



Département de la Mayenne

Politique locale de sécurité routière

2009-2012

Document général d'orientations D.G.O

Faire reculer le nombre et la gravité des accidents

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

1	DEFINITION DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS.....	4
1.1	DEMARCHE D'ELABORATION	4
1.2	ENJEUX	4
1.3	ORIENTATIONS D'ACTIONS	5
1.4	CALENDRIER DES REUNIONS.....	5
1.4.1	<i>Groupe technique.....</i>	<i>5</i>
1.4.2	<i>Comité de pilotage</i>	<i>5</i>
2	ACCIDENTALITE GENERALE DU DEPARTEMENT DE LA MAYENNE	6
3	LES ENJEUX.....	8
3.1	ENJEU ALCOOL	8
3.1.1	<i>% d'accidents avec alcool avec taux connu.....</i>	<i>8</i>
3.1.2	<i>% de contrôles positifs d'alcoolémie</i>	<i>8</i>
3.2	ENJEU JEUNES.....	10
3.3	ENJEU 2 ROUES MOTORISES.....	12
3.4	ENJEU VITESSE	13
3.5	ENJEU SENIORS	15
3.6	ENJEU CONDUITE EN SITUATION PROFESSIONNELLE.....	17
4	ORIENTATIONS D'ACTIONS ET INDICATEURS.....	18
4.1	RECENSEMENT DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION	18
4.2	ENJEU ALCOOL : DIVISER PAR 2 LE NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS DUS A L'ALCOOL	19
4.3	ENJEU JEUNES : DIVISER PAR 3 LE NOMBRE DE JEUNES TUES.....	20
4.4	DEUX ROUES MOTORISES : DIVISER PAR 2 LE NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS	21
4.5	VITESSE	22
4.6	SENIORS	23
4.7	CONDUITE EN SITUATION PROFESSIONNELLE	24
5	SUIVI.....	25
6	ANNEXE 1 : RECENSEMENT DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION.....	26
7	ANNEXE 2 : DEFINITIONS USUELLES.....	27

Préface

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé, en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Celles-ci doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département définit, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2009 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le préfet de la Mayenne

Le procureur de la République

Le président du Conseil général

Le président de l'association des maires

Le président de l'agglomération de Laval

Le maire de Laval

Le maire de Mayenne

Le maire de Château-Gontier

Le maire d'Evron

Le maire d'Ernée

Le président de la CRAM

Le président de la MSA

1 Définition du document général d'orientations

Le document général d'orientations (DGO) permet à l'Etat, au Conseil général, aux principales communes et groupements de communes et aux assureurs sociaux du risque professionnel, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle, d'ici fin 2012, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents de la route et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par le Président de la République.

Il succède au précédent DGO, couvrant la période 2004/2008.

Il permet également de fédérer, autour des axes prioritaires, l'ensemble des acteurs potentiels concernés, notamment dans le cadre de sa déclinaison annuelle dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Le document général d'orientations est donc un outil politique de programmation mais également de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

1.1 Démarche d'élaboration

Un comité de pilotage, animé par le chef de projet sécurité routière, a été constitué avec:

- des représentants des services de l'Etat, notamment de la justice, des forces de l'ordre, de l'inspection académique,
- des élus représentants les principales collectivités territoriales, notamment du Conseil général, de la communauté d'agglomération de Laval, des villes de Laval, Mayenne, Château-Gontier et Ernée,
- des représentants des assureurs sociaux du risque professionnel, notamment de la CRAM et de la MSA.

Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière ont été informées de la démarche DGO.

La démarche d'élaboration du DGO est marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase «enjeux» et la phase «orientations d'actions».

Les décisions du comité de pilotage s'appuient sur les études réalisées par le groupe technique, composé de techniciens des principales collectivités territoriales et des assureurs sociaux du risque professionnel et co-piloté par le coordinateur sécurité routière et l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR).

1.2 Enjeux

L'étude d'enjeux, commandée par le préfet et réalisée par le groupe technique permet, à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'Etat, d'identifier ceux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes. Pour chacun d'entre eux, des objectifs chiffrés de réduction des accidents sont fixés.

Chaque département doit caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national :

- l'alcool,
- les jeunes,
- les deux roues motorisés,
- la vitesse.

auxquels s'ajoutent, pour la Mayenne, les enjeux locaux spécifiques suivants:

- les seniors,
- la conduite en situation professionnelle.

1.3 Orientations d'actions

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit fédérer l'ensemble des acteurs et les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière.

Elles sont recherchées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Enfin, sur la durée du DGO, au sein du PDASR, elles se déclinent en actions et permettent l'implication de chacun des acteurs.

1.4 Calendrier des réunions

Voici le calendrier des différentes réunions qui ont permis d'élaborer le présent DGO :

1.4.1 Groupe technique

- 5 septembre 2008 : présentation des enjeux de l'Etat
- 26 septembre 2008 : présentation des enjeux des partenaires
- 30 octobre 2008 : proposition d'orientations des actions
- 1^{er} décembre 2008: proposition d'indicateurs

1.4.2 Comité de pilotage

- 9 octobre 2008 : examen et choix des enjeux
- 17 novembre 2008 : choix des orientations d'actions
- 9 mars 2009 : validation du DGO

2 Accidentalité générale du département de la Mayenne

Sur la période 2002/2006, 4 enjeux de sécurité routière se dégagent pour le département de la Mayenne :

- les seniors (≥ 65 ans) → 30% des tués (18,4% de la population)
- les jeunes (14/24 ans) → 28% des tués (11,4% de la population)
- les 2 roues motorisés → 17% des tués ($< 2\%$ du parc de véhicules)
- les obstacles latéraux⁽¹⁾ → 35% des tués (25% des accidents)

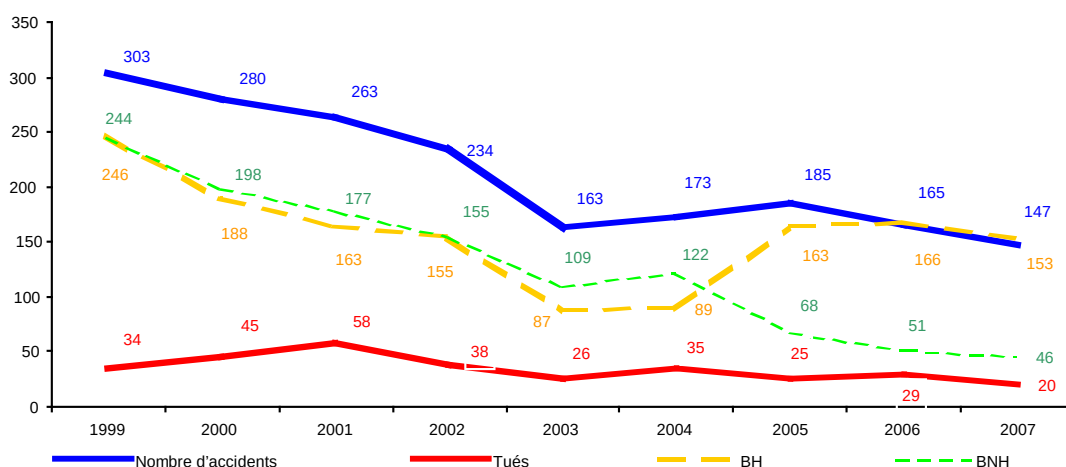
⁽¹⁾ Cet enjeu est lié à l'enjeu vitesse

En 10 années, l'accidentalité du département de la Mayenne s'est considérablement améliorée.

	Nombre d'accidents	Tués	BH	BNH	Accidents mortels	Accidents graves	Ig ^(*)
1998	357	58	247	240	51	257	16.25
1999	303	34	246	244	33	219	11.2
2000	280	45	188	198	41	190	16.1
2001	263	58	163	177	52	180	22.1
2002	234	38	155	155	36	163	16.2
2003	163	26	87	109	25	100	16.0
2004	173	35	89	122	32	104	20.2
2005	185	25	163	68	24	163	13.5
2006	165	29	166	51	27	153	17.6
2007	147	20	153	46	20	135	13.6

^(*) Ig Indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents corporels

Depuis le 1^{er} janvier 2005, la définition des victimes a été modifiée en France, afin de s'harmoniser avec les autres pays européens (voir annexe 1 : décompte à 30 jours et non 6 jours). Cette modification s'est traduite, à compter de cette date, par une augmentation du nombre de tués pris en compte de 6.9% et du nombre des blessés (substitution de la notion de blessé, hospitalisé ou non, à la notion de blessé grave ou léger, liée à l'incapacité temporaire totale (ITT)).

