

Direction
Départementale de
l'Équipement et de
l'Agriculture de
Seine Maritime

Coordination
Sécurité
Routière

Les rapports

Document Général d'Orientations pour la Sécurité Routière du département de la Seine- Maritime 2008-2012

Décembre 2009



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction départementale de
l'équipement et de
l'agriculture
Seine-Maritime

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer
Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche

Historique des versions du document

| Version | Date | Auteur | Commentaires |
|---------|-----------------|---|--|
| V1 | 10 juillet 2009 | Karine Ladiray-Gonçalves et Sébastien Trejbal | |
| V2 | 1 octobre 2009 | Sébastien Trejbal | |
| V3 | 3 novembre 2009 | Cristofe Pascale | Suite à la réunion du 3/11/2009 entre M. J-P Lucas du Conseil Général, M. J-C Bouvier (préfecture de Seine-Maritime, le chapitre 5 a été amendé et une annexe ajoutée. |

Affaire suivie par

Sébastien Trejbal – DDE 76/ SSER /BST

Tél. 02 35 58 53 55, fax 02 35 58 56 03

Mél. Sebastien.trejbal@equipement-agriculture.gouv.fr

Référence Intranet

sans objet

Sommaire

| | |
|---|------------------|
| Préambule..... | <u>4</u> |
| 1 Présentation du département de la Seine-Maritime..... | <u>5</u> |
| 1 Structure administrative et population..... | <u>5</u> |
| 2 Réseau routier et parc automobile..... | <u>6</u> |
| 2 Démarche d'élaboration dans le département..... | <u>6</u> |
| 1 Instances..... | <u>6</u> |
| 2 Démarche d'élaboration..... | <u>6</u> |
| 3 Planning..... | <u>7</u> |
| 3 Présentation de l'accidentologie du département et étude des enjeux..... | <u>7</u> |
| 1 Accidentologie générale..... | <u>7</u> |
| 2 Répartition selon les enjeux..... | <u>8</u> |
| 2-1 : Enjeu 1 : Les deux-roues motorisés..... | <u>8</u> |
| 2-2 : Enjeu 2 : La population jeune..... | <u>8</u> |
| 2-3 : Enjeu 3 : Les substances psychoactives..... | <u>8</u> |
| 2-4 : Enjeu 4 : Les fautes de comportement..... | <u>9</u> |
| 2-5 : Enjeu 5 : La vitesse..... | <u>9</u> |
| 3 Autres points spécifiques locaux..... | <u>10</u> |
| 4 Méthodologie d'élaboration du DGO | <u>10</u> |
| 1 Approfondissement et hiérarchisation des enjeux..... | <u>10</u> |
| 2 Résultats des groupes de travail..... | <u>11</u> |
| 5 Les orientations d'actions..... | <u>12</u> |
| 6 Les objectifs chiffrés..... | <u>13</u> |
| 7 Suivi et évaluation du DGO..... | <u>13</u> |
| 1 Les indicateurs..... | <u>13</u> |
| 2 Suivi et évaluation..... | <u>13</u> |
| 3 La déclinaison du DGO en PDASR..... | <u>14</u> |

ANNEXES

Annexe 1 : proposition de déclinaisons des orientations du DGO en actions

Annexe 2 : étude sur CETE sur les enjeux en Seine-Maritime

Annexe 3 : comptes-rendus COPIL et groupes de travail

Préambule

Le Président de la République en faisant de la lutte contre l'insécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat, a engagé une mobilisation nationale et souhaité un programme d'actions permettant une véritable rupture dans la lutte contre ce fléau pour notre société.

Le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint s'est fixé pour objectif de réduire le nombre de morts sur les routes à moins de 3000 en 2012 (4 500 en 2007).

Le comité interministériel pour la sécurité routière du 13 février 2008 a décidé de prendre des mesures pour diminuer à l'horizon 2012 :

- l'exposition des jeunes : diviser par trois le nombre de jeunes tués,
- l'exposition des 2RM : diviser par deux le nombre d'accidents mortels,
- faire reculer le facteur alcool : diviser par deux le nombre d'accidents,
- faire reculer le facteur vitesse : réduire la vitesse moyenne de circulation.

Le Document Général d'Orientations (DGO) de la Seine-Maritime s'inscrit dans ce contexte. Il a pour objectif de fixer, pour le département de la Seine-Maritime, les enjeux et les orientations d'actions pour la sécurité routière pour la période 2008-2012. Il définit les axes prioritaires de la sécurité routière en concertation entre l'Etat, le Conseil Général de la Seine-Maritime et les principales collectivités du département. Le DGO aura pour double objectif de réduire le nombre de victimes des accidents de la route dans le département et par conséquent de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux.

Les signataires valident le présent document, et s'associent, totalement ou en partie, aux orientations d'actions en fonction de leurs domaines de compétence. Chacun dans ces prérogatives par ses actions participera à l'obtention des objectifs chiffrés et ainsi à la réduction du nombre de tués sur les routes du département.

Le DGO sera décliné chaque année dans le cadre du Plan Départemental d'Actions pour la Sécurité Routière (bilan des actions, gain en matière d'accidentologie, détermination des actions).

1 Présentation du département de la Seine-Maritime

1 Structure administrative et population

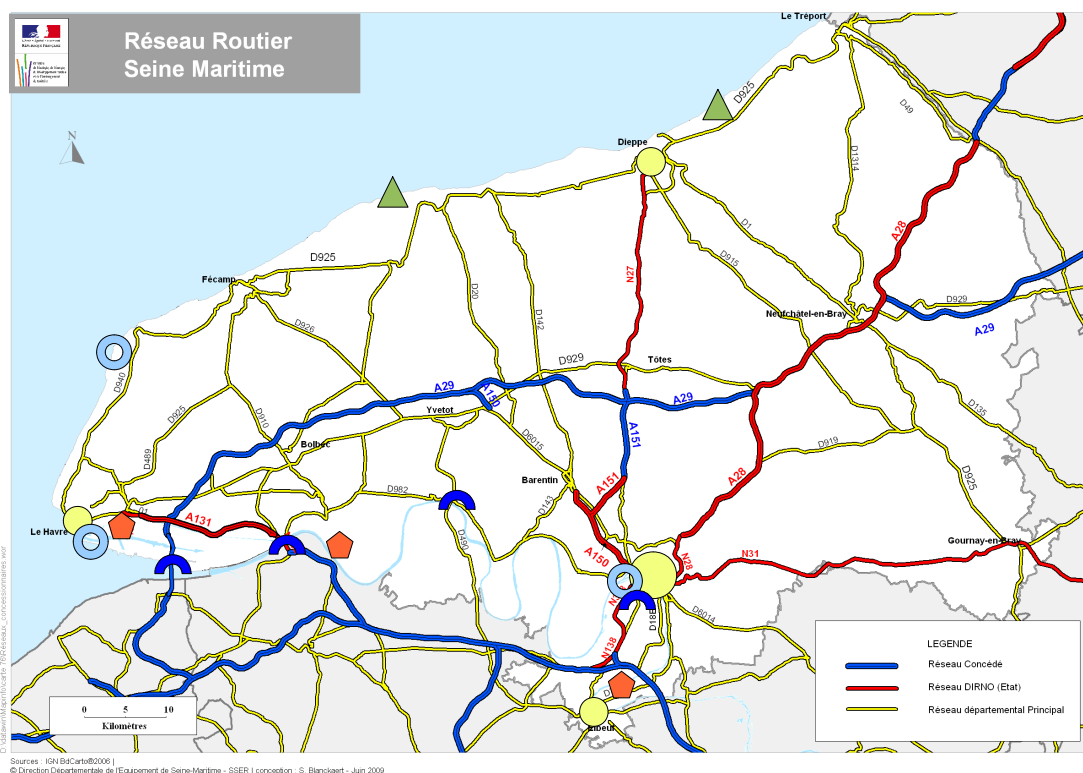
Le département de la Seine-Maritime s'étend sur une superficie totale de 6 278 km², soit un peu plus de la moitié de la région Haute-Normandie. Au recensement de 2006, la Seine-Maritime comptait 1 243 830 habitants soit près de 67% de la population Haut-Normande. La densité de population s'élève à 198 habitants/km² (115 hab./km² pour la France métropolitaine).

Le département de la Seine-Maritime compte quatre agglomérations importantes représentant près de 62% de la population seinomarine.

- Rouen : 411 721 habitants dont 110 276 pour la ville seule. La particularité de l'agglomération est la part relative de la ville centre (27%),
- Le Havre : 250 062 habitants dont 183 900 pour la ville seule. L'agglomération Havraise concentre sur son territoire des pôles économiques importants (pétrochimie, Port 2000, centrale thermique ...),
- Elbeuf : 56 892 habitants. Agglomération limitrophe de l'agglomération rouennaise ayant sur son territoire un pôle industriel important (Renault/fonderie Cléon, entreprise pharmaceutique),
- Dieppe : 54 645 habitants : activités marine, industrielle et touristique.

En dehors de ces grandes agglomérations, le département de la Seine-Maritime possède des pôles d'activités économiques importants : 2 centrales nucléaires (Penly et Paluel), des complexes pétrochimiques (Gonfreville-l'Orcher et Notre-Dame-de-Gravenchon), deux grands ports maritimes (Le Havre et Rouen) et un port minéralier (Antifer).

Enfin, la Seine-Maritime est également une interface entre le littoral haut-normand et les départements limitrophes. Cette situation géographique spécifique concentre un nombre important de flux routiers, notamment à vocation économique.



- Principale agglomération
- Centrale nucléaire
- Activité automobile et/ou pétrochimique
- Grande infrastructure portuaire
- Ouvrage d'art important

2 Réseau routier et parc automobile

Le département de la Seine-Maritime possède sur son territoire un réseau routier dense permettant de desservir qualitativement l'ensemble de sa superficie, de ses activités économiques et touristiques. Ce maillage se décompose comme suit :

- 230 km d'autoroutes,
- 114 km de routes nationales,
- 6 600 km de routes départementales.

Enfin, le parc de voitures de tourisme comptait, au 1^{er} janvier 2008, 698 317 véhicules¹. Ce chiffre place le département au 7^{ème} rang en terme de nombre de véhicules.

L'ensemble de ces caractéristiques génèrent des déplacements denses sur le réseau routier du département. Cette mobilité à dominance routière constitue un risque potentiel relativement élevé, malgré un réseau routier de qualité.

2 Démarche d'élaboration dans le département

Pour élaborer le Document Général d'Orientations, les services de l'Etat se sont très fortement appuyés sur le guide méthodologique daté de juillet 2008, intitulé « *Établissement du Document Général d'Orientations 2008-2012* » et rédigé par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

1 Instances

L'animation générale du DGO est assurée conjointement par le Chef de projet de la Sécurité Routière (Directeur de Cabinet du Préfet) et la Coordination sécurité routière (DDEA 76).

Le DGO s'appuie sur deux instances :

- le **Comité de pilotage (COPIL)** : avait en charge de valider les travaux des groupes de travail (identification et hiérarchisation des enjeux, orientations d'actions). Il est composé de représentants des administrations, des collectivités locales, des forces de l'ordre et des professionnels du risque routier,
- les **groupes de travail** : avaient pour mission d'élaborer le contenu du DGO et d'apporter les éléments permettant la prise de décision du comité de pilotage. Ces groupes de travail ont été constitués, entre autres, par des représentants d'administrations (DDEA, Forces de l'ordre, Éducation Nationale, Justice ...), d'experts, de professionnels du risque routier (CRAM, MSA ...), de gestionnaires de voirie (Conseil Général, Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest) et de représentants d'usagers de la route.

2 Démarche d'élaboration

Une **étude de hiérarchisation des enjeux** à l'échelle du département a été réalisée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Normandie Centre à l'automne 2008 sur la base du bilan accidentologique 2003-2007.

Cette étude a été validée par le **COPIL** du 3 décembre 2008 (cf. annexe 2). L'ensemble des partenaires ont hiérarchisé les enjeux de la sécurité routière pour lesquels cinq groupes de travail thématiques ont été créés. Les enjeux nationaux ont été repris dans leur intégralité auxquels a été ajouté un enjeu local. Ces derniers ont été hiérarchisés par ordre de priorité comme suit :

- enjeu les deux roues motorisés,
- enjeu les jeunes,
- enjeu les substances psychoactives,
- enjeu les fautes de comportements (enjeu local),
- enjeu la vitesse.

¹ Sources : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer

Les groupes de travail se sont réunis 3 fois (cf. annexe 3). Ces réunions se sont déroulées durant le premier semestre 2009 avec pour objectifs :

- de partager l'enjeu,
- d'approfondir l'enjeu,
- de décliner les orientations d'actions et de fixer les objectifs chiffrés de réduction du nombre de tués.

Un comité de pilotage intermédiaire a eu lieu le 14 avril 2009 pour établir un état d'avancement du processus et pour valider les travaux des différents groupes de travail.

Enfin, un COPIL a eu lieu le 3 juillet 2009 pour valider et acter les orientations d'actions proposées par les différents groupes de travail.

La rédaction du présent document a eu lieu courant de l'été 2009 et le DGO a été signé par les différents partenaires intéressés en décembre 2009.

3 Planning

Dès le début de la démarche, un planning prévisionnel d'élaboration du DGO a été établi. Il est à noter que la mobilisation et le travail fourni par l'ensemble des participants a permis de respecter ce dernier.

| | 12/08 | 2009 T1 | | 2009 T2 | | 2009 T3 | | |
|------------------|----------|-------------|----------|--------------|-------------|----------|---------------|-------|
| | | 1er trim 09 | 04/09 | Avril-mai 09 | Mai-juin 09 | 07/09 | Juill-aout 09 | 12/09 |
| COPIL n°1 | 03/12/08 | | | | | | | |
| GT réunion n°1 | | | | | | | | |
| COPIL n°2 | | | 14/04/09 | | | | | |
| GT réunion n°2 | | | | | | | | |
| GT réunion n°3 | | | | | | | | |
| COPIL °3 | | | | | | 03/07/09 | | |
| Rédaction DGO | | | | | | | | |
| Signature du DGO | | | | | | | | |

3 Présentation de l'accidentologie du département et étude des enjeux

L'étude réalisée par le CETE Normandie et présentée lors du Comité de pilotage du 3 décembre 2008 avait pour objectif de dresser un bilan de l'accidentologie du département de la Seine-Maritime sur la période 2003-2007 et d'en faire émerger les enjeux selon les recommandations du « guide méthodologique pour l'établissement du DGO 2008-2012 ». Cette étude a permis d'examiner les quatre orientations nationales et de déterminer le(s) enjeu(x) local(aux) en matière de sécurité routière. Cette étude figure en annexe 2 du présent document.

1 Accidentologie générale

A l'image du bilan accidentologique national, celui de Seine-Maritime fait apparaître une baisse du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés (hospitalisés et non hospitalisés) sur la période concernée. Les diminutions les plus importantes des accidents corporels ont été enregistrées en 2003 avec -33% et en 2004 avec -15,4%. Cette réduction a eu un impact très fort sur le nombre de tués, puisque ce dernier a baissé en 2004 de 21,2% et en 2005 de 10,8%.

A contrario, l'année 2007 a fortement contrasté avec les années précédentes puisque que les données correspondantes montrent un accroissement important du nombre des tués (+20,9%). A noter que le nombre total d'accidents est resté stable mais que le nombre d'accidents mortels s'est accru de 15,6%. Il semblerait que cette tendance soit un épiphénomène dans la courbe de décroissance puisque les chiffres de l'année 2008 (chiffres non validés à ce jour) ont amorcé une baisse.

2 Répartition selon les enjeux

2-1 : Enjeu 1 : Les deux-roues motorisés

Sur la période 2003-2007, on recense 127 tués parmi les 2 roues motorisés. En moyenne sur la période de l'étude, ces usagers représentent :

- 14 % des usagers de la route,
- 28,3 % des tués,
- 30,5 % des blessés.

Sur le département, la proportion de ces usagers impliqués dans un accident demeure importante. Après avoir connu une baisse en 2003, cette tendance s'est stabilisée pour atteindre 42,3% en 2007.

Ces chiffres sont significativement supérieurs aux valeurs nationales, particulièrement pour les 18-24 ans. En outre, si le nombre total d'accidents diminue, le nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé reste stable en France ou augmente en Seine-Maritime. De fait, la proportion des deux-roues motorisés dans le bilan accidentologique est en augmentation. Parmi les deux-roues motorisés, les valeurs accidentologiques concernant les cyclomoteurs sont nettement supérieures aux proportions nationales.

L'accidentologie des 2 roues motorisés est très significative sur le département et la proportion du nombre de tués de ces usagers est nettement supérieure à la moyenne nationale. De même, la proportion entre la part des tués et le nombre d'utilisateurs reste significativement élevée.

Les deux roues motorisés sont donc un enjeu local en termes d'accidentologie.

2-2 : Enjeu 2 : La population jeune

Sur la période 2003-2007, on recense 132 tués parmi les 15-24 ans :

- 19,7 % dans la classe d'âge 15-17 ans,
- 80,3 % dans la classe d'âge 18-24 ans.

Les 15-24 ans ne représentent que 14% de la population totale de la Seine-Maritime mais 30% des tués. Les jeunes ont 2,64 fois plus de risque d'avoir un accident grave que le reste de la population.

Il est à noter que les 18-24 ans sont impliqués dans 41% des accidents en intersection (34,2% au plan national) dans lesquels ils sont responsables dans 43% des cas.

En ce qui concerne les moins de 14 ans, ils ne représentent que 3,2% des accidents en intersection (28 accidents) mais en sont les responsables dans 62% des cas.

Les valeurs départementales sont statistiquement supérieures aux valeurs nationales. La part des victimes graves chez les jeunes demeure sur-représentée vis-à-vis de l'ensemble des victimes graves.

Pour ces usagers, le risque d'avoir un accident est élevé.

Par conséquent, l'enjeu « jeune » est encore plus marqué en Seine-Maritime qu'au niveau national.

2-3 : Enjeu 3 : Les substances psychoactives

La proportion d'accidents impliquant un conducteur alcoolisé en Seine-Maritime est en augmentation sur la période 2003-2007. En 2007, près de 25% des tués sur la route en Seine-Maritime le sont dans un accident avec conducteur alcoolisé. Compte tenu de la proportion de taux d'alcoolémie indéterminé (40%) dans les accidents mortels, il est possible que ce chiffre de 25% soit fortement sous-estimé. Une étude du CETE portant sur 78 procès-verbaux d'accidents mortels tirés aléatoirement entre 2006 et 2007 en Seine-Maritime montre que la proportion d'accidents mortels avec présence d'alcool est de 33%.

Seules 2,4% des personnes contrôlées en 2007 ont un taux d'alcoolémie positif mais ces personnes sont impliquées dans 25% à 33% des accidents mortels, ce qui montre un fort sur-risque d'accident pour les personnes alcoolisées.

La proportion d'accidents impliquant un conducteur alcoolisé en Seine-Maritime est en augmentation sur la période 2003-2007. En 2007, près d'un quart des tués sur la route le sont dans un accident avec conducteur alcoolisé. La part relative à l'accidentologie en présence de stupéfiants reste également importante. Sur la période 2005-2007² le rapport nombre de tués/nombre d'accidents en présence d'alcool ou de stupéfiants était de 0,33 lors de consommation de drogue. Sur la même période, ce rapport était de 0,14 pour la consommation d'alcool.

Tout comme au niveau national, la lutte contre le phénomène d'absorption de produits alcoolisés ou de stupéfiants par les usagers de la route demeure un enjeu local. La récente évolution des pratiques et des processus de détection de la consommation de stupéfiants nécessite d'approfondir la connaissance sur cette problématique.

2-4 : Enjeu 4 : Les fautes de comportement

Bien que le lien entre l'accident et la faute comportementale soit parfois difficile à réaliser, force est de constater la multiplicité de comportements « à risque » par les usagers de la route. Entre 2003 et 2007, sur 6132 accidents corporels, 3997 sont relevés avec infractions, soit 65,2%. Si l'on considère certaines de ces infractions identifiées comme fautes de comportement, on retrouve ces dernières dans 1043 accidents. Dans ce cadre, les fautes comportementales sont présentes dans 17% des accidents corporels.

La faute comportementale peut être définie de la façon suivante : faute intentionnelle, a priori ou a posteriori, qui met en danger la vie d'autrui et la sienne. Entre 2003 et 2007, près de 20% des accidents corporels étaient liés à une faute comportementale (notamment le refus de priorité et le non-respect du feu rouge).

Bien qu'il soit difficile de mesurer l'impact précis des fautes de comportement dans un accident corporel, ces dernières peuvent amener, dans certains cas, l'usager dans une situation accidentogène. Il apparaît donc nécessaire que ces comportements à risque soient traités dans le cadre du DGO.

2-5 : Enjeu 5 : La vitesse

Les accidents corporels liés à une vitesse excessive ou inadaptée sont difficilement identifiables. Il y a peu d'éléments quantitatifs disponibles pour déterminer la part imputable à la vitesse dans les victimes de la route. Toutefois, il demeure vraisemblable que la vitesse est un facteur aggravant en situation d'accident.

Cependant d'après l'analyse des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC), le facteur vitesse intervient manifestement dans 13% des accidents corporels. Cette part s'accroît dans le cas d'un accident mortel. En effet, l'analyse des procès-verbaux sur la période 2006-2007 fait apparaître que le facteur vitesse intervient dans 25% des cas.

Le rapport de juillet 2006 de l'**Observatoire des comportements de la Région Haute-Normandie** a mis en avant une modification du comportement des haut-normands sur cette problématique. En effet, on peut noter une baisse du taux d'infraction moyen entre la période 2000/2002 et 2003/2005 : - 22%. Cette baisse concerne notamment les « grands excès de vitesse ». Il est à noter que cette baisse très sensible est liée entre autres à la mise en place des contrôles sanctions automatisés (fixes ou mobiles) et aux différentes opérations de communication.

Les données issues de l'Observatoire des comportements de Haute-Normandie mettent en exergue une baisse générale des vitesses pratiquées par l'ensemble des usagers entre 2002 et 2005. Malgré cela, sur le département de la Seine-Maritime, le nombre d'infractions constatées n'a cessé d'augmenter par rapport à la période 2003 - 2005 (entre 2006 et 2008 + 29,9%)

Les comportements liés à la vitesse s'améliorent mais demeurent encore très souvent présents lors des accidents. Pour cela, l'enjeu « vitesse » constitue un enjeu local au même titre qu'un enjeu national.

² les dépistages de stupéfiants sont renseignés dans les fichiers BAAC depuis 2005

3 Autres points spécifiques locaux

Outre les informations apportées ci-dessus, il ressort de l'étude d'enjeux réalisée par le CETE Normandie (cf. annexe 2) les éléments suivants :

- le nombre de tués dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants est significativement plus élevé que la référence nationale (10% contre 5%). Les agglomérations de Rouen et du Havre concentrent 27% des accidents de la Seine-Maritime. 30,5% des tués le sont à l'intérieur de ces agglomérations et où l'on constate également une sur-représentation du nombre de blessés avec 85,3%,
- 20% des accidents se produisent sur chaussée mouillée ce qui représente 23% des tués (contre respectivement 16 et 18% au niveau national),
- 75% des accidents en Seine-Maritime se produisent sur une route bidirectionnelle, ce qui représente 84% des tués,
- 54% des accidents en Seine-Maritime impliquent un conducteur ayant son permis de conduire depuis moins de 2 ans, ce qui met en évidence le rôle de l'inexpérience au volant,
- 52% des tués parmi les piétons concernent des personnes de plus de 65 ans.

4 Méthodologie d'élaboration du DGO

L'élaboration du DGO peut-être scindée en deux grandes phases :

- approfondissement et hiérarchisation des enjeux,
- définition des orientations.

1 Approfondissement et hiérarchisation des enjeux

Sur la base de l'étude du CETE Normandie et à partir de l'expérience des membres des groupes de travail, ces derniers avaient pour objectif de comprendre au mieux les dysfonctionnements dans le système homme-véhicule-environnement ayant conduit à un accident et d'en déduire leurs impacts dans les accidents.

L'apport des différents participants des groupes de travail et des approfondissements réalisés par le CETE ont permis de :

- cerner au mieux ce système complexe,
- extraire les facteurs de risque,
- mesurer le niveau de responsabilité de chaque composant de l'accidentologie.

Ce travail préparatoire a permis d'une part de mesurer l'impact des enjeux nationaux sur l'accidentologie locale et de hiérarchiser les enjeux d'autre part. Des sous-enjeux ont pu être identifiés.

2 Résultats des groupes de travail

La hiérarchisation des sous-enjeux a nécessité la mise en place de 2 réunions des groupes de travail :

| Groupes de travail | Réunion 1 | Réunion 2 |
|------------------------------|-----------------|---------------|
| 2 roues motorisés | 2 février 2009 | 30 mars 2009 |
| Les jeunes | 12 février 2009 | 9 avril 2009 |
| Les substances psychoactives | 20 février 2009 | 17 avril 2009 |
| Les fautes de comportement | 13 mars 2009 | 6 mai 2009 |
| La vitesse | 17 mars 2009 | 14 mai 2009 |

Le travail des groupes de travail a permis d'aboutir aux résultats suivants :

- **Hiérarchisation des sous-enjeux du groupe de travail 2 roues motorisés**

- 1 - l'inexpérience au guidon,
- 2 - le partage de la route,
- 3 - l'inconscience de la vulnérabilité,
- 4 - la consommation de substances psychoactives dont l'alcool,
- 5 - l'inadaptation du réseau routier (aménagement, entretien ...),
- 6 - la vitesse excessive.

- **Hiérarchisation des sous-enjeux du groupe de travail les jeunes**

- 1 - l'inexpérience de la conduite,
- 2 - une conduite dangereuse (transgression des limites, besoin de reconnaissance) surtout chez les hommes,
- 3 - la consommation de substances psychoactives,
- 4 - le mauvais exemple montré par les parents,
- 5 - la fragilité des jeunes salariés,
- 6 - des véhicules en mauvais état (véhicules trafiqués ou anciens).

- **Hiérarchisation des sous-enjeux du groupe de travail les substances psychoactives**

- 1 - l'accès à la conduite des usagers sous l'emprise de substances psychoactives,
- 2 - les difficultés liées aux opérations de dépistages (notamment pour la consommation de drogues),
- 3 - l'accroissement de la consommation d'alcool chez certains publics (scolaire, professionnel, sportif),
- 4 - l'attitude des distributeurs de boissons vis-à-vis de la distribution d'alcool.

- **Hiérarchisation des sous-enjeux du groupe de travail les fautes de comportement**

- 1 - la nécessaire prise de conscience des conséquences des fautes de comportement,
- 2 - le respect des règles (véhicules, piétons, cyclistes),
- 3 - la nécessaire actualisation des connaissances nécessaires à la conduite (formation continue ...),
- 4 - la cohabitation entre piétons et véhicules,
- 5 - l'inattention liée aux tâches annexes (portable, lecteur MP3, GPS ...),
- 6 - l'inadaptation des infrastructures et des équipements (signalisation ...).

- **Hiérarchisation des sous-enjeux du groupe de travail la vitesse**

- 1 - la pérennisation de l'observatoire des vitesses afin de mener des actions adaptées,
- 2 - l'efficacité limitée des dispositifs de contrôles automatisés de la vitesse,
- 3 - une communication inadaptée sur les contrôles routiers (gain financier pour l'Etat versus sécurité routière),
- 4 - des limitations de vitesse pas toujours crédibles,
- 5 - l'absence de sensibilisation de l'éducation routière au risque engendré par une conduite inadaptée,
- 6 - le plaisir de conduire vite et de tester son véhicule pour certains usagers est à prendre en compte,
- 7 - la pression exercée par le monde professionnel sur les conducteurs dans leurs déplacements professionnels.

5 Les orientations d'actions

Les orientations d'actions relatives à chaque enjeu ont pour objectif de **fédérer les différents acteurs** et de les impliquer dans la définition des axes des programmes pluri-annuels de lutte contre l'insécurité routière. Elles sont à définir dans les domaines de l'infrastructure, l'éducation, la formation, l'information et les contrôles et sanctions.

Par ailleurs, des orientations d'actions ont été ajoutées pour permettre de mieux cerner l'évolution des enjeux du DGO durant la période d'application afin de mieux recadrer les actions et de faciliter l'élaboration du prochain DGO.

Le croisement des sous-enjeux issus des différents groupes de travail a permis de faire émerger cinq thèmes d'orientations, dont l'annexe 1 jointe définit une déclinaison possible au titre du PDASR (Plan Départemental des Actions de Sécurité Routière):

- **améliorer la formation à la sécurité routière**

recherche d'un meilleur continuum éducatif dans le cadre de la formation à la sécurité routière tout au long de la vie en prenant en compte tous les modes de transport, tous les usagers de la route et les différents modes d'apprentissages.

- **poursuivre les actions de sensibilisation**

développer la sensibilisation des usagers en ouvrant une maison de la sécurité routière, en poursuivant, en accompagnant et en encourageant les actions de formation et d'information dans la cadre de grandes manifestations ou de la diffusion de guides de sécurité routière.

- **poursuivre les aménagements sur infrastructures**

rechercher une meilleure cohabitation des différents modes de transport et une plus grande lisibilité des règles de circulation. Développer les audits, les actions d'information et les consultations des différents acteurs sur les projets d'infrastructures de transports.

- **mieux articuler les actions de prévention et de contrôles / sanctions**

accompagner les contrôles routiers d'actions de prévention et de communication afin d'expliquer leurs finalités en termes d'enjeux de sécurité routière.

- **suivre l'évolution des enjeux du DGO**

mettre en place un suivi des actions de sécurité routière engagées par enjeu, afin de mesurer pour comprendre et pour agir.

6 Les objectifs chiffrés

Le DGO doit permettre à l'Etat, aux collectivités territoriales, aux gestionnaires de voiries et aux professionnels du risque routier de définir et d'afficher collégalement les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre ensemble, au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière. Tous les partenaires ont été associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et seront impliqués dans leur mise en œuvre, dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Pour mesurer efficacement l'impact des actions menées dans ce cadre, l'ensemble des partenaires ont convenu de se fixer des objectifs chiffrés à atteindre en 2012.

Aussi, le nombre de tués sur la période 2008-2012 s'établit à **moins de 50 tués dans le département de la Seine-Maritime en 2012 dont en moyenne sur la période 2010-2012** :

- moins de 15 tués en 2 roues motorisés,
- moins de 10 tués chez les jeunes (classe d'âge 15-24 ans),
- moins de 10 tués dans un accident impliquant la prise de substances psychoactives,
- moins de 17 tués du fait de fautes manifestes de comportement,
- moins de 13 tués dans des accidents impliquant une vitesse excessive.

Ces chiffres permettront aux membres du Pôle de Compétences État (PCE) et du Comité de pilotage de suivre l'évolution de l'accidentologie, et le cas échéant d'adapter les actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR.

7 Suivi et évaluation du DGO

1 Les indicateurs

Pour permettre un suivi pragmatique des actions et mesurer l'impact de ces dernières sur les objectifs du DGO, des indicateurs quantitatifs de suivi ont été définis (cf. Partie 6). Le nombre des tués sera analysé en fin d'année N puis comparé aux objectifs chiffrés précédemment cités, et la diminution du nombre d'accidents corporels sera vérifiée par rapport à l'année N-1.

Ce bilan permettra aux membres du PCE pour la sécurité routière de maintenir, d'amender ou de réorienter les actions à mettre en place pour l'année N+1.

2 Suivi et évaluation

Le Document Général d'Orientations est un outil propice à l'élaboration d'une doctrine commune à l'ensemble des partenaires œuvrant pour la sécurité routière dans le département de la Seine-Maritime.

Au-delà de son élaboration, il convient de poursuivre la démarche partenariale basée sur le Comité de Pilotage et les groupes de travail.

Il apparaît donc indispensable que le suivi et l'élaboration du DGO soient réalisés dans le prolongement de la démarche partenariale initiée pour son élaboration.

Dans la mesure où le Pôle de Compétence État (PCE) pour la sécurité routière rassemble une grande majorité des partenaires présents dans la démarche d'élaboration, cette instance apparaît comme le relais opérationnel « naturel » du DGO.

Aussi, il est proposé qu'une réunion de bilan soit programmée chaque année pour :

- suivre les évolutions de l'accidentologie en lien avec les objectifs du DGO,
- si besoin, ajuster les enjeux à l'évolution de la problématique.

Si nécessaire, et si la situation l'impose, le chef de projet sécurité routière ou la coordination sécurité routière dans le département, se réserve le droit de solliciter, à son initiative ou à la demande d'un membre du PCE, une réunion intermédiaire.

3 La déclinaison du DGO en PDASR

La déclinaison opérationnelle et financière annuelle du DGO est le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). L'évaluation de l'effet des actions du PDASR est donc indissociable de celle du DGO. Aussi, il est convenu que lors de la réunion d'évaluation du DGO, il sera présenté celle du PDASR.

Ce bilan annuel peut, le cas échéant, faire appel à des ajustements éventuels du PDASR ou du DGO. Ainsi, sous réserve de justifications, des modifications du DGO peuvent être apportées durant sa période de validité. Ces dernières devront être approuvées par l'ensemble des membres du PCE et uniquement au cours du bilan annuel.

Enfin, au regard du bilan précédemment cité, le PCE validera les orientations du PDASR de l'année suivante. Ces orientations d'actions devront être compatibles avec les objectifs fixés par le DGO.

Préfet de la Seine-Maritime



Rémi CARON

Le Président de l'Association Départementale
des Maires de Seine-Maritime



Denis MERVILLE

Le Directeur général de la fédération des Mutualités
Sociales Agricoles de Haute-Normandie



Laurent PILETTE

Le Maire de la Ville de Rouen



Valérie FOURNEYRON

Le Directeur de la Direction Interdépartementale
des routes Nord-Ouest



Denis HARLE

Président du Conseil Général



Didier MARIE

Le Directeur de la
Caisse Régional d'Assurance Maladie



Jean-Yves YVENAT

Le Maire de la Ville du Havre



Antoine RUFENACHT

Madame le Recteur



Marie-Danièle CAMPION

Annexes

Annexe n°1 : Proposition de déclinaisons des orientations du DGO en action dans le cadre du Plan de Compétence Etat (PCE)

● **Améliorer la formation à la sécurité routière**

- Faire aboutir avant 2013 le projet d'implantation d'un pôle mécanique deux roues motorisés au service de l'éducation routière, de l'apprentissage et du contrôle de la conduite (professionnels et particuliers),
- Sensibiliser les auto-écoles et les inspecteurs du permis de conduire pour porter le message de la sécurité routière notamment en insistant sur le volet comportement du code de la Route,
- Communiquer sur les mesures facilitant l'accès au permis de conduire,
- Mettre en place des partenariats avec les mutuelles et caisse d'assurances retraite pour développer les stages de recyclage au permis de conduire (orientation partagée par la CRAM),
- Communiquer sur les spécificités du jeune permis,
- Poursuivre l'application de la convention nationale signée entre l'Etat, la CAPEB et la CNAMTS,
- Communiquer sur le rappel des règles notamment sur le taux d'alcool maximum admissible pour la conduite, la réglementation en matière de modification des véhicules...,
- Accompagner la mise en place des rendez-vous facultatifs d'évaluation des connaissances du permis (prévus dans le cadre de la réforme du permis de conduire),
- Sensibiliser les usagers à la conduite apaisée dans le cadre d'une démarche éco-conduite.

● **Poursuivre les actions de sensibilisation**

- Travailler sur l'ouverture d'une maison de la sécurité routière sur le site du pôle mécanique,
- Poursuivre les actions menées par les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) initiées par les chefs d'établissements scolaires, les associations, les collectivités....,
- Améliorer la qualité des actions de sensibilisation thématiques menées par les IDSR (2 roues motorisées, substances psychoactives),
- Élaborer et diffuser des guides de sensibilisation (2 roues motorisées, effets des substances psychoactives, partage de la route),
- Poursuivre les opérations de sensibilisation lors des grandes manifestations : journées Moto, puces d'Elbeuf, 24h du mans, grand prix de France...,
- Développer les partenariats avec les professionnels du risque routier (entreprises, assureurs, référents sécurité routière dans les collectivités locales ...),
- Organiser des conférences de sensibilisation sur les thèmes le partage de la route, la consommation de substances psycho-actives, les jeunes et le milieu professionnel notamment lors des semaines de la sécurité routière,
- Cibler principalement les actions envers les populations à risques ou leurs responsables (personnes ayant perdues leur permis, les jeunes, les employeurs),
- Être présent au niveau des médias (poursuivre la réalisation de dossiers de presse lors des périodes à « risque », pérennisation des opérations médiatiques),
- Mieux communiquer sur le thème de la sécurité routière (réaliser des actions chocs, sensibiliser à la multicausalité).

