DEPARTEMENT DE L'YONNE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE L'YONNE

SECURITE ROUTIERE

****

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2013-2017

SOMMAIRE

ACCIDENTOLOGIE ET ENJEUX 2007-2012	**Page 5**
INTRODUCTION	**Page 6**
A) LES OBJECTIFS DE LUTTE CONTRE L' INSECURITE ROUTIERE	Page 6
B) RAPPEL DES DEFINITIONS	Page 6
C) DESCRIPTION DU DEPARTEMENT DE L'YONNE (population, réseaux, trafics)	Page 7
I- LES VOLUMES D'ACCIDENTS, DE TUES ET DE BLESSES (ATB)	**Page 9**
I.1/ UNE FORTE DIMINUTION DES ACCIDENTS CORPORELS	Page 11
I.2/ UNE REDUCTION NOTABLE DU NOMBRE DE BLESSES	Page 11
I.3/ LA GRAVITE DES ACCIDENTS RESTE PREOCCUPANTE	Page 12
I.4/ CLASSEMENT DE LA MORTALITE DE L'YONNE	Page 13
SYNTHESE	**Page 14**
II- CIRCONSTANCES SOCIOLOGIQUES DE L'ACCIDENTOLOGIE	**Page 15**
II.1/ LES ACCIDENTS CONCERNENT DES ICAUNAIS SUR DES TRAJETS QUOTIDIENS ET DE LOISIRS	Page 15
II.2/ DES ACCIDENTS CORPORELS DE JOUR / DES ACCIDENTS MORTELS LE WEEK-END	Page 15
II.3/ DES ACCIDENTS EN RASE CAMPAGNE SUR LE RESEAU SECONDAIRE	Page 18
II.4/ L'IMPACT DE L'INFRASTRUCTURE SUR L'ACCIDENTOLOGIE	Page 19
II.5/ UNE ACCIDENTALITE CENTREE SUR L'AUTOMOBILE ET DANS UNE MESURE MOINDRE LES DEUX-ROUES MOTORISES	Page 20
SYNTHESE	**Page 21**
III- LES CAUSES COMPORTEMENTALES DES ACCIDENTS	**Page 22**
III.1/ LES PRATIQUES ADDICTIVES, FACTEUR MAJEUR DES ACCIDENTS GRAVES ET MORTELS	Page 23
III.1.1/ La conduite en état d'alcoolémie, un comportement qui n'évolue pas favorablement	
III.1.2/ Les stupéfiants, un facteur encore sous évalué et préoccupant	Page 23 Page 26
III.2/ LA VITESSE : UN FACTEUR D' INSECURITE ROUTIEREQUI RESTE A MAITRISER	Page 26
III.3/ LE NON RESPECT DES REGLES ELEMENTAIRES DE CONDUITE	Page 27
III.4/ ANALYSE COMPAREE DE LA REPARTITION DES CAUSES D'ACCIDENTS MORTELS	Page 28
III.5/ ANALYSE COMPAREE DES PRINCIPALES INFRACTIONS RELEVEES EN 2011	Page 28
SYNTHESE	**Page 29**
IV- LES USAGERS AYANT DES COMPORTEMENTS A RISQUES OU PARTICULIEREMENT VULNERABLES	**Page 30**
IV.1/ LES JEUNES	Page 31
IV.2/ LES SENIORS	Page 32
IV.3/ LES DEUX-ROUES MOTORISES	Page 33
SYNTHESE	**Page 36**
SYNTHESE DES ENJEUX DU DEPARTEMENT DE L'YONNE	**Page 37**

LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE 2013-2017	Page 38
DEFINITIONS DES ENJEUX DU DGO 2013-2017	Page 39
LES JEUNES	Page 40
LES SALARIES	Page 45
LES SENIORS	Page 49
LES DEUX ROUES MOTORISES	Page 55
LES INFRASTRUCTURES	Page 63

ACCIDENTOLOGIE ET ENJEUX 2007-2012

INTRODUCTION

A) LES OBJECTIFS DE LUTTE CONTRE L' INSECURITE ROUTIERE

Le Président de la République a fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes **pour passer sous la barre des 3000 tués par an d'ici 2012** (le nombre de tués en 2008 était de 4 443) et d'agir sur les enjeux prioritaires.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre les 13 février 2008 et 10 février 2010 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents.
Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.
Les objectifs à atteindre sont notamment de :

* diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool
* diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes de France
* diviser par deux le nombre d'accidents mortels

La politique départementale de lutte contre l'insécurité routière (prévention / répression) doit s'inscrire dans ce contexte et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés au niveau national tout en agissant sur les enjeux locaux propres au département.

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à partir d'une analyse de l'accidentalité locale d'identifier les enjeux locaux de l'insécurité routière puis de définir le plus précisément possible les axes et les orientations prioritaires d'actions à engager en matière de prévention (PDASR), de sécurité des infrastructures et de contrôles (Plan des Contrôles Routiers) pour les années à venir.

B) RAPPEL DES DEFINITIONS

La mise à jour du DGO a été réalisée à partir des données les plus récentes des bilans consolidés, de la base « CONCERTO » (2007/2012) et d'une analyse des enquêtes allégées réalisées sur les accidents mortels entre 2007 et 2012.

Accident corporel de la circulation routière
Accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule et ayant causé au moins une victime, c'est à dire un usager ayant besoin de soins médicaux. Sont donc exclus dans cette définition tous les accidents matériels qui n'ont pas provoqué de blessures corporelles et les accidents corporels qui se produisent sur les voies privées.
Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- **les victimes** : impliqués non indemnes (blessés et tués)

Tués
Toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Blessés :
Blessés hospitalisés BH *: victimes ayant subi un traumatisme et admises comme patients dans un hôpital pendant plus de 24 heures*
Blessés légers BL *: victimes ayant subi un traumatisme et dont le traitement médical n'a pas nécessité d'hospitalisation ou a impliqué une hospitalisation de 24 heures maximum.*

Densité d'accidents
Nombre d'accidents par an et par kilomètre de réseau. C'est un indicateur traduisant le risque collectif.

Taux d'accidents
Nombre d'accidents par an pour 100 millions de kilomètres parcourus. C'est un indicateur traduisant le risque individuel.

Milieu urbain / rase campagne
La définition du milieu urbain correspond à celle d'une agglomération au sens du code de la route, à savoir une section de voie située entre les panneaux la délimitant.
Est considérée comme rase campagne toute autre section de voie. Il est courant de regrouper la rase

campagne et les agglomérations de moins de 5000 habitants, considérant que l'accidentologie de ces agglomérations relève davantage de la problématique rase campagne que celle des grandes agglomérations.

Les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière :
Les comparatifs avec des départements s'appuient désormais sur les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) définis par l'ONISR, en remplacement des Indicateurs d'Accidentologie Locale (IAL).
Les départements sont classés dans 7 groupes distincts (hormis le département 75).
Ce classement s'est effectué en confrontant plus de 70 indicateurs (population par classe d'âge, population active, PIB par département, topographie, climat, parc des véhicules, etc.).

Départements
07 - Ardèche
08 - Ardennes
10 - Aube
16 - Charente
18 - Cher
39 - Jura
41 - Loir et Cher
52 - Haute Marne
53 - Mayenne
55 - Meuse
61 - Orne
70 - Haute Saône
82 - Tarn et Garonne
89 - Yonne

C) DESCRIPTION DU DEPARTEMENT DE L'YONNE

1. Population et parc automobile

Superficie : 7427,4 km² soit 23,5% de la superficie de la région Bourgogne.
Population : 343 377 habitants soit 20,90% de la population bourguignonne
Densité : 46,2 habitants au km² (52 pour la région bourgogne et 114,8 pour la France)
Parc de voitures de tourisme (moins de 15 ans) : 173 390 VL soit 0,51 voiture par habitant (0,51 pour la région, 0,52 pour la France)

2. Réseaux et trafics

Autoroute : 185 km avec un débit moyen de 24 063 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national)
Routes nationales (RN) : près de 90 km avec un débit moyen de 8 283 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national)
Routes départementales (RD) : 4860 km avec un débit moyen de 689 véhicules/jour (1 621 véhicules/jour au plan national)
Voies communales : 7592 km

	YONNE		FRANCE	
	Part du linéaire	Part du volume de circulation	Part du linéaire	Part du volume de circulation
Autoroutes	1,5%	27,2%	1,1%	25,5%
RN	0,7%	7,8%	0,9%	8,6%
RD	38,8%	40,9%	36,8%	39,5%
VC et autres	58,9%	24,1%	61,3%	26,3%

3. La population

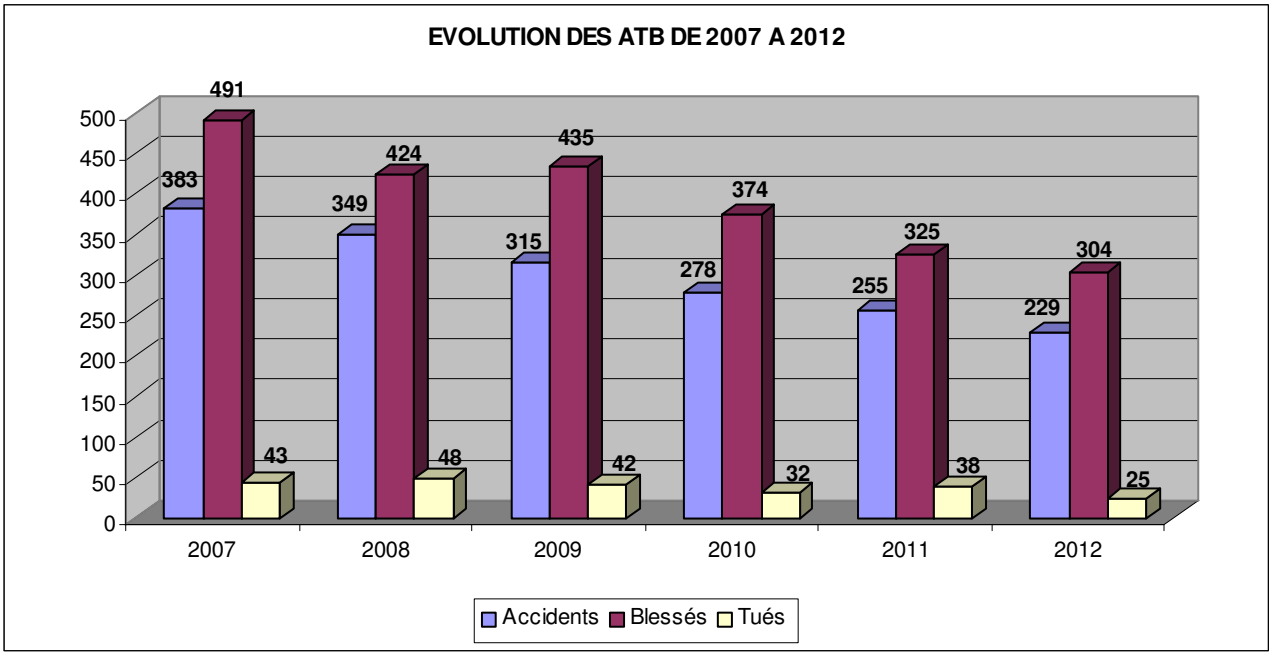
INSEE 2009	**0-13 ans**	**14-17 ans**	**18-24 ans**	**25-44 ans**	**45-64 ans**	**65-79 ans**	**80 ans et +**
Nombre Yonne (343 377 hbts)	57421	16 675	23 352	82 736	94 510	45 881	22 805
% Yonne	16,72%	4,86%	6,80%	24,09%	27,52%	13,36%	6,64%
% France	17,16%	4,76%	8,80%	26,49%	25,87%	11,49%	5,14%

INSEE 2009	**Yonne**	**France**
Hommes	48,57 %	48,40 %
Femmes	51,43 %	51,60 %

PARTIE I
LES VOLUMES D'ACCIDENTS, DE TUES ET DE BLESSES (ATB)

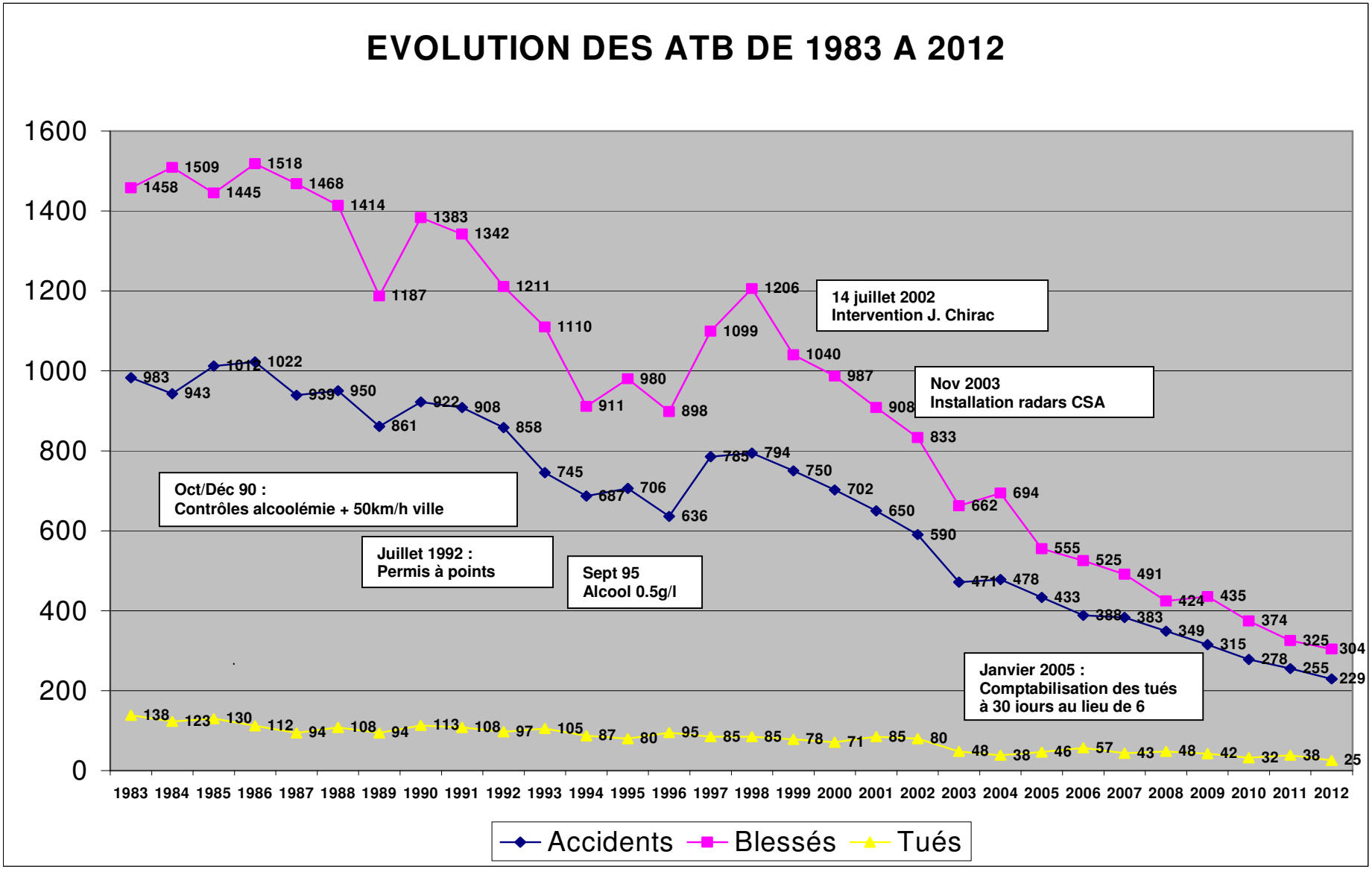
LES CHIFFRES ENTRE 2007 ET 2012 : ACCCIDENTS / TUES / BLESSES

Année	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes			
			Tués	Blessés	Dont BH	Dont BL
2007	383	42	43	491	285	206
2008	349	39	48	424	243	181
2009	315	39	42	435	211	196
2010	278	28	32	374	201	173
2011	255	35	38	325	190	135
2012	229	23	25	304	186	118
2007-2009	1 044	120	143	1 344	739	583
2010-2012	762	86	95	1 003	577	426
Total 2007-2012	1 806	206	238	2 347	1 316	1 009



❖ Evolution de la mortalité par zone de compétence (2004-2012) :

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de tués	**38**	**47**	**57**	**43**	**48**	**42**	**32**	**38**	**25**
en zone police	6	3	5	5	2	4	3	3	5
en zone gendarmerie	32	44	52	38	46	38	29	35	20


EVOLUTION DES ATB DE 1983 A 2012
1600
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012
1458 1509 1445 1518 1468 1414 1187 1383 1342 1211 1110 911 980 898 1099 1206 1040 987 908 833 662 694 555 525 491 424 435 374 325 304
983 943 1012 1022 939 950 861 922 908 858 745 687 706 636 785 794 750 702 650 590 471 478 433 388 383 349 315 278 255 229
138 123 130 112 94 108 94 113 108 97 105 87 80 95 85 85 78 71 85 80 48 38 46 57 43 48 42 32 38 25
14 juillet 2002
Intervention J. Chirac
Nov 2003
Installation radars CSA
Oct/Déc 90 :
Contrôles alcoolémie + 50km/h ville
Juillet 1992 :
Permis à points
Sept 95
Alcool 0.5g/l
Janvier 2005 :
Comptabilisation des tués
à 30 iours au lieu de 6
Accidents
Blessés
Tués

I.1/ UNE FORTE DIMINUTION DES ACCIDENTS CORPORELS

➔ **Le nombre d'accidents corporels** dans le département de l'Yonne est passé de près de 1000 en 1983 à moins de **400 en 2007 pour arriver à 229 en 2012**.

	Accidents corporels France Métropolitaine		Accidents corporels Yonne	
	Nombre	Evolution en %	Nombre	Evolution en %
2002	*105 470*		*549*	
2003	*90 220*	*-14,50*	*440*	*-19,90*
2004	*85 390*	*-5,40*	*459*	*+4,30*
2005	*87 026*	*-1,00*	*403*	*-12,20*
2006	*82 993*	*-5,00*	*363*	*-9,93*
2007	83 850	+1,20	383	+5,51
2008	74 487	-8,30	349	-8,87
2009	72 315	-2,90	315	-9,74
2010	67 288	-7,00	278	-11,74
2011	65 024	-3,36	255	-8,3
2012	60 556*	-6,87	229	-10,19
Evolution 2002/2012		**-42,58 %**	**Evolution 2002/2012**	**-58,28 %**

**** chiffres provisoires***

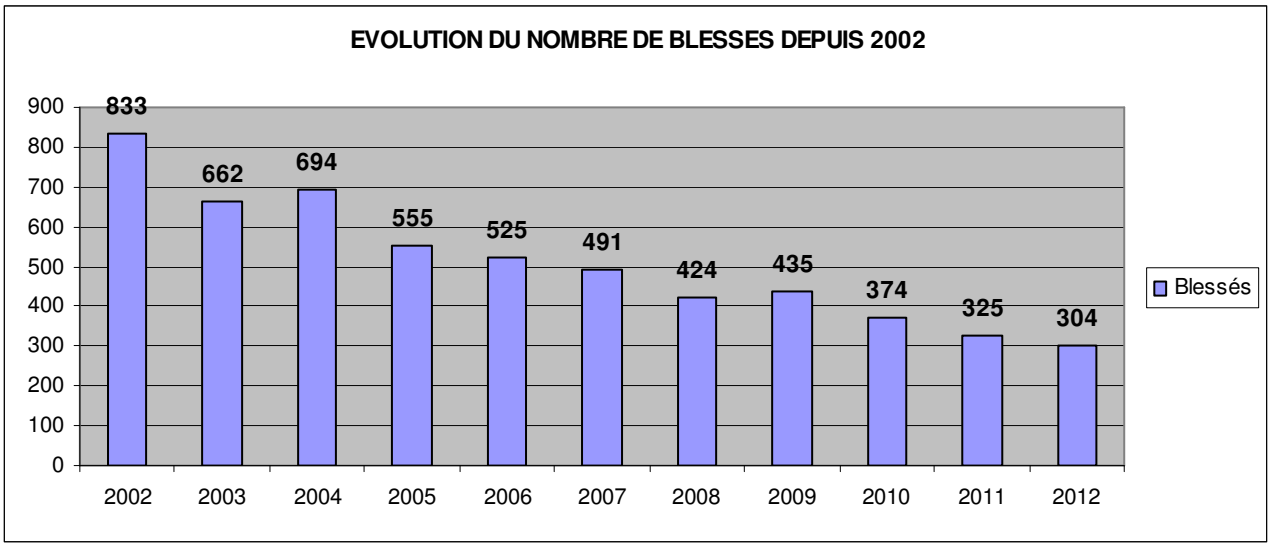
Pour la période de 2007 à 2012, le nombre d'accidents a diminué de 40,20% dans l'Yonne (- 27,78 % au niveau national).

➔ **En moyenne, entre 2007 et 2012, le nombre d'accidents corporels dans l'Yonne est passé d'environ 32/mois à 19/mois.**

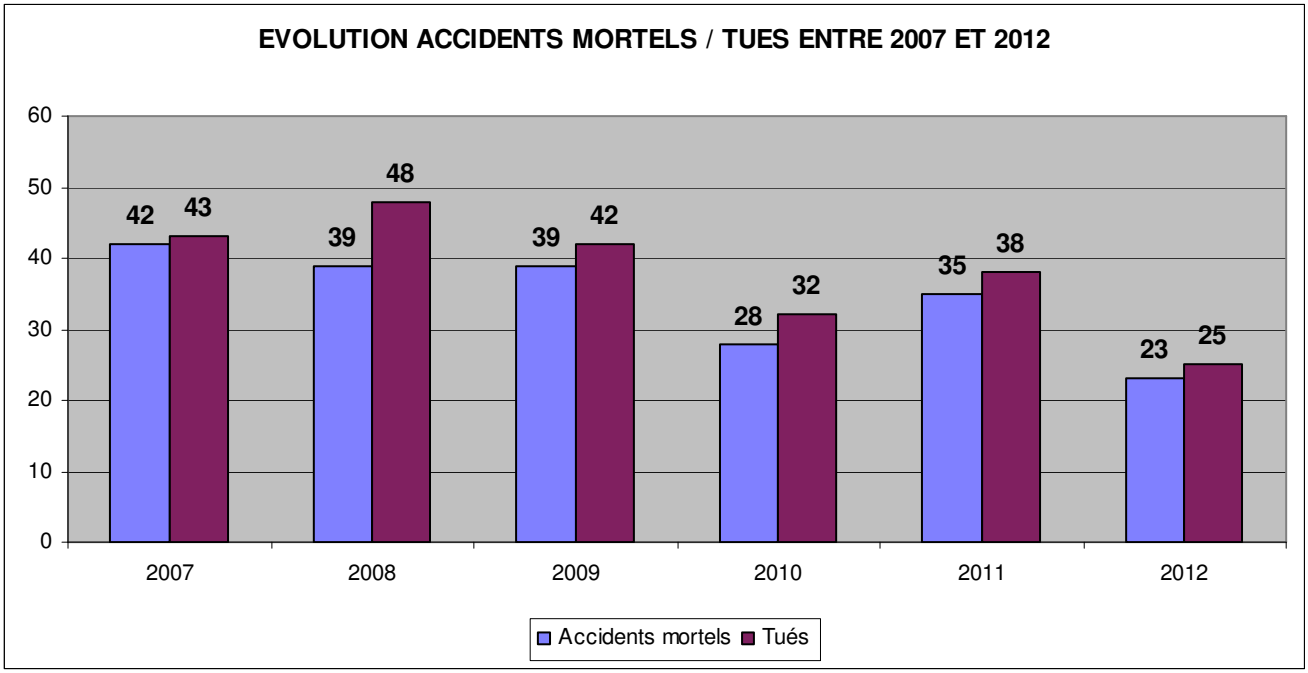
I.2/ UNE REDUCTION NOTABLE DU NOMBRE DE BLESSES

➔ **Le nombre de blessés** est passé de 1500 par an dans les années 1983 à 1987 à moins de 1000 au début du deuxième millénaire pour descendre sous les 700 à partir de l'année 2003 puis sous les 400 depuis 2010.