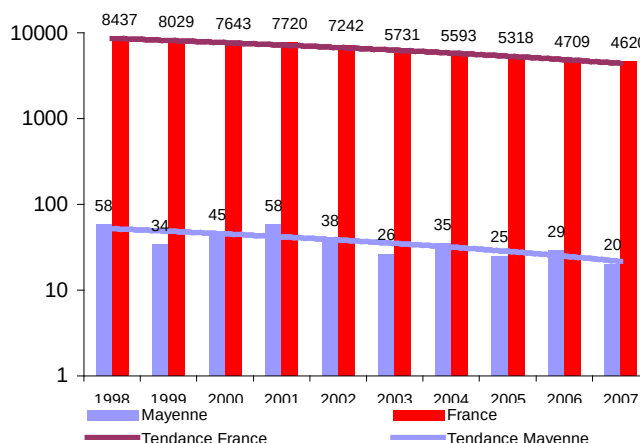


Nota : le graphique ne tient pas compte du changement intervenu au 1^{er} janvier 2005, compte tenu de la faiblesse de la valeur des chiffres.

De même, entre les périodes 1998/2002 et 2003/2007, la diminution du nombre des tués a été plus forte en Mayenne (- 42%) que sur l'ensemble du territoire national (- 33%).

Ces résultats illustrent le fruit de l'ensemble des actions conduites par les pouvoirs publics.

Les accidents corporels



La Mayenne reste un département où la gravité des accidents (nombre de tués et de blessés graves par accident), telle qu'elle ressort des données issues des méthodes actuelles de recensement, apparaît particulièrement élevée (+ 47% en rase campagne par rapport à la moyenne nationale, + 240% en agglomération).

2003/2007	Mayenne	Comparaison France
Population	293 667	0.49%
Accidents	833	0.20%
Tués	135	0.53%
Blessés	1 054	0.20%

Le département de la Mayenne présente, en matière d'accidents de la circulation, la particularité d'avoir, à la fois, une densité¹ faible et une gravité² élevée, comme le souligne le pourcentage d'accidents graves révélé par l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

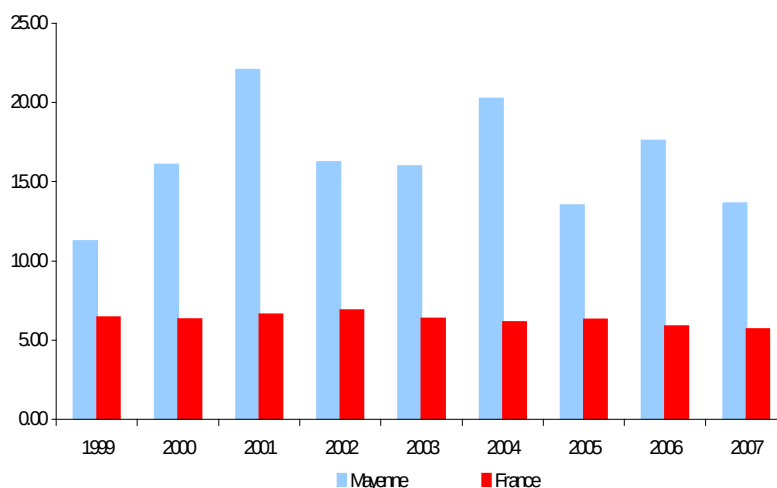
% d' accidents graves (2003/2007)	Situation/Agglomération	France	Mayenne	Classement national
Nombre d'accidents mortels et accidents avec au moins un blessé hospitalisé par rapport au nombre	En	36%	86.7%	2°
	Hors	63.4%	93.2%	1°

Il convient de relativiser cette situation par le fait que la connaissance de l'accidentologie reste incomplète et la fiabilisation des données constitue un enjeu pour objectiver et orienter la politique locale de sécurité routière.

Le graphique ci-contre illustre l'extrême gravité des accidents en Mayenne par rapport à l'ensemble du territoire.

Cette anomalie, qui ne trouve pas d'explication rationnelle et que la ruralité du département ne peut expliquer à elle seule, tend à laisser penser qu'un certain nombre d'accidents corporels légers ne serait pas recenser.

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



Cette hypothèse est confirmée par l'ODSR, à partir des données recueillies auprès du SDIS (service départemental d'incendie et de secours) et des services d'urgence des centres hospitaliers du département.

Ainsi, selon une étude menée sur l'année 2007, le nombre d'accidents corporels seraient de l'ordre de 800.

¹ Voir en annexe

² Voir en annexe

3 Les enjeux

Un enjeu peut être défini comme un nombre d'accidents ou de victimes associé à une typologie d'accidents ou d'infrastructures, un type d'usagers, une période donnée, une zone spatiale, ...

Il est en valeur absolue ou en valeur relative.

Des indicateurs de référence permettent de situer le département par rapport au niveau national et à d'autres départements.

L'étude d'enjeu est constituée d'une analyse du bilan accidentologique, du choix des enjeux et de leur hiérarchisation. Cette étude a pour but d'identifier les dysfonctionnements et non d'en comprendre les causes. Elle s'appuie essentiellement sur le fichier « accidents » c'est à dire sur les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) mais aussi, pour la phase approfondissement, sur les procédures judiciaires qui en découlent et les enquêtes conduites par l'ODSR.

Elle a donc pour objectif d'identifier les anomalies de l'accidentologie sur le réseau routier local, c'est à dire le type d'accidents anormalement fréquents, de façon statistique, par rapport à une référence, l'analyse consistant à comparer les types d'accidents du fichier avec ceux de la référence.

3.1 Enjeu alcool

L'ONISR fournit quelques indicateurs en matière d'alcoolémie, pour la période 2005/2007, portant sur les taux d'accidents avec alcool et les taux de positivité en cas de contrôles alcoolémie.

3.1.1 % d'accidents avec alcool avec taux connu

Cet indicateur compare le nombre d'accidents avec un conducteur positif par rapport au nombre d'accidents avec un taux connu.

% d' accidents avec alcool (nombre d'accidents avec un conducteur positif par rapport au nombre d'accidents avec un taux connu)	France	Mayenne	Classement national (ordre décroissant)
Accidents corporels	10%	14.9%	22°
Accidents mortels	29.2%	29.2%	46°

Dans les accidents corporels avec des conducteurs alcoolisés, on observe 49% d'accidents en plus en Mayenne qu'au niveau national. Par contre, pour les accidents mortels avec alcool, la Mayenne se situe juste au niveau de la moyenne nationale.

3.1.2 % de contrôles positifs d'alcoolémie

Cet indicateur compare le nombre de dépistages positifs au nombre de dépistages, par milliers d'habitants.

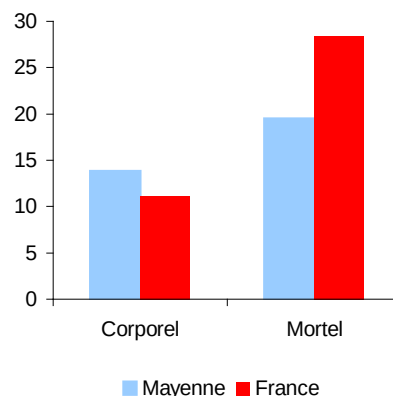
% de contrôles d'alcoolémie positifs	France métropole	Mayenne
Nombre de dépistages par milliers d'habitants	169	285
Nombre de dépistages positifs par milliers d'habitants	5.4	6.6
Taux de positivité (contrôle positif / Σ contrôle)	3.2%	2.3%

Les contrôles sont plus nombreux en Mayenne et le nombre de dépistages positifs est proportionnellement supérieur à la moyenne nationale. Cependant, le taux de positivité qui en découle est 30% plus faible en Mayenne.

Cette donnée se recoupe en comparant le pourcentage d'accidents corporels et mortels, en Mayenne et en France. Ainsi, en Mayenne, il y a proportionnellement plus d'accidents corporels avec de l'alcool et moins d'accidents mortels que sur l'ensemble du territoire national.

On peut donc en déduire que, en Mayenne, on conduit plus fréquemment sous l'emprise de l'alcool, tout en conservant une certaine maîtrise du véhicule, dans la mesure où les accidents mortels sont moins nombreux que pour la France entière.

