

Association des Maires  
et des Présidents d'E.P.C.I.  
du Morbihan

# *Sécurité routière*

## Document Général d'Orientations

### 2008-2012

### *Département du Morbihan*





<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>5</b>
<b>CHAPITRE I - PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE.....</b>	<b>7</b>
CADRE GÉNÉRAL .....	9
LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION.....	9
<b>CHAPITRE II - LES CARACTÉRISTIQUES DU MORBIHAN.....</b>	<b>11</b>
CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES.....	13
<i>Répartition population par catégorie socio-professionnelle.....</i>	<i>13</i>
<i>Répartition de la population du Morbihan par canton.....</i>	<i>14</i>
<i>Représentation des 15-25 ans dans le département.....</i>	<i>14</i>
CARACTÉRISTIQUES DE CIRCULATION ROUTIÈRE.....	15
<i>Réseau routier .....</i>	<i>15</i>
<i>Parc automobile.....</i>	<i>15</i>
<i>Immatriculations des véhicules dans le Morbihan.....</i>	<i>15</i>
<i>Évolution des indices de trafic sur RN et RD dans le Morbihan.....</i>	<i>15</i>
LA FORMATION INITIALE DU CONDUCTEUR.....	16
LES INFRACTIONS RELEVÉES.....	16
<b>CHAPITRE III - LE DGO 2004-2008 DU MORBIHAN.....</b>	<b>17</b>
RAPPEL DGO 2004-2008.....	19
<b>CHAPITRE IV - L'ACCIDENTOLOGIE 2002-2006 DANS LE MORBIHAN.....</b>	<b>21</b>
CLASSEMENT DU MORBIHAN DANS LA RÉGION BRETAGNE POUR LA PÉRIODE 2002-2006.....	23
<i>Répartition des accidents corporels.....</i>	<i>23</i>
<i>Répartition des Tués.....</i>	<i>23</i>
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS EN BRETAGNE.....	24
BILAN DES ACCIDENTS - DONNÉES DU MORBIHAN.....	24
ACCIDENTS DANS LE MORBIHAN 2002-2006.....	25
<i>Répartition des victimes par catégorie d'usagers.....</i>	<i>25</i>
<i>Répartition des victimes par catégorie socio-professionnelle.....</i>	<i>26</i>
<i>Répartition des victimes par classe d'âges.....</i>	<i>26</i>
<i>Répartition des victimes par catégorie d'usagers et classe d'âges.....</i>	<i>27</i>
<i>Principales causes des accidents mortels.....</i>	<i>27</i>
<i>Evolution des tués par type de voies.....</i>	<i>28</i>
<i>Accidentologie par type de trajet.....</i>	<i>28</i>
<i>Accidentologie selon le mois, le jour ou l'heure.....</i>	<i>29</i>
RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE TRAVAIL .....	30
<i>Selon le secteur d'activité (source CRAM).....</i>	<i>30</i>
<i>Par classes d'âge (source CRAM).....</i>	<i>31</i>
<i>Par type de véhicules (source CRAM).....</i>	<i>32</i>
LOCALISATION DES ACCIDENTS MORTELS.....	33
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS EN MORBIHAN 1964-2007.....	33
<b>CHAPITRE V - LES ORIENTATIONS D'ACTIONS.....</b>	<b>35</b>
ENJEU ALCOOL.....	37
ENJEU VITESSE.....	39
ENJEU JEUNES.....	43
ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS.....	45
ENJEU SENIORS.....	49
ENJEU ENTREPRISE.....	51
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>53</b>



# Document Général d'Orientations 2008 - 2012

## *Préambule*

Lors du conseil des ministres restreint du 21 décembre 2007, relatif à la sécurité routière, le **Président de la République** a fixé les objectifs suivants :

- réduire le nombre de personnes tuées sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012
- diviser par deux les accidents mortels dus à l'alcoolémie excessive
- diviser par trois le nombre de jeunes tués
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux-roues

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

- la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ;
- la lutte contre le non-respect du code de la route, en poursuivant notamment le déploiement des radars automatiques ;
- l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables ;
- l'amélioration de la formation des conducteurs.

**Le comité interministériel de la sécurité routière** (CISR) du 13 février 2008, sous la présidence du premier ministre, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents et qui doivent contribuer à faire reculer les principaux facteurs de risque routier ainsi qu'à la protection des publics très exposés. Pour cela, il a été retenu les cinq thématiques pilotes déclinées en objectifs suivants :

### → **Combattre les comportements à risques**

- *Renforcer la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants*
  - ✓ Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie ;
  - ✓ Imposer l'installation d'un éthylotest anti-démarrage en cas de délit de conduite sous l'emprise de l'alcool ;
  - ✓ Développer des éthylotests électroniques anti-démarrage dans les véhicules de transports d'enfants ;
  - ✓ Imposer la présence d'éthylotests électroniques dans les discothèques ;
  - ✓ Interdire toute vente de boissons alcoolisées dans les points de vente de carburant ;
  - ✓ Combattre la conduite après usage de stupéfiants.
- *Contrôler et sanctionner davantage les délits routiers*
  - ✓ Poursuivre le déploiement du contrôle sanction automatisé ;
  - ✓ Élaborer et mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers ;
  - ✓ Instaurer une peine de confiscation obligatoire du véhicule ;
  - ✓ Lutter contre le trafic de points ;
  - ✓ Retenir automatiquement le permis après un accident en cas d'homicide involontaire ;
  - ✓ Mieux réprimer les infractions du code de la route commises par les conducteurs étrangers.

### → Renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables

- *Poursuivre le déploiement de l'éducation routière en milieu scolaire*
- *Renforcer les équipements obligatoires pour les usagers vulnérables*
  - ✓ Équiper tous les véhicules d'un gilet rétro-réfléchissant et d'un triangle de pré-signalisation ;
  - ✓ Équiper tous les cyclistes d'un gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération ;
  - ✓ inciter au port du casque pour tous les enfants de moins de 11ans lorsqu'ils circulent à vélo.

### → Mieux former les futurs conducteurs

- Améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire ;
- Afficher le taux de réussite à l'examen pour chaque auto-école.

### → Prévenir le risque routier professionnel

- *Faire de la conduite un acte professionnel à part entière.*
- *Promouvoir la sécurité dans les transports routiers de marchandises :*
  - ✓ Développer les actions de prévention en partenariat avec les fédérations professionnelles du transport routier de marchandises ;
  - ✓ sanctionner l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite.

### → Renforcer la sécurité des infrastructures

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

En réponse aux instructions données, chaque département doit élaborer son **document général d'orientations** (DGO) pour les années 2008 à 2012. Celui-ci doit comporter 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 Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) devra s'inscrire, chaque année en cohérence avec les orientations du DGO.

# **Document Général d'Orientations 2008 - 2012**

## **Chapitre I**

# **Présentation de la démarche**





## Cadre général

Le DGO doit définir les axes prioritaires de la politique de sécurité routière du département du Morbihan à mettre en œuvre pour les années 2008 à 2012 pour faire reculer l'insécurité routière. Il est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'État, le conseil général, les principales communes ou groupements de communes. Il doit également fédérer, autour des axes prioritaires, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

## La démarche d'élaboration

L'élaboration du D.G.O. s'est réalisée suivant la démarche participative ci-dessous :

**1 - Création d'un comité de pilotage** à l'initiative du directeur de cabinet du Préfet, chef de projet « Sécurité Routière », constitué de nombreux acteurs concernés par la sécurité routière ( Liste en annexe). Ce comité, lors de sa réunion du 23 juin 2008, a validé les 6 enjeux départementaux (4 nationaux et 2 locaux) proposés au regard des éléments statistiques fournis par l'observatoire départemental de sécurité routière. Ces enjeux portent sur l'alcool, la vitesse, les jeunes, les deux-roues motorisés, les seniors et l'entreprise.

**2 - Constitution de groupes de travail** par enjeux, animés par les services de l'État suivants et du Conseil général :

- Alcool : Direction départementale des affaires sanitaires et sociales
- Vitesse : Conseil général, direction générale des infrastructures et de l'aménagement
- Jeunes : Direction départementale de la Jeunesse et des sports
- Deux-roues motorisés : Inspection académique
- Seniors : Conseil général, direction des interventions sanitaires et sociales
- Entreprise : Direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle.

Chaque animateur a reçu une lettre de mission du Préfet, en date du 20 juin ou du 1<sup>er</sup> juillet 2008, lui demandant de définir, avec les membres de son groupe de travail, les orientations d'actions dans les domaines de l'infrastructure, de l'éducation, de la formation, de l'information, du contrôle et de la sanction qui seront validées par le comité de pilotage.

Lors de la réunion du 23 juin, les membres du comité de pilotage se sont inscrits dans les différents groupes de travail.

**3 - A l'initiative des animateurs, les groupes de travail se sont réunis en octobre et novembre pour élaborer les orientations d'actions** à inscrire dans le document général d'orientations. Leurs propositions sont reprises dans le projet de DGO.

**4 - Le projet de DGO est validé par le comité de pilotage réuni le 09 décembre 2008 sous la présidence du Directeur du Cabinet du Préfet.**

**5 – Après validation le DGO est signé le 12 décembre 2008** par le Préfet, le président du Conseil général et le Président de l'association des maires et des présidents d'EPCI impliqués dans la sécurité routière et fait l'objet d'une présentation à la presse.

**6 - Les orientations définies dans le cadre du DGO feront l'objet d'actions opérationnelles** qui seront inscrites annuellement dans les plans départementaux d'actions pour la sécurité routière (P.D.A.S.R.). Les groupes de travail sont chargés de faire en fin d'année des propositions pour le PDASR de l'année suivante et le bilan des actions de l'année en cours.



# **Document Général d'Orientations 2008 - 2012**

## **Chapitre II**

# **Les caractéristiques du Morbihan**

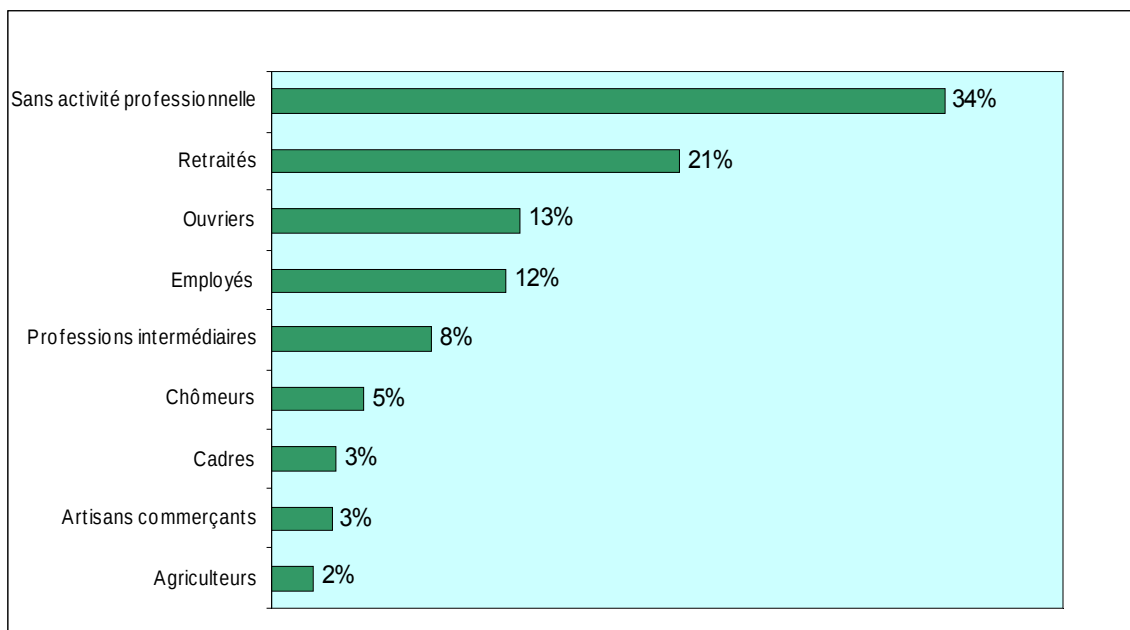


## Caractéristiques démographiques

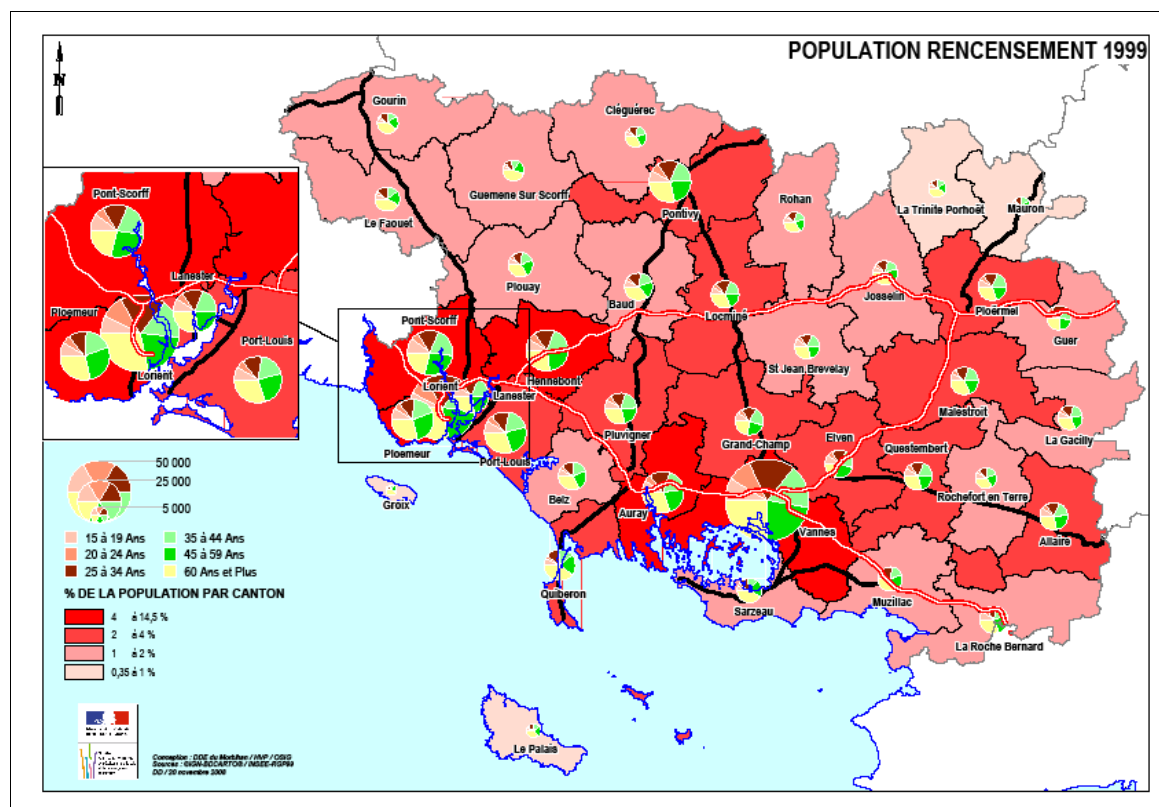
	Population
Côtes d'Armor	542 580
Finistère	852 685
Ille et Vilaine	867 818
<b>Morbihan</b>	<b>644 095</b>
Bretagne	2 907 178

