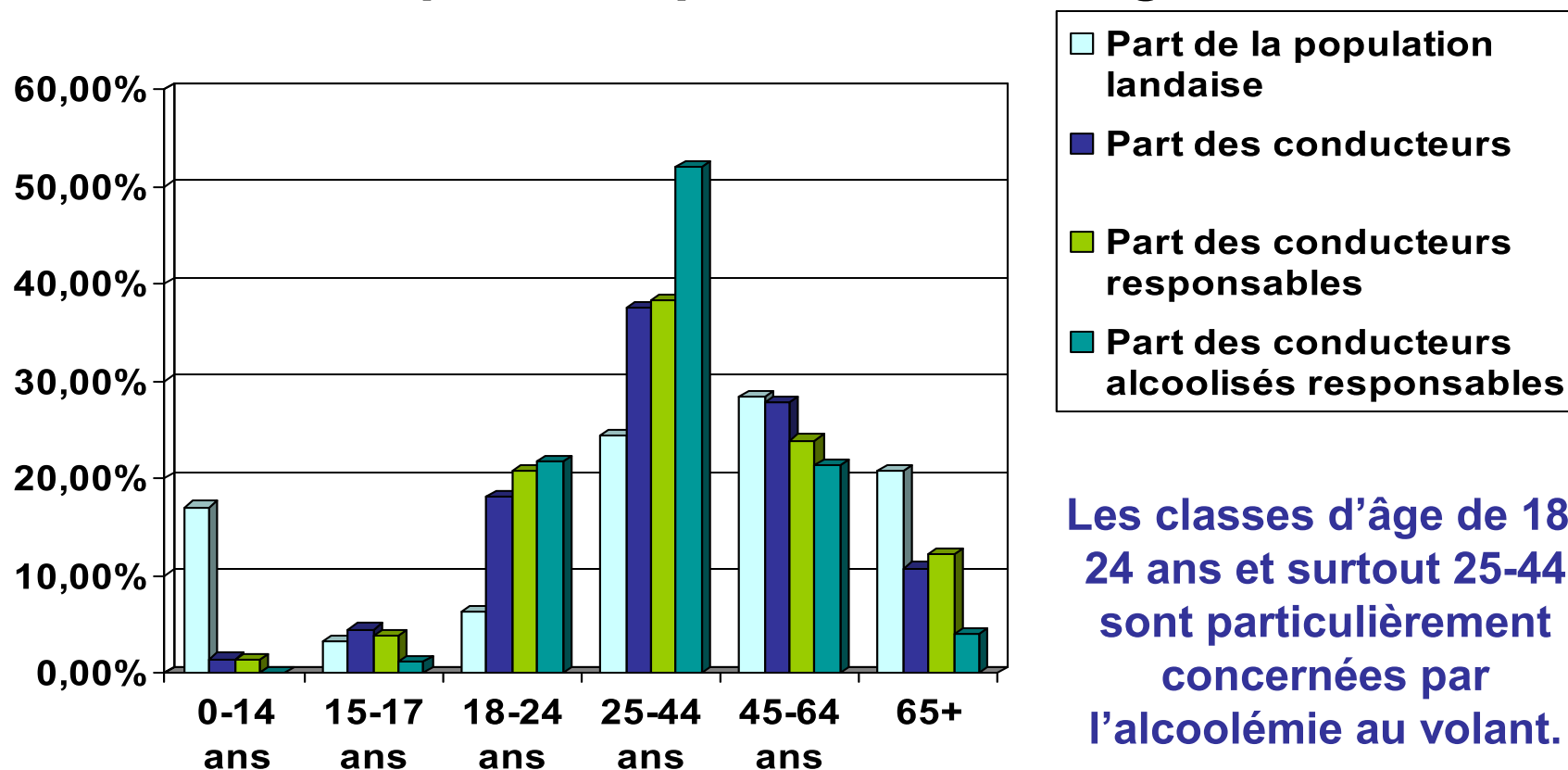
## ALCOOL – LES VICTIMES période 2007-2011 dans les accidents avec un conducteur responsable sous alcoolémie



# DGO 2013-2017

## ALCOOL: Comparatif âge des conducteurs alcoolisés responsables dans les accidents corporels

### Répartition par tranches d'âge

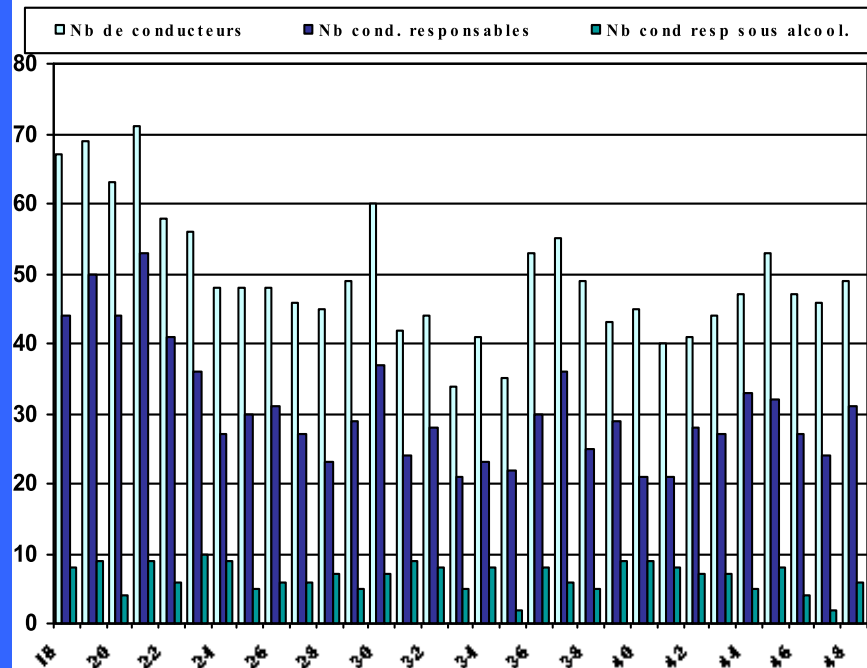


Les classes d'âge de 18-24 ans et surtout 25-44 sont particulièrement concernées par l'alcoolémie au volant.

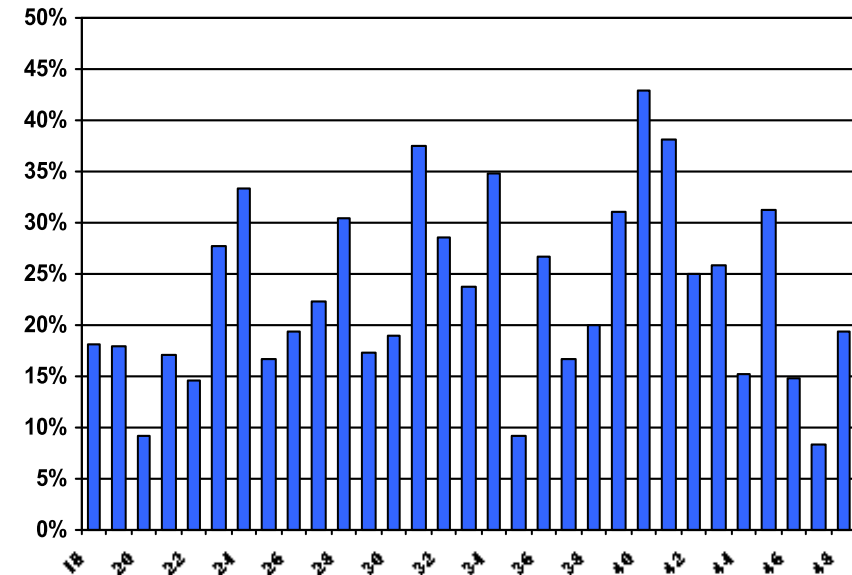
# DGO 2013-2017

## ALCOOL: Comparatif par âge sur les tranches 18-44

Répartition des conducteurs par âge



Part des conducteurs responsables sous alcoolémie/conducteurs responsables selon l'âge



**Les jeunes 18-21 ans apparaissent plus impliqués dans les accidents corporels en revanche la présence d'alcoolémie est plus marquée sur classes d'âge de 23-24 ans, 31-34 ans et 39-43.**

## DGO 2013-2017

**L' Enjeu ALCOOL doit être maintenu** compte tenu :

- De l'augmentation du taux de gravité de ces accidents avec alcoolémie (21,28 % en 2011)

- De la part importante que représentent

  - Le nb d'accidents mortels avec alcoolémie (31%)

  - Le nb de tués dans les accidents avec alcoolémie (32%)

La population de la tranche d'âge 25-44 est particulièrement concernée par l'enjeu alcool. Celui-ci doit cependant, pour une action dans la durée, être maintenu et renforcé en direction des jeunes.



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

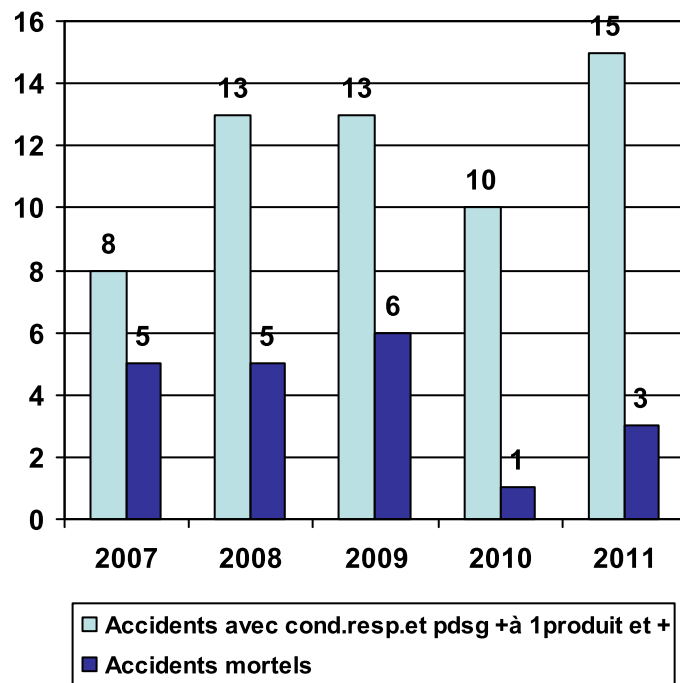
PREFET DES LANDES

# PRODUITS STUPEFIANTS

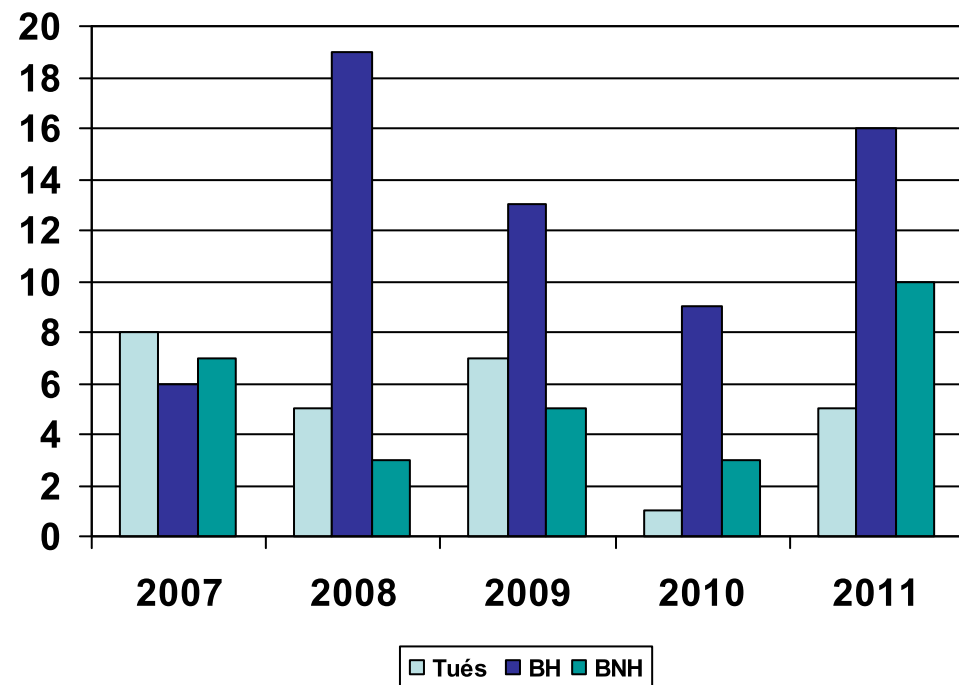
**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# DGO 2013-2017