Pour la période de 2007 à 2012, le nombre de blessés a diminué de 38,08% dans l'Yonne alors qu'au niveau national, il a décru de 26,71%.



I.3/ LA GRAVITE DES ACCIDENTS RESTE PREOCCUPANTE



➔ **Alors que depuis 2007, le nombre d'accidents mortels est en diminution, l'année 2011 est l'année qui stoppe cette tendance.**

➔ **Le nombre de tués dans l'Yonne** est passé sous la barre des 100 morts annuel à partir de 1994 puis a connu une très forte diminution entre 2002 et 2004**. Depuis la tendance est sinusoïdale avec une baisse importante du nombre de tués en 2012.**

➔ **Pour la période 2007-2012, la moyenne de la gravité des accidents du département** (nombre de tués pour 100 accidents corporels) **est deux fois plus importante que la moyenne nationale.**

	Gravité France (Tués pour 100 accidents corporels)			**Gravité Yonne (Tués pour 100 accidents corporels)**		
	Accidents corporels	Tués	**Gravité**	Accidents corporels	Tués	**Gravité**
2002	*105 470*	*7242*	*6,87*	*549*	*81*	*14,75*
2003	*90 220*	*5731*	*6,35*	*440*	*48*	*10,91*
2004	*85 390*	*5593*	*6,55*	*459*	*36*	*7,84*
2005	*87 026*	*5318*	*6,29*	*403*	*47*	*11,66*
2006	*82 993*	*4709*	*5,86*	*363*	*57*	*15,70*
2007	83 850	4620	5,68	383	43	11,23
2008	74 487	4275	5,74	349	48	13,75
2009	72 315	4273	5,91	315	42	13,33
2010	67 288	3992	5,93	278	32	11,51
2011	65 024	3 963	6,09	255	38	14,90
2012	60 556*	3 645	6,01	229	25	10,91
Moyenne 2002/2006			**6,38**	**Moyenne 2002/2006**		**12,17**
Moyenne 2007/2012			**5,89**	**Moyenne 2007/2012**		**12,60**

** chiffres provisoires*

➔Alors qu'en 2008, le département de l'Yonne figurait parmi les huit départements français où le nombre de tués par million d'habitants est le plus élevé, il figure en 2010 parmi les 35 départements

où le nombre de tués est passé sous la barre des 33.

➔La tendance est identique pour ce qui concerne les blessés hospitalisés.
Bien que leur nombre dans l'Yonne diminue sensiblement depuis 2006 (-9,5% par an en moyenne), le rapport nombre de blessés hospitalisés / accidents corporels est en revanche en augmentation depuis 2009.

	France			Yonne		
	Accidents corporels	Blessés graves ou hospitalisés (*)	**BG ou BH /100 accidents corporels**	Accidents corporels	Blessés graves ou hospitalisés (*)	**BG ou BH/100 accidents corporels**
2002	*105 470*	*24 091*	***22,84***	*549*	*233*	***42,44***
2003	*90 220*	*19 207*	***21,29***	*440*	*168*	***38,18***
2004	*85 390*	*17 435*	***20,42***	*459*	*141*	***30,72***
2005	*87 026*	*39 811*	***46,87***	*403*	*213*	***52,85***
2006	*82 993*	*40 662*	***50,45***	*363*	*315*	***86,78***
2007	83 850	38 615	**47,41**	383	285	**74,41**
2008	74 487	34 965	**47,13**	349	243	**69,62**
2009	72 315	33 323	**46,08**	315	211	**66,98**
2010	67 288	30 393	**45,16**	278	201	**72,30**
2011	65 024	29 679	**45,64**	255	190	**74,50**
2012	60 556	27 337	**45,14**	229	186	**81,22**
Moyenne 2002/2006			**32,37**	**Moyenne 2002/2006**		**50,19**
Moyenne 2007/2012			**46,09**	**Moyenne 2007/2012**		**73,17**

* 2002 à 2004 : Blessés graves comptabilisés * 2006 à 2012 : Blessés hospitalisés
* 2005 : année de transition (calculs corrigés au niveau national mais pas au niveau local)
* en 2012 les chiffres nationaux sont provisoires.

I.4/ CLASSEMENT DE LA MORTALITE DE L'YONNE

Source : bilan consolidé 2011 - DMAT

Départements	Tués en 2011		Tués / million d'habitants
	Nombre	*Rang*	
07 - Ardèche	34	*3*	108,4
08 - Ardennes	20	*12*	70,6
10 - Aube	29	*7*	95,9
16 - Charente	30	*6*	85,0
18 - Cher	28	*8*	89,5
39 - Jura	31	*5*	118,4
41 - Loir et Cher	**38**	**1**	**116,0**
52 - Haute Marne	18	*13*	97,2
53 - Mayenne	32	*4*	105,1
55 - Meuse	17	*14*	87,5
61 - Orne	22	*11*	75,4
70 - Haute Saône	23	*10*	96,1
82 - Tarn et Garonne	26	*9*	108,7
89 - Yonne	**38**	**1**	**110,8**

SYNTHESE :

La gravité des accidents (tués et blessés hospitalisés) est préoccupante et doit rester une préoccupation de la politique locale de la sécurité routière.

PARTIE II
LES CIRCONSTANCES SOCIOLOGIQUES DE L'ACCIDENTOLOGIE

II.1 LES ACCIDENTS CONCERNENT DES ICAUNAIS SUR DES TRAJETS QUOTIDIENS ET DE LOISIRS (2007-2012)

Contrairement à une idée assez répandue, **les accidents de la route dans le département concernent très majoritairement des icaunais (84%) avec une forte part de tués locaux** (72%). Parmi les tués icaunais, 14 % étaient des motocyclistes.

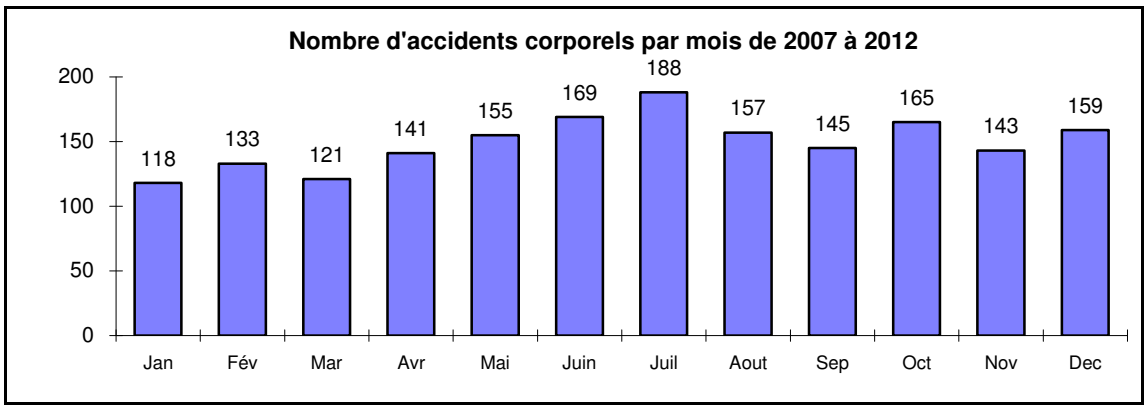
Les motifs des déplacements associés aux accidents corporels sont difficiles à évaluer correctement (les données ne sont pas renseignées dans plus de 37% des cas). Toutefois, on peut retenir les ordres de grandeur suivant :

- **Le motif de déplacement « loisirs et promenade**» apparaît dans 61,5% des accidents corporels et 65% des mortels.
- **Les trajets quotidiens** (domicile-travail, domicile-école) apparaissent dans près de 23,5% des accidents corporels et 19% des mortels.
- **Les accidents de travail** (utilisation professionnelle) apparaissent dans 19% des accidents corporels et 21% des accidents mortels. En 2010, les accidents de la route restent en France **la première cause des accidents de travail (près de 2 accidents mortels du travail sur trois** sont des accidents de la route).

II.2 DES ACCIDENTS CORPORELS DE JOUR ET EN SEMAINE / DES ACCIDENTS MORTELS LE WEEK-END

Répartition mensuelle des accidents :

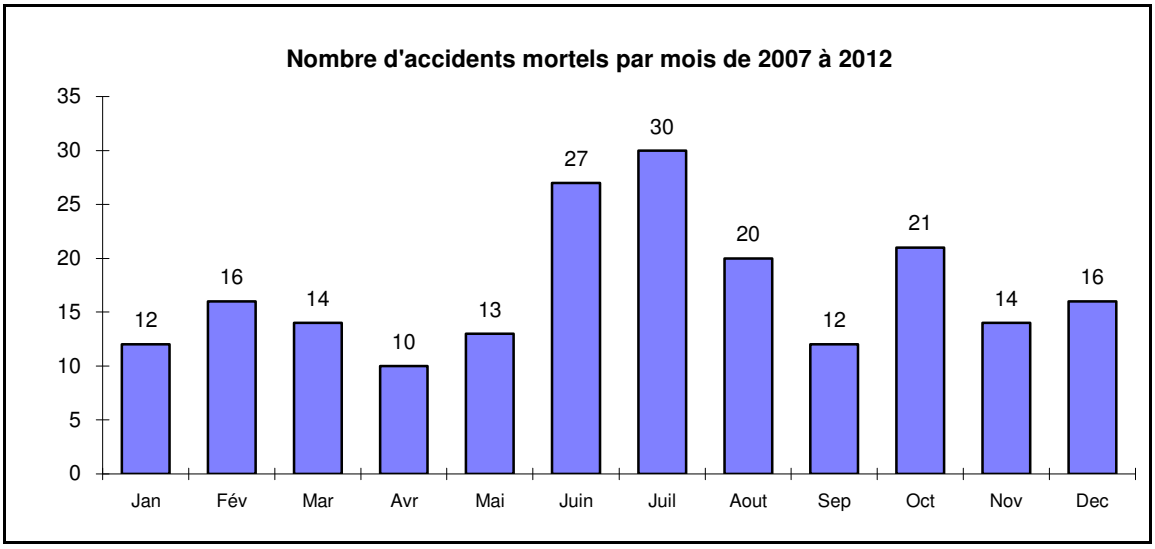
❖ *Accidents corporels :*



On constate une saisonnalité dans la répartition mensuelle des accidents corporels avec des mois d'hiver (notamment janvier à mars) à plus faible accidentalité suivie d'une remontée au printemps pour atteindre un pic en juin/juillet puis en octobre.

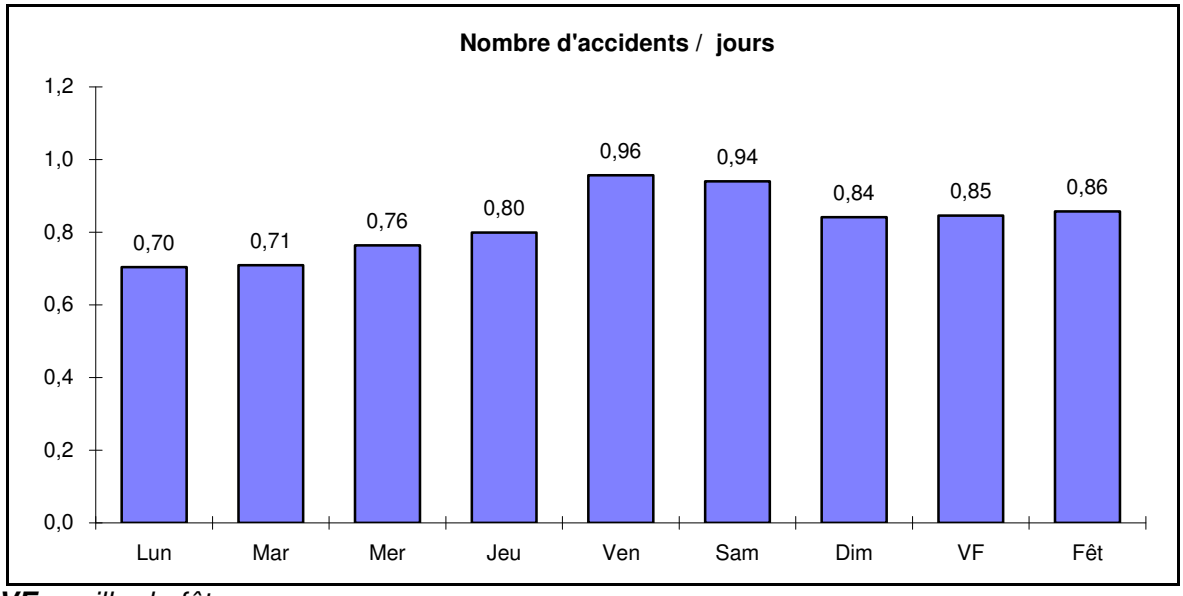
Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic (juin/juillet) mais aussi aux conditions météorologiques et modifications des conditions d'éclairement (octobre).

❖ *Accidents mortels :*



En ce qui concerne les accidents mortels, les mois de juin et juillet sont les mois les plus meurtrier sur les routes de l'Yonne. Comme pour les accidents corporels, ce pic s'explique par un trafic plus important mais aussi aux vacances scolaires.

Répartition hebdomadaire des accidents corporels :

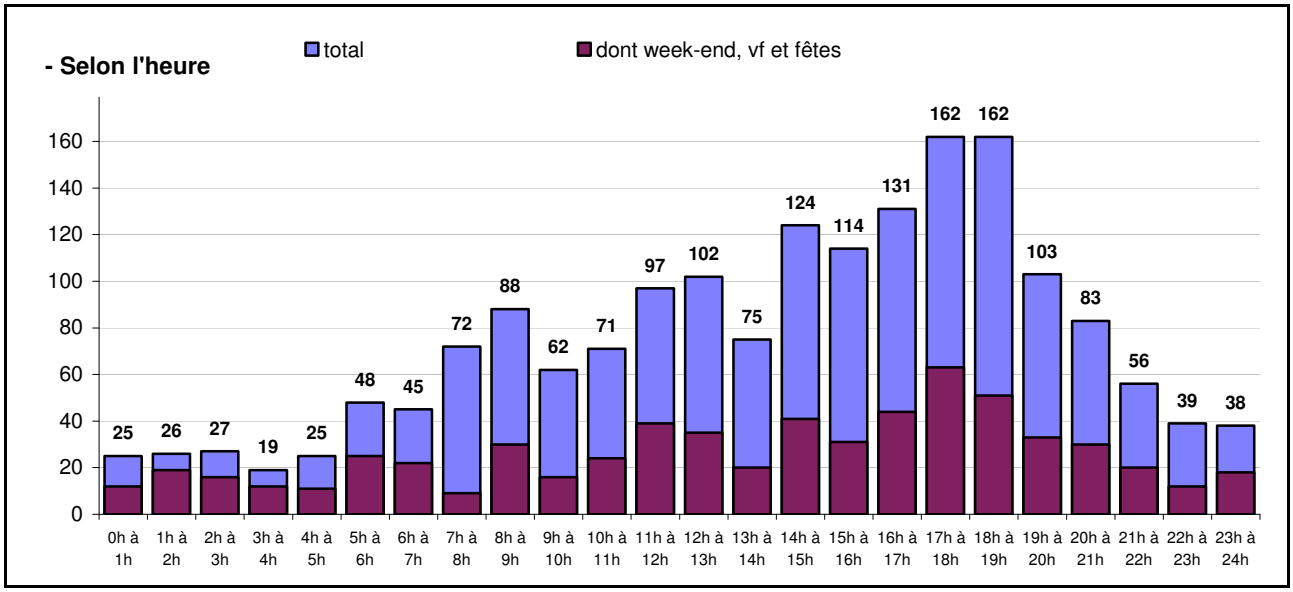


VF : *veille de fête*

Dans l'Yonne, **les jeudis, vendredis, samedis et dimanches** sont les jours les plus accidentogènes de la semaine. Sur la période 2007-2012, près de **50% des accidents mortels** (90) ont eu lieu un jour de week-end (vendredi, samedi et dimanche).

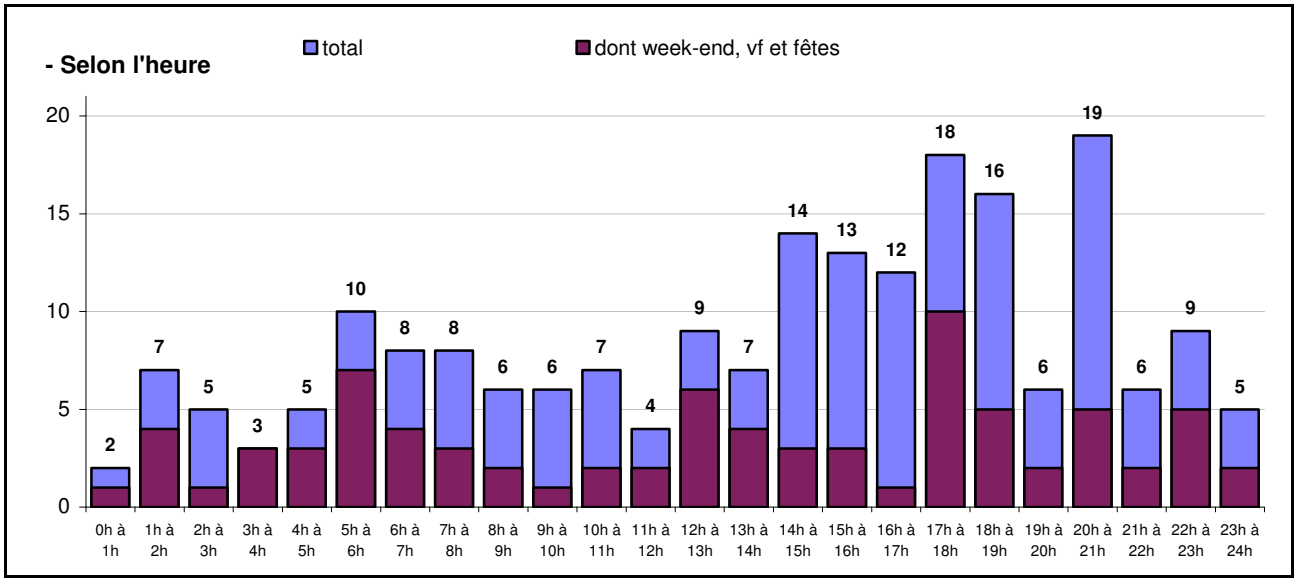
Répartition horaire des accidents

❖ *Accidents corporels :*



Le nombre d'accidents corporels est plus important le soir que le matin avec un pic quotidien **entre 17 et 19h** qui correspond, aux déplacements travail-domicile (retour) notamment les jours ouvrables.

❖ *Accidents mortels :*



Pour les accidents mortels, 48 % ont lieu entre 14h et 21h et 19 % entre 20h et 24h, ce qui correspond aux sorties nocturnes et festives.

Dans l'Yonne, sur la période 2007-2011, nous comptabilisons près de **67% des accidents corporels (1199) de jour contre 33% de nuit** mais près de **43 % des victimes décédées** ont été tuées dans **un accident de nuit**. Cette gravité particulièrement élevée de nuit s'explique notamment par des comportements à risques plus importants (conduites en état d'alcoolémie, vitesses élevées etc.).

En France, en 2011 les jours de début de semaine ont une moyenne de tués plus basse (9 à 10 personnes tuées) que **les jours de fin de semaine (**12 à 13 personnes tuées**).** Cela correspond notamment à des circulations moins urbaines et donc plus dangereuses en fin de semaine.
Quand aux heures, nous constatons la présence d'un pic quotidien d'accidents important **aux**

alentours de 18h00 à mettre en relation avec le pic des trafic.

II.3 DES ACCIDENTS EN MILIEU RURAL SUR LE RESEAU SECONDAIRE

Les accidents dans l'Yonne ont lieu principalement en rase campagne (62,5% des accidents corporels avec plus de 84% des tués et plus de 65% des blessés hospitalisés).

2007-2012	**Rase campagne**			**Agglomération**		
	Nbre Yonne	% Yonne	% France *(2007-2010)*	Nbre Yonne	% Yonne	% France *(2007-2010)*
Accidents	1 121	62,5 %	28,54 %	673	37,5 %	71,46 %
Tués	**192**	**84,2 %**	**69,54 %**	**36**	**15,8 %**	**30,46 %**
BH	897	65,5 %	46,4 %	451	34,5 %	53,60 %
BNH	607	61,7 %	23,7 %	376	38,3 %	76,30 %

Les accidents en agglomération ont lieu légèrement plus dans les villes de plus de 5000 habitants mais **les accidents mortels et graves sont plus importants dans les traversées de villages de moins de 5000 habitants.**

2007-2012	**Agglo < 5000 hab**			**Agglo > 5000 hab**		
	Nbre Yonne	% Yonne	% France *(2007-2010)*	Nbre Yonne	% Yonne	*% France (2007-2010)*
Accidents	284	42,1 %	6,78 %	389	57,9 %	63,,89 %
Tués	**22**	**61,1 %**	**10,20 %**	**14**	**38,9 %**	**19,66 %**
BH	219	49,2 %	11,30 %	226	50,8 %	41,89 %
BNH	118	31,3 %	3,92 %	258	68,7 %	72 %

La sécurité sur autoroute s'est considérablement améliorée alors que **le réseau secondaire du département (notamment RD)** est le plus concerné par les accidents corporels **avec plus de 80% des accidents** et **plus de 86 % des tués** sur la période 2007-2012 comme l'illustre le tableau suivant :

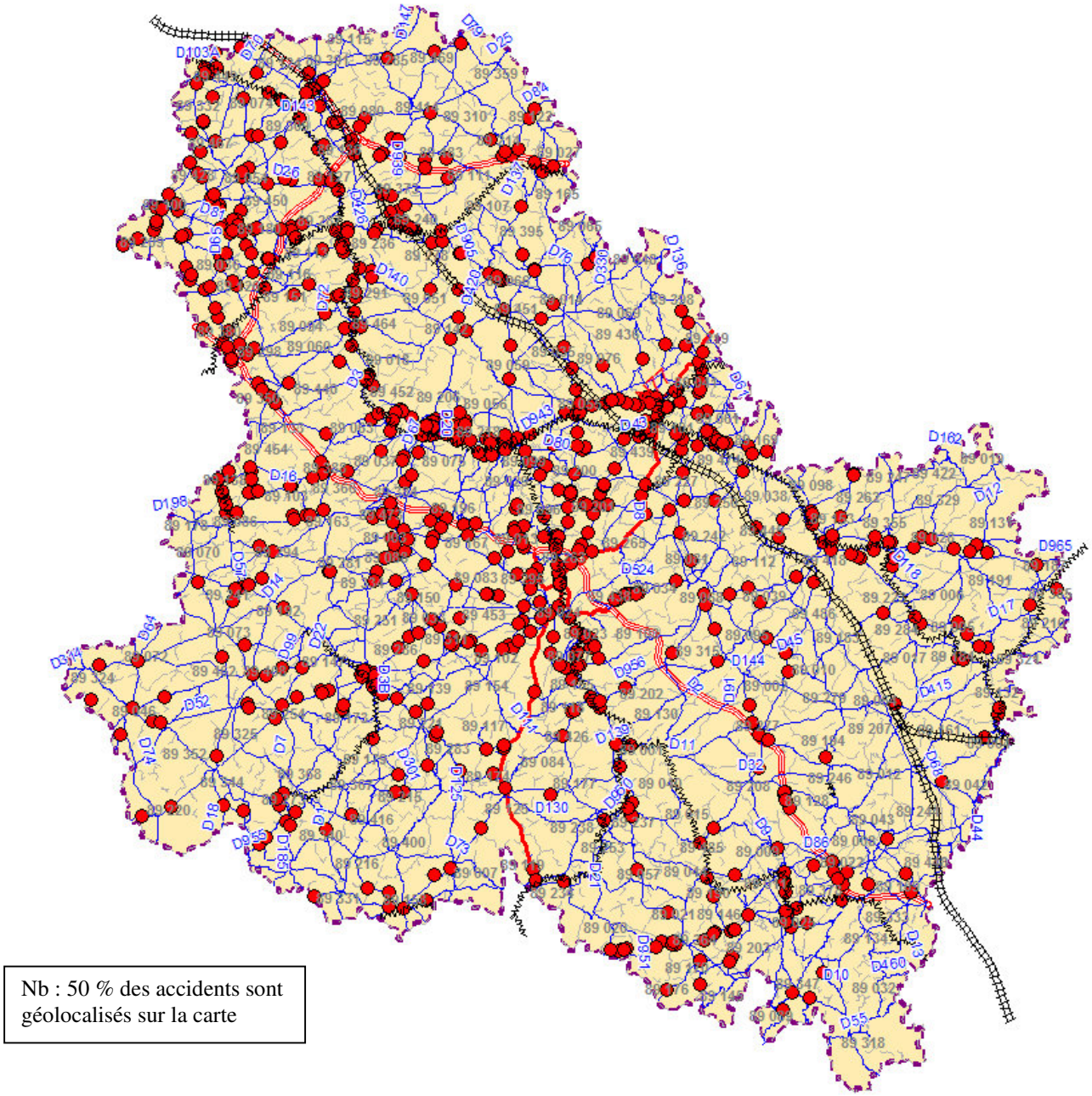
Période 2007/2012 (*)	**Autoroute** (185 km)	**RN** (90 km)	**RD** (4 858 km)	**VC et autres** (7 371 km)
Nombre d'accidents :	214	127	999	509
% période 2007-2012	11,9	7,0	**52,6**	**28,3**
% période 2002-2006	*13,37*	*17,12*	*42,81*	*26,69*
Nombre de tués :	11	19	174	24
% période 2007-2012	**4,8**	**8,3**	**76,3**	10,5
% période 2002-2006	*11,57*	*28,36*	*49,63*	*10 ,78*

(*) Le réseau national d'intérêt local a été transféré de l'Etat au CG89 en 2006 ce qui explique en partie les écarts entre 2002-2006 et 2007-2012

Le renforcement des contrôles avec une présence importante des forces de l'ordre sur les grands axes (vitesses, alcool etc.) devient efficace et devrait contribuer à diminuer l'accidentalité.