POPULATION	TRANCHES D'AGES ET EVOLUTION	
<b>2006 <sup>(1)</sup>: 693 500 habitants</b> <b>(2000/2006 : + 6,76 %)</b>		
<b>Superficie</b> .....6 823 km <sup>2</sup>		
<b>Densité (hab / km<sup>2</sup>) :</b>		
• Département .....101,6		
• District de LORIENT .....477 <sup>(2)</sup>		
• District de VANNES .....201 <sup>(2)</sup>		
	<b>1999</b>	<b>2004</b>
	0-9 ans	11,8 %
	10-13 ans	5,3 %
	14-17 ans	5,4 %
	18-24 ans	8,2 %
	25-32 ans	10,5 %
	33-39 ans	10,0 %
	40-59 ans	25,1 %
	+60 ans	23,7 %
		11,8 %
		4,8 %
		4,9 %
		8,2 %
		9,3 %
		9,4 %
		27,8 %
		23,8 %
(1) : population estimée au 01/01/2006 (2) : chiffre 1999	<b>source : INSEE tranches d'âges 1999 et 2004</b>	

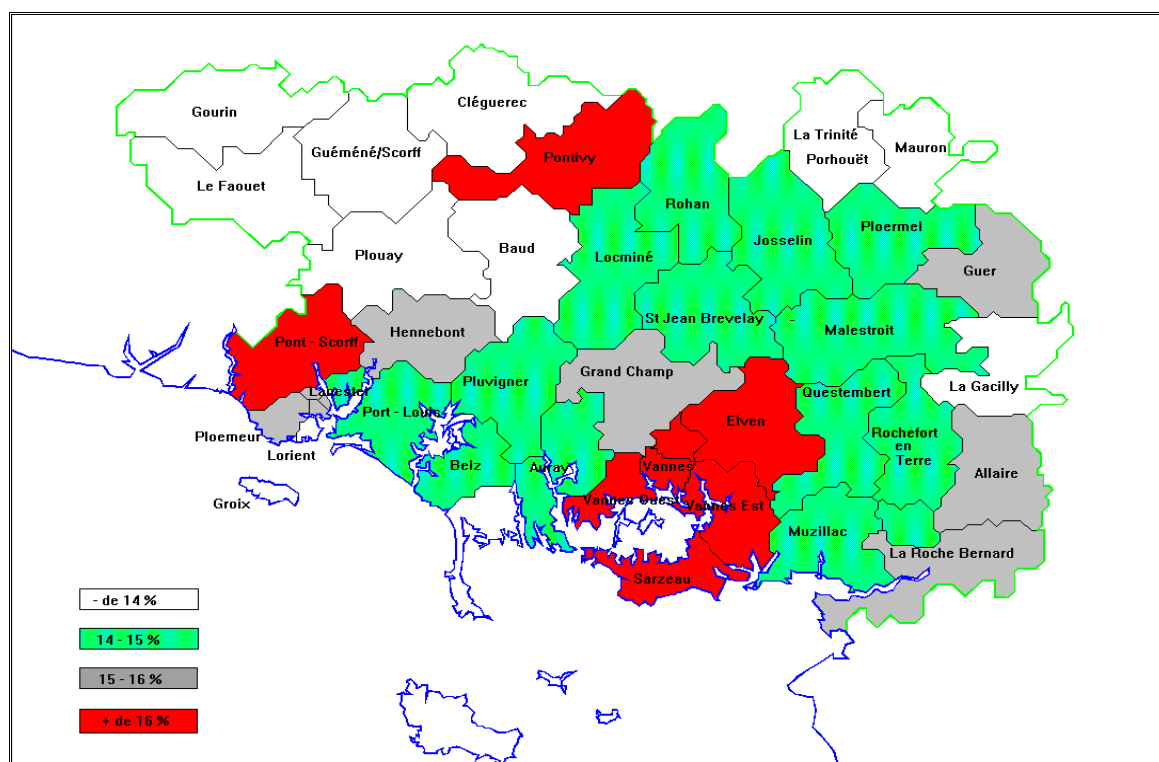
## Répartition population par catégorie socio-professionnelle



## Répartition de la population du Morbihan par canton



## Représentation des 15-25 ans dans le département



Les 15-25 ans sont concentrés sur le pays de Vannes, les cantons de Pontivy et de Pont-Scorff.

## Caractéristiques de circulation routière

### Réseau routier

Réseau routier		
RN (2x2 voies)	RD	Autres
250 km	4 142 km	14 000 km
1,3 %	22,5 %	76,2 %

### Parc automobile

Parc automobile (*)		
2003	2005	2006
354 815	357 175	358 689
	+ 0,06%	+ 0,04%

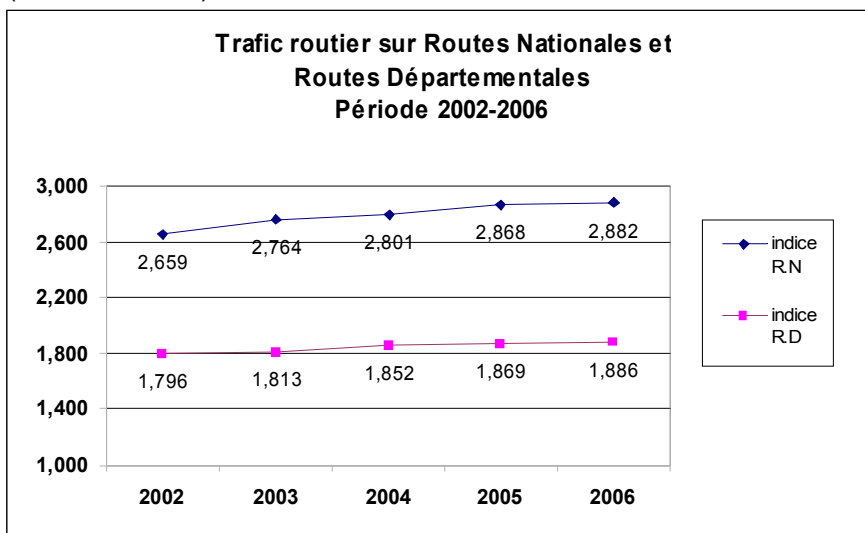
(\*) voitures particulières de moins de 15 ans d'âge

### Immatriculations des véhicules dans le Morbihan

Immatriculation des véhicules dans le Morbihan					
	1989	2003	2004	2005	% du parc en 2005
<b>Neuf</b>	<b>28 391</b>	<b>24 508</b>	<b>24 063</b>	<b>25 853</b>	<b>25%</b>
Dont véhicules particuliers	21 915	17 323	16 681	17 857	18%
<b>Occasion</b>	<b>61 083</b>	<b>108 823</b>	<b>75 414</b>	<b>75 983</b>	<b>75%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>89 814</b>	<b>133 331</b>	<b>99 477</b>	<b>101 836</b>	<b>100%</b>

### Évolution des indices de trafic sur RN et RD dans le Morbihan

(base 1 en 1980)



Avec un trafic routier moyen journalier de 27 982 véhicules/jour sur les RN 24, 165 et 166 pour 2006 par exemple, le trafic sur RN et RD augmente constamment.

## La Formation initiale du conducteur

PERMIS DE CONDUIRE (Morbihan)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Permis A1 (Moto <125 cm3)	93	16	51	52	53	56
Permis A (Moto >125 cm3)	1 337	1 100	1 186	1 260	1 230	1339
Permis B	8 279	7 281	7 869	8 785	7 984	7294
Dont AAC (*)	2 153	2 626	2 572	2 623	2 716	2606
Soit	26%	36,1%	32,7%	29,9%	34%	35,7%
Taux reçus AAC en 1ère présent.		70,2%	71,7%	74,7%	69,6%	68,7%
Taux reçus non AAC en 1ère présent.		50,6%	50,2%	53,6%	51,9%	50,3%
Permis C, D et EC (**)	938	880	979	861	969	1110
<b>Total de l'ensemble des permis délivrés</b>	<b>10 647</b>	<b>9 277</b>	<b>10 085</b>	<b>10 958</b>	<b>10 236</b>	<b>9799</b>

(\*) **Apprentissage Anticipé de la Conduite**

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

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

**Permis D** : véhicules de transports en commun.

**Constats** : Le pourcentage de formation par l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (A.A.C) connaît une légère progression, il est passé de 34% en 2006 à 35,7 % en 2007.

Les taux de réussite au permis de conduire B, en 1er passage, s'élèvent à 50,3 % pour le permis traditionnel et 68,7 % pour l'A.A.C.

## Les infractions relevées

Les infractions liées à l'alcool et à la vitesse constatées dans le département sont supérieures aux moyennes nationales.

INFRACTIONS	2005 Morbihan		2005 France		2006 Morbihan		2006 France		2007 Morbihan		2007 France	
Vitesse (*)	16568	72,2%	2352681	65,5%	32674	73,4%	3368101	75%	45344	80%		
Alcoolémie .. (dommages)	1447	6,3%	125513	3,5%	2544	5,7%	138231	3%	3128	5,5%		
Règles de circulation... (Téléphone mobile, ligne continue, non respect distance de sécurité...)	2024	8,8%	481674	13,4%	4095	9,2%	488447	11%	4066	7,2%		
Règles de priorités (priorités, feux, dépassements,...)	1256	5,5%	300367	8,4%	1913	4,3%	247207	5%	1695	3%		
Délits autres que alcoolémie et vitesse	127	0,5%	11011	0,3%	159	0,4%	8453	0,5%	168	0,3%		
Dont usage de stupéfiants	15		1440		38		2215		49			
Dont délit de fuite, plaque, entrave, plaque, PC)	112	0,5%	6841	0,2%	121		6238		119			
Dommages corporels (sans alcoolémie)...	66	0,3%	5817	0,1%	38	0,1%	4949	0,3%	48	0,1%		
Ceinture-casque	1343	5,9%	311944	8,7%	3016	6,8%	233674	5%	2142	3,7%		
Règles administratives	4		3977	0,1%	69		4092	0,2%	107	0,2%		
<b>Nombre d'infractions traitées</b>	<b>22835</b>		<b>3590254</b>		<b>44508</b>		<b>4493154</b>	<b>+25%</b>	<b>56 698</b>	<b>+27%</b>		



# **Document Général d'Orientations 2008 - 2012**

## **Chapitre III**

### **Le DGO 2004-2008 du Morbihan**



## **Rappel DGO 2004-2008**

Le précédent document général d'orientations 2004-2008 avait fixé quatre enjeux :

- L'alcool et les substances psycho-actives
- Les Jeunes
- La vitesse
- Le risque routier en entreprise

Le constat était basé sur les données de la période 1998-2002.

Le premier enjeu « **Alcool et substances psycho-actives** » avait été retenu car :

- premier facteur d'accidents mortels,
- 40 à 50 % des tués l'étaient dans des accidents impliquant au moins un conducteur ayant consommé de l'alcool ou des substance psycho-actives (30% au niveau national)
- la tranche d'âge des 18-24 ans était sur-représentée (25% des tués, 10% de la population)

Le deuxième enjeu : « **Les jeunes (18-24 ans)** » avait été retenu car ceux-ci représentaient :

- 25% de la totalité des victimes
- 10% de la population (source INSEE 1999)
- une augmentation anormale de la gravité des accidents liés à :
  - l'élévation de la vitesse
  - la modification de la puissance du cyclomoteur

Le troisième enjeu : « **La vitesse** » avait été retenu car malgré une baisse importante des vitesses remarquées par les stations SIREDO, des infractions avaient été constatées pour des vitesses excessives sur les 2x2 voies (110km/h).

Le quatrième enjeu : « **Risque routier en entreprise** » avait été retenu parce que :

- Enjeu prioritaire de l'Etat
- Création du club Sécurité Routière en Entreprise (SRE) en 2000 dans le département du Morbihan.



# **Document Général d'Orientations 2008 - 2012**

## **Chapitre IV**

# **L'accidentologie 2002-2006 dans le Morbihan**



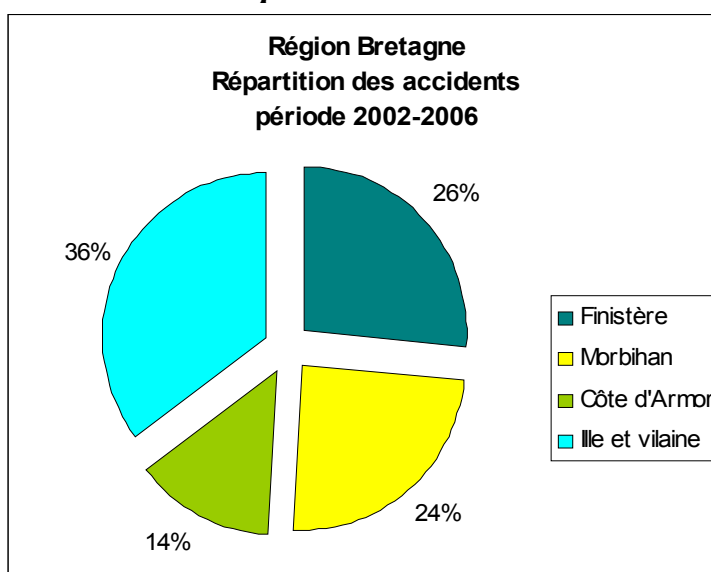
Le diagnostic sur l'accidentologie du Morbihan a été réalisé par la Direction Départementale de l'Équipement à partir des données du fichier accidents renseigné par les forces de l'ordre, par type de véhicule, par catégorie d'usagers. Une comparaison a été établie avec les résultats de la période quinquennale précédente (2002 à 2006), ainsi qu'avec l'accidentologie enregistrée sur la même période au niveau régional et national.