## PRODUITS STUPEFIANTS



Les victimes dans les accidents avec 1 conducteur (prise de sang positive à au moins 1 produit )



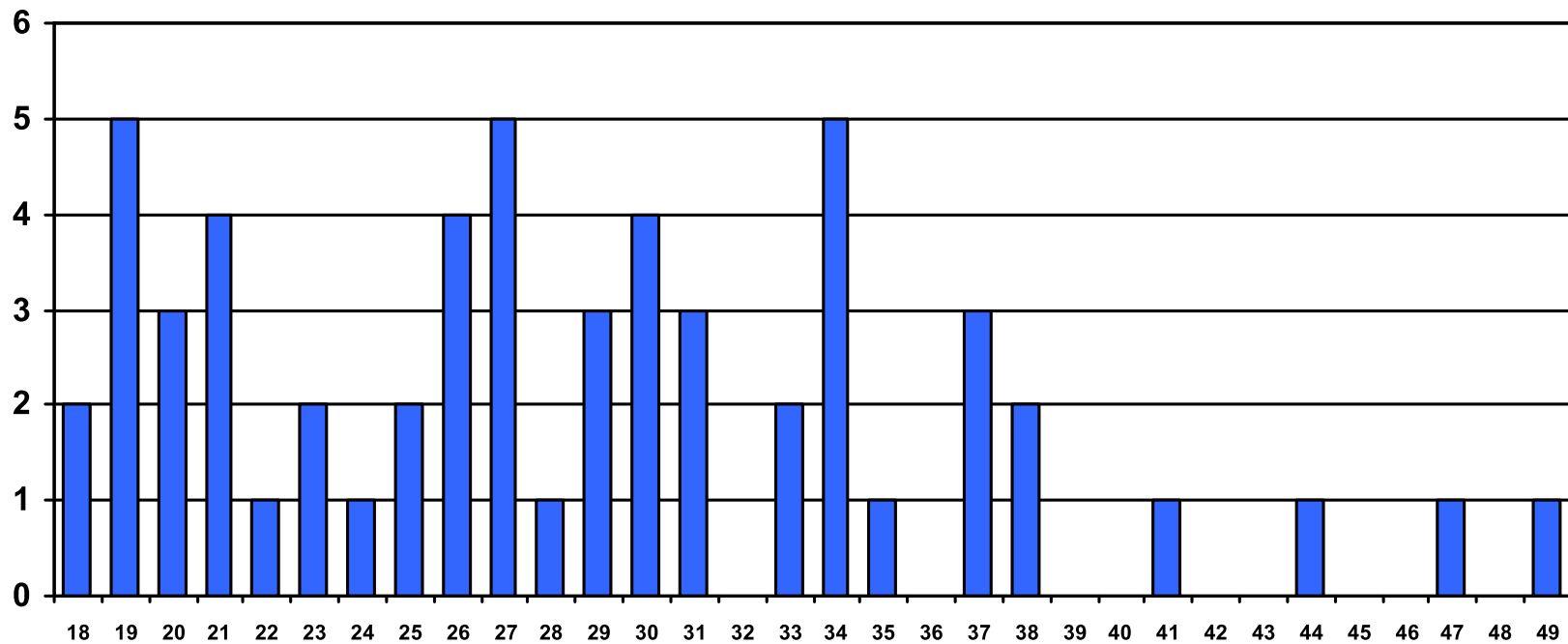
Entre 2007 et 2011 on dénombre 70 accidents corporels avec un conducteur sous drogue/stupéfiant (prise de sang positive à au moins un produit) dont 59 responsables ayant occasionné 26 tués et 63 blessés hospitalisés.

**La gravité des accidents avec conducteur responsable sous drogue/stupéfiants est de 44 tués pour 100 accidents**

# DGO 2013-2017

## PRODUITS STUPEFIANTS

Nombre de conducteurs avec prise de sang positive à au moins 1 produit  
drogue/stupéfiants



**La tranche d'âge 18-38 ans est la plus concernée** (n'apparaissent pas dans le tableau 2 accidents avec conducteur de 63 et 67 ans )





*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

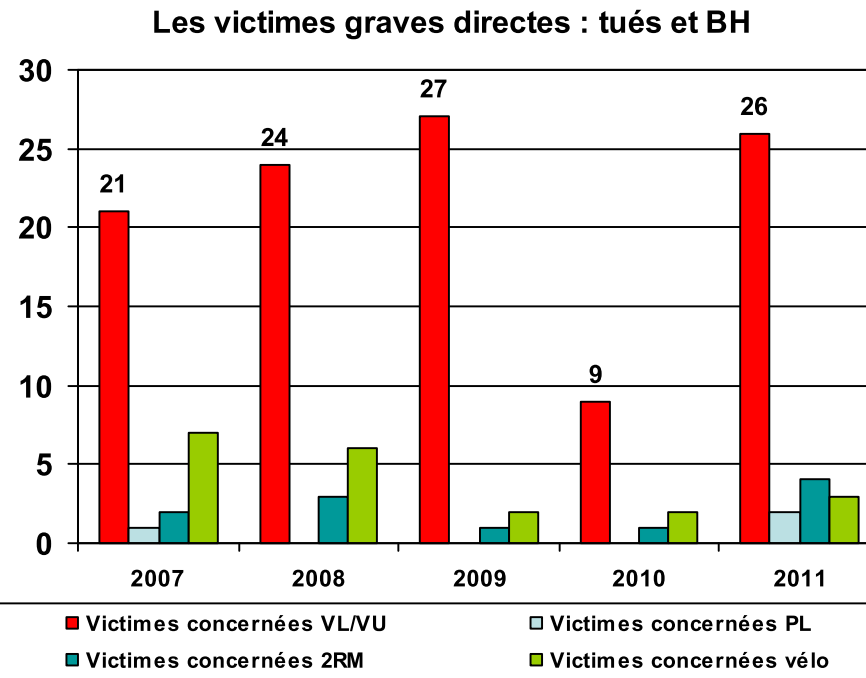
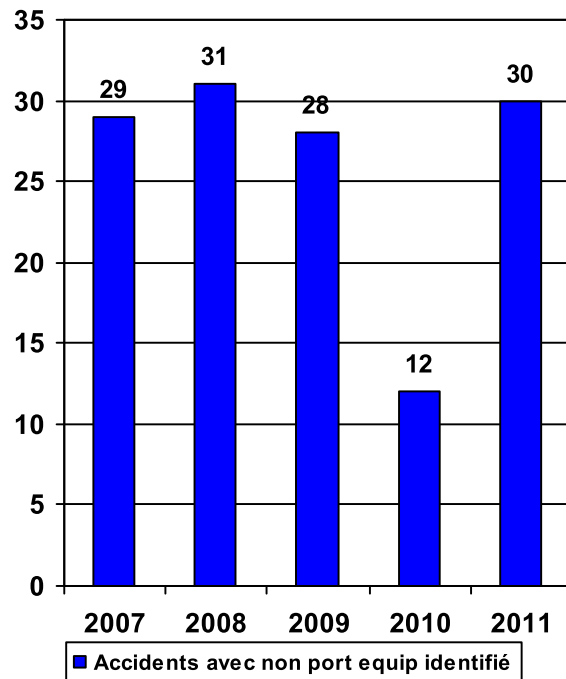
PREFET DES LANDES

# LE NON PORT DES EQUIPEMENTS DE SECURITE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# DGO 2013-2017

## NON PORT DES EQUIPEMENTS DE SECURITE



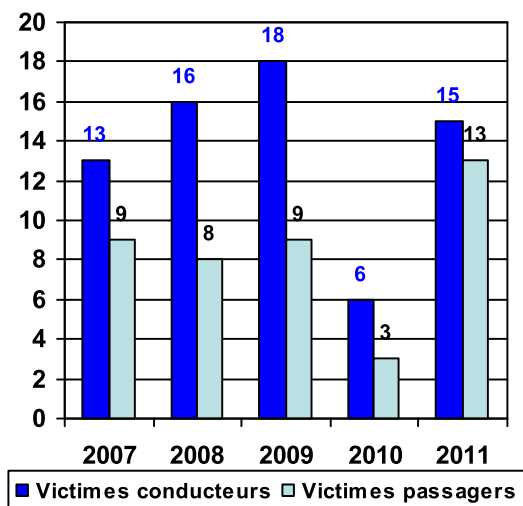
2007-2011 victimes sans équip.SR	Tués	Blessés hospitalisés
VL/VU	44	63
PL	0	3
2RM	1	11
Vélo	2	18

Entre 2007 et 2011 on dénombre 130 accidents corporels avec un conducteur ou/et passager sans port d'équipement de sécurité. On distingue ainsi 107 victimes graves directes (tués et BH) concernées 44 en VL/VU, 20 en vélo, 12 en 2RM et 3 en PL.