Poursuivre les aménagements sur infrastructures

- Pérenniser l'opération motards d'un jour pour sensibiliser les gestionnaires de voiries à la dangerosité de certains aménagements routiers,
- Faire identifier M Moto comme un interlocuteur référent entre les usagers deux roues motorisés et les gestionnaires de voiries,
- Poursuivre les réponses aux usagers via la boîte à lettre et la Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière (CCUSR),
- Éditer et diffuser auprès des gestionnaires de voiries un guide de sensibilisation sur les aménagements routiers sécuritaires,
- Sensibiliser les gestionnaires de voiries sur l'implantation des zones 30, la visibilité aux intersections, la crédibilité des régimes de priorité, de la signalisation,
- Poursuivre les politiques de sécurité routière menées par les gestionnaires d'infrastructures et notamment les politiques d'évaluation des itinéraires stratégiques (Conseil Général),
- Coordonner les différents gestionnaires de voiries pour mener des politiques cohérentes sur les axes routiers d'un même itinéraire.

● **Mieux articuler les actions de prévention et de contrôles / sanctions**

- Multiplier et mieux cibler les contrôles vers les enjeux du DGO et sur la base de l'accidentologie constatée : deux roues motorisés, absorption de substances psycho-actives, les fautes comportementales, la vitesse et lors des week-end à risques,
- Mieux communiquer dans les médias sur les opérations de contrôles : avant pour prévenir, pendant pour expliquer et après pour évaluer,
- Communiquer dans la presse sur la finalité et les effets des contrôles routiers plutôt que sur le gain financier pour l'Etat (le gain financier servant en partie à financer des actions de sécurité routière),
- Mener des actions de sensibilisation forces de l'ordre et IDSR sur la base d'infractions constatées.

● **Suivre l'évolution des enjeux du DGO**

- Assurer une meilleure détection de la consommation de substances psycho-actives,
- Mieux connaître les modes de consommation des substances psycho-actives (s'appuyer sur l'étude régionale relative sur les attitudes de consommation des substances psychoactives réalisée par la DREAL et l'ORS, réflexion sur la mise en place d'une cellule de veille locale),
- Développer les opérations de contrôle des fautes de comportements commises par les usagers vulnérables (piétons – notamment seniors -, vélos..),
- Pérenniser l'observatoire régional des vitesses.

Direction Régionale de l'Équipement de
Haute-Normandie

Document Général d'Orientations en Sécurité Routière

Étude d'enjeux en Seine-Maritime

Octobre 2008



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Historique des versions du document

| Version | Auteur | Commentaires |
|---------|------------|---|
| 0 | Eric Evain | |
| 1 | Eric Evain | Après relecture interne par Pierre RAJEZAKOWSKI |
| 2 | Eric Evain | Après relecture interne par Stephan ADAMKIEWICZ |
| | | |

Affaire suivie par

Eric EVAIN – DESGI

Tél : 02 35 68 8 2 81 – Fax : 02 35 68 81 23

Mél : eric.evain@developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| 1. Contexte | 4 |
| 2. Objectifs | 4 |
| 3. Bilan accidentologique 2003-2007 | 5 |
| 3.1 Bilan des accidents en Seine-Maritime et en France..... | 5 |
| 3.2 Répartition des accidents..... | 6 |
| 3.2.1 Agglomération / Rase Campagne..... | 6 |
| 3.2.2 Jour / Nuit..... | 7 |
| 3.2.3 Intersections | 7 |
| 3.2.4 Accidents contre obstacles | 8 |
| 3.2.5 Répartition par type de collision | 10 |
| 3.2.6 Répartition temporelle..... | 10 |
| 3.2.7 Homme/Femme | 12 |
| 3.2.8 Tracé en plan | 12 |
| 3.2.9 État de la chaussée..... | 12 |
| 3.2.10 Conditions météorologiques..... | 13 |
| 3.2.11 Répartition par type de réseau..... | 13 |
| 3.3 Catégories d’usagers et de véhicules..... | 14 |
| 3.3.1 Répartition par type de véhicules | 14 |
| 3.3.2 Deux roues motorisées | 14 |
| 3.3.3 Répartition par classe d’âge | 17 |
| 3.3.4 Age du permis | 18 |
| 3.3.5 Équipement de sécurité | 18 |
| 3.4 Comportements | 19 |
| 3.4.1 Alcools et stupéfiants | 19 |
| 3.4.2 Manœuvre avant accident..... | 20 |
| 3.4.3 Vitesses..... | 21 |
| 3.4.4 Fautes de comportement..... | 21 |
| 4. ANNEXES DU DGO 2008-2012..... | 22 |
| ANNEXE 1 : BILAN ACCIDENTOLOGIQUE | 23 |
| ANNEXE 2 : LOCALISATION DES ACCIDENTS | 25 |
| ANNEXE 3 : REPARTITION DES ACCIDENTS | 26 |

1.Contexte

Pour lutter contre l'insécurité routière, de nombreuses actions sont réalisées tant dans le domaine de la communication que de l'ingénierie routière. Ces actions sont réalisées par une multitude d'acteurs (gestionnaires routiers, membres de l'éducation nationale ou d'associations, ...) ayant des compétences et des champs d'actions divers.

Afin de coordonner les actions qui sont menées au niveau départemental, un Document Général d'Orientations (DGO) est réalisé tous les 5 ans pour le compte du Préfet de département. Ce document a pour objectif de définir les enjeux locaux en matière d'insécurité routière et les actions qui vont être réalisées dans les 5 années à venir pour y remédier.

Ce document s'appuie sur un rapport technique dont le pilotage est assuré par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) et se décompose en deux phases : une étude d'enjeux et un diagnostic visant à comprendre les enjeux.

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'enjeux, l'ODSR de Seine Maritime a sollicité le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre (CETE NC) pour l'assister dans la réalisation du document.

2.Objectifs

Le présent document a pour objectif de dresser un bilan accidentologique sur la période 2003-2007 et de faire une étude d'enjeux selon les recommandations du « guide méthodologique pour l'établissement du DGO 2008-2012. Cette étude d'enjeux permettra d'examiner les quatre orientations nationales (alcool, vitesses, jeunes, deux-roues motorisé) et de déterminer les enjeux locaux en terme de sécurité routière.

3. Bilan accidentologique 2003-2007

3.1 Bilan des accidents en Seine-Maritime et en France

Les statistiques disponibles des accidents en France ou en Seine-Maritime permettent d'établir le panorama suivant:

Bilan Seine Maritime

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | Total des blessés | |
|----------------|------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|----------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|
| | Nb | Evolution / année préc. | Nb | Evolution / année préc. | Nb | Evolution / année préc. | Nb | Evolution / année préc. |
| 2003 | 1835 | -5.8% | 94 | -5.8% | 118 | -5.8% | 2311 | -5.8% |
| 2004 | 1230 | -33.0% | 82 | -12.8% | 93 | -21.2% | 1555 | -32.7% |
| 2005 | 1041 | -15.4% | 80 | -2.4% | 83 | -10.8% | 1351 | -13.1% |
| 2006 | 1014 | -2.6% | 64 | -20.0% | 67 | -19.3% | 1344 | -0.5% |
| 2007 | 1012 | -0.2% | 74 | 15.6% | 81 | 20.9% | 1299 | -3.3% |
| TOTAL | 6132 | | 394 | | 442 | | 7860 | |
| moyenne | 1226 | -10.4% (1) | 79 | | 88 | -6.1% (1) | 1572 | -10.0% (1) |

(1) évolution annuelle moyenne

Bilan National

| | Nbre total d'accidents | | Total des tués | | Total des blessés | |
|----------------|------------------------|-------------------------|----------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|
| | Nb | Evolution / année préc. | Nb | Evolution / année préc. | Nb | Evolution / année préc. |
| 2003 | 90220 | -14.5% | 6127 | -20.9% | 115583 | -15.8% |
| 2004 | 85390 | -5.4% | 5593 | -8.7% | 108366 | -6.2% |
| 2005 | 84525 | -1.0% | 5318 | -4.9% | 108076 | -0.3% |
| 2006 | 80309 | -5.0% | 4709 | -11.5% | 102125 | -5.5% |
| 2007 | 81272 | 1.2% | 4620 | -1.9% | 103201 | 1.1% |
| TOTAL | 421716 | | 26367 | | 537351 | |
| moyenne | 84343 | -2.5% (1) | 5273 | -8.4% (1) | 107470 | -2.7% (1) |

Tableaux 1 et 2: Bilan accidentologique en Seine-Maritime et en France sur la période 2003-2007.

Ces tableaux montrent qu'en Seine-Maritime, comme sur le plan national le nombre d'accidents, de tués et de blessés sur la route a globalement baissé depuis 2003. Il est à noter qu'en Seine-Maritime, le nombre d'accidents est quasiment stable en 2007 par rapport à 2006 alors que le nombre de tués connaît une forte hausse (+20%).

Sur le plan national on constate que l'année 2005, année médiane de la période 2003-2007, a un nombre total d'accidents, de tués et de blessés très proche de la moyenne 2003-2007 (cellules jaunes).

Dans la suite de cette étude, et en dehors des références fournies par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), l'année 2005 sera prise comme référence nationale équivalente à la moyenne nationale 2003-2007.

Les données détaillées ainsi que les graphiques d'évolution figurent en Annexe 1. Les tableaux 1 et 2 tiennent comptes des corrections demandées par l'ONISR sur le nombre de tués et de blessés entre 2003 et 2004.

Par la suite, cette correction sur les tués étant faible, les tableaux ne tiendront pas compte de cette correction

3.2 Répartition des accidents

3.2.1 Agglomération / Rase Campagne

| | Nbre total d'accidents | | Total des tués | | Total des blessés | |
|---------------------------------|------------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|
| | Agglo | Hors Agglo | Agglo | Hors Agglo | Agglo | Hors Agglo |
| moyenne 76 2003-2007 | 68% | 32% | 37% | 63% | 65% | 35% |
| France 2005 | 69% | 31% | 31% | 69% | 66% | 34% |

Tableau 3 : Proportions des accidents en et hors agglomération.

Les données détaillées figurent en Annexe 2

Les indices de gravités (Nb de morts pour 100 accidents) sont :

$$I_{G \text{ agglo}} = 3,9\%$$

$$I_{G \text{ rase campagne}} = 15,5\%$$

Les proportions montrent que 2/3 des accidents se produisent en ville et 1/3 en rase campagne. Mais la gravité des accidents est plus importante en rase campagne qu'en agglomération puisque plus de 60% des accidents mortels se produisent hors agglomération.

Un accident hors agglomération s'entend comme accident survenu sur un territoire à l'extérieur de la zone définie par les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération.

En examinant la répartition des accidents ou des victimes selon les tailles d'agglomération, les résultats suivants sont obtenus :

| Classe Agglo (nb habitants) | | répartitions des accidents | répartitions des tués | répartitions des blessés |
|-----------------------------|----------------|----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| < 5000 | Seine-Maritime | 11% | 12% | 11% |
| | France 2005 | 9% | 11% | 8% |
| 5000 - 20000 | Seine-Maritime | 18% | 9% | 17% |
| | France 2005 | 11% | 7% | 11% |
| 20000 - 100000 | Seine-Maritime | 13% | 6% | 14% |
| | France 2005 | 23% | 8% | 22% |
| > 100000 | Seine-Maritime | 27% | 10% | 25% |
| | France 2005 | 27% | 5% | 25% |
| Hors agglo | Seine-Maritime | 31% | 63% | 34% |
| | France 2005 | 31% | 69% | 34% |

Tableau 4 : Répartition des accidents et des victimes selon les classes d'agglomération

Les tests statistiques montrent que le nombre de tués dans les agglomérations de plus de 100000 habitants (Rouen et Le Havre) est significativement plus élevé que la référence nationale.

Les répartitions en fonction des communautés d'agglomération du Havre et de Rouen sont :

| | Accidents | Tués | Blessés |
|-------------------------------------|-----------|-------|---------|
| Communauté d'agglomération du Havre | 20.9% | 21.2% | 29.1% |
| Communauté d'agglomération de Rouen | 39.0% | 9.3% | 56.2% |
| Autre | 40.1% | 69.5% | 14.6% |

Tableau 5 : répartition sur les communautés d'agglomération de Rouen et du Havre

3.2.2 Jour / Nuit

| | Nbre total d'accidents | | Total des tués | | Total des blessés | |
|---------------------------------|------------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|
| | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| moyenne 76 2003-2007 | 68% | 32% | 54% | 46% | 67% | 33% |
| France 2005 | 69% | 31% | 55% | 45% | | |

Tableau 6 : Répartitions des accidents de jour et de nuit.

Les données détaillées figurent en Annexe 3

Les indices de gravités (Nb de morts pour 100 accidents) sont :

$$I_{G \text{ jour}} = 5,7\%$$

$$I_{G \text{ nuit}} = 10,6\%$$

Les données montrent que la majorité des accidents se produisent de jour mais que la gravité des accidents est nettement plus élevée de nuit. La proportion de tués de nuit (46%) est également remarquable car le trafic de nuit est plus faible que le jour

Les proportions constatées sont très proches des proportions nationales retenues comme référence.

3.2.3 Intersections

| Année | Nbre total d'accidents | | Total des tués | | Total des blessés | |
|---------------------------------|------------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|
| | Inter | Hors inter | Inter | Hors inter | Inter | Hors inter |
| moyenne 76 2003-2007 | 22% | 78% | 16% | 84% | 23% | 77% |
| France 2005 | 27% | 73% | 12% | 88% | | |

Tableau 7 : Répartition des accidents en intersection et hors intersection

Le nombre de tués en intersection est significativement supérieur en Seine-Maritime par rapport au niveau national

Les indices de gravités (Nb de morts pour 100 accidents) sont :

$$I_{G \text{ inter}} = 5,4\%$$

$$I_{G \text{ hors inter}} = 7,8\%$$

La répartition des accidents en intersection suivant les classes d'âge est la suivante :

| Classe d'âge | Accidents | | | | Accidents graves | | | | tués | | | | Indice Gravité | |
|--------------|----------------|-------|-------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|----------------|-------|-------------|-------|----------------|------|
| | Seine-Maritime | | France 2005 | | Seine-Maritime | | France 2005 | | Seine-Maritime | | France 2005 | | 76 | FR |
| | Nb | Prop. | Nb | Prop. | Nb | Prop. | Nb | Prop. | Nb | Prop. | Nb | Prop. | | |
| 0-14 | 44 | 3.2% | 425 | 2.0% | 15 | 3.4% | 195 | 2.7% | 1 | 1.4% | 1 | 0.2% | 2.3% | 0.2% |
| 15-17 | 179 | 13.0% | 1968 | 9.3% | 63 | 14.4% | 791 | 11.1% | 6 | 8.7% | 33 | 6.4% | 3.4% | 1.7% |
| 18-24 | 566 | 41.0% | 7241 | 34.2% | 180 | 41.1% | 2422 | 34.0% | 25 | 36.2% | 185 | 35.9% | 4.4% | 2.6% |
| 25-44 | 836 | 60.5% | 13195 | 62.2% | 251 | 57.3% | 4206 | 59.1% | 42 | 60.9% | 307 | 59.6% | 5.0% | 2.3% |
| 45-64 | 483 | 34.9% | 7831 | 36.9% | 150 | 34.2% | 2566 | 36.0% | 15 | 21.7% | 155 | 30.1% | 3.1% | 2.0% |
| 65+ | 175 | 12.7% | 2487 | 11.7% | 67 | 15.3% | 1033 | 14.5% | 17 | 24.6% | 144 | 28.0% | 9.7% | 5.8% |
| Total | 1382 | | 21198 | | 438 | | 7118 | | 69 | | 515 | | | |

Tableau 8 : répartition des accidents en intersection suivant les classes d'âge

Le tableau 8 montrent que les accidents graves ou corporels en intersections sont significativement plus élevés en Seine-Maritime qu'au niveau national

On remarque également que l'indice de gravité des accidents des usagers de plus de 65 ans est nettement plus élevé que les autres tranches d'âge mais également plus élevé en Seine-Maritime que la moyenne nationale.

Le détail de la répartition des accidents en intersection en fonction de la tranche d'âge du conducteur et du type de véhicule figure en Annexe 3. Le tableau 9 ci-dessous en est extrait et donne les proportions pour les tranches d'âge les plus jeunes.

| | 0-14 | | | | | | 15-17 | | | | | | 18-24 | | | | | |
|--------------|-----------|-------|------------------|-------|------|-------|-----------|-------|------------------|-------|------|-------|-----------|-------|------------------|-------|------|-------|
| | Accidents | | Accidents graves | | Tués | | Accidents | | Accidents graves | | Tués | | Accidents | | Accidents graves | | Tués | |
| | Nb | % | | | | | Nb | % | | | | | Nb | % | | | | |
| bicyclette | 27 | 28.7% | 8 | 27.6% | 1 | 33.3% | 9 | 9.6% | 1 | 3.4% | 0 | 0.0% | 7 | 7.4% | 1 | 3.4% | 1 | 33.3% |
| cyclomoteur | 16 | 4.2% | 6 | 4.7% | 0 | 0.0% | 151 | 39.2% | 51 | 39.5% | 5 | 50.0% | 148 | 38.4% | 49 | 38.0% | 2 | 20.0% |
| scooter | 1 | 2.7% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 7 | 18.9% | 4 | 17.4% | 0 | 0.0% | 15 | 40.5% | 7 | 30.4% | 0 | 0.0% |
| motocyclette | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | 5 | 2.5% | 3 | 3.7% | 1 | 5.6% | 64 | 32.0% | 29 | 35.8% | 8 | 44.4% |
| VL | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | 1 | 0.1% | 1 | 0.2% | 1 | 1.7% | 363 | 28.4% | 107 | 26.6% | 17 | 28.3% |
| PL | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | 6 | 8.7% | 1 | 3.8% | 1 | 12.5% |

Tableau 9 : répartition des accidents en intersection en fonction de la tranche d'âge du conducteur et du type de véhicule

Au regard de ce tableau, on peut constater que près de 30 % des accidents de bicyclette impliquent un usager de moins de 14 ans et que près de 40% des accidents de cyclomoteur impliquent un usagers de 15 à 17 ans.

Le tableau suivant donne la part de conducteurs responsables par catégorie d'âge pour les accidents en intersection:

| Classe d'âge | Seine-Maritime | | | France 2005 | | |
|--------------|----------------|-------|------|-------------|-------|------|
| | Nb | Total | Prop | Nb | Total | Prop |
| 0-14 | 28 | 45 | 62% | 232 | 477 | 49% |
| 15-17 | 82 | 182 | 45% | 896 | 2160 | 41% |
| 18-24 | 275 | 641 | 43% | 3970 | 8778 | 45% |
| 25-44 | 395 | 1016 | 39% | 7070 | 17935 | 39% |
| 45-64 | 202 | 551 | 37% | 3769 | 9460 | 40% |
| 65+ | 99 | 184 | 54% | 1542 | 2843 | 54% |

Tableau 10 : répartition des conducteurs responsables d'accidents en intersection par classe d'âge

Il est à noter que dans 62 % des accidents impliquant un moins de 14 ans en intersection, la responsabilité lui incombe.

3.2.4 Accidents contre obstacles

Sur obstacles fixes

En Seine-Maritime, 1322 accidents impliquent un choc sur obstacle fixe entre 2003 et 2007, soit 21% des accidents.

| | Accidents | | | | tués | | | |
|------------------------|----------------|-------|--------------|-------|----------------|-------|-------------|-------|
| | Seine-Maritime | | France 2005 | | Seine-Maritime | | France 2005 | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| poteaux, arbres | 340 | 25.7% | 4154 | 22.7% | 59 | 39.6% | 470 | 21.9% |
| dispositifs de retenue | 187 | 14.1% | 3326 | 18.2% | 26 | 17.4% | 290 | 13.5% |
| obstacles naturels | 192 | 14.5% | 2814 | 15.4% | 23 | 15.4% | 345 | 16.1% |
| maçonnerie | 115 | 8.7% | 1967 | 10.8% | 15 | 10.1% | 293 | 13.7% |
| divers | 488 | 36.9% | 6029 | 33.0% | 26 | 17.4% | 344 | 16.1% |
| TOTAL | 1322 | | 18290 | | 149 | | 1742 | |

Tableau 11 : Répartitions des chocs sur obstacles fixes

Par ailleurs, en prenant en compte les accidents sur obstacles fixes en agglomération ou non, la répartition des accidents s'établit comme suit :

| | | Accidents | | | | tués | | | |
|------------------------|-------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|-------------|--------------|
| | | Seine-Maritime | | France 2005 | | Seine-Maritime | | France 2005 | |
| | | Nb | Prop/ | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| poteaux, arbres | agгло | 151 | 11.4% | 1820 | 10.0% | 20 | 13.4% | 218 | 10.2% |
| | hors agгло | 189 | 14.3% | 2334 | 12.8% | 39 | 26.2% | 252 | 11.8% |
| dispositifs de retenue | agгло | 51 | 3.9% | 529 | 2.9% | 7 | 4.7% | 44 | 2.1% |
| | hors agгло | 136 | 10.3% | 2797 | 15.3% | 19 | 12.8% | 246 | 11.5% |
| obstacles naturels | agгло | 24 | 1.8% | 379 | 2.1% | 3 | 2.0% | 36 | 1.7% |
| | hors agгло | 168 | 12.7% | 2435 | 13.3% | 20 | 13.4% | 309 | 14.4% |
| maçonnerie | agгло | 24 | 1.8% | 1303 | 7.1% | 13 | 8.7% | 159 | 7.4% |
| | hors agгло | 91 | 6.9% | 664 | 3.6% | 2 | 1.3% | 134 | 6.3% |
| divers | agгло | 388 | 29.3% | 4946 | 27.0% | 16 | 10.7% | 202 | 9.4% |
| | hors agгло | 100 | 7.6% | 1083 | 5.9% | 10 | 6.7% | 142 | 6.6% |
| Chocs sur obstacles | agгло | 705 | 53.3% | 8977 | 49.1% | 59 | 39.6% | 659 | 30.8% |
| | hors agгло | 617 | 46.7% | 9313 | 50.9% | 90 | 60.4% | 1483 | 69.2% |
| TOTAL | | 1322 | | 18290 | | 149 | | 2142 | |

Tableau 12 : Répartition des obstacles fixes

On retient de ce tableau que l'indice de gravité (nombre de tués / 100 accidents) des accidents sur poteaux et arbres hors agglomération et hors intersection est de $I_G = 21\%$ contre 11% en agglomération.

Les chocs sur arbre et poteaux hors agglomération et hors intersection sont significativement plus nombreux qu'au niveau national.

Sur obstacles mobiles

| | | Accidents | | | | tués | | | |
|-----------------|------------|----------------|-------|-------------|--------|----------------|--------|-------------|--------|
| | | Seine-Maritime | | France 2005 | | Seine-Maritime | | France 2005 | |
| | | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| véhicules | agгло | 1526 | 64.6% | 20654 | 66.0% | 38 | 97.4% | 386 | 97.5% |
| | hors agгло | 789 | 88.3% | 12330 | 89.2% | 126 | 96.9% | 1557 | 97.6% |
| piéton | agгло | 750 | 31.8% | 9527 | 30.4% | 0 | 0.0% | 3 | 0.8% |
| | hors agгло | 54 | 6.0% | 674 | 4.9% | 1 | 0.8% | 5 | 0.3% |
| animaux | agгло | 5 | 0.2% | 85 | 0.3% | 0 | 0.0% | 1 | 0.3% |
| | hors agгло | 16 | 1.8% | 256 | 1.9% | 2 | 1.5% | 17 | 1.1% |
| autre | agгло | 81 | 3.4% | 1050 | 3.4% | 1 | 2.6% | 6 | 1.5% |
| | hors agгло | 35 | 3.9% | 568 | 4.1% | 1 | 0.8% | 16 | 1.0% |
| Total renseigné | agгло | 2362 | 99.9% | 31316 | 100.0% | 39 | 100.0% | 396 | 100.0% |
| | hors agгло | 894 | 99.4% | 13828 | 100.0% | 130 | 99.2% | 1595 | 100.0% |
| non renseigné | agгло | 2 | 0.1% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| | hors agгло | 5 | 0.6% | 0 | 0.0% | 1 | 0.8% | 0 | 0.0% |

Tableau 13 : chocs sur obstacles mobiles hors intersection

Le tableau 12 met en évidence le poids des collisions entre véhicules dans le bilan des tués. Ce bilan s'ajoute à celui des tués lors de collisions entre véhicules survenant en intersection.

L'indice de gravité (nombre de tués / 100 accidents) des collisions entre véhicules hors agglomération est de $I_G = 16\%$ contre 2,4% en agglomération.

3.2.5 Répartition par type de collision

| Type de collision | Accidents | | | | | Tués | | | | | Blessés | | | | |
|--------------------------------------|----------------|-------------|-------|--------------|-------|----------------|-----------|-------|-------------|-------|----------------|-------------|-------|-------------|------|
| | 76 (2003-2007) | | | France 2005 | | 76 (2003-2007) | | | France 2005 | | 76 (2003-2007) | | | France 2005 | |
| | Tot | Moy | Prop | Nb | Prop | Tot | Moy | Prop | Nb | Prop | Tot | Moy | Prop | Nb | Prop |
| Avec un véhicule seul | | | | | | | | | | | | | | | |
| avec piéton | 914 | 183 | 14.9% | 13212 | 15.6% | 51 | 10 | 11.9% | 596 | 11.2% | 949 | 190 | 12.1% | | |
| sans piéton | 1439 | 288 | 23.5% | 17707 | 20.9% | 135 | 27 | 31.5% | 1959 | 36.8% | 1701 | 340 | 21.6% | | |
| Avec deux véhicules | | | | | | | | | | | | | | | |
| frontale | 679 | 136 | 11.1% | 9184 | 10.9% | 92 | 18 | 21.4% | 1158 | 21.8% | 1027 | 205 | 13.0% | | |
| par le côté | 1914 | 383 | 31.2% | 25393 | 30.0% | 80 | 16 | 18.6% | 752 | 14.1% | 2493 | 499 | 31.7% | | |
| arrière | 614 | 123 | 10.0% | 9210 | 10.9% | 24 | 5 | 5.6% | 229 | 4.3% | 774 | 155 | 9.8% | | |
| autres | 240 | 48 | 3.9% | 4010 | 4.7% | 14 | 3 | 3.3% | 99 | 1.9% | 306 | 61 | 3.9% | | |
| Avec au moins trois véhicules | | | | | | | | | | | | | | | |
| en chaîne | 109 | 22 | 1.8% | 2419 | 2.9% | 2 | 0 | 0.5% | 80 | 1.5% | 189 | 38 | 2.4% | | |
| multiples | 201 | 40 | 3.3% | 2966 | 3.5% | 31 | 6 | 7.2% | 423 | 8.0% | 400 | 80 | 5.1% | | |
| autres | 22 | 4 | 0.4% | 424 | 0.5% | 0 | 0 | 0.0% | 22 | 0.4% | 34 | 7 | 0.4% | | |
| TOTAL | 6132 | 1226 | | 84525 | | 429 | 86 | | 5318 | | 7873 | 1575 | | | |

Tableau 14 : répartition par type de collision.

On constate dans ce tableau, de même que pour le tableau 11, la part importante des collisions entre véhicules

3.2.6 Répartition temporelle

a) Heures

| | bilan accidents 76 | | bilan accidents France 2005 | | bilan tués 76 | | bilan tués France 2005 | | bilan blessés 76 | |
|-------------------------|--------------------|---------|-----------------------------|---------|---------------|---------|------------------------|---------|------------------|---------|
| | nombre | proport | nombre | proport | nombre | proport | nombre | proport | blessés | proport |
| Nuit (23h - 6h) | 131 | 10.7% | 8396 | 9.9% | 13 | 16.3% | 1042 | 19.6% | 124 | 10.4% |
| pointe 6h - 9h | 136 | 11.1% | 9662 | 11.4% | 8 | 9.8% | 622 | 11.7% | 131 | 11.0% |
| heures creuses 9h - 17h | 529 | 43.1% | 37760 | 44.7% | 30 | 36.5% | 1942 | 36.5% | 507 | 42.6% |
| pointe 17h -20h | 298 | 24.3% | 20072 | 23.7% | 19 | 23.2% | 1058 | 19.9% | 303 | 25.4% |
| soirée 20h-23h | 132 | 10.8% | 8635 | 10.2% | 12 | 14.3% | 654 | 12.3% | 125 | 10.5% |
| TOTAL | 1226 | | 84525 | | 82 | | 5318 | | 1189 | |

Tableau 15 : répartition par heure des accidents, tués et blessés en Seine-Maritime et en France (2005)

b) Jours

| | Lundi | | Mardi | | Mercredi | | Jeudi | | Vendredi | | Samedi | | Dimanche | |
|-----------------------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
| | accidents | tués | accidents | tués | accidents | tués | accidents | tués | accidents | tués | accidents | tués | accidents | tués |
| moyenne 76 2003 2007 | 13.2% | 13.1% | 14.9% | 9.8% | 13.6% | 13.9% | 14.2% | 14.3% | 16.4% | 14.8% | 15.5% | 18.5% | 12.3% | 15.6% |
| France 2005 | 12.9% | 11.4% | 14.2% | 11.4% | 14.0% | 12.7% | 13.7% | 11.4% | 16.6% | 15.8% | 12.8% | 15.3% | 10.3% | 14.8% |

Tableau 16 : répartition par jour des accidents, tués et blessés en Seine-Maritime et en France (2005)

La répartition des accidents ou des tués en fonction des jours ou des heures n'est pas significativement différente entre la Seine-Maritime et le niveau national.

c) Mois

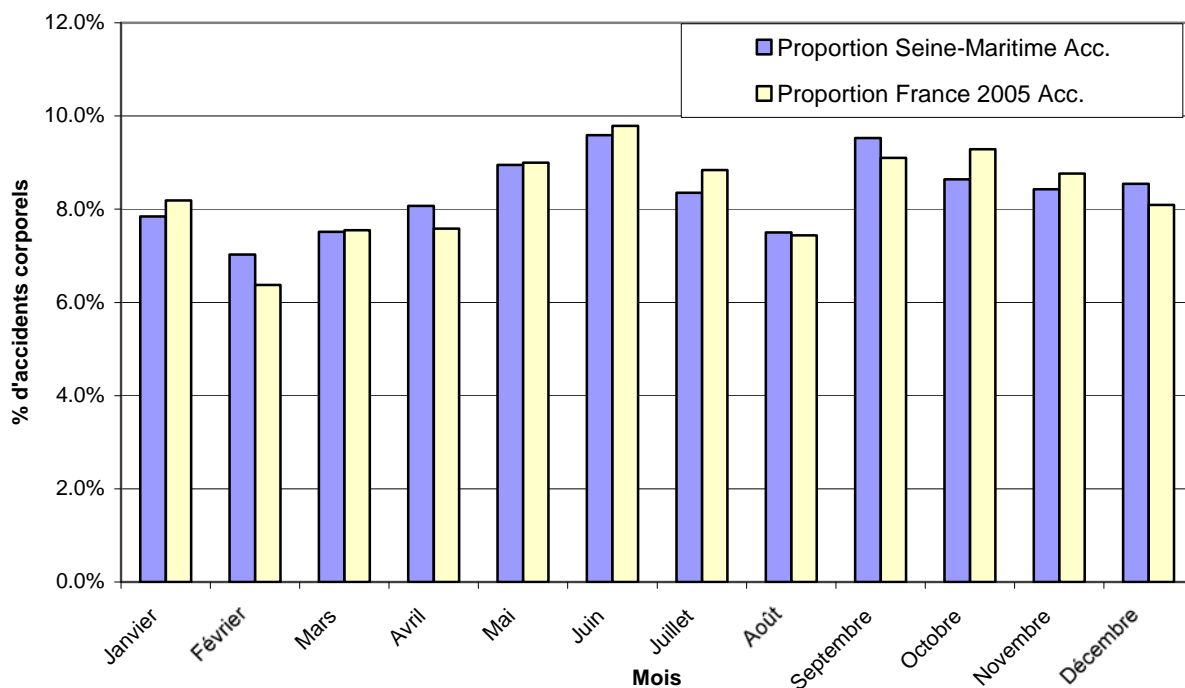


Figure 1 : répartition par mois des accidents corporels en Seine-Maritime et en France (2005)

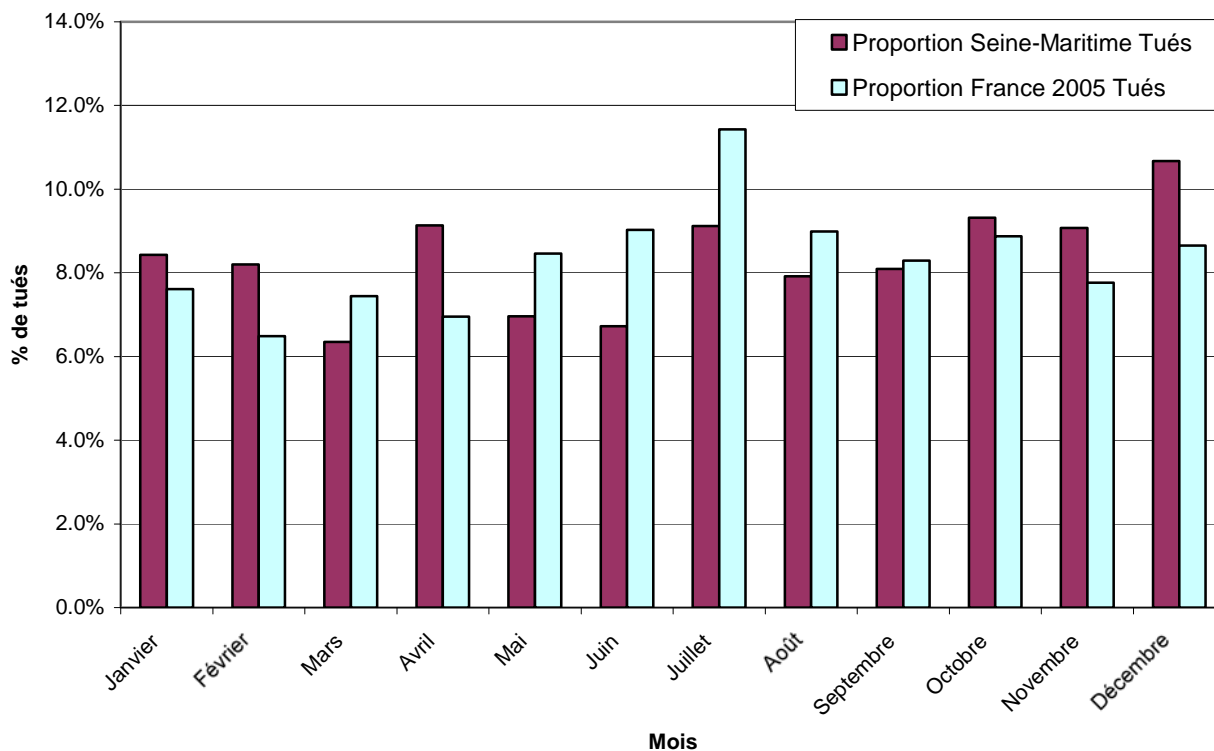


Figure 2 : répartition par mois des tués et blessés en Seine-Maritime et en France (2005)

3.2.7 Homme/Femme

La répartition du nombre d'accidents avec au moins un homme ou une femme (tous usagers) et le nombre de tués s'établit comme suit :

| | Nb d'accidents | | | | Tués | | | |
|--------------|----------------|-------|--------------|-------|------------|-------|-------------|-------|
| | 76 | | FR | | 76 | | FR | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| Homme | 5559 | 90.7% | 75815 | 89.7% | 337 | 78.6% | 4004 | 75.3% |
| Femme | 3139 | 51.2% | 45280 | 53.6% | 92 | 21.4% | 1314 | 24.7% |
| total | 6132 | | 84518 | | 429 | | 5318 | |

Tableau 17 : Répartition Homme-Femme dans les accidents (tous usagers) et les tués

En prenant en compte les conducteurs responsables d'accidents en Seine-Maritime et en France, la répartition Homme – Femme est la suivante :

| | % de responsable parmi les conducteurs | | | |
|-------|--|-------|-------|-------|
| | 76 | | FR | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop |
| Homme | 3506 | 46.0% | 48717 | 46.4% |
| Femme | 1035 | 41.5% | 15650 | 42.4% |

Tableau 18 : Répartition Homme-Femme parmi les conducteurs responsables

Ceci montre que la répartition des responsabilités sur les accidents corporels est équilibrée entre les conducteurs hommes ou femmes et que cette répartition est équivalente à celle constatée au niveau national.

