

DDE
ORNE

Politique départementale de Sécurité Routière

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Document Général d'Orientation

2009-2012



Observatoire
Départemental
de la Sécurité
Routière

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures et transports

**Présent
pour
l'avenir**

Préface

Le Document Général d'Orientations 2009-2012 est le fruit d'un large travail de réflexion et de concertation mené par les services de l'État, les principales collectivités locales du département et les assureurs du risque professionnel.

Il définit et affiche les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière à mettre en oeuvre au cours des 4 prochaines années.

Tous les acteurs de la sécurité routière seront associés à la mise en oeuvre des actions qui en découleront et qui se déclineront annuellement dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Il s'agit de faire respecter les règles, d'apprendre aux usagers à partager la route et d'améliorer les infrastructures pour finalement assurer la sécurité de tous.

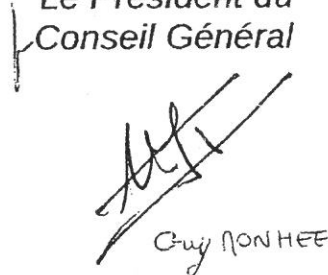
21 SEP. 2009

Le Préfet



Cédric DEBROS

Le Président du
Conseil Général



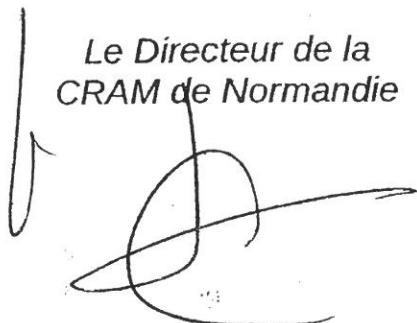
Guy NONHEE

Le Président de
l'Association des Maires de l'Orne



Alain LAMBERT

Le Directeur de la
CRAM de Normandie



Claude FAYAE

Le Directeur de la MSA
Mayenne-Orne-Sarthe



Michel MALAUSSENA

Sommaire

Préface	page 1
Présentation du DGO	page 4
Le contexte	
Les objectifs	
La démarche	
Quelques définitions	
L'accidentalité dans l'Orne	page 6
Principales caractéristiques	
Évolution générale	
Enjeu « jeunes »	page 8
Enjeu « alcool »	page 10
Enjeu « 2 roues motorisés »	page 12
Enjeu « vitesse »	page 14
Enjeu « seniors »	page 16
Enjeu « risque routier professionnel » ..	page 18

Présentation du Document Général d'Orientations

Le contexte

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier Ministre le 13 février 2008, a rappelé l'objectif de moins de 3000 personnes tuées sur les routes d'ici 2012 et décidé d'un certain nombre de mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Ces mesures doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés ainsi qu'à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ce nouveau défi devra aussi se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes de l'ordre de 8% par an.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, 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 pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Les objectifs et la portée du Document Général d'Orientations :

L'élaboration du Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le Document Général d'Orientations formalise donc l'engagement de ses signataires à mobiliser leurs efforts sur des enjeux et suivant des orientations définies en commun. Il constitue une base sur laquelle les signataires pourront motiver la mobilisation de ressources. Pour sa part, l'État s'engage à donner une priorité majeure aux enjeux et orientations définies dans ce document dans la mise en oeuvre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

La démarche

La réalisation de ce document dans l'Orne s'est inscrite dans le cadre d'une démarche partenariale sous l'autorité du préfet.

Le comité de pilotage, animé par le directeur de cabinet du Préfet, était constitué de représentants du Conseil Général, de l'association des maires de l'Orne, des assureurs du risque professionnel et des services de l'Etat. Il a piloté l'élaboration du DGO et validé les différentes productions.

Trois étapes ont été nécessaires pour élaborer ce document :

L'étude d'enjeux a été réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière à partir de l'analyse de l'accidentologie du département au cours des cinq dernières années (2003 – 2007). Elle a permis de mettre en avant des catégories d'usagers ou des facteurs accidentogènes qui constituent localement des enjeux au regard de références nationales, de leur évolution dans le temps ou de leur part importante dans l'accidentologie

L'approfondissement des enjeux a été réalisé par des groupes de travail constitués de représentants des collectivités territoriales, des services de l'État et des acteurs locaux spécialistes de l'enjeu concerné (professionnels, associations...). Il permet une compréhension des dysfonctionnements relevés dans l'étude d'enjeu grâce à l'analyse détaillée des procès verbaux d'accidents et le croisement avec les données dont disposent les autres acteurs de la sécurité routière.

Les orientations d'actions ont été proposées par les groupes de travail à partir des approfondissements. Elles définissent les grandes lignes de l'action de l'État et de ses partenaires en matière de sécurité routière.

Définitions

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

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

- 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.

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** : impliquées non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les personnes tuées** : à compter du 1er janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident;
- **les blessés** : victimes non tuées.