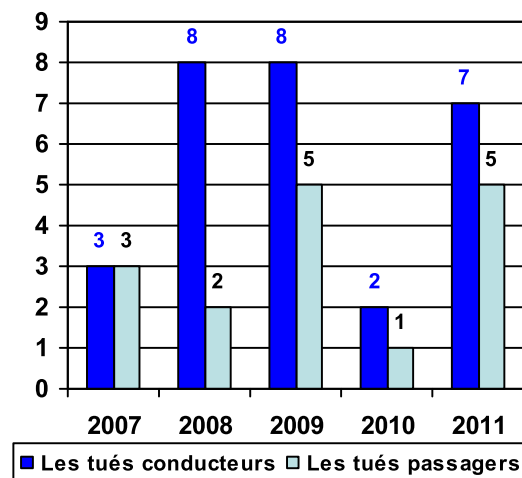
# DGO 2013-2017

## NON PORT DE CEINTURE DE SECURITE

Le non port de ceinture (Tués et BH)



Le non port de ceinture : les Tués

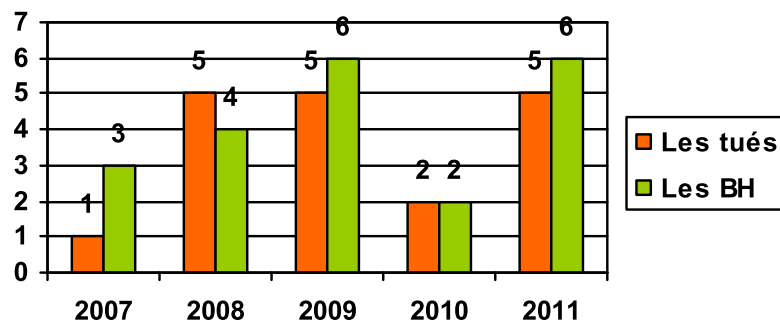


Le non port de ceinture se retrouve chez les conducteurs mais également les passagers.

Le rapport des tués est de 41 % pour les conducteurs et de 38% pour les passagers.

Pour l'année 2011 sur 39 tués , 12 ne portaient pas de ceinture de sécurité

Les conducteurs sans ceinture et l'alcool



L'alcool est très présent lors du non port de ceinture. Ainsi 35,45% des victimes graves (T+BH) sans ceinture sont sous alcoolémie.



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES LANDES

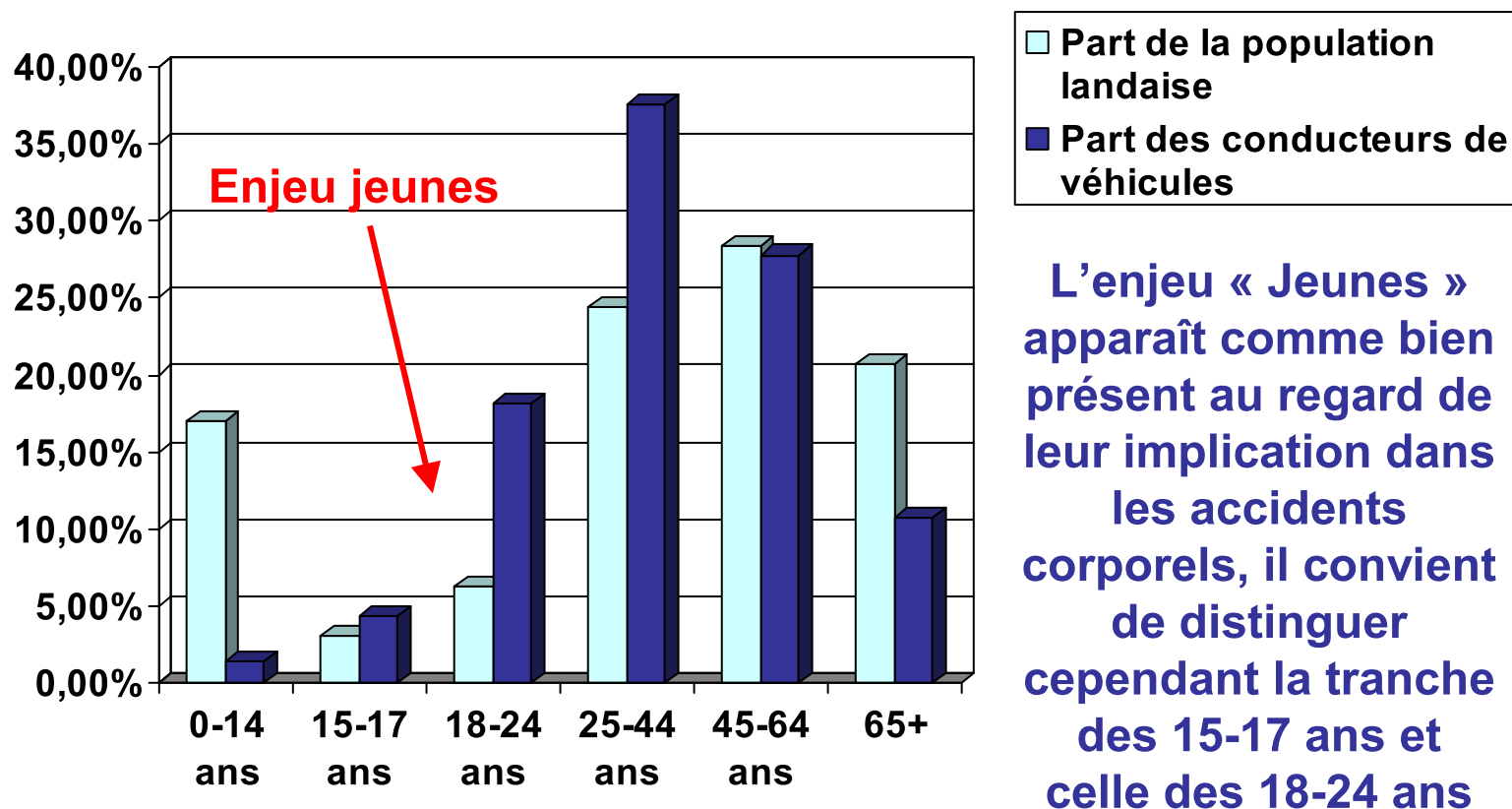
# LES JEUNES 15-24 ans

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# DGO 2013-2017

## JEUNES - Comparatif âge des conducteurs dans les accidents corporels et âge de la population landaise

### Répartition par tranches d'âge



# DGO 2013-2017

## JEUNES 15-17 ans

Soit **108 accidents** avec un conducteur 15-17 ans sur la période 2007-2011 ayant occasionné

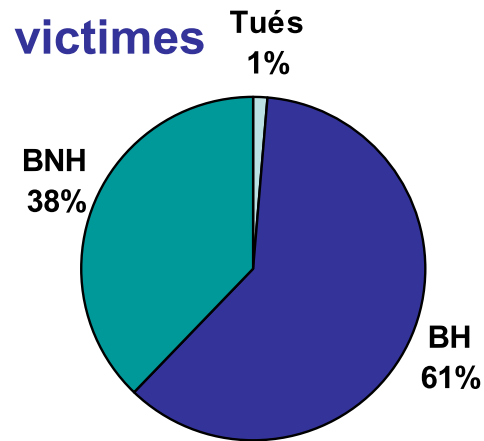
**2 tués, 82 BH et 51 BNH**

**Les véhicules :** La part des 2RM<50 cm<sup>3</sup> dans les véhicules avec un conducteur 15-17 ans impliqué dans les accidents représente 84%

### Les conducteurs 15-17 responsables (49%)

Soit **53 accidents** avec un conducteur 15-17 ans sur la période 2007-2011 ayant occasionné **1 tué, 35 BH et 27 BNH**

### Les victimes

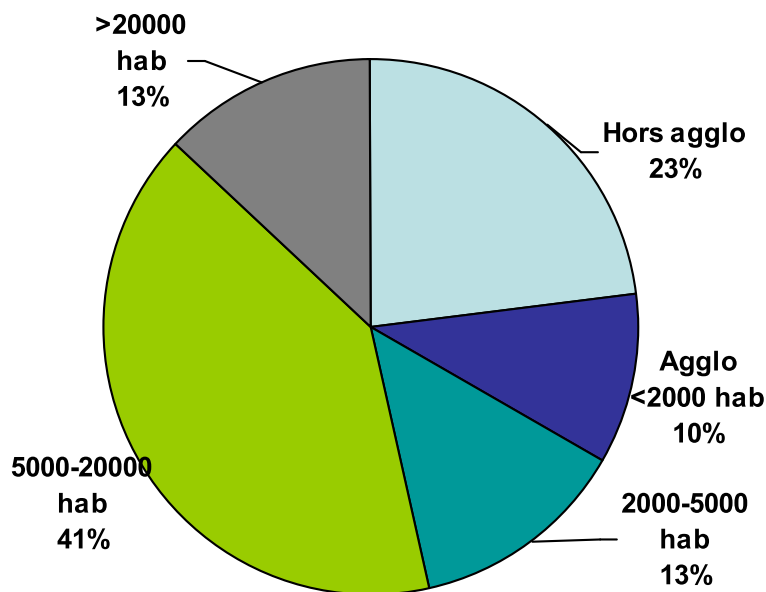


# DGO 2013-2017

## JEUNES 15-17 ans

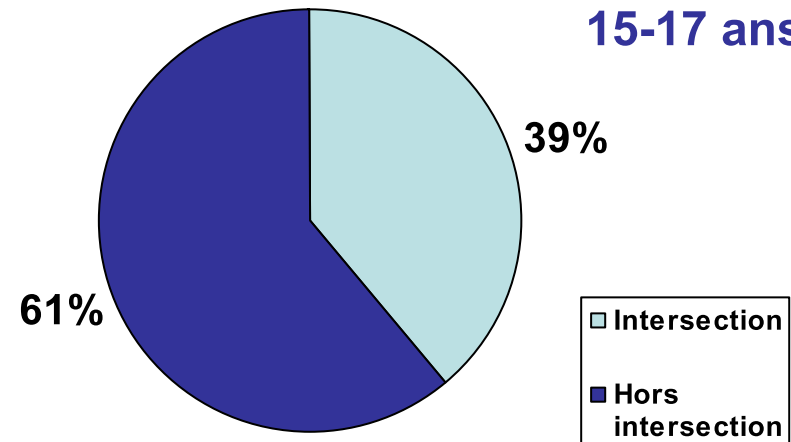
### Répartition des accidents

Agglo 77% /Hors agglo 23%



Sur les accidents impliquant un jeune conducteur 15-17 celui-ci est responsable dans 53% des accidents en agglomération et 36% hors agglomération