3.2.8 Tracé en plan

| | Accidents | | | | Tués | | | |
|-------------------|---------------|-------|-------------|-------|------|-------|-------------|-------|
| | Seine Martime | | France 2005 | | 76 | | France 2005 | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| partie rectiligne | 4671 | 76.2% | 66681 | 76.0% | 300 | 69.9% | 3543 | 66.6% |
| courbes | 1185 | 19.3% | 15566 | 17.7% | 112 | 26.1% | 1644 | 30.9% |
| non renseignés | 16 | 0.3% | 5457 | 6.2% | 17 | 4.0% | 131 | 2.5% |
| | 6132 | | 87704 | | 429 | | 5318 | |

Tableau 19 : Répartition des accidents corporels et des tués en fonction des tracés en plan

Les indices de gravités (Nb de morts pour 100 accidents) en Seine-Maritime sont :

$$I_{G \text{ rect}} = 6,4\%$$

$$I_{G \text{ courbe}} = 9,5\%$$

3.2.9 État de la chaussée

| | Accidents | | | | Tués | | | |
|-----------------|---------------|-------|--------------|-------|------------|-------|-------------|-------|
| | Seine Martime | | France 2005 | | 76 | | France 2005 | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| normale | 4535 | 74.0% | 67446 | 79.8% | 311 | 72.5% | 4109 | 77.3% |
| mouillée | 1268 | 20.7% | 13565 | 16.0% | 100 | 23.3% | 944 | 17.8% |
| neige / verglas | 52 | 0.8% | 1312 | 1.6% | 8 | 1.9% | 97 | 1.8% |
| boue / huile | 14 | 0.2% | 264 | 0.3% | 4 | 0.9% | 12 | 0.2% |
| autre | 51 | 0.8% | 539 | 0.6% | 4 | 0.9% | 64 | 1.2% |
| non renseignés | 361 | 5.9% | 2518 | 3.0% | 2 | 0.5% | 92 | 1.7% |
| TOTAL | 6132 | | 84521 | | 429 | | 5318 | |

Tableau 20 : Répartition des accidents corporels et des tués en fonction de l'état de la chaussée

Les tests statistiques montrent que le nombre d'accidents et le nombre de tués sur route mouillée sont très significativement supérieurs aux valeurs nationales.

Accidents en courbe et sur chaussée mouillée

| | Accidents | | | | Tués | | | |
|------------------------------|----------------|------|-------------|------|------|------|-------------|------|
| | Seine Maritime | | France 2005 | | 76 | | France 2005 | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| virages et chaussée mouillée | 336 | 5.5% | 3274 | 3.7% | 33 | 7.7% | 359 | 6.8% |
| nb total | 6132 | | 87704 | | 429 | | 5318 | |

Tableau 21 : Répartition des accidents corporels et des tués en courbe sur chaussée mouillée

336 accidents se produisent en virage et sur chaussée mouillée, ce qui représente 30% des accidents en virage.

3.2.10 Conditions météorologiques

| | Accidents | | | | Tués | | | |
|------------|----------------|-------|-------------|-------|------|-------|-------------|-------|
| | Seine Maritime | | France 2005 | | 76 | | France 2005 | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| normale | 4833 | 78.8% | 69078 | 81.7% | 325 | 75.8% | 4161 | 78.2% |
| pluie | 805 | 13.1% | 9161 | 10.8% | 52 | 12.1% | 530 | 10.0% |
| neige | 44 | 0.7% | 1011 | 1.2% | 1 | 0.2% | 64 | 1.2% |
| brouillard | 84 | 1.4% | 651 | 0.8% | 10 | 2.3% | 102 | 1.9% |
| vent fort | 21 | 0.3% | 191 | 0.2% | 6 | 1.4% | 22 | 0.4% |
| autre | 345 | 5.6% | 4426 | 5.2% | 35 | 8.2% | 439 | 8.3% |
| TOTAL | 6132 | | 84518 | | 429 | | 5318 | |

Tableau 22 : Répartition des accidents corporels et des tués en fonction de l'état de la chaussée

Les tests statistiques montrent que le nombre d'accidents par temps de pluie est très significativement supérieur aux valeurs nationales de 2005.

3.2.11 Répartition par type de réseau

| | Accidents | | | | Tués | | | |
|-------------------|----------------|-------|-------------|-------|------|-------|-------------|-------|
| | Seine Maritime | | France 2005 | | 76 | | France 2005 | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| autoroute | 206 | 3.4% | 5825 | 6.6% | 19 | 4.4% | 359 | 6.8% |
| bidirectionnelles | 4626 | 75.4% | 59559 | 67.9% | 361 | 84.1% | 4276 | 80.4% |
| 2X2 | 92 | 1.5% | 3638 | 4.1% | 4 | 0.9% | 158 | 3.0% |
| TOTAL | 6132 | | 87704 | | 429 | | 5318 | |

Tableau 23 : répartitions des accidents par type de réseau

3.3 Catégories d'usagers et de véhicules

3.3.1 Répartition par type de véhicules

| | piétons | | Vélos | | 2RM | | VL | | PL | | autres | |
|----------------|---------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|------|------|--------|------|
| | 76 | FR | 76 | FR | 76 | FR | 76 | FR | 76 | FR | 76 | FR |
| tués | 12.7% | 11.9% | 4.7% | 3.4% | 28.3% | 23.3% | 51.3% | 57.6% | 2.1% | 1.7% | 0.9% | 2.1% |
| blessés | 12.0% | 12.6% | 4.1% | 4.2% | 30.5% | 29.7% | 50.8% | 49.8% | 1.3% | 1.0% | 1.3% | 2.7% |

Tableau 24 : répartition par type de véhicule.

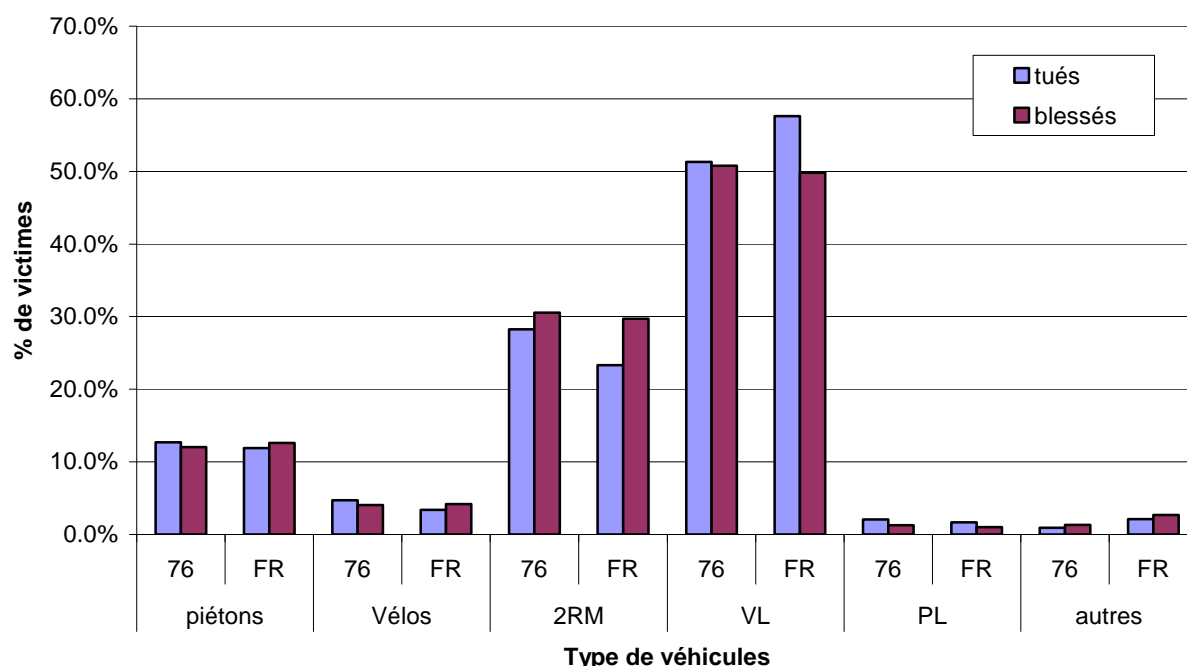


Figure 3 : répartition des tués et blessés en Seine-Maritime et en France (2005) selon le type de véhicules

Les tests statistiques montrent une différence très significative sur le nombre de tués en 2 roues motorisées par rapport aux valeurs nationales (28,3% pour 23,3%).

Les deux roues motorisées sont donc un enjeu local en terme d'accidentologie

3.3.2 Deux roues motorisées

Le tableau ci—dessous montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et de tués impliquant au moins un deux-roues motorisé (cyclomoteur, scooter et motocyclette de toutes cylindrées).

| | | Accidents | | | | | Tués | | | | |
|----------------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| France | total | 90220 | 85390 | 84525 | 80309 | 81272 | 5731 | 5232 | 5318 | 4709 | 4620 |
| | 2RM | 31696 | 30752 | 31509 | 30994 | 32970 | 1270 | 1186 | 1218 | 1147 | 1295 |
| | % | 35.1 | 36.0 | 37.3 | 38.6 | 40.6 | 22.2 | 22.7 | 22.9 | 24.4 | 28.0 |
| Seine-Maritime | total | 1835 | 1230 | 1041 | 1014 | 1012 | 111 | 87 | 83 | 67 | 81 |
| | 2RM | 971 | 444 | 372 | 357 | 433 | 27 | 34 | 22 | 13 | 31 |
| | % | 52.9 | 36.1 | 35.7 | 35.2 | 42.8 | 24.3 | 39.1 | 26.5 | 19.4 | 38.3 |

Tableau 25 : évolution du nombre d'accidents corporels et de tués impliquant au moins un deux-roues motorisé

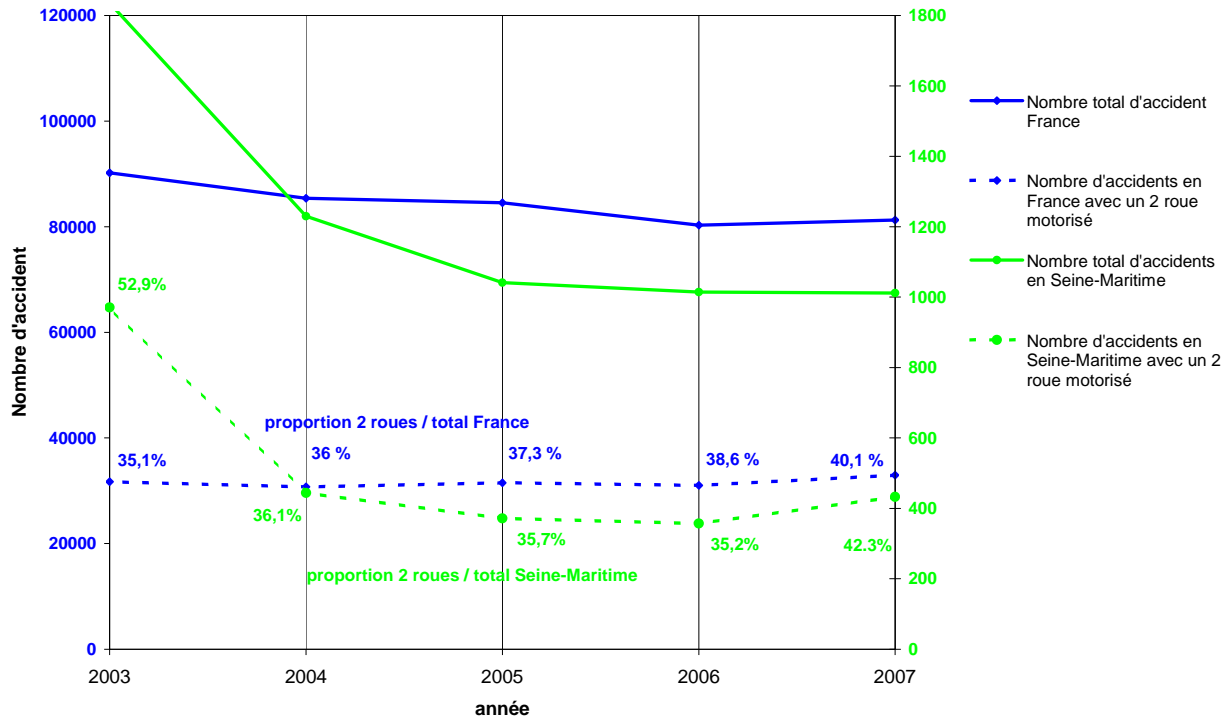


Figure 4 : évolution du nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé.

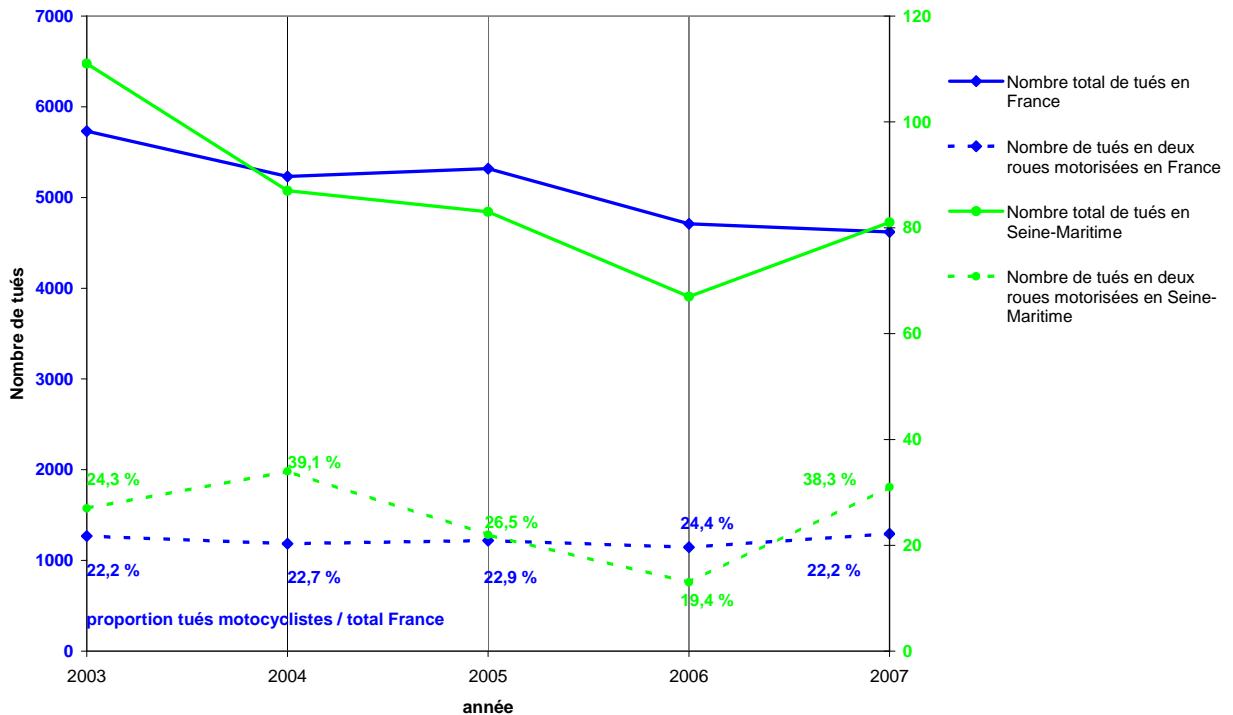


Figure 5 : évolution du nombre de tués dans des accidents impliquant un deux-roues motorisé

Les figures 4 et 5 montrent que si le nombre total d'accident diminue, le nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé reste stable en France ou augmente en Seine-Maritime. De fait la proportion des deux-roues motorisés dans le bilan accidentologique est en augmentation.

Le tableau de répartition des victimes par classe d'âge et par type de véhicule en Annexe 3 permet d'extraire un détail des victimes en deux roues motorisées (tableau 18 ci-dessous).

| | 0-14 | 15-17 | 18-24 | 25-44 | 45-64 | 65+ | ind |
|---------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| proportion moyenne | 2.5% | 14.2% | 34.3% | 36.5% | 11.6% | 0.0% | 0.9% |
| France 2005 | 1.3% | 10.7% | 27.3% | 43.2% | 15.2% | 2.3% | 0.0% |

Tableau 26 : Répartition des victimes en 2 roues motorisées par classe d'âge

On note dans ce tableau une différence statistiquement significative sur le nombre de tués de 18 à 24 ans en 2 roues motorisées par rapport aux valeurs nationales.

La lecture des indicateurs de l'ONISR montre que les scooters et les cyclomoteurs sont regroupés dans une même catégorie cyclomoteur.

L'ONISR montre que la Seine-Maritime est le septième département de France ayant le plus d'accidents mortels impliquant un cyclomoteur.

| | tous véhicules | | Accidents impliquant au moins un cyclomoteur | | | |
|----------------|---------------------|-------------------|--|------------|-------------------|------------|
| | Accidents corporels | Accidents mortels | Accidents corporels | proportion | Accidents mortels | proportion |
| Seine-Maritime | 6132 | 394 | 1367 | 22.3% | 48 | 12.2% |
| France | 421716 | 23382 | 74204 | 17.6% | 1770 | 7.6% |

| | tous véhicules | | Accidents impliquant au moins une motocyclette | | | |
|----------------|---------------------|-------------------|--|------------|-------------------|------------|
| | Accidents corporels | Accidents mortels | Accidents corporels | proportion | Accidents mortels | proportion |
| Seine-Maritime | 6132 | 394 | 964 | 15.7% | 74 | 18.8% |
| France | 421716 | 23382 | 85653 | 20.3% | 4186 | 17.9% |

Tableaux 27 et 28 : comparaison des accidents en Seine-Maritime impliquant un cyclomoteur ou une motocyclette par rapport aux valeurs nationales sur la période 2003-2007

L'annexe 3 détaille la répartition des accidents corporels et du nombre de tués parmi les conducteurs de deux roues motorisées selon le type de deux roues motorisées (cyclomoteurs, scooters et motocyclettes) et selon la classe d'âge.

Ces tableaux montrent que le nombre d'accidents corporels avec un conducteur de cyclomoteur est très significativement supérieur aux valeurs nationales pour quasiment toutes les tranches d'âge (15-17 ; 18-24 ; 25-44 et 45-64).

Il conviendra dans l'approfondissement des enjeux de regarder si ces statistiques concernent les cyclomoteurs exclusivement ou si elles comprennent des scooters assimilés à des cyclomoteurs.

On constate également que 72% des accidents corporels avec un cyclomoteur ou un scooter concernent des conducteurs entre 15 et 24 ans.

Pour les motos la majorité des accidents corporels (45%) et des tués (53%) concernent des conducteurs de moto entre 25 et 44 ans. 82% des tués à moto sont compris entre 18 et 44 ans.

Les indices de gravités (Nb de morts pour 100 accidents) sont :

$$I_{G \text{ cyclomoteur}} = 2,8\%$$

$$I_{G \text{ scooter}} = 4,3\%$$

$$I_{G \text{ moto}} = 8,8\%$$

Ces indices mettent en évidence l'augmentation de la gravité des accidents en fonction de la puissance de l'engin.

3.3.3 Répartition par classe d'âge

| | 0-14 ans | | 15-17 ans | | 18-24 ans | | 25-44 ans | | 45-64 ans | | 65 ans et + | | age indéterminé | |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-----------------|-------------|
| | tués | blessés | tués | blessés | tués | blessés | tués | blessés | tués | blessés | tués | blessés | tués | blessés |
| moyenne 2003-2007 | 3 | 132 | 5 | 185 | 21 | 390 | 28 | 486 | 13 | 250 | 15 | 107 | 2 | 14 |
| proportion moyenne | 3.8% | 8.5% | 6.2% | 11.8% | 24.0% | 24.9% | 32.4% | 31.1% | 14.6% | 16.0% | 16.6% | 6.9% | 2.4% | 0.9% |
| France 2005 | 2.7% | | 4.9% | | 23.0% | | 30.9% | | 19.4% | | 18.7% | | 0.4% | |

Tableau 29 : répartition des victimes par classe d'âge par classe d'âge.

Au regard des proportions du tableau 10, aucune des classes d'âge locales n'est significativement différente du niveau national du point de vue des tués et des blessés.

Par contre si la population des 15-24 ans ne constitue que 14% de la population totale de la Seine-Maritime, elle représente néanmoins 30% des tués.

Ceci montre que la population jeune en Seine-Maritime n'est pas différente du niveau national en terme de victime mais que localement elle reste un enjeu comparativement aux autres classes d'âge du département.

Les indicateurs fournis par l'ONISR donnent les résultats suivant :

| Département | Population 15-24 ans (INSEE 2006) | Population totale (INSEE 2006) | Victimes Graves Jeunes | | | Victimes Graves 2005-2007 | | |
|----------------|-----------------------------------|--------------------------------|------------------------|--------------|--------------------|---------------------------|--------------|--------------------|
| | | | TUÉS | Hospitalisés | Total Vict. Graves | TUÉS | Hospitalisés | Total Vict. Graves |
| Seine-Maritime | 175186 | 1 245 496 | 66 | 765 | 831 | 231 | 2 007 | 2 238 |
| Total France | 7 854 103 | 61 166 822 | 3 925 | 36 894 | 40 819 | 14 647 | 119 088 | 133 735 |

Tableau 30: Données fournies par l'ONISR

Indicateur 1 : Taux de victimes graves jeunes (15-24ans) par rapport à la population jeune sur la période 2005-2007 (Nombre de victimes graves jeunes pour 1000 habitants jeunes)

Seine Maritime = 4,7

France = 5,2

Indicateur 2 : Taux de victimes graves jeunes (15-24 ans) par rapport à la population jeune rapporté au taux de victimes graves par rapport à la population au cours de la période 2005-2007.(sur-risque jeunes)

Seine Maritime = 2,64 : les jeunes ont 2,64 fois plus de chance d'avoir un accident grave que le reste de la population

France = 2,38

Indicateurs 3 : Part d'accidents graves avec un conducteur jeune (18-24 ans) par rapport à l'ensemble des accidents graves avec un conducteur de plus de 18 ans pour la période 2005-2007 (% accidents graves avec un conducteur jeune 18-24 ans)

Seine Maritime = 35,7%

France = 31,8%

La différence par rapport à la moyenne nationale est significativement supérieure.

Commentaires sur les indicateurs

L'indicateur 1 montre que le taux d'accidentologie des jeunes de Seine-Maritime au sein de la population jeunes n'est pas sur-représenté par rapport au taux national.

Par contre l'indicateur 2 met en évidence l'enjeu prioritaire des jeunes au niveau national puisque la population des 18-24 ans est sur-représentée dans l'ensemble des victimes graves. Au niveau local la Seine-Maritime est légèrement au-dessus de la moyenne nationale.

L'indicateur 3 montre également la part importante des 18-24 ans dans les accidents graves. En outre avec un taux de 35,7%, la Seine-Maritime est nettement au-dessus de la moyenne nationale (31,8%) et se situe dans les 5 départements avec le taux le plus élevé de jeunes dans les accidents graves. On notera également que l'Eure se situe en seconde position avec un taux de 36,5%.

Au regard de ce dernier indicateur, l'enjeu jeunes 18-24 ans est non seulement un enjeu national mais il est encore plus marqué au niveau départemental et régional

3.3.4 Age du permis

| | Accidents | | | | Tués | | | |
|-------------------|----------------|-------|-------------|-------|------|-------|-------------|-------|
| | Seine Maritime | | France 2005 | | 76 | | France 2005 | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| moins 1 an | 1604 | 30.1% | 22238 | 29.4% | 53 | 20.0% | 627 | 21.7% |
| entre 1 et 2 ans | 1262 | 23.7% | 17865 | 23.6% | 38 | 14.3% | 490 | 16.9% |
| entre 2 et 5 ans | 1672 | 31.4% | 24841 | 32.8% | 57 | 21.5% | 694 | 24.0% |
| entre 5 et 10 ans | 1394 | 26.2% | 20567 | 27.2% | 43 | 16.2% | 497 | 17.2% |
| plus de 10 ans | 2750 | 51.7% | 40927 | 54.1% | 74 | 27.9% | 1243 | 43.0% |
| TOTAL | 5322 | | 75632 | | 265 | | 2894 | |

Tableau 31 : Répartition des accidents corporels et des tués suivant l'âge du permis de conduire des conducteurs impliqués.

Ceci montre que 54% des accidents impliquent un conducteur ayant moins de 2 ans de permis (responsable ou non).

3.3.5 Équipement de sécurité

| | Accidents | | | | Tués | | | |
|------------------|----------------|-------|-------------|-------|------|-------|-------------|-------|
| | Seine Maritime | | France 2005 | | 76 | | France 2005 | |
| | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop | Nb | Prop |
| OUI | 4984 | 88.2% | 72508 | 85.8% | 242 | 65.2% | 3187 | 59.9% |
| NON | 286 | 5.1% | 5322 | 6.3% | 46 | 12.4% | 776 | 14.6% |
| non renseigné | 556 | 9.8% | 17068 | 20.2% | 33 | 8.9% | 880 | 16.5% |
| non déterminable | 1015 | 18.0% | 15288 | 18.1% | 50 | 13.5% | 475 | 8.9% |
| TOTAL | 5650 | | 84521 | | 371 | | 5318 | |

Tableau 32 : Taux de port des équipements de sécurité des usagers de la route.

3.4 Comportements

3.4.1 Alcools et stupéfiants

A) Proportion d'indéterminés

| | Accidents corporels 2003 - 2007 | | | | | |
|----------------|---------------------------------|------------------|------------------|-------------|------------------------|--|
| | Nb total d'accidents | Contrôle positif | Contrôle négatif | Indéterminé | Proportion indéterminé | Proportion conducteur positif / taux connu |
| Seine Maritime | 6132 | 497 | 4332 | 1303 | 21,2% | 10,3% |
| France | 421716 | 33480 | 302978 | 85258 | 20,2% | 10,0% |

| | Accidents mortels 2003 - 2007 | | | | | |
|----------------|-------------------------------|------------------|------------------|-------------|------------------------|--|
| | Nb total d'accidents | Contrôle positif | Contrôle négatif | Indéterminé | Proportion indéterminé | Proportion conducteur positif / taux connu |
| Seine Maritime | 394 | 71 | 167 | 156 | 39,6% | 29,8% |
| France | 23382 | 4837 | 11723 | 6822 | 29,2% | 29,2% |

Tableau 33 : Connaissance du taux d'alcoolémie dans les accidents corporels et mortels

Ce tableau montre que la proportion d'accidents ou le taux d'alcoolémie est indéterminé est très importante (21,2%) et c'est encore plus prononcé pour les accidents mortels (40%). Ce dernier chiffre est significativement supérieur à la valeur nationale.

Il est à noter que les chiffres donnés par la suite sont donc certainement sous-estimés.

B) Alcools et victimes

| | Nb total d'accidents avec un conducteur alcoolisé | Nb total d'accidents corporels | Proportion | Tués dans un accident avec un conducteur alcoolisé | Tués | Proportion |
|--------------|---|--------------------------------|------------|--|------|------------|
| 2003 | 116 | 1835 | 6.3% | 19 | 118 | 16.1% |
| 2004 | 61 | 1230 | 5.0% | 8 | 93 | 8.6% |
| 2005 | 86 | 1041 | 8.3% | 12 | 83 | 14.5% |
| 2006 | 111 | 1014 | 10.9% | 13 | 67 | 19.4% |
| 2007 | 123 | 1012 | 12.2% | 19 | 81 | 23.5% |
| TOTAL | 497 | 6132 | | 71 | 442 | |

Tableau 34 : victimes d'accidents de la route impliquant un conducteur ayant un taux d'alcoolémie positif.

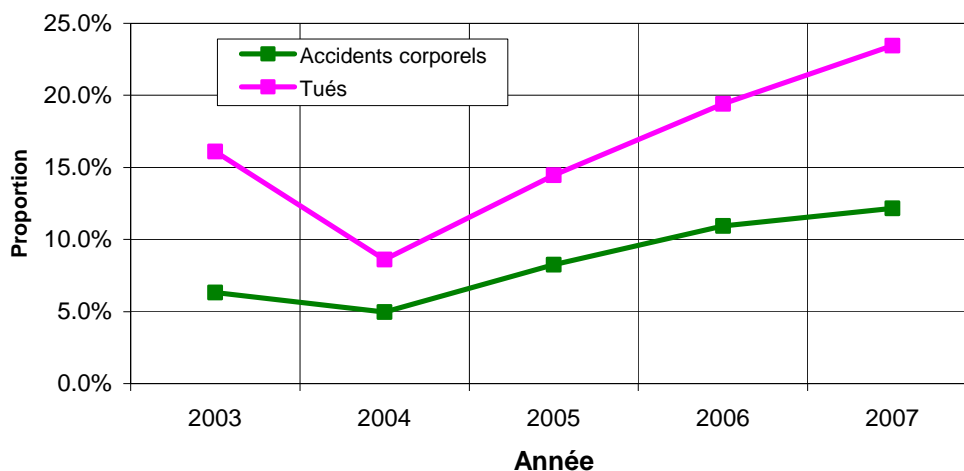


Figure 6 : proportion d'accidents et de tués avec un taux d'alcoolémie positifs

La proportion d'accidents impliquant un conducteur alcoolisé en Seine Maritime est en augmentation sur la période 2003 – 2007. En 2007, près d'un quart des tués sur la route en Seine Maritime le sont dans un accident avec conducteur alcoolisé. Compte tenu de la proportion de taux d'alcoolémie indéterminé (40%), il est fortement probable que ce chiffre soit sous-estimé.

Une étude sur 78 procès-verbaux d'accidents mortels tirés aléatoirement entre 2006 et 2007 en Seine-Maritime montre que la proportion d'accidents mortels avec présence d'alcool est de 33%.

Cette proportion montre que l'alcool est un enjeu en Seine-Maritime.

Vérifications positives (plan des contrôles routiers).

| | 2006 | 2007 |
|--------------------|--------|--------|
| Nombre de contrôle | 190199 | 196793 |
| Contrôles positifs | 5797 | 4690 |
| Taux positifs | 3.0% | 2.4% |

Tableau 35 : Nombre de contrôles d'alcoolémie positifs par rapport au nombre total de contrôles.

C) Alcools et stupéfiants

Les dépistages de stupéfiants sont renseignés dans les fichiers BAAC depuis 2005. Le tableau 27 ci dessous établit les proportions de présence d'alcool et/ou de stupéfiants parmi les accidents.

| | Nb total d'accidents | Tués |
|---------------------------------------|----------------------|--------------|
| Alcool seul | 320 | 44 |
| Stupéfiant seul | 77 | 26 |
| dont Alcool + Stupéfiants | 31 | 8 |
| Total Alcool et/ou stupéfiants | 366 | 62 |
| Total 2005-2007 | 3067 | 331 |
| proportion moyenne | 11.9% | 18.7% |

Tableau 36 : Accidents et victimes avec un conducteur positif en alcoolémie et/ou stupéfiants entre 2005 et 2007

D) Répartitions par jour et par heures des accidents avec alcool

| | conducteur + piétons | | dont 18 - 24 ans | | | | dont 25 - 44 ans | | | |
|-----------------|----------------------|----------|------------------|-----|----------|-----|------------------|-----|----------|-----|
| | Semaine | Week-end | Semaine | % | Week-end | % | Semaine | % | Week-end | % |
| Jour (6h - 22h) | 154 | 144 | 25 | 16% | 36 | 25% | 76 | 49% | 74 | 51% |
| Nuit (22h-6h) | 84 | 115 | 14 | 17% | 49 | 43% | 54 | 64% | 54 | 47% |
| Total | 238 | 259 | 39 | 16% | 85 | 33% | 130 | 55% | 128 | 49% |

Tableau 37 : répartition par jour et par heures des accidents avec conducteur positif en alcoolémie

Ce tableau montre que la majorité des accidents avec alcool se produit pendant de week-end. Ceci est particulièrement vrai pour la tranche d'âge 18-24 ans pour laquelle la proportion d'accident en semaine est assez faible.

3.4.2 Manœuvre avant accident

Les tableaux établissant le type de manœuvre avant accident par type de véhicule figurent en annexe 3.

3.4.3 Vitesses

Dans certains cas, la nature des infractions commises sur les accidents est recensée dans le fichier BAAC. Le tableau détaillant les infractions relevées par les forces de l'ordre figure ne Annexe 3.

Il montre que la conduite d'un véhicule à une vitesse excessive au regard des circonstances est présent dans 13% des accidents corporels et des accidents mortels.

Il est difficile de se prononcer sur la pertinence de ce chiffre car la fiabilité de remplissage du fichier BAAC au regard de la nature de l'infraction n'est pas connue.

Bien qu'un lien évident existe entre la vitesse et l'accidentologie, nous n'avons pas, à ce jour, d'autres sources d'information permettant de quantifier statistiquement la relation entre les vitesses pratiquées et les accidents recensés.

3.4.4 Fautes de comportement

| | Nombre d'accidents concernés | Nombre d'accidents mortels | Tués |
|--|------------------------------|----------------------------|------------|
| Refus de priorité par cond. de véh. à un piéton régul. engagé dans la traversée d'une chaussée | 127 | 5 | 5 |
| Inobs. par cond. de l'arrêt absolu imposé par le panneau "Stop" à une inters. de routes | 111 | 9 | 12 |
| Refus de priorité à droite à une inters. de routes | 222 | 0 | 0 |
| Inobs., par cond. de véh., de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant | 86 | 1 | 1 |
| Chang. de direction d'un véh. effectué sans avertissement préalable | 66 | 0 | 0 |
| Ouverture d'une portière de véh. dans des cond. Dangereuses | 7 | 0 | 0 |
| Refus de priorité par cond. de véh. venant d'une voie non ouverte à la Circul. publique ou d'une aire de | 67 | 0 | 0 |
| Circul. de véh. en sens interdit | 17 | 2 | 2 |
| Refus de priorité par cond. de véh. abordant un carrefour à sens giratoire | 6 | 0 | 0 |
| Conduite d'un véh. sans laisser une distance de sécurité avec le véh. qui précède | 31 | 0 | 0 |
| Dépass. de véh. par la droite | 12 | 2 | 2 |
| Dépass. de véh. à une inters. de routes | 5 | 0 | 0 |
| Accélération par cond. d'un véh. sur le point d'être dépassé | 2 | 0 | 0 |
| Refus de priorité à une inters. de routes où l'obligation de céder le passage est signalée | 74 | 2 | 3 |
| Refus de priorité à une inters. par cond. venant de marquer l'arrêt au « stop » | 40 | 4 | 4 |
| Refus de priorité par cond. d'un véh. tournant à gauche | 50 | 1 | 1 |
| Circul. d'un véh. en marche normale à une vitesse anormal. Réduite | 1 | 0 | 0 |
| Dépass. d'usager sans se porter suffisam. à gauche pour éviter le risque d'accrochage | 8 | 0 | 0 |
| Dépass. de véh. sur la moitié gauche de la chaussée gênant la Circul. en sens inverse | 4 | 0 | 0 |
| Dépass. de véh. sans visibilité suffisante vers l'avant, sur une chaussée à double sens de Circul. | 6 | 1 | 1 |
| Retour prématuré sur la droite par cond. de véh. venant d'effectuer un dépass. | 3 | 0 | 0 |
| Refus de priorité au train ou au matériel circulant sur une voie ferrée traversant ou suivant la route | 2 | 0 | 0 |
| Refus de serrer à droite par cond. lors d'un croisement de véh. | 21 | 1 | 1 |
| Dépass. par la gauche d'un véh. tournant à gauche | 32 | 0 | 0 |
| Refus de priorité à un véh. d'intérêt général prioritaire usant des avertisseurs spéciaux à une inters. | 3 | 0 | 0 |
| Chevauchement d'une ligne continue par le cond. d'un véh. | 2 | 0 | 0 |
| Engagement sans précaution de véh. dans une inters. | 31 | 1 | 1 |
| Dépass. de véh. sans possib. de retour bref dans le courant normal de la Circul. | 4 | 1 | 1 |
| Dépass. entrepris par un véh. sur le point d'être dépassé | 1 | 0 | 0 |
| Refus de priorité par cond. de véh. abordant une route à grande circul. | 2 | 1 | 1 |
| Ensemble des fautes de comportements | 1043 | 31 | 35 |
| Ensemble des infractions relevées (toutes catégories confondues) | 3997 | 233 | 253 |

Tableau 38 : nature des infractions relevant a priori d'une faute de comportement

Le tableau 35 montre qu'environ 4000 accidents sont relevés avec infractions sur 6132 accidents corporels entre 2003 et 2007, soit un taux d'infraction enregistré de 65%.

Ce tableau récapitule les infractions pouvant relever d'une faute de comportement. Pour autant les chiffres relevés ne sont pas indicateurs d'une infraction volontaire ou d'un comportement délibérément dangereux.