On distinguera parmi les personnes blessées :

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

L'accidentalité dans l'Orne

Principales caractéristiques du département

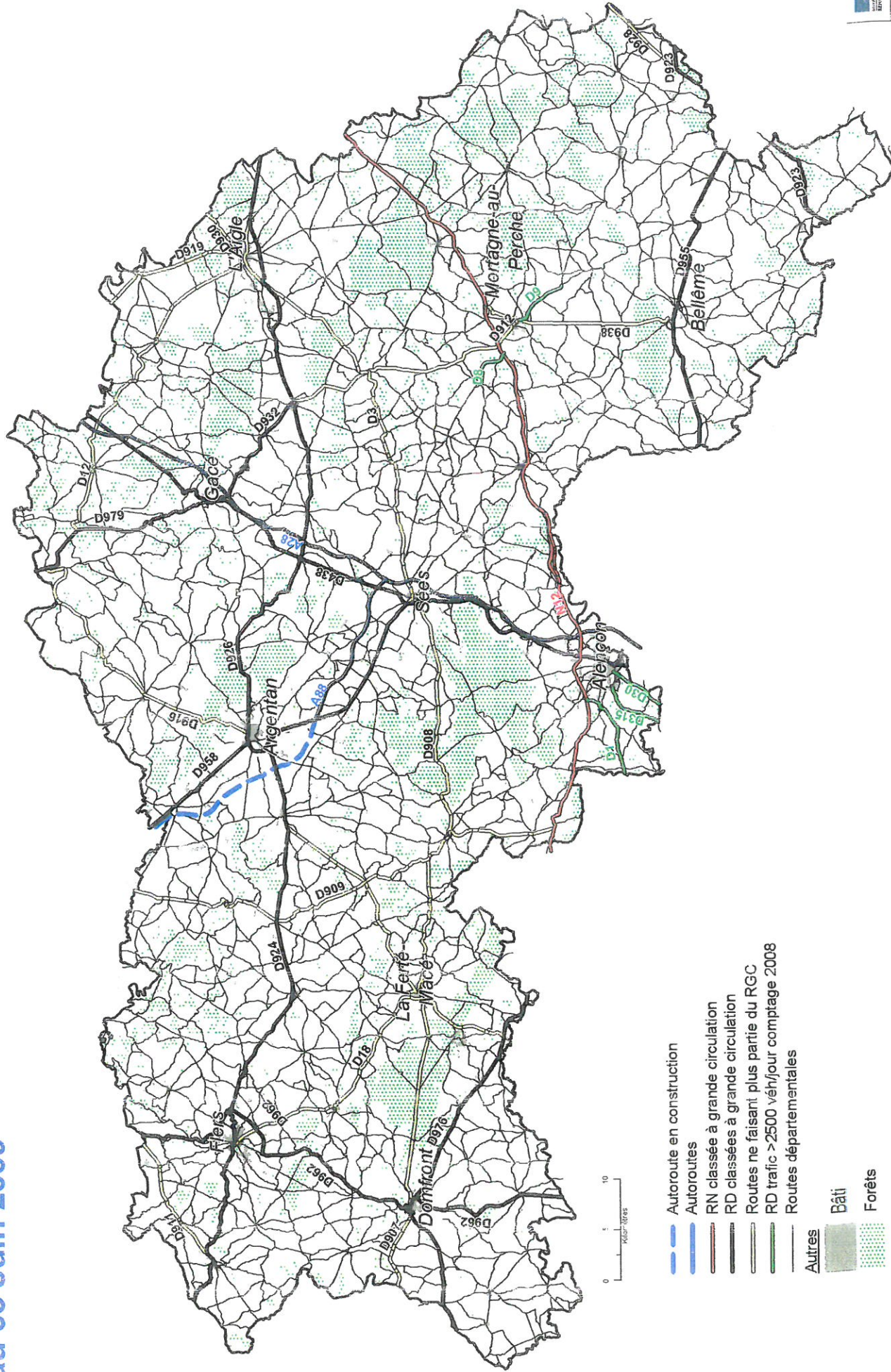
Le département de l'Orne s'étend sur une superficie totale de 6 103 km² et compte 293 000 habitants. Avec une densité de 48 habitants/km², l'Orne est un département à dominance rurale. Le département compte 5 agglomérations de plus de 5000 habitants (Alençon, Flers, Argentan, L'Aigle, Mortagne-au-Perche). L'ouest du département, plus densément peuplé concentre un tiers de la population de l'Orne dans le bassin de vie autour de Flers.

Le réseau routier ornaï est constitué

- des autoroutes A28 et A88 sur lesquelles ont lieu moins de 1% des accidents
- de la route nationale 12 (85 km) qui concentre 5% des accidents du département
- d'un réseau départemental de 5700 km sur lequel ont lieu 68% des accidents
- de réseaux communaux sur lesquels se produisent 27% des accidents.