### **Classement du Morbihan dans la région Bretagne pour la période 2002-2006**

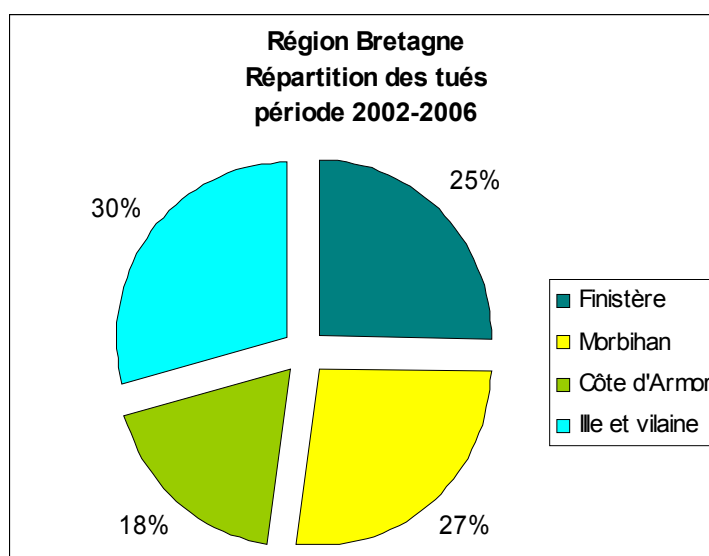
Sur cette période, le Morbihan est le troisième département de la région Bretagne par sa population. Il est le deuxième par le nombre d'accidents corporels (24%) et le troisième par le nombre de tués (27%).

Pour 2007, le classement est identique pour les accidents mais pas pour le nombre des tués, le Morbihan passe à la seconde place (21%) de la région Bretagne.

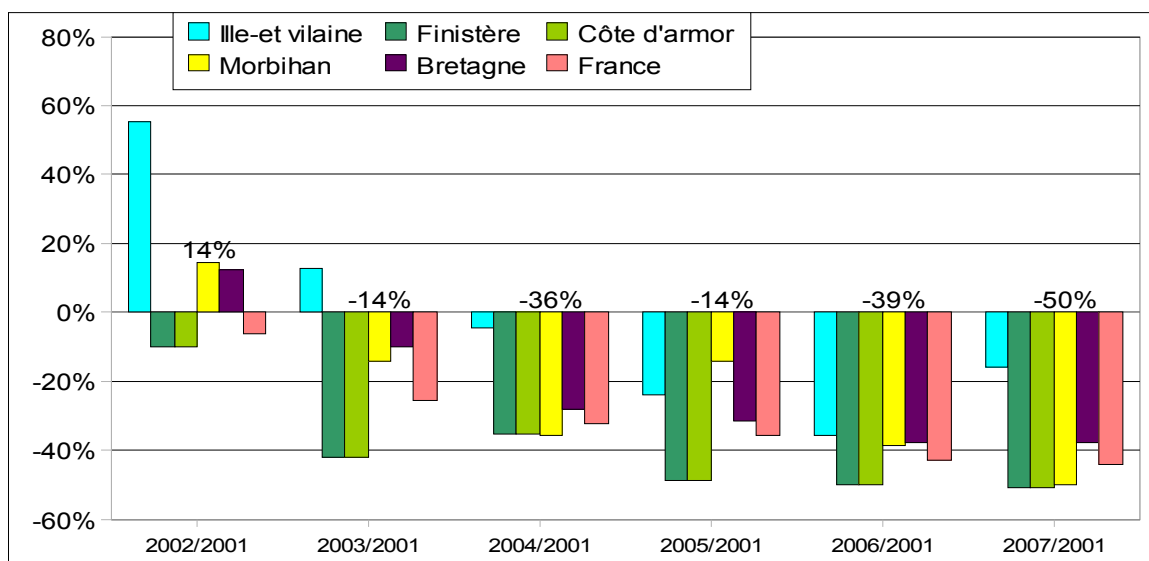
#### **Répartition des accidents corporels**



#### **Répartition des Tués**



## Evolution du nombre de tués en Bretagne



En Morbihan, la diminution du nombre de tués entre 2001 et 2007 (50%) est supérieure au niveau régional (38%) et national (44%).

## Bilan des accidents - Données du Morbihan

	2002	2003	2004	(*)	2005	2006	2007
<b>Accidents</b>	<b>735</b>	<b>568</b>	<b>772</b>	<b>Acc</b>	<b>801</b>	<b>742</b>	<b>735</b>
Blessés légers	714	520	779	<b>BNH</b>	669	580	565
Blessés graves	266	236	190	<b>BH</b>	342	368	336
<b>Total Blessés</b>	<b>980</b>	<b>756</b>	<b>969</b>	<b>Tot BI</b>	<b>1011</b>	<b>948</b>	<b>901</b>
Tués	<b>105</b>	<b>85</b>	<b>59</b>	<b>Tués</b>	<b>84</b>	<b>60</b>	<b>49</b>
<b>Gravité:</b>	<b>9,7</b>	<b>10,1</b>	<b>5,7</b>	<b>Gravité</b>	<b>7,7</b>	<b>6,0</b>	<b>5,2</b>

(\*) A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins et de mieux mesurer l'impact de la sécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures ».

Parmi les victimes on distingue à présent :

- Les tués : les personnes qui décèdent sur le coup ou dans les **30 jours** qui suivent l'accident,
- Les blessés hospitalisés (BH) : les victimes admises dans un hôpital **plus de 24 heures**,
- Les blessés non hospitalisés (BNH) : les victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis à l'hôpital plus de 24 heures.



## Accidents dans le Morbihan 2002-2006

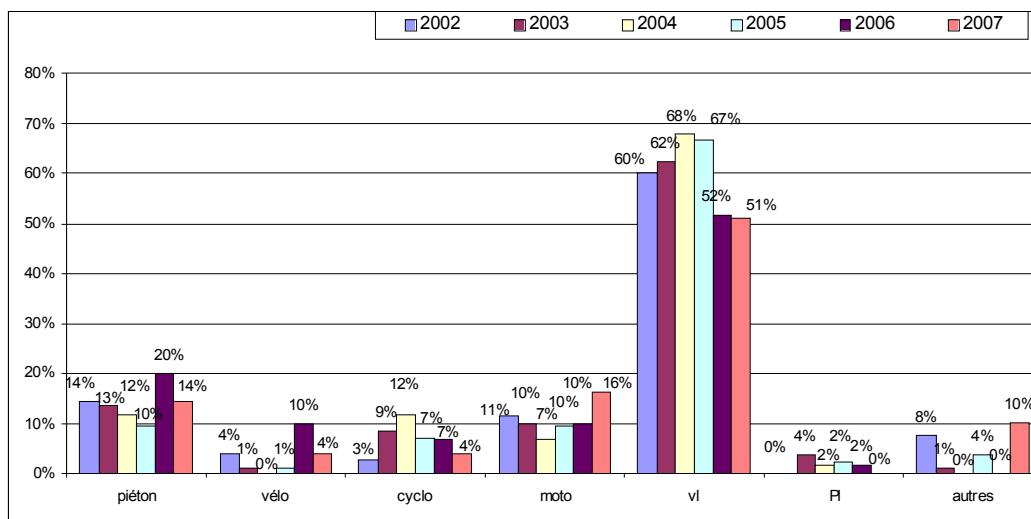
### Répartition des victimes par catégorie d'usagers

Evolution annuelle des types d'usagers et de l'indice de gravité (\*) du 1er janvier au 31 décembre.

		2002	2003	2004	2005	2006	2007
Piétons	Tués	15	11	7	9	11	8
	Blessés	107	68	112	108	106	120
	Gravité	12,3	13,9	5,9	7,7	9,4	6,3
Bicyclettes	Tués	3	1	0	1	6	2
	Blessés	35	40	55	63	77	61
	Gravité	7,9	2,4	0,0	1,6	7,2	3,2
Cyclomoteurs	Tués	3	7	7	5	4	1
	Blessés	161	157	212	226	188	199
	Gravité	1,8	4,3	3,2	2,2	2,1	0,5
Motos	Tués	12	8	4	9	6	9
	Blessés	87	74	105	110	106	98
	Gravité	12,1	9,8	3,7	7,6	5,4	8,4
V.L	Tués	63	50	40	55	32	27
	Blessés	561	430	454	488	464	406
	Gravité	10,1	10,4	8,1	10,1	6,5	6,2
P.L	Tués	0	3	1	2	1	0
	Blessés	11	3	7	5	4	7
	Gravité	0,0	50,0	12,5	28,6	20,0	0,0
Autres	Tués	8	1	0	3	0	2
	Blessés	8	5	15	11	3	9
	Gravité	50,0	16,7	0,0	21,4	0,0	18,2

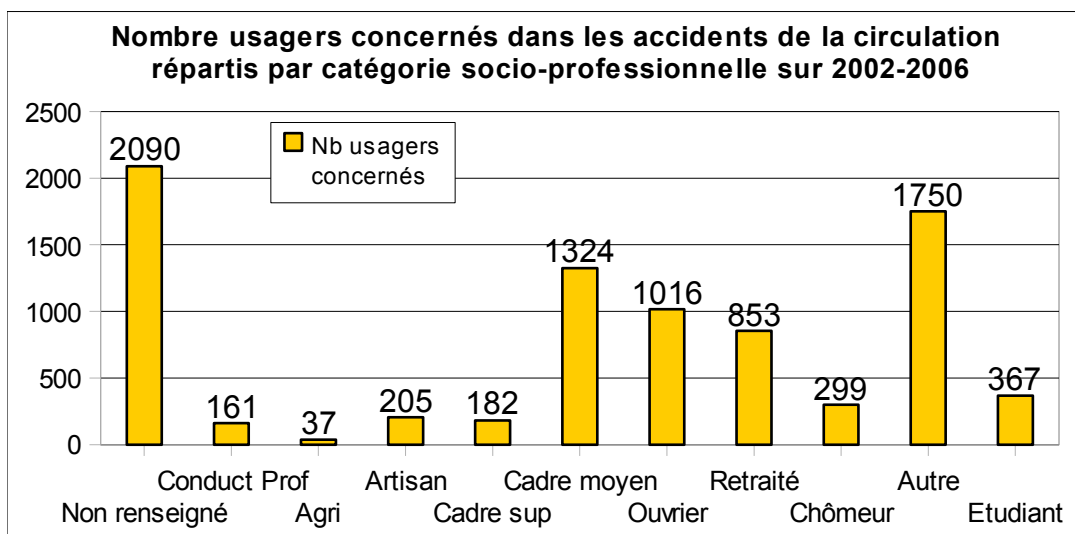
(\*) Gravité (tués/100 victimes)

Gravité = (Nb de tués/(Nb de tués+Nb de blessés))\*100



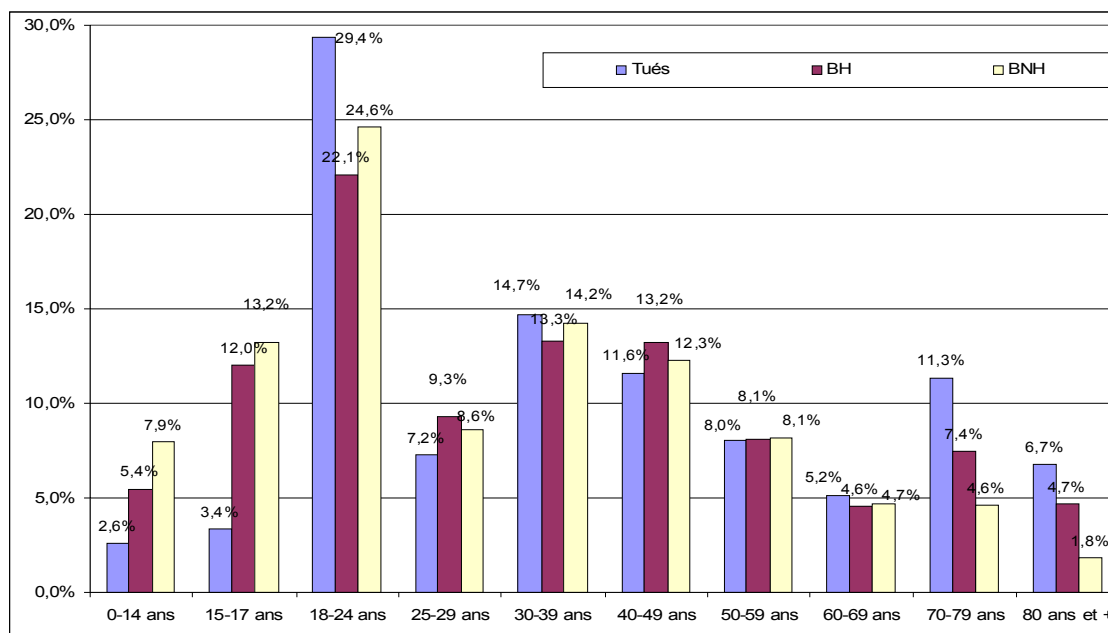
Malgré une baisse du nombre des victimes, l'utilisation de véhicules légers reste le moyen le plus accidentogène. Compte-tenu du nombre de victimes utilisatrices de motos et cyclos, **les deux roues motorisés peuvent être retenus comme enjeu du DGO.**

## Répartition des victimes par catégorie socio-professionnelle



A noter que la catégorie « Etudiant » est renseignée au fichier BAAC depuis 2005. Avant cette date, cette catégorie apparaissait soit en « Non renseigné » soit en « Autre ».