### Répartition des accidents impliquant un jeune conducteur 15-17 ans



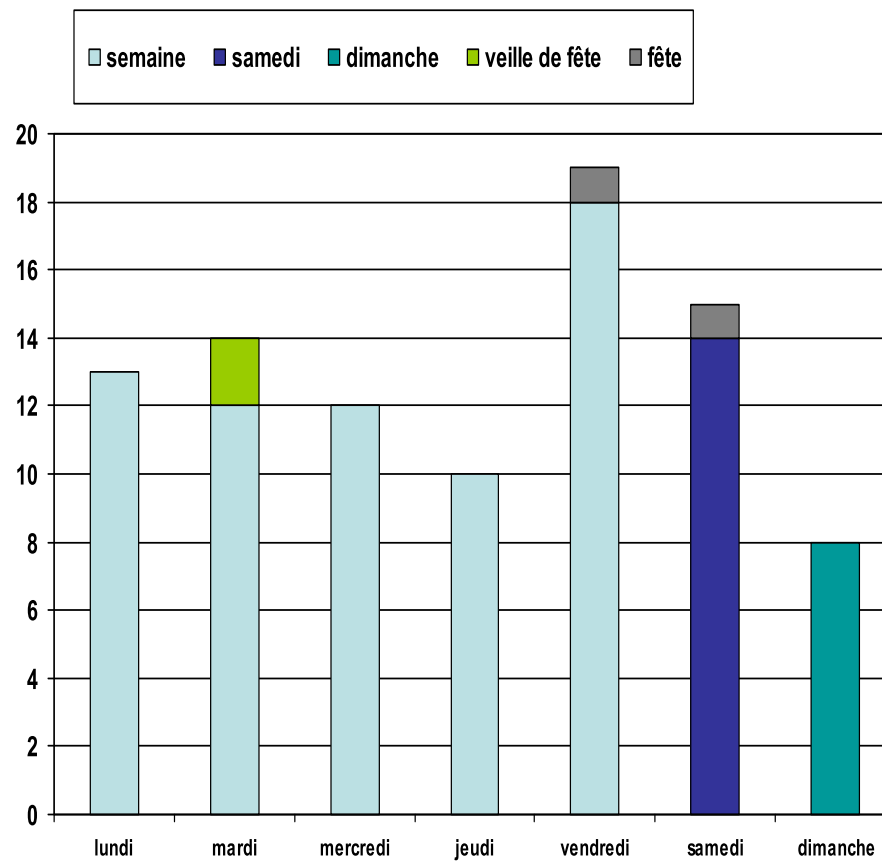
Sur les accidents impliquant un jeune conducteur 15-17 celui-ci est responsable dans 47% des accidents situés en intersection et 50% hors intersection

**L'enjeu « Jeunes 15-17 » est ciblé en agglomération et plutôt hors intersection**

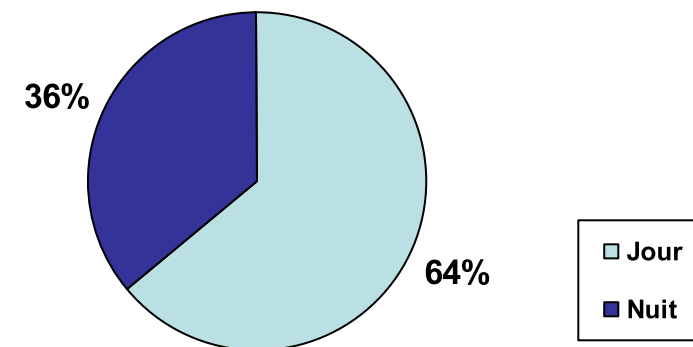
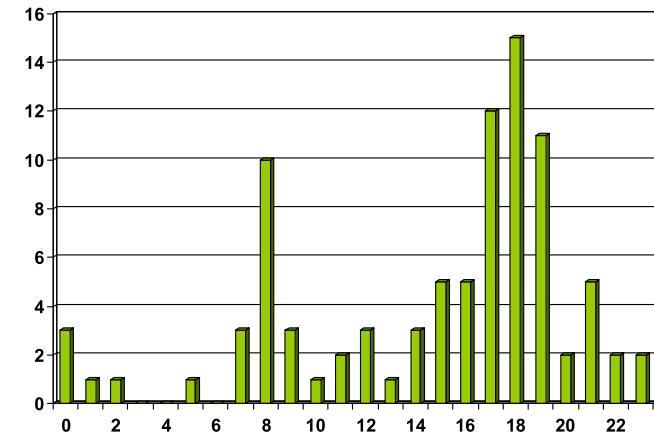
# DGO 2013-2017

## JEUNES 15-17 ans

**Sur les plages horaires :**  
**8h-9h et 17h-20h avec un pic le vendredi**



### Répartition des accidents par plage horaire





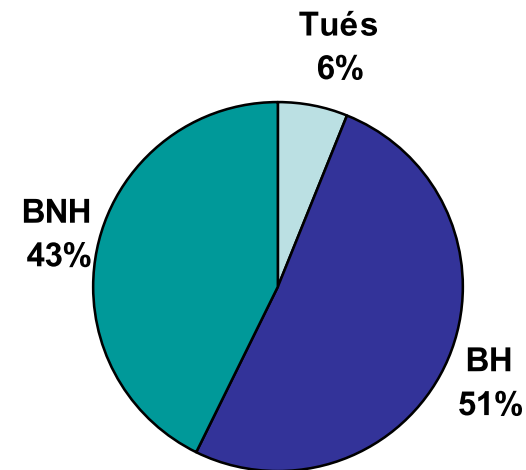
# DGO 2013-2017

## JEUNES 18-24 ans

Soit **422 accidents** avec un conducteur 18-24 ans sur la période 2007-2011 ayant occasionné

**38 tués, 321 BH, 269 BNH**

### Les victimes



### Les conducteurs 18-24 responsables (70%)

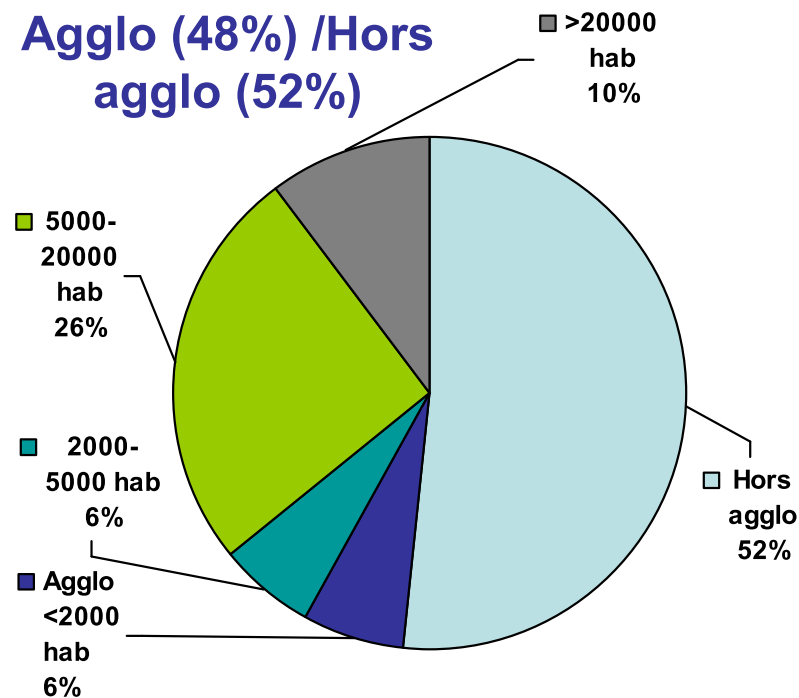
Soit **295 accidents** avec un conducteur 18-24 ans sur la période 2007-2011 ayant occasionné **35 tués, 228 BH et 194 BNH**

# DGO 2013-2017

## JEUNES 18-24 ans

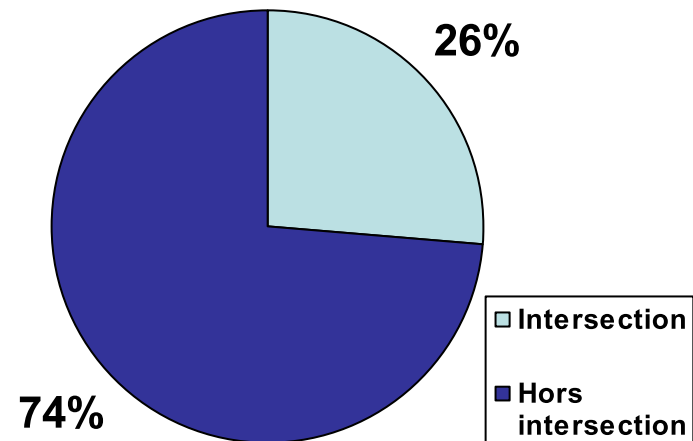
### Répartition des accidents

Agglo (48%) / Hors agglo (52%)



Sur les accidents impliquant un jeune conducteur 18-24 celui-ci est responsable dans 60% des accidents en agglomération et **79% hors agglomération**

### Répartition des accidents impliquant un jeune conducteur



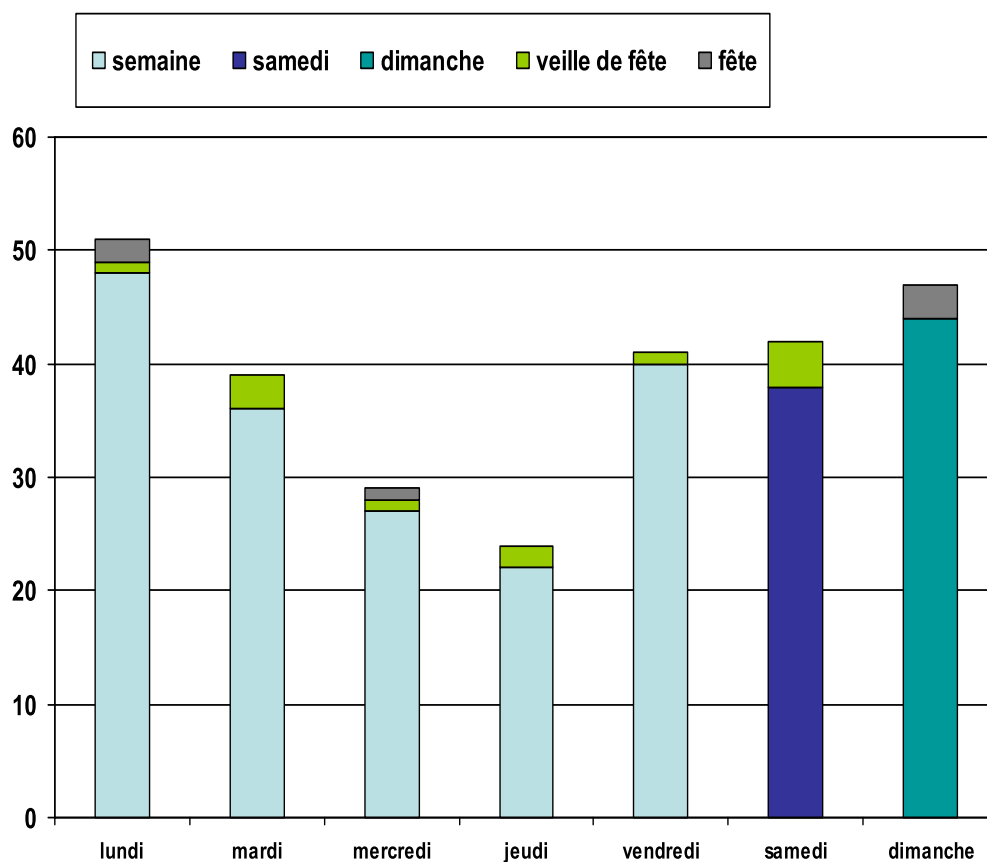
Sur les accidents impliquant un jeune conducteur 18-24 celui-ci est responsable dans 57% des accidents situés en intersection et **75% hors intersection**

L'enjeu « Jeunes 18-24 » est ciblé plutôt hors agglomération mais fréquemment hors intersection