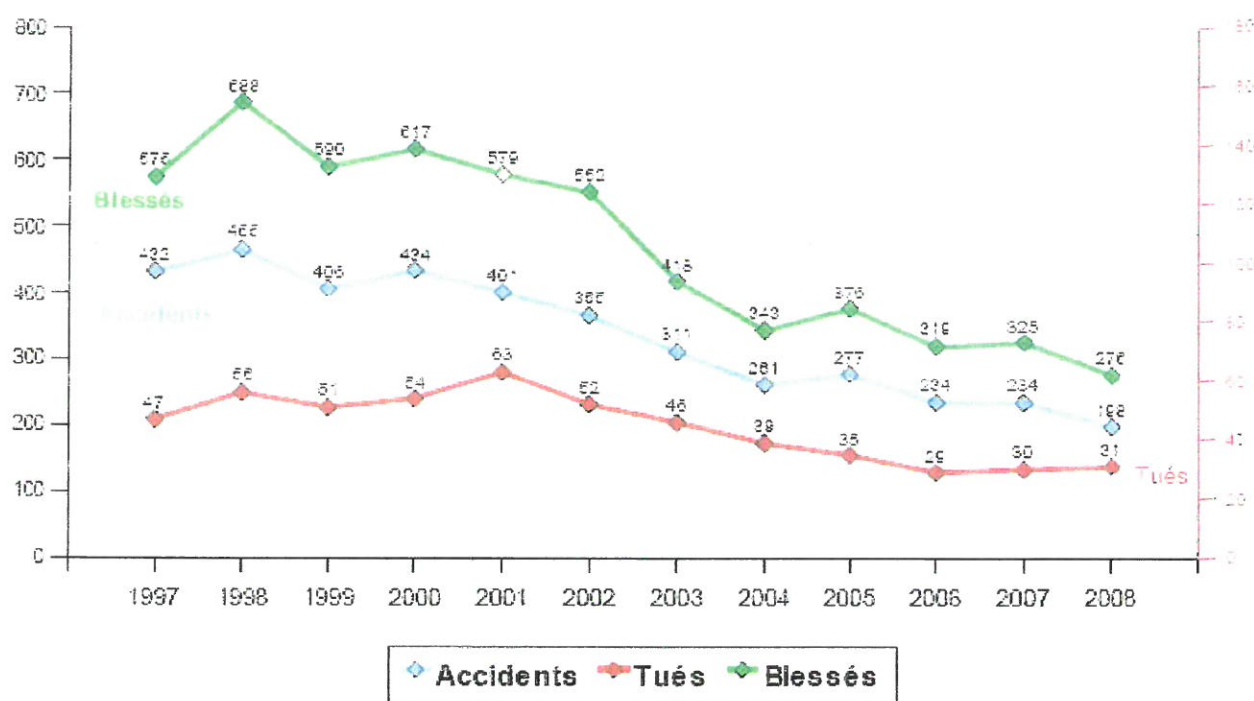
Les trafics dans l'Orne sont modérés (entre 3000 et 10000 véhicules par jour sur le réseau structurant).

Routes à grande circulation au 03 Juin 2009



Evolution générale

Bilan des accidents corporels



Le nombre d'accidents corporels connaît une diminution moyenne annuelle sur la période 2003-2007 de l'ordre de 7% meilleure que l'évolution nationale (2,5% par an en moyenne sur cette période).

Après avoir connu une baisse régulière et soutenue entre 2002 et 2006, le nombre de personnes tuées connaît depuis 2006 une augmentation contraire aux bons résultats nationaux.

La gravité des accidents dans l'Orne (nombre de tués pour 100 accidents corporels) varie entre 12,4 et 14,9. Elle est 2 fois plus élevée que la moyenne nationale.

Enjeu national : « Les jeunes »

Pourquoi est-ce un enjeu ?

Dans l'Orne comme dans toute la France, **les jeunes entre 15 et 24 ans sont deux fois plus exposés au risque routier que les autres classes d'âge.**

Ils représentent 12% de la population ornaise mais 33% des blessés et 26% des personnes tuées. L'action en direction des jeunes constitue le socle de la politique de prévention. En effet c'est dès le plus jeune âge que les comportements adaptés doivent être appris. Des actions en direction des jeunes à tous les âges mais aussi en direction des parents qui ont une valeur d'exemple très importante sont nécessaires.

Quelles sont les principales caractéristiques de l'accidentalité des jeunes ?

94% des accidents mortels impliquant des 18-24 ans ont lieu hors agglomération ou dans les agglomérations de moins de 2000 habitants.

La répartition hebdomadaire des accidents des jeunes conducteurs connaît une pointe les week-ends et les jours fériés.

La plupart des accidents sont liés à l'inexpérience des jeunes conducteurs, à la transgression des règles du code de la route (interdictions de dépasser, limitations de vitesse...) ou à **des comportements à risque** :

Dans un tiers des accidents les jeunes sont seuls en cause

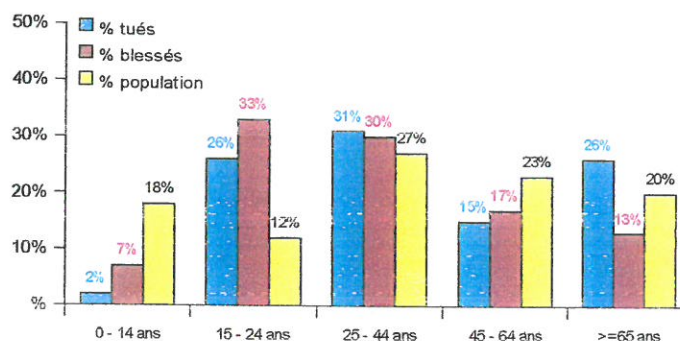
— L'alcool est présent dans un tiers des accidents mortels (17% des accidents corporels)

— La vitesse excessive est la cause ou joue un rôle aggravant dans plus d'un tiers des accidents.

Les principaux constats concernant les jeunes

Les causes de l'accidentologie des jeunes sont en grande partie structurelles, en effet, les psychologues considèrent que 10% des 14-24 ans adoptent une attitude de recherche de risque dans toutes les activités pratiquées. Pour tous, c'est l'âge de toutes les tentatives et expériences. Sortie de l'adolescence mais entrant de plus en plus tard dans la vie active, les jeunes entre 18 et 24 ans sont peu responsables mais disposent bien souvent déjà d'une voiture qui nécessite pourtant la compréhension et le respect de nombreuses règles. Cela se traduit en particulier par une augmentation des délits de fuite et des incivilités au volant ou à l'encontre des forces de l'ordre.

**Victimes par classes d'âge
dans l'Orne (2003 – 2007)**



Les orientations d'actions :

Concernant l'infrastructure :

1/ Relancer les démarches d'amélioration de la cohérence de la signalisation routière et des limitations de vitesse qui doivent être respectables pour être respectées par les jeunes.

En terme d'information :

2/ Informer les parents, en particulier à travers les fédérations de parents d'élèves, sur le continuum éducatif en matière de sécurité routière afin de les inciter à s'impliquer davantage dans l'éducation à la sécurité routière de leurs enfants, notamment en adoptant des comportements exemplaires.