## Répartition des victimes par classe d'âges



Sur la période 2002-2006, la tranche d'âge des 18-24 ans est la plus touchée en terme de victimes de l'insécurité routière. **Les jeunes peuvent faire l'objet d'un enjeu du DGO.**

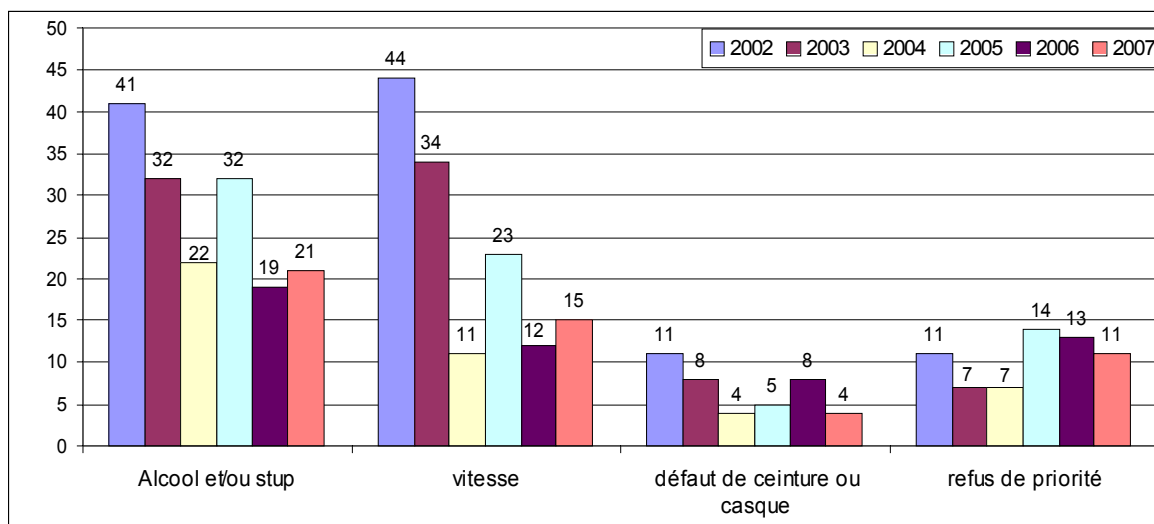
A noter également une accidentologie importante sur les seniors (60 ans et plus). Compte-tenu de l'évolution de cette population, **les seniors peuvent également faire l'objet d'un enjeu du DGO.**

### Répartition des victimes par catégorie d'usagers et classe d'âges

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Piétons	Tués	2	1	8	20	22	53
	BH	24	11	15	57	85	192
	BNH	55	27	44	88	95	309
Bicyclettes	Tués		2		2	7	11
	BH	10	4	5	29	18	66
	BNH	24	23	31	102	24	204
Cyclomoteurs	Tués		6	12	6	2	26
	BH	1	134	53	42	6	236
	BNH	9	365	217	105	12	708
Motos	Tués		1	16	21	1	39
	BH	1	6	61	129	1	198
	BNH	3	11	86	178	6	284
VL	Tués	6	5	77	100	52	240
	BH	20	32	174	345	120	691
	BNH	99	69	418	903	217	1706
PL	Tués				7		7
	BH			1	6		7
	BNH			2	21		23
Autres	Tués			1	5	6	12
	BH		1	1	6	4	12
	BNH	1	4	6	12	7	30
Total	Tués	8	15	114	161	90	388
	BH	56	188	310	614	234	1402
	BNH	191	499	804	1409	361	3264

(Tableau calculé sur 3 617 accidents, qui ont fait 393 tués, 1 430 BH, et 3 311 BNH)

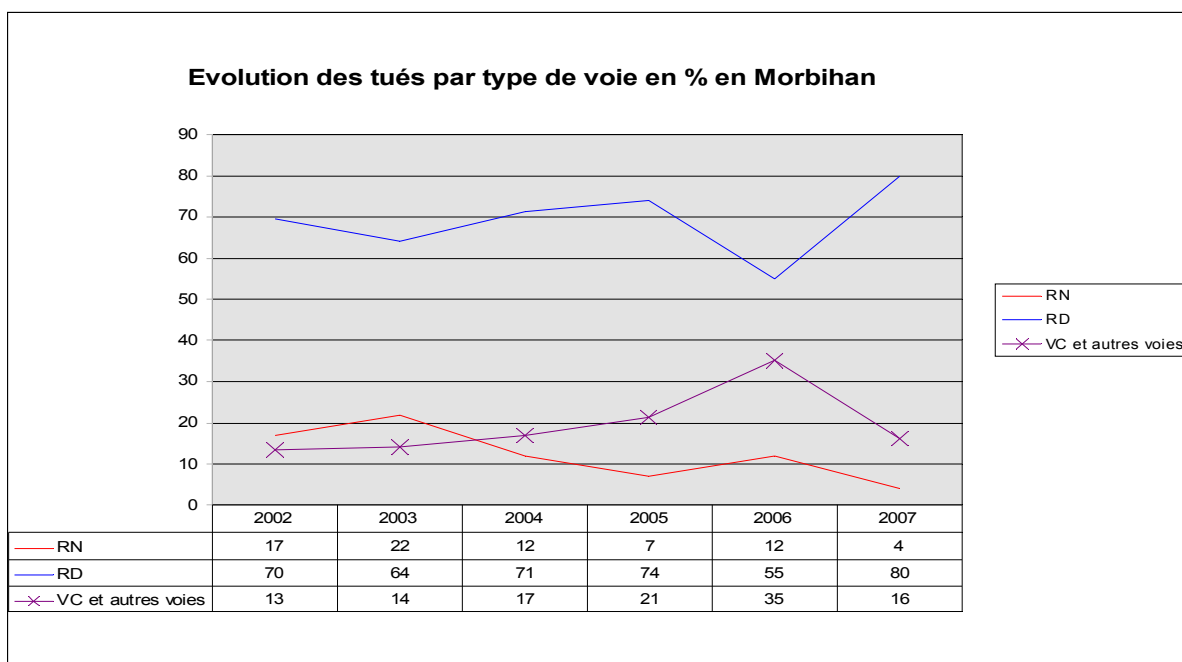
### Principales causes des accidents mortels



En 2002 et 2003, la vitesse est la 1ère cause des accidents mortels. Depuis 2004, l'alcool occupe la première place.

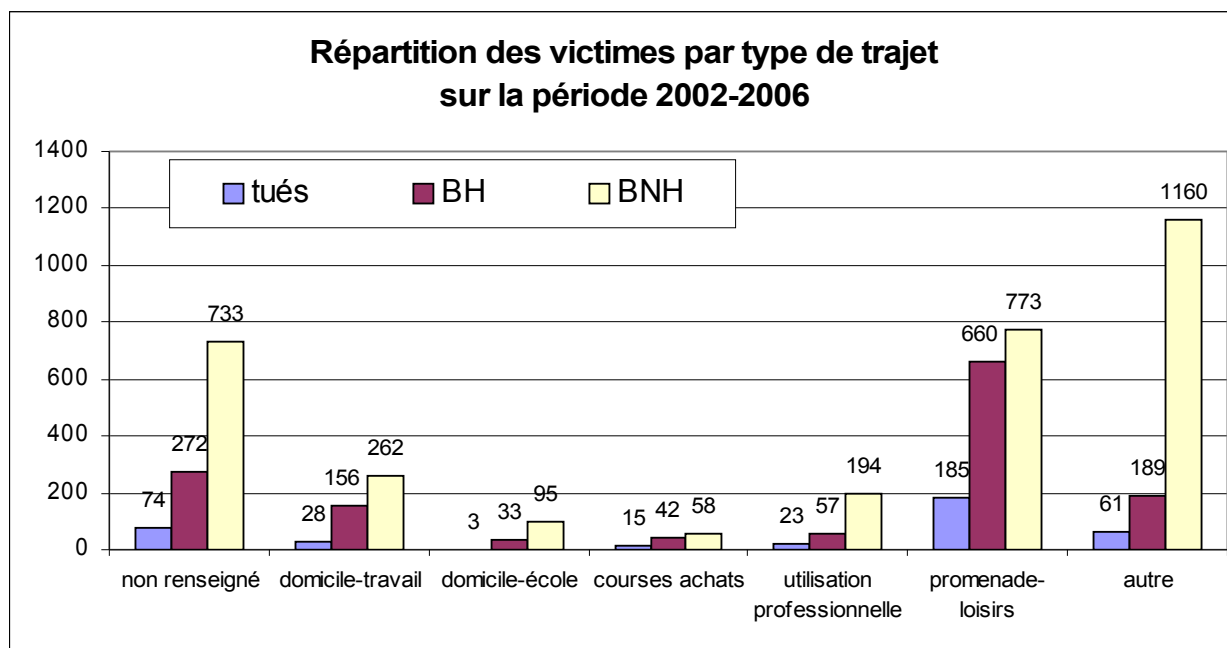
**L'alcool et la vitesse peuvent donc être retenues comme enjeux dans le DGO.**

## Evolution des tués par type de voies

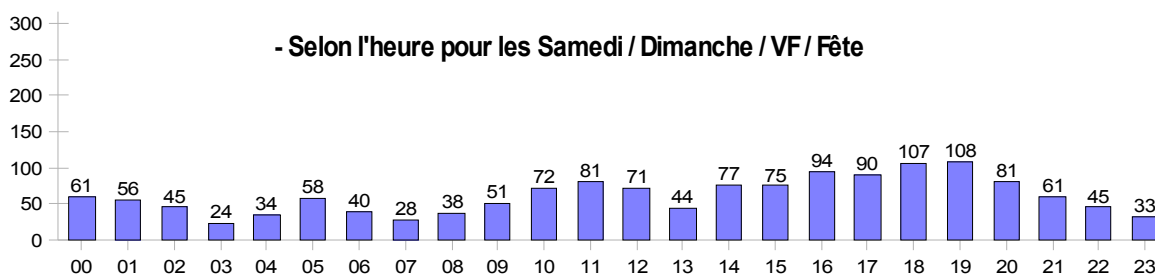
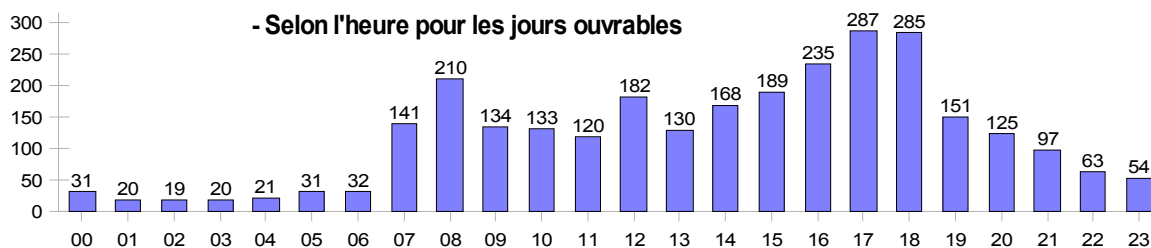
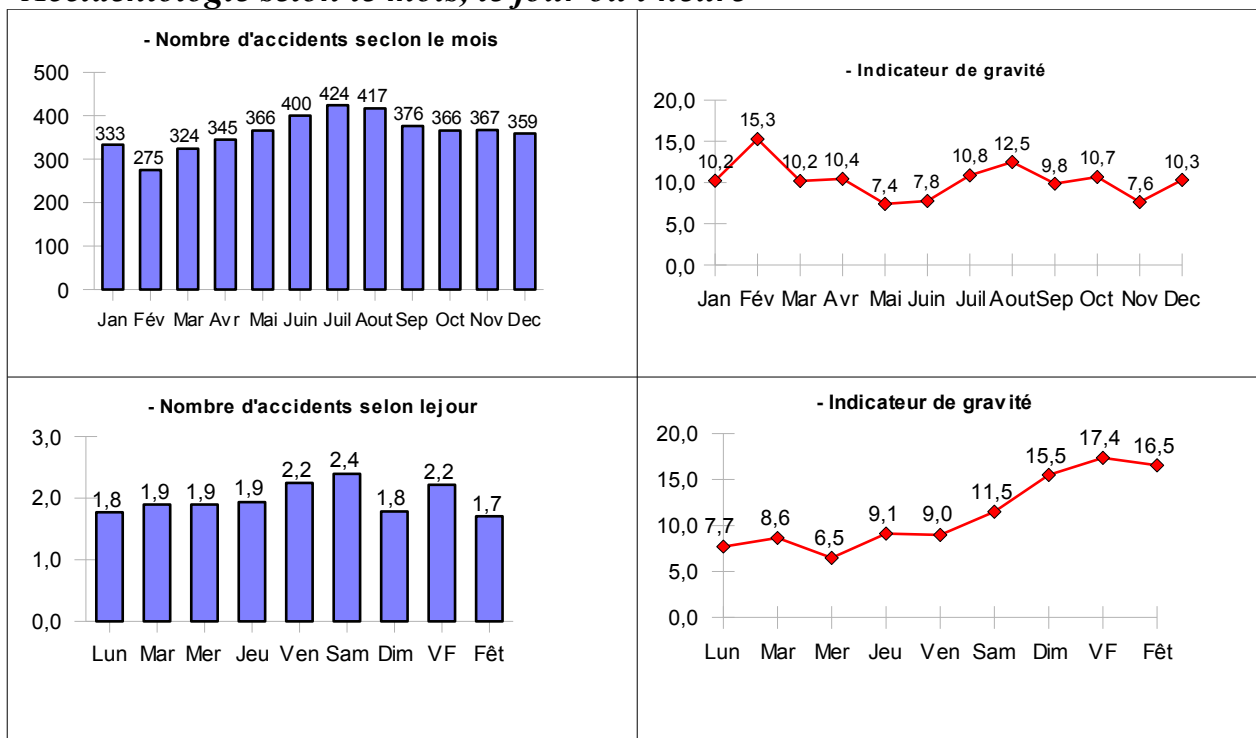


Sur la période 2002-2006, le plus grand nombre d'accidents mortels a lieu sur les routes départementales. En 2007, on note une diminution des tués sur routes nationales et communales, mais on observe une nouvelle augmentation des tués (45%) sur routes départementales .