Carte des accidents corporels sur la période 2007-2012

Les accidents corporels sont repartis de façon homogène avec une **concentration sur le centre et le nord** du département de l'Yonne :



Nb : 50 % des accidents sont géolocalisés sur la carte

II.4 / L'IMPACT DE L'INFRASTRUCTURE SUR L'ACCIDENTOLOGIE

L'infrastructure n'est que rarement à l'origine de l'accident grave ou mortel (la majorité des accidents se produisent sur des sections en alignement droit). Toutefois, ses caractéristiques (complexité des carrefours, routes à chaussées bidirectionnelles fortement circulées etc.) peuvent être des sources d'aggravation des accidents de la route. On estime que la séparation des sens de circulation sur les routes françaises pourrait permettre une réduction du nombre de tués annuel de 7%.

Les obstacles latéraux fixes (arbres, poteaux, murs, talus ou fossés profonds, têtes d'aqueduc non protégés) trop proches de la chaussée **sont impliqués dans un tiers des accidents corporels .**

Sur la période 2007-2012**, 40 % des tués sur les routes de l'Yonne (resp. 35 % des blessés hospitalisés) ont été victimes d'un accident contre un obstacle fixe dont 49,4 % contre un poteau ou un arbre.**

Accident avec choc contre :	% des tués 2007-2012 (228)	% des blessés hospitalisés 2007-2012 (1342)
Poteau ou arbre en bord de chaussée	**18 %**	**10 %**
Glissières métalliques, bétons et autres	6 %	5 %
Talus, fossé profond, paroi rocheuses	5 %	**8,5 %**
Bâtiment, mur, pile de ponts	3,5 %	4 %
Ilots, bornes, mobiliers urbains, bordures, parapets	1,3 %	1,5 %

Les deux-roues motorisés très vulnérables ne sont pas épargnés.
En France, on estime que la suppression des obstacles latéraux permettrait une réduction annuelle du nombre de tués de 8%.

II.5/ UNE ACCIDENTALITE CENTREE SUR L'AUTOMOBILE ET DANS UNE MOINDRE MESURE LES DEUX-ROUES MOTORISES

Dans le département, la structure urbaine, sa topographie, la fluidité du réseau routier en ville et rase campagne, le déficit de transports collectifs, l'étalement urbain incitent à un usage massif de la voiture particulière.

L'insécurité routière icaunaise est centrée sur la voiture particulière, véhicule impliqué dans plus de 85 % des accidents corporels. 68% des tués (soit +13 points par rapport à la moyenne nationale) sur la période 2007-2012 étaient des conducteurs ou des passagers de voiture particulière.

2007 à 2012 Accidents impliquant :	**Piéton**	**Bicyclette**	**Cyclo**	**Moto**	**VL et VUL**	**PL**
Nb Yonne	**202**	78	**238**	**226**	**1536**	157
% Yonne	11,5 %	4,5 %	13,5 %	13 %	**85,5 %**	**9 %**
% France (2007 à 2010)	16,7%	6,3 %	17,94 %	22,77 %	85,79 %	3,15 %

Nombre de tués par catégorie de véhicule de 2007 à 2012 :

2007 à 2012	**Piéton**	**Bicyclette**	**Cyclo**	**Moto**	**VL et VUL**	**PL**
Nbre tués Yonne	**21**	4	**18**	**28**	**154**	2
% Yonne	9,5 %	2 %	**8 %**	12,5 %	**68 %**	1%
% France (2007 à 2010)	12,23 %	3,54 %	6,80 %	18,84 %	55,16 %	1,51 %

(*) Les caractéristiques départementales et l'absence de contraintes favorisent nettement l'usage massif de la voiture individuelle même pour des déplacements courts et l'utilisation du deux-roues reste plus marginal.

Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 26,5% des accidents corporels (1 accident sur 4). Les motards et cyclomotoristes tués dépassent les 20% (dont plus de 12% de motards tués) mais ce taux reste en deçà de la moyenne nationale d'environ 25%*(entre 2007 et 2010)*

Dans le département de l'Yonne, le nombre d'immatriculation de motos a baissé de 5,9% de 2009 à 2010. Au niveau national, les immatriculations suit la même tendance pour la troisième année consécutive (-9,1%) après une forte augmentation entre 2003 et 2007 (+11,4%)

Au total dans le département de l'Yonne, sur la période 2007-2012, **1 tué sur 5 est un conducteur de deux-roues motorisés.**

Comme pour la période 2002-2006, le nombre d'accidents a également baissé ces six dernières années (2007-2012) avec toutefois une gravité des accidents qui reste préoccupante.

SYNTHESE :

L'accidentologie de l'Yonne est centrée sur la voiture particulière avec des accidents particulièrement présents entre 17h et 21h lors des week-ends, fêtes et veilles de fêtes.

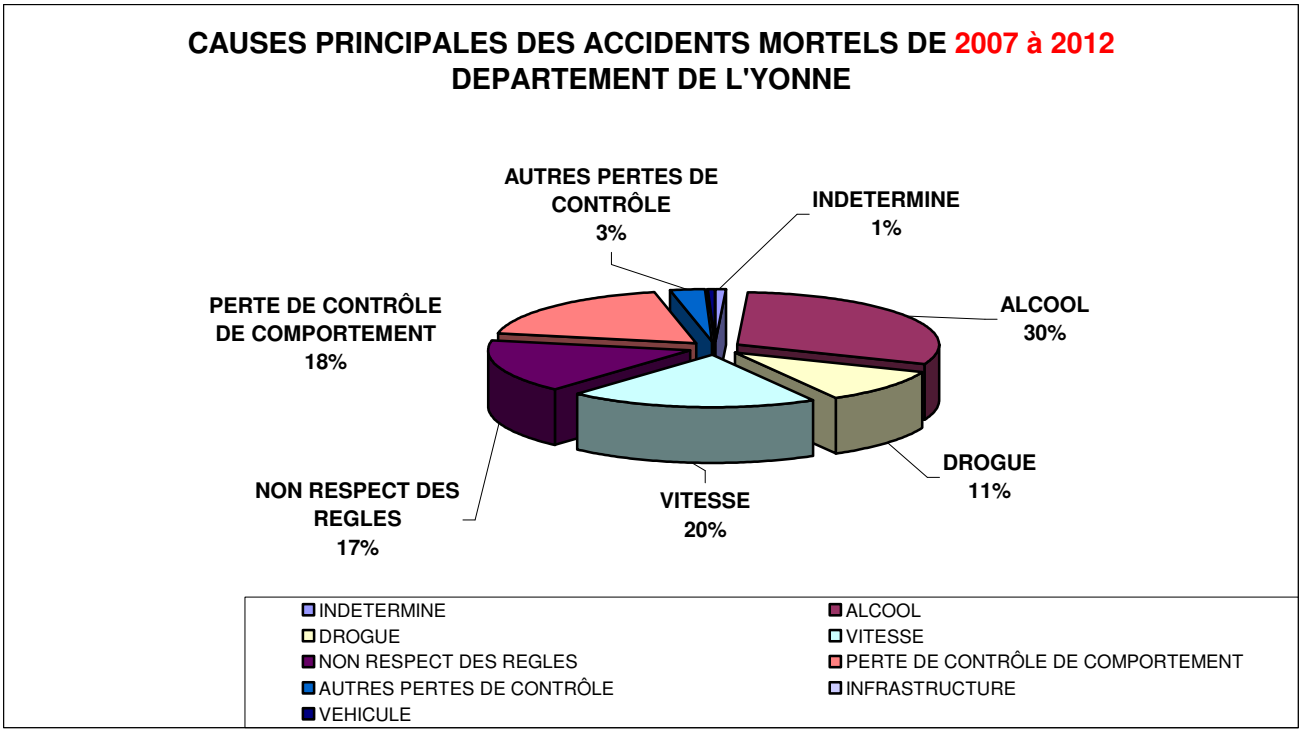
Les politiques de suppression des obstacles latéraux (facteur aggravant des accidents corporels) engagées par les gestionnaires de réseaux sur le réseau structurant du département doivent par ailleurs être poursuivies.

PARTIE III
LES CAUSES COMPORTEMENTALES DE L'ACCIDENTOLOGIE

L'accident et sa gravité dépendent d'une combinaison de plusieurs facteurs : état physique du conducteur temporaire ou permanent, capacités d'évaluation du danger, comportements à risques, état de la chaussée et niveau de sécurité de l'infrastructure, densité du trafic, état du véhicule, etc. Toutefois, les comportements à risques sont les facteurs principaux de l'insécurité routière.

On estime qu'en France en 2011 la modification des comportements notamment la vitesse (rôle prépondérant dans plus de 40 % des accidents mortels) et l'alcool (24,5 % des personnes tuées) est la source principale de la réduction du nombre de tués (3 963 tués en France en 2011).

L'analyse simplifiée des accidents mortels du département de l'Yonne sur les six dernières années (2007-2012) montre que **les comportements sont à l'origine de près de 100% des accidents mortels**.



Les conditions météorologiques influent sur l'accidentalité par perte d'adhérence de la chaussée et par des conduites plus imprudentes par temps pluie. L'augmentation du nombre d'accidents lors des premières pluies suivant une période de temps sec est par ailleurs bien connue.

L'infrastructure peut également être à l'origine des accidents (routes densément circulées incitant aux dépassements, carrefours complexes etc.). Elle est également source d'une augmentation de la gravité (obstacles latéraux, absence de zones de rattrapage, etc.)

L'absence des équipements de sécurité (ceinture, casque pour les deux roues) est un facteur préoccupant car sur la période 2007-2011, il représente environ 19,5 % des accidents mortels icaunais. Les taux de port de la ceinture de sécurité s'améliorent en France mais restent encore problématiques pour les passagers arrières lors des trajets courts. On estime en 2011 que 336 vies (soit 8,5%) auraient pu être sauvées si tous les occupants avaient bouclés leur ceinture (dont 11% passagers à l'arrière).

Ainsi, entre 2007 et 2012, les facteurs principaux des accidents mortels dans l'Yonne sont par ordre d'importance :

	% accidents mortels	% des tués
1- L'ALCOOL Conduite en état d'alcoolémie **(cumulée ou non avec une emprise de stupéfiants)**	**30 %**	**31,5 %**
2- LA VITESSE	**20 %**	**17 %**
3- LE NON RESPECT DES REGLES DE SECURITE (refus de priorité, dépassement dangereux,…)	**17 %**	**17 %**
4- LES STUPEFIANTS Conduite sous emprise de stupéfiants **avec un taux d'alcoolémie inférieur au taux légal**	**11 %**	**13 %**
5- LA DISTRACTION (usage du portable etc.), **LA FATIGUE, LA SOMNOLENCE ENGENDRANT UNE PERTE DE CONTROLE**	**21 %**	**22 %**

III.1/ LES PRATIQUES ADDICTIVES, FACTEURS MAJEURS DES ACCIDENTS GRAVES ET MORTELS

En France, la conduite en état d'alcoolémie reste la cause première des accidents mortels (1/3). La conduite sous l'emprise de stupéfiants est révélée dans près de 12,5 % des accidents mortels en 2011.

III.1.1- La conduite en état d'alcoolémie, un comportement pas encore maîtrisée

Alors que le nombre de dépistages dans l'Yonne reste aussi important (105 à 108 000 dépistages (2012) annuel depuis 2004), le taux des dépistages positifs a légèrement régressé (1,7 à 1,4 % en 2012). On estime qu'en moyenne en France, 2 à 2,5 % des conducteurs roulent en état d'alcoolémie.

Sur la période 2007-2012, l'alcool a provoqué dans le département :

- 15 % des accidents corporels (moyenne France :11 % pour la période 2007-2011)
- **30 % des accidents mortels soit + 9% par rapport à la période 2002-2006** (21% - 29,8% sur la France)
- **Plus d'un tué sur 4 sur la période 2004-2008 et un tué sur trois sur la période 2007-2012**

L'évolution sur les six dernières années (2007-2012) montre que ce facteur n'évolue guère favorablement *(chiffres issus des enquêtes allégées des accidents mortels)* **:**

	Accidents mortels avec alcool	Tués
2007	17 (40,5 %)	17 (39,5 %)
2008	12 (31 %)	14 (28,5 %)
2009	12 (31 %)	14 (33,5 %)
2010	7 (25 %)	7 (22 %)
2011	10 (28,5%)	11 (29 %)
2012	8 (35 %)	9 (36 %)
Total	**66 (32 %)**	**72 (31,5 %)**

(Chiffres issus des enquêtes allégées des accidents mortels)

Les véhicules impliqués : automobiles et deux roues motorisés

Dans plus de 68%, l'accident mortel avec alcool n'implique qu'un seul véhicule.
91 % des accidents mortels avec alcool impliquent au moins un véhicule léger ou véhicule utilitaire et 19,7 % un deux roues motorisé (7,6 % un cyclomoteur < 50 cm3 et 12,1 % une moto).

Des victimes et présumés responsables jeunes :

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif représentent 63 % des tués dans les accidents avec alcool, les passagers 15 % et les usagers d'un autre véhicule 22 %.
La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus gravement affectée, dans les accidents avec alcool, avec 53 % des tués et 44 % des blessés hospitalisés.
Dans 85 % des accidents avec alcool, l'usager présumé responsable est celui qui a un taux d'alcoolémie positif et est âgé de moins de 45 ans dans 68 %.

Des accidents principalement en période nocturne lors des week-end :

En France (entre 2007 et 2010), plus de 70% des accidents mortels de nuit sont imputables à l'alcool.
Dans l'Yonne, 62 % des accidents mortels avec alcool (resp. 63 % des accidents corporels avec alcool) ont lieu de nuit et 66,7 % des tués de nuit le sont dans un accident avec alcool.
Les accidents avec alcool se produisent majoritairement les vendredis, samedis, dimanches , fêtes et veille de fêtes => 65 % des accidents avec alcool.

Sur le réseau secondaire :

Plus de 95% des accidents corporels et mortels avec alcool se produisent sur le réseau secondaire et principalement sur les routes départementales.

RAPPEL : Période 2004- 2008	***% des acc. avec alcool***	***% des acc. mortels avec alcool***	***% des acc avec blessés hospitalisés et alcool***
Autoroutes	*0,8*	*0*	*0,7*
Routes nationales	*12,3*	*10,9*	*13,4*
Routes départementales	***67,9***	***81,8***	***65***
Voies communales et autres	*19,2*	*7, 3*	*21,2*
Agglomération	*39,5*	*25,5*	*41,6*
Hors agglomération	*60,5*	***74,5***	*58,4*

Période 2007- 2012	**% des acc. avec alcool**	**% des acc. mortels avec alcool**	**% des acc avec blessés hospitalisés et alcool**
Autoroutes	0,7	0	1
Routes nationales	7,2	7,6	8,2
Routes départementales	68,4	80,3	67,8
Voies communales et autres	26,7	15,2	26,9
Agglomération	38	13,5	41
Hors agglomération	62	86.5	59

LES ACCIDENTS MORTELS AVEC ALCOOL (2007-2012)

Nb : 62 % des accidents mortels avec alcool sont géolocalisés sur la carte

III.1.2- Les stupéfiants, un facteur encore sous évalué et préoccupant

La connaissance du phénomène reste encore lacunaire en raison du manque de moyens de contrôle des forces de l'ordre qui n'ont été déployés progressivement qu'à partir de 2008.

Dans le département de l'Yonne (2007-2012), bien que les accidents mortels liés aux produits de stupéfiants soient en baisse, sa consommation semble pour autant en augmentation.
Elle a été détectée dans plus de 21% des accidents mortels (dont 8 % avec alcool) et elle apparaît

comme **étant à l'origine de 11 % des accidents mortels**.

	Accidents mortels avec stupéfiants uniquement	Tués
2007	3 (7 %)	3 (7%)
2008	8 (21 %)	13 (28 %)
2009	5 (13 %)	5 (13 %)
2010	4 (14,5%)	7 (22 %)
2011	2 (6 %)	2 (5 %)
2012	0 (0%)	0 (0 %)
Total	**22 (11 %)**	**30 (13 %)**

Dans 44,2 % des cas, le présumé responsable est aussi en état d'alcoolémie.
En 2012, 3 accidents mortels ont été provoqués par la consommation simultanée d'alcool et de stupéfiants provoquant 4 décès.

Dans l'Yonne, les jeunes sont les plus concernées dans le département
Selon l'étude SAM, la moitié des victimes d'un accident mortel dans lequel est impliqué un conducteur responsable sous cannabis (en association ou non avec l'alcool) ont moins de 25 ans.
Sur la période 2007-2011, 48% des conducteurs sous l'emprise de stupéfiants et responsables d'un accident mortel dans l'Yonne étaient âgés de moins de 24 ans et 68% avaient moins de 29 ans.
Dans un cas sur trois, le conducteur sous l'emprise de stupéfiants a le permis depuis moins d'un an.

Une problématique identique à l'alcool ?
Dans le département de l'Yonne (2007-2011), près de 67% des accidents avec stupéfiants surviennent les vendredis, samedis, dimanche, fêtes et veilles de fêtes.
Cette situation s'explique vraisemblablement par l'association alcool-stupéfiants identifiées dans un cas sur deux.

III.2/ LA VITESSE, UN FACTEUR D'INSECURITE ROUTIERE QUI RESTE A MAITRISER

Au vu des résultats des études nationales et internationales qui ont mis en évidence le lien direct entre vitesse pratiquée et accidents, l'observatoire national de la sécurité routière estime que chaque point de pourcentage gagné au niveau des vitesses équivaut à une réduction de 4% du nombre de personnes tuées dans les accidents. Ainsi, si tous les conducteurs respectaient les vitesses autorisées, la vitesse moyenne pratiquée diminuerait de 3,8km/h et le nombre de tués diminuerait de 18% environ (717 vies sauvées – base 2010).

Une évolution favorable des vitesses pratiquées de jour à l'exception des deux-roues motorisés :

Entre le début de l'année 2002 et la fin septembre 2010, les vitesses moyennes ont diminué de 11% (89,5 km/h à 79,7 km/h). Toutefois, la vitesse moyenne des automobilistes est sensiblement plus élevée la nuit que le jour.

Les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses autorisées diminuent depuis 2002 pour les VL (20% en 2004 pour atteindre les 10% en 2010) et PL (9,1% en 2010)

Apres une forte baisse entre 2002 et 2004, les grands excès de vitesse ont stagné entre 2009 et 2010 pour les voitures de tourisme.

En 2010, cette évolution favorable des comportements est à relativiser. En effet, les automobilistes continuent de dépasser les vitesses autorisées :

- sur les routes nationales à 2x2 voies lors des traversées d'agglomérations par voies d'entrée-sortie (+6km/h la nuit)
- sur les autoroutes de dégagement limitées à 110km/h (+8km/h la nuit)

****

Dans l'Yonne, durant la période 2002-2006, les axes ont été fortement contrôlés, le département a été doté de radars CSA fixes et mobiles. Cette politique volontariste marque un tournant dans la lutte contre la vitesse. Toutefois, les données les plus récentes (2012) révèle qu'elle reste un facteur à maîtriser : 13 % des accidents mortels et 12 % des tués.

	Accidents mortels (total)	Accidents dus à la vitesse	% des accidents mortels	Total des tués	Tués dus à la vitesse	% des tués	PM : % d'exploitation des PV
2007	42	12	28,5	43	13	30	69
2008	39	5	13	49	5	10,5	69
2009	39	9	23	42	10	24	23
2010	32	7	22	32	8	25	63,5
2011	35	8	23	38	8	21	45
2012	23	3	13	25	3	12	49
Total	**210**	**41**	**21,8**	**204**	**44**	**22,1**	

Les PV dressés pour excès de vitesse (hors CSA) ont augmenté (5417 en 2011 contre 3981 en 2010) ainsi que le nombre de suspensions de permis de conduire (1783 contre 1624 en 2010).