3/ Adapter et renouveler les modes de communication sur la sécurité routière en direction des jeunes

En terme de formation

4/ Développer les formations post-permis et l'évaluation des comportements à l'issue ou durant la période probatoire en partenariat avec les employeurs et les auto-écoles.

5/ Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite auprès des futurs conducteurs et des parents.

6/ Relancer la démarche des correspondants sécurité routière au sein des établissements scolaires et développer le partenariat avec l'Éducation Nationale pour renforcer le continuum éducatif.

7/ Renforcer la compétence des intervenants sur la sécurité routière en milieu scolaire à travers des échanges et des formations spécifiques.

En terme d'éducation

8/ Provoquer une prise de conscience sur les conséquences des accidents de la route. Les témoignages de victimes ou de responsables d'accidents évoquant les conséquences physiques, morales, financières, pénales et sociales qu'ont les accidents graves pour les victimes, leurs proches mais aussi pour l'auteur de l'accident semblent particulièrement parlants pour les jeunes.

9/ Promouvoir et valoriser l'engagement de certains jeunes sur des projets de sécurité routière.

10/ Développer des actions spécifiques en partenariat avec l'équipe éducative dans les établissements d'apprentissage par alternance.

En terme de contrôle-sanction

11/ Développer les stages de sensibilisation à la sécurité routière dans le cadre des réponses pénales

12/ Identifier les jeunes les plus à risque au sein des structures de partenariat local (Comité Local de Suivi et de Prévention de la Délinquance par exemple) et mettre en place des actions spécifiques.

13/ Favoriser l'échange entre les jeunes et les forces de l'ordre en privilégiant l'information et le rappel à la règle préalablement à la sanction

Enjeu national : « l'alcool au volant »

Pourquoi est-ce un enjeu ?

En France comme dans l'Orne, l'alcool au volant est l'une des deux principales causes d'accidents. Les accidents avec alcool sont deux fois plus graves que les autres accidents.

La part des accidents corporels liés à l'alcool dans l'Orne est supérieure à celle de la France (14% contre 10%). On observe la même tendance sur les accidents mortels (31% contre 29%).

Malgré la mise en oeuvre de dépistages de masse et l'intensification des contrôles, **le nombre d'accidents liés à l'alcool n'a pas diminué au cours des dernières années.**

Quelles sont les principales caractéristiques des accidents avec alcool ou produits stupéfiants ?

Bien que les jeunes soient en nombre les premiers concernés par la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, la part des 25-44 ans impliqués dans des accidents avec de l'alcool est aussi élevée que celle des 14-24 ans (17%). Cette proportion diminue progressivement avec l'âge. Elle demeure significative pour les plus de 65 ans (8%).

Des dépassements importants des limites légales causent les accidents les plus graves. **Dans 84% des accidents liés à l'alcool, le taux d'alcoolémie dépasse le seuil du délit (0,8 g/l de sang).** Il est même supérieur à 1,5g/l dans la moitié des accidents mortels.

Les accidents mortels avec alcool ont lieu majoritairement en rase campagne (82%), notamment sur le réseau secondaire mais aussi dans les agglomérations de moins de 2000 habitants (14%).

Plus de la moitié de ces accidents ont lieu entre 20h et 6h du matin.

Les principaux constats concernant l'alcool et les produits stupéfiants au volant

La consommation moyenne d'alcool par habitant est en baisse, toutefois on observe le développement de consommations extrêmes comme le « binge drinking », notamment dans les milieux les plus jeunes.

Le principe du conducteur désigné commence à être bien connu, notamment en milieu festif, mais souffre encore de nombreuses entorses et exceptions.

L'impact des drogues sur l'accidentologie du département est mal connu. Par ailleurs, les effets de ces substances sur la conduite sont complètement ignorés du grand public.

Les orientations d'actions :

Concernant l'infrastructure :

1/ Poursuivre la politique de suppression des obstacles latéraux

En terme d'information :

2/ Améliorer la connaissance de l'accidentologie liée à l'alcool et développer l'évaluation des actions réalisées (mise en place d'un observatoire de l'alcool au volant)

3/ Améliorer la connaissance des jeunes sur les effets des drogues et notamment du cannabis sur leur capacité à la conduite (développer des outils de communication adaptés au milieu festif et au milieu scolaire)

4/ Renouveler et adapter le discours sur la thématique alcool en fonction des différents publics cibles (jeunes en milieu scolaire, jeunes en milieu festif, parents, milieu associatif, clubs sportifs...)

En terme de formation

5/ Aider les auto-écoles à approfondir la thématique alcool dans le cadre de la formation initiale à la conduite et du BSR (savoir utiliser un éthylotest, connaître les temps de récupération et les effets de l'alcool incompatibles avec la conduite, etc).

6/ Former les intervenants départementaux de sécurité routière sur la problématique de santé publique liée à la consommation excessive d'alcool afin de leur permettre de rendre cohérente les deux politiques.

7/ Informer les directions des entreprises et administrations sur leurs responsabilités et les aider à mettre en place des dispositifs pour dépister et réagir face à ces comportements.

8/ Responsabiliser les vendeurs de boissons et gérants d'établissements en développant le thème du risque routier lié à l'alcool dans les formations des débitants de boisson, notamment lors de l'attribution de la licence IV.

En terme d'éducation

9/ Impliquer les organisateurs et généraliser la mise en place des dispositifs d'information et de contrôle préventif sur les manifestations festives notamment en veillant à ce que l'Etat et ses partenaires soient associés en amont de la manifestation.