## Accidentologie par type de trajet



## Accidentologie selon le mois, le jour ou l'heure



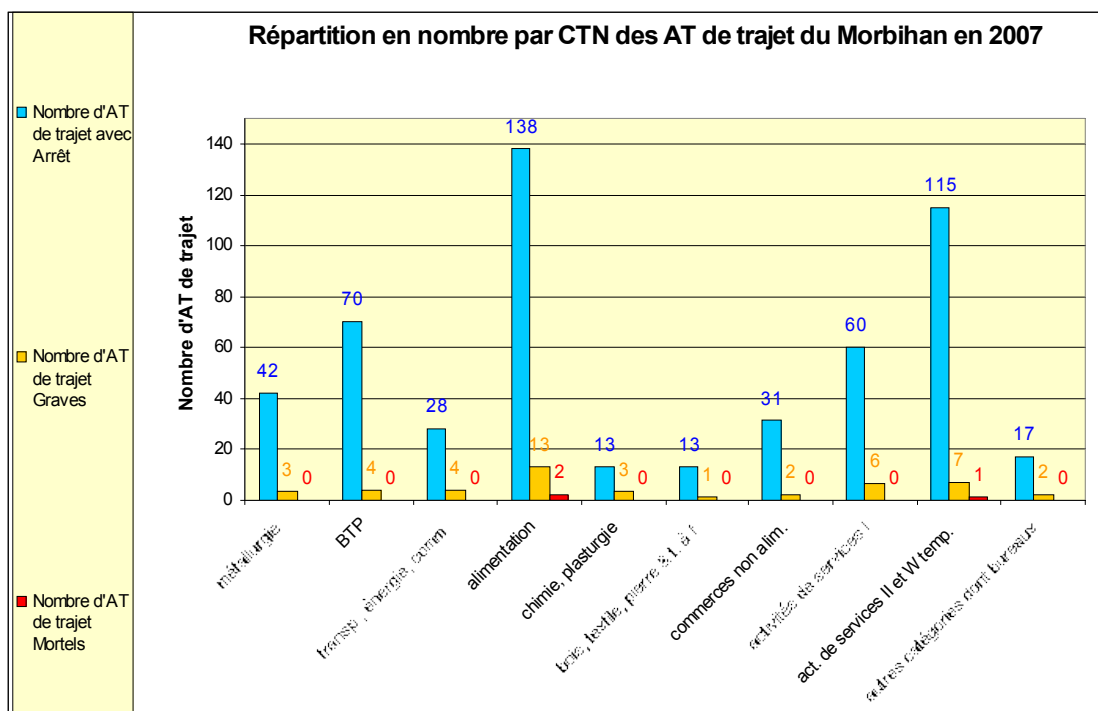
Globalement, il y a plus d'accidents :

- l'été mais c'est en février que la gravité est la plus importante ;
- les vendredis, samedis et veilles de fêtes mais la gravité est importante le dimanche ;
- vers 8h et entre 17h et 18h en semaine ;
- vers 11h et entre 18 et 19h les samedis, dimanches, veilles de fêtes et fêtes.

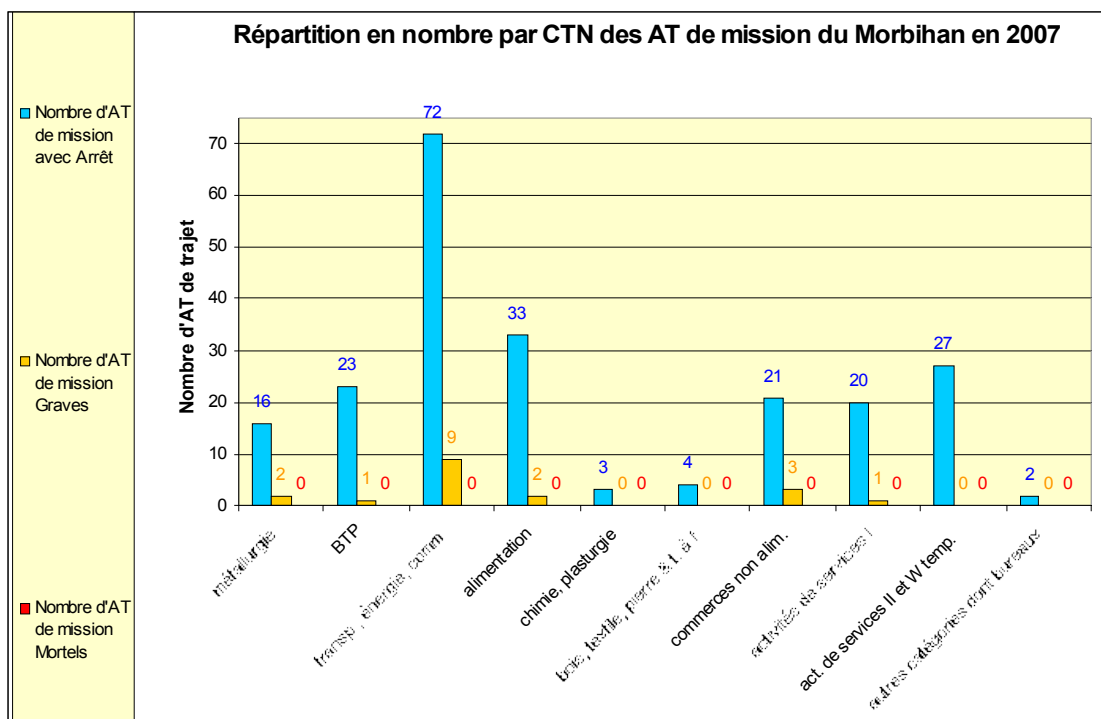
# Répartition des accidents de travail

Selon le secteur d'activité (source CRAM)