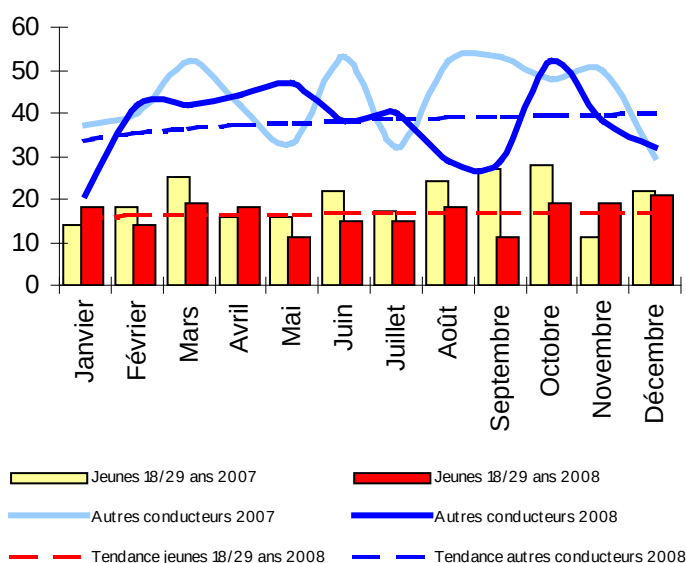
% alcool dans les accidents



Retraits de permis de conduire pour alcool (2008)

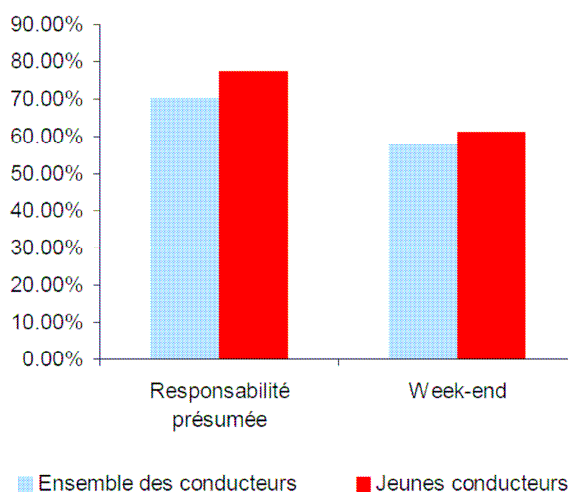
De même, en Mayenne, en examinant, sur la période 2007/2008, les retraits de permis de conduire pour conduite sous l'emprise de l'alcool, on observe une très légère tendance à l'augmentation pour les jeunes conducteurs et une tendance plus forte à l'augmentation pour les conducteurs âgés de 30 ans et plus.

En Mayenne, chaque jour, près de 2 permis de conduire sont retirés pour conduite sous l'emprise de l'alcool.



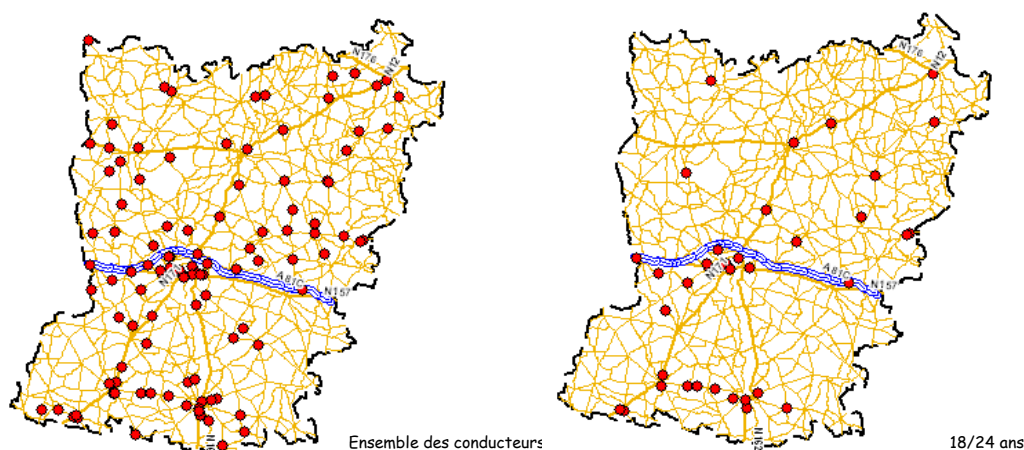
Accidents avec alcool

Les jeunes (18/24 ans) sont plus sensibles aux effets de l'alcool que les autres conducteurs. Les accidents avec alcool sont légèrement plus nombreux le week-end pour les jeunes que pour les autres conducteurs.



Il n'y a pas de secteurs épargnés par les accidents liés à l'alcool en Mayenne, tant pour l'ensemble des conducteurs que pour les jeunes conducteurs même si on observe, pour cette dernière

catégorie, une certaine concentration dans le sud du département. En semaine, les accidents ont plutôt lieu en fin de journée.



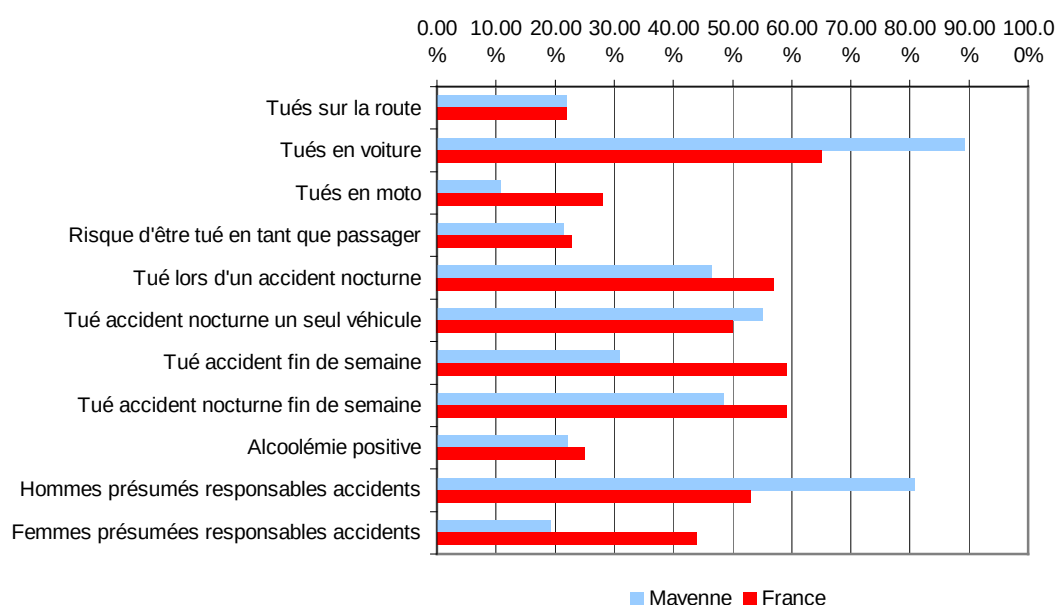
3.2 Enjeu jeunes

La sur-représentation des jeunes (15/24 ans) dans les accidents de la route, par rapport à l'ensemble de la population, concerne aussi bien la Mayenne que l'ensemble du territoire national.

% d'implication des jeunes (2005/2007)	France métropole	Mayenne
<i>Part victimes graves par milliers d'habitants</i>	5.2	5.3
<i>Part (victimes jeunes/ population jeunes) / (Σ victimes graves/ Σ population)</i>	2.38	2.85
<i>Part accidents graves avec conducteur de 18/24 ans</i>	31.8%	34.4%

Cependant, la comparaison des indicateurs départementaux avec les indicateurs nationaux montre que l'implication des jeunes en Mayenne est plus importante qu'au niveau national.

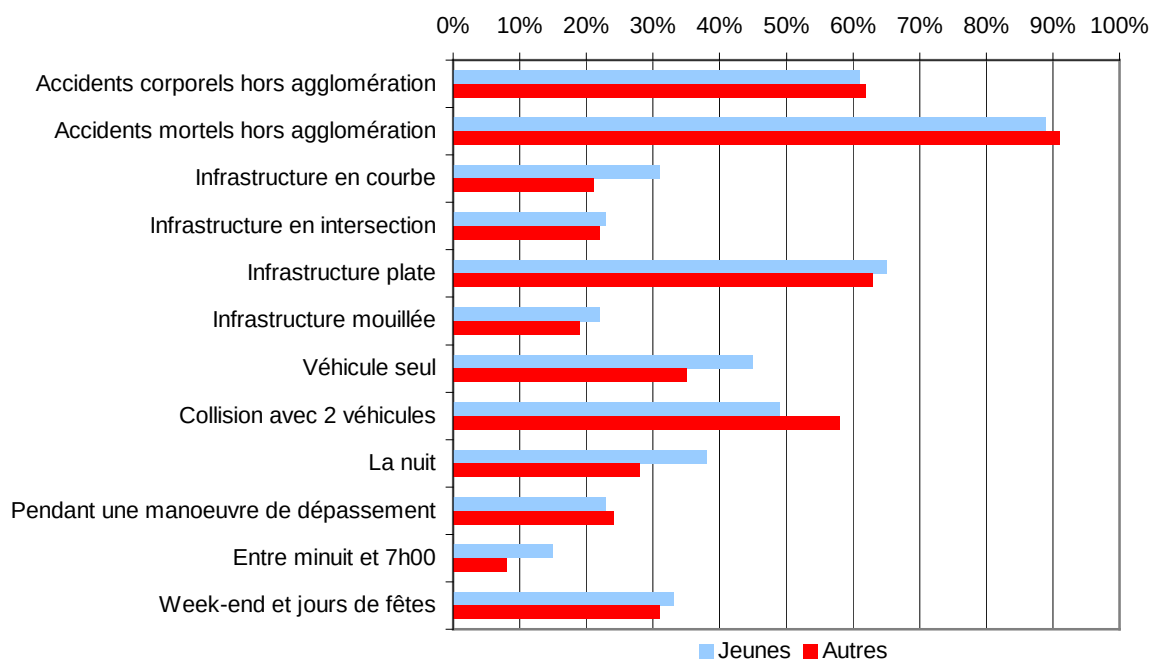
Jeunes Mayenne/France



Ce premier graphique révèle une plus grande implication des jeunes, en Mayenne par rapport à l'ensemble du territoire national :