4.ANNEXES DU DGO 2008-2012

ANNEXE 1 : BILAN ACCIDENTOLOGIQUE

Seine Maritime

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|---------------|------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------|----------------|------------|------------------|--------------|------------|-----------|---------------|-----------|-------------------|-------------|-------------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution |
| 2003 | 1835 | -5.8% | 94 | -5.8% | 111 | 118 | -5.8% | 267 | 260 | -5.8% | 2051 | -5.8% | 2318 | 2311 | -5.8% |
| 2004 | 1230 | -33.0% | 82 | -12.8% | 87 | 93 | -21.2% | 264 | 258 | -0.8% | 1297 | -36.8% | 1561 | 1555 | -32.7% |
| 2005 | 1041 | -15.4% | 80 | -2.4% | | 83 | -10.8% | | 633 | 145.3% | 718 | -44.6% | | 1351 | -13.1% |
| 2006 | 1014 | -2.6% | 64 | -20.0% | | 67 | -19.3% | | 704 | 11.2% | 640 | -10.9% | | 1344 | -0.5% |
| 2007 | 1012 | -0.2% | 74 | 15.6% | | 81 | 20.9% | | 670 | -4.8% | 629 | -1.7% | | 1299 | -3.3% |
| moenne | 1226 | -10.4% (1) | | | | 88 | -6.1% (1) | | | | | | | 1572 | -10.0% (1) |

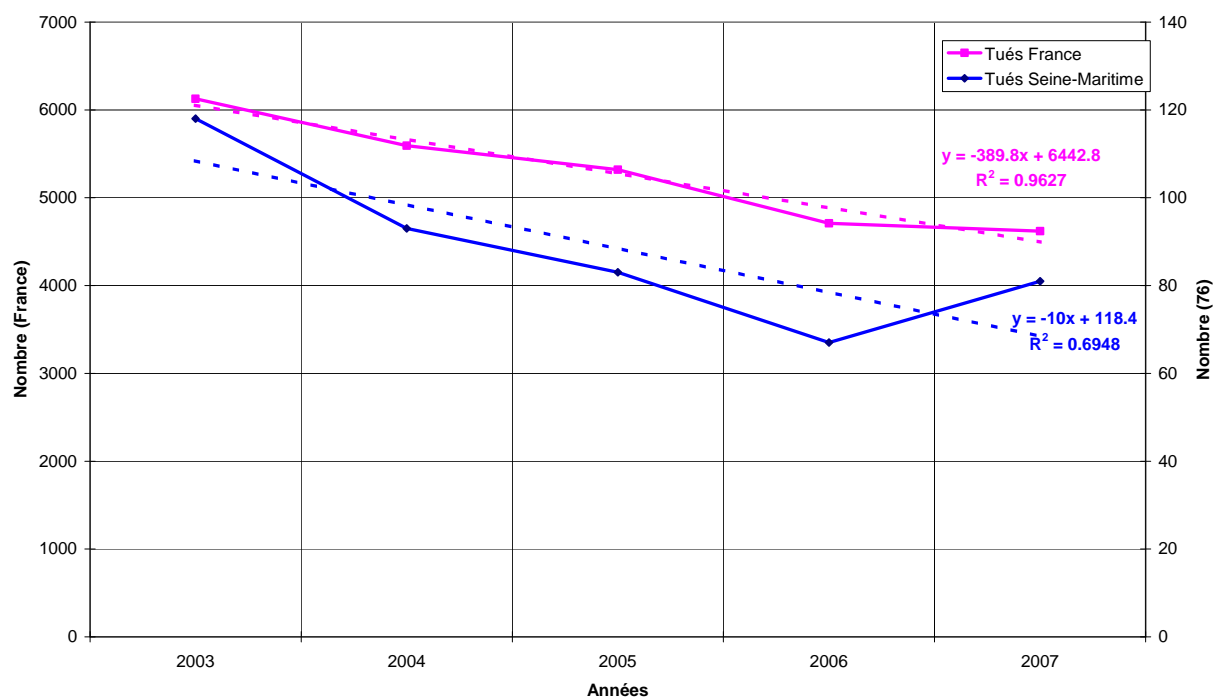
(1) décroissance annuelle moyenne comprise comme étant égale à la pente de la droite de régression linéaire (en %)

National

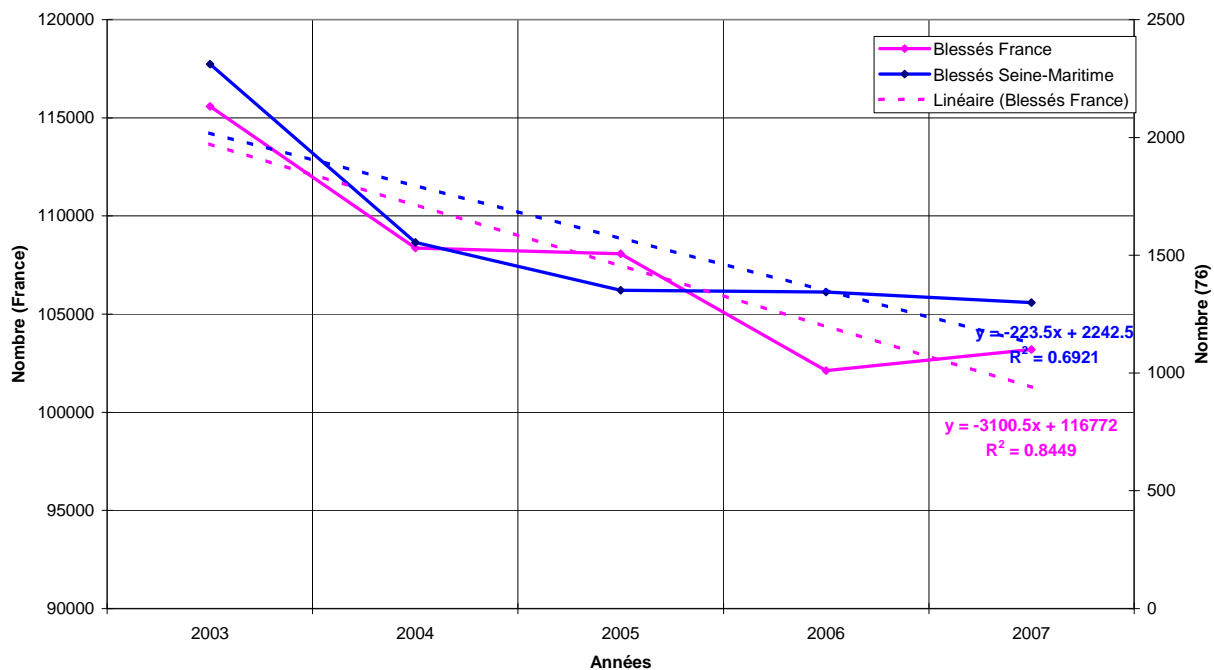
| | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|---------------|------------------------|------------------|--------------------------------|-----------|----------------|-------------|------------------|--------------|------------|-----------|---------------|-----------|-------------------|---------------|------------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution |
| 2002 | 105470 | | 6549 | | 7242 | 7741 | | 24091 | 23592 | | 113748 | | 137839 | 137340 | |
| 2003 | 90220 | -14.5% | 5168 | 21.1% | 5731 | 6127 | -20.9% | 19207 | 18811 | -20.3% | 96772 | -14.9% | 115979 | 115583 | -15.8% |
| 2004 | 85390 | -5.4% | | | 5232 | 5593 | -8.7% | 17435 | 17074 | -9.2% | 91292 | -5.7% | 108727 | 108366 | -6.2% |
| 2005 | 84525 | -1.0% | | | | 5318 | -4.9% | | 39811 | 133.2% | 68265 | -25.2% | | 108076 | -0.3% |
| 2006 | 80309 | -5.0% | | | | 4709 | -11.5% | | 40662 | 2.1% | 61463 | -10.0% | | 102125 | -5.5% |
| 2007 | 81272 | 1.2% | | | | 4620 | -1.9% | | 38615 | -5.0% | 64586 | 5.1% | | 103201 | 1.1% |
| moenne | 84343 | -2.5% (1) | | | | 5273 | -8.4% (1) | | | | | | | 107470 | -2.7% (1) |

(1) décroissance annuelle moyenne comprise comme étant égale à la pente de la droite de régression linéaire (en %)

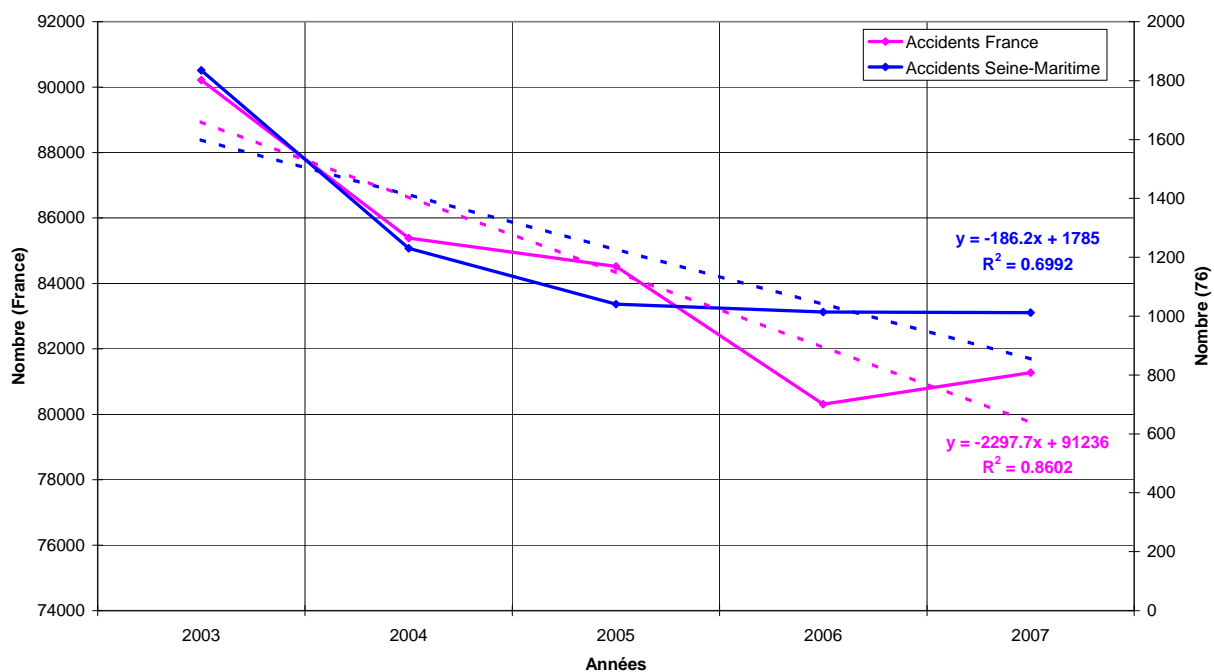
Bilan des Tués en France et en Seine- Maritime durant la période 2003-2007



Bilan des Blessés en France et en Seine- Maritime durant la période 2003-2007



Bilan des Accidents en France et en Seine- Maritime durant la période 2003-2007



ANNEXE 2 : LOCALISATION DES ACCIDENTS

Répartition selon les classes d'agglomération des Accidents - Tués - Blessés en France et en Seine- Maritime durant la période 2003-2007

Agglo < 5000 habitants

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|----------------|------------------------|---------------|--------------------------------|--------------|----------------|-----------|--------------|--------------|------|-----------|---------------|-----------|-------------------|------------|---------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution |
| 2003 | 182 | | 12 | | 13 | 14 | | 54 | 53 | -5.8% | 191 | | 245 | 244 | |
| 2004 | 132 | -27.5% | 8 | -33.3% | 8 | 9 | -38.5% | 48 | 47 | -10.6% | 124 | -35.1% | 172 | 171 | -29.8% |
| 2005 | 133 | 0.8% | 13 | 62.5% | | 13 | 52.0% | | 84 | 77.0% | 77 | -37.9% | 161 | 161 | -6.1% |
| 2006 | 138 | 3.8% | 10 | -23.1% | | 10 | -23.1% | | 126 | 50.0% | 52 | -32.5% | 178 | 178 | 10.6% |
| 2007 | 109 | -21.0% | 7 | -30.0% | | 7 | -30.0% | | 86 | -31.7% | 51 | -1.9% | 137 | 137 | -23.0% |
| moyenne | 139 | -11.0% | 10 | -6.0% | | 10 | -9.9% | | | | | | | 178 | -12.1% |
| France 2005 | 7202 | | | | | 595 | | | 4610 | | 4408 | | | 9018 | |

Agglo 5000 - 20000 habitants

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|----------------|------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|----------------|----------|--------------|--------------|------|-----------|---------------|-----------|-------------------|------------|--------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution |
| 2003 | 305 | | 9 | | 9 | 10 | | 29 | 28 | | 339 | | 368 | 367 | |
| 2004 | 193 | -36.7% | 7 | -22.2% | 8 | 9 | -11.1% | 34 | 33 | 17.9% | 204 | -39.8% | 238 | 237 | -35.4% |
| 2005 | 218 | 13.0% | 7 | 0.0% | | 7 | -18.1% | | 127 | 279.7% | 141 | -30.9% | 268 | 268 | 12.9% |
| 2006 | 194 | -11.0% | 8 | 14.3% | | 8 | 14.3% | | 96 | -24.4% | 138 | -2.1% | 234 | 234 | -12.7% |
| 2007 | 190 | -2.1% | 8 | 0.0% | | 8 | 0.0% | | 116 | 20.8% | 117 | -15.2% | 233 | 233 | -0.4% |
| moyenne | 220 | -9.2% | 8 | -2.0% | | 8 | -3.7% | | | | | | | 268 | -8.9% |
| France 2005 | 9629 | | | | | 387 | | | 4889 | | 7139 | | | 12028 | |

Agglo 20000 - 100000 habitants

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|----------------|------------------------|---------------|--------------------------------|--------------|----------------|----------|--------------|--------------|------|-----------|---------------|-----------|-------------------|------------|---------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution |
| 2003 | 234 | | 4 | | 5 | 5 | | 13 | 13 | | 339 | | 352 | 352 | |
| 2004 | 152 | -35.0% | 5 | 25.0% | 5 | 5 | 0.0% | 13 | 13 | 0.0% | 204 | -39.8% | 217 | 217 | -38.4% |
| 2005 | 123 | -19.1% | 3 | -40.0% | | 3 | -43.9% | | 47 | 271.4% | 141 | -30.9% | 188 | 188 | -13.2% |
| 2006 | 131 | 6.5% | 7 | 133.3% | | 7 | 133.3% | | 62 | 31.9% | 138 | -2.1% | 200 | 200 | 6.4% |
| 2007 | 128 | -2.3% | 5 | -28.6% | | 6 | -14.3% | | 56 | -9.7% | 117 | -15.2% | 173 | 173 | -13.5% |
| moyenne | 154 | -12.5% | 5 | 22.4% | | 5 | 18.8% | | | | | | | 226 | -14.7% |
| France 2005 | 19318 | | | | | 421 | | | 7654 | | 16127 | | | 23781 | |

Agglo > 100000 habitants

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|----------------|------------------------|---------------|--------------------------------|-------------|----------------|----------|---------------|--------------|------|-----------|---------------|-----------|-------------------|------------|---------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb | Evolution |
| 2003 | 612 | | 8 | | 13 | 14 | | 9 | 8 | | 740 | | 749 | 748 | |
| 2004 | 338 | -44.8% | 9 | 12.5% | 9 | 10 | -30.8% | 25 | 24 | 200.9% | 372 | -49.7% | 397 | 396 | -47.0% |
| 2005 | 211 | -37.6% | 7 | -22.2% | | 7 | -27.2% | | 99 | 306.1% | 163 | -56.2% | 262 | 262 | -33.9% |
| 2006 | 234 | 10.9% | 5 | -28.6% | | 5 | -28.6% | | 124 | 25.3% | 165 | 1.2% | 289 | 289 | 10.3% |
| 2007 | 250 | 6.8% | 7 | 40.0% | | 7 | 40.0% | | 122 | -1.6% | 182 | 10.3% | 304 | 304 | 5.2% |
| moyenne | 329 | -16.2% | 7 | 0.4% | | 9 | -11.6% | | | | | | | 400 | -16.4% |
| France 2005 | 22531 | | | | | 261 | | | 5748 | | 21277 | | | 27025 | |

Total Agglo

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|----------------|------------------------|---------------|--------------------------------|--------------|----------------|------------|--------------|--------------|------------|-----------|---------------|-----------|-------------------|-------------|---------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution |
| 2003 | 1333 | | 33 | | 40 | 43 | | 105 | 102 | -5.8% | 1531 | | 1636 | 1633 | |
| 2004 | 815 | -38.9% | 29 | -12.1% | 30 | 32 | -25.0% | 120 | 118 | 15.3% | 861 | -43.8% | 981 | 979 | -40.1% |
| 2005 | 685 | -16.0% | 30 | 3.4% | | 30 | -6.5% | | 357 | 202.7% | 490 | -43.1% | 847 | 847 | -13.5% |
| 2006 | 697 | 1.8% | 30 | 0.0% | | 30 | 0.0% | | 408 | 14.3% | 463 | -5.5% | 871 | 871 | 2.8% |
| 2007 | 677 | -2.9% | 27 | -10.0% | | 28 | -6.7% | | 380 | -6.9% | 435 | -6.0% | 815 | 815 | -6.4% |
| moyenne | 841 | -14.0% | 30 | -4.7% | | 33 | -9.5% | | | | | | | 1029 | -14.3% |
| France 2005 | 58680 | | | | | 1664 | | | | | | | | 71852 | |

Hors agglo

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|----------------|------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|----------------|------------|--------------|--------------|------------|-----------|---------------|-----------|-------------------|------------|--------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution |
| 2003 | 502 | | 61 | | 71 | 76 | | 162 | 157 | | 520 | | 682 | 677 | |
| 2004 | 415 | -17.3% | 53 | -13.1% | 57 | 61 | -19.7% | 144 | 140 | -10.8% | 436 | -16.2% | 580 | 576 | -14.9% |
| 2005 | 356 | -14.2% | 50 | -5.7% | | 53 | -13.0% | | 276 | 97.0% | 228 | -47.7% | 504 | 504 | -12.5% |
| 2006 | 317 | -11.0% | 34 | -32.0% | | 37 | -30.2% | | 296 | 7.2% | 177 | -22.4% | 473 | 473 | -6.2% |
| 2007 | 335 | 5.7% | 47 | 38.2% | | 53 | 43.2% | | 290 | -2.0% | 194 | 9.6% | 484 | 484 | 2.3% |
| moyenne | 385 | -9.2% | 49 | -3.1% | | 56 | -4.9% | | | | | | | 543 | -7.8% |
| France 2005 | 25845 | | | | | 3654 | | | | | | | | 36224 | |

ANNEXE 3 : REPARTITION DES ACCIDENTS

Jour

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | |
|----------------|------------------------|---------------|--------------------------------|--------------|----------------|------------|--------------|--------------|------------|-----------|---------------|-----------|---------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut |
| 2003 | 1280 | | 47 | | 54 | 58 | | 167 | 163 | -5.8% | 1420 | | 1587 |
| 2004 | 870 | -32.0% | 48 | 2.1% | 51 | 55 | -5.6% | 170 | 166 | 2.0% | 908 | -36.1% | 1078 |
| 2005 | 697 | -19.9% | 44 | -8.3% | | 47 | -13.8% | | 404 | 142.7% | 480 | -47.1% | |
| 2006 | 687 | -1.4% | 34 | -22.7% | | 36 | -23.4% | | 460 | 13.9% | 442 | -7.9% | |
| 2007 | 666 | -3.1% | 42 | 23.5% | | 44 | 22.2% | | 428 | -7.0% | 437 | -1.1% | |
| moyenne | 840 | -14.1% | 43 | -1.4% | | 48 | -5.1% | | | | | | |
| France 2005 | 58426 | | | | | 2937 | | | | | | | |

Nuit

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | |
|----------------|------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|----------------|------------|--------------|--------------|------------|-----------|---------------|-----------|---------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut |
| 2003 | 555 | | 47 | | 57 | 61 | | 100 | 96 | | 631 | | 731 |
| 2004 | 360 | -35.1% | 34 | -27.7% | 36 | 38 | -36.8% | 94 | 92 | -4.7% | 389 | -38.4% | 483 |
| 2005 | 344 | -4.4% | 36 | 5.9% | | 36 | -6.5% | | 229 | 150.2% | 238 | -38.8% | |
| 2006 | 327 | -4.9% | 30 | -16.7% | | 31 | -13.9% | | 244 | 6.6% | 198 | -16.8% | |
| 2007 | 346 | 5.8% | 32 | 6.7% | | 37 | 19.4% | | 242 | -0.8% | 192 | -3.0% | |
| moyenne | 386 | -9.7% | 36 | -7.9% | | 41 | -9.5% | | | | | | |
| France 2005 | 26099 | | | | | 2381 | | | | | | | |

Heures

| Heure | bilan accidents 76 | | bilan accidents France | | bilan tués 76 | | bilan tués France | | bilan blessés 76 | |
|--------------|--------------------|---------|------------------------|---------|---------------|---------|-------------------|---------|------------------|---------|
| | nombre | proport | nombre | proport | nombre | proport | nombre | proport | blessés | proport |
| 00h00 | 19 | 1.5% | 1446 | 1.7% | 2 | 2.0% | 160 | 3.0% | 18 | 1.5% |
| 01h00 | 16 | 1.3% | 1199 | 1.4% | 2 | 2.3% | 158 | 3.0% | 15 | 1.2% |
| 02h00 | 18 | 1.4% | 1008 | 1.2% | 1 | 1.0% | 140 | 2.6% | 17 | 1.4% |
| 03h00 | 14 | 1.1% | 794 | 0.9% | 2 | 2.2% | 105 | 2.0% | 13 | 1.1% |
| 04h00 | 17 | 1.4% | 962 | 1.1% | 2 | 2.5% | 147 | 2.8% | 16 | 1.3% |
| 05h00 | 21 | 1.7% | 1247 | 1.5% | 2 | 2.3% | 166 | 3.1% | 20 | 1.7% |
| 06h00 | 18 | 1.5% | 1466 | 1.7% | 2 | 2.8% | 172 | 3.2% | 16 | 1.4% |
| 07h00 | 55 | 4.5% | 3548 | 4.2% | 3 | 3.3% | 236 | 4.4% | 54 | 4.5% |
| 08h00 | 63 | 5.1% | 4648 | 5.5% | 3 | 3.7% | 214 | 4.0% | 61 | 5.1% |
| 09h00 | 45 | 3.7% | 3865 | 4.6% | 5 | 6.2% | 191 | 3.6% | 38 | 3.2% |
| 10h00 | 48 | 3.9% | 3877 | 4.6% | 3 | 4.0% | 220 | 4.1% | 45 | 3.8% |
| 11h00 | 58 | 4.7% | 4234 | 5.0% | 3 | 4.0% | 222 | 4.2% | 56 | 4.7% |
| 12h00 | 71 | 5.8% | 4813 | 5.7% | 3 | 3.5% | 209 | 3.9% | 69 | 5.8% |
| 13h00 | 73 | 6.0% | 4511 | 5.3% | 3 | 3.5% | 193 | 3.6% | 72 | 6.0% |
| 14h00 | 65 | 5.3% | 4959 | 5.9% | 3 | 3.2% | 286 | 5.4% | 63 | 5.3% |
| 15h00 | 79 | 6.4% | 5429 | 6.4% | 5 | 5.8% | 283 | 5.3% | 76 | 6.4% |
| 16h00 | 90 | 7.4% | 6072 | 7.2% | 5 | 6.2% | 338 | 6.4% | 87 | 7.3% |
| 17h00 | 116 | 9.5% | 7424 | 8.8% | 8 | 10.1% | 378 | 7.1% | 128 | 10.7% |
| 18h00 | 103 | 8.4% | 7319 | 8.7% | 5 | 5.8% | 373 | 7.0% | 100 | 8.4% |
| 19h00 | 78 | 6.4% | 5329 | 6.3% | 6 | 7.3% | 307 | 5.8% | 75 | 6.3% |
| 20h00 | 52 | 4.2% | 3884 | 4.6% | 6 | 7.0% | 269 | 5.1% | 48 | 4.0% |
| 21h00 | 48 | 3.9% | 2680 | 3.2% | 3 | 4.0% | 202 | 3.8% | 46 | 3.8% |
| 22h00 | 33 | 2.7% | 2071 | 2.5% | 3 | 3.2% | 183 | 3.4% | 31 | 2.6% |
| 23h00 | 28 | 2.3% | 1740 | 2.1% | 3 | 4.0% | 166 | 3.1% | 25 | 2.1% |
| TOTAL | 1226 | | 84525 | | 82 | | 5318 | | 1189 | |

Intersection

En intersection

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|----------------|------------------------|---------------|--------------------------------|-------------|----------------|------------|--------------|--------------|------------|-----------|---------------|-----------|-------------------|------------|---------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution |
| 2003 | 571 | | 22 | | 27 | 29 | | 74 | 72 | -5.8% | 657 | | 731 | 729 | |
| 2004 | 269 | -52.9% | 13 | -40.9% | 13 | 14 | -51.9% | 45 | 44 | -38.9% | 308 | -53.1% | 353 | 352 | -51.7% |
| 2005 | 187 | -30.5% | 10 | -23.1% | | 11 | -20.8% | | 106 | 140.3% | 175 | -43.2% | | 281 | -20.2% |
| 2006 | 177 | -5.3% | 5 | -50.0% | | 5 | -54.5% | | 132 | 24.5% | 118 | -32.6% | | 250 | -11.0% |
| 2007 | 186 | 5.1% | 12 | 140.0% | | 14 | 180.0% | | 110 | -16.7% | 134 | 13.6% | | 244 | -2.4% |
| moyenne | 278 | -20.9% | 12 | 6.5% | | 15 | 13.2% | | | | | | | 371 | -21.3% |
| France 2005 | 23070 | | | | | 648 | | | | | | | | | |

Hors intersection

| Année | Nbre total d'accidents | | Nbre total d'accidents mortels | | Total des tués | | | Total des BH | | | Total des BNH | | Total des blessés | | |
|----------------|------------------------|---------------|--------------------------------|--------------|----------------|------------|--------------|--------------|------------|-----------|---------------|-----------|-------------------|-------------|--------------|
| | Nb | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution | Nb | Evolution | Nb brut | Nb Corrigé | Evolution |
| 2003 | 1254 | | 72 | | 84 | 90 | | 191 | 185 | | 1385 | | 1576 | 1570 | |
| 2004 | 949 | -24.3% | 67 | -6.9% | 72 | 77 | -14.3% | 218 | 213 | 15.0% | 979 | -29.3% | 1197 | 1192 | -24.1% |
| 2005 | 843 | -11.2% | 69 | 3.0% | | 71 | -7.8% | | 518 | 143.2% | 540 | -44.8% | | 1058 | -11.2% |
| 2006 | 816 | -3.2% | 58 | -15.9% | | 61 | -14.1% | | 545 | 5.2% | 518 | -4.1% | | 1063 | 0.5% |
| 2007 | 803 | -1.6% | 60 | 3.4% | | 65 | 6.6% | | 538 | -1.3% | 480 | -7.3% | | 1018 | -4.2% |
| moyenne | 933 | -10.1% | 65 | -4.1% | | 73 | -7.4% | | | | | | | 1180 | -9.8% |
| France 2005 | 61455 | | | | | 4670 | | | | | | | | | |

Accidents en intersection par classe d'âge et type de véhicules

| | 0-14 | | | | | | 15-17 | | | | | |
|--------------|-----------|-------|------------------|-------|------|-------|-----------|-------|------------------|-------|------|-------|
| | Accidents | | Accidents graves | | Tués | | Accidents | | Accidents graves | | Tués | |
| | Nb | % | | | | | Nb | % | | | | |
| bicyclette | 27 | 28.7% | 8 | 27.6% | 1 | 33.3% | 9 | 9.6% | 1 | 3.4% | 0 | 0.0% |
| cyclomoteur | 16 | 4.2% | 6 | 4.7% | 0 | 0.0% | 151 | 39.2% | 51 | 39.5% | 5 | 50.0% |
| scooter | 1 | 2.7% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 7 | 18.9% | 4 | 17.4% | 0 | 0.0% |
| motocyclette | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | 5 | 2.5% | 3 | 3.7% | 1 | 5.6% |
| VL | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | 1 | 0.1% | 1 | 0.2% | 1 | 1.7% |
| PL | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% | | 0.0% |

| | 18-24 | | | | | | 25-44 | | | | | |
|--------------|-----------|-------|------------------|-------|------|-------|-----------|-------|------------------|-------|------|--------|
| | Accidents | | Accidents graves | | Tués | | Accidents | | Accidents graves | | Tués | |
| | Nb | % | | | | | Nb | % | | | | |
| bicyclette | 7 | 7.4% | 1 | 3.4% | 1 | 33.3% | 24 | 25.5% | 4 | 13.8% | 0 | 0.0% |
| cyclomoteur | 148 | 38.4% | 49 | 38.0% | 2 | 20.0% | 51 | 13.2% | 17 | 13.2% | 1 | 10.0% |
| scooter | 15 | 40.5% | 7 | 30.4% | 0 | 0.0% | 8 | 21.6% | 7 | 30.4% | 1 | 100.0% |
| motocyclette | 64 | 32.0% | 29 | 35.8% | 8 | 44.4% | 110 | 55.0% | 40 | 49.4% | 7 | 38.9% |
| VL | 363 | 28.4% | 107 | 26.6% | 17 | 28.3% | 660 | 51.7% | 189 | 47.0% | 28 | 46.7% |
| PL | 6 | 8.7% | 1 | 3.8% | 1 | 12.5% | 32 | 46.4% | 17 | 65.4% | 7 | 87.5% |

| | 45-64 | | | | | | 65+ | | | | | |
|--------------|-----------|-------|------------------|-------|------|-------|-----------|-------|------------------|-------|------|-------|
| | Accidents | | Accidents graves | | Tués | | Accidents | | Accidents graves | | Tués | |
| | Nb | % | | | | | Nb | % | | | | |
| bicyclette | 22 | 23.4% | 11 | 37.9% | 2 | 66.7% | 7 | 7.4% | 4 | 13.8% | 0 | 0.0% |
| cyclomoteur | 17 | 4.4% | 8 | 6.2% | 2 | 20.0% | 5 | 1.3% | 1 | 0.8% | 0 | 0.0% |
| scooter | 5 | 13.5% | 2 | 8.7% | 0 | 0.0% | 1 | 2.7% | 1 | 4.3% | 0 | 0.0% |
| motocyclette | 20 | 10.0% | 9 | 11.1% | 2 | 11.1% | 1 | 0.5% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| VL | 196 | 15.3% | 117 | 29.1% | 9 | 15.0% | 155 | 12.1% | 56 | 13.9% | 15 | 25.0% |
| PL | 23 | 33.3% | 8 | 30.8% | 1 | 12.5% | 1 | 1.4% | 1 | 3.8% | 1 | 12.5% |

Répartition par jour et par heure

| Heure | lundi | | | mardi | | | mercredi | | | jeudi | | | vendredi | | | samedi | | | dimanche | | | accidents 76 | | accidents FR 2005 | | tués 76 | | tués FR 2005 | | blessés 76 | | | |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------|-------------------|---------|-----------|---------|--------------|---------|-------------|---------|--|--|
| | accidents | tués | blessés | accidents | tués | blessés | accidents | tués | blessés | accidents | tués | blessés | accidents | tués | blessés | accidents | tués | blessés | accidents | tués | blessés | nombre | proport | nombre | proport | nombre | proport | nombre | proport | blessés | proport | | |
| 00h00 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 6 | 0 | 5 | 4 | 0 | 4 | 19 | 1.5% | 1446 | 1.7% | 2 | 2.0% | 160 | 3.0% | 18 | 1.5% | | |
| 01h00 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 4 | 1 | 4 | 4 | 0 | 4 | 16 | 1.3% | 1199 | 1.4% | 2 | 2.3% | 158 | 3.0% | 15 | 1.2% | | |
| 02h00 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 | 18 | 1.4% | 1008 | 1.2% | 1 | 1.0% | 140 | 2.6% | 17 | 1.4% | | |
| 03h00 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 2 | 5 | 1 | 5 | 3 | 0 | 3 | 14 | 1.1% | 794 | 0.9% | 2 | 2.2% | 105 | 2.0% | 13 | 1.1% | | |
| 04h00 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 7 | 1 | 6 | 4 | 0 | 4 | 17 | 1.4% | 962 | 1.1% | 2 | 2.5% | 147 | 2.8% | 16 | 1.3% | | |
| 05h00 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 5 | 0 | 5 | 7 | 1 | 7 | 21 | 1.7% | 1247 | 1.5% | 2 | 2.3% | 166 | 3.1% | 20 | 1.7% | | |
| 06h00 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 0 | 3 | 4 | 0 | 3 | 4 | 0 | 4 | 18 | 1.5% | 1466 | 1.7% | 2 | 2.8% | 172 | 3.2% | 16 | 1.4% | | |
| 07h00 | 8 | 0 | 8 | 10 | 0 | 10 | 8 | 0 | 8 | 10 | 1 | 10 | 12 | 1 | 12 | 4 | 0 | 4 | 3 | 0 | 3 | 55 | 4.5% | 3548 | 4.2% | 3 | 3.3% | 236 | 4.4% | 54 | 4.5% | | |
| 08h00 | 13 | 0 | 13 | 12 | 0 | 12 | 9 | 0 | 9 | 11 | 0 | 11 | 9 | 1 | 9 | 5 | 1 | 4 | 3 | 0 | 3 | 63 | 5.1% | 4648 | 5.5% | 3 | 3.7% | 214 | 4.0% | 61 | 5.1% | | |
| 09h00 | 5 | 1 | 5 | 7 | 0 | 3 | 8 | 1 | 7 | 7 | 0 | 6 | 8 | 0 | 8 | 5 | 0 | 4 | 5 | 2 | 5 | 45 | 3.7% | 3865 | 4.6% | 5 | 6.2% | 191 | 3.6% | 38 | 3.2% | | |
| 10h00 | 7 | 0 | 7 | 9 | 1 | 8 | 5 | 1 | 4 | 7 | 0 | 6 | 7 | 0 | 7 | 8 | 0 | 8 | 5 | 0 | 5 | 48 | 3.9% | 3877 | 4.6% | 3 | 4.0% | 220 | 4.1% | 45 | 3.8% | | |
| 11h00 | 8 | 1 | 8 | 6 | 0 | 6 | 7 | 1 | 6 | 10 | 1 | 9 | 10 | 0 | 10 | 10 | 0 | 10 | 7 | 0 | 7 | 58 | 4.7% | 4234 | 5.0% | 3 | 4.0% | 222 | 4.2% | 56 | 4.7% | | |
| 12h00 | 8 | 0 | 8 | 10 | 0 | 10 | 13 | 0 | 12 | 8 | 0 | 8 | 13 | 0 | 13 | 9 | 1 | 9 | 9 | 1 | 9 | 71 | 5.8% | 4813 | 5.7% | 3 | 3.5% | 209 | 3.9% | 69 | 5.8% | | |
| 13h00 | 12 | 1 | 12 | 12 | 0 | 12 | 12 | 0 | 12 | 10 | 1 | 10 | 12 | 0 | 12 | 9 | 0 | 8 | 6 | 0 | 6 | 73 | 6.0% | 4511 | 5.3% | 3 | 3.5% | 193 | 3.6% | 72 | 6.0% | | |
| 14h00 | 8 | 0 | 8 | 12 | 1 | 12 | 8 | 0 | 8 | 11 | 1 | 11 | 9 | 0 | 9 | 10 | 0 | 10 | 6 | 0 | 6 | 65 | 5.3% | 4959 | 5.9% | 3 | 3.2% | 286 | 5.4% | 63 | 5.3% | | |
| 15h00 | 11 | 1 | 10 | 9 | 0 | 9 | 11 | 0 | 11 | 11 | 1 | 11 | 14 | 1 | 13 | 13 | 1 | 13 | 9 | 1 | 8 | 79 | 6.4% | 5429 | 6.4% | 5 | 5.8% | 283 | 5.3% | 76 | 6.4% | | |
| 16h00 | 12 | 0 | 12 | 12 | 0 | 12 | 14 | 1 | 13 | 12 | 1 | 12 | 16 | 1 | 15 | 14 | 1 | 14 | 10 | 1 | 9 | 90 | 7.4% | 6072 | 7.2% | 5 | 6.2% | 338 | 6.4% | 87 | 7.3% | | |
| 17h00 | 17 | 1 | 16 | 22 | 1 | 21 | 18 | 1 | 17 | 18 | 1 | 17 | 14 | 1 | 31 | 15 | 1 | 14 | 12 | 1 | 12 | 116 | 9.5% | 7424 | 8.8% | 8 | 10.1% | 378 | 7.1% | 128 | 10.7% | | |
| 18h00 | 11 | 0 | 11 | 18 | 1 | 17 | 14 | 1 | 13 | 14 | 1 | 14 | 17 | 1 | 17 | 16 | 1 | 16 | 12 | 0 | 12 | 103 | 8.4% | 7319 | 8.7% | 5 | 5.8% | 373 | 7.0% | 100 | 8.4% | | |
| 19h00 | 11 | 1 | 10 | 10 | 0 | 10 | 12 | 1 | 11 | 11 | 1 | 11 | 13 | 1 | 13 | 11 | 2 | 10 | 9 | 0 | 9 | 78 | 6.4% | 5329 | 6.3% | 6 | 7.3% | 307 | 5.8% | 75 | 6.3% | | |
| 20h00 | 6 | 1 | 5 | 7 | 0 | 7 | 6 | 1 | 6 | 6 | 0 | 6 | 10 | 1 | 10 | 8 | 1 | 7 | 9 | 1 | 8 | 52 | 4.2% | 3884 | 4.6% | 6 | 7.0% | 269 | 5.1% | 48 | 4.0% | | |
| 21h00 | 6 | 1 | 6 | 7 | 0 | 7 | 5 | 0 | 5 | 8 | 1 | 7 | 8 | 0 | 8 | 6 | 1 | 6 | 6 | 0 | 6 | 48 | 3.9% | 2680 | 3.2% | 3 | 4.0% | 202 | 3.8% | 46 | 3.8% | | |
| 22h00 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 3 | 5 | 1 | 4 | 4 | 0 | 4 | 7 | 0 | 7 | 5 | 1 | 5 | 4 | 1 | 4 | 33 | 2.7% | 2071 | 2.5% | 3 | 3.2% | 183 | 3.4% | 31 | 2.6% | | |
| 23h00 | 3 | 1 | 2 | 3 | 0 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 0 | 3 | 6 | 0 | 6 | 7 | 1 | 6 | 4 | 0 | 4 | 28 | 2.3% | 1740 | 2.1% | 3 | 4.0% | 166 | 3.1% | 25 | 2.1% | | |
| TOTAL | 162 | 11 | 155 | 183 | 8 | 173 | 167 | 11 | 158 | 174 | 12 | 167 | 201 | 12 | 212 | 190 | 15 | 181 | 150 | 13 | 144 | 1226 | | 84525 | | 82 | | 5318 | | 1189 | | | |
| prop. | 13.2% | 13.1% | 13.1% | 14.9% | 9.8% | 14.5% | 13.6% | 13.9% | 13.3% | 14.2% | 14.3% | 14.0% | 16.4% | 14.8% | 17.8% | 15.5% | 18.5% | 15.2% | 12.3% | 15.6% | 12.1% | | | | | | | | | | | | |
| FR 2005 | 10913 | 607 | | 12019 | 604 | | 11869 | 677 | | 11566 | 606 | | 14073 | 842 | | 10788 | 816 | | 8668 | 789 | | | | | | | | | | | | | |
| prop. | 12.9% | 11.4% | | 14.2% | 11.4% | | 14.0% | 12.7% | | 13.7% | 11.4% | | 16.6% | 15.8% | | 12.8% | 15.3% | | 10.3% | 14.8% | | | | | | | | | | | | | |

