

## Alcool

L'alcool demeure l'une des principales causes d'accidentologie en Ille-et-Vilaine. Sur la période du précédent DGO, l'alcool était aussi une cause majeure des accidents corporels et particulièrement les accidents mortels.

Accidents mortels	2007	2008	2009	2010	2011	Total 2007-2011
avec taux d'alcool au-delà du taux réglementaire	15	24	13	14	14	80
Au taux d'alcoolémie relevée	57	53	45	37	51	243
pourcentage	26,3	45,3	28,9	37,8	27,5	32,9
France métropolitaine	29,0	27,9	29,6	30,4	30,2	29,4

Sur la période 2007-2011, près d'un accident mortel sur trois (32,9 %) implique au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal.

Cette proportion est plus de trois fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels (non mortels) ; en effet, les conducteurs impliqués dans un accident corporel (non mortel) et ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal est de 11 % en Ille-et-Vilaine sur la période 2007-2011.

Personnes tués à 30 jours	2007	2008	2009	2010	2011	Total 2007-2011
avec taux d'alcool au-delà du taux réglementaire	17	26	15	14	14	86
Au taux d'alcoolémie relevée	63	59	49	38	55	264
pourcentage	27,0	44,1	30,6	36,8	25,4	24,6
France métropolitaine	29,4	28,2	30,0	30,8	30,8	29,8

Sur la période 2007-2011, en Ille-et-Vilaine, 86 personnes ont été tuées dans un accident présentant au moins un conducteur avec un taux d'alcool positif, ce qui représente 24,6 % des accidents avec alcool connu.

L'ensemble de ces victimes représente 27,4 % de l'ensemble des personnes tuées.

La tendance en 2012 se confirme, avec au moins 30 % des accidents mortels avec au moins un conducteur présentant un taux d'alcool positif.

## Stupéfiants et médicaments

L'alcool avec la prise de stupéfiants constituent une part non négligeable des accidents mortels.

Par ailleurs, certains médicaments peuvent avoir un retentissement sur les capacités de conduite de manière diverse. Cependant, la présence de médicaments ne fait pas l'objet d'une détection à la suite d'un accident corporel.

Des études sur les effets de ces substances sur les usagers de la route permettront de mieux connaître l'accidentologie liée au médicament.

### ⤴ **Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et**

- Les fédérations professionnelles, la Carsat Bretagne, la MSA des Portes de Bretagne, les fonds de prévention, la direction départementale académique de l'Education Nationale, la direction Diocésaine de l'Enseignement Catholique, les mutuelles et les assurances, les professionnels spécialisés sur l'alcool et les drogues, les associations, les services de l'État, le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, le Centre de Gestion d'Ille-et-Vilaine...
- Les médecins, la médecine du travail, les médecins de la commission médicale du permis de conduire au repérage précoce (relais auprès des conducteurs), les urgentistes (SAMU, SDIS, hôpitaux).

### ⤴ **Éduquer**

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool et produits psychoactifs.

### ⤴ **Former**

- Les référents pour leur faciliter le montage d'actions sur l'alcool et les drogues dans le cadre de la sécurité routière.

### ⤴ **Informer**

- Les jeunes pour favoriser le développement des actions SAM, développer le dispositif Label-Vie.
- Les chefs d'entreprise et les salariés (y compris auto-écoles, clubs, discothèques, bars...) : information sur leur responsabilité en cas d'accident avec un conducteur alcoolisé.
- Les dirigeants de clubs sportifs et les animateurs de la filière jeunesse et sports, les administrations.
- Les parents, les professeurs, CESC (comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté), infirmières, conseiller d'éducation technique des dangers de l'alcool, de la consommation de la drogue.
- Diffuser une information sur l'alcool et les drogues ainsi que sur les risques attachés à la conduite consécutive à la consommation de ces produits.
- Promouvoir le développement du mode de transport alternatif.
- Chauffeurs de bus et de cars.

### ⤴ **Sensibiliser sur les dangers de l'alcool et des drogues au volant**

- Sensibiliser les jeunes sur les conséquences de l'alcool et des drogues (effets sur le corps, sur les relations avec son environnement, la procédure pénale, les traumatismes corporels ou non corporels, l'assurance).
- Privilégier les établissements scolaires présentant pour la première fois une action de sensibilisation sur les effets de l'alcool sur la conduite, les établissements supérieurs (universités, grandes écoles...).

### ⤴ **Contrôler et sanctionner**

- Maintenir les contrôles de dépistage Alcool et Stupéfiant.
- Cibler les contrôles : sur les lieux (les abords des lieux festifs), les jours et les horaires.
- Cohérence avec le plan départemental de contrôle routier.

La vitesse demeure l'une des causes majeures de l'accidentologie, et constitue avec l'alcool une circonstance aggravante dans les accidents mortels. Les accidents de proximité doivent être pris en compte ; les usagers impliqués connaissaient l'itinéraire qu'ils empruntaient.