- risque d'être tué en voiture : + 37%,
- risque d'être tué la nuit véhicule seul : + 10%
- hommes présumés responsables : + 52%

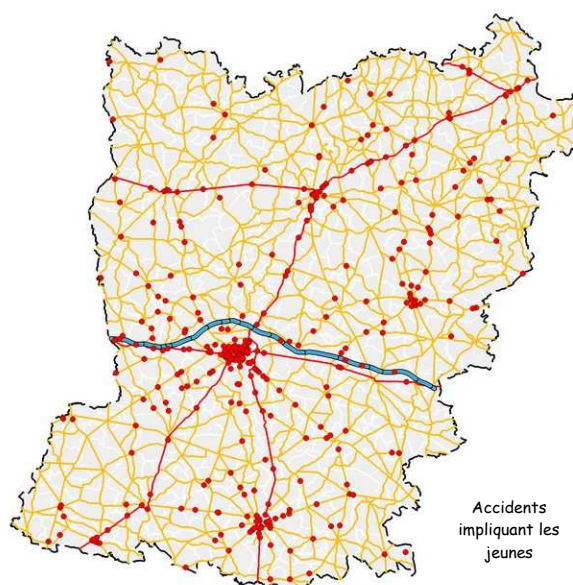
Jeunes présumés responsables



Ce second graphique montre que les jeunes éprouvent, en Mayenne, plus de difficulté que les autres conducteurs mayennais, lorsqu'ils :

- abordent des infrastructures en courbe, en intersection, avec une chaussée plate ou mouillée,
- circulent la nuit, plus particulièrement entre minuit et 7h00 (+ 87.5%).

La carte ci-contre, qui localise les accidents impliquant les jeunes, montre que l'ensemble du territoire départemental est concerné.



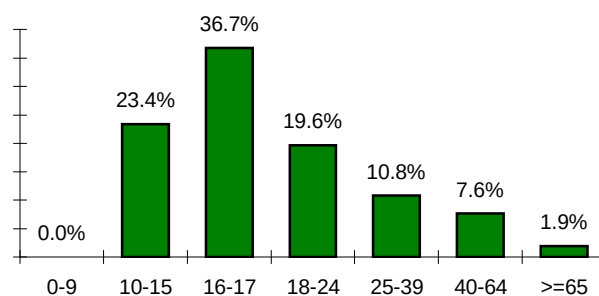
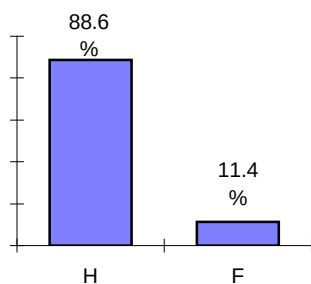
3.3 Enjeu 2 roues motorisés

En France, le parc des cyclomoteurs a été divisé par 5 en 35 ans et le nombre de tués associé par 8. Sur la même période, le parc moto a été multiplié par 5.8 et le nombre de tué associé par 2.3.

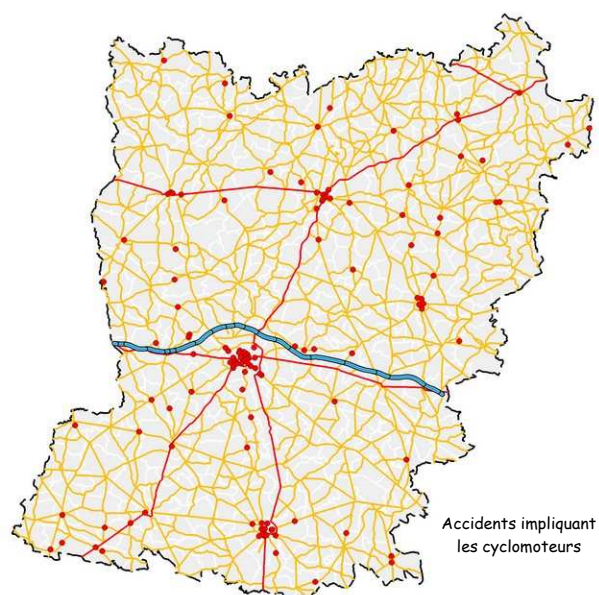
La sur-représentation de cette catégorie d'usagers (moins de 2% des véhicules) est plus spécifique à la France qu'aux autres pays. La Mayenne est à l'image du territoire national, même si cette catégorie d'usagers y est un peu moins importante :

% d'implication des 2 roues motorisés (2005/2007)	France métropole	Mayenne
<i>Part des accidents corporels avec au moins un cyclomoteur</i>	17.6%	16%
<i>Part des accidents mortels avec au moins un cyclomoteur</i>	7.6%	7.8%
<i>Part des accidents corporels avec au moins une moto</i>	20.3%	17.2%
<i>Part des accidents mortels avec au moins une moto</i>	17.9%	10.2%

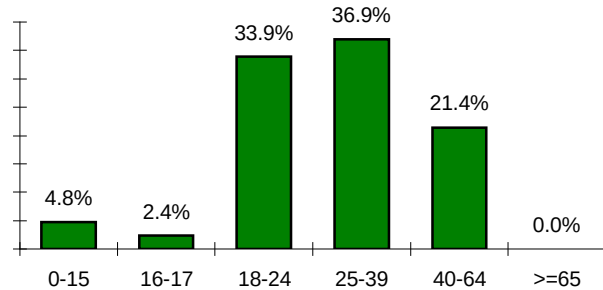
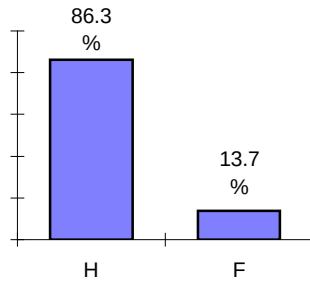
Les accidents avec cyclomoteur concernent essentiellement les jeunes et, plus particulièrement, les garçons. Parmi ceux-ci, les 14/15 ans représentent près du quart des impliqués.



Plus de 70% des accidents impliquant un cyclomoteur ont lieu en agglomération, essentiellement sur Laval, Mayenne, Château-Gontier et Evron, plutôt sur la voirie secondaire et le jour.

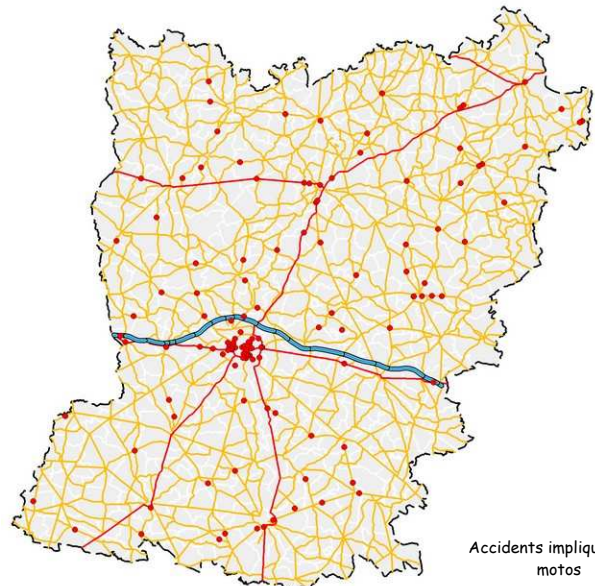


Par contre, plus de 70% des accidents avec moto se rapportent à une population âgée de 18 à 40 ans. 60% des accidents ont lieu hors agglomération, essentiellement sur routes départementales (55%) et les voies communales (26.4%). 82% des accidents ont lieu le jour.



La carte ci-contre illustre la situation géographique des accidents impliquant une moto.

Les accidents se produisent essentiellement sur les routes secondaires mais aussi dans l'agglomération lavalloise.