Répartition par type de deux roues motorisées et par classe d'âge du conducteur

| | 0-14 | | | | | | | | 15-17 | | | | | | | |
|--------------------|-----------|-------|------------|-------|----------|--------|-----------|--------|------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|------------|-------|
| | Accidents | | | | tués | | | | Accidents | | | | tués | | | |
| | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | |
| | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. |
| cyclomoteur | 53 | 88.3% | 586 | 88.1% | 2 | 100.0% | 11 | 100.0% | 512 | 89.7% | 4836 | 84.4% | 9 | 56.3% | 107 | 73.8% |
| scooter | 9 | 15.0% | 66 | 9.9% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 42 | 7.4% | 655 | 11.4% | 3 | 18.8% | 8 | 5.5% |
| moto | 1 | 1.7% | 12 | 1.8% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 24 | 4.2% | 377 | 6.6% | 3 | 18.8% | 25 | 17.2% |
| TOTAL | 60 | | 665 | | 2 | | 11 | | 571 | | 5733 | | 16 | | 145 | |

| | 18-24 | | | | | | | | 25-44 | | | | | | | |
|--------------------|------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|------------|-------|------------|-------|--------------|-------|-----------|-------|------------|-------|
| | Accidents | | | | tués | | | | Accidents | | | | tués | | | |
| | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | |
| | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. |
| cyclomoteur | 445 | 60.1% | 4666 | 56.0% | 14 | 31.1% | 116 | 34.0% | 199 | 28.8% | 2602 | 20.6% | 9 | 19.1% | 67 | 11.8% |
| scooter | 60 | 8.1% | 896 | 10.7% | 1 | 2.2% | 10 | 2.9% | 46 | 6.7% | 1999 | 15.8% | 2 | 4.3% | 24 | 4.2% |
| moto | 246 | 33.2% | 2948 | 35.4% | 28 | 62.2% | 210 | 61.6% | 460 | 66.6% | 8291 | 65.6% | 35 | 74.5% | 465 | 82.2% |
| TOTAL | 740 | | 8338 | | 45 | | 341 | | 691 | | 12635 | | 47 | | 566 | |

| | 45-64 | | | | | | | | 65+ | | | | | | | |
|--------------------|------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|------------|-------|-----------|-------|------------|-------|----------|-------|-----------|-------|
| | Accidents | | | | tués | | | | Accidents | | | | tués | | | |
| | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | |
| | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. |
| cyclomoteur | 76 | 33.9% | 862 | 21.4% | 4 | 28.6% | 43 | 21.6% | 10 | 76.9% | 181 | 58.4% | 3 | 75.0% | 17 | 58.6% |
| scooter | 16 | 7.1% | 590 | 14.7% | 0 | 0.0% | 7 | 3.5% | 2 | 15.4% | 35 | 11.3% | 0 | 0.0% | 2 | 6.9% |
| moto | 138 | 61.6% | 2656 | 66.1% | 10 | 71.4% | 145 | 72.9% | 1 | 7.7% | 97 | 31.3% | 1 | 25.0% | 10 | 34.5% |
| TOTAL | 224 | | 4021 | | 14 | | 199 | | 13 | | 310 | | 4 | | 29 | |

Regroupement des cyclomoteurs et des scooters dans une seule catégorie

| | 0-14 | | | | | | | | 15-17 | | | | | | | |
|-----------------------|-----------|--------|------------|-------|----------|--------|-----------|--------|------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|------------|-------|
| | Accidents | | | | tués | | | | Accidents | | | | tués | | | |
| | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | |
| | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. |
| cyclo+ scooter | 62 | 103.3% | 652 | 98.0% | 2 | 100.0% | 11 | 100.0% | 554 | 97.0% | 5491 | 95.8% | 12 | 75.0% | 115 | 79.3% |
| moto | 1 | 1.7% | 12 | 1.8% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 24 | 4.2% | 377 | 6.6% | 3 | 18.8% | 25 | 17.2% |
| TOTAL | 60 | | 665 | | 2 | | 11 | | 571 | | 5733 | | 16 | | 145 | |

| | 18-24 | | | | | | | | 25-44 | | | | | | | |
|-----------------------|------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|------------|-------|------------|-------|--------------|-------|-----------|-------|------------|-------|
| | Accidents | | | | tués | | | | Accidents | | | | tués | | | |
| | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | |
| | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. |
| cyclo+ scooter | 505 | 68.2% | 5562 | 66.7% | 15 | 33.3% | 126 | 37.0% | 245 | 35.5% | 4601 | 36.4% | 11 | 23.4% | 91 | 16.1% |
| moto | 246 | 33.2% | 2948 | 35.4% | 28 | 62.2% | 210 | 61.6% | 460 | 66.6% | 8291 | 65.6% | 35 | 74.5% | 465 | 82.2% |
| TOTAL | 740 | | 8338 | | 45 | | 341 | | 691 | | 12635 | | 47 | | 566 | |

| | 45-64 | | | | | | | | 65+ | | | | | | | |
|-----------------------|------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|------------|-------|-----------|-------|------------|-------|----------|-------|-----------|-------|
| | Accidents | | | | tués | | | | Accidents | | | | tués | | | |
| | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | | moy 76 | | FR 2005 | |
| | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. | Nb | prop. |
| cyclo+ scooter | 92 | 41.1% | 1452 | 36.1% | 4 | 28.6% | 50 | 25.1% | 12 | 92.3% | 216 | 69.7% | 3 | 75.0% | 19 | 65.5% |
| moto | 138 | 61.6% | 2656 | 66.1% | 10 | 71.4% | 145 | 72.9% | 1 | 7.7% | 97 | 31.3% | 1 | 25.0% | 10 | 34.5% |
| TOTAL | 224 | | 4021 | | 14 | | 199 | | 13 | | 310 | | 4 | | 29 | |

Répartition des accidents sur obstacle fixe

| | Nb véhicules concernés | | | | Nb accidents | | | | tués | | | | blessés | | | |
|---|------------------------|-------|---------------|-------|----------------|-------|--------------|-------|----------------|-------|-------------|-------|----------------|-------|---------------|-------|
| | Seine Maritime | | France 2005 | | Seine Maritime | | France 2006 | | Seine Maritime | | France 2007 | | Seine Maritime | | France 2008 | |
| | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop |
| non renseignés | 732 | 71.8% | 125738 | 86.4% | 418 | 60.1% | 70685 | 78.8% | 26 | 46.6% | 3460 | 60.8% | 2781 | 61.4% | 91316 | 78.7% |
| véhicule en stationnement | 40 | 3.9% | 3106 | 2.1% | 37 | 5.3% | 2915 | 3.2% | 2 | 3.6% | 122 | 2.1% | 223 | 4.9% | 3697 | 3.2% |
| arbre | 34 | 3.3% | 2283 | 1.6% | 34 | 4.8% | 2261 | 2.5% | 6 | 10.8% | 608 | 10.7% | 209 | 4.6% | 2656 | 2.3% |
| glissière métallique | 20 | 1.9% | 1807 | 1.2% | 19 | 2.7% | 1705 | 1.9% | 3 | 5.0% | 200 | 3.5% | 114 | 2.5% | 2549 | 2.2% |
| glissière béton | 16 | 1.5% | 1525 | 1.0% | 15 | 2.2% | 1471 | 1.6% | 1 | 2.5% | 76 | 1.3% | 101 | 2.2% | 1951 | 1.7% |
| autre glissière | 4 | 0.4% | 182 | 0.1% | 4 | 0.5% | 177 | 0.2% | 1 | 1.8% | 16 | 0.3% | 20 | 0.4% | 221 | 0.2% |
| bâtiment/mur/pile de pont | 22 | 2.2% | 1830 | 1.3% | 22 | 3.2% | 1810 | 2.0% | 3 | 5.4% | 264 | 4.6% | 140 | 3.1% | 2346 | 2.0% |
| support signalisation / poste appel urgence | 4 | 0.4% | 349 | 0.2% | 4 | 0.5% | 338 | 0.4% | 0 | 0.7% | 27 | 0.5% | 19 | 0.4% | 477 | 0.4% |
| poteau | 31 | 3.0% | 1582 | 1.1% | 31 | 4.4% | 1560 | 1.7% | 5 | 9.7% | 236 | 4.1% | 196 | 4.3% | 2033 | 1.8% |
| mobilier urbain | 10 | 1.0% | 434 | 0.3% | 10 | 1.4% | 411 | 0.5% | 0 | 0.7% | 17 | 0.3% | 59 | 1.3% | 554 | 0.5% |
| parapet | 1 | 0.1% | 160 | 0.1% | 1 | 0.1% | 157 | 0.2% | 0 | 0.0% | 29 | 0.5% | 4 | 0.1% | 199 | 0.2% |
| îlot / refuge / borne haute | 6 | 0.6% | 346 | 0.2% | 6 | 0.8% | 344 | 0.4% | 0 | 0.7% | 27 | 0.5% | 38 | 0.8% | 419 | 0.4% |
| bordure de trottoir | 14 | 1.4% | 728 | 0.5% | 13 | 1.9% | 712 | 0.8% | 1 | 1.1% | 64 | 1.1% | 79 | 1.7% | 792 | 0.7% |
| fossé / talus / paroi rocheuse | 39 | 3.9% | 2869 | 2.0% | 38 | 5.5% | 2814 | 3.1% | 5 | 8.2% | 345 | 6.1% | 266 | 5.9% | 3714 | 3.2% |
| autre obstacle fixe sur chaussée | 24 | 2.3% | 1156 | 0.8% | 21 | 3.1% | 1014 | 1.1% | 1 | 1.4% | 63 | 1.1% | 138 | 3.0% | 1402 | 1.2% |
| autre obstacle fixe trottoir ou accotement | 11 | 1.1% | 682 | 0.5% | 11 | 1.6% | 670 | 0.7% | 1 | 1.8% | 52 | 0.9% | 70 | 1.5% | 863 | 0.7% |
| sortie de chaussée sans obstacle | 12 | 1.2% | 687 | 0.5% | 12 | 1.8% | 681 | 0.8% | 0 | 0.0% | 81 | 1.4% | 73 | 1.6% | 841 | 0.7% |
| TOTAL | 1020 | | 145464 | | 695 | | 89725 | | 56 | | 5687 | | 4530 | | 116030 | |

ensemble des accidents concernant un véhicule seul sans piéton

| | Nb véhicules concernés | | | | Nb accidents | | | | tués | | | | blessés | | | |
|---|------------------------|-------|---------------|-------|----------------|-------|--------------|-------|----------------|-------|-------------|-------|----------------|-------|--------------|-------|
| | Seine Maritime | | France 2005 | | Seine Maritime | | France 2006 | | Seine Maritime | | France 2007 | | Seine Maritime | | France 2008 | |
| | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop | Moy | Prop |
| non renseignés | 105 | 33.3% | 125738 | 86.4% | 105 | 33.3% | 70685 | 78.8% | 6 | 20.1% | 3460 | 60.8% | 554 | 30.5% | 18050 | 53.4% |
| véhicule en stationnement | 17 | 5.5% | 3106 | 2.1% | 17 | 5.5% | 2915 | 3.2% | 1 | 2.7% | 122 | 2.1% | 100 | 5.5% | 1234 | 3.6% |
| arbre | 30 | 9.6% | 2283 | 1.6% | 30 | 9.6% | 2261 | 2.5% | 6 | 18.8% | 608 | 10.7% | 184 | 10.1% | 2318 | 6.9% |
| glissière métallique | 14 | 4.4% | 1807 | 1.2% | 14 | 4.4% | 1705 | 1.9% | 2 | 6.7% | 200 | 3.5% | 78 | 4.3% | 1317 | 3.9% |
| glissière béton | 11 | 3.6% | 1525 | 1.0% | 11 | 3.6% | 1471 | 1.6% | 0 | 1.3% | 76 | 1.3% | 72 | 4.0% | 1179 | 3.5% |
| autre glissière | 3 | 0.8% | 182 | 0.1% | 3 | 0.8% | 177 | 0.2% | 1 | 2.7% | 16 | 0.3% | 15 | 0.8% | 155 | 0.5% |
| bâtiment/mur/pile de pont | 17 | 5.5% | 1830 | 1.3% | 17 | 5.5% | 1810 | 2.0% | 3 | 9.4% | 264 | 4.6% | 104 | 5.7% | 1780 | 5.3% |
| support signalisation / poste appel urgence | 3 | 1.0% | 349 | 0.2% | 3 | 1.0% | 338 | 0.4% | 0 | 1.3% | 27 | 0.5% | 16 | 0.9% | 253 | 0.7% |
| poteau | 27 | 8.6% | 1582 | 1.1% | 27 | 8.6% | 1560 | 1.7% | 5 | 16.8% | 236 | 4.1% | 164 | 9.0% | 1485 | 4.4% |
| mobilier urbain | 7 | 2.2% | 434 | 0.3% | 7 | 2.2% | 411 | 0.5% | 0 | 1.3% | 17 | 0.3% | 41 | 2.3% | 318 | 0.9% |
| parapet | 1 | 0.2% | 160 | 0.1% | 1 | 0.2% | 157 | 0.2% | 0 | 0.0% | 29 | 0.5% | 3 | 0.2% | 141 | 0.4% |
| îlot / refuge / borne haute | 5 | 1.6% | 346 | 0.2% | 5 | 1.6% | 344 | 0.4% | 0 | 1.3% | 27 | 0.5% | 30 | 1.6% | 317 | 0.9% |
| bordure de trottoir | 11 | 3.4% | 728 | 0.5% | 11 | 3.4% | 712 | 0.8% | 1 | 2.0% | 64 | 1.1% | 55 | 3.0% | 575 | 1.7% |
| fossé / talus / paroi rocheuse | 35 | 11.0% | 2869 | 2.0% | 35 | 11.0% | 2814 | 3.1% | 4 | 12.1% | 345 | 6.1% | 225 | 12.4% | 3067 | 9.1% |
| autre obstacle fixe sur chaussée | 9 | 3.0% | 1156 | 0.8% | 9 | 3.0% | 1014 | 1.1% | 0 | 1.3% | 63 | 1.1% | 56 | 3.1% | 425 | 1.3% |
| autre obstacle fixe trottoir ou accotement | 8 | 2.6% | 682 | 0.5% | 8 | 2.6% | 670 | 0.7% | 1 | 2.0% | 52 | 0.9% | 53 | 2.9% | 496 | 1.5% |
| sortie de chaussée sans obstacle | 12 | 3.7% | 687 | 0.5% | 12 | 3.7% | 681 | 0.8% | 0 | 0.0% | 81 | 1.4% | 69 | 3.8% | 716 | 2.1% |
| TOTAL | 315 | | 145464 | | 315 | | 89725 | | 30 | | 5687 | | 1819 | | 33826 | |

Type de réseau

Autoroute

| | | Nombre d'accidents | Nombre d'accidents mortels | Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH | Nombre de victimes | | | |
|-----------------|-------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|-----------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| | | | | | Tués | BH | BNH | Indemnes |
| 2003 | -- | 43 | 0 | 10 | 0 | 12 | 47 | 35 |
| 2004 | -- | 44 | 5 | 15 | 5 | 14 | 46 | 31 |
| 2005 | -- | 46 | 4 | 25 | 5 | 31 | 27 | 43 |
| 2006 | -- | 36 | 1 | 24 | 1 | 29 | 16 | 43 |
| 2007 | -- | 37 | 7 | 28 | 8 | 25 | 18 | 27 |
| Ensemble | -- | 206 | 17 | 102 | 19 | 111 | 154 | 179 |
| | Nbre total | Nbre total d'accidents | Nbre total d'accidents | Nbre total d'accidents graves | Total des tués | Total des BH | Total des BNH | Total des indemnes |

Bidirectionnelle

| | | Nombre d'accidents | Nombre d'accidents mortels | Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH | Nombre de victimes | | | |
|-----------------|-------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|-----------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| | | | | | Tués | BH | BNH | Indemnes |
| 2003 | -- | 1540 | 87 | 280 | 104 | 241 | 1725 | 1407 |
| 2004 | -- | 790 | 66 | 238 | 71 | 213 | 817 | 727 |
| 2005 | -- | 783 | 62 | 450 | 64 | 489 | 532 | 742 |
| 2006 | -- | 789 | 55 | 514 | 58 | 573 | 494 | 698 |
| 2007 | -- | 724 | 58 | 489 | 64 | 528 | 424 | 674 |
| Ensemble | -- | 4626 | 328 | 1971 | 361 | 2044 | 3992 | 4248 |
| | Nbre total | Nbre total d'accidents | Nbre total d'accidents | Nbre total d'accidents graves | Total des tués | Total des BH | Total des BNH | Total des indemnes |

2X2

| | | Nombre d'accidents | Nombre d'accidents mortels | Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH | Nombre de victimes | | | |
|-----------------|-------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|-----------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| | | | | | Tués | BH | BNH | Indemnes |
| 2003 | -- | 27 | 1 | 3 | 1 | 2 | 33 | 34 |
| 2004 | -- | 12 | 1 | 3 | 1 | 3 | 13 | 11 |
| 2005 | -- | 23 | 1 | 10 | 1 | 10 | 20 | 22 |
| 2006 | -- | 9 | 1 | 4 | 1 | 3 | 14 | 6 |
| 2007 | -- | 21 | 0 | 8 | 0 | 8 | 22 | 19 |
| Ensemble | -- | 92 | 4 | 28 | 4 | 26 | 102 | 92 |
| | Nbre total | Nbre total d'accidents | Nbre total d'accidents | Nbre total d'accidents graves | Total des tués | Total des BH | Total des BNH | Total des indemnes |

Annexe 4 : comportement

Répartitions par jour et par heures des accidents avec alcool

Alcool positif chez conducteur + piéton entre 2003 - 2007

| | lundi | mardi | mercredi | jeudi | vendredi | samedi | dimanche |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
| 00:00 | 0 | 3 | 4 | 2 | 3 | 6 | 8 |
| 01:00 | 0 | 3 | 1 | 3 | 1 | 8 | 7 |
| 02:00 | 2 | 2 | 0 | 3 | 3 | 5 | 11 |
| 03:00 | 2 | 1 | 0 | 1 | 3 | 4 | 3 |
| 04:00 | 4 | 2 | 1 | 1 | 0 | 15 | 5 |
| 05:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 13 |
| 06:00 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 8 | 8 |
| 07:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 08:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 6 |
| 09:00 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 |
| 10:00 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 11:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 12:00 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 |
| 13:00 | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 3 |
| 14:00 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 2 | 3 |
| 15:00 | 1 | 0 | 1 | 1 | 5 | 5 | 3 |
| 16:00 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 5 | 5 |
| 17:00 | 3 | 1 | 5 | 2 | 1 | 6 | 5 |
| 18:00 | 3 | 6 | 2 | 2 | 5 | 10 | 6 |
| 19:00 | 7 | 2 | 3 | 5 | 2 | 8 | 6 |
| 20:00 | 4 | 5 | 3 | 8 | 10 | 6 | 10 |
| 21:00 | 6 | 5 | 2 | 8 | 5 | 10 | 9 |
| 22:00 | 3 | 4 | 4 | 3 | 5 | 7 | 3 |
| 23:00 | 1 | 1 | 4 | 4 | 7 | 10 | 5 |
| Ensemble | 46 | 41 | 35 | 52 | 64 | 132 | 127 |

Alcool positif chez conducteur + piéton entre 18 et 24 ans entre 2003 - 2007

| | lundi | mardi | mercredi | jeudi | vendredi | samedi | dimanche |
|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 00:00 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 01:00 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 6 | 3 |
| 02:00 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 6 |
| 03:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 04:00 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 8 | 1 |
| 05:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 |
| 06:00 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 3 | 8 |
| 07:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 08:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 09:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 13:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 16:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 17:00 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 18:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 19:00 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 20:00 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| 21:00 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 23:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 |
| Ensemble | 8 | 7 | 8 | 6 | 10 | 36 | 49 |

Alcool positif chez conducteur + piéton entre 25 et 44 ans entre 2003 - 2007

| | lundi | mardi | mercredi | jeudi | vendredi | samedi | dimanche |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 00:00 | 0 | 2 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 |
| 01:00 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 3 | 3 |
| 02:00 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 4 | 5 |
| 03:00 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 |
| 04:00 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 7 | 4 |
| 05:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 6 |
| 06:00 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| 07:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 08:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| 09:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 11:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 12:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| 13:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 |
| 14:00 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 15:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 1 |
| 16:00 | 0 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 3 |
| 17:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 | 4 |
| 18:00 | 0 | 3 | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 |
| 19:00 | 2 | 1 | 0 | 3 | 0 | 5 | 3 |
| 20:00 | 2 | 5 | 0 | 4 | 6 | 4 | 3 |
| 21:00 | 3 | 4 | 2 | 5 | 2 | 6 | 3 |
| 22:00 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| 23:00 | 1 | 0 | 4 | 2 | 5 | 6 | 2 |
| Ensemble | 21 | 27 | 14 | 31 | 37 | 72 | 56 |

| | Nombre d'accidents | Nombre d'accidents mortels | Nombre de victimes | |
|-----------------|--------------------|----------------------------|--------------------|------------|
| | | | Tués | Blessés |
| Janvier | 30 | 9 | 9 | 37 |
| Février | 35 | 6 | 6 | 47 |
| Mars | 29 | 4 | 5 | 41 |
| Avril | 37 | 4 | 5 | 50 |
| Mai | 43 | 4 | 4 | 61 |
| Juin | 44 | 4 | 4 | 58 |
| Juillet | 52 | 3 | 3 | 75 |
| Août | 45 | 7 | 7 | 55 |
| Septembre | 45 | 4 | 4 | 59 |
| Octobre | 44 | 8 | 8 | 52 |
| Novembre | 52 | 9 | 10 | 66 |
| Décembre | 41 | 6 | 6 | 48 |
| Ensemble | 497 | 68 | 71 | 649 |

Nature des infractions

| | Nombre d'usagers concernés | Nombre d'accidents concernés | Nombre d'accidents mortels | Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH | Nombre total de victimes dans les accidents | | |
|--|----------------------------|------------------------------|----------------------------|---|---|------|------|
| | | | | | Tués | BH | BNH |
| Non renseigné | 10827 | 5118 | 355 | 3063 | 376 | 3368 | 3494 |
| Conduite d'un véh. en état d'ivresse manifeste | 105 | 105 | 8 | 26 | 9 | 22 | 118 |
| Délit de fuite après un accident par cond. de véh. Terrestre | 4 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 |
| Refus, par le cond. d'un véh., de se soumettre aux vérif. tendant à établir l'état alcoolique | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Homicide involont. par cond. de véh. terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 1 |
| Arrêt ou station. gênant d'animal sur la voie publique | 4 | 4 | 0 | 3 | 0 | 4 | 2 |
| Arrêt ou station. dangereux de véh. | 8 | 8 | 0 | 2 | 0 | 2 | 6 |
| Refus de priorité par cond. de véh. à un piéton régul. engagé dans la traversée d'une chaussée | 127 | 127 | 5 | 55 | 5 | 50 | 86 |
| Inobs. par cond. de l'arrêt absolu imposé par le panneau "Stop" à une inters. de routes | 111 | 111 | 9 | 42 | 12 | 50 | 101 |
| Refus de priorité à droite à une inters. de routes | 223 | 222 | 0 | 55 | 0 | 65 | 232 |
| Inobs., par cond. de véh., de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant | 86 | 86 | 1 | 12 | 1 | 13 | 115 |
| Conduite d'un véh. à une vitesse excessive eu égard aux circonst. | 812 | 806 | 50 | 329 | 56 | 351 | 745 |
| Chang. de direction d'un véh. effectué sans avertissement préalable | 67 | 66 | 0 | 12 | 0 | 12 | 66 |
| Ouverture d'une portière de véh. dans des cond. Dangereuses | 7 | 7 | 0 | 1 | 0 | 1 | 6 |
| Refus de priorité par cond. de véh. venant d'une voie non ouverte à la Circul. publique ou d'une aire de station. | 67 | 67 | 0 | 19 | 0 | 22 | 65 |
| Bless. involont.s avec incapacité > 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur | 17 | 17 | 0 | 16 | 0 | 22 | 8 |
| Bless. involont.s avec incapacité <= 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur | 45 | 45 | 0 | 32 | 0 | 40 | 31 |
| Homicide involont. par cond. de véh. terrestre à moteur | 7 | 7 | 6 | 7 | 7 | 1 | 2 |
| Circul. de véh. en sens interdit | 17 | 17 | 2 | 7 | 2 | 8 | 13 |
| Bless. involont. avec incapacité <= 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique | 10 | 10 | 0 | 5 | 0 | 6 | 8 |
| Bless. involont. avec incapacité > 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique | 3 | 3 | 0 | 3 | 0 | 5 | 0 |
| Conduite d'un véh. sous l'empire d'un état alcoolique : concentr. d'alcool par litre >= 0,80g dans le sang ou 0,40 mg dans l'air expiré | 119 | 119 | 12 | 80 | 13 | 82 | 75 |
| Conduite d'un véh. à moteur malgré une suspension adm. ou judiciaire du permis de cond. | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Conduite d'un véh. à moteur malgré l'annulation judiciaire du permis de cond. | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| Contournement par la gauche, avec un véh., d'ouvrage établi sur chaussée, de place ou de carrefour | 10 | 9 | 0 | 1 | 0 | 2 | 8 |
| Conduite d'un véh. dans des cond. ne permettant pas au cond. de manoeuvrer aisément | 9 | 9 | 0 | 6 | 0 | 9 | 4 |
| Refus de priorité par cond. de véh. abordant un carrefour à sens giratoire | 6 | 6 | 0 | 5 | 0 | 5 | 1 |
| Circul. de véh. éloigné du bord droit de la chaussée | 9 | 9 | 2 | 6 | 4 | 8 | 6 |
| Circul. d'un véh. en marche normale sur la partie gauche d'une chauss. à double sens de Circul. | 59 | 58 | 6 | 29 | 8 | 35 | 46 |
| Chang. de file, par cond. de véh., non justifié par un chang. de direction | 26 | 26 | 1 | 2 | 1 | 1 | 32 |
| Conduite d'un véh. sans laisser une distance de sécurité avec le véh. qui précède | 31 | 31 | 0 | 2 | 0 | 3 | 43 |
| Dépass. de véh. par la droite | 12 | 12 | 2 | 5 | 2 | 3 | 8 |
| Dépass. de véh. à une inters. de routes | 5 | 5 | 0 | 1 | 0 | 1 | 5 |
| Accélération par cond. d'un véh. sur le point d'être dépassé | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Refus de priorité à une inters. de routes où l'obligation de céder le passage est signalée | 74 | 74 | 2 | 34 | 3 | 44 | 62 |
| Refus de priorité à une inters. par cond. venant de marquer l'arrêt au « stop » | 40 | 40 | 4 | 24 | 4 | 24 | 29 |
| Circul. sur une autoroute d'un véh. non autorisé | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| Inobs., par cond. de véh., de l'arrêt imposé par un feu jaune fixe | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Circul. d'un véh. ou d'une remorque muni de pneum. lisse, déchiré ou dont la toile est apparente | 24 | 23 | 2 | 15 | 3 | 17 | 18 |
| Circul. d'un véh. à moteur non équipé de dispositifs de freinage conformes | 5 | 5 | 0 | 2 | 0 | 2 | 3 |
| Circul. avec un véh. terrestre à moteur sans assur. | 45 | 45 | 2 | 26 | 2 | 28 | 29 |
| Non justification dans les cinq jours de l'attest. d'assur. de véh. terrestre à moteur | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| Non apposition sur le véh. du certificat d'assur. ou apposition de certificat non valide | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Non présentation de l'attest. d'assur. d'un véh. terrestre à moteur | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 4 | 4 |
| Non présentation immédiate par le cond. d'un véh. de la carte grise ou du récépissé provis. | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| Refus de priorité par cond. d'un véh. tournant à gauche | 50 | 50 | 1 | 33 | 1 | 38 | 30 |
| Non déclaration dans les 30 jours au préfet, par le propriétaire d'un véh., de chang. de domicile ou d'établiss. d'affectation | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Circul. d'un véh. en marche normale à une vitesse anormal. Réduite | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Conduite d'un véh. sans permis | 18 | 18 | 0 | 11 | 0 | 11 | 11 |
| Conduite d'un véh. à moteur avec un permis non prorogé | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Circul. d'un véh. à moteur ou d'une remorque non muni de plaque d'immatr. | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Mise en Circul. d'un véh. sans certificat d'immatr. (carte grise) | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Maintien en Circul. d'un véh. déjà immatr. sans établis. dans les 15 jours, par le nouveau propr., d'un certificat d'immatr. (carte grise) à son nom | 9 | 9 | 0 | 4 | 0 | 5 | 8 |
| Arrêt ou station. sur la chaus. hors aggl. alors qu'un station. hors de la chaus. était possible | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Arrêt ou station. sur le côté gauche d'une chaussée à double sens en aggl. | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Station. dans des conditions risquant de provoquer un accident en l'absence du cond. | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Récidive de conduite d'un véh. sous l'empire d'un état alcoolique | 4 | 4 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Transport non autorisé de passager sur motocyclette, tricycle ou quadricycle à moteur, cyclom. ou cycle : absence de siège fixé au véh. | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |

CETE Normandie Centre - DESGI

| | | | | | | | |
|---|-------------|------------------------|------------------------|------------------------|----------------|--------------|---------------|
| Engagement de véh. dans une inters. où il peut être immobilisé et gêner la Circul. | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| Conduite d'un véh. sans précaution sur trottoir ou terre-plein aménagé en parc de station. | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Circul. de front par cond. de cycle ou de cyclomoteur | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Circul. de véh., de nuit ou par visibilité insuff., sans éclairage ni signal., en un lieu dépourvu d'éclairage public | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Dépass. d'usager sans se porter suffisamment à gauche pour éviter le risque d'accrochage | 8 | 8 | 0 | 3 | 0 | 3 | 7 |
| Dépass. de véh. sur la moitié gauche de la chaussée gênant la Circul. en sens inverse | 4 | 4 | 0 | 2 | 0 | 3 | 4 |
| Dépass. de véh. sans visibilité suffisante vers l'avant, sur une chaussée à double sens de Circul. | 6 | 6 | 1 | 4 | 1 | 6 | 5 |
| Retour prématuré sur la droite par cond. de véh. venant d'effectuer un dépass. | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Refus de priorité au train ou au matériel circulant sur une voie ferrée traversant ou suivant la route | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Refus de serrer à droite par cond. lors d'un croisement de véh. | 21 | 21 | 1 | 2 | 1 | 1 | 26 |
| Dépass. par la gauche d'un véh. tournant à gauche | 33 | 32 | 0 | 2 | 0 | 3 | 40 |
| Refus de priorité à un véh. d'intérêt général prioritaire usant des avertisseurs spéciaux à une inters. | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Circul. sur la route d'animal sans cond. | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Inobs., par cond. de véh., d'une signal. imposant une direction | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Excès de vitesse >= 20 km/h et < à 30 km/h par cond. de véh. à moteur | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Franchis. d'une ligne continue par le cond. d'un véh. | 29 | 29 | 3 | 22 | 3 | 31 | 17 |
| Chevauchement d'une ligne continue par le cond. d'un véh. | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| Conduite de cyclo. par mineur de moins de 16 ans sans brevet de sécurité routière | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Circul. d'un véh. ou élément de véh. non réceptionné ou non conforme à un type réceptionné | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Homicide involont. par cond. d'un véh. terrestre à moteur et violation manifest. délibérée d'une oblig. de sécurité ou de prudence | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| Bless. involont. avec incapacité < 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur et violation manifest. délibérée d'une oblig. de sécurité ou de prudence | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| Circul. de cycle hors piste ou bande cyclable | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| Maintien en Circul. de voiture particulière sans visite technique périodique | 6 | 6 | 0 | 4 | 0 | 5 | 10 |
| Maintien en Circul. de véh. de camionnette sans visite technique périodique | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Conduite de véh. sans respect d'indications résultant de la signal. routière | 15 | 15 | 0 | 1 | 0 | 1 | 16 |
| Engagement sans précaution de véh. dans une inters. | 31 | 31 | 1 | 5 | 1 | 5 | 32 |
| Conduite, sans port de la ceint. de sécur., d'un véh. à moteur réceptionné avec cet équipement | 17 | 16 | 6 | 14 | 7 | 15 | 8 |
| Non port de la ceint. de sécur. par passager d'un véh. à moteur réceptionné avec cet équipement | 11 | 9 | 2 | 7 | 2 | 13 | 9 |
| Conduite d'une motocyclette sans port d'un casque homol. | 3 | 3 | 0 | 3 | 0 | 3 | 1 |
| Conduite d'un cyclomoteur sans port d'un casque homol. | 12 | 12 | 1 | 9 | 1 | 9 | 4 |
| Non port de casque homol. par passager d'une motocycl. ou d'un cyclo. | 3 | 3 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 |
| Conduite de véh. avec un taux d'alcool compris entre 0,25 et 0,4 mg par litre (air) ou entre 0,5 et 0,8 g par litre (sang) | 12 | 12 | 0 | 7 | 0 | 7 | 12 |
| Excès de vitesse >= 50 km/h par cond. de véh. à moteur | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Dépass. de véh. sans possib. de retour bref dans le courant normal de la Circul. | 4 | 4 | 1 | 4 | 1 | 5 | 1 |
| Conduite d'un véh. en marche normale sur une voie de gauche - chaus. à plusieurs voies de Circul. délim. par des lignes discont. | 6 | 6 | 1 | 5 | 1 | 5 | 1 |
| Circul. d'un véh. à moteur équipé de telle manière que le champ de visibilité du cond. est insuffisant | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Circul. d'un véh. à moteur dont le dispositif d'échapp. n'est pas entretenu ou a été modifié | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Refus de présenter un véh. de transp. en commun de personnes à une bascule en vue de sa pesée | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Circul. irrégulière d'un piéton sur la chaussée | 9 | 9 | 2 | 5 | 2 | 3 | 4 |
| Traversée irrégulière de la chaussée par un piéton | 109 | 107 | 2 | 31 | 2 | 29 | 83 |
| Circul. de cycle, de nuit ou par visibilité insuff., sans utilis. des feux d'éclairage et de signalisation | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| Absence de présignal. conforme d'un véh. dangereusement immobilisé sur la chaussée ou d'un chargement tombé sur la chaussée | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Circul. d'un piéton sur une autoroute | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Circul. de véh. à moteur non muni de feu de croisement conforme | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 |
| Conduite d'un véh. avec un permis de conduire d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| Conduite d'un véh. malgré l'invalid. du permis de conduire résultant du retrait de la totalité des points | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 0 |
| Usage irrég. des feux d'éclairage par le cond. d'un véh. circulant dans des circons. atmosph. réduisant la visibilité | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Dépass. entrepris par un véh. sur le point d'être dépassé | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| Refus de priorité par cond. de véh. abordant une route à grande circul. | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Conduite d'un véh. sans respecter la dist. de sécurité imposée avec le véh. qui précède - ouvrage routier présentant des risques part. | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Dépass. effectué sur une chaus. enneigée ou verglacée par un véh. au PTAC > 3,5T ou un ensemble de véh. > 7m de long | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Bless. involont. avec incapacité < 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur ayant fait usage de stupéfiants | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 4 |
| Bless. involont. avec incapacité > 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur ayant fait usage de stupéfiants | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| Homicide involont. par cond. de véh. terrestre à moteur ayant fait usage de stupéfiants | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 |
| Conduite d'un véh. en ayant fait usage de subst. ou plantes classées comme stupéfiants | 25 | 24 | 11 | 20 | 11 | 20 | 15 |
| Conduite d'un véh. en ayant fait usage de subst. ou plantes classées comme stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique | 15 | 15 | 3 | 12 | 3 | 13 | 6 |
| Bless. involont. avec incapacité < 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur commises avec >= 2 circonstances aggravantes | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| Bless. involont. avec incapacité > 3 mois par cond. de véh. terrestre à moteur commises avec >= 2 circonstances aggravantes | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| Homicide involont. par cond. d'un véh. terrestre à moteur commis avec >= 2 circonstances aggravantes | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| Circul. d'un véh. non autorisé sur une voie réservée aux cycles à 2 ou 3 roues | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Circul. d'un véh. non autorisé sur une voie réservée aux véh. de transport public de voyageurs | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Ensemble | 7413 | 3997 | 233 | 1832 | 253 | 1965 | 3248 |
| | Nbre total | Nbre total d'accidents | Nbre total d'accidents | Nbre total d'accidents | Total des tués | Total des BH | Total des BNH |