L'amélioration de la sécurité sur les axes routiers par une politique dynamique menée par les gestionnaires de voiries et les collectivités locales (mise en 2 x 2 voies notamment) contribuent à renforcer le confort des usagers de la routes.

Par ailleurs, le renforcement de l'information des usagers sur les Zones de Vigilance Accrue (ZVA), avec notamment l'implantation de panneaux pédagogiques permet d'apporter une réponse en prenant en compte l'environnement routier.

Trois critères sont utilisés pour définir ces zones de vigilance accrue:

- la présence d'une signalisation de danger;
- la présence d'une limitation de vitesse inférieure à la limitation de vitesse prévue par le code de la route;
- l'existence d'une zone accidentogène identifiée par les acteurs de la sécurité routière.

Vingt sites ont été présentés lors de la Commission Consultative des Usagers de la Route (CCUR) du 11 janvier 2012, sur lesquels seront progressivement déployés des panneaux pédagogiques.

Néanmoins, les excès de vitesse relevés lors des contrôles routiers par les forces de l'ordre demeurent importants. Seul le nombre de délits de grande vitesse semble se stabiliser.

#### Infractions vitesse

Période	MIF radars fixes	MIF radars embarqués	TOTAL des MIF
2010	101 260	112 305	213 565
2011	90 018	133 675	223 693
2012	113 026	122 936	235 962

MIF : Message d'Infraction

#### Radars fixes avec le plus d'infraction en 2012

Radars fixes	MIF	Vitesse limite autorisée	Voies concernées
RENNES (Chantepie)	11 821	90	RN136 - Rode
RENNES (Beauregard)	11 206	90	RN136 - Rode
BOURGBARRE	9 402	110	RD163
POLIGNE	8 410	110	RN137 - route de Nantes
CHAVAGNE	7 308	70	RD34

### ✧ **Infrastructures :**

- Corriger les anomalies signalées ou constatées en matière d'incohérence des limitations de vitesse.
- Accentuer les actions sur « adapter sa vitesse en fonction de l'environnement, du climat, du trafic... »
- Sécuriser les chantiers routiers.
- Partager les données de vitesse enregistrées par les gestionnaires afin d'orienter la politique de contrôle en privilégiant les portions de voies où des vitesses élevées sont constatées.
- Réunir plus fréquemment la cellule mixte Technique (implication des auto-écoles et mairies) en priorisant les situations à examiner.
- Mener des enquêtes administratives « ECPA » (Enquête Comprendre pour Agir) de manière ciblée.
- Inciter à des aménagements sécurisés aux abords des écoles, établissement de loisirs ou parcours habituel des enfants.

### ✧ **Éduquer :**

- Sensibiliser les futurs conducteurs et les jeunes conducteurs aux dangers, aux risques et aux conséquences de la vitesse particulièrement lorsqu'elle est cumulée avec d'autres infractions.

### ✧ **Former**

- Développer les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises, administrations et collectivités territoriales.

### ✧ **Informer**

- Informer et sensibiliser les usagers au respect des vitesses et à l'adaptation de la vitesse à l'environnement notamment en impliquant les médias
- La vitesse et l'accident : les risques, les lois de la physique (distance d'arrêt, résistance du corps humain...).
- Les critères de localisation des dispositifs de contrôle automatisé (radars fixes ou répressifs) ainsi que les zones de vigilance accrue (ZVA) avec la présence de panneaux pédagogiques.
- La nécessité de ralentir dès l'annonce de travaux, d'accidents..., les distances de sécurité, et de prévoir une communication adaptée aux usagers de la route
- Sur la préparation de son voyage (temps de parcours intégrant les aléas), la fatigue et la somnolence au volant.

### ✧ **Contrôler et sanctionner**

- Remettre un dépliant lors des contrôles sur le risque lié à la vitesse.
- Maintenir les contrôles portant sur la vitesse
- Adapter les outils de contrôle aux caractéristiques des véhicules.
- Renforcer les contrôles ponctuels sur ou à proximité des chantiers routiers.

A l'instar des statistiques nationales, l'accidentologie routière en Ile-et-Vilaine concerne toutes les catégories de jeunes. Les actions de sensibilisation doivent concerner la population jeune, dès le plus jeune âge et tout au long de son parcours éducatif.

En Ile-et-Vilaine, entre 2007/2011, 2394 accidents corporels impliquent un jeune âgé de moins de 24 ans, dont 82 tués. La majorité des accidents touche la tranche des 18/24 ans.

Selon l'âge	Accidents	Tués	Ensemble des blessés	Blessés hospitalisés
0 - 14 ans	358	13	340	125
15 - 17 ans	434	9	425	186
18 - 24 ans	1 602	60	1 322	452
<b>Total</b>	<b>2 394</b>	<b>82</b>	<b>2 087</b>	<b>763</b>

### Parmi les jeunes, une population à haut risque les 18/24 ans

Les accidents de la route constituent la première cause de mortalité des 18/24 ans.