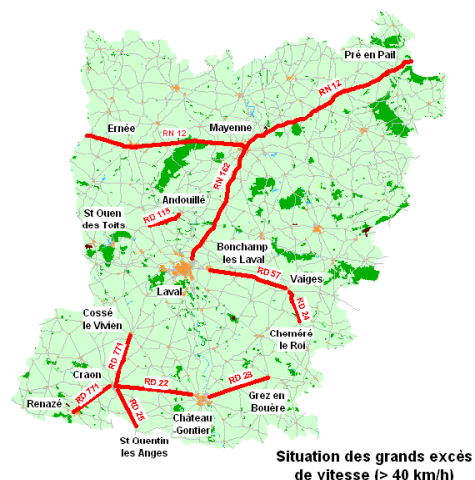


Accidents impliquant les motos

3.4 Enjeu vitesse

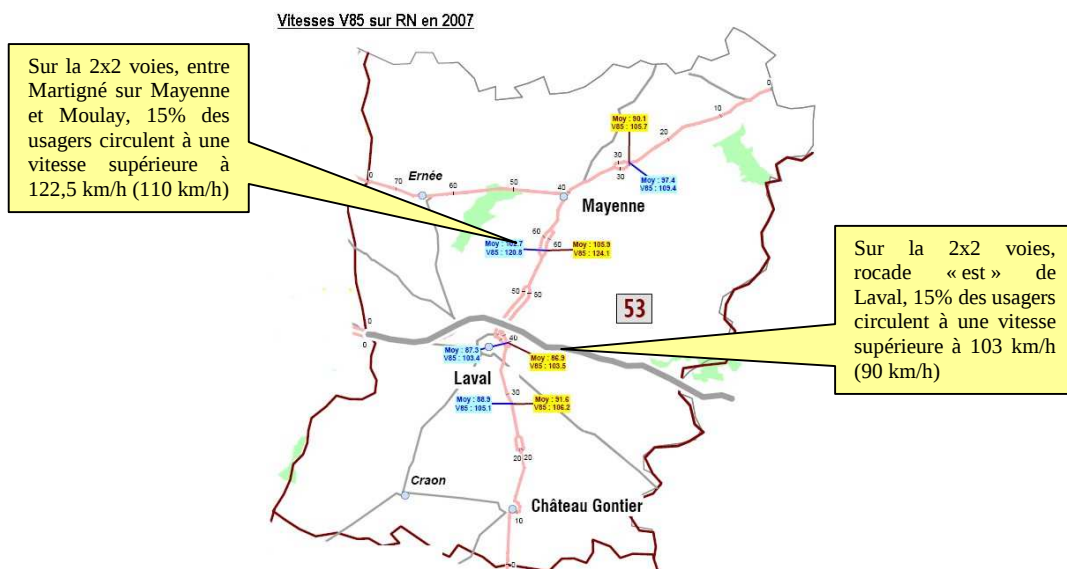
La vitesse ne pouvant être évaluée à partir du fichier accidents, l'enjeu est examiné à partir des données en provenance des stations de comptage permanentes installées sur le réseau routier (station Siredo ou similaires), des stations de contrôles automatiques (radars fixes ou embarqués) et des infractions constatées.

RN 12 et 162, entre 19h00 et 23h00
 RD 24, de Vaigès à Chéméré le roi
 RD 115, de St Ouen des Toits à Andouillé
 RD 57, secteur de Soulgé sur Ouette
 RD 25, de Craon à St Quentin les Angès, entre 19h00 et 23h00
 RD 22, de Craon à Château-Gontier, entre 19h00 et 23h00
 RD 771, de Cossé le Vivien à Renazé, entre 19h00 et 23h00
 RD 28, de Grez en Bouère à Azé, entre 19h00 et 23h00



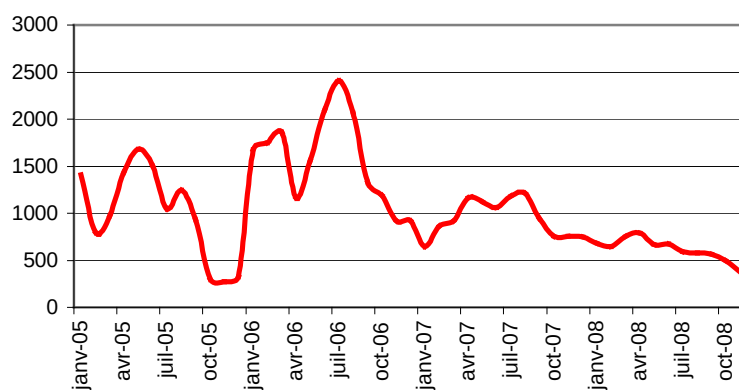
Situation des grands excès de vitesse (> 40 km/h)

La carte ci-dessus présente une synthèse des grands excès de vitesse en Mayenne, résultant des contrôles de la Gendarmerie nationale



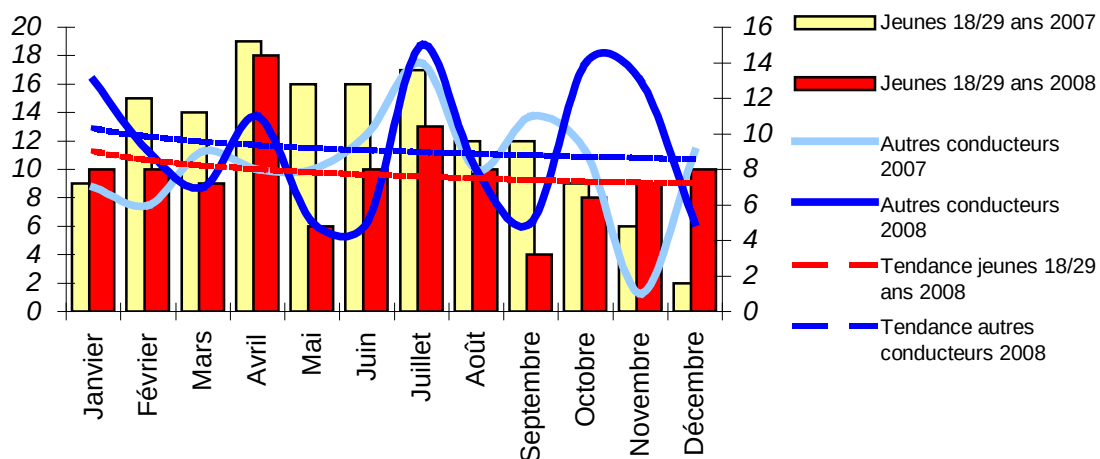
Infractions constatées par les 5 premiers radars fixes installés début 2005

Les infractions constatées par les 5 premiers radars fixes installés en Mayenne, au début de l'année 2005, montrent un début de respect des limitations de vitesse, 2 ans seulement après leur mise en service.



Les retraits de permis de conduire, pour vitesse excessive, sont en diminution et confirment, à priori, les observations sur les routes.

Retraits de permis de conduire pour vitesse

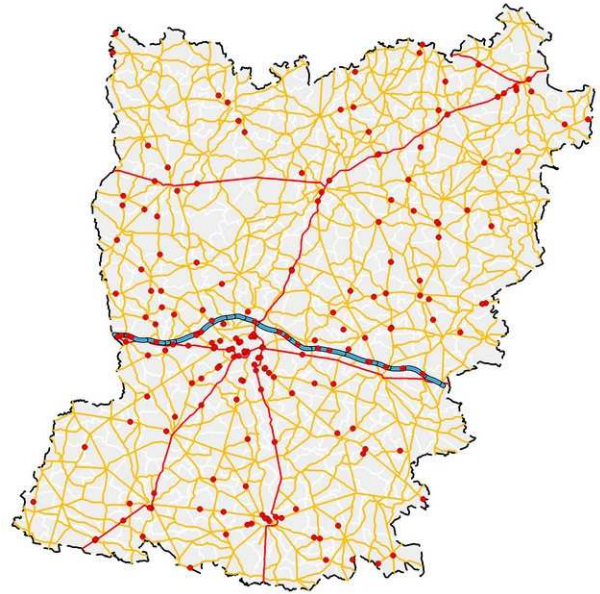


Par ailleurs, l'enjeu vitesse est également dépendant de la présence ou non d'obstacles à proximité de la chaussée. En effet, la violence d'un choc étant proportionnelle au carré de la vitesse à laquelle circule le véhicule (énergie cinétique= $\frac{1}{2} mV^2$, dans laquelle m = masse du véhicule et V = vitesse du véhicule), la présence immédiate d'obstacles latéraux contribuent à augmenter la gravité des blessures.

Par obstacles, il faut entendre les arbres, les supports divers (électriques, téléphoniques, éclairage public, signalisation), les dispositifs de retenue (glissières de sécurité), les murs (bâtiments, parapets), les fossés et les talus, notamment.

En Mayenne, 25,5% des accidents concernent un accident avec un seul véhicule. Néanmoins, ces accidents génèrent 38,5% des tués.

Supprimer les obstacles, les éloigner du bord de chaussée ou, à défaut, les isoler peut contribuer à réduire la gravité des blessures.