Type de manœuvre avant accident

| | Nombre d'accidents corporels | % | Tués | % |
|--|---|------------|-------------|-------------|
| non renseigné | 713 | 11.6% | 48 | 11.2% |
| sans changement de direction | 4191 | 68.3% | 323 | 75.3% |
| même sens, même file | 649 | 10.6% | 27 | 6.3% |
| à contresens | 65 | 1.1% | 6 | 1.4% |
| en s'insérant | 128 | 2.1% | 2 | 0.5% |
| en faisant demi-tour sur chaussee | 94 | 1.5% | 4 | 0.9% |
| changeant de file à gauche | 57 | 0.9% | 5 | 1.2% |
| déporté à gauche | 422 | 6.9% | 66 | 15.4% |
| déporté à droite | 117 | 1.9% | 9 | 2.1% |
| tournant à gauche | 990 | 16.1% | 36 | 8.4% |
| tournant à droite | 189 | 3.1% | 8 | 1.9% |
| dépassant à gauche | 324 | 5.3% | 24 | 5.6% |
| traversant la chaussée | 262 | 4.3% | 25 | 5.8% |
| manoeuvre d'évitement | 100 | 1.6% | 6 | 1.4% |
| arrêté (hors stationnement) | 190 | 3.1% | 2 | 0.5% |
| TOTAL | 6132 | 394 | 429 | 7873 |

Type de manœuvre avant accident par type de véhicule

| | vélo | | 2RM | | VL | | PL | | autres | |
|--|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|------------|-------|------------|-------|
| | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % |
| non renseigné | 23 | 6.8% | 185 | 8.1% | 452 | 8.8% | 15 | 4.8% | 23 | 10.1% |
| sans changement de direction | 184 | 54.1% | 1304 | 57.2% | 2859 | 55.6% | 175 | 55.7% | 112 | 49.3% |
| même sens, même file | 25 | 7.4% | 225 | 9.9% | 471 | 9.2% | 33 | 10.5% | 16 | 7.0% |
| à contresens | 5 | 1.5% | 20 | 0.9% | 39 | 0.8% | 0 | 0.0% | 3 | 1.3% |
| dans couloir bus - même sens | 0 | 0.0% | 3 | 0.1% | 1 | 0.0% | 0 | 0.0% | 3 | 1.3% |
| en s'insérant | 12 | 3.5% | 18 | 0.8% | 98 | 1.9% | 4 | 1.3% | 2 | 0.9% |
| en faisant demi-tour sur chaussée | 5 | 1.5% | 13 | 0.6% | 78 | 1.5% | 2 | 0.6% | 0 | 0.0% |
| changeant de file à droite | 0 | 0.0% | 9 | 0.4% | 23 | 0.4% | 11 | 3.5% | 0 | 0.0% |
| déporté à gauche | 12 | 3.5% | 93 | 4.1% | 302 | 5.9% | 11 | 3.5% | 6 | 2.6% |
| déporté à droite | 0 | 0.0% | 22 | 1.0% | 82 | 1.6% | 10 | 3.2% | 3 | 1.3% |
| tournant à gauche | 17 | 5.0% | 88 | 3.9% | 836 | 16.3% | 24 | 7.6% | 31 | 13.7% |
| tournant à droite | 5 | 1.5% | 41 | 1.8% | 128 | 2.5% | 11 | 3.5% | 6 | 2.6% |
| dépassant à gauche | 6 | 1.8% | 170 | 7.5% | 142 | 2.8% | 8 | 2.5% | 2 | 0.9% |
| traversant la chaussée | 45 | 13.2% | 39 | 1.7% | 171 | 3.3% | 6 | 1.9% | 7 | 3.1% |
| manoeuvre d'évitement | 0 | 0.0% | 33 | 1.4% | 60 | 1.2% | 2 | 0.6% | 5 | 2.2% |
| arrêté (hors stationnement) | 2 | 0.6% | 14 | 0.6% | 159 | 3.1% | 7 | 2.2% | 10 | 4.4% |
| TOTAL | 340 | | 2279 | | 5138 | | 314 | | 227 | |

division
Exploitation
Sécurité
Gestion des
Infrastructures

CETE

Normandie
Centre

10, chemin de la
Poudrière
BP 245
76121
Le Grand-Quevilly
cedex
téléphone :
02 35 68 81 24
télécopie :
02 35 68 81 23
courriel : desgi.cete-nc@equipement.gouv.fr
internet : www.cete-nc.equipement.gouv.fr

**Réseau
Scientifique
et Technique
de l'Équipement**





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction départementale de l'Équipement
de la Seine-Maritime

Rouen, le mardi 30 décembre 2008

Service Sécurité et Education Routière
Bureau sécurité-transports

Compte rendu COPIL du DGO 2008-2012

Étaient présents:

| | |
|--|---|
| M. BOUVIER Jean-Christophe..... | Directeur de Cabinet |
| Mme HOUSSAY-LEGRAS Laurence..... | Sous-Préfecture de Dieppe |
| M. ADAMKIEWICZ Stéphan..... | D.D.D. 76 / Coordinateur Sécurité Routière |
| M. CARRÉ Franck..... | D.D.E. 76 / S.S.E.R. |
| Mme LADIRAY-GONCALVES Karine..... | D.D.E. 76 / S.S.E.R. |
| Mme GIGON Francine..... | D.D.E. 76 / B.S.T. |
| Mme MOLINIER Martine..... | D.D.E. 76 / B.S.T. |
| M. RAJEZAKOWSKI Pierre..... | C.E.T.E. N.C. |
| M. EVAIN Éric..... | C.E.T.E. N.C. |
| Mme VARIN Bérengère..... | C.E.T.E. N.C. |
| M. FAUVEL Thierry..... | D.R.E / S.M.O. |
| M. CHAUVIN Philippe..... | C.G. 76 / Direction des Routes |
| Commissaire PICHON René..... | D.D.S.P.76 |
| Capitaine DENNIEL-DUPIN Guillaume..... | D.D.S.P. 76 |
| Capitaine MOULINES Éric..... | E.D.S.R. 76 |
| Lieutenant LEBRUN Patrice..... | E.D.S.R. 76 |
| M. COLÉ Raymond..... | F.F.M.C. |
| M. LEBLANC Daniel..... | F.F.M.C. |
| Brigadier-Chef RIO Cyril..... | U.M.Z. C.R.S. OUEST |
| Major PICHAVANT Jean-Loïc..... | S.D.I.S 76 |
| M. FAUVEL Thierry..... | D.R.E / S.M.O. |
| M. JOANNE François..... | C.R.A.M. de Normandie |
| M. TELLIER Bruno..... | Rectorat de Rouen |
| M. GARIN Pascal..... | SMATIS – I.D.S.R. |
| M. MOUNIER Jacques-Manuel..... | Inspection Académique 76 |
| Mme GENTES Brigitte..... | Inspection Académique 76 |
| M. DURAND David..... | D.R.D.J.S. de Haute-Normandie et Seine-Maritime |
| Mme MARAIS Annabelle..... | Ville de Rouen |
| M. CHARPENTIER Marc..... | A.D.M. 76 |

I – Présentation de l'élaboration du Document Général d'Orientations

Monsieur BOUVIER expose le bilan national 2007, au regard duquel les Documents Généraux d'Orientation (DGO) pour la sécurité routière doivent être élaborés pour la période 2008 – 2012, afin de définir les axes prioritaires à mettre en oeuvre par le Plan Départemental d'Actions de la Sécurité Routière (PDASR).

L'objectif du gouvernement vise à atteindre une baisse d'1/3 des tués en France, soit moins de 3000 tués en 2012. Il souhaite également diviser par 2 les victimes 2 roues motorisés et par 3 les victimes jeunes (15 – 24 ans). Afin de répondre à cet objectif, la priorité locale est la lutte contre les fautes comportementales.

Une étude de sécurité routière a été réalisée par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre (CETE NC) et la Direction Départementale de l'Équipement, et a servi de base pour définir les enjeux du DGO.

Monsieur BOUVIER précise sa volonté d'avoir un enjeu lié à la lutte contre les fautes de comportement, première cause d'accidents dans le département. Il propose également l'intégration d'un sous-enjeu géographique sur Barentin et Neufchâtel en Bray, zones particulièrement accidentogènes. Il rappelle que la majorité des accidents se situent en ville 65 % en 2007).

Monsieur BOUVIER définit la démarche d'élaboration du DGO :

- Analyse du CETE NC (réalisée),
- Suivi de l'avancement du DGO par le COPIL,
- Approfondissement des enjeux dans 5 groupes techniques qui définiront les orientations des actions à décliner dans les PDASR.

II – Présentation de l'étude du CETE NC

Monsieur RAJEZAKOWSKI présente l'étude réalisée par le CETE NC sur les cinq dernières années qui fait ressortir les enjeux suivants :

1. Les deux roues motorisés :

Les usagers deux roues motorisés (motos, scooters, cyclomoteurs toutes cylindrées) représentent 28% des tués et constituent l'enjeu prioritaire du département. Les accidents des 2 RM représentent 1/3 des accidents corporels.

2. Les jeunes 15 à 24 ans :

Cette catégorie d'usagers représentent 30% des tués, alors qu'ils représentent 14% de la population du département. On retiendra qu'ils sont essentiellement concernés par des accidents en intersections. Cette constatation concerne également les usagers de moins de 14 ans. Par ailleurs, on constate que ce sont souvent de jeunes conducteurs (moins de deux ans de permis) encore inexpérimentés au volant.

3. Les substances psycho-actives (alcool, drogues....) :

On constate une augmentation des accidents avec un taux d'alcoolémie positif chez les 25 à 44 ans pour 52% des conducteurs et chez les jeunes de 18 à 24 ans pour 25% des conducteurs (accidents les week-end et sorties de boîte de nuit). Ces statistiques sont sûrement sous-estimées fautes de données.

L'usage de stupéfiants concerne 3% des conducteurs (résultat peu significatif par manque de contrôle). Par contre, 40% des accidents associent alcool et stupéfiants qui représentent 33% des accidents mortels.

4. Les fautes de comportement :

Bien que difficiles à appréhender, les fautes de comportement sont souvent génératrices d'accidents. Toutefois, il faut rester prudent quant à la responsabilité et déterminer la causabilité (visibilité d'un stop, perception des usagers masqués,...).

Les refus de priorité entre dans 11% des accidents et représentent 67% des fautes de comportement.

5. La vitesse :

La vitesse est dans 21% des cas un facteur aggravant des accidents. Elle est identifiée dans 63% des accidents avec VL et 31% des accidents de 2 RM.

Interventions :

M. GARIN (IDSR) : ne faudrait-il pas scinder l'étude par type de 2 RM?
Il faudrait prendre en compte le facteur météo dans les accidents de 2 RM.

M. TELLIER (Rectorat) : dans les accidents des jeunes de 18 à 24 ans, il conviendrait d'identifier les jeunes permis.

M. JOANNE (CRAM) : pourquoi le milieu professionnel n'est-il pas un enjeu du DGO alors qu'ils représentent 1/3 des accidents*?

* Données ODSR 76 : de 2003 à 2007, il y a eu 17 % des accidents sur des trajets « utilisation professionnelle » et 20 % des accidents sur des trajets « domicile-travail » recensés.

M. BOUVIER : le milieu professionnel est une problématique transversale, il sera pris en compte et décliné dans tous les enjeux du DGO.

Capitaine MOULINES (EDSR) : fait remarquer une baisse significative des accidents mortels pour 2008 : 25% contre 40% en 2007, sur le secteur gendarmerie.

Capitaine DENNIEL-DUPIN (DDSP) : 60% des accidents en milieu urbain avec bouchon sont dus à un non respect des distances de sécurité.

Les 2 RM ne sont pas ou peu responsables dans les accidents en milieu urbain.

On constate que dans beaucoup d'accidents impliquant des piétons, ceux-ci sont souvent responsables. Cet aspect relève de la police municipale.

III – Présentation et méthodologie des groupes de travail :

M. ADAMKIEWICZ présente les groupes de travail conformément aux enjeux précités. Cinq groupes seront donc composés :

- Deux roues motorisés
- Les jeunes (15 à 24 ans)
- Les substances psycho-actives
- Les fautes de comportement
- La vitesse

Chaque enjeu sera divisés en sous-enjeux (3 approfondissements si possible).

Les groupes de travail permettront de définir de nouvelles méthodes et initiatives pour les actions du PDASR.

La composition des groupes de travail est fournie en annexe au présent compte-rendu. La composition des groupes de travail et la désignation nominative de l'animateur de chaque groupe de travail devra intervenir avant le 15 janvier 2009.

Il faudra rapidement :

- la liste des représentants identifiés par GT
- un coordinateur identifié par GT
- une feuille de route par GT
- fixer la date de la 1ère réunion par GT
- données nécessaires au GT (selon les participants)

L'objectif est de produire un document simple et facile à lire.

Composition des groupes de travail :

- Animation : un coordinateur nommé par groupe de travail assisté par une personne de la coordination sécurité routière de la D.D.E,
- 15 personnes maximum.

Les forces de l'ordre seront associées à tous les groupes.

L'Éducation Nationale participera selon les groupes (Rectorat ou Inspection Académique).

Le CETE pourra participer aux 3 premiers groupes (2 RM, Jeunes et Alcool/stup).

Lancement du 1er groupe de travail devra avoir lieu avant fin janvier 2009. Puis démarrage des groupes de travail suivants tous les quinze jours. Il conviendra de faire en moyenne 3 réunions par GT.

M. BOUVIER insiste sur le fait qu'il souhaite un premier bilan de l'état d'avancement des GT en mars lors du COPIL.

Annexe : Constitution des groupes de travail

1 - Deux roues motorisés :

- Animateur : Fédération Française des Motards en Colère,
- Monsieur Moto,
- un professionnel de la moto (concessionnaire, réparateur, enseignant de la conduite,...)
- le délégué du permis de conduire,
- une personne des forces de l'ordre
- un représentant de club motos,
- un gestionnaire d'infrastructure,
- un représentant d'une association de motards accidentés,
- un directeur de C.F.A.
- un médecin du SAMU ou de pompiers,
- un représentant de la CRAM et/ou d'assurances ou mutuelles,
- un représentant de jeunes, usager du cyclomoteur.

2 – Les jeunes :

- Animateur : rectorat ou inspection académique (correspondant EN, principal de collège, proviseur de Lycée,...)
- un représentant du Conseil Général (domaine « collèges »),
- un représentant de C.F.A. et/ou un représentant de Lycée professionnel et/ou un chef d'entreprise (contrat d'apprentissage),
- un représentant de la M.S.A. (cf. lycée professionnel agricole),
- un représentant de la D.D.J.S.,
- un représentant des jeunes (mutuelle d'étudiants, association d'étudiants, conseils municipaux ou départementaux des jeunes),
- un éducateur, animateur ou formateur de structure d'animation de jeunes (exemple PIJ, PJJ, fédération d'éducation populaire,...),
- un représentant d'une association intervenant sur la thématique,
- un professionnel de la santé scolaire,
- un représentant d'auto-école,
- un délégué du permis de conduire,
- les forces de l'ordre,
- un représentant de la D.R.A.S.S.,
- la justice,
- un assureur.

3 – Les substances psycho-actives :

- Animateur : D.R.A.S.S. et D.R.E.,
- un représentant de l'union des métiers de l'hôtellerie ou de la restauration,
- un professionnel de la santé (médecin du travail MSA ou entreprises, observatoire régional de la santé, cellule médico-psychologique au sein du SAMU,
- un médecin de la commission médicale de la préfecture,
- un représentant des jeunes (DDJS, mutuelle d'étudiants, conseils municipaux ou départementaux des jeunes),
- organisateurs de soirées ou distributeurs d'alcool (patron de discothèque, organisateur de fêtes, vintiques, représentant de fédération sportive, représentant des alcooliers, commerçants),
- les forces de l'ordre,
- justice (procureur ou substitut).



4 – Les fautes de comportements :

- Animateur : auto-école ou CER,
- Monsieur Moto,
- un ou deux gestionnaires,
- un accidentologue,
- les forces de l'ordre (GN, DDSP ou police municipale),
- un représentant des usagers de la route,
- un médecin du SAMU ou de pompiers,
- un représentant de la CRAM et/ou d'assurances ou mutuelles,
- la justice (procureur ou substitut),
- centre de formation à la conduite d'urgence

5 – La vitesse :

- Animateur : la justice
- un gestionnaire d'infrastructure,
- un représentant des secours ou professionnel de la santé (SAMU, traumatologue,...),
- un professionnel du véhicule (expert véhicule, pilote, concessionnaire),
- un représentant des deux roues motorisés,
- un représentant des usagers de la route,
- un psychologue formateur de stages « récupération de points »,
- un représentant d'assureurs sociaux du risque professionnel (CRAM, MSA, CNRACL) ou un représentant d'assurances ou de mutuelles,
- un professionnel du transport routier,
- auto-école ou CER,
- les forces de l'ordre (GN, DDSP ou police municipale).



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction départementale de l'Équipement
de la Seine-Maritime

Rouen, le mardi 14 décembre 2009

Service Sécurité et Education Routière
Bureau sécurité-transports

Compte rendu COPIL du DGO 2008-2012

Étaient présents

M. BOUVIER Jean-Christophe..... Directeur de Cabinet
Mme GONCALVES Karine..... DDEA 76 / Coordinatrice Sécurité Routière
M. TREJBAL Sébastien..... D.D.D. 76 / Responsable pôle SR
Mme GIGON Francine..... D.D.E. 76 / S.S.E.R. / B.S.T.
Capitaine DENNIEL-DUPIN Guillaume..... D.D.S.P. 76
Lieutenant LEBRUN Patrice..... E.D.S.R. 76
M. RAJEZAKOWSKI Pierre..... C.E.T.E. N.C.
M. EVAIN Éric..... C.E.T.E. N.C.
Mme GENTES Brigitte..... Inspection Académique
M. MOUNIER Jacques-Manuel..... Inspection Académique
M. TELLIER Bruno..... Correspondant Académique Sécurité
M. MELIN Jean-Yves..... C.S.D.I.S. 76
M. LE GOFF Sébastien..... Ville de ROUEN
M. LEMOINE Alain..... Parquet de Rouen
M. PICHOT Jacques..... F.F.M.C. / I.D.S.R.

I – Introduction

En tout premier lieu Monsieur BOUVIER remercie l'ensemble des personnes présentes d'avoir répondu à l'invitation. Il souligne le travail important effectué par les différents groupes de travail thématiques depuis le dernier Comité de Pilotage.

Par ailleurs, Monsieur BOUVIER fait un point sur les premiers chiffres de l'accidentologie du Département de la Seine-Maritime. Il souhaite attirer l'attention des membres du COPIL sur le fait que les constats accidentologiques font apparaître très peu de corrélation entre certains enjeux retenus pour le DGO et les causes d'accidents (ex. alcool et vitesse).

Madame GONCALVES rappelle rapidement le contexte et notamment l'objectif de réduire à moins de 3000 morts sur les routes en 2012.

Monsieur BOUVIER définit la démarche d'élaboration du DGO :

- Analyse du CETE NC (réalisée),
- Suivi de l'avancement du DGO par le COPIL,
- Approfondissement des enjeux dans 5 groupes techniques qui définiront les orientations des actions à décliner dans les PDASR.

II – Présentation de l'étude du CETE NC

Monsieur RAJEZAKOWSKI présente l'étude réalisée par le CETE NC sur les cinq dernières années qui fait ressortir les enjeux suivants :

1. Les deux roues motorisés

Les usagers deux roues motorisés (motos, scooters, cyclomoteurs toutes cylindrées) représentent 28% des tués et constituent l'enjeu prioritaire du département. Les accidents des 2 RM représentent 1/3 des accidents corporels.

2. Les jeunes 15 à 24 ans

Cette catégorie d'usagers représentent 30% des tués, alors qu'ils représentent 14% de la population du département. On retiendra qu'ils sont essentiellement concernés par des accidents en intersections. Cette constatation concerne également les usagers de moins de 14 ans. Par ailleurs, on constate que ce sont souvent de jeunes conducteurs (moins de deux ans de permis) encore inexpérimentés au volant.

3. Les substances psycho-actives (alcool, drogues;...)

On constate une augmentation des accidents avec un taux d'alcoolémie positif chez les 25 à 44 ans pour 52% des conducteurs et chez les jeunes de 18 à 24 ans pour 25% des conducteurs (accidents les week-end et sorties de boîte de nuit). Ces statistiques sont sûrement sous-estimées faute de données.

L'usage de stupéfiants concerne 3% des conducteurs (résultat peu significatif par manque de contrôle). Par contre, 40% des accidents associent alcool et stupéfiants qui représentent 33% des accidents mortels.

4. Les fautes de comportement

Bien que difficiles à appréhender, les fautes de comportement sont souvent génératrices d'accidents. Toutefois, il faut rester prudent quant à la responsabilité et déterminer la causabilité (visibilité d'un stop, perception des usagers masqués,...).

Les refus de priorité entre dans 11% des accidents et représentent 67% des fautes de comportement.

5. La vitesse:

La vitesse est dans 21% des cas un facteur aggravant des accidents. Elle est identifiée dans 63% des accidents avec VL et 31% des accidents de 2 RM.

Interventions

M. GARIN (IDSR) : ne faudrait-il pas scinder l'étude par type de 2 RM?
Il faudrait prendre en compte le facteur météo dans les accidents de 2 RM.

M. TELLIER (Rectorat) : dans les accidents des jeunes de 18 à 24 ans, il conviendrait d'identifier les jeunes permis.

M. JOANNE (CRAM) : pourquoi le milieu professionnel n'est-il pas un enjeu du DGO alors qu'ils représentent 1/3 des accidents*?

* Données ODSR 76 : de 2003 à 2007, il y a eu 17 % des accidents sur des trajets « utilisation professionnelle » et 20 % des accidents sur des trajets « domicile-travail » recensés.

M. BOUVIER : le milieu professionnel est une problématique transversale, il sera pris en compte et décliné dans tous les enjeux du DGO.

Capitaine MOULINES (EDSR) : fait remarquer une baisse significative des accidents mortels pour 2008 : 25% contre 40% en 2007, sur le secteur gendarmerie.

Capitaine DENNIEL-DUPIN (DDSP) : 60% des accidents en milieu urbain avec bouchon sont dus à un non respect des distances de sécurité.

Les 2 RM ne sont pas ou peu responsables dans les accidents en milieu urbain.

On constate que dans beaucoup d'accidents impliquant des piétons, ceux-ci sont souvent responsables. Cet aspect relève de la police municipale.

III – Présentation et méthodologie des groupes de travail

M. ADAMKIEWICZ présente les groupes de travail conformément aux enjeux précités. Cinq groupes seront donc composés :

- Deux roues motorisés
- Les jeunes (15 à 24 ans)
- Les substances psycho-actives
- Les fautes de comportement
- La vitesse

Chaque enjeu sera divisés en sous-enjeux (3 approfondissements si possible).

Les groupes de travail permettront de définir de nouvelles méthodes et initiatives pour les actions du PDASR.

La composition des groupes de travail est fournie en annexe au présent compte-rendu. La composition des groupes de travail et la désignation nominative de l'animateur de chaque groupe de travail devra intervenir avant le 15 janvier 2009.

Il faudra rapidement :

- la liste des représentants identifiés par GT
- un coordinateur identifié par GT
- une feuille de route par GT
- fixer la date de la 1ère réunion par GT
- données nécessaires au GT (selon les participants)

L'objectif est de produire un document simple et facile à lire.

Composition des groupes de travail

- Animation : un coordinateur nommé par groupe de travail assisté par une personne de la coordination sécurité routière de la D.D.E,
- 15 personnes maximum.

Les forces de l'ordre seront associées à tous les groupes.

L'Éducation Nationale participera selon les groupes (Rectorat ou Inspection Académique).

Le CETE pourra participer aux 3 premiers groupes (2 RM, Jeunes et Alcool/stup).

Lancement du 1er groupe de travail devra avoir lieu avant fin janvier 2009. Puis démarrage des groupes de travail suivants tous les quinze jours. Il conviendra de faire en moyenne 3 réunions par GT.

M. BOUVIER insiste sur le fait qu'il souhaite un premier bilan de l'état d'avancement des GT en mars lors du COPIL.

Annexe: Constitution des groupes de travail

1 - Deux roues motorisés

- Animateur : Fédération Française des Motards en Colère,
- Monsieur Moto,
- un professionnel de la moto (concessionnaire, réparateur, enseignant de la conduite,...)
- le délégué du permis de conduire,
- une personne des forces de l'ordre
- un représentant de club motos,
- un gestionnaire d'infrastructure,
- un représentant d'une association de motards accidentés,
- un directeur de C.F.A.
- un médecin du SAMU ou de pompiers,
- un représentant de la CRAM et/ou d'assurances ou mutuelles,
- un représentant de jeunes, usager du cyclomoteur.

2 - Les jeunes:

- Animateur : rectorat ou inspection académique (correspondant EN, principal de collège, proviseur de Lycée,...)
- un représentant du Conseil Général (domaine «collèges»),
- un représentant de C.F.A. et/ou un représentant de Lycée professionnel et/ou un chef d'entreprise (contrat d'apprentissage),
- un représentant de la M.S.A. (cf. lycée professionnel agricole),
- un représentant de la D.D.J.S.,
- un représentant des jeunes (mutuelle d'étudiants, association d'étudiants, conseils municipaux ou départementaux des jeunes),
- un éducateur, animateur ou formateur de structure d'animation de jeunes (exemple PIJ, PJJ, fédération d'éducation populaire,...),
- un représentant d'une association intervenant sur la thématique,
- un professionnel de la santé scolaire,
- un représentant d'auto-école,
- un délégué du permis de conduire,
- les forces de l'ordre,
- un représentant de la D.R.A.S.S,
- la justice,
- un assureur.

3 - Les substances psycho-actives

- Animateur : D.R.A.S.S. et D.R.E.,
- un représentant de l'union des métiers de l'hôtellerie ou de la restauration,
- un professionnel de la santé (médecin du travail MSA ou entreprises, observatoire régional de la santé, cellule médico-psychologique au sein du SAMU,
- un médecin de la commission médicale de la préfecture,
- un représentant des jeunes (DDJS, mutuelle d'étudiants, conseils municipaux ou départementaux des jeunes),
- organisateurs de soirées ou distributeurs d'alcool (patron de discothèque, organisateur de fêtes, viniques, représentant de fédération sportive, représentant des alcooliers, commerçants),
- les forces de l'ordre,
- justice (procureur ou substitut).

4 – Les fautes de comportements

- Animateur : auto-école ou CER,
- Monsieur Moto,
- un ou deux gestionnaires,
- un accidentologue,
- les forces de l'ordre (GN, DDSP ou police municipale),
- un représentant des usagers de la route,
- un médecin du SAMU ou de pompiers,
- un représentant de la CRAM et/ou d'assurances ou mutuelles,
- la justice (procureur ou substitut),
- centre de formation à la conduite d'urgence

5 – La vitesse:

- Animateur : la justice
- un gestionnaire d'infrastructure,
- un représentant des secours ou professionnel de la santé (SAMU, traumatologue,...),
- un professionnel du véhicule (expert véhicule, pilote, concessionnaire),
- un représentant des deux roues motorisés,
- un représentant des usagers de la route,
- un psychologue formateur de stages de récupération de points,
- un représentant d'assureurs sociaux du risque professionnel (CRAM, MSA, CNRACL) ou un représentant d'assurances ou de mutuelles,
- un professionnel du transport routier,
- auto-école ou CER,
- les forces de l'ordre (GN, DDSP ou police municipale).

direction
départementale
de l'Équipement
et de l'Agriculture
Seine-Maritime

service sécurité et
éducation routière

bureau sécurité-
transports

Document Général d'Orientations 2008-2012
Compte-rendu du comité de pilotage
Réunion du 03/07/2009

Rouen, le 07/07/09

1°) Volet communication à développer.

Quid de l'harmonisation de nos actions.

2°) Quid de l'organisation actuelle ? Est-elle pertinente ?

3°) Contrats locaux de sécurité

- Champ de compétence territorial
- Suivi régulier des actions lors de réunions calées
- 2/3 des accidents se situent en zone gendarmerie

Sensibilisation aux maires de France sur la sécurité routière.

La crainte de la sanction avec la mise en place des radars automatiques a fait baisser le nombre de tués.

Exemple de l'opération « carton jaune » pour sensibiliser. Il faut associer à cette action le Parquet pour expliquer les sanctions délivrées lors des infractions constatées.

4°) Envoi du DGO avant la fin du mois de juillet 2009 pour une signature pendant la semaine sécurité routière.

horaires d'ouverture :

9h00 – 12h30

13h30 – 16h30

{ Etat
Collectivités territoriales
Assurance

Chaque membre du DGO a la possibilité de cosigner qu'une partie des objectifs.

Rez-de-chaussée haut

Cité administrative Saint Sever

2 rue Saint Sever

76032 Rouen cedex

téléphone :

02 35 58 53 27

télécopie :

02 35 58 56 15

courriel :

ddea-76@equipement-
agriculture.gouv.fr

Pas beaucoup de réponses en avril 2009 sur les orientations d'actions.

+ Dir-No

+ Ville de Rouen



La CRAM et la MSA n'ont pas reçu le document.

Comment s'organise-t-on pour les MOE ?

PCE + PCE élargi.

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT 2RM

Réunion n° 1 : définition de l'enjeu

Date : 02/02/2009

Participants : membre du groupe de travail**Présents**

| | | |
|--|---|-------|
| Animateur : Fédération Française des Motards en Colère | Jacques Pichot, Daniel Leblanc | X X |
| Co-animateur : Monsieur Moto – DDEA76 | Laurent Langlois | X |
| Professionnel de la moto – Dafy Moto | Pascal Blois | X |
| Auto-école | Mickaël Roblin | X |
| Forces de l'ordre – Police – DDSP | Capitaine Guillaume Denniel-Dupin | X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie – EDSR | Lieutenant Lebrun Capitaine Moulines | X X |
| Club motos les Vikings | Sébastien Houssin, Gérard Doury | X x |
| gestionnaire d'infrastructures – CG76 | Philippe Chauvin et Bertrand Petit | X |
| Directeur du C.F.A. de la Châtaigneraie Mesnil-Esnard | Denis Cantais, Christian Roussel + un jeune Jérémy Lecacheux | X x x |
| Pompiers - SDIS 76 | Jean-Yves Melin | X |
| Mutuelles (Assistance Mutuelle des Motards) | François-Xavier Jamin | X |

Autres participants

| | | |
|---|--|-------|
| Chef de projet Sécurité Routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | X |
| Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Sébastien Trejbal | X |
| CETE NC – Équipe accidentologie | Eric Evain, Pierre Rajezakowski et Nicolas Dubos | X x x |

Présentations

| | | |
|------------------------------|--------------------------|---|
| Méthodologie du DGO | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| Enjeux 2RM en Seine Maritime | Eric Evain | X |

Données fournies par les participants

| Quoi | Par qui ? |
|------|-----------|
| / | |

Remarques des participants**1-Spécificité de l'enjeu**

- Le pilotage d'un 2RM demande une capacité d'anticipation plus importante et des techniques de conduite spécifiques, qui demanderaient à être plus approfondies
- Constatation d'une mauvaise cohabitation entre les différents modes de déplacement.
- Influence de l'état du véhicule et du port des protections.

2-Formation

- Il est constaté que les formations en auto-école (BSR, Permis moto) ne sont pas adaptées et que ces dernières sont plus axées sur l'obtention du papier rose, que sur la sensibilisation à la sécurité routière.
- Le permis donne l'autorisation de conduire mais sans l'expérience nécessaire.
- Il est fait la remarque également qu'aucune infrastructure n'est adaptée pour le passage du permis 2RM et que pourraient être mis en place des stages de perfectionnement, l'apprentissage de la maîtrise du véhicule et un complément formation mécanique.
- Beaucoup d'accidents sont liés à la première utilisation.

3-Comportement

- Il est indiqué également que pour les moins de 25 ans, la transgression des règles ainsi que le non-respect du matériel arrivaient en priorité.

- Les forces de l'ordre font remarquer que de l'agressivité en fin de journée est monnaie courante ainsi que les outrages et la rébellion.
- on constate un manque de sensibilisation envers les autres usagers, mais également envers les proches.

4-Infrastructure

- Un point ressort sur le non-respect de la propreté sur certaines voies de circulations, dégradation de la bande de roulement.
- L'effacement de la signalisation horizontale.
- Mauvaise adaptation du type de texture utilisée au niveau des passages piétons par exemple.
- Un point important à revoir sur le positionnement des ouvrages des réseaux (plaques d'égouts, téléphone, passages surélevés, etc.....).
- Sécurité des routes notamment de campagnes.

5-Influence autres facteurs

- Influence de la consommation d'alcool entre 17 et 21 heures.
- Rôle du facteur vitesse notamment le week-end et en campagne.

Définition de l'enjeu

1-Nombre accidents

- Pourcentage des tués supérieur à la moyenne nationale de 23,3%
- Remarque sur le fait que les cyclo-scooter ont un plus grand nombre d'accident mais que le nombre de tués est supérieur malgré tout en moto.
- Remarque sur le fait que les deux-roues motorisées sont le deuxième mode de déplacement après la voiture.

2-Victimes

- Les accidents se produisent en priorité dans la tranche d'âge 18-24 ans, pourcentage important par rapport à la moyenne nationale + inexpérience (surtout jeunes permis).

3-Répartition spatiale

- Majorité d'accident corporel en agglomération (60%).
- Majorité de tués en rase campagne (influence d'une vitesse plus élevée).
- Importance de la sur-représentation des tués en 2RM en intersection.

4-Répartition temporelle

- Forte représentation des accidents en fin de journée (sortie du travail 25-44 ans), idem pour les scooters (15-17 ans) par tranche horaire.
- Forte aggravation des accidents en week-end, surtout le vendredi et le samedi.
- Statistiques mensuelles : les périodes qui ressortent le plus pour les motos sont Juin et Septembre et pour scooters Mai, Juin et Septembre à Novembre.
- Les accidents corporels se constatent en plus grand nombre au début de l'obtention du permis (dans les trois premières années).

5-Autres facteurs

- Le nombre des accidents est supérieur au niveau des cyclos (15-20 ans) à cause d'une vitesse excessive.

Approfondissements nécessaires

| Approfondissement | Par qui ? | Organisme |
|--|-----------|-----------|
| R ressortir par rapport au nombre de tués, le nombre de véhicules en circulation. | | CETE |
| Faire ressortir sur une répartition spatiale le nombre de tués pour les deux catégories cyclo / moto | | CETE |
| Demande si possibilités de faire ressortir un nombre de tués, suivant les circonstances en virage. | | CETE |
| Statistiques | | AMDM |
| Chiffres des ventes sur l'année | | DAFY MOTO |

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT 2RM

Réunion n°2 : Approfondissement de l'enjeu

Date : 30/03/2009

Participants : membre du groupe de travail**Présents**

| | | |
|--|---|---|
| Animateur : Fédération Française des Motards en Colère | Jacques Pichot | X |
| Co-animateur : Monsieur Moto – DDEA76 | Laurent Langlois | X |
| Professionnel de la moto – Dafy Moto | Pascal Blois | X |
| Auto-école | Mickaël Roblin | X |
| Forces de l'ordre – Police – DDSF | Capitaine Guillaume Denniel-Dupin | X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie – EDSR | Lieutenant Lebrun | X |
| Club motos les Vikings | Sébastien Houssin | X |
| Gestionnaire d'infrastructures – CG76 | Bertrand Petit | X |
| C.F.A. de la Châtaigneraie Mesnil-Esnard | Denis Cantais + un jeune Jérémy Lecacheux | X |
| ACSBD | Christian Roussel | X |
| Pompiers - SDIS 76 | Jean-Yves Melin | X |
| Mutuelles (Assistance Mutuelle des Motards) | François-Xavier Jamin | X |
| IDSF | Daniel Leblanc, Gérard Doury | X |

Autres participants

| | | |
|---|---------------------------------|--------|
| Chef de projet Sécurité Routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | Excusé |
| Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| CETE NC – Équipe accidentologie | Eric Evain, Pierre Rajezakowski | X |

Présentations

Approfondissement enjeux 2RM en Seine Maritime Eric Evain

Données fournies par les participants

Quoi Par qui ?