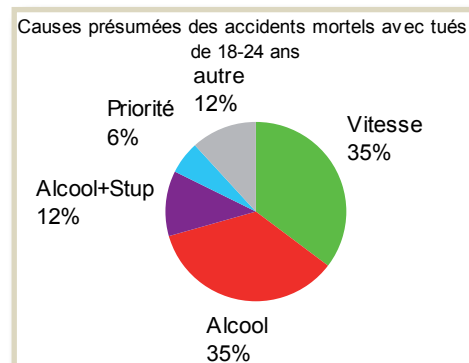
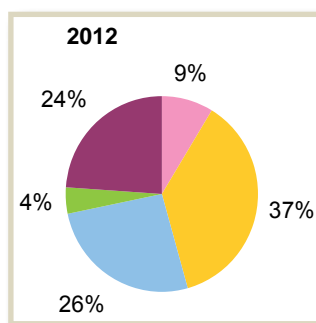
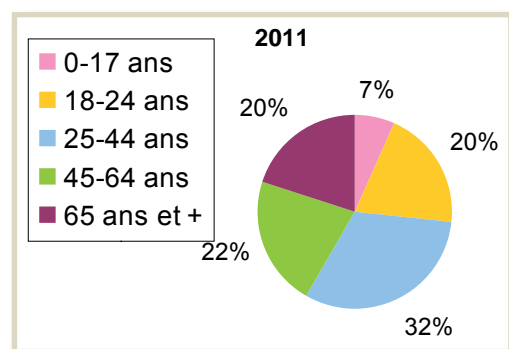
En Ile-et-Vilaine\*, sur l'année 2012, 17 jeunes ont trouvé la mort dans un accident de la route, soit 37 % des tués : majoritairement des hommes (88 %), essentiellement en véhicules légers (76 %) ou en deux roues motorisées (18 %), et en raison d'un taux d'alcoolémie supérieur à la moyenne (35 % alcool, 12 % alcool + stupéfiant et 35 % vitesse).

18 - 24 ans	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Accidents corporels	360	345	312	312	273	1 602
Tués	16	14	9	9	12	60
Ensemble des blessés	281	276	252	265	248	1 322
Blessés hospitalisés	85	99	93	92	83	452



Il est à noter également une part non négligeable de blessés dans cette tranche d'âge, en raison de la prise de risques élevée ou vulnérabilité liés à leur déplacements (deux roues motorisés, cyclistes, piétons).

Tués selon l'âge (année 2012)



1 - Au plan national, alors qu'ils représentent 9% de la population, les 18/24 ans représentent 21% des décès sur la route. Les 18/24 ans appartiennent à la classe d'âge avec un risque supérieur de 2,5 par rapport à la moyenne. En 2011, la part des conducteurs alcoolisés de 18/24 ans impliqués dans un accident corporel en voiture est de 8,5%, alors qu'elle est de 6,6% pour l'ensemble des automobilistes. Par ailleurs : 37% des jeunes de cette tranche d'âge reconnaissent qu'il leur arrive de dépasser les limitations de vitesse (pour 21% de l'ensemble de la population), et 50% des jeunes affirment qu'ils aiment rouler vite. Enfin, 28% consultent leurs SMS, messages électroniques ou internet en conduisant (pour 11% de la population) et 25% rédigent des messages en conduisant.