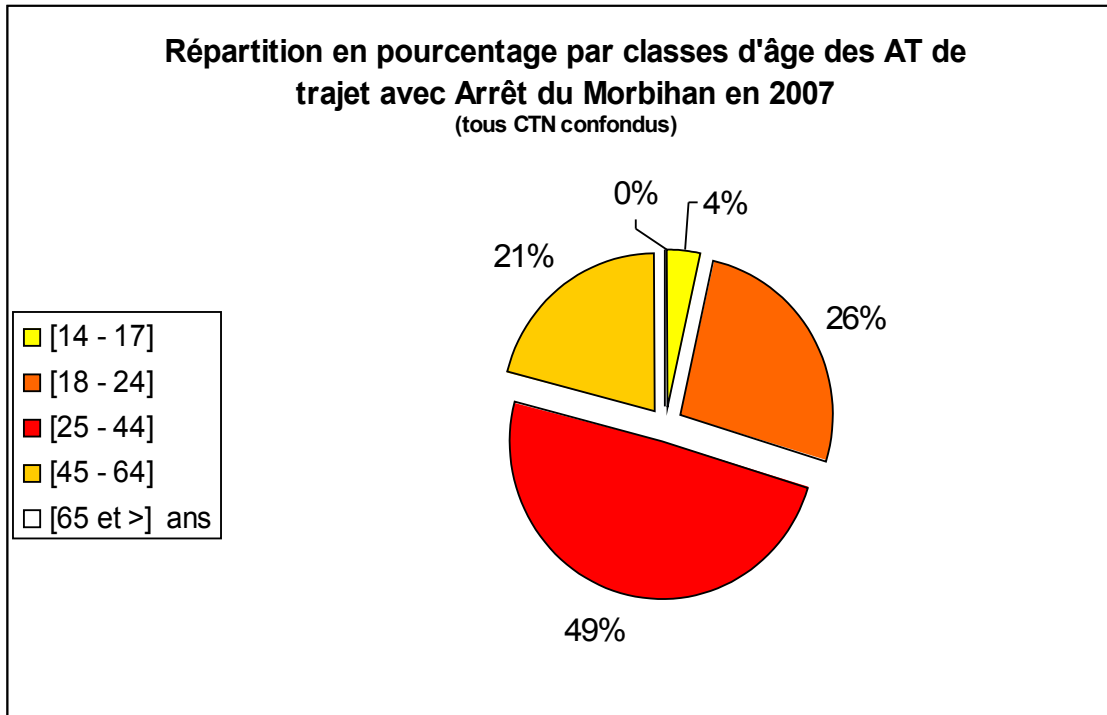
## Accidents de trajet



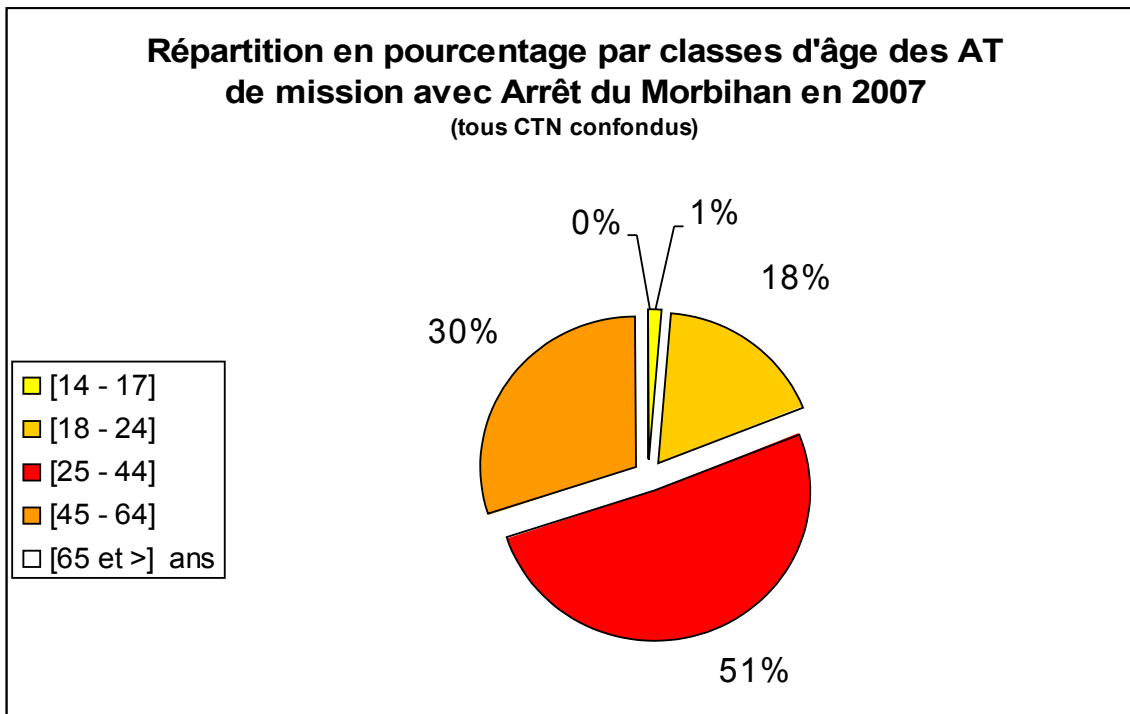
## Accidents de mission



Accidents de trajet

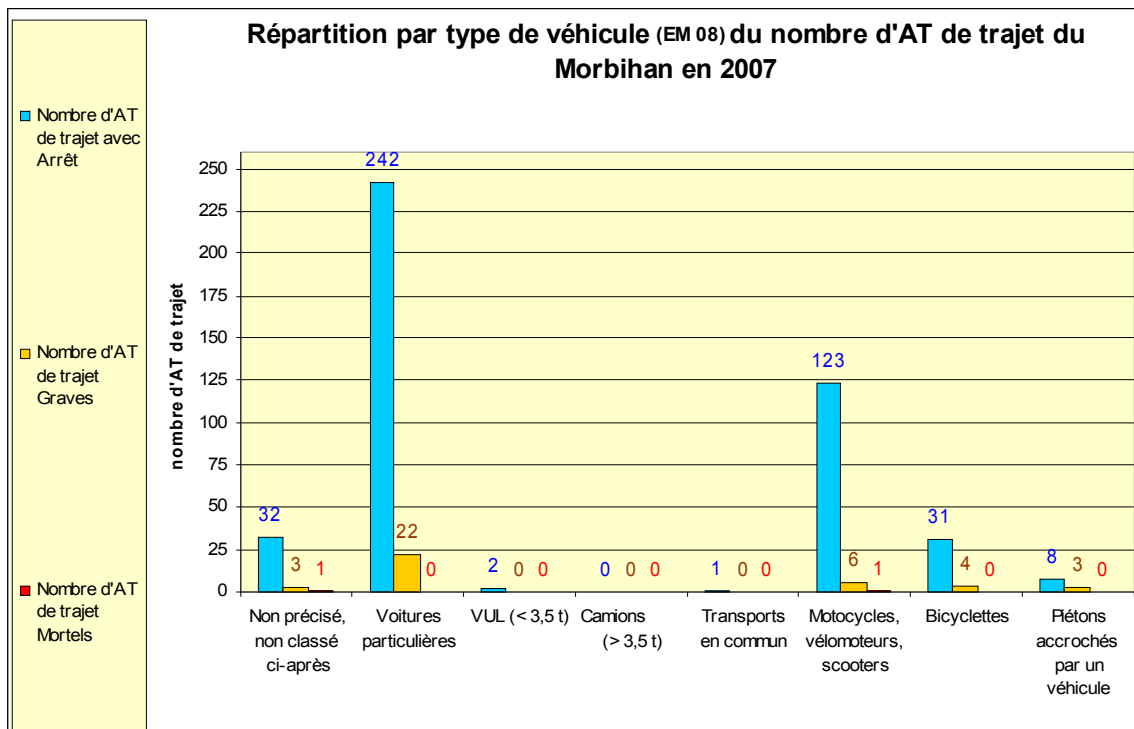


Accidents de mission

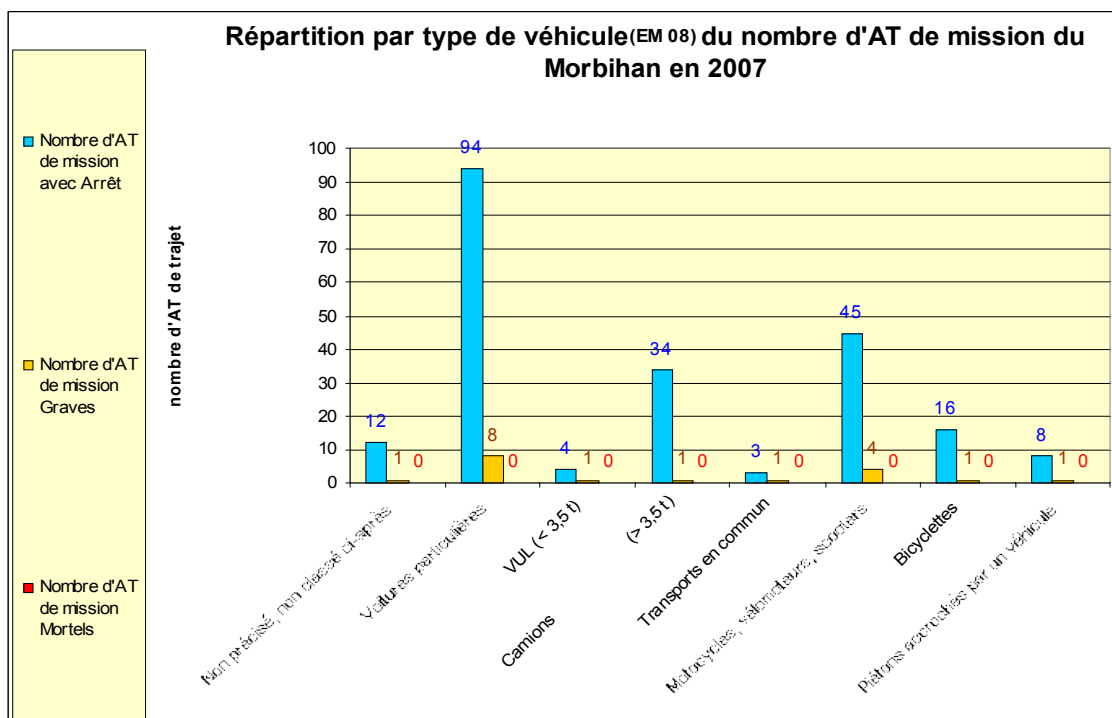


*Par type de véhicules (source CRAM)*

Accidents de trajet



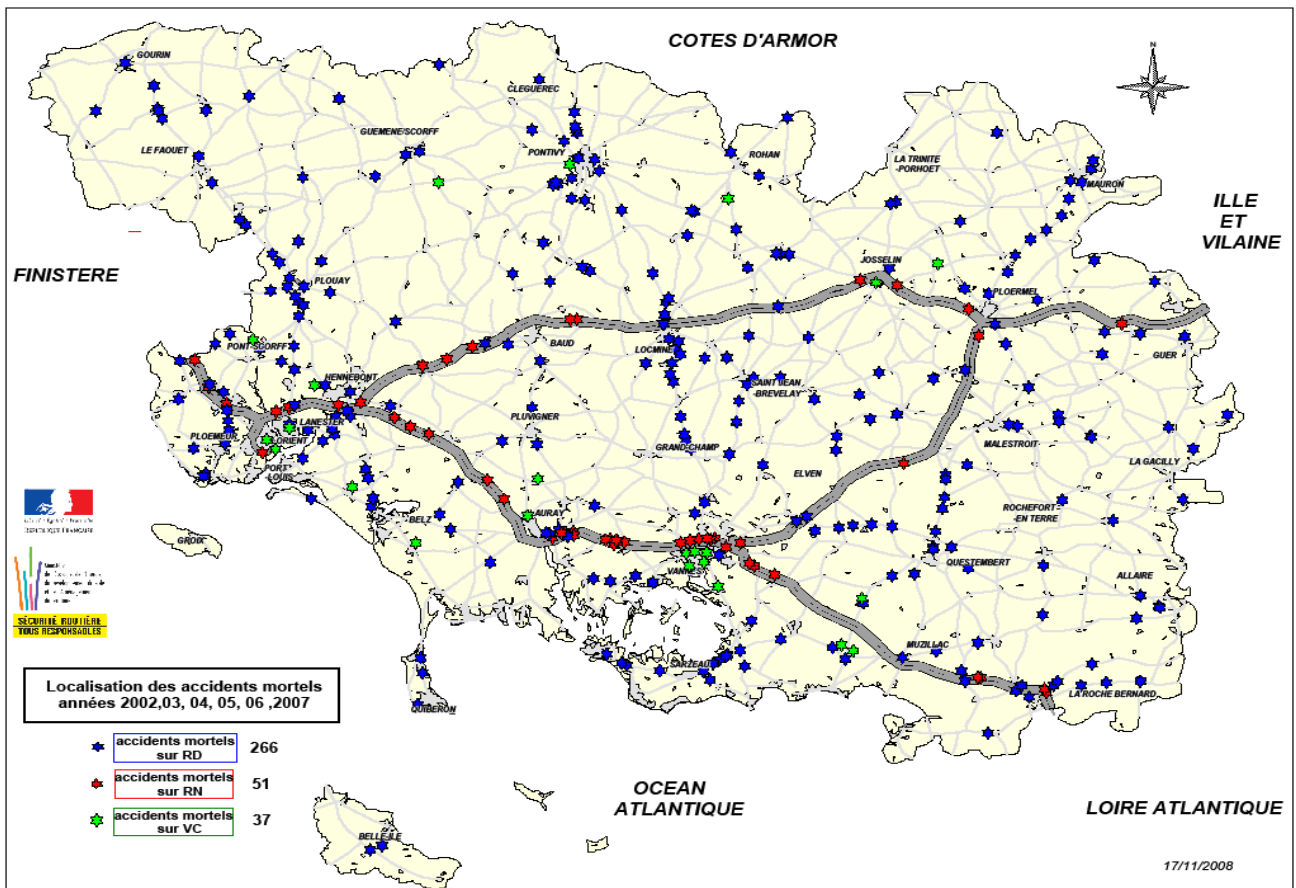
Accidents de mission



On relève un nombre important d'accidents de travail (trajet et missions). Il convient donc de sensibiliser les employeurs et les salariés. **L'Entreprise peut donc être retenue comme enjeu.**

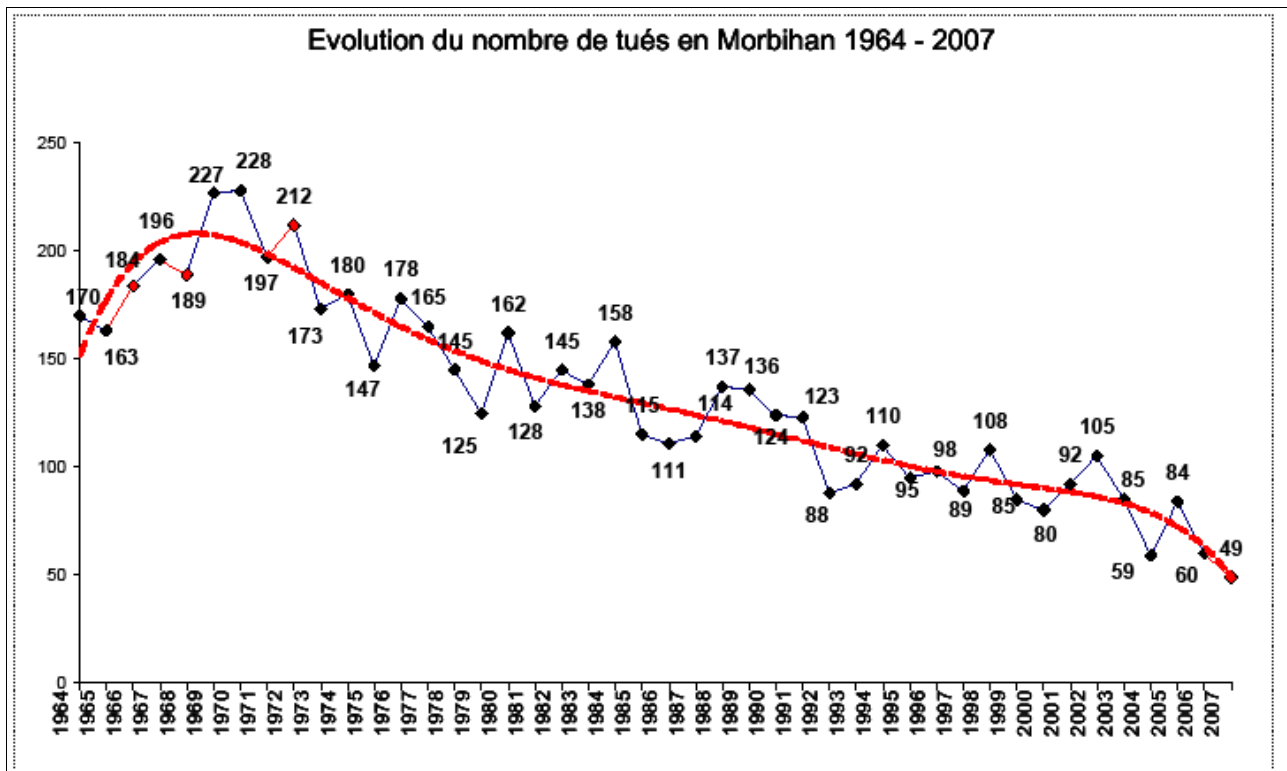


## Localisation des accidents mortels



Le nombre des accidents sur voies communales n'intègre pas l'année 2002.

## Evolution du nombre de tués en Morbihan 1964-2007





# **Document Général d'Orientations 2008 - 2012**

## **Chapitre V**

### **Les orientations d'actions**



## Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu

Sur la période 2002-2006, ont été recensés 662 accidents avec présence d'alcool et/ou stupéfiant. (18,3 % de l'ensemble des accidents), qui ont provoqué :

- 183 tués (47% des tués)
- 376 Blessés Hospitalisés (26% des BH),
- 531 Blessés Non Hospitalisés (16% des BNH)

Les accidents sont occasionnés par des véhicules légers. Ils se produisent plutôt en fin de semaine et les veilles de fête, et sur les routes départementales.

Les conducteurs jeunes (18-34 ans) sont impliqués dans ces accidents pour 58% alors qu'ils ne représentent que 20% de la population.

Le nombre d'accidents graves et de tués, avec alcool, a fortement diminué dans le Morbihan : il a été divisé par 2 entre 2002 et 2006 alors que l'Observatoire national interministériel de sécurité routière n'observe pas d'amélioration en France.

## Le constat

### Chez les jeunes :

- Usage quotidien et usage régulier d'alcool « moyen »
- Ivresses plus fréquentes et plus précoces chez les garçons plutôt que chez les filles
- Usage à risques fréquents : 5 verres et plus, conduite de 2 roues
- La consommation a lieu le week-end et au cours de soirées étudiantes.
- Usage régulier de cannabis pour 14% des jeunes de 17 ans.

### Chez les adultes :

- Baisse de la consommation d'alcool
- Risques sanitaires peu perçus
- Taux de buveurs quotidiens parmi les plus élevés de France
- Parmi les hommes examinés par un médecin généraliste : 39,2% ont un profil à risque d'alcoolisation excessive dont 8,9% avec dépendance
- Parmi les hommes hospitalisés un jour donné : 42% ont un profil à risque d'alcoolisation excessive dont 16,9% avec dépendance
- Ivresse des bretons deux fois plus fréquente que la moyenne nationale

### Alcool et route

- Accidents avec alcool (alcool + cannabis) : risque multiplié par 13,9
- Alcoolémie des conducteurs : 1 % des conducteurs en moyenne, plus forte la nuit que le week-end, maximum les nuits de week-end.
- Le conducteur avec alcoolémie illégale : Homme de 38 ans, lien important avec la conduite sans permis, 1 sur 2 a une consommation problématique ou dépendance (relève du soins).

### Contrôles et sanctions

- Faible perception des contrôles
- Dépistage pour 1 000 habitants : très variable
- Taux de dépistage positif : plus de 3,2% en France et 4,41 % en Morbihan
- Conduite en état alcoolique (CEA) : 23,5% des délits condamnés (France)
- Récidive : 13% des CEA (France)
- Très faible part en contact avec le soin

## **Les cibles**

Les jeunes : du collège à l'entrée dans la vie active  
Les adultes

## **Les orientations d'actions**

### ➤ Information

Élaborer un plan de communication sur la durée du D.G.O., adapté aux publics cibles pour aborder les freins culturels et les représentations, les consommations festives, notamment chez les jeunes, et les consommations à risques et la dépendance chez l'adulte en utilisant des médias variés et adaptés. Dans le cadre du plan de communication, les questions de santé liées à l'alcool doivent être abordées.

### ➤ Formation

- Des médecins au RPIB (repérage précoce à l'intervention brève), pour les généraliste, les médecins du travail et de la CMPC (commission médicale du permis de conduire)
- Des services des urgences à la prise en charge des ivresses
- Des élus, chefs d'entreprise (y compris auto-écoles, clubs, discothèques, bars...), dirigeants de clubs sportifs, animateurs de la filière jeunesse et sports, des administrations.

### ➤ Éducation

- Renforcer le continuum éducatif (du collège à l'entrée dans la vie active)
- S'appuyer sur les établissements scolaires et relais par les parents
- Lors de l'apprentissage de la conduite

### ➤ Contrôle sanction

- Contrôler l'interdiction de la vente d'alcool aux mineurs
- Cibler les contrôles d'alcoolémie
- Communiquer sur les contrôles (outils de prévention)
- Améliorer le suivi des « récidivistes »
- Favoriser le lien avec le soin lors d'une conduite en état alcoolique

## **Déclinaison en actions**

L'animateur du groupe de travail réunira chaque année les membres du groupe pour dresser le bilan des actions programmées dans l'année et définir une programmation d'actions qui s'inscrira dans le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) de l'année suivante.

# Enjeu Vitesse

Animateur : DGIA du Conseil Général

## Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu

Sur la période 2002-2006, on identifie 525 accidents où le seul facteur « vitesse » apparaît (non compris les accidents avec alcool où la vitesse est fréquemment associée). Ces 525 accidents (fichier BAAC) ont occasionné :

- 63 tués (16% des tués de la période),
- 268 blessés hospitalisés (BH) (18% des BH),
- 493 blessés non hospitalisés (BNH) (14,9% des BNH).

Les véhicules légers et les motos sont très impliqués dans ces accidents. Ceux-ci se déroulent de manière régulière sur tous les jours de la semaine avec une pointe le samedi et principalement sur les mois de mai à octobre et sur les routes départementales.

Les conducteurs jeunes (18-34 ans) sont impliqués à hauteur de 58% alors qu'ils ne représentent que 20% de la population.

On note globalement une diminution des dépassements de vitesse, particulièrement marquée sur le réseau à 2x2 voies.

## Le constat

- Méconnaissance de l'état et de l'évolution de l'accidentalité liée à la vitesse.
- Information insuffisante sur :
  - les limitations de vitesse réglementaires des différentes catégories de véhicules.
  - le risque lié à la vitesse (gravité, distances d'arrêt et interdistances,...)
  - le contrôle de la vitesse non différencié (VL, PL, cars, matières dangereuses, pluie...)
- Injustice ressentie lors de la verbalisation en liant infraction vitesse avec accident et gravité.
- Image positive de la vitesse, dans la société en général, et sur la route en particulier.
- Incohérence de la communication y compris en terminologie : vitesse excessive ou inadaptée.
- Pas de transfert de la baisse de vitesse pratiquée sur 2x2 voies vers les routes bi-directionnelles.
- Absence de lien entre réduction des vitesses et développement durable.
- Notion de rattrapage du temps « perdu » et des retards pendant les trajets
- Incohérence et non crédibilité de certaines limitations de vitesse sur le terrain (police de circulation)
- Aménagements pour la réduction physique des vitesses sur route et rue pas toujours adéquats
- Absence de valorisation des contrôles radars (dont CSA) en terme de victimes en moins, des résultats des contrôles radars
- Manque d'utilisation des panneaux d'affichage de vitesse préventifs pour les vitesses excessives non volontaires
- Absence d'exemplarité de certains parents notamment lors de l'Apprentissage Anticipé de la conduite (AAC).
- Manque de travail sur le partage de la route et de la rue entre les différents usagers

## Les cibles

- Le grand public.
- Les conducteurs et futurs conducteurs de tous véhicules.
- Les élus et les usagers de la route.
- Les enseignants et formateurs.