III.3/ LES PERTES DE CONTROLE ET LE NON RESPECT DES REGLES ELEMENTAIRES DE CONDUITE

La prise de risque inconsidérée (refus de priorité etc.) ou une mauvaise évaluation du risque (dépassements dangereux etc.) et la non maîtrise du véhicule pour des raisons de distraction (portable, autres activités etc.) **ou liée à la fatigue a été à l'origine de plus de d'un tiers des accidents mortels sur la période 2007-2011** avec la répartition suivante :

- Non respect des règles (refus de priorité, dépassement dangereux,…) : **15,8% (14,7% des tués)**
- Pertes de contrôle (distraction, assoupissement, portable,…) : **21,3% (21% des tués)**

III.4/ ANALYSE COMPAREE DE LA REPARTITION DES CAUSES D'ACCIDENTS MORTELS EN 2011

Dpts	Nombre de tués sur la période		Vitesse		Alcool		Stupéfiants		Priorité		Causes indéterminées	
	Valeur brute	*rang*	*%*	*rang*	*%*	*rang*	*%*	*rang*	*%*	*rang*	*%*	*rang*
07	34	*3*	21	*8*	21	*6*	0	*10*	12	*8*	41	*2*
08	20	*12*	20	*9*	20	*9*	0	*10*	30	*2*	30	*8*
10	29	*7*	31	*4*	21	*6*	10	*2*	10	*10*	24	*12*
16	30	*6*	13	*12*	23	*3*	7	*5*	13	*7*	40	*3*
18	28	*8*	25	*6*	21	*6*	7	*5*	29	*3*	25	*11*
39	31	*5*	32	*3*	13	*13*	7	*5*	19	*5*	32	*6*
41	38	*1*	61	*1*	13	*13*	8	*4*	21	*4*	0	*13*
52	18	*13*	33	*2*	22	*5*	17	*1*	6	*11*	28	*10*
53	32	*4*	25	*6*	38	*1*	0	*10*	16	*6*	31	*7*
55	17	*14*	18	*10*	18	*10*	0	*10*	6	*11*	35	*5*
61	22	*11*	9	*13*	14	*12*	0	*10*	41	*1*	36	*4*
70	23	*10*	30	*5*	17	*11*	9	*3*	4	*14*	30	*8*
82	26	*9*	8	*14*	23	*3*	4	*9*	12	*8*	54	*1*
89	**38**	***1***	**14**	***11***	**28**	***2***	**6**	***8***	**17**	***6***	**0**	***13***

Source : bilan consolidé 2011 DMAT ***avec actualisation par l'ODSR des chiffres de l'Yonne.***

III.5/ ANALYSE COMPAREE DES PRINCIPALES INFRACTIONS RELEVEES EN 2011

Dpts	Nombre de tués sur la période		Dépistages alcoolémie		Infractions alcoolémie		Dépistages stupéfiant		Dépistage stup. positif		Vitesse Hors CSA		Vitesse CSA (MIF)		Priorités	
	Valeur brute	*rang*	nbre /100 000 habitants	*rang*	nbre /100 000 habitants	*rang*	nbre /100 000 habitants	*rang*	nbre /100 000 habitants	*rang*	nbre /100 000 habitants	*rang*	nbre /100 000 habitants	*rang*	nbre /100 000 habitants	*rang*
07	34	*3*	20 741	*12*	428	*14*	101	*14*	26	*14*	1 238	*14*	5 562	*10*	344	*9*
08	20	*12*	24 136	*9*	538	*10*	142	*10*	46	*13*	2 421	*6*	5 012	*11*	412	*4*
10	29	*7*	25 770	*8*	651	*3*	162	*8*	58	*8*	2 298	*8*	4 458	*13*	517	*2*
16	30	*6*	20 071	*13*	577	*5*	137	*12*	48	*12*	2 128	*11*	13 043	*2*	327	*11*
18	28	*8*	21 308	*11*	608	*4*	188	*7*	70	*7*	1 901	*13*	11 908	*3*	275	*13*
39	31	*5*	35 902	*4*	552	*7*	140	*11*	53	*10*	3 007	*5*	10 642	*5*	576	*1*
41	38	*1*	19 478	*14*	444	*13*	191	*6*	53	*10*	1 683	*12*	7 256	*8*	274	*14*
52	18	*13*	41 312	*2*	873	*1*	423	*2*	174	*1*	3 768	*1*	5 701	*9*	412	*4*
53	32	*4*	35 675	*5*	562	*6*	115	*13*	56	*9*	2 280	*9*	4 640	*12*	320	*12*
55	17	*14*	42 005	*1*	506	*11*	305	*4*	146	*2*	3 221	*2*	10 075	*6*	351	*8*
61	22	*11*	21 887	*10*	791	*2*	251	*5*	97	*4*	3 051	*4*	3 120	*14*	503	*3*
70	23	*10*	37 806	*3*	452	*12*	363	*3*	72	*6*	2 382	*7*	9 075	*7*	335	*10*
82	26	*9*	26 700	*7*	550	*8*	151	*9*	86	*5*	3 184	*3*	11 359	*4*	410	*6*
89	**38**	***1***	**31 421**	***6***	**544**	***9***	**467**	***1***	**122**	***3***	**2 138**	***10***	**18 841**	***1***	**388**	***7***

Source : préfectures (Activité des forces de l'ordre)

Le tableau précédent permet de comparer, sur 12 mois et pour 100.000 habitants, le volume de dépistages alcoolémie, stupéfiants ainsi que le volume d'infractions vitesse relevées avec les données constatées dans d'autres départements.

SYNTHESE :

L'ALCOOL, FACTEUR MAJEUR DES ACCIDENTS MORTELS

30 % des accidents mortels sur la période 2007-2012 et 1 tué sur 3

LA VITESSE

20 % des accidents mortels (2007-2012) / près d'un tué sur 5

DISTRACTION, PORTABLE, HYPOVIGILANCE

21 % des accidents mortels (2007-2012) / près d'1 tué sur 5

LE NON RESPECT DES REGLES ELEMENTAIRES DE SECURITE

17 % des accidents mortels (2007-2012) / près d'un tué sur 6

LES STUPEFIANTS

11 % des accidents mortels (2007-2012) / plus d'un tué sur 10

Les politiques de prévention et de contrôles des comportements à risques doivent être ciblées en priorité sur :

L'alcool et les stupéfiants

La vitesse

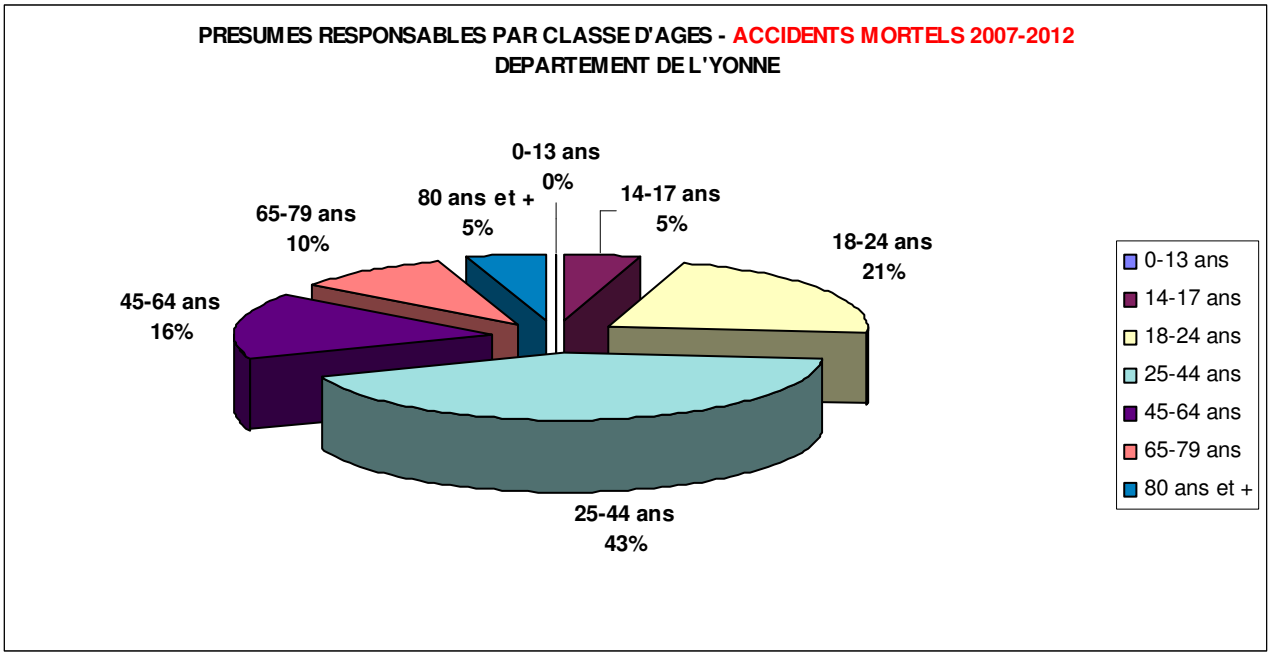
Les pertes de contrôle (distraction, portable, hypovigilance,...)

Le non respect des règles de sécurité

PARTIE IV
LES USAGERS AYANT DES COMPORTEMENTS A RISQUES OU PARTICULIEREMENT VULNERABLES

Dans l' Yonne, les comportements à risques sont plutôt le fait d'hommes jeunes.
Les jeunes conducteurs (18-24 ans) et les seniors impliqués sont responsables dans **près de 62 % des accidents corporels** et plus de **69% des accidents mortels**.

Les présumés responsables des accidents mortels Yonne (2007-2012)



Plus de 73% des conducteurs présumés responsables sont des hommes.

Plus de 51% des conducteurs présumés responsables ont moins de 35 ans.

Plus de 38% des présumés responsables d'accidents mortels liés à l'alcool ou les stupéfiants sont âgés de moins de 30 ans et 59% ont moins de 40 ans.

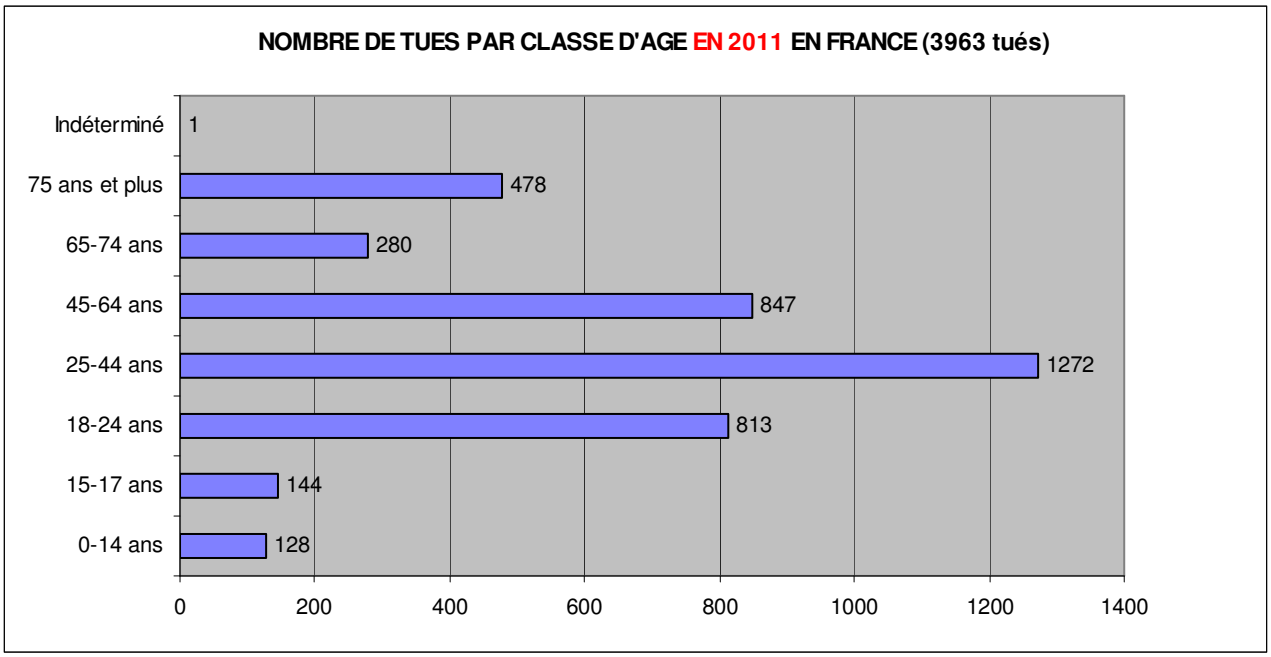
Plus d'un conducteur responsable d'un accident mortel sur quatre est âgé de 14 à 24 ans 46% d'entre eux sont des conducteurs novices (permis depuis moins d'un an).

******

En France en 2011, les 18-24 ans représentent 23,6% des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec un taux d'alcoolémie positif et représentent 19,6% dans le cas des accidents mortels.

Dans les accidents corporels, 53 % des conducteurs âgés de 18 à 24 ans sont présumés responsables et **72 % pour les accidents mortels**. Cette proportion est de 46,7 % pour l'ensemble des hommes (43 % pour les femmes).

IV.1/ LES JEUNES



En France en 2011, les 18-24 ans représentent 8,8 % de la population française mais plus de 20% des tués sur la route. En 2011, 66,4 % des jeunes de 18 à 24 ans tués l'ont été en tant qu'usagers de voiture de tourisme et près de 30 % en tant qu'usagers de deux-roues motorisées. Cet classe d'âge représente 24 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués.

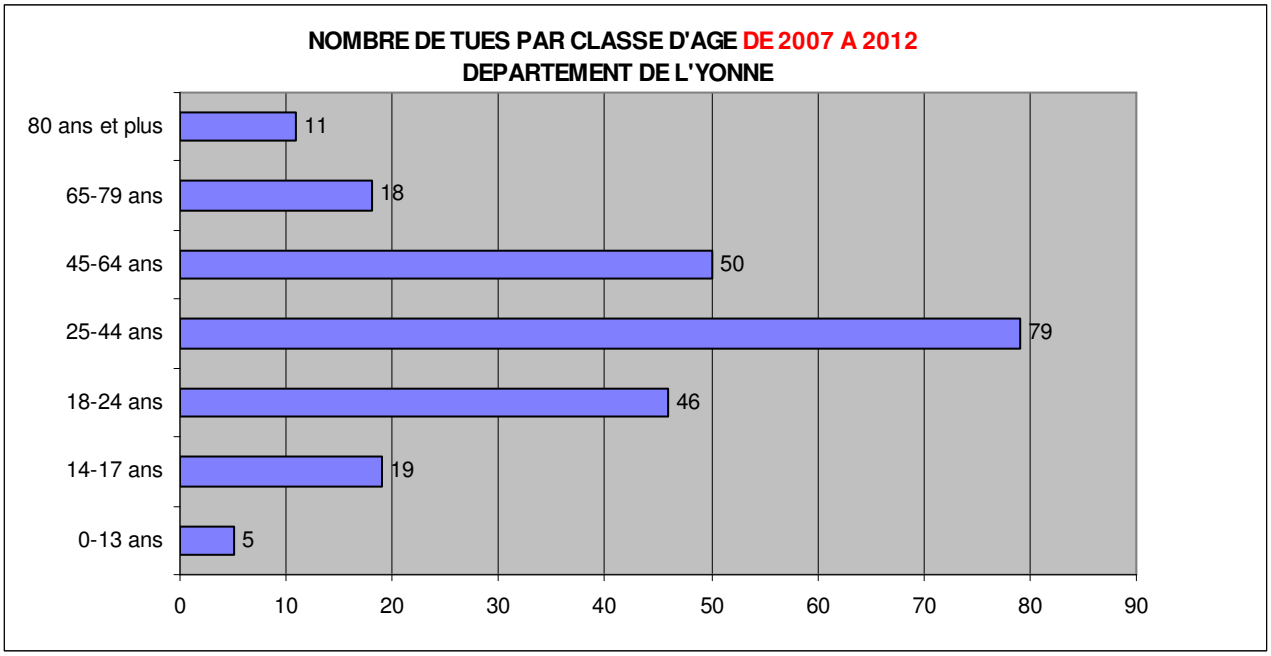
La part des femmes dans la mortalité routière de la classe d'âge des 18-24 ans est de 17% (contre 83% pour celle des hommes)

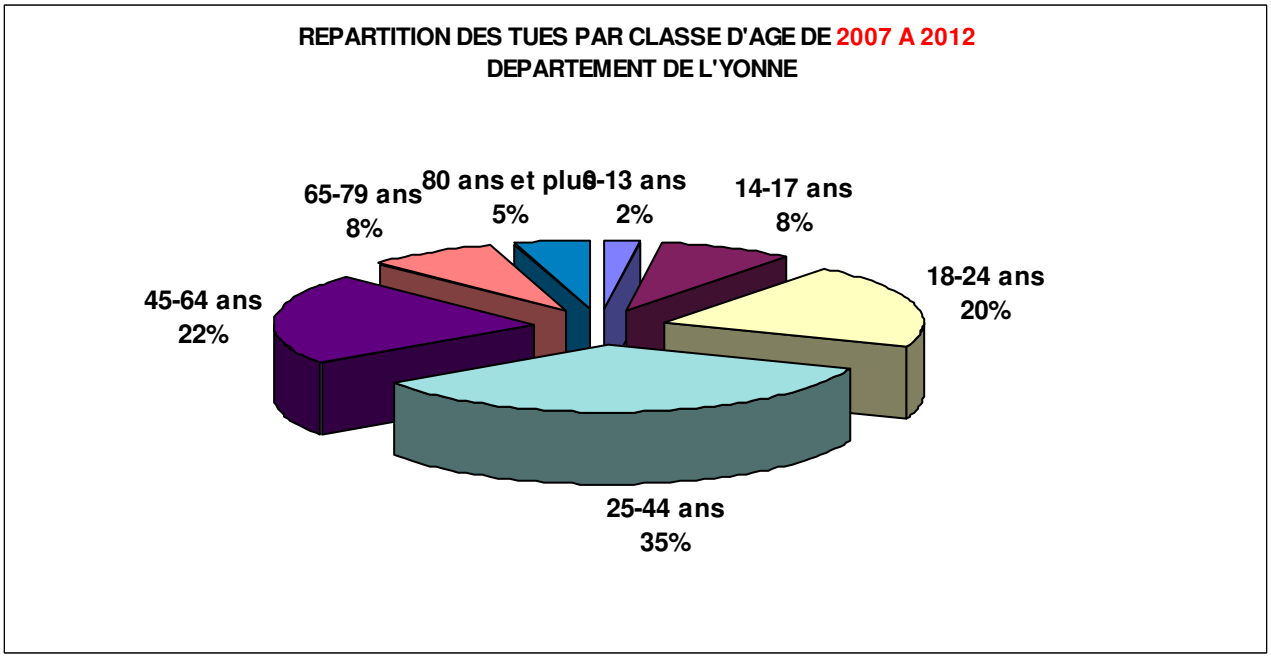
******

Dans l'Yonne, plus de 52% des tués (53% des blessés hospitalisés) ont moins de 35 ans et plus d'1 tué sur 5 est âgé entre 18 et 24 ans.
Près d'un tiers des victimes, des blessés hospitalisés et des tués sont âgés de 14 à 24 ans alors que cette tranche d'âge ne représente que 11,66% de la population icaunaise.

➢ **La part des tués âgés de 25 à 44 ans dans un accident est en augmentation sur la période 2007-2012 (plus de 35% pour 22,6% sur la période 2002-2006).**

YONNE	00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
% tués *sur 2002-2006*	2,9%	4,9%	25,6%	22,6%	23,4%	13,4%	5,2%
% tués *sur 2007-2012*	2,2%	8,5%	20,5%	35,3%	22,3%	8,1%	4,9%
% Blessés Hosp *sur 2002-2006*	5,4%	10,6%	21,8%	28,8%	20,6%	9,8%	2,8%
% Blessés Hosp *sur 2007-2012*	5,2%	7,8%	21,5%	33,5%	20,1%	8%	3,9%
% Population icaunaise	16,72%	4,86%	6,80%	24,09%	27,52%	13,36%	6,64%
% Population en France	17,16%	4,76%	8,80%	26,49%	25,87%	11,49%	5,14%





IV.2/ LES SENIORS (+ de 65 ans)

En France, les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 16,9 % de la population et 19,2 % des tués sur la route en 2011. Cette classe d'âge représente **49 % des piétons tués**, 31,2 % des cyclistes tués et 19,3 % des automobilistes tués.

Comme en 2010, les hommes âgés de soixante cinq ans et plus représentent 14,7 % des hommes tués sur la route et les femmes du même âge représentent 33,2 % des femmes tuées dans les accidents.

En dehors de leur part de responsabilité dans les accidents, la surmortalité des seniors tient notamment à leur fragilité physiologique : à atteinte corporelle égale, leur chance de survie est très inférieure à celle d'un jeune adulte.

******

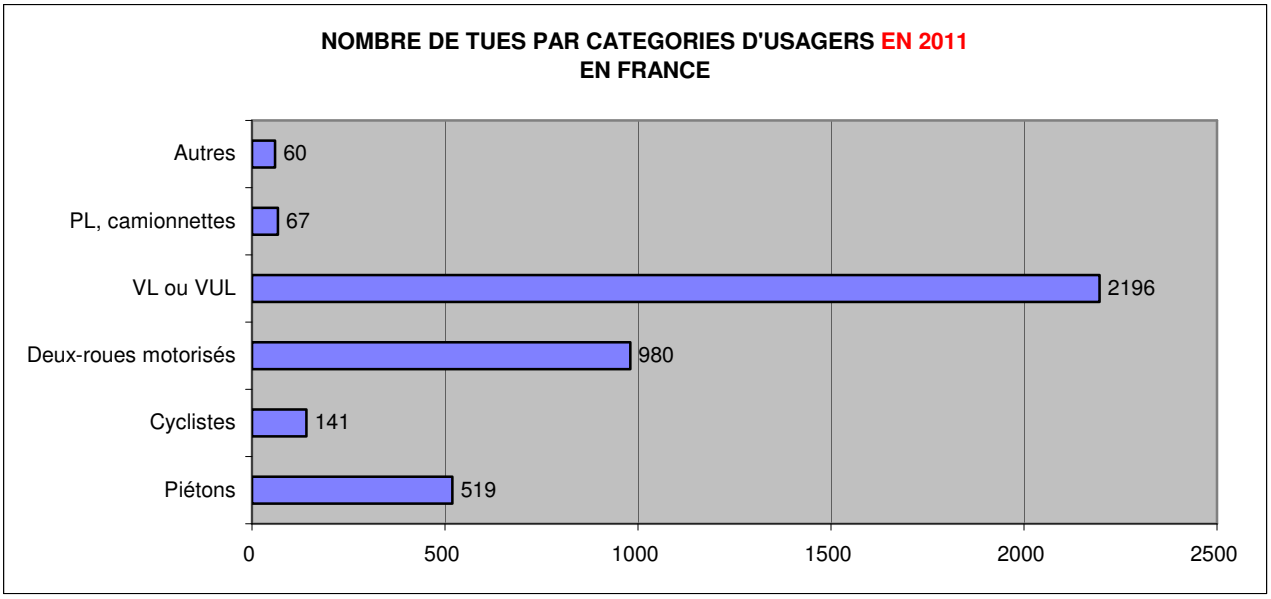
Dans le département, sur la période 2002-2006**,** 1 tué sur 4 (soit 25%) est un senior (ce taux variant fortement d'une année sur l'autre) alors que **sur la période 2007-2012 ce taux est passé à 13 %**.

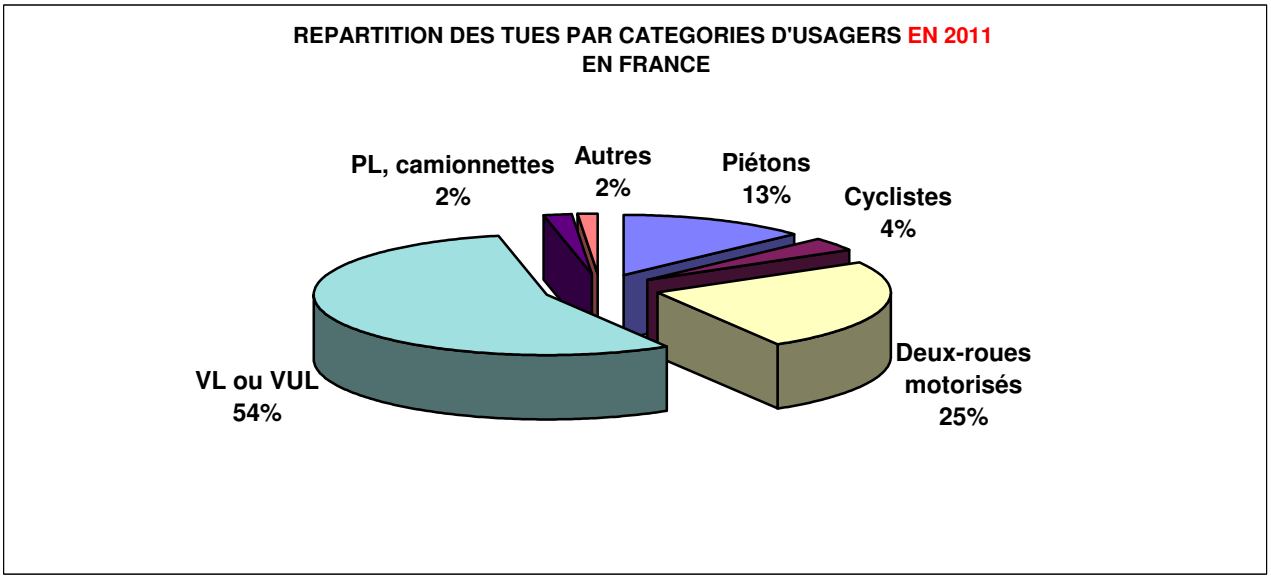
La grande majorité des seniors responsables ont plus de 70 ans :

- Plus de 74% des accidents corporels
- 89,6 % des accidents mortels

Cette responsabilité présumée de seniors serait moins liée à des comportements à risques. *Une étude MAIF sur 40 conducteurs de plus de soixante ans met en évidence trois phénomènes essentiels :*
- l'existence de certains processus physiologiques et cognitifs défaillants pouvant entraîner une erreur de conduite
- la mise en œuvre de comportements de compensation
- des difficultés dans les rond-points et tourne à gauche.