**« Jeunes : primaires, collégiens, lycéens, étudiants et apprentis »**

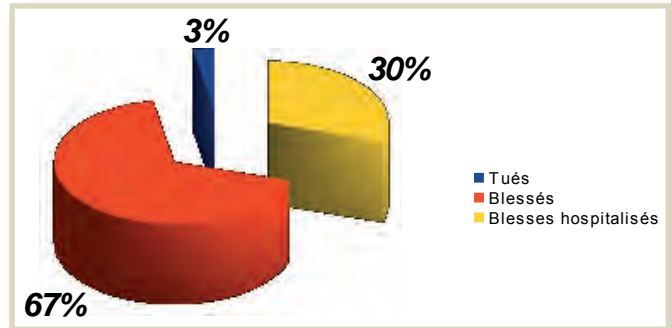
<p>♣ <b>Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ L'éducation nationale, l'association des maires d'Ille-et-Vilaine, le diocèse, les mutuelles, les fédérations de parents d'élèves, les missions locales, les établissements de l'enseignement supérieur...</li> </ul>	X	X	X	X	X
<p>♣ <b>Infrastructures</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Engager une réflexion avec les partenaires privés au niveau régional sur la création d'un circuit comme solution exutoire.</li> </ul>			X	X	X
<p>♣ <b>Éduquer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Renforcer l'éducation routière par le continuum éducatif.</li> <li>○ Privilégier la sécurité routière dans l'enseignement supérieur.</li> <li>○ Impliquer les acteurs de la nuit et des lieux festifs dans la prise en compte de la mobilité des jeunes.</li> <li>○ Apprendre à organiser et planifier sa sortie.</li> <li>○ Apprendre dès le plus jeune âge l'idée de se déplacer en toute sécurité (code de la rue – voir et être vu).</li> <li>○ Susciter la volonté « d'agir » des jeunes aux différentes actions pour qu'ils perçoivent concrètement les enjeux d'une démarche citoyenne.</li> <li>○ Considérer la validation comme indicateur de l'enseignement de la sécurité routière.</li> <li>○ Renforcer le lien entre la validation du socle commun et la validation de l'APER et ASSR.</li> </ul>	X	X	X	X	X
<p>♣ <b>Former</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mobiliser les entreprises et les centres de formation pour apprentis sur le risque routier.</li> <li>○ Informer, sensibiliser et responsabiliser les parents à la sécurité routière.</li> <li>○ Impliquer les assureurs en tant que relais de sensibilisation.</li> <li>○ Communiquer sur l'alcool et les produits psychoactifs.</li> </ul>	X	X	X	X	X
<p>♣ <b>Informier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Informer avec une méthode pédagogique, l'humour, le décalé, le témoignage...</li> <li>○ Sensibiliser les jeunes apprentis aux facteurs d'accidentologie liés à leurs conditions de travail (heures atypiques, fatigue).</li> <li>○ Informer et faire connaître les diverses solutions de mobilité.</li> <li>○ Campagnes de sensibilisation à prévoir en milieu scolaire et universitaire, en présence d'accidentés de la route.</li> <li>○ Mobiliser de nouveaux vecteurs de communication pour les messages de sécurité routière (Internet, radios, SMS).</li> <li>○ Améliorer les actions de formation et de prévention ciblant les jeunes en faisant construire les messages adressés aux jeunes par les jeunes (actions participatives, concours, etc.).</li> <li>○ Promouvoir le dispositif Label-Vie.</li> <li>○ Susciter et aider le développement d'actions de prévention innovantes autour des habitudes festives des jeunes.</li> </ul>	X	X	X	X	X
<p>♣ <b>Contrôler et sanctionner</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Expliquer les sanctions.</li> <li>○ Campagnes de contrôles en sortie d'établissements scolaires avec l'appui des chefs d'établissements.</li> </ul>		X	X	X	X

# ENJEU Deux roues motorisés

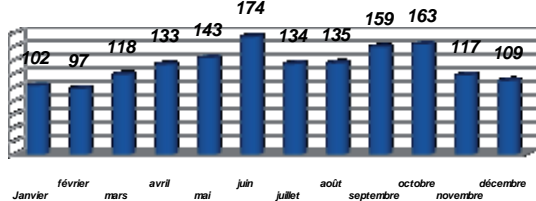
Depuis plusieurs années, le nombre de tués par catégorie cyclomotoristes et motocyclistes a augmenté : près de 24 % en 2012 (pour 15 % en 2011).

La situation est identique selon les catégories de cylindrés (cyclomoteurs, motocyclettes,..). Bien que liés aux conditions climatiques, les accidents se déroulent sur toute l'année, avec un nombre conséquent les vendredis et samedis.

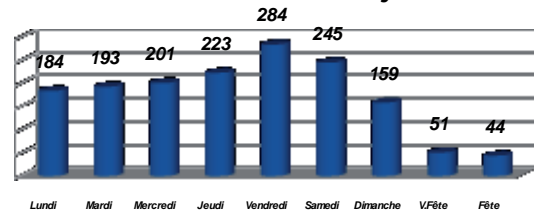
		Tués	Ensemble des blessés	Blessés hospitalisés
Cyclomoteurs	2RM < 50 cm <sup>3</sup>	17	930	364
	50 < 2RM < 125 cm <sup>3</sup>	10	196	71
Motos	125 cm <sup>3</sup> > 2RM	40	447	266
	<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>1 573</b>	<b>701</b>



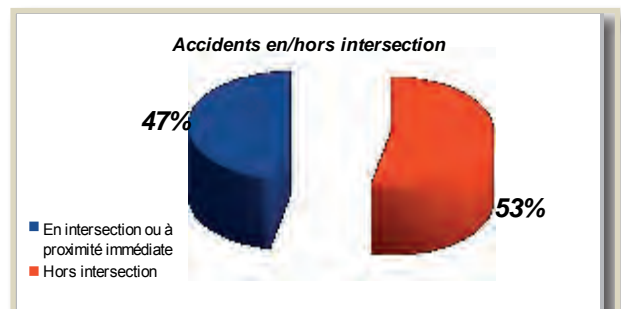
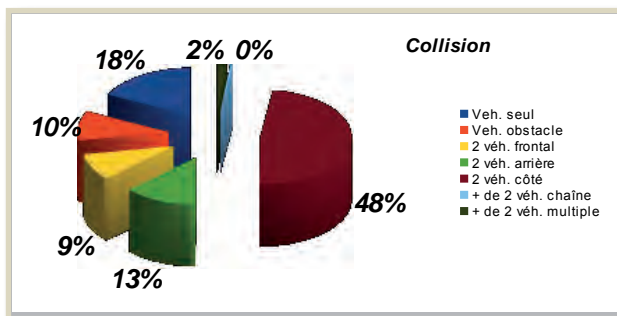
Accidents selon le mois