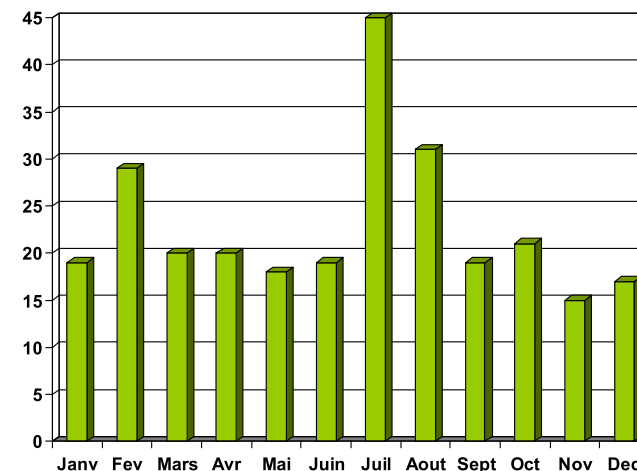
# DGO 2013-2017

## JEUNES 18-24 ans

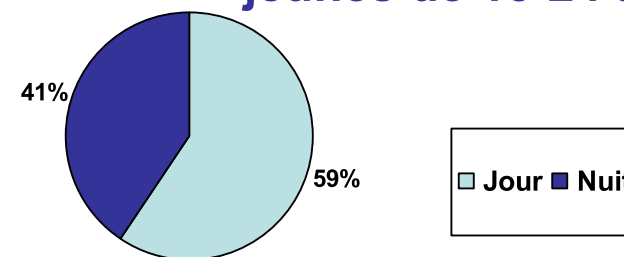
Le tableau hebdomadaire fait apparaître une augmentation des accidents du vendredi jusqu'au lundi inclus



## Répartition mensuelle des accidents impliquant un 18-24 ans



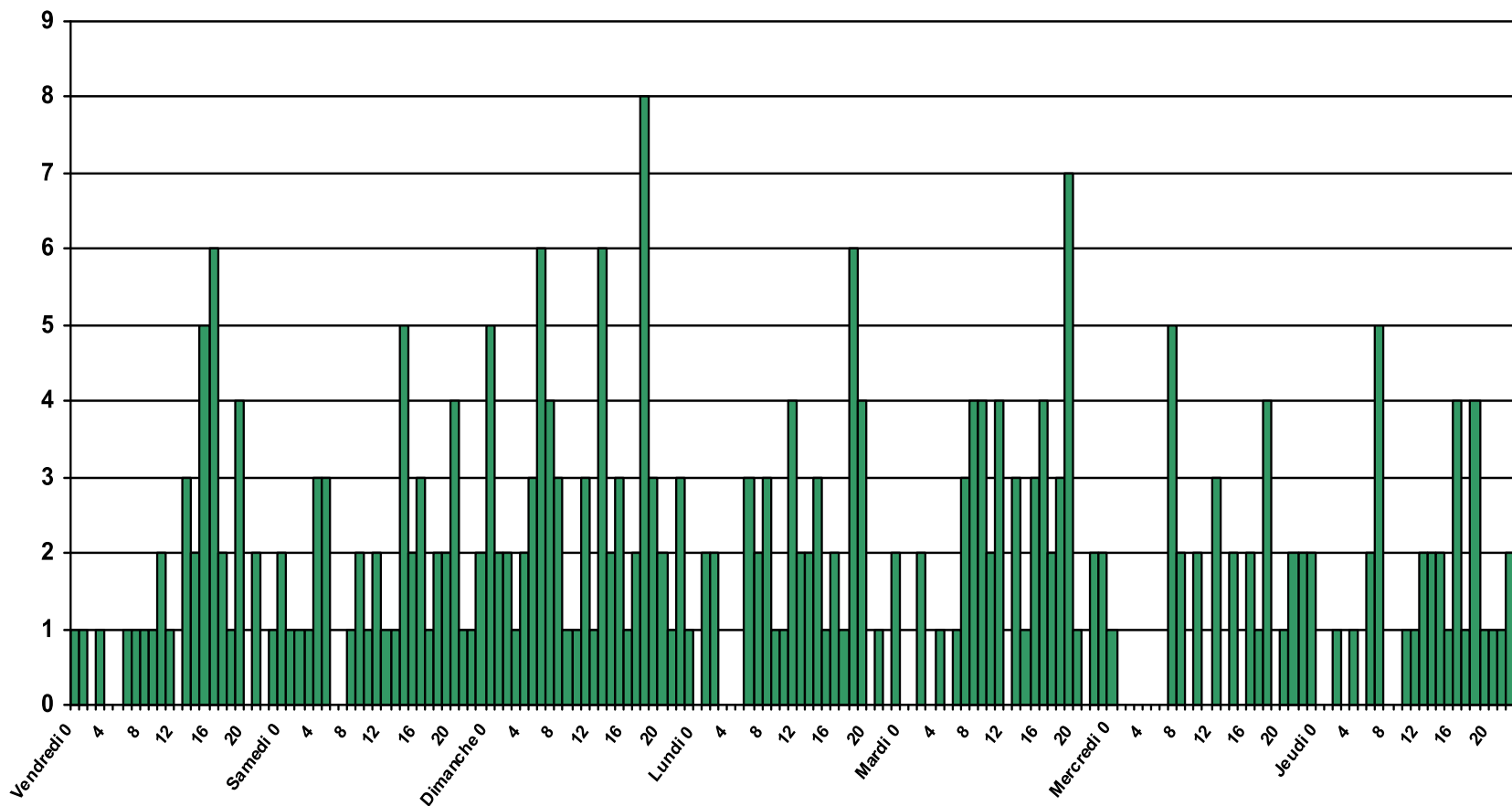
Les mois de juillet–Août et Février apparaissent plus accidentogènes pour les jeunes de 18-24 ans.



# DGO 2013-2017

## JEUNES 18-24 ans

Nb d'accidents et plages horaires



Les plages horaires identifiées : du vendredi 15h à 20h et du samedi 14h au dimanche 19h ainsi que les lundi de 18 à 19h et mardi de 19h à 20h

# DGO 2013-2017

## JEUNES

### **L' Enjeu JEUNES doit être maintenu :**

- pour les 15-17 ans (gravité : 2) en ciblant l'agglomération et les 2RM<50cm<sup>3</sup>
- Pour les 18-24 ans , pour lesquels on note une responsabilité plus importante (70%) dans les accidents où ils sont impliqués notamment hors intersection (75%) et hors agglomération (79%).
  - Sur ces accidents on relève une gravité respective de 14,6 et 19,1 (tués pour 100 accidents).



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES LANDES

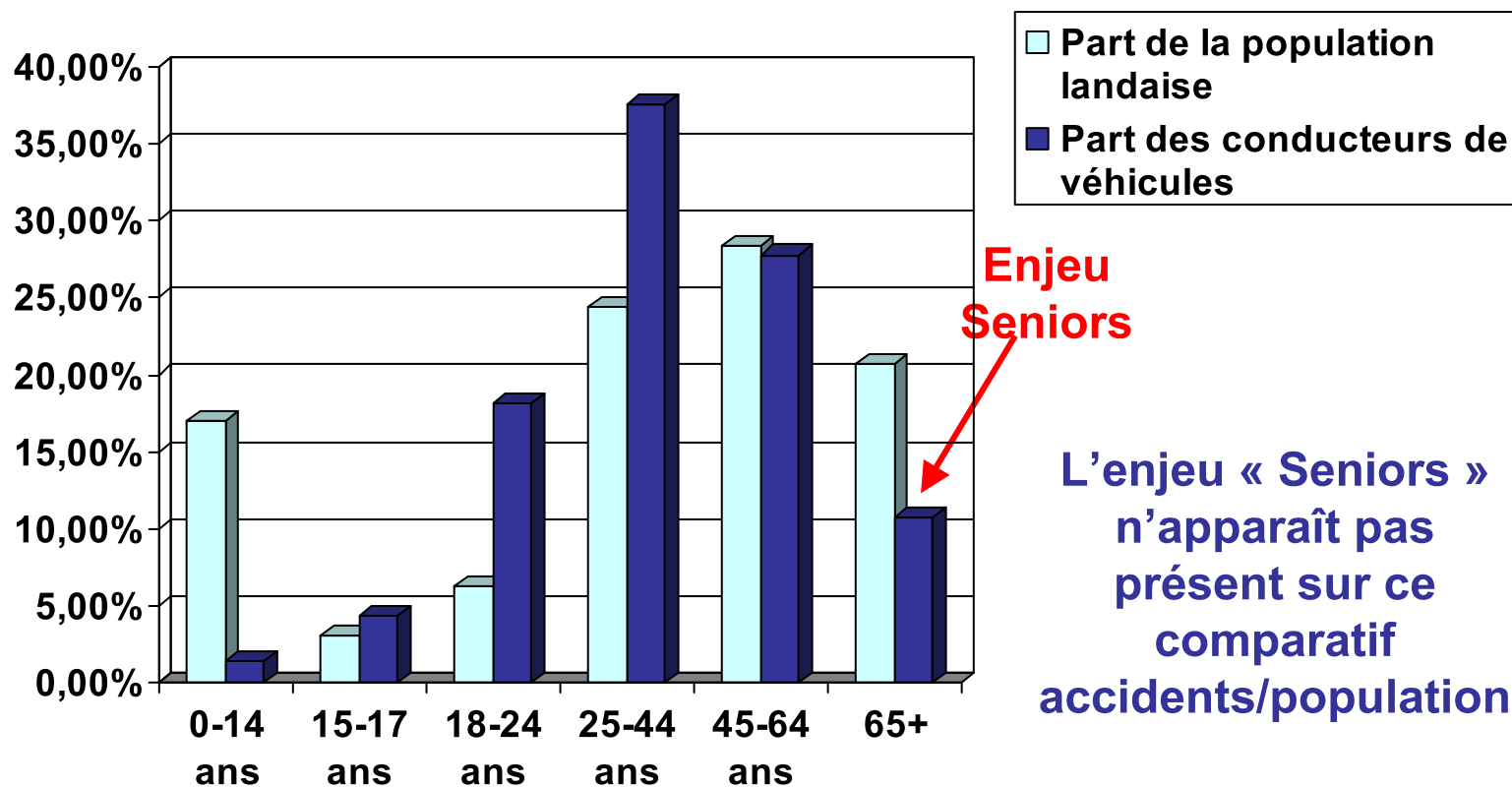
# LES SENIORS 65 ans et plus

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# DGO 2013-2017

## SENIORS - Comparatif âge des conducteurs dans les accidents corporels et âge de la population landaise

### Répartition par tranches d'âge

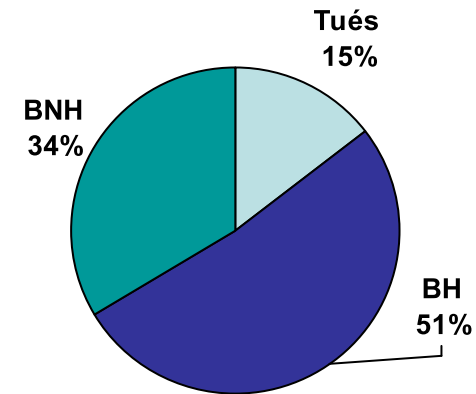


# DGO 2013-2017

## SENIORS 65 ans et plus

Soit **250 accidents** (16.7% des accidents) avec un conducteur de 65 ans et + sur la période 2007-2011 ayant occasionné **54 tués, 193 BH et 125 BNH (gravité 21,6)**