IV.3/ LES DEUX-ROUES MOTORISES



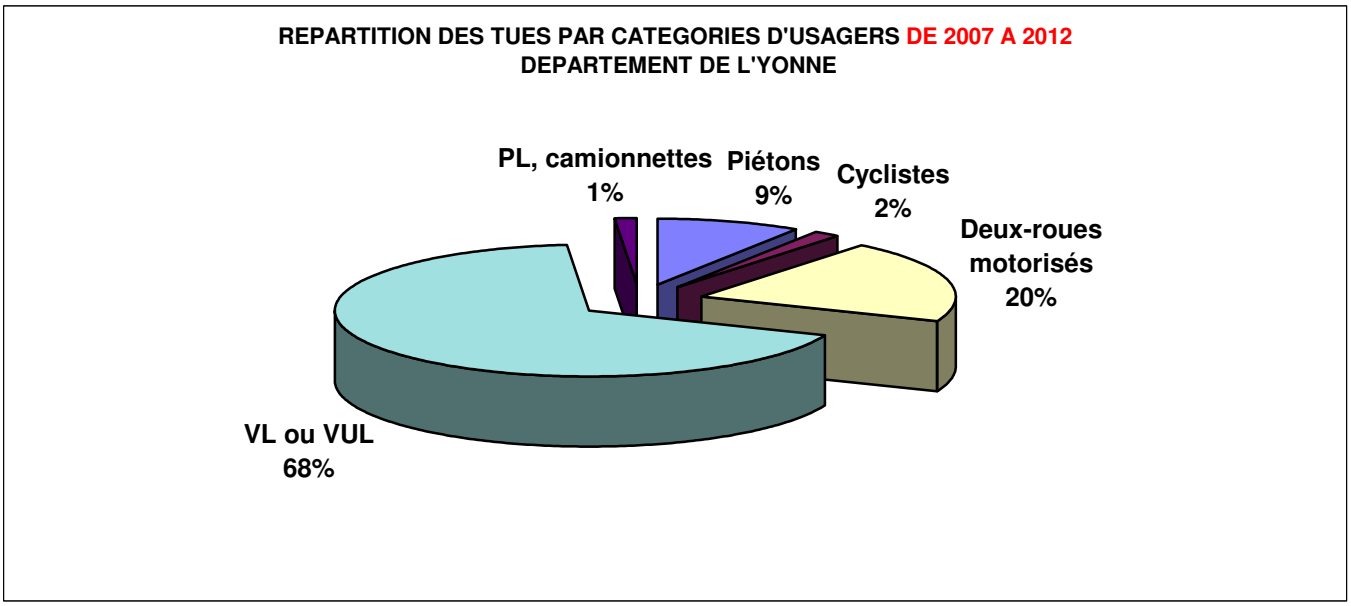


En 2011, en France, 25% des tués sont des conducteurs de deux-roues motorisés.
La part des motocyclistes tués (représentant environ 1% du trafic en 2011) dans l'ensemble des

usagers décédés sur la route est passée de 11,6 % en 2000 à près de 19,2% en 2011.
Près de 40% des motocyclistes ont moins de 30 ans.

******

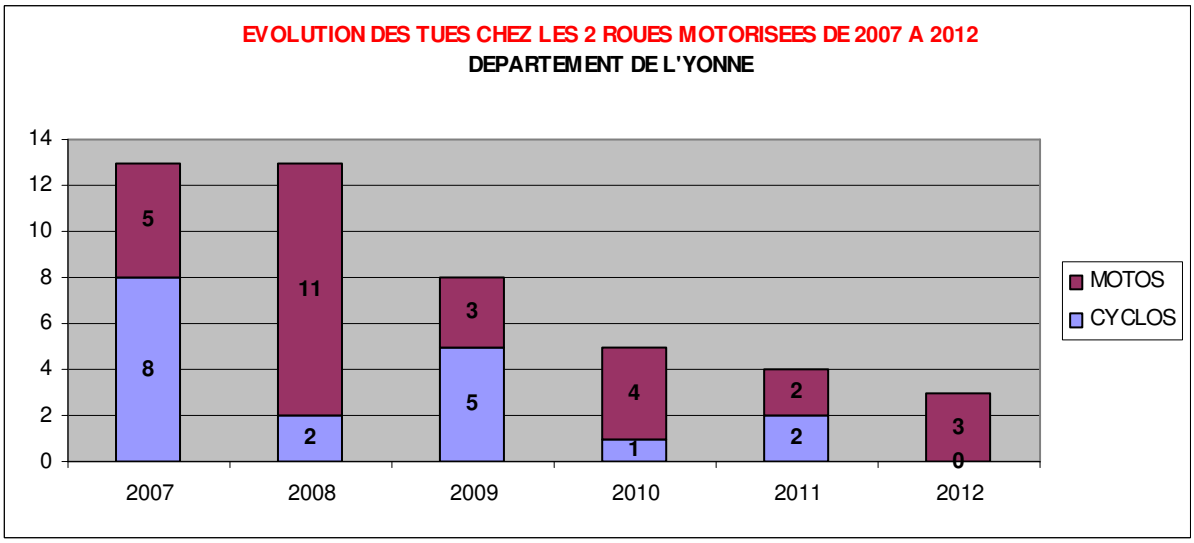
Dans L'Yonne, les deux-roues motorisés sont impliqués dans 26% des accidents corporels (1 accident sur 4) et les motocyclistes et cyclomotoristes tués dépassent les 20% (dont plus de 12% de motocyclistes).



Cette situation n'évolue guère favorablement :

- Les cyclomotoristes et motocyclistes ont été impliqués dans 21,4% des accidents mortels entre 2007 et 2012 (12,7% pour les motocyclistes)
- Sur les deux dernières années, **les motocyclistes tués représentent près de 8%** des tués contre 3,2% pour les cyclomotoristes.

Entre 2007-2012, 1 tué sur 5 est un usager de deux-roues motorisés.



Evolution du nombre de tués par catégorie de véhicule dans L'Yonne :

RAPPEL 2002 - 2006	Piéton	Bicyclette	Cyclomoteur	Moto	VL	PL
Nbre Yonne	26	4	14	27	193	5
% Yonne	9,7 %	1,50%	5,20%	10,00%	**71,70%**	**1,90 %**
% France	10,50 %	3,20 %	6,10 %	15,60 %	60,90 %	1,50 %

2007 - 2012	Piéton	Bicyclette	Cyclomoteur	Moto	VL et VUL	PL et autres modes
Nbre tués Yonne	21	4	18	28	154	3
% tués Yonne	**9,2%**	1,7%	**8%**	**12,3%**	**67,5%**	1,3%
% tués France **(2007 à 2010)**	12,23 %	3,54 %	6,80 %	18,84 %	55,16 %	1,51 %

(*) Les caractéristiques départementales et l'absence de contraintes favorisent nettement l'usage massif de la voiture individuelle même pour des déplacements courts et l'utilisation du deux-roues reste plus marginal.

SYNTHESE :

LES JEUNES

1 conducteur responsable d'un accident mortel sur 4 âgé de 18 à 24 ans (2007-2012)

1 tué sur 3 a moins de 24 ans.

LES DEUX-ROUES MOTORISES

Impliqués dans 1 accident corporel sur 4

1 tué sur 5

LES SENIORS (+ 65 ans)

Près de 1 tué sur 8 est un senior

Une responsabilité liée aux effets du vieillissement

Les usagers les plus vulnérables sont les jeunes, les seniors et les conducteurs de deux-roues.

La réduction de leur vulnérabilité passe par :

- ✓ **une sensibilisation accrue à la prise de risques, aux effets physiologiques du vieillissement et à l'intérêt du port des équipements de protection**
- ✓ **une amélioration de la qualité de la formation à la conduite**
- ✓ **une politique de contrôle visant l'ensemble des comportements à risques pouvant entraîner un accident impliquant un deux-roues motorisés**

SYNTHESE DES ENJEUX DE LA SECURITE ROUTIERE DU DEPARTEMENT DE L'YONNE

LES COMPORTEMENTS

L'ALCOOL, FACTEUR MAJEUR DES ACCIDENTS MORTELS

30 % des accidents mortels sur la période 2007-2012 et 1 tué sur 3

LA VITESSE

20 % des accidents mortels (2007-2012) / près d'un tué sur 5

DISTRACTION, PORTABLE, HYPOVIGILANCE

21 % des accidents mortels (2007-2012) / près d'1 tué sur 5

LE NON RESPECT DES REGLES ELEMENTAIRES DE SECURITE

17 % des accidents mortels (2007-2012) / près d'un tué sur 6

LES STUPEFIANTS

11 % des accidents mortels (2007-2012) / plus d'un tué sur 10

LES USAGERS VULNERABLES

LES JEUNES

1 conducteur responsable d'un accident mortel sur 4 âgé de 18 à 24 ans (2007-2012)
1 tué sur 3 a moins de 24 ans.

LES DEUX-ROUES MOTORISES

Impliqués dans 1 accident corporel sur 4
1 tué sur 5

LES SENIORS (+ 65 ans)

Près de 1 tué sur 8 est un senior
Une responsabilité liée aux effets du vieillissement

L'INFRASTRUCTURE

LES OBSTACLES LATERAUX

Près de 40 % des tués victimes d'un accident contre un obstacle fixe agressif (2007-2012)
Plus de 18 % contre un arbre ou un poteau

LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE 2013 - 2017

DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO 2013-2017

Apres analyse du précédent bilan DGO 2007-2012, les ateliers thématiques animés la DDT ont validé les enjeux locaux, identifier les grands leviers d'action et proposer les orientations stratégiques et les grandes actions (partenariales) à engager dans les années à venir.
Ces ateliers ont été composés de représentants du comité de pilotage et d'autres partenaires oeuvrant dans la lutte contre l'insécurité routière.

Le calendrier ainsi que la composition de ces ateliers ont été les suivants :

ATELIER 1 ***(04 février et 26 mars 2013)*** **: LES JEUNES (moins de 24 ans)**

Enjeux associés : Alcool et stupéfiants / Vitesse (prise de risques) / Non respect des règles

Composition : Préfecture, DDT, Police Nationale, Gendarmerie Nationale, Conseil Général, Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Yonne, Fédération Française des Motards en Colère de l'Yonne, Polices Municipales de Joigny et de Saint-Florentin, Comité Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance de Sens, Direction Académique des Services Départementaux de l'Education Nationale, Centre de Formation Auto/Moto AAC.

ATELIER 2 ***(04 février et 04 avril 2013)*** **: LES SALARIES**

Enjeux associés : Alcool et stupéfiants / Vitesse (prise de risques) / ***Non respect des règles***

Composition : Préfecture, DDT, Police Nationale, Gendarmerie Nationale, Conseil Général, Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Yonne, Police Municipale de Saint-Florentin, Centre de Formation Auto/Moto AAC, Fédération Française des Assurances, Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail.

ATELIER 3 ***(15 mars et 04 avril 2013)*** **: LES SENIORS (+65 ans)**

Enjeux associés : Santé / Evaluation de l'environnement/ Non respect des règles

Composition : Préfecture, DDT, Police Nationale, Gendarmerie Nationale, Comité Départemental des Personnes Agées, Centre de Formation Auto/Moto AAC, Prévention Routière 89.

ATELIER 4 ***(15 mars et 10 avril 2013)*** **: LES DEUX-ROUES MOTORISES**

Composition : Préfecture, DDT, Police Nationale, Gendarmerie Nationale, Conseil Général, Police Municipale d'Auxerre, IDSR, SMS 89, Fédération Française des Motards en Colère de l'Yonne.

ATELIER 5 ***(26 mars et 10 avril 2013)*** **: LES INFRASTRUCTURES**

Composition : Préfecture, DDT, Police Nationale, Gendarmerie Nationale, Conseil Général, Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est, APRR, Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Yonne.

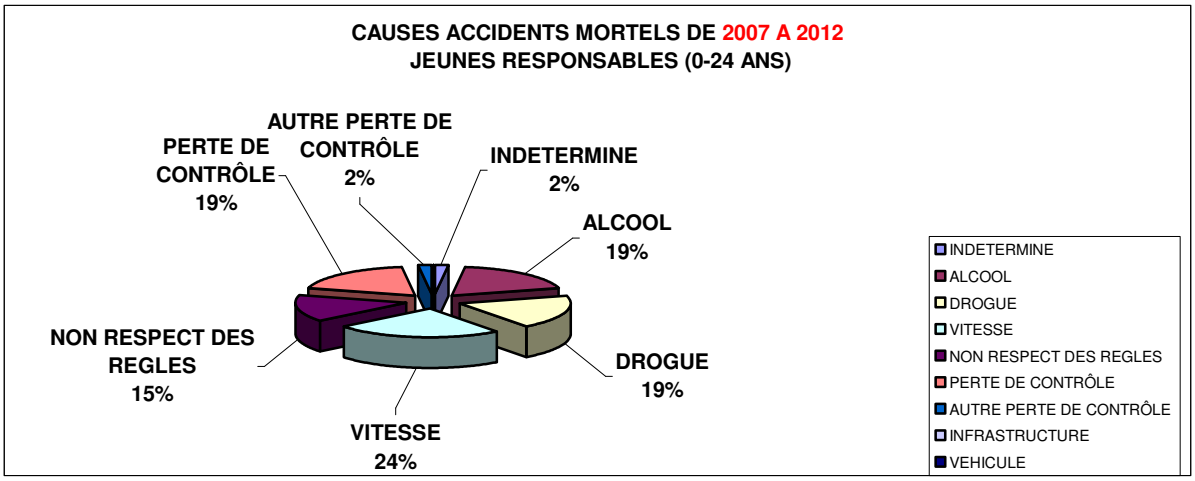
LES JEUNES

Accidentologie 2007-2012 relative aux jeunes (0-24 ans) :

- **Les parts des tués et des blessés hospitalisés de moins de 25 ans** ont diminué sur la période 2007-2012 par rapport à la période du précédent DGO (2002-2006) **mais elles restent importantes :**
  - **35% des victimes ont moins de 25 ans** (6% ont moins de treize ans, 9% d'adolescents et 20% de jeunes adultes)
  - **30,7 % des tués et 34,5% des blessés hospitalisés sont des jeunes**
    - Les 14-17 ans (4,9% de la population icaunaise): 8,5% des tués sur la période 2007-2012
    - Les 18-24 ans (6,8% de la population icaunaise): 20,5% des tués sur la période 2007-2012

YONNE	00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
Nbre de tués *sur 2002-2006*	8	13	69	60	63	36	14
Nbre de tués *sur 2007-2012*	**5**	**19**	**46**	79	50	18	11
Nbre de Blessés Hosp *sur 2002-2006*	57	112	228	315	213	102	20
Nbre de Blessés Hosp *sur 2007-2012*	**70**	**104**	**189**	449	270	108	52

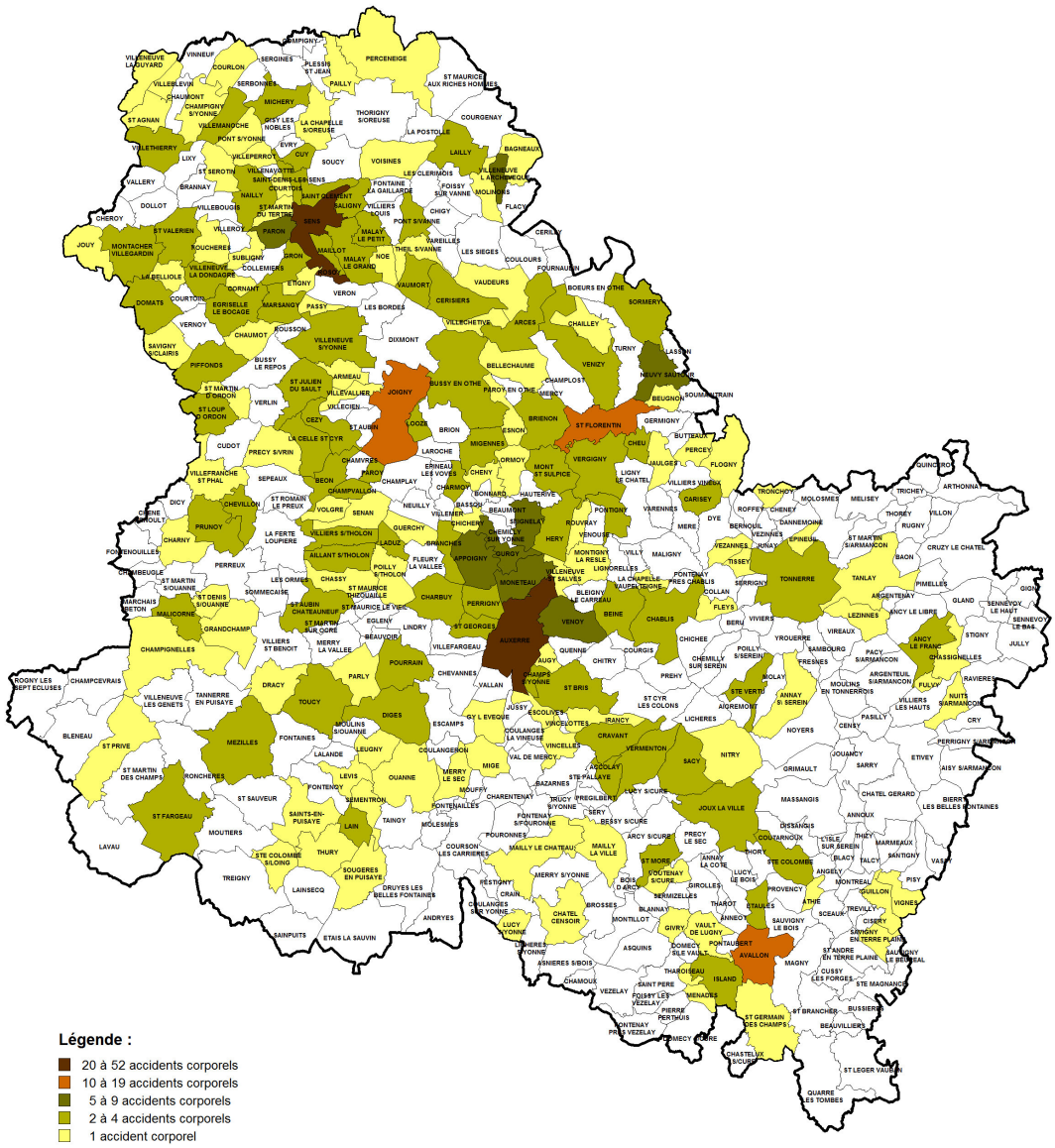
- **Une accidentalité centrée sur les jeunes automobilistes** (18-24 ans),
  - Près de 30% des conducteurs impliqués dans les accidents corporels ont moins de 24 ans (20% sont âgés de 18 à 24 ans)
  - Les 18-24 ans sont présumés responsables d'un accident corporel sur 5 et d'un accident mortel sur 5.
  - **Les comportements** comme**,** non respect des règles, comportements au volant (34%), **l'alcool et les stupéfiants (38%)** ainsi que la pratique de **vitesse** trop élevée ou inadaptée au contexte (24%) sont les principaux facteurs des accidents mortels.



- **Localisation des accidents impliquant un jeune conducteur responsable : (cf carte jointe)**

ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN JEUNE CONDUCTEUR RESPONSABLE (0-24 ANS)

DÉPARTEMENT DE L'YONNE

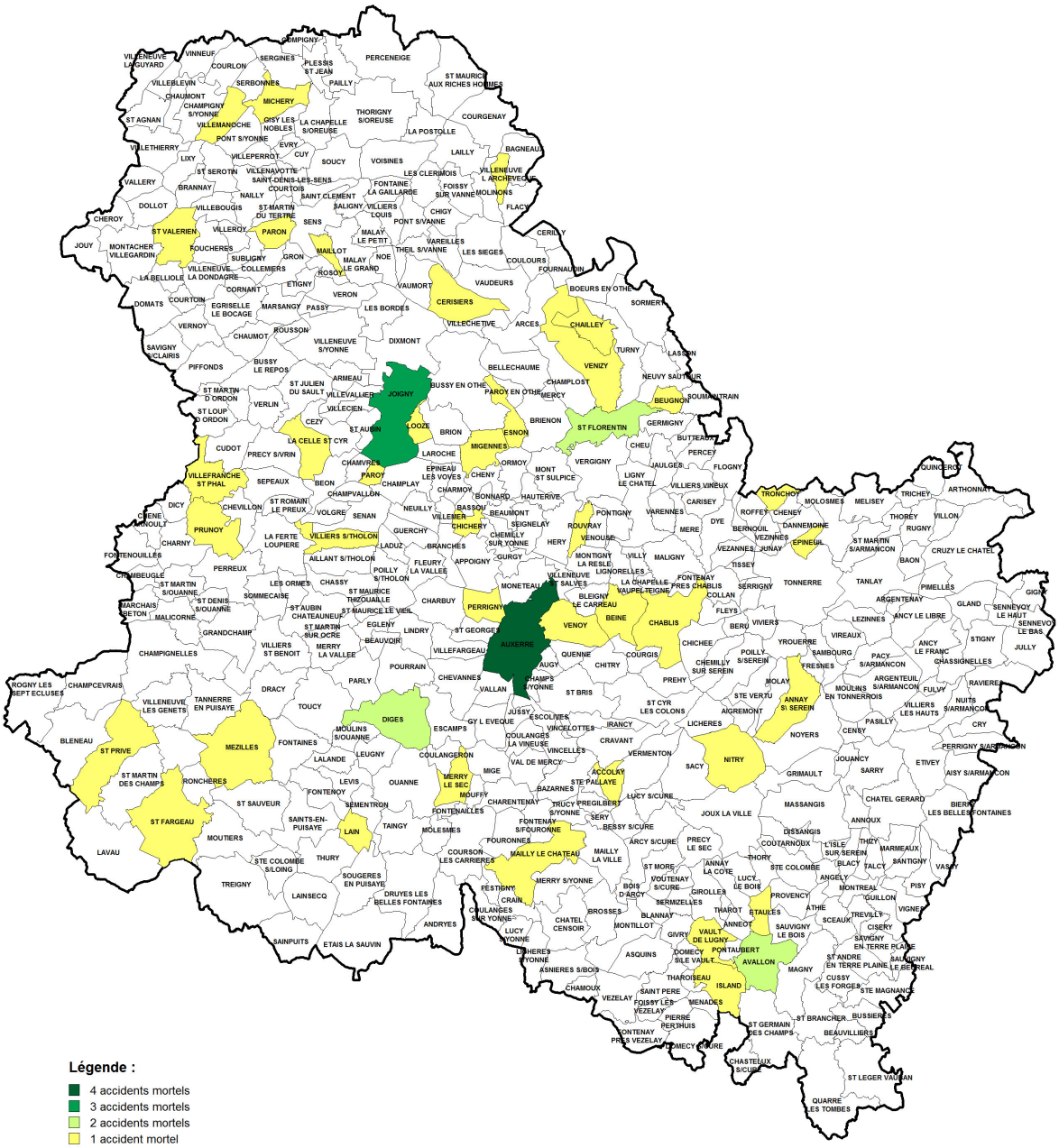


Période : 01/01/07 au 31/12/12

Date : 30/05/13

ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT UN JEUNE CONDUCTEUR RESPONSABLE (0-24 ANS)

DÉPARTEMENT DE L'YONNE



Période : 01/01/07 au 31/12/12

Date : 30/05/13

Les orientations retenues :

Orientation J1

Renforcer la connaissance de l'accidentologie des jeunes dans le département

- **Mieux partager les connaissances et les outils statistiques** entre services : DDT, forces de l'ordre, gestionnaires de réseaux routiers (DIRCE, APRR, CG89).