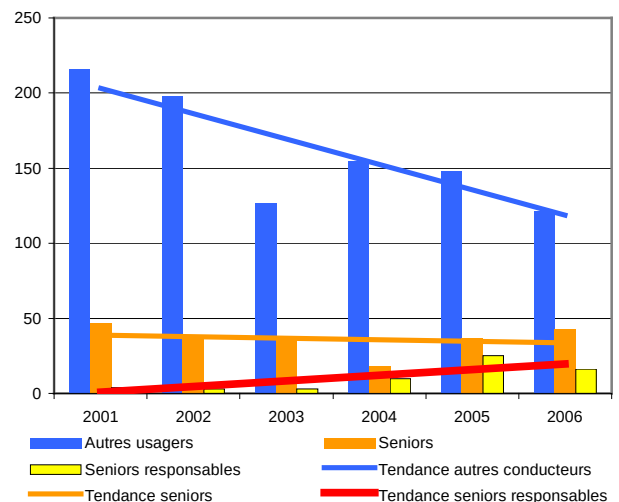


Obstacles : accidents avec véhicule seul

3.5 Enjeu seniors

Les seniors sont sur-représentés dans les accidents corporels (23% des accidents et 30% de l'ensemble des tués), alors qu'ils ne représentent que 18% de la population et que la fraction la plus âgée conduit peu.

Depuis 2003, leur responsabilité présumée est en constante augmentation dans les accidents de la circulation et, plus particulièrement, dans les accidents mortels. Entre 2001 et 2006, le nombre d'accidents a diminué moins vite pour les seniors (conducteurs ou piétons) que pour les autres conducteurs.



La Mayenne étant un département plutôt rural, les accidents y sont, par conséquent, plus nombreux en dehors des agglomérations. Quel que soit l'âge des impliqués, près de 59 % des accidents ont lieu hors agglomération (32% seulement au niveau national en 2006).

Sur la période 2001/2005, les seniors ont été impliqués dans 234 accidents dont:

- les seniors représentent 82% des tués,
- le conducteur est un senior dans 75% des accidents.

Deux tiers des accidents ont lieu hors agglomération.

Le conducteur senior est présumé responsable dans 15.5% des accidents mortels (11.3% pour les 18/24 ans).

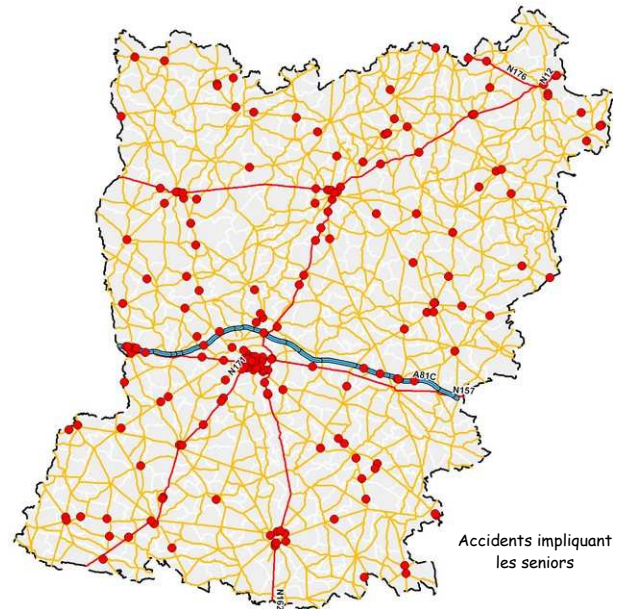
Le risque d'accident est plus important pour un conducteur senior sur les routes à grande circulation:

- autoroute : 5.75% de s accidents pour les seniors et 2.9 6% pour les autres conducteurs;
- routes nationales : 23.56% des accidents pour les seniors et 20.38% pour les autres conducteurs;
- routes départementales : 58.05% des accidents pour les seniors et 51.9 0% pour les autres conducteurs.

Sur les routes nationales, la responsabilité présumée des seniors est plus fréquente : 35.56% des accidents contre 20.38% pour les autres conducteurs. Par contre, 48% des seniors sont tués sur routes départementales

Les accidents en intersection, notamment dans les carrefours en croix ou en T, sont un tiers plus nombreux pour les seniors que pour les autres conducteurs.

Parmi les accidents dans ces carrefours, où la responsabilité du senior est présumée, il apparaît que, dans près de 50% des situations, le senior a bien observé un temps d'arrêt avant de s'engager devant le véhicule prioritaire.



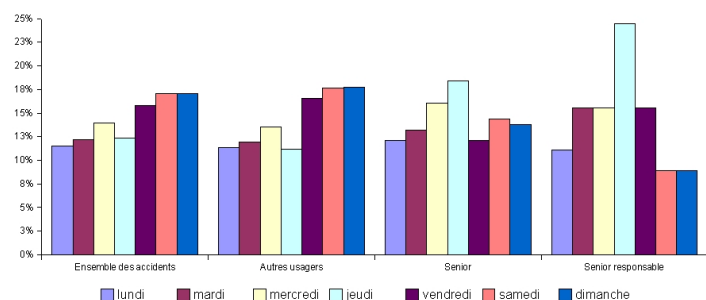
Il en résulte que le temps de prise d'information et d'engagement de la manœuvre de traversée ou d'insertion est vraisemblablement trop long.

Les accidents en carrefour à sens giratoire sont négligeables (moins de 2%) bien que ce type d'aménagement les perturbe fortement.

Les risques d'accidents sont plus importants pour les seniors sur le plat, en sommet de côte et sous la pluie. De même, les accidents, avec collision par le côté, sont nettement plus nombreux pour les seniors que pour les autres conducteurs (+ 62%), avec une responsabilité présumée dans 40% des cas . Les manœuvres de tourne à gauche restent très délicates, avec notamment des déports sur la voie de gauche .

Ils ont peu d'accidents la nuit, dans la mesure où ils évitent de conduire la nuit. Par contre, le jour, à la différence des autres conducteurs, les accidents se produisent entre 9 h 00 et 12h 00 et entre 15h 00 et 21h 00, avec une responsabilité présumée forte en fin de matinée , en début d'après-midi et en fin de journée. Le jeudi est le jour le plus accidentogène, avec une responsabilité présumée très importante .

L'automne et l'hiver constituent une période délicate pour les seniors. En dehors de la voiture (60% des tués), les risques demeurent élevés pour le senior piéton femme (20% des tués seniors) et le senior cycliste homme (10% des tués seniors).



3.6 Enjeu conduite en situation professionnelle

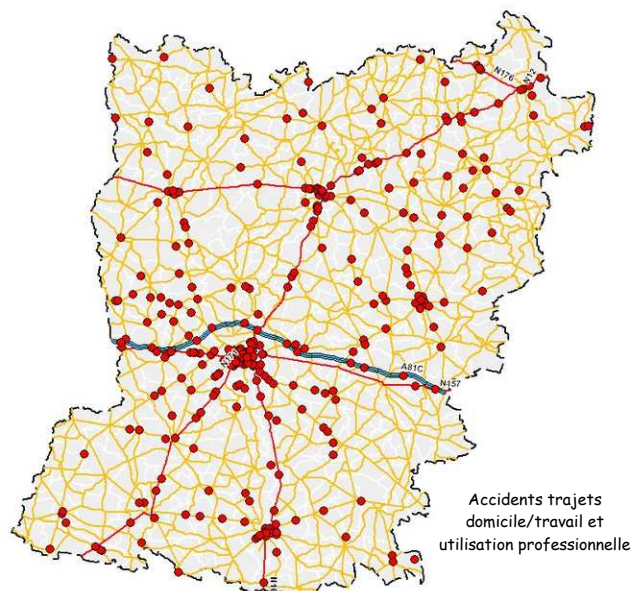
En France, près de 50% des accidents mortels du travail sont des accidents sur la route :

L'ensemble des accidents assurés par la branche AT/MP (Travail et Trajet)

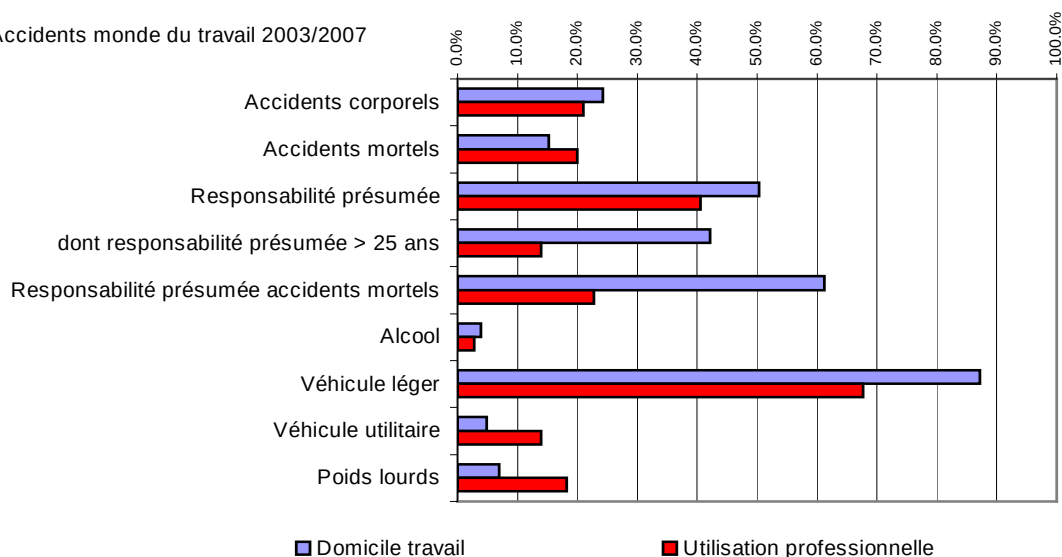
	Ensemble des accidents	Accidents routiers	Poids des accidents routiers
Accidents avec arrêt	783 794	76 838	9,80%
Accidents avec incapacité permanente (hors mortels)	55 452	8 983	16,20%
Accidents mortels	921	454	49,29%
Journées perdues par incapacité temporaire	40 035 981	5 085 248	12,70%
Durée moyenne d'une incapacité temporaire	51	66	

Cependant, parmi les accidents du travail, il faut distinguer entre les 2 types de trajet : domicile/travail et utilisation professionnelle.