## **Les orientations d'actions**

### **➤ Infrastructures**

- Compléter l'équipement du réseau routier bi-directionnel en stations de recueil des vitesses
- Informer du risque vitesse : affichage routier, aires d'arrêt ou de repos, aires de co-voiturage, stations services.
- Corriger les anomalies signalées ou constatées en matière d'incohérence des limitations de vitesse
- Poser régulièrement des panneaux d'affichage vitesse sur des lieux différents

### **➤ Information**

- Sur la vitesse et l'accident ; les risques encourus et occasionnés ; les lois de la physique (distance d'arrêt, résistance du corps humain...)
- Sur la réglementation des vitesses des différentes catégories de véhicules
- Sur la notion vitesse excessive ou/et de vitesse inadaptée
- Sur la gravité des accidents sur réseau bi-directionnel et la fragilité des usagers piétons et 2 roues en urbain
- Sur la vitesse et développement durable : diffusion d'un recueil d'informations comparatives
- Sur le contrôle des limitations de vitesse
- Sur l'aménagement de voirie pour faire baisser efficacement la vitesse
- Sur le choix des implantations de radars fixes
- Sur la baisse de vitesse constatée par les panneaux d'affichage de vitesse
- Lors de la modification de la réglementation : information large du grand public
- Sur les risques liés aux différents usages et usagers de la route ou de la rue

### **➤ Formation**

- Sur l'ensemble des facteurs déclenchant et aggravant de la vitesse
- Sur les limitations de vitesse pour les différents types de véhicules : en entreprise, centres de formation, ASSR et BSR, enseignants et formateurs
- Sur le sens de la règle (créée pour protéger) ; pas de petite infraction, les marges de tolérance tuent
- En liant le risque vitesse et la situation de conduite rencontrée sur la route
- Gravité liée à la vitesse sur route bi-directionnelle
- A la fragilité des piétons et des deux-roues face à la vitesse
- A la prise en compte du développement durable comme facteur de limitation de vitesse
- A la préparation du déplacement (temps de parcours intégrant les aléas)
- Des techniciens sur l'aménagement de la route : formation et recyclages
- Respect de la vitesse par l'utilisation d'un régulateur ou d'un limiteur de vitesse
- Sur les nouvelles réglementations et en priorité les auto-écoles

### **➤ Éducation**

- Inculquer la notion de risque lié aux différents types de véhicules et différents types de réseaux
- Désacraliser la vitesse sur la route comme valeur positive
- Faire comprendre le sens de la règle (créée pour protéger) ; pas de petite infraction, les marges de tolérance tuent. Valoriser le respect de la règle pour sauver des vies
- Faire la distinction entre vitesse rapide « positive » (sur circuit) et danger de la vitesse au quotidien
- Intégrer, au-delà de la vitesse réglementairement limitée, la notion de vitesse inadaptée aux circonstances de circulation
- Lier développement durable (valeur positive) et vitesse modérée sur la route
- Apprendre à préparer le déplacement (temps de parcours intégrant les aléas)
- Valoriser, encourager l'équipement et l'utilisation des limiteurs et régulateurs de vitesse
- Inculquer le nécessaire partage de la route et de la rue et le respect des autres usagers et de la règle (adulte, les parents sont les modèles des enfants)
- Exemplarité : (les parents sont les premiers modèles des enfants)



## ➤Contrôle sanction

- Remettre une plaquette informative à l'occasion des contrôles sur le risque lié à la vitesse
- Exploiter des données Trafipax des forces de l'ordre
- Compléter le BAAC infraction 213 (vitesse)
- Enrichir l'Observatoire Départemental Sécurité Routière par les données des Forces de l'Ordre
- Adapter les outils de contrôle aux caractéristiques des véhicules (PL, ...)
- Inciter à suivre un stage de type récupération de points
- Contrôler la vitesse uniquement sur des secteurs ne piégeant pas les usagers
- Intégrer la réduction des vitesses et le développement durable comme volet aux stages de récupération de points
- Mettre en cohérence des limitations de vitesse sur le terrain : concertation avec les forces de l'ordre à amplifier
- Informer lors des contrôles des nouvelles réglementations

## **Déclinaison en actions**

L'animateur du groupe de travail réunira chaque année les membres du groupe pour dresser le bilan des actions programmées dans l'année et définir une programmation d'actions qui s'inscrira dans le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) de l'année suivante.



## Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu

La tranche d'âge la plus touchée dans les accidents mortels 2002-2006 est celle des 18-24 ans. Ils représentent 29,5% des tués et 8,2% de la population.

Les accidents des jeunes sont plus nombreux les fins de semaine et les veilles et jours de fêtes, et pendant la période estivale.

Leur taux de gravité est plus important en fin de semaine et pendant les mois de février et d'août.

Les causes les plus importantes sont l'alcool et la vitesse.

Les moyens de déplacement sont la voiture et la moto.

## Le constat

- L'éducation routière n'est pas dispensée dès le plus jeune âge.
- Les jeunes passent leur permis mais n'apprennent pas à conduire
- Sur le territoire, il existe diverses manifestations à la sensibilisation « sécurité routière » organisées par différentes institutions:
  - l'Education Nationale dès le primaire
  - les collectivités territoriales
  - les services de l'Etat
  - l'information jeunesse
  - les assureurs
  - les associations spécialisées (AGIR, Prévention routière,...)

## Les cibles

Les jeunes de 18-24 ans dans :

- les universités,
- les centres de formation (CFA, plateforme d'orientation, ...),
- les missions locales, ANPE,
- l'entreprise,
- les accueils jeunes, clubs sportifs,
- les concerts et manifestations diverses,
- la rue, en errance,
- en suivi judiciaire (PJJ/SPIP), (mesure pénale)

## Les orientations d'actions

### ➤ Les priorités

- Réduire le nombre de jeunes tués sur la route
- Poursuivre l'implication des adultes et des jeunes dans la mutualisation des savoirs, pour transmettre aux enfants scolarisés (de 3 à 16 ans – public captif)
- Informer et faire connaître les diverses solutions de mobilité (déplacements liés aux moments festifs)
- Renforcer l'apprentissage à la conduite et à son environnement

## ➤ Information

- Diversifier les lieux où les messages passent,
- Diversifier la forme des messages,
- Prendre en compte les attentes de ce public (public non captif),
- Impliquer les différents acteurs (de la nuit, des lieux festifs) dans la prise en compte de la mobilité des jeunes,
- Travailler sur l'implication des auto-écoles et des assureurs,
- Thématique «les dangers de la route», sous toutes ses formes : piétons, 2 roues, véhicules à moteur dans tous les lieux qui accueillent les enfants et adolescents,

## ➤ Formation

- Prendre en compte les pratiques culturelles et festives des jeunes
- Prendre en compte l'inexpérience des jeunes à la conduite pour mettre en place des actions « post-permis de conduire »
- Reprise des fondamentaux

## ➤ Éducation

### Pour une transformation durable des comportements

- Occuper tout l'espace éducatif, et pas seulement au sein de l'école stricto sensu, pour promouvoir les actions qui prendront en compte une démarche pédagogique adaptée à l'âge du public et ses préoccupations,
- Susciter la volonté « d'agir » des jeunes aux différentes actions pour qu'ils perçoivent concrètement les enjeux d'une démarche citoyenne,
- Apprendre à organiser et planifier sa sortie,
- Adopter un comportement routier civique

## ➤ Contrôle sanction

- Adopter la sanction positive

## **Déclinaison en actions**

L'animateur du groupe de travail réunira chaque année les membres du groupe pour dresser le bilan des actions programmées dans l'année et définir une programmation d'actions qui s'inscrira dans le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) de l'année suivante.

# Enjeu Deux-roues motorisés

Animateur : Inspection Académique

## Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu

Sur la période 2002-2006, on enregistre dans le fichier B.A.A.C., 1352 accidents impliquant au moins un 2 roues motorisés (2RM). Ces accidents ont occasionné :

- 65 tués,
- 438 blessés hospitalisés (BH),
- 994 blessés non hospitalisés (BNH).

Pour les 2RM <50cm<sup>3</sup>, le taux de gravité est plus important en Morbihan qu'en métropole.

En 2005 et 2006, le nombre des blessés non hospitalisés a baissé, mais celui des blessés hospitalisés a augmenté.

Les accidents les plus graves se produisent en juillet et août, les dimanches et jours de fêtes.

Les jours ouvrables, les accidents se produisent sur la tranche 7h-9h et de 12h à minuit, avec une pointe de 17h à 19h. Les week-end, les pointes se situent entre 16h et 20h.

Les tranches d'âge 15-17 ans et 18-24 ans sont les plus impliquées dans les accidents de deux-roues motorisés.

## Le constat

### Pour les cyclomotoristes

Les accidents sont dus :

- au manque de visibilité liés aux phénomènes saisonniers (jour, nuit, intempéries...)
- au manque d'expérience du cyclomotoriste
- aux conduites addictives
- à la vulnérabilité physique des cyclomotoristes
- au débridage du cyclomoteur

### Pour les motos

Les accidents sont dus :

- aux infrastructures rendues accidentogènes (mobilier urbain, panneaux signalisation, potelets délimitant la chaussée de l'espace piéton...)
- à la vulnérabilité physique des motards du point de vue de :
  - l'équipement individuel
  - l'environnement
  - l'automobiliste
- à la vitesse excessive ou inadaptée
- aux phénomènes saisonniers (jour, nuit, intempéries, trafic moto plus important aux beaux jours...)

## Les cibles

Les tranches d'âge 15-17 ans et 18-24 ans utilisateurs de :

- cyclomoteurs
- motos

## Les orientations d'actions

### ➤ Infrastructures

- Poursuivre le suivi de l'accidentologie par l'observatoire de la sécurité routière
- Rendre conformes les infrastructures (glissières de sécurité, ralentisseur,...)
- Rendre cohérents les aménagements notamment la signalisation
- Réduire les infrastructures accidentogènes

### ➤ Information

#### Pour les cyclomotoristes

- Intensifier les messages de vigilance auprès des automobilistes
- Informer les parents et usagers sur la nécessité du bon état du deux-roues motorisés (éclairage, freins, débridage)
- Par les mutuelles, les assurances, la presse spécialisée, informer des risques spécifiques des 2 roues
- Harmonisation, cohérence du discours sur le débridage à l'école, chez le concessionnaire, l'assureur

#### Pour les motos

- Informer les collectivités territoriales sur le respect des procédures d'aménagement des routes
- Informer les conducteurs et les transporteurs sur les risques liés au déversement de charge
- Par les mutuelles, les assurances, la presse spécialisée informer des risques spécifiques des 2 roues (vulnérabilité des motards)
- Par les assurances, les auto-écoles, la presse spécialisée, informer des dangers de la vitesse en terme d'accidentologie des motards

### ➤ Formation

#### Pour les cyclomotoristes

- Proposer une formation commune aux enseignants pour l'ASSR
- Intégrer dans l'ASSR, une formation pratique avec un formateur BSR.
- Formation des auto-écoles au travail avec les collégiens

#### Pour les motos

- Formation des techniciens de la route pour réduire les infrastructures accidentogènes
- Formation par les auto-écoles aux risques et conséquences du débridage et sanctions encourues
- Intensifier le discours de vigilance auprès des automobilistes
- Communiquer entre les usagers
- Développer les modules de prise en compte des 2 roues dans la formation du permis auto
- Préconiser des stages de sensibilisation « vitesse » pour les auteurs d'accidents dus à la vitesse

### ➤ Éducation

#### Pour les cyclomotoristes

- Prévoir des actions de prévention ou temps fort en fonction des saisons
- Intégrer dans l'ASSR une formation pratique avec un formateur BSR
- Équipements adaptés : renforcer l'éducation des usagers
- Débridage : renforcer l'éducation des usagers aux conséquences liées (conséquences financières sur la famille)

#### Pour les motos

- Renforcer l'éducation des usagers aux équipements adaptés
- Insister sur « le voir et être vu », apprendre à voir l'autre
- Informer sur les risques du débridage et sanctions encourues, formation par les auto-écoles et les parents
- Renforcer l'éducation des usagers aux risques de la vitesse inadaptée, distance de sécurité, alcool,...
- Valoriser la vitesse modérée

## ➤Contrôle sanction

### Pour les cyclomotoristes

- Éclairage et entretien des freins des deux-roues, rester vigilant sur les équipements sécuritaires des cyclomoteurs
- Pour limiter les débridages
- Respecter le contenu pédagogique du BSR

### Pour les motos

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

## **Déclinaison en actions**

L'animateur du groupe de travail réunira chaque année les membres du groupe pour dresser le bilan des actions programmées dans l'année et définir une programmation d'actions qui s'inscrira dans le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) de l'année suivante.





# Enjeu Seniors

Animateur : DDISS du Conseil Général

## Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu

Les seniors (60 ans et plus) représentent 24% de la population,

Ils sont présents dans 24% des accidents occasionnant 23% des tués, 17% des blessés hospitalisés, 11 % des blessés non hospitalisés

Les piétons et les cyclistes sont très majoritaires, soit respectivement 42% et 64% de l'ensemble des tués de la catégorie

Les tués en VL représentent 22%

La tranche d'âge la plus touchée parmi les seniors est celle des 70-79 ans

## Le constat

- Méconnaissance des nouvelles règles de circulation (giratoire, zone 30, 2x2 voies...)
- Diminution de la pratique conducteur avec pour conséquences possible la perte de repères
- Diminution progressive des capacités physiologiques nécessaires à la conduite
- Appréhension du déplacement
- Refus de reconnaître une baisse des capacités physiologiques
- Pathologies diverses nécessitant un traitement médicamenteux pas toujours compatible avec la conduite d'un véhicule
- Entourage ne sachant pas comment aborder le problème et le solutionner
- Très forte implication dans les accidents en tant que piéton
- Forte implication dans les accidents en tant que cycliste
- Typologie accidents conducteurs : contre sens, tourne à gauche et refus de priorité
- Difficulté de cohabitation routière jeunes et seniors
- Urbanisme et déplacements liés
- Connaissance commune et homogène de l'évolution des accidents et victimes, infractions, stages

## Les cibles

- les seniors piétons
- les seniors cyclistes
- les seniors automobilistes

## Les orientations d'actions

### ➤ Infrastructures

- Qualité, harmonisation et cohérence des aménagements et de la signalisation routière
- Aménagements de voirie à adapter au vieillissement de la population
- Prise en compte de la problématique cyclistes et piétons seniors dans les aménagements de voirie
- Développer des alternatives à la conduite de la voiture individuelle
- Positionner les équipements en tenant compte des déplacements des seniors
- Organiser un test en situation de conduite

### ➤ Information

- Des seniors
  - Recyclage au code de la route : signalisation et règles d'utilisation de la voirie
  - Information sur les dispositifs alternatifs à l'utilisation de la voiture
  - Sensibilisation à la prise de conscience de la diminution des capacités physiologiques par des psychologues
  - Information sur les risques liés à la prise de médicaments
- Du milieu médical : sensibilisation des médecins, des infirmiers, des pharmaciens sur le risque routier lié à la prise de médicaments et à la diminution progressive des capacités physiologiques nécessaires à la conduite
- De l'entourage par des personnes ressources (psychologues)
- Des collectivités locales dans le cadre de leur politique d'aménagement territoriale (P.L.U.)