- **Développer l'observatoire des comportements :** Analyser systématiquement les accidents graves et mortels impliquant les jeunes en liaison avec les gestionnaires de réseaux routiers, les forces de l'ordre, les associations et les collectivités.

- **Faire chaque année un bilan de l'insécurité routière des jeunes** avec les membres du groupe de travail jeunes (constitué pour le DGO) afin de définir les actions qui peuvent être mises en place en fonction des résultats notamment si ceux-ci sont négatifs.

Orientation J2

Renforcer le pilotage de la prévention et de l'éducation à la sécurité routière à destination des enfants et des adolescents

- **Poursuivre les actions de prévention et d'éducation à la Sécurité Routière des enfants et des adolescents en milieux scolaires, péri et para scolaires en veillant à mobiliser l'ensemble de tous les établissements concernés**

  ⇨ Des enjeux prioritaires : les comportements et le respect des règles, la lutte contre l'alcoolémie et les stupéfiants.
  ⇨ Des thématiques adaptées à l'âge des jeunes : enfant-piéton, enfant-cycliste, adolescent cyclomotoriste, jeunes automobilistes.

- ***Animer le réseau des intervenants*** *: Préfecture, Forces de l'ordre, DPJJ, ARS, CG89, Associations, chefs et correspondants SR des établissements, iDSR*

  ⇨ **Associer les acteurs de la prévention auprès des jeunes à la préparation du PDASR et à son évaluation.**
  ⇨ **Poursuivre les journées annuelles d'information des référents SR** de l'éducation nationale en veillant à les faire intervenir pour valoriser les bonnes expériences.
  ⇨ **Mettre en place une cellule de veille** capable de recueillir, de synthétiser et de diffuser **sur internet** les informations utiles : Bilans de l'accidentologie, planning des interventions, informations nationales et locales, mise à disposition d'outils de prévention et d'évaluation.

Orientation J3

Impliquer les jeunes adultes dans le pilotage et la mise en œuvre d'actions de prévention autour des enjeux prioritaires

(les comportements, le non respect des règles, l'alcool et les stupéfiants)

- **Poursuivre les actions de communication sur les réseaux sociaux** (facebook, etc.) avec l'appui de jeunes adultes.

- **Mobiliser le programme Label-Vie et favoriser les Projets de sécurité routière portés par les étudiants dans le cadre de leur cursus** (lycées, centres de formation etc.).

  ⇨ Objectif : 1 label-vie ou projet SR par établissement et par an.

  ⇨ **Communiquer largement sur les dispositifs** et rencontrer tous les chefs d'établissements (par secteur) pour leur présenter les dispositifs, les modalités de mise en œuvre en s'appuyant sur des expériences réussies.

Orientation J4

Améliorer la formation du conducteur en renforçant la qualité de l'enseignement dans les auto-écoles et par la promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite

- **Poursuivre les suivis d'enseignement** notamment dans les auto-écoles ayant des faibles taux de réussite.

- **Renforcer la communication sur les résultats des auto-écoles et la qualité de la formation (Internet, médias, etc.)**

- **Mobiliser tous les chefs d'établissement (lycées, CFA etc.)** afin d'organiser des réunions d'information aux élèves de seconde et aux apprentis sur le permis de conduire **:**

  ⇨ Comment bien choisir son auto-école, le mode de formation (les avantages de l'apprentissage anticipé de la conduite), les aides financières, l'intérêt d'une séance d'évaluation post permis avec le moniteur (après 6mois-1an de conduite), etc.

Orientation J5

Informer, sensibiliser et contrôler les établissements de vente d'alcool

- **Poursuivre la promotion des opérations SAM ou Capitaine de Soirée.**

- **Contrôler les établissements de nuit** (règles de prévention).

- **Sensibiliser les hypermarchés et les commerces situés à proximité des établissements scolaires sur les enjeux de la sécurité et de la santé des jeunes.**

LES SALARIES

Accidentologie 2007-2012 relative aux salariés (18-65 ans) :

Les conducteurs de moins de 45 ans sont majoritairement responsables d'accidents corporels et d'accidents mortels

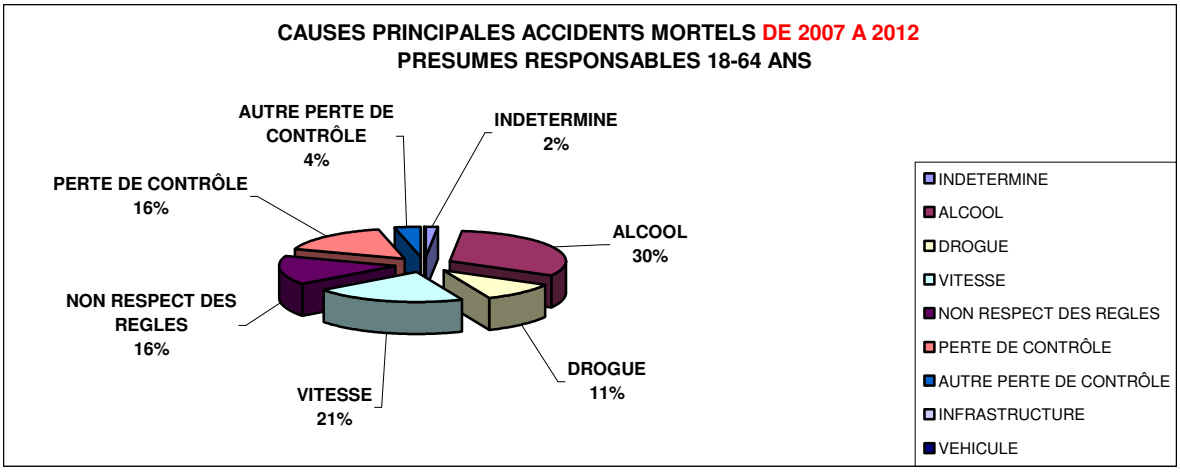
- *18-24 ans (pop Yonne: 6,80%) = Présumés responsables dans 24% des accidents corporels et 21% des mortels*
- *25-44 ans (pop Yonne: 24,09%) = Présumés responsables dans 39% des accidents corporels et 43% des accidents mortels*

YONNE	00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
Nbre de tués *sur 2002-2006*	8	13	69	60	63	36	14
Nbre de tués *sur 2007-2012*	5	19	**46**	**79**	**50**	18	11
Nbre de Blessés Hosp *sur 2002-2006*	57	112	228	315	213	102	20
Nbre de Blessés Hosp *sur 2007-2012*	70	104	**189**	**449**	**270**	108	52

Ces mêmes tranches d'âge sont également les plus exposées:

- *21% des tués dans l'Yonne sont âgés de 18 à 24 ans*
- *Les parts des blessés hospitalisés et des tués de la tranche d'âge 25-44 ans ont augmenté respectivement de 5 points (33,5% des blessés hospitalisés) et de plus de 11 points (35,3% des tués) par rapport à la période 2002-2006.*

Par ordre décroissant, les causes principales des accidents mortels sont le non respect des règles et les pertes de contrôle de comportement, l'alcool et la vitesse.



L'accidentalité est centrée sur la voiture particulière (73%).

Chiffres clés de la CARSAT :

427 585 salariés du régime général en Bourgogne en 2011 dont 19% dans l'Yonne (81 009).

Le département est en moyenne 20% au dessus de la moyenne régionale pour les accidents de travail. Le recours à une main d 'œuvre temporaire (des jeunes sur exposés) est important dans le département . Une étude spécifique sur l'accidentologie au travail dans l'Yonne est menée au sein du comité régional de prévention des risques professionnels (pilotage : UT DIRECCTE).

Le département est également au dessus de la moyenne régionale pour ce qui concerne les accidents de mission et de trajet

- **Accidents de Mission (déplacements professionnels)**

  - 21,1% des accidents avec arrêt de la région sur la période 2009-2011 (moyenne 428 accidents/an)
  - 21,7% des accidents graves (moyenne 39 accidents graves /an)
  - 29,8% des accidents mortels (moyenne 4 à 5/an)
  - 5,06 accidents pour 1000 salariés (4,63 en Bourgogne)

- **Accidents de Trajet (domicile-travail)**
  - 21,3 % des accidents avec arrêt de la région sur la période 2009-2011 (moy: 445 acc/an)
  - 21,5 % des accidents graves (moy 34/an)
  - 33 % des accidents mortels (3 à 4 par an)
  - 5,5 accidents pour 1000 salariés (4,9 en Bourgogne)

Les orientations retenues :

Orientation SA-1

Mobiliser les chefs d'entreprise sur les enjeux économiques, sociaux et sociétaux de l'insécurité routière avec l'appui des chambres consulaires et des fédérations professionnelles

- **Mobiliser les chambres consulaires et les fédérations professionnelles** pour agir auprès des chefs d'entreprise (Etat, CLSPD) en développant une offre attractive de sensibilisation et de formation.

- **Construire un discours (message, dépliants) à destination des chefs d'entreprise** axé sur les enjeux de l'insécurité routière, ses impacts négatifs pour la société et l'entreprise , les outils à disposition du chef d'entreprises et les bons interlocuteurs pour engager des opérations de prévention à destination des salariés au sein de l'entreprise, les conséquences sur le comportement des salariés lorsque le chef d'entreprise couvre les infractions au code de la route.

- **Utiliser tous les vecteurs de communication appropriés pour « accrocher » les patrons** : presse (y compris spécialisée), TV Web (Nota : auxerre TV favorable à une interview du préfet et travailler sur le sujet SR), les clubs (synergie entreprendre, etc…), les salons , les forums.

- **Organiser annuellement une à deux actions phares à destination des PME-PMI** (VUL etc.) en valorisant les expériences menées au sein des entreprises.

Orientation SA-2

Promouvoir les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises publiques et privées

- **Rendre obligatoire les plans de prévention des risques routiers dans les services de l'Etat et les promouvoir auprès des fonctions publiques hospitalière et territoriale.**

- **Favoriser les plans de déplacements inter-entreprises intégrant un volant prévention** à l'échelle des zones d'activité ou commerciale avec l'appui des intercommunalités ou des Pays (exemple des Clairions à Auxerre).

- **Sensibiliser les secteurs d'activités les plus vulnérables et mettre à disposition des entreprises ou des fédérations, une boites à outils pour la mise en œuvre d'actions ou de plans de prévention adaptées aux PME et PMI** en ciblant sur les secteurs d'activités les plus vulnérables.

Orientation SA-3

Mettre en place un partenariat de sécurité routière
dans le cadre de la formation des apprentis
(CIFA, CFA, Etat, collectivités, Chambres et fédérations professionnelles)

- **Rappeler les obligations d'évaluation du risque**

- Prévenir le risque routier en milieu professionnel (mission et trajet) **en sensibilisant sur la nécessité d'adopter des comportements routiers adaptés**

- Initier la prise en compte dans l'usage professionnel et privé de la route les principes de conduite économique et de déplacement durable

- Favoriser la mobilité et l'employabilité des jeunes apprentis en parallèle avec leur qualification professionnelle ;

- Favoriser la relation entre l'apprenti et le maître d'apprentissage, pérenniser le maintien de l'emploi dans la branche : Développer la filière de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (ACC) comme cursus d'accès privilégié à la conduite pour les apprentis : **Disposer d'arguments sur les coûts de l'AAC, les aides, les taux de réussite au permis et l'impact en terme d'accidentalité, la fidélisation du salarié.**

LES SENIORS

Accidentologie 2007-2012 relative aux seniors :

- **La part des seniors tués dans les accidents de la route a diminué sur la période 2007-2012 par rapport à 2002-2006 (13% pour 18,6%)**
- **La part des blessés hospitalisés de plus de 64 ans est stable (12%)**

YONNE	00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
Nbre de tués *sur 2002-2006*	8	13	69	60	63	36	14
Nbre de tués *sur 2007-2012*	5	19	46	79	50	**18**	**11**
Nbre de Blessés Hosp *sur 2002-2006*	57	112	228	315	213	102	20
Nbre de Blessés Hosp *sur 2007-2012*	70	104	189	449	270	**108**	**52**

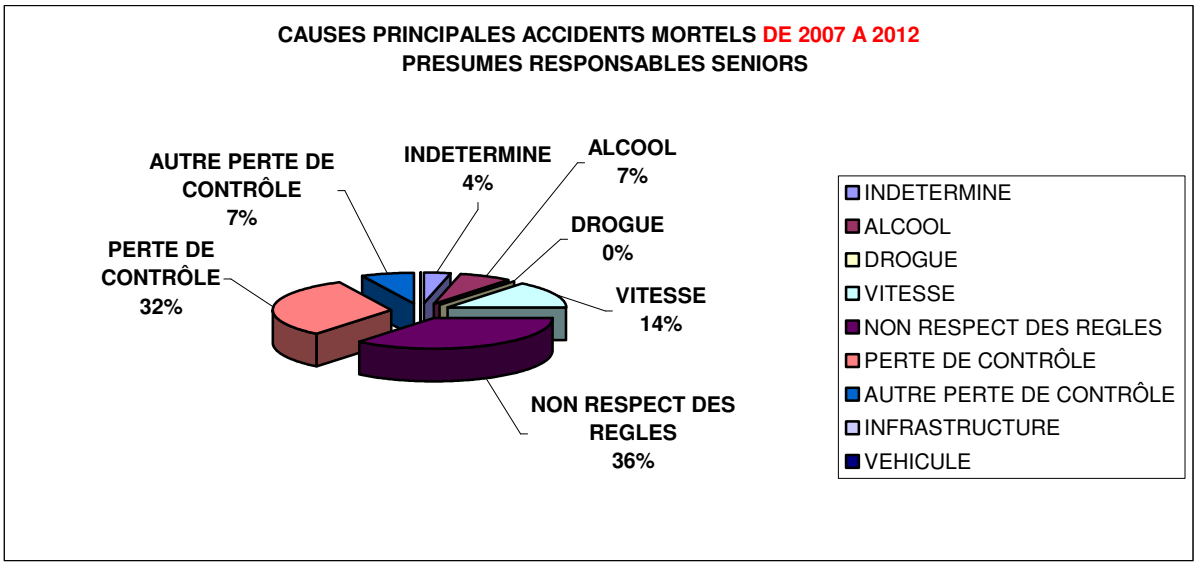
	Part de la population Yonne	Part des tués	Part des blessés hospitalisés
65 – 79 ans	13,4%	8,1%	8%
80 ans et plus	6,64%	4,9%	3,9%

Le vieillissement de la population est susceptible conduire à une augmentation de l'accidentalité des seniors dans un département où l'éloignement des services nécessite des déplacements en véhicule motorisé (offre limitée de transports collectifs).

- **La responsabilité des Seniors dans les accidents**

  - *Une problématique principalement centrée sur la* ***voiture particulière***
  - ***Une grande majorité d'accidents ont lieu l'après midi (60% des mortels entre 15 et 21h dont près de 50% entre 15 et 18h)*** *vraisemblablement sur des itinéraires routiniers (stratégies d'évitement)*
  - *12% des présumés responsables d'accidents graves (blessés hospitalisés) ont plus de 64 ans (dont 4% plus de 80 ans)*
  - *15% des présumés responsables d'accidents mortels ont plus de 64 ans (dont 5% plus de 80 ans)*

- **Les principales causes des accidents mortels** (avec responsabilité présumée du conducteur Senior) **sont les pertes de contrôle** (comportements, malaises, hypovigilance etc.) **et le non respect des règles :**



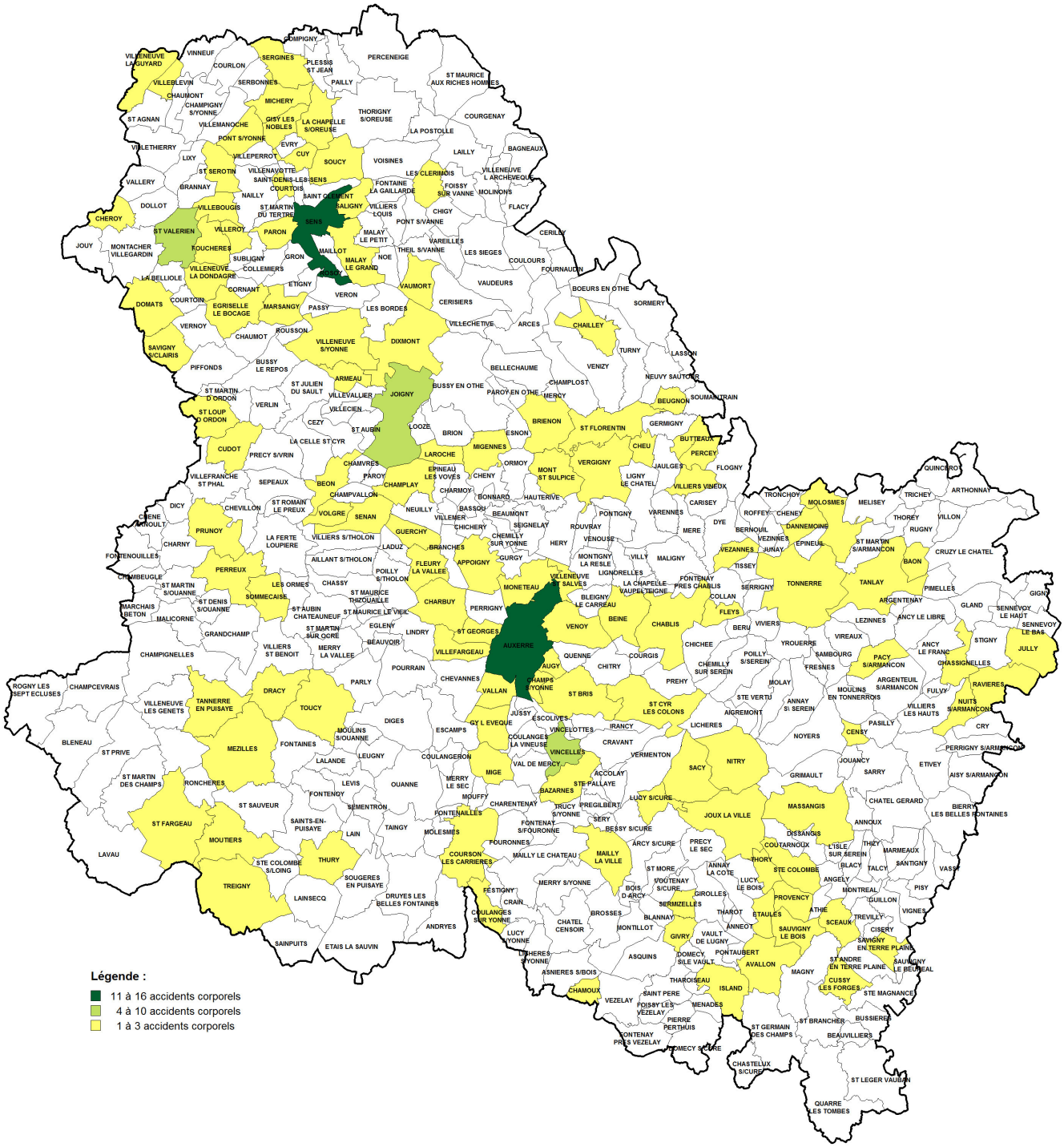
- **Localisation des accidents impliquant un senior conducteur responsable** (cf cartes jointes)

Les accidents corporels concernent l'ensemble des territoires avec une proportion d'accidents plus importante dans les grandes agglomérations. Les accidents mortels sont également répartis sur l'ensemble du département (Puisaye, Tonnerrois, Avallonnais, Centre Yonne, Sénonais, Auxerrois) mais se produisent principalement hors agglomération. Les accidents concernent majoritairement des icaunais sur des trajets empruntant le réseau routier local (hors autoroute).

Remarque : Les progiciels d'analyse ne permettent pas de préciser la nature du trajet lors des accidents corporels des seniors. L'analyse détaillée des causes liées aux pertes de contrôle (malaise, hypovigilance, etc.) et aux non respect des règles devra faire l'objet d'une étude particulière.

ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN CONDUCTEUR SENIOR RESPONSABLE (+ 65ANS)

DÉPARTEMENT DE L'YONNE

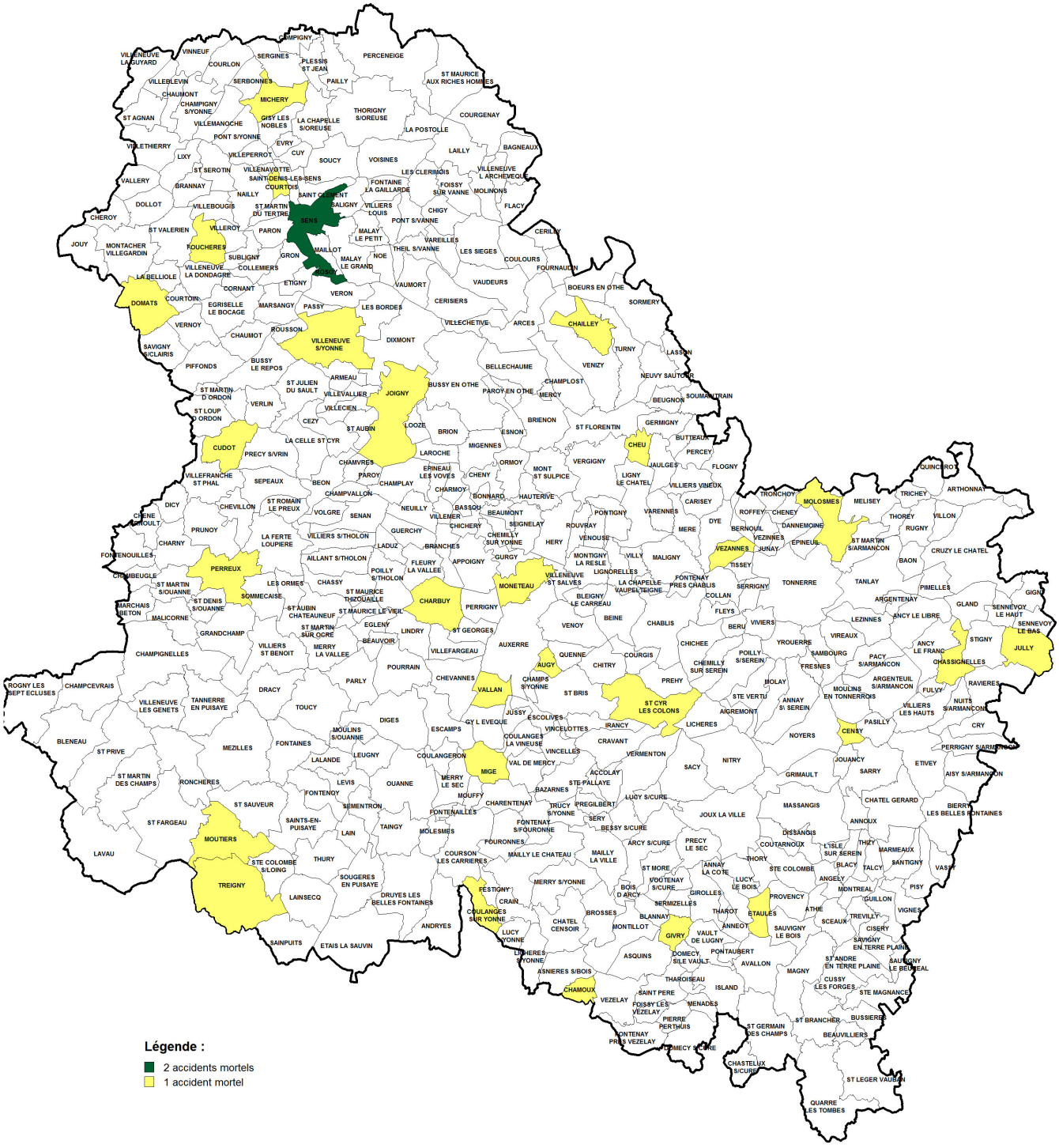


Période d'étude : 01/01/07 au 31/12/12

Date : 30/05/13

ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT UN CONDUCTEUR SENIOR RESPONSABLE (+65 ANS)

DÉPARTEMENT DE L'YONNE



Période : 01/01/07 - 31/12/12

Date : 30/05/13

Les orientations retenues :

Orientation SE1

Renforcer la connaissance de l'accidentologie des Seniors dans le département

- **Mieux partager les connaissances et les outils statistiques** entre services : DDT, forces de l'ordre, gestionnaires de réseaux routiers (DIRCE, APRR, CG89)

- **Développer l'observatoire des comportements** : Analyser plus finement les causes de l'accidentalité chez les seniors à partir des procès verbaux d'accidents et d'enquêtes sur les accidents graves et mortels impliquant les seniors (en liaison avec les gestionnaires de réseaux routiers, les forces de l'ordre, les associations et les collectivités).