### Les victimes



### Les conducteurs 65 ans et + responsables (70%)

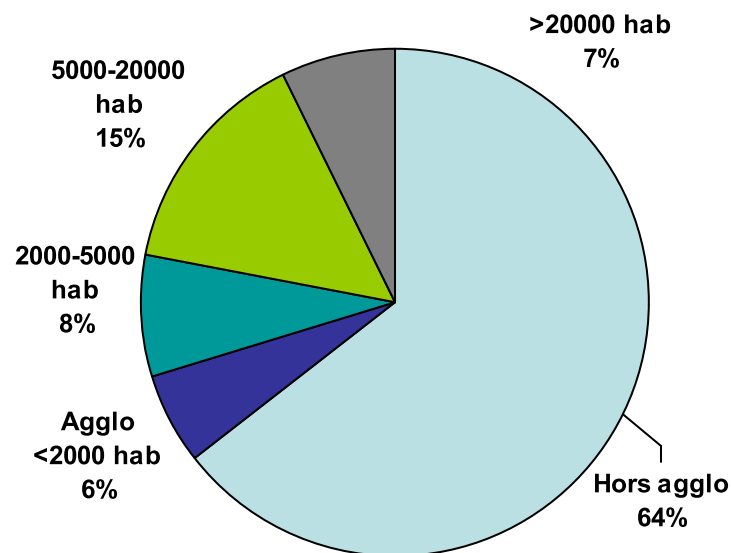
Soit **174 accidents** avec un conducteur de 65 ans et + sur la période 2007-2011 ayant occasionné **35 tués, 130 BH et 84 BNH**



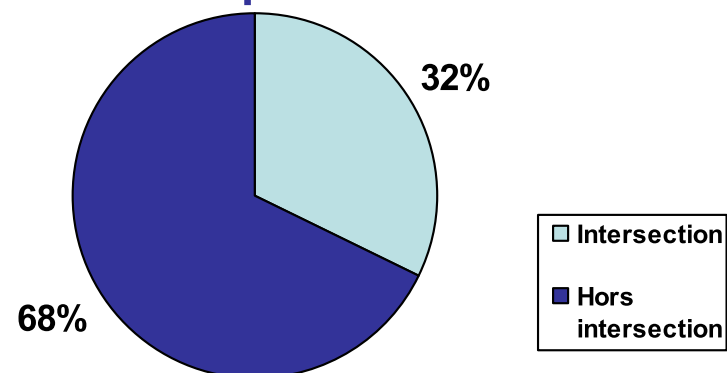
# DGO 2013-2017

## SENIORS 65 ans et plus

### Répartition des accidents Agglo (36%) /hors agglo(64%)



### Répartition des accidents



Sur les accidents impliquant un senior, celui-ci est responsable dans 81% des accidents situés **en intersection** (G=15) et 64% hors intersection où la gravité en revanche est de **23 tués** pour 100 accidents

Sur les accidents impliquant un senior, celui-ci est responsable dans 67% des accidents situés en agglomération (G=8.3) et **71% hors agglomération** où la gravité en revanche est de **26 tués** pour 100 accidents



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES LANDES

# OBSTACLES FIXES

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# DGO 2013-2017

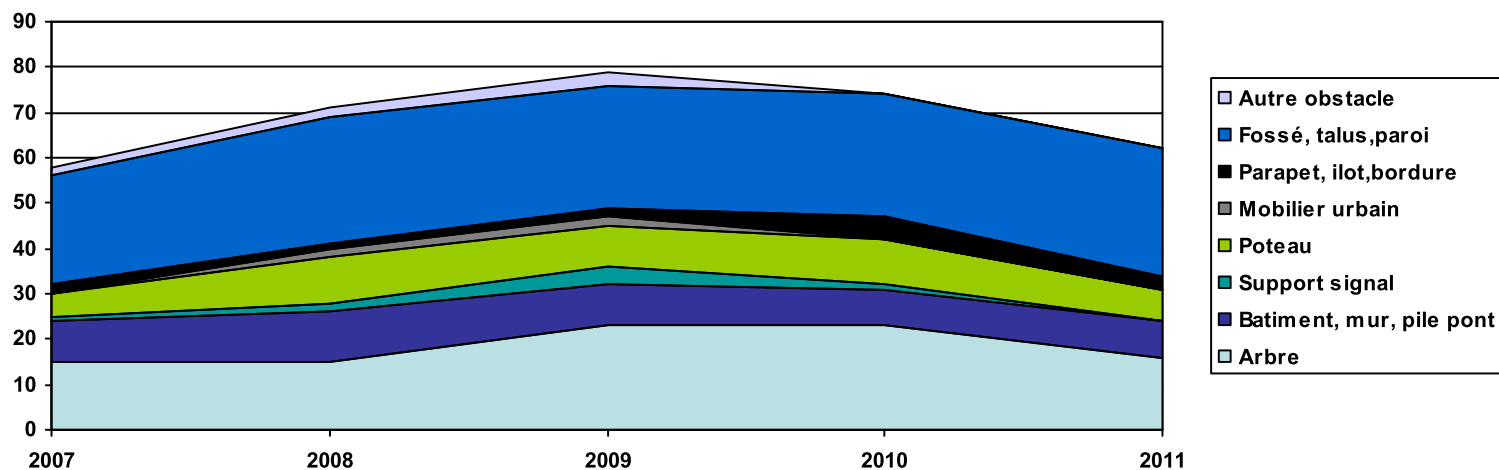
## OBSTACLES FIXES

Sur la période 2002-2006 les accidents avec collision contre obstacles fixes représentaient 41% des accidents et 45,7 % des tués

Sur la période 2007-2011 les accidents avec collision contre obstacles fixes représentent 34,8% des accidents et 49,7 % des tués

Ce type de collision concerne en majeure partie des accidents en véhicules seuls ,76% des accidents et 88% des tués (France 86% des tués)

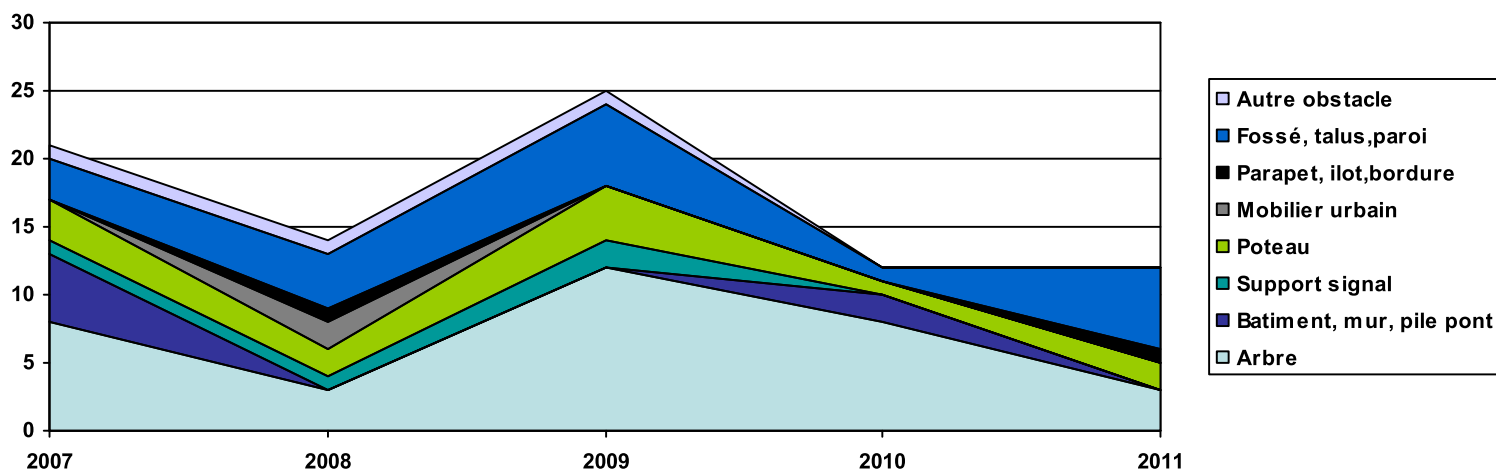
**Nombre d'accidents (véhicule seul) avec collision contre obstacle fixe**



# DGO 2013-2017

## OBSTACLES FIXES

Nombre de tués dans les accidents (véh. seul) avec collision contre obstacle fixe



En Aquitaine, la part des personnes tuées sur obstacle fixe rapportée à l'ensemble des personnes décédées représente 39,8% des victimes dont 32,3 % contre arbres.

Pour la France, ce rapport est de 39,5 % dont 30,4 contre arbres.

Pour les Landes, ce rapport est de 49,76 % dont 38% contre arbres.



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES LANDES

# DEUX ROUES MOTORISES

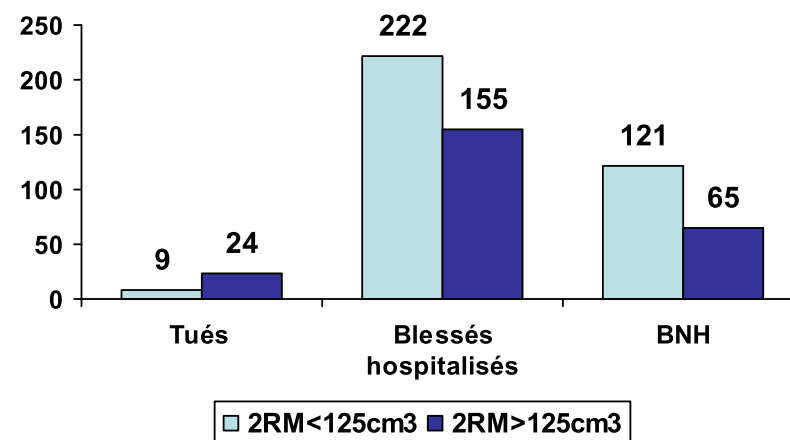
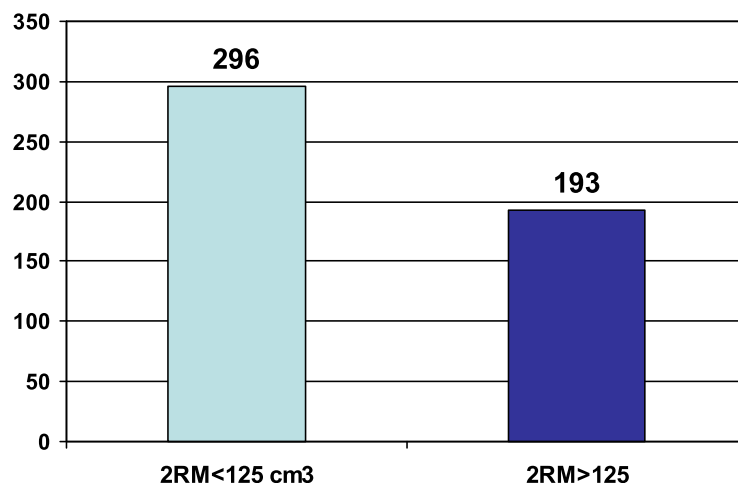
**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# DGO 2013-2017