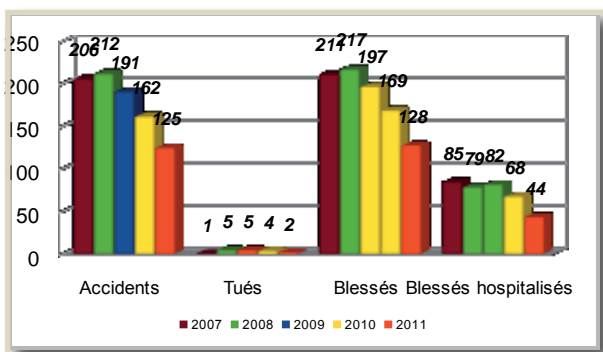
Accidents selon le jour



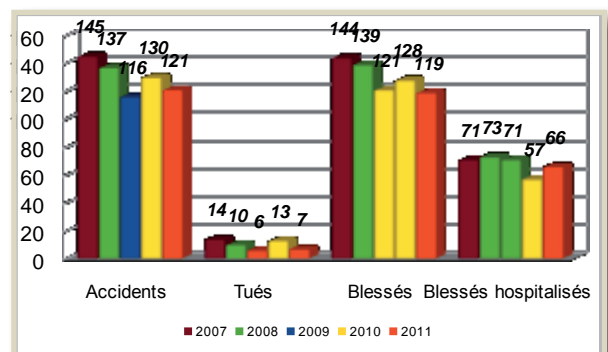
Les graphiques ci-après soulignent les caractéristiques des accidents impliquant des deux-roues motorisés, qui se produisent majoritairement sur les voies communales (67 %), en agglomération (74 %) et hors intersection (53 %).



Cyclomoteurs



Motocyclettes



### ▲ **Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et**

- Les associations d'utilisateurs de deux roues motorisés (clubs de motos, associations sportives, FFMC, CASIM...).
- Les autos-écoles, concessionnaires et revendeurs de deux roues motorisés.

### ▲ **Infrastructures**

- Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires en vue d'améliorer la cohérence et la pertinence de la signalisation et d'adapter les équipements (ralentisseurs, passages piéton, pavés, bouches d'égout, marquages) en favorisant la concertation des usagers de deux roues lors de la conception des aménagements.
- Réduire les sites accidentogènes et définir les « Zones de Vigilance Accrues ».

### ▲ **Éduquer – Informer – Former**

- *Tous les usagers de la route (partage de la voirie) :*
  - sur les dangers liés à la cohabitation sur un même espace,
  - en intensifiant le discours de vigilance concernant l'angle mort et le gas-oil,
  - des risques spécifiques des 2 roues,
  - en insistant sur « le voir et être vu ».
  - faire connaître les différentes catégories de deux roues motorisées : cyclomoteurs (- de 50cm<sup>3</sup>), motos entre 50 et 125 cm<sup>3</sup>, motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> et les motos sans permis spécifiques.
- *Les cyclomotoristes :*
  - informer les parents et les cyclomotoristes sur la nécessité du bon état du deux-roues motorisés par les auto-écoles et revendeurs,
  - informer les utilisateurs et les parents sur les conséquences du débridage,
  - former les enseignants des collèges à l'A.S.S.R,
  - former les auto-écoles au travail avec les collégiens.
- *Les motards :*
  - informer sur les rassemblements des motards,
  - préconiser des stages ou des actions de sensibilisation pour les deux roues,
  - renforcer l'éducation des usagers aux équipements adaptés : gants, casques, pantalons, chaussures...
  - renforcer et valoriser la conduite, l'allure et le comportement adapté,
  - rencontres – témoignages de personnes handicapées suite à accidents dans les stages de récupération de points.
- Mobiliser les employeurs en vue de sensibiliser leurs salariés à la prise en compte des deux-roues motorisés.

### ▲ **Contrôler et sanctionner**

- *les cyclomotoristes :*
  - en vérifiant l'éclairage et l'entretien des équipements sécuritaires,
  - en contrôlant les débridages,
  - en réalisant des campagnes de contrôle aux abords des établissements scolaires et des centres d'apprentissage.
- *les motards :*
  - en réalisant des actions ponctuelles d'alternative à la sanction lors de contrôles ciblés permettant au contrevenant de participer à une formation de sensibilisation,
  - en vérifiant l'éclairage et l'entretien des équipements sécuritaires.
  - les plaques d'immatriculation.