- **Faire chaque année un bilan de l'insécurité routière des seniors** avec les membres du groupe de travail Seniors (constitué pour le DGO).

Orientation SE2

Renforcer la prévention des risques routiers liés à la santé en partenariat avec les professionnels (médecins, pharmaciens, mutuelles), les collectivités et les associations

- **Développer des campagnes de communication et de prévention sur les risques routiers liés à la santé** en partenariat avec les professions médicales et les mutuelles de santé
  - ⇨ Elaborer un « kit » de communication : power-point, dépliants, flyers, affiches
  - ⇨ Une première campagne de communication est programmée à partir de l'été 2013 avec l'ordre des médecins.

- **Initier des campagnes de communication et de prévention sur les risques liés à la prise de médicaments et à l'hypovigilance** en partenariat avec les professions médicales et les mutuelles de santé
  - ⇨ Elaborer un « kit » de communication : power-point, dépliants, flyers, affiches
  - ⇨ Une première campagne de communication est programmée à partir de l'été 2013 avec l'ordre des pharmaciens

- **Sensibiliser les seniors et leur entourage sur l'augmentation des risques routiers avec le grand âge et promouvoir les solutions alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture** (covoiturage, transports collectifs etc.)
  - ⇨ ***Communiquer sur les leviers réglementaires et promouvoir les audits de conduite***
  - ⇨ ***Mobiliser les communautés de communes et pays pour intégrer des solutions alternatives de prise en charge de la mobilité des aînés*** *: Utilisation de lignes de transport collectif (cf ex du département 21 avec les transports scolaires), développement du transport à la demande (exemples de démarches sur la CA, à St Georges, Bonnard), Promotion du covoiturage (exemple de la Suisse avec de jeunes retraités qui assurent le transport des aînés plus âgés).*

Orientation SE3

Avoir une démarche proactive pour développer les actions de prévention auprès des seniors en partenariat avec les collectivités locale, la CARSAT, les CLSPD et les associations

- **Recenser les établissements et les associations d'aînés et repérer les personnes âgées isolées** .

- **Poursuivre le déploiement d'actions de prévention auprès de tous les aînés**, ciblées sur les enjeux de la sécurité routière, les risques liés au grand âge ou à la santé, les règles du code de la route *(mettre à disposition un kit de prévention pour les intervenants).*

- **Proposer chaque année dans plusieurs secteurs du département des audits de** conduite à destination des seniors (en partenariat avec les auto-écoles de l'Yonne – à chiffrer).

LES DEUX ROUES MOTORISEES

Accidentologie 2007-2012 relative aux 2 roues motorisées :

❖ Cyclomoteurs (50 cm3)

- **Bilan 2007-2012 de l'insécurité routière** :
  - 238 accidents corporels – 18 accidents mortels
  - 18 tués - 238 blessés dont 157 blessés hospitalisés
  - une accidentalité en diminution depuis 2010
  - une vulnérabilité importante des cyclomotoristes : 64 blessés / 100 accidents corporels
  - Des causes d'accidents graves et mortels principalement liées aux non respect des règles, l'alcool et les stupéfiants et des vitesses parfois inadaptées (débridage)
  - Une aggravation des accidents provoquée par les obstacles latéraux et les aménagements « agressifs » en traverse d'agglomération mais aussi par un équipement parfois rudimentaire du cyclomotoriste.

- **Une mobilisation importante des établissements scolaires (collèges), des services de l'Etat, des associations et des polices municipales et comités locaux de sécurité (CLSPD) en matière de prévention auprès des jeunes**

❖ Motos (125 cm3 et plus)

- **Bilan 2007-2012 de l'insécurité routière**
  - 226 accidents corporels – 23 accidents mortels
  - 28 tués - 225 blessés dont 164 blessés hospitalisés
  - une accidentalité en diminution depuis 2010
  - une vulnérabilité des motards très préoccupante : 74 blessés / 100 accidents corporels
  - Des causes d'accidents principalement liées aux comportements (vitesse, alcool, stupéfiants) et aux pertes de contrôle.
  - Une aggravation des accidents provoquée par les obstacles latéraux et aménagements dangereux en traverse d'agglomération (les motards tués contre obstacle représentent plus de 40% du total des motards tués sur la période 2007-2012)
  - Des passagers parfois insuffisamment équipés

- **Une mobilisation importante de l'Etat, des associations et des grands gestionnaires de réseaux routiers en matière de prévention et d'amélioration des infrastructures.**

- **Une prise en compte insuffisante de la vulnérabilité des deux-roues par les communes et communautés de communes dans la conception des aménagements en traverse d'agglomération**

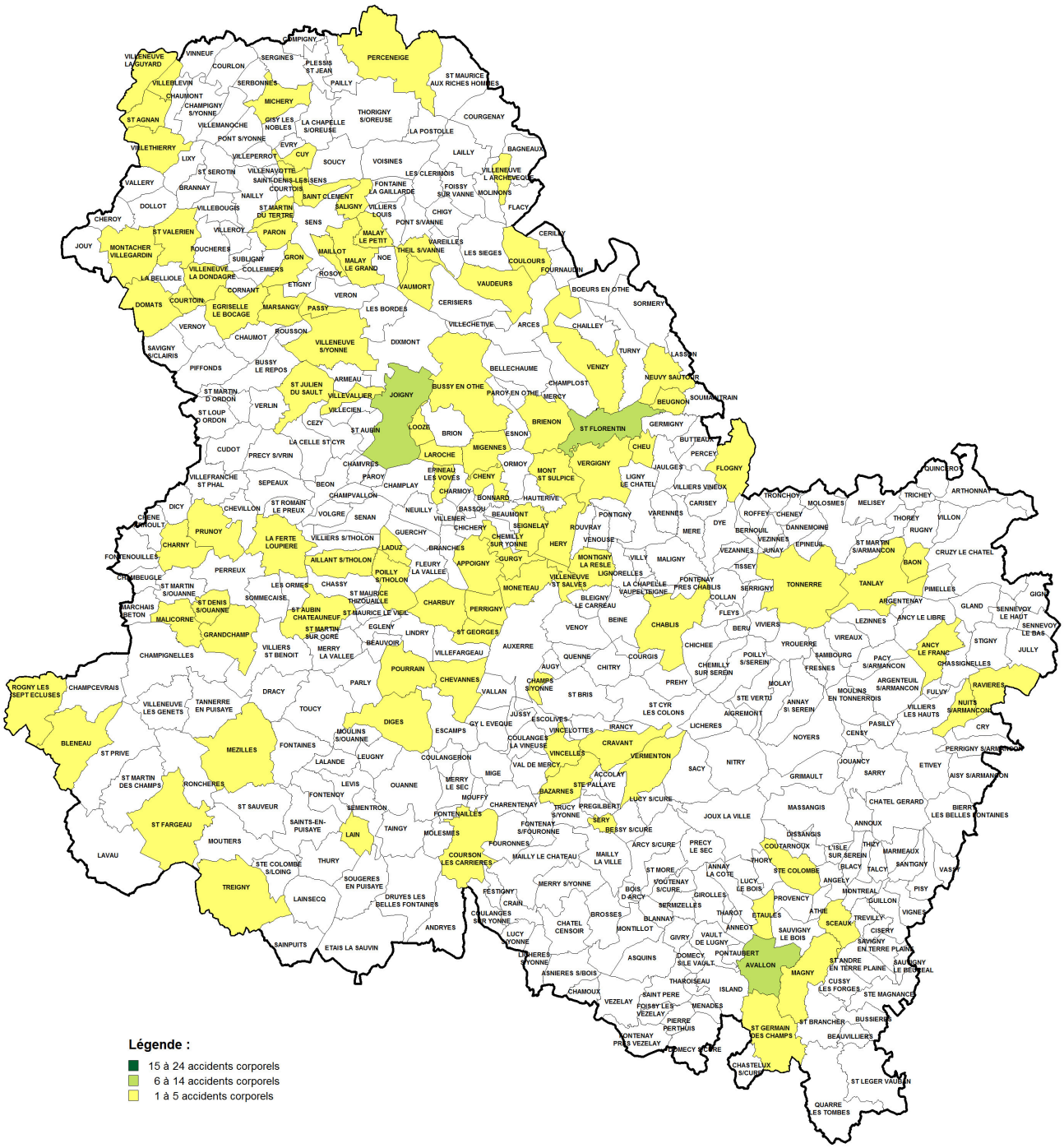
YONNE *(sur 2007-2012)*		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
MOTOS	Nombre de tués	0	4	5	12	7	0	0
	Nombre de Blessés Hosp	1	10	31	87	35	0	0
CYCLOS	Nombre de tués	0	7	3	6	2	0	0
	Nombre de Blessés Hosp	2	51	46	31	22	4	1

- **La localisation des accidents de deux roues motorisés (cf cartes jointes)**

Période 2007-2012	Accidents corporels	Accidents mortels
Routes départementales	52,1%	70,8%
Voies communales	41,2%	25%
Routes nationales	5,4%	4,2%
Autoroutes	0,8%	0%

ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN CYCLO

DÉPARTEMENT DE L'YONNE

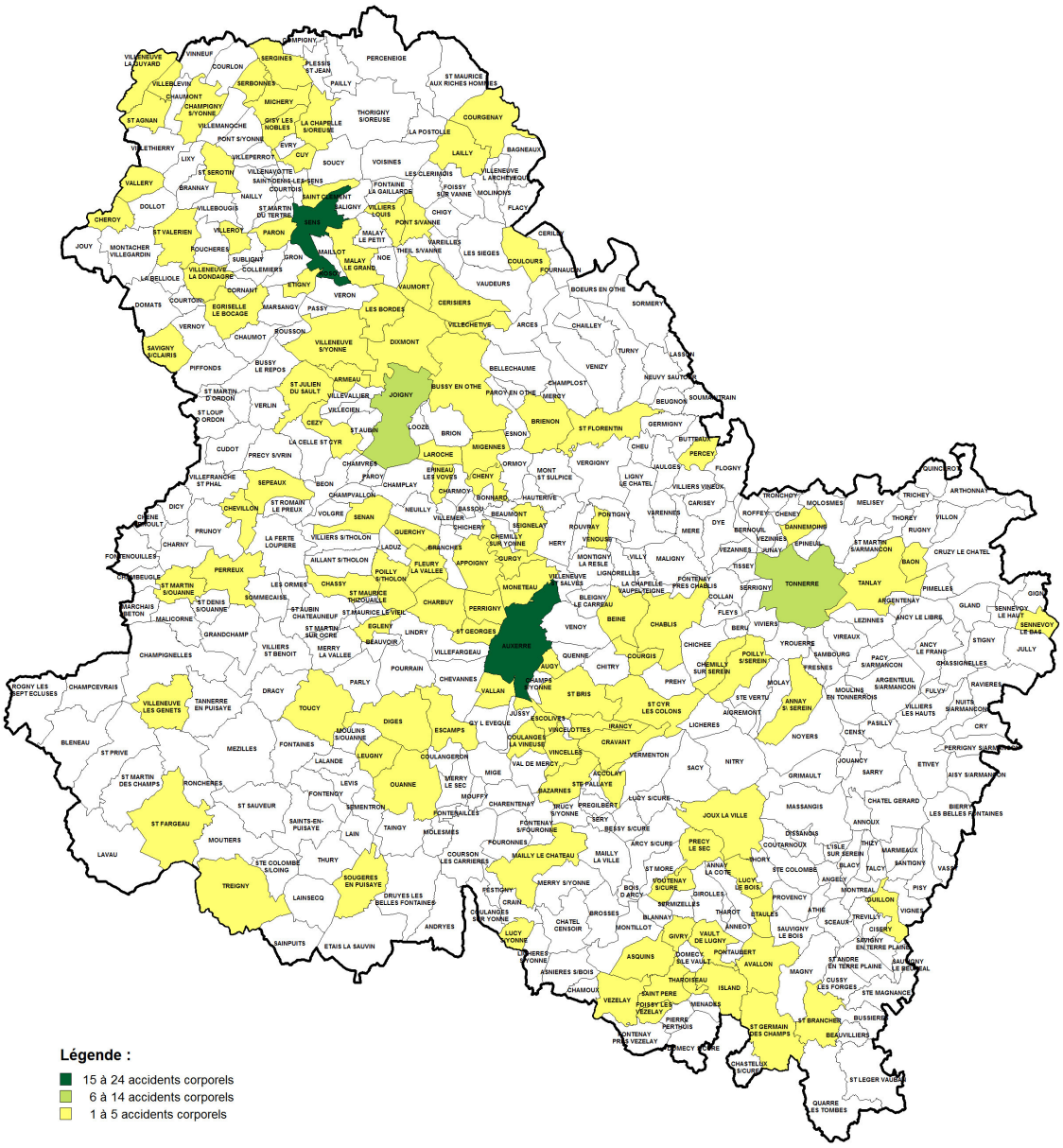


Période : 01/01/07 au 31/12/12

Date : 30/05/13

ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UNE MOTO

DÉPARTEMENT DE L'YONNE

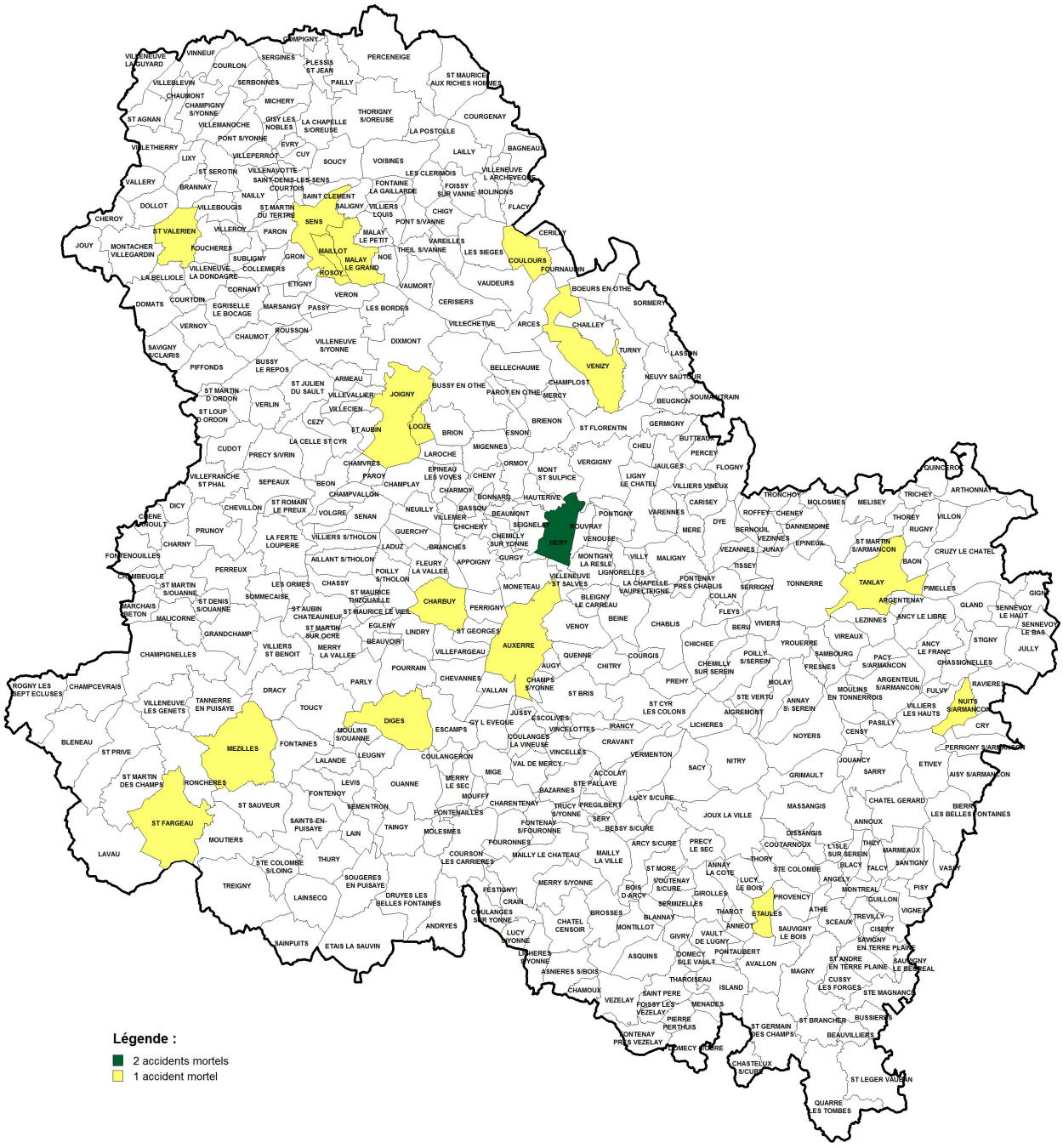


Période : 01/01/07 au 31/12/12

Date : 30/05/13

ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT UN CYCLO

DÉPARTEMENT DE L'YONNE

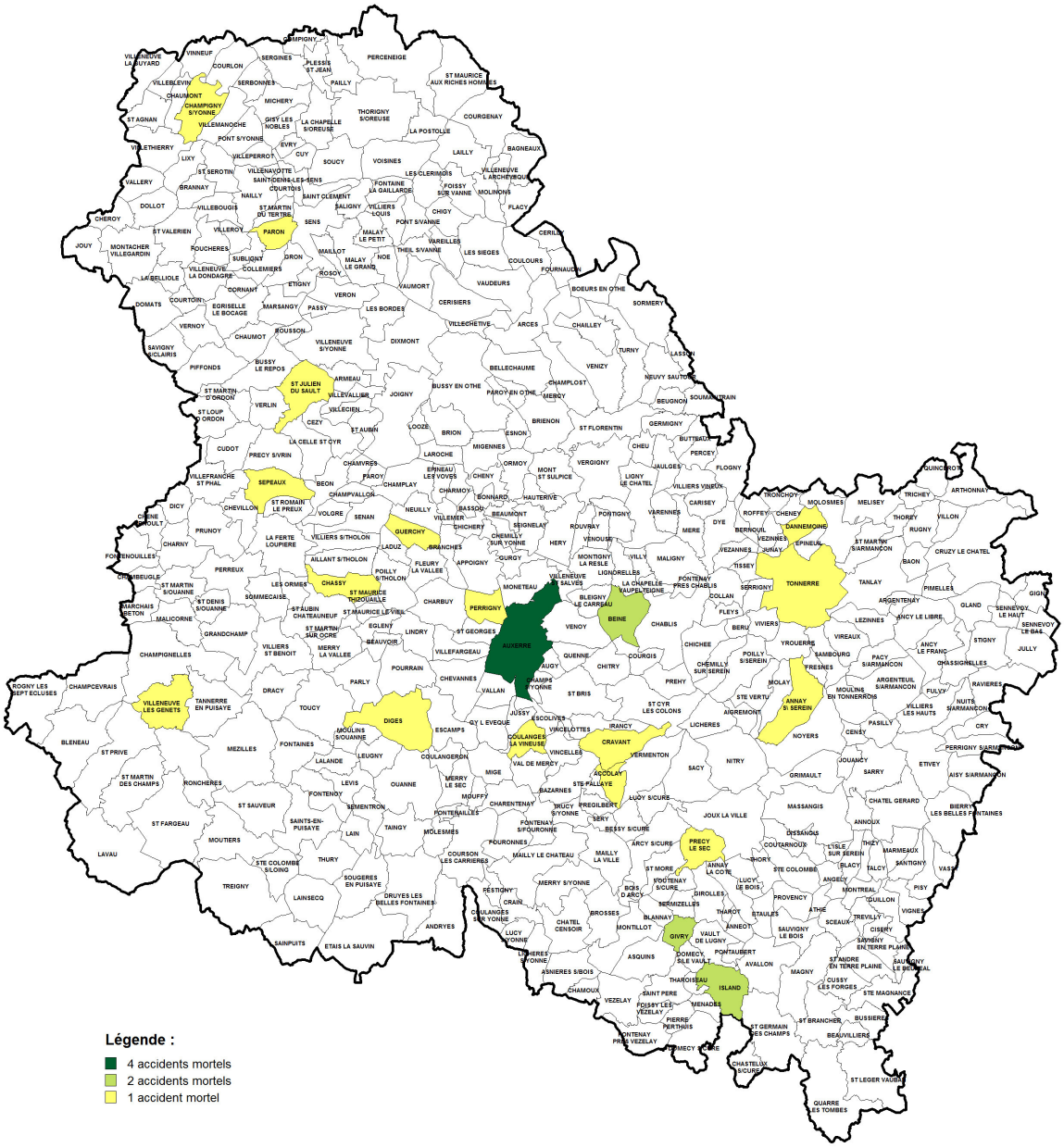


Période : 01/01/07 au 31/12/12

Date : 30/05/13

ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT UNE MOTO

DÉPARTEMENT DE L'YONNE



Période : 01/01/07 au 31/12/12

Date : 30/05/13

Les orientations retenues :

Orientation 2RM-1

Renforcer la connaissance de l'accidentologie des deux-roues motorisés

- ***Mieux partager les connaissances et les outils statistiques*** *entre services : DDT, forces de l'ordre, gestionnaires de réseaux routiers (DIRCE, APRR, CG89).*

- ***Développer l'observatoire des comportements*** *: Analyser systématiquement les accidents graves et mortels impliquant les deux-roues motorisés en liaison avec les gestionnaires de réseaux routiers, les forces de l'ordre, les associations et les collectivités (*Faire ressortir les statistiques sur les causes des accidents en fonction de la responsabilité de chacun).

- ***Faire chaque année un bilan de l'insécurité routière des deux-roues motorisés*** *avec les membres du groupe de travail 2RM constitué pour le DGO* afin de définir les actions qui peuvent être mises en place en fonction des résultats notamment si ceux-ci sont négatifs.