10/ Faire rentrer durablement le principe du conducteur désigné dans les habitudes des jeunes, notamment lors des soirées chez des particuliers.

11/ Promouvoir l'auto contrôle qui doit devenir un réflexe pour toutes les tranches d'âge en soutenant les initiatives visant à élargir la diffusion des éthylotests (actions de communication, mise à disposition dans les restaurants, mise en vente dans les grandes surfaces, etc.)

En terme de contrôle-sanction

12/ Développer les stages de sensibilisation dans le cadre des procédures judiciaires.

13/ Favoriser la mise en place de dispositifs anti-démarrage.

14/ Continuer à concentrer les contrôles sur les secteurs et les horaires les plus accidentogènes, notamment les discothèques et les festivals

15/ Expliquer les sanctions encourues pour les conduites sous l'emprise de l'alcool ou de drogues et informer le grand public et en particulier les jeunes sur la sévérité de ces sanctions.

Enjeu national : « 2 roues motorisés »

Pourquoi est-ce un enjeu ?

Les conducteurs de 2 roues motorisés représentent 22% des personnes tuées dans l'Orne alors qu'ils ne constituent que 1 à 2% du trafic.

Parmi ces 2 roues motorisés on distingue les cyclomoteurs qui représentent 13% des blessés et 9% des personnes tuées (contre 7% au niveau national) et les motocyclistes qui représentent 10% des blessés et 13% des tués (contre 19% des tués au niveau national).

Ainsi, non seulement les 2 roues constituent un enjeu de l'accidentologie dans le département mais des actions particulières en direction des cyclomoteurs doivent être menées.

Quelles sont les principales caractéristiques des accidents impliquant un 2 roues motorisé ?

Qu'il s'agisse des motos ou des cyclomoteurs, l'analyse des accidents survenus au cours des 5 dernières années fait ressortir **l'extrême gravité de ces accidents en raison de la vulnérabilité des usagers de 2 roues.**

La part des accidents liés à l'alcool dans les accidents de deux roues se situe dans la moyenne de l'ensemble des accidents de l'Orne.

Les cyclomoteurs représentent 43% des accidents dans les agglomérations de plus de 5000 habitants. Il n'en demeure pas moins que près de 70% des accidents graves se produisent hors agglomération et dans les petites agglomérations.

Les 14-17 ans représentent la moitié des cyclomotoristes blessés et 29% des personnes tuées en cyclomoteur. A contrario, les plus de 60 ans représentent moins de 5% des accidents mais plus du tiers des tués en cyclomoteur.

Les accidents impliquant des motos ont lieu majoritairement hors agglomération et on observe une concentration de ces accidents au printemps et en été ainsi que les week-ends.

80% des accidents de moto impliquent un homme entre 18 et 45 ans. Les plus concernés sont les 25-34 ans (32% des blessés) devant les 18-24 ans (25%) et les 35-44 ans (20%).

Les principaux facteurs d'accidents sont le manque d'anticipation de la part du motocycliste ou de l'automobiliste lors d'une manoeuvre, la vitesse ou le défaut de maîtrise du deux roues (30% des accidents impliquent un motocycliste seul).

Les principaux constats concernant le comportement des usagers de 2 roues motorisés

Avant d'être un moyen de se déplacer, **la moto** est souvent un loisir. On peut toutefois distinguer 3 profils différents parmi les motocyclistes :

- Les motards réguliers qui roulent toute l'année avec une moto et un équipement adapté.

- Les motards moins expérimentés qui roulent plus occasionnellement, principalement au printemps et en été. Ils sont les plus nombreux parmi les victimes d'accidents de motos
- une minorité de motocyclistes qui confondent route et circuit et développent des comportements infractionnistes.

Bien qu'il demeure de très rares exceptions, le port du casque est aujourd'hui rentré dans les habitudes de chaque motard et on observe une amélioration du niveau d'équipement (blousons, gants, bottes...).

Dans un département rural comme l'Orne **le cyclomoteur** est avant tout un outil d'émancipation.

Les cyclomotoristes accordent beaucoup moins d'importance que les motards à leur équipement et à l'entretien de leur véhicule. 1 accident mortel sur 20 est encore lié au non port du casque.

Malgré une politique de contrôle intense, le nombre de véhicules équipés de dispositifs non homologués reste important, notamment chez les jeunes cyclomotoristes.

Le brevet de sécurité routière qui permet aujourd'hui d'accéder à la conduite d'un cyclomoteur est considéré par les jeunes comme une formalité alors qu'il devrait permettre de valider l'acquisition de connaissances et de compétences.

Les orientations d'actions :

Concernant l'infrastructure :

1/ Améliorer la prise en compte des problématiques particulières liées aux 2 roues motorisés dans la conception et l'exploitation des voies (obstacles latéraux, tournes à gauche, mobilier urbain contondant, marquages glissants, nids de poules, etc.). Un lien entre les associations de deux roues d'une part et le Conseil Général et l'Association des Maires de l'Orne d'autre part doit être créé afin de diffuser les bonnes pratiques.

En terme d'information :

2/ Mieux connaître les causes et le partage des responsabilités dans les accidents impliquant un 2 roues motorisé afin de pouvoir informer et sensibiliser les conducteurs de 2 roues et les automobilistes sur les principales causes d'accidents et les erreurs de conduite qu'ils commettent.

3/ Informer sur les risques liés aux modifications non homologuées des cyclomoteurs en insistant notamment sur les conséquences d'un défaut d'assurance en cas d'accident.

4/ Informer les seniors sur les risques liés au cyclomoteur.