## ➤ Formation

- Audit de conduite
- Stage de recyclage (conduite et code) en cas d'accident ou d'infraction constatée par les forces de l'ordre
- Des techniciens infrastructure routière
- Des intervenants à domicile
- Des auto-écoles à la problématique des conducteurs seniors

## ➤ Éducation

- Sensibiliser les plus jeunes à l'accompagnement des seniors quel que soit le mode de déplacement
- Anticiper l'information, auprès des personnes plus jeunes, de l'évolution future liée au vieillissement
- Impliquer les seniors dans l'éducation routière des plus jeunes

## ➤ Contrôle sanction

- Compléter la sanction par une information voire une proposition de stage de recyclage
- Rendre obligatoire une visite médicale après accident, voire le passage en commission
- Organiser une procédure de signalement en cas de danger pour la personne elle-même ou pour autrui

## **Déclinaison en actions**

L'animateur du groupe de travail réunira chaque année les membres du groupe pour dresser le bilan des actions programmées dans l'année et définir une programmation d'actions qui s'inscrira dans le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) de l'année suivante.

## **Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu**

Sur la période 2002-2007, il est remarqué une faible diminution des accidents de travail avec arrêt et une diminution plus sensible des accidents de travail graves dont 30% sont des accidents de trajet et 25% des accidents de mission.

Sur ces cinq années, les accidents de trajet mortels ont faiblement diminué. Il y a environ vingt décès par an. On note cependant une diminution significative des accidents de mission (9 en 2005, 8 en 2006, 3 en 2007).

Il existe une grande disparité des accidents de mission et de trajet selon l'activité. La sinistralité est plus importante dans l'alimentation, le travail temporaire, les services et le BTP, avec une prédominance de la sinistralité en mission de l'activité transport.

En terme d'impact social et économique, les accidents de travail routier coûtent, directement et indirectement, très chers à la société ainsi qu'aux entreprises.

## **Le constat**

Pas de bilan des actions qui ont été menées dans le Morbihan. Sécurité Routière Entreprise 56 va l'effectuer.

Manque de partenariat de l'ensemble des acteurs liés à l'entreprise.

Les jeunes de 14 à 24 ans sont concernés par 20% des accidents de mission et 30% des accidents de trajets.

Les deux-roues motorisés représentent 56% des accidents de trajet et 43% des accidents de mission.

## **Les cibles**

Les chefs d'entreprise, les employeurs  
Les salariés  
Les jeunes de 14 à 24 ans

## **Les orientations d'actions**

➤ Information

Sensibilisation des jeunes par :

- Les employeurs
- Les centres de formation

Sensibilisation des chefs d'entreprise :

- Aux coûts directs et indirects d'un accident
- A l'évaluation des risques notamment routiers pour élaborer le document unique
- A la communication, par média adapté, sur les accidents de trajet

## ➤ Formation

- Des salariés, notamment des jeunes, aux risques particuliers des deux-roues
- Des salariés à la conduite d'un véhicule utilitaire léger (VUL) sous forme de tutorat et les sensibiliser aux risques particuliers, liés à l'usage d'un VUL, pour les conducteurs, passagers et usagers de la route (chargement-gabarit-visibilité...)
- Adapter une formation post-permis par un référent sécurité routière aux salariés itinérants
- Organiser le travail (rythmes et horaires) et optimiser les déplacements
- Adapter, équiper et aménager les véhicules aux besoins de l'entreprise
- Gérer et maintenir le parc de véhicules
- Sensibiliser les salariés aux risques routiers liés à l'alcool, aux stupéfiants, à la vitesse, à la fatigue et aux habitudes.

## ➤ Éducation

- Responsabiliser les jeunes travailleurs et les salariés y compris sur les aspects vitesse-alcool-stupéfiants

## ➤ Contrôle sanction

- Contrôler, voire sanctionner l'employeur pour les missions
- Contrôler les obligations de l'employeur (évaluation des risques-élaboration du document unique- plan d'actions et mise en œuvre)
- Sanction appliquée par l'inspection du travail et la CRAM
- Les observations, ou contrôle, du chef d'entreprise ne peuvent avoir qu'un caractère informel

## **Déclinaison en actions**

L'animateur du groupe de travail réunira chaque année les membres du groupe pour dresser le bilan des actions programmées dans l'année et définir une programmation d'actions qui s'inscrira dans le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) de l'année suivante.

## Conclusion

Investies d'une farouche volonté de faire chuter l'accidentologie dans le Morbihan et issues d'horizons socio-professionnels les plus divers, de nombreuses personnes se sont mobilisées dans le cadre de la construction du présent DGO qu'elles en soient ici toutes remerciées.

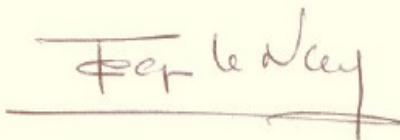
L'analyse fine des constats sur les origines et les causes des accidents a débouché sur des propositions d'objectifs concrets qui témoignent de la richesse des échanges qui ont eu cours dans les six groupes de travail réunis pour traiter des enjeux fixés.

Ce Document Général d'Orientation 2008/2012 sera le document de référence permanent lors de l'élaboration des successifs prochains Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière qui mobiliseront à nouveau le plus grand nombre de partenaires impliqués dans cette démarche citoyenne.

Formons le vœux que l'objectif, **MOINS DE 3000 TUES EN 2012**, soit atteint grâce au déploiement des multiples actions de Sécurité Routière auprès de l'ensemble des usagers.

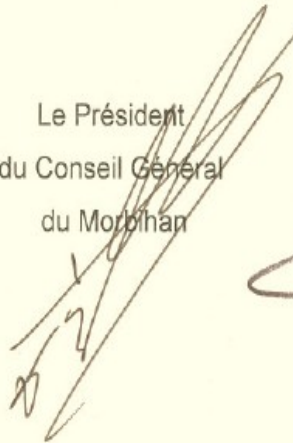
Vannes, le 12 décembre 2008

Le Président  
de l'Association des Maires  
et des présidents d'EPCI  
du Morbihan



Jacques LE NAY

Le Président  
du Conseil Général  
du Morbihan



Jo BROHAN  
Vice-Président

Le Préfet  
du Morbihan



Laurent CAYREL

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

## ANNEXE – Participation à l'élaboration du DGO

Madame le Docteur TUAL Florence - Animateur groupe de travail – Enjeu Alcool – DDASS  
Monsieur GERVAIS Roland - Animateur groupe de travail – Enjeu Vitesse – Conseil Général 56 – DGIA  
Madame DEGOUEY Elisabeth - Animateur groupe de travail – Enjeu Jeunes – DDJS  
Madame LE BRAS Laurence - Animateur groupe de travail – Enjeu Deux-roues motorisés – Inspection Académique  
Madame EVEN Muriel - Animateur groupe de travail – Enjeu Seniors - Conseil Général 56 – DGISS  
Monsieur GUION Michel - Animateur groupe de travail – Enjeu Entreprise – DDTEFP

Madame ALLAIN Marie-Jeanne - Caisse Régionale Assurance Maladie ASPA  
Madame CADORET - Association Nationale Prévention Alcoologie Addictologie  
Madame CHEDALEUX - AMIEM  
Madame CLOUD Marie-Renée - Syndicat Fédération Nationale Ecoles de Conduite  
Madame COADOU Marine - CLARPA  
Madame CORBION Isabelle - Discothèque Le Black Minou Saint Avé  
Madame CORBION Isabelle - Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie du Morbihan  
Madame DEGOUEY Elisabeth - Jeunesse et Sports  
Madame DURO Anne-Maire - Maire de VANNES  
Madame DUVAL Valérie - Mairie de LANESTER  
Madame FORLEVESI Véronique - Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports  
Madame GUEGUEN Céline - CLIC Pays d'Auray  
Madame GUILLERMIC Brigitte - Direction Départementale Action Sanitaire et Sociale du Morbihan  
Madame HUBERT Annie - Direction Départementale de l'Équipement – Adjoint Coordination Sécurité Routière  
Madame LE BOEDEC Nadine - Fédération Française des Motards en Colère  
Madame LE FLOCH Elodie - Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation  
Madame LE GALOUDEC Annick - Assurances MAIF Morbihan  
Madame LE GRUMELEC Chantal - Sécurité Routière en Entreprises 56  
Madame LELOUP Sylvie - Conseil Général 56 - Service Education  
Madame PILLAT-CARBONELL - Conseil Général 56 - DGISS  
Madame PORTES Annick - Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports  
Madame POTIER - Ligue Contre la Violence Routière  
Madame RICHARD Geneviève - Coordinatrice Sécurité Routière  
Mademoiselle HOCQUIGNY Maud - Maison des Etudiants  
Mademoiselle LE SULNIER Séverine - Maison des Etudiants  
Monsieur ADELYS Christian - Animateur du réseau 56 des Elus référents sécurité routière  
Monsieur ALLEE - Groupement de Gendarmerie  
Monsieur ARDEVEN Jean - CODERPA  
Monsieur BENATRE Jean-Luc - Inspection Académique  
Monsieur BERNARD Jean-Luc - Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie du Morbihan  
Monsieur BERTRAND Daniel - Caisse Régionale Assurance Maladie Bretagne  
Monsieur BICHET Claude - Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie du Morbihan  
Monsieur BOLEAT Jean-Paul - Direction Départementale de l'Équipement – Service Risques et Sécurité Routière  
Monsieur BOULAY Emmanuel - Mairie de LANESTER  
Monsieur CADORET Claude - Intervenant départemental sécurité routière AGIR  
Monsieur Capitaine LE BELLER - Service Départemental Incendie Secours du Morbihan  
Monsieur CARREE Hervé - Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse  
Monsieur CHASSOT Guy - Procureur de la République à Vannes  
Monsieur CLERC Vincent - Foyer Jeunes Travailleurs Madame Mollé  
Monsieur CORBIN Dominique - Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie du Morbihan  
Monsieur COULON Nicolas - Karting de Ploemel  
Monsieur COUSI - Groupement de Gendarmerie  
Monsieur DAVID Eric - Délégué Adjoint Permis Conduire  
Monsieur DELAUNAY Jérôme - Morbihan Sport Santé  
Monsieur DEMARCY Philippe - Mairie d'HENNEBONT  
Monsieur DEVOUGE Victor - Directeur de Cabinet du Préfet du Morbihan  
Monsieur DUPLENNE Hervé - Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse  
Monsieur DUPONT Jean-Louis - Caisse Régionale Assurance Maladie Bretagne  
Monsieur EVENO Bruno - Mutualité Sociale Agricole 56  
Monsieur FORTUNE Thierry - Police Nationale  
Monsieur FRABOULET Philippe - Inspection Académique  
Monsieur GOULVEN Frédéric - Direction Départementale Equipement – Observatoire Départemental Sécurité Routière  
Monsieur GUEGAN Joël - Association DOUAR NEVEZ  
Monsieur GUEHENNEUX Georges - Prévention Routière  
Monsieur GUIMARD Benoît - Direction Diocésaine de l'Enseignement Catholique  
Monsieur HUBERT Jean-Paul - Mairie de LANESTER  
Monsieur JARNO Jean-Paul - Mairie de PONTIVY  
Monsieur JEAY Dominique - Sécurité Routière en Entreprises 56  
Monsieur JEGOUSSE - Association DOUAR NEVEZ  
Monsieur KEREMBELLEC Christian - Conseil Général 56 - DGIA  
Monsieur KERVELLA - Association Nationale Prévention Alcoologie Addictologie  
Monsieur KERZULEC Philippe - Direction Départementale de la Sécurité Publique  
Monsieur l'Adjudant HOELLINGER - Adjoint commandant Brigade de Theix  
Monsieur LAMBOTIN Serge - Fédération Française des Motards en Colère  
Monsieur LE CLOAREC Guy - Mairie de PONTIVY  
Monsieur LE DISCOT Yves - Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle  
Monsieur le Docteur BUSQUET Pierre - Commission médicale permis de conduire  
Monsieur LE FLOCH Serge - Assurances MAIF Morbihan  
Monsieur LE GOFF Jean-Yves - Mairie de PLOEMEUR  
Monsieur LE STUNFF Didier - Mairie de LORIENT  
Monsieur LE TRIONNAIRE - Assurances GROUPAMA  
Monsieur LEBEHOT Thierry - Procureur Adjoint de la République à Vannes  
Monsieur LEBOULCAUT Gaston - Association de Familles de Traumatés Crâniens  
Monsieur LECORNEC Joël - Maire de CLEGUEREC  
Monsieur LEJEUNE - Fédération Française des Transports Routiers  
Monsieur LEMELIVER Laurent - Société de Transports Le Mélineaire  
Monsieur LOZACHMEUR Bruno - AMIEM  
Monsieur LUTROT Jean - CODERPA – CLARPA  
Monsieur MARINO S. - Fédération Morbihannaise du Bâtiment et des T.P.  
Monsieur MERLE Mickaël - ALTEAD  
Monsieur METAY Michel - Caisse Régionale Assurance Maladie Bretagne  
Monsieur MOINS Pierre - Fédération Morbihannaise du Bâtiment et des T.P.  
Monsieur MORINEAU BERNARD - Inspecteur Education Nationale Landes de Lanvaux  
Monsieur PICAUD Gérald - Centre Formation pour Adultes de Vannes  
Monsieur PONTTHIEU - Assurances MACIF  
Monsieur POUSSON Yannick - « Monsieur MOTO »  
Monsieur QUEYNNAC Jacques - Direction Diocésaine de l'Enseignement Catholique  
Monsieur RAUDE Gilles - A.R.A. Transport Voyageurs  
Monsieur ROUSSELET Jean-Marie - Caisse Régionale Assurance Maladie Bretagne  
Monsieur TOREL Jean-Yves - Assurances GROUPAMA