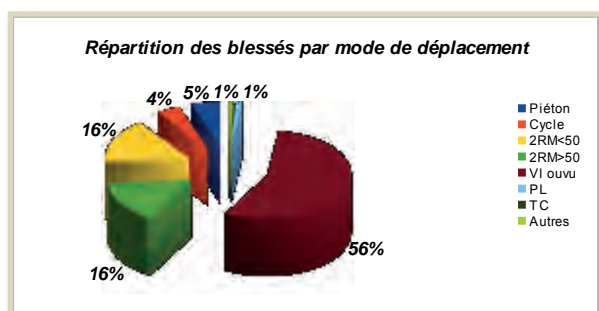
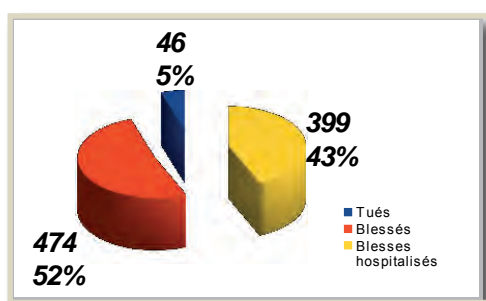
### ➤ Accident avec au moins un usager tué ou blessé en trajet domicile/travail

Les accidents routiers de trajet entre le domicile et le lieu de travail représentent une part non négligeable des victimes de la route. La pression foncière en Ile-et-Vilaine et l'étalement urbain incitent les ménages à s'installer de plus en loin de leur lieu de travail. Le développement des transports en commun en agglomération et dans les liaisons entre villes moyennes constitue une réelle alternative à l'insécurité routière, puisque seuls 38 % des accidents se situent en zone agglomérée.

En moyenne, les usagers de la route réalisent plus de 30 km/jour pour exercer une activité professionnelle, sachant que celui-ci doit s'envisager également avec d'autres activités (loisirs,...).

56 % des accidents domicile/travail impliquent un véhicule léger. Une baisse significative des accidents mortels est constatée sur les axes principaux du département, en particulier la rocade de Rennes (notamment en raison des congestions routières aux heures de trafic).

Il est dénombré 46 tués sur la période précédente du DGO (pour 80 tués sur 2002/2006). Toutefois, les accidents s'avèrent d'une certaine gravité puisque la part des blessés hospitalisés demeure significative (43 %).



### ➤ Accident avec au moins un usager tué ou blessé en mission travail

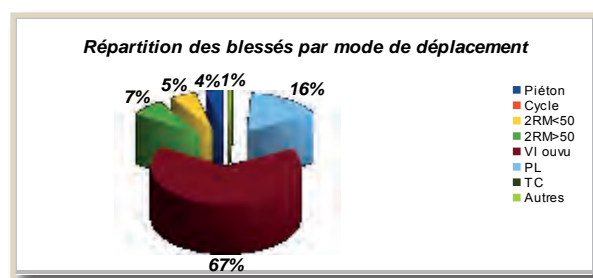
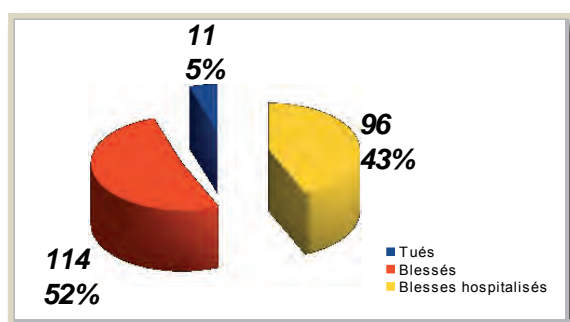
La tendance à la hausse du nombre d'accidents lors des trajets professionnels se poursuit sur les deux périodes 2002/2006 et 2007/2011. Les caractéristiques liées aux circonstances des accidents et des usagers impliqués ne varient pas.

Ceci s'explique par un nombre moyen de véhicules en augmentation dans les entreprises, et la progression de la distance des trajets (elle est passée de 15 km en moyenne à plus de 23 km du fait de la difficulté pour les entreprises de s'installer en ville ou en première ceinture périphérique)

Ainsi, le nombre d'accidents poursuit sa progression de manière similaire au trafic observé.

Ce sont les véhicules légers qui sont les plus concernés dans les accidents, qui se produisent essentiellement le jour et dès l'aube (83 % dont 79 % le jour), sur le réseau routier de catégorie 1 et 2 (dont les routes départementales) et essentiellement hors agglomération (70 % des situations).

Le nombre de tués sur cette période est identique (11 entre 2007/2011 pour 10 sur 2002/2006).



Aussi, le poids social et économique de ces accidents pour les entreprises demeure important et constitue un enjeu essentiel pour la sécurité routière et la santé et sécurité au travail de leurs salariés.

## **Employeurs et salariés : trajets et missions professionnels »**

### **Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et**

- La Carsat Bretagne, la MSA des Portes de Bretagne, l'association des maires d'Ille-et-Vilaine, les collectivités territoriales, les administrations, les fonds de prévention, les régimes spécifiques, le réseau des fédérations professionnelles, les chambres consulaires, les organismes de prévention, les assurances et mutuelles, la médecine du travailleur...
- Les entreprises ayant mené une réflexion et/ou mis en place des mesures sur ce thème afin de les transposer.