En terme de formation

5/ Inciter les motos-écoles à proposer des formations au Brevet Sécurité Routière renforcées (nombre d'heures de pratiques du cyclomoteur plus important et information sur les principaux facteurs d'accidents) et sensibiliser les parents sur son utilité.

6/ Développer les stages de formation et les bilans de compétences pour les motocyclistes ayant de moins de 5 ans de permis.

En terme d'éducation

7/ Développer les actions en lien avec les concessionnaires, les motos-club et les associations de motards qui doivent promouvoir une pratique sécurisée de la moto : entretien du véhicule, équipements de sécurité adaptés, conduite apaisée et partage de la route.

8/ Apprendre aux jeunes à circuler en 2 roues en partageant la route dès leur plus jeune âge.

En terme de contrôle-sanction

9/ Poursuivre le dialogue entre les associations de motards et les forces de l'ordre, notamment au sein d'un groupe de travail deux roues motorisés.

10/ Poursuivre les contrôles ciblés sur le débridage et la conformité des cyclomoteurs, notamment aux sorties des écoles

11/ Intensifier les contrôles alcoolémie en direction des conducteurs de cyclomoteurs (notamment hors agglomération).

Enjeu national : « vitesse et traversée des zones urbanisées »

Pourquoi est-ce un enjeu ?

Les accidents résultent le plus souvent de l'accumulation d'un certain nombre de facteurs, c'est pourquoi il est difficile d'affirmer que la cause d'un accident est la vitesse. Toutefois diverses études nationales et internationales ont montré que **si les usagers respectaient les limitations de vitesse 30% des accidents seraient évités.**

Dans tous les cas la vitesse est un facteur aggravant de l'accident.

Ainsi une diminution des vitesses moyennes permettrait de faire baisser de façon significative le nombre d'accidents et de façon très significative le nombre de blessés graves et de tués.

Une part importante des accidents liés à la vitesse est par ailleurs liée à la multiplication et à l'extension des zones urbanisées le long des routes départementales ornaies, créant des situations accidentogènes entre les usagers en transit qui ne respectent pas les limitations de vitesse et les riverains qui possèdent des accès directs sur la RD.

Quels sont les principales caractéristiques des accidents liés à la vitesse ?

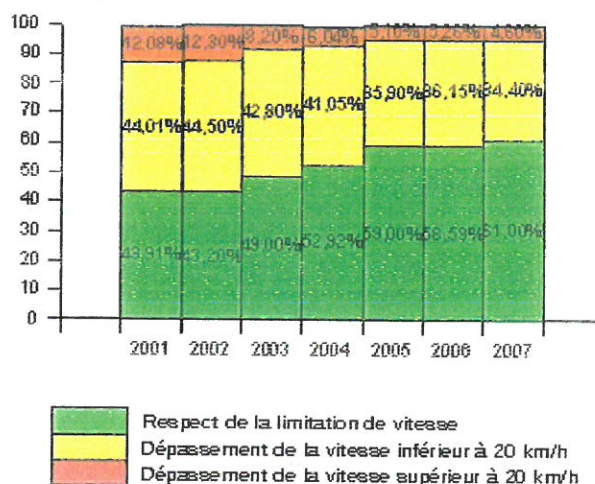
A des vitesses élevées, le conducteur dispose de moins de temps pour traiter les informations et prendre la bonne décision, par ailleurs son champ de vision se rétrécit. La vitesse entraîne aussi une augmentation de la distance d'arrêt et réduit les possibilités d'éviter l'accident. Enfin les risques de perte d'adhérence et de perte de contrôle augmentent avec la vitesse.

Bien que les voitures actuelles soient nettement mieux équipées pour protéger les occupants en cas d'accident, **la violence du choc est proportionnelle au carré de la vitesse.**

Les accidents survenant dans la traversée des zones urbanisées sont principalement liés à des problèmes d'insertion ou de tourne à gauche sur des accès riverains, des dépassements dangereux ou des déplacements de piétons ou de cyclistes le long de la RD.

Les principaux constats concernant la vitesse et les traversées des zones urbanisées

On observe depuis 2002 et l'installation des premiers radars automatiques en France puis dans l'Orne une baisse considérable des vitesses pratiquées. Cette baisse est encore plus sensible pour les grands excès de vitesse.



La part des usagers en infraction à la vitesse sur les routes limitées à 90km/h dans l'Orne est passée de 56% en 2001 à 39% en 2007.

Dans les accidents liés à la vitesse étudiés, trois motifs permettent d'expliquer le comportement infractionniste : La mauvaise perception de l'environnement par l'usager qui ne comprend pas la limitation de vitesse, les contraintes de temps personnelles ou professionnelles, un certain goût personnel pour la vitesse.

La multiplication des accidents et des démarches de riverains habitant dans des hameaux ou des entrées d'agglomérations étendues le long des routes départementales a entraîné une prise de conscience des pouvoirs publics. Cependant certaines collectivités développent ou créent encore de telles zones en raison d'opportunités foncières et d'économie sur la création de voies nouvelles.

Les orientations d'actions :

Concernant l'infrastructure :

1/ limiter le développement linéaire des hameaux ou l'extension des agglomérations le long des routes départementales en interdisant la création d'accès directs et en favorisant la suppression et l'aménagement des accès existants

2/ Concevoir des aménagements cohérents et favorisant des conduites intuitives

3/ Mener une politique de mise en cohérence des limitations de vitesse et de sa signalisation, notamment dans les traversées de zones urbanisées

4/ Poursuivre la politique de suppression des obstacles latéraux

En terme d'information :

5/ Informer le grand public sur les conséquences de la vitesse en terme d'accidentalité et porter un discours clair sur l'efficacité du contrôle sanction automatique et l'utilisation du produit des amendes.