Définition de l'enjeu**1-Sur-représentation de l'enjeu 2RM**

- Le nombre de tués : 28,3% en Seine-Maritime à comparer à 23,3% au niveau national
- Accidentologie des 2 RM au regard du nombre de 2 RM :
Les taux sont en constante diminution : 0,78 en 2004 et 0,63 en 2006 (taux pour 1000 motos en circulation)

2-Répartition temporelle et par classe d'âge des accidents

- Moto – classe d'âges 18/24 ans : on constate une pointe le samedi
Classe d'âges 23/44 ans : une pointe le vendredi
- Cyclo – classe d'âges 15/17 ans : pointe du mardi au mercredi
Classe d'âges 18/24 ans : une pointe le mardi et le samedi

3-Répartition spatiale

- Moto : concentration des tués sur les axes « accès et sortie » d'agglomération
- Cyclo : plutôt des hors grosses agglomérations pour les tués

4-Choc contre obstacle

- Moto – Sur 77 tués, 57 sont liés à un choc contre un autre véhicule et 20 contre un obstacle fixe (26% sur obstacles fixes)
- Cyclo – Sur 46 tués, 29 le sont contre véhicules et 15 contre obstacles fixes (33% sur obstacles fixes) plus 2 contre piétons

5-Causes des accidents en virage

- 50% des tués en virage sont dus à un choc sur glissière métallique ou béton

Remarques des participants

- Les jeunes permis sont plus accidentogènes durant les quatre premières années (proposition de limiter la puissance des motos et de limiter l'accès aux motos sportives aux motards expérimentés supérieurs à 4 ans).
 - Taux d'alcoolémie élevé, 26% sont des 2RM impliqués dans un accident mortel.
 - Le permis de conduire n'est qu'une autorisation à la conduite et non pas une formation à la sécurité routière
- La formation à la conduite des 2 RM est insuffisante (cas de l'automobiliste qui passe au 125cm3) : une piqûre de rappel régulière est nécessaire
- La vitesse est un facteur aggravant quand elle n'est pas adaptée
 - La sensibilisation des autres usagers vers les 2 RM serait pertinente
 - Une prise de conscience du motard de sa propre vulnérabilité est nécessaire, d'où un équipement adapté (gants, dorsale, bottes.....)
 - Le rôle de la dégradation et dangerosité des intersections et rond-points n'est pas négligeable

Propositions d'action :

- Création d'un pôle mécanique qui mêlerait pédagogie, formations et techniques d conduites
- Faire passer les messages par l'intermédiaire des Motos Ecoles

Hiérarchisation des sous-enjeux

- 1 – l'inexpérience au guidon,
- 2 – le partage de la route,
- 3 – l'inconscience de la vulnérabilité,
- 4 – la consommation de substances psycho-actives dont l'alcool,
- 5 – un réseau routier inapproprié (aménagement, entretien...),
- 6 – une vitesse excessive.

Approfondissements nécessaires

| Approfondissement | Par qui ? | Organisme |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------|
| Proposition d'orientations d'action | Tous les participants | |

Réunion n°3 du GT 2RM le 18/05/2009 à 14h30 à la P réfecture (Rouen)

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT 2RM

Réunion n° 3 : Approfondissement de l'enjeu

Date : 18/05/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|--|-----------------------------------|----------|
| Animateur : Fédération Française des Motards en Colère | Jacques Pichot | X |
| Co-animateur : Monsieur Moto – DDEA76 | Laurent Langlois | X |
| Professionnel de la moto – Dafy Moto | Pascal Blois | X |
| Auto-école | Martial Lebreton | X |
| Forces de l'ordre – Police – DDSP | Mickaël Roblin | X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie – EDSR | Capitaine Guillaume Denniel-Dupin | X |
| Club motos les Vikings | Capitaine Moulines | X |
| Gestionnaire d'infrastructures – CG76 | Sébastien Houssin | X |
| C.F.A. de la Châtaigneraie Mesnil-Esnard | Bertrand Petit | |
| ACSBD | Mathieu Isaac | X |
| Pompiers - SDIS 76 | Denis Cantais | |
| Mutuelles (Assistance Mutuelle des Motards) | Christian Roussel | X |
| IDSR | Jean-Yves Melin | |
| | François-Xavier Jamin | X |
| | Daniel Leblanc, Gérard Doury | X |

| Autres participants | | |
|---|--------------------------|--------|
| Chef de projet Sécurité Routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | Excusé |
| Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| CETE NC – Équipe accidentologie | Eric Evain | X |

Propositions d'orientations d'action par sous-enjeux :

1 – l'inexpérience au guidon,

- approfondir la formation des IDSR (formation en 2008, journée 20 juin 2009 : sensibilisation des IDSR non motards).
- Créer un pôle mécanique : éducation et pédagogie à la sécurité routière (sur semaine à disposition des auto-écoles et le we à disposition des particuliers)
- Diversifier les participants aux journées Motos
- Poursuivre les formations dans les établissements scolaires (formation 2R, simulateur, panneaux, circuits vélos...), initiées par les mairies et les associations, identifier des relais dans les ets scolaires
- Communiquer sur la sécurité routière – dossiers spécifiques (exemple dossier sécurité routière dans Courrier Cauchois avril 2009)
- Mener des actions de sensibilisation lors des manifestations : 24h du Mans, Grand prix de France, le Touquet, puces d'Elbeuf...
- Sensibiliser les auto-écoles pour relayer le message sécurité routière : plaquette (la localisation des examens à Boos ne permet pas la conduite en circulation) et sensibiliser les inspecteurs (sélection circuits de passage)
- diffuser le guide de sensibilisation 2RM auprès des professionnels du 2RM pour être distribué à chaque achat d'un 2RM

2 – le partage de la route,

- Sensibiliser les autres usagers au 2RM par la réalisation d'un guide « la route partagée » à diffuser via automobile club de l'Ouest, auto-écoles, les professionnels, les assureurs, associations transports routiers et TCSP...
- Organiser une conférence partage de la route lors de la semaine de la Sécurité Routière 2009,
- Fournir aux IDSR un support de formation,

3 – l'inconscience de la vulnérabilité,

- Diffuser guide 2 RM dans dossier candidat permis moto, via assureur spécialisé motos
- semaine sécurité routière 2008 : table ronde 2RM
- Poursuivre les formations menées par les IDSR (simulateur 2RM).
- Insister sur le volet comportement du code de la route
- Organiser une cascade sur ce thème lors de la semaine sécurité routière 2009

4 – la consommation de substances psycho-actives dont l'alcool,

- Organiser une conférence sur la consommation de substances psycho-actives lors de la semaine sécurité routière 2009,
- Créer un support de formation pour les IDSR,
- Multiplier les contrôles alcool (dépistage systématique) + stupéfiants (si accident mortel, comportement, infractions constatées) orientés sur l'analyse des accidents constatés + planification annuelle lors des périodes à risques
- Diffuser les plaquettes de sensibilisation alcool et élaborer une plaquette stupéfiants à diffuser via les ets scolaires, parquets, discothèques...
- communiquer dans la presse sur nombre de contrôles routiers : avant – pendant et après pour communiquer sur les résultats
- Effectuer des contrôles routiers spécifiques 2RM notamment planifiés dans le plan départemental de contrôles routiers

5 – un réseau routier inapproprié (aménagement, entretien...),

- Pérenniser l'opération Motards d'un jour envers les gestionnaire de voiries : prise de conscience de la dangerosité de l'infrastructure en multipliant lieu...
- Alerter les gestionnaires de voirie + collectivités des endroits dangereux pour un 2RM par l'intermédiaire de M Moto
- Fascicule sur aménagement en faveur des 2RM à destination des gestionnaires
- Alerter les gestionnaires de voirie et les collectivités sur endroits dangereux pour un 2RM via M Moto
- Articles de sensibilisation sur la propreté des routes pour les autres utilisateurs : agriculteurs, entreprises TP via fédérations durant périodes identifiées

6 – une vitesse excessive.

- Sensibiliser les auto-écoles pour relayer le message sécurité routière,
- Multiplier les contrôles orientées sur base de l'analyse des accidents constatés,
- Communiquer dans la presse sur le nombre de contrôles routiers : avant – pendant et après pour communiquer sur les résultats,
- Pôle mécanique : tester véhicules
- Poursuivre les formations menées par les IDSR (réactionmètre, support de formation) en milieu scolaire, lors journée de sensibilisation et lors manifestations spécifiques,
- Sensibiliser les apprentis en CFA : conférence semaine sécurité routière 2009,
- Effectuer des contrôles routiers spécifiques 2RM notamment planifiés dans le plan départemental de contrôles routiers
- Communiquer sur l'implantation des radars dans la presse.

Autres actions :

- Réaliser une plaquette de présentation de M Moto 76 et la diffuser auprès des partenaires
- Présence de M Moto et IDSR lors des manifestations départementales (à signaler par la préfecture) : exemple des puces Elbeuf
- Sensibiliser les personnes qui ont perdu leurs permis /usage scooteurs via parquets

Objectif chiffré

Moins de 50 tués dans le département 76 en 2012, dont moins de 15 tués en 2RM (en moyenne sur 2010-2012).

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LES JEUNES

Réunion n° 1 : définition de l'enjeu

Date : 12/02/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|--|----------------------------------|----------|
| Animateur : Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| Co-animateur : Rectorat académie de Rouen | Bruno Tellier | X |
| CG – Directeur-Adjoint de la Direction de la Citoyenneté | Frédéric Saudrais | Absent |
| CFA-BTP Dieppe d'Albâtre | Sophie Buon | X |
| MSA Haute Normandie | Antoine Chaidron | X |
| DRDJS | Jean-Pierre Charbonnières | X |
| Mutuelle étudiants SMENO | Marie-Josée Cauchy | X |
| Mutuelle étudiants SMENO | Frédérique Jayat | X |
| éducateur CAE – PJJ | Karine Saad | X |
| Association Rouennaise d'Education de la Jeunesse | Marie Mauran | Absent |
| Infirmière lycée Fernand Léger à Grand-Couronne | Isabelle El Hayek | X |
| Auto-école Pilote | Patrick Rolly | X |
| les forces de l'ordre – DDSP - commissaire principal | Pichon René | X |
| les forces de l'ordre – brigade délinquance juvénile | Pierre-Jean Le Floch | Absent |
| Substitut de Rouen | Alain Lemoine | X |
| Matmut assurances | Jean-Luc Fily et Jessica Lecourt | X |
| IDSR | Michel Coquin | X |
| CRAM de Normandie | François Jouanne | X |

| Autres participants | | |
|--|-------------------------|---|
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | X |
| Equipe coordination Sécurité Routière – DDEA76 | Jean-Yves Gourvil | X |
| Equipe coordination Sécurité Routière – DDEA76 | Francine Gigon | X |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | X |

| Présentations | | |
|-------------------------------------|--------------------------|--------|
| Méthodologie du DGO | Karine Ladiray-Gonçalves | cf. PJ |
| Enjeux Les jeunes en Seine Maritime | Eric Evain | cf. PJ |

Données fournies par les participants

| Quoi | Par qui ? |
|------|-----------|
| / | |

Définition de l'enjeu

La population des 18-24 ans, représente 14% de la population de Seine Maritime, mais 35,7% des accidents graves (contre 31,8% en France) et 30% des tués sur la route.

Le nombre d'accidents corporels et de victimes diminue depuis 2004 mais l'année 2007 est dégradée par rapport à 2006.

- Population 0-14 ans :

Nombre d'accidents stable depuis 2004.

Les victimes sont essentiellement des passagers VL, puis des piétons puis des conducteurs de vélos ou cyclomoteurs

La majorité des accidents de piétons concerne des enfants de 3 ou 11 ans (entrée en école maternelle ou collège ?), dans un choc avec un VL entre 16 et 18 heures (sortie d'école ?).

- Population 15-17 ans :

La majorité des accidents corporels se trouve dans des accidents impliquant un conducteur de 15 à 17 ans

La majorité des accidents avec un passager 0-14 ans survient durant le week-end et en rase campagne.

12 accidents corporels, dont 2 mortels, avec un passager jeune sans ceinture de sécurité

90% des accidents corporels impliquant un conducteur entre 15 et 17 ans concerne des conducteurs hommes.
La majorité des accidents se produit en agglomération et le plus grand nombre de tués est en rase campagne

- Population 18-24 ans :

Les conducteurs 18-24 sont plutôt responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués (60% des accidents mortels).

Les statistiques accidentologiques des 2RM ont des valeurs deux fois plus faibles que celles des VL

80% des accidents corporels impliquant un conducteur entre 18 et 24 ans concernent des conducteurs hommes

Influence des heures de pointes (17-18 h) dans l'accidentologie et influence des sorties de nuit plus marquée (4-5 h le samedi et le dimanche).

Forte influence de l'âge du permis : 56% des accidents impliquent un permis de moins de 2 ans chez un conducteur 18-24 ans

Remarques des participants

- Spécificité de l'enjeu :

Les jeunes n'ont pas conscience de leur propre vulnérabilité, ils ont envie de tout tester...peut-être à l'exception des jeunes qui ont une famille...

Les jeunes (15-18 ans) ont des difficultés à appréhender les effets de l'alcool. Ils ont des difficultés à évaluer les quantités absorbées en terme d'unités d'alcool.

Les jeunes ont un besoin de reconnaissance et de valorisation, qui les poussent à commettre des imprudences en public pour « épater »...

Les jeunes sont dépendants des jeux vidéos. Cela entraîne des confusions entre le jeu et la réalité, d'où une mauvaise conscience du risque. Certains se couchent tard et sont fatigués et stressés donc moins attentifs sur la route.

- Victimes

Des accidents ont été constatés alors que le conducteur est sobre, mais ce dernier a été perturbé par les accompagnants en état d'ébriété.

- Répartition temporelle

La consommation d'alcool par les jeunes est plus fréquente le week-end, mais aussi le soir pour les internats et après le sport. La consommation d'alcool par les étudiants est répartie de manière homogène toute la semaine.

On constate que les jeunes consomment beaucoup d'alcool avant de sortir en boîte de nuit et continuent leur consommation tout au long de la soirée pour finir dans des « bars after ».

- Répartition spatiale

Aucune différence n'a été constatée par les participants entre les établissements professionnels et non professionnels.

La proximité d'un supermarché joue un rôle non négligeable, ce qui pose la question du contrôle de l'âge des jeunes qui achètent de l'alcool dans les supermarchés.

- Fautes comportementales

Les jeunes utilisent fréquemment le téléphone portable ou un lecteur MP3 lorsqu'ils sont au volant, ce qui aggrave les risques.

-Formation

Le sentiment des participants est que le permis de conduire ne forme pas à la sécurité routière.

La conduite accompagnée ne semble pas non plus engendrée des conducteurs plus prudents, notamment parmi les jeunes hommes.

Les jeunes font des imprudences dès qu'ils ont leur permis pour tester le véhicule...

- Le milieu professionnel

40 % des personnes impliqués dans un accident lors d'un trajet professionnel sont des jeunes. Les causes peuvent être multiples : stress, organisation du travail, véhicules mal adaptés...

- Les infrastructures et les équipements

Les jeunes possèdent généralement des voitures plus anciennes et en moins bon état, qui pardonnent moins les écarts de conduite.

-Les actions

Les actions envers les jeunes doivent être répétées de multiples fois durant leur parcours scolaire (effet d'oubli).

Les parents ne montrent pas toujours le bon exemple envers leurs enfants, les parents devraient être sensibilisés à la sécurité routière, via les fédérations de parents d'élèves.

Des éthylotests en série devraient être installés sur les démarreurs des véhicules.

équipe accidentologie – CETE NC

Comment toucher les jeunes au chômage ? Via l'ANPE ?

Approfondissements nécessaires

| Approfondissement | Par qui ? | Organisme |
|---|------------------------------|------------------|
| Les accidents des jeunes lors des déplacements professionnels | M Jouhanne | CRAM |
| Données sur les jeunes et le monde professionnel | | MSA |
| Statistiques sur la conduite accompagnée | | FFSA |
| Étude des PV des accidents impliquant un jeune | M Evain | CETE |
| Identifier les territoires d'origines des victimes | Données difficiles à obtenir | |

Réunion n° 2 du GT Les Jeunes le 09/04/09 à 9h30 à la Préfecture (Rouen)

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LES JEUNES

Réunion n° 2 : approfondissement de l'enjeu

Date : 09/04/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|--|-----------------------------------|----------|
| Animateur : Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| Co-animateur : Rectorat académie de Rouen | Bruno Gept | X |
| CG – Directeur-Adjoint de la Direction de la Citoyenneté | Frédéric Saudrais | |
| CFA-BTP Dieppe d'Albâtre | Sophie Buon | X |
| MSA Haute Normandie | Antoine Chaidron | X |
| DRDJS | Jean-Pierre Charbonnières | Absent |
| Mutuelle étudiants SMENO | Marie-Josée Cauchy | Absent |
| Mutuelle étudiants SMENO | Frédérique Jayat | X |
| éducateur CAE – PJJ | Karine Saad | X |
| Association Rouennaise d'Education de la Jeunesse | Marie Mauran, Christophe Baranger | X |
| Infirmière lycée Fernand Léger à Grand-Couronne | Isabelle El Hayek | X |
| Auto-école Pilote | Patrick Rolly | |
| les forces de l'ordre – DDSP | Capitaine Guillaume Denniel-Dupin | X |
| les forces de l'ordre – brigade délinquance juvénile | Pierre-Jean Le Floch | Absent |
| Substitut de Rouen | Alain Lemoine | X |
| Matmut assurances | Jean-Luc Fily et Jessica Lecourt | X |
| IDSR | Michel Coquin | Absent |
| CRAM de Normandie | François Jouanne | Absent |

Autres participants

| | | |
|---|-------------------------|--------|
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | Excusé |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | X |

Présentations

| | | |
|---|------------|--------|
| Approfondissement enjeux Les jeunes en Seine Maritime | Eric Evain | cf. PJ |
|---|------------|--------|

Données fournies par les participants

| Quoi | Par qui ? |
|--|-----------|
| Statistiques accidents des salariés de l'agriculture | MSA |
| Statistiques accidents des salariés | CRAM |

Définition de l'enjeu

Sur la base des 168 PV entre 2005 et 2007 analysés par le CETE (représentativité de 18%) : 30 % sur RD essentiellement en rase campagne

- Spécificité de l'enjeu

Les jeunes sont impliqués dans 43% des accidents alors qu'ils représentent 37 % de la population.
78% des jeunes conducteurs impliqués ont le permis de conduire depuis moins de 2 ans
Le jeune est présumé responsable dans 80% des accidents.

- Lien avec les autres enjeux

- Les 2RM sont impliqués dans la moitié des cas,
- L'absorption de substances psycho-actives a été diagnostiquée dans 17% des cas.

- Analyse des causes

- 25 accidents ont eu lieu en intersection : l'inexpérience du jeune permis laisse à penser qu'il a des difficultés à lire l'intersection; à anticiper la vitesse des autres véhicules...
- 4 accidents ont lieu en sortie de domicile,

- 32 sont liés à une sortie de route dus essentiellement à des problèmes de comportements (endormissement, tâche annexe : lecteur MP3...), des conduites à risques (dépassements dangereux...) ou aussi au hasard (traversées d'animaux).
- 6 sont liés à un choc frontal lors de dépassements.

Remarques des participants

- Consommation de substances psycho-actives

- Difficulté pour la détection des substances psycho-actives : il faut constater une infraction pour réaliser le test, qui dure plus de 20 minutes (difficulté à immobiliser le conducteur...).
- Les analyses reviennent du laboratoire lorsque le délai de garde-à-vue est dépassé, d'où la difficulté de mener des actions de sensibilisation.

- Les conduites à risques

- relance de la commission éducation santé citoyenneté, dont l'objectif est d'identifier les comportement à risques (dont la prise d'alcool). Au sein du département, des comportements à risques sont identifiés notamment sur les Hauts de Rouen et à Dieppe... A Yvetôt, le problème de la vente de drogue est connu.

- Le rôle des parents

Les parents n'ont pas toujours conscience des risques pris par leurs enfants, ou refusent d'en prendre conscience...Par ailleurs, ils ne fournissent pas toujours un bon exemple pour leur progéniture...Nombreux parents sont démissionnaires vis à vis de leurs responsabilités (éducation...).

- Influence de la conduite accompagnée

Au niveau national, une étude a montré que la pratique de la conduite accompagnée permettait de diminuer le nombre d'accidents. La FFSA précise qu'il est difficile d'obtenir cette information localement car cette information n'est pas reportée dans le dossier du conducteur lorsque que ce dernier obtient son permis de conduire.

- l'inadaptation des modes de transports

Pour certains jeunes, l'utilisation du véhicule a uniquement pour objectif de se rendre d'un point A à un point B, ce qui pose la question de l'inadaptation de l'offre de transport

- les jeunes et le monde professionnel

- Les statistiques de la MSA montre que sur 17 000 salariés dans le monde agricole, en 2008 2 accidents mortels sont à déplorer chez des jeunes de 19 et 22 ans et en 2003, 1 accident mortel en circulation. Des campagnes de communication ont été menées pour attirer l'attention sur la signalisation des véhicules et la nécessité de nettoyer les matériels. Le problème du différentiel de vitesse entre les engins agricoles et les autres véhicules est fréquemment soulevé.
- Les statistiques de la CRAM montrent que le nombre d'accident dans le département de la Seine Maritime est en baisse sur la période 2002-2006 et représentent 30 à 40% au niveau national. Les accidents ont principalement lieu sur les trajets domicile-travail. La majorité des accidents surviennent le soir, sauf pour les apprentis plutôt impactés le matin.

- Les actions

Les actions envers les jeunes doivent être fréquemment répétées au cours de leur scolarité (primaire, CFA..) et adaptées en fonction des problématiques (cyclo-moteurs...), ce qui nécessite une importante coopération de la part des acteurs.

Hierarchisation des sous-enjeux

- 1 – l'inexpérience de la conduite,
- 2 – une conduite dangereuse (transgression des limites, besoin de reconnaissance) surtout chez les hommes,
- 3 - la consommation de substances psycho-actives,
- 4 - le bon exemple à montrer par les parents,
- 5 - les jeunes salariés,
- 6 - des véhicules en mauvais état (véhicules trafiqués ou anciens).

Approfondissements nécessaires

| Quoi ? | Par qui ? | Organisme |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------|
| Proposition d'orientations d'action | Tous les participants | |

Réunion n° 3 du GT Les Jeunes le 2 juin 2009 à 9h30 à la Préfecture (Rouen)

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LES JEUNES

Réunion n°3 : orientations d'actions

Date : 02/06/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|--|-----------------------------------|----------|
| Animateur :Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| Co-animateur :Rectorat académie de Rouen | Bruno Tellier | X |
| CG – Directeur-Adjoint de la Direction de la Citoyenneté | Frédéric Saudrais | X |
| CFA-BTP Dieppe d'Albâtre | Sophie Buon | X |
| MSA Haute Normandie | Antoine Chaidron | X |
| DRDJS | Jean-Pierre Charbonnières | Excusé |
| Mutuelle étudiants SMENO | Marie-Josée Cauchy | Excusé |
| Mutuelle étudiants SMENO | Frédérique Jayat | Excusé |
| éducateur CAE – PJJ | Karine Saad | X |
| Association Rouennaise d'Education de la Jeunesse | Marie Mauran, Christophe Baranger | X |
| Infirmière lycée Fernand Léger à Grand-Couronne | Isabelle El Hayek | X |
| Auto-école Pilote | Patrick Rolly | Excusé |
| les forces de l'ordre – DDSP | Capitaine Guillaume Denniel-Dupin | X |
| les forces de l'ordre – gendarmerie | Desormes | X |
| Substitut de Rouen | Alain Lemoine | X |
| Matmut assurances | Jean-Luc Fily | X |
| IDSR | Michel Coquin | Excusé |
| CRAM de Normandie | François Jouanne | X |

| Autres participants | | |
|---|-------------------------|--------|
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | Excusé |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | X |
| DDEA 76 – coordination routière | Francine GIGON | X |

Orientations d'actions par sous-enjeux

1 – l'inexpérience de la conduite

- Communiquer sur les mesures financières pour faciliter l'accès au permis de conduire via les dispositifs d'insertion, contrats d'autonomie...
- Poursuivre les formations dans les établissements scolaires moteurs de façon durable (formation 2R, simulateur, panneaux, circuits vélos...), identifier des relais dans les ets scolaires moteurs sur la base d'un projet éducatif
- Poursuivre les actions de sensibilisation initiées par les mairies et les associations (multipartenariales)
- Sensibiliser les auto-écoles pour relayer le message sécurité routière : plaquette (conduite en circulation) et sensibilisation des inspecteurs (sélection circuits de passage)
- Mettre en place des partenariats avec les mutuelles...: sensibilisation et formations de recyclages au permis de conduire (exemple des stages gratuits pour jeunes mis en place par la MATMUT, stages Centaure...)
- Communiquer sur les spécificités du jeune permis : A, nombre de points, retrait de points en fonction des infractions...exemple de campagnes de sensibilisation par les inspecteurs du permis de conduire dans le département de l'Eure
- Diversifier les thèmes abordés lors des formations menées par les IDSR : module cannabis...
- Créer un pôle mécanique : éducation et pédagogie à la sécurité routière (sur semaine à disposition des auto-écoles)
- Relever le niveau de la ASSR

2 – une conduite dangereuse (transgression des limites, besoin de reconnaissance) surtout chez les hommes

- Faire passer des messages sur la vulnérabilité et sur-représentativité des jeunes dans les établissements scolaires dont CFA par rapport aux statistiques d'accidentologie, aux équipements obligatoires et recommandés (gilets jaunes)...via des partenaires (infirmières...) : exemple des documents pédagogiques mis à disposition par le rectorat
- Valoriser l'éducation à la citoyenneté relayée par les CESC
- Communiquer sur la multicausalité des accidents : fatigue, alcool...et plus axer sur la santé publique
- Initier des partenariat pour passer des spots de sensibilisation sécurité routière auprès des cinémas et des sites internet, sensibiliser les classes spécialisées cinéma

3 - la consommation de substances psycho-actives

- Poursuivre les sensibilisations dans les établissements scolaires risque alcool, drogue...
- Assurer une meilleure détection notamment de la prise de drogue
- Poursuivre les campagnes de sensibilisation : celui qui conduit est celui qui ne boit pas (capitaine SAM)
- Mettre en place des accompagnements en fin de soirée,
- Mieux connaître les drogues et les modes de consommation par les jeunes : exemple de l'enquête menée dans le cadre de l'étude DRE-DRASS
- contrôles et sanctions : PDCR planification annuelle (we à risques 21 juin...)

4 - le bon exemple à montrer par les parents

- Conseil départemental des Collégiens : sensibiliser les élèves et les parents (exemple du travail envisagé sur la période 2009-2011, exemple du guide Bien grandir en Seine Maritime)
- Aider les parents par des projets menés en inter-scolaires

5 - les jeunes salariés

- Promotion auprès des sociétés d'intérim de la mise en place d'une aide lors de la signature des contrats pour la réalisation d'un entretien auprès d'un professionnel
- Promotion de la prise en compte de la sécurité routière dans les CFA en intégrant notamment les déplacements professionnels et les déplacements domicile/établissement ou domicile/entreprise dans le cadre d'un projet d'établissement par exemple.
- Décliner localement la charte avec la CAPEB sur la conduite accompagnée des apprentis du BTP avec un tuteur employeur
- Mettre en place des partenariats avec le Conseil Général concernant la conduite accompagnée
- communiquer sur le risque professionnel auprès des jeunes et des professionnels (notamment sur la responsabilité en terme d'assurances...)

6 - des véhicules en mauvais état (véhicules trafiqués ou anciens)

- Mener des contrôles à la sortie des établissements scolaires consécutif à une sensibilisation : vérification assurance cartes grises équipements : prévention puis sanction
- Communiquer sur la règle, dangers et précautions (équipements...) via concessionnaires de véhicules d'occasion

Objectif chiffré

Moins de 50 tués dans le département 76 en 2012, dont moins de 10 tués chez les jeunes (en moyenne sur 2010-2012).

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT les substances psycho-actives

Réunion n° 1 : définition de l'enjeu

Date : 20/02/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|---|---|----------|
| un animateur DDASS | Docteur BOHIC Inspecteur de santé publique | X |
| un co-animateur DDEA | Francine Gigon | X |
| un représentant de la DRASS | Camille Tournadre + Sandrine Brun | X |
| un représentant de l'union des métiers de l'hôtellerie ou de la restauration | Jean Pierre Voyeux | X |
| un professionnel de la santé (médecin du travail MSA ou entreprises, observatoire régional de la santé, cellule médico-psychologie au sein du SAMU) | Docteur Hervé Villet | X |
| Forces de l'ordre – Police | Brigadier-Chef Capron Jérôme DDSP | X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Capitaine Moulines et/ou Lieutenant Lebrun EDSR | X |
| un représentant des jeunes (DDJS) mutuelle d'étudiants, conseils municipaux ou départementaux des jeunes | François Vercambre | X |
| un organisateur de soirées ou distributeur d'alcool (patron de discothèque, organisateur de fêtes, viniques, représentant de fédération sportive, représentant des alcooliers, commerçants) | Pascal Lemaître | X |
| Justice – substitut | Afain Lemoine | Absent |
| un IDSR | Robert Dedrich | X |
| Autres participants | | |
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | X |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Sébastien Trejbal | X |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | X |

Présentations

| | | |
|--|--------------------------------------|--------|
| Présentations | Jean-Christophe Bouvier – Eric Evain | |
| Méthodologie du DGO | Sébastien Trejbal | cf. PJ |
| Enjeux les substances psycho-actives en Seine Maritime | Eric Evain | cf. PJ |

Données fournies par les participants

| Quoi | Par qui ? |
|--|-----------------------|
| 1 – Fiabilité tests stupéfiants : 250 contrôles avec tests salivaires par mois. Les tests urinaires plus fiables mais onéreux et longs. Problèmes de dépistage pour les test urinaires => hôpital tests salivaires longs pour résultat. | Gendarmerie Police |
| 2 – Distribution consommations alcoolisées : 12% des ventes d'alcool sont faites dans les bars, boîtes de nuit. 88% dans la grande distribution. Les jeunes s'alcoolisent avant de sortir (coût dans les bars). | M. LEMAITRE |
| 3 – Responsabilisation : Capitaine de soirée : Une étude européenne fait ressortir que 50% des jeunes prennent le volant avec 0,5gr ou plus. Le taux zéro est donc minoritaire. | DRASS |
| 4 – Contrôles sanctions : Plan de contrôle : tous les mois 8 actions sont faites en sortie de discothèques : 12 discothèques secteur gendarmerie 5 Rouen secteur police | Forces de l'ordre |

5 – Formation :

De plus en plus d'élèves sont alcoolisés. Ils consomment de plus en plus fort et vite. De plus les jeunes associent stupéfiants et alcool.

M. VOYEUX (UMHR)

Les étudiants en restauration/Hostellerie sont formés au droit : sensibilisation au service des méfaits.

Définition de l'enjeu**Substances psycho-actives :**

Il paraît important de préciser ce qui répond à l'appellation « substances psycho-actives » :

- consommation d'alcools, de stupéfiants, de médicaments et de produits de substitution.

Consommation d'alcool :

12% des accidents corporels impliquent un conducteur alcoolisé. Il est à noter que ce facteur est particulièrement important à considérer lorsqu'il s'agit d'accidents ayant entraîné des décès : 23% des accidents mortels impliquent des conducteurs alcoolisés. Les membres du groupe ont longuement échangé sur la représentation des accidents avec conducteurs alcoolisés sur la période courte et de moindre fréquentation du réseau routier qu'est le week-end (43%).

Néanmoins, le représentant du CETE a rappelé que ces accidents ne sont pas seulement liés aux jeunes, même si ce sont des accidents en nuit profonde durant les week-end qui amènent le plus de remarques du groupe. Par ailleurs, l'étude du CETE démontre que le nombre d'accidents avec alcool est inversement proportionnel à l'âge du permis.

Les 25-44 ans alcoolisés sont responsables :

- de la moitié des accidents de jour (6h-22h) en semaine et en week-end.

- de la majorité des accidents de nuit en semaine (64%) et de la moitié des accidents de nuit le week-end (47%).

On compte 258 accidents liés à cette tranche d'âge.

Les 18-24 ans :

L'essentiel des échanges du groupe ont porté sur les 124 accidents concernant des jeunes de 18-24 ans alcoolisés.

Cette tranche d'âges (5 années) est en effet sur représentée par rapport à la tranche d'âges 25-44 ans (19 années) de leurs aînés.

L'ensemble des classes d'âges cumulent très souvent plusieurs facteurs de risques (alcool, traitements médicamenteux, fatigue..)

A propos des nuits et week-end, ce sont les pics de 2 heures et 4 heures du matin qui ont amené le plus de commentaires (taux moyen d'alcoolémie : 2 gr/l de sang) :

-> cumul alcool + jeune âge : l'inexpérience de la conduite est également un facteur de risque,

-> problème des sorties de bar puis de discothèques,

-> problème de transport à la sortie de ces mêmes établissements est posé : transports en commun ou taxi.

-> intérêt des tests avant de quitter l'établissement : intéressants si seulement indicatifs (vous pouvez ou non conduire), l'affichage du taux risque d'être contre productif (risque de compétition). Les éthylotests électroniques n'affichent que le taux inférieur à 0,25g/l d'air, ce qui devrait limiter ce risque.

-> rappel des modes de consommation :

Compte tenu du coût des consommations, la majorité des personnes consomment avant de se rendre dans les bars et les discothèques. Acquisition de l'alcool en grande surface (pas de contrôle) : selon le représentant des discothèques ce taux atteindrait 88%. Organisation de soirée dans des domiciles privés, caves.

Boissons stockées dans les coffres des véhicules.

-> la difficulté de conduire avec des passagers excités est rappelée.

-> horaires de fermeture des bars et discothèques : un horaire commun aux départements limitrophes est souhaité.

-> perception de l'ivresse : il semblerait que l'état d'ivresse soit perçu plutôt comme un exploit ou un événement banal que comme un épisode dont on n'est pas fier.

-> sensibilisation des médecins : mise en place de sensibilisation dans le cadre d'un projet régional de la santé publique et d'aide à l'abord avec l'ensemble des personnes suivies, des questions liées à la consommation d'alcool (dépistage rapide).

Pôle santé publique fait des études et informations sur l'alcool :

-> prévention consommation d'alcool

-> groupe de travail : prévention dans le milieu du travail

-> région tests : Repérage Précoce Intervention Brève (RPIB) : permet de former les médecins généralistes aux addictions.

Consommation des stupéfiants :

Comme précisé par les forces de l'ordre, le dépistage reste difficile, coûteux et long pour effectuer des contrôles à grande échelle, à contrario des contrôles d'alcoolémie. Les tests salivaires s'avèrent plus faciles d'utilisation mais encore complètement fiables.

Les contrôles des stupéfiants menés par les forces de l'ordre s'effectuent de façon intuitive au regard du comportement de l'utilisateur (yeux brillants, dialogue désordonné,...).

L'usage de stupéfiants est souvent lié à la consommation l'alcool.

Consommation médicamenteuse :

Il n'existe pas de dépistage systématique. Il ne faut toutefois pas oublier les médicaments, qui font partis des psychotropes. Les personnes sont souvent mal renseignés. Information pas toujours suffisante.

-> sensibilisation des pharmaciens :

Cf. la campagne AFSSAPS : « médicaments et conduite automobile » et les trois pictogrammes imprimés sur les boîtes.

Étude DRASS et DREAL :

Cette étude menée conjointement par la DREAL et la DRASS de Haute-Normandie a pour objectif de connaître les pratiques des jeunes de 15 à 24 ans en matière de consommation de substances psychoactives dans le cadre de l'insécurité routière. Cette dernière a débuté fin 2008 et les résultats de l'étude seront publiés au dernier trimestre 2009. Les informations seront collectées sur la base d'enquêtes et de questionnaires recueillis au sein des écoles/collèges/lycées/universités ou à partir de micro-trottoir.

-> Personnes sous substitution (méthadone) :

Cela représente environ 1500 personnes. Quand le traitement est équilibré, pas de préconisation particulière. La majorité des personnes sous substitution ont retrouvé une vie sociale ordinaire.

Pour conclure, l'ensemble des participants conviennent :

- de l'importance du rôle des substances psycho actives dans les accidents mortels,
- du problème plus général de l'accessibilité aux produits et des nouveaux modes de consommation,
- de l'importance de la mise en place d'outils plus performants de dépistage pour les forces de l'ordre,
- de la question des prises médicamenteuses à haut risque qui sont impliquées directement (effet propre essentiellement au moment de la mise en place d'un nouveau traitement) ou en facteurs aggravants, des autres causes d'accident (fatigue et médicaments, alcool et médicaments,...). Les substances de substitution des opiacés sont des médicaments psychoactifs comme les autres (vigilance en début de traitement).