### **Infrastructures :**

- Prise en compte du traitement des abords et des conditions d'accès aux bâtiments (séparation des flux piétons/VL/PL) dans le cadre des Plans de Prévention du Risque Routier (PPRR) ou des Plans de Déplacement en Entreprise (PDE).

### **Éduquer :**

- Un travail important de sensibilisation et d'accompagnement doit être conduit auprès des responsables des entreprises, des collectivités locales et des administrations.

### **Former**

- Les chefs d'entreprise aux coûts directs et indirects d'un accident, à l'évaluation et à la prévention des risques pour l'élaboration du document unique et sur les accidents de trajet.
- Les salariés aux risques particuliers, liés à l'usage d'un véhicule lors des missions et trajet domicile-travail.

### **Informer**

- Le milieu professionnel des risques routiers liés à la consommation d'alcool ou de stupéfiants, à la vitesse, à la fatigue (vigilance, horaires atypiques, réflexes), aux habitudes, aux médicaments et les réglementations en vigueur.
- Les entreprises par le relais des organisations professionnelles.
- Sur la démarche à mettre en place auprès des milieux professionnels désirant développer une politique de prévention (diagnostic préalable, désignation d'un responsable sécurité routière dans les entreprises et dans les administrations).

### **Agir auprès des employeurs**

- Adapter, équiper et aménager les véhicules aux besoins des missions de l'employé.
- Sensibiliser à l'importance de l'organisation du travail.
- Lancer des actions par zones d'activités d'entreprises.

### **Contrôler et sanctionner**

- Contrôler et sanctionner l'employeur incitant le salarié à ne pas respecter la réglementation, idem pour le salarié qui ne respecte pas les consignes de sécurité.
- Penser à une procédure sûre afin de s'assurer que l'employé a encore son permis et peut donc assurer les fonctions pour lesquelles il a été recruté.

De par leur vulnérabilité au risque routier, trois nouvelles catégories sont explicitement identifiées par le DGO 2013/2017.

De caractère urbain du département, et le développement des mobilités durables par les collectivités influencent les déplacements en « modes doux ».

Bien que des initiatives soient mises en œuvre pour faciliter le partage de la voirie, on constate une progression croissante des accidents corporels et blessés hospitalisés.

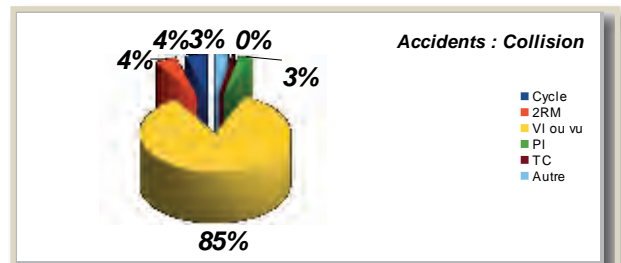
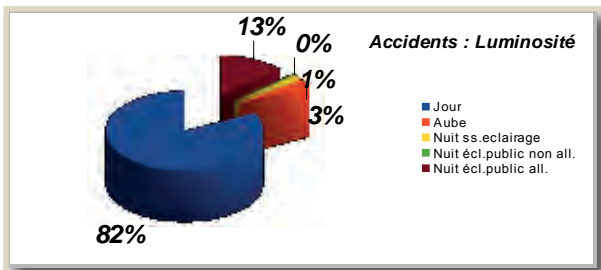
### ➤ Piétons et les cyclistes

En ce qui concerne les piétons et les cyclistes, toutes les catégories de population sont concernés, en particulier les tranches 25 à 64 ans majoritairement concernés par des accidents routiers.

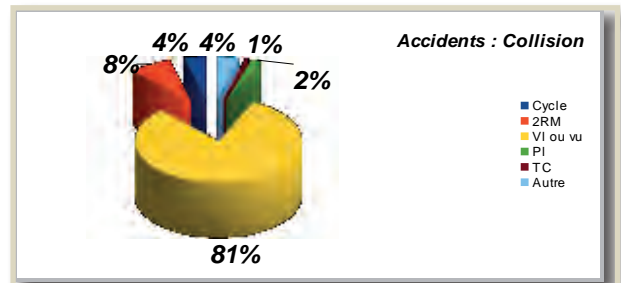
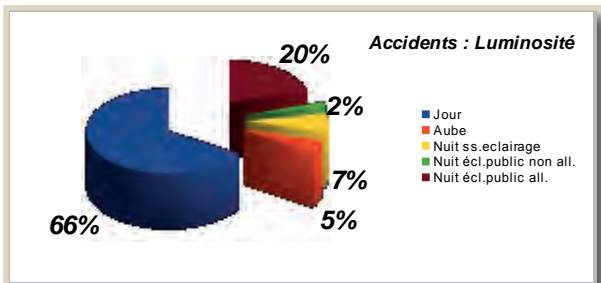
Ce public est concerné par l'insécurité routière, la journée, tout au long de l'année, et essentiellement la semaine lors des trajets domicile-travail (en agglomération, et majoritairement lors de collisions avec des VL).