Le graphique ci-dessous montre que les accidents corporels domicile/travail sont plus fréquents que les accidents sur trajet professionnel. A l'inverse, les accidents mortels sont plus fréquents sur trajet professionnel.



Accidents monde du travail 2003/2007



4 Orientations d'actions et indicateurs

Les orientations d'actions, pour ces 6 enjeux, sont définies à partir du moyen d'entrer en contact avec l'utilisateur concerné par le message de prévention, que cela soit de façon directe ou indirecte.

De même, il est nécessaire de définir, pour chaque enjeu, des indicateurs permettant d'évaluer annuellement la pertinence de l'action publique, notamment au travers des actions conduites dans le PDASR.

4.1 Recensement des accidents de la circulation

Simultanément avec la mise en œuvre des actions autour des enjeux généraux mis en évidence ci-dessus, il est nécessaire de rendre conforme, au cours de l'année 2009, avec la loi n° 2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique (annexe 1), le recensement des accidents de la circulation.

Pendant l'année 2009, l'ODSR, notamment dans le cadre de l'ouverture du portail BAAC, base de données nationale ouverte aux partenaires, procédera à un recoupement des informations relatives au recensement des accidents corporels réalisé par les forces de l'ordre, avec le SDIS (service départemental d'incendie et de secours) et les services d'urgence des hôpitaux, conformément à la loi précitée.

A l'issue de cette prochaine expérience, une amélioration significative de l'accidentalité du département devrait apparaître, conduisant à une mise à jour des enjeux.

Indicateurs :

- **Indice de gravité (nombre de tués x 100/nombres d'accidents),**

valeur de référence France → année 2008 : 5,82 %

valeur de référence Mayenne → année 2008 : 19,05 %

4.2 Enjeu alcool : diviser par 2 le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool

Orientations d'actions		Acteurs potentiels							
Principe	Description	Famille	Commune / collectivités locales	Association	Assurance / assureur professionnel	Entreprise / administrations	Etablissement scolaire	Commerce	Auto-école
Celui qui conduit, c'est celui qui ne doit pas	Intégrer la sécurité routière au projet de l'établissement	X	X		X		X		
	Conditionner les aides publiques à une prise en compte de la sécurité routière dans les activités de l'association, notamment lorsqu'elle concerne la jeunesse		X	X					
	Insister sur les risques pendant l'apprentissage de la conduite (2 roues motorisé, voiture, autre véhicule)								X
	Rappeler les conditions de prise en charge des accidents lors de la mise en place du contrat d'assurance obligatoire	X			X		X		
	Inscrire le risque dans le plan de prévention du risque routier		X			X			
	Conditionner les autorisations de débit de boissons temporaires avec note d'accompagnement (rappel : ne pas servir les personnes déjà alcoolisées et aux mineurs),	X	X	X				X	
Vente de l'alcool interdite aux mineurs	S'assurer de l'âge des consommateurs		X					X	
	Vérifier la destination des achats d'alcool en fin semaine							X	
Consommation d'alcool à domicile	Gérer la consommation d'alcool en famille ou entre amis	X		X					

Indicateurs :

- % de contrôles positifs (nombre de conducteurs contrôlés positifs/nombres de conducteurs contrôlés),

valeur de référence → année 2008 : 2,00 %

Echantillonnage réalisé par l'observatoire départemental lors d'opérations de contrôle ciblées, dans le cadre du plan départemental de contrôles routiers.

- évolution annuelle du nombre de retraits de permis de conduire, chez les conducteurs âgés de ± 30 ans.

valeur de référence → année 2008

- conducteurs âgés de moins de 30 ans : 198
- conducteurs âgés de 30 ans et plus : 454

- nombre d'accidents mortels dus à l'alcool.

valeur de référence → année 2008 : 6

4.3 Enjeu jeunes : diviser par 3 le nombre de jeunes tués

Orientations d'actions		Acteurs potentiels							
Principe	Description	Famille	Commune / collectivités locales	Association	Assurance / assureur risque professionnel	Entreprise / administrations	Etablissement scolaire	Commerce	Auto-école
L'inexpérience augmente le risque d'accident chez les conducteurs novices	Faciliter l'accès au permis de conduire, en développant les bourses au permis de conduire		X						X
	Sensibiliser sur l'hypovigilance	X	X	X	X		X	X	
	Cibler des actions autour du parcours festif des jeunes (week-end)		X	X					
	Promouvoir les actions Label Vie		X	X	X		X		
	Aider à la réalisation de projets sécurité routière en milieu scolaire		X	X			X		
	Inscrire la sécurité routière dans la formation des animateurs et des directeurs de centres de vacances et de loisirs					X			
	Développer la sécurité routière dans les animations dispensées dans les centres de loisirs		X	X		X			

Indicateurs :

- % de responsabilité présumée des jeunes (nombre d'accidents avec conducteurs jeunes présumés responsables connus / nombre total d'accidents avec conducteurs présumés responsables connus) ;

valeur de référence → année 2008 : 28 ;57%

- nombre de jeunes tués (15/24 ans) ;

valeur de référence → année 2008 : 12 (5 femmes et 7 hommes)

4.4 Deux roues motorisés : diviser par 2 le nombre d'accidents mortels

Orientations d'actions		Acteurs potentiels							
Principe	Description	Famille	Commune / collectivités locales	Association	Assurance / assureur risque professionnel	Entreprise / administrations	Etablissement scolaire	Commerce	Auto-école
Les 2 roues motorisés représentent moins de 2% du parc des véhicules et 17% des tués	Accentuer la formation : - freinage en situation d'urgence, - répartir le passage du BSR (brevet de sécurité routière cyclomoteur) sur plusieurs jours - Intégrer la conduite avec un passager, - développer les audits post-permis, - recourir à la formation sur simulateur	X		X	X		X		X
	Adaptation de l'infrastructure à la sécurité : - éviter la présence de gravillons ou de terre sur la chaussée, - s'assurer, en terme d'adhérence, de la conformité des marquages utilisés sur passage piétons, - mettre en conformité les dispositifs de retenue (écran moto sur glissières de sécurité)		X						
	Utilisation du véhicule : - éviter de remplir les réservoirs à ras bord, avec du gasole (carrefour à sens giratoire) - rappeler l'interdiction de modification du véhicule (débridage du cyclomoteur)	X	X	X	X		X	X	X
	Information des commerçants sur la réglementation relative au débridage des cyclomoteurs		X	X		X			
	Information sur la nécessité de porter des vêtements adaptés (gants, blousons, chaussures, etc...).	X		X	X		X	X	X

Indicateurs :

- **évolution du nombre d'accidents mortels:**

valeur de référence → année 2008 : 7

- **évolution annuelle du nombre de tués en:**

- o **cyclomoteurs :**

valeur de référence → année 2008 : 4

- o **motos**

valeur de référence → année 2008 : 4

4.5 Vitesse

Orientations d'actions		Acteurs potentiels							
Principe	Description	Famille	Commune / collectivités locales	Association	Assurance / assureur professionnel	Entreprise / administrations	Etablissement scolaire	Commerce	Auto-école
Réduire la vitesse diminuer la gravité des blessures	Faire respecter les limitations de vitesse	X	X	X	X	X	X	X	X
	Examiner la pertinence des limitations de vitesse - afficher les entrées de ville (implanter les limites d'agglomération en conformité avec le code de la route et rendre la signalisation respectable) - rendre cohérent les aménagements avec les limitations de vitesse (mise en œuvre des nouvelles dispositions du code		X						
	Encadrer la publicité, notamment lorsqu'elle entre en concurrence avec la signalisation		X						
	Supprimer ou isoler les obstacles latéraux		X						
	Sécuriser les passages piétons et les abords des établissements scolaires	X	X						
	Constituer un réseau des correspondants élus des collectivités locales		X						
	Rétablir le principe de la priorité à droite en agglomération		X						

Indicateurs :