Approfondissements nécessaires

| Approfondissement | Par qui ? | Organisme |
|--|--------------------------------------|-----------------------|
| Étude insécurité routière 15-24 ans | M. GAND M. VILLET Mme TOURNADE | DREAL ORS DRASS |
| Étude sur les traitements de substitution (Comité de suivi Départemental) | Mme BOHIC | DDASS |

Réunion n° 2 du GT les substances psycho-actives le vendredi 17 avril à 14h30 Préfecture

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT les substances psycho-actives

Réunion n° 2 : approfondissement de l'enjeu

Date : 17/04/2009

| Participants : membre du groupe de travail | Présents |
|---|---|
| un animateur DDASS | Docteur BOHIC Inspecteur de santé publique X |
| un co-animateur DDEA | Francine Gigon X |
| un représentant de la DRASS | Camille Tournadre Absente |
| un représentant de la DRASS | Sandrine Brun X |
| un représentant de l'union des métiers de l'hôtellerie ou de la restauration | Jean Pierre Voyeux Absent |
| un professionnel de la santé (médecin du travail MSA ou entreprises, observatoire régional de la santé, cellule médico-psychologique au sein du SAMU) | Docteur Hervé Villet X |
| Forces de l'ordre – Police | Brigadier-Chef Capron Jérôme DDSP X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Capitaine Moulines et/ou Lieutenant Lebrun EDSR – Gendarme FERET Gérald X |
| un représentant des jeunes (DDJS) mutuelle d'étudiants, conseils municipaux ou départementaux des jeunes | François Vercambre Absent |
| un organisateur de soirées ou distributeur d'alcool (patron de discothèque, organisateur de fêtes, viniques, représentant de fédération sportive, représentant des alcooliers, commerçants) | Pascal Lemaître X |
| Justice – substitut | Alain Lemoine Absent |
| un IDSR | Robert Dedrich Absent |
| Autres participants | |
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Sébastien Trejbal |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain |

Présentations

Rappel des données reçues et des observations effectuées lors de la réunion 20 février 2009.

Données fournies par les participants

| Quoi | Par qui ? |
|---|----------------------------|
| - Coût des boissons alcoolisées trop cher dans les lieux publics, | |
| - Discothèques éloignées des villes, ce qui oblige à utiliser un véhicule pour s'y rendre, | Pascal Lemaître |
| - Capitaine de soirée : quantifier si minoritaire ou majoritaire avec des contrôles sur toutes les discothèques. | |
| - Pas de retour sur les consommations de médicaments | CETE HN |
| - Dans les données sur les échantillons régionaux collectées auprès des jeunes lors des journées citoyenneté : pas de nombre d'usagers sous l'emprise de stupéfiants ou autres. | Docteur Hervé Villet – ORS |
| - Sur 210 000 contrôles d'alcoolémie effectués par an : | |
| a – 2,4 % des conducteurs contrôlés sont sous l'effet de l'alcool, | |
| b – on les retrouve dans 25% des accidents corporels, | |
| c – 4 000 contrôles sont effectués lors d'un accident corporel, | CETE HN |
| d – 25% des usagers en alcoolémie positive sont impliqués dans un accident mortel. | |

Définition de l'enjeu

Tous produits ou associations de produits, pouvant altérer les capacités de conduite et de comportement des usagers de la route.

Hierarchisation des sous-enjeux

- 1 – Limiter accès à la conduite des usagers sous l'emprise de substances psychoactives :
 - a – prise de conscience
 - b – savoir évaluer sa capacité à conduire
 - c – solution alternative à la voiture
- 2 – Multiplier les dépistages :
 - a – outils de dépistage
 - b – contrôles à priori
- 3 – Agir sur la consommation d'alcool en milieu professionnel, milieu sportif, milieu scolaire :
 - a – responsabilité de l'employeur
 - b – responsabilité de l'organisateur
 - c – faire appel aux chauffeurs professionnels : car, taxi,...
- 4 - Sensibiliser les distributeurs de boisson vis à vis de la distribution d'alcool :
 - a – parrainage de soirée (interdiction de consommer de l'alcool)
 - b – sensibilisation des distributeurs

Approfondissements nécessaires

| Quoi ? | Par qui ? | Organisme |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------|
| Proposition d'orientations d'action | Tous les participants | |

**Réunion n° 3 du GT les substances psycho-actives le vendredi 5 juin 2009
à 14h30 dans la salle des Vitraux de la Préfecture.**

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT les substances psycho-actives

Réunion n°3 : orientations d'actions

Date : 05/06/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|---|--|----------|
| un animateur DDASS | Docteur BOHIC Inspecteur de santé publique | Absente |
| un co-animateur DDEA | Francine Gigon | x |
| un représentant de la DRASS | Camille Tournadre | Absente |
| un représentant de la DRASS | Sandrine Brun | Excusée |
| un représentant de l'union des métiers de l'hôtellerie ou de la restauration | Jean Pierre Voyeux | Absent |
| un professionnel de la santé (médecin du travail MSA ou entreprises, observatoire régional de la santé, cellule médico-psychologique au sein du SAMU | Docteur Hervé Villet | x |
| Forces de l'ordre – Police | Brigadier-Chef Capron Jérôme DDSP | x |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Capitaine Moulines et/ou Lieutenant Lebrun EDSR – Gendarme FERET Gérald | Absent |
| un représentant des jeunes (DDJS) mutuelle d'étudiants, conseils municipaux ou départementaux des jeunes | François Vercambre | x |
| un organisateur de soirées ou distributeur d'alcool (patron de discothèque, organisateur de fêtes, viniques, représentant de fédération sportive, représentant des alcooliers, commerçants) | Pascal Lemaître | x |
| Justice – substitut | Alain Lemoine | Absent |
| un IDSR | Robert Dedrich | x |
| Autres participants | | |
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | Excusé |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Sébastien Trejbal | x |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | x |

Orientations d'actions par sous-enjeux

- Mieux connaître les drogues et modes de consommation : exemple de l'enquête jeunes menée dans le cadre de l'étude DRE-DRASS

1 – Limiter accès à la conduite des usagers sous l'emprise de substances psycho-actives

1.a – Prise de conscience

- Elaborer et diffuser les plaquettes de sensibilisation alcool et drogue commune à diffuser via les ets scolaires, parquets, discothèques...
- Maintenir et renforcer la sensibilisation des jeunes sur cette problématique et les parents
- Poursuivre les actions menées par les IDSR (Créer un support de formation pour les IDSR) notamment les produits stupéfiants
- Organiser une conférence sur la consommation de substances psycho-actives lors de la semaine sécurité routière 2009

1.b – avoir évaluer sa capacité à conduire

- connaissance du taux maximum légal
- mesurer son taux d'alcoolémie avant de prendre le volant (expérience Haute-Savoie)

1.c – solution alternative à la voiture

- accroître l'offre alternative (raccourcement, bus ...)
- Poursuivre la campagne de sensibilisation : SAM

2 – Multiplier les dépistages : b – contrôles à priori

2.a – Outils de dépistage

- mise en place d'une cellule de veille locale pour maintenir un bon niveau de connaissance (stupéfiants)

2.b – contrôle à priori

- multiplier les campagnes de contrôle (médiatisation) + communication des résultats. Campagne par exemple
- multiplier les dépistages des 2RM - PDCR
- Multiplier les contrôles alcool (dépistage systématique) + stupéfiants (si accident mortel, comportement, infractions constatées) orientés sur l'analyse des accidents constatés + planification annuelle lors des périodes à risques

3 – Agir sur la consommation d'alcool en milieu professionnel, milieu sportif, milieu scolaire**3.a - responsabilité de l'employeur et de l'organisateur**

- renforcer les campagnes de sensibilisation
- multiplier les actions de sécurité routière en partenariat avec les professionnels des addictions (milieu scolaire)

3.b - faire appel aux chauffeurs professionnels

- multiplier l'appel aux chauffeurs professionnels aux heures de sortie des restaurants ou discothèques (taxis,bus,..)

4 - Sensibiliser les distributeurs de boisson vis à vis de la distribution d'alcool :**4.a – parrainage de soirée (interdiction de consommer de l'alcool)**

- associer les distributeurs dans l'organisation d'actions (parrainage) "soirée sans alcool" par exemple
- travailler sur un plan de dessert avec les étudiants qui sollicite une aide AGIR

4.b – sensibilisation des distributeurs

- sensibiliser les distributeurs (bars, discothèques, supermarchés) et les associer aux campagnes de prévention

Objectif chiffré

Moins de 50 tués dans le département 76 en 2012,dont moins de 10 tués dans un accident lié aux substances psycho-actives (en moyenne sur 2010-2012).

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LES FAUTES DE COMPORTEMENTS

Réunion n° 1 : définition de l'enjeu

Date : 13/03/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|---|---|----------|
| Animateur : BER | Xavier Bouley | X |
| Co-animateur : DDEA76 | Sébastien Trejbal | X |
| Monsieur Moto | Laurent Langlois | X |
| un représentant de collectivité territoriale | Annabelle Marais | X |
| Forces de l'ordre – Police | Capitaine Guillaume Denniel-Dupin DDSP | |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Lieutenant Lebrun Capitaine Moulines EDSR | X |
| gestionnaire d'infrastructures – CG76 | Philippe Chauvin et Bertrand Petit | X |
| un accidentologue | Christophe Ledon | |
| une association des usagers de la route | Luc Morin | |
| un médecin du SAMU | Docteur Campbell | X |
| un représentant d'assurances | Jean-Marc Danilo | X |
| la justice substitut de Rouen | Alain Lemoine | |
| un IDSR | Pascal Garin | X |
| un enquêteur ECPA | Didier Plassart | X |
| centaure normandie | Dominique Heurtebise | X |
| Automobile Club de l'Ouest | Francis Delecour | X |
| Autres participants | | |
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | X |
| Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Sébastien Trejbal | X |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | X |

Présentations

| | | |
|------------------------------|--------------------------------------|---|
| Présentations | Jean-Christophe Bouvier – Eric Evain | X |
| Méthodologie du DGO | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| Enjeux 2RM en Seine Maritime | Eric Evain | X |

Données fournies par les participants

Quoi Par qui ?

Définition de l'enjeu

En postulat, il est nécessaire de préciser qu'il est difficile de faire un lien entre la faute comportementale et l'accident. En effet, si l'analyse accidentologique permet de relever un certains nombres d'infraction (au sens du code de la route), il est plus difficile de savoir si elle relève d'une faute comportementale.

Dans ce contexte, les données entre 2003 et 2007 sont les suivantes :

- 3997 accidents sont relevés avec infractions sur 6132 accidents corporels (soit 62,2%)
- si l'on retient certaines infractions comme étant des fautes de comportement, on retrouve des fautes de comportement dans 1043 accidents corporels.

La lecture des PV d'accidents mortels fait apparaître les éléments suivants : sur 148 PV analysés on retrouve 29 fautes de comportement répartis comme suit :

- 50% seraient liées à des comportements dangereux (1) (dépassements dangereux, refus de priorité, piétons ...)
- 50% sont liés à des manques d'attention dus à la réalisation de tâches annexes (1) (discussion, autoradio, téléphone)

(1) énoncé par ordre d'importance

Pour pouvoir approfondir cet enjeu, 2 points sont nécessaires :

- donner une définition de la faute comportementale
- définir une source de données fiable

Observations des participants

- Définition de la faute comportementale :

Il est nécessaire de distinguer deux types de fautes comportementales : l'intentionnelle et involontaire. Là encore, et sauf cas particulièrement flagrant, il est difficile de distinguer ce qui relatif à l'une ou à l'autre catégorie.

En général, la définition d'une faute comportementale pourrait être rédigé de la manière suivante : faute intentionnelle, à priori ou à postériori, qui met en danger la vie d'autrui et la sienne.

- réflexion :

Le défaut d'entretien ou de réparation d'un véhicule est-il assimilable à une faute de comportement (ex. défaut d'éclairage). Il est nécessaire de rappeler que le DGO et par conséquent les actions qui en découlent ont pour objectif de modifier le comportement des usagers. Dans ce cas, il s'agit plus d'un comportement « passif ».

M. DANILO représentant du groupe AXA attire l'attention des partenaires sur l'existence d'un document relatif au comportement des usagers sur la route : le baromètre AXA prévention.

- Réflexion X. Bouley :

-Classification des fautes comportementales :

La lecture des PV d'infractions fait apparaître essentiellement 30 classes d'infractions : les plus marquées sont : le refus de priorité, le non respect de l'arrêt au stop ou au feux rouges. Ces 3 fautes comportementales représentent à elles seules près de 60% de l'ensemble des fautes comportementales.

-Outil de base :

Il est rappelé que la base d'analyse pour étudier les phénomènes comportementaux est le procès-verbal d'infraction et le procès-verbal d'accident. La lecture de ces documents permet de cibler plus précisément la faute.

Approfondissements nécessaires

| Approfondissement | Par qui ? | Organisme |
|--|-----------|-----------|
| - Concentrer les enjeux sur un panel de fautes comportementales plus restreint (une dizaine) | | CETE |
| - Hiérarchiser par ordre de priorité | | CETE |
| - Mettre en corrélation les accidents et les infractions | | FO |
| - Faire connaître l'étude AXA | | AXA |

Réunion n° 2 du GT LES FAUTES DE COMPORTEMENTS le 6 mai 2009 à 14H00

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LES FAUTES DE COMPORTEMENTS

Réunion n°2 : approfondissement de l'enjeu

Date : 06/05/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|---|---|----------|
| Animateur : Délégué du permis de conduire | Représenté par Florence Germain | X |
| Co-animateur : DDEA76 | Sébastien Trejbal | X |
| Monsieur Moto | Laurent Langlois | X |
| Ville de Rouen | Annabelle Marais | X |
| Forces de l'ordre – Police | Capitaine Guillaume Denniel-Dupin DDSP | X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Lieutenant Lebrun Capitaine Moulines EDSR | X |
| CG76 | Philippe Chauvin et Bertrand Petit | X |
| un accidentologue | Christophe Ledon | |
| une association des usagers de la route | Luc Morin | |
| un médecin du SAMU | Docteur Campbell | |
| un représentant d'assurances | Jean-Marc Danilo | X |
| la justice substitut de Rouen | Alain Lemoine | |
| un IDSR | Pascal Garin | X |
| un enquêteur ECPA | Didier Plassart | X |
| centaure normandie | Dominique Heurtebise | X |
| Automobile Club de l'Ouest | Francis Delecour | X |
| Autres participants | | |
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | Excusé |
| Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Sébastien Trejbal | X |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | X |

Présentations

Baromètre annuel des comportements AXA

Données fournies par les participants

| Quoi | Par qui ? |
|----------------------|-----------|
| Etude PV accidents | CETE |
| Baromètre prévention | AXA |

Définition de l'enjeu

Le CETE présente les compléments de l'étude PV accidents. Pour mémoire entre 2003 et 2007 sur 6132 accidents corporels 65% relèvent d'une infraction. En retenant certaines de ces infractions comme fautes de comportement (choix arbitraire) on les retrouve dans 1043 accidents corporels soit 17% des accidents corporels total.

Parmi les fautes de comportement les plus représentatives, on retrouve par ordre croissant :

- refus de priorité à droite
- refus de priorité d'un conducteur de véhicule à un piéton engagé dans une traversée de chaussée
- inobservation de l'arrêt absolu imposé par un stop
- traversée irrégulière de piéton
- inobservation de l'arrêt absolu imposé par un feu rouge fixe ou clignotant
- refus de priorité à une intersection de route où obligation de céder le passage
- refus de priorité d'un conducteur de véhicule venant d'une voie non ouverte à la circulation publique
- changement de direction d'un véhicule effectué sans avertissement préalable
- circulation d'un véhicule (en marche normale) sur la partie gauche d'une chaussée à double sens
- refus de priorité d'un véhicule tournant à gauche

Les infractions et les facteurs diffèrent entre la conduite diurne et nocturne. Toutefois, les conséquences d'un accident corporel de nuit (30%) sont plus graves du fait d'un comportement dangereux plus exacerbé. De même, les populations diffèrent (exemple, la nuit les jeunes sont plus représentés). Ces données sont corroborées par les forces de l'ordre.

Le partage de la route semble être également une problématique (ex. zone de rencontre). 10% des accidents sont liés à ce partage de la route.

Enfin, les zones de concentration en milieu urbain sont également problématiques (par exemple, le partage entre piétons et véhicules à la sortie des Docks 76).

AXA présente son baromètre annuel des comportements : cette étude conduite auprès des usagers de la route a pour objectif de suivre l'évolution des comportements parmi les automobilistes

L'enquête 2009 fait apparaître les éléments suivants :

- 65% des personnes interrogées (PI) se considèrent bons conducteurs
- 67% des PI se sentent en sécurité sur les routes
- 19% des PI avouent rouler souvent ou très souvent à 160/170 km/h sur autoroute
- 48% des PI avouent rouler souvent ou très souvent à 65km/h en ville
- 90% des PI déclarent posséder 10 points ou plus sur leur permis
- 13% des PI connaissent la distance de sécurité avec le véhicule qui les précèdent à 130 km/h (22% la surestime)
- près de 50% des PI souhaitent que les sanctions relatives aux infractions du code de la route soient maintenues telles quelles
- pour la majorité des PI, la prévention auprès des jeunes et la sensibilisation aux effets de l'alcool restent prioritaires

Un « focus » spécifique sur les vélos a été réalisé. La majorité des PI précise que le vélo reste un moyen de locomotion ayant des avantages (pollution, fluidification du trafic) mais demeure une source de tension avec les autres usagers de la route et génère une insécurité routière accrue.

La plupart des PI considèrent les cyclistes comme des usagers moins respectueux des règles de circulation et dont les comportements sont dangereux.

Hierarchisation des sous-enjeux

- 1 – une prise de conscience des conséquences des fautes de comportement
- 2 – le respect des règles (véhicules, piétons, cyclistes)
- 3 – l'actualisation des connaissances sur le Code de la route (formation continue,...)
- 4 – la cohabitation entre les piétons et les véhicules
- 5 – l'inattention liée à la réalisation d'une tâche annexe (portable, lecteur MP3, GPS...)
- 6 – l'adaptation des infrastructures et équipements (signalisation...)

Approfondissements nécessaires

| Quoi ? | Par qui ? | Organisme |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------|
| Proposition d'orientations d'action | Tous les participants | |

Réunion n° 3 du GT LES FAUTES DE COMPORTEMENTS le 18/06/09 à 14h30

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LES FAUTES DE COMPORTEMENTS

Réunion n°3 : orientations d'actions

Date : 18/06/2009

| Participants : membre du groupe de travail | | Présents |
|---|---|----------|
| Animateur : Délégué du permis de conduire | Xavier Bouley | X |
| Co-animateur : DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves | X |
| Monsieur Moto | Laurent Langlois | X |
| Ville de Rouen | Annabelle Marais | X |
| Forces de l'ordre – Police | Capitaine Guillaume Denniel-Dupin DDSP | X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Lieutenant Lebrun Capitaine Moulines EDSR | Absent |
| CG76 | Mathieu Isaac | X |
| un accidentologue | Christophe Ledon | Absent |
| une association des usagers de la route | Luc Morin | Absent |
| SDIS | Pascal Campbell | X |
| AXAN Assurances | Jean-Marc Danilo | X |
| la justice substitut de Rouen | Alain Lemoine | Absent |
| un IDSR | Pascal Garin | X |
| un enquêteur ECPA | Didier Plassart | X |
| centaure normandie | Dominique Heurtebise | X |
| Automobile Club de l'Ouest | Francis Delecour | X |
| Autres participants | | |
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | X |
| Coordinateur Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Ladiray-Gonçalves et Cristofe PASCALE | X |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Sébastien Trejbal | X |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | X |

Orientations d'actions par sous-enjeux

1 – une prise de conscience des conséquences des fautes de comportement

- Mener des opérations de communication : stands manifestations de sensibilisation (IDSR), médias...ciblées en fonction des usagers et en continu (partenariats...)
- Mettre en place des partenariats avec les entreprises et les compagnies d'assurance : conventions via CRAM, nomination de référent SR
- Identifier les auto-écoles en tant que relais des messages de sécurité routière

2 – le respect des règles (véhicules, piétons, cyclistes)

- Suggérer de diminuer la durée du A pour les jeunes conducteurs exemplaires,
- Avoir un message décalé sur le respect des règles / aspect ringard
- Valoriser les bons comportements : exemple des assurances
- Renforcer les contrôles notamment lors des we sensibles...
- Sensibiliser : explications fournies par les forces de l'ordre constatant une faute de comportement
- Développer les contrôles des piétons par la police municipale (difficulté liée au montant des amendes non dissuasif),
- Poursuivre les contrôles des 2RM en sorties des établissements scolaires (renforcer la coordination des moyens police+police municipale)
- Mener des opérations de sensibilisation conjointes Forces de l'Ordre et IDSR
- Rappeler aux chefs d'entreprise leur obligation de signaler les attitudes de ses employés, vérification des permis...

3 – l'actualisation des connaissances sur le Code de la route (formation continue,...)

- Mettre en place des rendez-vous d'actualisation des connaissances (des rendez-vous facultatifs sont prévus dans le cadre de la réforme du permis de conduire),
- Informer sur les nouvelles règles du Code de la Route : partenariats avec les compagnies d'assurance, caisses de retraite
- Mettre en place un pôle mécanique 2RM couplé à une maison de la sécurité routière,
- Suggérer un contrôle médical généralisé,
- Porter le message des règles de la route par le réseau des référents sécurité routière,
- Développer les actions des IDSR envers le grand public.

4 – la cohabitation entre les piétons et les véhicules

- Informer les piétons sur la visibilité réciproque, sur les différences de vitesse (en seconde par mètre pour les traversées de voiries), les angles morts, les équipements obligatoires et conseillés (casques...)
- Élaborer une plaquette sur les usagers vulnérables (à distribuer auprès des usagers des cyclics...)
- Sensibiliser les gestionnaires de voiries sur la pertinence de l'implantation des zones 30 (évaluer nécessité de remplacer par des zones de rencontre), informer sur la localisation des zones 30 (notamment FO : cibler contrôles), CCUSR (signalisation des zones 30),

5 – l'inattention liée à la réalisation d'une tâche annexe (portable, lecteur MP3, GPS...)

- Renforcer les contrôles sur le téléphone portable au volant (véhicule banalisé)
- Informer sur les dangers liés à une tâche annexe : baisse d'attention...
- Poursuivre les actions des IDSR à destination des scolaires...

6 – l'adaptation des infrastructures et équipements (signalisation...)

- Sensibiliser les gestionnaires de voiries sur la pertinence de l'implantation des zones 30 (évaluer nécessité de remplacer par des zones de rencontre), informer sur la localisation des zones 30, CCUSR (signalisation des zones 30),
- Sensibiliser les gestionnaires de voiries sur la visibilité aux intersections,
- Sensibiliser les gestionnaires de voiries sur la crédibilité des régimes de priorité et de la signalisation
- Poursuivre les politiques d'évaluation des anomalies sur les itinéraires par les gestionnaires de voiries.

Objectif chiffré

Moins de 50 tués dans le département 76 en 2012, dont moins de 17 tués du fait de fautes de comportement manifestes (en moyenne annuelle sur 2010-2012).

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LA VITESSE

Réunion n° 1 : définition de l'enjeu

Date : 17/03/2009

Participants : membre du groupe de travail**Présents**

| | | |
|--|---|-------------|
| Animateur : DDSP | Major Christian Gislette | X |
| Co-animateur : DDEA76 | Jean-Yves Gourvil | X |
| Un gestionnaire d'infrastructure | Franck Malbet – DIRNO Philippe Chauvin et Bruno Petit – CG 76 Annabelle Marais – Ville de Rouen | X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Gendarme Desorme | X |
| Un professionnel du véhicule – un expert indépendant FFMC | Aimeric Lesage Gérard Doury | Absent X |
| Un représentant des usagers de la route | Dominique Touzeau | X |
| Un psychologue formateur de stages « récupération de points » | Guy Depeaux | X |
| un professionnel du transport routier | Transports Guyot | X |
| Une auto-école ou CER | Xavier Boulery | Absent |
| CETE | Éric Evain | X |
| Un IDSR | Éric Chuette | Absent |
| Un concessionnaire moto | Martial Lebret – Honda Moto | Absent |

Autres participants

| | | |
|---|-------------------------|---|
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | X |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Sébastien Trejbal | X |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Evain | X |

Présentation

| | |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| Présentation | Jean-Christophe Bouvier – Eric Evain |
| Méthodologie du DGO | Sébastien Trejbal |
| Enjeux vitesse en Seine-Maritime | Eric Evain |

Remarques des participants

- Le facteur « vitesse » intervient dans 13% des accidents corporels. Dans la moitié des cas, il s'agit d'une vitesse excessive au-delà des limitations autorisées. Dans l'autre moitié des cas, il s'agit d'une vitesse inadaptée aux circonstances.
- Difficultés à déterminer la vitesse pratiquée lors d'un accident.
- Une réduction de 1% de la vitesse entraîne un gain de 4% dans le nombre de tués dans les accidents.
- Entre 2002 et 2007, la vitesse moyenne a baissé de près de 10% et le nombre de tués a baissé de 38%.
- Lecture des PV d'accidents mortels en Seine-Maritime : le facteur « vitesse » intervient dans 25% des accidents corporels.
- A la lecture des PV d'accidents mortels, la vitesse intervient dans 20 accidents sur 78 :
 - > 13 accidents sont des chocs entre véhicules, dont :
 - 9 dépassements dangereux
 - 7 pertes de contrôle du véhicule seul
 - présence d'alcool ou drogue dans 50% des cas
 - 17 accidents sur des routes sèches
 - > répartition équitable entre rase campagne et zone urbaine :
 - 12 accidents de jour
 - majoritairement des véhicules légers (66%) et des 2 roues motorisés (33%)
 - 16 conducteurs homme de moins de 30 ans

- Les jeunes et la vitesse

En dehors de la route, il n'existe aucune infrastructure pour le défoulement des jeunes et la pratique de la vitesse.
Les jeunes et le permis : il existe le bridage des motos mais il n'y a pas de limitation de vitesse sur les voitures pour les nouveaux permis.

- **Crédibilité des panneaux de limitation de vitesse**

Améliorer la cohérence des limitations de vitesse afin qu'elles soient comprises et respectées par les usagers.

- **Les jeunes permis et la vitesse**

La conduite accompagnée est un frein à la vitesse.

- Aménagements en traversé d'agglomération pour une diminution des vitesses en milieu urbain.
Mise en place des zones 30 km/h (partage de la rue).

- Dans les écoles, vérification et contrôle des 2 roues motorisés sur le débridage ou non des engins.

- **Le comportement en moto**

Surtout perte de contrôle due à la vitesse au début du changement de moto.

Non-maîtrise du véhicule.

..... dépassement dans les virages à droite.

- **Les déplacements professionnels et la vitesse**

Les conducteurs sont rémunérés au rendement.

- Lors de rassemblements comme les 24 heures moto et voiture, on constate un nombre important d'infractions dues à la vitesse, surtout de la part de conducteurs étrangers.

- Les radars fixes et mobiles ont fait diminuer la vitesse moyenne des automobilistes de 10 km/h sur l'ensemble du réseau.
Ne pas présenter les radars comme étant une « tirelire », mais un instrument faisant baisser le nombre de morts sur les routes.

- Programme d'opérations d'alternatives à la sanction.

Approfondissements nécessaires

- Voir les types de véhicules dans les accidents corporels.
- Voir s'il y a un impact sur la vitesse dans les départements disposant d'un circuit.
- Accidents aux heures de pointe.
- Identifier les pays d'origine des contrevenants.
- Statistiques sur les jeunes permis et la vitesse.

Réunion n° 2 du GT LA VITESSE le 14 MAI 2009 à 14 H 30

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LA VITESSE

Réunion n° 2 : approfondissement de l'enjeu

Date : 14/05/2009

| Participants : membre du groupe de travail | Présents |
|---|---|
| Animateur : DDSP | Major Christian Gislette Absent |
| Co-animateur : DDEA76 | Jean-Yves Gourvil X |
| Un gestionnaire d'infrastructure | Franck Malbet – DIRNO X Philippe Mathieu Isaact – CG 76 X Annabelle Marais – Ville de Rouen X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Adjudent Nicolas Cavet X |
| Un professionnel du véhicule – un expert indépendant | Aimeric Lesage Excusé |
| FFMC | Gérard Doury X |
| Un représentant des usagers de la route | Dominique Touzeau X |
| Un psychologue formateur de stages « récupération de points » | Guy Depeaux Absent |
| un professionnel du transport routier | Transports Guyot Excusé |
| Une auto-école ou CER | Xavier Bouleury Absent |
| Un IDSR | Eric Chuelle Excusé |
| Un concessionnaire moto | Martial Leuret – Honda Moto X |

Autres participants

| | | |
|---|---------------------------------------|--------|
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | Excusé |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Goncalves et Jean-Yves Gourvil | X |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Violette | X |

Définition de l'enjeu

Présentation par monsieur Eric Violette de l'observatoire global des vitesses pour la DRE de Haute Normandie à partir du réseau des stations sirédo, qui permet notamment d'évaluer la zone d'influence en terme de réduction des vitesses aux abords des radars automatiques.

Objectif

- Evaluation des vitesses depuis 2000 :
 - Infraction moyenne autour de 40% en Haute-Normandie (rase campagne)
 - Une grande variabilité selon les sites
 - Suivi de l'évolution des vitesses depuis l'implantation des radars :
 - * Avant 2003, 12% d'infractions
 - * Après 2003, 6% d'infractions

Impact d'un radar en terme de réduction des vitesses

- Zone d'influence d'un radar 500 m avant et après son implantation.

A la mise en place du radar, les usagers ralentissent fortement puis au bout d'un certain temps, les usagers ont tendance à revenir à la vitesse de contrôle.

Baisse des vitesses

- Une réduction significative de la vitesses des usagers est constatée en fonction des annonces médiatiques sur les dispositifs de contrôle et la sécurité routière.

Mise en parallèle des infractions avec les accidents mortels

- Une diminution de 1% du taux d'infractions engendre une diminution de 1,7 % du nombre d'accidents mortels

Contexte lié au déploiement des radars automatiques :

- Les vitesses ont fortement diminuées : – 8% par an toutes infractions confondues et – 21% pour les fortes infractions.

Une zone test de contrôle aléatoire des vitesses est prévue dans le département de la Seine Maritime

- Objectif: vitesses apaisées sur la totalité d'un axe.

Outil: contrôle aléatoire des vitesses;

Méthode: avertir les usagers de l'itinéraire.

réaliser des contrôles aléatoires dans le temps et dans l'espace.

Remarques des participants

Gendarmerie: la prévention est importante mais la répression est indispensable.

Honda Moto: Une frustration est liée à la puissance du véhicule qui ne peut être testée sur les routes.

Une prévention sur les 2 roues trafiqués pourrait être relayée par des concessionnaires.

Il se pose la question de revoir la réglementation au niveau national ou européen pour une augmentation de la vitesse de bridage à 60 km/h à la place de 40 km/h.

Aco: Proposition d'un circuit permanent pour faire de la vitesse et de stages de conduite pour la maîtrise du véhicule.

SG: Impact des circuits sur le comportement. Il se pose la question de l'augmentation des vitesses pratiquées lors des manifestations comme les 24 heures moto ou voiture.

Entre le domicile et le travail, on constate un allongement des distances avec un risque d'augmentation des vitesses des usagers

DIRNO: Communication sur les vitesses au niveau des radars (limitation de vitesse)

Faire des actions de com sur la pertinence des radars fictifs.

Ville de Rouen: Peu d'excès sont constatés en ville dans les zones 30Km/h et les zones 20Km/h, sauf peut-être si ces dernières ne sont pas crédibles.

IDSR: Des interventions de prévention dans les écoles ont lieu sur les thèmes de la vitesse et de l'alcool.

Il paraît opportun de communiquer sur les distances de sécurité.

Hierarchisation des sous-enjeux

- 1 – Pérenniser l'observatoire des vitesses afin de mener des actions adaptées
- 2 – Efficacité limitée des dispositifs de contrôles automatisés de la vitesse
- 3 – Une communication inadaptée sur les contrôles routiers (gain financier pour l'Etat versus sécurité routière)
- 4 – Des limitations de vitesse pas toujours crédibles
- 5 – L'éducation routière ne sensibilise pas au risque sur la route engendré par une conduite inadaptée
- 6 – Le plaisir de conduire vite et de « pousser » son véhicule pour certains usagers est à prendre en compte.
- 7 – Le monde du travail fait peser une pression sur les conducteurs dans leurs déplacements professionnels

Approfondissements nécessaires

| Quoi ? | Par qui ? | Organisme |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------|
| Proposition d'orientations d'action | Tous les participants | |

Réunion n° 3 du GT LA VITESSE le 23/06/02009 à 14h30 à la préfecture (Rouen)

DGO Seine-Maritime 2008-2012

GT LA VITESSE

Réunion n° 3 : orientations d'actions

Date : 23/06/2009

Participants : membre du groupe de travail

Présents

| | | |
|---|--|--------|
| Animateur : DDSP | Henriet Stéphane | X |
| Co-animateur : DDEA76 | Jean-Yves Gourvil | X |
| Un gestionnaire d'infrastructure | Franck Malbet – DIRNO Mathieu Isaact – CG 76 | X |
| Forces de l'ordre – Gendarmerie | Annabelle Marais – Ville de Rouen Gendarme Chaine | X |
| Un professionnel du véhicule – un expert indépendant | Aimeric Lesage | Absent |
| FFMC | Gérard Doury | X |
| Automobile club de l'Ouest | Dominique Touzeau | X |
| Un psychologue formateur de stages « récupération de points » | Guy Depeaux | Excusé |
| Transports Guyot | M Guyot | X |
| Délégué permis de conduire | Xavier Boulery | X |
| Un IDSR | Éric Chuette | Absent |
| Honda Moto | Martial Lebret | Absent |

Autres participants

| | | |
|---|---------------------------------------|--------|
| Chef de projet sécurité routière – Préfecture | Jean-Christophe Bouvier | Excusé |
| Chef de Pôle Sécurité Routière – DDEA76 | Karine Goncalves et Jean-Yves Gourvil | X |
| Équipe accidentologie – CETE NC | Eric Violette | X |

Orientations d'actions par sous-enjeux

1 – Mieux connaître les vitesses pratiquées à l'échelle départementale

- Pérenniser l'observatoire des vitesses afin de mener des actions adaptées : analyses focus sur usagers, heures...
- Engagement des différents gestionnaires routiers, capitalisation et exploitation par le CETE
- Profiter de la mise en place du Systèmes Dynaiques de Gestion des Trafics sur les agglomérations de Rouen et le Havre pour assurer le suivi les vitesses

2 – Efficacité limitée des dispositifs de contrôles automatisés de la vitesse

- Multiplier les contrôles orientés suite à l'analyse des accidents constatés,
- Poursuivre les opérations de contrôles (PDCR) et communiquer sur cette planification
- Communiquer sur la finalité de ces dispositifs : communiqué de presse maîtriser contenu notamment gain accidentologie, zone dangereuse...

3 – Une communication inadaptée sur les contrôles routiers (gain financier pour l'Etat versus sécurité routière)

- Changer la politique de communication sur la vitesse notamment en parlant des métiers de la route
- Communiquer sur la notion d'anticipation (vitesse adaptée aux conditions météorologiques, distances de sécurité...)
- Communiquer dans la presse sur le nombre de contrôles routiers : avant – pendant et après pour communiquer sur les résultats
- Communiquer sur l'implantation des radars dans la presse.

4 – Des limitations de vitesse pas toujours crédibles

- Poursuivre les politiques d'évaluation des anomalies sur les itinéraires par les gestionnaires de voiries,
- Coordonner des gestionnaires de voiries vis à vis de la cohérence des itinéraires
- Sensibiliser les collectivités au titre du pouvoir de police de la circulation (principalement sur réseau RGC) via mise en place du réseau des référents SR.

-Poursuivre les réponses aux usagers via la boite à lettre et la Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière

5 – L'éducation routière ne sensibilise pas au risque sur la route engendré par une conduite inadaptée

- Poursuivre les formations menées par les IDSR (réactionnètre, support de formation) en milieu scolaire, lors journées de sensibilisation et lors manifestations spécifiques,
- Rendez vous facultatifs post permis (réforme du permis de conduire),
- Sensibiliser les auto-écoles et inspecteurs du permis de conduire pour relayer le message de vitesse adaptée,
- Profiter de la démarche éco-conduite pour favoriser la pratique de vitesses apaisées

6 – Le plaisir de conduire vite et de « pousser » son véhicule pour certains usagers est à prendre en compte.

- Création d'un pôle mécanique 2RM couplé à une maison de la sécurité routière
- Profiter de la démarche éco-conduite pour favoriser la pratique de vitesses apaisées

7 – Le monde du travail fait peser une pression sur les conducteurs dans leurs déplacements professionnels

- Préconiser aux chefs d'entreprises d'analyser les pratiques de conduite des employés
- Rappeler aux chefs d'entreprise leurs obligations de signaler les attitudes de ses employés, vérification des permis,
- Insister sur les gains financiers pour l'employeur d'une conduite responsable des employés...
- Sensibiliser à la sécurité routière dans le cadre du programme de formation professionnels, partenariat assurances+ fédérations professionnelles
- Promotion de la prise en compte de la sécurité routière dans les CFA en intégrant notamment les déplacements professionnels et les déplacements domicile/établissement ou domicile/entreprise dans le cadre d'un projet d'établissement par exemple.
- Décliner localement la charte avec la CAPEB sur la conduite accompagnée des apprentis du BTP avec un tuteur employeur
- Communiquer sur le risque professionnel auprès des jeunes et des professionnels (notamment sur la responsabilité en terme d'assurances...)

Objectif chiffré

Moins de 50 tués dans le département 76 en 2012, dont moins de 13 accidents impliquant une vitesse excessive (en moyenne sur 2010-2012).