6/ Promouvoir les plans de prévention du risque routier au sein des entreprises, des services de l'État et des collectivités locales.

En terme de formation

7/ Promouvoir l'éco-conduite (conduite rationnelle, économique et préventive) en direction du grand public et des entreprises en partenariat notamment avec les auto-écoles.

En terme d'éducation

8/ Promouvoir les dispositifs permettant d'amener les automobilistes à réfléchir sur leur pratique en matière de vitesse (panneau indicateur de vitesse, feu vert récompense...)

En terme de contrôle-sanction

9/ Poursuivre le déploiement du contrôle sanction automatique sur le réseau principal.

10/ Créer un observatoire des vitesses permettant aux forces de l'ordre de mieux cibler les horaires et les lieux de contrôle en fonction des comportements des usagers.

11/ Développer les partenariats entre la CRAM, les contrôleurs des transports terrestres et les forces de l'ordre pour intervenir auprès des entreprises dont des employés ont été contrôlés en infraction avec la vitesse.

Enjeu local: « les seniors »

Pourquoi est-ce un enjeu ?

Sur la période d'étude **les seniors représentent plus du quart des personnes tuées sur nos routes** contre moins d'un cinquième au niveau national.

Cet écart est en partie lié à la population vieillissante de l'Orne dont 20% des habitants ont plus de 65 ans (contre 16% en France) mais il est surtout lié au caractère rural du département dans lequel, faute de réelles alternatives, l'autonomie des seniors est souvent liée à la poursuite de la conduite. Cette tendance est amplifiée par la disparition des services dans les petites agglomérations.

La problématique des déplacements des seniors dans le département constitue donc un enjeu en matière de sécurité routière mais revêt aussi un caractère social important.

Quelles sont les principales caractéristiques des accidents impliquant des seniors ?

85% des accidents mortels impliquant un senior ont lieu entre 10h et 19h.

On peut mettre en avant deux scénarii représentatifs d'accidents impliquant des seniors en tant que conducteurs :

-Accidents hors agglomération à une intersection avec une perte de priorité (mauvaise prise d'information et manque de dextérité dans l'exécution des manoeuvres)

-Accidents liés à la complexification des infrastructures, à la multiplicité des informations à recueillir et à la pression générée par les autres conducteurs sur les seniors.

Dans 22% des accidents mortels, les seniors sont des piétons qui se déplaçaient en agglomération (88%) et qui traversaient la chaussée à proximité d'un passage piétons. Dans un cas sur quatre le véhicule qui les a percutés était un Poids Lourd.

Contrairement aux autres tranches d'âge, les femmes de plus de 65 ans sont presque autant impliquées dans les accidents de la route que les hommes.

Alors qu'ils représentent 13% de l'ensemble des accidents, les accidents avec alcool ne représentent que 8% des accidents des seniors.

Les principaux constats concernant les seniors

Les distances annuelles parcourues par les seniors et la longueur des trajets réalisés baissent avec l'âge. **Les seniors conduisent de préférence sur les trajets qu'ils connaissent bien et se sentent mal à l'aise dans un certain nombre de situations (grandes agglomérations, autoroutes, carrefours giratoires, conduite de nuit, créneaux de dépassement, démarrage en côte...).** Ils conduisent dans l'ensemble moins vite que les autres usagers.

Sur la plupart du territoire ornaïse les transports en commun ne constituent pas une réelle alternative à la voiture. L'arrêt de la conduite par un senior est donc perçue comme la fin de l'autonomie (dans beaucoup de situations un seul senior au sein du couple conduisait) et de ce fait n'est que rarement abordée au sein du couple ou avec les enfants. Dans l'absence de règlements précis sur ce sujet et sauf contre-indication médicale claire, les médecins ont des difficultés à aborder avec leurs patients ce sujet qui les oblige à engager leur responsabilité en interdisant ou en autorisant la conduite.

Lorsqu'ils se déplacent à pied les seniors sont particulièrement vulnérables : ils se déplacent plus lentement, ont une perception diminuée de leur environnement (baisse de l'ouïe et de la vue) et se remettent plus difficilement d'un choc ou d'une chute.

Une part importante des seniors est fédérée au sein d'associations ou de clubs tels les clubs de la Fédération Départementale des aînés ruraux qui regroupent 16000 adhérents.

Les orientations d'actions :

Concernant l'infrastructure :

1/ Promouvoir la prise en compte des seniors dans l'aménagement de l'espace public par les collectivités territoriales et informer les seniors sur l'utilisation de ces aménagements : cheminements accessibles aux personnes à mobilité réduite, passage piétons avec des feux à déclenchement manuel.

2/ Veiller à la simplicité et à la lisibilité des infrastructures et des informations fournies à l'usager, notamment dans le cadre de chantiers temporaires.

En terme d'information :

3/ Impliquer les élus correspondants sécurité routière dans l'organisation des actions d'information et de sensibilisation des seniors en partenariat avec les clubs et les associations locales.

4/ Inclure dans les actions d'information des seniors les thématiques liées à l'alcool, aux médicaments incompatibles avec la conduite (en faisant intervenir des médecins), aux cyclomoteurs et aux angles morts des poids lourds.

5/ Sensibiliser les responsables locaux sur la problématique des déplacements des seniors et la disparition d'un certain nombre de services de proximité.

6/ Promouvoir les dispositifs de transport à la demande et le co-voiturage auprès des collectivités territoriales et des seniors.

En terme de formation

7/ Développer les audits de conduite et les séances théoriques et pratiques de remise à niveau en partenariat avec les auto-écoles.