- évolution annuelle du nombre de retraits de permis de conduire, chez les conducteurs âgés de ± 30 ans.

valeur de référence → année 2008

- conducteurs âgés de moins de 30 ans : 117
- conducteurs âgés de 30 ans et plus : 110

- évolution annuelle des vitesses sur certaines routes équipées de stations permanente de comptage.

valeur de référence → année 2007

- RN 12 (PR 27+810, chaussée bidirectionnelle, 90 km/h) :
 - o Sens croissant : 105,7 km/h
 - o Sens décroissant : 109,4 km/h
- RN 162 (PR 27+978, chaussée bidirectionnelle, 90 km/h) :
 - o Sens croissant : 106,2 km/h
 - o Sens décroissant : 105,1 km/h
- RN 162 (PR 57+803, 2x2 voies, 110 km/h) :
 - o Sens croissant : 124,1 km/h
 - o Sens décroissant : 120,8 km/h

4.6 Seniors

Orientations d'actions		Acteurs potentiels							
Principe	Description	Famille	Commune / collectivités locales	Association	Assurance / assureur professionnel	Entreprise / administrations	Etablissement scolaire	Commerce	Auto-école
18% de la population en Mayenne (12% en France) et plus de 30% des tués	Entretenir les connaissances du code de la route, de la signalisation	X	X	X	X				X
	Comprendre les principes d'aménagement et de fonctionnement des infrastructures	X	X	X	X				X
	Apprendre à évaluer les aptitudes à la conduite et savoir conseiller	X	X	X	X				X
	Développer des solutions alternatives au déplacement en voiture	X	X	X	X				

Indicateurs :

- évolution annuelle du nombre d'accidents corporels avec un senior présumé responsable (nombre d'accidents avec un senior présumé responsable/nombre d'accidents corporels impliquant un senior)

valeur de référence → année 2007 : 69 %

- nombre d'accidents avec un senior présumé responsable : 18
- nombre d'accidents corporels impliquant un senior : 26

- évolution annuelle du nombre d'accidents mortels avec un senior présumé responsable (nombre d'accidents mortels avec un senior présumé responsable/nombre d'accidents mortels impliquant un senior)

valeur de référence → année 2007 : 100 %

- nombre d'accidents avec un senior présumé responsable : 3
- nombre d'accidents mortels impliquant un senior : 3

4.7 Conduite en situation professionnelle

Orientations d'actions		Acteurs potentiels							
Principe	Description	Famille	Commune / collectivités locales	Association	Assurance / assurance risque professionnel	Entreprise / administrations	Etablissement scolaire	Commerce	Auto-école
50% des accidents de travail sont des accidents de la route	Former à la conduite des véhicules utilitaires légers (chargement, remorquage, entretien)		X			X		X	
	Tenir compte, dans les délais de route, de la méconnaissance des itinéraires par les jeunes ou les intérimaires		X		X	X			
	Etablir des règles d'utilisation des téléphones portables, retraits de points pour les conducteurs des véhicules de l'entreprise et autres, nécessaires à la conduite		X			X		X	
	Organiser le respect des horaires de chargement et de déchargement des marchandises (vitesse, temps de conduite)				X	X			
	Inciter les entreprises et les exploitations agricoles à engager une démarche globale de prévention du risque routier professionnel (Véhicule / Environnement / Conducteur / Organisation)				X	X			
	Accompagner les filières (ETA, CUMA, polyculture, élevage) sur l'utilisation des matériels agricoles sur les routes				X	X			
	Intégrer le risque routier dans les contrats de prévention issus des conventions d'objectifs dans les filières signataires				X	X			
	Promouvoir les outils d'information et de formation mise à disposition par la maîtrise d'ouvrage risque routier pilotée par la CCMSA				X				
	Développer des formations auprès des futurs professionnels sur l'apprentissage de la conduite du tracteur et, plus largement, du matériel agricole				X	X	X		

Indicateurs :

- évolution annuelle du nombre d'accidents corporels impliquant un véhicule utilitaire sur un trajet professionnel (mission)

valeur de référence → année 2007 : 5

5 Suivi

Le document général d'orientations fera l'objet d'un suivi annuel permettant d'examiner l'impact des actions conduites par l'ensemble des partenaires, au regard des statistiques annuelles.

Ce suivi, conduit sous l'autorité du chef de projet par le coordinateur sécurité routière et l'observatoire départemental de sécurité routière, réunira les représentants de l'ensemble des partenaires signataires (groupe technique) et des forces de l'ordre.

Un rapport, produit par l'observatoire départemental, pour le 15 février de chaque année, sera adressé par le chef de projet à l'ensemble des partenaires co-signataires et fera l'objet d'une présentation aux différents acteurs de terrain de la sécurité routière, à partir des indicateurs rappelés dans le tableau ci-dessous.

Enjeu	Constat		Objectif	Indicateurs			
Alcool	% d'accidents (2005/2007)		Diviser par 2 le nombre d'accidents mortels	% contrôles positifs (nombre de contrôles positifs / nombre de contrôles)	Nombre de retraits de permis de conduire		Nombre d'accidents mortels
	Corporels	Mortels		< 30 ans > 30 ans			
	14,9%	29,2%		2,00% (2008)	198 (2008)	454 (2008)	6 (2008)
Jeunes (15 / 24 ans)	34,4% d'accidents graves avec conducteur jeune impliqué		Diviser par 3 le nombre de jeunes tués	% responsabilité présumée (nombre d'accidents avec conducteurs jeunes présumés responsables connus / nombre d'accidents avec conducteurs présumés responsables connus)		Nombre de jeunes tués	
	Présumé responsable dans 11,3 % des accidents mortels (18/24 ans)			28,57% (2008)		12 (2008)	
2 roues motorisés	% accidents mortels		Diviser par 2 le nombre d'accidents mortels	Nombre de			
	Cyclomoteur	Moto		Accidents mortels	Tués		
	7,8%	10,2%			Cyclo	Moto	
			7 (2008)	4 (2008)	4 (2008)		
Vitesse	Vitesse encore excessive pour de nombreux usagers		Respecter les limitations de vitesse et les rendre crédible	Nombre de retraits de permis de conduire		Vitesse sur les routes	
	25,5% des accidents, un seul véhicule, 38,5% des tués			< 30 ans > 30 ans	RN 12, PR 27+810		
				117 (2008)	110 (2008)	RN 162, PR 27+978 et 57+803	
Seniors (> 65 ans)	30% des tués (> 18% population)		Réduire le nombre d'accident mortel	% d'accidents avec senior présumé responsable (nombre d'accidents avec un conducteur senior présumé responsable / nombre d'accidents impliquant un conducteur senior)			
	Présumé responsable dans 15,5% des accidents mortels			Corporels		Mortels	
				69% (2007)		100% (2007)	
Utilisation professionnelle	50% des accidents mortels sont des accidents de la route		Réduire l'accidentologie des déplacements professionnels	Nombre d'accidents impliquant un véhicule utilitaire sur un trajet professionnel (mission)			
				5 (2007)			

6 Annexe 1 : recensement des accidents corporels de la circulation

Extrait de la loi n° 2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique

Article 28

Les conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière et leurs conséquences médicales sont déterminées par un arrêté signé conjointement par les ministres chargés de la santé et des transports.

Arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et le ministre de la santé et des solidarités,

Vu la loi n° 2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique, et notamment son article 28 ;

Vu le décret n° 75-360 du 15 mai 1975, modifié par le décret n° 2001-784 du 28 août 2001, et notamment son article 2 bis ;

Sur proposition de la directrice de la sécurité et de la circulation routières,

Arrêtent :

Art. 1er. – Les statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière sont établies en fonction des définitions suivantes :

a) Accident :

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

b) Usagers :

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Art. 2. – Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et le ministre de la santé et des solidarités sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 27 mars 2007.

Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,
Pour le ministre et par délégation :
La directrice de la sécurité
et de la circulation routières,
C. PETIT

Le ministre de la santé et des solidarités,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de la santé,
D. HOUSSIN

7 Annexe 2 : définitions usuelles

IG : indicateur de gravité (modèle DSCR) = Nombre de tués x 100 / Nombre d'accidents

L'indicateur de **gravité** permet d'évaluer la sécurité secondaire et tertiaire d'une infrastructure, c'est à dire la conséquence des accidents qui s'y produisent. Il est égal au rapport du nombre de tué par rapport au nombre total d'accidents.

Densité : elle permet d'évaluer le risque que représentent, pour la collectivité, les accidents. Elle est liée au volume de trafic et est égale au nombre d'accidents observés, sur une période donnée, pour un réseau déterminé. Plus le nombre d'accidents est faible sur un réseau donné, plus la densité est faible.

V85 : vitesse en deçà circule 85% des usagers en conditions de circulation fluide (véhicules dits libres c'est à dire non contraints par la circulation des autres véhicules), utilisée en géométrie routière (recommandations techniques pour la conception et la géométrie des routes).