## DEUX-ROUES MOTORISES

Sur la période 2002-2006 sur 2441 accidents les 2RM étaient impliqués dans 28 % d'entre eux

Sur la période 2007-2011 sur 1499 accidents les 2RM sont impliqués dans 32 % d'entre eux répartis comme suit :

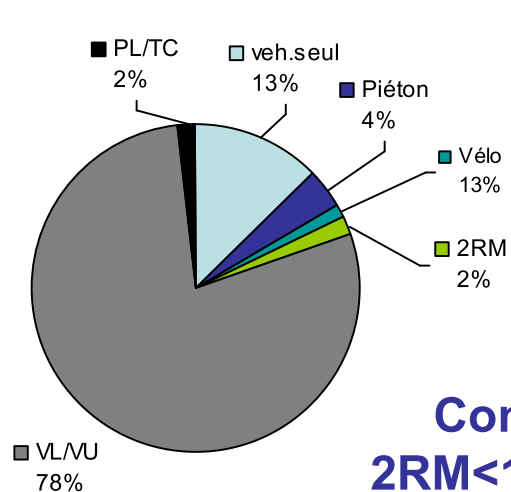


**Le nombre de victimes est plus important (59%) pour les 2RM < 125 cm³, cette tendance s'inverse pour les tués où la gravité passe de 3 (2RM < 125 cm³) à 12,2 (2RM > 125 cm³)**

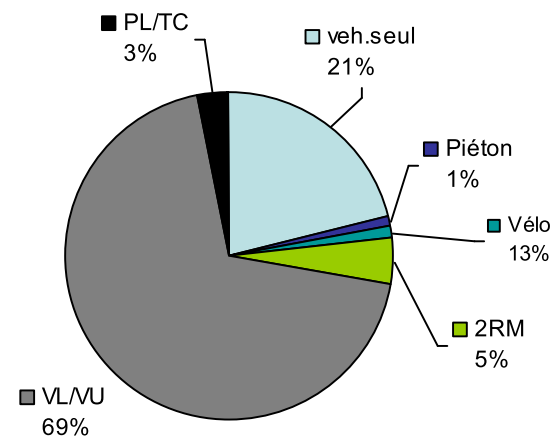
# DGO 2013-2017

## DEUX ROUES MOTORISE

### Les accidents impliquant un 2RM



**Conflits  
2RM < 125 cm<sup>3</sup>**



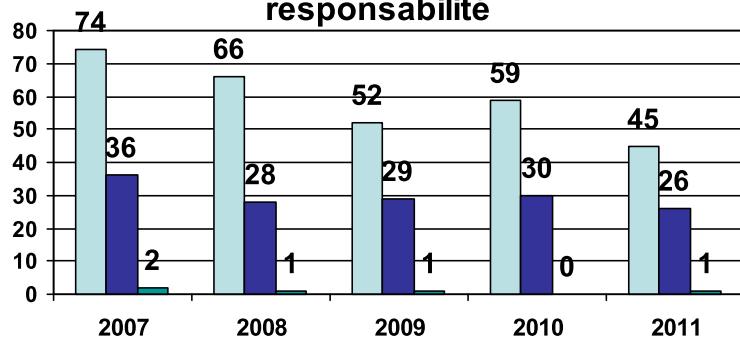
**Conflits  
2RM > 125 cm<sup>3</sup>**

Le conflit 2RM/VL est légèrement moindre sur les 2RM > 125 cm<sup>3</sup> affichant en revanche une part plus importante sur les accidents en véhicule seul.

# DGO 2013-2017

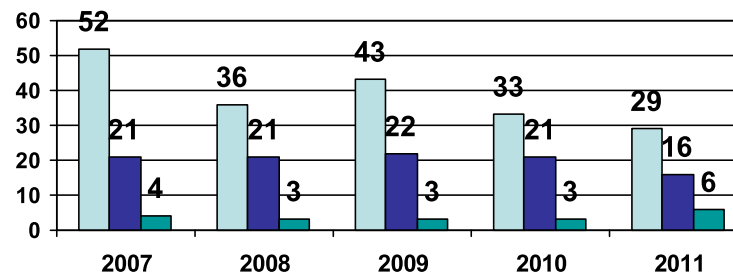
## DEUX ROUES MOTORISES

Accidents 2RM<125 cm3 et responsabilité



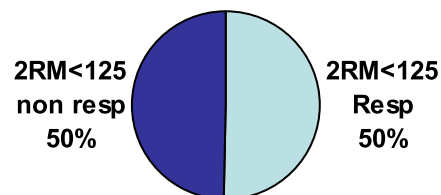
■ Acc. 2RM<125  
■ Acc. 2RM<125 resp.  
■ Acc. mortel 2RM<125 resp

Accidents 2RM>125 cm3 et responsabilité

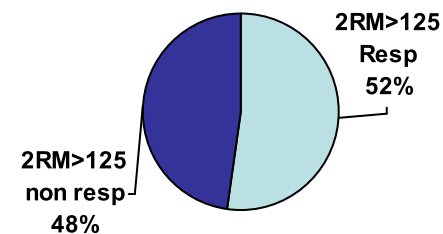


■ Acc. 2RM>125  
■ Acc. 2RM>125 resp.  
■ Acc. mortel 2RM>125 resp

Sur 296 accidents avec 2RM<125



Sur 193 accidents avec 2RM>125

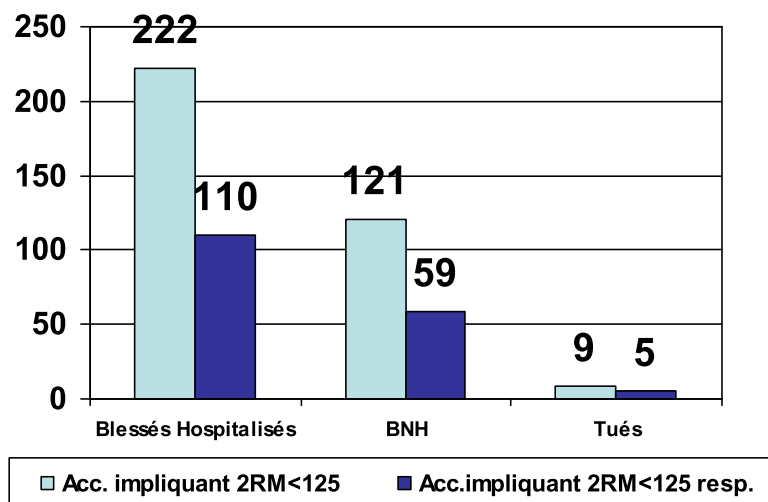




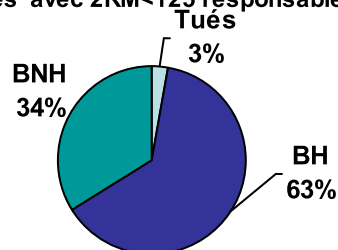
# DGO 2013-2017

## DEUX ROUES MOTORISES

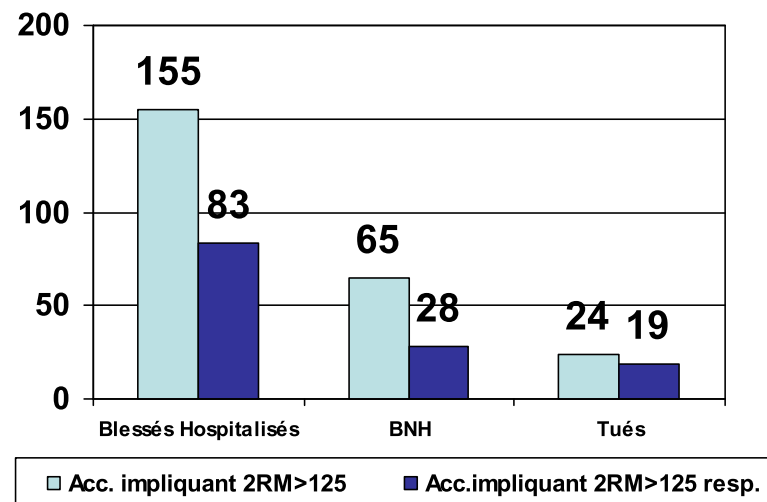
Les victimes des accidents avec  
2RM < 125 (2007-2011)



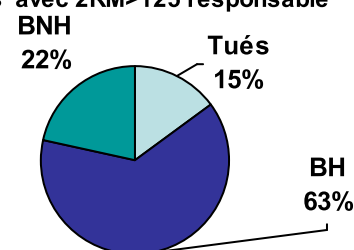
Répartition des victimes avec 2RM < 125 responsable



Les victimes des accidents avec  
2RM > 125 (2007-2011)



Répartition des victimes avec 2RM > 125 responsable

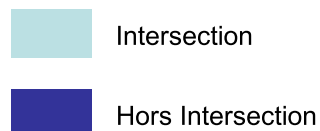
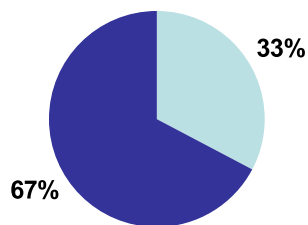


Dans les accidents avec 2RM responsable, la part des BH est identique (63%) chez les 2RM < ou > 125 cm<sup>3</sup>. La part des tués est en revanche plus importante dans les accidents avec 2RM > 125 cm<sup>3</sup>.

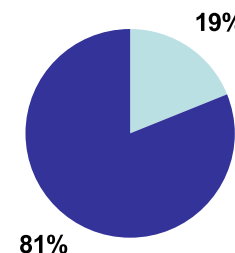
# DGO 2013-2017

## Enjeu 2 ROUES MOTORISES

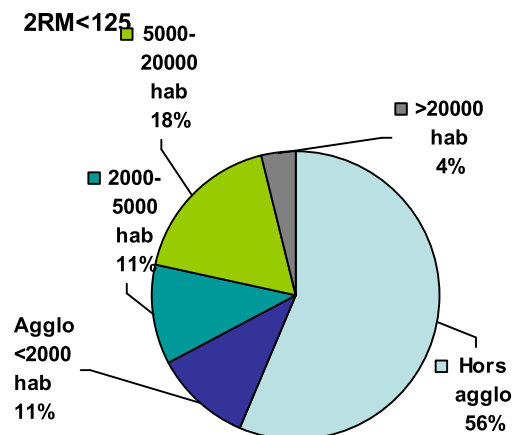
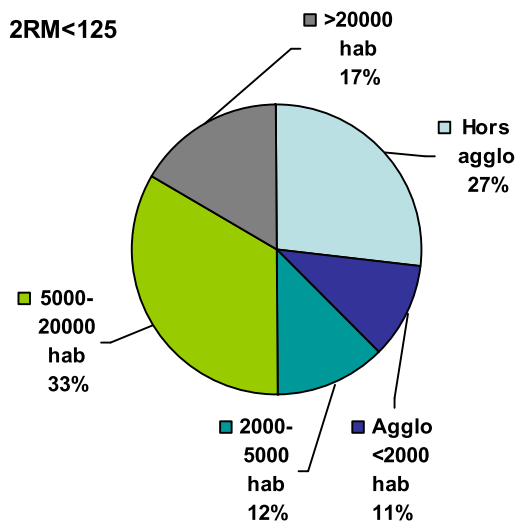
Les 2RM<125 responsables : Accidents en intersection



Les 2RM>125 responsables : Accidents en intersection



Dans les accidents avec 2RM responsable, les tués et BH sont, tout comme les accidents, majoritairement hors intersection (69% 2RM<125 et 83% 2RM>125).