Les démarches permettant une meilleure signalisation des usagers en période nocturne, par des équipements appropriés contribuent indéniablement à limiter leur insécurité.

#### En ce qui concerne les piétons :



#### En ce qui concerne les cyclistes :

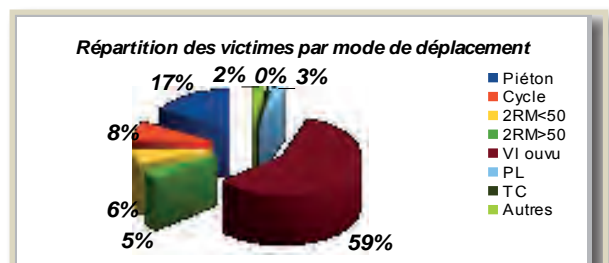


### ➤ Seniors

Leur comportement au volant (par méconnaissance des règles actuelles du code de la route) ainsi que leur perte d'autonomie liée à l'âge constituent une certaine fragilité, cause de nombreux accidents, en augmentation (23 tués entre 2007/2011, notamment depuis 2009 sur la tranche 80 ans et plus).

Les + de 65 ans, représentent 15 % de la population d'Ille-et-Vilaine mais 19 % des tués sur les routes. En ce qui concerne les circonstances, elles demeurent identiques aux autres usagers vulnérables : essentiellement la journée, et plutôt en agglomération.

	Tués	Ensemble des blessés	Blessés hospitalisés
65 – 79 ans	37	328	178
+ 80 ans	23	155	103
Total	60	483	281



## « Usagers vulnérables – Piétons, cyclistes, seniors »

	<u>Piétons</u>	<u>Cyclistes</u>	<u>Seniors</u>
<p>⤴ <b>Partenariat à conforter ou à développer (notion de relais), entre l'État et</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les associations, les fédérations sportives.</li> <li>○ Les collectivités territoriales, les établissements de santé, les maisons de retraite et les transporteurs.</li> </ul>	X X	X X	X X
<p>⤴ <b>Infrastructures</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'aménagements spécifiques, en favorisant les modes doux.</li> <li>○ Analyse des zones accidentogènes et propositions d'aménagements (cohérence de la signalisation).</li> <li>○ Développer les alternatives à la voiture en s'adaptant aux spécificités des milieux ruraux et urbains.</li> </ul>	X X	X X	X  X
<p>⤴ <b>Éduquer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Actions vers les autres usagers de la route pour qu'ils respectent les piétons, les cyclistes, les seniors, les personnes handicapées, les cavaliers et réciproquement.</li> <li>○ Poursuivre l'éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge dans le cadre d'un continuum éducatif.</li> <li>○ Actions éducatives auprès des parents et enfants de seniors.</li> <li>○ Apprendre à se déplacer en toute sécurité (code de la rue – voir et être vu).</li> </ul>	X X X	X X X	X  X
<p>⤴ <b>Former</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Audit de conduite et/ou code de la route.</li> <li>○ Mettre l'accent sur la complémentarité des intervenants lors des journées de sensibilisation ou d'information : préventeur et médecin.</li> <li>○ Des personnes lors d'actions sur leur environnement pour les inciter à utiliser les passages piétons.</li> </ul>	X X X	X X X	X X X
<p>⤴ <b>Informier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Des personnes âgées en maisons de quartiers et de retraite, associations de seniors sur les risques encourus et les solutions à trouver pour les diminuer.</li> <li>○ Comportement – respect des règles – équipement (orienter les usagers lors des achats de vélo).</li> <li>○ Partage de la route : piéton – cycliste – véhicule motorisé en milieu urbain : zone apaisée.</li> <li>○ Par le biais, des journaux quotidiens, des clubs et associations, des structures relais (clics ...), des communes, des assureurs, du médecin traitant et des pharmaciens.</li> <li>○ Mettre en place des outils qui permettent de s'auto-évaluer.</li> <li>○ Information générale à l'attention des conducteurs sur les UVS afin qu'ils l'intègrent mieux dans leur comportement.</li> </ul>	X X X X	X X X X	X  X X X X
<p>⤴ <b>Contrôler et sanctionner</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Campagnes de contrôle sans verbalisation pour inciter les piétons à utiliser les passages protégés et pour sensibiliser les autres usagers au respect des piétons.</li> <li>○ Multiplier les campagnes de contrôle de vérification des cycles.</li> <li>○ Contrôler les stationnements sur les bandes cyclables et informer les automobilistes.</li> <li>○ Contrôler les vélos en tourne à droite et sur le respect de la signalétique.</li> </ul>	X	X X X X	X