Orientation 2RM-2

Poursuivre la prévention auprès des jeunes cyclomotoristes

- ***Organiser ponctuellement des contrôles préventifs ciblés dans les grandes villes*** *(équipement du cyclomotoriste, état du véhicule) avec l'appui des établissements scolaires ou de formation (Polices municipales en liaison avec la gendarmerie et la police nationale?)*

- ***Responsabiliser les parents sur les règles élémentaires à respecter pour l'achat d'un cyclomoteur (sécurité - normes), sur les équipements de sécurité indispensables au jeune cyclomotoriste, sur les conséquences et les dangers du débridage (suppression du limiteur) et leurs responsabilités en cas d'accident.***
  - Relais : Associations, Concessionnaires, Auto-écoles, Assureurs
  - Lettre d'information rédigée en commun entre les différents participants et diffusée aux parents d'élèves, via les auto-écoles et transmise lors de l'immatriculation du véhicule.

- ***Poursuivre les initiatives de prévention et de formation initiées par les associations dans les collèges ou dans le cadre des activités sportives*** *(sécurité, équipements , respect des règles et comportements sur la route).*

- ***Faire remonter au niveau national les problèmes de sécurité liés aux cyclomoteurs bas de gamme.***

Orientation 2RM-3

Contribuer à une meilleure prise en compte de la vulnérabilité des deux-roues dans la conception et la réalisation des aménagements routiers

- **Poursuivre le travail de recensement des points noirs** (associations, gestionnaires de réseaux routiers, forces de l'ordre) et **éliminer les aménagements les plus dangereux** (Etat/gestionnaires) en proposant des solutions alternatives.

- **Proposer aux collectivités d'associer systématiquement le gestionnaire de réseau, l'état et des représentants des usagers** (piétons, cyclistes, motards) **aux études préalables d'aménagement en traverse d'agglomération.**

- **Organiser à l'échelle des intercommunalités des réunions de sensibilisation des élus locaux** sur la vulnérabilité des cyclistes, cyclomotoristes et motards, et de présentation des recommandations pour la prise en compte des deux roues dans les aménagements routiers (guide CERTU) illustrés par des exemples de réalisation à faible coût (réalisation d'un dépliant sur la sécurité des deux-roues à destination des élus)

- **Développer les opérations « motard d'un jour »** à destination des élus, des responsables de service technique et des administrations de l'Etat.

Orientation 2RM-4

Renforcer la communication sur le partage de la route et mieux faire connaître le monde de la moto au grand public

- ***Communiquer après chaque trêve hivernale sur le partage de la route*** *(cible : les automobilistes).*

- ***Médiatiser largement les événements majeurs*** *(fête de la moto, portes ouvertes des concessionnaires, rallye moto, bol d'or) auprès du grand public avec l'appui de la presse, des radios et des télévisions locales.*

- ***Mettre en place des baptêmes moto lors de la semaine de la mobilité durable et de la sécurité routière***

Orientation 2RM-5

Poursuivre la prévention auprès des motards notamment les conducteurs

- ***Accentuer les actions de sensibilisation des motards sur le transport du passager*** *(règles de sécurité, équipements) en liaison avec les concessionnaires et les écoles de formation à la conduite.*

- ***Poursuivre les opérations de prévention :*** *Rallye pédagogique, Relais Calmos, etc.* ***en mobilisant tous les motards***

- ***Poursuivre la sensibilisation et la prévention auprès des clubs de motocross et des pratiquants non licenciés***

LES INFRASTRUCTURES

Accidentologie 2007-2012 relative aux infrastructures :

L'insécurité routière est en recul depuis 2007

- *Diminution des accidents corporels (-40% entre 2007 et 2012)*
- *Diminution des blessés (-38%) et des blessés hospitalisés (-35%)*
- *Depuis 2010, le nombre des tués est passé sous la barre des 40 décès /an avec moins de 30 tués en 2012*

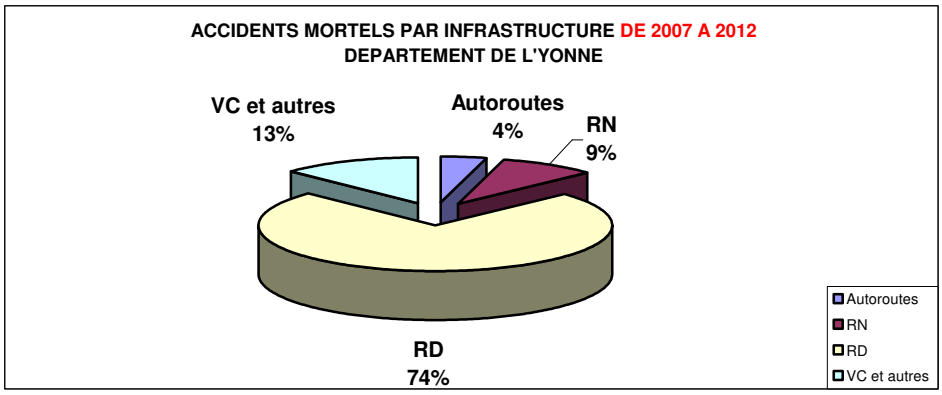
La gravité des accidents restent néanmoins préoccupante (près de 13 tués pour 100 accidents corporels sur la période 2007-2012 pour moins de 6 au niveau national et 72 blessés pour 100 accidents corporels pour 46 au niveau national).

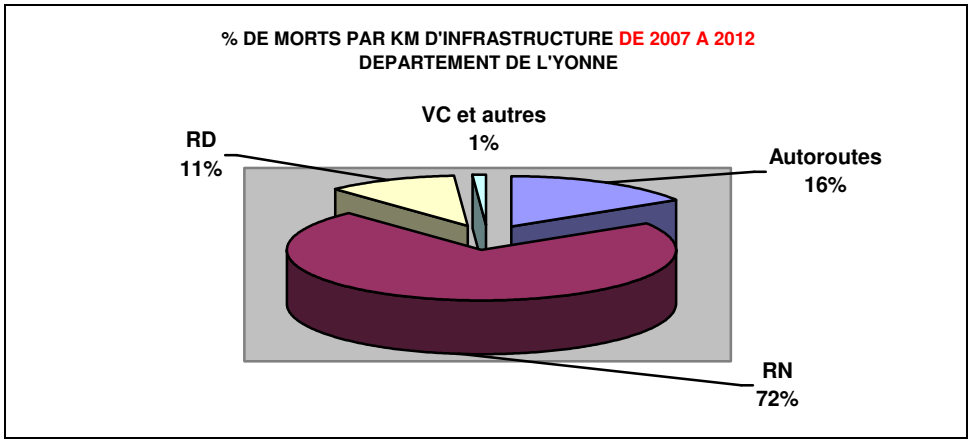
Les usagers présumés responsables d'accidents corporels sont majoritairement des hommes, automobilistes (près de 65% sont âgés de 18 à 44 ans).

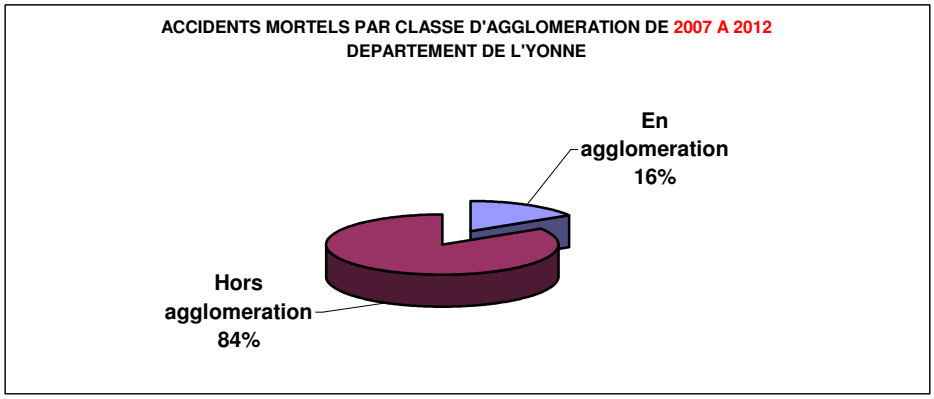
Les accidents corporels ont lieu majoritairement hors agglomération *sur le réseau routier départemental et les voies communales (70% des accidents et 87% des accidents mortels) qui toutefois représentent plus de 95% du linéaire des voiries publiques dans l'Yonne.*

Linéaires des routes dans l'Yonne :

Autoroutes : 185,603 Km
RN : 88,702 Km
RD : 4 858,075 Km
VC : 7 371 Km







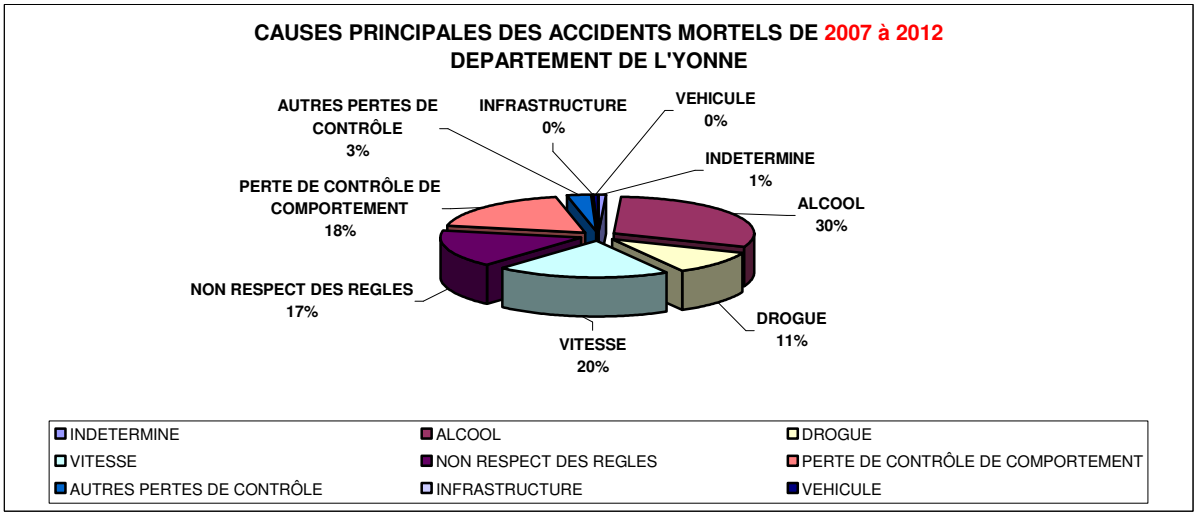
Les causes principales des accidents mortels sont :

1- **Le non respect des règles et les pertes de contrôle liées aux comportements (35%)**

2- **L'alcool (30%)**

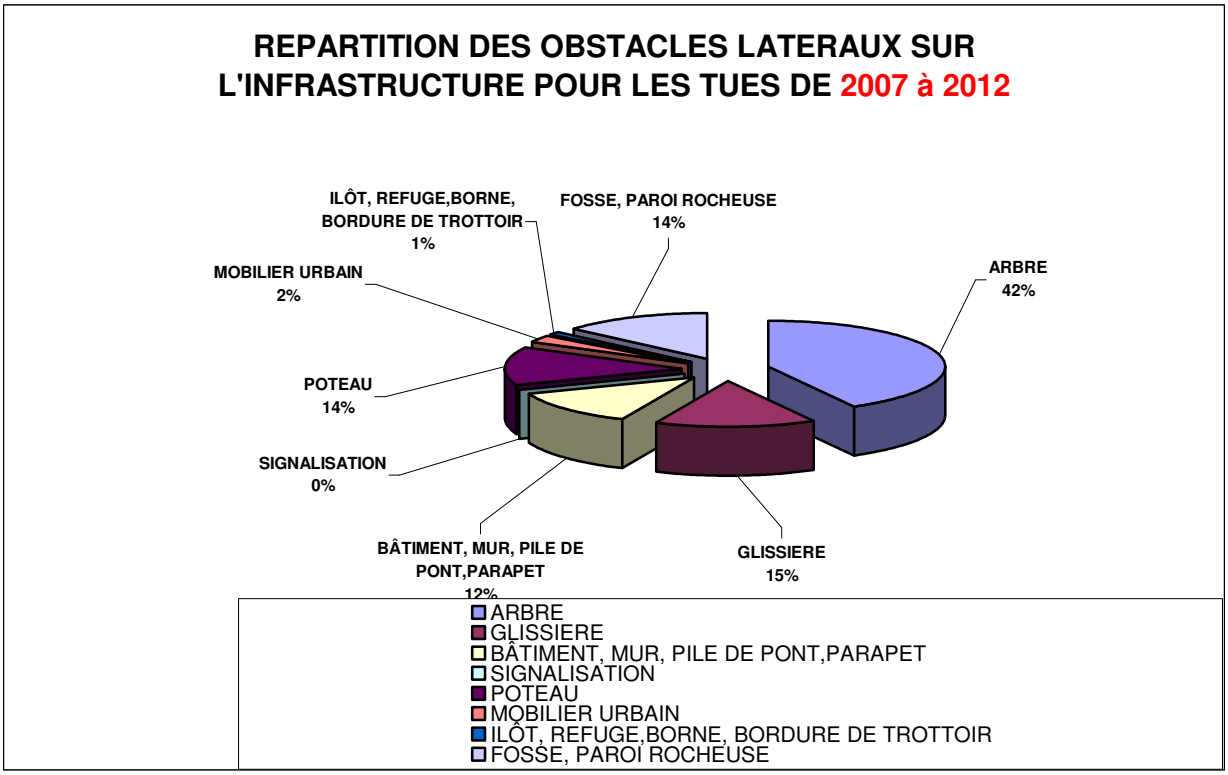
3- **La vitesse (20%)**

4- **La drogue (11%)**



L'infrastructure n'apparaît jamais comme la cause première de l'accident.

***Toutefois, <u>les obstacles fixes sont une source d'aggravation des accidents corporels</u>** : les victimes ayant heurté un obstacle fixe représentent 40% des tués et 36% des blessés hospitalisés sur la période 2007-2012.*



Caractéristiques des réseaux routiers

- **Réseau Départemental**

Linéaire : 4 859 km environ (39% du linéaire total des voiries ouvertes à la circulation dans l'Yonne) constitués par deux niveaux de RD (les infrastructures structurantes et les dessertes locales).

- 53% du total des accidents corporels du département (période 2007-2012)
- 74% du total des accidents mortels du département (période 2007-2012)
- Des niveaux de trafic hétérogènes

40% des accidents mortels ont lieu sur des zones singulières (virages, intersections)

Aucune zone d'accumulation d' accidents *(selon les critères du SETRA)* ***n'a été recensée sur le réseau départemental à ce jour.***

Les obstacles fixes sont présents dans plus d'un 1/3 des accidents mortels 2012 (les chocs contre les arbres ou les glissières sont majoritaires).

- **<u>Réseau Autoroutier (APRR)</u>**

Linéaire : 617 km dont 186 km environ dans l'Yonne (1% du linéaire total des voiries ouvertes à la circulation dans l'Yonne – autoroutes A6, A19 et A5)

- 1 232 accidents dont 90 corporels et 323 inconnus sur les 617 km de réseau autoroutier avec 8 tués pour l'année 2012. On constate une augmentation significative des blessés sur le réseau autoroutier.
- *12% du total des accidents corporels de l'Yonne* (période 2007-2012)
- *4% du total des accidents mortels de L'Yonne* (période 2007-2012)

▸ 7 zones d'accumulation d'accidents ont été identifiées sur les 617 km d'autoroutes **<u>mais aucune n'est située dans le département de l'Yonne.</u>**

- **<u>Réseau routier national (DIRCE)</u>**

Linéaire : 89 km environ (moins de 1% du linéaire total des voiries ouvertes à la circulation dans l'Yonne)

- 7% du total des accidents corporels du département (période 2007-2012)
- *9% du total des accidents mortels du département (période 2007-2012)*

▸ **3 zones d'accumulation des accidents ont été recensées sur la RN77** et ont fait l'objet d'un traitement dans le cadre de l'opération SURE (Sécurité des usagers des routes existantes) visant à les supprimer : mise en cohérence de la signalisation, aménagement des carrefours et des intersections, renforcement de l'adhérence, traitement des tournes à gauche par la création de zones d'évitement par la droite etc.

- **<u>Les réseaux routiers communaux et intercommunaux</u>**

Linéaire : 7 371 km environ (59% du linéaire total des voiries ouvertes à la circulation dans l'Yonne). Un réseau hétérogène du point de vue des caractéristiques routières et des trafics supportés. Multiplicité des gestionnaires (455 communes + les communautés de communes – voies d'intérêt communautaire).

- *28% du total des accidents corporels du département (période 2007-2012) – en augmentation par rapport à la période précédente.*
- *13% du total des accidents mortels du département (période 2007-2012) – en augmentation par rapport à la période précédente.*

Les orientations retenues :

Orientation INF 1

Améliorer et mieux partager les connaissances de l'insécurité routière dans le département
(gestionnaires de réseaux, Forces de l'ordre, DDT)
et ***développer les échanges d'expérience*** *entre les gestionnaires de réseaux routiers*

- **Partager les tableaux de bord de l'accidentalité entre tous les partenaires**.
- **Organiser chaque semestre sous l'autorité du préfet une réunion avec les gestionnaires de réseaux routiers sur les thèmes suivants :** évolution de l'accidentalité, état d'avancement des politiques de sécurité et actions mises en œuvre, examen de problématiques partagées.

Orientation INF 2

Poursuivre la lutte contre les obstacles latéraux

- **Achever le recensement des obstacles sur le réseau structurant (RD,RN) et définir les priorités d'action** s'appuyant sur une analyse de l'acidentologie, de l'état phytosanitaire des arbres d'alignement, de la richesse de la biodiversité et des contraintes techniques.
- **Sensibiliser les acteurs concernés notamment les membres de la commission des sites** (Services Etat, associations etc.) et **les concessionnaires de réseaux** (EDF, FT, FDEY) sur l'impact des obstacles latéraux sur la gravité des accidents corporels.
- **Définir des modalités de travail efficaces avec les concessionnaires de réseaux (Energie, Télécommunication)** pour résoudre les difficultés **, notamment désigner des interlocuteurs uniques et disponibles au sein d' EDF, de FT et de la FDEY .**
- **Sensibiliser les collectivités locales (échelle intercommunale) et être en mesure de leur apporter un conseil pour le traitement des obstacles les plus dangereux situés sur leur réseau.**

Orientation INF 3

Renforcer la mise en cohérence la signalisation routière
en associant davantage les usagers

- **Etudier les conditions de mise en place d'un guichet unique destiné à recueillir les observations des usagers en matière de signalisation routière ou les incohérences qu'ils ont constatées** (site ou page internet dédié permettant l'insertion de photographies, chaque gestionnaire devant par la suite traiter la demande et saisir le cas échéant la CCDUSR).
- **Rappeler les règles de signalisation et les objectifs de la mise en cohérence par une lettre-circulaire du préfet aux élus locaux** accompagnée d'une plaquette élaborée conjointement avec les gestionnaires de réseaux routiers.

Orientation INF 4

Achever la mise en conformité des passages à niveaux en partenariat avec RFF et la SNCF

- **Finaliser les diagnostics sur voies communales** avec RFF et la SNCF **puis apporter un appui technique aux collectivités pour la mise en conformité.**

- **Mettre en place une évaluation des mesures de mise en sécurité** à partir d'une analyse des incidents et accidents relevés par l'observatoire départemental, la SNCF et RFF.

- **Poursuivre les actions de prévention auprès des usagers** en partenariat avec RFF.

Orientation INF 5

Renforcer la sécurité des personnels intervenant sur les routes par des actions de communication et de sensibilisation et des opérations de contrôle ciblées

- **Renforcer la communication auprès des usagers avec l'appui des médias.**

- **Utiliser des équipements de prévention (équipements de terrain pédagogiques mobiles - ETP) dans les zones de chantier.**

- **Renforcer les contrôle routiers (radars mobiles) sur les chantiers les plus sensibles.**

Orientation INF 6

Apporter un soutien technique aux collectivités locales pour réaliser des aménagements adaptés à tous les usagers et de qualité dans les traverses d'agglomération

- **Sensibiliser les élus et services techniques dans le cadre des intercommunalités ou de réunions des associations des maires** en valorisant les guides de recommandation existants (guides CERTU, guide CG89) et les bons exemples de réalisation**.**

- **Organiser l'appui technique aux collectivités en veillant à intervenir en amont des projets et en associant les représentants des usagers vulnérables** (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, motards etc.)

- **Organiser des revues de projets (Etat, CG89, DIRCE) permettant de mieux coordonner les avis et le conseil sur les projets.**

- **Mettre en place un concours visant à décerner chaque année un « ruban d'or » de la sécurité routière à une collectivité ayant réalisé un aménagement exemplaire.**

- **Achever le recensement des points** (associations, gestionnaires) **les plus dangereux et apporter des solutions techniques adaptées pour les traiter en s'appuyant le cas échéant sur les pouvoirs de police de l'Etat.**

Orientation INF 7

Associer davantage les gestionnaires de réseaux routiers à la politique locale de sécurité routière

- **Mieux faire connaître les gestionnaires et leurs politiques de sécurité routière, sensibiliser les usagers sur certaines thématiques** (sécurité des personnels, etc.) **lors des grandes opérations de prévention** (forums, semaine de la mobilité, opérations de prévention lors des départs en vacances, etc.).

- **Utiliser davantage les vecteurs de communication des collectivités et des gestionnaires de réseaux routiers (Yonne Mag, Intercom, sites Internet) pour diffuser les messages de prévention.**

SIGNATURES

M. le Préfet de l'Yonne	Mme. la Procureure d'Auxerre	Mme. le Procureur de Sens
Raymond LE DEUN	Maud MOREL-COUJARD	Marie-José DELAMBILY
Gendarmerie Nationale	Directeur Départemental de la Sécurité Publique	Directrice des Services Départementaux de l'Education Nationale
Olivier LE BIANIC	Nicolas BOUFERGUENE	Dominique FIS
Directeur Départemental des Territoires	Directeur de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations	Directeur Interdépartemental des Routes Centre-Est
Yves GRANGER	Yves COGNERAS	Thierry MARQUET
Directrice régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (unité territoriale)	Directeur de l'Agence Régionale de Santé	Président du Conseil Général de l'Yonne
Jeanne HARBONNIER		André VILLIERS
Maire d'Auxerre	Maire de Sens	Maire d'Avallon
Guy FEREZ	Michel FOURRE	Jean-Yves CAULLET

Président de l'association des maires de l'Yonne	Président de l'association des maires ruraux de l'Yonne	Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie
Jean-Claude LEROY	Philippe GEORGES	Alain PEREZ
Président de la Chambre des métiers	Directeur Régional d'APRR	Président de l'ordre des médecins de l'Yonne
Pierre MARTIN	Jean-François QUIRIE	Alain MIARD
Directeur du service départemental d'incendie et de secours	Directrice du SAMU89	Directeur de la CARSAT B-FC
Pascal BELHACHE	Monique DUCHÉ-TAILLIEZ	Francis LEBELLE
Directeur de la MSA	Représentant de la fédération française des assureurs	Président de la Fédération départementale des transporteurs routiers
Représentants des auto-écoles de l'Yonne	Prévention Routière	Ligue contre la violence routière
	André PITOU	
Fédération Française des Motards en Colère 89	Fédération Française de Motocyclisme 89	Sport Moto Sécurité
Frédéric ROY		Mme TONNELLIER

Président du CLSPD de Joigny	Président du CLSPD de Migennes	Président du CLSPD de Tonnerre
Président du CLSPD de Saint Florentin	Président du CISPD de Monéteau-Appoigny-Charbuy-Perrigny	Président du CISPD de Yonne Nord