8/ Promouvoir la boîte automatique qui permet aux seniors de se concentrer sur leur environnement plutôt que sur des aspects techniques de la conduite, notamment aux intersections.

En terme de contrôle-sanction

9/ Eu égard aux statistiques (6 accidents mortels de seniors seuls en cause), porter une attention particulière aux seniors dans le cadre des contrôles routiers.

Enjeu local: « le risque routier professionnel »

Pourquoi est-ce un enjeu ?

Le risque routier professionnel porte à la fois sur les trajets domicile-travail et sur les déplacements en mission.

Dans l'Orne, près d'un tiers des usagers impliqués dans un accident se déplaçaient dans un cadre professionnel (19% lors d'un trajet domicile-travail et 11% dans le cadre d'une mission).

Avec 55% des accidents mortels du travail, les accidents de la route constituent la première cause d'accident mortel au travail et doivent, à ce titre, faire l'objet d'une approche particulière.

Le milieu professionnel est l'un des principaux lieux d'acquisition des habitudes de conduite et du comportement sur la route et doit donc permettre de promouvoir les bonnes pratiques.

Quels sont les principales caractéristiques des accidents liés aux déplacements professionnels ?

Le nombre d'accidents de la route dans le cadre de déplacements professionnels n'a baissé entre 2002 et 2006 que de 3,8% pour les trajets domicile-travail et 2,5% pour les accidents en mission alors que l'accidentalité dans l'Orne a baissé de 10% par an sur cette période.

Les jeunes entre 18 et 24 ans représentent 29% des personnes tuées et 25% des blessés alors qu'ils ne représentent que 12 à 13% des salariés dans le département. Il s'agit en particulier de jeunes en apprentissage par alternance ou au sein de structures comme les Maisons Familiales Rurales.

Si l'on s'intéresse aux accidents mortels au cours d'un trajet domicile travail il en ressort qu'ils ont lieu très majoritairement hors agglomération (89%), impliquent le plus souvent un homme (95%) entre 20 et 30 ans (50%) qui conduisait un VL (60%) ou un deux roues (40%). Dans la moitié des accidents la vitesse est en cause.

Les principaux constats concernant le risque routier professionnel

Depuis plusieurs années, les distances entre le domicile et le lieu de travail augmentent et prennent une place de plus en plus importante dans la journée de travail.

Les jeunes salariés précaires et en particulier les intérimaires disposent souvent de véhicules anciens et insuffisamment entretenus peu adaptés aux déplacements qu'ils réalisent pour se rendre sur leur lieu de travail.

Les Véhicules Utilitaires Légers, traditionnellement utilisés dans le Bâtiment, ont connu un très fort développement au cours des dix dernières années. Ils représentent en particulier une alternative plus souple et plus rapide pour les transporteurs et le secteur de la messagerie car ils ne font pas l'objet des mêmes contraintes sur la formation des chauffeurs, sur les temps de repos et sur les limitations de vitesse. Cela se traduit par une augmentation très nette des accidents impliquant ces véhicules peu équipés (ABS, airbags, etc.) et souvent en surcharge ou avec des charges mal arrimées.

Dans l'Orne les convois agricoles sont nombreux et génèrent, en raison du différentiel de vitesse avec les autres usagers, un certain nombre d'accidents rendus très graves par la présence sur ces véhicules d'équipements saillants et extrêmement durs (barres de coupe, godets...)

Les orientations d'actions :

Concernant l'infrastructure :

1/ Concevoir des aménagements tenant compte des besoins de tous les usagers et notamment des Poids Lourds (giratoires suffisamment larges, zones de livraisons, aire de repos suffisamment nombreuses, stationnement pour le co-voiturage).

En terme d'information :

2/ Décliner les chartes nationales de prévention du risque routier signées avec les branches professionnelles afin de mobiliser le niveau départemental.

3/ Promouvoir l'entretien, l'aménagement et l'équipement des Véhicules Utilitaires Légers (arrimage des charges, ABS,) et sensibiliser les loueurs de VUL pour qu'ils mettent en place des actions spécifiques sur l'utilisation par les particuliers des VUL (problèmes de surcharges notamment)

4/ Sensibiliser les transporteurs aux risques liés aux hauteurs excessives de chargement

5/ Promouvoir auprès des administrations et entreprises les plans de déplacement qui permettent de réduire l'exposition au risque routier des agents lors de leurs déplacements domicile-travail

En terme de formation

6/ Promouvoir et mettre en place des formations spécifiques pour les utilisateurs de VUL

7/ Inciter les coopératives et exploitations agricoles à mettre en place des démarches globales de prévention du risque routier intégrant notamment une formation sur les règles de circulation spécifiques relatives aux engins agricoles (vitesse, signalisation du gabarit, dépose ou position des outils portés amovibles, signalisation de leurs chantiers d'exploitation, remise en état de la chaussée , etc.). Rendre cette formation systématique pour les nouveaux entrants dans la profession.

En terme d'éducation

8/ Faire comprendre aux jeunes en apprentissage dans les CFA que la conduite fait partie de l'acte de travail en intégrant notamment la sécurité des déplacements domicile-travail et domicile-entreprise dans le cadre des projets d'établissements.

9/ Développer la prise en compte de l'activité de conduite dans le suivi médical.

10/ Promouvoir auprès des sociétés d'intérim la mise en place d'actions de réduction de l'exposition au risque routier des intérimaires, notamment par l'incitation, lors de la signature du contrat, à la réalisation d'un entretien du véhicule chez un professionnel.

En terme de contrôle-sanction

11/ Intensifier les contrôles sur les surcharges et l'entretien des VUL