*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES LANDES

# POIDS LOURDS ET VEHICULES UTILITAIRES

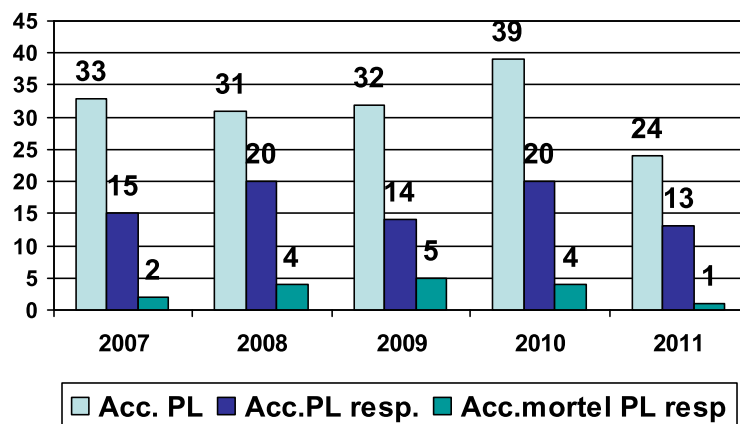
**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# DGO 2013-2017

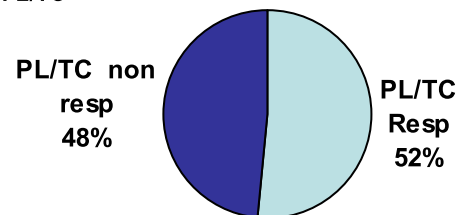
## Enjeu POIDS-LOURDS ET VEHICULES UTILITAIRES

Sur la période 2002-2006 sur 2441 accidents les PL/TC étaient impliqués dans 9,9 % d'entre eux et les VU dans 5%  
 Sur la période 2007-2011 sur 1499 accidents les PL/TC sont impliqués dans 10,6 % d'entre eux et les VU dans 7,9%

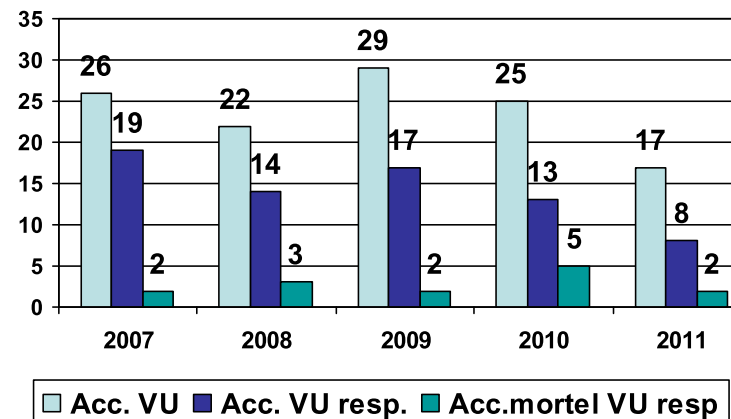
Accidents PL/TC et responsabilité



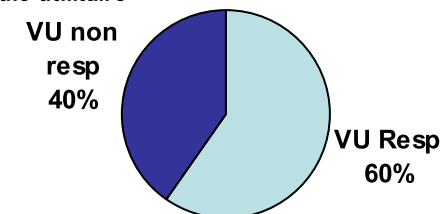
Sur 159 accidents avec PL/TC



Accidents VU et responsabilité



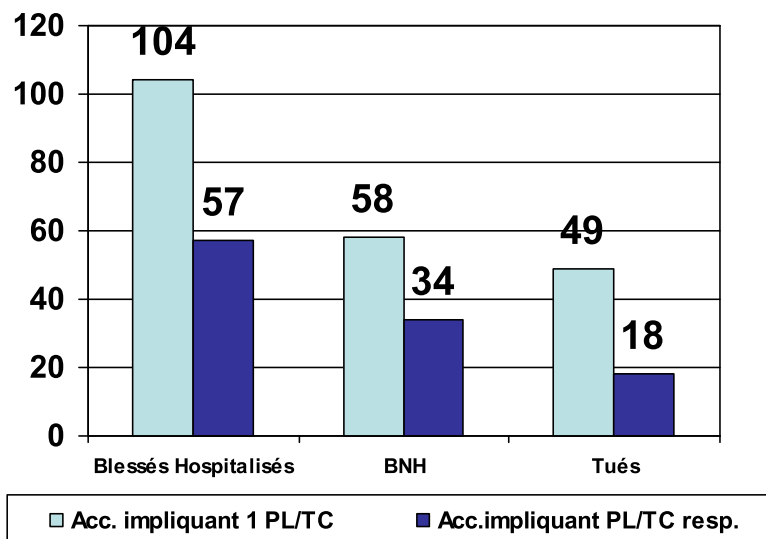
Sur 119 accidents avec Véhicule utilitaire



# DGO 2013-2017

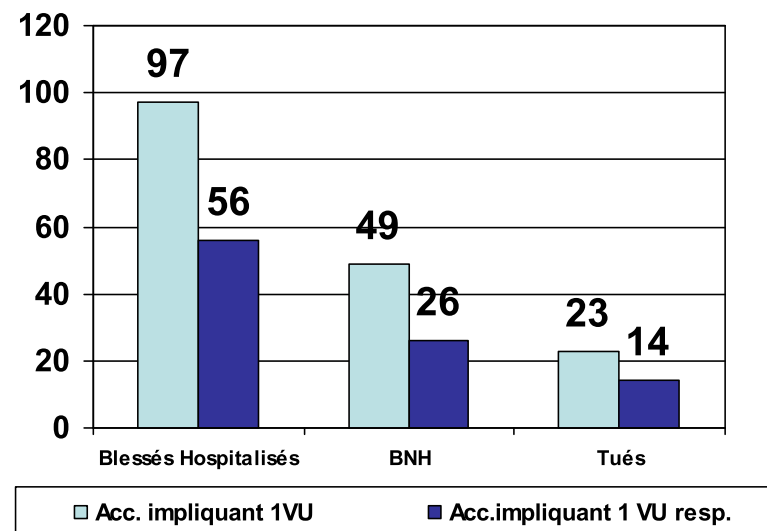
## Enjeu POIDS-LOURDS ET VEHICULES UTILITAIRES

Les victimes des accidents avec PL/TC (2007-2011)



Si les PL/TC sont responsables dans 52% des accidents, 63% des tués le sont dans un accident où le PL n'est pas responsable.

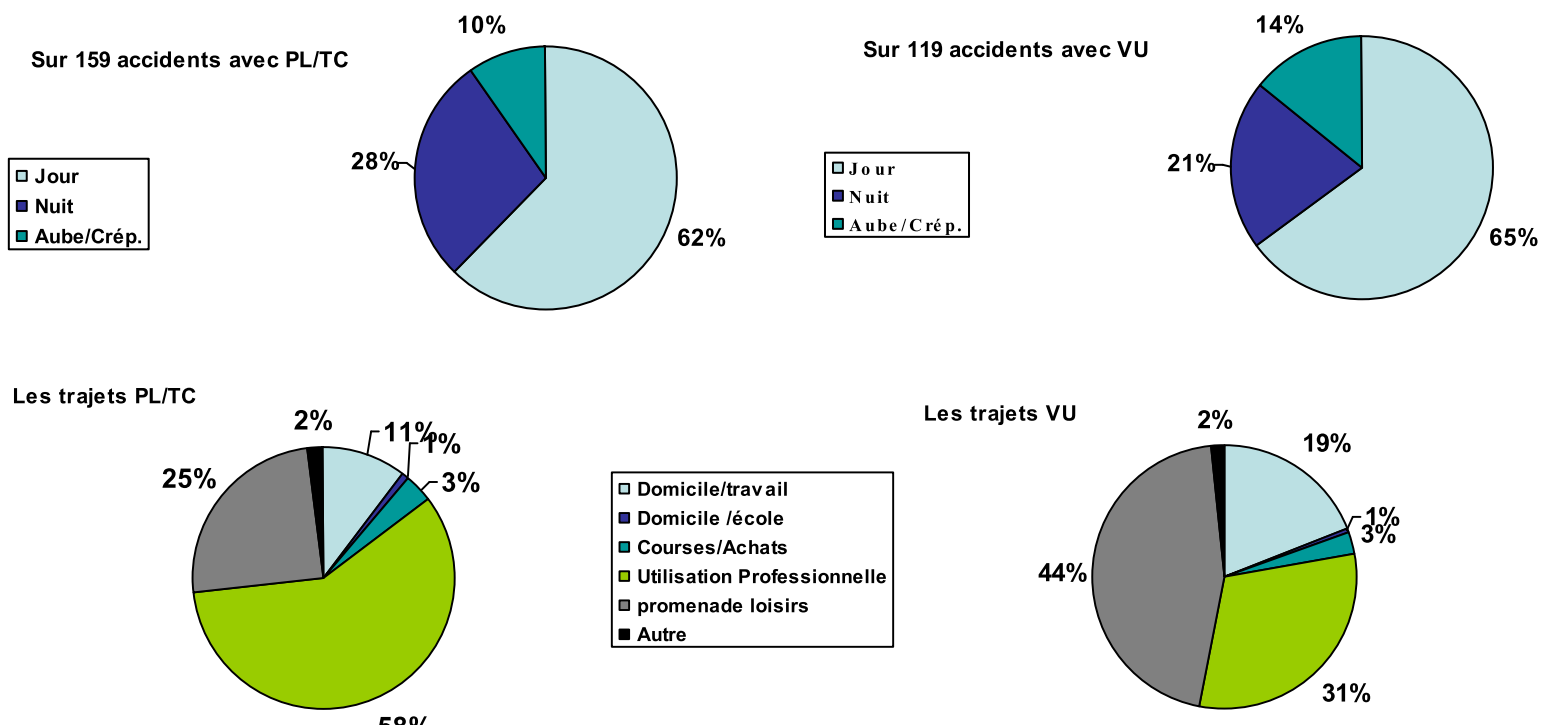
Les victimes des accidents avec VU (2007-2011)



Pour les VU responsables dans 60% des accidents ou ils sont impliqués, on retrouve également 60% des tués.

# DGO 2013-2017

## Enjeu POIDS-LOURDS ET VEHICULES UTILITAIRES



Les accidents pour les deux catégories se produisent en majorité de jour (62-65%). L'accident dans le cadre de l'utilisation professionnelle est plus caractérisé pour les PL/TC, en revanche le trajet promenade-loisirs est plus présent dans les accidents avec VU.